

Turismo de cruzeiro

Natércia Cabral, Presidente da Administração do Porto de Lisboa



Impacto do Turismo de Cruzeiro

Os estudos realizados anualmente pelo European Cruise Council sobre os contributos do turismo de cruzeiro na economia indicam que o impacto na economia europeia foi de 35,2 mil milhões de euros em 2010, o que representa um crescimento de 3% relativamente a 2009. Em 2010 a indústria dos cruzeiros na Europa foi também responsável por cerca de 307 mil empregos e 9 mil milhões de euros de massa salarial. O trabalho conclui que por cada milhão de euros gasto na indústria de cruzeiros são gerados 2,4 milhões de euros de volume de negócio.

A Portugal o referido estudo atribuiu o 6º lugar enquanto destino de cruzeiro dos passageiros europeus, apenas ultrapassado pela Itália, Espanha, Grécia, França e Noruega, e o 7º enquanto país que mais salários recebeu das linhas de cruzeiro (25 milhões de euros); No que respeita ao fornecimento de mão-de-obra ficou na 9ª posição (7 521 empregos), e em 10ª enquanto país onde é gerada mais massa salarial pela indústria dos cruzeiros (104 milhões de euros); De referir, ainda, o 11º lugar enquanto país com mais impactos diretos da indústria dos cruzeiros — 178 milhões de euros, isto é, mais 9 milhões face a 2009.

Relativamente a Lisboa salienta-se que o estudo realizado anualmente pelo Observatório do Turismo de Lisboa, em conjunto com o porto, que visa determinar o perfil do passageiro internacional de cruzeiros com escala em Lisboa e avaliar a satisfação dos passageiros com a sua estadia neste destino concluiu, em 2010, que, em média, um passageiro de cruzeiro efetua uma despesa diária na cidade na ordem dos €60,08, valor que em 2009 tinha sido de €46,15; Este montante inclui gastos com alimentação, compras diversas, transportes na cidade e visitas a monumentos/museus e outras atrações. Para os tripulantes o valor é de €16. Mas há que salientar ainda um impacto indireto menos quantificável — o que resulta de estadias mais prolongadas que estes turistas, posteriormente, decidem fazer no destino que lhes soube induzir a vontade de regressar.

O crescimento da atividade de Cruzeiros em Lisboa

A atividade de cruzeiros no porto de Lisboa tem vindo a registar um crescimento acentuado. O número de passageiros teve nos últimos 5 anos (2006 a 2011) uma variação média anual de 14%, passando de 270 mil para 502.644 mil, com uma variação acumulada em 2011 de +85%. O número de escalas teve um crescimento médio anual que se situou nos 4%, passando de 269 escalas em 2006 para 330 em 2011. A menor taxa de crescimento, quando comparada com a de passageiros, deve-se ao aumento que vem ocorrendo na dimensão dos navios e ao facto de Lisboa ser regularmente visitada por estes navios de grande porte.

Com estes resultados o porto de Lisboa posicionou-se, a nível europeu, na segunda posição no ranking dos portos da Cruise Europe, associação que reúne mais de 100 portos da fachada atlântica europeia e norte da Europa, apenas ultrapassado por Copenhaga. A nível nacional, ocupa o primeiro lugar em escalas e o segundo em passageiros, apenas ultrapassado pelo Funchal.

Para 2012, face às escalas anunciadas até à data, prevê-se mais um ano de crescimento, com 360 escalas e 560 mil passageiros, estimando-se, assim, que a atividade de cruzeiros no porto de Lisboa continue a manter um bom desempenho e a registar elevados índices de crescimentos, 9% ao nível das escalas e 11% ao nível dos passageiros.

O reconhecimento de Lisboa enquanto porto de cruzeiros tem vindo a ser espelhado no crescimento da atividade mas também nos vários prémios e nomeações que tem recebido, com destaque para o Melhor porto Internacional de Cruzeiros (2011) atribuído pelo grupo espanhol Cruise News Media Group, em resultado de um inquérito realizado a mais de 2000 passageiros de cruzeiro. De referir ainda o prémio de Principal destino de cruzeiro europeu recebido em 2009, na sequência das nomeações do World Travel Awards.



Luis Miguel Correia

Orientações Enquadradoras do Desenvolvimento no Segmento dos Cruzeiros

Ao nível do porto de Lisboa a intervenção realizada nos últimos anos enquadra-se, no essencial, em 4 linhas orientadoras:

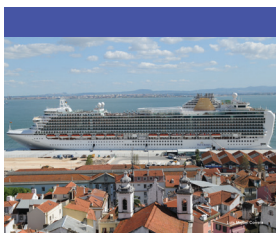
1. Promoção assente em ações continuadas em fóruns chave para os mercados de maior vocação, mas progressivamente alargada, visando novos mercados;
2. Estabelecimento de parcerias estratégicas a nível nacional e internacional, para se atingir uma resposta de qualidade integrada, isto é, para lá do serviço prestado pelo porto, maximizando o efeito económico sobre a região;
3. Criação de infraestruturas que dêem resposta ao crescimento da procura, quer em número de postos de acostagem quer quanto à maior dimensão dos navios;
4. Introdução de melhorias, de forma sistemática, na qualidade do Serviço prestado e racionalização dos custos de exploração.

Quanto à estratégia de promoção traçada, passa essencialmente por uma ampla divulgação das condições oferecidas para a receção deste tráfego, tanto ao nível das instalações portuárias como do que a cidade e a região podem oferecer aos turistas que chegam por via marítima.

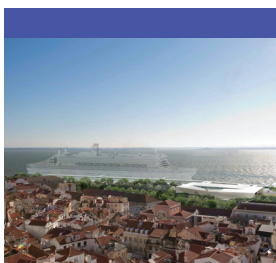
De referir as várias iniciativas desenvolvidas pelo porto de Lisboa, sendo muito significativo

o investimento feito na participação nos principais eventos, projetos e associações internacionais. A participação ativa nas principais associações do sector — Medcruise e Cruise Europe, são disso exemplo. O porto assegura também, há vários anos, em conjunto com outros portos nacionais, a sua participação nos principais eventos internacionais da indústria de cruzeiros, a Seatrade Cruise Shipping Miami, a Seatrade Mediterranean e a Seatrade Europe, o que representa uma importante iniciativa para a internacionalização de Lisboa neste negócio. Quanto ao estabelecimento de parcerias estratégicas refira-se, a nível internacional, que desde 2008 o porto de Lisboa integra dois projetos internacionais de promoção no âmbito dos cruzeiros: Cruise Atlantic Europe e Atlantic Alliance, que visam promover a região da Costa Atlântica enquanto destino de cruzeiros, região que serve, maioritariamente, de passagem entre os destinos do Báltico e Mediterrâneo.

De salientar o protocolo de cooperação celebrado recentemente com a Companhia Docas do Rio de Janeiro e a Pier Mauá S/A, Estação Marítima de Passageiros do Porto do Rio de Janeiro, com vista a desenvolver parcerias para o crescimento mútuo da atividade de cruzeiros, que será uma importante ferramenta de trabalho no sentido de potenciar o aumento do tráfego transatlântico entre o Brasil e Portugal. Estão ainda em preparação a assinatura de pro-



Saliente-se que até recentemente o maior navio recebido em Lisboa transportava no máximo 1500 passageiros e hoje pode transportar cerca de 4.500, mais tripulação



O projeto da nova gare de Cruzeiros do Terminal de Lisboa será da autoria do arquiteto Carrilho da Graça, e foi escolhido por unanimidade entre 37 propostas, apresentadas na sequência de um concurso público internacional

tocolos idênticos com os portos de Casablanca e de Vigo e previsto o alargamento do Protocolo atrás referido com Turismo do Estado do Rio de Janeiro.

A nível nacional é de destacar, como iniciativa mais recente, a criação do Lisbon Cruise Club, tendo como principal objetivo a dinamização do sector dos cruzeiros em Lisboa, pretendendo fomentar o intercâmbio de experiências técnicas e práticas, promover a realização de trabalho conjunto para melhor desenvolvimento do turismo de cruzeiros, divulgando Lisboa como destino preferencial na atividade de cruzeiros e reforçando a posição da região e da cidade para os cruzeiros de elevada qualidade.

No que se reporta à capacidade dos terminais, isto é, das infraestruturas afectas a este tráfego, refira-se que o porto de Lisboa vinha operando neste sector nos últimos anos com base em três gares marítimas – Rocha Conde d’Óbidos, Alcântara, e Santa Apolónia. Com o crescimento da procura pelos grandes navios, mais do que as limitações de Cais existentes eram as condições de receção em terra os principais condicionamentos, sobretudo porque duas das Gares, sendo edifícios com valor patrimonial, não podiam ser objecto de intervenções radicais, sem que isso levasse à sua descaracterização. Saliente-se que até recentemente o maior navio recebido em Lisboa transportava no máximo 1500 passageiros e hoje pode transportar cerca de 4.500, mais tripulação. Assim tornava-se necessário criar infraestruturas capazes de assegurar as novas exigências do mercado, tendo sido seleccionada a zona de St^a Apolónia (junto ao Terminal já existente) para desenvolver um novo projeto, no qual seria concentrado o movimento de cruzeiros, mantendo as infraestruturas atuais, como complementares.

Em relação a este novo projeto — Terminal de Cruzeiros de Lisboa, a autoridade portuária já concluiu a obra marítima, o que se traduziu na construção de cerca de 676 metros de cais acostável, assim como no reforço dos cais existentes e no aterro da doca do Terreiro do Trigo para constituição de terraplano. Esta obra representou um investimento total de 54 milhões de euros. Está ainda previsto fazer obras de recuperação do atual cais de cruzeiros de St^a Apolónia, assim como construir mais 140m adjacentes ao molhe montante da Doca da Marinha. No total irá dispor-se nesta zona de 1640m de cais (atualmente 1500m) e de duas gares marítimas — a existente remodelada e a nova gare atual-

mente em projeto. Complementarmente, como já atrás referido, mas em regime de utilização polivalente, o porto terá também para este segmento de tráfego o cais da gare da Rocha Conde de Óbidos e o cais da gare de Alcântara. Este conjunto de infraestruturas permitirá dar resposta mesmo às situações de picos de procura — até 8 navios em simultâneo.

O novo terminal

A nova infraestrutura, moderna e adequada às necessidades do tráfego atual, como já referimos, irá dotar Lisboa de condições para acolher os maiores navios existentes e em projeto, permitindo oferecer um serviço de excelência a quem pretende visitar Lisboa e dispõe de um período de tempo curto para o fazer. Ao criar condições de maior fluidez nas operações de embarque/desembarque, acresce ao destino Lisboa capacidade de crescimento, valorizando o potencial existente, isto é, a sua localização no cruzamento das principais rotas — mediterrâneo, báltico, transatlântico, atlântico, que lhe confere vantagens acrescidas relativamente a outros portos no que respeita quer às viagens de início de fim de época quer às de reposicionamento. De salientar, a este propósito, as boas ligações aéreas existentes de e para Lisboa que constituem uma exigência crucial para um porto que pretende desenvolver o segmento de turnaround.

O projeto da nova gare de Cruzeiros do Terminal de Lisboa será da autoria do arquiteto Carrilho da Graça, e foi escolhido por unanimidade entre 37 propostas, apresentadas na sequência de um concurso público internacional, por um júri composto pela Administração do porto de Lisboa, Câmara Municipal de Lisboa, Associação Portuguesa dos Arquitetos Paisagistas e pela Ordem dos Arquitetos. É intenção do porto que esta nova infraestrutura seja sinónimo de modernidade, assente num conceito, que tenha em consideração os aspetos de conforto, acessibilidade, flexibilidade e rapidez nos serviços prestados aos passageiros. Em matéria de qualidade ambiental, o novo edifício obedecerá às mais recentes exigências internacionais, sendo a eficiência energética um dos requisitos principais. Para a nova gare, a autoridade portuária prevê um investimento de mais de €20,5 milhões de euros, estando atualmente em estudo a possibilidade de o mesmo vir a ser financiado por privados, na sequência de concurso público para concessão da atividade. ■