



INSTITUTO SUPERIOR DE CIÊNCIAS ECONÓMICAS E EMPRESARIAIS

LICENCIATURA EM TURISMO

**PERCEÇÃO DOS AGENTES ECONÓMICOS DO SECTOR DO TURISMO DA ILHA DE SÃO
VICENTE FACE AOS IMPACTOS ECONÓMICOS DO TURISMO DE CRUZEIROS**

LARISSA SORAIA RODRIGUES LIMA

MINDELO, DEZEMBRO DE 2013



INSTITUTO SUPERIOR DE CIÊNCIAS ECONÓMICAS E EMPRESARIAIS

LICENCIATURA EM TURISMO

**PERCEÇÃO DOS AGENTES ECONÓMICOS DO SECTOR DO TURISMO DA ILHA DE SÃO
VICENTE FACE AOS IMPACTOS ECONÓMICOS DO TURISMO DE CRUZEIROS**

LARISSA SORAIA RODRIGUES LIMA

ORIENTADOR: AMÉRICO SILVESTRE LOPES

MINDELO, DEZEMBRO DE 2013

DEDICATÓRIA

À minha mãe,

Lucrécia Maria Ramos Rodrigues.

Agradecimentos

Atrevo-me a dizer que este trabalho possui vários autores, sem os quais não seria possível a sua elaboração.

Agradeço aos meus pais, irmãos, avós, tios e primos por todo o amor, suporte e compreensão pelas minhas constantes ausências do seio familiar.

Ao orientador e amigo Américo Silvestre Lopes pela paciência e dedicação. Ainda, com muito carinho, agradeço a todos os meus professores, dos quais guardo grande estima, em especial, Janetta Monteiro, Lia Medina e Tiago Mouta.

Ao ISCEE, pela oportunidade de realizar e concluir a formação na minha tão amada terra natal, São Vicente.

Um merecido obrigado à Enapor pela compreensão e boa vontade ao responder às inúmeras solicitações de ajuda. O mesmo estende-se á Câmara Municipal de São Vicente, principalmente Sr. vereador Lélis Duarte, pela paciência com que me acolheu todas a vezes que recorri a essa instituição. Também agradeço a todas as entidades envolvidas por terem aderido a este estudo.

Aos meus colegas de curso, aqueles que já se formaram e aos que ainda estão por se formar.

E, por fim, agradeço aos meus amigos, em especial à Patrícia Cid, Vanessa do Rosário, Andreia Araújo, Sandrine Rodrigues e Jason Mascarenhas.

Palavras-chave: Percepção; Agentes Económicos; Impactos Económicos; Turismo de Cruzeiros; Ilha de São Vicente

Resumo

O sector do turismo é considerado pelo Governo de Cabo Verde como um dos motores de desenvolvimento do país devido aos impactos económicos gerados, pelo que, exige um planeamento a curto, médio e longo prazo de forma a maximizar os efeitos positivos e atenuar os potenciais impactos negativos que possam surgir.

Assim, dada a pertinência do tema, bem como a importância atribuída a esses impactos surgiu a temática discutida neste trabalho com o objectivo de se conhecer qual a percepção dos agentes económicos do sector do turismo da ilha de São Vicente face aos impactos económicos do turismo de cruzeiros.

Para dar resposta a este objectivo, fez-se uma análise conceptual do sector do turismo e dos impactos económicos gerados, bem como a contextualização do sector de cruzeiros a nível mundial e nacional.

Desta revisão teórica, desenvolveu-se uma metodologia que permitiu identificar a percepção dos agentes económicos do sector do turismo da ilha de São Vicente, e para tal recorreu-se a um inquérito por questionário, com uma amostra representativa de 165 indivíduos da ilha de São Vicente.

Dos resultados obtidos, concluiu-se que o turismo de cruzeiros contribui de forma positiva na ilha de São Vicente para o aumento do emprego, do rendimento dos residentes, para o surgimento de novas oportunidades de negócio, para aumentar a riqueza do Estado, para melhorar a qualidade de vida na ilha e ainda, de forma geral, contribui para o desenvolvimento da mesma. Por outro lado, concluiu-se que este contribui para aumentar o preço dos bens e serviços na ilha (inflação e especulação imobiliária), para aumentar os impostos e ainda está a contribuir para tornar a ilha dependente deste sector.

Keywords: Perception; Economic agents; Economic impacts; Cruise tourism; São Vicente Island

Abstract

Tourism activity is considered by the Government of Cape Verde as one of the levers for the development of the country because of the economic impacts it generates. Thus, there's the need for a short and medium term planning, in order to maximize the positive effects and reduce the potential negative impacts that may arise.

Therefore, considering the relevance of this topic and the importance given to these impacts, the objective of the discussion in this work is to know the perception of economic agents in the tourism activity in São Vicente's island in the face of the economic impacts that spur from cruise tourism.

To achieve such wish we have underdone a conceptual analysis of the tourism sector and the impacts that it brings about, through a contextualization of this branch of tourism, in the world as well as locally.

This theoretical approach has given us the possibility to identify the best methodology to figure out the perception of economic agents in this sector, in São Vicente, and we have made an enquiry, with a sample of 165 individuals from this island.

The results obtained led us to conclude that cruise tourism contributes positively to the increase of: employment in São Vicente, the income of residents, the emergence of new business opportunities, the wealth of the State and to improve the quality of the life of the islanders, generally contributing to the development of the Island as a whole. It also allowed us to conclude that it contributes to the increase of price of goods and services on the island (inflation and real estate speculation), to raise taxes and is contributing to turn the island dependent on this sector.

*"Nha terra é quel piquinino
É S. Vicente qui é di meu
Aquel qui na mar parcê minino
Fidjo d'Oceano, fidjo di Cêu
terra di manhe, terra di nha cretcheu"*

B.Lèza (Beijo di Sodad- Recod)

Índice

Capítulo 1.Introdução	2
Capítulo 2.Análise conceptual do sector turístico	6
2.1 Introdução	6
2.2 Análise conceptual do sistema turístico	6
2.3 Análise do ponto vista da oferta	9
2.4 Análise do ponto vista da procura	13
2.5 Resumo do capítulo	15
Capítulo 3.Impactos do Turismo	16
3.1 Introdução	16
3.2 Impactos do turismo verificados nas comunidades receptoras	16
3.3 Impactos da actividade turística na economia	17
3.4 Resumo do capítulo	20
Capítulo 4.Análise de estudos desenvolvidos a nível mundial	21
4.1 Introdução	21
4.2 Conclusões dos impactos económicos verificados em diferentes regiões	21
4.3 Hipóteses de investigação.....	25
4.4 Resumo do capítulo	25
Capítulo 5.Turismo de Cruzeiros	26
5.1 Introdução	26
5.2 Retrospectiva histórica	26
5.3 Mercado de Cruzeiros Mundial - Perspectiva actual	27
5.4 Destino Cabo Verde	29
5.5 Ilha de São Vicente - Cidade do Mindelo	31
5.6 A nível dos impactos no Porto Grande	34
5.7 Resumo do capítulo	36
Capítulo 6.Metodologia	37
6.1 Introdução	37
6.2 Metodologia geral de desenvolvimento do trabalho	37
6.3 Construção do plano amostral.....	40
6.3.1 Determinação do plano amostral	40
6.3.2 Identificação da técnica de amostragem.....	41
6.3.3 Determinação da dimensão da amostra	42
6.4 Recolha de dados	42

Capítulo 7. Análise e interpretação dos resultados	45
7.1 Introdução	45
7.2 Análise de resultados	45
7.3 Resumo do capítulo	52
Capítulo 8. Conclusões	54
8.1 Contribuições	55
8.2 Limitações e dificuldades da investigação	56
8.3 Sugestões	56
Referências Bibliográficas	58
Apêndice	65

Índice de Tabelas

Tabela 2.1: Lista de produtos e actividades característicos do turismo	12
Tabela 2.2: Definições do turismo no âmbito da procura	14
Tabela 3.2: Resultado da análise bibliográfica acerca dos impactos económicos do sector	19
Tabela 4.1: Hipóteses de investigação	25
Tabela 5.1: Resumo da percepção das companhias internacionais de cruzeiros.....	30
Tabela 5.2: Custo total do investimento	33
Tabela 5.3: Estimativa das receitas geradas pelo turismo de cruzeiros em Mindelo	35
Tabela 6.1: Quadro de amostragem	40
Tabela 6.2: Hipóteses em estudo.....	44
Tabela 7.1: Número de trabalhadores empregados	46
Tabela 7.2: Importância atribuída ao turismo de cruzeiros e a sua influência no desenvolvimento da ilha	47
Tabela 7.3: Avaliação de atributos que dão suporte ao turismo de cruzeiros	47

Índice de Figuras

Figura 2.1: Classificação de visitante	8
Figura 2.2: Classificação da oferta turística.	10
Figura 3.1: Crescimento das receitas do turismo a nível global (bilhões de Dólares/Euro)	18
Figura 5.1: Evolução do número de passageiros de 2005-2017	27
Figura 5.2: Nacionalidade dos passageiros a nível mundial.....	28
Figura 5.3: Intervenientes do sector do turismo - perspectiva da Enapor para a ilha de São Vicente	34
Figura 5.4: Evolução de escalas no Porto Grande	35
Figura 5.5: Evolução de passageiros no Porto Grande	35
Figura 6.1: Metodologia para identificação das hipóteses.....	39
Figura 7.1: Actividade desempenhada no sector do turismo	45
Figura 7.2: Cargo desempenhado pelo inquirido no seu sector de actividade.....	46
Figura 7.3: Aspectos a serem melhorados para desenvolver o turismo na ilha de São Vicente	49

Glossário

BCV - Banco de Cabo Verde

CST - Conta Satélite do Turismo

DGA de Barlavento - Direcção Geral de Aviação de Barlavento

DGT - Direcção Geral do Turismo

INE - Instituto Nacional de Estatística

OMT - Organização Mundial do Turismo

ONU - Organização das Nações Unidas

PIB - Produto Interno Bruto

SPSS - Statistical Package for the Social Sciences

UNWTO - United Nations World Travel Organization

WTO - World Travel Organization

Capítulo 1. Introdução

Segundo Krippendorf (2000), o sector turístico constitui um dos fenómenos mais notáveis e singulares do século XXI, sendo que para compreendê-lo seja necessário explorar a sua natureza para se perceber como se coadunam os seus elementos, as suas causas e os efeitos, bem como as suas aspirações e realidades.

A importância atribuída a estes efeitos havia sido oficialmente apresentada pela Organização Mundial do Turismo - OMT através da Declaração de Manila (1980), na qual os efeitos fazem do turismo uma actividade essencial na vida das nações, a nível social, cultural, educacional e económico em termos nacionais, bem como as suas relações com outros países (World Tourism Organization - WTO, 1995).

Esses efeitos constituem os impactos que, segundo Ruschmann (2008: 34):

"(...) referem-se a gama de modificações provocadas pelo processo de desenvolvimento turístico nas localidades receptoras. As variáveis que provocam os impactos têm natureza, intensidade e magnitude diversas (...);"

Porém, os resultados dessas mudanças são geralmente irreversíveis principalmente quando ocorridos no ambiente natural (Ruschmann, 2008).

E há muito que a percepção das regiões receptoras em relação a esses impactos tem sido alvo de pesquisa, pelo efeito directo nas suas rotinas (Perdue, Long e Allen, 1987; Lankford, 1994; Jurowski, Uysal e Williams, 1997 e Andereck e Vogt, 2000) citados por Andereck *et al.*, (2005). Tosun (2001) também sublinha que tem sido desenvolvidos estudos exaustivos desde 1970 e na sua maioria concentrados em como os vários segmentos da comunidade receptora reagiam aos impactos do turismo.

Também Butler (1997), citado por Souza (2009), corrobora da mesma opinião de Tosun (2001), defendendo que existem múltiplos estudos que têm sido desenvolvidos, no entanto este mostra-se apreensivo quanto à pouca atenção que tem sido dada à sua revisão bibliográfica, afirmando que alguns destes estudos não apresentam uma fundamentação teórica sólida.

Contudo, a WTO (1995) defende que os impactos gerados por esta actividade por muito tempo permaneceram incompreendidos, e só se conseguiu obter notoriedade devido aos fenómenos gerados a nível, principalmente, económico.

Mathieson e Wall (1990), citados por Lage e Milone (2001) e por Souza (2009), corroboram desta perspectiva, defendendo ainda que a importância dada aos impactos, principalmente os económicos, se deve ao facto de serem fáceis de delimitar e quantificar, quando comparados com os impactos sócio-culturais e ambientais.

Dias (2008), também chama a atenção para a quantidade de impactos económicos gerados pelo turismo e o carácter dinamizador que eles podem ter na economia de uma região, com repercussões nos diversos sectores.

Assim, dado o exposto anteriormente, isto é, a necessidade de compreender a toda a hora os impactos da actividade turística e a sua dinâmica no desenvolvimento dos destinos, e tendo em conta o Instituto Nacional de Estatística - INE (2012), no contexto do arquipélago de Cabo Verde, também o turismo é tido como um dos factores de maior dinâmica tanto no crescimento económico como no social, na medida em que contribui consideravelmente para a entrada de divisas, promoção de emprego, diversificação da economia, promoção cultural, entre outros benefícios.

Este, ainda "(...) representa um dos principais eixos de desenvolvimento económico sustentado, com efeitos macro-económicos importantes, sobretudo na formação do Produto Interno Bruto (...)" (INE, 2012:3), tornando-se assim fundamental também medir constantemente os impactos da actividade turística no arquipélago de Cabo Verde.

Também pela importância que se tem dado ao turismo de cruzeiros nos últimos tempos em Cabo Verde e que, de acordo com Brida e Zapata (2010:323):

"(...) os passageiros e a tripulação desses navios cruzeiros são uma das fontes de receita para os portos, para a comunidade local, bem como para a indústria turística, nomeadamente o sector do transporte (táxis, autocarros e rent-a-car), os tour operators (incluindo os guias), as atracções, as lojas (as joalharias, os mercados, as lojas de especialidades locais), entre outros."

Assim, surge este estudo que tem como objectivo analisar os impactos económicos do turismo de cruzeiros percebidos pelos agentes económicos do sector do turismo da ilha de São Vicente.

Assim, definiram-se como objectivos específicos:

- Analisar teorias e conceitos relacionados com a problemática do turismo de cruzeiros e os impactos do turismo na economia das regiões receptoras;

- Analisar um conjunto de estudos publicados em revistas científicas internacionais sobre a percepção dos impactos económicos do turismo;
- Caracterizar a ilha de São Vicente enquanto destino de cruzeiros;
- Desenvolver uma metodologia de estudo empírico que permita identificar as percepções dos agentes económicos da ilha de São Vicente sobre os impactos económicos do turismo de cruzeiros;
- Identificar as percepções dos agentes económicos da ilha de São Vicente sobre os impactos económicos do turismo de cruzeiros;
- Apresentar as principais conclusões do estudo e possíveis contributos para o desenvolvimento do sector.

Assim, em termos metodológicos, a conceptualização do documento resulta de uma investigação exploratória em livros de autores especializados no tema e na área do turismo sob diferentes vertentes, de estudos semelhantes já produzidos e publicados em revistas científicas internacionais, e ainda de dados de organizações e empresas credenciadas, tais como OMT, INE, Banco de Cabo Verde (BCV), UN - Habitat, Enapor entre outros.

Num segundo momento, precedeu-se a selecção do método de investigação que se adequasse ao contexto académico cabo-verdiano, caracterizado pela carência de recursos, e dada as restrições espaciais, a escolha incidiu sobre um inquérito por questionário aplicado aos agentes económicos do sector turístico da ilha de São Vicente.

Após a recolha da informação primária, fez-se necessário caracterizar e identificar as percepções dos agentes económicos sobre os impactos do turismo de cruzeiros, para tal fez-se uso do programa estatístico "Statistical Package for Social Science (SPSS)".

Assim, do ponto de vista estrutural, este trabalho monográfico está estruturado em sete capítulos, encontrando-se a introdução no primeiro, o segundo capítulo centra-se no resultado da revisão bibliográfica, abordando o turismo tendo em conta as nomenclaturas desenvolvidas no âmbito da Conta Satélite do Turismo - CST e a relação entre o turismo e o desenvolvimento local.

O capítulo subsequente aborda os impactos do turismo com especial atenção para económicos.

No quarto capítulo, analisou-se um conjunto de estudos científicos realizados noutras paragens e publicados em revistas científicas internacionais.

No quinto capítulo abordou-se o turismo de cruzeiros em diferentes níveis e fez-se ainda a caracterização da ilha de São Vicente enquanto destino de cruzeiros.

No sexto capítulo foi desenvolvida uma metodologia de estudo empírico que permita identificar as percepções dos agentes económicos sobre os impactos económicos do turismo de cruzeiros na ilha de São Vicente.

A análise e discussão dos resultados são apresentadas no sétimo capítulo, para no final abordar as principais conclusões e propostas para futuras investigações.

Capítulo 2. Análise conceptual do sector turístico

2.1 Introdução

No que concerne ao processo de conceptualização do fenómeno turístico, depara-se com um grau de dificuldade maior em relação aos outros sectores de actividade, dificuldade esta justificada pela complexidade e heterogeneidade do sector (Cunha, 2006), havendo que considerar ainda os múltiplos indicadores que caracterizam a magnitude do turismo quer do ponto de vista da oferta quer da procura.

Assim, neste capítulo discutir-se-á de forma breve a análise conceptual, com foco nos aspectos mais importantes com relevância para a contextualização do tema e cumprimento dos objectivos.

2.2 Análise conceptual do sistema turístico

Segundo Rejowski (1996:18), citado por Ansarah et al. (2001:15):

"(...) o turismo é um fenómeno multifacetado e o seu desenvolvimento teve como suporte métodos e técnicas de várias disciplinas como economia, sociologia, psicologia, geografia, antropologia, direito, estatística, administração, arqueologia, história, comunicação e ciências políticas (...)".

Assim, havia uma pluralidade de conceitos e, conseqüentemente, uma falta de consenso em torno de um que servisse de referência para a caracterização do sector.

Por sua vez, Leiper (1993), citado por Eusébio (2006), demonstra essa pluralidade de forma simples, dizendo que os economistas interpretam o sector pelos seus resultados económicos, definindo-o como uma indústria, já os profissionais de marketing definem-no como um mercado (tal como Barbosa, 2001), os ambientalistas focam-se nos seus impactos ambientais e definem-no como um sistema integrado e os cientistas sociais tendem a referir a dimensão humana dos turistas como factor central.

Ou seja, esta falta de consenso perdura e há muito e foi demonstrado por Smith (1988), citado por Eusébio (2006), e por Awang, Hassan e Zahari (2009), que defendia que as definições apresentadas por pesquisadores, associações de turismo nacionais e internacionais, entidades com interesse no sector, bem como órgãos do governo, estavam sendo baseadas na sua própria perspectiva sobre a actividade, interesse e dentro do seu próprio domínio intelectual. Esta posição também foi defendida por Matias (2007) e Lew *et al.*, (2004).

No entanto, Ansarah *et al.* (2001) defendem que não nos devemos limitar a uma única definição, uma vez que se encontram praticamente ligadas a quase todos os sectores de actividade, a uma pluralidade de conceitos todos válidos, desenvolvidos em áreas em que este sector também é estudado.

Porém, tornou-se vital conceptualizar o sector, Cooper *et al.* (2005) demonstram essa preocupação frisando que a conceptualização conferia ao sector e todos aqueles que nele estavam envolvidos um senso de credibilidade, além do que, esta era de extrema necessidade em função das considerações práticas (medição, quantificação e legislação).

Neste sentido, a OMT, juntamente com outras organizações, nomeadamente a Divisão de Estatística das Nações Unidas e as comissões regionais, trabalhou na criação de um conceito que fosse consensual a todos os agentes do sector (WTO, 1995).

Assim, para fins desta monografia, pretende-se adoptar este conceito, baseado no quadro conceptual da CST organizado pela OMT (1999: 15), que defende que:

"(...) o turismo compreende as actividades de indivíduos no decurso das suas viagens e das suas estadas para/em locais situados fora do seu ambiente habitual, por um período consecutivo que não ultrapasse um ano, por motivos de lazer, negócios e outros (...)".

Esses indivíduos mencionados na definição anterior são denominados por visitantes, e desses, por sua vez, fazem parte:

"(...) qualquer individuo que viaje a um local que esteja fora do seu ambiente habitual por um período inferior a doze meses e cujo motivo principal da visita não seja o de exercer uma actividade remunerada no local visitado." (OMT, 1999:15).

É por estar no centro da actividade que "(...) o termo turismo não pode ser definido por si próprio independentemente dos indivíduos que são os actores deste fenómeno." (OMT, 1999: 15), contudo a CST identifica três aspectos que devem ser considerados para que se possa distinguir um visitante, nomeadamente:

- o **ambiente habitual** - corresponde aos limites geográficos da região de residência na qual o indivíduo se desloca no seu quotidiano, excepto por motivos de lazer e recreio (OMT, 1999). Ainda, a OMT acrescenta que "(...) as residências secundárias e as casas de férias, mesmo quando são visitadas regularmente, não são habitualmente consideradas como fazendo parte do seu ambiente habitual" (1999:16);

- a **duração da viagem** - expõe claramente o período de tempo que o visitante deve permanecer num local para que seja considerado uma actividade turística. Segundo a OMT (1999: 18):

"(...) quando um visitante permanece num local por um período superior a um ano, este local torna-se parte integrante do seu ambiente habitual (exceptuando os indivíduos que frequentem cursos de verão, colónias de férias, tratamentos médicos de curta duração (...))."

- ainda, o **motivo principal da viagem** - a OMT (1999) recomenda como categorias o lazer, recreio e férias, visitas a parentes e amigos, negócios e motivos profissionais (estando incluídos os motivos de estudo), tratamentos médicos, religião e peregrinações, outros motivos (tripulações de aviões e de navios, utilizados para o transporte de passageiros; indivíduos em trânsito e outros viajantes).

Assim, com base nisso, a OMT (1999) classifica o visitante em duas categorias:

- **os visitantes domésticos** são aqueles "(...) cujo país de residência é o país visitado; podendo ser nacionais ou estrangeiros." (OMT, 1999:19).
- **os visitantes internacionais** são aqueles:

"(...) cujo país de residência é diferente do país visitado; esta categoria de visitante inclui igualmente os nacionais que residem no estrangeiro de forma permanente, e que podem representar um segmento importante do mercado, com características específicas." (OMT, 1999:19).

Ainda, esclarece que um visitante pode ter definido a sua residência num local diferente do seu ambiente habitual, sendo que nem todos os viajantes internacionais necessitam de atravessar a fronteira geográfica de um país para serem qualificados como visitantes, como, por exemplo, diplomatas e indivíduos que trabalham em embaixadas.

Estes conceitos estão explícitos na Figura 2.1:

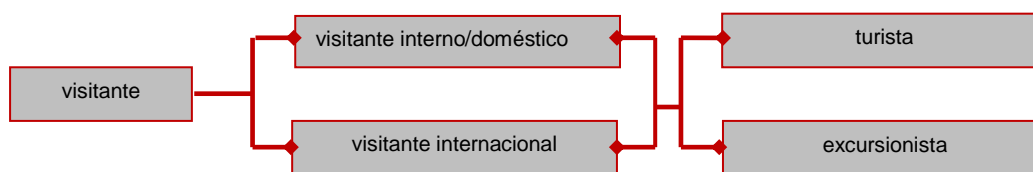


Figura 2.1: Classificação de visitante

Fonte. Elaborado a partir de WTO *et al.*, 2008

Contudo, convém ainda salientar que a OMT, juntamente com outras instituições manifestou a preocupação em desdobrar o conceito de visitante em turistas e excursionistas, sendo o visitante turista como aqueles cuja viagem inclui dormida (WTO *et al.*, 2008), neste caso por uma ou várias noites no local visitado (WTO *et al.*, 2008), enquanto o visitante excursionista “aquele que não pernoita no local visitado” (OMT, 1999:18). Estes podem se tratar de visitantes internos ou de excursionistas internacionais (OMT, 1999).

Assim, no âmbito deste trabalho, convém salientar o objecto de análise são os impactos económicos percebidos pelos agentes económicos da ilha de São Vicente resultantes das actividades dos excursionistas no decurso da sua permanência.

Estes excursionistas são identificados pela OMT como sendo os passageiros e as tripulações das companhias aéreas e de cruzeiros que desembarcam num país, permanecendo menos de um dia, podendo passar pelos controlos de imigração, e sendo contabilizados como excursionistas internacionais (OMT, 1999).

Ainda, acrescenta que, para muitos países e principalmente ilhas, o consumo dos excursionistas de cruzeiros pode representar uma proporção importante nas despesas turísticas (OMT, 1999).

Assim, em forma de resumo, no âmbito deste trabalho estão em análise os excursionistas internacionais de cruzeiros.

2.3 Análise do ponto vista da oferta

Tal como houve dificuldades em encontrar uma definição sobre o turismo que congregasse consensos de todos os agentes, a delimitação da oferta também gerou alguma dificuldade e ambiguidade. De acordo com Costa (2005: 282):

“(...) até ao segundo quartel do século XX o turismo foi sempre e exclusivamente definido pelo lado da procura, tal como constatado por alguns académicos mais reputados desta área do conhecimento (...)”.

Costa (2005) vai mais longe, defendendo que Smith o primeiro académico a apresentar uma definição pelo lado da oferta em 1989, sublinhando que, o sector turístico “(...) deve ser perspectivado como um agregado de actividades de negócios que directa ou indirectamente fornecem bens ou serviços que suportam as actividades de lazer e recreio realizadas pelas pessoas fora dos seus locais de residência habitual” Costa (2005: 284).

Por sua vez, Cunha (2009) defende que a oferta turística de um modo genérico constitui as facilidades, bens e serviços utilizados pelos visitantes, bem como todos aqueles que foram criados com o fim de satisfazer as suas necessidades, postos à sua disposição e, ainda, os elementos naturais ou culturais que concorrem para a sua deslocação.

Sendo que do ponto de vista essencialmente económico, esta é dada pelo valor do conjunto dos bens adquiridos pelos turistas, e constituindo assim a produção turística (Cunha, 2009).

Também Ignarra (2001) vai pela mesma perspectiva de Cunha (2009), definindo a oferta turística como um conjunto de elementos, frisando, porém, a importância de analisá-los dessa forma, pois quando analisados de forma isolada passam a possuir pouco valor turístico.

Contudo, Cunha (2006) argumenta ainda que em outros sectores de actividade é relativamente fácil identificar os bens que são objecto de procura, mesmo que se trate de bens imateriais, porém o mesmo não acontece com o mercado turístico onde existem bens e serviços produzidos com finalidades turísticas e não turísticas.

Assim, a OMT, juntamente com outras instituições, também trabalhou na clarificação e consensualização do conceito da oferta, tendo-o limitado de forma clara aos bens e serviços que são alvo do consumo turístico, isto é, “toda a aquisição de bens e serviços por um visitante, ou por conta do visitante, para e durante a sua viagem e a sua permanência no local de destino” (OMT, 1999:18), ou seja, os que são consumidos pelos turistas.

Sendo assim, a oferta turística, como se pode verificar na Figura 2.2, é composta por:

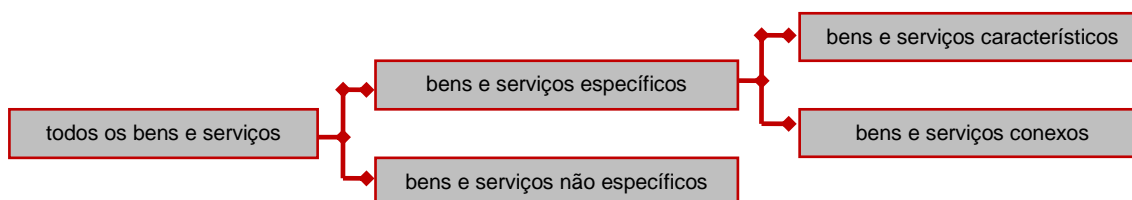


Figura 2.2: Classificação da oferta turística.

Fonte: Elaborado a partir de OMT (1999)

Portanto, em primeiro lugar, com base na OMT (1999), podemos identificar dois grandes grupos de bens e serviços, aqueles que são específicos do turismo, e que “constituem o

conjunto dos produtos característicos do turismo” (OMT, 1999:39), e que ainda, segundo Cunha (2009), envolvem excessivo grau de dependência do sector.

Em segundo lugar, deve-se considerar aqueles produtos que não são específicos do turismo, categoria que inclui todos os produtos que, por sua natureza, não podem ser bens de consumo e serviços turísticos e, portanto, não podem ser incluídos nas despesas de turismo, nem de consumo turístico, excepto os objetos de valor que possam ser adquiridos pelos visitantes em suas viagens (WTO *et al.*, 2008).

Dentro dos produtos específicos do turismo, devem ser levados em consideração aqueles que são característicos do turismo, definidos pela OMT (1999: 39) como sendo:

“(...) produtos que na maioria dos países deixariam de existir numa quantidade significativa, ou cujo consumo diminuiria de forma significativa, na ausência do turismo, e para os quais parece ser possível obter dados estatísticos (...)”.

Podem ser determinados por cada região, porém a sua aplicação deve respeitar os critérios mencionados no IRTS 2008¹. Quanto aos serviços prestados, devem ser consideradas características do sector quando a actividade desenvolvida atende a necessidades específicas do turismo, podendo ser considerada parte integrante da indústria turística (WTO *et al.*, 2008).

Para além desses produtos característicos, devem considerar-se também aqueles que são conexos ao turismo; um conjunto de bens e serviços que são consumidos pelos visitantes em quantidades significativas, embora, pela sua natureza, façam parte de um grupo mais generalizado de produtos, pelo que não estão incluídos na lista dos produtos característicos do turismo (OMT, 1999). Embora apresentem certa relevância quando se realiza uma análise do sector, não satisfazem os critérios mencionados no IRTS 2008¹ (WTO *et al.*, 2008).

Segundo a OMT (1999), a relevância dada a estas duas categorias de produtos depende do grau de organização dos países, bem como do objectivo da CST.

Contudo, convém salientar que para a análise e medição é necessário identificar esses produtos e todas as actividades produtivas características do sector, e que representam a base da indústria turística (WTO *et al.*, 2008), como se pode constatar na Tabela 2.1:

¹ IRTS 2008 - International Recommendations for Tourism Statistics, United Nations, World Tourism Organization

Tabela 2.1: Lista de produtos e actividades característicos do turismo

Produtos	Actividades
1. Serviços de alojamento para os visitantes	1.1 Hotéis e similares; 1.2 Residências secundárias
2. Serviços de restauração	2. Indústrias de serviços de restauração e similares
3. Serviço de transporte de visitantes <ul style="list-style-type: none">• serviço ferroviário de transporte de passageiros• serviço rodoviário de transporte de passageiros• serviço marítimo de transporte de passageiros• serviço aéreo de transporte de passageiros• serviço aluguer de equipamento de transporte	3.1 Transporte ferroviário de passageiros 3.2 Transporte rodoviário de passageiros 3.3 Transporte marítimo de passageiros 3.4 Transporte aéreo de passageiros 5. Aluguer de equipamentos de transporte
4. Serviço das agências de viagens, operadores turísticos e guias de turismo	4. Agências de viagens e outros serviços da indústria de reservas
5. Serviços culturais	5. Indústria de serviços culturais
6. Serviços de recreação e desportivos	6. Indústria de actividades de recreação e desporto
7. Serviços de turismo mistos <ul style="list-style-type: none">• serviços financeiros• outros serviços de aluguer de bens• outros serviços de turismo	

Fonte: Adaptado WTO *et al*, 2008

No âmbito deste trabalho, teve-se a preocupação em delimitar claramente os bens e serviços característicos do turismo, com o objectivo de identificar de forma inequívoca quais os agentes económicos do sector do turismo, e assim poder delimitar o objecto deste estudo.

Então, está em análise neste estudo a percepção dos agentes económicos (serviços de restauração, serviços de transporte de visitantes, serviços das agências de viagens, operadores turísticos e guias de turismo, serviços culturais, serviços de recreação e desportivos, serviços de turismo mistos) sobre os impactos económicos do turismo de cruzeiros.

Convém salientar que a exclusão dos serviços de alojamento de visitantes do objecto deste estudo se prende com o facto de estarem em análise os impactos económicos gerados pelas despesas dos excursionistas (cruzeiristas) na ilha de São Vicente. Sendo que estes não pernoitam e, conseqüentemente, não utilizam esses serviços, logo decidiu-

se medir somente a percepção dos agentes que participam de forma directa na prestação de serviço aos excursionistas.

2.4 Análise do ponto vista da procura

A análise da procura turística constitui um aspecto chave em todo processo de planificação e gestão da actividade turística (Clavé *et al.*, 2005).

Conhecer o perfil dos visitantes, a sua origem e poder aquisitivo, as suas motivações e expectativas, entre outros aspectos, é tão importante como o conhecimento dos recursos turísticos, situação da oferta e orientação privada que satisfaz as necessidades da procura, possibilitando adequar melhor o produto turístico às suas necessidades (Clavé *et al.*, 2005).

Assim, de acordo com Wall e Mathieson (2006), esta perspectiva tem recebido uma considerável atenção na literatura sobre turismo. Segundo os mesmos autores na análise da procura devem considerar-se três componentes (procura efectiva, potencial e reprimida). Ainda, afirmam que a demanda reprimida é extremamente difícil de medir, em consequência é frequentemente ignorada.

Por sua vez, Cunha (2009) também realça a importância atribuída a esta componente, acrescentando que fez com que a procura turística passasse a identificar-se com o turismo, sendo frequente, ao falar em turismo e ao referir a sua evolução, tomar como única referência a procura. Como é obvio conduz a uma errada e parcialíssima visão da actividade, mas reflecte o primado que os movimentos turísticos alcançaram (Cunha, 2009).

Alguns autores vão na mesma linha de pensamento como se pode verificar na Tabela 2.2:

Tabela 2.2: Definições do turismo no âmbito da procura

Autores	Conceitos
Wall e Mathieson (2006)	Procura turística como o número total de pessoas que viajam ou desejam viajar, afim desfrutar os produtos e serviços turísticos em diferentes lugares, que não sejam os locais de trabalho e residência.
Montejano (1999) citado por Dias (2008)	Conjunto de turistas que, de forma individual ou colectiva, estão motivados por uma série de produtos e de serviços turísticos com o objectivo de cobrir as suas necessidades de descanso, recreação, entretenimento e cultura em períodos de férias.
Cooper <i>et al.</i> (2005)	Procura turística com base no modelo de Leiper como um resultado dos fluxos entre a área emissora e a área de destino.
Henriques (2003)	Procura turística relacionada com as diferentes quantidades de bens e serviços turísticos que os consumidores querem e podem comprar num determinado momento.

Como se pode verificar na tabela anterior, todas as definições focalizam-se no indivíduo que realiza a viagem, nos fluxos de visitantes ou no consumidor de bens e serviços turísticos, cuja motivação faz variar o motivo da viagem.

Porém, de acordo com os objectivos gerais do presente trabalho, a análise da procura turística será desenvolvida também numa perspectiva económica e, como tal, uma vez mais recorrer-se-á às nomenclaturas desenvolvidas no âmbito da CST.

Assim, a OMT (1999:68), no âmbito da CST, definiu a procura turística como sendo constituída por três grandes agregados, isto é, "o consumo turístico individual, a formação bruta de capital fixo e o consumo turístico colectivo", sendo que:

- O consumo turístico colectivo "inclui as despesas das autoridades públicas em certos serviços colectivos não mercantis, utilizados pelos visitantes e pelas actividades produtivas que os servem" (OMT, 1999:144). Isto é, engloba as despesas efectuadas pelas autoridades públicas através da:

"(...) promoção turística, planificação geral e coordenação relativa a assuntos turísticos, elaboração de estatísticas e informação de base sobre o turismo, administração de agências de informação, controlo e regulamentação dos estabelecimentos em contacto com os visitantes, controlo específico dos visitantes que provêm do exterior e serviços específicos de defesa civil para a protecção dos visitantes (...)" (OMT, 1999: 81).

- A formação bruta de capital fixo como sendo a soma dos activos específicos do turismo, produzidos por todas as actividades produtivas da economia mais a formação bruta de capital fixo dos ramos da actividade comercial turística em activos não específicos do turismo (OMT, 1999). Ou seja:

"(...) as residências secundárias, hotéis e outras residências colectivas, restaurantes e construções similares, construções desportivas e de recreação, museus e centros culturais, maquinaria e equipamento relacionado com a hotelaria, restauração, transportes, e melhorias em terrenos a serem utilizados para fins turísticos(...)" (OMT, 1999:80).

- O consumo turístico individual representa a "despesa total de consumo efectuada por um visitante ou por sua conta, para e durante a sua viagem e a sua permanência no local de destino" (OMT, 1999:21).

Assim, no âmbito desta monografia, na qual se analisa a percepção dos impactos económicos do turismo de cruzeiros percebidos pelos agentes económicos do sector do turismo da ilha de São Vicente, vai estar em análise somente o consumo turístico individual, isto é, os impactos gerados pelas despesas de consumo efectuadas pelas actividades dos excursionistas no decurso da sua permanência na ilha de São Vicente.

2.5 Resumo do capítulo

Neste capítulo, procurou delimitar-se o turismo, tendo-se optado por fazê-lo na perspectiva económica, tendo em conta o objectivo deste estudo, e, para tal, recorreu-se às nomenclaturas desenvolvidas no âmbito da CST.

Assim, fez-se a conceptualização do turismo pela perspectiva da oferta, delimitando de forma clara quais os agentes económicos que prestam serviço no sector do turismo, mais concretamente os que prestam serviço aos excursionistas que chegam a São Vicente nos navios de cruzeiros, de forma a poder obter as suas reais percepções sobre os impactos económicos gerados por este tipo de turismo.

Do lado da procura turística, também se fez necessário delimitar o turismo recorrendo também à perspectiva económica, identificando os três grandes agregados que a compõe, nomeadamente, o consumo turístico individual, o consumo turístico colectivo e a formação bruta de capital fixo turístico. Contudo, para este trabalho, decidiu-se por analisar somente uma dessas componentes, isto é, o consumo turístico individual.

Ainda convém salientar que também se fez a delimitação do conceito de visitante de forma a mostrar que, no âmbito deste trabalho, estão a ser analisados os impactos económicos percebidos pelos agentes económicos da ilha de São Vicente resultantes das actividades dos excursionistas no decurso da sua permanência.

Capítulo 3. Impactos do Turismo

3.1 Introdução

O turismo é uma actividade que ultrapassa os sectores convencionais da economia. A multiplicidade de agregados que compõe a indústria turística, ligados de forma directa e indirectamente, com fins turísticos ou não, traduzem em impactos que variam de acordo com a dimensão do sector nessas regiões (Lickorish e Jenkins, 2000).

No âmbito deste capítulo, objectiva-se conhecer qual a posição da literatura sobre os impactos do turismo nas comunidades receptoras, no entanto, tendo em conta os objectivos deste trabalho, será dada ênfase aos impactos económicos do turismo.

3.2 Impactos do turismo verificados nas comunidades receptoras

O turismo é um sistema dinâmico que se desenvolve com base nos recursos naturais e naqueles criados pelo homem, sendo estes o suporte desta indústria, desenvolvendo-os, modificando-os e, por vezes destruindo-os. E os resultados dessas interações designam-se por impactos do turismo (Marques, 2005).

De forma sintetizada, Wall e Mathieson (2006), definem os impactos do turismo como o resultado de um conjunto de variáveis e as suas inter-relações. E ainda defendem que, estes, podem ser caracterizados pela sua natureza, direcção e magnitude.

Assim, tal como Cunha (2009) justifica que a pluralidade de conceitos do turismo se devem ao carácter heterogéneo do sector, Lickorish e Jenkins (2000), também utilizam esta mesma característica para justificar a dificuldade na avaliação dos impactos do sector em relação à outros sectores.

Contudo, Souza (2009) enfatiza que estes impactos estão directamente ligados ao desenvolvimento dos destinos e as suas características socio-demográficas, políticas, económicas e naturais que muitas vezes dependem das estratégias de acção e da capacidade de aproveitamento dos benefícios do sector.

No entanto, convém frisar um aspecto fundamental e bem explícito por Sharpley e Telfer (2002), de que apesar do impressionante crescimento e desenvolvimento do sector, muitas vezes é-lhe atribuída uma importância económica exagerada, geralmente por razões de conveniência política, sendo frequente verificar que países menos desenvolvidos procuram expandir suas economias através da indústria turística.

Por sua vez Krippendorf (2000:71) em concordância com Sharpley e Telfer (2002) salienta que "(...) muitos países menos desenvolvidos têm apostado neste sector, no entanto são obrigados a importar e investir mais, para ter condições de satisfazer as normas turísticas internacionais, prejudicando a sua estabilidade económica e o défice orçamental (...)".

No que diz respeito a medição dos impactos e considerando a sua diversidade, Tosun (2001), sublinha que vários autores desenvolveram modelos que podem ser aplicados para se determinar os impactos do turismo nas comunidades receptoras, nomeadamente o modelo de Butler (1980) denominado "Ciclo de Vida de um Produto" e o "Índice de Irritação" de Doxey (1972).

Dias (2003), também sublinha que à nível da análise dos destinos, Butler e Doxey destacaram-se em relação a outros autores, por terem apresentado modelos que contribuem com dados eficazes na análise do desenvolvimento turístico de uma região, acrescentando ainda que, foi a partir destes que surgiram inúmeros modelos.

Quanto a classificação dos impactos, pode percepcionar-se que, boa parte da literatura, os divide em três categorias, isto é, em impactos ambientais, sócio-culturais e económicos (Goeldner e Ritchie, 2012; Wall e Mathieson, 2006; Sharpley e Telfer, 2002; Lickorish e Jenkins, 2000).

Porém, no âmbito deste trabalho convém salientar que dar-se-á ênfase aos impactos económicos, uma vez que está em análise os impactos económicos do turismo de cruzeiros percebidos pelos agentes económicos do sector do turismo da ilha de São Vicente. Como tal será desenvolvida no próximo subcapítulo.

3.3 Impactos da actividade turística na economia

Krippendorf (2000), descreve a economia como sendo o sector soberano na nossa civilização, sendo em simultâneo a força motora, o meio e o fim ditando muitas vezes a conduta a adoptar. A exploração dos recursos naturais, a escala de valores do homem e a política dos Estados, estão sob o seu domínio e dela dependentes.

A nível económico, os impactos da actividade turística podem ser percepcionados através dos dados apresentados pela WTO (2012), no relatório anual de 2011, em que o sector turístico é considerado directamente responsável por 5% do PIB global, 30% da exportação mundial e ainda representa 1 a cada 12 empregos.

Ainda como se pode constatar na Figura 3.1, numa retrospectiva dos últimos doze anos verificou-se que o sector apresenta uma tendência de crescimento acentuado, em termos económicos (OMT, 2013). Mesmo com o ligeiro declínio entre 2008 e 2010, resultado da crise económica global, o turismo internacional recuperou mais rapidamente do que se esperava (WTO, 2012).

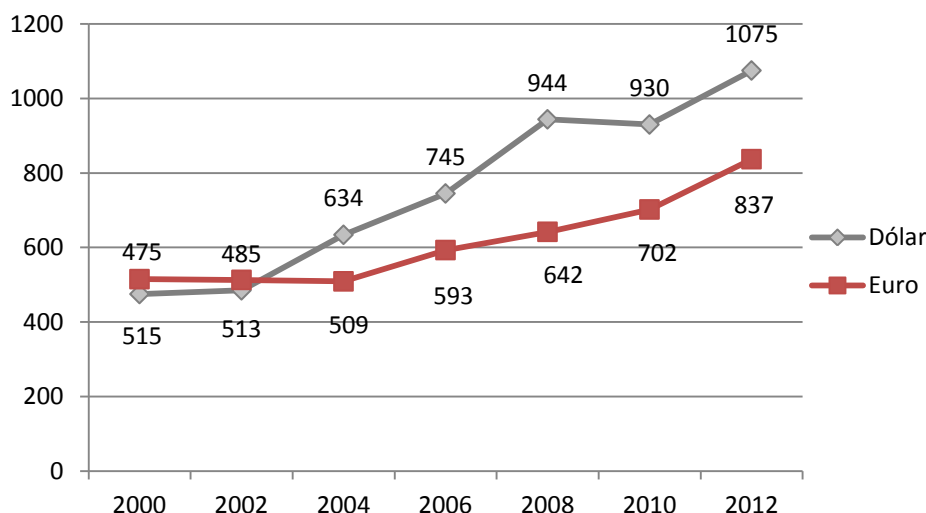


Figura 3.1: Crescimento das receitas do turismo a nível global (bilhões de Dólares/Euro)

Fonte: Elaborado a partir de UNWTO (2013)

No que concerne à importância económica do sector turístico para as regiões receptoras pode-se afirmar que existe um consenso nesse aspecto.

O turismo é considerado uma actividade global, com grande poder nas economias locais (Cooper *et al.*, 2005), servindo de base e fornecendo elementos que contribuem para o crescimento e o desenvolvimento dessas economias (Andereck *et al.*, 2005).

No entanto, ainda este continua sendo subestimado pelos governantes, resultado de uma falta de consciencialização do seu imenso potencial na criação de emprego, em estimular o crescimento económico e ainda promover o desenvolvimento dessas regiões (WTO, 2012).

Nesta perspectiva mais económica, Dann (1988) e Doorn (1989), citados por Tosun (2001), avigoram a afirmação de Lickorish e Jenkins (2000) no primeiro parágrafo deste capítulo, frisando que não se pode generalizar os impactos económicos do turismo, pois os resultados podem ser diferentes devido as idiossincrasias e peculiaridades de cada região.

Percecionou-se essa afirmação na prática uma vez que, segundo a WTO (2012), em 2011 coube ao continente africano 2% da receita global (23 bilhões de euros), enquanto que o continente europeu detém de 45% (333 bilhões euros) da receita global.

Assim, do resultado da revisão bibliográfica de autores que são considerados uma referência na área do turismo e, frequentemente citados em diversos estudos sobre a percepção dos impactos económicos, pode constatar-se na Tabela 3.2 que o turismo gera um conjunto de impactos, tanto positivos como negativos nas áreas de destino.

Tabela 3.1: Resultado da análise bibliográfica acerca dos impactos económicos do sector

Impactos Positivos	Criação de emprego	Goeldner e Ritchie (2012); Mill e Morrison (2012); Ruschmann (2008); Wall e Mathieson (2006); Marques (2005); Sharpley e Telfer (2002); Lickorish e Jenkins (2000); Cunha (1997)
	Diversificação e dinamização da estrutura produtiva local;	Goeldner e Ritchie (2012); Faria (2012); Lickorish e Jenkins (2000)
	Aumento das receitas públicas	Goeldner e Ritchie (2012); Mill e Morrison (2012); Santos e Kadota (2012); Faria (2012); Wall e Mathieson (2006); Cooper <i>et al.</i> (2005); Marques (2005); Sharpley e Telfer (2002); Lickorish e Jenkins (2000); Beni (1997); Cunha (1997)
	Investimentos em infraestruturas (com fins turísticos e sociais)	Goeldner e Ritchie (2012); Wall e Mathieson (2006); Marques (2005); Ignarra (2003);
	Melhoria do nível de vida da comunidade	Goeldner e Ritchie (2012); Ruschmann (2008); Cunha (1997)
	Geração de renda	Goeldner e Ritchie (2012); Santos e Kadota (2012); Ruschmann (2008); Wall e Mathieson (2006); Cooper <i>et al.</i> (2005); Ignarra (2003); Sharpley e Telfer (2002); Lickorish e Jenkins (2000); Beni (1997); Cunha (1997)
Impactos Negativos	Inflação	Goeldner e Ritchie (2012); Santos e Kadota (2012); Ruschmann (2008); Marques (2005); Ignarra (2003); Rejowski e Costa (2003); Sharpley e Telfer (2002); Cunha (1997)
	Dependência económica face ao sector	Goeldner e Ritchie (2012); Ruschmann (2008); Wall e Mathieson (2006); Cooper <i>et al.</i> (2005); Ignarra (2003); Beni (1997)
	Problemas causados pelos períodos sazonais	Goeldner e Ritchie (2012); Ruschmann (2008); Marques (2005)
	Aumento das especulações fundiárias	Ruschmann (2008); Wall e Mathieson (2006); Marques (2005)
	Aumento das importações	Wall e Mathieson (2006); Cooper <i>et al.</i> (2005); Marques (2005)

Assim, no âmbito deste trabalho pretende se conhecer a percepção dos agentes económicos do sector do turismo da ilha de São Vicente sobre os impactos económicos do turismo de cruzeiros, à nível da criação de emprego, da diversificação e dinamização da estrutura produtiva local, do aumento das receitas públicas, dos investimentos em infraestruturas (com fins turísticos e sociais), da melhoria do nível de vida da comunidade, da geração de renda, do aumento do preço dos bens e serviços locais, da

dependência económica face ao sector, da sazonalidade, do aumento das especulações fundiárias, do aumento das importações, entre outros.

3.4 Resumo do capítulo

Perante a revisão bibliográfica, percebeu-se com frequência a separação destes impactos em três ou mais níveis, no entanto, Mathieson e Wall (1990), citados por Marques (2005), consideram que a análise individual destes impactos (ambientais, sócio-culturais e económicos) é artificial, pois estão interligados entre si e seus resultados devem ser avaliados como um todo.

Os mesmos autores ainda afirmam que “a complexa interação do fenómeno turístico tem impactes que são impossíveis de medir na totalidade” (Mathieson e Wall (1990:5) citados por Marques (2005:63).

Outro aspecto importante a acrescentar é a dimensão e magnitude dos impactos nas regiões receptoras, com base em Holloway (1988:254) citado por (Marques, 2005: 63):

“(...) qualquer fluxo de turistas, por mais pequeno que seja, provoca sempre impactos na região, mas a extensão desses impactos não dependem só da quantidade de turistas, ainda se deve considerar o tipo de turista que a região atrai (...)”

Pode concluir-se que o turismo é tão vulnerável como qualquer outro sector perante as crises naturais e artificiais, resultantes dos impactos acima identificados. No entanto, após a recessão de 2009, este demonstrou uma capacidade de recuperação como nenhum outro sector e, continua apresentando crescimento num momento marcado por uma economia global incerta, de mudanças políticas e de desastres naturais pelo mundo (WTO, 2012).

Ainda, convém ressaltar neste resumo a importância destes aspectos para este trabalho, uma vez que o turismo gera impactos na economia dos destinos turísticos, tanto positivos como negativos.

Capítulo 4. Análise de estudos desenvolvidos a nível mundial

4.1 Introdução

Este capítulo tem por objectivo conhecer as conclusões de estudos já realizados em outras regiões, analisar as suas metodologias e, a partir destas elaborar um roteiro metodológico que permita analisar as percepções dos agentes económicos do sector do turismo da ilha de São Vicente sobre os impactos económicos do turismo de cruzeiros.

Em análise estarão principalmente as variáveis apontadas na Tabela 4, do capítulo anterior, sobre os impactos económicos gerados pelo turismo.

4.2 Conclusões dos impactos económicos verificados em diferentes regiões

- **Emprego**

Analisando a variável emprego, Santos (2011), num estudo da percepção dos impactos do turismo por parte da comunidade local (ilha do Sal), conclui de forma positiva quanto à pré-disposição do sector turístico em criar oportunidades de emprego, no entanto, quando analisa a qualidade dos empregos, a maioria dos inquiridos apresenta uma posição neutral em relação a esse aspecto. A mesma conclusão foi apontada por Barros (2007).

De acordo com Freitas (2010), num estudo comparativo de duas regiões do arquipélago da Madeira, os resultados mostraram-se favoráveis quanto a esta variável. O estudo foi aplicado primeiramente na ilha da Madeira no ano 2000 e encontrou-se uma concordância quanto a aptidão da indústria do turismo nessa região em proporcionar postos de trabalho, e oportunidades para os residentes. Em 2004, o mesmo estudo foi aplicado na ilha de Porto Santo e os resultados foram os mesmos que o anterior. Ainda conclui para ambas as regiões que, as pessoas cujas actividades estão ligadas ao turismo, as pessoas cujos familiares estão empregados no sector e ainda aqueles empregados a tempo inteiro ou *part-time* demonstraram uma atitude positiva.

Também, em relação ao estudo realizado na Austrália, Sharma e Dyer (2009), apresentam conclusões favoráveis por parte dos residentes, quanto a aptidão do turismo em criar empregos e atrair investimentos.

Por sua vez Souza (2009), num estudo levado a cabo na Serra da Estrela, verifica que a maioria dos inquiridos admite que a actividade turística gera emprego.

Outro estudo realizado no Algarve por Guerreiro *et al.* (2008), também revela uma concordância quanto a contribuição da indústria turística para a geração de mais empregos.

- **Aumento do rendimento**

Quanto a esta variável, o estudo levado a cabo por Santos (2011), revela uma neutralidade quanto aos efeitos causados pelo turismo no rendimento das pessoas.

Segundo Sharma e Dyer (2009), os seus inquiridos concordam plenamente, defendendo que sentem-se beneficiados de alguma forma com o desenvolvimento do sector turístico naquela região.

No estudo conduzido por Guerreiro *et al.* (2008), a média dos resultados revela-se neutra em relação a esta variável.

- **Crescimento económico local**

No que diz respeito a esta variável, Santos (2011), conclui também com resultados positivos em relação a percepção da comunidade quanto ao aumento da riqueza gerada para o país, derivado do turismo, bem como a influência do sector na dinamização da actividade económica local.

Por sua vez Brida *et al.* (2011), num estudo aplicado em Trentino (Itália) apontam que, os benefícios do sector nessa região são maiores que os custos.

É neste sentido, que Freitas (2010) no estudo aplicado no aquipélago da Madeira, demonstra que os resultados para ambas as regiões também são considerados favoráveis quando os inquiridos são questionados sobre a aptidão da indústria turística em constituir um suporte a economia local.

As conclusões apontadas por Souza (2009), também demonstram que a maioria dos inquiridos concordam que o turismo é uma actividade relevante para a economia local.

Já Byrd *et al.* (2008), num estudo de comparação mais detalhado das percepções sobre os impactos do turismo em duas comunidades na Carolina do Norte, EUA, dividem o universo em quatro grupos (residentes, Governo, turistas e empresários).

No âmbito deste trabalho convém analisar as percepções obtidas dos empresários. Os dados recolhidos relativamente a esta variável demonstram uma posição favorável dos empresários em relação ao desenvolvimento turístico daquela região.

Por fim, Guerreiro *et al.* (2008), na região do Algarve, demonstram através dos seus resultados que o desenvolvimento do turismo também trouxe mais riqueza à região.

- **Qualidade de vida**

Os dados obtidos por Santos (2011), revelam que as condições de vida da comunidade pioraram com o desenvolvimento do turismo.

Também em relação a esta variável, os dados apresentados por Freitas (2010) em ambas regiões permitem concluir que a indústria do turismo estava melhorando a qualidade de vida nas ilhas.

Souza (2009), também concluiu que o turismo aumentou a qualidade de vida da comunidade local e ainda ampliou a disponibilidade de instalações recreativas e de entretenimento.

Já Sharma e Dyer (2009), apontam que 89% dos inquiridos estão satisfeitos com a sua qualidade de vida na região. Na Carolina do Norte, Byrd *et al.* (2008), concluíram no estudo que os empresários defendem que o desenvolvimento turístico aumentou a qualidade de vida na região.

Por sua vez Guerreiro *et al.* (2008), no estudo levado a cabo na região do Algarve, os inquiridos discordaram que este tenha prejudicado de alguma forma a sua qualidade de vida.

Oliveira (2007), na análise dos impactos socioeconómicos e suas repercussões no desenvolvimento no Município de Itacaré (região considerada sub-desenvolvida no país), alega ter ocorrido uma pequena melhoria na qualidade de vida naquela região, provocada pelo desenvolvimento turístico.

- **Novas oportunidades de negócio**

Relativamente as percepções obtidas por Santos (2011) sobre as novas oportunidades de negócio geradas pelo turismo, as conclusões revelaram ser neutras os impactos em relação a diversificação económica local.

Por sua vez Sharma e Dyer (2009), concluíram que o turismo proporciona mais oportunidades de negócio para os locais e para as pequenas empresas.

- **Inflação**

A subida dos preços dos produtos constitui segundo Santos (2011), um dos principais efeitos negativos sentidos pela população inquirida. Também, Brida *et al.* (2011), constatou que a comunidade atribui ao sector turístico a causa do aumento do preço dos produtos.

Na mesma linha Souza (2009), sublinha que um dos aspectos mais citados como sendo menos positivo do desenvolvimento turístico na região, é o aumento do preço dos bens e serviços.

Ainda, de acordo com o estudo de Guerreiro *et al.* (2008), verifica-se a partir dos dados registados que a amostra inquirida também percebe uma relação directa entre a subida dos preços dos produtos eo desenvolvimento da actividade turística na região.

Comparando esta variável com a do preço dos imóveis, Santos (2008) e Sharma e Dyer (2009) concordaram nas suas conclusões, defendendo que com o desenvolvimento do turismo provocou um agravamento do preço dos terrenos.

Já Byrd *et al.* (2008) obtiveram uma posição neutral por parte dos empresários, respeitante a esta variável.

- **Aumento dos impostos**

Quanto a esta variável, tanto os dados da ilha da Madeira no ano 2000, como os do Porto Santo em 2004, demonstraram ser neutros no que diz respeito a relação entre o desenvolvimento turístico e o aumento dos impostos e taxas (Freitas, 2010).

Barros (2007) por sua vez revela que a maioria dos inquiridos concorda que o turismo contribuiu para o aumento dos impostos na ilha.

- **Dependência ao sector**

O estudo levado a cabo por Santos (2011), este revela que a maioria dos inquiridos considera que a ilha se encontra economicamente dependente do turismo.

Por outro lado Freitas (2010), considera que tanto os resultados obtidos nos estudos conduzidos na ilha na Madeira como em Porto Santo, demonstram que os inquiridos discordam que a região fosse dependente do turismo.

4.3 Hipóteses de investigação

Assim, em forma de resumo apresenta-se um conjunto de possíveis hipóteses de investigação a serem testadas no capítulo 7:

Tabela 4.1: Hipóteses de investigação

Hipóteses	Variavel
H1 - O turismo de cruzeiros propicia a criação mais postos de trabalho para a ilha de São Vicente.	Emprego
H2 - O turismo de cruzeiros faz aumentar os rendimentos dos residentes da ilha de São Vicente.	Rendimento
H3 - O turismo de cruzeiros propicia mais oportunidades de negócio (empreendedorismo) para a ilha de São Vicente.	Empreendedorismo (Oportunidade de negocio)
H4 - O turismo de cruzeiros contribui para aumentar os preços dos bens e serviços na ilha de São Vicente.	Inflação (Aumento dos preços dos bens e serviços)
H5 - O turismo de cruzeiros contribui para a riqueza do Estado de Cabo Verde.	Riqueza do Estado (PIB)
H6 - O turismo de cruzeiros contribui para aumentar os impostos na ilha de São Vicente.	Impostos
H7 - O turismo de cruzeiros contribuir para aumentar a qualidade de vida dos residentes da ilha de São Vicente.	Qualidade de vida dos residentes
H8 – A ilha de São Vicente depende economicamente do turismo e neste caso do turismo de cruzeiros.	Dependência económica do sector do turismo.
H9 - O turismo de cruzeiros contribui para o desenvolvimento da ilha de São Vicente.	Desenvolvimento da ilha de São Vicente.

4.4 Resumo do capítulo

A análise dos casos corrobora com a revisão bibliográfica nos capítulos anteriores, apresentando sempre posições mais favoráveis em relação aos impactos económicos no sector de forma global (independentemente da região na qual foi desenvolvido o estudo), dando-se sempre grande ênfase a variável «emprego».

Ainda, pode-se concluir que apesar da importância atribuída aos benefícios económicos, partilhando da mesma opinião de Santos (2011:102), em que, “os impactes económicos negativos encontram-se bem delineados e mostram-se bastante consensuais por parte dos inquiridos.”

A elaboração deste capítulo foi fundamental na medida em que, a partir de toda informação recolhida dos estudos aplicados, conseguir-se-á desenvolver um roteiro metodológico para identificar as percepções dos agentes económicos do sector do turismo sobre os impactos económicos do turismo de cruzeiros na ilha de São Vicente, dando resposta assim aos objectivos deste trabalho.

Capítulo 5. Turismo de Cruzeiros

5.1 Introdução

Num contexto de desaceleração do crescimento da economia global, devido ao desempenho dos EUA, Japão, Índia, Brasil e Rússia, considerando a deterioração contínua da actividade económica na zona euro, e ainda o contexto de abrandamento da economia chinesa (BCV, 2013), o sector cruzeirista vem contrariando este cenário, demonstrando uma tendência de crescimento acentuado que passa a ser explicado nos subcapítulos que se seguem.

Assim, para atingir os objectivos propostos no âmbito deste trabalho, este capítulo encontra-se estruturado da seguinte forma. No primeiro subcapítulo abordou-se uma breve retrospectiva histórica da evolução do turismo de cruzeiros bem como a situação do mercado actual. Nos subcapítulos subsequentes fez-se uma análise de Cabo Verde como destino de cruzeiros, caracterizou-se a ilha de São Vicente e os impactos no Porto Grande do Mindelo.

5.2 Retrospectiva histórica

O desenvolvimento do turismo até esta data não pode ser caracterizado como sendo um facto isolado. Segundo Barretto (2008:51), o desenvolvimento do sector "(...) sempre esteve ligado ao modo de produção e ao desenvolvimento tecnológico, sendo que o modo de produção determina quem viaja e o desenvolvimento tecnológico como fazê-lo".

Assim, o surgimento do turismo de cruzeiros está ligado ao advento dos barcos a vapor, que trouxe à navegação maior rapidez, segurança e capacidade de carga, fazendo das viagens inter-continentais uma aposta viável (Ignarra, 2003).

Neste contexto pensa-se ser importante referenciar a inter-relação existente entre a história dos cruzeiros marítimos e do turismo de cruzeiros, e por estarem de tal forma encadeadas não se pode fazer referência a ambos de forma isolada.

Os cruzeiros marítimos tiveram um papel importante no desenvolvimento do sector entre o final do século XIX e início do século XX. Nesse período tinham apenas como objectivo o transporte de passageiros entre continentes, tendo como principal motivo de viagem a emigração. A forma de combater a concorrência, passava na aposta de navios cada vez mais rápidos, para obterem mais lucros (Brito, 2009).

No entanto, no século XX os aviões entraram nas operações comerciais, reduzindo consideravelmente a duração da viagem e os navios começaram a perder cada vez mais passageiros. Assim, num cenário de falência, muitas companhias começaram a apostar em algumas reformas para atrair um novo público. Os navios foram sucessivamente transformados em autênticos complexos de lazer (Brito, 2009).

Importa ainda salientar com base na perspectiva do mesmo autor, que se antes a competitividade se concentrava na força motriz dos navios, actualmente o tamanho e a diversidade de entretenimento e áreas de lazer a bordo é que prevalecem.

5.3 Mercado de Cruzeiros Mundial - Perspectiva actual

Os cruzeiros marítimos estão trabalhando de forma contínua, transformando as férias de mais de 20 milhões de passageiros. Através dos oceanos, rios e canais, estes vêm oferecendo aos viajantes uma experiência segura, saudável e agradável, que também oferece benefícios económicos significativos, apoiando organizações comunitárias e causas relacionados aos oceanos e ambiente em geral (Cruise Forward, 2013).

Segundo a Cruise Market Watch (2013a), a indústria de cruzeiros apresenta uma taxa de crescimento de 7%, analisado num período entre 1990 e 2017. Actualmente, as estratégias de crescimento passam pela capacidade de construção de novos navios, bem como a diversificação das actividades oferecidas a bordo. Ainda incluem o desenvolvimento dos portos e identificação de novos destinos, com ofertas de novas actividades também em terra, para corresponder a uma procura que apresenta um ritmo de crescimento acentuado a cada ano, como pode ser percebido na Figura 5.1:

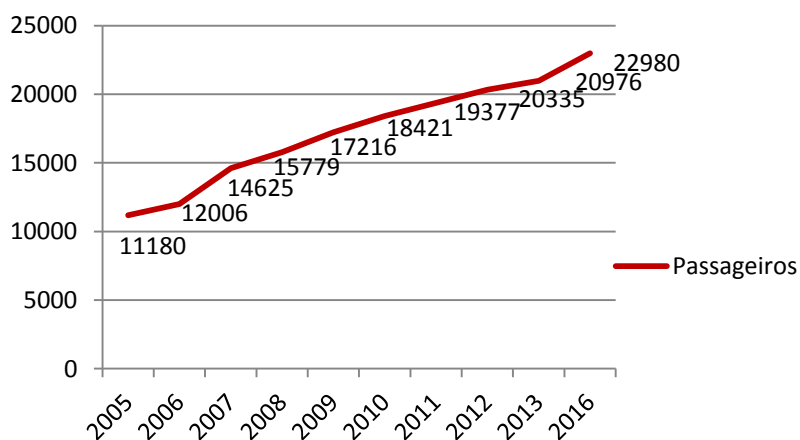


Figura 5.1: Evolução do número de passageiros de 2005-2017
Fonte: Elaborado a partir de Cruise Market Watch (2013a)

Analistas consideram que este constitui um sector com previsibilidade de maior crescimento, na medida que a população envelhecida de países europeus (Suécia, Noruega, Dinamarca, Finlândia, Reino Unido) e norte americanos (E.U.A e Canadá), no período de reforma tendem a realizar um cruzeiro (Soares, 2009).

Em 2013, o sector está estimado em 36.2 bilhões de dólares, um crescimento de 4,5% em relação a 2012 (Cruise Market Watch, 2013b).

Ainda, neste mesmo ano entraram nas linhas de cruzeiros mais 6 novos navios com uma capacidade de 14 074 passageiros. Até 2015 prevê-se a entrada de mais 13 novos navios, com capacidade para 39 297 passageiros, estimando-se assim uma receita de 3.2 bilhões de dólares anuais gerados pelo sector (Cruise Market Watch, 2013a). Assim, até o final do ano de 2013 o sector de cruzeiros estará preparado para suportar um total de 438 595 passageiros, registando um aumento de 3%, confrontado com dados de 2012 (Cruise Market Watch, 2013c).

No que se refere a nacionalidade dos passageiros, em 2013 os norte americanos são a maioria, com um total de 60,5% que inclui passageiros dos Estados Unidos da América, Canadá e América Central. Os europeus se encontram na segunda posição com destaque para os ingleses, espanhóis, portugueses e escandinavos (dinamarqueses, noruegueses e suecos). A Figura 5.2 que se segue exemplifica os valores relacionados com as restantes nacionalidades (Cruise Market Watch, 2013d):

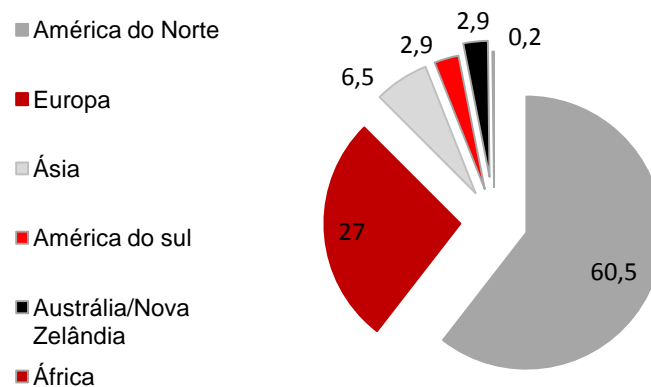


Figura 5.2: Nacionalidade dos passageiros a nível mundial
Fonte: Elaborado a partir de Cruise Market Watch, 2013d

No *ranking* dos dez portos mais visitados a nível mundial, em 2013 encontra-se em primeiro lugar o porto de Miami, seguido pelo porto de Everglades (Fort Lauderdale) e

pelo porto de Canaveral ambos na Florida. Em quarto e quinto lugar encontra-se o porto de Barcelona e o porto de Civitavecchia localizada em Roma, Itália. Em sexto e sétimo lugar temos os portos de Nassau nas Bahamas e Cozumel no México. Quanto as restantes posições são ocupadas pelos portos de Veneza, South Hampton na Inglaterra e por fim o porto de Galveston no Texas (Cruise Market Watch, 2013e).

5.4 Destino Cabo Verde

Pela perspectiva de Bond (2012), publicado na revista Seatrade, uma das principais publicações para a indústria marítima, o destino Cabo Verde constitui um conjunto de 10 ilhas estrategicamente bem posicionadas entre a América do Sul, África Ocidental e a Europa.

Também a Enapor S.A. (2013), partilha desta mesma posição, de que o arquipélago de Cabo Verde está no centro das grandes rotas de navegação, numa posição privilegiada para estabelecer uma ponte marítima entre os continentes europeu, africano e americano. Ainda, afirmam que está preparado para oferecer alternativas de transbordo às principais rotas marítimas do Atlântico.

Bond (2012), descreve Cabo Verde como um destino que oferece um conjunto diversificado de paisagens, biodiversidade, praias e vilas encantadoras, ricas em cultura, história, música e um povo amável. As ilhas todas diferentes entre si, que juntas resultam num destino único e exótico.

De 2009 a 2011, 7 companhias representando cerca de 13 linhas de cruzeiros, visitaram as ilhas de Boavista, Fogo, Santiago, São Vicente, Santo Antão e Sal. As visitas tiveram por objectivo mostrar a oferta existente e as potencialidades do destino, auscultar as críticas e sugestões e conhecer as necessidades dos clientes, tendo sido concluídas com resultado satisfatório (Maurício, 2013).

De forma sumária a Tabela 5.1 faz um resumo da percepção das companhias de cruzeiros sobre a oferta existente e as potencialidades do destino Cabo Verde:

Tabela 5.1: Resumo da percepção das companhias internacionais de cruzeiros

Forças	Fraquezas
Diversidade de ilhas;	Opções limitadas de itinerários;
Variedade de paisagens, natureza;	Capacidade de negócio e venda;
Curta distância entre as ilhas;	Infraestruturas limitadas;
Bom tempo;	Número insuficiente de autocarros;
Percepção exótica/ sensação de curiosidade;	Excursões pobres;
História;	Falta de amabilidade;
A cultura; e	Falta condições para recepção de passageiros com condições limitadas;
Posição estratégica no Atlântico.	Guias inexperientes e em número insuficiente;
	Falta de condições de higiene; e
	Facilidade portuárias deficientes.

Fonte: Dados adaptados a partir de Maurício (2013)

Apesar disso, Cabo Verde continua apresentando um potencial para desempenhar um papel importante no mercado futuro da indústria de cruzeiros (Enapor S.A., 2010).

Um aspecto importante a frisar é a importância da promoção do país, enquanto destino turístico, que na perspectiva da empresa deve ser feita de forma global e integrada, divulgando a oferta que o país apresenta ao nível do turismo, principalmente no sector de cruzeiros. A Enapor S.A. (2013), ainda acrescenta que, esta promoção passa especialmente por acções vocacionadas nessa área, que exige uma presença activa e regular perante os diversos parceiros através de:

- Participações nas feiras nacionais e internacionais;
- Visitas comerciais;
- Seminários;
- Eventos;
- Promoção do destino Cabo Verde em revistas especializadas; e
- Colaboração com outros portos.

Estas iniciativas têm como propósito reforçar os laços com o mercado de cruzeiros internacional, com intervenções de forma planificada, a fim de melhorar as condições de permanência dos navios no porto, tanto a nível de segurança como da operacionalidade (Guia do Porto Grande 2012/2013).

A empresa ainda avança que o desenvolvimento de infraestruturas de turismo de cruzeiros em Cabo Verde irá permitir (Guia do Porto Grande 2012/2013):

- O aumento da atractividade do país enquanto destino turístico;
- A captação de segmentos específicos da procura turística internacional, ligados ao negócio dos cruzeiros;
- A valorização paisagística das zonas portuárias e frentes marítimas;
- A criação do emprego, de forma directa e indirecta, de carácter industrial, comercial (lojas, restauração) e de serviços (administração, hotelaria);
- O aumento das receitas resultantes da venda de serviços turísticos ao exterior, consequência do aumento do número de turistas, do prolongamento das estadias e da atracção de investidores privados; e
- A melhoria da qualidade de vida dos cidadãos caboverdianos.

5.5 Ilha de São Vicente - Cidade do Mindelo

Em retrospecto a história de desenvolvimento e expansão da ilha de São Vicente, pode perceber-se através da sua consolidação até a data, uma forte essência cosmopolita.

Com uma população de 76 140 habitantes, numa área 227km² sendo 75 Km² em espaço urbano, é considerado um dos espaços com maior densidade populacional de todo arquipélago (INE, 2010).

A estrutura da economia mindelense enquadra-se num cenário nacional, onde o sector dos serviços predomina representando cerca de 70,65%. Inserido neste, o sub-sector do turismo revela ser um forte determinante pelo dinamismo deste sector, aliado à evolução favorável dos transportes, da banca e dos seguros. Representando 69% do PIB, o sector terciário representa a maior atracção de investimentos privados. Assim, este assume uma importância significativa na geração de emprego (Porton di Nôs Ilha, 2006).

A ilha acolhe muitas empresas com peso importante na economia de todo o país (como por exemplo a Enapor, a Enacol, a Vivo Energy, a Moave, a Fama, a Cabnave entre outros) que, para além de garantir emprego permanente a muitos mindelenses, contribuem, de forma significativa, para o PIB de Cabo Verde (Adaptado de ONU - Habitat , 2012). No entanto, a ilha apresenta a maior taxa de desemprego (18,3%) do arquipélago, em que o desemprego feminino tem maior expressividade (21,4%) em comparação com o masculino (15,6%) (INE, 2011).

No que diz respeito ao sector de cruzeiros, a ilha é pioneira na materialização de projectos em prol do sector, tais como a formação da Comunidade Caboverdiana de Cruzeiros, uma organização sem fins lucrativos formalmente estabelecida em Mindelo, constituída por diferentes parceiros da comunidade portuária que estão, directa ou indirectamente, ligados ao negócio do turismo de cruzeiros, que aponta de entre vários objectivos, promover o mercado nacional e regional a nível mundial, como um potencial destino atraente de cruzeiros, destacando atracções turísticas multifacetadas e, em certos aspectos únicos (Capeverdean Cruise Community - 3C, 2011).

Importante também referenciar a iniciativa de associativismo com destinos da África Ocidental e Central. As rotas regionais surgem no âmbito de propostas feitas pelas linhas de cruzeiros mundiais, que demonstram interesse em Cabo Verde e na região sub-africana. Uma forma de fazer crescer o turismo de cruzeiros na respectiva região, esperando-se maior interacção entre os parceiros, bem como o aumento substancial da qualidade que cada destino demonstra a nível individual e colectivo (Guia do Porto Grande, 2012/2013).

Ainda em 2011, realizou-se a primeira visita de inspecção pelos executivos de companhias de cruzeiros, motivados pelo aumento que se havia registado em termos do número de escalas. Assim, em 2012 a Enapor contratou a Consult DC¹ para organizar e acompanhar uma nova visita com o objectivo de mostrar aos convidados aquilo que o destino tem a oferecer e proporcionar um contacto desses com os agentes económicos cabo-verdianos, além de se discutir novos itinerários e programas para, a longo prazo, aumentar o número de escalas de cruzeiros em Cabo Verde (Carvalho, 2012).

Na ilha também já se apresenta em fase de execução o projecto de construção do terminal internacional de cruzeiros, bem como a criação do acesso norte do porto, projecto este inserido no estudo de reordenamento das áreas urbano-portuárias, representando um investimento considerável na melhoria desta infraestrutura portuária (ver Tabela 5.2).

Este projecto tem por objectivo estratégico adaptar o porto e as infraestruturas (terra e mar) à procura prevista e as características do tráfego actual e de futuro, bem como contribuir para o desenvolvimento da área existente (Enapor S.A., s.d.).

¹ Consult DC - Empresa de consultoria, com sede na Dinamarca, especializada na área de portos e desenvolvimento de destinos.

Tabela 5.2: Custo total do investimento

Fase de desenvolvimento	€ 1.645.050,00
Fase de implementação	€ 24.505.000,00
Operações e manutenção	€ 3.925.000,00
Total	€ 30.075.050,00

Fonte: Dados adaptados a partir de Enapor S.A. (s.d.)

Este projecto objectiva ainda combater a escassez de serviços orientados para os passageiros, a fim de ajustar os horários comerciais as visitas de cruzeiros, podendo aumentar a oferta (Enapor S.A., s.d.).

Ainda, com este investimento pretende-se resolver os constrangimentos a nível de (Maurício, 2013):

- conflito entre tráfego de mercadorias e turistas pelo porto;
- tráfego de cargas e equipamentos durante o embarque e desembarque, gerando situações de insegurança;
- o berço de atracação utilizado não é apropriado para os navios nem confortável para os passageiros; e
- o porto não pode ser utilizado como *homeport*, para fazer *turn around* por falta de facilidades e condições como *check-in/check-out*, segurança e movimentação de bagagens.

5.6 A nível dos impactos no Porto Grande

No segmento do turismo de cruzeiros definiu-se como visão para Cabo Verde, ser o destino líder da costa oeste africana (Maurício, 2013), e a Enapor S.A.(s.d.) destaca como intervenientes deste sector os seguintes agentes demonstrados pela Figura 5.3:

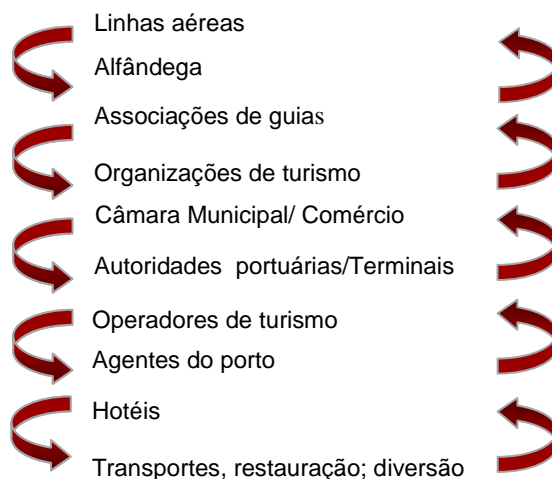


Figura 5.3: Intervenientes do sector do turismo - perspectiva da Enapor para a ilha de São Vicente

Fonte: Dados adaptados a partir Enapor S.A. (s.d.).

No que se refere aos impactos socioeconómicos, a comunidade portuária pode se beneficiar através do fornecimento de serviços locais. A empresa avança ainda com mais aspectos como os (Maurício, 2013):

- Serviços portuários como reboque, acostagem, água, energia, pilotagem (...);
- Agentes de navegação;
- Tour Operators;
- Gastos dos passageiros (excursões terrestres, comida e bebida, artesanato local, transporte, farmácias, guias turísticos, telefone e internet (...));
- Gastos dos tripulantes em terra (comida e bebida, roupas, transporte, telefone e internet, artesanato local (...));
- Combustível - *Bunkering*; e
- *Shipchandler*.

Considerado como o porto mais visitado do arquipélago (Bond, 2012), tem recebido escalas de navios desde dos anos 90, de forma regular, mesmo com as fracas condições logísticas tanto do porto como da cidade (Enapor S.A., 2010). Através das Figuras 5.4 e 5.5 pode-se perceber a evolução do sector desde 2009 a 2013 em relação ao número de escalas no porto, o número de passageiros, bem como a previsão para 2020 após a construção do terminal de cruzeiros:

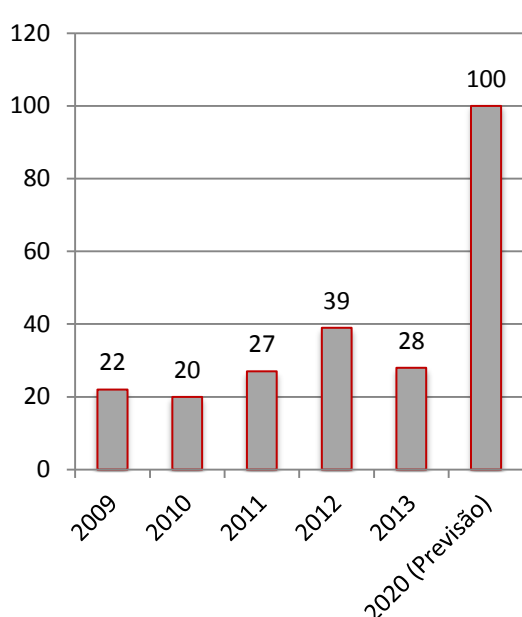


Figura 5.4: Evolução de escalas no Porto Grande de 2009-2020

Fonte: Dados adaptados a partir do painel de estatística comercial da Enapor S.A. (2012).

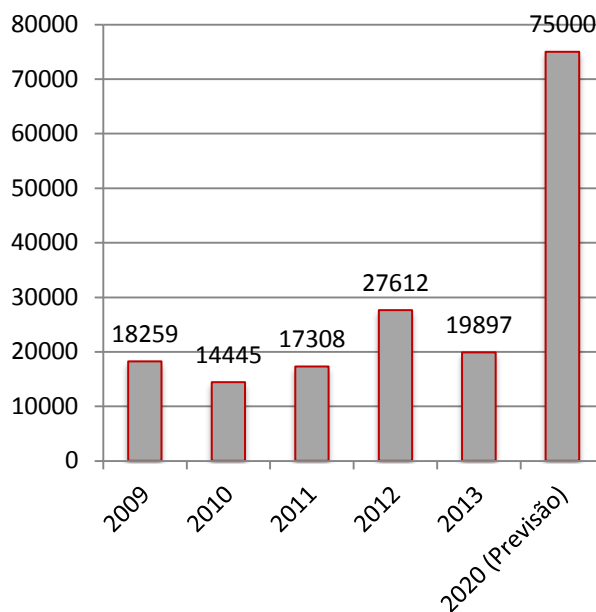


Figura 5.5: Evolução de passageiros no Porto Grande de 2009-2020

Fonte: Dados adaptados a partir do painel de estatística comercial da Enapor S.A. (2012).

Sendo os períodos de maior frequência, de Outubro a Março, já escalam no porto mais de 21 operadores de cruzeiros (Enapor S.A., s.d.).

Assim, a empresa alerta para a valorização do turismo de cruzeiros como fonte de riqueza económica, atribuindo a sua importância crescente na economia, podendo constituir um dos motores de desenvolvimento socioeconómico regional e nacional. Esta importância está espelhada na Tabela 5.3.

Tabela 5.3: Estimativa das receitas geradas pelo turismo de cruzeiros em Mindelo

	Estimativa dos gastos efectuados em terra	Estimativa dos gastos efectuados em terra por pax
Passageiros	864 000€	30€
Tripulantes	121 500€	22,5€

Fonte: Elaborado a partir de Maurício (2013)

Contudo, Maurício (2013), alerta que o desenvolvimento deste sector deve ser baseado na qualificação e competitividade da oferta, primando pela excelência ambiental e urbanística, formação de recursos humanos e modernização empresarial público e privado.

5.7 Resumo do capítulo

Neste capítulo fez-se uma contextualização acerca do sector do turismo de cruzeiros, do ponto de vista regional, nacional e internacional referenciando ainda uma retrospetiva histórica da evolução do sector.

Perante análise da documentação disponível acerca do turismo de cruzeiros em Cabo Verde, abordou-se o tema de forma generalizada, tentando apresentar todas as acções que têm sido desenvolvidas até a data e aspectos considerados pertinentes.

Capítulo 6. Metodologia

6.1 Introdução

Qualquer trabalho de índole científica requer a adopção de procedimentos para alcançar os fins pretendidos. Assim, “não é possível obter um conhecimento racional, sistemático e organizado, actuando de qualquer modo. É necessário seguir um método, um caminho concreto que nos aproxime dessa meta” (Vilelas, 2009:43).

Sendo assim, este capítulo descreve as fases e procedimentos que se pretende seguir, para que se possa alcançar os objectivos com rigor científico.

6.2 Metodologia geral de desenvolvimento do trabalho

Na perspectiva de Vilelas (2009:47), "para que um conhecimento possa ser considerado científico, é necessário identificar as operações mentais e as técnicas que permitem a sua verificação, ou seja, determinar o método que possibilita chegar ao conhecimento".

Ao eleger-se este caminho, teve-se por base uma análise prévia do tema, dos objectivos e considerando também aspectos como as restrições de tempo e custo.

O processo de elaboração geral do presente trabalho teve por base uma metodologia de cunho linear, com o desenvolvimento de cada etapa respeitando um período de tempo pré-definido.

Estando inserido na perspectiva económica do turismo, deparou-se com uma vasta quantidade de abordagens, assim, um aspecto ao qual se atribuiu muita atenção foi o esforço na delimitação do tema, para que se pudesse manter o foco no real objecto de estudo.

A nível metodológico, optou-se pela combinação de três fases. A primeira fase iniciou-se com uma investigação exploratória sobre as diferentes perspectivas de conceptualização do turismo, constatando-se que a medição dos mais diversos impactos do turismo pode ser feita tanto a nível da oferta, como da procura, tal como delimitado no âmbito da CST.

Por se tratar de excursionistas, e considerando a sua definição (capítulo 2.2, p:9), excluiu-se o sector do alojamento, por ser este o serviço que não é utilizado por esse tipo de visitantes, bem como os outros agregados que compõem a procura (consumo turístico colectivo e formação bruta de capital fixo), visto que estão em análise apenas os

impactos das despesas efectuadas pelos excursionistas durante a sua estada na ilha de São Vicente.

Posteriormente analisou-se alguns estudos científicos que permitiram identificar as variáveis que mais têm sido utilizadas para medir a percepção das comunidades sobre os impactos económicos do turismo nas áreas de destino.

Tal como se pode constatar no capítulo 4, a análise da percepção dos impactos vem sendo exaustivamente estudada e, segundo Duarte e Barros (2006), este método permite identificar as peculiaridades, aquilo que torna o fenómeno único, podendo distinguir-se ou ser generalizadas perante os demais.

Assim, numa combinação da revisão teórica e dos estudos científicos analisados, identificaram-se as variáveis a serem testadas através do questionário que permitiu obter os dados necessários para dar resposta aos objectivos desta investigação.

Nesta perspectiva, de forma sintetizada, através da Figura 6.1, desenvolveu-se um modelo que permitiu identificar a percepção dos agentes económicos do sector do turismo da ilha de São Vicente face aos impactos económicos do turismo de cruzeiros:

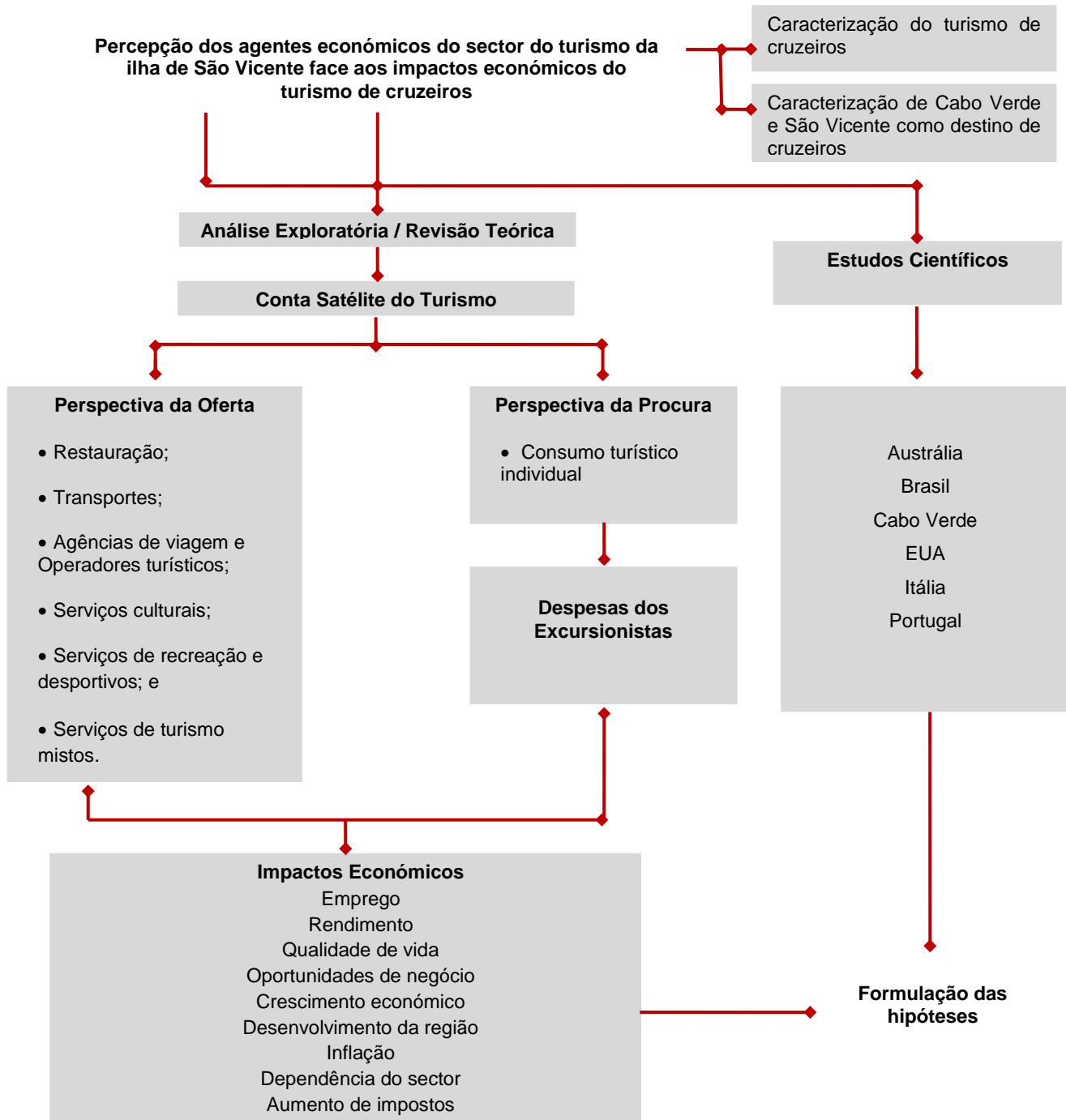


Figura 6.1: Metodologia para identificação das hipóteses

6.3 Construção do plano amostral

6.3.1 Determinação do plano amostral

Antes de elaborar um questionário, é fundamental identificar a quem se destina a sua aplicação, ou seja, este capítulo passa também pela identificação do universo ao qual este estudo se direcciona.

Segundo Rea e Parker (2000:137), o universo “(...) é a população teórica para qual o pesquisador deseja generalizar as constatações do estudo (...)”. Sousa e Baptista (2011:72) ainda acrescentam que “podem ser pessoas singulares, famílias, empresas ou qualquer tipo de entidade para o qual o investigador pretende retirar conclusões, a partir da informação fornecida”.

No processo de identificação desse universo, pode constatar-se a dificuldade em identificar os agentes económicos do sector turístico, dada a inexistência de uma CST no arquipélago que identifique e quantifique exactamente os valores económicos do sector e as actividades que compõem os seus eixos.

Assim, com o auxílio de diversas instituições na cidade do Mindelo, conseguiu elaborar-se a Tabela 6.1, identificando-se a população-alvo deste estudo:

Tabela 6.1: Quadro de amostragem

Universo	Quantidade	Fonte
Restauração	12	DREN Barlavento
Rent-A-Car		Guia Porto Grande 2012/2013
Companhias de autocarros	220	Trancor e Amizade
Táxis privados		DGA Barlavento
Agências de viagem	13	DREN Barlavento
Operadores turísticos		
Guias de turismo	Indefinido	Associação de Guias
Serviços culturais	9	Guia Porto Grande 2012/2013
Serviços de recreação e desportivos	Indefinido	---
Serviços de turismo mistos	10	---

No primeiro eixo, correspondente ao sector da restauração recorreu-se aos dados da Direcção Regional Norte de Barlavento do Ministério do Turismo, através do sistema de licenciamento turístico dos estabelecimentos na ilha de São Vicente.

No que se refere aos números de guias de turismo e serviços de recreação e desportivos, indefinidos no quadro devido ao facto de não haver nenhum registo oficial destes dois eixos. Assim, tal como definido na Tabela 6.1, estabeleceu-se como população alvo deste estudo os agentes económicos ligados aos sectores da restauração, dos transportes, das agências de viagem e operadores turísticos, dos guias de turismo, dos serviços culturais, dos serviços de recreação e desportivos, e dos serviços de turismo mistos.

6.3.2 Identificação da técnica de amostragem

A impossibilidade de se estudar a totalidade da população, justificada pelas restrições de tempo e custo, ditou a importância do recurso às amostras, sendo que estas constituem "(...) um conjunto de unidades, numa porção total, que nos represente a conduta da população no seu conjunto" (Vilelas, 2009:245).

No âmbito deste trabalho, optou-se pela técnica de não aleatoriedade para a definição da amostra.

Essa escolha foi suportada com base em afirmações, como por exemplo, de Vicente *et al.* (1996) que frisa que as amostras não aleatórias permitem obter informações com custos mais reduzidos, com maior rapidez e ainda redução da necessidade de inquiridores.

Perante os diversos procedimentos amostrais na técnica de não aleatoriedade, optou-se pela amostragem por quotas, considerando o carácter estratificado do universo definido para este trabalho.

Vogt (1993) compara este procedimento ao processo de amostragem estratificada aleatória, frisando a necessidade de divisão da população em categorias e selecionando de forma não aleatória o número a inquirir em cada quota (Vicente *et al.*, 1996).

Assim, considerando a perspectiva de Vogt (1993) e Vicente *et al.* (1996) e, em vez de se ter uma população, neste procedimento depara-se com várias populações ou estratos, nos quais em cada um é feita uma amostragem independente. Sendo assim, a totalidade da amostra final resume-se ao somatório dos resultados obtidos em cada estrato.

Ghiglione e Mataloni (1993:45) também sublinham que " (...) o método das quotas consiste em obter uma representatividade suficiente tentando reproduzir na amostra, as distribuições de certas variáveis importantes". Ou seja, esta pré-determina a quantidade de elementos que cada estrato deve integrar (Vilelas,2009).

As quotas foram definidas em função dos sete eixos da CST apresentados na Tabela 2.1.

Importa ainda frisar que se teve em consideração a reduzida dimensão de alguns estratos, o que fez com que se optasse pela utilização da não proporcionalidade na definição do número de inquiridos. Assim, devido ao tamanho de determinados estratos, teve-se a necessidade de abranger a sua totalidade de forma a manter a credibilidade dos resultados nessas categorias.

6.3.3 Determinação da dimensão da amostra

Segundo Ghiglione e Matalon (1993:62), "(...) a qualidade e a validade dos resultados de um inquérito dependem da dimensão da amostra inquirida".

Assim, a dimensão da amostra deve ser calculada de forma a que possibilite ao investigador generalizar a toda a população os resultados obtidos a partir da amostra.

Por se tratar de uma população finita (< que 100 000 unidades), utilizou-se a seguinte expressão:

$$n = \frac{Z^2 \times P \times Q \times N}{E^2 \times (N - 1) + Z^2 \times P \times Q}$$

Nesta expressão, Z assume-se como o valor associado ao nível de confiança. Para este estudo, utilizou-se um nível de confiança de 95%, sendo assim Z= 1,96 (Denker, 2000). P e Q= 50%, que correspondem à probabilidade de respostas associadas às características deste estudo. N= 265 corresponde ao tamanho do universo para o qual está direcionado este estudo. E² corresponde a 5%, isto é, a margem de erro estipulada.

Assim, o tamanho da amostra obtida foi 157. No entanto, conseguiu aplicar-se um total de 165 questionários.

6.4 Recolha de dados

No âmbito deste estudo, optou-se pela aplicação de um questionário como método de recolha de dados.

Segundo Sousa e Baptista (2011:90), o questionário constitui "(...) um instrumento de investigação que visa recolher informações baseando-se, geralmente, na inquirição de um grupo representativo da população em estudo". Wood e Haber (2001) ainda acrescentam que estes "(...) são instrumentos de registo escritos e planeados para

pesquisar dados de sujeitos, através de questões, a respeito de conhecimentos, atitudes, crenças e sentimentos" (Vilelas, 2009:287).

Assim, o questionário aplicado no âmbito deste estudo resultou da análise da literatura realizada no capítulo 3 acerca dos impactos económicos do turismo, bem como a análise dos estudos de investigação abordados no capítulo 4.

Nesta perspectiva, definiram-se as variáveis a serem analisadas nesta investigação e, com os resultados obtidos com a aplicação do questionário, pretende-se conhecer as percepções dos agentes económicos do sector do turismo sobre os impactos económicos do turismo de cruzeiros, e estabelecer uma comparação com os estudos analisados no capítulo 4.

Para a sua aplicação, foi realizado um pré-teste durante os dias 5 e 6 de Setembro para avaliar a sua eficácia, não se tendo registado dificuldades na sua compreensão. Assim, o processo de aplicação iniciou-se no dia 9 de Setembro 2013, tendo terminado no dia 11 de Outubro do mesmo ano.

Assim:

Tabela 6.2: Hipóteses em estudo

Hipóteses	Objectivos
H1 - O turismo de cruzeiros propicia a criação de mais postos de trabalho para a ilha de São Vicente.	Conhecer a percepção dos agentes económicos do sector do turismo da ilha de São Vicente sobre a relação entre o desenvolvimento do turismo de cruzeiros e o aumento do emprego.
H2 - O turismo de cruzeiros faz aumentar os rendimentos dos residentes da ilha de São Vicente.	Conhecer a percepção dos agentes económicos do sector do turismo da ilha de São Vicente sobre a relação entre desenvolvimento do turismo de cruzeiros e o rendimento da população.
H3 - O turismo de cruzeiros propicia mais oportunidades de negócio (empreendedorismo) para a ilha de São Vicente.	Conhecer a percepção dos agentes económicos do sector do turismo da ilha de São Vicente sobre a relação entre desenvolvimento do turismo de cruzeiros e o aparecimento de novas empresas (empreendedorismo).
H4 - O turismo de cruzeiros contribui para aumentar os preços dos bens e serviços na ilha de São Vicente.	Conhecer a percepção dos agentes económicos do sector do turismo da ilha de São Vicente sobre a relação entre desenvolvimento do turismo de cruzeiros e o aumento dos preços dos produtos (Inflação).
H5 - O turismo de cruzeiros contribuir para a riqueza do estado de Cabo Verde.	Conhecer a percepção dos agentes económicos do sector do turismo da ilha de São Vicente sobre a relação entre desenvolvimento do turismo de cruzeiros e as implicações que poderá ter no PIB nacional.
H6 - O turismo de cruzeiros contribui para aumentar os impostos na ilha de São Vicente.	Conhecer a percepção dos agentes económicos do sector do turismo da ilha de São Vicente sobre a relação entre o desenvolvimento do turismo de cruzeiros e o aumento dos impostos.
H7 - O turismo de cruzeiros contribui para aumentar a qualidade de vida dos residentes da ilha de São Vicente.	Conhecer a percepção dos agentes económicos do sector do turismo da ilha de São Vicente sobre a relação entre desenvolvimento do turismo de cruzeiros e a qualidade de vida da população da ilha.
H8 - A ilha de São Vicente depende economicamente do turismo e, neste caso, do turismo de cruzeiros.	Conhecer a percepção dos agentes económicos do sector do turismo da ilha de São Vicente quanto a dependência económica se a ilha do turismo.
H9 - O turismo de cruzeiros contribui para o desenvolvimento da ilha de São Vicente.	Conhecer a percepção dos agentes económicos do sector do turismo da ilha de São Vicente sobre o contributo do turismo de cruzeiros para o desenvolvimento da ilha de São Vicente.

Capítulo 7. Análise e interpretação dos resultados

7.1 Introdução

Este capítulo visa analisar e interpretar os dados recolhidos através do questionário desenvolvido com o objectivo de medir a percepção dos agentes económicos mindelenses sobre os impactos económicos do turismo.

Assim, neste subcapítulo abordar-se-á primeiramente uma análise do perfil económico e socio-demográfico dos agentes económicos do sector do turismo da ilha de São Vicente, objecto deste estudo de caso, bem como a avaliação que os mesmos possuem de alguns aspectos e serviços na ilha que dão suporte ao turismo de cruzeiros.

Posteriormente, será analisada a percepção dos mesmos sobre os impactos económicos gerados pelo turismo de cruzeiros.

7.2 Análise de resultados

Actividade desempenhada no sector do turismo

A Figura 7.1 demonstra que a maioria dos inquiridos pertence ao sector dos transportes, que inclui os táxis privados, os veículos pesados de passageiros, as companhias de autocarros, bem como as empresas de aluguer de automóveis. Seguido pelas agências de viagens, operadores turísticos e guias de turismo representando 14,5% da amostra.

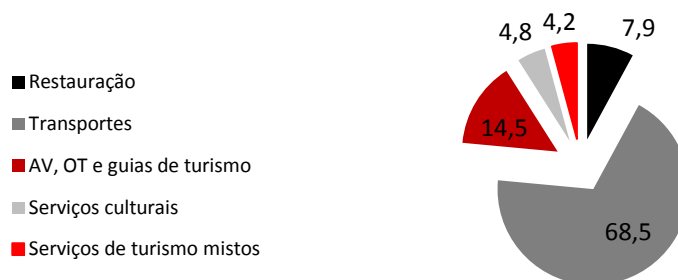


Figura 7.1: Actividade desempenhada no sector do turismo

Nas posições seguintes da nossa amostra, encontra-se a restauração, os serviços culturais e serviços de turismo mistos. Contudo, convém salientar que os serviços recreativos e desportivos permaneceram indefinidos, visto que não foi possível identificar nenhum agente prestador de serviço nesta área.

Cargo desempenhado pelo inquirido no seu sector de actividade

Relativamente ao cargo desempenhado, a Figura 7.2 demonstra as funções desempenhadas pelos inquiridos nas entidades objecto deste estudo de caso. Logicamente, o sector dos transportes possui maior representatividade, sendo que a maioria são condutores, excluindo, no entanto, as empresas de aluguer de automóveis em que o questionário foi aplicado aos responsáveis/gerentes. Cerca de 26,7% dos questionários foram aplicados aos responsáveis ou gerentes das entidades, aparecendo, por fim, os guias de turismo.

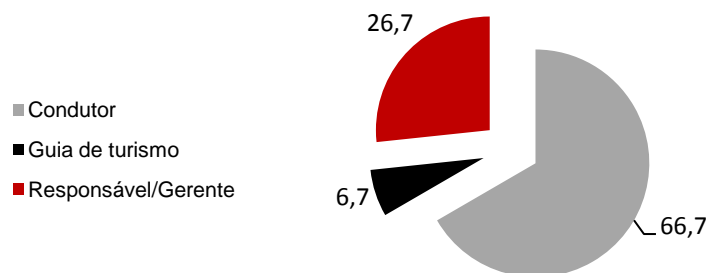


Figura 7.2: Cargo desempenhado pelo inquirido no seu sector de actividade

Número de trabalhadores empregados por entidade

Os resultados obtidos indicam que as entidades inquiridas empregam em média cerca de 7 trabalhadores efectivos.

Tabela 7.1: Número de trabalhadores empregados

Número de trabalhadores empregados		
Entidades inquiridas	Desvio Padrão	Média
165	31,671	6,82

Importância do turismo de cruzeiros e a sua influência do turismo de cruzeiros no desenvolvimento da ilha de São Vicente

Como se pode verificar na Tabela 7.2, em média (4,42), a maioria dos inquiridos considera que o turismo de cruzeiros é importante para a ilha de São Vicente, isto é, cerca de 65,6% da amostra considera-o muito importante.

Tabela 7.2: Importância atribuída ao turismo de cruzeiros e a sua influência no desenvolvimento da ilha

Importância atribuída ao turismo de cruzeiros pelos inquiridos							
Entidades inquiridas	Desvio padrão	Média	Avaliação				
			Nada Importante	Pouco Importante	Importante	Significat. Importante	Muito Importante
165	,863	4,42	0,6%	1,2%	17,6%	17%	65,6%
Percepção da influência do turismo de cruzeiros no desenvolvimento da ilha							
Entidades inquiridas	Desvio padrão	Média	Avaliação				
			Discordo Completam.	Discordo	Não concordo Nem discordo	Concordo	Concordo Completam.
165	,863	4,42	0,6%	1,8%	27,3%	39,4%	30,9%

Quando questionados sobre a importância do turismo de cruzeiros no desenvolvimento da ilha, os dados obtidos mostram que, em média (4,42), a maioria concorda que o turismo de cruzeiros é essencial para o desenvolvimento da ilha.

Avaliação de bens e serviços da ilha que dão suporte ao turismo de cruzeiros

De acordo com os dados da Tabela 7.4, a maioria dos atributos que dá suporte ao turismo de cruzeiros foram avaliados, em média, de forma positiva, isto é, com a classificação de bom e muito bom, com destaque para os transportes (3,65), a estrutura do porto (3,50), a limpeza e higiene da cidade (3,7), a hospitalidade da população, a segurança (3,53) e, principalmente, as tradições culturais (3,67).

Tabela 7.3: Avaliação de atributos que dão suporte ao turismo de cruzeiros

	N	Desvio padrão	Média	Avaliação (%)				
				Muito mau	Mau	Razoável	Bom	Muito bom
Transporte dentro do concelho	165	,778	3,65	1,23%	3,0%	37%	46,7%	12,1%
Equipamentos desportivos e recreativos	165	,812	3,00	4,8%	16,4%	54,5%	22,4	1,8%
Infra-estruturas de saúde	165	,741	3,42	0,6%	9,7%	40,6%	45,5%	3,6%
Estrutura do porto	165	,746	3,50	---	6,7%	44,8%	40%	8,5%
Serviços de informação turística	165	,864	2,90	6,1%	23%	46,7%	23%	1,2%
Relação preço/qualidade dos	165	,640	3,10	1,2%	9,7%	69,1%	17,6%	2,4%

serviços turísticos								
Espaços comerciais	165	,826	3,16	3%	13,3%	53,3	25,5%	4,8%
Limpeza e higiene	165	,742	3,58	0,6%	7,3%	32,1%	53,9%	6,1%
Hospitalidade da população	165	,681	3,78	---	2,4%	29,1%	56,4%	12,1%
Variedade de actividades económicas disponíveis para os turistas	165	,733	3,00	1,8%	18,8%	59,4%	17,6%	2,4%
Segurança	165	,677	3,53		8,5%	32,1%	57,6%	1,8%
Qualidade de serviço	165	,726	3,18	1,2%	12,1%	57%	26,7%	3%
Tradições culturais	165	,813	3,67	---	7,9%	30,9%	47,3%	13,9%
Sinalização dos pontos turísticos	165	,813	2,90	4,2%	23,6%	51,5%	18,8%	1,8%
Acesso aos monumentos históricos	165	,947	3,34	2,4%	14,5%	41,2%	30,3%	11,5%
Estacionamento	165	,956	3,24	4,8%	18,2%	29,1%	44,2%	3,6%
Trânsito	165	,777	3,46	1,8%	7,9%	37%	49,1%	4,2%
Infra-estrutura das praias	165	,926	2,64	9,8%	34,8%	40,2%	12,2%	3%
Serviço de guias de turismo	165	,716	3,41	0,6%	4,2%	55,8%	32,1%	7,3%
Rotas turísticas	165	,706	3,41	0,6%	7,3%	46,7%	41,8%	3,6%
Policimento nas ruas	165	,769	3,46	1,8%	7,3%	38,2%	48,5%	4,2%
Investimentos em turismo	165	,752	2,92	4,8%	17%	61,2%	15,8%	1,2%
Serviços de comunicação	165	,845	2,99	3,6%	23%	45,5%	26,1%	1,8%
Acesso aos pontos turísticos	165	,887	2,79	6,1%	29,7%	46,7%	13,9%	3,6%
Outros serviços	165	,525	3,10	---	1,2%	5,5%	75,2%	18,2%

Contudo, convém realçar alguns atributos que obtiveram, em média, uma avaliação menos boa por parte dos inquiridos, nomeadamente os serviços de informação turística (2,90), a sinalização dos pontos turísticos (2,90), as infra-estruturas das praias (2,64), os investimentos no sector do turismo (2,92), os serviços de comunicação (2,99) e, ainda, o acesso aos pontos turísticos (2,79).

Opinião sobre aspectos a serem melhorados para desenvolver o turismo de cruzeiros na ilha de São Vicente

Como se pode constatar na Figura 7.3, 123 agentes económicos do sector do turismo responderam sobre aspectos que precisam de ser melhorados para desenvolver o turismo de cruzeiros na ilha de São Vicente, entre outros, indicaram a promoção de programas de animação turística e valorização da cultura, a necessidade de melhorias dos pontos turísticos, a maior interação entre os *stakeholders*, as formações específicas nos diferentes ramos de actividade e a elaboração de um plano de desenvolvimento turístico adaptado à realidade regional.

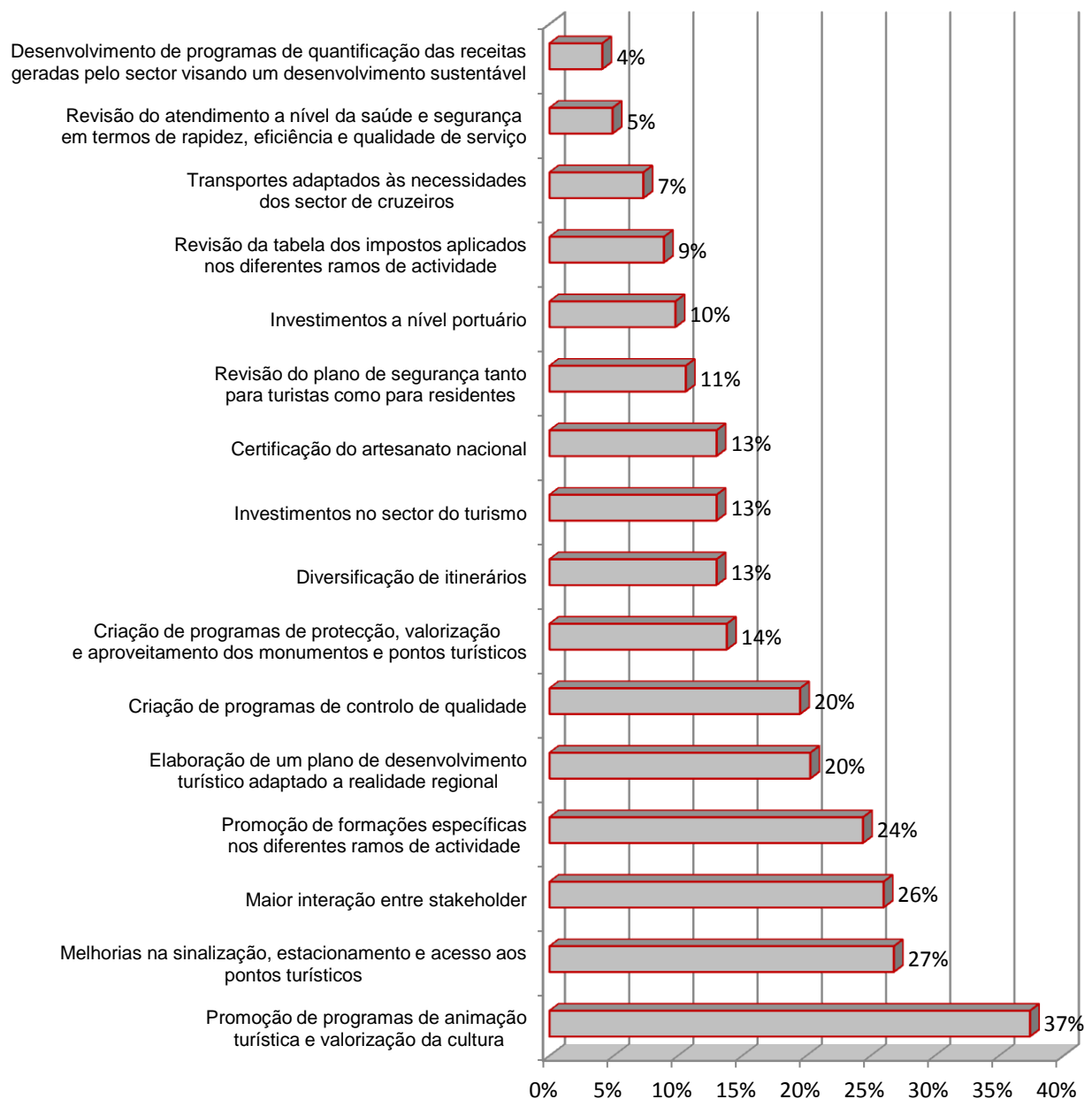


Figura 7.3: Aspectos a serem melhorados para desenvolver o turismo na ilha de São Vicente

Percepção dos agentes económicos sobre os impactos económicos do turismo de cruzeiros.

O objectivo desta secção é identificar as percepções dos agentes económicos do sector do turismo da ilha de São Vicente sobre os impactos económicos do turismo de cruzeiros. Para tal, recorrer-se-á à análise das médias das respostas dos inquiridos.

Assim, de acordo com os dados da Tabela 7.5, pode concluir-se que em relação à variável «emprego», pelo resultado obtido pode constatar-se que a maioria defende que o turismo de cruzeiros gera mais emprego para a ilha de São Vicente, logo, aprova-se a hipótese H1 da Tabela 6.2, tal como concluído nos estudos de Santos (2011), Freitas (2010), Sharma e Dyer (2009), Souza (2009), e Guerreiro *et al.* (2008), analisados no âmbito do capítulo 4.

Tabela 7.6: Análise da percepção dos agentes económicos sobre os impactos económicos do turismo de cruzeiro

	N	Desvio padrão	Média	Avaliação (%)				
				Discordo Completam.	Discordo	Não concor. Nem discordo	Concordo	Concordo Completam.
Aumento de emprego	165	,822	3,96	2,4%	3,0%	12,1%	61,2%	21,2%
Criação de emprego ao longo do ano	165	,969	3,22	3,6%	18,8%	38,2%	30,9%	8,5%
Criação de mais emprego para estrangeiros do que para residentes	165	,887	3,21	4,8%	13,9%	39,4%	39,4%	2,4%
Aumento do rendimento dos residentes	165	,732	3,84	1,2%	4,8%	13,9%	68,5%	11,5%
Oportunidades de negócio	165	,813	4,05	1,2%	3,6%	12,1%	54,5%	28,5%
Aumento do preço de bens e serviços	165	,968	3,79	1,2%	12,1%	15,8%	48,5%	22,4%
Aumento da riqueza do Estado	165	,802	4,32	---	3%	12,1%	35,2%	49,7%
Aumento dos impostos	165	,978	3,99	0,6%	9,1%	17%	37%	36,4%
Criação de mais riqueza para a ilha	165	,775	3,70	1,8%	3,6%	27,3%	57%	10,3%
Benefício de apenas um pequeno número de residentes	165	,901	3,47	3,6%	9,1%	31,5%	47,9%	7,9%
Aumento da qualidade de vida dos residentes	165	,817	3,60	3%	5,5%	26,7%	58,2%	0,7%
Maior investimento público no sector do turismo do que nos outros sectores económicos	165	,758	3,78	1,2%	3,6%	23,6%	58,8%	12,7%
Melhorar as infra-estruturas locais	165	,723	3,86	1,8%	3%	13,9%	69,75	11,5%
Desenvolvimento da ilha de São Vicente	165	,758	4,13	0,6%	3,6%	8,5%	57%	30,3%

No entanto, questionados sobre a possibilidade de criação de emprego ao longo do ano, em média (3.22), cerca de 38%, os inquiridos não apresentaram uma opinião concreta (nem concordo nem discordo). Ainda questionados se o turismo de cruzeiros gera mais empregos para estrangeiros do que para residentes, em média (3,21), 39,4% dos inquiridos responderam positivamente a esta questão. Contudo, convém ressaltar que os mesmos valores foram também apontados no sentido de não haver uma opinião sobre este item.

No que concerne ao rendimento dos residentes, em média (3,84), a maioria dos inquiridos concorda que o sector em estudo contribui para o aumento do rendimento dos

residentes, isto é, cerca de 68,5%, validando assim a hipótese H2 da Tabela 6.2, tal como concluído no estudo de Sharma e Dyer (2009), analisado no âmbito do capítulo 4.

Contudo, este estudo permite concluir ainda que cerca de 47,9% dos inquiridos concordaram que o turismo beneficia apenas um pequeno número de residentes.

No que diz respeito à capacidade de impulsionar oportunidades de negócio (empreendedorismo) e investimento, em média (4,05), a maioria dos agentes económicos do sector do turismo da ilha de São Vicente perceberam que o turismo de cruzeiros permite gerar oportunidades de negócio e investimentos, sendo que 54,5% concordaram com a afirmação e 28,5% concordando completamente. Validando assim a hipótese H3 da Tabela 6.2, tal como concluído no estudo de Sharma e Dyer (2009).

Respeitante à relação entre o impacto do desenvolvimento do sector no aumento dos preços dos bens e serviços (inflação), em média (3,79), 48,5% concordaram com essa ligação e 22,4% concordaram completamente, aprovando assim a hipótese H4 da Tabela 6.2, tal como concluído nos estudos de Santos (2011), Brida *et al.* (2011), Souza (2009) e Guerreiro *et al.* (2008). Ainda Santos (2008) e Sharma e Dyer (2009) constataram que o turismo pode influenciar a especulação imobiliária dessas regiões.

Quanto à capacidade do turismo de cruzeiros em gerar riqueza para o Estado, a apreciação foi extremamente positiva, isto é, em média (4,32), a grande maioria (84,9%) dos inquiridos concordam com esta relação, aprovando-se assim a hipótese H5 da Tabela 6.2, tal como concluído nos estudos analisados no âmbito do capítulo 4 de Santos (2011), Brida *et al.* (2011), Freitas (2010), Souza (2009), Byrd *et al.* (2008) e Guerreiro *et al.* (2008).

Ainda, quando questionados ainda se este tipo de turismo cria mais riqueza para a ilha, em média (3,70), 70% do total da amostra apresentou grande optimismo relativamente a esse aspecto. Contudo, há que destacar que o número de pessoas que concordaram que o turismo de cruzeiros gera mais riqueza para o Estado é superior quando comparado com a riqueza gerada para a ilha.

Estabelecendo a relação com a variável «aumento dos impostos», em média, a maioria (3,99) confirmou que este contribui para aumentar os impostos, isto é, cerca de 73,4%. Assim, validou-se a hipótese H6 da Tabela 6.2, tal como concluído nos estudos de Freitas (2010) e Barros (2007).

No que concerne a influência do turismo de cruzeiros na melhoria da qualidade de vida dos residentes, em média (3,60), a maioria da população em estudo (58,9%) concorda positivamente com esse aspecto. Logo, validou-se a hipótese H7 da Tabela 6.2, tal como concluído nos estudos de Freitas (2010), Souza (2009), Sharma e Dyer (2009), Byrd *et al.* (2008), Guerreiro *et al.* (2008) e Oliveira (2007).

Também quando inquiridos sobre a possibilidade dos investimentos estarem mais direccionados para o sector do turismo do que para os outros sectores da economia, em média (3,78), a maioria, isto é, 71,5% da amostra concordou com este item, podendo tal facto fazer com que a ilha passe a depender economicamente do turismo. Confirmando a hipótese H8 da Tabela 6.2, tal como concluído no estudo de Santos (2011).

Ainda, analisou-se a possibilidade de este tipo de turismo contribuir para a melhoria das infraestruturas locais, em média (3,86), a maioria, isto é, cerca de 81,25% da amostra tem uma opinião positiva quanto a este aspecto.

Por fim, quando questionados sobre a influência do turismo de cruzeiros no desenvolvimento da ilha de São Vicente, em média (4,13), a grande maioria, isto é, cerca de 87,3% da amostra avaliou positivamente este aspecto, validando também a hipótese H9 da Tabela 6.2.

7.3 Resumo do capítulo

Este capítulo aborda a análise e discussão dos dados obtidos com a aplicação do questionário desenvolvido no âmbito deste trabalho. Assim, pode apurar-se que a maioria da população em estudo concorda que o sector do turismo de cruzeiros seja importante para a ilha de São Vicente e para o seu desenvolvimento.

Na avaliação dos serviços e outros aspectos que dão suporte ao turismo, estes foram classificados acima da média, com destaque para a hospitalidade da população, as tradições culturais, a história e o artesanato locais, o transporte dentro do concelho, a limpeza e higiene na ilha e a segurança. Ainda quanto aos aspectos com necessidade de melhorias, destacou-se a promoção de programas de animação turística e valorização da cultura, melhorias nos pontos turísticos, maior interação entre os *stakeholders*, as formações específicas nos diferentes ramos de actividade e a elaboração de um plano de desenvolvimento turístico adaptado à realidade regional.

Quanto às hipóteses levantadas pelo estudo, concluiu-se que o turismo de cruzeiros contribui para o aumento do emprego, do rendimento dos residentes, para o surgimento

de novas oportunidades de negócio, para aumentar a riqueza do Estado, para melhorar a qualidade de vida na ilha e ainda, de forma geral, contribui para o desenvolvimento da mesma. Por outro lado, concluiu-se que este contribui para aumentar o preço dos bens e serviços na ilha (inflação e especulação imobiliária), para aumentar os impostos e ainda está a contribuir para tornar a ilha dependente deste sector.

Capítulo 8. Conclusões

Este trabalho é também resultado de um processo de investigação qualitativo de cunho exploratório com o intuito de se desenvolver uma metodologia eficaz, capaz de identificar a percepção dos agentes económicos do sector do turismo da ilha de São Vicente sobre os impactos económicos gerados pelo turismo de cruzeiros.

No que concerne a conceptualização do fenómeno, em suma, da análise da literatura, apercebeu-se que o seu carácter multidisciplinar gerou uma enorme dificuldade quanto a esse processo, ou seja, o fenómeno turístico envolve, directa ou indirectamente, quase todos os sectores de actividade de uma região.

Logo, cada um tenta caracterizá-lo pela sua óptica, gerando uma certa falta de consenso, visto que esses conceitos só se mantinham válidos nas respectivas áreas em que estavam sendo abordados, no entanto, quando generalizados para outras áreas, deixavam-se evidenciar as suas limitações.

Desta forma, percebeu-se a importância da conceptualização, demonstrada pela OMT em cooperação com outras instituições, conferindo mais credibilidade ao sector, como também foi fundamental a nível prático para a quantificação e para a definição da sua legislação.

A nível dos impactos, percebeu-se a sua importância quando analisados, principalmente, a nível económico, devido à sua facilidade de medição e comparação com os outros níveis. Assim, constatou-se que os seus aspectos negativos são inferiorizados em relação aos positivos, muitas vezes por interesses políticos.

No que concerne a análise de resultados, conclui-se que os agentes económicos defendem que o turismo de cruzeiros é importante para a ilha de São Vicente e para o seu desenvolvimento.

Relativamente à avaliação dos atributos que dão suporte ao turismo de cruzeiros na ilha de São Vicente, estes obtiveram classificações acima da média, tendo-se destacado a hospitalidade da população, as tradições culturais, a história e o artesanato locais, o transporte dentro do concelho, a limpeza e higiene na ilha e ainda a segurança.

Quanto aos aspectos a serem melhorados para o desenvolvimento do sector de cruzeiros na ilha de São Vicente, os inquiridos apontaram que há necessidade de promoção de programas de animação turística e valorização da cultura, destacaram a necessidade de

melhorias nos pontos turísticos, de maior interação entre os *stakeholders*, de formações específicas nos diferentes ramos de actividade e ainda a elaboração de um plano de desenvolvimento turístico adaptado à realidade regional.

Entre tantos outros aspectos, estas foram as linhas gerais de acção mencionadas com maior frequência e que necessitam de uma maior intervenção e de parcerias público-privadas para promover um crescimento com um ritmo mais acelerado.

Por fim, quanto às hipóteses levantadas por este estudo sobre os impactos económicos do turismo de cruzeiros, a população em estudo considera que o sector contribui para a criação de mais postos de trabalho para a ilha, para o aumento do rendimento dos residentes, para gerar mais oportunidade de negócio e propiciar investimentos. Ainda contribui para aumentar a riqueza do Estado, melhorar a qualidade de vida na ilha de São Vicente e, de forma geral, contribui também para o desenvolvimento da mesma.

No entanto, a mesma população também considera que o sector de cruzeiros contribui para aumentar o preço dos bens e serviços na ilha (inflação e especulação imobiliária), influencia o aumento dos impostos e ainda contribui para tornar a ilha dependente deste sector.

8.1 Contribuições

No âmbito deste trabalho, torna-se evidente a preocupação da literatura quanto à percepção da população, e a importância da participação desta no processo de planeamento e desenvolvimento do turismo nos destinos.

Assim, essa preocupação justifica a elaboração deste trabalho por se acreditar que este pode constituir um útil instrumento de apoio aos agentes que pretendem investir neste jovem sector, dado o momento de viragem em que este se encontra devido aos investimentos que estão sendo feitos através da construção do terminal de cruzeiros na ilha de São Vicente.

Ainda considerando o contexto académico cabo-verdiano e a escassez de informações, bem como de estudos desenvolvidos no âmbito do sector do turismo de cruzeiros em Cabo Verde, espera-se humildemente que este trabalho possa contribuir como base de apoio para o desenvolvimento de outros estudos mais detalhados acerca do sector e que a metodologia desenvolvida sirva de linha de orientação para os jovens académicos em outros estudos.

8.2 Limitações e dificuldades da investigação

O foco desta investigação encontra-se na identificação das opiniões da população ao qual este estudo se direcciona, com base nos objectivos definidos no primeiro capítulo.

Assim, por se tratar de um estudo qualitativo de percepção de pessoas, para além do relativismo com que cada um pode encarar o tema, esta percepção está passível de se deixar influenciar por aspectos como a idade, o nível de escolaridade, o grau de envolvimento dos inquiridos com o sector cruzeirista no momento da aplicação do questionário, a sensibilidade destes quanto ao tema, a situação socioeconómica actual que se vive na região, entre outros aspectos.

Também se percebeu o quão moroso pode se tornar o processo de investigação exploratória, além da dedicação que este exige da parte do investigador, alterando por completo o cronograma estipulado aquando da elaboração do projecto, tornando-o pouco exequível em termos financeiros e práticos.

Quanto à recolha dos dados expostos neste trabalho, apesar do longo período de espera de respostas por parte das instituições, reconhece-se, no entanto, a boa vontade dos mesmos na colaboração com o investigador. Assim, deparou-se com um pequeno número de recusas ao preenchimento do questionário, sobretudo na área dos transportes, sendo que estes foram imediatamente substituídos por outros.

8.3 Sugestões

Durante todo o processo de elaboração do presente trabalho, desde a revisão da literatura até à aplicação dos questionários, foram várias as questões caricatas que iam surgindo que já não podiam ser analisadas no âmbito deste estudo e que talvez constituíssem temas interessantes de desenvolver futuramente.

Assim, a seguir passa-se a descrever algumas propostas a serem desenvolvidas no âmbito do fenómeno turístico para a ilha de São Vicente:

- considerando o carácter heterogéneo e a fase de desenvolvimento em que o sector cruzeirista se encontra, sugere-se uma análise discriminada dos ramos de actividade que o compõem para conhecer quais os seus interesses e aspirações como forma de compreender as razões que justifiquem a dificuldade de interação que actualmente caracteriza o sector do turismo de cruzeiros na ilha de São Vicente;

- sugere-se que sejam desenvolvidos estudos de carácter quantitativo que demonstrem a influência dos impactos económicos no desenvolvimento das economias insulares tendo como base a metodologia de estudo de investigação;
- também se sugere que sejam desenvolvidos estudos no âmbito da importância do microcrédito aos pequenos projectos com fins turísticos, bem com o apoio de parcerias público-privadas como base para atribuir maior confiança à economia mindelense; e
- ainda se pensa ser importante elaborar um plano estratégico para o turismo de cruzeiros, 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.

Referências Bibliográficas

- Andereck, Kathleen; Valentine, Karin; Knopf, Richard; Vogt, Christine (2005). ***Residents Perceptions of Community Tourism Impacts***. Volume 32. Número 4. Páginas: 1056-1076. Annals of Tourism Research. USA: Elsevier.
- Ansarah *et al.* (2001). ***Turismo: Como aprender, como ensinar***. São Paulo: Editora SENAC.
- Awang, Khairil; Hassan, Wan; Zahari, Mohd (2009). ***Tourism Development: A Geographical Perspective***. Volume 5. Número 5. Malaysia: Asian Social Science.
- Banco de Cabo Verde (2013). ***Indicadores Económicos & Financeiros***. Praia, Cabo Verde: Departamento de Estudos Económicos e Estatísticas.
- Barbosa, Ycarim Melgaço (2001). ***O despertar do turismo: um olhar crítico sobre os não lugares***. São paulo: Editora Aleph.
- Barros, José Manuel da Veiga (2007). ***Impacte do Turismo no Desenvolvimento Socioeconómico: o caso da ilha do Sal***. Dissertação de Mestrado em Gestão e Desenvolvimento em Turismo: Universidade de Aveiro.
- Barreto, Margarida (2008). ***Manual de Iniciação ao Estudo do Turismo***. 17ª Edição. Campinas, São Paulo: Papyrus Editora.
- Beni, Mário Carlos (1997). ***Análise Estrutural do Turismo***. 10ª Edição. São Paulo: Editora SENAC.
- Brida, Juan; Osti, Linda; Faccioli, Michela (2011). ***Resident's perception and attitudes towards tourism impacts: A case study of the small rural community of Folgaria (Trentino- Italy)***. Volume 18. Páginas: 359-385. Benchmarking: An International Journal
- Brida, Juan; Zapata, Sandra (2010). ***Economic Impacts of Cruise Tourism: The Case of Costa Rica***. Volume 21. Número 2. Páginas: 322-338. Turkey: Anatolia.
- Brito, Telma M. (2009). ***Multimodalidade Turística***. Curitiba, PR: IESDE Brasil S.A.
- Bond, Mary (2012). ***Coastal feast***. Revista Seatrade, Cruise Review.

Byrd, Erick T.; Bosley, Holly E.; Dronberger, Meghan G. (2008). ***Comparisons of stakeholder perceptions of tourism impacts in rural eastern North Carolina***. Department of Recreation, Park and Tourism. University of North Carolina at Greensboro: Elsevier.

Capeverdean Cruise Community - 3C (2011). ***3C- Capeverdean Cruise Community*** (Plano de Negócio). Mindelo: Comissão executiva constituída por Agência Fly, Agência Aventura, Agência Viking, Transcor e Enapor/Porto Grande.

Carvalho, Luis (2012). ***Relatório- Cape Verde Cruise Site Inspection 2012***: Consult DC.

Clavé, Salvador Antón et al. (2005). ***Planificación territorial del Turismo***. 1ª Edição. Barcelona: Editorial UOC.

Cooper, Chris; Fletcher, John; Fyall, Allan; Gilbert, David; Wanhill, Stephen (2005). ***Turismo, Princípios e Práticas***. 3ª Edição. Porto Alegre: Bookman- Artmed Editora S.A.

Costa, Carlos (2005). ***Turismo e cultura: avaliação das teorias e práticas culturais do sector do turismo (1990-2000)***. *Análise Social*. Volume XL (175). Páginas: 279-295.

Cruise Forward (2013). ***Welcome to Cruise Forward***. Acedido em 14 de Outubro de 2013 em <http://cruiseforward.org/>.

Cruise Market Watch (2013a). ***Growth of the Cruise Line Industry***. Acedido em 8 de Outubro de 2013 em <http://www.cruisemarketwatch.com/growth/>.

Cruise Market Watch (2013b). ***2013 World Wide Market Share***. Acedido em 8 de Outubro de 2013 em <http://www.cruisemarketwatch.com/market-share/>.

Cruise Market Watch (2013c). ***2013 Passenger Capacity***. Acedido em 8 de Outubro de 2013 em <http://www.cruisemarketwatch.com/capacity/>.

Cruise Market Watch (2013d). ***Geography, 2013 Source Region***. Acedido em 8 de Outubro de 2013 em <http://www.cruisemarketwatch.com/geography/>.

Cruise market Watch (2013e). ***World's Top ten Cruise Ports for 2013***. Acedido em 8 de Outubro de 2013 em <http://www.cruisemarketwatch.com/articles/worlds-top-ten-cruise-ports-for-2013/>.

Cunha, Licínio (2009). ***Introdução ao Turismo***. 4ª Edição. Lisboa: Editorial Verbo.

Cunha, Licínio (2006). ***Economia Política do Turismo***. Reimpressão 2006. Lisboa: Editorial Verbo.

Cunha, Licínio (1997). ***Economia e Política do Turismo***. Lisboa: Editoria McGraw - Hill.

Denker, Ada de Freitas Maneti (2000). ***Métodos e Técnicas de Pesquisa em Turismo***. 3ª Edição. São Paulo: Editora Futura.

Dias, Reinaldo (2008). ***Introdução ao Turismo***. 2ª Impressão. São Paulo: Editora Atlas S.A.

Dias, Reinaldo (2003). ***Sociologia do Turismo***. São Paulo: Editora Atlas S.A.

Duarte, Jorge e Barros, Antonia (2006). ***Métodos e Técnicas de Pesquisa em Comunicação***. 2ª Edição. São Paulo: Editora Atlas S.A.

Enapor S.A. (2013). ***Portos***. Acedido em 13 de Outubro em <http://www.enaaror.cv/portal/v10/PT/asp/index.aspx#0>.

Enapor S.A. (2012). ***Painel de Estatística Comercial - 2012***. Mindelo: Departamento Comercial da Enapor S.A. - Porto Grande do Mindelo

Enapor S.A. (2010). ***Apresentação a empresários e membros da comunidade portuária os projectos de desenvolvimento e expansão do Porto Grande***. Apresentado pelo Dr. Jorge Maurício.

Enapor S.A. (s.d.). ***Porto Grande e o Turismo de Cruzeiro***. Acedido em 15 de Outubro de 2013 em

<http://www.enaaror.cv/documentos/61/Porto%20GRande%20e%20o%20Turismo%20de%20Cruzeiro.pdf>

Eusébio, Maria Celeste de Aguiar (2006). ***Avaliação do impacte económico do turismo a nível regional- O caso da Região Centro de Portugal***. Departamento de Economia, Gestão e Engenharia industrial: Universidade de Aveiro.

Faria, Diomira M. Cicci Pinto (2012). ***Desenvolvimento e Turismo: uma abordagem conceitual***. Belo Horizonte: Biblioteca da Face/UFMG/CEDEPLAR.

Freitas, Mary-Anne (2010). **As Atitudes dos residentes do Porto Santo perante o Turismo**. Dissertação de Mestrado em Gestão e Planeamento em Turismo: Universidade de Aveiro

Ghiglione, Rodolphe e Matalon, Benjamin (1993). **O inquério: Teoria e Prática**. 2ª Edição. Oeiras: Celta Editora.

Goeldner, Charles. e Ritchie, Brent. (2012). **Tourism: Examples, Practices, Philosophies**. Eleventh Edition. USA: John Wiley e Sons, INC.

Guerreiro, Maria Manuela; Mendes, Júlio da Costa; Valle, Patrícia Oom; Silva, João Albino (2008). **Análise da satisfação dos Residentes com o Turismo: o caso de uma área- destino no Algarve - Portugal**. Turismo em análise. Número 3: Universidade do Algarve

Guia do Porto Grande (2012/2013). **Turismo de Cruzeiros**. Enapor S.A.

Henriques, Cláudia (2003). **Turismo, Cidade e Cultura - Planeamento e Gestão Sustentável**. 1ª Edição. Lisboa: Edições Sílabo Lda.

Ignarra, Luiz Renato (2003). **Fundamentos do Turismo**. 2ª Edição. Revista e Ampliada. São Paulo: Pioneira Thomson Learning.

Ignarra, Luiz Renato (2001). **Fundamentos do turismo**. São Paulo: Editora Pioneira Thomson Learning.

INE (2012). **Estatísticas de Turismo- 1º Trimestre 2012**. Acedido em 3 de Março de 2013 em http://www.ine.cv/actualise/publicacao/files/5b5143d9-14e2-4e6a-9338-bcd1931806b3Publica%C3%A7%C3%A3o%20Turismo_1_Tri_2012.pdf

INE (2011). **Taxas de desemprego, de actividade, de ocupação e de inactividade por concelho, segundo sexo**. Acedido em 13 de Outubro de 2013 em <http://www.ine.cv/dadostats/dados.aspx?d=1>

INE (2010). **Distribuição da população 1940-2010, Cabo Verde**. Acedido em 24 de Dezembro de 2013 em <http://capeverde.africadata.org/pt/Map>

Krippendorff, Jost (2000). **Sociologia do turismo: para uma nova compreensão do lazer e das viagens**. Série Turismo. São Paulo: Editora ALEPH

Lage, Beatriz e Milone, Paulo (2001). **Economia do Turismo**. 7ª Edição. São Paulo: Editora Atlas.

Lew, Alan A.; Hall, C. Michael; Williams, Allan M. (2004). **Compêndio de Turismo**. Coleção Ciência e Técnica. Lisboa: Instituto Piaget

Lickorish, Leonard J. e Jenkins, Carson L. (2000). **Introdução ao turismo**. Rio de Janeiro: Editora Campus

Marques, Maria Olinda (2005). **Turismo e Marketing turístico**. Portugal: Edições CETOP

Matias, Álvaro (2007). **Economia do Turismo: Teoria e Prática**. Coleção Sociedade e Organizações. Lisboa: Instituto Piaget

Maurício, Jorge (2013). **Turismo de Cruzeiro na ilha de São Vicente**. Conferência realizada no Instituto Superior de Ciências Económicas e Empresariais tendo por conferencista o Dr. Jorge Maurício (Administrador do Porto Grande).

Mill, Robert Christie e Morrison, Alastair (2012). **The Tourism System**. 7ª Edition. USA: Kendal Hunt Publishing Company

Oliveira, Elton Silva (2007). **Impactos socioambientais e econômicos do turismo e as suas repercussões no desenvolvimento local: o caso do Município de Itacaré - Bahia**. Revista Internacional de Desenvolvimento Local. Volume 8. Número 2. Páginas: 193-202.

Organização Mundial do Turismo (2013). **Receitas do turismo internacional cresceram 4% em 2012**. PR nº: PR1303. Madrid. Acedido a 28 de Maio de 2013 em <http://media.unwto.org/en/press-release/2013-05-15/international-tourism-receipts-grew-4-2012>

Organização Mundial do Turismo (1999). **Conta satélite do Turismo - Quadro Conceptual**. Madrid, Espanha.

ONU- Habitat (2012). **Perfil Urbano do Mindelo parte 1 - Perfil urbano do Mindelo, São Vicente, República de Cabo Verde**. Programa das Nações Unidas para Assentamentos Humanos. Acedido a 13 de Outubro de 2013 em <http://www.cmsv.cv/2013/09/perfil-urbano-do-mindeloparte-i/>

Porton di nos ilha (2006). **Sectores de actividade - Enquadramento: Sector terciário.**
Acedido a 22 de Outubro de 2013 em

https://portoncv.gov.cv/portal/page?_pageid=118,188596&_dad=portal&_schema=PORTAL&p_dominio=29&p_menu=66&p_ent_det=1384

Rea, Louis e Parker, Richard (2000). **Metodologia de pesquisa: Do planeamento a execução.** São Paulo: Editora Guazzelli Ltda.

Rejowski, Mirian e Costa, Benny Kramer (2003). **Turismo Contemporâneo - Desenvolvimento, Estratégia e Gestão.** São Paulo: Editora Atlas S.A.

Ruschmann, Doris van de Meene (2008). **Turismo e Planeamento Sustentável - A Proteção do Meio Ambiente.** 14ª Edição. Coleção Turismo. Campinas, São Paulo: Papyrus Editora

Santos, Glauber Eduardo de Oliveira e Kadota, Décio Katsushigue (2012). **Economia do Turismo.** São Paulo. Editora ALEPH, LTDA

Santos, Antónia Baptista Mósso (2011). **O Turismo e a percepção dos seus impactes pela comunidade local- o caso da ilha do Sal, Cabo Verde.** Dissertação de mestrado em Cidadania Ambiental e Participação. Lisboa: Universidade Aberta

Sharma, Bishnu; Dyer, Pam (2009). **An investigation of Differences in Resident's Perceptions on the Sunshine Coast - Tourism Impacts and Demographic Variables, Tourism Geographies.** Páginas: 187-213. International Journal of Tourism Space, Place and Environment.

Sharpley, Richard e Telfer, David J. (2002). **Tourism and Development - Concepts as Issues.** Clevedon, England: Channel View Publications

Soares, José Júlio (2009). **Porto Grande de S. Vicente e os Cruzeiros.** Edição de Setembro de 2009. Mindelo: Cábrea, Revista de informação da Enapor.

Sousa, Maria José e Baptista, Cristina Sales (2011). **Como fazer Investigação, Dissertações, Teses e Relatórios.** Edição Internacional. Lidel - Edições Técnicas Lda.

Souza, Crhis Anderson Martins (2009). **Turismo e Desenvolvimento: percepções e atitudes dos residentes da Serra da Estrela.** Tese de Mestrado. Universidade de Aveiro.

Tosun, Cevat (2001). "**Host perceptions of impacts: A comparative tourism study**". Annals of tourism research. Volume 29. Número 1. Páginas: 231- 253. Elsevier Science. Turkey: Mustafa Kemal University

UNWTO (2013). **World Tourism Barometer**. Volume 11

Vicente, Paula; Reis, Elizabeth; Ferrão, Fátima (1996). **Sondagens: A amostragem como factor decisivo de qualidade**. 2ª Edição. Lisboa: Edições Sílabo, Lda.

Vilelas, J. (2009). **Investigação, Processo de Construção do Conhecimento**. 1ª Edição. Lisboa: Edições Sílabo, Lda.

Wall, Geoffrey e Mathieson, Alister (2006). **Tourism - Change, Impacts and Opportunities**. England: Prentice Hall.

World Tourism Organization (2012). **Annual Report 2011**. Madrid: UNWTO.

World Tourism Organization; United Nations; Statistics Division, Commission of the European Communities (Eurostat); Organization for Economic Co-operation and Development (2008). **Tourism Satellite Account: Recommended Methodological Framework (TSA: RMF 2008)**.

World Tourism Organization (1995). **Collection of Tourism Expenditure Statistics**. Madrid: UNWTO.

Apêndice



Instituto Superior de Ciências Económicas e Empresariais

Data ____/____/____

Este questionário enquadra-se num Projecto de Trabalho de Final de Curso que está a ser realizado no Instituto Superior de Ciências Económicas e Empresariais sobre: **A percepção dos agentes económicos do sector do turismo da Cidade do Mindelo face aos impactos económicos do turismo de cruzeiro**. Os resultados deste estudo poderão servir como um instrumento de apoio à tomada de decisão por parte das entidades, públicas e privadas, com responsabilidades no desenvolvimento do turismo em Cabo Verde.

A sua resposta a este questionário é muito importante para este trabalho de fim de curso. Como tal, solicitamos que responda de forma sincera às seguintes questões, sendo que todos os dados que disponibilizar são de total confidencialidade.

Agradecemos desde já a atenção dispensada.

Quem deverá preencher o questionário?

Pessoas com idade igual ou superior a 18 anos que:

- Desempenha as funções de Agente económico do sector do Turismo na Cidade do Mindelo;

A – Caracterização do inquirido.

1 - Nome de Entidade _____

2 – Ramo de actividade que desempenha no sector do Turismo:

- Restauração e bebidas Transporte Agências de Viagens, Operadores Turísticos e Guias de Turismo
 Serviços Culturais Serviços recreativos e outros serviços de lazer Serviços de Turismo Mistos

3 – Qual o cargo que desempenha na Empresa? _____

4 – Número de trabalhadores: _____

B – Importância e avaliação dos atributos da ilha de São Vicente para o desenvolvimento do Turismo de Cruzeiros

1 – Qual a importância que atribui ao turismo de cruzeiros na Ilha de São Vicente ?

Por Favor utilize a seguinte escala para responder à pergunta (1-Nada importante; 2 – Pouco Importante; 3 – Importante; 4 – Significativamente Importante; 5 – Muito Importante)

Nada Importante Pouco Importante Importante Significativamente Importante Muito Importante

2 – O turismo de cruzeiros é essencial para o desenvolvimento da Ilha de São Vicente?

Por Favor utilize a seguinte escala para responder à pergunta (1- Discordo completamente, 2 – Discordo; 3 - Não concordo nem discordo; 4 - Concordo; 5 – Concordo completamente)

Discordo Completamente Discordo Não Concordo nem Discordo Concordo Concordo Completamente

3 – Como avalia os seguintes atributos da ilha de São Vicente para dar suporte ao turismo de cruzeiros?

Por Favor utilize a seguinte Escala: 1 a 5 (1 - Muito mau; 2 – Mau; 3- Razoável; 4 - Bom; 5- Muito bom)

	Avaliação				
	1	2	3	4	5
Transporte dentro do concelho	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Equipamentos desportivos e recreativos	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Infra-estruturas de saúde	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Estrutura do Porto	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Serviços de informação turística	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Relação qualidade preço dos serviços turísticos	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Espaços comerciais (lojas, centros comerciais)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Limpeza e higiene (Saneamento)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Hospitalidade da população	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Variedade de actividades económicas disponíveis aos turistas	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Segurança	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Qualidade do serviço	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Tradições culturais, história local e artesanato local	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sinalização dos pontos turísticos	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Acesso aos monumentos históricos	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Estacionamento;	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Trânsito	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Infra-estruturas das Praias	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Serviço de Guias de turismo	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Rotas Turísticas	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Policimento nas ruas	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Investimentos em Turismo	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Serviços de Comunicação	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Acesso aos pontos turísticos	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Outros serviços	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

4 - Na sua opinião que aspecto acha que deve ser melhorado para desenvolver o turismo de cruzeiros na ilha de São Vicente?

C – Percepção dos Agentes Económico do sector do Turismo sobre os Impactos Económicos do turismo de cruzeiros na ilha de São Vicente

1 - Na sua opinião, considera que o turismo de cruzeiro na ilha de São Vicente contribui para:

Por Favor utilize a seguinte escala para responder à pergunta (1-Discordo completamente, 2 – Discordo; 3 - Não concordo nem discordo; 4 - Concordo; 5 – Concordo completamente)

	Avaliação				
	1	2	3	4	5
Aumento do emprego	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Criar empregos ao longo do ano	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Criar mais emprego para estrangeiros do que para os residentes	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Aumento do rendimento dos residentes	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Aparecimento de novas empresas (Novas oportunidades de negócio)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Aumento do nível de preços dos bens e serviços (Inflação)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Aumento da riqueza do Estado	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Aumento dos impostos	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Criar mais riqueza para a ilha.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Beneficiar apenas um pequeno número de residentes	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Aumentar a qualidade de vida dos residentes.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Maior investimento público no sector do turismo do que nos outros sectores económicos	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Melhorar as infra-estruturas locais	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Para o desenvolvimento da ilha de São Vicente	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Muito obrigada pela sua colaboração!