

Politécnico do Porto
Escola Superior de Hotelaria e Turismo

Cátia Filipa Guedes da Silva
**Turismo de Cruzeiros Fluviais como motor de Desenvolvimento -
Estudo de caso Peso da Régua**

Dissertação de Mestrado
Mestrado em Direção Hoteleira
Orientação: Prof.(^a) Doutor(a) Luís Manuel Mendes Correia

Vila do Conde, Setembro de 2019
Politécnico do Porto
Escola Superior de Hotelaria e Turismo

Cátia Filipa Guedes da Silva
**Turismo de Cruzeiros Fluviais como motor de Desenvolvimento -
Estudo de caso Peso da Régua**

Dissertação de Mestrado
Mestrado em Mestrado em Direção Hoteleira

Orientação: Prof.(ª) Doutor(a) Luís Manuel Mendes Correia

Vila do Conde, Setembro de 2019

Cátia Filipa Guedes da Silva

**Turismo de Cruzeiros Fluviais como motor de Desenvolvimento -
Estudo de caso Peso da Régua**

Dissertação de Mestrado

Mestrado em Mestrado em Direção Hoteleira

Membros do Júri

Presidente

Prof.(ª) Doutor(a) Eduardo Rui Viana Barbas de Albuquerque
Escola Superior de Hotelaria e Turismo – Instituto Politécnico do Porto

Prof.(ª) Doutor(a) Luís Manuel Mendes Correia
Escola Superior de Hotelaria e Turismo – Instituto Politécnico do Porto

Prof.(ª) Doutor(a) Carla Isabel Barreto Salgueiro de Melo
Escola Superior de Hotelaria e Turismo – Instituto Politécnico do Porto

Vila do Conde, [mês] de [ano]

ERRATA

[Título: subtítulo, Nome do Autor, ano]

Página	Linha	Onde se lê	Leia-se
[n.º da	[n.º da	[palavra	[palavra
página]	página]	errada]	corrigida]

AGRADECIMENTOS

Em cada pessoa existe um número incalculável de sonhos, “cada sonho que deixamos para trás, é um pedaço do nosso futuro que deixa de existir”. Steve Jobs

Assim de forma perseguir os meus sonhos, com a consciência de que o mais importante é nunca desistir, apresento este texto com o intuito de mostrar a todos os futuros leitores desta dissertação, todos aqueles que compartilharam comigo esta batalha contínua, que por mais momentos de incerteza, tristeza e algum desânimo, sempre me deram força, motivação e todas os instrumentos para acreditar em mim. Este trabalho não resulta apenas da minha dedicação, resulta de um esforço conjunto sem o qual não conseguiria ter a sensação de “missão cumprida”. Assim, agradeço, antes de mais, a todos os que me acompanharam nesta longa etapa, sem eles nunca conseguiria chegar ao meu objetivo final.

Por tudo isso, agradeço em primeiro lugar às duas pessoas que sempre me acompanharam ao longo de todo o meu percurso académico, ao meu pai e à minha madrastra. Sem eles nada disto teria sido efetivamente possível, agradeço o constante incentivo, a partilha das forças nesta luta que não era só minha, mas também deles. A eles o meu maior e sentido obrigado, pelo facto de nunca terem deixado de acreditar por mais que o tempo fosse passando, agradeço a motivação constante para alcançar o objetivo final, e por toda a força, todo o ânimo e toda ajuda a encontrar o caminho a seguir e alcançar o tal sonho.

Agradeço à minha mãe por ser ouvinte e conselheira nos momentos de maior pressão e desânimo, pelas frases de motivação, por me dar força para nunca desistir nesta nossa luta. Agradeço por me teres mostrado que todo o esforço valeria a pena, e acima de tudo por me dares coragem para ser melhor e a dar o meu melhor, levando me ao objetivo final.

Agradeço à minha irmã Alexandra por termos enfrentado este processo juntas e cada uma ser o suporte da outra para ultrapassar as dificuldades. Apesar de termos terminado em alturas distintas, esta nunca deixou de ouvir os meus desabafos no decorrer da elaboração da dissertação e por sempre me aconselhar e motivar a terminar este desafio.

Agradeço por todos estes anos que honramos o verdadeiro significado de irmãs gémeas, sem dúvida foste a pessoa que mais me compreendeu na dura caminhada até aqui e sempre seguimos de mãos dadas para que cada uma conseguisse os seus objetivos. Agradeço o teu esforço e dedicação para finalmente terminar este percurso juntas e termos as duas a sensação de missão cumprida.

Agradeço à minha irmã Aurora, que apesar de não compreender muito bem esta etapa, sempre teve um sorriso e um ato de carinho para me aliviar da pressão e me dar animo para seguir em frente.

Agradeço também aos meus avós por todas as frases motivacionais ao longo do meu percurso académico que me fizeram chegar a este momento. Em especial ao meu avô, que apesar de não se encontrar fisicamente para testemunhar a conclusão deste seu grande sonho, sempre me apoiou desde de pequena para ser aquilo que sempre sonhei, dando o maior exemplo que poderia ter tido na vida. Mostrando que o importante é não desistir, e que com a sua força e o seu carácter guerreiro mostrou-me em vida que tudo é possível só basta acreditar e lutar. És e sempre foste a minha maior força, a ti um muito obrigada, devote tudo!

Agradeço à Joana por todo o apoio, que apesar de me acompanhar a meio desta luta, sempre me motivou e deu-me coragem para seguir nesta caminhada, mostrando-me aquilo que eu sou capaz. Foste sem dúvida, das pessoas que mais me auxiliou nesta reta final e me reconfortou em todos os momentos de dificuldade e insegurança. O meu muito obrigado, por toda a compreensão e pela inspiração para lutar pelos meus sonhos.

Aos amigos de sempre e aos novos, companheiros de mestrado, ouvintes de dúvidas e incertezas, presenças assíduas nesta luta. Ficam as memórias, as conversas intermináveis e a ligação maravilhosa que nos une.

Agradeço a todos os meus colegas de trabalho, por compreenderem a dificuldade de trabalhar em hotelaria e dividir o tempo para a elaboração desta dissertação, agradeço as palavras de incentivo e força.

Quero agradecer em especial ao meu orientador Luís Correia, por todo o trabalho desenvolvido, pela disponibilidade, pela ajuda, pelo incentivo e pela exigência. Pela paciência no decorrer deste processo, por ajudar a ultrapassar os medos e as inseguranças e com isso dando-nos forças para continuar. Por nunca ter desistido desta investigação, transmitindo-me sempre o seu conhecimento e por acima de tudo, nos momentos mais fulcrais ter uma palavra de incentivo e força.

Por último, um muito obrigado ao especialista, aos agentes locais e entidades locais, que colaboraram nesta investigação.

Obrigada a todos!

RESUMO ANALÍTICO

No presente trabalho, pretendeu-se determinar o contributo do turismo de cruzeiros fluviais no desenvolvimento e valorização da região do Alto Douro vinhateiro, mais concretamente na Região do Peso da Régua no que concerne ao desenvolvimento socioeconómico tendo em conta os produtos turísticos comercializados, a oferta turística adjacentes e os constantes planos de desenvolvimento pensados e realizados na região. Pretende-se compreender a importância deste turismo no desenvolvimento territorial, avaliando as potencialidades turísticas na região do Peso da Régua.

A questão de investigação orientou o estudo para uma metodologia qualitativa, apoiada no método de estudo de casos de carácter descritivo. Na questão de investigação foi identificado o estudos de caso único - O Concelho do Peso da Régua e as suas respetivas unidades de análise identificadas.

As conclusões mostram que o turismo fluvial de cruzeiros se apresenta como uma atividade em gradual expansão em Portugal, surgindo como um produto dinamizador de cursos de água e de territórios adjacentes. Este tipo de turismo no rio Douro, tem vindo a conquistar ao longo dos anos visibilidade e reconhecimento nacional e internacional que, nas últimas décadas, levaram a enormes alterações e melhorias dos cursos de água. O turismo de cruzeiros fluviais, apresenta-se como uma forte alternativa de desenvolvimento da região, fazendo do Peso da Régua não só um meio de passagem, mas uma região que permite ao turista realizar novas experiências, proporcionando a descoberta e contacto com as mais diversas experiências culturais, patrimoniais, naturais, artísticas e enogastronómicas que a região tem para oferecer.

Palavras-chave: Cruzeiros Fluviais; Turismo Fluvial; Douro (região/rio); Desenvolvimento; Peso da Régua.

ABSTRACT

In the present work, it was intended to determine the tourism contribution of the river cruises in the development and appreciation of the region of the Alto Douro Vineyard, more specifically in the region of Peso da Régua in relation to the socio-economic development. Taking into account the tourist products marketed, the adjacent tourist offer and the constant development plans planned and carried out in the region. We intend to understand the importance of this tourism in territorial development, evaluating the tourist potential in the Peso da Régua region.

The question of investigation guided the study for a qualitative methodology, supported by the method of case study of descriptive character. The question of investigation identified the single case studies-the municipality of Peso da Régua and its respective units of analysis identified.

The conclusions show that river cruise tourism is presented as a gradual expansion activity in Portugal, emerging as a product that streamlines water courses and adjacent territories. This type of tourism in the Douro River, has been conquering over the years national and international visibility and recognition that, in recent decades, have led to enormous changes and improvements in water courses.

River cruise tourism, presents itself as a strong alternative of development of the region, making the Peso da Régua not only a means of passage, but a region that allows tourists to perform new experiences, providing the discovery and contact with The most diverse cultural, patrimonial, natural, artistic and enogastronomical experiences that the region has to offer.

Keywords: River cruises; River tourism; Douro (region / river); Development; Peso da Régua.

SUMÁRIO

Palavras-chave:.....	8
LISTA DE FIGURAS.....	12
LISTA DE TABELAS.....	13
LISTA DE SIGLAS.....	14
0-INTRODUÇÃO.....	16
Introdução.....	16
Contextualização e Justificação do tema.....	16
Resumo Metodológico.....	18
Estrutura da dissertação.....	19
CAPÍTULO UM- REVISÃO DA LITERATURA.....	21
1.1- Introdução.....	21
1.2-Turismo e o sistema turístico.....	21
1.3- Destino Turístico.....	29
1.4- Turismo fluvial de cruzeiros.....	34
1.4.1- Evolução do Turismo fluvial de cruzeiros em Portugal.....	38
1.4.2-Operadores de cruzeiros fluviais em Portugal.....	40
1.5- Medidas e planos de desenvolvimento do turismo fluvial de cruzeiros no Peso da Régua.....	41
1.6- Conclusão.....	48
CAPÍTULO DOIS - METODOLOGIA.....	50
2.1- Introdução.....	50
2.2- Etapas do processo metodológico.....	51
2.2.1- Identificar o Problema de investigação.....	52
2.2.2- Exploração: revisão da literatura.....	54
2.2.3- Modelo de análise: proposições e variáveis.....	54
2.2.4- Observação: métodos e técnicas de investigação.....	57
2.2.5- Análise da informação e conclusões.....	66
2. 2.6- Avaliação metodológica.....	68
2.2.7- Conclusão.....	70
CAPÍTULO TRÊS – APRESENTAÇÃO DOS RESULTADOS.....	71

3.1-Introdução.....	71
3.2- Caraterização do Peso da Régua	72
3.3- Contributo dos cruzeiros fluviais para o desenvolvimento do turismo fluvial no Peso da Régua. 76	
3.3.1- Os cruzeiros fluviais como complemento da oferta turística do turismo náutico no Peso da Régua.....	85
3.3.2 Medidas que contribuem para o desenvolvimento do turismo de cruzeiros fluviais no Peso da Régua.....	90
3.3.3- O perfil do visitante do turismo de cruzeiros fluviais do Peso da Régua	98
3.3.4 Conclusão	104
CAPÍTULO QUATRO – CONCLUSÃO, LIMITAÇÕES E RECOMENDAÇÕES	108
4.1- Introdução.....	108
4.2- Principais conclusões e contributos do estudo.....	108
4.3- Limitações do estudo	114
4.4 Recomendações do estudo	114
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	116
APÊNDICE.....	121
Apêndice A - Questionário A	121
Apêndice B -Questionário B	123
Apêndice C- Oferta dos vários operadores de cruzeiros fluviais	126

LISTA DE FIGURAS

Figura 1- Sistema turístico de Gunn (1979, 1988), Gunn e Var (2002)	24
Figura 2 - O Sistema Base do Turismo	25
Figura 3- Sistema Turístico, ponto de Vista da Oferta.	26
Figura 4 - Elementos básicos do destino turístico	31
Figura 5- Recursos turísticos do Douro	43
Figura 6- Etapas do processo metodológico do estudo.	52
Figura 7-Modelo conceptual.	57
Figura 8 - 4ª etapa – observação: métodos e técnicas de investigação.	58
Figura 9- Processo da análise qualitativa dos dados	67
Figura 10- Mapa da Região Demarcada do Douro	72
Figura 11- Localização do Peso da Régua após organização administrativa de 2013.....	73
Figura 12- Eclusas na extensão da via navegável do Douro	80
Figura 13- Objetivos de desenvolvimento sustentável	84
Figura 14- Frequência das Nacionalidades	100
Figura 15- Representantes da Áustria, Bélgica, França, Luxemburgo, Países Baixos e Polónia na Via Navegável do Douro.	103
Figura 16- Modelo conceptual do estudo de caso	107

LISTA DE TABELAS

Tabela 1-Eixos prioritários intervenção e as medidas.....	44
Tabela 2 Objetivos gerais e específicos do estudo.....	53
Tabela 3- Proposições de investigação e fontes.	55
Tabela 4- Enquadramento dos objetivos gerais e específicos, proposições de investigação e variáveis.....	56
Tabela 5-Identificação da amostra que participou no estudo de caso.	61
Tabela 6- Identificação dos entrevistados no estudo de caso.	64
Tabela 7- Tabela síntese informativa	66
Tabela 8- Evolução do nº de passageiros da Via Navegável do Douro (2014-2018).	78
Tabela 9- Movimento do Cais por passageiros em 2016	81
Tabela 10- Operadores Fluviais.	86
Tabela 11- Evolução dos operadores fluviais.	87
Tabela 12- Agentes de Animação Turística - Registadas na RAAT no concelho de Peso da Régua	89
Tabela 13- Turistas por Nacionalidade 2015-2016.....	101
Tabela 14- Oferta dos vários operadores de cruzeiros fluviais, itinerário Porto/Régua/Porto	126
Tabela 15- Oferta dos vários operadores de cruzeiros fluviais, itinerário Régua/Pinhão/Régua	127
Tabela 16- Oferta dos vários operadores de cruzeiros fluviais, itinerário Régua/Pocinho/Régua	127
Tabela 17- Oferta dos vários operadores de cruzeiros fluviais, itinerário Régua/Barca D´Alva/Régua.....	128
Tabela 18-Oferta dos vários operadores de cruzeiros fluviais, cruzeiros específicos da Régua	129
Tabela 19- Oferta dos vários operadores de cruzeiros fluviais, cruzeiros em barco hotel 2018	130
Tabela 20- Oferta dos vários operadores de cruzeiros fluviais, Aluguer de lates.....	130

LISTA DE SIGLAS

- ACIR -Associação Comercial Industrial dos concelhos de Peso da Régua, Santa Marta de Penaguião e Mesão Frio
- APDL- Administração dos Portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo e Via Navegável do Douro
- CEF-Transport- Connecting Europe Facility for Transport
- CEO- Chief Operating Officer
- CP- Comboios de Portugal
- DIW- Douro Inland Waterway
- DN- Diário de Notícias
- DMO- Destinatio Managment Organization
- INE- Instituto Nacional de Estatística
- INE- Inland Navigation Europe
- IVDP- Instituto dos Vinhos do Douro e Porto
- ODS- Objetivos dos Desenvolvimento Sustentável
- OG- Objetivo Geral OG
- OE- Objetivo Específico
- OMT- Organização Mundial de Turismo
- PDTVD- Plano de desenvolvimento turístico do Vale do Douro
- PENT- Plano Estratégico Nacional para o Turismo
- PEOT- Planos Especiais de Ordenamento do Território
- PI- Proposições de investigação
- PIOT-ADV- Plano Intermunicipal de Ordenamento do Território do Alto Douro Vinhateiro
- PME- Pequenas e Médias Empresas
- PO- Programas Operacionais
- POAAP- Planos de Ordenamento das Albufeiras de águas públicas
- PROT – Norte - Plano Regional de Ordenamento do Território
- PORTDATA- Base de Dados de Portugal Contemporâneo
- QI- Questão de Investigação

- RIS – River Information Services
- RNAAT- Registo Nacional dos Agentes de Animação Turística
- RTE-T - Rede transeuropeia de transportes
- SECO-Secretaria de Economia de Estado da Suíça
- SWOT- Forças (Strengths), Fraquezas (Weaknesses), Oportunidades (Opportunities) e Ameaças (Threats)
- TCF-Turismo de Cruzeiros Fluviais
- UE- União Europeia
- UNESCO -Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura
- UNWTO- United Nations World Tourism Organization
- UTRAT – Unidade Técnica para a Reorganização Administrativa do Território
- VDN- Via Navegável do Douro

0- INTRODUÇÃO

Introdução

A nossa investigação insere-se no âmbito da unidade curricular de Dissertação de Mestrado em Direção Hoteleira, da Escola Superior de Hotelaria e Turismo, do Instituto Politécnico do Porto, para a obtenção do grau de Mestre. Na Introdução apresenta-se uma visão geral do nosso estudo, começando pela contextualização e justificação, seguindo-se a apresentação da questão de investigação, os objetivos e a metodologia adotada, para, no final, se apresentar a estrutura da dissertação, descrevendo, de forma resumida, cada capítulo.

Contextualização e Justificação do tema

Num mundo em constante mudança, em que num curto espaço de tempo tudo muda, provocando no ser humano implicações quer positivas quer negativas, na sua pior vertente, stress, depressão, ansiedade. O turismo surge como um instrumento, que poderá combater os malefícios causados pelas transformações do mundo. Estes fatores negativos vieram fomentar um desejo de ser livre, de viver a vida e aproveitar os bons momentos. Como tal, o turismo veio dar ânimo aos seres humanos e favorecer a vertente lúdica, as experiências memoráveis e satisfazer os desejos dos seus consumidores. Nos dias de hoje, existe uma crescente importância atribuída pelas pessoas em geral, e pelos turistas em particular, nas atividades realizadas ao ar livre, entre as quais, as relativas ao turismo fluvial de cruzeiros, associada as atuais tendências de comportamento da procura turística, em torno de experiências turísticas mais 'saudáveis' e melhor alinhadas com as filosofias e estilos de vida saudável, que favorecem o contacto com a água e com a natureza.

O turismo é o setor que mais tem vindo a desenvolver-se ao longo dos últimos anos. Dentro deste grande sistema, podemos encontrar muitas outras indústrias que contribuem vivamente para a evolução do mesmo, que faz dele um grande motor para o desenvolvimento de qualquer país.

A modalidade do turismo fluvial, em Portugal, é considerada ainda muito recente e em vias de desenvolvimento. Contudo dados sobre a temática do turismo fluvial de cruzeiros são efetivamente positivos, sendo que o crescimento da procura deste produto tem vindo a aumentar ao longo dos últimos 20 anos. Esse crescimento verifica-se após alguns investimentos na melhoria dos meios fluviais, diversos produtos turísticos foram desenvolvidos, para oferecer ao turista novas experiências, bem como diversas atividades surgiram em torno dos rios dinamizando a economia local e os vários agentes.

Desta forma, a dissertação que aqui apresentamos tem como objetivo central o aprofundamento do conhecimento acerca do produto de Turismo de Cruzeiros Fluviais, numa região que tem vindo a demonstrar um aumento significativo na sua dinâmica, em grande parte resultante das alterações efetuadas na sua via navegável. O turismo fluvial na região do Douro, mais concretamente no Peso da Régua, tem vindo a beneficiar de investimentos significativos para o desenvolvimento desta região, utilizando o que melhor a natureza pode dar - a água. Mostrando o quanto o país necessita do desenvolvimento deste tipo de turismo, em regiões que possuem uma riqueza hídrica, capaz de desenvolver e dinamizar a economia local. Os números não mentem; este turismo é fulcral na captação de turistas e no consequente desenvolvimento local que irá afetar o nível de vida das populações.

Assim, nesta investigação iremos focar-nos sobretudo no Turismo de Cruzeiros Fluviais em Portugal e analisar em pormenor a região de estudo, o Peso da Régua. O presente estudo inicia-se com a seguinte questão de investigação: **como é que os cruzeiros fluviais podem contribuir para o desenvolvimento do turismo fluvial no Peso da Régua**. De seguida, de forma a orientar e guiar a investigação, foi estabelecido um objetivo geral e, posteriormente os específicos (Tabela 2) que correspondem a proposições (Tabela 3):

1. Demonstrar como os cruzeiros fluviais podem ser um complemento da oferta turística do Peso da Régua.
2. Identificar medidas que contribuem para o desenvolvimento do turismo de cruzeiros fluviais no Peso da Régua.
3. Conhecer o perfil do visitante que é atraído pelo turismo de cruzeiros fluviais do Peso da Régua.

No âmbito do primeiro objetivo pretende-se demonstrar de que formar os cruzeiros fluviais podem ser um complemento da oferta turística do Peso da Régua, verificando em que medida contribuem para dinamizar e desenvolver a economia local.

No segundo objetivo pretende-se identificar as medidas que contribuem para o desenvolvimento do turismo de cruzeiros fluviais no Peso da Régua, bem como todos os planos estratégicos e de desenvolvimento a nacional, regional e local. Verificar se os mesmos corrigiram as falhas identificadas e contribuíram para o desenvolvimento.

No terceiro objetivo pretende-se conhecer o perfil do visitante que é atraído pelo turismo de cruzeiros fluviais do Peso da Régua, identificando as principais características.

De modo a alcançar os objetivos apresentados desta investigação efetuou-se a pesquisa e recolha de dados, que depois de tratados e analisados, levaram as principais conclusões.

Resumo Metodológico

Após a definição dos objetivos, identificaram-se as proposições, as variáveis e a população do estudo. A questão de investigação orientou o estudo para uma metodologia qualitativa, apoiada no método de estudo de casos de carácter descritivo. A metodologia seguida teve seis etapas num processo de interação circular, dinâmico e não estanque.

Na questão de investigação foi identificado o estudos de caso único - O Concelho do Peso da Régua e as suas respetivas unidades de análise identificadas.

Na etapa da observação, foram utilizadas várias fontes de evidências, entre as quais se destacam as entrevistas semiestruturadas, a um especialista, três entidades locais e quatro agentes locais.

Para além disto, analisaram-se vários websites relativos as várias organizações e instituições públicas (Instituto Nacional de Estatística (INE), Administração dos Portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo (APDL), Via Navegável do Douro), alguns deles relativos às unidades de análise, neste caso as instituições e agentes locais (Câmara Municipal do Peso da Régua, ACIR, IVDP, Posto turismo/loja interativa, Museu do Douro e Unidade Hoteleira Hotel Régua Douro), com vista à obtenção de informação relativa ao turismo de cruzeiros

fluviais, que fossem ao encontro, das questões, proposições, dos critérios de interpretação, objetivos e pergunta de partida.

A análise das evidências recolhidas foi realizada, principalmente através da análise de conteúdo, através do *software* NVivo 12 Pro, tendo sempre como base os objetivos, as proposições e as variáveis. No capítulo II, descrevemos de forma mais detalhada a metodologia adotada. Ao nível da gestão das referências bibliográficas utilizamos o *software* Zotero (“Zotero | Home,” n.d.) com o estilo de citação das normas APA 6ª edição.

Estrutura da dissertação

Este estudo está organizado pela Introdução, Capítulos I, II, III e Conclusão. Na introdução contextualiza-se e justifica-se o estudo, descreve-se de forma resumida a metodologia adotada e a estrutura do trabalho. Começa-se por contextualizar e justificar a escolha do tema de investigação, depois apresenta-se os principais passos da metodologia adotada, e, por fim, expõem-se um breve resumo da estrutura do trabalho com a explicação do que se pode encontrar em cada capítulo.

No capítulo I faz-se a revisão da literatura. Começa-se por enquadrar o estudo no sistema turístico, apresentando o conceito de turismo e de sistema turístico, demonstrando a sua complexidade e multidisciplinaridade, com inúmeras e diversas definições existentes na literatura, bem como do ponto de vista sistémico, compreendido enquanto sistema, onde interagem os elementos da procura e da oferta. A seguir procura-se enquadrar e definir o turismo fluvial de cruzeiros e contextualizar as mudanças ocorridas nesta vertente turística; caracterizar a evolução do turismo fluvial de cruzeiros no caso de Portugal, que apesar de ser uma modalidade recente e em vias de desenvolvimento, os dados são efetivamente positivos, demonstrando que este produto tem vindo a aumentar ao longo dos últimos 20 anos. (PDTVD, 2007)

Posteriormente apresentam-se os principais operadores de cruzeiros fluviais em Portugal, que ostentam singularidades diferentes entre si. Com o intuito de aprofundar a informação, apresentam-se dados fornecidos pela Administração dos Portos do Douro,

Leixões e Viana do Castelo (APDL), relativamente aos operadores fluviais, bem como os itinerários pré-definidos oferecidos pelos mesmos.

No capítulo II descreve-se e explica-se o processo metodológico adotado neste estudo. Começa-se por enquadrar o estudo, apresentando as várias etapas do processo metodológico, identificando a questão de investigação e explicando o método usando na revisão crítica da literatura; apresenta-se o modelo de análise com a identificação das proposições e das variáveis; descrevem-se os métodos e as técnicas de investigação adotadas para recolha e análise dos dados. Esta parte termina com a avaliação crítica da metodologia seguida neste estudo. Este atua como elo de ligação entre a revisão de literatura (Cap. I) e a apresentação dos resultados (Cap. III).

No capítulo III procede-se à apresentação e interpretação dos resultados do estudo de caso, começando por caracterizar e localizar a região do Peso da Régua, e apresentar os contributos dos cruzeiros fluviais como complemento da oferta turística do Peso da Régua (secção 3. 3.1.), as medidas que contribuíram para o desenvolvimento do turismo de cruzeiros fluviais no Peso da Régua (secção 3. 3.2.), o perfil do visitante dos cruzeiros fluviais do Peso da Régua (secção 3. 3.3.).

Por fim, na conclusão apresentam-se as principais conclusões e os contributos do estudo, as limitações e apresentam-se um conjunto de recomendações para futuras investigações.

Desta forma, o turismo fluvial de cruzeiros, apresenta-se como uma atividade lúdica que veio dar nova vida as áreas fluviais, permitindo ao turista conhecer a história, a cultura e o património da região. A região do Douro, mais concretamente no Peso da Régua, tem vindo a beneficiar de investimentos para o desenvolvimento desta vertente, quer de âmbito nacional como regional, visto ser uma região dotada de uma riqueza hídrica, que ajuda a desenvolver e dinamizar a economia local.

CAPÍTULO UM- REVISÃO DA LITERATURA

1.1- Introdução

Neste capítulo, faz-se a revisão da literatura que pretende dar suporte teórico ao estudo. Começa-se por contextualizar o Turismo e o Sistema Turístico (secção 1.2.), bem como o conceito de Destino Turístico (secção 1.3.), apresentando os seus elementos. Posteriormente, faz-se o enquadramento conceptual do Turismo Fluvial e do Turismo Náutico (secção 1.4.), demonstrando a evolução do Turismo Fluvial de Cruzeiros (secção 1.4.1.) e apresentando os principais Operadores de Cruzeiros Fluviais (secção 1.4.2.), em Portugal e especificamente na Região do Douro.

Por fim, expõem-se as principais medidas e planos de desenvolvimento da Região do Douro, como o Plano Estratégico Nacional do Turismo, o Plano de Desenvolvimento Turístico do Vale do Douro e, o mais recente, projeto Douro Inland Waterway 2020.

Pretendemos assim, compreender a relação entre os vários objetos de estudo, visto que se articulam com a pergunta de partida e o objetivo geral da investigação. Podemos perceber que o conceito de turismo é entendido consoante a área de saber de cada autor, tendo elementos base similares nas várias definições. O sistema turístico apresenta-nos a vertente da procura e da oferta, essencial para compreendermos de que forma o turismo de cruzeiros fluviais pode contribuir para o desenvolvimento do turismo no Peso da Régua.

Este tipo de turismo está em crescimento, sendo apontado como um turismo emergente, as várias medidas apresentadas no contexto nacional mostram claramente o interesse neste tipo de turismo e nos benefícios que traz às regiões que o valorizam.

1.2-Turismo e o sistema turístico

O turismo decorre do tempo livre, de cada pessoa, da conseqüente valorização do lazer, do ócio e do recreio. Existindo uma ligação entre os conceitos de lazer, recreio e turismo, o turismo emerge, como uma das várias atividades de recreio, ou seja, uma forma de ocupar o tempo livre. Assim sendo, o turismo concretiza-se pelo ato de viajar e pela

consequente formação de um sistema que apoia todas as partes envolvidas, desde o planeamento da viagem até ao regresso à área de origem.

Com o desenvolvimento da atividade turística, a Organização Mundial de Turismo (OMT) 2010, reviu e procurou ajustar alguns conceitos relativamente a esta temática, destacando os seguintes:

i. O ato de viajar é uma atividade onde qualquer individuo se desloca de um lugar para outro por qualquer propósito ou duração;

II. A viagem é um conjunto de visitas a diferentes lugares, enquanto a visita turística refere-se a uma estada num ou vários lugares visitados;

III. A viagem turística leva um viajante a deslocar-se da sua residência habitual por um período de tempo inferior a um ano, qualquer que seja a sua intenção (negócios, lazer ou fins pessoais);

IV. Não se pode considerar viagens turísticas, o viajante que é contratado por uma entidade residente no país visitado e que recebe uma compensação monetária pelo trabalho desenvolvido, exceto se for uma compensação ocasional;

V. O visitante é um viajante que participa numa visita turística.

VI. O visitante que pernoita, pelo menos uma noite, no local visitado, é designado por turista.

VII. Um visitante que não pernoita no local visitado, vai e vem no mesmo dia, é designado por excursionista.

Portanto, a OMT procura fazer a diferenciação entre a viagem e a visita turística, o visitante é identificado como aquele que faz uma viagem turística, e separa os viajantes que recebem uma remuneração 'obrigatória' pelo trabalho desenvolvido no país ou lugar visitado, daqueles que recebem apenas de forma ocasional e passam a ser considerados visitantes.(Correia, 2017)

Após esclarecidos e definidos alguns conceitos ligados à atividade turística, passamos a interpretar o conceito de turismo. Este é marcado pela sua complexidade e multidisciplinaridade, com inúmeras e diversas definições existentes na literatura, torna-se claramente difícil chegar a um consenso relativamente a uma definição coerente e universal deste conceito no meio académico.

O turismo assume-se segundo a Organização Mundial de Turismo (2001, citado por Senra, 2014) como:

“atividades realizadas pelos visitantes durante as suas viagens e estadas em lugares distintos do seu ambiente habitual, por um período de tempo consecutivo inferior a 12 meses, com fins de lazer, negócios ou outros motivos não relacionados com o exercício de uma atividade remunerada no local visitado”.

A OMT (2008) , considera o turismo como o conjunto de atividades desenvolvidas por pessoas durante as viagens e estadas em locais situados fora do seu ambiente habitual por um período consecutivo que não ultrapasse um ano, por motivos de lazer, negócios e outros.

Nestas definições apresentadas podemos destacar que existe princípios comuns, sendo eles a existência de uma deslocação física para fora do local de residência; a estada temporária; motivos das viagens (lazer, negócios entre outros); não envolve remuneração; todas as atividades realizadas desde a viagem até ao final são incluídas neste conceito.

Jafar-Jafari (citado em Beni 2001), refere que o “turismo é o estudo do homem longe do seu local de residência, da indústria que satisfaz as suas necessidades, e dos impactos que ambos, ele e a indústria, geram sobre os ambientes físico, económico e sociocultural da área recetora”.

No entanto, Smith (1989, citado em Correia, 2017) apresenta uma definição de turismo, do ponto de vista económico, considera que é constituído por “um agregado de negócios que direta ou indiretamente fornecem bens e serviços que suportam as atividades de lazer e negócio realizadas pelas pessoas fora dos seus locais habituais de residência habitual”.

Segundo Gilbert (citado em Ferreira 2013), o turismo é um termo único que designa uma variedade de conceitos verificando-se impossível existir um consenso generalizado, encontra-se em constante evolução. As definições apresentadas, não contêm simultaneamente, todos os elementos que caracterizam o conceito, como é o caso da oferta, da procura, das atividades realizadas entre outros elementos. Contudo, são necessários alguns elementos que na literatura referem como essenciais e necessários à sua compreensão e caracterização como uma atividade de múltiplas dimensões.

Para uma melhor compreensão, o turismo pode ser analisado do ponto de vista sistémico o turismo, compreendido enquanto sistema, é entendido, segundo Cunha & Abrantes (2013) como “um conjunto de elementos inter-relacionados, coordenados de forma unificada e organizada, para alcançar determinados objetivos”.

Correia (2017) afirma que Gunn (1979, 1988) e (Gunn & Var, 2002), foram pioneiros na aplicação de um sistema turístico como base do desenvolvimento da atividade turística. Gunn apresenta dois conjuntos que se interligam entre si, sendo eles a procura e a oferta (ver figura 1). No lado da procura, os turistas, considerados como fluxos de visitantes devem ser motivados para viajar e reunidos em grupos com características similares sendo elas demográficas; geográficas; psicográficas e comportamentais.

Por seu turno, a oferta reúne todos os produtos e serviços que devem satisfazer as necessidades dos visitantes, sendo controlados pelas políticas e ações de três setores: empresas privadas; organizações sem fins lucrativos; e as entidades governamentais. Do ponto de vista do planeamento, a oferta é composta por cinco elementos (atrações; transportes; serviços turísticos; informação; e promoção) que interagem entre si e que a simples alteração de um deles implica uma mudança nos outros (Correia, 2017).

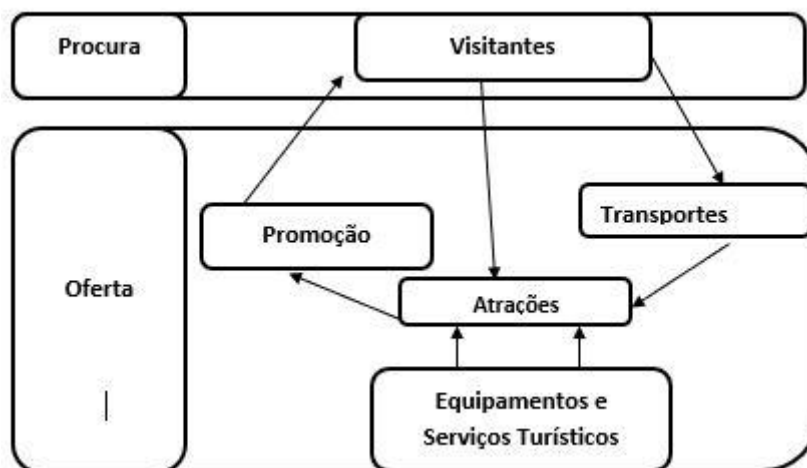


Figura 1- Sistema turístico de Gunn (1979, 1988), Gunn e Var (2002)

Fonte: (Correia, 2017)

A base deste sistema assenta na procura e oferta, sendo os visitantes movidos pela promoção, pelos transportes e atrações, servidos pelos equipamentos e serviços existentes

no local. Todos estes elementos estão interligados de forma a que a procura aumente e satisfaça as necessidades dos visitantes.

Para Leiper (1979) o sistema do turismo (ver figura 2) é composto por cinco elementos: áreas emissoras de turismo, turistas, regiões de trânsito, regiões de destino de turismo e a indústria turística. Estes cinco elementos interagem ainda em contextos mais alargados formados pelos ambientes físicos, culturais, sociais, económicos, políticos e tecnológicos.

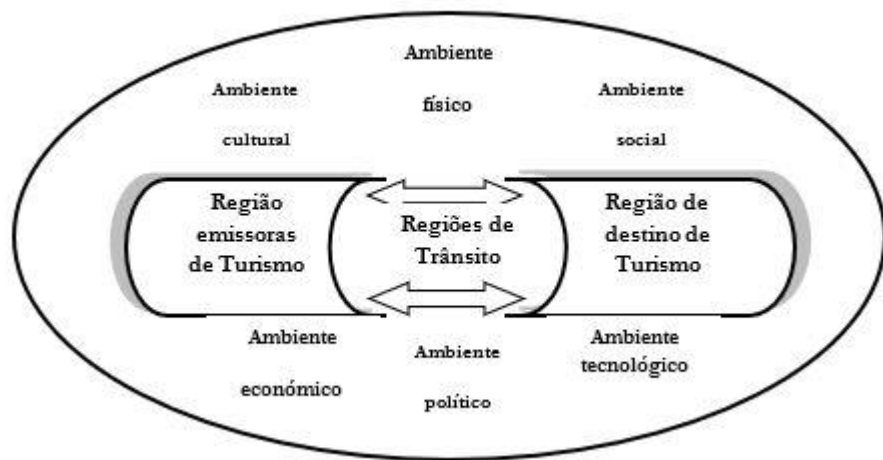


Figura 2 - O Sistema Base do Turismo

Fonte: Adaptado de LEIPER (2004)

Para este autor o sistema turístico compreende três áreas: as áreas emissoras; as áreas recetoras e as áreas de trânsito. Segundo Boniface & Cooper (2001, citado em Fazenda 2011) as áreas emissoras representam os países de origem onde a viagem começa e acaba. Nesta componente é necessário analisar as motivações que levam à viagem, a localização geográfica, as características socioeconómicas e demográficas que influenciam a viagem. É na região onde vivem que existem os operadores turísticos e agências de viagens, que estimulam e motivam a viagem, e onde o turista procura informação turística e efetua a reserva da viagem. As áreas recetoras são os destinos, locais pelos quais os turistas são atraídos, possuindo determinadas características. É aqui que se localiza a indústria turística com as atrações, o alojamento, as facilidades e os serviços de apoio.

As áreas de trânsito fazem a ligação ente a área emissora e a área recetora, que segundo Boniface & Cooper (2001, citado em Fazenda 2011) são um elemento crucial e fundamental do sistema, visto que a sua eficiência e características são determinantes para moldar o tamanho e direção dos destinos turísticos. Inclui os lugares intermédios e que podem ser visitados durante o trajeto.

Verifica-se que Leiper encara o turismo como um fenómeno interdisciplinar, onde todas as suas componentes estão relacionadas, interagindo entre si e com o ambiente externo. Esta abordagem compreende, o turismo como um todo, abrangendo uma visão baseada na oferta e na procura.

Fazenda (2011) apresenta o sistema turístico pelo lado da oferta (ver figura 3), composto pelas atrações (naturais, culturais, histórico-patrimoniais e económicos, educativos e institucionais), que estimulam a procura, sendo suportados por um conjunto de facilidades, infraestruturas básicas e específicas (ver figura 3).

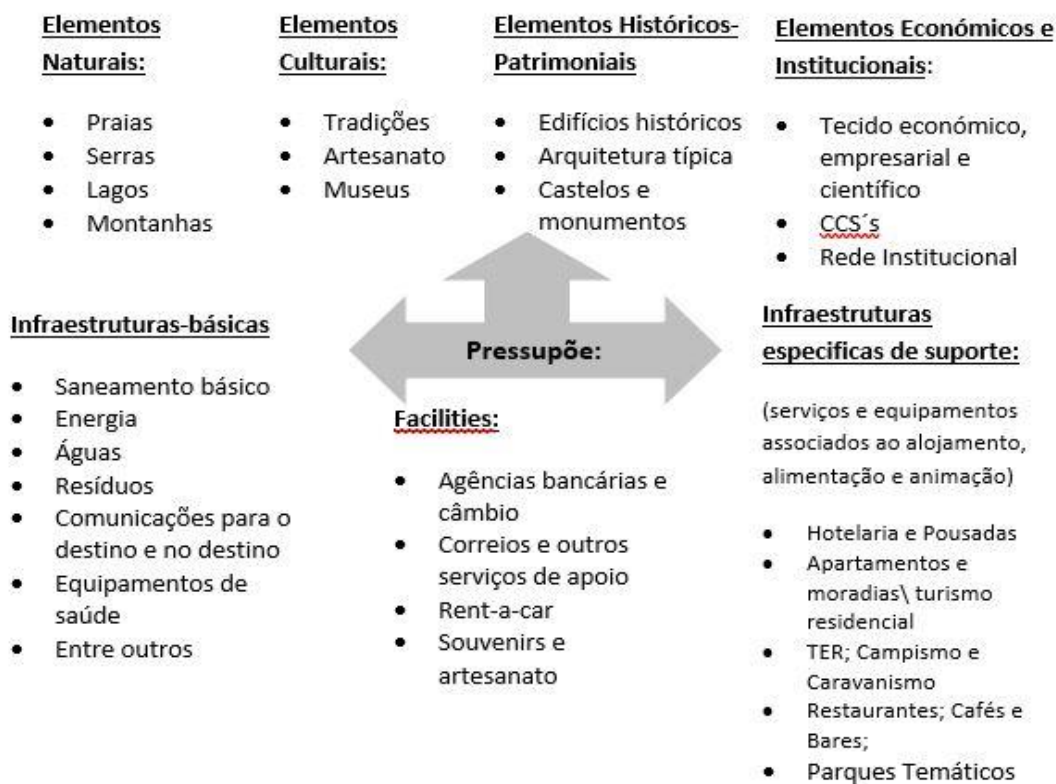


Figura 3- Sistema Turístico, ponto de Vista da Oferta.

Fonte: Fazenda 2011

Com suporte nos vários sistemas apresentados, verificamos que existem elementos, em todos eles, relevantes para o nosso estudo. Leiper (1979) apresenta um sistema em que os elementos que fazem parte do sistema turístico, agem num ambiente mais amplo, condicionado e influenciado pelos meios físico, cultural, social, económico, político e tecnológico. Já no sistema de Gunn (1988) colhemos a ideia da interligação entre a procura e a oferta. Para Fazenda (2011) o sistema turístico baseia-se na oferta, composto por atrações de vários tipos e facilidades e infraestruturas que satisfazem a procura.

Assim sendo, o sistema turístico baseia-se em dois componentes essenciais - a oferta e a procura – que importa analisar. Silva (2009, citado em Neves 2012) refere que o funcionamento eficaz do sistema turístico irá depender do desempenho de todos os seus elementos, que depende em grande medida da oferta, onde as parcerias são de crucial importância entre os elementos do sistema.

Após a análise dos sistemas turísticos apresentados, iremos agora focar a nossa análise teórica das duas perspetivas, a procura e a oferta para posteriormente conseguirmos analisar o nosso estudo de caso, visto que os cruzeiros fluviais são um elemento da oferta que colocado à disposição de uma vasta procura. Sendo a oferta um elemento essencial do sistema turístico, Beni (1998 citado em Neves 2012) define-a como sendo o conjunto de equipamentos, bens e serviços, como o alojamento, a alimentação, a recreação e o lazer, de carácter artístico, cultural, social ou de outros tipos. Sendo estes, capazes de atrair e fazer permanecer num determinado destino, durante um período de tempo, os visitantes. Mathieson, & Wal (1982), definem a oferta turística como um conjunto de recursos e características inerentes a um determinado destino turístico, estando incluídos os recursos primários, as facilidades turísticas, as estruturas económicas-sociais e políticas, a geografia e o ambiente, as infraestruturas e as acessibilidades.

Noutra perspetiva, Cunha (2001, citado em Neves 2012) considera que a oferta turística é resultado da definição de procura turística e dela faz parte o conjunto de todas as facilidades, bens e serviços adquiridos ou utilizados pelos visitantes, bem como todos aqueles que foram criados com o fim de satisfazer as suas necessidades e postos à sua disposição e ainda os elementos naturais e culturais.

Sendo assim, a oferta turística está profundamente ligada ao conceito de produto turístico. Segundo Jafar Jafari (1982, citado em Fazenda Fazenda, 2011) a oferta turística é como um “market basket” de produtos e serviços, que incluem alojamento, restauração, transportes, agências de viagens, recreação, entretenimento e outros serviços turísticos.

Kotler (1997, citado em Fazenda, 2011) define o produto turístico, como algo que pode ser oferecido num mercado para satisfazer desejos e necessidades, onde se incluem objetos físicos, serviços, personalidades, lugares, organizações etc. Deste modo, o produto turístico deve ser compreendido nas suas duas vertentes: i) produto turístico global (do ponto de vista do turista) é encarado como a experiência total acumulada desde a sua partida da residência até ao seu regresso; ii) produto turístico específico, é um componente do produto turístico total que representa a oferta do produto em termos de alojamento, transportes, atrações e outras facilidades para os turistas. (Fazenda, 2011)

Com base nos autores referidos, depreende-se que a oferta é constituída pelo conjunto de bens e serviços, atrações - naturais, culturais, histórico-patrimoniais, económicas, educativas e construídas, a geografia e o ambiente, as infraestruturas e as acessibilidades, que estão inter-relacionados, existindo uma relação de interdependência. A criação de um produto, que resulta da oferta do destino, tem como intuito, satisfazer as necessidades dos visitantes e permitir a obtenção de benefícios económicos para o destino

Relativamente à procura turística, é extremamente importante saber o porquê de os turistas viajarem, para onde vão, do que necessitam e o que fazem nesse local. Ao analisar os diferentes aspetos da viagem turística é possível identificar-se traços comuns, geralmente os turistas tem interesses similares viajam para os mesmos lugares, fazem as mesmas coisas tornando possível identificar os diferentes segmentos de mercado. (Moreira, 2013)

A procura turística pode ser entendida sobre diversas formas e perspetivas (Cooper et al.2001). Fazenda (2011) refere que pode ser analisada de acordo com os fatores que a determinam, agrupados em 5 grupos: económicos; relativos às unidades de procura (motivação, demografia, tempo de lazer, etc.); aleatórios (desastres naturais, guerras, terrorismo, etc.); relativos aos sistemas de comercialização (marketing, comunicação, etc.); e

relativos à produção (satisfação das necessidades, qualidade do produto, relação preço\qualidade, etc.). Todos estes fatores devem ser estudados para fornecer, de forma eficaz, um produto que satisfaça as necessidades da procura.

Concluindo, o sistema turístico é constituído pela procura e pela oferta. A procura é caracterizada pelos visitantes com motivações e necessidades variadas, que são atraídos ao destino devido às atrações existentes. São influenciados pelo marketing do destino, que tem como objetivo satisfazer as necessidades do consumidor. Por outro lado, a oferta é constituída por um conjunto de elementos (alojamento, transporte, restauração, atrações, facilidades, etc.) que compõem o produto turístico, que devem satisfazer as necessidades da procura, de forma sustentável e de qualidade. De seguida analisamos o conceito de destino turístico.

1.3- Destino Turístico

O conceito de destino turístico é definido por cada autor, tendo por base a sua área do saber, que o interpreta e o define de acordo com a sua perspetiva e visão. Deste modo é ambíguo e subjetivo, por ser interpretado segundo óticas distintas, com significados diferentes para os vários atores envolvidos.

A OMT (Organização Mundial do Turismo) adotou uma abordagem holística, incluindo aspetos das perspetivas geográficas, económicas, socioculturais, psicológicas e de gestão, atribuindo maior amplitude ao termo destino turístico, que o descreve da seguinte forma:

“Um destino turístico é um espaço físico no qual um visitante pernoita pelo menos uma noite. Inclui produtos turísticos tais como, serviços de suporte, atrações e recursos turísticos a um dia de viagem de regresso. Tem fronteiras físicas e administrativas que definem a sua gestão e tem, também, imagens e perceções que definem a sua competitividade no mercado. Os destinos turísticos incorporam vários *stakeholders* que geralmente incluem a comunidade local e podem, ainda, abrigar e formar uma rede maior de destinos.” Fonte: (OMT, 2010)

Nesta definição o destino turístico é caracterizado como um espaço físico que inclui atrações e recursos turísticos, produtos e serviços, possuindo fronteiras físicas e administrativas que definem a gestão.(Flores & Mendes, 2014)

Para Leiper (1990, citado por Anjos & Limberger 2013) o destino turístico é o terceiro elemento do sistema turístico, que são territórios com características inerentes que atraem turistas temporariamente. Indica, também, uma escala geográfica própria, associada ao conceito (escala regional), que foi preponderante no entendimento do conceito até a década de setenta.

Coltman (1989, citado em Fazenda 2011) refere o destino turístico como uma área (local/região) que possui diferentes recursos naturais ou atrações derivadas da ação do homem, que atrai os turistas. Por sua vez, Agarwal (1994, citado em Fazenda 2011)apresenta o destino turístico como um mosaico de diferentes elementos (produtos)com distintos ciclos de vida que interagem entre si.

Segundo Moreira (2013) o destino turístico pode ser entendido por duas perspectivas, que se complementam. Assim, o destino é uma área\espaço geográfico coerente e delimitado, na qual ocorre um sistema de oferta com a criação de produtos em que os agentes e entidades cooperam entre si, desenvolvendo políticas e estratégias para se promover. Pode, também, ser entendido com base na imagem que os turistas têm do próprio destino que resulta das experiências vividas e da oferta instalada.

A Comissão Europeia (2005, citado em Moreira 2013) considera um destino uma "área que é identificada e promovida para turistas com um lugar a visitar, no seio do qual o produto turístico é coordenado por uma ou mais autoridades ou organizações identificadas." No entanto, para Pigram & Cho (2000), um destino é um lugar onde os turistas passam algum tempo fora das suas casas, podendo ser considerada uma unidade geográfica, um espaço central, uma aldeia, uma vila, uma cidade, uma região, uma ilha ou até mesmo um país. Para os autores o destino pode ser somente um local, um tour ou até mesmo o destino ser considerado um cruzeiro.

Apesar da controvérsia, Cooper (2012) afirma que o destino é o ponto focal para a criação e entrega dos produtos turísticos, das experiências e da implementação de medidas de gestão e planeamento. Todas as definições e conceitos abordados sobre o destino turístico levam-nos a outras questões essenciais para compreendermos o estudo de caso.

Segundo a UNWTO, o destino contém elementos básicos que atraem o turista e satisfazem as suas necessidades. A qualidade destes elementos influencia a decisão do turista (ver figura 4).



Figura 4 - Elementos básicos do destino turístico

Fonte: elaborado com base no esquema da (UNWTO, 2007, p.1)

Neste esquema apresentado pela UNWTO, verifica-se que cada elemento é essencial para captar os turistas, numa primeira fase. Sendo as atrações o principal foco do turista, a primeira motivação para a visita, podem ser naturais, construídas ou culturais e intangíveis, como é o caso das emoções das experiências turísticas que atraem os turistas.

Os serviços e as facilidades, podem ser públicos ou privados e são o suporte direto do visitante, que satisfaz a procura, tais como os transportes públicos, as estradas, restaurantes, hotéis entre outros. Relativamente às acessibilidades, o destino tem de ser acessível para uma larga maioria da população, quer seja por estrada, via aérea, barco ou cruzeiro. Os turistas devem chegar facilmente, apesar dos pedidos de passaporte, passagem por fronteiras ou quaisquer pedidos legais. A imagem do destino é um elemento único e crucial para a decisão do turista, pois deve ser capaz de cativar o turista no ato da escolha. Para tal, os responsáveis pelo destino deverão estratégias de marketing e criar uma marca

capaz de demonstrar as características únicas do local e tudo o que pode proporcionar em termos de experiências. O preço é um dos fatores de competitividade do destino, relacionado com o custo do transporte, do alojamento, da comida\restauração e dos serviços turísticos. Um aspeto importante a ter em conta, é a taxa de câmbio monetária entre o destino e o turista. Os recursos humanos, são um fator crucial, pois o destino precisa de ter uma força laboral experiente, bem preparada, que em conjunto com a população local, poderá ser uma mais-valia na atratividade do destino. Assim, na definição das estratégias dos destinos, é essencial uma boa gestão dos recursos humanos, da comunidade local, e das empresas. (UNWTO, 2007)

Os destinos para além de terem características naturais e culturais únicas, poderão ter elementos capazes de por si só criarem o destino, tais como os os elementos básicos, referido anteriormente. No entanto, há a necessidade de definir objetivos de curto, médio e longo prazo, estratégias e implementar ações, através de uma gestão eficaz, de modo a promover uma imagem atrativa.

Segundo Cooper (2012) é necessário encorajar a cooperação e colaboração de fortes parcerias entre os stakeholders. Um destino para ser sustentável e competitivo necessita de encontrar uma estratégia, definir objetivos e que estes sejam capazes de gerir da melhor forma a interação entre os visitantes, a indústria que os serve, a comunidade e o ambiente onde a interação acontece. No plano estratégico realizado para o destino é necessário que este traga sustentabilidade e seja adequado ao ciclo de vida do destino. A competitividade do destino também é influenciada pelo plano estratégico. O destino tem de ser capaz de compreender a sua posição face aos outros competidores, tem de ser capaz de oferecer e inovar constantemente o seu produto e sobretudo o seu marketing. (Cooper, 2012)

Assim sendo, Gunn (1988, 1994), Mill e Morrison (1985), Inskeep (1991) e Mathieson e Wall (1982) desenvolveram diversos modelos de planeamento, existindo uma matriz comum. Nos vários modelos as vertentes socioculturais e patrimoniais assumem importância central no processo de planeamento. Os autores, têm uma preocupação comum, inventariação e caracterização de recursos, como elementos determinantes para se conseguir levar a cabo uma análise competitiva de uma cidade, região ou país. A avaliação

destes recursos (ambientais, patrimoniais e socioculturais) tem um papel central no processo de planeamento turístico. Portanto, as questões relativas ao planeamento e gestão dos destinos turísticos encontram-se inevitavelmente ligadas às questões que orientam os processos de planeamento e gestão da cultura e do património cultural e natural. (Martins, 2017) Sendo a avaliação dos recursos extremamente importante, visto que orientam o planeamento e gestão do destino.

Tendo em conta as características do destino, é necessário compreender que existem diversos tipos de turismo, muitos deles a ocorrer na mesma área, como tal é necessário compreender cada um deles e as suas características. As atrações aliadas à cultura do destino, são os principais influenciadores que despertam o desejo de visitar, sendo necessário compreender os motivos que levam à viagem. Assim, importa clarificar o conceito de atrações.

Segundo Stange et al., (2011) as atrações podem ser divididas em geofísicas-paisagísticas-estéticas, ecológicas-biológicas, culturais-históricas e recreação. As geofísicas-paisagísticas-estéticas, inclui montanhas, desfiladeiros, grandes rochas, formações rochosas, cavernas, rios, corpos de água, vistas panorâmicas, paisagens de florestas, águas termais, atividade vulcânica, ou eventos celestes incomuns. Já as atrações ecológicas-biológicas são definidas como eventos ou processos ecológicos que incluem a participação de organismos, como a decomposição, a reprodução, a migração e restos fósseis (embora também se possa categorizá-los como geofísicos).

As atrações culturais-históricas, são definidas pelos autores como as que incluem todas as construções, até as arqueológicas. Inclui todas as manifestações da evolução humana e expressão cultural. Determinados casos, inclui ideias de determinadas personalidades ou eventos que são interpretados através de objetos e lugares como uma casa que esteve na posse de uma pessoa ilustre.

As atrações recreativas, são definidas como as atrações construídas por seres humanos com o propósito específico de entretenimento ou educação. Inclui parques temáticos, jardins botânicos, campos desportivos, atrações com movimento (como montanhas-russas), zoológicos, museus, teatros, shopping, etc. Os autores concluem que muitas das vezes as atrações são consideradas como produtos. (Stange et al., 2011) Portanto,

dependendo das características inerentes ao destino, estas irão despertar a vontade de o visitar, procurando satisfazer as motivações dos turistas.

Neste estudo, o foco será o turismo fluvial de cruzeiros, porque o destino tem características naturais que proporcionam essa atividade, bem como características produzidas/influenciadas pelo homem (ex: socacos; melhorias da via navegável) que vieram ajudar na evolução do turismo fluvial de cruzeiros.

A Região do Douro, possui diversas atrações e serviços moldados pela atividade turística. Apresenta cultura, eventos, paisagens, serviços, fatores chave para atração do destino. Neste caso concreto, a paisagem património Mundial da Humanidade, a cultura e a vasta gama de operadores contribuem positivamente para a escolha do destino. Podemos também observar que o turista é o ponto central e crucial do destino turístico, segundo Frank (2002, citado em Flores e Mendes 2014), visto como um consumidor económico do destino. Contudo, a evolução da procura muda a estrutura e o conteúdo do destino.

Todas as características inerentes ao destino Douro, proporcionam ao turista sensações e uma experiência capaz de ser memorável fazendo com que o *word of mouth* seja cada vez maior e faça consequentemente aumentar a procura do destino. Assim, tudo começa no lugar de partida, cujos agentes de viagens criam ao turista a vontade de conhecer outros destinos. Neste caso a paisagem inerente à região, as atividades vinícolas, os operadores de cruzeiros fluviais geram um desejo de visitar o destino. De seguida será abordado o Turismo fluvial de cruzeiros.

1.4- Turismo fluvial de cruzeiros

Dentro do sistema turístico, existem vários tipos de turismo que são derivados das motivações dos visitantes e das características do destino. Um deles é o turismo fluvial de cruzeiros, que utiliza as características naturais do destino para proporcionar aos turistas atividades de lazer e recreio. O elemento base é a água que abunda em algumas regiões do planeta, em lagos, rios, lagoas, mares e têm vindo a ser utilizado de diferentes modos pela espécie humana.

Segundo Teles (2012) os rios e os mares têm uma importância ímpar na história, sendo navegáveis, funcionam como meio de transporte e como via de comunicação, estas funções importantes até aos dias de hoje.

Os rios são um elemento preponderante, possuindo diversas funções, desde a função comercial, de ordenamento, definição de territórios e fronteiras até à sua função de lazer e turismo. Este elemento natural tem vindo a ter diferentes usos e modificações até chegar à função lúdica. (Moreira, 2013; Moreira & Santos, 2010, 2016; Teles, 2012)

Um dos fatores preponderantes para o surgimento do turismo fluvial foi sem dúvida a possibilidade de controlar as águas, com a construção e transformação dos leitos, utilizando diques e muros, protegendo os vales da subida das águas e das cheias. Com a evolução do conhecimento humano surgiram a construção de barragens para controlar as águas, tornando favorável sua navegabilidade. (Moreira & Santos, 2010)

Portanto, com a possibilidade humana de controlar algo incontrolável, as águas, surge a função lúdica de lazer deste recurso, possibilitando uma nova função económica deste elemento: a vertente turística. Esta veio dar uma nova vida às regiões que possuem cursos de água navegáveis. Com estas novas possibilidades, de acordo com Damien (2001) é no século XX, nos anos oitenta, que ocorreu o aumento da procura por atividades de turismo fluvial, com o intuito de satisfazer as necessidades dos turistas, de realizarem novas experiências. Após a forte procura de cruzeiros marítimos, os cruzeiros fluviais vêm para dar nova vida aos rios, assim como as praias fluviais vieram recriar a relação do lazer e do turismo com a água. A elevada procura pelos espaços fluviais gera uma nova dinâmica e significado na organização espacial das cidades e vilas ribeirinhas e de muitos troços das margens dos rios.

Após uma breve contextualização das mudanças ocorridas no turismo, devido á possibilidade de controlo das águas, aumentando a procura por atividades de turismo fluvial de cruzeiros, iremos seguidamente, aprofundar esse conceito.

Segundo Teles (2012) o turismo fluvial apresenta três tipologias de atividades distintas: os cruzeiros fluviais; os desportos aquáticos; e os cruzeiros em barco-hotel que também apresentam itinerários de longa duração em rio. Os cruzeiros fluviais e cruzeiros em

barco-hotel fazem parte da oferta da região de estudo – o Peso da Régua. Todas estas vertentes do turismo fluvial, fazem deste um sector polivalente na medida em que permitem a prática de atividades distintas, assim como contribuem para o desenvolvimento do espaço aquático e terrestre envolvente.

Damien (2001) define turismo fluvial como sendo toda a atividade ligada à presença de água quer seja em rios, lagos ou lagoas, estando integradas práticas náuticas, ou seja, lazeres náuticos que estão diretamente relacionados com a utilização de embarcações para fins lúdicos, e atividades aquáticas, isto é, lazeres que têm como elemento-base a água.

Neste seguimento, Lukovic (2007, citado em Vieira 2015) apresenta uma visão semelhante ao defender que o turismo fluvial trata a totalidade das atividades e relações multifuncionais causadas pela permanência de turistas-embarcados em portos de turismo náutico ou fora deles pelo uso de embarcações e outros objetos relacionados ao turismo náutico voltados para recreação, desporto, entretenimento e outras necessidades.

Numa perspetiva mais simplificada, Woessner (2006, citado em Teles 2012) destaca que para a realização de turismo fluvial são necessários três elementos imprescindíveis: a existência de uma via navegável, as empresas e a paisagem. Para este autor são cruciais os serviços, quer tenham ligação direta ou indireta ao turismo fluvial para a construção de uma atividade coesa e sólida, como devem ser todas as atividades turísticas.

O turismo fluvial, também, é associado ao turismo náutico, por alguns autores. Gamito (2009, citado em Ribeiro 2016) refere que no turismo náutico é possível incluir diversos tipos de atividades, como a náutica de recreio, principalmente direcionada para a vela; os desportos náuticos, onde se incluem diversas modalidades, como a vela, canoagem, remo, surf, windsurf, kitesurf, paddle, bodyboard, mergulho, pesca desportiva; atividades como as que praticam as empresas marítimo-turísticas (passeios locais ou cruzeiros); e ainda os cruzeiros de grandes navios que percorrem os oceanos e que fazem escala em vários portos.

O Ministério do Turismo do Brasil (2010) refere-se ao turismo náutico como uma atividade que pressupõe o uso de embarcações náuticas com o objetivo de movimentação turística. Desta forma, é considerada como uma atividade de navegação praticada em

embarcações, motas de água ou insufláveis, sobre água, sejam águas paradas ou correntes, praias fluviais, lagos, mares ou oceanos.

Para Carrasco (2001, citado em Duarte 2017) o Turismo Náutico é um segmento costeiro, relacionado com a prática de atividades de lazer e desporto que estejam em contacto com o mar, o rio, barragens ou marinas.

Duarte (2017) tendo em conta vários autores, afirma que o turismo náutico pode ser distinguido em três diferentes tipologias, diferenciadas graças ao nível de propagação num território ou aos efeitos económicos que têm nos locais de destino:

i. Turismo Náutico de Cruzeiros: caracterizado pela utilização de grandes navios ou iates para o transporte de passageiros, que proporcionam aos turistas náuticos todos os serviços de lazer dentro de uma embarcação.

ii. Turismo Náutico de Recreio: segundo o Turismo de Portugal(2006, citado em Duarte 2017) este engloba todo o tipo de experiências associadas aos desportos náuticos, como forma de entretenimento ou lazer. e atividades que incluem uma embarcação, tais como: vela, windsurf, kitesurf, mergulho, entre outras.

iii. Turismo Náutico Desportivo: inclui todas as experiências associadas a viagens realizadas com o objetivo de participar em competições náutico-desportivas e é um mercado com características e regras muito específicas, com um carácter de cumprimento muito acentuado. Esta tipologia turística está dividida na vertente de lazer e de competição, dependendo da escolha do praticante, e o seu sucesso estará dependente das infraestruturas existentes, das condições disponibilizadas e dos apoios criados para a prática dos mesmos.

No Plano Estratégico Nacional de Turismo (PENT), o turismo náutico é apresentado como um dos 10 produtos turísticos estratégicos a consolidar e a desenvolver. Este produto pode ser dividido em 3 segmentos: cruzeiros, iates e marítimo-desportivo. PENT (2007)

Assim sendo, podemos concluir que o turismo fluvial é uma atividade lúdica que veio dar nova vida as áreas fluviais, permitindo ao turista conhecer a história, cultura e

património da região; as embarcações usadas são de diferentes estilos e usos, para satisfazer as necessidades dos turistas; e é composto pelos cruzeiros fluviais, os desportos aquáticos e os cruzeiros barco-hotel. Esta atividade baseia-se essencialmente na utilização de uma via navegável, nas empresas existentes que fornecem este serviço e na paisagem, como referiu Woessner (2006). Por outro lado, o turismo náutico e o turismo de cruzeiros fluviais podem-se complementar. O turismo de cruzeiros fluviais pode ser enriquecido com atividade do turismo náutico, contribuindo assim para uma oferta diferenciada, para a diminuição da sazonalidade e para a maximização do potencial dos destinos turísticos. Nos capítulos posteriores, iremos abordar o turismo de cruzeiros fluviais na região de estudo de caso.

1.4.1- Evolução do Turismo fluvial de cruzeiros em Portugal

Ao longo da última década, o turismo tornou-se uma das principais atividades económicas em Portugal, que muito tem contribuído os diversos recursos turísticos, em especial a natureza e água, essencial para exploração dos serviços de lazer e dos destinos turísticos.

De acordo com Lucas (2009), a modalidade do turismo fluvial, em Portugal, é considerada ainda muito recente e em vias de desenvolvimento. Alguns, países como a França, Alemanha, Holanda ou Irlanda têm vindo a apostar no desenvolvimento deste conceito, potenciando as paisagens dos lagos, rios ou canais, utilizando este meio como via de comunicação entre lugares, diferenciando-se de outros produtos turísticos oferecidos localmente.

A OMT indica que os dados sobre a temática dos cruzeiros fluviais são efetivamente positivos, sendo que o crescimento da procura deste produto tem vindo a aumentar ao longo dos últimos 20 anos. (Senra, 2014)

Moreira & Santos (2016) afirmam, tendo por base diversos autores, só recentemente os espaços aquáticos não marítimos sofreram uma valorização na sua vertente turística e de lazer. Por isso, desenvolvimento das vias navegáveis, a criação de infraestruturas, a integração de diversos meios de transporte fluvial e a requalificação destes espaços de lazer vieram valorizar gradualmente o turismo fluvial. As albufeiras começam a ser aproveitadas, surgindo diversas medidas e planos, tendo em vista a proteção das mesmas. (Senra, 2014)

Assim, em 1971, surge em Portugal, o Decreto-Lei n.º 502/7 com vista à proteção das albufeiras de águas públicas. Mais tarde, já em 1991, surgem os Planos de Ordenamento das Albufeiras de Águas Públicas (POAAP), sendo no final da década de 90 do século XX classificados como Planos Especiais de Ordenamento do Território (PEOT). As iniciativas legislativas que ocorreram até então vieram proteger os recursos hídricos, aumentando a sua qualidade como refere Moreira & Santos (2016). (Moreira & Santos, 2016).

Devido à grande popularidade dos ambientes aquáticos, gerou consideráveis investimentos nas zonas costeiras, lagoas e nas margens dos rios. Em 2010, surge o Polis Rios com o objetivo de melhorar e renovar as áreas de rio. Foi implementado no Douro, Vouga, estuário do Tejo e Mondego com a coordenação do Polis Litoral. (Moreira & Santos, 2010)

Alguns dos casos de maior relevo em Portugal, destacam-se o rio Douro e o Tejo. Para além destes dois rios, importa destacar, devido à sua importância turística, a albufeira de Castelo de Bode, com os cruzeiros no rio Zêzere, e a albufeira de Alqueva. (Vieira, 2015)

Nos canais do rio Vouga mais, concretamente na Laguna de Aveiro, a utilização do rio para fins turísticos tem vindo a aumentar. Os barcos tradicionais neste caso os moliceiros são os atores principais, levando os turistas pelo canal central onde podem observar antigas fábricas, jardins e fachadas. Este crescente interesse pela navegabilidade dos canais fez com que a zona se desenvolvesse, sofresse requalificações necessárias, aumentando a oferta em bares e restaurantes.

O rio Guadiana tem uma extensão de cerca de 720 Km, dos quais 300 km em território português, sendo navegável numa extensão de cerca de 68 km da foz até Mértola. Em Coimbra, o rio Mondego é utilizado para os mais diversos desportos, destacando-se a embarcação marítimo-turística Basófilas, que opera desde 1993, efetuando o percurso fluvial entre o açude-ponte e o Pólo II da Universidade de Coimbra. (Moreira & Santos, 2016)

Verifica-se que após alguns investimentos na melhoria dos meios fluviais, diversos produtos turísticos foram desenvolvidos, para oferecer ao turista novas experiências, bem como diversas atividades surgiram em torno dos rios dinamizando a economia local e os vários agentes. Surgiram, também, atividades de turismo de aventura (rafting, canoagem), atividades de animação turística, de turismo cultural, tornando estas áreas mais atrativas. Portugal e os seus agentes turísticos perceberam a importância deste recurso, ao ser

reconhecido no PENT, como um dos 10 produtos estratégicos para o desenvolvimento turístico em Portugal, que tem apostado em melhorar os seus rios, tornando-os mais seguros e navegáveis, obtendo inúmeros benefícios.

1.4.2-Operadores de cruzeiros fluviais em Portugal

Portugal possui uma diversidade de redes hidrográficas muito grande, alguns dos seus principais rios são o Minho, Lima, Douro, Mondego, Tejo, Sado, Zêzere e Guadiana. Cada um deles apresenta características naturais diferentes, que ao longo do tempo foram evoluindo. Hoje em dia ostentam algo em comum - a sua vertente lúdica.

Após uma breve pesquisa, é notório que de todos os rios citados, existe uma maior oferta de agentes, percursos e produtos nos rios Douro e Tejo. Estes são os rios com maior visibilidade nacional, devido à sua extensão, ao facto de estarem junto às duas principais cidades portuguesas e possuírem uma fortíssima atividade comercial desde o início da história do país. Por isso, será dado mais ênfase ao Rio Douro.

Na região do Douro, a atividade turística fluvial é fruto da existência e da dedicação dos operadores fluviais. Estes operadores ostentam singularidades diferentes entre si, tendo em vista o tipo de público que desejam atrair, assim como o tipo de oferta que disponibilizam.(Vieira, 2015)

Segundo dados da APDL, esta região contava em 2018 com 77 operadores fluviais, sendo os principais a Douro Azul, Rota do Douro, Barcadouro, Rent Douro, Via D´ouro e Douro Acima, tendo em conta a sua antiguidade e os percursos oferecidos. Estes operadores, apresentam diversos programas com itinerários pré-definidos (ver Apêndice III), tais como: Porto\Régua\Porto; Régua\Porto\Régua; Régua\Pinhão\Régua; Régua\pocinho\Régua; Régua\ Barca d´alva\Régua e Porto\Barca d´alva\Porto.

A Douro Azul, fundada em 1993, apresenta-se como maior operador fluvial do Douro. Como refere Vieira (2015) é líder da atividade fluvial na região, devido à sua atuação de qualidade neste sector, tendo vindo a ser destacada pela imprensa turística através da atribuição de prémios. No seu site a Douro Azul apresenta-se como a empresa líder de cruzeiros fluviais no Douro, tendo como objetivo continuar a crescer, elevando desta forma,

a sua presença para um patamar cada vez mais exigente e de consolidação de liderança. Desde 2013, opera fundamentalmente com Navios-Hotel e em 2014, passou a atuar no rio Tejo, com a embarcação Trafaria Praia. A Douro Azul tem como missão disponibilizar meios em Terra, Água e Ar capazes de exceder as expectativas do Cliente na descoberta do património. A frota desta companhia é diversificada, contando com 13 embarcações, desde a réplica do tradicional barco rebelo ao iate enigma.

Ainda nesta região, temos outras companhias a atuar como é o caso da Barcadouro, uma companhia que atua há 22 anos, com uma frota mais reduzida que o seu concorrente Douro azul. A preferência dos clientes levou à atribuição dos estatutos de PME Líder e de PME Excelência.

A Rent Douro é uma empresa jovem e dinâmica, apostando essencialmente em Cruzeiros no Rio Douro, desde a Foz do Rio à fronteira com Espanha, tendo uma capacidade entre 6 e 350 pessoas. A outra aposta é nos eventos náuticos, realizando todo o tipo de eventos através de programas personalizados.

O operador via D'ouro, atualmente designado de Tomaz do Douro é uma empresa fundada em 1994, apresenta nove embarcações ao serviço dos passeios turísticos. Possui também um hotel fazendo a junção da parte de cruzeiros com a parte hoteleira tentando por sua vez captar um público distinto.

Por último a Douro Acima, dispõem de seis embarcações, tendo duas tipologias de cruzeiros: o cruzeiro das 6 Pontes, com duração de 50 minutos pelas margens do Porto e Vila Nova de Gaia; e os cruzeiros de 1 dia pelo Douro Vinhateiro.

1.5- Medidas e planos de desenvolvimento do turismo fluvial de cruzeiros no Peso da Régua.

Ao longo desta secção, iremos dar conta de uma análise efetuada sobre alguns instrumentos de apoio ao desenvolvimento turístico a diferentes escalas: de âmbito nacional - Plano Estratégico Nacional do Turismo; de âmbito regional\sub-regional - Plano de Desenvolvimento Turístico do Vale do Douro, Plano Estratégico do Município de Peso da Régua e ainda do projeto Douro Inland Waterway 2020.

O PENT, aprovado em 2007, uma iniciativa do governo Português, da responsabilidade do Ministério da Economia e da Inovação, foi um documento de referência para a realização de diversas ações, que contribuíram para o crescimento sustentado do turismo nacional até 2015. Tinha como objetivo central a afirmação de Portugal enquanto destino turístico de excelência, através da aposta na combinação dos elementos diferenciadores e qualificadores de cada região do país.

Em relação às regiões a serem desenvolvidas neste projeto, interessa para o nosso estudo, focar a região Porto e Norte. O PENT refere que a região “deverá ser o destino do país com um dos melhores desempenhos em termos de crescimento, prevendo-se que cresça anualmente a uma taxa de 8,5%, atingindo mais 1,7 milhões de dormidas de estrangeiros em 2015.” PENT (2007)

Relativamente aos produtos estratégicos apresentados no PENT, destaca-se o Turismo Náutico, onde está incluído os cruzeiros fluviais, tema relacionado com a nossa área de estudo - o Peso da Régua. Segundo Vieira (2015) o sucesso deste produto estratégico está ligado às condições de atracagem (físicas e económicas) e pode ser decomposto em três divisões: os cruzeiros; os iates; e os marítimo-desportivos.

Dá-se especial destaque ao estudo do Pólo turístico do Douro, entretanto extinto, que é constituído pela zona Património Mundial e cidades mais próximas.

Segundo PENT (2007, p. 84) “ os municípios da bacia hidrográfica do rio Douro, desde Barca d’Alva até ao Porto e respetivas margens, serão alvo de particular atenção numa perspetiva de mobilidade/proximidade ao pólo. Deverão ser desenvolvidos 3 produtos turísticos – Touring (incluindo cruzeiros fluviais), Gastronomia e Vinhos, e Turismo de Natureza. “

Assim sendo, tendo em conta o PENT o desafio para o Turismo Náutico será melhorar as condições nos terminais e criar novas rotas.

Fazenda, (2011) salienta que o Douro seguindo a orientação nacional e, considerado um destino prioritário, possuía uma estratégia específica para o seu desenvolvimento - o Plano de Desenvolvimento Turístico do Vale do Douro (PDTVD) (2007-2013). Refere ainda que era o único Polo Turístico em Portugal que tinha uma estratégia de desenvolvimento turístico, plasmada no PDTVD (ver figura 5).



Figura 5- Recursos turísticos do Douro

Fonte: (PDTVD, 2007)

Após a análise SWOT e apresentação dos pressupostos da estratégia, o PDTVD (2007-2013) tinha como objetivo geral, tornar o Vale do Douro um destino turístico de excelência através de um processo dinâmico de desenvolvimento sustentável. Para atingir esse objetivo, pretendia:

- Qualificar as Redes e os Sistemas de Serviços Públicos complementares de suporte à atividade turística no Vale do Douro.
- Promover a iniciativa empresarial para a qualificação e dinamização da oferta turística no Vale do Douro.
- Promover a Formação, Inovação, Conhecimento e empregabilidade na área do Turismo.
- Afirmar, consolidar e melhorar a imagem turística do Douro e promover a Animação e a Excelência turística da Região.
- Promover a cooperação transfronteiriça e transnacional e a integração em redes internacionais.

O PDTVD 2007-2013, pretendia um crescimento turístico acima da média regional e nacional, designadamente, em termos de dormidas em estabelecimentos hoteleiros. Previa que a Região do Douro, em 2015, chegasse às 450 mil dormidas em estabelecimentos hoteleiros, o que representaria uma taxa de crescimento médio anual de 7,6%, acima da média nacional. Para tal, foram definidos cinco eixos prioritários de intervenção e indicadas as respetivas medidas, conforme se pode ver na tabela 1.

Eixos Prioritários de Intervenção	Medidas
I- Qualificação e infraestruturização complementar das Redes e Sistemas de suporte à atividade turística no Vale do Douro	Medida I.1- Infra-estruturas complementares de âmbito intermunicipal e regional e sinalização
	Medida I.2- Atividade turístico-fluvial
	Medida I.3- Tecnologias de Informação e Comunicação ao serviço do Turismo
	Medida I.4- Património ambiental e desenvolvimento rural e local
	Medida I.5- Património histórico-cultural
II- Apoio à iniciativa empresarial para a qualificação e dinamização da oferta turística	Medida II.1- Alojamento, Termalismo e Animação Turística
	Medida II.2- Turismo em Espaço Rural e de Habitação- “Quintas do Douro” e Turismo de Natureza
III- Qualificação dos recursos humanos, Inovação e Conhecimento	Medida III.1- Estruturas e equipamentos de apoio à formação, inovação e conhecimento e promoção da empregabilidade
IV- Marketing, Promoção e animação do destino Turístico Douro	Medida IV.1- Marketing, Animação e Excelência Turística
	Medida IV.2- Itinerários turísticos-culturais
V- Reforço da capacidade Institucional e Cooperação	Medida V.1- Cooperação Internacional
	Medida V.2- Estudos regionais e reflexão prospetiva

Tabela 1-Eixos prioritários intervenção e as medidas

Fonte: PDTVD 2007-2013, pág 22.

Relativamente ao eixo qualificação e infraestruturização complementar das redes e sistemas de suporte à atividade turística no Vale do Douro, destaca-se a medida I.2 – Atividade turístico-fluvial, objeto deste estudo nesta medida, cujos objetivos operacionais passam por i) dotar o Rio Douro e afluentes de condições para a prática de atividades de animação turístico-fluvial, em especial o melhoramento e reforço dos equipamentos e infraestruturas de apoio à atividade turístico-fluvial, desportiva e recreativa e a instalação de novas estruturas junto de estruturas de alojamento turístico, animação e/ou a eixos viários de relevante potencial turístico; ii) contribuir para que o rio seja um canal estruturante de fruição turística e de acesso ao território, dotando-o de informação e sinalização turístico-

fluvial. Para realizar esta medida, vão recorrer à construção de pequenos cais fluviais, fluvinas, pistas de remo, de plataformas de acostagem de embarcações de recreio e de polos turísticos fluviais. Na conceção e implementação de uma rede de sinalização turístico-fluvial no Rio Douro, podendo incluir, nomeadamente, a conceção e implementação de painéis/placas de informação/sinalização turística. (PDTVD 2007)

O projeto Douro Inland Waterway 2020, iniciado em 2015, financiado pelo CEF-Transport (Connecting Europe Facility for Transport) e pelo orçamento do estado, tem como objetivo, melhorar as condições de navegabilidade no rio Douro. Para atingir esse objetivo pretende:

- Melhorar as condições de segurança, melhorar os sistemas de comunicação e de informação, corrigir os constrangimentos no canal e nas eclusas de navegação.
- Criar condições para que mais empresas possam usar o Douro como meio de transporte. Para que os operadores já presentes, bem como as empresas de turismo, possam aumentar a sua frota.

Assim, pretende que os operadores que ainda não utilizam o rio o passem a ver como uma solução viável, como é o caso de empresas de transporte de mercado (APDL, 2018). Este projeto tem um orçamento global de 76 milhões de euros e uma duração estimada de 6 anos, está dividida em três fases complementares:

A primeira fase do projeto DIW 2020 teve início em março de 2015 e terminou em janeiro de 2017; a segunda fase com início em Março de 2016, foram desenvolvidos dois projetos simultâneos: o projeto DIW2020-SSA (melhoria das condições de segurança no estuário do rio Douro) e o projeto DIW2020-RIS (objetivo a implementação do RIS – River Information Services); A terceira e última fase do projeto DIW 2020, tem um orçamento de 58,7 milhões de euros e irá decorrer até ao final de 2020. Vão ser realizadas obras necessárias ao cumprimento dos objetivos gerais traçados para o projet (correção do traçado geométrico do canal de navegação nos trocos Cotas-Valeira e Saião-Pocinho; investir na modernização e reabilitação das eclusas de navegação com um novo sistema de sinalização e aquisição de equipamento de apoio à navegação).

Com estas três fases, pretende garantir o desenvolvimento sustentável do Douro e região circundante. A modernização e correção da via navegável, pretendendo colocar a Via Navegável do Douro em patamares de qualidade e segurança, de acordo com os *standards* exigidos a nível europeu no contexto da rede principal das RTE-T. Este projeto pretende contribuir para o crescimento regional, captar fluxos turísticos e dar resposta ao aumento da procura turística da região.

Por fim, passamos a analisar mais concretamente a nossa região de estudo o Peso da Régua. Relativamente a planos de desenvolvimento, a região só elaborou recentemente o Plano Estratégico do Município de Peso da Régua. Foi elaborado com o intuito de ser formulação uma proposta de estratégia de desenvolvimento, em vários campos sendo um deles o turismo. O município realizou uma análise SWOT com o intuito realizar um diagnóstico estratégico.

No âmbito do turismo tem como objetivo estratégico o seguinte: promover o desenvolvimento da fileira do Turismo favorecendo a criação de emprego e de valor acrescentado no Concelho e o reforço do seu papel no Destino Douro. Para tal referem ser importante realizar uma “aposta muito clara em alguns nichos de mercado para os quais a Régua apresenta características e recursos especialmente adequados, nomeadamente no que respeita ao enoturismo e ao turismo fluvial, podendo estes constituir domínios onde o concelho se poderá afirmar (no Douro e no País) como oferta turística de excelência”.(Azevedo et al., 2008)

As medidas que segundo o plano estratégico são mais relevantes a implementar incidem num conjunto de áreas críticas onde se destacam as seguintes:

- Promoção do desenvolvimento da oferta turística do município do Peso da Régua no quadro de uma estratégia de valorização e densificação do produto turístico Douro. Destaque para a dimensão histórica e cultural que a Régua (...) reforçar o papel de “porta de entrada” e de plataforma de difusão de fluxos turísticos na região. Deste ponto de vista interessa organizar, no interior da cidade, os circuitos que articulam os pontos de chegada e de partida de visitantes (fluvial e ferroviário) de forma a proporcionar melhores condições de conforto e de funcionamento da cidade.

- Qualificação escolar e profissional dos recursos humanos do sector de forma a corresponder aos padrões de qualidade exigidos.
- Organização e devida aplicação no terreno de sinalética adequada em conformidade com o modelo adotado para o conjunto da Região, procurando inovar na natureza interpretativa da mesma como forma de valorizar os recursos paisagísticos do território enquanto elemento central de identidade e diferenciação do destino.
- A adequada concertação dos atores públicos e privados que intervêm no sector e na região de forma a ajustar as suas ofertas de produtos e serviços em ordem ao aprofundamento e valorização da fileira do turismo assim como à promoção de uma maior integração e articulação de recursos, de iniciativas e de vontades.
- Modernização do comércio e dos serviços locais, nomeadamente nos sectores do alojamento, restauração e comércio especializado (ex: vinhos, especialidades regionais, artesanato), adaptando-o a novas exigências de qualidade que decorre da alteração do perfil dos visitantes e à necessidade de fazer desta componente da oferta turística um fator de qualificação e diferenciação da mesma.
- Reforço das funções de informação, interpretação, promoção e animação turística, condições indispensáveis à valorização do produto local e regional.
- Sensibilização da Comunidade Local para o Turismo, como forma de contribuir para a qualificação do destino, para um melhor entendimento do papel de cada um na valorização da oferta local (escolas, eleitos, empresários, cidadãos, etc.) e para generalizar uma postura de maior compreensão face à importância que o sector poderá ter no desenvolvimento da Régua. (Azevedo et al., 2008)

Assim, para a consecução desta linha estratégica de desenvolvimento emergem alguns projetos e ações a desenvolver na área do turismo de que se destacam a “Qualificação do Cais Fluvial da Régua”, a criação do produto “Régua Panorâmica” e ainda a “Formação de Acolhimento Turístico”. (Azevedo et al., 2008)

Podemos concluir que atendendo à forte transversalidade que caracteriza a atividade turística, que este plano estratégico para além das medidas específicas de intervenção no sector, contempla medidas relativas a outros domínios que contribuam para a qualificação do destino Régua. Medidas essas que afetam positivamente o turismo fluvial de cruzeiros, e é notório que o município pretende afirmar-se como um destino de

excelência. Verificamos a importância do turismo fluvial para a região como elemento complementar de enriquecimento da oferta turística local.

1.6- Conclusão

Esclarecidos e definidos alguns conceitos ligados à atividade turística, podemos destacar que existem princípios comuns às várias definições, sendo eles a existência de uma deslocação física para fora do local de residência; a estada temporária; motivos das viagens (lazer, negócios entre outros); não envolve remuneração; todas as atividades realizadas desde a viagem até ao final são incluídas neste conceito.

Verificou-se que as mudanças ocorridas no turismo e a possibilidade de controlo das águas, levou a aumentando da procura por atividades de turismo fluvial de cruzeiros. O conceito de turismo fluvial de cruzeiros, está associado ao turismo náutico, apresenta-se como uma atividade lúdica que veio dar nova vida as áreas fluviais, permitindo ao turista conhecer a história, cultura e património da região. As embarcações usadas são de diferentes estilos e usos, para satisfazer as necessidades dos turistas; e é composto pelos cruzeiros fluviais, os desportos aquáticos e os cruzeiros barco-hotel. Esta atividade baseia-se essencialmente na utilização de uma via navegável, nas empresas existentes que fornecem este serviço e na paisagem.

Apuramos que apesar de esta modalidade ser muito recente em Portugal, tem-se vindo a desenvolver, potenciando diversas regiões. Constatou-se que após alguns investimentos na melhoria dos meios fluviais, diversos produtos turísticos foram desenvolvidos, para oferecer ao turista novas experiências, bem como diversas atividades surgiram em torno dos rios dinamizando a economia local e os vários agentes.

Verificou-se, segundo dados da APDL, que a região do Douro, contava em 2018 com 77 operadores fluviais. Estes operadores, apresentam diversos programas com itinerários pré-definidos, tais como: Porto\Régua\Porto; Porto\Pinhão\Porto; Régua\Pinhão\Régua; Régua\pocinho\Régua; Régua\ Barca d'alva\Régua e Porto\Barca d'alva\Porto.

Desta forma, apresentamos as principais conclusões: Os cruzeiros fluviais são um impulsor do turismo da região, geradores de benefícios económicos e dinamizam a economia local. Funcionam como um meio de transporte, trazendo visitantes para conhecer a (paisagem da) Região do Douro, fazendo parte da experiência turística na região, onde estão incluídas visitas às Quintas de Vinho do Porto, visitas ao Museu do Douro, refeições em alguns restaurantes do Concelho do Peso da Régua e Região do Douro.

Os diversos planos e medidas desenvolvidas, a diferentes escalas, produziram contributos para o desenvolvimento dos cruzeiros fluviais com influência direta no Peso da Régua. Os instrumentos de apoio ao desenvolvimento turístico a diferentes escalas: de âmbito nacional - Plano Estratégico Nacional do Turismo; de âmbito regional\sub-regional - Plano de Desenvolvimento Turístico do Vale do Douro, Plano Estratégico do Município de Peso da Régua, e ainda do projeto Douro Inland Waterway 2020.

Relativamente ao perfil do visitante, estes são principalmente portugueses, que vêm com a família e amigos, para conhecer a paisagem do Douro, classificada pela UNESCO como Património da Humanidade, degustar a gastronomia e principalmente os vinhos do Douro e do Porto nas Quintas, visitar alguns monumentos, fazer passeios de bicicleta. Acima de tudo, ao visitarem a Região do Douro e o Concelho do Peso da Régua, procuram novas experiências.(PDTVD, 2007)

Enquanto o capítulo I, têm como objetivo fazer a revisão da literatura para construir e desenvolver conceitos de referência desta investigação, com o capítulo seguinte da metodologia pretende-se constituir o “elo” de ligação e de operacionalização com a parte empírica deste estudo.

CAPÍTULO DOIS - METODOLOGIA

2.1- Introdução

Num processo de investigação deve-se explicar os princípios metodológicos utilizados. Assim, neste capítulo, pretende-se descrever e explicar as opções metodológicas seguidas neste estudo.

Este capítulo faz de elo de ligação entre o capítulo I – Revisão da Literatura, com o capítulo III, que apresenta e descreve os resultados do estudos de caso. No fundo, descreve e explica todo o processo metodológico adotado neste estudo, permitindo perceber a sua operacionalização, desde a identificação da questão de investigação até à apresentação dos resultados e das conclusões.

O presente capítulo está dividido por secções. Começa-se por apresentar e descrever as etapas do processo metodológico (secção 2.2) e por identificar o problema de investigação (secção 2.2.1), definindo a questão de investigação e os objetivos que orientaram o estudo. Posteriormente, identificam-se as fontes de informação utilizadas na revisão crítica da literatura (secção 2.2.2), que servirá, na terceira etapa, para construir o quadro conceptual que deu origem ao modelo de análise, que identifica as proposições e as variáveis, os conceitos e as questões (secção 2.2.3.). De seguida, descreve-se o quê, quem e o como se observou, ou seja, o método e as técnicas utilizadas (secção 2.2.4), para, na última etapa, se explicar como foi realizada a análise e a interpretação da informação (secção 2.2.5), para se chegar à etapa das conclusões do estudo.

2.2- Etapas do processo metodológico

Uma investigação pode ser definida como sendo o melhor processo de chegar a soluções fiáveis para problemas, através de recolhas planeadas, sistemáticas e respetiva interpretação de dados. É uma ferramenta da máxima importância para fomentar o conhecimento e, deste modo, promover o progresso científico (Cohen & Manion, 1980).

Ao longo da investigação iremos deparar-nos com os termos “metodologia”, “método” e “técnica” que determinam os meios que auxiliam na orientação e definição da investigação. Poderão parecer idênticos, contudo representam diferentes etapas deste processo (Coutinho, 2002). Bisquerra (1989) (cit. por Coutinho, 2014, p. 24) , considera que o método é o que orienta o projeto de investigação, conduzindo ao conhecimento científico. Após a escolha do método, é necessário determinar a técnica a utilizar, considerada como um procedimento de atuação. A última etapa consiste na definição da metodologia. Segundo o autor, à metodologia é relacionada com a escolha do plano de ação, do processo e dos métodos definidos, assumindo ainda a função reguladora no processo de investigação.

Desta forma, a metodologia está estreitamente relacionada com a análise e descrição dos métodos, bem como formulação de reflexões teóricas acerca do seu papel na construção de material teórico.

Assim sendo, segundo Abraham Pizam (1994, citado por Correia, 2017) cada investigador divide o processo de investigação em sequências reconhecidas internacionalmente, apesar de se lhe atribuírem nomes diferentes. Nas figuras 6 apresentam-se esquematicamente o processo seguido desta investigação.

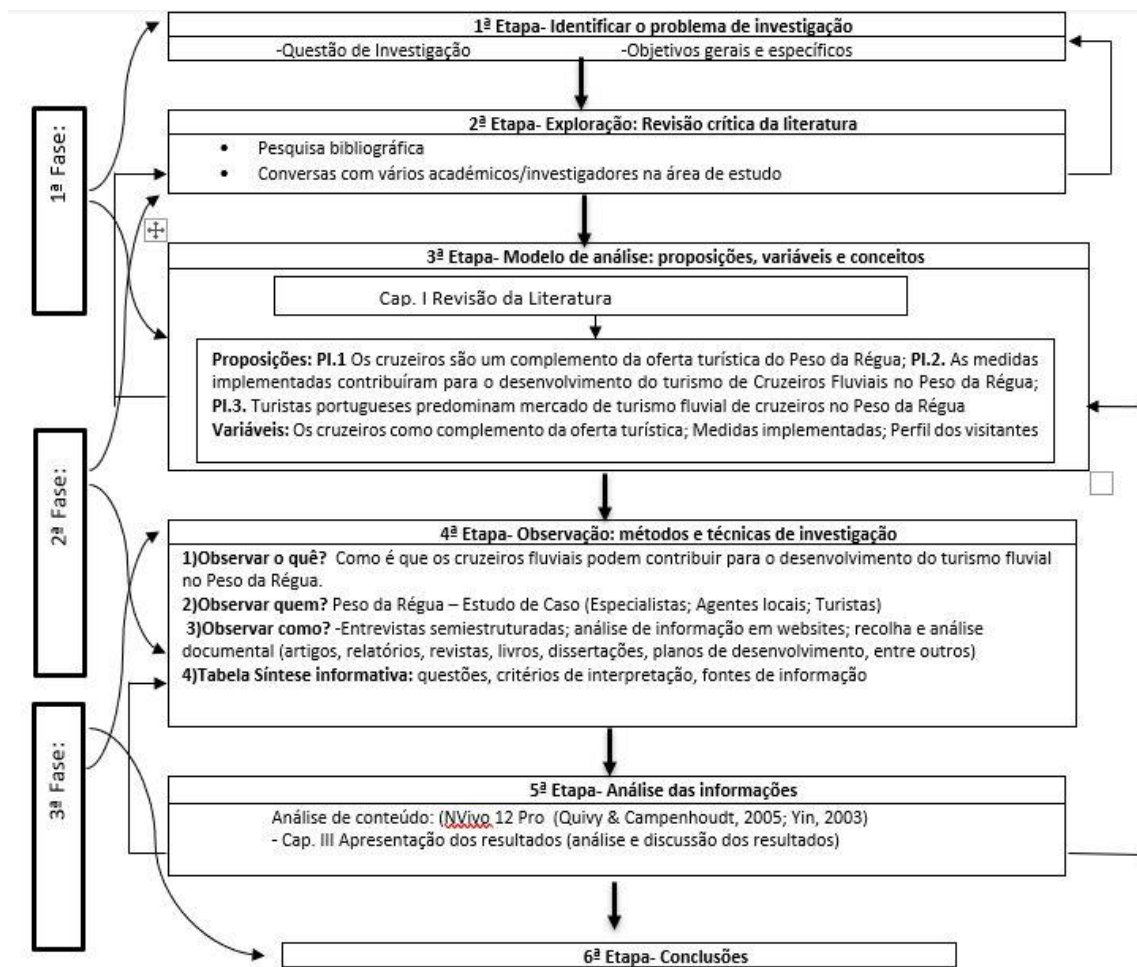


Figura 6- Etapas do processo metodológico do estudo.

Fonte: adaptado de (Correia, 2017)

A metodologia deste estudo foi desenvolvida em três fases e seis etapas. Nas secções seguintes pretende-se descrevê-las e explicá-las.

2.2.1- Identificar o Problema de investigação

Tendo em conta Pizam (1994, citado por Correia 2017) qualquer investigação científica começa por identificar e selecionar um tópico para investigar, que pode ter uma preocupação prática, um interesse intelectual ou científico de acordo com os interesses do investigador, a sua experiência profissional e de vida. Para Sousa & Baptista (2011) o assunto deve ser pertinente, atual e interesse geral, para o investigador, mas também para a restante comunidade científica e empresarial do turismo e da hotelaria.

O interesse sobre o t3pico deste estudo, deve-se 3 prefer4ncia do pr3prio investigador, dando continuidade a um trabalho de semin3rio de final de curso de licenciatura, havendo alguma familiaridade com a tem3tica. Relativamente ao tema escolhido, 4 atual, relativamente pouco explorado em Portugal, e relevante cient3fica e academicamente.

Quivy & Campenhoudt (2005) referem que a quest3o de investiga3o constitui normalmente o primeiro meio para p3r em pr3tica uma das dimens3es essenciais do processo cient3fico - a rutura com os preconceitos e no3es pr3vias. A quest3o de investiga3o serviu de primeiro fio condutor da investiga3o, tendo por base as tr4s qualidades de uma boa pergunta de investiga3o - clareza, exequibilidade e pertin4ncia.

MacMillan & Schumaker (1997) (cit. por Coutinho, 2014) referem tamb4m, que a constru3o do problema de investiga3o dever3 cumprir um conjunto de crit4rios: exequibilidade, relev4ncia, clareza, conduzir ao tipo de investiga3o a ser realizada e mencionar a amostra ou popula3o em estudo.

Desta forma, ap3s se ter identificado o problema de investiga3o, procedeu-se 3 formula3o da seguinte quest3o de investiga3o: **como 4 que os cruzeiros fluviais podem contribuir para o desenvolvimento do turismo fluvial no Peso da R4gua?** De seguida, com o objetivo de operacionalizar e orientar a investiga3o, estabeleceram-se o objetivo geral e os objetivos espec3ficos, conforme se pode ver na Tabela 2.

Tabela 2 Objetivos gerais e espec3ficos do estudo

Objetivo Geral (OG)	Verificar como 4 que os cruzeiros fluviais podem contribuir para o desenvolvimento do turismo fluvial no Peso da R4gua.
Objetivos espec3ficos (OE)	O.E.1 Demonstrar como os cruzeiros fluviais podem ser um complemento da oferta tur3stica do Peso da R4gua.
	O.E.2 Identificar medidas que contribuem para o desenvolvimento do turismo de cruzeiros fluviais no Peso da R4gua.
	O.E.3 Conhecer o perfil do visitante que 4 atra3do pelo turismo de cruzeiros fluviais do Peso da R4gua.

Fonte: Elabora3o pr3pria

Salienta-se que a questão de investigação e os objetivos foram ajustados ao longo do processo de investigação, principalmente com a revisão da literatura. Contudo, a forma como a questão de investigação está formulada (“como”), aponta desde logo para uma metodologia qualitativa, nomeadamente para um estudo de caso. (Yin, 2014)

2.2.2- Exploração: revisão da literatura

Nesta etapa procurou-se “saber como proceder para conseguir a qualidade da informação e como explorar o terreno para conceber a problemática de investigação (Quivy & Campenhoudt, 2005). Assim, durante a etapa da revisão da literatura realizaram-se diversas leituras, bem como alguns trabalhos realizados anteriormente. Procurou-se evitar a gula livresca, através da orientação dos objetivos específicos (Quivy & Campenhoudt, 2005). Procedeu-se, também, a conversas com alguns académicos/investigadores relacionados com a área (Yin, 2003).

As leituras efetuadas visam ajudar a clarificar e delimitar o objeto de estudo (pergunta de investigação e objetivos), servindo também de suporte à construção do enquadramento conceptual e das fases seguintes da investigação (Fazenda (2011). Quivy & Campenhoudt (2005, citado por Fazenda 2011) afirmam que as operações de leitura visam assegurar a qualidade da problematização. Deste modo, a revisão de literatura recaiu nas temáticas do sistema e destino turístico, no turismo fluvial, turismo náutico e nas medidas e planos desenvolvidos. Assim, a pesquisa bibliográfica teve por base em vários artigos científicos, artigos técnicos, livros técnicos e planos de desenvolvimento, teses de doutoramento, dissertações de mestrado, e relatórios municipais e nacionais etc. As fontes de pesquisa, utilizadas foram o Google como motor de busca, o Google Académico, a Scopus, a web of science, b-on, o rcaap, bem como a biblioteca da Universidade de Coimbra. De seguida, vamos apresentar a etapa do modelo de análise deste estudo.

2.2.3- Modelo de análise: proposições e variáveis

A revisão crítica da literatura resultou na elaboração do capítulo I deste estudo. Desta forma, foi possível desenhar o modelo de análise, constituído pelas proposições, variáveis, conceitos e as questões que descrevem o problema de investigação.

O conhecimento, segundo Quivy & Campenhoudt (1998, citado por Correia 2017) constrói-se “com o apoio de quadros teóricos e metodológicos explícitos, lentamente elaborados, que constituem um campo (...) parcialmente estruturado” em que, posteriormente, os “conhecimentos são apoiados por uma observação dos factos concretos”.

Como refere Quivy & Campenhoudt (2005, p. 89), “a etapa da problemática é uma abordagem ou perspectiva teórica para tratar o problema colocado pela pergunta de partida (...) interroga-se os fenómenos estudados, ao construir-se a problemática responde-se à pergunta de como vamos abordar este fenómeno”. Assim, durante a revisão da literatura foi-se elaborando o modelo de análise, com base nas proposições saídas da revisão da literatura. Segundo Yin (2014), as proposições refletem as questões teóricas que orientam a investigação (ver Tabela 3).

Tabela 3- Proposições de investigação e fontes.

Objetivo Específico	Proposições de investigação (PI)	Fontes (referências)	Secções
O.E.1 Demonstrar como os cruzeiros fluviais podem ser um complemento da oferta turística do Peso da Régua.	PI.1 Os cruzeiros são um complemento da oferta turística do Peso da Régua	(APDL, 2018; Beni, 2001; Brasil, 2010; Damien, 2001; Duarte, 2017; Ferreira, 2013; Lucas, 2009; Moreira, 2013; Moreira & Santos, 2010, 2016; Senra, 2014; Teles, 2012; Vieira, 2015)	1.2; 1.3; 1.4; 1.4.1; 1.4.2
O.E.2 Identificar medidas que contribuem para o desenvolvimento do turismo de cruzeiros fluviais no Peso da Régua.	PI.2. As medidas implementadas contribuíram para o desenvolvimento do turismo de Cruzeiros Fluviais no Peso da Régua	(APDL, 2018; Azevedo et al., 2008; Fazenda, 2011; PDTVD, 2007; Vieira, 2015)	1.5
O.E.3 Conhecer o perfil do visitante que é atraído pelo turismo fluvial de cruzeiros do Peso da Régua.	PI.3. Turistas portugueses predominam mercado de turismo fluvial de cruzeiros no Peso da Régua	(APDL, 2018)	1.3; 1.4

Fonte: Elaboração própria

As proposições, que resultaram da revisão da literatura, permitiram identificar as variáveis. Como refere *Cronbach* (1982, citado em Coutinho e Chaves 2002) as proposições ligam e relacionam os conceitos dentro do caso. Deste modo, com o objetivo de articular e orientar o processo da investigação, as proposições que identificam as variáveis, são articuladas com os objetivos específicos e geral, conforme se pode ver na Tabela 4 seguinte. Assim, pretende-se tornar o estudo credível e reproduzível, pois de acordo com Yin (2003, p. 60) a “questão da confiabilidade não pode deixar de ser colocada, se queremos que ao nosso estudo de caso seja reconhecida pertinência e valor (...)”. Refere ainda que o investigador dever fazer uma descrição tão pormenorizada quanto possível “de todos os passos operacionais do estudo, e a conduzir a investigação como se alguém estivesse sempre a espreitar por cima do seu ombro”.

Tabela 4- Enquadramento dos objetivos gerais e específicos, proposições de investigação e variáveis.

Enquadramento dos objetivos gerais e específicos, proposições de investigação e variáveis			
Objetivo Geral	Objetivo Específico	Proposições de Investigação	Variáveis
OG1	O.E.1 Demonstrar como os cruzeiros fluviais podem ser um complemento da oferta turística do Peso da Régua.	PI.1 Os cruzeiros são um complemento da oferta turística do Peso da Régua.	Os cruzeiros como complemento da oferta turística
	O.E.2 Identificar medidas que contribuem para o desenvolvimento do turismo de cruzeiros fluviais no Peso da Régua.	PI.2. As medidas implementadas contribuíram para o desenvolvimento do turismo de Cruzeiros Fluviais no Peso da Régua	Medidas implementadas
	O.E.3 Conhecer o perfil do visitante que é atraído pelo turismo fluvial de cruzeiros do Peso da Régua.	PI.3. Os turistas portugueses predominam nos cruzeiros fluviais do Peso da Régua.	Perfil dos visitantes

Fonte: Elaboração própria

Após a identificação das variáveis, construiu-se o modelo de análise conceptual (ver Figura 7), que elucida de forma mais fácil as várias dimensões, as variáveis a estudar e os conceitos que articulados entre si, formam um quadro conceptual coeso. (Quivy & Campenhoudt 2005)

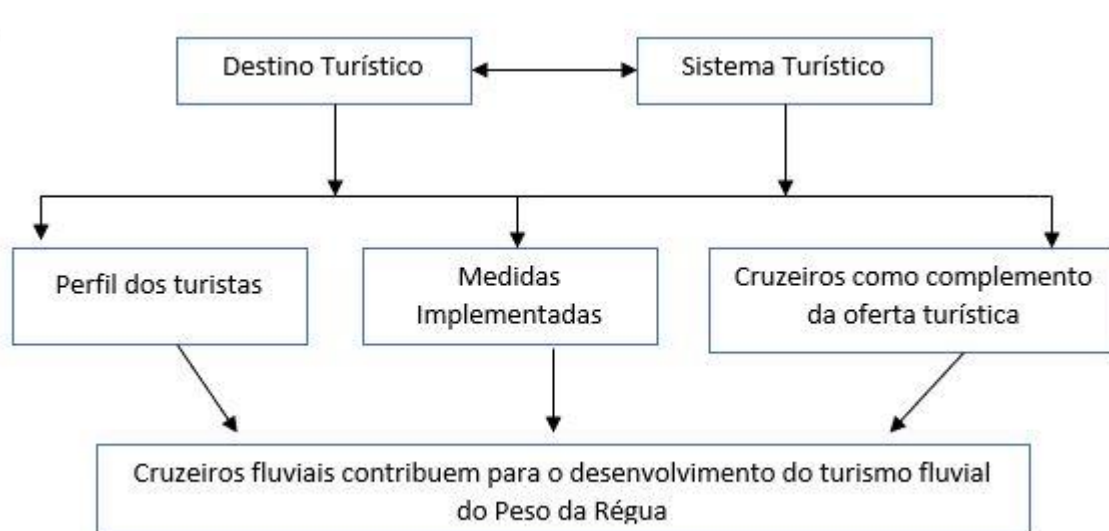


Figura 7-Modelo conceptual.

Fonte: Elaboração Própria

O modelo conceptual apresentado anteriormente orientou e estruturou o trabalho de observação e de análise. Nesta etapa de rutura e de construção, reorganizaram-se o objetivo geral e os objetivos específicos. As etapas refletem-se uma nas outras, sendo um processo circular, segundo Quivy & Campenhoudt (2005).

2.2.4- Observação: métodos e técnicas de investigação

Nesta etapa, segundo Quivy & Campenhoudt (2005) a observação é um conjunto de operações através dos quais o modelo de análise é submetido aos testes dos factos e confrontado com dados observáveis. Desta forma, é uma etapa intermédia entre a construção dos conceitos e das proposições, e a posterior análise dos dados utilizados para serem testados. Assim traçaram-se os passos a seguir na investigação, de forma a guiar o processo de recolha, análise e nas conclusões, interligando a questão de investigação aos dados empíricos e, por último, às conclusões do estudo.

Quivy & Campenhoudt (2005) referem que para um bom trabalho de observação é necessário responder a três questões: I) Observar o quê? II) Observar quem? III) Observar como? As respostas a estas questões, são baseadas na questão de investigação, proposições, variáveis e nos critérios de interpretação (ver figura 8).

<p>I) Observar o que? Como é que os cruzeiros fluviais podem contribuir para o desenvolvimento do turismo fluvial no Peso da Régua.</p>
<p>II) Observar quem? Peso da Régua – Estudo de Caso (Entidades locais; Especialistas; Agentes locais)</p>
<p>III) Observar como? -Entrevistas semiestruturadas; análise de informação em <i>websites</i>; recolha e análise documental (artigos, relatórios, revistas, livros, dissertações, planos de desenvolvimento, entre outros).</p>
<p>IV) Tabela Síntese Informativa: questões, critérios de interpretação, fontes de informação</p>

Figura 8 - 4ª etapa – observação: métodos e técnicas de investigação.

Fonte: elaboração própria

I) Observar o que?

Esta questão refere-se à identificação dos dados pertinentes para verificar as proposições. A forma como está colocada a questão de investigação determina que se pretende investigar a forma como os cruzeiros fluviais podem contribuir para o desenvolvimento do turismo fluvial no Peso da Régua.

Yin (2003) afirma que cada estratégia apresenta vantagens e desvantagens próprias, dependendo basicamente de três condições: a) o tipo de questão da pesquisa; b) o controle que o investigador possui sobre os seus comportamentos efetivos; c) o foco em fenómenos históricos, em oposição a fenómenos contemporâneos.

Neste sentido, a questão de investigação e os objetivos nortearam a revisão da literatura, que contribuiu para a formulação das proposições (questões de investigação) e as variáveis que deram origem ao modelo de análise conceptual (ver secção 2.2.3.). Estas orientaram a pesquisa empírica e as conclusões, que suportam, o método de investigação (Yin, 2003)

Uma condição importante na definição do método é a forma como a questão de investigação está formulada. Neste estudo, a questão de investigação começa por 'como', o investigador não tem nenhum controlo sobre os eventos, o foco do problema é contemporâneo inserido num contexto de vida real, por isso, concluiu-se que o método de estudo de caso é o mais adequado.(Coutinho & Chaves, 2002; Yin, 2003)

Robert Yin (2003) define estudo de caso, com base nas características do fenómeno em estudo, no conjunto de características associadas ao processo de recolha de dados e nas estratégias de análise dos mesmos. Para o autor, existe quatro tipos de estudo de caso possíveis: o caso único com enfoque holístico; o caso único com enfoque incorporado; estudo de casos múltiplos com enfoque holístico; estudo de casos múltiplos com enfoque incorporado. Deste modo, Yin estabelece táticas distintas para cada tipo de estudo de caso. Relativamente ao estudo de caso único, o autor sugere-o quando o mesmo representa o caso decisivo para testar uma teoria bem formulada, seja para confirmá-la, seja para contestá-la, seja ainda para estender a teoria. Devendo o caso único, satisfazer todas as condições para testar a teoria.

Por seu turno, Cascais (2012) refere que existem várias tipologias de estudos de casos, podendo ser classificadas de acordo com:

- Número de casos analisados – únicos (só um caso) ou múltiplos (dois ou mais);
- Forma da análise – holísticos (análise abrangente) ou imbricados (Análise separada e diferenciada, por componentes do modelo conceptual);
- Objetivos de investigação – exploratórios (compreender novas realidades), descritivos (exposição de factos/acontecimentos) e explicativos (descobrir o porquê).

De acordo Pizam (1994) existem três tipos de modelo de investigação: o Método Exploratório, o Método Descritivo e o Método Casual. Como referimos anteriormente, o presente estudo utiliza o método de investigação Descritivo, desta forma descreve o fenómeno dentro do seu contexto, com as características de um universo ou factos. Sendo o seu carácter de compreensão integral dos fenómenos e não por componentes. Desta forma, a descrição do objeto de estudo fornece ao investigador os critérios do seu comportamento quando se encontra no seu habitat. É de extrema importância a precisão e fiabilidade dos dados recolhidos. Assim, podemos concluir que o estudo de caso desta

investigação, é um estudo de caso único (Peso da Régua) integrado (com várias unidades de análise: Entidades; Especialistas; Agentes locais) e descritivo.

De seguida, vamos apresentar quem foi observado neste estudo.

II) Observar quem

Um estudo de caso é segundo Coutinho & Chaves (2002) uma abordagem metodológica, que se trata de um plano de investigação que envolve o estudo intensivo e detalhado de uma entidade bem definida: o caso. Este pode ser um indivíduo, uma personagem, um pequeno grupo, uma organização, uma comunidade ou mesmo uma nação, uma decisão, uma política, um processo, um incidente ou acontecimento imprevisto, entre outras hipóteses.

A escolha da população de um estudo é essencial. Segundo Bravo (1998, citado em Coutinho & Chaves 2002) a seleção da amostra num estudo de caso adquire um sentido muito particular, sendo a essência metodológica. Creswell, (1994, citado em Coutinho e Chaves 2002) refere que ao se escolher o caso, o investigador estabelece o referencial lógico que orientará todo o processo de recolha de dados. Por isso, neste estudo, a questão de investigação identifica o estudo de caso – O turismo de cruzeiros fluviais no Peso da Régua.

As unidades de análise deste estudo de caso, foram selecionadas de acordo com um tipo de amostra intencional, ou seja, de acordo com determinado critério, foi escolhido intencionalmente um grupo de elementos que compõe a amostra. Para Patton (1980, citado em Coutinho e Chaves 2002) o investigador dirige-se intencionalmente a grupos de elementos dos quais deseja saber a opinião. O critério para a seleção das unidades de análise teve por base o conhecimento relativo ao turismo fluvial de cruzeiros no Peso da Régua, bem como a proximidade dos mesmos com o objeto de análise. Assim, as unidades de análise selecionadas foram três entidades locais, um especialista e quatro agentes locais, que tem a vantagem da observação direta sobre o estudo de caso (ver tabela 5).

Tabela 5-Identificação da amostra que participou no estudo de caso.

Especialistas e Agentes locais que participaram no estudo de caso		
Especialistas	Agentes Locais	Entidades Locais
E.1 Perito-Coordenador responsável pelo Plano de Ação para o Turismo do Norte de Portugal e o coordenador técnico do Plano de Desenvolvimento Turístico do Vale do Douro 2007-2013	A.1 Unidade Hoteleira Hotel Régua Douro	E.L.1 Câmara Municipal do Peso da Régua
	A.2 Posto turismo/ Loja interativa	E.L.2 Associação comercial e Industrial do Peso da Régua (ACIR)
	A.3 Museu do Douro	E.L.3 IVDP
	A.4 Restaurante Tasco da Quinta	

Fonte: Elaboração própria

Após identificado o estudo de caso e as unidades de análise, de seguida descreve-se como foram observados os dados a recolher.

III) Observar como?

Nesta fase abordam-se as escolhas das técnicas mais adequadas, para a recolha dos dados, de forma a responder às questões e, conseqüente, à questão de investigação. Segundo Quivy & Campenhoudt (2005), é com base nas proposições, que escolhe o método mais apropriado, de forma a recolher dados pertinentes, bem como o tipo de análise e a sua própria formação metodológica.

No decorrer da fase de recolha de dados, de forma a assegurar a sua qualidade e credibilidade, foi tido em conta a validade do construto através da triangulação dos dados, utilizando diferentes fontes de informação, para a recolha das mesmas evidências. Outro procedimento foi a criação de bases de dados das diversas evidências relevantes recolhidas e dos resultados obtidos, possibilitando a sua consulta. Por fim, existiu o mapeamento do processo, identificando todas as etapas realizadas, para a obtenção dos resultados, estabelecendo um encadeamento lógico das evidências (Cascais, 2012; Correia, 2017; Coutinho & Chaves, 2002; Yin, 2003).

Neste estudo de caso foram utilizadas as seguintes fontes de evidência: análise de informação em websites; análise e pesquisa documental; registos em arquivos e entrevistas semiestruturadas. (Quivy & Campenhoudt, 2005; Yin, 2003)

A. Análise de informação em websites

Para o estudo de caso, foram analisados vários websites relativos as várias organizações e instituições públicas (INE, APDL, Via Navegável do Douro), alguns deles relativos às unidades de análise, neste caso as instituições e agentes locais (Câmara Municipal do Peso da Régua, ACIR, IVDP, Posto turismo/loja interativa, Museu do Douro e Unidade Hoteleira), com vista à obtenção de informação relativa ao turismo de cruzeiros fluviais, que fossem ao encontro pergunta de partida, dos objetivos e das proposições.

B. Análise documental

Foram analisados vários documentos, tais como folhetos de promoção turística da região, documentos publicados pela Câmara Municipal do Peso da Régua, relatórios e planos, tais como o PENT, PDTVD e Plano Estratégico do Município do Peso da Régua.

C. Registos em arquivos

Foram recolhidas, analisadas e tratadas várias informações estatísticas em *websites* sobre o turismo de cruzeiros fluviais fornecidos pelo INE e a APDL. Foram também recolhidas e analisados nos sites referidos vários documentos, bem como notícias relacionadas com o estudo de caso.

D. Entrevistas

Para Minayo (1994, citado por Freitas & Jabbour, 2011) a entrevista é um procedimento de recolha de informações sobre determinado tema científico, realizada por iniciativa do entrevistador, destinada a fornecer informações pertinentes a um objeto de pesquisa, podendo ser realizada com um único entrevistado ou com um grupo de pessoas.

Uma das mais importantes fontes de informações para um estudo de caso são as entrevistas (Yin, 2003), podendo assumir formas diversas. Possui como vantagens ser direcionadas (enfocam diretamente o tópico do estudo de caso) e preceptivas (fornecem inferências causais percebidas).

Assim, para Quivy & Campenhoudt (2005) as entrevistas podem ser estruturadas, semiestruturadas ou semidirigida e não estruturadas. Referem ainda, que em investigação social o tipo de entrevista mais utilizada é a semiestruturada ou semidirigida, onde existe um guião prévio, com um conjunto perguntas-guias a serem abordadas na entrevista, cuja a ordem pode ser alterada em relação ao que estava previsto, deixando o entrevistado falar abertamente sobre o caso. Porém, o investigador deve-se esforçar para reencaminhar a entrevista para os objetivos estabelecidos, sempre que o entrevistado se afastar. Sendo possível no decorrer da entrevista colocar questões pertinentes para o estudo, mas de forma natural.

Neste estudo de caso, foi utilizada a entrevista semiestruturada, com o guião da entrevista A e o guião da entrevista B. As entrevistas tiveram uma duração média, no Guião A de 90 minutos e no Guião B de 1h10m.

Os guiões das entrevistas (ver Apêndices A e B) para cada unidade de análise do estudo de caso foram preparados, tendo em conta a articulação com a questão de investigação, o objetivo geral e os objetivos específicos, as proposições, as variáveis e os critérios de interpretação. As questões e os tópicos de ambos os guiões foram elaborados com base na revisão da literatura, mas adaptados tendo em contas as especificidades das unidades de análise. (Quivy & Campenhoudt, 2005; Yin, 2003) No âmbito geral, as questões são as mesmas, dando mais relevância a certos tópicos dependendo da unidade de análise, com o objetivo de obter a opinião das entidades, especialistas e dos agentes Locais, para analisar e comparar os resultados.

O critério que esteve na base da escolha do entrevistado nas unidades de análise prendeu-se com o facto de ser necessário ter as perspetivas das entidades locais de um especialista na matéria e a dos agentes locais do Peso da Régua, que para além do conhecimento sobre o tema, têm contacto direto com o turismo de cruzeiros fluviais, fazendo eles mesmo parte do mesmo. Assim, pode-se ver na Tabela 6, os entrevistados, a data, local e duração das entrevistas.

Tabela 6- Identificação dos entrevistados no estudo de caso.

Entrevista A – Especialistas				
Unidade de análise	Fonte de informação da unidade de análise (cargo/função)	Data	Local / Via	Duração
E.1	Perito-Coordenador responsável pelo Plano de Ação para o Turismo do Norte de Portugal e o coordenador técnico do Plano de Desenvolvimento Turístico do Vale do Douro 2007-2013	08/04/2019	Via email	1h20
Entidades Locais				
EL.1	Câmara Municipal do Peso da Régua	11/04/19	Câmara municipal	1h30
EL.2	Associação comercial e Industrial do Peso da Régua (ACIR)	11/04/19	Gabinete da Associação	1h10
EL.3	IVDP	23/04/19	Gabinete IVDP	1h
Entrevista B – Agentes Locais				
Unidade de análise	Fonte de informação da unidade de análise (cargo/função)	Data	Local / Via	Duração
A.1	Unidade Hoteleira do Peso da Régua	12/04/19	Hotel	1h
A.2	Posto turismo/ Loja interativa	12/04/19	Posto de turismo	50m
A.3	Museu do Douro	12/04/19	Museu	1h10
A.4	Restaurante	23/04/19	Restaurante	1h12

Fonte: Elaboração própria

Os entrevistados encontram-se codificados no caso das Entidades locais (EL.1, EL.2 e EL.3), e do especialista (de E.1) e no caso dos agentes locais (de A.1 a A.4) por razões de ética e de responsabilidade (Quivy & Campenhoudt, 2005). Assim, de um total de 8 entrevistas, três são entidades locais – o responsável pelo setor da cultura e turismo da Câmara Municipal do Peso da Régua, uma vogal da direção da ACIR e um membro do concelho diretivo do IVDP; um especialista - coordenador técnico do Plano de Desenvolvimento Turístico do Vale do Douro 2007-2013; quatro agentes locais - chefe de

recepção de uma unidade hoteleira, funcionária/gestora da loja interativa, o responsável pela gestão e coordenação do Museu do Douro e um proprietário de um restaurante.

Após identificado o entrevistado de cada unidade de análise, foram contactados por telemóvel e email. O investigador apresentou-se, explicou-se o motivo do contacto e os objetivos do estudo e, posteriormente, foi solicitado a disponibilidade para uma entrevista. De seguida, foi enviado um email com uma breve apresentação do estudo e dos objetivos, o dia, hora e local da entrevista. As entrevistas decorreram nos locais referidos na tabela 5, com exceção de uma que, por dificuldades de agenda, do entrevistado foi realizada por email, com o envio do respetivo guião e uma troca sucessiva de email com o intuito de esclarecer alguns tópicos.

Todas as entrevistas foram gravadas no programa *Audacity* em formato mp3, com autorização dos entrevistados, assim como refere Frohlich (2002, citado por Freitas & Jabbour, 2011) que as entrevistas podem ser gravadas, garantindo a confiabilidade das mesmas. No decorrer da entrevista o investigador colocou as questões de forma clara, objetiva e contextualizando sempre as questões. Manteve sempre uma postura de ouvinte e após terminar a entrevista foi questionado ao entrevistado se pretendia dizer mais alguma coisa sobre a temática que não tinha sido abordado no decorrer da entrevista. No fim, agradeceu-se a colaboração de cada entrevistado, bem como das instituições que nos acolheram. Posteriormente as entrevistas foram transcritas para serem analisadas.

E. Tabela síntese informativa

Yin e Saur-Amaral (2003 e 2009, citado por Cascais, 2012) recomendam a construção de uma tabela de dados, que posteriormente serve para a construção do guião de entrevista e a preparação da recolha das várias fontes de informação para o estudo de caso. Assim, construiu-se uma tabela, com o objetivo de assegurar a recolha de informação sobre todas as variáveis do modelo conceptual.

Tabela 7- Tabela síntese informativa

Variáveis	Questões (Q) – de acordo com o guião de entrevista (Questionário A e Questionário B)	Critérios de interpretação	Fontes de informação
Cruzeiros como complemento da oferta turística	<ul style="list-style-type: none"> • QA3; QA4; QA5 • QB1; QB2; QB3; QB4; QB5; QB6; QB7 	Identificar e descrever o contributo dos cruzeiros fluviais, bem como se estes são um complemento à oferta turística existente	Revisão da literatura Análise de websites
Medidas implementadas	<ul style="list-style-type: none"> • QA1; QA6; QA7; QA8; QA9; QA10; QA11; QA12; QA13; QA14; QA15 • QB8; QB9; QB10; QB11; QB12; QB13 	Identificar as medidas que contribuíram para o desenvolvimento do turismo de cruzeiros, com influência direta no Peso da Régua	Análise documental Registo em arquivos
Perfil dos turistas	<ul style="list-style-type: none"> • QA16; QA17 • QB14; QB15; QB16; QB17 	Descrever e identificar qual o perfil do turista de cruzeiros fluviais do Peso da Régua	Entrevistas semi-estruturadas

Fonte: Elaboração própria

Depois de se apresentar e explicar a forma de recolha das fontes de informação, de seguida descreve-se a forma como a informação foi analisada e interpretada.

2.2.5- Análise da informação e conclusões

Após a recolha da informação, foi necessário proceder à sua organização, análise e interpretação da mesma. Segundo Borges, Hoppen & Luce (2009, citado em Freitas & Jabbour, 2011) é uma das etapas mais difíceis, que consiste em “examinar, categorizar, tabular e recombinar os elementos de prova, mantendo o modelo conceitual e as proposições iniciais do estudo como referências”.

Alves-Mazzoti & Gewandsznajder (2004, citado em Freitas & Jabbour, 2011) argumentam à medida que os dados vão sendo recolhidos, o investigador vai procurar através de várias tentativas identificar temas e relações, de forma a construir interpretações e gerar novas questões e/ou aperfeiçoar as anteriores, o que por sua vez, o levará à procura de novos dados, complementares ou mais específicos, num processo que vai até a análise final.

Assim, nesta etapa foi necessário estruturar toda a informação recolhida permitindo tirar conclusões e tomar decisões. Tendo em conta toda esta complexidade como refere Sousa & Baptista (2011, citado por Correia, 2017), foi necessário uma abordagem estruturada para analisar o conteúdo de todos os dados recolhidos como se pode ver na figura 9.

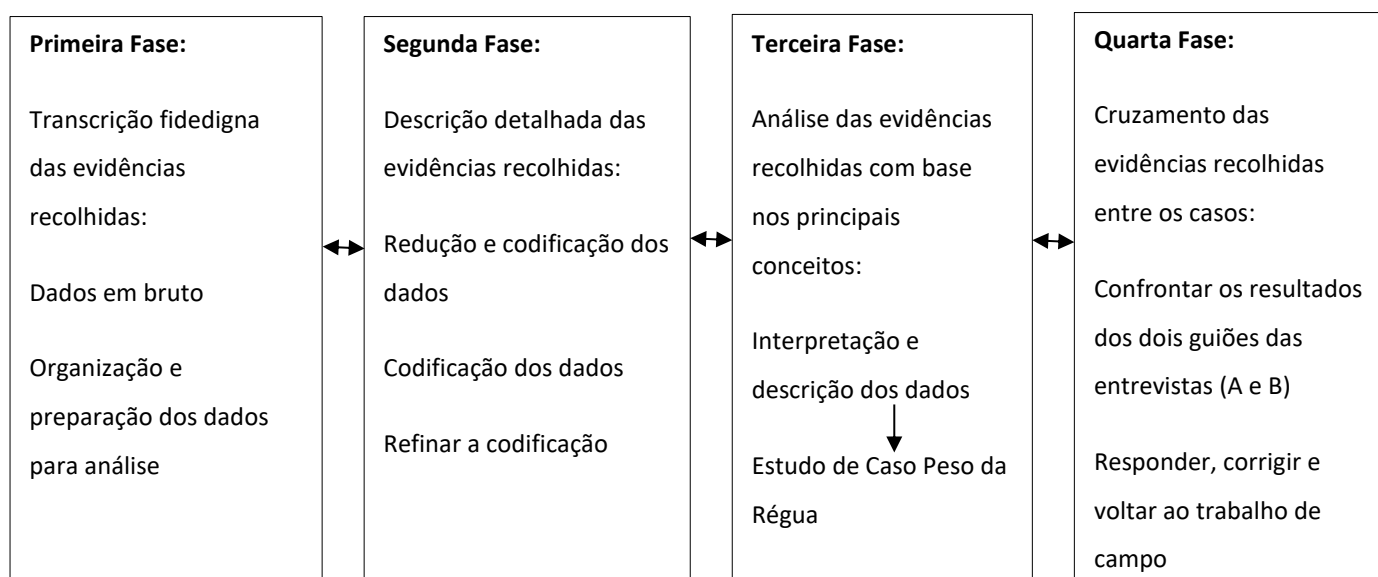


Figura 9- Processo da análise qualitativa dos dados

Fonte: Elaboração própria

Todas as evidências recolhidas foram analisadas, após uma profunda pesquisa que representa o universo de estudo. Ao longo da recolha dos dados, estes foram organizados e preparados para a sua análise, tendo em conta os objetivos e as variáveis de estudo. Assim, realizou-se a transcrição fidedigna das entrevistas), sendo que as restantes evidências (estatísticas) foram também organizadas em função dos procedimentos definidos.

Posteriormente, procedeu-se à redução e codificação dos dados em estado bruto, que segundo Miguel (2007, citado por Freitas & Jabbour, 2011) permite a identificação de dados e informações relevantes para a pesquisa, bem como *insights*. As entrevistas foram analisadas através do *software* NVivo 12 Pro, e as outras fontes de evidência de forma manual.

Durante a codificação dos dados, foram criadas categorias tendo em conta as variáveis do estudo e os objetivos específicos, que resultaram do agrupamento de semelhanças, temática, padrões de pensamento, palavras, frases e frequências.

A fase seguinte, consistiu na análise com base nas referências teóricas, onde foram identificadas as convergências e divergências da literatura, que tendo em conta Zanelli (2002, citado por Freitas & Jabbour, 2011), “os dados não falam por si, devem ser articulados com os referenciais teóricos e pressupostos que norteiam a pesquisa, de modo a compor um quadro consistente”. Desta forma, interpretaram-se e descreveram-se os dados, foram analisados os dois guiões das entrevistas, identificando o que era comum e distinto, comparando com a revisão da literatura (capítulo I). Procurou-se explicar o significado dos resultados, completando a sua análise com dados estatísticos pertinentes (produzidos pelas entidades APDL, INE e PORDATA), obtendo a resposta para as proposições, com o intuito de chegar às conclusões e recomendações do estudo. (Correia, 2017; Freitas & Jabbour, 2011; Quivy & Campenhoudt, 2005; Yin, 2003)

2. 2.6- Avaliação metodológica

Nesta fase, posterior à descrição e explicação da metodologia adotada neste estudo, é importante salientar algumas das suas limitações, porque segundo Oliveira & Ferreira(2014, citado em Correia, 2017) nenhuma das abordagens é perfeita. No início deste capítulo (secção II.1) descrevemos e explicámos as decisões metodológicas que justificam o caminho adotado do ponto de vista epistemológico, do paradigma, da metodologia e do tipo de raciocínio, do método e das técnicas (Quivy & Campenhoudt, 2005; Sousa & Baptista, 2011; Yin, 2014)

Sendo um estudo que segue uma metodologia qualitativa apoiada no método de estudo de caso único de carácter descritivo, onde é analisado, estudado, registado e

interpretado os fatos do mundo físico sem a interferência do pesquisador. Tendo em conta Yin (2003) o estudo de caso visa a compreensão completa do fenômeno, que acarreta algumas desvantagens e limitações relativas aos efeitos da implicação do investigador na realidade que estuda e no seu reflexo nos resultados obtidos; bem como questões de rigor, generalização e tempo. Assim, é importante salientar que o investigador possui papel relevante, onde se teve sempre o cuidado com as generalizações, procurando sempre o rigor científico no tratamento da questão de investigação. (Yin, 2003) Relativamente à abordagem qualitativa adotada, tem a vantagem, segundo Neves (1996), de permitir interação, de considerar a subjetividade dos sujeitos e de permitir compreender múltiplos aspetos da realidade.

Ao adotar o método de estudo de caso, e com intuito de dar credibilidade ao estudo, foi necessário ter em atenção a validade do construto. Desta forma, foi realizada uma profunda revisão da literatura, onde são apresentados os vários conceitos que suportam as variáveis deste estudo; recorreu-se a múltiplas fontes de evidência e à triangulação dos dados; foi estabelecido um encadeamento lógico das evidências que orientou a recolha e análise, demonstrado nas figuras e tabelas deste capítulo.

No estudo de caso do Peso da Régua foram entrevistados um especialista, três entidades locais e quatro agentes locais, num total de 8 entrevistas. De forma a aumentar a confiabilidade deste estudo, foi elaborado e seguido o protocolo da metodologia adotada, que é descrita de forma pormenorizada neste capítulo, permitindo assim, a sua replicabilidade do processo de recolha e análise dos dados (Coutinho, 2014; Coutinho & Chaves, 2002; Yin, 2003, 2014).

Por fim, o estudo é significativo, porque aborda um tema que é de interesse geral para a área do turismo fluvial, em especial para a regiões que possuem um elemento natural desta importância. Tendo sido abordado o contexto nacional do fenómeno em estudo, existindo uma profunda recolha de múltiplas fontes de evidência relevantes para o estudo de caso, de forma a concretizar o objetivo inicial, com o intuito de apresentar e explicar os resultados.

2.2.7- Conclusão

A Metodologia de Investigação revelou ser um capítulo fulcral no desenvolvimento do estudo, procurou-se que o presente capítulo e as decisões metodológicas que nele constam assentassem sempre numa base teórica. No final deste capítulo ficamos a conhecer as etapas do processo metodológico adotado neste estudo.

Ao iniciar uma investigação científica o investigador necessita tomar várias decisões que definam e fundamentem o caminho a seguir, face a outras alternativas em termos epistemológicos, de paradigma, de metodologia, de tipo de raciocínio, de método e de técnicas.

Assim numa fase inicial, descreveu-se as etapas do processo metodológico (secção 2.2). Este estudo foi desenvolvido em três fases e seis etapas interativas e dinâmicas. Começou-se por identificar e justificar o problema de investigação (secção 2.2.1.), que deu origem à formulação da questão de investigação e posteriormente aos objetivos gerais e específicos. De seguida, explicou-se o processo da exploração, ou seja, todas as fontes que serviram para fazer a revisão crítica da literatura (secção 2.2.2), de onde surgiram as proposições (Tabela 3) e foram identificadas as variáveis do estudo (secção 2.2.3).

Numa fase seguinte, descreveu-se e justificou-se o método de estudo de caso e as técnicas usadas na recolha da informação, ou seja, foi identificado 'o que é', 'quem' e 'como observamos' (Figura 8). Foi também elaborado uma tabela síntese informativa (Tabela 7) com as questões orientadoras, os critérios de interpretação e as fontes de informação (secção 2.2.4). Após a recolha da informação, explicou-se o processo de análise qualitativa dos dados, tendo-se utilizado, para a análise de conteúdo, o software NVivo 12 Pro, para as entrevistas, enquanto, para as outras fontes de evidência foi realizado de forma manual. Na interpretação e descrição dos dados foi tido em conta a sua saturação ou redundância, bem como durante todo o processo a sua fiabilidade e validade (secção 2.2.5). Por fim, realizou-se uma avaliação da metodologia adotada, onde se destacam aquelas que são associadas á metodologia qualitativa apoiada no método de estudo de caso único de carácter descritivo e às técnicas de recolha e análise dos dados usados (secção 2.2.6.).

No capítulo seguinte, apresenta-se, descreve-se e interpreta-se os resultados estudo de caso (capítulo Três).

CAPÍTULO TRÊS – APRESENTAÇÃO DOS RESULTADOS

3.1-Introdução

O presente capítulo começa com a apresentação da região em estudo: Peso da Régua, que faz parte da quinta etapa deste estudo – análise das informações. Pretende apresentar os resultados obtidos, depois de recolher, tratar e analisar a informação recolhida, de forma a verificar como é que os cruzeiros fluviais podem contribuir para o desenvolvimento do turismo fluvial no Peso da Régua.

O capítulo três vai ao encontro do objetivo geral e dos três objetivos específicos. Começa por apresentar e caracterizar o Concelho do Peso da Régua (secção 3.2), de forma a enquadrar territorialmente o estudo. A seguir, apresenta os contributos dos cruzeiros fluviais para o desenvolvimento do turismo fluvial no Peso da Régua (secção 3.3), de forma a ir ao encontro do objetivo geral do estudo; demonstra como os cruzeiros fluviais podem ser um complemento da oferta turística do turismo náutico no Peso da Régua, para ir ao encontro do objetivo específico 1 e da proposição 1; as medidas que contribuíram para o desenvolvimento do turismo de cruzeiros fluviais no Peso da Régua (secção 3.3.2) para ir ao encontro do objetivo específico 2 e da proposição 2; o perfil do visitante do turismo de cruzeiros fluviais do Peso da Régua (secção 3.3.3) para ir ao encontro do objetivo específico 3 e da proposição 3.

Descrevem-se as características da região, o seu retrato demográfico, territorial e paisagístico, para que possa ser compreensível o funcionamento do turismo fluvial de Cruzeiros a operar na região.

O capítulo culmina com a apresentação dos dados referentes as entrevistas por questionário realizado e conseqüente análise e interpretação dos resultados dos dois questionários, conjuntamente com os dados fornecidos pelos questionários foi analisado e interpretado dados estatísticos produzidos pelas entidades APDL, INE e PORDATA com o intuito de suportar e comprovar a análise.

Destacando a região de estudo, o concelho do Peso da Régua fica situado no Distrito de Vila Real, região norte e sub-região do Douro (ver figura 11). Localizada na margem direita do Rio Douro, a 25 Km de Vila Real e a cerca de 100 Km da cidade do Porto. A sul está delimitada pelo Rio Douro e pelos concelhos de Lamego e Armamar, pertencentes ao distrito de Viseu.



Figura 11- Localização do Peso da Régua após organização administrativa de 2013

Fonte: Clubevinhosportugueses Retirado: 15-05-2019

Segundo Osório (2014) o concelho do Peso da Régua foi criado em 1836 devido ao desmembramento de Santa Marta de Penaguião, e nasceu da junção, no século XVIII, das aldeias de Peso e Régua. Marquês de Pombal em meados do século XVIII, criou a Companhia das Vinhas do Alto Douro e a partir dessa altura a Régua começou a crescer e a desenvolver-se. Sendo considerada como uma das mais importantes cidades ribeirinhas, é também conhecida como a capital internacional do vinho e da vinha. É o centro da região demarcada do Douro. Fica na parte central da Linha do Douro, entre Porto e Pocinho, sendo sede de um município subdividido em 12 freguesias.

A nível demográfico não podemos afirmar com rigor a antiguidade da ocupação humana na área do Peso da Régua, visto não existir dados concretos. A sua localização não é uma opção estratégica, não optando tanto pela natureza defensiva, mas sim como um lugar de passagem obrigatória de uma margem para a outra do rio.

Segundo Arroiteia (2003), a localização da povoação está na origem de um povoamento bastante antigo, da época romana ou mesmo anterior. Estes dados são

confirmados pelas descobertas de moedas de prata e de cobre, restos de cerâmica, mosaicos encontrados na vizinhança da Régua, em Godim e em Lousada.

Esta região teve um decréscimo populacional desde 1950 até 2001 com perdas significativas, em 2001 conta com uma população de cerca de 18 832 habitantes, distribuída numa área de 96,8 km², o concelho de Peso da Régua regista uma densidade populacional da ordem dos 225 hab/km², valor bastante significativo para a região do norte-interior do Douro onde a densidade populacional média orçava os 57 hab/km². (Arroteia, 2003)

Nos dias de hoje nenhuma das freguesias tem menos de 150 habitantes, mas segundo Osório (2014) ao abrigo do disposto no art. 11 da lei nº22/2012, a Assembleia Municipal de Peso da Régua deliberou a reorganização administrativa do território das suas freguesias, respeitando os parâmetros de agregação e considerando os princípios e as orientações estratégicas definidas na presente lei. A UTRAT – Unidade Técnica para a Reorganização Administrativa do Território, propôs assim a agregação das freguesias: União de freguesias de Peso da Régua e Godim; União de freguesias de Galafura e Covelinhas; União de freguesias de Sedielos e Vinhós; União de freguesias de Poiares e Canelas.

As atividades desenvolvidas são essencialmente a agricultura, que continua a ser a atividade principal do concelho, essencial para muitas famílias como única fonte de rendimentos. Contudo, tem sido implementado subsídios e apoios neste sector, sobretudo para os jovens agricultores. Uma das atividades predominantes é a produção de vinho, juntamente com a vertente turística, tendo vindo a ganhar maior destaque e a dinamizar a economia local.

Ao nível paisagístico Teles (2012) destaca a paisagem como elemento unificador desta região, caracterizada pela construção em socalco, pelo contínuo muro de xisto, terrenos que apesar de pedregosos são base de trabalho agrícola, sendo mesmo a atividade designada de viticultura heroica. Pelo facto, de ser desenvolvida em condições particularmente difíceis. Assim, facilmente percebemos que o Douro resulta de um misto de natureza, pelas componentes geológicas e naturais, e de criação humana pelo modo de construção desenvolvido pelo Homem.

Como refere o Professor Bianchi de Aguiar (2002) , um dos principais responsáveis pela nomeação da UNESCO, o Alto Douro é um exemplo de paisagem que ilustra diferentes etapas da história humana e representa uma paisagem cultural viva e evolutiva. De facto, a região demarcada mais antiga do país, foi assistindo a modificações na paisagem, ainda que

seja muito baseada na produção vinícola, como consequência das exigências políticas, económicas e mesmo naturais.

As características de excelência da paisagem do Alto Douro Vinhateiro, apresentam potencialidades de sustentação do ponto de vista produtivo, quer em torno da produção de vinho do Porto e Douro, quer no âmbito do turismo cultural e de lazer, a paisagem cultural identificada com a vinha em socalcos não está inevitavelmente condenada a desaparecer sob a ameaça das mudanças tecnológicas ou empresariais. (Aguiar, 2002)

O ambiente natural constitui um dos ex-líbris da região, com uma imagem associada ao relaxamento e à tranquilidade, onde os visitantes procuram o destino pela sua necessidade de fugir a um ambiente quotidiano stressante. Um destino fortemente diferenciado, devido à promessa de satisfação das necessidades dos que o procuram, sendo essa o seu principal fator de atração.

Com base em todas estas características tão peculiares da região e da paisagem, foi submetida a sua candidatura à UNESCO. Os argumentos que justificam e suportaram a candidatura do alto Douro vinhateiro à UNESCO, segundo Aguiar (2002) foram os seguintes:

- O carácter único da relação do Homem com a natureza numa situação de escassez e adversidade dos elementos naturais: a água, o solo e as encostas íngremes;
- Caracter sábio desta relação resulta de um conhecimento profundo das culturas mediterrâneas e da sua adaptação à escassez e adversidade dos elementos naturais onde a vinha é a cultura por excelência em associação com a oliveira e a amendoeira;
- Exemplo significativo de uma paisagem ilustrativa de diversos períodos da história humana. Testemunha modos de organização da vinha de diferentes épocas históricas que evoluíram em função do surgimento de novas tecnologias, mas mantendo uma forte identidade e refletindo saberes, técnicas, costumes, rituais e crenças tradicionais das populações locais e, por último;
- A diversidade e a riqueza da sua arquitetura vernacular.

No conjunto das regiões vitícolas históricas de montanha e de encosta europeias, o Alto Douro, com 36.000 hectares considerados de encosta íngreme, constituiu a mancha

mais significativa deste tipo de implementação, representando cerca de 18% da produção viticultura europeia de encosta.

Desde a atribuição do título de Património da UNESCO em 2001, toda área navegável presente na região demarcada, sofreu profundas alterações do ponto de vista do aproveitamento deste recurso para fins turísticos. O consequente aparecimento de novos operadores fluviais, a gestão do próprio rio, criando a possibilidade de restabelecer a ligação marítima desde a cidade do Porto à cidade da Régua, em condições mais seguras e fortemente voltadas para o turismo de cruzeiros fluviais.

Podemos concluir, que a paisagem desta região tem características singulares, marcada pela sua ligação à produção de vinho, o que tornam a paisagem tão única pelos seus socacos íngremes nas encostas atraindo milhões de turistas todos os anos para desfrutar do melhor que a região do Douro tem para oferecer.

3.3- Contributo dos cruzeiros fluviais para o desenvolvimento do turismo fluvial no Peso da Régua

Como se constatou no capítulo I, o turismo de cruzeiros fluviais é uma atividade que se tem vindo a desenvolver, devido ao gradual aumento da procura, resultando diversos tipos de impactos. Esta secção pretende corresponder ao objetivo específico 1 e à proposição 1, para conhecer a opinião manifestada pelos elementos entrevistados, acerca dos contributos do turismo fluvial de cruzeiros, no Peso da Régua.

Os Agentes e as Entidades Locais entrevistados, são unânimes acerca da importância e do contributo do turismo fluvial de cruzeiros para o desenvolvimento económico local e de promoção das regiões.

Os cruzeiros fluviais são um impulsor do turismo da região (...) são geradores de benefícios económicos, dinamizando a economia local. (A.1)

São um importante meio de transporte, que utilizam um elemento natural e aproveitam para a produção de riqueza (...) sendo um importante meio de desenvolvimento económico. (E.4)

Os cruzeiros fluviais têm um relevante papel para a economia local do Peso da Régua, visto que geram impactos na economia local. (A.3)

São um importante meio de desenvolvimento local e de promoção da região. (A.2)

A visita à região e a realização de atividades diversas por parte dos passageiros de cruzeiros fluviais, gera benefícios para a dinamização e valorização da região (...) benefícios muitos deles económicos que proporcionam desenvolvimento local. (A.4)

Como podemos depreender pelas respostas dos agentes locais entrevistados, os cruzeiros fluviais geram vários impactos, sendo o impacto económico o mais referido. Neste sentido, Moreira e Santos (2016) afirmam, na secção (1.4.1), que os ambientes marítimo fluviais têm merecido, ao longo dos tempos de robustecimento do turismo enquanto atividade económica e vetor de desenvolvimento territorial, especial atenção.

Para além do impacto económico, os entrevistados salientam o impacto ambiental, pela utilização do rio – um recurso natural precioso - e alguns impactos sociais, com o aumento considerável do número de visitantes. A compra de produtos locais pelos turistas dos cruzeiros fluviais é considerada de elevada importância para a dinamização da economia local.

Os cruzeiros fluviais têm dado um contributo para o desenvolvimento económico da região, ao nível do aumento da notoriedade internacional do Douro (...) geram também alguns impactos, de natureza ambiental (...). Tendo em vista que os cruzeiros fluviais possam gerar um maior contributo para a região do Douro, é importante que os passageiros realizem atividades de visitaçao no território, que permita impactos mais tangíveis para as atividades económicas locais. É igualmente importante que os cruzeiros proporcionem produtos locais, produzidos na região do Douro. (E.1)

O turismo fluvial é extremamente importante para a região (...) pode ser aproveitado de diversas formas, sendo uma delas o turismo de cruzeiros fluviais que gera um elevado impacto económico nas regiões que o desenvolvem. Bem como um impacto social, levando ao desenvolvimento da região (...) não podemos esquecer o aumento da procura que gera um aumento dos visitantes. (E.3)

Os cruzeiros fluviais são um importante meio de rendimentos económicos, dinamizam a economia local, mas também dão maior notoriedade à Região do Douro, quer seja a nível internacional quer nacional. Aumenta também o volume de visitantes, que também procuram outras experiências para além dos cruzeiros. (E.2)

Segundo os entrevistados, E.2 e E.3, tem sido registado um aumento do número de visitantes na Região do Douro e em particular no Peso da Régua, comprovado pelas estatísticas fornecidas pela APDL (ver Tabela 8). Os dados mais relevantes que demonstram o crescimento referem-se ao número de passageiros, o número de movimentos nas eclusas, o número de movimentos por cais/passageiro e o número de cruzeiros.

Assim sendo, relativamente ao número de passageiros na Via Navegável do Douro entre 2014 a 2018, foi elaborado uma tabela que se apresenta de seguida (Tabela 8) com base na evolução, expondo os valores subdivididos nas seguintes categorias: cruzeiros na mesma albufeira + noturnos; cruzeiros 1 Dia; Barco Hotel; Recreio. Apresenta-se também a taxa de crescimento respetiva de cada ano.

Tabela 8- Evolução do nº de passageiros da Via Navegável do Douro (2014-2018).

Evolução do nº de passageiros da Via Navegável do Douro (2014-2018)					
	2014	2015	2016	2017	2018
Cruz. na mesma albufeira+ noturnos	396 764	460 935	647 300	973 302	994 031
Cruzeiro 1 Dia	159 171	192 338	228 124	232 502	206 019
Barco Hotel	53 070	60 421	63 071	66 681	85 402
Recreio	6 356	7 548	8 233	9 756	10 579
Total	615 361	721 242	946 728	1 282 241	1 296 031
Tx. Crescimento %	12,78%	17,21%	31,26%	35,44%	1,08%

Fonte: Dados APDL, Elaboração própria.

Concluiu-se, de acordo com os dados apresentados, que existe uma preferência clara pelos cruzeiros na mesma albufeira, com uma duração variável de meia hora a uma hora, diurnos ou noturnos, uma oferta adequada para viagens curtas de um dia. Os dados estatísticos comprovam uma taxa de crescimento contínua e positiva, de ano para ano, apesar de em 2018 ter sido significativamente menor que nos anos anteriores, continua a ser positiva, mostrando o benefício do turismo náutico para as regiões por onde passa. Desta forma, como refere o entrevistado, verifica-se que o aumento do número de passageiros leva consequentemente ao aumento do volume de vendas nas regiões por onde passam, dinamizando a própria economia local.

Tem sido notório os benefícios dos cruzeiros fluviais, os passageiros aproveitam para realizar compras de produtos locais, visitar o museu, muitos deles pernoitam na região (...) o que gera um conseqüente aumento do volume de vendas, algo que tem sido verificado nas reuniões de associados das PME. (E.2)

É notório o aumento nestes últimos anos da procura pelos cruzeiros fluviais (...) os impactos são significativos na região, ao nível do comércio, das visitas ao museu, da procura dos produtos artesanais produzidos na região, bem como ao nível da hotelaria e alojamento local (...) a região ganhou mais vida e principalmente ganhou uma nova fonte de rendimentos e dinamização da própria economia local, visto que essencialmente a maior fonte de rendimentos era a agricultura. (A.4)

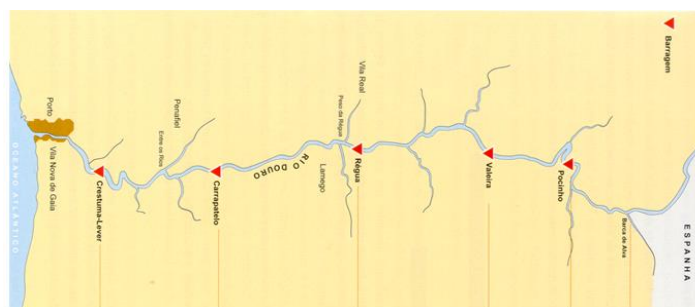
É notório os impactos dos cruzeiros e a sua importância para região do Douro, particularmente para o Peso da Régua, na ótica das agentes locais entrevistados. Os cruzeiros são o principal meio de transporte usado pelos turistas, para apreciar as paisagens únicas da Região e do Concelho, visitar o Museu do Douro, degustar a gastronomia e os vinhos locais nos restaurantes e produtores de vinhos, contribuindo para dinamizar e desenvolver a economia do Concelho do Peso da Régua e da Região do Douro.

Tem uma importância enorme. É um meio de transporte que permite aos turistas apreciar as paisagens únicas. Relativamente ao Peso da Régua são o chamariz principal para visitar a região, trazem benefícios económicos elevados e dinamizam e desenvolvem a região. (E.4)

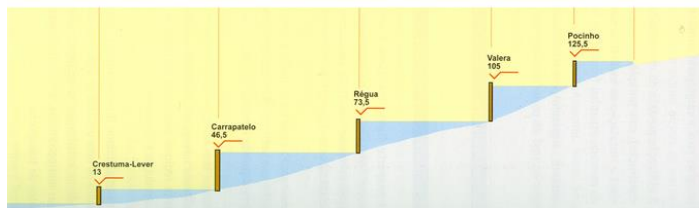
No Peso da Régua temos elevados impactos económicos (...) sobretudo no Museu do Douro. Grande parte do volume de visitantes do Museu do Douro tem origem nos cruzeiros (..) Constitui uma fonte de rendimento muito importante para o museu. (A 3)

O aumento da procura turística e, o conseqüente aumento dos movimentos por cais, em particular no Peso da Régua, os impactos económicos que advém desse aumento são enormes (...) aumentando a procura por outros serviços complementares como degustação de vinhos e gastronómicas e visita ao património e museu. (A.2)

Como o aumento dos movimentos por cais gera impacto na região, analisam-se os dados estatísticos disponíveis pela APDL, com o intuito de verificar se existe ou não aumento, e de que forma acontece. A análise destes dados permite perceber melhor a importância do Peso da Régua para o turismo fluvial e de cruzeiros. A navegabilidade do Rio Douro, ao longo dos seus 208km de extensão, é conseguida pelas cinco eclusas - Crestuma, Carrapatelo, Régua, Valeira e Pocinho. A imagem Nº 12 seguinte ilustra de forma clara as eclusas na extensão da via navegável do Rio Douro.



208 Km de extensão



125 m de desnível, vencido por 5 eclusas de navegação

Figura 12- Eclusas na extensão da via navegável do Douro

Fonte: APDL, 2018. Retirada a 21.05.18

De acordo com os dados disponibilizados pela APDL, das 5 eclusas existentes em 2014, a eclusa do Peso da Régua foi a que registou um maior número de movimentos, com cerca de 24% do total de movimentos, ficando 1% à frente de Crestuma, uma das eclusas com maior movimento. A eclusa do Peso da Régua face a 2013, conseguiu afirmar-se como a eclusa com maior número total de subidas e descidas. Comparativamente ao ano de 2015, a eclusa da Régua perde percentagem no seu movimento para outras duas eclusas, tendo uma percentagem de 17%. Carrapatelo com 28% lidera seguida de Crestuma com 25%. As restantes eclusas estão muito próximas dos valores da Régua, Valeira tem 14% e Pocinho 16%. Em 2016 os valores equilibram-se, continuando Crestuma na liderança de movimentos por eclusa com 24%, seguida por Carrapatelo e Régua com 23%, Valeira 16% e Pocinho 14%. Com dados mais recentes de 2018, Crestuma e Carrapatelo dividem a liderança de movimentos por eclusa com 25%, seguido da Régua com 23%, Valeira 15% e Pocinho 12%. A eclusa do Peso da Régua apesar de perder a liderança que tinha em 2013 e 2014, mantém uma percentagem considerável, como iremos verificar de seguida, é o cais com maior movimento de passageiros.

Na lista fornecida pela APDL, existem 23 cais na via navegável em 2016, este número varia no decorrer dos anos devido ao surgimento de novos cais ou há desistência de alguns.

No rio Douro o cais da Régua é, de todos, o que regista maior movimentação de passageiros embarcados e desembarcados. A tabela seguinte ordena os cais tendo por base as movimentações.

Tabela 9- Movimento do Cais por passageiros em 2016

Movimentos Cais/Passageiros	
2016	
Cais	TX.
Régua	30,62%
Pinhão	14,85%
Gaia	12,90%
Barca D´Alva	10,56%
Estiva	6,99%
Veja Terron (Cais)	5,12%
Marina Entre-os-Rios	3,19%
Quebrantões	3,03%
Ribeira	2,96%
Freixo (Polo Fluvial)	2,39%
Leverinho	1,69%
Bitetos	1,15%
São Xisto	0,70%
Caldas de Aregos	0,66%
Pocinho	0,64%
Sra. Da Ribeira	0,56%
Folgosa (Cais turístico-fluvial)	0,38%
Afurada (Douro Marina)	0,38%
Porto Antigo	0,34%
Foz do Távora	0,33%
Sabrosa	0,28%
Angra do Douro	0,16%
Massarelos	0,12%
Total	100%

Fonte Elaboração própria, com base nos dados estatísticos da APDL, 2018

O entrevistado A.4 refere no decorrer da entrevista que “...o cais da Régua é bastante movimentado (...) as melhorias que foram realizadas beneficiaram a região e o acesso pedonal através do cais (...) a região tem vindo a beneficiar desse movimento, visto que traz um público mais alargado que usufruir dos negócios locais e de toda a oferta turística envolvente”.

Desta forma, podemos constatar pelos dados estatísticos apresentados e pelo parecer de um representante dos agentes locais, que o cais da Régua é o cais com maior número de movimentos de passageiros, e tendo usufruído positivamente das melhorias sofridas nas estruturas de atracagem e de acesso pedonal, consegue captar turísticas, dinamizando positivamente a região (relativamente a restaurantes, alojamento local, lojas de artesanato, produtos locais).

Como referem Moreira e Santos (2016) a atividade turístico-fluvial vai alcançando terras para montante, em direção ao Douro Superior, a partir de meados da primeira década do século XXI, pelo facto de existir uma oferta mais consolidada de cruzeiros de um dia. A oferta, que contribuía para tal facto, baseava-se em cruzeiros Régua-Pinhão-Régua, Régua-Barca D'Alva-Régua. Podemos verificar que a oferta passa essencialmente pelo cais da Régua levando a um aumento dos consumos e uma consequente mudança nas áreas de escolha dos passeios de cruzeiro.

Como se pode confirmar, na tabela 8, o turismo fluvial de cruzeiros teve um aumento de procura, que se refletiu no aumento do movimento por cais, tendo o cais do Peso da Régua a maior taxa de movimentos. Segundo os entrevistados, estes contribuem para o desenvolvimento do Peso da Régua, dinamizando a economia local, através do aumento das vendas nos restaurantes, hotéis, nas quintas e do número de visitantes nos Museus. Ao mesmo tempo, contribui para o desenvolvimento e melhoramento de algumas infraestruturas e serviços, tal como a criação de novos negócios e empresas, criando postos de trabalho, para a fixar a população local.

O turismo fluvial de cruzeiros tem contribuído para o desenvolvimento do Peso da Régua, na medida que dinamiza a economia local (...). Tem muitos impactos na oferta turística, como aumento de vendas nos restaurantes, hotéis, nas quintas e nas entradas no museu (A.4)

O Turismo fluvial de cruzeiros tem um enorme contributo económico e social, mas poderão ter um contributo ainda maior no desenvolvimento ao nível das infraestruturas de apoio ao turismo que levará ao aumento dos postos de trabalho. (E.4)

Um contributo ao nível do desenvolvimento da própria região, na melhoria dos serviços de apoio a este turismo bem como na vertente da dinamização da economia local. (E.2)

Os cruzeiros têm um contributo a nível económico relativo à criação de pequenos negócios e consequentemente de postos de trabalho. Mas também sociais, visto que fixam alguma população jovem devido aos novos postos de trabalho relacionados com o turismo. (E.3)

Os entrevistados referem que o maior impacto do turismo fluvial de cruzeiros na Região e no Concelho da Régua é o económico. O turismo fluvial de cruzeiros traz para o Concelho e para a Região muitos excursionistas e turistas, que ficam alojados em unidades hoteleiras, frequentam restaurantes e visitam as quintas, degustando os vinhos com a gastronomia local/regional e compram artesanato local. Deste modo, o impacto económico é mais diversificado e significativo:

São um importante meio para trazer turistas. (E.4)

Essencialmente impacto económico, visto que estes turistas muitos deles não optam só pelo passeio de cruzeiro, mas também ficam alojados nos hotéis e alojamentos locais, vão a restaurantes, realizam experiências gastronómicas e de vinhos. Assim, a dinamização é diversificada, sendo o impacto económico o mais significativo. (A.1)

No sentido de potenciar o significativo impacto económico, seria relevante estabelecer parcerias entre os operadores fluviais e os diversos elementos do sistema turístico do Concelho do Peso da Régua e da Região do Douro. Por outro lado, devido aos impactos ambientais negativos, que a atividade dos cruzeiros gera, seria importante o seu contributo para a preservação ambiental, nomeadamente nos locais de ancoragem dos barcos. O turismo, sendo uma atividade económica que gera riqueza no destino, deverá, também, contribuir para a sustentabilidade ambiental, porque utiliza diversos recursos naturais, que precisam ser preservados, para as próximas gerações e turistas.

O impacto poderá ser positivo para as economias locais (...). Para o efeito, torna-se necessário que sejam estabelecidas parcerias entre os operadores fluviais e os agentes do território – alojamento, restauração, enotecas, comércio local, quintas. Uma vez que a atividade dos cruzeiros gera também externalidades negativas no meio ambiente, é importante que os operadores fluviais contribuam para a preservação da qualidade ambiental, nomeadamente nos locais acostagem (ex. Pinhão). (E.1)

O turismo fluvial de cruzeiros gera muitos benefícios para a Região do Peso da Régua (...). Não podemos esquecer dos impactos negativos ao nível ambiental. (E.3)

Como qualquer outro tipo de turismo, os cruzeiros fluviais também geram impactos a nível ambiental que devem ser controlados e pensados, como referiram anteriormente o especialista e as entidades locais. Neste caso, é relevante referir que Assembleia Geral das Nações Unidas, em 2016, apresentou um conjunto de objetivos que visam a sustentabilidade

do turismo. Elaborou 17 Objetivos do Desenvolvimento Sustentável (ODS) que compõem uma agenda global ambiciosa para as pessoas, o planeta, a prosperidade e a paz por meio de parcerias. Estes objetivos de forma geral procuram acabar com a pobreza, combater a desigualdade e a injustiça e resolver as mudanças climáticas até 2030. A figura seguinte apresenta os 17 ODS:



Figura 13- Objetivos de desenvolvimento sustentável

Fonte: <https://www.ods.pt/> Retirado a: 03/08/2019

Podemos concluir que os cruzeiros fluviais, fazem parte da experiência turística na região, onde estão incluídas visitas às Quintas de Vinho do Porto, visitas ao Museu do Douro, refeições em alguns restaurantes do Concelho do Peso da Régua e Região do Douro. A compra de produtos locais pelos turistas dos cruzeiros fluviais é considerada de elevada importância para a dinamização da economia local.

O aumento do movimento de passageiros gera impactos positivos para as economias locais, mas torna-se necessário, que sejam estabelecidas parcerias entre os operadores fluviais e os agentes do território – alojamento, restauração, enotecas, comércio local, quintas.

Contudo, o turismo deverá ser uma atividade sustentável, pensada, planeada e organizada em conjunto e de forma articulada entre os diversos *stakeholders* locais, regionais, públicos e privados. Os entrevistados, referiram a importância das parcerias para

umentar os benefícios não só para a empresas dos cruzeiros, mas também para os próprios agentes locais. Assim, na secção seguinte serão abordados os contributos do cruzeiros fluviais como complemento da oferta turística.

3.3.1- Os cruzeiros fluviais como complemento da oferta turística do turismo náutico no Peso da Régua

Nesta secção pretende-se perceber se os cruzeiros fluviais poderão ser um complemento da oferta turística do turismo náutico no Peso da Régua.

Os entrevistados são unânimes em reconhecer que os cruzeiros fluviais são um complemento à oferta turística existente no Peso da Régua e na Região do Douro. Os cruzeiros fluviais funcionam como um meio de transporte, trazendo visitantes para conhecer a (paisagem da) Região do Douro, fazendo parte da experiência turística na região, onde estão incluídas visitas às Quintas de Vinho do Porto, visitas ao Museu do Douro, refeições em alguns restaurantes do Concelho do Peso da Régua e Região do Douro. Esta complementaridade deverá ser planeada e organizada, em conjunto com todos os elementos do sistema turístico que proporcionam a oferta turística deste destino. Assim torna-se essencial conhecer a oferta turística ao nível dos cruzeiros fluviais, para se perceber de que forma são um complemento à oferta turística existente.

Poderão ser um complemento muito eficaz (...), visto que a região proporciona diversas experiências, que conjuntamente com os cruzeiros fluviais podem criar uma oferta diversificada e sólida. (E.3)

Funcionam como um complemento à oferta turística existente, visto que os passeios de cruzeiro incluem visitas a quintas da região, almoços com a gastronomia local bem como a visita ao museu. (A.3)

Os cruzeiros fluviais são um complemento à oferta turística, (...). Mas esta complementaridade tem de ser devidamente planeada, com toda a oferta existente. (E.2)

Um complemento à oferta turística existente, visto que o Peso da Régua se caracterizar pela diversidade de turismos, como cultural, gastronómico e vinícola. (E.4)

Vejo como sendo o principal captador de turistas da região. Devido ao elevado número de operadores, embarcações, bem como os diversos percursos que oferecem (...) mas é favorecido pela oferta existente, favorecendo os dois lados. Assim, vejo como um complemento mútuo de interesses. (A.2)

O turismo fluvial alicerçado nos operadores, oferecem uma ampla gama de serviços turísticos que pretendem satisfazer os desejos dos turistas. Segundo Woessner 2006 (cit.

Teles, 2012) os operadores fluviais podem ser classificados em seis grupos. Sendo eles os operadores marítimo-fluviais, as sociedades marítimas, os artesãos (antigos navegadores), os alugueres, as sociedades multisserviços (que inclui hotéis, marinas, restaurantes) e os reparadores e vendedores de acessórios. No caso do Douro, com base nos dados da **APDL** operam cerca de 171 embarcações marítimo turística com capacidades entre 20 e 350 passageiros, que disponibilizam uma vasta oferta de cruzeiros turísticos. Desde os simples cruzeiros de curta duração das “Seis Pontes de Porto e Gaia” ou do “Porto Património Mundial”, até ao cruzeiro semanal em barco-hotel, passando pelos cruzeiros “Porto-Réguia”, “Porto-Pinhão”, “Porto-Barca d’Alva” e pelos cruzeiros temáticos: Vindimas, Castelos, Amendoeiras em Flor, Quintas, etc. Em 2018, segundo dados da APDL, existiam 77 operadores turísticos, apesar de indicar uma listagem de 45 operadores. Na Tabela 10 pode-se ver uma listagem dos operadores fluviais, segundo dados da **APDL**.

Tabela 10- Operadores Fluviais.

Lista de Operadores Fluviais – 45 Operadores
AMDouro,Lda
Atlas Discovery, Lda
Attractive Ocean Unipessoal, Lda
Bábara Ledo Maia Unipessoal, Lda
Barcadouro
Bastião da Natureza, Unipessoal, Lda
Blue One, Lda
B’Sport, Lda
Companhia das Águas de Caldas de Arêgos, EM
Companhia Turística do Douro
CROISIEUROPE
Alsace Croisieres Portugal
Ditta Trading Company, Unipessoal, Lda
Douro à Vela Unipessoal, Lda
Douro à Vela Unipessoal, Lda
Douro Acima
Douro Azul
Douro Royal
Douro Star – Sociedade Unipessoal Lda
Douro Total, Lda
Douro41 – Atividades Turísticas, Lda
Dourovou, Lda
FeelDouro – Yatch Charter
Fozcôainvest – Energia, Turismo e Serviços, EM
João Carlos Malheiro Neto da Conceição
João Pedro Frazão Alvim de Castro
Jorge Miguel Matias - Winw & Tours, Unipessoal, Lda
Magnifico Douro Eventos
Manos do Douro
Menino do Douro Unipessoal, Lda

No Fear – Animação Turística Unipessoal, Lda
Passion in Douro – Atividades Turísticas e Eventos, Unipessoal, Lda
Paulo Cunha Mesquita Guimarães – Anima Durius
Quinta do Saião - Soc. Agrícola e Comercial Vinhos, Lda
Rentdouro
Roquette & Correia, Lda (Pipadouro)
Rota Ouro do Sabor Douro e Aventura Douro
Scenic Tours – Watarah, Unipessoal, Lda
Softwater - Sociedade Unipessoal, Lda
Tomaz do Douro
Tremdouro – Transportes Fluviais, Lda (Douro Verde)
Três Séculos Realizações Hoteleiras, Lda;
Tributereasure - Unipessoal, Lda
Turisdouro e Universo TT Sociedade Unipessoal, Lda

Fonte: Elaboração própria com base nos dados fornecidos pela APDL

De acordo com os dados apresentados pela APDL na Tabela 4, acerca da evolução dos operadores fluviais, verifica-se um aumento considerável. Enquanto em 2001, existiam apenas 2 operadores, em 2018 existiam 77 operadores marítimo-turísticos. Este aumento de operadores deveu-se ao aumento da procura e consequentemente aumento do número de embarcações e da respetiva capacidade\lotação dos barcos. A tabela 11 apresenta os dados relativos ao número de operadores, número de embarcações e capacidade, relativos ao período de 2014 a 2018.

Tabela 11- Evolução dos operadores fluviais.

Evolução dos operadores fluviais			
Data	Nº de Operadores	Nº de Embarcações	Capacidade (Lotação)
2014	36	92	6666
2015	38	100	6976
2016	47	113	8261
2017	61	149	9484
2018	77	171	10 315

Fonte: Elaboração própria com base nos dados fornecidos pela APDL

Ao nível da tipologia de embarcações marítimo turísticas estas distinguem-se em 7 tipos: Semi-rígido/fibra/iate/veleiro; House Boat; Pequeno Porte; médio porte; Grande

porte; Barco Rabelo e Barco Hotel. Durante o período analisado, verifica-se um maior número de embarcações nas tipologias Pequeno porte, Barco Rebelo e Barco Hotel.

Os principais percursos disponíveis pelos operadores são – o “Cruzeiro das Seis Pontes”, “Porto-Régua-Porto” (ou vice-versa) e “Régua-Barca D’Alva”. Para além destes, num segundo grupo de importância, salientam-se outros com elevada procura: “Porto-Barca D’Alva-Porto”; “Porto-Pinhão-Porto”; “Porto-Pocinho-Porto”; “Régua-Pinhão-Régua”; “Porto-Pocinho-Barca D’Alva-Porto”; “Porto – Entre-os-Rios – Porto”.

A oferta existente é diversificada e procura satisfazer os diversos desejos dos turistas. Sendo muita e diversificada, apresenta-se no apêndice C a oferta dos vários operadores, tendo por base os percursos disponíveis. Por exemplo, na Tabela 14 encontra-se toda a oferta com partida do Porto em direção à Régua. Estes cruzeiros são os mais frequentes no Douro, segundo o site Roteiro no Douro¹, com a duração de um dia, passando pelas barragens de Crestuma-Lever e Carrapatelo. Já o Cruzeiro “Régua-Pinhão-Régua” está representado na tabela 15, passa pelas pontes da Régua, barragem de Bagaúste, Folgosa do Douro, Covelinhas e junto a diversas quintas do Douro. Na tabela 16 e 17, estão identificados os cruzeiros que efetuam o percurso “Régua-Pocinho-Régua” e o percurso “Régua-Barca D’Alva- Régua”, que passam pelas barragens de Bagaúste, Valeira e Pocinho. Na tabela 18 identifica-se alguns dos cruzeiros exclusivos para a Régua e as opções de veleiros. Na tabela 19 apresenta-se a oferta de cruzeiros Barco-Hotel, que se inicia em março e termina em abril. Estão disponível o aluguer de iates privados com duração entre 2 a 7 dias. Na tabela 20 descreve-se o aluguer de lates, uma oferta mais personalizada e exclusiva, porque são realizados à medida dos clientes

A Região do Douro e o Concelho da Régua têm uma vasta e diversificada oferta de cruzeiros fluviais, começando desde o Porto até Barca D’Alva. A maioria dos percursos começa e termina na Régua, sendo o cais mais movimentado e uma mais-valia para a região. Destaca-se a partida de um cruzeiro diário com saída do Porto em direção à Régua, levando muitos turistas que o Porto atrai, tornando-se importante uma oferta regular com destino à Régua para aumentar e consolidar a procura.

Como foi referido anteriormente pelos entrevistados, os cruzeiros fluviais funcionam como um complemento da oferta turística existente, mais concretamente da oferta

¹ <http://www.roteirododouro.com/>

relacionada com o turismo náutico. Como refere o entrevistado E.1 “... é de todo importante uma ação conjunta relativamente à oferta de cruzeiros fluviais e turismo náutico e de recreio, de forma a se complementarem mutuamente, criando um destino sólido, com uma oferta turística diversificada (...) capaz de aumentar a procura e influenciar a estada média na Região do Douro e consequentemente na Região do Peso da Régua”.

De forma a perceber melhor esse complemento, foi efetuado um levantamento dos agentes de animação turística (ver tabela 12) tendo por base os registos no Registo Nacional dos Agentes de Animação Turística (RNAAT). Utilizou-se como filtro o concelho do Peso da Régua, estando registadas 4 empresas, na tabela seguinte, apresentamos as diferentes empresas e atividades náuticas.

Tabela 12- Agentes de Animação Turística - Registadas na RAAT no concelho de Peso da Régua

Atividade Náutica/ Empresas
Motas de água -Carlos Alberto Magalhães Carvalho; Esporão Vendas e Marketing S.A.
Rafting - Carlos Alberto Magalhães Carvalho; Esporão Vendas e Marketing S.A.
Canoagem - Carlos Alberto Magalhães Carvalho
Vela -Esporão Vendas e Marketing S.A.
Remo -Esporão Vendas e Marketing S.A.
Esqui Aquático - Esporão Vendas e Marketing S.A.
Passeios marítimo-turísticos: Esporão Vendas e Marketing S.A.; Roquette & Correia,Lda ; Roquette & Correia,Lda; Tremdouro-Passeios Turísticos da Régua, Sociedade Unipessoal, Lda.
Pesca turística Esporão Vendas e Marketing S.A.
Serviços efetuados por táxi fluvial ou marítimo Esporão Vendas e Marketing S.A. ;Roquette & Correia,Lda
Aluguer de embarcações com tripulação Esporão Vendas e Marketing S.A.; Roquette & Correia,Lda ; Tremdouro-Passeios Turísticos da Régua, Sociedade Unipessoal, Lda.

Fonte: RAAT. Elaboração própria

Assim, é importante perceber que o rio Douro e seus afluentes apresentam excelentes condições para a prática do remo e canoagem (em Melres, Gondomar, Caldas de Aregos, Resende), motonáutica e Jet ski (Caldas de Aregos, Resende), rafting (Rio Paiva), cruzeiros fluviais no vale do Douro. No caso da região da Régua esta oferece diversas atividades náuticas (ver tabela 12) que associadas à presença de unidades hoteleiras equipadas para o apoio às atividades náuticas, juntamente com os cruzeiros fluviais , constituem fatores de atração e complementam a oferta turística.(Inácio et al., 2015)

Podemos concluir que a existência de Protocolos entre os Operadores e os diversos elementos da oferta turística - restaurantes, hotéis, lojas locais, empresas de animação – é

essencial para tornar a experiência do turista única. Os Cruzeiros fluviais podem ser uma oferta complementar, que juntamente com outras atrações turísticas contribuem para o desenvolvimento da economia local. Assim, como refere Woessner (2006, citado em Teles 2012) os operadores são os pilares fulcrais para a implementação da atividade turística fluvial, não menos importante será a gestão dos mesmos. Passamos assim para a próxima secção onde serão analisadas as medidas para a gestão da atividade fluvial.

3.3.2 Medidas que contribuem para o desenvolvimento do turismo de cruzeiros fluviais no Peso da Régua.

Esta secção pretende corresponder ao objetivo específico 2 e à proposição 2, para conhecer a opinião manifestada pelos elementos entrevistados, acerca das medidas que poderão ter contribuído para o desenvolvimento do turismo de cruzeiros fluviais com influência direta no Concelho do Peso da Régua e na Região do Douro.

Segundo os entrevistados, as infraestruturas de acostagem, as melhorias de acessos, os planos de desenvolvimento local, o PENT e o PDTVD, foram as medidas/ações apontadas que mais contribuíram para o desenvolvimento do turismo fluvial de cruzeiros. Estas medidas, entre outras, permitiram a ancoragem de barcos, especialmente os barco-hotéis, facilitando aos passageiros o acesso pedonal. Destaca-se também o contributo do PENT e do PDTVD na qualificação e melhoria de infraestruturas das redes e sistemas de suporte à atividade turística.

Existência de infraestruturas de acostagem e a sua curta distância (pedonal) para realização de visitas ao Museu do Douro. Trata-se de um ponto de paragem que permite uma experiência museológica (no museu do Douro), designadamente aos passageiros dos Barco-Hotéis. (E.1)

As medidas tomadas que contribuíram para o desenvolvimento do turismo de cruzeiros fluviais, com influência direta no Peso da Régua, foram a meu ver o plano PENT e o plano turístico do vale do douro (PDTVD). (A3)

Uma das grandes medidas foi o planeamento e criação de infraestruturas de acostagem permitindo a visita da região, do museu do Douro. Sendo de fácil acesso pedonal. Também o plano de desenvolvimento turístico do vale do douro deu um enorme contributo para a melhoria das infraestruturas. (E.2)

Sem dúvida o Plano de desenvolvimento turístico do Vale do Douro, proporcionou e desenvolveu medidas necessárias de qualificação e infraestruturização das redes e sistemas de suporte à atividade turística. (E.4)

Conforme salientado pelos entrevistados, o PENT foi um dos principais planos que contribuíram para o desenvolvimento do turismo de cruzeiros fluviais. Ao identificar o Turismo Náutico, particularmente o turismo de cruzeiros fluviais como produto estratégico, contribuiu para resolver alguns dos problemas identificados na sua análise SWOT, tais como as difíceis condições de atracagem, a criação de novas rotas e criando condições para o aumento da oferta.

Investiram nas condições de atracagem, melhorando as condições operacionais. Ocorreu um desenvolvimento da oferta. (E.1)

Sem dúvida teve um efeito muito positivo, conseguindo melhorar algumas das dificuldades existentes, resolvendo os principais problemas referidos. A aposta por parte do PENT no turismo náutico (incluindo cruzeiros fluviais), na gastronomia e vinhos e no turismo de natureza e touring foi essencial para diversificar a oferta e criar uma estratégia de desenvolvimento eficaz, bem como criar captar novos mercados (E.2)

Do meu ponto de vista consegui resolver os problemas identificados, desenvolvendo não só a região do Vale do Douro, bem como algumas áreas nacionais. Ajudou a desenvolver e a criar um polo turístico, aproveitando o potencial do Alto Douro Vinhateiro (E.3)

É perceptível que a estratégia lançada por parte do PENT, ajudou a criar e a desenvolver um polo turístico, diversificando a oferta e aproveitando as potencialidades turísticas do Alto Douro Vinhateiro. Este projeto deu projeção internacional à região, utilizando o turismo como plataforma para o desenvolvimento económico-social da região. A aposta nos produtos turísticos referidos pelos entrevistados, permitiu cativar os mercados alvos (nacional e internacional, dos produtos oferecidos.)

Seguindo a mesma linha de pensamento, passamos a analisar o contributo do Plano de Desenvolvimento Turístico do Vale do Douro (2007-2013). Numa fase inicial do questionário, foi identificado como um dos planos/medidas que mais contribuíram para o desenvolvimento deste tipo de turismo, por isso, no decorrer da entrevista aprofundou-se os aspetos que contribuíram para resolver as dificuldades existentes. O PDTVD (2007-2013) teve como um dos eixos prioritários de intervenção a qualificação e a criação de infraestruturas de redes e sistemas de suporte à atividade turística no Vale do Douro. Este plano juntamente com o Programa Operacional Regional Norte 2007 – 2013 apoiaram

projetos de melhoramento da navegabilidade do rio Douro e a criação e requalificação de cais de acostagem, entre eles o cais do Peso da régua, criando melhores condições de acessibilidade aos turistas.

O PDTVD deu um contributo importante para a melhoria da navegabilidade no Rio Douro. No âmbito desse Plano e do Programa Operacional Regional do Norte 2007-2013 foram apoiados projetos de apoio à navegabilidade, como sendo a criação/requalificação de cais de acostagem. (E.1)

O PDTVD resolveu as dificuldades ao nível da navegabilidade no Rio Douro, os projetos de apoio a navegabilidade criaram e requalificaram cais de acostagem, um deles o do Peso da Régua beneficiando de maior acessibilidade para os turistas. (E.2)

Na minha opinião foi substancial a melhoria das condições de navegabilidade, essencialmente na requalificação dos cais existentes, afetando positivamente o peso da Régua. (E.3)

Um dos principais objetivos do PDTVD (2007-2013) era tornar o Vale do Douro um destino turístico de excelência, através de um processo de desenvolvimento sustentável. Neste sentido, foram apoiados projetos que visavam a qualificação do território melhorando as acessibilidades e facilidades turísticas, a melhoria e requalificação das unidades de alojamento e de restauração, a eliminação de algumas dissonâncias ambientais e a valorização da paisagem, a qualificação de recursos humanos e a projeção nacional e internacional do Douro. Vieira (2015) refere que o PDTVD ajudou ao desenvolvimento sustentável da oferta turística do Vale do Douro, conseguindo concretizar os objetivos estratégicos propostos.

Afirmar um território como um destino turístico de excelência, através de um processo de sustentabilidade é um desafio contínuo. Não obstante, o PDTVD deu um contributo muito importante para a afirmação do Douro como um destino de excelência e sustentável, pois no quadro deste Plano foram apoiados projetos que permitiram a qualificação do território, criação e melhoria de ofertas de alojamento, eliminação de dissonâncias ambientais e a valorização da paisagem, a qualificação de recursos humanos e a projeção nacional e internacional do Douro. (E.1)

O PDTVD deu um enorme contributo para o a afirmação do Douro enquanto um destino sustentável e de excelência, mas como bem sabemos é um processo contínuo e que nunca tem fim. Deram-se passos importantes na qualificação do território, na valorização da paisagem e na melhoria das acessibilidades e facilidades turísticas, superando algumas das fragilidades existentes na região (E.2)

É notório através dos testemunhos anteriores, que o PDTVD teve um contributo muito importante, no desenvolvimento económico do potencial turístico da região, originando a criação de novas estruturas e serviços que valorizaram a oferta existente, contornando as debilidades da região. Este plano teve sempre em conta a sustentabilidade turística e ambiental, condição primordial para o desenvolvimento turístico do Vale do Douro, ou seja, sem a proteção, valorização e preservação da paisagem e dos recursos ambientais envolventes não existe turismo na região.

Desta forma sendo um processo contínuo, afirmar um território como um destino turístico de excelência, inquirimos as entidades locais e o especialista, relativamente à sua visão do setor do turismo no Vale do Douro, passado vários anos após o PDTVD. Procurou-se averiguar a opinião dos entrevistados acerca do seu atual e real contributo. Eles salientam a existência de uma oferta turística mais qualificada e maior notoriedade nacional e internacional da Região do Douro e do Peso da Régua. Atualmente existem unidades de alojamento e de restauração de qualidade reconhecidas, centros urbanos e históricos com melhores infraestruturas básicas, acessibilidades e com património classificado. Regista-se no Peso da Régua e na Região um claro aumento da procura turística e o desafio do declínio demográfico e do envelhecimento da população local.

Vejo o Douro com mais procura turística, com mais notoriedade e com uma oferta turística mais qualificada. O Turismo no Douro possui hoje um nível de notoriedade nacional e internacional muito mais relevante. Proporciona ofertas de alojamento e restauração de qualidade reconhecida (..) sem dúvida que o Peso da Régua foi das regiões que mais beneficiou com este plano, relativamente ao cais. (E.1)

O território está mais qualificado, ao nível das suas infraestruturas básicas, acessibilidades, centros urbanos e históricos e do seu património classificado. A procura também aumentou. Tal como acontece em outros territórios do interior, apresenta desafios, designadamente ao nível do declínio demográfico e do envelhecimento populacional (...) a Região da Régua a meu ver, beneficiou claramente deste plano. (E.2)

Vejo como um mercado com elevada notoriedade, uma oferta turística mais qualificada e planeada. Tem a sua qualidade reconhecida quer no âmbito nacional e internacional, o que levou ao aumento da procura, trazendo novos desafios para o território (...) não tenho dúvidas que teve um impacto significativo no Peso da Régua (E.3)

Verifica-se que, passados vários anos, o PDTVD ainda é visto como um plano que contribuiu para o desenvolvimento da região do Douro e mais concretamente da região do

Peso da Régua. Dando continuidade aos planos e medidas desenvolvidas, abordou-se nas entrevistas o plano mais recente, com o objetivo de perceber qual o conhecimento do mesmo, por parte dos entrevistados e se este vem resolver as debilidades existentes na região.

O Douro Inland Waterway 2020 (DIW 2020) é o atual plano em vigor. Os entrevistados referem a importância da sua existência, porque vem dar continuidade aos planos anteriores. Este ambicioso plano, com três fases e com um investimento de cerca 76,3 milhões de euros, pretende reforçar e modernizar a navegabilidade do Rio Douro, particularmente dos cruzeiros fluviais, que é o maior e o melhor meio de transporte dos visitantes para o Concelho do Peso da Régua e da Região do Douro.

Afigura-se vir a ser um contributo importante para o reforço da valorização da navegabilidade no rio Douro. (E.1)

É um projeto ambicioso que apresenta investimento de 76,3 milhões de euros, tendo objetivos concretos nas melhorias do turismo de cruzeiros fluviais. Pelo projeto apresentado esperamos que sim, e que assegurem as condições para o aumento do turismo de cruzeiros. (E.2)

É um projeto que ira dar um enorme contributo e pelas 3 fases apresentadas ira contribuir para o desenvolvimento sustentável, melhorando e modernizando a via navegável. (E.3)

Procurou-se averiguar o conhecimento dos agentes locais acerca do DIW 2020. Os agentes locais entrevistados evidenciam conhecimento sobre a sua existência e dos seus objetivos. Depreende-se pelas suas respostas que é do conhecimento geral dos entrevistados, sendo referido que este plano vem corrigir as dificuldades existentes na via navegável, proporcionando melhores condições para a prática do turismo e influenciando diretamente o turismo de cruzeiros fluviais:

Atualmente está a ser desenvolvido o Douro Inland Waterway 2020 com vista a corrigir algumas dificuldades da via navegável do douro. (A.3)

Conheço o novo plano que foi apresentado o Douro Inland Waterway (...) que tem influência direta na melhoria do turismo de cruzeiros fluviais. (A.1)

Atualmente o projeto Douro Inland ira corrigir as assimetrias existentes e proporcionar melhores condições para a prática deste tipo de turismo. (A.4)

Nas três fases de intervenção do DIW 2020, foram identificados três objetivos: i) a melhoria da segurança e a implementação do RIS (*River Information Services*); ii) a correção,

modernização e reabilitação do rio; iii) nova sinalização. Na opinião dos especialistas entrevistados, estas melhorias propostas nas três fases, são capazes de captar fluxos turísticos e dar resposta ao aumento de procura da região:

Os objetivos descritos permitirão oferecer um maior nível de segurança e de melhor navegabilidade no rio Douro – o que é muito importante para a atividade turístico-fluvial. (E.1)

Pelo projeto apresentado apresentam condições para o aumento deste tipo de turismo e dar uma resposta capaz aos desafios desse aumento. (E.2)

É um projeto que ira dar um enorme contributo e dar resposta ao crescente movimento de passageiros e ao potencial crescimento de movimentação de mercadoria. (E.3)

A atuação conjunta das instituições públicas e privadas no desenvolvimento de um destino turístico é fundamental (Morrison, 2013). Assim, torna-se relevante conhecer o papel destas instituições, nomeadamente acerca da valorização do turismo de cruzeiros fluviais, no Peso da Régua e na Região do Douro. Os Entrevistados destacam a importância do trabalho conjunto entre as instituições públicas (Câmara Municipal do Peso da Régua; APDL; Turismo do Porto e Norte) e privadas (empresas de cruzeiros; unidades de alojamento; restauração; entre outros), nomeadamente na promoção e no planeamento do desenvolvimento turístico do destino, de forma a diminuir a sazonalidade e aumentar o número de visitantes ao longo do ano. As instituições públicas, segundo os mesmos, deverão ter um papel ativo na promoção e obtenção de fundos para ajudar ao investimento na Região, enquanto os privados deverão dinamizar pacotes turísticos e parcerias entre os diversos agentes turísticos locais.

Um papel ativo essencialmente das instituições públicas na promoção e na obtenção de fundos para reestruturar e evoluir a atividade turística. Ao nível dos privados, uma atuação conjunta e pensada no benefício de todos seria essencial. (A.2)

Principalmente ação conjunta para a promoção eficaz e planeamento da atividade turística consistente. (A.1)

As principais instituições públicas e privadas terão de ter um papel ativo, trabalhando em conjunto para resolver questões base como a sazonalidade e a curta duração das visitas, bem como criar pacotes turísticos e parcerias com os diversos agentes locais beneficiando toda a economia local. (A.3)

Quanto ao tipo de apoio às empresas, os entrevistados referem ao nível do marketing, especialmente no âmbito de ações de promoção e de divulgação da oferta e das diversas atividades, que se realizam ao longo do ano no Concelho do Peso da Régua e na Região do Douro, bem como dos serviços de apoio prestados às empresas pela ACIR (associação comercial industrial dos concelhos do peso da Régua, Santa Marta de Penaguião, Mesão Frio).

Apoios ao nível do marketing turístico que dão a conhecer a região e toda a oferta existente. (A.1)

Apoios ao nível da publicidade\ promoção local efetuada pela câmara. Apoios importantes relativos à ACIR, ao nível dos vários serviços que dispõem. (A.3)

Principalmente apoios relacionados com a divulgação das atividades desenvolvidas pelos próprios agentes locais (...) no nosso caso divulgação ao nível das provas de vinho, jantares, exposições. (A.4)

Os agentes locais entrevistados reconhecem o importante papel da Câmara Municipal do Peso de Régua, a ACIR, o Turismo do Porto e Norte de Portugal, a Douro Azul e de outras empresas de cruzeiros no apoio ao desenvolvimento e valorização do Turismo de Cruzeiros Fluviais na Região do Peso da Régua.

A câmara municipal, a ACIR, as próprias empresas de cruzeiros como é o caso da conhecida empresa Douro azul, assegurando serviços de excelência. (A.3)

Instituições como Turismo Norte e Porto, Douro Azul, Camara Municipal e ACIR. (A.2)

A meu ver a câmara municipal, as próprias companhias de cruzeiros, turismo do Porte e Norte. (A.4)

Porém, os agentes locais entrevistados identificam alguns obstáculos à valorização do Turismo de Cruzeiros Fluviais na região do Peso da Régua. Consideram a necessidade de melhorar a articulação entre as empresas e os operadores de cruzeiros com os diversos agentes turísticos locais, criando pacotes que valorizassem a experiência dos turistas na Região. Deste modo, poderia contribuir para uma maior dinamização da economia local e, conseqüente, fixação da população local com a criação de emprego. Outro obstáculo a melhorar é a sinalização e segurança de alguns cais, criando melhores condições aos turistas.

Na minha opinião acho que está a ser bem desenvolvido este tipo de turismo, contudo, acho que devia ser aliado à oferta envolvente, na criação de roteiros, de pacotes, de experiências pela região. (A.1)

Na minha opinião os principais obstáculos são a fraca união dos vários serviços ao nível da promoção de um pacote completo entre alojamento, restauração, lazer, visita de barco. A criação de um turismo interligado pelos diversos agentes locais. (A.3)

A atuação separada das companhias de cruzeiro, deveriam realizar mais parcerias dinamizando a economia local. (A.2)

Obstáculos ao nível da sinalização e segurança do cais. Melhorar a sinalização para auxiliar os turistas. Melhorias nas infraestruturas do cais. (A.4)

Conclui-se, que os instrumentos de apoio ao desenvolvimento do turismo de cruzeiros fluviais, são todos os programas que têm como principais objetivos a implementação de medidas que permitam esse desenvolvimento. Desta forma, destaca-se no âmbito Nacional com grande relevância para a região do Douro, o Plano Estratégico Nacional do Turismo (PENT, 2007), que traduz uma estratégia para o país, com objetivos e linhas de desenvolvimento estratégico para o sector, mais concretamente para o turismo náutico onde está inserido o turismo de cruzeiros fluviais. No âmbito Sub-regional, existe o Plano de Desenvolvimento Turístico do Vale do Douro (PDTVD, 2004), que corrigiu e contornou as debilidades da região do Douro, desenvolvendo o potencial económico e turístico da região. Relativamente, à região em estudo, o Peso da Régua executou o Plano Estratégico do Município de Peso da Régua, onde mobilizou os atores locais, com diversas propostas para corrigir as fraquezas existentes na região e promovendo o desenvolvimento da mesma. De salientar, que este plano promoveu medidas para potenciar os níveis de empreendedorismo no concelho; criar uma oferta cultural de excelência num território Património da Humanidade e desenvolver o turismo, favorecendo a criação de emprego e de valor acrescentado no Concelho e o reforço do seu papel no Destino Douro.

Mais recentemente, o projeto Douro Inland Waterway 2020, com três fases de atuação, com investimento na ordem dos 75 milhões de euros, pretende melhorar a navegabilidade, a segurança e as comunicações do rio Douro. Em simultâneo pretende promover o transporte de mercadorias, aumentar a circulação de navios cruzeiro e fazer crescer o número de turistas.

Assim todos estes planos e estratégias apresentadas valorizaram e desenvolvem a região do Douro com influência direta na região do Peso da Régua, onde turismo de cruzeiros fluviais foi o principal beneficiado, devido à correção das debilidades existentes. Apesar de não estar ligado diretamente ao turismo de cruzeiros fluviais, é importante verificar que a

região do Douro executou vários planos, como o Plano Intermunicipal de Ordenamento do Território (PIOT-ADV), um Plano Regional de Ordenamento do Território (PROT – Norte), um Plano de Desenvolvimento Regional e um Plano Zonal do Douro Vinhateiro, que focam essencialmente na utilização da paisagem e do território e na valorização e preservação dos seus valores paisagísticos, culturais e ambientais que influenciam diretamente o desenvolvimento do turismo.

3.3.3- O perfil do visitante do turismo de cruzeiros fluviais do Peso da Régua

Esta secção pretende corresponder ao objetivo específico 3 e à proposição 3, de forma a conhecer o perfil do visitante que é atraído pelo turismo de cruzeiros fluviais do Peso da Régua. Os entrevistados referem que os visitantes são principalmente portugueses, que vêm com a família e amigos, para conhecer a paisagem do Douro, classificada pela UNESCO como Património da Humanidade, degustar a gastronomia e principalmente os vinhos do Douro e do Porto nas Quintas, visitar alguns monumentos, fazer passeios de bicicleta. Acima de tudo, ao visitarem a Região do Douro e o Concelho do Peso da Régua, procuram novas experiências, diferentes das citadinas e urbanas do Porto e de Lisboa, bem como das frias praias do Norte e das praias com água mais temperada do Algarve.

Um tipo de turista que procura novas experiências, que gosta do contacto com a natureza apreciando as belas paisagens do Douro, que pretende usufruir da cultura e gastronomia. (A.1)

Publico variado com a predominância do publico português. Procuram a região Do Vale do Douro pela paisagem património mundial da humanidade (...) pela sua gastronomia, provas de vinho e cultura. (E.2)

Turistas que pretendem conhecer a região e disfrutar do melhor da região, vem maioritariamente em lazer/férias, vem com família e amigo (...) Participam em muitas atividades gastronómicas, visita a monumentos, quintas, passeios de bicicleta etc. (E.3)

Segundo a análise da comissão do PDTVD em termos dos segmentos da procura mais relevantes para o Vale do Douro, apontam-se:

- Os individuais e casais maduros e sem filhos, a par dos jovens profissionais, constituem dois segmentos interessantes para o Vale do Douro, devido ao seu potencial de crescimento em volume e despesa e à sua baixa sazonalidade;

- Os individuais e casais reformados, embora apresentem uma sazonalidade anual e semanal baixa e um elevado potencial de crescimento, não detêm, ainda, um poder de compra que se possa refletir numa menor sensibilidade ao preço;
- As famílias correspondem a um segmento de procura interessante muito embora sejam altamente sensíveis ao preço e o nível de despesa possa ser baixo; neste caso, a sazonalidade é mais marcada;
- Os “outros jovens” correspondem a um segmento não muito interessante para os investidores do sector do turismo e para o próprio desenvolvimento do destino no curto/médio prazo.

Apesar das respostas vagas, que apontam na mesma direção, indagámos os entrevistados, com o intuito de perceber as principais motivações dos turistas que visitam a região do Douro, bem como o Peso da Régua. A paisagem, nomeadamente os socalcos das vinhas das Quintas do Douro, a viagem de barco no rio Douro, o Museu do Douro, o Vinho do Porto e a gastronomia são as atrações ícones que, sobretudo, motivam os visitantes. Sendo que como já foi referido anteriormente as paisagens naturais, as experiências gastronómicas e vinícolas cativam facilmente os turistas.

As principais motivações relativamente ao Douro são paisagísticas, observação dos socalcos e da paisagem, bem como a visita a quintas. Experimentar a gastronomia, os vinhos e visitar o património. (A.1)

Relativamente ao Peso da régua a degustação de vinhos e gastronómicas e visita ao património e museu. (A.2)

Como se constata, as motivações são variadas, mas relacionadas com a paisagem, o rio e o vinho. Contudo, o Peso da Régua tem a mais-valia do Museu do Douro, do Solar do Vinho que proporciona outras experiências aos que a visitam. Sendo assim, na entrevista aos agentes locais, que têm um contacto próximo com os visitantes, procurou-se conhecer as principais nacionalidades e os produtos e atividades que mais compram, e o seu gasto médio. As respostas foram variadas, talvez devido á falta de dados que os próprios agentes locais não possuem. No entanto, no programa Nvivo 12 Pro, fez-se uma nuvem de palavras com as nacionalidades referidas com maior frequência durante a resposta à questão anterior

(ver figura 14), sendo possível identificar os portugueses, franceses, ingleses, espanhóis, americanos, alemães e os brasileiros, que têm vindo a crescer de forma considerável.



Figura 14- Frequência das Nacionalidades

Elaboração própria, recurso ao Nvivo 12 Pro

Alguns dos entrevistados, apesar dos escassos dados que têm, supõem que, talvez em média, os visitantes possam gastar entre os €200 e €500, dependendo se inclui alojamento e do tipo de produtos e atividades que fazem ou se estarão só de passagem, com pouco tempo para estar na Região.

Varia entre os 200€ a 500€ dependendo muito se ficam alojados, se consomem os produtos e atividades locais ou se estão só de passagem. Os dados que temos não são concretos, são escassos (...) acho que será necessário, dados concretos relativos aos turistas e aos seus consumos (A.1)

Devido à falta de dados que os próprios agentes locais possuem, foi necessário pesquisar e tentar obter um número maior de informação e dados secundários, de forma a analisar com maior rigor o perfil do turista de cruzeiros fluviais que visita a região. Assim sendo, recorreu-se aos dados fornecidos pela APDL no seu site, que apresenta uma lista de países ordenados pelas respetivas percentagens referentes a um total de 100%. Deste modo, apresenta-se uma tabela (ver tabela 13) com a listagem referente aos anos de 2015 e 2016.

Tabela 13- Turistas por Nacionalidade 2015-2016.

Turistas por Nacionalidade				
País	TX. De 2016		País	TX. De 2015
Portugal	71,02%		Portugal	65,47%
EUA	7,08%		EUA	9,04%
França	5,39%		França	6,24%
Reino unido	3,81%		Inglaterra	3,35%
Alemanha	3,25%		Alemanha	3,30%
Espanha	1,13%		Áustria	1,29%
Brasil	0,93%		Canada	1,19%
Dinamarca	0,80%		Austrália	0,98%
Canada	0,69%		Dinamarca	0,96%
Noruega	0,68%		Holanda	0,83%
Austrália	0,62%		Espanha	0,82%
Japão	0,53%		Reino unido	0,72%
Holanda	0,51%		Bélgica	0,67%
Finlândia	0,47%		Itália	0,60%
Suíça	0,43%		Luxemburgo	0,56%
Itália	0,42%		Irlanda	0,52%
Bélgica	0,40%		Noruega	0,50%
Suécia	0,40%		Suíça	0,45%
Rússia	0,37%		Brasil	0,37%
China	0,24%		Finlândia	0,31%
Luxemburgo	0,20%		Polónia	0,30%
Angola	0,18%		Japão	0,29%
Polónia	0,17%		Suécia	0,24%
Áustria	0,12%		Bandeira britânica	0,22%
Nova Zelândia	0,07%		China	0,20%
Ucrânia	0,07%		Rússia	0,19%
Marrocos	0,01%		Escandinávia	0,15%
Chipre	0,01%		Argélia	0,12%
			Nova Zelândia	0,11%
			Angola	0,01%
Total	100%		Total	100%

Fonte: Elaboração própria, com base nos dados fornecidos pela APDL, 2018

No ano de 2015, estavam presentes nesta lista 30 países, sendo que o mercado nacional estava no topo da lista, com um peso de 65,47. No top 5, e por ordem decrescente, encontram-se os Estados Unidos da América com 9,04%, a França com 6,24%, a Inglaterra com 3,35% e a Alemanha com 3,30%. Relativamente ao mercado espanhol, nota-se uma

fraca afluência, ocupando o décimo primeiro lugar com apenas 0,82%. Por isso, nem sempre a proximidade do país seja um motivo de atração.

Em 2016, verificam-se algumas mudanças na lista de países, relativamente ao ano anterior, diminuindo a lista para 28 países. O mercado nacional mantém a liderança com 71,02%, seguidos dos Estados Unidos da América com 7,8%, França com 5,39%, Reino Unido com 3,81% e Alemanha com 3,25%. Destaca-se o mercado espanhol, com 1,13%, passou do décimo primeiro para a sexta posição.

Em relação ao número de cruzeiros, a APDL apresenta, relativamente a 2015 e 2016, uma taxa por meses, tendo em conta os cruzeiros que passaram pela (Via Navegável do Douro) VND, que poderão permitir analisar a sazonalidade desta atividade bem como deste canal. Em 2015, os meses de junho, julho, agosto e setembro foram os que evidenciam maior número de cruzeiros, destacando-se o mês de agosto com 19%. Por outro lado, janeiro, fevereiro e março, foram os meses com menor procura, sendo que o mês de fevereiro registou 0%. Em 2016, mantêm-se os meses de junho, julho, agosto e setembro com maior procura, juntando-se o mês de outubro com 12,5%. O mês de agosto, com 18,07%, mantém-se como o mês com maior procura. Os meses com menor procura mantêm-se janeiro, fevereiro e março, nota-se que fevereiro registou 0,1%.

Dados recentes de 2018, fornecidos pela APDL, mostram que como era previsto mantem-se os meses de junho, julho, agosto e setembro com maior procura, apesar de ter decrescido o mês de outubro ainda regista uma taxa das mais elevadas com 9.8%. O mês de agosto mantém-se como o mês com maior procura com 17,07%. Comparativamente os meses com menor procura mantem-se janeiro, fevereiro e março, apesar ser o mês com menor procura, neste ano Fevereiro registou 1,6%. Estes dados fornecidos pela APDL relativos a 2018, mostram leve aumento da taxa de procura nos meses de inverno, o que sugere uma melhoria comparativamente aos anos anteriores.

Estes dados demonstram a existência de uma elevada sazonalidade na Região do Douro e no Peso da Régua, destacando-se os meses de junho, julho, agosto, setembro e outubro como época alta e os meses de janeiro, fevereiro e março como época muito baixa. Esta situação é semelhante à sazonalidade do resto do país, que é influenciado principalmente pelo clima, onde a época alta se verifica nos meses de Verão e a época baixa

nos Inverno. Neste sentido, será importante que todos os *stakeholders* do turismo, públicos e privados, do Peso da Régua e da Região do Douro procurem soluções para mitigar a sazonalidade, com ofertas que possam atrair visitantes na época baixa

Por fim, salienta-se um encontro realizado em outubro de 2018, promovido pela *Inland Navigation Europe* (INE) e referenciado pela Via Navegável do Douro, que debateu o “transporte fluvial”, que contou com a presença de representantes da Áustria, Bélgica, França, Luxemburgo, Países Baixos e Polónia (ver figura 17). Neste encontro foram debatidos vários temas, destacando-se as vantagens económicas e ecológicas do transporte fluvial; as políticas para uma navegação fluvial mais atrativa; a integração das vias navegáveis da rede transeuropeia de transportes (RTE-T); o aumento do orçamento da União Europeia (UE) para cursos de água e a implantação de serviços de informação fluvial; e a introdução de combustível com baixo teor de enxofre para a navegação. Segundo a APDL “este encontro veio reforçar a importância das vias navegáveis interiores da Europa, nomeadamente a defesa de projetos junto da Comunidade Europeia que incrementem o transporte fluvial, esforços aos quais dedicamos grande empenho.” (APDL, 2018)



Figura 15- Representantes da Áustria, Bélgica, França, Luxemburgo, Países Baixos e Polónia na Via Navegável do Douro.

Fonte: Retirado do site da APDL a 21/06/2019

Como recorda a notícia, o INE, plataforma europeia que agrega entidades gestoras das vias navegáveis fluviais da União Europeia, tem vindo a desenvolver projetos junto da UE

para aumentar o transporte fluvial nas hidroviás, incentivando a promoção da economia local e da rentabilidade, eficácia e sustentabilidade deste meio de movimentação de mercadorias e passageiros. Assim sendo, verificam-se que estão a ser produzidos esforços para desenvolver e incentivar ao desenvolvimento do turismo de cruzeiros fluviais, gerando impactos nas economias locais,

Verifica-se que o turismo de cruzeiros fluviais no Douro está a ser reconhecido nacional e internacionalmente, devido ao esforço contínuo dos operadores e ao grande conhecimento do mercado em que atuam. Contudo, tal como foi referido, as parcerias são importantes para se alcançar o sucesso.

Conclui-se, que relativamente ao perfil apurado, os visitantes são principalmente portugueses, que vêm com a família e amigos, para conhecer a paisagem do Douro, classificada pela UNESCO como Património da Humanidade, degustar a gastronomia e principalmente os vinhos do Douro e do Porto nas Quintas, visitar alguns monumentos, fazer passeios de bicicleta. As principais motivações dos turistas que visitam a região do Douro, bem como o Peso da Régua. A paisagem, nomeadamente os socalcos das vinhas das Quintas do Douro, a viagem de barco no rio Douro, o Museu do Douro, o Vinho do Porto e a gastronomia são as atrações ícones que, sobretudo, motivam os visitantes. Relativamente as nacionalidades, na lista de 28 países fornecida pela APDL, o mercado nacional mantém a liderança com 71,02%, seguidos dos Estados Unidos da América com 7,8%, França com 5,39%, Reino Unido com 3,81% e Alemanha com 3,25%.

3.3.4 Conclusão

A presente investigação baseia-se num estudo de caso, e este capítulo pretende verificar como é que os cruzeiros fluviais podem contribuir para o desenvolvimento do turismo fluvial no Peso da Régua. Este capítulo foi dividido em partes principais (secções 3.3.1.; 3.3.2.; e 3.3.4) de acordo com os três objetivos específicos, que corresponde ao capítulos I da revisão da literatura. A metodologia seguida permitiu recolher, tratar e analisar a informação para responder às proposições e à questão de investigação colocada inicialmente.

Na primeira parte do capítulo começámos por verificar os contributos dos cruzeiros fluviais para o desenvolvimento do turismo fluvial no Peso da Régua (secção 3.3), de forma a ir ao encontro do objetivo geral do estudo; demonstra como os cruzeiros fluviais podem ser um complemento da oferta turística do turismo náutico no Peso da Régua, para ir ao encontro do objetivo específico 1 e da proposição 1.

Verificamos que os cruzeiros fluviais são um impulsor do turismo da região, são geradores de benefícios económicos, dinamizando a economia local. Funcionam como um meio de transporte, trazendo visitantes para conhecer a (paisagem da) Região do Douro, fazendo parte da experiência turística na região, onde estão incluídas visitas às Quintas de Vinho do Porto, visitas ao Museu do Douro, refeições em alguns restaurantes do Concelho do Peso da Régua e Região do Douro.

Os *stakeholders* do turismo fluvial de cruzeiros têm vindo a mostrar ser capazes de dar resposta às motivações dos novos turistas, com número crescente de operadores marítimo-turísticos, uma oferta relativamente estruturada, com uma diversidade de embarcações que permite aos turistas apreciar a paisagem. Assim, a existência de Protocolos entre os Operadores e os diversos elementos da oferta turística - restaurantes, hotéis, lojas locais, empresas de animação – é essencial para tornar a experiência do turista única. Desta forma, os Cruzeiros fluviais são uma oferta complementar, que juntamente com outras atrações turísticas contribuem para o desenvolvimento da economia local

Deste modo, concluímos que as nossas conclusões vão ao encontro do objetivo 1 e respondem à proposição 1, porque o turismo fluvial de cruzeiros é considerado pelos entrevistados como os um complemento da oferta turística do turismo náutico no Peso da Régua.

De seguida identificámos as medidas que contribuíram para o desenvolvimento do turismo de cruzeiros fluviais no Peso da Régua (secção 3.3.2) para ir ao encontro do objetivo específico 2 e da proposição 2;

Verificamos que as infraestruturas de acostagem, as melhorias de acessos, os planos de desenvolvimento local, o PENT e o PDTVD, foram as medidas/ações apontadas pelos entrevistados, que mais contribuíram para o desenvolvimento do turismo fluvial de

cruzeiros. Estas medidas, entre outras, permitiram a ancoragem de barcos, especialmente os barco-hotéis, facilitando aos passageiros o acesso pedonal. Destaca-se também o contributo do PENT e do PDTVD na qualificação e melhoria de infraestruturas das redes e sistemas de suporte à atividade turística.

Conclui-se, que os instrumentos de apoio ao desenvolvimento do turismo de cruzeiros fluviais, são todos os programas que têm como principais objetivos a implementação de medidas que permitam esse desenvolvimento. Desta forma, destaca-se o Plano Estratégico Nacional do Turismo (PENT, 2007), o Plano de Desenvolvimento Turístico do Vale do Douro (PDTVD, 2004), o Plano Estratégico do Município de Peso da Régua e mais recentemente, o projeto Douro Inland Waterway 2020. Estas conclusões vão ao encontro do objetivo específico 2 e permitem responder à proposição 2.

Por fim, analisamos o perfil do visitante do turismo de cruzeiros fluviais do Peso da Régua (secção 3.3.3) para ir ao encontro do objetivo específico 3 e da proposição 3.

Apuramos que segundo os entrevistados, os visitantes são principalmente portugueses, que vêm com a família e amigos, para conhecer a paisagem do Douro, classificada pela UNESCO como Património da Humanidade, degustar a gastronomia e principalmente os vinhos do Douro e do Porto nas Quintas, visitar alguns monumentos, fazer passeios de bicicleta. Dados estatísticos da APDL comprovam, o que foi referido anteriormente, sendo o mercado nacional a liderar com 71,02% dos visitantes, seguidos dos Estados Unidos da América com 7,8%, França com 5,39%, Reino Unido com 3,81% e Alemanha com 3,25%. Concluímos assim que os turistas portugueses predominam mercado de turismo fluvial de cruzeiros no Peso da Régua. Estas conclusões vão ao encontro do objetivo específico 3 e respondem à proposição

Chegando a esta fase e partindo do modelo conceptual, que resultou da revisão da literatura, permite-nos apresentar o modelo empírico relativo ao estudo de caso, conforme se pode ver na Figura 16. Este capítulo permite, demonstrar como os cruzeiros fluviais são um complemento da oferta turística do turismo náutico no Peso da Régua; identificar as medidas que contribuíram para o desenvolvimento do turismo fluvial de cruzeiros no Peso

da Régua; e por último, identificar o perfil do visitante do turismo de cruzeiros fluviais do Peso da Régua.

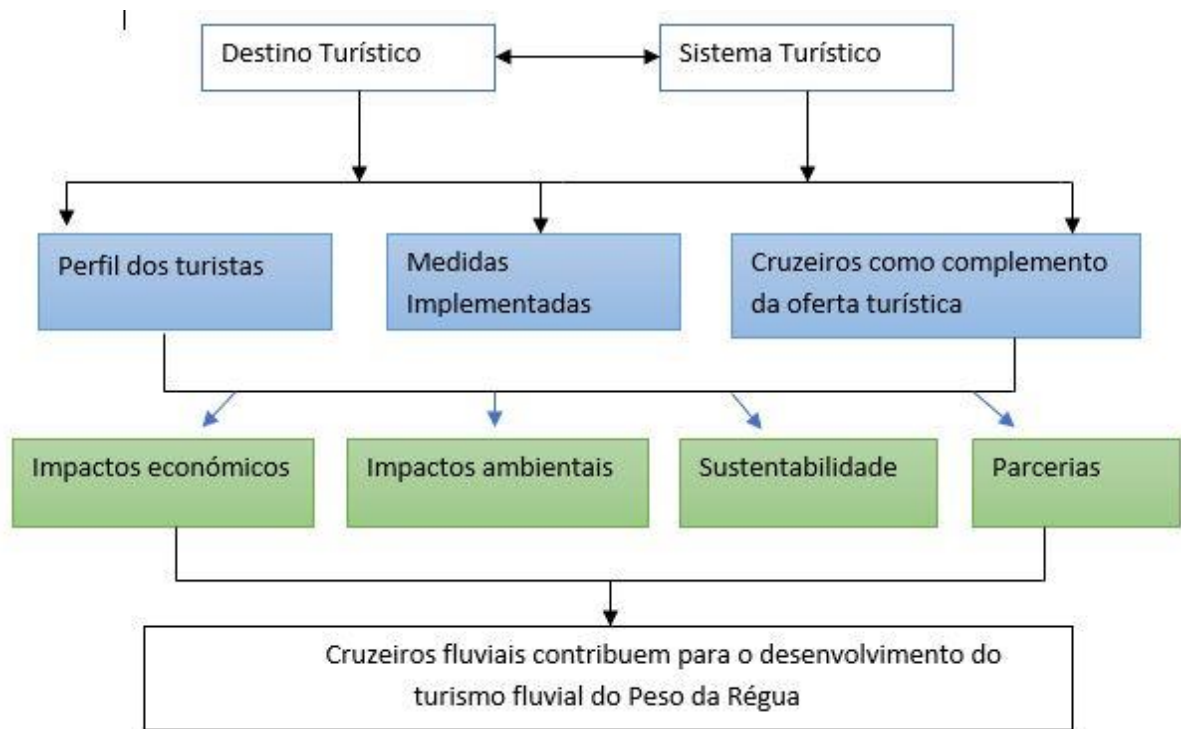


Figura 16- Modelo conceptual do estudo de caso

Fonte: Elaboração Própria

Legenda: As variáveis em caixa azul foram verificadas. As variáveis em caixa verde representam novas variáveis que não estavam no modelo inicial. As setas a azul representam novas relações que não estavam no modelo inicial

CAPÍTULO QUATRO – CONCLUSÃO, LIMITAÇÕES E RECOMENDAÇÕES

4.1- Introdução

Este estudo está organizado em quatro capítulos, incluindo a introdução, onde se apresenta a relevância, pertinência e âmbito da investigação para justificar o seu valor e oportunidade. De seguida, apresenta-se a questão de investigação, os objetivos, e explica-se de forma resumida a metodologia adotada. Por fim, descreve-se a estrutura da tese, especialmente o que se pretendia em cada um dos capítulos.

O capítulo I forma a base da revisão da literatura, de onde brotou a questão da investigação, os objetivos gerais e específicos, e as proposições, que orientaram e guiaram os trabalhos do estudo.

O capítulo II constituiu-se como um elo de ligação, articulação e suporte entre o capítulo I da revisão da literatura, e o capítulo III do trabalho empírico, onde se descreveu e apresentou a metodologia seguida.

No capítulo III, apresenta-se e interpretam-se os resultados do estudo de caso- Peso da Régua, tendo em conta os resultados dos dois questionários, os dados secundários e a comparamos com a revisão da literatura. Por fim, neste capítulo, apresentam-se as principais conclusões, os contributos, as limitações e recomendações.

4.2- Principais conclusões e contributos do estudo

O estudo procurou dar resposta à questão de investigação, verificando como é que os cruzeiros fluviais podem contribuir para o desenvolvimento do turismo fluvial de uma região. Posteriormente, de forma a orientar e guiar a investigação, foi estabelecido o objetivo geral e, posteriormente os respetivos objetivos específicos e proposições (Tabela 2 e 3). Assim, apresentam-se as principais conclusões deste estudo, por cada objetivo específico.

No âmbito do primeiro objetivo específico, - demonstrar como os cruzeiros fluviais podem ser um complemento da oferta turística do Peso da Régua, conclui-se que o turismo de cruzeiros fluviais é uma atividade que se tem vindo a desenvolver, devido ao gradual aumento da procura, resultando diversos tipos de benefícios para as regiões que o praticam. São um impulsionador do turismo da região do Peso da Régua, são geradores de benefícios económicos, dinamizando a economia local.

Devido aumento dos operadores, a uma oferta mais diversificada, que procura satisfazer os diversos desejos dos turistas, verifica-se um aumento do número de passageiros, o que leva conseqüentemente ao aumento do volume de vendas nas regiões por onde passam, dinamizando a própria economia local, na ótica dos entrevistados. Este turismo traz para o Concelho e para a Região muitos excursionistas e turistas, que ficam alojados em unidades hoteleiras, frequentam restaurantes e visitam as quintas, degustando os vinhos com a gastronomia local/regional e compram artesanato local. Deste modo, o impacto económico é mais diversificado e significativo.

Os resultados do trabalho de campo confirmam (secção 3.3.1), a unanimidade de todos os entrevistados, em reconhecer que os cruzeiros fluviais são um complemento à oferta turística existente no Peso da Régua e na Região do Douro. Os cruzeiros fluviais funcionam como um meio de transporte, trazendo visitantes para conhecer a (paisagem da) Região do Douro, fazendo parte da experiência turística na região, onde estão incluídas visitas às Quintas de Vinho do Porto, visitas ao Museu do Douro, refeições em alguns restaurantes do Concelho do Peso da Régua e Região do Douro. A compra de produtos locais pelos turistas dos cruzeiros fluviais é considerada de elevada importância para a dinamização da economia local.

Contudo, esta complementaridade deverá ser planeada e organizada, em conjunto com todos os elementos do sistema turístico que proporcionam a oferta turística deste destino. Para gerar um maior contributo para a região do Douro, é importante que os passageiros realizem atividades de visitaçao no território, que permita impactos mais tangíveis para as atividades económicas locais.

Assim, o turismo fluvial para continuar a ser um complemento da oferta existente, deverá ser uma atividade sustentável, pensada, planeada e organizada em conjunto e de

forma articulada entre os diversos *stakeholders* locais, regionais, públicos e privados. Como referiram os entrevistados, é de extrema importância a criação/realização de parcerias e melhorar as já existentes, para aumentar os benefícios não só para as empresas dos cruzeiros, mas também para os próprios agentes locais.

Concluimos desta forma, que a existência de Protocolos entre os Operadores e os diversos elementos da oferta turística - restaurantes, hotéis, lojas locais, empresas de animação – é essencial para tornar a experiência do turista única. Neste contexto os Cruzeiros fluviais são uma oferta complementar à existente, que juntamente com outras atrações turísticas contribuem para o desenvolvimento da economia local.

Relativamente ao segundo objetivo específico - identificar medidas que contribuem para o desenvolvimento do turismo de cruzeiros fluviais no Peso da Régua, conclui-se que os resultados do trabalho de campo identificam como principais medidas que contribuem para o desenvolvimento do turismo de cruzeiros fluviais no Peso da Régua: as infraestruturas de acostagem, as melhorias de acessos, os planos de desenvolvimento local, o PENT e o PDTVD. Estas medidas, entre outras, permitiram a ancoragem de barcos, especialmente os barco-hotéis, facilitando aos passageiros o acesso pedonal. Destaca-se também o contributo do PENT e do PDTVD na qualificação e melhoria de infraestruturas das redes e sistemas de suporte à atividade turística.

Assim, foi possível efetuar uma análise tendo em conta os resultados do trabalho de campo, sobre alguns instrumentos de apoio ao desenvolvimento turístico a diferentes escalas: de âmbito nacional - Plano Estratégico Nacional do Turismo; de âmbito regional\sub-regional - Plano de Desenvolvimento Turístico do Vale do Douro, Plano Estratégico do Município de Peso da Régua e ainda do projeto Douro Inland Waterway 2020.

Relativamente ao PENT, foi salientado pelos entrevistados, como um dos principais planos que contribuíram para o desenvolvimento do turismo de cruzeiros fluviais. Ao identificar o Turismo Náutico, particularmente o turismo de cruzeiros fluviais como produto estratégico, contribuiu para resolver alguns dos problemas identificados na sua análise SWOT, tais como as difíceis condições de atracagem, a criação de novas rotas e criando condições para o aumento da oferta.

Seguindo a mesma linha de pensamento, o Plano de Desenvolvimento Turístico do Vale do Douro (2007-2013), foi identificado numa fase inicial do questionário, como um dos planos/medidas que mais contribuíram para o desenvolvimento deste tipo de turismo. O PDTVD (2007-2013), outro plano com elevado contributo, teve como um dos eixos prioritários de intervenção a qualificação e a criação de infraestruturas de redes e sistemas de suporte à atividade turística no Vale do Douro. Este plano juntamente com o Programa Operacional Regional Norte 2007 – 2013 apoiou projetos de melhoramento da navegabilidade do rio Douro e de criação e requalificação de cais de acostagem, entre eles o do Peso da régua, criando melhores condições de acessibilidade aos turistas. Desta forma, contribuiu para a existência de infraestruturas de acostagem e a sua curta distância (pedonal), beneficiando a realização de visitas ao Museu do Douro. Visto tratar-se de um ponto de paragem que permite uma experiência museológica (no museu do Douro), designadamente aos passageiros dos Barco-Hotéis.

Relativamente ao Plano Estratégico do Município de Peso da Régua, que atendendo à forte transversalidade que caracteriza a atividade turística, que este plano estratégico para além das medidas específicas de intervenção no sector, contempla medidas relativas a outros domínios que contribuam para a qualificação do destino Régua. Medidas essas que afetam positivamente o turismo de cruzeiros fluviais, e é notório que o município pretende afirmar-se como um destino de excelência. Verificamos a importância do turismo fluvial para a região como elemento complementar de enriquecimento da oferta turística local.

Por último foi identificado o Douro Inland Waterway 2020 (DIW 2020), que é o atual plano em vigor. Os entrevistados referem a importância da sua existência, porque vem dar continuidade aos planos anteriores. Este ambicioso plano, com três fases e com um investimento de cerca 76,3 milhões de euros, pretende reforçar e modernizar a navegabilidade do Rio Douro, particularmente dos cruzeiros fluviais, que é o maior e o melhor meio de transporte dos visitantes para o Concelho do Peso da Régua e da Região do Douro. Verificou-se pelas respostas obtidas no trabalho de campo, que este afigura-se vir a ser um contributo importante para o reforço da valorização da navegabilidade no rio Douro. E que os objetivos descritos permitirão oferecer um maior nível de segurança e de melhor navegabilidade no rio Douro – o que é muito importante para a atividade turístico-fluvial.

Desta forma conclui-se que os instrumentos de apoio ao desenvolvimento do turismo de cruzeiros fluviais, são todos os programas que têm como principais objetivos a implementação de medidas que permitam esse desenvolvimento. Assim, destaca-se no âmbito Nacional com grande relevância para a região do Douro, o Plano Estratégico Nacional do Turismo (PENT, 2007; no âmbito Sub-regional, existe o Plano de Desenvolvimento Turístico do Vale do Douro (PDTVD, 2004) e o projeto Douro Inland Waterway 2020 (DIW 2020). Relativamente, à região em estudo, o Peso da Régua executou o Plano Estratégico do Município de Peso da Régua.

No âmbito do terceiro objetivo específico - conhecer o perfil do visitante que é atraído pelo turismo de cruzeiros fluviais do Peso da Régua, foi possível através dos resultados do trabalho de campo, construir um perfil genérico do turista de cruzeiros fluviais. Os resultados indicam que os visitantes são principalmente portugueses, que vêm com a família e amigos, para conhecer a paisagem do Douro, classificada pela UNESCO como Património da Humanidade, degustar a gastronomia e principalmente os vinhos do Douro e do Porto nas Quintas, visitar alguns monumentos, fazer passeios de bicicleta. Acima de tudo, ao visitarem a Região do Douro e o Concelho do Peso da Régua, procuram novas experiências, diferentes das citadinas e urbanas do Porto e de Lisboa, bem como das frias praias do Norte e das praias com água mais temperada do Algarve.

As principais motivações dos turistas que visitam a região do Douro, bem como o Peso da Régua são: a paisagem, nomeadamente os socalcos das vinhas das Quintas do Douro; a viagem de barco no rio Douro; o Museu do Douro; o Vinho do Porto e a gastronomia são as atrações ícones que, sobretudo, motivam os visitantes. Sendo que as paisagens naturais, as experiências gastronómicas e vinícolas cativam facilmente os turistas.

Relativamente as nacionalidades, os resultados de campo indicam respostas diversas talvez devido á falta de dados que os próprios agentes locais não possuem. Contudo, foram referidas com maior frequência, sendo possível identificar as seguintes

nacionalidades: portugueses, franceses, ingleses, espanhóis, americanos, alemães e os brasileiros.

Como foi referido devido á escassez de dados por parte dos próprios agentes locais, recorreu-se a dados estatísticos fornecidos pela APDL, dados referentes ao ano de 2016, que indicam a taxa de turistas por país, numa lista (31 países). Desta forma destaca-se os 10 primeiros países dessa lista: Portugal, E.U.A, França, Reino, Alemanha, Espanha, Brasil, Dinamarca, Canadá e Noruega.

Por fim, nos resultados do trabalho de campo, alguns dos entrevistados, apesar dos escassos dados que têm, supõem que, talvez em média, os visitantes possam gastar entre os €200 e €500, dependendo se inclui alojamento e do tipo de produtos e atividades que fazem ou se estarão só de passagem, com pouco tempo para estar na Região.

Em suma pode-se concluir, tendo em conta o objetivo geral, que os cruzeiros fluviais podem contribuir para o desenvolvimento do turismo fluvial no Peso da Régua de diversas formas para dinamizar e desenvolver a região e a economia local. Para isso, é necessário proteger e valorizar a paisagem, bem como a via navegável, designadamente as paisagens de matriz cultural, e o reconhecimento da sua importância para o desenvolvimento dos territórios, como fator de criação de emprego e de riqueza, conjugando as novas utilizações dos recursos naturais (turísticas) com os seus velhos (mas renovados) usos, fazendo do planeamento o seu suporte fundamental, de forma integrada e participada.

Desta forma, é necessário aumentar a existência de Protocolos entre os Operadores e os diversos elementos da oferta turística - restaurantes, hotéis, lojas locais, empresas de animação – com o intuito de tornar a experiência do turista única, mantendo o continuo aumento da procura. Tornando os Cruzeiros fluviais uma oferta complementar, que juntamente com outras atrações turísticas contribuem para o desenvolvimento da economia local da Região do Peso da Régua.

4.3- Limitações do estudo

Tal como qualquer investigação científica, este estudo apresenta várias limitações, principalmente aquelas que estão relacionadas com a metodologia qualitativa, no capítulo II (Coutinho, 2014; Coutinho & Chaves, 2002; Quivy & Campenhoudt, 2005; Sousa & Baptista, 2011; Yin, 2003, 2014). Por isso, tendo em conta que nesta investigação foi utilizada uma metodologia qualitativa através do método de estudo de caso único incorporado, os resultados aplicam-se apenas à população e às unidades de análise em estudo.

Do ponto de vista territorial, só abarcou de forma profunda o turismo de cruzeiros fluviais do Peso da Régua, tendo em conta as limitações de tempo/ deslocação do investigador.

Uma outra limitação relevante foi a impossibilidade de acesso aos turistas que realizam os cruzeiros fluviais, bem como a recusa, por diversos motivos, dos operadores de cruzeiros em participar no estudo, apesar das várias solicitações e pedidos de entrevista. Que poderia permitir analisar e elaborar um perfil mais concreto do turista de cruzeiros fluviais, bem como perceber de que forma os operadores de cruzeiros fluviais poderiam atuar conjuntamente com os agentes e entidades locais. Também não foi possível o acesso aos relatórios e dados estatísticos dos operadores.

A falta de escassez de dados quer por parte das entidades locais e agentes locais, quer pela APDL, apresentou dificuldades na recolha de algumas evidências, de forma a conceber uma imagem o mais verídica possível. Porém, o gostaríamos, no entanto, de agradecer e destacar o acolhimento cordial com que fomos recebidos, pelos entrevistados e respetivos responsáveis.

4.4 Recomendações do estudo

No final deste estudo, apresentamos algumas recomendações que poderão contribuir para potenciar os contributos do turismo fluvial de cruzeiros na região do Peso da Régua. Assim, é necessário aumentar a existência de Protocolos entre os Operadores e os diversos elementos da oferta turística, tornando os Cruzeiros fluviais uma oferta complementar, que juntamente com outras atrações turísticas contribuem para o desenvolvimento da economia local da Região do Peso da Régua. Recomenda-se que esta

atividade seja sustentável, pensada, planeada e organizada em conjunto e de forma articulada entre os diversos *stakeholders* locais, regionais, públicos e privados. Sendo urgente e de extrema importância a criação/realização de parcerias, para aumentar os benefícios não só para as empresas dos cruzeiros, mas também para os próprios agentes locais.

Sugere-se ainda a ampliação da base de dados estatísticos por parte da APDL, bem como das categorias apresentadas, para que futuras investigações não estejam tão limitadas devido à escassez de dados. Bem como, a criação de uma plataforma que permitisse divulgar e supervisionar a oferta e a procura turística do turismo fluvial de cruzeiros, e a criação de um observatório do turismo fluvial em Portugal, à semelhança do que foi criado em França.

Por último, em futuras investigações e projetos científicos será relevante voltar a entrar em contacto com os operadores de cruzeiros fluviais, de forma a analisar e compreender com maior rigor, todos os aspetos relevantes para conhecer o perfil do turista de cruzeiros fluviais. Utilizando uma metodologia quantitativa, recorrendo a questionários e entrevistas exploratórias, de forma a obter um perfil mais fiel. Bem como, seria também um grande benefício para este estudo conseguir entrevistar, a entidade de Turismo Porto e Norte, para compreender que melhorias seriam importantes para o crescimento da Região do Douro enquanto região recetora de turistas de cruzeiros fluviais.

Será também pertinente, o estudo das questões relativas ao estabelecimento de parcerias, permitindo uma abordagem mais completa e comparativa no que diz respeito aos modos de atuação e à evolução das mesmas.

Por último, considera-se que em futuras investigações possa ser efetuada a comparação entre as motivações e a imagem do destino para os turistas portugueses e para os estrangeiros, e compreender se estas dimensões têm alguma relação com fatores económicos ou com as características de cada região.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Aguiar, F. B. (2002). O alto Douro vinhateiro, uma paisagem cultural, evolutiva e viva. Em *Douro estudos & documentos* (Vol. 7, pp. 143–152).
- Anjos, F. A., & Limberger, P. F. (2013). *DESTINO TURÍSTICO E GESTÃO INTEGRADA*.
- APDL. (2018). APDL - Administração dos Portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo. Obtido 13 de Julho de 2019, de http://douro.apdl.pt/f?p=100:1:4655639775452:::1:PO_BREADCRUMB_MENU:HOME000
- Arroteia, J. C. (2003). *Notas sobre o povoamento e a demografia do concelho de Peso da Régua*. Universidade de Aveiro.
- Azevedo, R., Costa, A., César, F., Leal, I., Rodrigues, H., Portugal, J., ... Fontes, C. (2008). *Plano Estratégico do Município do Peso da Régua*. Quaternaire Portugal.
- Beni, M. C. (2001). *Análise Estrutural do Turismo* (5^o). São Paulo: Editora Senac.
- Brasil, M. do T. do. (2010). *Turismo Náutico: Orientações básicas* (3^a edição). Brasília: Ministério do Turismo, Secretaria Nacional de Políticas de Turismo, Departamento de Estruturação, Articulação e Ordenamento Turístico, Coordenação Geral de Segmentação.
- Cascais, R. F. R. (2012). *Marketing de Luxo – Estudo de caso múltiplo do sector de alfaiataria de luxo portuguesa* (Mestrado). IPAM- The Marketing School.
- Cohen & Manion, 1980, *Research Methods in Education*, New York: Routledge.
- Cooper, C., Flechter, J., Wanhill, S., Gilbert, D., & Shepered, R. (2001). *Turismo, Princípios e Práticas*. São Paulo: Artmed Editora.
- Cooper, Chris. (2012). The Destination. Em *1. Essentials of Tourism* (pp. 30–53). Inglaterra: Pearson Education Limited.
- Correia, L. M. M. (2017). *Articulação entre o sistema de emprego da hotelaria e o sistema de Ensino Superior Público em Gestão Hoteleira* (Doutoramento). Universidade de Aveiro, Aveiro.

- Coutinho, C. P. (2014). *Metodologias de Investigação em Ciências Sociais e Humanas: Teoria e Prática*. Coimbra: Edições Almedina.
- Coutinho, C. P., & Chaves, J. H. (2002). *O estudo de caso na investigação em Tecnologia Educativa em Portugal*. 221–243. Obtido de Revista Portuguesa de Educação, CIED - Revista Portuguesa de Educação / Portuguese Journal of Education.
- Cunha, L., & Abrantes, A. (2013). *Introdução ao Turismo (5a Edição atualizada e aumentada)*. Lisboa: Lidel.
- Damien, M. M. (2001). *Le tourisme Fluvial*. França: Puf.
- Duarte, I. N. D. S. (2017). *As motivações do turista para a prática de Turismo Náutico na Região Centro de Portugal*. Escola Superior de Tecnologia de Viseu, Viseu.
- Duarte, I. N. S. (2017). *As motivações do turista para a prática de Turismo Náutico na Região Centro de Portugal*. Instituto Politécnico de Viseu- Escola Superior de Tecnologia de Viseu, Viseu.
- Fazenda, N. (2011). *Territorialização de uma Política Nacional de Turismo- o caso de Portugal (Douturamento)*. Universidade Técnica de Lisboa, Lisboa.
- Ferreira, D. A. (2013). *O Turismo e o Lazer como Estratégias de Desenvolvimento Urbano—A Visabeira Turismo e o Concelho de Viseu (Mestrado)*. Universidade de Coimbra.
- Flores, L. C. S., & Mendes, J. C. (2014). Perspectivas do destino turístico: Repensando o sentido do conceito. *Revista Brasileira de Pesquisa em Turismo*, 222–237.
<http://dx.doi.org/10.7784/rbtur.v8i2.717>
- Freitas, W. R. S., & Jabbour, C. J. C. (2011). Utilizando estudo de caso(s) como estratégia de pesquisa qualitativa: Boas práticas e sugestões. *ESTUDO & DEBATE*, N^o18, 07–22.
- Gunn, C. A. (1988). *Tourism Planning*. New York: Taylor & Francis.
- Gunn, C. A. (1994). *A perspective on the purpose and nature of Tourism research methods*. In J. RITCHIE & C. GOELDNER, Traves, *Tourism and Hospitality Research - A Handbook for Managers and Researchers (Second Edition)*. New York: John Wiley & Sons.

- Inácio, M. S., Azevedo, R., Ribeiro, S., Mota, E., & Neves, S. (2015). *Portugal Nautico: Centro de Competencias da Nautica de Recreio*. Obtido de <http://portugalnautico.aeportugal.pt/>
- Inskeep, E. (1991). *Tourism Planning: An Integrated and Sustainable Development Approach* (1ª edição). Wiley.
- Leiper, N. (1979). The framework of tourism. *Annals of Tourism Research*, 6(4), 390–407.
- Leiper, N. (2004). *Tourism Management* (3rd Edition). Austrália: Pearson Education Australia.
- Lucas, E. (2009). *A importância do turismo fluvial*. Obtido de <https://www.publituris.pt/2009/05/06/a-importancia-do-turismo-fluvial/>
- Martins, P. G. (2017). *Formas de Participação do Terceiro Setor no Contexto do Turismo—O Caso do Algarve* (Douturamento). Universidade de Aveiro, Aveiro.
- Mathieson, A., & Wall, G. (1982). *Tourism Economic Physical and Social Impacts*. Inglaterra: ongman.
- Mill, R. C., & Morrison, A. M. (1985). *The Tourism System: An Introductory Text*. New Jersey: Prentice-Hall.
- Moreira, C. O. (2013). *Turismo, Território e Desenvolvimento* (Douturamento). Universidade de Coimbra, Coimbra.
- Moreira, C. O., & Santos, N. P. (2010). New Opportunities for water environments. River tourism and water leisure activities. Em *Water and Tourism resources, management, planning and sustainability* (pp. 147–168). Centro de estudos geográficos - Universidade de Lisboa.
- Moreira, C. O., & Santos, N. P. (2016). *Turismo fluvial em Portugal Continental: Oferta e potencialidades*. CEGOT - Centro de Estudos de Geografia e Ordenamento do Território Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra.
- Morrison, A. (2013). *Marketing and Managing Tourism Destination*. New York: Routledge.
- Neves, J. L. (1996). *Pesquisa qualitativa – características, usos e possibilidades* (Vols. 1–v. 1, n.3). São Paulo: FEA-USP: (Caderno de Pesquisas em Administração).

- Neves, J. R. O. (2012). *O Papel dos Eventos no Reforço da Atractividade Turística de Cabo Verde -(O caso da cidade da Praia)* (Mestrado). Escola Superior de Hotelaria e Turismo do Estoril, Estoril.
- OMT. (2008). *Introducción al Turismo*. Madrid: Organización Mundial del Turismo.
- Osório, D. S. C. (2014). *Gestão de Valores Locais e Desenvolvimento: O caso do Concelho do Peso da Régua* (Mestrado). Universidade de Trás-os-Montes e Alto Douro, Vila Real.
- PDTV. (2007, 2013). *PDTV 2007-2013 PLANO DE DESENVOLVIMENTO TURÍSTICO DO VALE DO DOURO*.
- Pigram, J. J., & Cho, B. H. (2000). Destination. Em *Encyclopedia of Tourism Routledge* (pp. 144–147).
- Pizam, A. (1994). *Planning a Tourism Research Investigation*. In J. R. B. Ritchie & C. R. Goeldner, *Travel, Tourism and Hospitality Research—A handbook for Managers and Researchers (Second Edition)*. John Wiley & Sons.
- Quivy, R., & Campenhoudt, L. V. (2005). *Manual de Investigação em Ciências Sociais (4ª)*. Gradiva-Publicações. (Universidade Nova de Lisboa).
- Ribeiro, C. C. O. G. (2016). *Náutica de Recreio e Desenvolvimento Local: O Caso da Baía do Seixal* (Mestrado). Escola Superior de Hotelaria e Turismo do Estoril, Lisboa.
- Senra, J. N. T. (2014). *O turismo fluvial como vetor de desenvolvimento turístico do Alto Douro Vinhateiro Património da Humanidade* (Mestrado). Universidade do Minho, Minho.
- Sousa, M. J., & Baptista, C. S. (2011). *Como fazer investigação, dissertações, teses e relatórios, segundo Bolonha (4a)*. Lisboa: Pactor - Edições de Ciências Sociais, Forenses e da Educação.
- Stange, J., Brown, D., & Solimar, I. (2011). *Tourism destination management achieving sustainable and competitive results*. US Agency for International Development.
- Teles, T. D. C. (2012). *Turismo fluvial no Douro: Rio, caminho de ontem atracção de hoje* (Mestrado). Universidade de Coimbra, Coimbra.
- Turismo de Portugal, I. P. (2007). *Plano Estratégico Nacional do Turismo- Para o Desenvolvimento do Turismo em Portugal*. Obtido de

<http://www.turismodeportugal.pt/PORTUGU%C3%8AS/TURISMODEPORTUGAL/PUBLICACOES/Documents/PENT%202007.pdf>.

UNWTO, W. T. O. (2007). *A Practical Guide to Tourism Destination Management*.

Vieira, R. F. F. (2015). *A informação geográfica ao serviço do turismo—Um percurso pelo Município de Cinfães* (Mestrado). Universidade do Porto, Porto.

WOESSNER, Raymond – *L'émergence Du tourisme fluvial en Europe – Coll.Édytem Cahiers de Géographie n°4, 2006 (s/l)*

Yin, R. K. (2003). *Case Study Research: Design and Methods (Third Edition)* (Third Edition). London: SAGE Publications.

Yin, R. K. (2014). *Case Study Research: Design and Methods (Fifth Edition)*. London: SAGE Publications.

APÊNDICE

Apêndice A - Questionário A

Este questionário enquadra-se numa investigação no âmbito de uma tese de Mestrado em Direção Hoteleira, realizada na Escola Superior de Hotelaria e Turismo de Vila do Conde. A tese de mestrado detém a temática do Turismo de Cruzeiros Fluviais, com o estudo de caso a região do Peso da Régua. Os resultados obtidos serão utilizados apenas para fins académicos (tese de Mestrado), sendo realçado que as respostas dos inquiridos representam apenas a sua opinião individual. Não existem respostas certas ou erradas. Por isso lhe solicitamos que responda de forma espontânea e sincera a todas as questões. Obrigado pela sua colaboração.

QA1- O turismo fluvial apresenta três tipologias de atividades: os cruzeiros fluviais, os desportos aquáticos e os cruzeiros em barco-hotel. A prática destas atividades distintas contribui na sua opinião, para o desenvolvimento do espaço aquático e terrestre da região? Em que aspetos?

QA2- Na sua opinião, qual é a importância dos cruzeiros fluviais para o turismo do Vale do Douro (VD) e particularmente para o Peso da Régua?

QA3- Qual o contributo que os cruzeiros fluviais poderão ter para o desenvolvimento turístico do Peso da Régua? Poderão ser um produto turístico principal ou complemento à oferta turística existente?

QA4- Qual o impacto que poderá ter no alojamento, restauração, comércio, visitas a quintas, museus? Quais as parcerias se poderiam desenvolver ao nível da criação de produtos turísticos, tendo como base os cruzeiros fluviais?

QA5- Para a realização do turismo fluvial é imprescindível a existência de uma via navegável, empresas e paisagem. Assim, na região do Peso da Régua será que o surgimento de serviços com ligação direta ou indireta ao Turismo de Cruzeiros Fluviais (TCF), poderão proporcionar uma atividade sólida e coesa?

QA6- Na sua opinião, quais as medidas que poderão ter contribuído para o desenvolvimento do turismo de cruzeiros, com influência direta no Peso da Régua?

QA7- Na sua opinião, quais são as medidas que atualmente poderão contribuir para o desenvolvimento do turismo de cruzeiros fluviais? Conhece algumas medidas que estão a ser implementadas ou irão ser brevemente?

QA8- Qual será o papel das diversas instituições públicas (Câmara Municipal; APDL; Turismo do Douro) e privados (empresas de cruzeiros; unidades de alojamento)?

QA9- O PENT apontou o turismo náutico, onde está incluído os cruzeiros fluviais, como um produto estratégico. Na sua opinião, o PENT conseguiu resolver os problemas identificados na sua análise SWOT? Sendo alguns deles as difíceis condições de atracagem, bem como a criação de novas rotas.

QA10- O PDTVD (2007-2013) teve como um dos eixos prioritários de intervenção, a qualificação e infraestruturação das redes e sistemas de suporte à atividade turística no Vale do Douro (VD). Na sua opinião este eixo resolveu as dificuldades existentes, principalmente no Peso da Régua?

QA11- Na sua opinião, o PDTVD (2007-2013), conseguiu alcançar o grande objetivo de tornar o Vale do Douro (VD) um destino turístico de excelência, através de um processo de desenvolvimento sustentável?

QA12- Passado vários anos e após o PDTVD, como é que vê o setor do turismo no Vale do Douro (VD)?

QA13- Acha que teve ou poderá ter tido algum impacto no desenvolvimento do turismo no Peso da Régua (PR)?

QA14- O projeto Douro Inland Waterway 2020 é o mais recente projeto para a região do Douro. Na sua opinião, é um projeto que irá garantir o desenvolvimento sustentável da Região, bem como a modernização e correção da via navegável?

QA15- Nas três fases de intervenção do DIW 2020, foram identificados três objetivos. Sendo eles a melhoria da segurança, a implementação do RIS (River Information Services); correção, modernização e reabilitação do rio, bem como nova sinalização. Com estas

melhorias propostas nas três fases, este projeto será capaz de captar fluxos turísticos e dar resposta ao aumento de procura da região?

QA16- No seu entender, qual o perfil dos visitantes que são atraídos pelo turismo de cruzeiros fluviais do Peso da Régua?

QA17- Na sua opinião, quais são as motivações dos turistas que procuram a região do Douro, bem como a região do Peso da Régua?

Chegou ao fim deste questionário, agradecemos as suas respostas pois elas são determinantes para o sucesso desta investigação. Se deseja conhecer os resultados da investigação, depois de publicados publicamente, pode solicitar através do endereço catia_Silva21@hotmail.com

Apêndice B -Questionário B

Este questionário enquadra-se numa investigação no âmbito de uma tese de Mestrado em Direção Hoteleira, realizada na Escola Superior de Hotelaria e Turismo de Vila do Conde. A tese de mestrado detém a temática do Turismo de Cruzeiros Fluviais, com o estudo de caso a região do Peso da Régua. Os resultados obtidos serão utilizados apenas para fins académicos (tese de Mestrado), sendo realçado que as respostas dos inquiridos representam apenas a sua opinião individual. Não existem respostas certas ou erradas. Por isso lhe solicitamos que responda de forma espontânea e sincera a todas as questões. Obrigado pela sua colaboração.

Q1- Qual é a sua opinião acerca dos cruzeiros fluviais?

Q2- Na sua opinião, qual é a importância dos cruzeiros fluviais para o turismo do Vale do Douro (VD) e particularmente para o Peso da Régua?

Q3- Qual o contributo que os cruzeiros fluviais poderão ter para o desenvolvimento turístico do Peso da Régua? Poderão ser um produto turístico principal ou complemento à oferta turística existente?

Q4- Qual o impacto que poderá ter no alojamento, restauração, comércio, visitas a quintas, museus? Quais as parcerias se poderiam desenvolver ao nível da criação de produtos turísticos, tendo como base os cruzeiros fluviais?

Q5- Qual é o impacto dos cruzeiros fluviais na sua empresa/unidade de alojamento/museu/restaurante?

Q6- Tem parcerias com alguma empresa de cruzeiros? Se sim, que tipo? Se não, porquê? Acha que poderá ser viável?

Q7- Para a realização do turismo fluvial é imprescindível a existência de uma via navegável, empresas e paisagem. Assim, na região do Peso da Régua será que o surgimento de serviços com ligação direta ou indireta ao Turismo de Cruzeiros Fluviais (TCF), poderão proporcionar uma atividade sólida e coesa?

Q8- Na sua opinião, quais as medidas que poderão ter contribuído para o desenvolvimento do turismo de cruzeiros, com influência direta no Peso da Régua?

Q9- Na sua opinião, quais são as medidas que atualmente poderão contribuir para o desenvolvimento do turismo de cruzeiros fluviais? Conhece algumas medidas que estão a ser implementadas ou irão ser brevemente?

Q10- Qual será o papel das diversas instituições públicas (Câmara Municipal; APDL; Turismo do Douro) e privados (empresas de cruzeiros; unidades de alojamento)?

Q11- Enquanto empresa, indique que tipos de apoios considera fundamentais no desempenho da sua atividade.

Q12- Refira as entidades que na sua perspetiva tem contribuído para valorizar o Turismo de Cruzeiros Fluviais (TCF) na Região do Peso da Régua (PR).

Q13- Na sua opinião, quais os obstáculos à valorização do Turismo de Cruzeiros Fluviais (TCF) na região? Indique que medidas podem ser implementadas para resolver esses obstáculos e desenvolver a região.

Q14- No seu entender, qual o perfil dos visitantes que são atraídos pelo turismo de cruzeiros fluviais do Peso da Régua?

Q15- Na sua opinião, quais são as motivações dos turistas que procuram a região do Douro, bem como a região do Peso da Régua?

Q16- Indique quais as principais nacionalidades que consomem os seus produtos/atividades turísticas.

Q17- Quais os gastos médios dos turistas que visitam a Região?

Chegou ao fim deste questionário, agradecemos as suas respostas pois elas são determinantes para o sucesso desta investigação. Se deseja conhecer os resultados da investigação, depois de publicados publicamente, pode solicitar através do endereço catia_Silva21@hotmail.com

Apêndice C- Oferta dos vários operadores de cruzeiros fluviais

Tabela 14- Oferta dos vários operadores de cruzeiros fluviais, itinerário Porto/Réguia/Porto

Cruzeiros Porto\ Réguia\ Porto				
Cruzeiros 1 dia- Partida Porto				
	Opera dor	Hora de Partida	Frequência	Preço por pessoa
Douro Vintage	Barcadouro	8h	Sábados Subida	90€
Douro Vintage Light		8h	Sábados Subida	80€
Douro Blended		8h	Domingos Subida	80€
Douro Tawny		8h00\8h45	Sábados descida Domingos descida	77,50€
Douro Semanal		8h00	Dias da Semana Subidas e descidas	Desde 65€
Tomaz do Douro	Tomaz do Douro	9h00	Sábados Subidas	90€ com extra
		8h30	Domingos Descidas	85€
		9h	Dias da Semana Subidas	70€
		8h	Dias da Semana Descidas	65€
Escapadinha no Douro	Rota do Douro	7h45	Sábados Subida	88€ com extras
Douro Nostálgico		7h45	Fins de Semana, descida	83€
Douro Semanal		8h45	Dias da Semana Subida	Desde 65€
		7h45	Dias da Semana Descida	Desde 60€
Cruzeiro Barco Rabelo	Douro Acima	8h30	Semana e Fins de Semana -Subida	Desde 65€ (Semana) 90€ (Fim-de- semana)
		8h30	Semana e Fins de Semana -Descida	Desde 60€ (semana) 85€ (Fim-de- semana)
Cruzeiros Réguia/Porto/Réguia Cruzeiros 1 dia- Partida Réguia				
Cruzeiros Réguia	Tomaz Douro	10h30	Sábados- Descida	85€
			Semana - Descida	65€
Cruzeiros 2 dias Porto\ Réguia\ Porto- Partida Porto				
Douro Vinícola	Cenários D´Ouro	7h45/ 8h00	Semana e Fins de Semana	280€ (Semana) 300€ (Fim-de- semana)
Douro Rural		7h45		333€ (Semana) 353€ (Fim-de- semana)
Vou ali ao Douro		8h45		199€ (Semana) 235€ (Fim-de- semana)
Douro Singular A	Rota do Douro	8h00/ 8h45	Semana e Fins de Semana	145€ (Semana) 174€ (Fim-de- semana)

Fonte: Elaboração própria com dados do Roteiro do Douro

Cruzeiros RÉGUA / PINHÃO / RÉGUA				
Cruzeiros 1 dia- Partida da Régua				
	Operador	Hora de Partida	Frequência	Preço por pessoa
Douro Reserva	Barcadouro	12h15	Semana e Fins de Semana Subida e Descida de	64€
Douro Panorâmico A		14h45	Dias de Semana e Sábado Subida	25€
Douro Panorâmico C		17h30	Descida	25€
Cruzeiro Panorâmico 1	Rota do Douro	12h00	Dias de Semana Subida e Descida de Barco.	65€
Cruzeiro Panorâmico 2		15h30	Semana e Fins-de-Semana Subida de Barco, Descida de Autocarro	30€
Tomaz do Douro	Tomaz do Douro	16h30	Subida de Barco Descida de Comboio Sábado	38€

Tabela 15- Oferta dos vários operadores de cruzeiros fluviais, itinerário Régua/Pinhão/Régua

Fonte: Elaboração própria com dados do Roteiro do Douro

Tabela 16- Oferta dos vários operadores de cruzeiros fluviais, itinerário Régua/Pocinho/Régua

Cruzeiros RÉGUA / POCINHO / RÉGUA				
Cruzeiros 1 dia- Partida da Régua				
	Operador	Hora de Partida	Frequência	Preço por pessoa
Douro Côa	Barcadouro	8h30	Terças e Sextas (Subida)	92€
Douro Pink		8h45	Dias de Semana (Descida)	80€
Douro Superior Côa	Rota do Douro	7h45	Sábados e Domingos. Quartas em Julho e Agosto (Subida)	94€
Encostas do Douro		8h45	Segunda, Terça, Quinta e Fins de Semana (Descida)	88€
Cruzeiro Barco Rabelo	Douro Acima	9h15	Subida- Apenas sob consulta	Apenas para grupos sob consulta

Fonte: Elaboração própria com dados do Roteiro do Douro

Tabela 17- Oferta dos vários operadores de cruzeiros fluviais, itinerário Régua/Barca D'Alva/Régua

Cruzeiros RÉGUA / BARCA D'ALVA / RÉGUA				
Cruzeiros 1 dia - Partida da Régua				
	Operador	Hora de Partida	Frequência	Preço por pessoa
Douro Desconhecido	Rota do Douro	7h45	Sábados e Domingos. Segundas e Quartas, em Julho e Agosto	Desde 94€
Douro Aventura A	Barcadouro	8h30	Domingos	104€
Tomaz do Douro	Tomaz do Douro	9h	Sábados	105€
Cruzeiro Barco Rabelo	Douro Acima	9h15	Sob consulta (Subida)	Apenas para grupos sob consulta
Cruzeiro Porto / Régua / Barca d'Alva / Porto				
Cruzeiros 1 dia -Partidas do Porto				
Tomaz Douro	Tomaz Douro	6h45	Sábados	123€
Cruzeiro Barca d'Alva / Régua				
Cruzeiros 1 dia -Partidas de Barca d'Alva				
Douro Superior	Barcadouro	11h	Dias da semana	65€
Encantos do Douro	Rota do Douro	8h45	Domingos. Terças e Quintas, em Julho e Agosto	Desde 65€
Cruzeiros RÉGUA / BARCA D'ALVA / RÉGUA				
Cruzeiros 2 dias				
Partida da Régua				
	Operador	Hora de Partida	Frequência	Preço por pessoa
Entre Vinhas e Rio	Cenário D'Ouro	8h30	Sábados e Domingos	329€
Cruzeiros 2 dias				
Partida da Porto (Porto / Régua / Barca d'Alva / Porto)				
Douro Intenso	Cenário D'Ouro	Sem info	Fim de Semana	275€
Escapadinha Semanal		Sem info	Semanal	199,50€
Douro Total	Barcadouro	Sem info	Fim de Semana	260€

Fonte: Elaboração própria com dados do Roteiro do Douro

Tabela 18-Oferta dos vários operadores de cruzeiros fluviais, cruzeiros específicos da Régua

Cruzeiros específicos Régua				
CRUZEIROS RÉGUA / FERRADOSA / RÉGUA – 1 Dia				
	Operador	Hora de Partida	Frequência	Preço
Douro Vinhateiro	Barcad ouro	8h30	Terças e Sextas	92€
Mini Cruzeiro – Régua/Régua				
Cruzeiro Régua/Régua	Tomaz do Douro	Sem info	Sem info	10€
Cruzeiros em Veleiro				
Douro à Vela - Experiência 2h	Douro à Vela	sob consulta	sob consulta	sob consulta
Douro à Vela - Experiência 3h Folgosa / Pinhão / Folgosa	Douro à Vela	sob consulta	sob consulta	sob consulta
Douro à Vela - Almoço a bordo 2h	Douro à Vela	sob consulta	sob consulta	sob consulta
Douro à Vela - Almoço a bordo 3h Folgosa / Pinhão / Folgosa	Douro à Vela	sob consulta	sob consulta	sob consulta
Douro à Vela - Almoço a bordo 4h30 Folgosa / Pinhão / Folgosa	Douro à Vela	sob consulta	sob consulta	sob consulta
Douro à Vela - Momentos a dois... Jantar Romântico	Douro à Vela	sob consulta	sob consulta	sob consulta
Douro à Vela - Momentos a dois... Noite a bordo	Douro à Vela	sob consulta	sob consulta	sob consulta
Douro à Vela - Douro Inside Out / Meio-dia Passeio de 2h	Douro à Vela	sob consulta	sob consulta	sob consulta
Douro à Vela - Douro Inside Out / Um dia Passeio de 2h em Veleiro	Douro à Vela	sob consulta	sob consulta	sob consulta
Douro à Vela - Living the Douro / Meio-dia	Douro à Vela	sob consulta	sob consulta	sob consulta
Douro à Vela - Living the Douro / Um dia	Douro à Vela	sob consulta	sob consulta	sob consulta

Fonte: Elaboração própria com dados do Roteiro do Douro

Tabela 19- Oferta dos vários operadores de cruzeiros fluviais, cruzeiros em barco hotel 2018

Cruzeiros em Barco Hotel 2018 de Março a Novembro			
	Operador	Data de Partida	Preço por pessoa
Cruzeiro Douro Serenity - 7 noites	Douro Azul	10 de Abril	Desde 999€
Cruzeiro Spirit of Chartwell - 7 noites	Douro Azul	26 de Outubro 10 Novembro	Desde 1.905 €
Vale do Douro - 5 noites	CroiseEurope	Outubro: 24, 30 Novembro: 4	Desde 719€
Vale do Douro e Salamanca - 5 noites	CroiseEurope	Abril a Outubro: várias datas	Desde 859€
Vale do Douro e Salamanca - 7 noites	CroiseEurope	Abril a Outubro: várias datas	Desde 1.099€
Douro Completo - 7 noites	CroiseEurope	Abril a Outubro: várias datas	Desde 1.325€
Cruzeiros Privados em Iate			
	Operador	Duração	Preço aluguer\ Lotação dormida
IATE ENIGMA			
Iate Enigma - Fim de semana completo	Douro AZUL	2 dias	2.650€ - 6 Pessoas
Iate Enigma - Semana completa	Douro AZUL	7 dias	6.350€- 6 Pessoas
IATE WINDS OF FORTUNE			
Iate Winds of Fortune - Fim de semana completo	Douro AZUL	2 dias	10.600€ +16 pessoas
Iate Winds of Fortune - Semana completa	Douro AZUL	7 dias	24.500€ + 16 pessoas

Fonte: Elaboração própria com dados do Roteiro do Douro

Tabela 20- Oferta dos vários operadores de cruzeiros fluviais, Aluguer de lates

Aluguer de lates				
	Operador	Duração	Preço Aluguer	Preço por pessoas
FEELDOURO				
FeelDouro - Porto Funny		2h	Desde 380€	Desde 31,67€
FeelDouro - Porto Pleasure	FeelDouro	3h	Desde 430€	Desde 35,83€
FeelDouro - Porto / Ilha dos Amores	FeelDouro	10h	Desde 740€	Desde 61,67€
FeelDouro - Cruzeiro Porto / Régua	FeelDouro	10h	Desde 1.160€	Desde 96,67€
FeelDouro - Cruzeiro Porto / Pinhão	FeelDouro	11h	Desde 1.395€	Desde 116,25€
FeelDouro - Pinhão Funny Douro Vinhateiro	FeelDouro	2h	Desde 430€	Desde 35,83€
FeelDouro - Pinhão Pleasure Douro Vinhateiro	FeelDouro	2h	Desde 480€	Desde 40€
FeelDouro - Cruzeiro Pinhão / Ferradosa	FeelDouro	3h	Desde 790€	Desde 65,83€
FeelDouro - Cruzeiro Pinhão / Pocinho	FeelDouro	8h	Desde 920€	Desde 76,67€
IATE ENIGMA				
Iate Enigma - Pôr-do-sol	Douro Azul	4h	505€	Desde 50,50€
Iate Enigma - 1 dia de semana	Douro Azul	8h	1.015€	Desde 101,50€
Iate Enigma - 1 dia fim-de-semana	Douro Azul	8h	1.345€	Desde 134,50€
Iate Enigma - Fim de semana completo	Douro Azul	2 dias	2.650€	-----
Iate Enigma - Semana completa	Douro Azul	7 dias	6.350€	-----
IATE WINDS OF FORTUNE				
Iate Winds of Fortune - Pôr-do-sol	Douro Azul	4h	1.995€	-----
Iate Winds of Fortune - 1 dia de semana	Douro Azul	8h	4.060€ a 5.380€	-----
Iate Winds of Fortune - Fim de semana completo	Douro Azul	2 dias	10.600€	-----
Iate Winds of Fortune - Semana completa	Douro Azul	7 dias	24.500€	-----

Fonte: Elaboração própria com dados do Roteiro do Douro