

**A IMPORTÂNCIA DO TURISMO FLUVIAL. ESTUDO DE
CASO: CRUZEIROS NO RIO DOURO**
**THE IMPORTANCE OF RIVER TOURISM. CASE STUDY: CRUISES ON THE
DOURO RIVER**

Carlos Vilela da Mota

ISCE – Instituto Superior de Lisboa e Vale do Tejo, Odivelas, Portugal
CI-ISCE, Odivelas, Portugal
CiTUR-Estoril, Estoril, Portugal

Vilela da Mota, C. (2023). A importância do turismo fluvial. Estudo de caso: cruzeiros no Rio Douro. *Tourism and Hospitality International Journal*, 21(1), 85-96.

Resumo

Os cruzeiros quer sejam marítimos ou fluviais, representam um importante setor da atividade turística, a nível mundial. Neste trabalho começámos por avaliar o estado da arte em relação ao tema dos cruzeiros em geral e dos fluviais em particular. Depois fizemos um estudo relativo à evolução do mercado, quer a nível mundial, quer relativamente aos movimentos na Europa, comparando os resultados de 2022 com os de 2019. Finalizamos o trabalho com o estudo dos resultados dos cruzeiros no Rio Douro desde 2020 a 2022.

Palavras-chave

Turismo, Cruzeiros marítimos e fluviais

Abstract

Cruises, whether sea or river, represent an important sector of tourist activity worldwide. In this work we began by evaluating the state of the art, in relation to the topic of cruises in general and river cruises in particular. We then carried out a study on the evolution of the market both globally and in relation to movements in Europe, comparing the results of 2022 with those of 2019. We finished the work by studying the results of cruises on the Douro River from 2020 to 2022.

Keywords

Tourism, Sea and river cruises

1. Introdução

Sendo o território de Portugal Continental atravessado de norte a sul por diversos rios, a sua fruição pode contribuir para o desenvolvimento das regiões do interior, criando postos de trabalho e fixando população nesses territórios.

Sendo o Rio Douro o mais explorado comercialmente, com operações diversificadas, desde os cruzeiros de pequena duração na zona Porto/Gaia, até aos barcos hotel que percorrem o rio até Barca d'Alva, durante vários dias, navegação essa que é possibilitada pela existência das eclusas nas diversas barragens ao longo do seu leito. Também a montante da Barragem de Miranda em Miranda do Douro, que não possui eclusa, é possível fazer cruzeiros para se apreciar as Arribas do Douro, no Parque Natural do Douro Internacional.

No rio Tejo, essa atividade comercial apenas se realiza no seu estuário, na zona de Lisboa, em virtude de haver problemas de navegabilidade; existem algumas operações desde Vila Franca de Xira e do Seixal.

No rio Guadiana a criação do maior lago artificial da Europa por via da Barragem de Alqueva permitiu a criação de uma grande atividade turística, com a operação de cruzeiros de diversa ordem.

As albufeiras das barragens também permitem atividade lúdicas, como é o caso das Barragens da Aguieira no Rio Mondego e a de Castelo do Bode no Rio Tejo, entre outras.

A atividade de cruzeiros fluviais espalha-se por todo o mundo, havendo empresas cuja atividade principal é este tipo de produto turístico. Citando apenas alguns exemplos, podemos referir a existência de cruzeiros nos rios Reno, Danúbio, Nilo, Mississípi, Amazonas, Yangtzé, Mekong, etc.

As existências destes produtos permitem que as populações do interior possam ter contacto com o turismo e assim desenvolverem atividade económica, que de outra maneira seria mais difícil a sua materialização.

Dado que é grande a existência de oferta do produto turístico cruzeiros no Rio Douro, vamos neste trabalho procurar caracterizar o produto e analisar a sua importância económica para a região.

2. Enquadramento Teórico

Segundo Kovacic, Zekic, & Violic (2017) os cruzeiros são viagens em que os passageiros utilizam navios especialmente destinados para esse fim, numa viagem de recreio no mar, rios ou lagos, com escalas em diversos portos, podendo regressar ou não ao porto de origem.

Estes navios, pelas suas diversas capacidades e lotações de passageiros, são considerados hotéis flutuantes, tendo em conta os serviços que providenciam como alojamento, restauração e animação. Temos navios cuja lotação entre passageiros e tripulantes é maior que o número de habitantes de localidades médias do nosso país.

Os cruzeiros fluviais são similares aos cruzeiros marítimos, dado que ambos são operados no meio aquático, fazem escalas em portos pré-definidos, onde os passageiros têm possibilidade de fazerem visitas aos locais de maior interesse.

Contudo, os cruzeiros fluviais apresentam algumas diferenças dos cruzeiros marítimos, particularmente porque são operados por navios mais pequenos do que os de mar, em resultado da profundidade dos rios; sendo mais pequenos, influenciam a oferta dos conteúdos e demais serviços oferecidos aos passageiros a bordo para fins de descanso, lazer e entretenimento durante suas viagens; por sua vez podem escalar portos mais pequenos e mais próximos das cidades do que os navios de mar alto; relativamente aos itinerários, têm menor flexibilidade dado as condições de navegação e a existência de portos nos rios onde operaram (Bosnic & Gasic, 2019).

As tendências do mercado turístico internacional sobre o estilo de viajar e de ter férias, contribuem para o desenvolvimento dos cruzeiros fluviais possibilitando o aumento do número de embarcações, melhorias das comodidades e facilidades bordo.

Apesar dos desafios em termos de segurança dos navios e dos passageiros, a indústria de cruzeiros fluviais com o aproveitamento de outros rios para navegarem apresentam mais atratividade e diversidade, até para novos segmentos-alvo, como sejam os jovens (Bosnic, et al. 2019).

A importância dos cruzeiros fluviais para o desenvolvimento económico das regiões do interior é salientada num estudo sobre o fluxo de tráfego no Corredor do Danúbio, por Jugovic, Komadia, & Sirotic (2020), que referem que:

Os países pertencentes à macrorregião do Danúbio diferem grandemente em termos de situação macroeconómica; no entanto, o rio Danúbio, enquanto elo forte, cria o potencial para uma maior integração e um crescimento económico mais forte. As diferenças na situação macroeconómica dos Estados-Membros da UE são acentuadas, enquanto as diferenças macroeconómicas entre os Estados-Membros e os Estados não-membros da UE são ainda mais acentuadas.

De acordo com Mankowska (2019), das análises feitas ao volume e estrutura da procura de cruzeiros fluviais, nos rios europeus, mostram que o mercado é influenciado por fatores sociais, económicos, políticos e técnicos.

No aspeto social, verifica-se que houve uma mudança na idade dos viajantes, comparando os valores de 2016 e 2017, em particular na geração *baby boomers* (nascidos entre 1948 e 1966) com um aumento de 67%, por sua vez na geração X (1967 a 1981) o aumento foi de 42%, e na geração Y/Millennials (nascidos depois de 1981) esse aumento foi de 36%,

Estas alterações de mercado obrigam os operadores de cruzeiros a adaptarem a sua oferta às preferências e às necessidades dos novos clientes.

As determinantes políticas também afetam o volume e estrutura do mercado europeu de cruzeiros fluviais, verificando-se uma queda no número de turistas americanos, na sequência dos ataques terroristas na Europa em 2015.

Existem também determinantes económicos à escala macro e micro, que estão relacionadas principalmente com a situação do mercado de ações, taxas de câmbio e níveis de preços nos países de destino dos passageiros dos cruzeiros fluviais. Esses fatores influenciam significativamente nas decisões tomadas pelos passageiros de cruzeiros fluviais.

As determinantes técnicas afetam diretamente as condições de funcionamento dos operadores de cruzeiros fluviais e referem-se às condições de navegabilidade dos rios, que dependem da qualidade das infraestruturas e das alterações climáticas. Condições de navegação ligadas com níveis de água baixos ou altos, que dificultam navegação ou tornam a navegação periodicamente impossível (por exemplo, a inundação no Danúbio em 2013 ou níveis de água historicamente baixos durante os meses de navegação nos rios Danúbio e Reno em 2018). Tais condições impõem limitações aos operadores, que são muitas vezes forçados a excluir destinos atraentes que são desejados pelos passageiros de cruzeiros (por exemplo, Praga).

Em Portugal as cheias no Rio Douro, para além provocarem inundações das suas margens, durante o período de inverno, obrigam todos os anos a que sejam revistas as condições de segurança, em particular com a reposição das boias de sinalização dos canais de navegação.

3. Metodologia

Para a elaboração deste trabalho efetuámos uma *desk research* na internet, procurando artigos nos permitissem elaborar os fundamentos teóricos, e, numa segunda fase, que acedêssemos a resultados que, acumulados com a nossa anterior experiência profissional, dessem uma imagem da realidade que se está a estudar.

4. Resultados

Como se disse na introdução, os cruzeiros, quer marítimos quer fluviais, operam praticamente em todos os continentes.

As empresas que operam os cruzeiros encontram-se associadas numa organização intitulada CLIA – Cruise Lines International Association, e que representa 95% da capacidade da indústria de cruzeiros.

A comunidade CLIA inclui as mais prestigiadas empresas de cruzeiros marítimos, fluviais e especializados do mundo; uma comunidade de agentes de viagens altamente treinada e certificada; e amplas partes interessadas da indústria, incluindo portos e destinos, desenvolvimento de navios, fornecedores e serviços empresariais. A CLIA representa 95% da capacidade mundial de cruzeiros oceânicos, bem como 54.000 agentes de viagens e 15.000 das maiores agências de viagens do mundo.

Na introdução ao seu recente relatório – 2022 Global Market Report – refere que, no final de 2022, 100% das companhias suas associadas voltaram a operar com a totalidade dos seus navios, tendo transportado 20 milhões de passageiros.

Refere ainda que as companhias suas associadas continuam a fazer um grande esforço para que os navios sejam cada vez mais sustentáveis, de forma a atingirem a meta de carbono zero em 2050.

Este relatório contém vários dados estatísticos que vamos de seguida analisar de uma forma sucinta.

Quadro 1. Relatório Global de 2019 a 2022

Tipo	2019	2020	2021	2022
Total de passageiros (k)	29,7	5,8	4,8	20,4
Duração média, em dias	7,1	7,2	6,5	7,0
Idade média dos passageiros	46,8	47,6	47,7	46,5

Fonte: CLIA (2022a)

Nesta análise global da atividade de cruzeiros, podemos constatar que nos anos de 2020 e 2021, houve uma drástica redução da procura, devido a epidemia de Covid 19, verificando-se, no entanto, em 2022, uma grande recuperação do mercado apesar de serem valores inferiores a 2019.

Quanto às médias de duração das viagens e à idade dos viajantes não se registam grandes oscilações.

Quadro 2. Volume de passageiros (k) por região

Região	2019	2020	2021	2022
América do Norte	15.408	3.008	2.218	12.592
Europa Oeste	7.226	1.223	1.671	5.433
Ásia	3.738	497	626	791
Austrália/Nova Zelândia/Pacífico	1.352	340	7	471
América do Sul	935	458	89	426
Europa de Leste	263	72	32	161
Médio Oriente/Arábia	108	8	22	149
Escandinávia e Islândia	218	52	45	131
África	168	68	0	88
Caraíbas	57	7	0	30
América Central	14	14	0	20

Fonte: CLIA (2022a)

Podemos verificar por este quadro as grandes quebras de tráfego em 2020 e 2021, havendo considerável recuperação em 2022, contudo nenhuma das regiões atingiu os valores de 2019.

A CLIA disponibiliza outro relatório – 2022 Europe Market Report, que avaliou o mercado europeu entre 2019 e 2022.

Quadro 3. Relatório Europeu de 2019 a 2022

Tipo	2019	2020	2021	2022
Total de passageiros k	7.707	1.347	1.748	5726
Duração média, em dias	8.8	9.3	7.3	8.5
Idade média dos passageiros	49.7	50.5	48.0	48.3

Fonte: CLIA (2022b)

Comparando os dados relativamente à Europa, com os globais (Quadro 1) verificamos, que os valores da Europa são mais altos do que aqueles.

Quadro 4. Volume de passageiros (k) por países top de origem

Países	2019	2020	2021	2022
Alemanha	2.587	531	576	1.876
Reino Unido e Irlanda	1.992	259	479	1.663
Itália	950	151	340	791
Espanha	553	45	74	414
França	545	146	116	325
Países Baixos	123	18	13	82
Suíça	140	23	20	70
Noruega	98	20	35	60
Áustria	136	25	15	55
Bélgica	66	10	10	55
Portugal	69	8	12	45
Suécia	59	16	5	32
Dinamarca	45	14	4	30
Outros Europeus	231	47	43	179

Fonte: CLIA (2022b)

Podemos por este quadro verificar a importância dos mercados alemão e britânico, e também o facto de nenhum dos países terem atingido em 2022 os valores de 2019.

Para além da CLIA, existe outra associação a IG River Cruises Association, fundada em 2020, que é a maior associação registada de operadores de cruzeiros fluviais, com sede em Basileia, e que representa 90% do mercado de cruzeiros fluviais da Europa, no entanto não disponibiliza dados estatísticos que seriam úteis neste trabalho. Dela fazem parte 24 companhias, entre as quais as Ama Waterways, a CroisiEurope Cruises, a Douro Azul, a Uni World e a Viking, que operam cruzeiros no Rio Douro.

Depois de analisarmos a evolução recente das viagens de cruzeiros, quer a nível mundial, quer europeu, vamos agora caracterizar os cruzeiros no Rio Douro, razão deste estudo.

A gestão do Rio Douro, enquanto via navegável, começa com a criação através do Decreto-Lei 127/85 de 26 de abril, do Instituto de Navegabilidade do Douro (IND), que tinha esse fim como objeto da sua criação. No texto introdutório do referido Decreto-Lei, pode ler-se

Considerando que a navegabilidade do Douro é um processo de grande importância para o desenvolvimento da região duriense; Considerando que com a entrada em exploração do aproveitamento hidroelétrico de Crestuma, prevista para a Primavera de 1985, se reúnem condições que permitem a abertura à navegação do troço jusante da via navegável do Douro; Considerando que é do maior interesse e corresponde aos anseios da população da região a abertura da via à navegação logo que estejam satisfeitas as condições básicas necessárias.

O IND foi extinto pelo Decreto-Lei 45/94 de 22/2.

A navegabilidade do Rio Douro, só é possível pela existência de eclusas em 5 barragens, como demonstra a figura 1, que permitem desse modo corrigirem os desníveis do leito do rio, desde a cota 125,5 no Pocinho, para a cota 13 na Barragem de Crestuma-Lever.

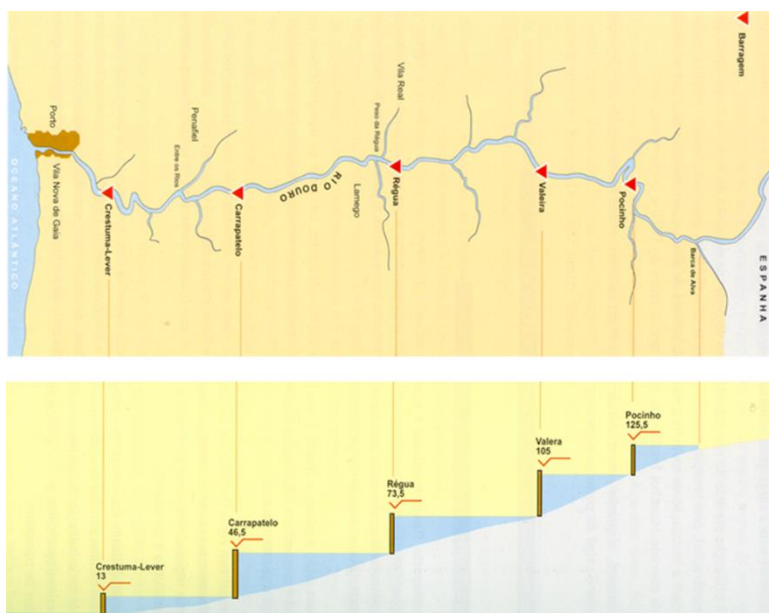


Figura 1. Barragens no Rio Douro

Fonte: APDL

Em 1987 foi criado outro órgão de gestão da navegabilidade do Douro, pelo Decreto-Lei 138-A/97, de 3 de junho, chamado Instituto da Navegabilidade do Douro, e uma vez mais no seu preâmbulo é realçada a importância da navegabilidade do Douro, referindo-se que

o rio Douro inscreve-se num espaço geográfico de inegável valor cénico, dotado de potencialidades económicas suscetíveis de novos aproveitamentos. Criar condições para a sua navegabilidade de forma fiável e segura, para além de corresponder a um profundo anseio das populações, revela-se um importante fator de desenvolvimento em todo o espaço do Douro, seja pela possibilidade de aproveitar os seus

recursos endógenos, seja pela capacidade de atração de fluxos turísticos e de novos investimentos.

Com o objetivo de tornar o rio navegável, foi efetuado nas últimas décadas um conjunto de investimentos de considerável expressão física e financeira, nomeadamente com a construção das eclusas, o aprofundamento do canal e a construção de portos fluviais, que urge otimizar.

Atualmente, a gestão da navegabilidade do Douro é da responsabilidade da APDL - Administração dos Portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo, SA. O Rio Douro é hoje muito utilizado como via de comunicação, quer pela parte comercial, quer pelo turismo e lazer.

A APDL apresenta-nos estatísticas que permitem avaliar a importância das estruturas da Via Navegável do Douro (VND), que tem uma extensão de 208 km e é composta por 5 albufeiras e 5 eclusas. A Via Navegável do Douro (VND), localizada a norte de Portugal, desenvolve-se, na componente portuguesa, entre a barra do Douro e o local transfronteiriço de Barca D'Alva e Vega Terrón.

A VND é única via navegável nacional que integra a Rede Transeuropeia de Transportes. Atualmente circula na VND a seguinte navegação: navegação de comércio, designadamente a atividade marítimo-turística, o transporte de mercadorias e a pesca; na componente de recreio e lazer, identificam-se as atividades de náutica de recreio, pesca lúdica e desportiva, para além dos habituais desportos náuticos motorizados e não motorizados.

Quadro 5. Evolução do número de passageiros na VND de 2020 a 2022

Tipo	2020	2021	2022
Passageiros Cruzeiros mesma albufeira +Noturnos	174 940	160 897	863 544
Passageiros MT Cruzeiro 1 Dia	36 174	74 438	164 589
Passageiros BH	5 241	33 307	89 281
Recreio	9 978	10 509	9 324
Total	226 333	279 151	1 126 738
Tx. Crescimento %	-86,24%	23,34%	303,63%

Fonte: APDL

Neste quadro podemos verificar que apesar da quebra dos valores em 2021, no ano de 2022 houve uma grande recuperação face a 2020, excetuando o recreio.

Quadro 6. Capacidade instalada da frota por tipologia de embarcações marítimo-turística

Tipos	2020	2021	2022
Operadores	95	98	110
Embarcações	201	208	222
Capacidade (lotação)	11 707	11 747	11 814

	2022	
	Nº. Embarcações	Capacidade Total
Semi-rigido/fibra/iate/veleiro	1	12
House Boat	0	0
Pequeno Porte	146	1 957
Médio porte	15	1 108
Grande porte	9	2 864
Barco Rabelo	25	2 155
Navio hotel	26	3 718
Total	222	11 814

Fonte: APDL

5. Conclusão

Na atividade turística, o produto Cruzeiros, marítimos ou fluviais, têm uma grande relevância dada a crescente oferta com mais comodidades e inovação, que responde a uma procura cada vez maior.

Este produto espalha-se por todos os continentes havendo cada vez mais portos a serem escalados, o que permite que os turistas-cruzeiristas possam fazer viagens com uma certa regularidade diversificando os destinos.

Os itinerários marítimos permitem que haja escalas em destinos que, mesmo que os navios não possam atracar, o desembarque dos passageiros é feito por *tender* (botes salvavidas que são colocados no mar e transportam os passageiros até terra) aumentando desse modo a diversidade da oferta.

Os cruzeiros fluviais podem navegar ao longo dos rios, sendo que essa navegação em muitos casos é possível graças à existência de eclusas (ex: o caso do Rio Douro, figura 1), que permitem corrigir os diferentes níveis de água e desse modo permitirem a continuidade da viagem.

No caso de estudo – o rio Douro, foi-nos possível constatar o aumento do tipo da oferta, com barcos de vários tipos, e mais recentemente os barco-hotel (em 2022 operavam 26 navios com uma capacidade total de 3.718 passageiros).

Se considerarmos que as viagens duram cerca de 8 dias, temos aqui um grande número de dormidas na região, que, no entanto, não aparecem nas estatísticas de turismo, certamente pela dificuldade de onde as contabilizar.

O desenvolvimento dos cruzeiros no Douro tem permitido a aparição de vários tipos de alojamento na região, desde enoturismo, alojamento local, hotelaria e restauração.

Os cruzeiros fluviais permitem que os turistas cheguem às regiões do interior possibilitando o seu desenvolvimento por via da criação de negócios e consequente oportunidades de emprego com a fixação de população nesses territórios.

Apesar da contestação que se realiza nalguns lugares contra as escalas de cruzeiros, por motivos ambientais, as companhias operadoras estão a fazer um esforço no sentido de serem cada vez mais sustentáveis, por via da reciclagem e da utilização de energias mais limpas e menos poluentes, procurando atingir em 2050 a meta de carbono zero.

Diversos portos, como o caso do Terminal de Cruzeiros de Lisboa, estão a estudar a implementação de meios de fornecimento de energia elétrica aos navios de cruzeiros, de modo a mitigarem a poluição que estes geram quando estão em porto.

Referências

- Bosnic, I., & Gasic, I. (2019). River cruise Industry: Trends and Challenges. Conference Paper Economic and social development: 43rd International Scientific Conference on Economic and Social Development - "Rethinking Management in the Digital Era: Challenges from Industry 4.0 to Retail Management" : book of proceedings : Aveiro, 15-16 July 2019, 32-41. ISSN 1849-7535.
- CLIA (2022a). 2022 Global Market Report.
- CLIA (2022b). 2022 Europe Market Report.
- Jugovic, T.P., Komadina, Z., & Sirotic, M. (2020). Affirmation of Passanger Traffic Flows on yhe Danube Corridor – Perspective of River Cruise Tourism. *Scientific Journal of Maritim Research* 34, 111-120. DOI <https://doi.org/10.31217/p.34.1.13>.
- Mankowska, M. (2019). Determinants and Directions of Change in European River Cruise Market. *Scientific Journals of the Maritime University of Szczecin*, 2019, 59 (131) 83-91. ISSN 1733-8670 (Printed). ISSN 2392-0378 (Online). DOI: 10.17402/355.
- Mirjana, K., Zekic, A. & Violic, A. (2017). Analysis os Cruise Tourism on Croatian Rivers. *Nase More* 64 (1) – Supplement, 27-32. DOI 10.17818/NM/2017/1.11 UDK 338.48:656.62 (497.5).