UNIVERSIDADE
FEDERAL DE JUIZ DE FORA

INSTITUTO DE CIÊNCIAS HUMANAS

CURSO DE TURISMO

PATRÍCIA FORTES DINIZ

TRANSPORTES E DESENVOLVIMENTO DE DESTINOS TURÍSTICOS: UMA ANÁLISE SOBRE A ILHA DE SÃO NICOLAU EM CABO VERDE A PARTIR DAS FESTIVIDADES CARNAVALESCAS

JUIZ DE FORA – MG

2026

INSTITUTO DE CIÊNCIAS HUMANAS
CURSO DE TURISMO

PATRÍCIA FORTES DINIZ

TRANSPORTES E DESENVOLVIMENTO DE DESTINOS TURÍSTICOS: UMA ANÁLISE SOBRE A ILHA DE SÃO NICOLAU EM CABO VERDE A PARTIR DAS FESTIVIDADES CARNAVALESCAS

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao curso de Turismo, da Universidade Federal de Juiz de Fora, como requisito parcial para obtenção do grau de Bacharel em Turismo. Orientadora: Profa. Dra. Carla Conceição Lana Fraga.

JUIZ DE FORA – MG
2026

Ficha catalográfica elaborada através do programa de geração
automática da Biblioteca Universitária da UFJF,
com os dados fornecidos pelo(a) autor(a)

Fortes Diniz, Patrícia .
Transportes e desenvolvimento de destinos turísticos: uma análise sobre a Ilha de São Nicolau em Cabo Verde a partir das festividades carnavalescas / Patrícia Fortes Diniz. -- 2026.
31 f. : il.

Orientadora: Carla Conceição Lana Fraga
Trabalho de Conclusão de Curso (graduação) - Universidade Federal de Juiz de Fora, Instituto de Ciências Humanas, 2026.

1. Cabo Verde . 2. Mobilidade. 3. Conectividade. 4. Acessibilidade. 5. Carnaval. I. Fraga, Carla Conceição Lana , orient. II. Título.

INSTITUTO DE CIÊNCIAS HUMANAS
CURSO DE TURISMO

PATRÍCIA FORTES DINIZ

TRANSPORTES E DESENVOLVIMENTO DE DESTINOS TURÍSTICOS: UMA ANÁLISE SOBRE A ILHA DE SÃO NICOLAU EM CABO VERDE A PARTIR DAS FESTIVIDADES CARNAVALESCAS

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao curso de Turismo, da Universidade Federal de Juiz de Fora, como requisito parcial para obtenção do grau de Bacharel em Turismo. Orientadora: Profa. Dra. Carla Conceição Lana Fraga.

Juiz de Fora, 20 de Janeiro de 2026.

BANCA EXAMINADORA

Profa. Dra. Carla Conceição Lana Fraga (UFJF) (orientadora)

Prof. Dr. Guilherme Malta (UFJF)

Doutorando Pablo Henrique Oliveira Moreira (PPIGEL/UFMG)

RESUMO

Pode-se observar a situação das dinâmicas de transportes com maior clareza nas épocas de grande demanda, como é o caso do carnaval que é uma festividade cultural que anualmente atrai para ilha muitas pessoas. Por exemplo, a precificação das passagens torna-se mais elevada pela alta demanda e as ligações estabelecidas são muito escassas. O que faz com que muitos moradores e visitantes, incluindo turistas, fiquem retidos em outras ilhas sem conseguirem chegar até São Nicolau, notadamente por falta de uma estratégia de gerenciamento da mobilidade (GM) adequada. Portanto, o objetivo geral deste estudo foi: Analisar como estratégias de gerenciamento da mobilidade podem dar suporte ao desenvolvimento da Ilha de São Nicolau em Cabo Verde (África) por ocasião do evento de carnaval. A pesquisa é exploratória, descritiva e de natureza qualitativa, sendo realizada a partir da revisão sistemática da literatura (RSL) e de dados secundários sobre o objeto de estudo. Por fim, foi proposta uma nova agenda onde: i) colocar a acessibilidade como ponto central da discussão, mostrando que além de estabelecer ligações tem que se pensar em tempo, custos e frequência; ii) repensar a conectividade inter ilhas baseado em princípios de modelos internacionais, mas planejado de acordo com a realidade do arquipélago e iii) abordar a mobilidade como questão social e de política pública, criando estratégias que garantem a liberdade de ir e vir, contudo pensando em soluções ambientalmente sustentáveis.

Palavras Chaves: Mobilidade; Cabo Verde; Conectividade; Acessibilidade; Carnaval.

ABSTRACT

Transport dynamics become more clearly observable during periods of high demand, such as Carnival, a cultural festivity that annually attracts a large number of people to the island. For example, ticket prices tend to increase significantly due to heightened demand, while available transport connections become extremely limited. As a result, many residents and visitors, including tourists, are stranded on other islands and are unable to reach São Nicolau, primarily due to the absence of an adequate mobility management (MM) strategy. Therefore, the general objective of this study was to analyze how mobility management strategies can support the development of São Nicolau Island in Cape Verde (Africa) during the Carnival event. The research is exploratory and descriptive in nature, adopting a qualitative approach based on a systematic literature review (SLR) and the analysis of secondary data related to the object of study. Finally, a new agenda is proposed, which includes: (i) placing accessibility at the center of the discussion, emphasizing that beyond establishing transport links, it is essential to consider travel time, costs, and service frequency; (ii) rethinking inter-island connectivity based on principles derived from international models, while ensuring that planning is aligned with the specific realities of the archipelago; and (iii) addressing mobility as a social issue and a matter of public policy, through the development of strategies that guarantee freedom of movement while simultaneously promoting environmentally sustainable solutions.

Keywords: Mobility; Cape Verde; Connectivity; Accessibility; Carnival.

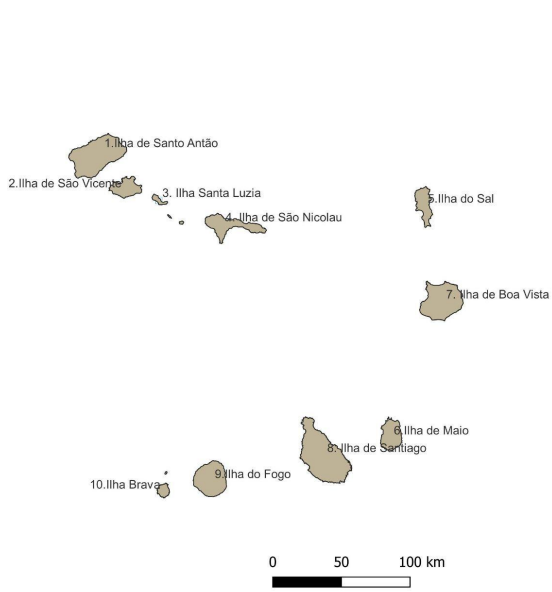
SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO—----------8
2. TRANSPORTES E SUSTENTABILIDADE EM DESTINOS TURÍSTICOS ILHAS E ARQUIPÉLAGOS—----------10
2.1. PRINCIPAIS PILARES TEÓRICOS DO ESTUDO—----------10
2.2. ESTRATÉGIAS DE GERENCIAMENTO DE MOBILIDADE APLICÁVEIS A DESTINOS TURÍSTICOS INSULARES EM CONTEXTOS DE EVENTOS–——----------12
3 METODOLOGIA—----------14
4 RESULTADOS E DISCUSSÕES—----------16
4.1 OBJETO DE ESTUDO----------16
4.2 ESTADO DA ARTE E ANÁLISE TEXTUAL—----------18
4.3NOVA AGENDA—----------23
5.CONSIDERAÇÕES FINAIS—----------26
6.REFERÊNCIAS—----------27
7. ANEXO A - FLUXOGRAMA PRISMA 2020----------31

INTRODUÇÃO

A relação entre transportes e destinos turísticos a partir da perspectiva geomorfológica já foi alvo de estudos como o de Lohmann e Duval (2014). Logo, nota-se que a economia de ilhas e arquipélagos, de forma geral, pode ter no turismo um ativo relevante mas que necessita de estudos sobre planejamento e gestão de transportes e turismo. Portanto, no caso de Cabo Verde (localizado na África) é necessário atentar para suas peculiaridades incluindo atrações turísticas como aquelas voltadas para os eventos. Dentre as dez ilhas do arquipélago, conforme as imagens abaixo, que são divulgadas pelo website Visit Cabo Verde (2025a) observa-se que a ilha de São Nicolau é caracterizada como possuindo 343 km2 de área total, tendo 13.300 habitantes. A Figura 1 apresenta o arquipélago de Cabo Verde com as dez ilhas.

Figura 1. Arquipélago de Cabo Verde



Fonte: Elaboração própria utilizando software QGis 3.22 Biatowieza e dados do website GeoBoundaries/HDX (2025).

A partir da Figura 1, e consultando o website Visit Cabo Verde (2025b, s.p.): “São Nicolau, filha da música e do misticismo, é terra de lendas, mistérios e de cura” o que pode ser objeto de muitos tipos e segmentos do turismo, incluindo eventos, saúde, entre outros. Pode-se observar a situação das dinâmicas de transportes com maior clareza nas épocas de grande demanda, como é o caso do carnaval que é uma festividade cultural que anualmente atrai para ilha muitas pessoas (A Nação, 2019). Por exemplo, a precificação das passagens torna-se mais elevada pela alta demanda e as ligações estabelecidas são muito escassas, conforme A Nação (2018). O que faz com que muitos moradores e visitantes, incluindo turistas, fiquem retidos em outras ilhas sem conseguirem chegar até São Nicolau, notadamente por falta de uma estratégia de gerenciamento da mobilidade (GM) adequada.

Nesse sentido, ao se recorrer a literatura científica, observa-se que o Gerenciamento da Mobilidade (GM) é entendido como conjunto de estratégias que vão se adequar de modo a atender as necessidades de determinado destino buscando assim um equilíbrio entre oferta de infraestruturas de transportes e o atendimento mais compatível com a demanda por deslocamentos. (Rocha et al. 2006). Posto isto, indaga-se: Considerando as festividades carnavalescas, como o gerenciamento da mobilidade considerando os meios de transportes aéreos e marítimos podem contribuir para o desenvolvimento turístico da Ilha de São Nicolau em Cabo Verde, África?

Portanto, o objetivo geral deste estudo foi: Analisar como estratégias de gerenciamento da mobilidade podem dar suporte ao desenvolvimento da Ilha de São Nicolau em Cabo Verde (África) por ocasião do evento de carnaval. Já os objetivos específicos foram:

(a) Compreender a relação entre transportes e desenvolvimento de destinos turísticos que são ilhas e arquipélagos considerando eventos do tipo carnaval;
(b) Identificar estratégias de gerenciamento de mobilidade (GM) aplicáveis a destinos turísticos insulares em contextos de eventos;
(c) Propor estratégias de gerenciamento de mobilidade, notadamente a partir de festividades carnavalescas.

A pesquisa é exploratória, descritiva e de natureza qualitativa, sendo realizada a partir da revisão sistemática da literatura (RSL) e de dados secundários sobre o objeto de estudo. Para tanto, utilizou-se suporte tanto de inteligência artificial (IA) quanto de *softwares*, que estão descritos na seção de abordagem metodológica. Além desta introdução e das

considerações finais, o trabalho está organizado em três seções, sendo a próxima sobre a interface entre turismo, transportes e sustentabilidade com enfoque em ilhas e arquipélagos, seguida da seção sobre abordagens metodológicas e por último, a seção relativa a resultados e discussões.

2. TRANSPORTES E SUSTENTABILIDADE EM DESTINOS TURÍSTICOS ILHAS E ARQUIPÉLAGOS

A fundamentação teórica desta pesquisa vai abranger alguns pilares temáticos distintos porém interligados entre si, nomeadamente o turismo e eventos de carnaval, os transportes e a sustentabilidade. Essa análise integrada tem como finalidade apresentar os conceitos de forma objetiva e de acordo com o enfoque do objeto de estudo que é o desenvolvimento do turismo em ilhas e arquipélagos. Portanto a seguir tem-se uma visão geral no item 2.1. e depois um tratamento específico sobre estratégias de gerenciamento de mobilidade (GM) aplicáveis a destinos turísticos insulares em contextos de eventos (subitem 2.2).

2.1. Principais pilares teóricos do estudo

O primeiro pilar vai contemplar uma reflexão sobre o turismo enquanto um fenômeno complexo, com base nos ensinamentos de uma série de autores do turismo, tais como:a ONU Turismo, Barreto (2003), Beni (2001), entre outros. Esses trouxeram várias contribuições relevantes para a área, notadamente por apresentar em suas obras uma visão além da economicista, ilustrando diferentes perspectivas que contribuem para compreender o turismo de maneira holística. De acordo com a ONU Turismo, que nos traz a definição adotada internacionalmente, o turismo é ``um fenómeno social, cultural e económico relacionado com o movimento de pessoas para lugares fora do seu ambiente habitual, normalmente por motivos de lazer´´ (ONU Turismo, 2008, p.1). Segundo Barreto (2003): ¨Turismo é movimento de pessoas, é um fenômeno que envolve, antes de mais nada, gente. É um ramo das ciências sociais e não das econômicas, e transcende a esfera das meras relações da esfera comercial¨ (Barreto, 2003, p.2). Desta forma, essa autora fez a análise de um conjunto de definições que outros pesquisadores criaram de acordo com suas visões particulares.

Ainda, Barreto (2003) observou que definir o turismo vai depender da abordagem teórica conceitual, ou seja, do ramo do conhecimento científico que vai ser a lente para se expressar a definição em si. Contudo, independente destas lentes, em resumo tem-se que: tanto as ações realizadas pelo turista, quanto todo o sistema comercial estruturado em torno dessas atividades são entendidas como o turismo, enquanto conjunto de atividades e fenômeno complexo.

Logo, rever a forma como é entendido o fenômeno turístico e atribuir conceitos mais específicos de acordo com as suas particularidades pode ser um desafio a ser vencido por pesquisadores da área. Nesse sentido, um possível caminho está na etimologia do termo, que pode oferecer direcionamento e contribuir com melhor discernimento de pesquisadores. Em termos etimológicos, "A matriz do radical tour é o latim, através do substantivo tornus, do verbo tornare, cujo significado é "giro, volta, viagem ou movimento de sair e retomar ao local de partida"(Andrade, 2008, p.30). Superada a questão etimológica, observa-se que em termos teóricos metodológicos, Lohmann e Panosso Netto (2008) explicam que existe uma visão hegemônica para tratar o turismo, que é a visão sistêmica, logo é necessário ter em perspectivas os paradigmas vigentes.

Compreendido o turismo como um fenômeno das mobilidades, multidimensional e globalizado (Allis, 2016) que implica os transportes, o segundo pilar da presente pesquisa vai se desdobrar sobre estes. Assim, Palhares(2002, p.27) define que:

> (...) ¨para o caso do transporte voltado para o turismo, o mesmo pode ser tido como a atividade meio que interliga a origem de uma viagem turística a um determinado destino (e vice-versa), que interliga vários destinos turísticos entre si (primários e secundários) ou que faz com que os visitantes se desloquem dentro de um mesmo destino primário ou secundário¨ (Palhares, 2002, p.27).

Ainda, conforme Palhares (2002) os transportes são compostos por quatro elementos: a via, o veículo, a força motriz e o terminal. Como também quatro tecnologias que compreendem os modos rodoviário, ferroviário, aéreo e aquaviário.

A partir da visão sistêmica do turismo e da sua estreita relação com os transportes, ao observar destinos insulares é notável que por apresentarem uma grande dependência com relação aos meios de transportes (Lohman e Duval, 2014) são mais suscetíveis a questões atreladas a variações de demanda. O que deixa ainda mais evidente os desafios de mobilidade já existentes em contextos de eventos,em razão da intensificação do fluxo de visitantes (Allis, 2016), impactando diretamente o sistema turístico nestes espaços de acordo com o modelo sistêmico proposto por Beni, onde todos os elementos estão interconectados.

O objeto da presente pesquisa se insere exatamente neste contexto uma vez que Cabo Verde é um arquipélago com forte dependência dos meios de transportes aéreos e marítimos principalmente em épocas de festividades culturais, como é o caso do Carnaval.

Neste sentido, é relevante para o desenvolvimento de destinos turísticos - que abordem questões de acessibilidade e mobilidade a partir da interface entre turismo e transportes - compreender o gerenciamento da mobilidade (GM).

2.2. Estratégias de gerenciamento de mobilidade aplicáveis a destinos turísticos insulares em contextos de eventos

Para entender a mobilidade, cabe diferenciá-la da acessibilidade e conectividade conforme Quadro 1.

Quadro 1. Conceitos relacionados aos transportes

Termos	Definições
Acessibilidade(a)	É um sistema de conexão entre regiões que depende da infraestrutura de transporte disponível.
Conectividade (a)	É a capacidade de operar com as diversas peculiaridades que a acessibilidade implica. Notadamente as limitações socioeconômicas e geográficas que podem dificultar dificultar os deslocamentos.
Mobilidade (b)	Está voltada para as questões sociais e políticas públicas, que estão diretamente ligadas ao indivíduo e a liberdade de se deslocar e ocupar vários lugares.

Fonte: Elaboração própria com base e: (a) Lohmann e Duval (2011); (b) Levy (2009)

A partir do Quadro 1, nota-se que existem diferenças entre os termos que são essenciais para as noções mais complexas de planejamento e gestão de transportes e turismo. Assim, a capacidade de deslocamento entre pontos diversos de uma rede de transportes que contemple origem e destinos turísticos (v. Palhares, 2002) vai depender dos planejamentos e gestão sinérgica entre ambos, e é neste ponto que o gerenciamento da mobilidade (GM) passa a ser relevante. Observa-se que o turismo e transportes tem como paradigma a visão sistêmica (Fraga et al. 2013, p.34-35), logo a partir desta visão nota-se que os transportes podem ser entendidos como um subsistema do turismo, conforme visto em alguns modelos teóricos. Em síntese, em cada um dos elementos dos transportes (via, veículo, força motriz e terminal, que compõem o sistema de transportes) tem que estar vinculados às dinâmicas

multidimensionais do turismo, para o funcionamento do todo, retroalimentando-o.

Esse ponto nevrálgico requer modelos de planejamento e gestão que permitam conectar o gerenciamento da mobilidade (GM) e o desenvolvimento sustentável. Almeida (2002) afirmou que a sustentabilidade está pautada em três princípios, concretamente: o econômico, o social e o ambiental. Ainda o referido autor, explicou que ¨(…) é um conceito e um conjunto de práticas que estão sendo construídos coletivamente por indivíduos e instituições de todo mundo. Para a sobrevivência de todos.¨ (Almeida, 2002, p.10). Dentre as práticas que vêm sendo construídas tem-se a Agenda 2030 que é um plano de ação criado pelas Nações Unidas com os 17 Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) e 169 metas com o intuito de fortalecer a paz universal com mais liberdade (Nações Unidas, 2015a).

Dentre estes objetivos, para o presente estudo destaca-se o ODS 11. Cidades e Comunidades Sustentáveis: o qual abarca a necessidade de se proporcionar sistemas de transportes seguros, acessíveis e sustentáveis, bem como a redução dos impactos ambientais (Nações Unidas, 2015b); e em especial as metas: 11.2 que está relacionada com os transportes já ressaltado e a 11.4 que diz respeito à preservação do patrimônio cultural e natural mundial. Diante disto, a problemática de acessibilidade, conectividade e mobilidade enfrentados no arquipélago de Cabo Verde não prejudica apenas a experiência dos visitantes ou limita o potencial turístico, mas também infringe diretamente a possibilidade para os moradores. No caso do Carnaval em São Nicolau é necessário alinhar a problemática com essas diretrizes de sustentabilidade propostas pela Agenda 2030. Isto fica mais nítido em termos de políticas públicas, quando o ministro de Turismo e Transportes de Cabo Verde, detalhou que para posicionar o arquipélago como um destino global e de turismo sustentável, apostando em recursos paisagísticos, humanos e culturais do país é preciso alinhar com os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (Governo de Cabo Verde, 2025a).

Esse embasamento teórico conceitual sobre os três pilares: turismo, transportes e sustentabilidade, permite ver o quão necessário é desenvolver um planejamento e gestão sinérgica entre as partes. Esse exercício deve contemplar os mais diversos tipos geomorfológicos de destinos turísticos, incluindo ilhas e arquipélagos (Lohmann e Duval, 2014). Além das peculiaridades deste tipo de destinos, a sazonalidade (alta e baixa temporadas) marcadas pela atração e realização de eventos é um elemento a mais a ser considerado na equação da busca do desenvolvimento sustentável pelo bojo do

gerenciamento da mobilidade.

Especificamente sobre os eventos em relação ao turismo, destaca-se que Matias (2007, p.81) afirma que evento é:

> "(...) ação do profissional mediante pesquisa, planejamento, organização, coordenação, controle e implementação de um projeto, visando atingir o seu público-alvo com medidas concretas e resultados projetados;¨ ou ainda ¨realização de um ato comemorativo, com finalidade mercadológica ou não, visando apresentar, conquistar ou recuperar o seu público-alvo (...). (Matias, 2007, p.81).

Existem diversos tipos e classificações de eventos, um exemplo de tipologia é a feira que segundo Matias ¨é uma exibição pública com o objetivo de venda direta ou indireta, constituída de vários estandes, montados em lugares especiais, onde se coloca produtos e serviços¨ (Matias, 2007, p.86). Outro tipo é o workshop que Matias (2007) definiu como: ¨(…) uma reunião de especialistas para apresentação de novas técnicas, desenvolvimento de novos temas¨ (Matias, 2007, p.90). Cada uma dessas tipologias diferem entre si pelas suas particularidades, o que em consequência exigem uma esquematização e organização própria. O Carnaval é um tipo de evento com características próprias, sendo compreendido como: ¨(…) um espaço de confraternização e congraçamento, onde não só a rotina é suspensa como o sistema sócio-político vigente relaxa comportas, permitindo uma efêmera dissolução das hierarquias e a entrevisão, em fresta utópica, da possibilidade de uma outra forma de vida¨(Risério, 1995, p.94).

Posto isto, é fundamental ressaltar que o turismo e eventos em ilhas e arquipélagos precisam de planejamento e gerenciamento da mobilidade para o desenvolvimento sustentável. A seguir é detalhada a metodologia do estudo.

3. METODOLOGIA

Como o objetivo geral do estudo é analisar como estratégias de gerenciamento da mobilidade (GM) podem dar suporte ao desenvolvimento da Ilha de São Nicolau em Cabo Verde (África) por ocasião do evento de carnaval, nota-se que essa pesquisa é exploratória e descritiva. Ressalva-se que a pesquisa exploratória é entendida como uma familiarização com o tema e ¨(...) têm como objetivo principal o aprimoramento de ideias ou a descoberta de intuições. Seu planejamento é portanto, bastante flexível, de modo que possibilite a

consideração dos mais variados aspectos relativos ao fato estudado.¨ (Gil, 2002, p.1). Por outro lado, a descritiva é ¨(...) a descrição das características de determinada população ou fenômeno ou, então o estabelecimento de relações entre variáveis¨ (Gil, 2002, p.1).

A partir das categorias teóricas conceituais definidas (mobilidade, destino turístico etc.) na fundamentação teórica conceitual, torna-se relevante definir tanto o *string* (sentença de busca) quanto os critérios de inclusão e exclusão a serem adotados para a Revisão Sistemática da Literatura (RSL) empreendida na base científica Web of Science (WoS). Para tanto, adotou-se o Protocolo Prisma 2020, conforme Anexo A. Ressalta-se que o *string* inserido na Web of Science (2025) no dia 17 de outubro de 2025 foi: transport* (abstract) AND touris* (abstract) and island* OR isle* OR archipelago* (abstract), sendo os resultados: documentos (n=486). Esses resultados identificados foram filtrados por: (a) idioma: inglês (n=459), (b) *open access* - ou seja acesso aberto (n=196), (c) artigo (n=387), por período: 2021-até a presente data (17.10.2025) (n=115). Esses resultados foram organizados pelos mais citados primeiro, e, extraído em formato ris.

Adicionalmente, adotou-se a Inteligência Artificial (IA) Rayyan (2025) para a parte de julgamento, conforme descrito na Figura 1, sendo: (a) Critérios de Inclusão (CI): CI1 - artigos que tratam da interface entre turismo e transportes em ilhas e/ou arquipélagos; CI2 - artigos que apresentam resumo em inglês. Não havendo critério de exclusão (CE).

Ao final tem-se o corpus textual elaborado com base nos resumos dos artigos científicos em inglês incluídos, o que permite avançar para a segunda etapa de Análise Textual, nesta será utilizado o Voyant Tools (2025), que é ¨(...) uma plataforma online de código aberto para análise de textos gravados digitalmente, desenvolvida por dois professores de computação em humanidades, Stefan Sinclair e Geoffrey Rockwell.¨(Ella, 2021, p.1). Contribui para que o processo de análise se torne mais dinâmico uma vez que ¨ao inserir os textos, a plataforma produz descrições textuais variadas em segundos, incluindo, entre outras, palavras isoladas, colocações, grupos e frases.¨(Ella, 2021, p.6)

O tratamento dos dados secundários foi realizado com o suporte de ferramenta de planilhamento (Microsoft Excel ou similar) visando dar um tratamento quantitativo para os dados secundários, ilustrando o trabalho com tabelas e gráficos que possibilitem compreender o aspecto do desenvolvimento da Ilha frente a problemática e os objetivos do estudo. O desenho das variáveis dependeu das categorias teóricas conceituais serem

traduzidas em indicadores (mensuráveis).

O estudo foi conduzido em conformidade com os padrões de conduta da pesquisa científica. Contudo, é relevante enfatizar que em concordância ao objetivo, não será necessário submeter ao Conselho de Ética (CEP) da Universidade Federal de Juiz de Fora (UFJF) e nem utilizar o Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (TCLE) uma vez que não tem interação direta com seres humanos, sendo realizado a partir de coleta e tratamento de dados secundários públicos.

4. RESULTADOS E DISCUSSÕES

Após o delineamento sobre o objeto de estudo, qual seja o desenvolvimento do turismo na Ilha de São Nicolau em Cabo Verde (África) a partir de dados relativos à interface transportes, turismo e sustentabilidade, e implicando eventos do tipo carnavalesco (subseção 4.1.) é apresentado o estado da arte encontrado na literatura científica a partir da RSL e análise temática (subseção 4.2). Por fim, é proposta uma agenda estratégica em prol do desenvolvimento sustentável frente ao problema de pesquisa (subseção 4.3).

4.1. Objeto de Estudo

Para a caracterização do objeto de estudo se recorreu a fontes oficiais de Cabo Verde e companhias de transportes, assim como órgãos públicos de turismo, tais como: a) Visit Cabo Verde (2025ab); b) Aeroportos e Segurança Aéreo (ASA, 2025); c) Cabo Verde Airports (2025); d) Governo de Cabo Verde (2025); (e) Instituto Nacional de Estatísticas (INE-CV, 2025), por apresentarem maior confiabilidade. Nesse sentido, tem-se que Cabo Verde é um país formado geologicamente por um arquipélago composto por dez ilhas, localizado no continente africano. Desta forma os meios de transportes tanto aéreos quanto marítimos se configuram numa forma essencial para estabelecer a conectividade entre as ilhas. Observa-se que o país enfrenta problemas relacionados a esta sinergia entre transportes e destinos turísticos. Para sanar tais problemas, nota-se algumas medidas, por exemplo, no ano de 2018 o governo local decidiu criar um concurso público internacional para uma concessão de 20 anos do transporte marítimo entre ilhas (Ministério das Finanças e do Fomento Empresarial, 2018).

Ressalta-se que, o Ministro de Transportes e Turismo José da Silva Gonçalves, a partir de uma matéria publicada pela página oficial do Governo de Cabo Verde (2020), destacou que as ligações marítimas no passado eram fragmentadas com empresas oferecendo serviços sem muita previsibilidade ou segurança. Contudo, mesmo depois da concessão parece que a empresa não está conseguindo atender as demandas dos cabo-verdianos conforme dados apurados em A Nação (2020).

Por outro lado, no que diz respeito aos transportes aéreos, observa-se que até 2017 a empresa que operava as ligações internacionais e nacionais era o Transporte Aéreo de Cabo Verde (TACV). As ligações aéreas domésticas além da TACV eram realizadas pela empresa Binter. Em 2019 houve a privatização da TACV, vendendo 51% das ações à Loft Leidir Cabo Verde (Agência De Aviação Civil - AAC, 2019). Com a saída da TACV nas conexões nacionais a Binter passou a fazer a cobertura de todas as ligações domésticas. Por fim, ainda em 2019 a empresa angolana Binter passou a se chamar Bestfly que é a designação comercial do Transporte Interilhas de Cabo Verde (TICV), (AAC, 2021).

Embora, todos esses processos relativo aos transportes aquaviários e aéreos tenham sido efetivados no início do século XXI com o intuito de melhorar a acessibilidade, conectividade e mobilidade entre as ilhas, ainda tanto a população quanto os visitantes, incluindo os turistas enfrentam desafios de circulação típicos deste tipo de geomorfologia, qual seja ilha e arquipélagos. Por exemplo, Lohman e Duval (2014) evidenciaram que existem diferentes formas de entender a relação entre destinos turísticos e o fornecimento de transportes, podendo ser entendida pelas características geomorfológicas dos destinos e levando em consideração: (1) a dispersão da demanda, (2) a localização das atrações, (3) a centralidade e periferia, e o (4) o tipo de atividades realizadas pelo visitante. Portanto, cada destino turístico tem suas características próprias em termos de geomorfologia, atratividade, posicionamento geográficos e serviços oferecidos que vão influenciar a dinâmica dos meios de transportes.

Esses desafios relacionados à acessibilidade, conectividade e mobilidade apresentados podem culminar em entraves para a atividade turística em Cabo Verde, considerando que o turismo desempenha um papel central na economia do arquipélago. Um exemplo, no ano de 2024 o setor alcançou resultados históricos onde os estabelecimentos hoteleiros receberam cerca de 1.177.467 de hóspedes e as pernoites chegaram a 5.651.774. Fato que representa um crescimento de 16,5% e de 9,7% respectivamente em relação ao ano

de 2023 (Governo de Cabo Verde 2025a).

Neste contexto, festividades culturais tendem a intensificar os deslocamentos principalmente em épocas específicas. Logo, as festividades do carnaval, que por ser uma manifestação cultural muito expressiva, observa-se que o governo já investiu de 2016 a 2023 mais de 60 milhões de escudos neste evento (Governo de Cabo Verde, 2023a). Além do investimento financeiro, como forma de reconhecer o contributo do carnaval de São Nicolau para a preservação e valorização desta festividade cabo-verdiana em 2025, o Presidente da República condecorou os grupos com uma medalha de mérito (Expresso das Ilhas, 2025).

Assim, observa-se que a notoriedade da Ilha de São Nicolau se dá devido a sua característica particular que a distingue das demais manifestações carnavalescas que tem um cunho mais comercializado sendo um evento que tem suas raízes mais tradicionais com forte engajamento da comunidade local, a ponto de receber a distinção pelo governo cabo-verdiano.

Em termos logísticos é uma celebração de três dias, mas que envolve principalmente uma ação de pré-evento sinérgico com os transportes, desde os trabalhos nos estaleiros para receber os participantes, até a parte relacionada a festividade com os ensaios. A tradição de acolher os reinados no aeródromo com batucada e festa destaca o papel que o transporte aéreo tem para a festividade. Ainda, existe o desfecho no dia em que os carros alegóricos e as centenas de pessoas desfilam pelas ruas de Ribeira Brava (Governo de Cabo Verde, 2023b). Neste ponto que é preciso aliançar acessibilidade, conectividade e mobilidade ao desenvolvimento de maneira sustentável. Pois, esse conjunto de elementos envolvendo festividades (eventos) e transportes colocam São Nicolau em uma posição de destaque a nível nacional, podendo almejar maior posicionamento global.

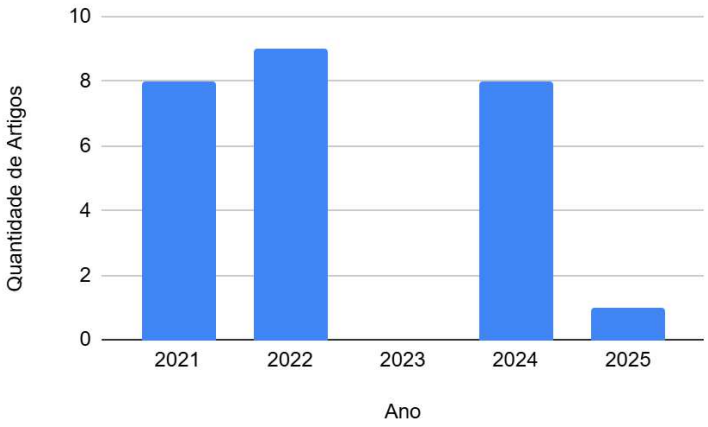
A seguir, o estado da arte sobre a temática das mobilidades em destinos insulares tem como objetivo fornecer evidências científicas para a construção da agenda no subitem 4.3.

4.2.. Estado da Arte e Análise Textual

Conforme detalhado na seção Metodologia, o Estado da Arte da presente pesquisa se baseia na análise de artigos científicos (n=26) derivados da Revisão Sistemática da Literatura (RSL). Logo, este estado da arte aborda a relação entre turismo e transportes em contextos insulares, extraídos da base de dados Web of Science (WoS) utilizando o Protocolo Prisma (2020) conforme Anexo A. Do total de artigos científicos analisados, tem-se que: artigos científicos (n=3) foram classificados como teóricos, por se fundamentarem em

revisões de literatura e discussões conceituais. Os artigos científicos teóricos empíricos (n=23) foi a maioria, o que demonstra a visão aplicada que a temática implica. A Figura 2 apresenta a quantidade de artigos por ano, ou seja, o arco temporal.

Figura 2. Arco temporal (n=26)

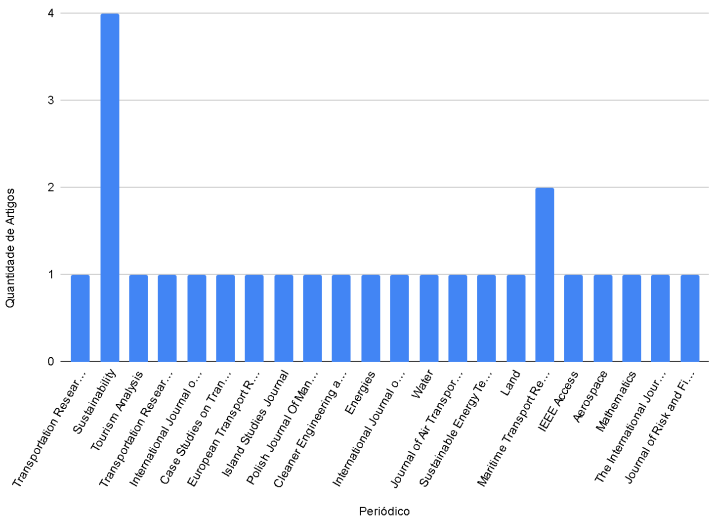


Fonte: Elaboração própria

Na Figura 1 fica evidente a partir do arco temporal (2021 a 2025) que a temática é atual, embora o estudo da interface entre transportes e turismo não seja tão atual, como demonstra Allis, Castro e Fraga (2025) ao abordar uma revisão didática sobre a temática. Em síntese, esta é uma discussão atual, e cada vez mais alinhada a temas transversais tais como: sustentabilidade, planejamento entre outros.

Isto fica mais evidente quando se observa a distribuição dos artigos por periódicos científicos que deram audiência a temática. Contudo existe uma concentração de artigos publicados em duas editoras: Elsevier (n=8) e na MDPI (n=10), expressando 69,2% do total (n=26). Ainda, a abordagem de forma interdisciplinar demonstra os desafios da pluralidade temática. As publicações estão em periódicos científicos que incluem desde escopos voltados para políticas, tecnologias, planejamento territorial, transportes, engenharia, sustentabilidade, matemática, entre outros, conforme demonstrado pela Figura 3.

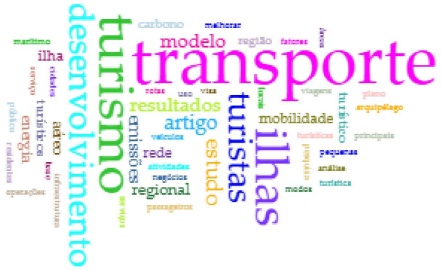
Figura 3. Periódicos (n=26)



Fonte: Elaboração própria

A seguir são apresentados e discutidas as análises temáticas com o suporte do Voyant Tools online, conforme descrito na seção Metodologia. A Figura 3 apresenta os termos de maior frequência, por exemplo Transporte (f=73), Turismo (f=47), ilhas (f=43), mas também termos como turistas (f=29), desenvolvimento (f=27), carbono (f=13), emissões (f=15), o que permite compreender como temas relativos ao desenvolvimento sustentável são chaves nesta relação de gerenciamento da mobilidade.

Figura 4. Nuvem de Palavras Cirrus

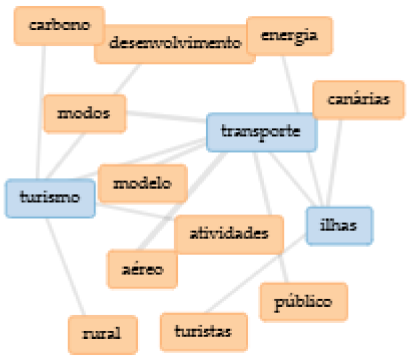


Fonte: Elaboração própria utilizando Voyant Tools online

A sustentabilidade é uma questão chave conforme os artigos de Mazzola et al.(2022) e Lousada e Castanho (2022), mesmo que estes entendam a importância dos transportes para o desenvolvimento do turismo em ilhas, eles ainda frisam que é de extrema importância pensar esta dinâmica tendo o cuidado com a capacidade dos destinos, que as políticas não se limitem a ampliar o número de voos, mas incluam o desenvolvimento de infraestruturas adequadas, gerenciamento de impactos e considerar os limites da sustentabilidade. Por outro lado, questões tais como a emissão de carbono são tratadas por Antequera et al. (2021) e Sakcharoen et al. (2024), da seguinte forma respectivamente: quantificando a pegada do transporte aéreo internacional de turistas para as Ilhas Canárias, mostrando que este fluxo corresponde a mais da metade das emissões associadas às atividades socioeconômicas do arquipélago, ainda evidencia os desafios de compatibilizar o turismo de massa e metas de mitigação climática. E o segundo artigo analisa o turismo marítimo na ilha de Sicheng e é perceptível que gera uma quantidade significativa de Carbono e que ajustes no tipo de embarque, eficiência energética, gestão de frequências e incentivos a práticas de baixo carbono podem reduzir de forma relevante a pegada de carbono.

Para além disto, a Ferramenta Link permite compreender a relação entre os termos mais citados com os secundários, sendo que Transporte, Turismo e Ilha (mais frequentes) se articulam com os demais permitindo novos *insights,* conforme Figura 5:

Figura 5. Ferramenta link



Fonte: Elaboração própria utilizando Voyant Tools online

Por exemplo, o termo transportes se liga a outros tais como: modos, modelo, aéreo, público. Assim, no trabalho de Silveira et al. (2022) fica evidente como as preocupações

com o modo aéreo para acessibilidade e conectividade das Ilhas dos Açores são relevantes. Uma vez que a liberalização total do setor aéreo em 2015 trouxe novas oportunidades para Açores. Demonstrando como mudanças na regulamentação do transporte como com o aumento do número de companhias aéreas, voos e rotas em operação podem contribuir para o desenvolvimento do turismo. No caso dos Açores a entrada de companhias *low-cost* (baixo custo) como a *Ryanair* e *EasyJet* deu espaço para a competitividade com companhias aéreas nacionais em voos domésticos e de alguns destinos da Europa Central. E em consequência temos a necessidade de uma adaptação e desencadeou-se a oferta de mais voos, diversificação de mercado, aumento de acentos, uma redução das tarifas e aumento da acessibilidade. Por outro lado, observa-se que a questão do transporte público é uma preocupação que se alinha às questões de sustentabilidade conforme artigo de Raya e González-Sánchez (2021) ao analisar as Obrigações dos Serviços Públicos (OSP) nas rotas aéreas das Ilhas Baleares trouxeram uma reflexão essencial no que tange ao papel deste modelo para a coesão territorial, mas também a necessidade de ajustes para garantir sua eficiência econômica e sustentabilidade a longo prazo. Além disso, nota-se que em termos de gerenciamento da mobilidade intra destinos, ou seja dentro da Ilha Martin-Cejas et al. (2021) por meio de um Sistema de Informação Geográfica (SIG) aplicada na ilha de Lanzarote nos traz um exemplo concreto de planejamento e gestão da mobilidade e indica que o uso deste sistema permite delinear rotas mais eficientes, reduzindo tempos de deslocamento e melhorando a cobertura de atrativos, que pode contribuir para a mobilidade mais organizada dentro de ilhas. Tem-se uma discussão sobre modos de transportes no artigo de Kim et al. (2021) que pode ser útil para uma nova e inovadora agenda que esteja alinhada com planejamento e gestão sustentável de transportes e turismo no contexto insular. Onde apontam que turistas tendem a repetir o mesmo modo em diferentes trechos do roteiro, e que vans compartilhadas surgem como opção relativamente mais atrativa do que táxi, especialmente quando bem combinadas em pacotes multimodais e ressaltam que a ordem em que os modos aparecem no itinerário afeta fortemente a utilidade do pacote indicando, que as políticas de Mobilidade como Serviço precisam considerar sequências ótimas de uso para estimular mudanças modais.

O estudo sobre as Ilhas Canárias (de Antequera et al. 2021) pode ser um elemento chave pois destaca como o transporte aéreo massivo de turistas para estabelecer a conexão no arquipélago gera uma emissão muito elevada da pegada de carbono o que coloca desafios

sérios de compatibilizar crescimento turístico e metas de mitigação climática. Além disso, o termo Ilhas na Figura 4 se liga ao termo turistas, então o comportamento do turista em ilhas deve ser um outro elemento chave. Assim, no estudo de Davila-Cardenes et al.(2021) das ilhas Canárias, nota-se que a duração da estadia, a reserva antecipada, viajar com companhias aéreas de baixo custo, o sexo masculino, a renda e ter um emprego influênciam o comportamento do turista com relação ao meio de transporte que ele vai usar no destino. E estes pontos mencionados contribuem para o aumento da possibilidade do turista alugar um carro. Em contraponto nas temporadas de janeiro a maio e de junho a setembro, turistas britânicos e nórdicos, bem como a idade, diminuem a probabilidade de alugar carros. Uma outra curiosidade é que o termo turismo se liga ao termo desenvolvimento e ao termo carbono, reforçando a ideia de que o desenvolvimento sustentável precisa perpassar por estratégias de combate a emissão de carbono conforme descrito no trabalho de Hernandez-Martin et al.(2021) onde o artigo ressalta que embora o transporte aéreo seja responsável pela maior parte das emissões ele não é o único e que o acesso terrestre ao aeroporto (ônibus, carro, etc…) também geram uma parte relevante das pegadas de carbono total de uma viagem, reforçando a importância de promover modos mais sustentáveis também no que se diz respeito ao acesso aos aeroportos. Seguindo este raciocínio o estudo de Medina-Jiménez et al.(2024) traz uma discussão em volta de como a introdução de veículos elétricos em uma região remota da União Europeia pode integrar políticas para reduzir emissões, oferecendo pistas para estratégias de mobilidade turística de baixo carbono em arquipélagos.

4.3. Nova Agenda

A proposta de uma nova agenda emerge dos resultados e discussões, notadamente a partir da análise textual da seção anterior ficou evidente a centralidade de termos Transporte, Turismo, Ilhas, Turistas, Desenvolvimento, Carbono e Emissões nas publicações analisadas. Isso indica que esses são temas que precisam ser priorizados nas discussões de gerenciamento da mobilidade em ilhas, pois além de contribuírem para a compreensão do desenvolvimento do Turismo também se conectam diretamente com a sustentabilidade. Desta forma, a Nova Agenda proposta no Quadro 2 é baseada neste estado da arte temático, e visa evidenciar a relevância de se priorizar a articulação entre o gerenciamento da mobilidade (GM) dos transportes e a sustentabilidade em ilhas e/ou arquipélagos, especialmente em contextos de eventos, como o carnaval na ilha de São Nicolau em Cabo Verde tendo como eixos chaves

conceituais: Acessibilidade, Conectividade e Mobilidade conforme Quadro 2:

Quadro 2. Nova Agenda dos Conceitos aos Desafios

Propostas	**Conceitos e Definições**
Acessibilidade	Como este é um sistema de conexão entre regiões que depende da infraestrutura de transporte disponível torna-se relevante que Cabo Verde, notadamente a Ilha que sofre com sazonalidade (alta e baixa temporada) com relação ao evento Carnaval possam estabelecer um planejamento prévio sobre infraestrutura e serviços adequado a estas.
Conectividade	Como esta é a capacidade de operar com as diversas peculiaridades que a acessibilidade implica. Notadamente as limitações socioeconômicas e geográficas que podem dificultar os deslocamentos. Para o desenvolvimento sustentável, é essencial que ilhas que dependam de eventos como Carnaval para o desenvolvimento socioeconômico considerem aspectos das limitações relativas ao modo aéreo e aquaviário, assim como aqueles ligados a intermodalidade (ligação favorável entre dois ou mais modos de transportes).
Mobilidade	Este conceito está voltado para as questões sociais e políticas públicas, que estão diretamente ligadas ao indivíduo e a liberdade de se deslocar e ocupar vários lugares. Logo, torna-se essencial compreender a sinergia entre transportes, turismo e eventos pela perspectiva macro das políticas públicas de mobilidade como espinha dorsal do planejamento e gestão em ilhas e arquipélagos.

Fonte: Elaboração própria

A partir do Quadro 2, ressalta-se que do ponto de vista da acessibilidade, na literatura científica consultada, Castanho et al. (2024) demonstrou que apenas garantir ligações entre ilhas não é suficiente: é fundamental considerar fatores como tempo de viagem, frequência dos serviços e custos para que a mobilidade seja efetiva. No caso de São Nicolau vem sendo frequente relatos sobre o carnaval que abordam as dificuldades de acesso devido aos altos custos das passagens aéreas, a necessidade de ter que comprar bilhetes separados em casos de escalas, a irregularidade das ligações marítimas e a pouca frequência de conexões aéreas que afetam tanto os turistas quanto os residentes. Partindo deste princípio é primordial que se coloque a acessibilidade como foco ao se pensar em estratégias de mobilidade, pois como mencionado anteriormente só a existência de ligações de e para a ilha não nos garante um desenvolvimento harmónico. É necessário pensar em estratégias que permitam um crescimento coeso entre as ilhas. Em paralelo, quando se pensa em acessibilidade é inevitável não estabelecer um diálogo com a sustentabilidade pois, quando não se tem estratégias

traçadas recorre-se a soluções improvisadas que podem cooperar para o aumento dos custos seja a nível econômico ou até mesmo ambiental.

Para que estratégias sejam estabelecidas em prol do desenvolvimento sustentável, é importante tratar sobre a conectividade. Neste ponto, o estudo de Silveira et al. (2022) é muito pertinente, uma vez que evidencia que a implementação de um novo modelo de transportes especificamente a entrada das *Low-Cost Companies* (LCCs) além de reforçar a conectividade intensificou a competitividade entre as empresas que desencadeou numa ampliação de rotas, voos e até do número de turistas. No contexto europeu de acordo com Raya et al. (2021) certas rotas aéreas estão sujeitas a Obrigações de Serviços Públicos (OSP), que basicamente é uma forma de garantir rotas essenciais mas que não são lucrativas para as empresas. Quando aplicado ao contexto cabo-verdiano embora esses referenciais apontem que não seja possível apenas reproduzir o modelo europeu, faz sentido discutir uma analogia que assegure conexões básicas entre as ilhas do arquipélago, principalmente em altas temporadas como é o caso do evento do carnaval. Portanto, é essencial frisar que as decisões baseadas nestes dois exemplos devem buscar um equilíbrio entre estimular a frequência das conexões aéreas, mas também se preocupar com metas de redução da emissão de carbono, principalmente porque se trata de um contexto insular, fato que ficou evidente na análise temática com o suporte do software Voyant Tools online.

As medidas tomadas nas ilhas europeias estão intrinsecamente relacionadas com a possibilidade de garantir aos indivíduos a capacidade de ocupar espaços de ir e vir, contudo é relevante questionar-se sobre isto em termos de políticas públicas no continente africano, notadamente no caso de Cabo Verde. Estabelecendo relação diretamente proporcional com a noção de mobilidade retratada de maneira territorializada, ou seja contextual. No âmbito da Nova Agenda o que se propõe é avaliar como a implementação de Políticas de Transportes e Turismo no contexto do Carnaval em Cabo Verde notadamente na Ilha de São Nicolau, logo pensar a mobilidade pela perspectiva socioeconômica ter como um intuito gerir estratégias de reduzir as desigualdades de mobilidade para moradores e visitantes qualificando a experiência de deslocamento não somente durante o Carnaval, mas durante o ano todo.

Em síntese, é perceptível que as estratégias propostas se encontram alinhadas com os três pilares da sustentabilidade proposto por Almeida (2002) e com as ODS da Agenda 2030. Observa-se que: (a) no pilar econômico, é preciso considerar a viabilidade dos custos; (b) no pilar social, tem-se que prezar pela redução das desigualdades de acesso por transportes

incluindo todos; (c) no pilar ambiental, é inerente questões como a emissão de carbono e o impacto em contextos insulares, como é o caso de Cabo Verde.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Os problemas de conectividade e acessibilidade da Ilha de São Nicolau com as demais ilhas de Cabo Verde não são recentes. A carência de voos, o frequente cancelamento de viagens marítimas devido à ausência de uma infraestrutura e serviços adequados e sobretudo os valores excessivos das passagens aéreas, carece da criação de estratégias de gerenciamento de mobilidade orientadas pelo desenvolvimento sustentável do turismo, eventos e transportes de maneira integrada. O reconhecimento do evento carnaval como uma das maiores manifestações culturais da Ilha de São Nicolau é um ponto de partida relevante, contudo a compreensão global das lições extraídas do estado da arte podem iluminar soluções para Cabo Verde de maneira mais ampla, como ficou evidente no Quadro 2. O Carnaval é um evento que mesmo com todas as dificuldades de acesso na Ilha de São Nicolau atrai visitantes nacionais e internacionais anualmente, sendo ainda um dos maiores contribuintes para o desenvolvimento da economia local. Posto isso, foi essencial compreender como estratégias de gerenciamento da mobilidade podem apoiar o desenvolvimento de maneira sustentável da Ilha de São Nicolau por ocasião do evento carnaval por meio de tratamento de dados secundários encontrados na literatura científica.

O percurso metodológico adotado com a adoção do Fluxograma Prisma (2020) e suporte de inteligência artificial (IA) como Rayyan (2025) e Voyant Tools online (2025) apresentou algumas limitações. Uma das maiores limitações da pesquisa foi a escassez de referências bibliográficas sobre o objeto e lócus geográfico de estudo, a Ilha de São Nicolau. Por conseguinte, recorreu-se a reportagens de fontes oficiais para auxiliar nesta questão. Ainda assim, através dos dados secundários e das informações extraídas das reportagens foi possível fazer uma analogia para a realidade do arquipélago onde foi abordado que: não basta estabelecer ligações é preciso debater o problema frente a conceitos tais como acessibilidade, conectividade e mobilidade.

Embora Cabo Verde, e em especial a Ilha de São Nicolau possa se inspirar no modelo europeu citado, a criação de um modelo próprio coerente com as necessidades particulares são essenciais. Daí, contribuir para políticas públicas de transporte e turismo é um grande desafio

que pode ter nesta agenda uma base inicial para o debate. Ficou evidente no estado da arte que a emissão de pegadas de carbono é uma lição importante a ser aprendida para que transportes, turismo e carnaval se alinhem ao desenvolvimento de maneira sustentável.

Futuras pesquisas podem ir além dos dados secundários do presente trabalho e buscar o tratamento de dados primários, por exemplo com a formulação e aplicação de questionários e entrevistas a partir de categorias elencadas na presente pesquisa. Uma possibilidade é tratar o gerenciamento da mobilidade por ocasião do evento do carnaval da ilha de São Nicolau com pesquisa de campo com seres humanos, desde que submetidas e aprovadas por comitês de éticas.

6. REFERÊNCIAS

AAC (2019). **Relatório de regulação.** Achada Grande, Praia, C.P. 371: AAC, 2019. p .9-10.

AAC (2021). **Operações da Bestfly Angola em Cabo Verde**.. Disponível em: <https://encurtador.com.br/OHQLq >. Acesso em: 19 jan. 2025.

A. C. B. Rocha, C. D. Frota, J. P. Tridapalli, N. Kuwahara, T. F. A. Peixoto e R. Balassiano. Gerenciamento da mobilidade: Experiências em Bogotá, Londres e alternativas pós-modernas. Disponível em <https://encurtador.com.br/zUUYM> Acesso em: 20 jan. 2025.

Allis, T. **Em busca das mobilidades turísticas**. Plural, v. 23, n. 2, p. 94-117, 2016.

Allis, T., de Castro, R. T., & Fraga, C.Transportes e turismo: abordagens possíveis e agendas futuras. **Revista Brasileira de Pesquisa em Turismo**, 19, 3040-3040, 2025.

Almeida, F. **O bom negócio da sustentabilidade**. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2002.

Andrade, J.V. **Turismo: Fundamentos e dimensões**. 8. ed. Editora Afiliada, 2008.

Antequera, PD, Pacheco, JD, Díez, AL, Herrera, CB. **Tourism, Transport and Climate Change: The Carbon Footprint of International Air Traffic on Islands.** Sustainability, 2021.

Alhudithi, Ella. **Review of voyant tools: See through your text**. 2021.

A Nação. **São Nicolau: Grupos carnavalescos pedem soluções definitivas nos transportes de ilha para ilha**. Disponível em: <https://encurtador.com.br/FmfgD> Acesso em: 18 jan. 2025

A Nação. **Primeiro ministro admite estar ¨insatisfeito¨ com o serviço de transporte marítimo interilhas**. Disponível em: <https://encurtador.com.br/qsAOj >. Acesso em: 17 jan. 2025

A Nação. **Carnaval 2019: São Vicente lotado e São Nicolau com ocupação ¨suave¨**. Disponível em: <https://encurtador.com.br/nzY3t>. Acesso em 17 jan. de 2025.

ASA (2025). Disponível em: <ASA >. Acesso em: 24 Fev. 2025.

Barreto, M. **Manual de iniciação ao estudo do turismo**. 1. ed. Campinas: Papirus, 2023. *E-book*. Disponível em: <BV Pearson >. Acesso em: 23 jan. 2025.

Cabo Verde Airports (2025). Disponível em: <Cabo Verde Airports >. Acesso em: 23 Fev. 2025.

Davila-Cardenes, N, Perez-Sanchez, JM, Gomez-Deniz, E, Boza-Chirino, J. **Skewed Binary Regression to Study Rental Cars by Tourists in the Canary Islands.** MDPI: Journal of Risk and Financial Management, 2021.

Expresso Das Ilhas (2019). **Privatização da TACV assinada esta Sexta-Feira**. Disponível em: <Privatização da TACV assinada esta sexta-feira >. Acesso em: 17 jan. 2025.

Expresso Das Ilhas (2025). **Presidente da República condecora grupos carnavalescos de São Nicolau com Medalha de Mérito, Segunda Classe.** Disponível em: <https://l1nq.com/zsPXg >. Acesso em: 26 jan.2026.

GEOBOUNDARIES / HDX – Cabo Verde – Subnational Administrative Boundaries. data.humdata.org, 2025. Disponível em: <Cabo Verde - Subnational Administrative Boundaries | Humanitarian Dataset | HDX >. Acesso em: 28 jan. 2026.

Geurs, K. T., & van Wee, B. (2004). Accessibility evaluation of land-use and transport strategies: review and research directions. **Journal of Transport Geography,** 12(2), 127-140.

Gil, A.C. **Como classificar as pesquisas. Como elaborar projetos de pesquisa**, v. 4, n. 1, p. 44-45, 2002.

Governo de Cabo Verde (2020). **O paradigma do transporte marítimo inter-ilhas mudou radicalmente - José Gonçalves**. Disponível em: <https://encurtador.com.br/b8nXs >. Acesso em: 17 jan. 2025.

Governo de Cabo Verde (2023a). **``O estado continua a dar de forma consistente e sem nenhuma alteração o financiamento para o carnaval´´- Abraão Vicente**. Disponível em: <"O Estado continua a dar de forma consistente e sem nenhuma alteração o financiamento para o Carnaval" - Abraão Vicente - Governo de Cabo Verde >. Acesso em: 26 jan. 2026.

Governo de Cabo Verde (2023b). **"São Nicolau também desempenha um lugar especial do Carnaval em Cabo Verde", Ministro Abraão Vicente.** Disponível em:< "São Nicolau também desempenha um lugar especial do Carnaval em Cabo Verde", Ministro Abraão Vicente>. Acesso em: 26 jan.2026

Governo de Cabo Verde (2025). Disponível em: <Governo de Cabo Verde >. Acesso em: 24 Fev. 2025.

Governo de Cabo Verde (2025). **Cabo Verde celebra dia Mundial do Turismo 2025 com foco na transformação sustentável**. Disponível em: <Cabo Verde celebra o Dia Mundial do Turismo 2025 com foco na transformação sustentável>. Acesso em: 26 jan. 2026.

Hernández-Martín, R.;Padrón-Ávila, H. **The Carbon Footprint of Airport Ground Access as Part of an Outbound Holiday Trip**. Sustainability 2021, 13, 9085.

INE-CV (2025). Disponível em: <https://ine.cv/>. Acesso em: 23 Fev. 2025.

Kim, EJ, Kim, Y, Jang, S, Kim, DK. **Tourists' preference on the combination of travel modes under Mobility-as-a-Service environment.** ELSEVIER: Transportation Research Part A, 2021.

Levy, J. **Os Novos Espaços da Mobilidade**. GEOgraphia, v. 3, n. 6, p.1, 21 set. 2009.

Lohmann, G. e D.T. Duval (2011). **Aspectos Críticos da Relação Turismo-Transporte. Contemporary Tourism Review**. Oxford, Goodfellow Publishers.

Lohmann,G., & Duval, D.T (2014). Destination morphology: A new framework to understand tourism-transport issues?. **Journal of Destination Marketing & Management,** 3(3), 133-136.

Lohmann, G.; Panosso Netto, A. **Teoria do Turismo**. São Paulo: Aleph, 2002.

Lohmann, G.; Fraga, C. & Castro, R. **Transportes e Destinos Turísticos: Planejamento e Gestão**. 1. ed. - Rio de Janeiro: Elsevier, 2013.

Lousada, S, Castanho, RA. **The Role of Ports in Tourism: Porto Santo Harbour.** Water, 2022.

Martín-Cejas, RR, Vega, RS, Sánchez, PPR. **GIS Approach Applied to Tourist Bus Route Design on Lanzarote Island.** MDPI:Sustainability, 2021.

Matias, M. **Organização de eventos: procedimentos e técnicas**. 4. ed. rev. e ampl.- Barueri, SP: Manole, 2007.

Mazzola, F, Cirà, A, Ruggieri, G, Butler, R. **Air transport and tourism flows to islands: A panel analysis for southern European countries.** International Journal of Tourism Research, 2022.

Medina-Jiménez, I, Ramos-Real, FJ, Vielma, JEL, Calero-García, F. **Designing an integrative strategy to introduce electric vehicles in the tourism sector in an outermost region of the European Union.** ELSEVIER: Sustainable Energy Technologies and Assessments, 2024.

Ministério Das Finanças. **Concurso público internacional para concessão da gestão e exploração do serviço público de transporte marítimo de passageiros e carga inter-ilhas.** Disponível em: <https://encurtador.com.br/1VQ7z>. Acesso em: 18 jan. 2025.

Nações Unidas. **Transformando Nosso Mundo: A Agenda 2030 para o desenvolvimento sustentável**. Disponível em: <https://encurtador.com.br/Vzefn>. Acesso em: 25 jan. 2025.

ONU Turismo. **Recomendaciones internacionales para estadísticas de turismo 2008**. Nações Unidas. Madrid/Nova York, 2010. Disponível em: < https://unstats.un.org/unsd/publication/Seriesm/SeriesM_83rev1s.pdf>. p.1

Raya, AM, González-Sánchez, VM. **Efficiency and Sustainability of Regional Aviation on Insular Territories of the European Union: A Case Study of Public Service Obligations on Scheduled Air Routes among the Balearic Islands.** Sustainability, 2021.

Risério, A. **Carnaval: as cores da mudança**. Afro-Ásia, n. 16, 1995.

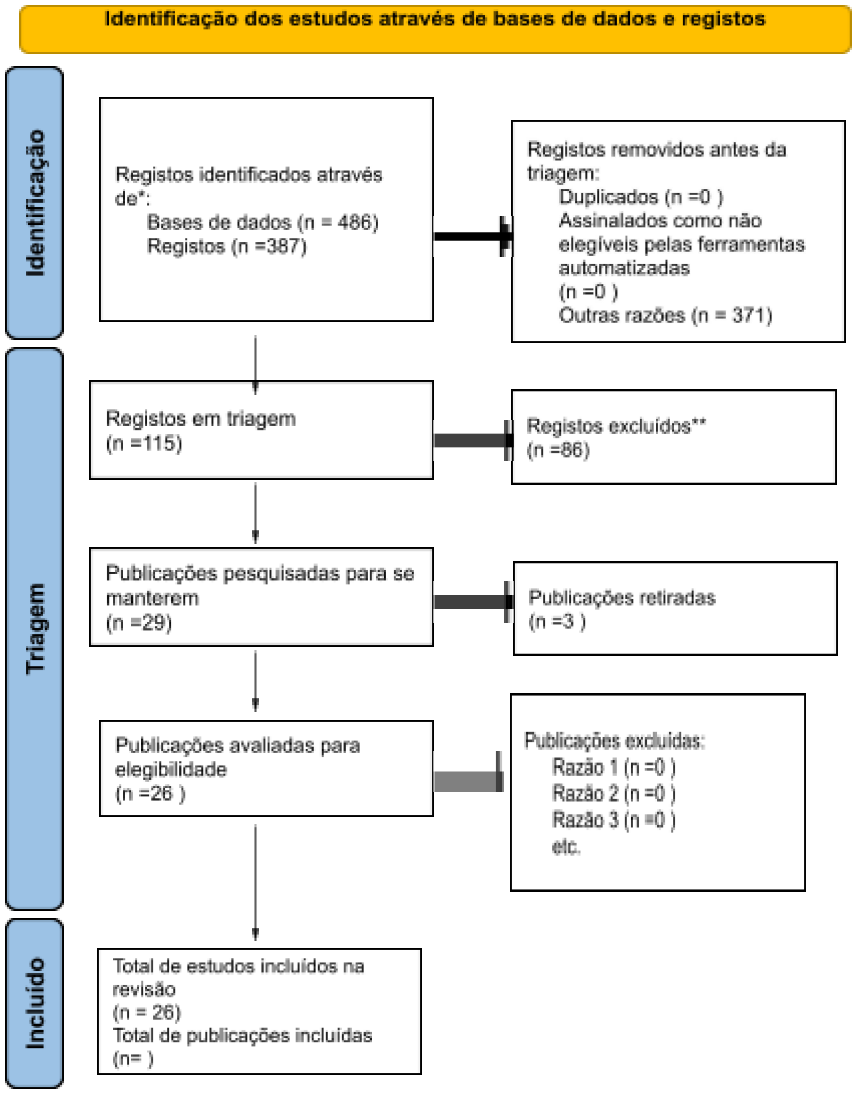
Sakcharoen, T, Niyommaneerat, W, Silalertruksa, T. **Towards low-carbon travel trips through carbon footprint: A case study of marine tourism in Sichang Island, Thailand.** Cleaner Engineering and Technology, 2024.

Silveira, L, Santos, N, Moreira, CO. **The Liberalisation of Air Transport and the Impacts on Travel and Tourism: The Case of the Azores Archipelago.** Maritime Transport Research, 2022.

Visit Cabo Verde (2025a). **Visite Cabo Verde, as 10 ilhas mais encantadas da África**. Disponível em: <https://www.visit-caboverde.com/>. Acesso em: 19 jan. 2025.

Visit Cabo Verde (2025b). **Ilha de São Nicolau**. Disponível em: <Visite a Ilha de São Nicolau, terra perfeita de Cabo Verde>. Acesso em: 20 de jan. 2025.

ANEXO A - FLUXOGRAMA PRISMA 2020



Fonte: *Traduzido por: Verónica Abreu*, Sónia Gonçalves-Lopes*, José Luís Sousa* e Verónica Oliveira / *ESS Jean Piaget - Vila Nova de Gaia - Portugal*
de: Page MJ, McKenzie JE, Bossuyt PM, Boutron I, Hoffmann TC, Mulrow

CD, et al. The PRISMA 2020 statement: an updated guideline for reporting systematic reviews. BMJ 2021;372:n71. doi: 10.1136/bmj.n71