



UMA DÉCADA DE EVOLUÇÃO DOS CRUZEIROS MARÍTIMOS NO PORTO DE SANTOS

Mauro Scazufca

1. Identificação do problema a ser investigado e os objetivos do trabalho.

SANTOS COMO PONTO DE EMBARQUE E DESEMBARQUE DE PASSAGEIROS

A logística privilegiada do Porto de Santos com grande acessibilidade e rede de operações de apoio, conjugada com o posicionamento regional e até nacional deste Porto, próximo aos principais centros com intensa dinâmica socioeconômica, trouxe através dos cruzeiros marítimos um novo e intenso fluxo de pessoas à região.

Estas utilizam o Porto como estrutura de suporte, à semelhança de suas demais e tradicionais funções de operações de transporte de carga, ou seja, como local de embarque e desembarque e não propriamente como destino turístico. Ilhabela, Búzios, Rio de Janeiro, Salvador, Buenos Aires e Punta del Leste, entre outros, são os locais para onde “navegam” os cruzeiros, tendo Santos como porta de entrada e de saída, ou como elo logístico da atividade turística.

Conforme informações fornecidas pela CODESP, publicadas em A Tribuna de 23/10/2009, a temporada 2009/2010 foi a maior quanto aos cruzeiros marítimos para o Porto de Santos, atraindo cerca de 820 mil passageiros ao Porto, com crescimento no movimento de 25% sobre a temporada passada, coroando processo iniciado em 1998, com o arrendamento da área do atual terminal de passageiros que consolidou a base de apoio para navios, turistas e operadores.

A sustentação e crescimento desta nova atividade econômica que ocorre no estuário do Porto de Santos e seu entorno passa pela solução de questões territoriais, de logística e de gestão, não somente internas ao porto, mas também das cidades que o abrigam e dos acessos regionais ao mesmo, além de disputas de mercado com outros destinos turísticos, voltados para os cruzeiros marítimos ou não.

Este artigo procura demonstrar a velocidade de crescimento e o porte atingido pelos cruzeiros marítimos com escala de apoio em Santos, alguns impactos na região portuária e perspectivas de consolidação desta atividade, através de ações de governança local como alterações na dinâmica portuária e no uso do solo desta região e de seu entorno.

2. Metodologia

A realização deste artigo está baseada na pesquisa “Porto de Santos. A porta da economia flexível no Brasil. Desafios e potencialidades”, realizada pelo autor, sob orientação da Prof. Dr. Heliana Comin Vargas, e de investigação específica sobre o tema do artigo, realizada principalmente na imprensa local e na internet, em sites de navegação, de entidades de turismo, de logística portuária e do Porto de Santos.

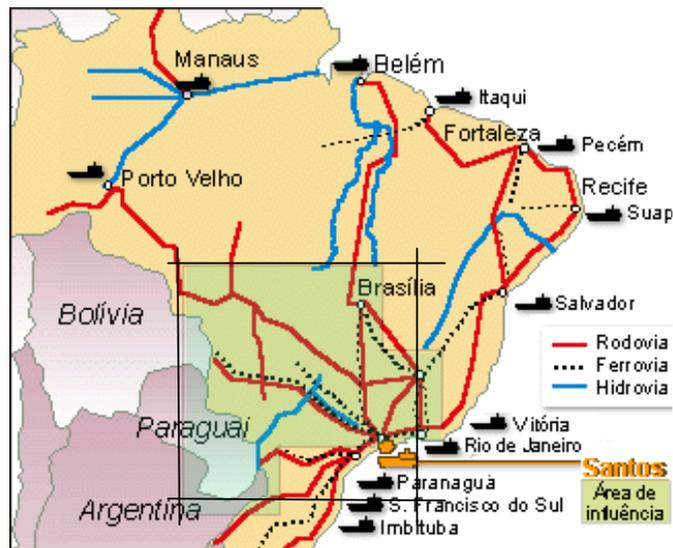
A estruturação do texto tem relação direta com a observação empírica do movimento dos navios de cruzeiros, consultas a pessoas com vivência portuária, comportamento dos moradores e das autoridades locais, além da própria vivência do autor na dinâmica deste Porto.

3. Principais resultados obtidos

O CICLO ATUAL DE TRANSATLÂNTICOS NO PORTO DE SANTOS

Na temporada 2009/2010, verificamos a manutenção da tendência de crescimento na movimentação de passageiros para cruzeiros marítimos em relação ao “verão ampliado” passado. Este crescimento aumentou a diferença na quantidade de acomodações entre a nova atividade turística da região, os passeios nos transatlânticos, com oferta de mais que 30.000 leitos, em relação à tradicional rede hoteleira, com aproximadamente mil e seiscentos leitos qualificados. Uma das conseqüências diretas é a procura por produtos de consumo cotidiano pelos armadores destes “hotéis flutuantes” sem comparação com o ritmo comercial anteriormente verificado, voltado para sustentação do turismo hoteleiro regional.

Quanto à frequência de turistas nos pontos de interesse do entorno do estuário santista, o impacto é bem menor. Conforme informações fornecidas pelo CONCAIS, Apesar dos esforços das autoridades e promotores locais, apenas 2% do público que navega nos cruzeiros passeiam na região, apesar de haver um potencial de turistas a conquistar visto que os passageiros em trânsito quando das escalas em Santos, somam aproximadamente 9% do total.



Área de influência (hinterlândia) do Porto de Santos em estudo realizado para execução do PDDZPS 2005 (Plano Diretor e de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto de Santos). A área destacada coincide com o fluxo principal dos turistas de cruzeiros marítimos, Fonte: CODESP

Em 2004 o NESE (Núcleo de Pesquisas e Estudos Socioeconômicos,) à pedido do SRCB (Santos e Região Convention Bureau) realizou pesquisa com o público que frequentou cruzeiros em Santos, visando medir a satisfação e a possibilidade destes turistas passearem na Baixada Santista, chegando entre outras às seguintes conclusões: a maioria tem bom poder aquisitivo, escolaridade alta e viaja com a família; o principal meio de transporte para acesso é rodoviário, a principal origem é a Cidade de São Paulo, mas também vem de todo o estado, regiões vizinhas e até do exterior; mais da metade conhece a região e não tem motivação ou desconhecia a possibilidade de passeios locais; existe satisfação no cruzeiro realizado a ponto de pretenderem repetir a experiência; tem uma boa impressão do terminal apesar de terem achado o acesso mal sinalizado e sujo (o acesso entre a rodovia e o terminal atravessa áreas degradadas da Cidade e outras mal conservadas do Porto).

A ABREMAR (Associação Brasileira dos Representantes de Empresas Marítimas) reforça que a tendência de crescimento e consolidação dos cruzeiros marítimos é internacional e poderá evoluir muito no Brasil, necessitando para isso melhorar a infraestrutura portuária de apoio a esta atividade. Cita vantagens comparativas em relação à hospedagem tradicional, como oito refeições diárias, segurança e acesso estruturado a diversos destinos turísticos em cada viagem.



Relação de proximidade entre a Cidade e os navios de passageiros.
 Fonte: Jornal da Orla 1/02/2009

CAPACIDADE DOS NAVIOS NA TEMPORADA 2009/2010

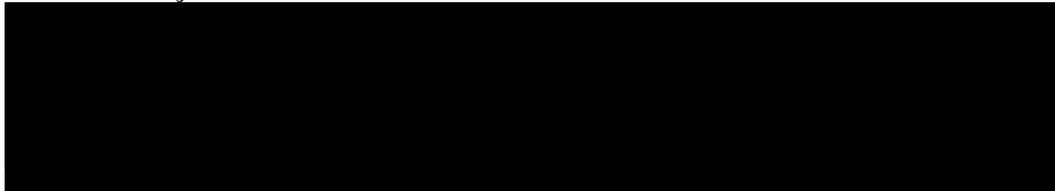


Obs.: * - Dados não disponibilizados. Considerados somente os navios de cruzeiros regulares (não estão incluídos os de passagem)

Fonte: Site WWW.concais.com.br, consulta em 15/02/2010, informações repassadas pelos armadores, elaboração do autor.

Podemos observar a quantidade expressiva de passageiros por navio (somente dois transportam menos que 1.000 turistas), também a grande quantidade de trabalhadores diretos, visto que em média para cada três passageiros temos um tripulante. Muitos dos navios têm comprimento semelhante aos maiores cargueiros graneleiros ou contêineres que freqüentam o Porto, com mais de 250 metros de comprimento, mas ao contrário destes que precisam de profundidades mínimas de 12 metros no cais, os navios de passageiros calam em sua maioria menos que 8 metros, facilitando sua aproximação por mar com os destinos turísticos.

MOVIMENTAÇÃO DE NAVIOS EM 21 DE FEVEREIRO DE 2010.



Obs.: Trânsito são os passageiros que já estavam no navio e continuarão o cruzeiro.
Fonte: Jornal A Tribuna, 21/02/2010, página C 8, Santos, SP. “Porto ferve com escala recorde”. Informações repassadas pelo CONCAIS, elaboração do autor.

Podemos observar a característica de ponto de apoio logístico do Porto de Santos, tomando como exemplo o dia de maior movimentação do terminal de passageiros da temporada 2009/2010. Para a capacidade conjunta dos seis navios que fizeram escala nesta data de 14.995 passageiros, tivemos uma troca de 22.497 entre aqueles que embarcaram e desembarcaram.

Dos seis navios que operaram neste dia, somente dois tinham passageiros em trânsito (não tinham o Porto de Santos como destino) sendo que o CVC Soberano foi o único que teve equilíbrio entre a quantidade de passageiros em embarque/desembarque e os que estavam em trânsito. Quatro navios tiveram praticamente a troca de todos os passageiros quando da escala em Santos.

QUANTIDADE DE NAVIOS DE CRUZEIROS REGULARES QUE FIZERAM MÚLTIPLAS VIAGENS COM EMBARQUE E DESEMBARQUE NO PORTO DE SANTOS DE 1998 ATÉ 2010.



Obs.: navios regulares são aqueles que fazem diversos cruzeiros em cada temporada, utilizando o Porto de Santos repetidamente. Existem os navios de passagem, que fazem escala no Porto em cruzeiros de longa distância.

Fonte: Site WWW.concais.com.br e WWW.portodesantos.com.br, consulta em 15/02/2010, elaboração do autor.

Verificamos um aumento constante na movimentação de navios de passageiros no Porto de Santos, principalmente a partir de 2002, após rápido período de consolidação desta atividade, devido a necessária adaptação de armadores e de promotores de destinos turísticos e do conhecimento desta opção pelo público. Este crescimento constante também é marcado pela melhoria e aumento das instalações portuárias, sendo que hoje esta tem condições de embarcar e desembarcar até 40.000 passageiros em um dia, com todas as operações necessárias, desde alfândega até locais para guarda e movimentação de bagagens e de veículos.

A facilidade de acesso e a proximidade com o público consumidor de São Paulo e das regiões de vizinhança com este Estado, atraiu rapidamente a formatação do produto turístico representado pelo embarque em transatlânticos através do Porto de Santos (são onze anos de operação), com serviços integrados entre agências de navegação e operadores turísticos.

ESCALAS DE NAVIOS REGULARES NO PORTO DE SANTOS DESDE 1998 ATÉ 2010



Obs.: Considerados somente os navios regulares.

Os dados da última temporada são estimados pela CODESP, pois a mesma estava em andamento quando da elaboração deste.

Fonte: Site WWW.concais.com.br e WWW.portodesantos.com.br, consulta em 15/02/2010, elaboração do autor.

Existe uma tendência de aumento no número de escalas proporcionalmente maior que o aumento no número de navios (de doze para dezenove escalas por navio como parâmetro). Isto é explicado por dois fatores importantes: i) maior duração da temporada, que este ano terá sete meses; ii) aumento do número de mini cruzeiros (dois ou três dias), atendendo assim um público com menor poder aquisitivo ou menor disponibilidade de tempo, consequentemente abrindo esta opção de turismo para um universo maior da população.

TRANSPORTE DE PASSAGEIROS UMA ANTIGA TRADIÇÃO

O Porto de Santos, oi importante destino de transporte de passageiros em viagens transoceânicas ou através da costa do Brasil enquanto este tipo de transporte dominou o fluxo para as grandes distâncias, até meados do século passado, antes do desenvolvimento do transporte rodoviário e aéreo. Outro fato importante relativo ao transporte de passageiros neste Porto foi o desembarque de

grandes fluxos migratórios em direção ao Brasil, especialmente ao Estado de São Paulo, na virada do século XIX e primeiras décadas do XX, além das temporadas de cruzeiros transoceânicos dos anos 60 deste século.

Rossini realizou importante pesquisa sobre os navios que serviram a “Rota do Ouro e da Prata”, referindo-se a conexão marítima entre a Europa e a costa leste da América do Sul, percorrendo diversos portos, inclusive Santos. Pesquisou setenta embarcações que transportaram regularmente passageiros entre 1850 e 1970, desde pequenos navios de propulsão mista vela/vapor, até os navios com propulsão diesel, como os atuais:¹

“Magdalena”, foi o último vapor da Royal Mail a possuir velas quadradas que serviam como auxiliares de propulsão à máquina vapor, durante travessias oceânicas. Fez sua viagem inaugural em 1889, com capacidade de transporte de 540 passageiros.

A Royal Mail foi pioneira no tráfego de passageiros e carga de navios movidos a vapor entre a Europa e o Novo Mundo. Num panfleto propagandístico da Royal Mail, editada em 1904, entre outras, falava sobre Santos: “está distante 34 milhas de São Paulo e possui excelente cais que permite a atracação de diversos navios ao mesmo tempo. O maquinário utilizado é de fabricação belga; os engenheiros e funcionários são de origem brasileira. Pode-se descer e fazer uma excursão de bonde (300 réis até a barra), onde existe um hotel, o cenário é belíssimo.



Vapor espanhol “España de 1918
Fonte: Fotografias & Fotografias do Porto de Santos, pg 26.



Andrea C, em passagem por Santos, cruzeiros das décadas de 40 a 60.
Fonte: Fotografias & Fotografias do Porto de Santos, pg 56.

ESTRUTURA DE SUPORTE AOS CRUZEIROS NO PORTO

A CONCAIS S/A é a empresa privada, operadora e administradora do Terminal Marítimo de Passageiros Giusfredo Santini. As operações do Terminal tiveram início em 1998, após a empresa vencer concorrência pública realizada pela CODESP. O terminal conta atualmente com sete salões para atendimento aos turistas, tanto para o embarque e desembarque quanto para informações de

¹ ROSSINI, José carlos. *Rota de ouro e prata*. GPO produções gráficas Ltda. São Paulo, 1995. pg 22

passeios em terra e atividades de apoio como as existentes em uma rodoviária ou aeroporto. Totaliza 37.500 m² de áreas fechadas além de pátio pavimentado para estacionamento de veículos e de ônibus (são centenas de fretamentos nos dias com múltiplas atracções de transatlânticos).

Como referência no Brasil, podemos citar o Pier Mauá no Rio de Janeiro, que tem a segunda maior movimentação de embarque e desembarque, para início de viagens no Brasil, funcionando muito mais como escala para conhecer o Rio de Janeiro. Arrendado na mesma época, tem a estação marítima com dimensões bem menores (10.000 m²).



CONCAIS recebendo diversos navios.
 Fonte site ABREMAR

IMPACTOS DOS CRUZEIROS MARITIMOS NA BAIXADA SANTISTA

Cada vez mais tradicional na região é a busca por cursos técnicos diversos e de línguas específicos para “trabalhar nos navios” para realizar as diversas ações hoteleiras durante a passagem dos transatlânticos pela costa brasileira ou nas diversos serviços de apoio nas agências de turismo, apoio em terra como estacionamento e transporte, além do aumento da atividade nas agências de navegação que fornecem inúmeros mantimentos e realizam operações de manutenção nestes navios, criando importante mercado de trabalho durante sete meses ao ano.

Conforme dados divulgados pelo CONCAIS, este oferecia em 2008 220 empregos diretos e mais 300 empregos em empresas terceirizadas e o trade turístico formado pelos cruzeiros empregava outras 7.000 pessoas. A Prefeitura de Santos estima que o movimento dos cruzeiros deverá contribuir com aproximadamente R\$ 200 milhões na economia local, R\$ 30 milhões a mais que na temporada 2008/2009 nos diversos serviços de abastecimento aos navios e apoio aos turistas.

O crescimento contínuo desta atividade tem causado novas necessidades de adaptações em toda a estrutura portuária, soluções para o fluxo de veículos pela malha viária urbana ou mesmo a produção dos espetáculos na saída dos navios no bairro da Ponta da Praia, com a participação de milhares de pessoas nos finais de tarde de múltiplos cruzeiros. Isto tem provocado uma nova pauta para

a governança, relativa a este vetor de atividades econômicas, envolvendo Prefeitura de Santos, Alfândega, CODESP (Companhia Docas do Estado de São Paulo), Guarda Portuária, Polícia Militar e Federal em conjunto com as operadoras dos cruzeiros e o acordo prévio com os demais agentes do Porto para oferecer condições de operação logística desta nova atividade.

O processo de planejamento e gestão foi instalado após ascender a luz amarela na comunidade portuária que passou a enxergar uma ameaça às suas operações de granéis e contêineres, visto recente data em que se discutiu a possibilidade de nove transatlânticos operarem simultaneamente no Porto. Este novo fluxo se apresentou sem uma sincronia na aproximação, atracação e de saída dos navios, que tem preferência de tráfego em relação aos cargueiros, constituindo uma ameaça a rotina portuária.

A questão foi discutida pelo CAP (Conselho da Autoridade Portuária) Santos em 2008, procurando-se “acordos de cavalheiros” com os operadores dos cruzeiros para criar um ritmo intercalado com as operações cotidianas das cargas e também com as autoridades responsáveis pelo controle do fluxo de passageiros quanto ao acúmulo destes no terminal.

Conforme notícia publicada no Jornal da Orla em 01/02/2009, seis navios operaram neste mesmo dia, com fluxo de 22 mil turistas entre o embarque e o desembarque, ocupando os cais dos armazéns 13, 14, 15, 16, 17, 23, 30 e 31, além do local específico junto ao terminal do armazém 25, porém sem maiores conflitos, visto o processo de planejamento realizado. O ritmo cadenciado das operações com os turistas demonstrou que este arranjo interno tem possibilitado a existência de diversas datas com múltiplos transatlânticos no Porto. Estas operações exigem grande agilidade de seus executores visto que o navio chega e sai do Porto num intervalo aproximado de doze horas (chega pela manhã e sai ao entardecer), com a troca de praticamente todos os passageiros.

VISÃO DE FUTURO

A dinâmica de crescimento das atividades de cruzeiros em Santos, com a possibilidade do aumento no número de navios e nas escalas, o aumento contínuo da duração da “temporada de verão” (já são sete meses e existem entendimentos para torná-la anual), produzem as condições para que diversos processos de planejamento para aumento da estrutura receptiva no Porto e na região aconteçam. Entre os projetos merece destaque a reconversão da área portuária histórica do Valongo em Santos, com a inclusão de um novo terminal de passageiros no projeto e o Aeroporto Metropolitano do Guarujá, integrado às operações de transporte para os cruzeiros.

VALONGO

A região que foi o berço da Cidade e do Porto e seu entorno concentra importante patrimônio histórico e arquitetônico, como pode ser observado numa consulta ao Programa Alegria Centro da Prefeitura de Santos. Por outro lado a configuração do cais, com pouca largura em sua área impossibilita a movimentação de cargas dentro da logística atual, tornando-o decadente e inoperante, configurando um cenário adequado para um projeto de requalificação deste espaço, integrando-o à cidade para receber novas atividades voltadas para os serviços como lazer e o turismo entre outras.

Um novo terminal de passageiros faz parte deste projeto integrado entre a Prefeitura e a CODESP, que unificaram seus planejamentos para esta área, pensando alterações no sistema viário e no uso das instalações portuárias e seu entorno, inclusive com a reforma do desenho do cais de atracação e a construção de novas instalações adequadas para receber o fluxo dos cruzeiros marítimos.

AEROPORTO

A localização do futuro aeroporto, na atual Base Aérea de Santos, margeando o canal do Porto, praticamente a “cinco minutos de barco” do CONCAIS ou do Valongo, foi um importante fator no planejamento da demanda deste. Esta integração com os cruzeiros colaborou para a definição de sua função turística e mesmo no recebimento de verbas oficiais para as primeiras etapas do projeto por parte do Ministério do Turismo.

Caso este projeto se concretize, operadoras de turismo já demonstraram interesse em integrar as operações aéreas aos cruzeiros, realizando operações de “check in” à distância (assim como os portos secos alfandegados fazem com as cargas). A hinterlândia poderá ser ampliada, devido à facilidade logística, um passageiro poderá embarcar, por exemplo, em Brasília e receber sua bagagem diretamente no camarote, já a bordo, três horas depois.



Vista do Porto de Santos com a localização do CONCAIS, Valongo e Aeroporto.
Elaboração do autor.

4. Conclusões

5.

Podemos afirmar como fechamento desta análise sobre uma década de evolução dos cruzeiros marítimos no Porto de Santos que para a região o que

prevalece atualmente é a operação portuária propriamente dita, com a adaptação logística do Porto a um fluxo intenso de passageiros, que não tem a região como destino, mas sim como estrutura portuária de embarque e desembarque.

O comércio local bem como o mercado de trabalho se especializa para atender esta situação, ao mesmo tempo em que a governança da região procura ampliar o papel econômico desta atividade, transformando-a também em destino turístico dos potenciais passageiros.

Neste ponto as autoridades e sociedade organizada local poderiam voltar seus esforços de gestão para incrementar o papel atual de elo logístico da atividade, tanto como ponto de embarque e desembarque quanto como fornecedor de toneladas de alimentos, bebidas, combustível, água, peças para manutenção e conservação dos navios, aproveitando uma rede consolidada de prestadores de serviço local que tem na macro região paulistana a oferta de todos estes produtos para compra e posterior distribuição aos navios não só no Porto de Santos mas atendendo os cruzeiros em todo o país.

Santos tem uma antiga tradição nos transatlânticos, desde que foi porta de recepção dos fluxos migratórios para o Brasil. Devido a sua localização, privilegiada para o mercado consumidor dos cruzeiros passa a desempenhar a partir desta década um importante papel no apoio para esta atividade, tendo construído no interior da área portuária um grande terminal de passageiros, ponto de integração entre a Cidade e o Porto e planejando para o curto prazo novas instalações para este fim, além de estruturas de apoio na região, como o aeroporto, procurando assim consolidar a atual posição de maior ponto de apoio aos cruzeiros do hemisfério sul.

6. Bibliografia

7.

AQUINO, Sergio. (Secretário Municipal de assuntos Portuários, Santos). *O Futuro Portuário Mundial (perspectivas). O Papel dos Portos no Desenvolvimento Regional e Local (visão local)*. Palestra realizada no XVI Congresso Brasileiro de Cidades Portuárias. Paranaguá, 2007.

CODESP (*Companhia Docas do estado de São Paulo*). PDZ 2005 (*Plano Diretor e de Zoneamento do Porto de Santos*).

EMPLASA. *Complexo Metropolitano Expandido, - 2006*

GUARUJÁ, Prefeitura Municipal. *Plano Diretor e lei de Zoneamento, 2006*.

GIRAUD, Laire José, coordenador. *Photografias e fotografias do porto de Santos*. Instituto Oceanum, Santos, SP, 1996.

GONÇALVES, Alcindo e NUNES, Luiz Antonio de Paula. *O grande porto. A modernização no Porto de Santos*. Realejo Edições, Santos, 2008.

HONORATO. Cezar. *O polvo e o porto*. A Cia. Docas de Santos (1888 – 1914). Editora Hucitec. Prefeitura Municipal de Santos, 1995.

JORNAL A Tribuna. *Caderno Porto & Mar*. Edição semanal, anos 2005, 2006, 2007. Santos.

JORNAL da Orla, *Caderno Porto – Cidade*. Edição mensal, 2005, 2006, 2007. Santos.

MARTINS. Ana Maria Sala Minucci. *O porto de Santos na legislação e propostas de planejamento urbano, no período de 1945 a 1995*. Tese de mestrado. Universidade de São Paulo. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, 2000.



- SANTOS, Carlos Honorato Schuch, *Logística e gestão portuária: uma visão ibero-americana*. Caxias do Sul, Educs, 2008. pg. 135
- SANTOS, prefeitura municipal de. *Caminhos e vocações econômicas, 1994*.
- SANTOS, prefeitura municipal de. *Ações e normas para o porto de Santos., 1994*.
- SILVA, Geraldo e COCCO, Giuseppe. *Cidades e portos. Os espaços da globalização*. Coleção espaço do desenvolvimento. Editora DPIA, 1999.
- ROSSINI, José Carlos. *Rota de ouro e prata*. GPO produções gráficas Ltda. São Paulo, 1995.

Pesquisa específica realizada na internet em fevereiro de 2010:

- <http://www.abremar.com.br/>
<http://www.novomilenio.inf.br/santos/h0157.htm>
<http://www.portalnaval.com.br/noticia/25662/sindamar-aposta-em-aumento-de-30-na-procura-por-agencias>
http://www.portodesantos.com/imprensa/mostra_clipping.php?id=1227
http://www.concais.com.br/noticia.php?cd_noticia=648
<http://www.concais.com.br/historia.php>
<http://www.santoseregiaoconvention.com.br/noticias/visualizar/115>
<http://www.piermaua.com.br/history.htm>
http://www.jornaldaorla.com.br/noticias_integra.asp?cd_noticia=3048
<https://www.egov.santos.sp.gov.br/do/0508/2007/do24022007.pdf>
<http://www.diariodoturismo.com.br/texto.asp?codid=15626>

Autor: Mauro Scazufca (doutorando FAU USP)
Co-autor: Prof. Dr. Heliana Comin Vargas