



Um caso de estudo na potenciação do mar

É vice-presidente da **Câmara Municipal de Portimão** e um dos principais responsáveis pelos investimentos realizados e pelos projetos em curso numa autarquia que viu no mar um potencial de enriquecimento para a autarquia e para a economia local.

Luís Carito acumula na gestão autárquica pelouros que se cruzam entre si, como o turismo, o ambiente e equipamentos urbanos, obras públicas, transportes e comunicações e é, também por isso, um edil sensível e conhecedor dos assuntos ligados ao mar. Em entrevista à Pais Positivo, revela algumas das principais linhas de gestão levadas a cabo pela autarquia portimonense quando se fala de economia do mar, de atividades náuticas de recreio e do potencial turístico que a costa algarvia apresenta.

Que importância assumem para a autarquia de Portimão as estruturas ligadas ao mar, como o porto local?

Portimão é, por natureza, um município de mar que, apesar de durante muitos anos não olhado para o mesmo como deveria, a não ser na vertente de sol e praia, tem estado nos últimos anos

mais virado para esse recurso, que pode e deve ser capitalizado. E o mar pode sê-lo não só ao nível turístico, como também noutras atividades. Tivemos uma perspetiva de apoio na área de turismo de cruzeiros, ao que não será alheio o facto de o porto de Portimão ser extremamente seguro e que praticamente nunca fecha. Mas este porto carecia de um investimento para resolver determinados problemas. O IPTM tinha feito a dragagem do canal de acesso e da bacia de manobra, e embora não o tenha feito nas quotas que nós pretendíamos, o facto é que essa intervenção veio dinamizar o

turismo de cruzeiros que assim passaram a ter uma acostagem direta ao porto. Entendemos que existem duas áreas em que este porto se deve expandir: a área do turismo de cruzeiros e a carga rodada. Face à experiência que tivemos com os navios que faziam semanalmente a ligação entre Portimão, Funchal e Canárias, verificámos que existe um enorme potencial, até económico, de trocas comerciais que passavam por aqui e que, obviamente, também dinamizavam a economia local. Paralelamente, também tínhamos alguma afluência de turistas por esta via, o que criou uma dinâmica interessante.

Em que medida poderá a posição geoestratégica do porto de Portimão favorecer a criação de mais-valias para a região?

Enquanto porto mais a sul de Portugal, situado na confluência das principais rotas de turismo de cruzeiros, Caralbas-Europa e Norte da Europa-Mediterrâneo, temos um posicionamento muito favorável. E se tivermos em linha de conta que Madeira, Málaga e Lisboa são portos que constituem um triângulo que valoriza a localização de Portimão, constatamos que existe aqui um enorme potencial de crescimento. Neste momento, temos 55

mil passageiros por ano mas estimamos que, com algum investimento no porto, nomeadamente com as dragagens e o prolongamento do cais, beneficiaremos de condições para passarmos a ter cerca de 250 mil passageiros por ano.

Existe algum estudo que permita conhecer o tempo médio de estadia desses passageiros?

O tempo médio de estadia no turismo de cruzeiro é, normalmente, um dia. Só que este porto, também nesse domínio, apresenta uma vantagem, na medida em que se enquadra na designação de *turn around*, ou seja, é simultaneamente ponto de chegada e de partida de alguns cruzeiros. E tem havido o interesse de alguns operadores utilizarem novas rotas, o que representa um impacto ainda maior, porque as pessoas vêm antes e podem fazer uma estadia num hotel da zona.

O que representa o fato de o porto não ser gerido pela autarquia?

Esse é um problema... O porto é gerido por uma entidade, que por acaso até é a reguladora dos portos, o que, na nossa perspetiva gera alguma incompatibilidade de competências. Creio que o IPTM devia virar-se definitivamente para o espelho





de água, o mar, e ser uma entidade reguladora desta área a nível nacional e os portos deveriam ser geridos pelas autarquias, que poderiam potenciar sinergias com os privados, os agentes do setor. Parece-me inevitável que a desejável evolução passe por essa opção. Neste momento, temos necessidade de um investimento que ronda os 50 milhões de euros para que o porto fique no top: com cais, novo terminal, dragagem, alargamento dos molhes de entrada e um rebocador, que serviria de apoio à navegação marítima, aos cruzeiros mas também de primeiro ataque e de prevenção a possíveis derramamentos de cargas nocivas. Mas o facto é que não vemos qualquer investimento previsto para o porto de Portimão, enquanto que outros, como Leixões, Lisboa, Funchal ou Açores têm previstos investimentos iguais ou superiores ao que necessitamos. Há que adotar uma visão estratégica para que o porto não pare. A autarquia tem vindo a realizar um grande esforço na promoção mas se, depois, não temos as

condições elementares para os operadores...

Face às limitações evidenciadas, que papel cabe à autarquia?

O papel da autarquia, enquanto responsável pelo território e face ao impacto que esta atividade tem no município, passa por alertarmos o Governo para estas situações. Neste momento, não podemos fazer muito mais do que a promoção, mas até esta deixa de fazer sentido se não houver investimento no porto. Não vamos aumentar esse esforço de investimento na promoção, que também promove a cidade, se não houver o desejável investimento estrutural e é por isso que nos debatemos. Aliás, nós devemos ser o único país europeu que não oferece carreiras regulares entre o continente e as ilhas... Faria todo o sentido que o esquema de carga rolada e passageiros, quer para o Funchal, quer para os Açores, tivesse uma carreira por exemplo semanal. E o Porto de Portimão é o mais

próximo das ilhas do Atlântico. Em suma, olhamos para o porto de Portimão com grande expectativa e entendemos que é a partir daqui que muita coisa poderá acontecer ao nível da economia local.

Existe algum estudo que permita conhecer o impacto económico do porto na cidade?

Sim, temos feito esses estudos, que nos permitem saber que cerca de 70 por cento dos passageiros não saem para fora do município. Cada passageiro do turismo de cruzeiros gasta, em média, 70 euros. É uma questão de multiplicar 70 euros por cerca de 55 mil passageiros por ano... E com um potencial de crescimento enorme.

Além do porto, o mar em si terá uma importância ainda mais significativa para o município. De que forma tenta a autarquia potenciar as mais-valias que estes setores ligados ao mar geram?

Há quatro anos, tivemos a oportunidade de promover um estudo e de discutir as oportunidades que o mar poderia representar para a cidade e para esta zona do Barlavento. Esse estudo aponta para a criação de um centro de mar nesta zona, englobando não só Portimão mas igualmente os municípios à volta. Em termos estratégicos, olhamos para o mar não só nesta vertente mas também noutras e numa perspetiva supra-municipal. Em Lagoa temos, por exemplo, os estaleiros de construção e reparação naval, muito procurados pela náutica de recreio, complementando uma série

de respostas oferecidas pelas marinas. Também temos prevista a construção de mais uma marina no estuário do rio para barcos com portes maiores e, no anteporto, a criação para fundamento dos super iates. Também temos apostado muito na náutica de recreio, realizando nomeadamente um grande investimento em eventos náuticos que acabam por potenciar a imagem do município e que versam atividades como a vela, a motonáutica, o windsurf ou o kitesurf e, ainda no exercício do anterior Governo, candidatámo-nos a um centro de alto rendimento dos desportos náuticos. Também nos interessa aproveitar os recursos que temos para trazer gente ligada à alta competição neste tipo de modalidades. Numa vertente ligada ao mar, ao turismo e aos recursos marinhos, temos um projeto privado em associação com a Câmara Municipal, que prevê o afundamento ao largo da praia da Rocha de três navios que estavam para desmantelamento, o que irá captar o interesse de um nicho de mercado muito interessante associado ao turismo de mergulho. Com esta prática, criam-se corais e toda uma fauna marinha e um microsistema que permitirá aos mergulhadores, sobretudo os europeus beneficiarem de uma oferta muito mais próxima do que a atualmente existente, nas Caraíbas. Sendo evidente que existem atualmente constrangimentos de índole económica e financeira, a verdade é que conseguimos dinamizar estes projetos na altura certa e os mesmos estão agora em andamento, o que irá gerar muitas mais-valias para o município.