



Porto de Portimão – 50 Anos de Cruzeiros...

por Luís Monteiro*

No desenvolvimento das regiões, os portos marítimos assumem uma importância primordial atendendo à rede de relações que neles e a partir deles se estabelecem com a economia local e regional, com o mercado interno e ainda com os circuitos e rotas de comércio e turismo internacionais, gerando impactos em todo o tecido económico-social.

O Algarve, região desde sempre ligada ao mar, teve nas trocas comerciais ao longo dos tempos os portos como infraestruturas impulsionadoras do desenvolvimento da socio-economia regional. A dinamização da atividade portuária, inserida numa política de desenvolvimento regional, constituiu-se assim como um elemento fulcral para a dinamização económica, política e humana, que acabam por aportar e estimular novas lógicas de relacionamento e desenvolvimento em todo o Algarve.

Neste âmbito, o Porto de Portimão tem, ao longo dos tempos, vindo a ganhar uma importância acrescida no contexto regional. A 28 de Maio de 1941, o diário lisboeta “A Voz” consagrou num número especial dedicado a Portimão, que designou como “florescente e laboriosa cidade”: *quanto ao movimento marítimo, também em 1939, entraram no porto de Portimão*



302 navios com 193.744 t, 204 dos quais com propulsão mecânica.

A estatística dos restantes portos algarvios demonstra inequivocamente o dinamismo da novel cidade barlaventina. No porto de Lagos, no mesmo ano, entraram 50 navios, com 39.068 t, em Faro-Olhão 140, com 20.257 t e por fim Vila Real 210, com 175.286 t. A nível nacional, o Porto de Portimão ocupava também uma posição cimeira, o quarto lugar. Já no ano seguinte registou o segundo maior incremento a nível nacional, só suplantado por Matosinhos.

Mas o intenso movimento no porto encontrava-se condicionado face às suas difíceis condições de navegabilidade. O acesso exterior achava-se impedido ... *por uma barra com uma disposição natural desfavorável*, e identicamente o seu in-

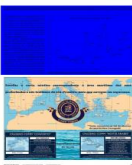
terior estava ... *muito obstruído por grandes bancos de areia.*

As delicadas condições de navegabilidade não eram recentes e remontavam mesmo a 1815. Apesar de diversas intervenções realizadas até 1941, os resultados nem sempre foram satisfatórios, pelo queurgia uma nova e profunda intervenção. Porém, apesar de à época já existir um projeto aprovado para as obras da barra e porto de Portimão, estas demoravam em iniciar-se, pelo que, “A Voz” considerava ser a sua execução a aspiração “número um” dos portimonenses.

A então Direção Geral de Portos realizou diversos estudos para o desenvolvimento das condições adequadas à construção de um porto que desse resposta às necessidades económicas da região. Neste sentido, o Porto de Portimão foi sendo construído ao longo de meio século, tendo-se iniciado no final da década de 40 com a construção dos molhes que só termina em 1959. Com a conclusão dos molhes, empresas armadoras italianas, gregas e marroquinas, dedicadas a cruzeiros turísticos, mostram-se interessadas em trazer navios de cruzeiro ao Porto de Portimão e insistem junto da Administração Portuária para que se criem condições de acessibilidade marítima ao Porto.

Em 1968 foi aprovada a realização de




Portos & Atividades Portuárias

dragagens na zona do anteporto de Portimão, com voto de louvor da então Direção do Turismo do Algarve e do Município de Portimão, face ao benefício económico expectável dos navios de cruzeiro no incremento do turismo na Região. No final do mesmo ano iniciaram-se as dragagens na zona do Anteporto de Portimão para permitir o fundeio de navios de cruzeiros, abrigados pelos molhes.

Entre 1968 e 1969 operaram duas dragas, a ENG^o ARANTES DE OLIVEIRA e a PORTO, estimando-se um volume de dragagem na ordem de 1 milhão de m³ de materiais utilizados para realizar na Praia da Rocha uma das primeiras grandes intervenções de alimentação artificial nas praias de Portugal. Foram estas dragagens que permitiram que a **20 de dezembro de 1969** se efetuasse a primeira escala de um navio de Cruzeiros no Porto de Portimão. O navio ORPHEUS, do armador grego EPIROTIKI LINES, com 106 m de comprimento, entrou na barra e fundeou na zona do Anteporto, dragada aos 8,5 m (ZH). Os passageiros vieram a terra através dos *tenders* que de-

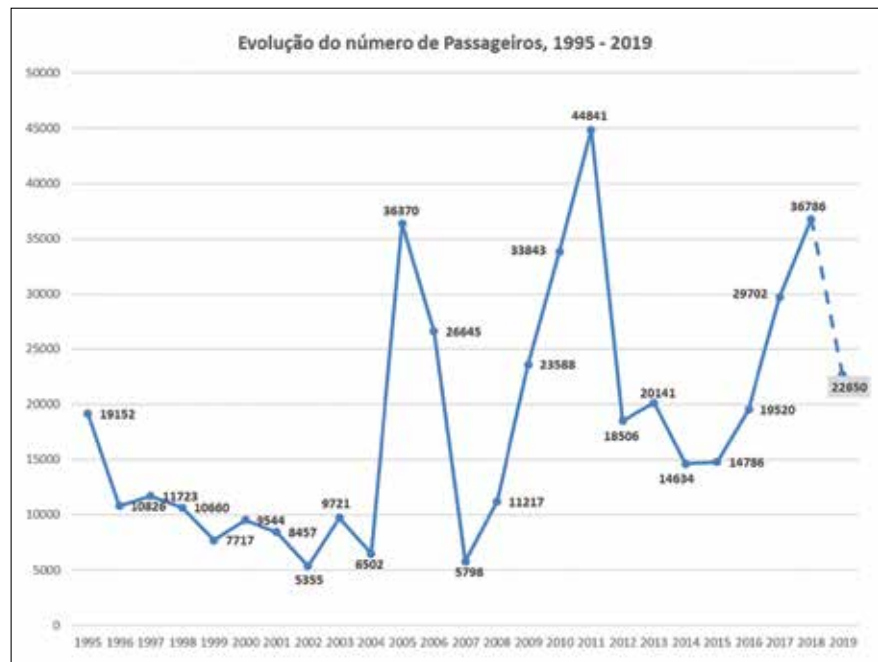
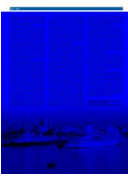


Gráfico (Fonte: Município de Portimão. Elaboração própria)



sembarcaram na estrutura de cais vertical existente no molhe Oeste – Praia da Rocha, no chamado “meio-cais”. Nesse ano, este navio efetuou duas escalas, cada uma com cerca de 370 passageiros.

O movimento de navios de cruzeiro no Porto de Portimão foi crescendo ao longo dos tempos. As obras do cais vertical, do pontão Ro-Ro e da Gare Marítima, concluídas em 1992, a realocização para a margem esquerda dos novos estaleiros de construção e reparação naval e do novo porto de pesca, bem como o arranjo de toda a zona ribeirinha de Portimão, realizadas na década de 90 do século passado, favoreceram este movimento crescente.

Nestes últimos 25 anos, de 1995 a 2019, passaram pelo Porto de Portimão 458.684 passageiros em cerca de 900 escalas de navios de cruzeiros.

Como se pode verificar, no gráfico, o número de passageiros tem sido irregular, com crescimentos e decréscimos, ultrapassando os 20.000 passageiros anuais em apenas nove anos. Destacamos os anos de 2005 e 2006, devido a escalas consecutivas de um navio de grande porte da Royal Caribbean – o LEGEND OF THE SEAS, e o ano de 2011 com o maior número de passageiros (44.841) do período identificado, o culminar de um crescimento sustentado do número de passageiros, entre 2007 e 2011, a que não será alheio o trabalho de promoção internacional conjunta do destino, entre o então IPTM e o Município de Portimão, bem como a realização em 2007 de uma intervenção de dragagem de manutenção que melhorou a acessibilidade marítima com a remoção de cerca de 440.000 m³ de materiais.

O último investimento assinalável efetuado no Porto de Portimão foi realizado em 2007, tratando-se de uma dragagem de reposição dos fundos estabelecidos em 1997, num valor de cerca de 1 M€. Sucede que hoje, tal como nos anos 40 do século passado, e face ao crescimento do setor de cruzeiros, quer em número de navios, quer principalmente na sua dimensão, a região ambiciona por investimentos no porto que permitam aumentar significativamente o número de escalas e, principalmente, de passageiros.

Se analisarmos a oferta e a procura internacionais e efetuarmos o diagnóstico às tendências e à procura potencial, verificamos que o enquadramento do setor de cruzeiros é favorável e de estímulo e que as oportunidades de crescimento do Porto de Portimão estão associadas à execução das obras estruturantes, nomeadamente o prolongamento do cais de acostagem; dragagem de estabelecimento de fundos a -10 m (ZH) na barra, no canal de navegação e bacia de manobra; a reconfiguração dos molhes; a construção de um novo Terminal de Passageiros e a aquisição de um rebocador multifuncional de apoio às operações em porto e para segurança da costa algarvia, permitindo a entrada de navios de maior porte e fazendo com que o potencial de crescimento estimado para este porto possa atingir no horizonte de 5 anos um número superior a 160.000 passageiros por ano. Admitindo um cenário em que estes passageiros possuam características semelhantes ao atual perfil de passageiros na Europa identificado pela *Cruise Line International Association*, este volume poderá gerar

um retorno económico para o destino na ordem dos 10 M€ anuais, cujo efeito multiplicador é ainda potenciado pelo parcial do fluxo de visitantes e escalas que ocorre fora da época alta de veraneio.

Desde 2012 que se encontram em desenvolvimento estudos para a melhoria da acessibilidade marítima do Porto de Portimão com o objetivo de receber navios de maior dimensão. O início das obras foi, em 2015, anunciado para “depois de 2017” sendo que só em setembro último foi entregue o Estudo de Impacte Ambiental junto da Agência Portuguesa do Ambiente, prevendo-se um período dificilmente inferior a dois anos para o início das obras de dragagem (2021).

O potencial de mercado existe e o estado de maturidade turística do Algarve aconselha a introdução e consolidação de novos produtos que diversifiquem a oferta existente e que, em simultâneo, concorram para o atenuar do crescente índice de sazonalidade da região, como é o caso dos navios de cruzeiro.

Esta é uma orientação estratégica que exigirá estreita coordenação entre as diversas entidades com responsabilidades na gestão e administração do território e as companhias de cruzeiro, cuja parceria, em benefício da rentabilidade do negócio e do incremento sustentado do bem-estar da população residente, poderá ter no produto “cruzeiros” uma afirmação da competitividade do Algarve que perdure e se reforce por mais 50 anos.

*** Mestre em Gestão e Desenvolvimento de Destinos Turísticos (UAig.)
Técnico Superior no Município de Portimão**

