

The potential impact of Leixões' cruise ships on tourism development of North of Portugal: reflections from a literature review

O potencial do Turismo de Cruzeiros em Leixões para o desenvolvimento turístico do Norte de Portugal: reflexões a partir de uma revisão de literatura

Carla Pinto Cardoso*

Nuno Fazenda**

ABSTRACT

This article performs a review of the literature on the cruise tourism theme and its potential effects in the development of the host regions as a tourism destination, using the case study of the cruise tourism in Port of Leixões, - which was reviewed through a SWOT analysis and served as a basis for presenting recommendations, considered pertinent by academics and tourism stakeholders. The analysis undertaken aims to provide a summarised view of the main challenges brought about by the development of Leixões' cruise tourism for the North of Portugal tourism, based mainly on a selection of information taken from different official worldwide reports, press releases and previous academic and professional views. From the analysis, it is apparent there is a great potential for Tourism of North of Portugal, but there is still a need to find better solutions of the existing and upcoming obstacles of the most dynamic sector of the travel and leisure industry in tourism development: maritime cruises.

Keywords: cruise tourism; maritime cruises; tourism destination; Port of Leixões.

* Faculdade de Ciências Sociais, UCP-Braga. cpintocardoso@braga.ucp.pt

**Faculdade de Ciências Sociais, UCP-Braga. nuno.fazenda@braga.ucp.pt

SUMÁRIO

Neste artigo foi elaborada uma revisão de literatura sobre o Turismo de Cruzeiros e as suas implicações no desenvolvimento turístico das regiões acolhedoras, através de uma análise de um estudo de caso - “Turismo de Cruzeiros do Porto de Leixões” – a qual foi sistematizada numa análise SWOT e serviu de base para a formulação de algumas recomendações consideradas pertinentes por vários autores e organizações. Esta análise, baseada em artigos científicos, estudos e relatórios de reconhecidas instituições nacionais e internacionais, teve, assim, como principal objetivo ilustrar as perspetivas académicas e institucionais sobre os desafios lançados pelo Turismo de Cruzeiros do Porto de Leixões para o desenvolvimento do Norte de Portugal enquanto destino turístico. O estudo concluiu que existe um consenso sobre o contributo positivo do Turismo de Cruzeiros na atividade turística no Norte de Portugal, mas que é necessário encontrar soluções para ultrapassar os atuais e possíveis obstáculos que o setor dos cruzeiros marítimos (o mais dinâmico setor da indústria turística) ainda enfrenta.

Palavras-chave: Turismo de Cruzeiros; cruzeiros marítimos; destino turístico; Porto de Leixões.

1. INTRODUÇÃO

O Turismo de Cruzeiros constitui um dos segmentos do setor turístico que mais tem crescido a nível mundial nos últimos anos – em média 8,4% por ano, desde 1980 (Cooper, 2007). Em 2012, o número total de passageiros de cruzeiros, a nível global, ultrapassou os 20 milhões (OMT, 2012). Além disso, só na Europa, segundo dados do relatório apresentado pelo European Cruise Council (ECC), a indústria de cruzeiros gerou 36,7 mil milhões de euros em bens e serviços e 315.500 mil postos de trabalho (com um crescimento superior a 2/3, em apenas seis anos). (ECC, 2012a)

Em Portugal, este segmento turístico tem acompanhado as tendências globais de crescimento. Segundo dados do European Council Cruise (ECC, 2012b), nos últimos cinco anos registou-se um aumento de cerca de 58% ao nível dos passageiros de cruzeiro que passam pelos portos portugueses e de 13% em termos de escalas. Existe ainda uma multiplicidade de fatores que convergem para que este crescimento se mantenha, tais como: as tendências de procura internacionais; a oferta de novas infra-estruturas assente na qualidade, na sua maioria complementada com um conjunto de atividades de lazer, desporto e paisagens e, ainda, a imagem internacional de Portugal como país de mar.

Neste contexto, o Turismo de Cruzeiros tem chamado a atenção de diferentes autores internacionais (Brida et al., 2013; Andriotis & Agiomirgianakis, 2010; Brida & Zapata Aguirre, 2009; Pratt & Blake, 2009, entre outros) e nacionais (tais como, Rocha, 2011; Pereira Pinto, 2011; Serrano, 2011; Amaral, 2006) que, reconhecendo as potenciali-

dades do subsetor, procuram, essencialmente, evidenciar a importância deste segmento turístico para as economias nacionais e/ou, em particular, para o desenvolvimento do Turismo. Também a nível institucional, a dinâmica do Turismo de Cruzeiros não tem passado despercebida, como comprovam os estudos que têm sido publicados pela Associação para a Colaboração entre Portos e Cidades (RETE), Autoridade Portuária do Porto de Leixões (APDL), Associação dos Portos de Lisboa (APL), Comissão Europeia (CE), Cruise Lines International Association (CLIA), European Council Cruise (ECC), G. P. Wild and Business Research & Economic Advisors (BREA), Organização Mundial do Turismo (OMT), PricewaterhouseCoopers (PwC) e pela Sociedade de Avaliação Estratégica e Risco (SaeR).

Pretende-se com este artigo salientar as principais conclusões resultantes desses estudos com vista a avaliar as oportunidades e dificuldades do Turismo de Cruzeiros do Porto de Leixões, enquanto impulsionador do desenvolvimento turístico da região Norte de Portugal.

Em termos metodológicos, foi feita, de forma criteriosa, uma revisão da literatura existente sobre o tema. Neste sentido, foram identificados e analisados artigos científicos relevantes e relatórios de reconhecidas instituições nacionais e internacionais publicados a partir de 2006, por se considerar ser o período de proliferação de publicações sobre o tema. De acordo com Le-Ross (in Dowling, 2006), até essa data os estudos sobre Turismo de Cruzeiros eram praticamente inexistentes, tal como já tinha sido confirmado por Wood (2000). Além disso, procurou-se mostrar o que há de mais atual sobre o assunto, sendo também por isso incluídos no estudo trabalhos de doutoramento e mestrado, bem como comunicações recentes proferidas por profissionais ligados ao setor. A informação recolhida foi sistematizada numa análise SWOT. Esta análise teve como principal objetivo ilustrar, comparar e compilar as perspetivas académicas e institucionais sobre os desafios lançados pelo Turismo de Cruzeiros do Porto de Leixões para o desenvolvimento do Norte de Portugal enquanto destino turístico.

Espera-se assim, com este estudo proporcionar uma maior compreensão do potencial do Turismo de Cruzeiros do Porto de Leixões, bem como oferecer uma visão geral do estado corrente do desenvolvimento do tema que, como refere Hart (1998), pode servir para impulsionar novos estudos de investigação.

O artigo está estruturado em cinco secções, sendo, na primeira, introduzido o tema e a metodologia utilizada. Na secção dois, apresenta-se uma breve referência ao Turismo de Cruzeiros em Portugal, seguida por uma caracterização do Porto de Leixões no contexto da região em que está inserido e do perfil do passageiro dos cruzeiros de Leixões. Na secção três, após uma descrição dos estudos relevantes sobre os efeitos do Turismo de Cruzeiros, efetua-se uma análise SWOT usando as perspetivas de vários autores sobre as forças e fraquezas do Turismo de Cruzeiros do Porto de Leixões enquanto impulsionador do Turismo na região. Os resultados e possíveis linhas de investigação futuras são apresen-

tados, na secção seguinte. Por último, apresentam-se as considerações finais e fazem-se recomendações que possam servir como orientações estratégicas aos intervenientes, públicos e privados, no setor do Turismo.

2. EVOLUÇÃO DO TURISMO DE CRUZEIROS EM PORTUGAL: BREVE REFERÊNCIA

O mercado português de cruzeiros marítimos, em contraciclo com a economia nacional, tem estado a crescer a dois dígitos, em grande parte devido ao aumento dos passageiros em trânsito, resultante do incremento da procura internacional e ao facto de ter havido uma considerável melhoria da oferta portuária em Portugal, nomeadamente nos portos de Lisboa e de Leixões. Em 2012, de acordo com os dados fornecidos pelas entidades reguladoras dos portos portugueses (Porto de Lisboa; www.portodelisboa.pt); Portos dos Açores (Associação dos Portos de Portugal, 2013); Porto de Leixões (www.apdl.pt); Porto de Portimão (www.turisver.com); Porto do Funchal (www.portosdamadeira.com), verificaram-se variações positivas nos principais portos de Portugal: 55% no Porto de Leixões, 53% em Portimão, 22% na Madeira, 18% nos Açores e 13% em Lisboa. No total, em 2012, passaram nos cinco principais portos nacionais, mais de um milhão e trezentos mil turistas de cruzeiros e registaram-se 878 escalas, conforme é visível no quadro 1.

Quadro 1. Turismo de cruzeiros em Portugal, em 2012

	Número de turistas de cruzeiros	Número de escalas
Porto do Funchal	592.935	336
Porto de Lisboa	522.604	314
Portos dos Açores	102.081	122
Porto de Leixões	75.613	70
Porto de Portimão	18.506	36
Total	1.311.739	878

Fonte: Porto de Lisboa (www.portodelisboa.pt); Portos dos Açores (Associação dos Portos de Portugal, 2013); Porto de Leixões (www.apdl.pt); Porto de Portimão (www.turisver.com); Porto do Funchal (www.portosdamadeira.com).

Nesse mesmo ano, os portos do Funchal e de Lisboa, líderes em número de passageiros e em escalas, registaram o maior número de passageiros, representando, no seu conjunto, mais de um milhão de passageiros. Sabe-se ainda que Lisboa foi, em 2012, o principal destino dos passageiros em trânsito oriundos dos portos do Norte da Europa (CLIA, 2013). No entanto, verifica-se que o maior crescimento em 2012, comparativamente ao ano anterior, foi do Porto de Leixões. A abertura do novo cais em Leixões, em 28 de abril de 2011 (50 anos após a inauguração da estação de passageiros), permitindo

a receção de navios de maior dimensão foi o fator principal para tal crescimento. Após o primeiro ano completo de atividade do novo cais de cruzeiros, o Porto de Leixões registou um crescimento de 81% no número de passageiros e 25 % do número de navios. Foram 75.613 os passageiros que entraram no Norte de Portugal, em 2012. Números que, apesar de modestos, quando comparados com os dois portos líderes em Portugal, representam um crescimento de 200% no número de passageiros entre o ano de 2008 e o ano de 2012. (APDL, 2013)

No contexto europeu e de acordo como os dados da CLIA Europe – Cruise Lines International Association, Portugal ocupou, em 2012, o 6º lugar enquanto destino de cruzeiro dos passageiros europeus, apenas ultrapassado pela Itália, Espanha, Grécia, França e Noruega, e o 12º lugar quanto ao embarque de passageiros de cruzeiro na Europa. Segundo este estudo, em 2012, Portugal gerou 119 milhões de euros em massa salarial na indústria de cruzeiros (mais 5 milhões face a 2011) e 207 milhões de euros em impactes diretos (mais 12 milhões face a 2011) (CLIA, 2013). Os dados do European Council Cruise indicam que Portugal é o 12.º país europeu com mais impacte direto da indústria dos cruzeiros (ECC, 2012).

Tendo em conta que este estudo se centra no Turismo de Cruzeiros do Porto de Leixões, considera-se relevante incluir aqui uma caracterização geral do Porto de Leixões.

3. O PORTO DE LEIXÕES: CARATERIZAÇÃO GERAL E PERFIL DO TURISTA DE CRUZEIROS

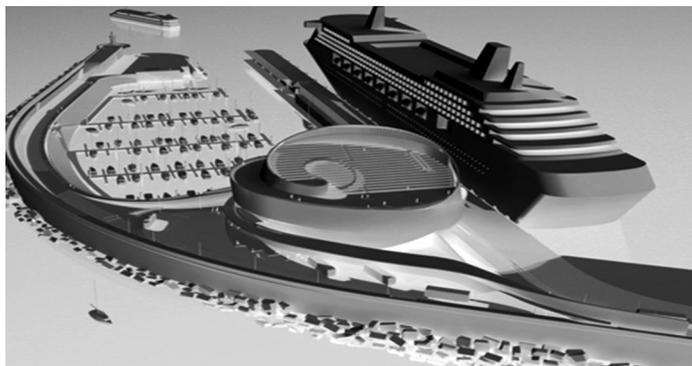
Situado na orla costeira do Oceano Atlântico, em Matosinhos Sul, o Porto de Leixões, é a maior infra-estrutura portuária do Norte de Portugal e uma das cinco mais importantes do país, representando 25% do comércio externo português por via marítima, e movimentando 16,4 milhões de toneladas de mercadorias por ano (APDL, 2013).

Atualmente, e na sequência do “Plano estratégico de desenvolvimento do Porto de Leixões”, aprovado em 2004, está em curso um investimento na ordem dos 49,75 milhões de euros, que pretende reforçar as condições de integração na envolvente urbana e de acessibilidade, bem como as condições materiais e imateriais de apoio à atividade de cruzeiros. Este investimento, conforme dados fornecidos pela APDL (2013), engloba:

- um novo terminal de cruzeiros de maior capacidade (com um cais, preparado para acolher grandes navios com um comprimento máximo de 300 metros e fundos a -10 metros e uma estação de passageiros que poderá receber, por navio, entre 3.000 e 4.000 pessoas);
- uma marina náutica de recreio, preparada para 170 embarcações com mais de 12 metros de comprimento (um pouco maiores do que as que atracam nas marinas da zona);

- um cais para viagens flúvio-marítimas entre o Porto de Leixões e o Rio Douro por cruzeiro;
- um centro de investigação; e
- um pólo de incubação de novas empresas ligadas ao Mar (Figura 1).

Figura 1. Investimento no Porto de Leixões: novo terminal de cruzeiros



Fonte: Porto de Leixões (www.apdl.pt)

A conclusão do projeto de investimento está prevista para 2014, com abertura do novo terminal. Contudo, a abertura do novo cais em Leixões, em abril de 2011, conforme referido anteriormente, permitiu já alcançar, em 2012, o maior número de passageiros de sempre (75.613), chegados em navios de várias origens e com diferentes destinos. Refira-se que, até então, o melhor ano tinha sido o de 2011, com um registo de 41.829 passageiros. A APDL (2013) estimava que, até ao final do ano de 2013, o Porto de Leixões iria receber cerca de 80 mil passageiros, 73 escalas de navios e 45 mil tripulantes.

O Porto de Leixões é, claramente, um porto de escala, tal como refere Rocha (2009). Ou seja, usando a definição apresentada por Amaral (2006), é um porto onde os navios de cruzeiro realizam as suas escalas, não decorrendo embarque (início da viagem) ou desembarque de passageiros (fim da viagem). No entanto, em 2009, iniciou a atividade de cruzeiros turnaround, em que há embarque e desembarque de passageiros. Embora ainda com muito pouca expressão, refira-se que, no últimos dois anos, embarcaram no Porto de Leixões passageiros com destino ao Norte da Europa. Em Agosto de 2013, o pacote Funchal, da Portuscala Cruises, realizou a sua primeira viagem com embarque no Porto de Leixões, rumo ao Norte da Europa.

Quanto ao perfil do turista de cruzeiros que fazem escala no Porto de Leixões, ainda não há estudos publicados que nos permitam definir com exatidão o perfil deste turista. No entanto, é de destacar o estudo desenvolvido por Rocha (2011) que, apesar de ter incluído apenas 173 turistas, evidencia resultados interessantes, entre os quais se destaca:

- a média de idades dos turistas dos cruzeiros do Porto de Leixões é de 61 anos, sendo a maioria ingleses e americanos já reformados (84%).
- mais de 70 % dos inquiridos é casado e frequentou o ensino superior.
- estes turistas viajam sobretudo para conhecer outras culturas, mudar de ambiente e ter novas experiências e cerca de 81% do inquiridos encontrava-se a visitar o Porto pela primeira vez.
- durante a sua escala, cerca de 65% dos inquiridos realizou uma excursão organizada na região e a grande maioria (82%) ficou satisfeita ou muito satisfeito com o destino Porto/Norte de Portugal.
- cada turista gastou, em média, 56,03 € durante a sua escala, sendo o vinho o produto mais comprado.

Estes dados, quando comparados com os resultados obtidos em outros estudos semelhantes desenvolvidos em regiões diferentes, mostram que não há diferenças significativas no perfil dos turistas (ver por exemplo, o “inquerito a passageiros internacionais de cruzeiro – 2010”, promovido pelo Observatório de Turismo de Lisboa e a Administração do Porto de Lisboa, OT/APL, 2011). Contudo, refira-se que, segundo Ward (2010), a média de idade dos passageiros de um cruzeiro tem vindo a diminuir nos últimos anos, sendo atualmente inferior a 40 anos para aqueles que realizam o seu primeiro cruzeiro. As razões para esta mudança são, como explica Amaral (2006), a maior diversidade de atividades a bordo e a diminuição dos custos relacionados com a realização de um cruzeiro.

É de salientar que os vários estudos analisados sobre o perfil do turista de cruzeiros, aplicaram questionários aos passageiros dos cruzeiros para recolha da informação. (tais como, Rocha, 2011; OT/APL, 2011)

4. O IMPACTE DO TURISMO DE CRUZEIROS NAS REGIÕES: ANÁLISE DA LITERATURA

Existem vários estudos que abordam a interligação entre os portos, a economia e o turismo da região (ver, por exemplo, Wild, 2011; ECC, 2012b; G.P Wild & BREA, 2012; RETE, 2009; Brida & Zapata-Aguirre, 2009, Dickinson & Vladimir, 2008; Seidl, Guillano, & Pratt, 2006 e Braun et al., 2002), sugerindo, complementarmente, que existe uma relação muito positiva entre o Turismo de Cruzeiros e o desenvolvimento das economias das regiões recetoras de cruzeiros. Segundo estes estudos, esta relação deve-se em grande parte ao impacte económico resultante dos gastos dos passageiros, da tripulação e da própria manutenção dos barcos de cruzeiro no porto recetor, que por si só geram receitas significativas e emprego. Os dados apresentados pelos estudos que a Consultora Business Research and Economic Advisors (BREA) tem vindo a desenvolver (em 2006, 2009 e 2012) com o objetivo de analisar o efeito dos cruzeiros nas economias da região das Caraíbas e Américas do Sul e Central, comprovam bem esta relação. Estes estudos,

financiados pela Florida-Caribbean Cruise Association (FCCA) e 21 dos melhores destinos internacionais de Turismo de Cruzeiros, evidenciam a contribuição económica direta e indireta dos cruzeiros nas economias. Para o efeito, usaram dados recolhidos junto dos passageiros, tripulantes e autoridades. A título de exemplo, refira-se que o estudo mais recente (2012), envolveu dados recolhidos por questionário, entre Dezembro de 2011 e Maio de 2012, junto de 28,822 passageiros e 7,915 tripulantes e dados económicos (sobre emprego, produção, impostos, receitas e população) obtidos junto das autoridades locais, nacionais e internacionais de cada um dos diferentes destinos (BREA, 2012a; BREA, 2012b). No entanto, Seidl, Guillano, & Pratt (2006) referem que é necessário também considerar a eventualidade do Turismo de Cruzeiros causar efeitos menos positivos, como uma eventual deterioração do nível de poluição ou congestionamento.

Acresce referir que são vários os estudos que referem que o impacto do Turismo de Cruzeiros na economia da região difere consoante o tipo de porto em causa. Ou seja, conforme se trate de portos de escala ou portos de turnaround. Por exemplo, o estudo publicado pela Comissão Europeia sobre as facilidades turísticas nos portos (CE, 2009) ilustra bem esta diferença, quando apresenta o comportamento dos turistas de cruzeiros. De acordo com os dados apresentados pela Comissão Europeia, que resultam de uma compilação de uma série de estudos, o passageiro em trânsito (de portos de escala) passa, em média, seis horas na região, 65% dos passageiros participa em pequenas excursões mas, como fazem escala em vários destinos e o cruzeiro fornece alojamento, alimentação e uma diversidade de serviços a bordo (refeições, animação, etc.), os seus gastos são mais controlados e dependem muito daquilo que os destinos têm para oferecer (excursões, restaurantes e bares, comércio, etc.). Estes turistas gastam entre 50 a 80 euros, mas há variações significativas. Já os passageiros que embarcam/desembarcam em determinado porto (portos de turnaround), passam mais tempo nas proximidades do porto, logo as despesas tendem a ser maiores (alojamento, alimentação, compras, taxas de embarque, etc.). Esse estudo revela ainda que estes passageiros tendem a passar uma noite num hotel da área e gastam em média 100 euros, mas também aqui os resultados variam muito. Calcula-se que 40% optem por uma noite num hotel da região, gastando em média 70 euros no alojamento (CE, 2009).

Aos gastos dos passageiros devem acrescentar-se as receitas indiretas, como taxas portuárias ou excursões compradas a bordo. O portal português dos cruzeiros (infocruzeiros.com), num artigo publicado sobre o impacto económico dos cruzeiros, chama a atenção para as receitas provenientes dos gastos dos tripulantes nos destinos, que, segundo refere, são muitas vezes esquecidos apesar de poderem representar uma importante fonte de receita, acrescentando que, se se admitir que os tripulantes representem cerca de 1/3 do número dos passageiros (tendo em conta o rácio normal de um navio standard), só em 2011 visitaram Portugal entre 350 e 400 mil tripulantes.

No estudo do impacto económico devem ser ainda incluídas as receitas provenientes do fornecimento de produtos, alimentares e outros, aos próprios navios. Por exemplo,

a enorme quantidade de flores que entra num navio de cruzeiros em escala destinadas à ornamentação dos salões do navio e para ofertas aos passageiros, nos camarotes, pode esgotar vários viveiros locais de flores ornamentais. Isso já aconteceu em Leixões (Pereira Pinto, 2011).

Sobre a articulação dos portos com o turismo, Rocha (2011) refere, complementarmente, que a localização geográfica de um porto está intensamente ligada ao sucesso de um terminal de cruzeiros, bem como ao reconhecimento por parte dos turistas de cruzeiro do valor do destino e da mais-valia em visitá-lo. A autora acrescenta que “os turistas de cruzeiro revelam-se muito importantes enquanto agentes de promoção de um determinado destino e mesmo como futuro visitante” (Rocha, 2011, p. 74). Na mesma linha de pensamento, Pereira Pinto (2011) refere: “Fico na convicção de que aos passageiros não são indiferentes às condições de atractividade dos portos porque os vemos a desembarcar e a valorizar as visitas em terra” (p. 3).

Da revisão de literatura pode, assim, concluir-se que existe um reconhecimento evidente da articulação entre os portos, a economia e o desenvolvimento do turismo na região. Se aplicarmos, as conclusões destes estudos ao caso concreto da relação entre o Turismo de Cruzeiros do Porto de Leixões e o Turismo do Norte de Portugal, poderemos ainda concluir que, além de existir um enorme potencial para a indústria de cruzeiros, na sequência do projeto de investimento em curso, há também um potencial para o turismo do Norte de Portugal, que deverá seguir a tendência registada em muitos portos e cidades marítimas e turísticas.

De facto, uma análise dos estudos nacionais e internacionais sobre o Turismo de Cruzeiros, permite-nos identificar um conjunto de oportunidades e obstáculos, associadas ao contexto nacional e internacional que envolve este segmento de mercado.

Pretende-se aqui sintetizar as ideias-chave desses estudos que possam ser aplicadas ao estudo de caso em análise: o potencial do Turismo de Cruzeiros de Leixões para o desenvolvimento do turismo do Norte de Portugal. Para este efeito, será em seguida apresentada uma análise SWOT, que conjuga as oportunidades, ameaças, forças e fraquezas do Turismo de Cruzeiros do Porto de Leixões como impulsor do Turismo do Norte de Portugal. Esta análise é, assim, elaborada com base nas perceções de académicos e profissionais encontradas numa análise da literatura existente.

5. ANÁLISE SWOT DAS PERCEÇÕES SOBRE O TURISMO DOS CRUZEIROS MARÍTIMOS DE LEIXÕES

A análise SWOT, acrónimo das quatro variáveis que inclui: Strengths (S), Weaknesses (W), Opportunities (O) e Threats (T) é uma das ferramentas mais utilizadas na gestão estratégica competitiva. Através das suas variáveis, procura relacionar as oportunidades e ameaças presentes no ambiente externo com as forças e fraquezas mapeadas no ambiente

interno da organização. Em geral, esta análise permite posicionar ou verificar a situação e a posição estratégica da empresa no ambiente em que atua, de modo a ser usada como base para a gestão e o planeamento estratégico de uma organização. (Johnson & Scholes, 2008)

Tendo como base as perceções de diferentes académicos e profissionais do setor do Turismo de Cruzeiros, este estudo apresenta uma análise SWOT do Turismo de cruzeiros marítimos de Leixões, no contexto da região em que se enquadra. Neste sentido, serão usados estudos internacionais para um enquadramento geral do mercado da indústria de cruzeiros e serão sobretudo usados estudos e perspetivas nacionais para sintetizar os argumentos que têm vindo a ser defendidos sobre o impacto do turismo de cruzeiros de Leixões. Posteriormente, serão apresentados os fatores considerados de natureza interna - as forças e as fraquezas específicas do turismo de cruzeiros no norte de Portugal – que permitirão, em conjunto com os fatores externos (oportunidades e ameaças), identificar potencialidades e vulnerabilidades que, posteriormente, permitirão apresentar um conjunto de recomendações estratégicas que possam ser úteis aos intervenientes no turismo do Norte de Portugal.

OPORTUNIDADES PARA O TURISMO DOS CRUZEIROS

No domínio das oportunidades do Turismo dos Cruzeiros marítimos, destacam-se desde logo, as atuais tendências deste segmento de mercado. Conforme refere o relatório “Contribuição do Turismo de cruzeiros para a economia da Europa” (ECC, 2012b), trata-se de um segmento com níveis de crescimento globais e nacionais consideráveis e cuja tendência é de aumentar, devido ao crescimento da procura, como também dos investimentos na oferta. Como refere um estudo nacional sobre o *Hypercluster* da Economia do Mar, elaborado pela SaeR & ACL, “as empresas de cruzeiros vêem a sua indústria como lucrativa e resiliente, continuando a investir e a expandir a sua operação” (SaeR & ACL, 2009 p.143). Esta visão é mencionada também por Gamito (2009), que acrescenta que este crescimento pode ainda ser reforçado, a longo prazo, pelo desenvolvimento de novos setores de mercado, como o dos navios *resort* mais informais e orientados para as famílias e navios mais pequenos associados a cruzeiros culturais.

Por outro lado, os estudos das tendências da indústria de cruzeiros (ECC, 2012b; OMT, 2012) referem que esta indústria tem vindo a apostar em novos destinos, em consequência de alguma saturação existente nos mercados tradicionais: Caraíbas, América do Norte e Mediterrâneo. A Costa Atlântica da Europa, onde está situado o Porto de Leixões, é hoje uma zona geográfica de enorme importância estratégica para a indústria mundial de cruzeiros. Além disso, existe no Norte de Portugal um potencial de crescimento dos Cruzeiros Marítimos de e para o Brasil, que até agora não tem tido expressão significativa, privilegiando o Porto de Lisboa, mas que, no futuro próximo, poderá vir a constituir um mercado importante, tendo em conta o desenvolvimento económico dos países emergentes (Pereira Pinto, 2011).

Refira-se que, atualmente, o maior número de passageiros que chega ao Porto de Leixões, vem do Reino Unido, EUA, Alemanha, Noruega e Itália, por ordem decrescente (APDL, 2012).

No domínio das oportunidades, importa ainda reter o reconhecimento político crescente da importância da Economia do Mar, de que são exemplos, a nível europeu, o plano de ação da Comissão Europeia destinado a revitalizar a economia marinha e marítima na região do Oceano Atlântico; ou a nível nacional, o plano da ação do Mar 2007-2013 (CCDR-N, 2009) e a aprovação da Estratégia Nacional para o Mar (ENM) - 2013-2020 - (aprovada pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 163/2006, de 12 de Dezembro), que coloca o Mar no epicentro das atenções e aborda o potencial que se encontra por explorar (Diário da República, 1.ª série — N.º 237 — 12 de Dezembro de 2006). Nos objetivos da ENM, refere-se que se pretende recuperar a identidade marítima nacional num quadro moderno, pró-ativo e empreendedor, bem como criar condições para atrair investimento, nacional e internacional, em todos os setores da economia do mar, promovendo o crescimento, o emprego, a coesão social e a integridade territorial. Este reconhecimento é também visível na afirmação de Maria Damanaki, Comissária Europeia responsável pelos Assuntos Marítimos e Pescas quando declarou:

O Atlântico desempenha um papel importante na história e identidade da Europa (...), que a nossa estratégia marítima para o Atlântico virá explorar. Efetivamente, em colaboração com os seis Estados-Membros do Atlântico, exploraremos os desafios e oportunidades comuns que esse oceano nos oferece, em domínios como o turismo costeiro e as pescas, as energias renováveis, a exploração dos recursos minerais presentes no fundo do mar e a biotecnologia marinha. (citado em CE, 2013, p. 2)

Ao nível da Região do Norte, importa destacar o Plano de Ação da Agenda Regional para o Mar, o qual se insere no Pacto Regional para a Competitividade do Norte de Portugal, iniciativa levada a cabo pela CCDR-N e da qual resultou a definição de um conjunto de Agendas prioritárias para a Região do Norte, que constitui o referencial estratégico orientador dos investimentos a realizar neste domínio (CCDR-N, 2009). Este Plano de Ação define 10 linhas estratégicas cruciais para o desenvolvimento deste setor na Região do Norte, das quais se destacam as seguintes:

- “Apoiar o desenvolvimento do transporte marítimo [...]”, na qual se enfatiza o projeto do Terminal de Cruzeiros e a posição relevante do porto de Leixões na autoestrada do Atlântico.
- “Reforçar a investigação e desenvolvimento nas áreas das ciências marinhas e fomentar o empreendedorismo em actividades da Economia do Mar”, a qual referencia como projeto estruturante a criação do Parque de Ciência e

Tecnologias do Mar, da Universidade do Porto, uma vez que “a acção deste Pólo deverá favorecer a coordenação do potencial de conhecimento existente na região no domínio das Ciências e da Economia do Mar, estabelecendo as articulações institucionais e funcionais adequadas com outros centros de conhecimento dentro e fora da Região.” (CCDR-N, 2009b, p.3).

Paralelamente importa também salientar a “Agenda Regional de Turismo – Plano de Acção para o Turismo do Norte de Portugal”, promovida pela CCDR-N, em articulação com os vários atores do turismo e desenvolvimento regional, que estabelece um modelo territorial (Uma Região – Quatro Destinos: Porto, Minho, Douro e Trás-os-Montes), prioridades estratégicas e um conjunto de produtos turísticos prioritários, entre os quais, o “Turismo Náutico”, sendo, nesse âmbito, destacada a importância e o carácter diferenciador do projecto de construção de um Terminal de Cruzeiros no porto de Leixões, “[...] que visa atrair ao Norte cruzeiros turísticos e dinamizar toda a actividade económica relacionada com o Mar assim como a área envolvente em que se insere.” (CCDR-N, 2009b, p.3).

Foi, assim, também com base nos referenciais estratégicos atrás referidos (Agendas Regionais do Mar e do Turismo) que a Autoridade de Gestão do Programa Operacional Regional do Norte 2007-2013 – ON.2 – o Novo Norte, formulou à APDL o convite público Mar/TC/PCT/1/2009, que visou e permitiu o cofinanciamento do Terminal de Cruzeiros Turísticos do Porto de Leixões. (CCDR-N, 2009b)

AMEAÇAS AO TURISMO DOS CRUZEIROS

Apesar de as oportunidades apresentadas, existe um conjunto de ameaças ao turismo de cruzeiros em geral que devem ser consideradas. Estas ameaças, incluem não só crises económicas, mas também questões ligadas a alguma instabilidade política e social e à incerteza do preço do petróleo (ECC, 2012b). Ou, ainda, como refere Pereira Pinto (2011), os fatores incontrolláveis e de grande imprevisibilidade que claramente afetam o turismo: as catástrofes naturais e a proliferação de guerras regionais.

Interessa também referir as ameaças destacadas por Serrano (2011), relacionadas com algumas das características da atividade de cruzeiro, nomeadamente: (i) a sua sazonalidade, que Amaral (2006), na mesma linha de pensamento, explica estar relacionada com o clima e com as condições de navegação existentes para cada destino turístico; (ii) as rotas e portos concorrentes, especialmente, as rotas do Mediterrâneo e do Báltico, no caso de Leixões; (iii) a tendência existente do turista considerar o conceito de navio como destino turístico em si e não como meio de transporte. Cada vez mais os navios de cruzeiros oferecem aos seus passageiros uma maior diversidade e qualidade de serviços de modo a ir ao encontro das motivações e solicitações cada vez mais exigentes do turista; e (iv) o risco de falta de capacidade de funcionamento em rede dos diversos intervenientes na cadeia de

valor do Turismo de Cruzeiros. A estas tendências, podemos ainda acrescentar, a tendência atual para o low-cost nas estratégias das grandes empresas de viagens, o que pode levar a ponderar aumentar os dias de navegação e diminuir a permanência nos portos (Pereira Pinto, 2011).

FORÇAS DO TURISMO DE CRUZEIROS DE LEIXÕES

No que respeita às forças, consideradas para efeitos deste estudo como os aspetos positivos do Turismo de Cruzeiros de Leixões enquanto impulsionador do Turismo do Norte de Portugal, importa reter as considerações de Serrano (2011) quando refere que o projeto reúne várias valências e funções, tais como a renovação urbana, o desenvolvimento regional e o próprio apoio ao empreendedorismo e desenvolvimento de empresas apostadas em encontrar novos usos económicos para o mar, a cargo do Parque de Ciência e Tecnologias do Mar da Universidade do Porto. Recorde-se que a autora sublinha três domínios fulcrais que o projeto de Leixões articula: o Mar - cada vez mais estratégico; o Turismo - com grande potencial multiplicador; e as Cidades - enquanto vetores de transformação das economias e sociedades, vitais à sustentabilidade turística da região.

A autora salienta ainda o facto do Terminal estar inserido em quatro destinos turísticos nortenhos (Porto, Douro, Minho, Trás-os-Montes) com vários produtos turísticos. Aspeto este também citado por autores como Pereira Pinto (2011, p. 4) que destaca as fortes condições de atratividade do Norte de Portugal ligadas “a uma identidade que se traduz num património cultural, construído e natural, que corresponde às motivações de targets específicos dos utentes dos cruzeiros marítimos cujas rotas passam frente a Leixões”.

Importa reter alguns dos exemplos apresentados: a Rota do Românico do Vale do Sousa, a Região Demarcada do Douro, as Caves do Vinho do Porto, a Região dos Vinhos Verdes, a Casa da Música, Serralves, os Cruzeiros do Douro, a restauração. Destacando ainda, o Mosteiro de Tibães (Braga), a Sé de Braga, as Ruínas da Cidade Velha de Santa Luzia (Viana do Castelo), a Igreja do Mosteiro de Leça do Balio (Matosinhos), a Sé do Porto, a Igreja do Antigo Mosteiro de Santa Clara (Vila do Conde), a Capela de São Pedro de Balsemão (Lamego), o Convento de S. João de Tarouca, o Mosteiro de Santa Maria de Salzedas (Tarouca) e diversos castelos nortenhos.

Coincidente é também a visão das responsáveis pelo marketing do Porto de Leixões, ao referirem que o novo Terminal de Cruzeiros de Leixões é “uma porta de entrada numa região com elevado potencial turístico, diversidade cultural, carácter e Tradição”, valorizando os seguintes aspetos: a marca internacional do Vinho do Porto; o Destino Porto e Norte: o Berço de Portugal (Guimarães); os quatro sítios Património da Humanidade (Porto, Guimarães, Douro Vinhateiro e Foz Côa); a renovação urbana do Porto e de outras cidades da Região; a excelência dos Serviços Turísticos (hotéis, autocarros, guias oficiais

de Turismo) e dos serviços de saúde; a segurança e o bom acolhimento e clima moderado da Região. (Sá Lemos & Fernandes, 2011, p. 54).

São ainda de referir, no domínio das forças do novo terminal, aspetos como a capacidade de gestão e visão estratégica da APDL, as parcerias com portos e cidades do Atlântico e a proximidade de núcleos urbanos com interesse turístico, bem como as infra-estruturas e vias de acesso junto ao porto que lhe permite possibilidade de turnaround. Sublinhe-se que a APDL, juntamente com outros portos do Atlântico, está envolvida em vários projetos de cooperação (por exemplo, Cruise Atlantic Europe) empenhados na dinamização de novas rotas de cruzeiro no Atlântico, de modo ultrapassar a saturação do Mediterrâneo e competir com o Báltico, enquanto destino turístico.

As considerações de Gamito (2009), quando refere que todas as grandes companhias de cruzeiros estão representadas em Portugal ou possuem no país algum agente com quem mantêm relações privilegiadas, e o facto de haver uma imagem de Portugal, reconhecida internacionalmente, de uma ligação ao Mar, facilitando a aceitação e a afirmação dos produtos nacionais e a afirmação internacional de Portugal nesta área, podem igualmente ser considerados aspetos fortes associados ao Turismo de Cruzeiros em Portugal e, naturalmente, em Leixões.

Segundo dados reportados por Pereira Pinto (2011), cerca de 90% dos turistas de cruzeiros que desembarcam em Leixões nunca visitou a cidade do Porto. Uma escala bem sucedida promove o futuro, mas como há muitas alternativas no mercado internacional se a escala não corresponder não haverá nova viagem, nem promoção pessoal nas terras de origem.

Neste aspeto, o facto de os dias da chegada e a partida dos navios, bem como os horários de permanência em terra, serem conhecidos atempadamente podem ser vistos também como um fator positivo.

Fraquezas do Turismo dos Cruzeiros de Leixões

No contexto do presente estudo, consideram-se fraquezas os aspetos negativos de natureza interna associados às vulnerabilidades do Turismo de Cruzeiros de Leixões, enquanto fator impulsionador do turismo no Norte de Portugal.

Uma análise da literatura existente sobre os portos portugueses e, em particular, sobre o Porto de Leixões, permitiu identificar várias fragilidades. Na opinião de Gamito (2009), os portos portugueses, em especial Lisboa, Porto, Funchal e Ponta Delgada, ainda não têm as condições necessárias para que se tornem portos de partida/chegada, assegurando estadias complementares destes passageiros, em Portugal. É também essa a conclusão que se tira da análise dos indicadores da Euromarina, apresentados pela SaeR/ACL (2009, p. 161): “a oferta de postos de acostagem em flutuação e de espaços de estacionamento a seco terá que ser consideravelmente ampliada, se Portugal pretender aproximar-se dos valores que caracterizam as infra-estruturas portuárias europeias”. Na mesma linha de pensamento, o especialista em economia do mar, Pitta e Cunha (citado em Pereira Pinto, 2011, p. 2)

acrescenta que “somos já um destino popular, mas de passagem e não de chegadas e partidas das embarcações de Cruzeiro, que é o que interessa à economia das cidades portuárias”.

Refira-se que, como refere Rocha (2011), o perfil do turista de cruzeiros em Portugal é essencialmente de escala, dado que o número de passageiros que embarcam/desembarcam, é pouco mais de 5% do total de passageiros. Situação que importa alterar, dado que os passageiros em escala são aqueles que menos consomem fora dos navios. O Porto de Leixões, apesar dos esforços desenvolvidos pela APDL, é essencialmente um porto de escala, tendo realizado o primeiro cruzeiro turnaround em 2009, promovido pela companhia Classic International Cruise, tendo 650 passageiros realizado um cruzeiro a bordo do navio “Princess Danae” (Rocha, 2011).

Um outro aspeto mencionado é o facto do Turismo marítimo em Portugal ainda estar pouco dinamizado e estruturado, o que não tem permitido tirar partido do seu enorme potencial, conforme Gamito (2009) e Pitta e Cunha (2011) referem. A burocracia administrativa, bem como a necessidade de qualificação profissional de pequenas e microempresas são igualmente aspetos referidos.

Coincidente são as conclusões do estudo Hypercluster que reconhece ser “necessário intervir ao nível da capacidade de gestão dos agentes económicos, do seu conhecimento dos mercados e da sua capacidade de cooperação e ao nível da governação por forma a assegurar um mínimo de condições necessárias ao exercício destas actividades [...]” (SaeR/ACL, 2009, p. 387) e do Barómetro PwC da Economia do Mar, sobre o Turismo Náutico, em que 85% dos depoimentos de 20 gestores nacionais de topo dos vários subsectores da Economia do Mar considera que Portugal, um país costeiro, “rentabiliza de uma forma insuficiente todos os recursos que o mar oferece” (PwC, 2010, p. 55).

Em ambos os estudos salienta-se, no entanto, o reconhecimento do potencial da Economia do Mar. Por exemplo, afirma-se, no Barómetro que o Turismo Marítimo é considerado como uma área de potencial desenvolvimento, sendo necessário para isso criar condições competitivas para Portugal, na Madeira e no Continente, fazer parte, cada vez mais, das rotas de Cruzeiros.

Por fim, refira-se as considerações de Rocha (2011), quando afirma que ainda não existe um conjunto de ofertas do Porto e da região vinculado às companhias de cruzeiros e que há infraestruturas e vias de acesso a destinos turísticos nortenhos ainda por criar/desenvolver. Esta visão é partilhada por Pereira Pinto (2011, p. 4): “alguns destes locais estão em regiões distantes de Leixões, tendo ainda acessos que implicam viagens demoradas e incómodas, incompatíveis com as motivações dos turistas, com poucas horas disponíveis”. O mesmo autor chama ainda a atenção para a conflitualidade existente entre o número de autocarros necessários para transportar os passageiros de um navio interessados em excursões em terra (porventura encaminhados por itinerários comuns para os mesmos locais de visita e com horários muito próximos porque os navios somente permanecem, na escala, algumas horas) e o trânsito e estacionamento de autocarros na

cidade, considerando que a maioria das visitas se dirige para o centro histórico e comercial da cidade do Porto e zonas ribeirinhas de Gaia e Porto (Pereira Pinto, 2011).

RESULTADOS E RECOMENDAÇÕES

O processo de revisão de literatura efetuado permitiu concluir que não há diferenças significativas nas perspetivas dos académicos e profissionais do turismo sobre o impacto dos cruzeiros do Porto de Leixões no desenvolvimento turístico da região Norte. Ambos os grupos reconhecem um conjunto de oportunidades, ameaças, forças e fraquezas associadas ao turismo de cruzeiros. No entanto, os resultados encontrados evidenciam que as oportunidades prevalecem sobre as outras variáveis da análise, conforme a figura que se segue sintetiza (Figura 2).

Figura 2. Síntese das percepções sobre o potencial do Turismo de Cruzeiros do Porto de Leixões : análise SWOT.



A análise efetuada mostra ainda que os ambas as partes reconhecem que a conclusão do projeto de investimento do Porto de Leixões, ao dinamizar o Turismo de Cruzeiros, pode ter um papel relevante no desenvolvimento do Norte de Portugal enquanto destino turístico, permitindo:

- captar segmentos específicos da procura turística internacional, sobretudo o turista que associa o turismo de cruzeiros ao desfrute da paisagem, da gastronomia e do património da região, aumentando assim a atratividade do norte de Portugal, enquanto destino turístico;
- a valorização e diversificação da oferta de serviços turísticos, aumentando as receitas resultantes da venda de serviços turísticos na região e, consequen-

temente, atraindo investidores para o vasto potencial turístico a desenvolver;

- aumentar, consideravelmente, o número de visitantes na região e, potencialmente, o número de turistas a procurar Matosinhos como ponto de partida/chegada para cruzeiros turísticos, tirando partido do potencial da turístico da região;
- contribuir para a redução da sazonalidade do turismo;
- reforçar a cooperação local, nacional e internacional entre os intervenientes da cadeia de valor do turismo;
- dinamizar a atividade económica em Matosinhos e toda a região Norte na sequência do desenvolvimento da atividade turística, gerando entrada de divisas estrangeiras, novos investimentos, valor acrescentado ao imobiliário, novos postos de trabalho direto e indireto (estes últimos, associados por exemplo, à vigilância, construção e manutenção dos espaços portuários e desenvolvimento de serviços de cruzeiros e a todo um conjunto de serviços de apoio ao Turismo);
- introduzir benefícios ambientais resultantes da valorização, de forma sustentável, da zona portuária e envolvente urbana;
- reforçar o vínculo do Porto de Leixões com a região e o envolvimento da população, e
- a possibilidade de vincular às companhias de cruzeiros um conjunto de ofertas turísticas que promovam toda a região, nomeadamente associadas ao touring cultural e paisagístico, turismo de natureza, de saúde e bem-estar, gastronomia e vinhos, turismo religioso, entre outras.

Contudo, os resultados da literatura mostram, igualmente, que a dinamização do Turismo na região Norte e por conseguinte, a competitividade da economia do Norte, no contexto do Turismo de Cruzeiros no porto de Leixões, implica a adoção e consolidação de um conjunto de ações operacionais e estratégicas. São várias as recomendações sugeridas na literatura. Assim, apresenta-se em seguida, de forma compilada e ordenada (por ordem de frequência) as prioridades das ações/recomendações mais citadas na literatura:

- fazer convergir, de forma coordenada, as vontades de todos os intervenientes na cadeia de valor do Turismo de Cruzeiros, envolvendo assim, profissionalmente, entidades tão diversas como: a APDL, as autoridades portuárias e marítimas, a ANA, Aeroportos de Portugal, Associações comerciais e dos comerciantes, operadores turísticos, agentes de viagem; Organismos Regionais de Turismo (Entidade Regional de Turismo do Porto e Norte de Portugal e Agência Regional de Promoção Externa do Porto e Norte); instituições oficiais e privadas da área cultural; representantes da restauração,

alojamento, transportes e do comércio, e, naturalmente as autarquias da região norte. Dito de outro modo, deverá ser promovida a “amarração” e integração do Terminal de Cruzeiros Turísticos de Leixões no sistema turístico regional, através do estabelecimento de sólidas relações de parceria com os diversos actores do turismo da Região, designadamente no que respeita aos domínios do alojamento, da animação turística, do incoming e da promoção turística, etc. Na verdade, o projeto do Terminal de Cruzeiros deverá constituir-se como mais uma porta de “entrada” de visitantes para a Região, gerador de sinergias e complementaridades para o turismo da Região, pelo que, a sua ligação ao território, através de ações de cooperação ativa com os diversos agentes revela-se essencial;

- impulsionar o desenvolvimento/acolhimento de eventos estruturantes que devem constituir cartazes turísticos para a promoção do “Turismo Náutico” na Região e, concomitantemente, para a afirmação do Terminal de Cruzeiros (neste âmbito, deverá promover o envolvimento de entidades de promoção, empresas de animação turística e operadores marítimo-turísticos na organização, logística, promoção e comercialização desses mesmos eventos); Também, neste caso, importa fomentar a coordenação de forma rigorosa das responsabilidades organizativas (calendarização de eventos, itinerários), de modo a enriquecer a escala efetuada e a permitir que a região se afirme de forma mais incisiva no panorama nacional e internacional;
- desenvolver e/ou associar-se a iniciativas que contribuam para a promoção do Terminal de Cruzeiros, incluindo a participação em Feiras ligadas à Náutica e ao Turismo;
- proporcionar boas condições de acolhimento e qualidade de informação, disponíveis e dimensionados para absorver, com excelência, os fluxos de visitantes (passageiros e tripulação) que desembarcam em Leixões para uma curta visita;
- continuar o esforço por parte das entidades públicas e privadas de promoção internacional da região junto dos mercados alvo
- criar soluções ou alternativas para a resolução de problemas como o trânsito, sinalética turística e estacionamento de autocarros;
- aproveitar espaços sub-utilizados pela pesca e por outras atividades portuárias ou reabilitando zonas urbana ou ambientalmente degradadas;
- criar, em parceria, novas rotas turísticas;
- impulsionar uma maior dinamização e entretenimento dos visitantes na cidade tendo em conta que estes dispõem de um tempo limitado para permanecer em terra, devendo apresentar-lhes propostas de itinerários com atividades culturais, através dos quais possam conhecer vários locais turísticos da

- região e ter um contato mais próximo com a comunidade local, e
- envolver os residentes nas transformações.

A estas recomendações poderemos ainda acrescentar os resultados apresentados por um estudo da iniciativa da Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Norte (CCDR-N) que, embora não tenha sido elaborado no contexto do Turismo de Cruzeiros, avaliou a satisfação do turista que visita o Norte de Portugal. Concluiu que, para incrementar a satisfação do turista que visita a Região do Norte, deve intervir-se prioritariamente: na animação, na sinalização rodoviária, na informação turística, nos recursos humanos e na singularidade das sub-regiões, muito apreciadas pelos turistas. Este estudo foi realizado entre Abril de 2010 e Março de 2011, através de entrevistas pessoais a turistas nos alojamentos coletivos da Região Norte e no Aeroporto Francisco Sá Carneiro (CCDR-N, 2011).

Da literatura existente, ficou ainda claro que, apesar de nos últimos anos se ter assistido a uma proliferação de estudos que têm contribuído para o conhecimento científico sobre o tema, quando aplicado a Portugal e, sobretudo ao Turismo de Cruzeiros do Porto de Leixões, ainda há uma grande necessidade de pesquisas que analisem a real importância do Turismo de Cruzeiros na economia regional e nacional. Só assim será possível confirmar as percepções identificadas na literatura. Neste sentido, a metodologia usada pela consultora BREA nos trabalhos que desenvolveu na região das Caraíbas e Américas Central e do Sul, poderá ser útil. Como foi referido anteriormente, esta Consultora recolheu dados primários junto dos passageiros de cruzeiros e tripulantes através de questionários e dados secundários juntos das autoridades locais e nacionais, explicando de forma clara toda a metodologia usada.

Sobre o perfil do turista de cruzeiros, há alguns estudos relevantes a nível nacional, como, por exemplo, o de Rocha (2010) anteriormente mencionado ou a pesquisa promovida pelo Observatório de Turismo de Lisboa e a Administração do Porto de Lisboa para avaliar o perfil dos passageiros internacionais de cruzeiro (Observatório de Turismo, 2010). No entanto, ambos os estudos excluíram dados relativos aos membros da tripulação, o que sugere novas oportunidade de estudo.

Por fim, uma revisão da literatura permitiu ainda evidenciar que são escassos os estudos que avaliam o grau de satisfação dos turistas de cruzeiros que visitam o Norte de Portugal.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Da análise das várias perspetivas apresentadas na literatura não existem dúvidas quanto ao facto do investimento em curso no Porto de Leixões ser uma excelente oportunidade de promover e consolidar a Região Norte (Porto, Minho, Douro e Trás-os-Montes) como destino turístico, possibilitando a articulação entre o Turismo de Cruzeiros e toda

a atividade turística da região. Além disso, os diversos estudos apresentados e as várias entidades associadas neste tipo de turismo têm já dado mostras de um envolvimento positivo e um forte interesse no tema. Contudo, é consensual a visão de que tem de haver um esforço conjunto por parte de todos os intervenientes na cadeia de valor do Turismo de Cruzeiros, de modo a retirar o máximo proveito do crescimento do Turismo de Cruzeiros de Leixões, associado ao investimento em curso, e a ultrapassar alguns dos obstáculos que ainda se colocam.

Efetivamente, tal como refere Serrano (2011, p. 11), “o grande desafio do Turismo de Cruzeiros reside na mistura entre o ‘espaço portuário’, que terá de obedecer a critérios de operacionalidade, e o ‘sistema urbano’ adjacente, que terá de facultar uma experiência positiva aos excursionistas que desembarcarão em Leixões para visitar a região”.

Em síntese, ainda que o Terminal de Cruzeiros Turísticos constitua um ativo muito relevante para o desenvolvimento turístico regional e que tem vindo, paulatinamente, a dar um contributo positivo para o turismo da região do Norte, importa, contudo, desenvolver um conjunto de projetos e iniciativas tendentes à afirmação e à valorização deste projeto que deverão passar, nomeadamente por algumas ações: (i) de natureza infraestrutural (de qualificação e valorização do sistema turístico regional), (ii) de âmbito imaterial (promoção e animação), (iii) de melhoria das práticas organizacionais e de cooperação entre atores e (iv), por fim, ao nível do aumento do conhecimento e da investigação neste domínio. Foi sobre este último domínio que se procurou dar um contributo.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Amaral, R. C. N. (2006). *Cruzeiros marítimos* (2ª ed.). Barueri: Manole.
- Andriotis, K., & Agiomirgianakis, G. (2010). Cruise visitors' experience in a Mediterranean port of call. *International Journal of Tourism Research*, 12, 390-404.
- APDL (2012). *Estatísticas de passageiros*. Disponível em https://www.apdl.pt/dinamicas/estatistica/estatisticas_passageiros.php, [consultado em 12/07/2013].
- APDL (2013). *Novo Terminal de Cruzeiros de Leixões*. Disponível em <https://www.apdl.pt/dinamicas/cruzeiros/cruzeiros.php> [consultado em 12/07/2013].
- Braun, B. M., Xander, J. A., & White, K. R. (2002). The impact of the cruise industry on a region's economy: A case study of Port Canaveral Florida. *Tourism Economics*, 8(3), 281–288.
- BREA (2012a). Economic contribution of cruise tourism to the destination economies: A Survey-based Analysis of the Impacts of Passenger, Crew and Cruise Line Spending. Disponível em: Vol I - <http://www.f-cca.com/downloads/2012-Cruise-Analysis-vol-1.pdf>. [consultado em 05/11/2013].
- BREA (2012b). Economic contribution of cruise tourism to the destination economies: A Survey-based Analysis of the Impacts of Passenger, Crew and Cruise Line Spending. Disponível

- em: Vol I - <http://www.f-cca.com/downloads/2012-Cruise-Analysis-vol-2.pdf> [consultado em 05/11/2013].
- Brida, J. G., & Zapata Aguirre, S. (2009). Cruise tourism: Economic, socio-cultural and environmental impacts. *International Journal of Leisure and Tourism Marketing*, 1(3), 205–226.
- Brida, J. G., Pulinam M., Riaño, E., & Zapata Aguirre, S. (2013). Cruise Passengers in a Homeport: A Market Analysis. *Tourism Geographies* 15(1), 68-87.
- CCDR-N (2008), Plano de Acção para o Desenvolvimento do Turismo na Região do Norte - Agenda Regional de Turismo, CCDR-N, Porto.
- CCDR-N (2009a). *Plano de Acção Mar 2007-2013 – Agenda Regional do Mar*, CCDR-N, Porto.
- CCDR-N (2009b). “Acção Específica de Valorização da Economia do Mar, Convite Público para Apresentação de Candidaturas - Mar/TC/PCT/1/2009”. Disponível em <http://www.novonorte.qren.pt/pt/investimento-publico/concursos-encerrados-2009/?&menu=i> [consultado em 04/10/2013].
- CCDR-N (2011). *Avaliação do nível de satisfação dos turistas na Região Norte de Portugal*. Disponível em http://www.ccdr-n.pt/fotos/editor2/norte2015/avaltur_apresentacaosintese.pdf [consultado em 05/07/2013].
- CE (2009). Tourist facilities in ports. *The economic factor*. Bruxelas: CE, *Directorate-General for Maritime Affairs and Fisheries*.
- CE (2013). *Comissão Europeia revela estratégia marítima para o Atlântico*. Comunicado de Imprensa. 13.05.2013. Bruxelas: CE
- CLIA. (2013). 8th Economic Impact Report. Report presented in the *7th Annual CLIA Europe Conference - The European Cruise Industry: Making a Difference, Contributing to Growth, Committed to Sustainability* - on 25 June 2013 in Brussels.
- Dickinson, B., & Vladimir, A. (2008). *Selling the Sea: An inside look at the cruise industry* (2º ed.). New Jersey: Wiley.
- Estratégia Nacional para o Mar (ENM), resolução do Conselho de Ministros n.º 163/2006; (publicada no Diário da República, Série I, N.º237 de 12 de Dezembro de 2006. Disponível em: <http://www.dgpm.gov.pt/Documents/ENM.pdf> [consultado em 02/07/2013].
- Dowling, R. K. (2006). *Cruise Ship Tourism*. Oxford: CABI.
- ECC (2012a). *European Cruise Council 2012/2013 Report*. Consultado a 1 de Julho de 2013, Disponível em: http://www.ashcroftandassociates.com/downloads/ecc_report_12_13_LR.pdf. [consultado em 05/07/2013].
- ECC (2012b). *Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe*. 2012 Edition. Disponível em http://www.ashcroftandassociates.com/downloads/EIR_2012_Report.pdf, [consultado em 05/07/2013].

- G.P. Wild, & Business Research and Economic Advisors [BREA]. (2012). *Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe*. West Sussex: G.P. Wild.
- Gamito, M. T. (2009). Desenvolvimento da Economia do Mar: Turismo Marítimo. *Nação e Defesa*, 122 - 4ª Série, 43-60.
- Johnson, G., Scholes, K., & Whittington, R. (2008). *Exploring Corporate Strategy: Text and Cases* (8th ed.). Essex: Financial Times Prentice-Hall Pearson Education.
- Observatório de Turismo de Lisboa/APL. (2011). Inquérito a passageiros internacionais de cruzeiros, Porto de Lisboa, 2010. Acedido a 20 de Maio de 2011, em <http://www.visitlisbon.com> [consultado em 26/06/2013].
- OMT. (2012). *Cruise Tourism – Current Situation and Trends*. Madrid: OMT.
- Pereira Pinto, F. (2011). Um subsector da Economia do Mar como caso de estudo: Leixões e a Área Metropolitana do Porto na Rota do Turismo de Cruzeiros Marítimos. Comunicação apresentada em II *Encontro Citcem - O Mar | Patrimónios, Usos e Representações* 20-22 Outubro 2011, Faculdade de Letras da Universidade do Porto.
- Pitta Cunha, T. (2011). *Portugal e o mar*. Lisboa. Fundação Francisco Manuel dos Santos e Relógios de Água.
- Pratt, S., & Blake, A. (2009) The economic impact of Hawaii's cruise industry. *Tourism Analysis*, 14(3), 337–351.
- PwC (2010). *LEME- Barómetro Pwc da Economia do Mar*. Lisboa: PwC.
- RETE (2009). Cruceros: punto de encuentro entre puerto y ciudad. *Portus*, Dossier n. 17.
- Rocha, M. (2011). *O mercado da indústria de cruzeiros: O caso do Porto de Leixões*. Dissertação de Mestrado. Universidade de Aveiro, Aveiro.
- Sá Lemos, M., & Fernandes, H. (2011). Novo Terminal de Cruzeiros de Leixões. Comunicação apresentada em *O Novo Terminal de Cruzeiros que perspectivas para o Turismo*. 29 de Março 2011. Leixões: APDL.
- SaeR & ACL (2009). Relatório Final “O HyperCluster da Economia do Mar”. Lisboa: SaeR e ACL.
- Seidl, A., Guillano, F., & Pratt, L. (2006). Cruise tourism and community economic development in Central America and the Caribbean: The case of Costa Rica. *Pasos: Revista de Turismo y Patrimonio Cultural*, 4(2), 213-224.
- Serrano, E. S. (2011). O Mar como ponto de partida do Projecto do Novo Terminal de Cruzeiros De Leixões. Comunicação apresentada em II *Encontro Citcem - O Mar | Patrimónios, Usos e Representações* 20-22 Outubro 2011 Faculdade de Letras da Universidade do Porto.
- Ward, D. (2010). *Complete guide to cruising & cruise ships 2010*. Londres: Berlitz.
- Wild, P. (2011). The impact of the Cruise Industry in the Region. Comunicação apresentada em *O Novo Terminal de Cruzeiros que perspectivas para o Turismo*. 29 de Março 2011. Leixões: APDL.