

ESTUDO SOBRE A VIABILIDADE TÉCNICA DA IMPLANTAÇÃO DE UM TERMINAL DE PASSAGEIROS NO PORTO DE MACEIÓ

Janine Coutinho Canuto (UFAL) janine_coutinho@hotmail.com
Alexandre Lima Marques da Silva (UFAL) almsilva@gmail.com

Resumo

O transporte aquaviário brasileiro foi estruturado com foco no transporte de cargas para exportação e importação. Entretanto, o turismo tem participação importante na economia do país e o mercado de cruzeiro marítimo vem crescendo nas últimas décadas. Portanto, é necessário que sejam realizados investimentos na infraestrutura portuária visando o recebimento adequado dos visitantes para que o potencial turístico do Brasil seja aproveitado e movimente a economia local. Maceió é uma cidade do nordeste brasileiro que possui várias atrações turísticas com acesso fácil e rápido a partir do porto, o que a torna com grande potencialidade para exploração do turismo marítimo. Portanto, este trabalho caracteriza o setor portuário brasileiro com suas tendências e gargalos; descrevendo alguns portos nacionais que possuem terminal de passageiros e mostra um estudo de caso do Porto de Maceió, com uma análise da viabilidade técnica da implantação de um terminal de passageiros. Os resultados foram obtidos a partir de estudo bibliográfico e dados coletados na Administração do Porto de Maceió (APMC).

Palavras-Chaves: Porto de Maceió. Logística de Distribuição. Terminal de Passageiros.

1. Introdução

A Lei de Modernização dos Portos e a cultura portuária brasileira é mais voltada para o transporte de cargas, por isso os terminais portuários do Brasil ainda não estão totalmente preparados para receber os passageiros marítimos (MANSOUR e CENSI, 2015). A costa do Brasil é um grande atrativo para turistas brasileiros e estrangeiros, pois possui praias com águas límpidas, clima tropical, boa receptividade e variadas atrações turísticas. Porém, a falta de estrutura dos portos nacionais impede que o potencial turístico do país seja devidamente explorado pelo mercado de cruzeiros marítimos.

O planejamento e a gestão do sistema portuário brasileiro são responsabilidade do Ministério dos Transportes, da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) e da Secretaria Especial de Portos (SEP). O Ministério dos Transportes é responsável pela formulação de

políticas para o seu campo de atuação em geral. A ANTAQ existe desde 2001 e tem a função de implementar as políticas formuladas pelo Ministério dos Transportes e pelo Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte (CONIT). A SEP, criada em 2007, visa garantir a segurança e eficiência do transporte aquaviário de cargas e passageiros no Brasil por meio da formulação de políticas e diretrizes para o fomento do setor portuário.

Maceió é uma cidade com grande atrativo turístico e está na rota dos cruzeiros que navegam no país. Segundo Tognon (2010), a temporada 2009/2010 contou com 58 navios desembarcando no Porto de Maceió. Já os dados estatísticos coletados no site do Porto de Maceió registram o movimento de 9 navios de passageiros em 2014 e 11 navios de passageiros em 2015. Essa queda no número de navios provavelmente é resultado da crise econômica pela qual o país está passando associada à falta de estrutura do porto para receber adequadamente os turistas.

Desta forma, este trabalho apresenta as tendências e gargalos do setor portuário brasileiro, a evolução do mercado de cruzeiros no Brasil, os portos do país que possuem terminal de passageiros, e um estudo de caso do Porto de Maceió, visando analisar a viabilidade técnica da implantação de um terminal de passageiros no Porto de Maceió.

2. Metodologia

Foi desenvolvida uma pesquisa bibliográfica profunda que resultou na caracterização do sistema portuário brasileiro, na análise da evolução do movimento de cruzeiros marítimos no Brasil, na identificação dos portos brasileiros que possuem terminal de passageiros, e na obtenção de informações sobre o Porto de Maceió.

Ainda, foi realizada uma entrevista com questionário semiestruturado na Administração do Porto de Maceió (APMC) para tomar conhecimento da forma como os navios de passageiros são operados atualmente e quais as perspectivas para o futuro. A análise qualitativa dos dados coletados na entrevista contribuiu para o desenvolvimento do estudo de caso do Porto de Maceió.

3. Portos e terminais portuários

Porto organizado é um bem público construído e aparelhado para atender às necessidades de navegação, de movimentação de passageiros ou de movimentação e armazenagem de

mercadorias, e cujo tráfego e operações portuárias estejam sob jurisdição de autoridade portuária.

Mesquita (2015) relata a existência de 37 portos públicos organizados no Brasil, sendo 18 deles com administração delegada a municípios, estados ou consórcios públicos, e os outros 19 administrados pela União.

Existem três formas de classificar os portos, de acordo com BARROS, 2013: Quanto à localização os portos podem ser costeiros ou litorâneos, lacustres e hidroviários. Em relação à infraestrutura podem ser comerciais, industriais, turísticos, pesqueiros e multifuncionais. Quanto às atividades desempenhadas: atividades humanas e burocráticas, e portos de atividades econômicas.

3.1. Terminais de Passageiros

O terminal portuário de uso privativo (TUP) de turismo é um local equipado para oferecer conforto e infraestrutura adequada aos turistas de cruzeiros de navios que embarcam, desembarcam ou estão em trânsito em um determinado porto (MANSOUR e CENSI, 2015).

Os terminais de passageiros têm como principais requisitos: infraestrutura aquaviária adequada ao projeto do terminal e compatível com as embarcações-tipo do projeto; instalações de acostagem e portuárias compatíveis; recinto provido de assentos individuais em número compatível para embarque e desembarque de passageiros; recinto para recepção e restituição de bagagem com controle eletrônico; recinto para agentes de autoridade do governo; instalações para pessoas com necessidades especiais; e áreas para circulação de veículos e estacionamento (ANTAQ, 2009). Além disso, os terminais deveriam dispor de lojas e restaurantes, quiosques com informações turísticas, e infraestrutura para conexão dos terminais com pontos turísticos, estabelecimentos comerciais, hotéis e restaurantes.

A Administração do Porto de Maceió (APMC) coloca a estação de passageiros como alternativa para receber os turistas dos cruzeiros. A infraestrutura da estação é bem mais simples que a do terminal, não oferece todos os serviços que um terminal deve oferecer, mas compreende uma estrutura fixa com banheiro, cadeiras e quiosque com informações turísticas.

O ideal é que os portos que recebem navios de passageiros tenham terminal exclusivo de passageiros, entretanto o investimento necessário para construir uma estação é bem inferior ao de um terminal.

Ramoa e Flores (2014) apontam que os portos brasileiros ainda não possuem estrutura adequada para receber os turistas que embarcam e desembarcam em cruzeiros marítimos, colocando este despreparo como possível causa da queda no número de navios de cruzeiro circulando no Brasil desde a temporada 2011/2012.

Alguns terminais de passageiros foram construídos ou reformados com investimentos do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) para os jogos da Copa do Mundo FIFA 2014, foram eles: Terminal Marítimo de Passageiros de Recife, Terminal Marítimo de Passageiros de Natal, Terminal Marítimo de Passageiros de Salvador, Terminal Marítimo de Mucuripe (Fortaleza), Terminal Marítimo Internacional de Manaus, Terminal Marítimo de Passageiros Giusfredo Santini (Santos), e Terminal Marítimo de Passageiros da Gamboa (Rio de Janeiro) (MANSOUR e CENSI, 2015).

4. Caracterização do setor portuário no Brasil

O setor portuário tem papel fundamental no desenvolvimento econômico de um país. A atividade industrial depende do transporte aquaviário para escoar sua produção, assim como receber sua matéria-prima. O comércio é beneficiado com um serviço eficiente dos portos para repor seu estoque com maior agilidade.

E o turismo tem movimentado a economia com o promissor mercado de cruzeiro marítimo. O Brasil está entre os dez maiores mercados de cruzeiro marítimo do mundo (RAMOA e FLORES, 2014).

O setor portuário brasileiro é mais voltado para o transporte de cargas, o que reflete no modelo de regulação administrativa dos portos. Segundo Freitas (2015), o regime jurídico de exploração dos portos é estabelecido de acordo com as práticas sociais econômicas do momento histórico. Os portos são moldados pelo fator econômico; a atividade comercial e industrial da zona de influência de um porto vai determinar o tipo de carga predominante e o modo de operação de cada terminal portuário.

O setor portuário ocupa a segunda posição a nível de importância entre os sistemas de transporte brasileiros, perdendo apenas para o setor rodoviário que recebe mais investimento e é mais utilizado (ROCHA e MORATO, 2008). O Brasil tem uma extensa costa navegável com grande potencial para transporte de cargas e passageiros que poderia ser melhor explorada.

Segundo a SEP, um dos menores custos para transporte de cargas no país é do modal aquaviário. Este fica atrás apenas dos modais dutoviário e aéreo em relação ao custo-benefício.

O setor portuário brasileiro é mais voltado para o transporte de longo curso, visto que 95% dos produtos exportados pelo país e 84% dos produtos importados são transportados pela navegação marítima; a cabotagem tem apresentado um crescimento expressivo no Brasil nos últimos 15 anos, mas este tipo de movimentação ainda é baixo quando se leva em conta o potencial da costa brasileira para navegação de cabotagem e a importância que tem para economia interna (COMISSÃO PORTOS, 2014). Junior (2015) diz que apesar de haver condições propícias para utilizar cabotagem, o transporte rodoviário é o que predomina no movimento de cargas dentro do país; a cabotagem é mais usada entre portos distantes geograficamente, situados nas regiões sul e nordeste por exemplo.

Segundo dados da ANTAQ (2016), 62,80% da movimentação portuária em 2015 corresponde a granel sólido, 22,46% granel líquido, 9,92% cargas containerizada, e 4,82% carga geral solta.

O sistema portuário brasileiro vem se modernizando e recebendo investimentos público e privado nas últimas décadas, porém, ainda existem diversos gargalos estruturais e logísticos que precisam ser resolvidos para que os portos atendam a demanda do serviço portuário e impulsionem o desenvolvimento econômico do país. A intermodalidade dos modais aquaviário, ferroviário e rodoviário é essencial para uma logística eficiente do transporte de cargas, sendo a falta desta intermodalidade um dos principais gargalos do transporte nacional. Os problemas dos setores marítimo e portuário elevam os custos de operação, o que reduz a competitividade do produto brasileiro no mercado internacional e diminui o número de cabotagem, pois a movimentação pelo modal rodoviário se torna uma opção mais viável economicamente. O acesso rodoviário e ferroviário é precário na maioria dos portos do país. A Comissão dos Portos (2014) relata que as mineradoras e o agronegócio, principais exportadores do Brasil, enfrentam dificuldades logísticas para escoar sua produção até os portos, com exceção da mineradora VALE que tem malhas ferroviárias próprias. Junior (2015) lista diversos gargalos do modal aquaviário, entre eles estão:

- Os congestionamentos nos portos e nas vias rodoviárias de acesso;
- A falta de malhas ferroviárias eficientes;
- A supremacia do uso de rodovias para transportar cargas no país;

- A falta de equipamentos e instalações modernas em alguns portos;
- O calado inapropriado de determinados cais e berços;
- A estrutura ineficiente das rodovias;
- A burocracia e a demora das obras de infraestrutura.

5. Estudo de caso – Porto de Maceió

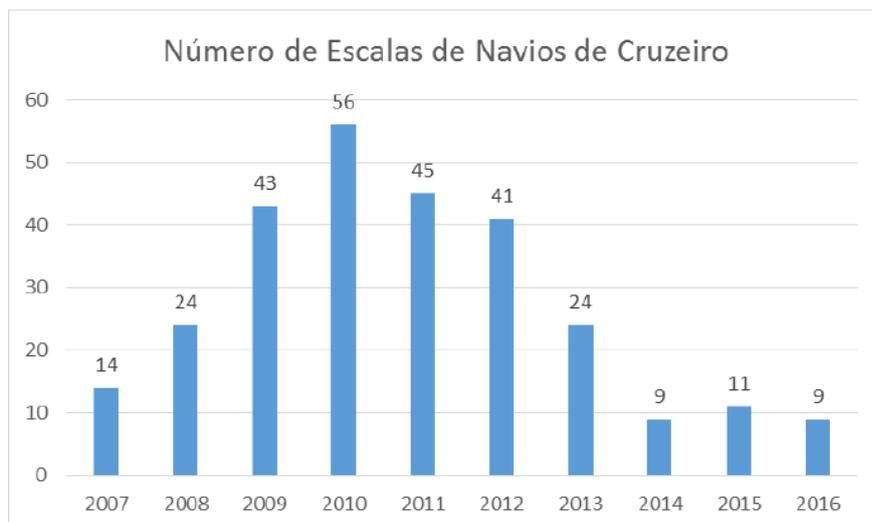
O Porto de Maceió é gerido pela Administração do Porto de Maceió (APMC), que é vinculada à Companhia Docas do Rio Grande do Norte (CODERN). Ele está localizado na zona urbana de Maceió, entre as praias de Pajuçara e Jaraguá.

O porto é protegido da ação das ondas pelos recifes naturais da própria região e por um molhe em formato de L, que é uma barreira artificial à ação das ondas. A infraestrutura de acostagem possui 1487 metros de extensão divididos em quatro trechos contínuos de cais, que formam uma dársena (área resguardada artificialmente para carga e descarga de embarcações) e um píer com 8 berços de atracação.

A maioria dos berços de atracação possuem uma profundidade de projeto de 10,5 metros, com exceção dos berços 4 e 5 que possuem um calado projetado de 12,5 metros. Entretanto, o calado real é inferior ao de projeto devido ao assoreamento do porto, visto que a última dragagem de manutenção foi realizada há 18 anos. De acordo com Labtrans (2015) o Porto de Maceió está incluído no Programa Nacional de Dragagem 2 que irá aprofundar todos os berços. Para realizar o projeto de dragagem é necessário analisar as causas do processo de assoreamento, assim, pode-se tomar as medidas necessárias para evitar que o processo se repita.

O movimento de navios de cruzeiro no Porto de Maceió tem acompanhado o cenário nacional, com crescimento negativo desde 2010, conforme ilustrado no gráfico 01.

Gráfico 1 - Número de escala de navios de cruzeiro em Maceió.



Fonte: APMC (2016)

O Porto de Maceió não possui estrutura fixa para recepcionar os passageiros que embarcam ou desembarcam nos navios de cruzeiro. Atualmente são montadas tendas provisórias durante a temporada de cruzeiros, com puffs para acomodar os turistas, WiFi, banheiro, barraca de artesanato e apresentação folclórica. O acesso para cadeirantes apresenta pouco grau de conforto. Ônibus é o único transporte disponível para locomoção de turistas que chegam no porto, o código de segurança portuária internacional ISPS proibiu o livre acesso de pessoas, então os ônibus que circulam no porto são habilitados através de cadastros e inspeções. Estes ônibus levam os passageiros até um ponto estabelecido pela SEDETUR (Secretaria de Estado do Desenvolvimento Econômico e Turismo) e então eles podem ter acesso a outros meios de transporte.

Os agentes de autoridade do governo atuam na movimentação de navios de passageiros. A Polícia Federal verifica o passaporte dos turistas estrangeiros, a Receita Federal fiscaliza os pertences e o que é comercializado internamente dos navios que vem de fora do Brasil, e a Vigilância Sanitária faz o controle sanitário nos navios, só então ele pode fazer a praticagem para os passageiros desembarcar. A restituição das bagagens fica por conta do próprio passageiro, a segurança do porto e da embarcação faz uma fiscalização amostral.

A implantação de um terminal de passageiros em Maceió vem sendo amplamente discutida pela APMC, SEDETUR, Ministério dos Transportes e outros órgãos envolvidos, o governo do estado considera o setor relevante para o desenvolvimento econômico e o turismo local.

Duas vertentes estão sendo consideradas, a implantação de um terminal de passageiros ou de uma estação de passageiros. A estação ocuparia uma área pequena de 2320 m², mas em local

estratégico, próximo ao desembarque, e com possibilidade de ampliação; ela teria a mesma infraestrutura e serviços que são ofertados nas tendas provisórias, com a vantagem de ser um local fixo; a obra custaria cerca de R\$ 2 milhões de acordo com a APMC.

O terminal seria construído em local nobre do Porto, ocupando uma área de 6000 m²; a estrutura contaria com ambiente exclusivo de alfandegagem para instalações da Receita Federal, Polícia Federal e Vigilância Sanitária, um atracadouro exclusivo para o recebimento dos navios de cruzeiro que seria construído em frente ao terminal, e serviços bancários, de câmbio, lojas, restaurantes, serviços de saúde, aluguel de automóveis e centro de informações turísticas, o terminal contará ainda com um mirante para apreciar o pôr do sol em Jaraguá; esta obra tem um orçamento previsto de R\$20 milhões, conforme informação da APMC. Vale ressaltar que o local previsto para o terminal se encontra assoreado atualmente, o serviço de dragagem precisa ser feito para viabilizar a construção do atracadouro previsto. A Figura 1 indica os locais onde possivelmente serão construídos a estação ou o terminal de passageiros.

Figura 1 - Localização prevista para o Terminal ou Estação de Passageiros - Porto de Maceió



Fonte: LABTRANS, 2015 editado pelos Autores, 2016.

6. Discussão e resultados

O investimento privado no setor portuário é essencial para o aprimoramento da infraestrutura e aquisição de equipamentos mais modernos, mas a legislação dos portos precisa ser cautelosa para não permitir uma competitividade desigual entre terminais públicos e privados, colocando em risco a característica de serviço público que é imposta aos portos pela constituição. A centralização das decisões do setor na SEP e na ANTAQ, que passou a existir com a nova lei dos portos, permite uma melhor organização logística do transporte marítimo no país, o que pode aumentar o uso de cabotagem no país. Mas por outro lado torna os processos licitatórios mais lentos e algumas decisões vindas de Brasília podem passar por cima de particularidades locais de alguns portos, prejudicando a eficiência do serviço.

A oferta de cruzeiros marítimos no Brasil vem diminuindo desde 2011, após o setor apresentar um forte crescimento no país. Porém a demanda continuou crescendo em 2011 e só começou a cair no ano seguinte. Isto mostra que o mercado de cruzeiros tem potencial para voltar a crescer no Brasil, pois não falta demanda. A queda na demanda observada nos últimos anos é uma consequência da diminuição da oferta. As armadoras estão enviando cada vez menos navios para costa brasileira, enquanto isso o mercado de cruzeiros está crescendo rapidamente na Austrália, onde as estações do ano coincidem com o Brasil. Os custos de atracação nos portos do Brasil associados à falta de conforto no embarque e desembarque dos turistas fazem com que as armadoras optem por enviar navios a países onde seu investimento será mais rentável e seus clientes ficarão mais satisfeitos. Este cenário chama atenção para importância de investir no desenvolvimento dos portos nacionais e na construção de terminais de passageiros.

Maceió é uma cidade com litoral privilegiado, que atrai turistas do mundo inteiro. O Porto de Maceió está localizado na zona urbana da cidade, com acesso fácil e rápido para as praias da capital e do litoral norte e sul do estado. Isto é um ponto positivo para os turistas que chegam nos cruzeiros, pois os navios ficam atracados de 8 a 12 horas, desta forma, eles conseguem visitar diversas atrações turísticas no pouco tempo que têm disponível.

Atualmente em Maceió os navios de cruzeiro atracam nos berços comerciais ou de múltiplo uso, e os turistas são recebidos em uma estrutura provisória, sem muito conforto. A construção de uma estação de passageiros melhoraria o conforto e a segurança das pessoas que chegam nos navios para visitar a cidade, mas o terminal de passageiros seria uma estrutura mais completa, com berço próprio e em área privilegiada do porto. Além de receber navios em escala o Porto de Maceió teria estrutura adequada para ser ponto de chegada e

saída de navios. Entretanto, o Porto de Maceió não recebe obra de dragagem há 18 anos. O calado dos berços de atracação, do acesso e da área de evolução precisam ser aprofundados para 12,5 metros para que o terminal de passageiros de Maceió não venha a sofrer do mesmo problema de Recife.

Caso o calado não seja aumentado os navios continuarão tendo que atracar nos berços comerciais e de uso geral, e os passageiros precisarão ser levados para os terminais em vãs ou ônibus, diminuindo o tempo que os passageiros terão para fazer turismo na cidade. Caso a obra de dragagem não seja realizada é mais viável construir a estação, pois o local proposto para construção da estação é mais próximo ao berço de atracação usado hoje pelos navios de cruzeiro.

O elevado investimento no terminal de passageiros é justificado apenas se for possível utilizá-lo de forma efetiva. A chegada destes navios movimenta a economia local de forma positiva, e apesar da estadia curta dos turistas em Maceió durante a escala do cruzeiro, muitos deles acabam retornando para conhecer melhor o estado.

7. Conclusões

O mercado de cruzeiros está em ascensão, com o número de navios em rota pelo mundo crescendo a cada ano. Este setor movimenta diversos ramos da economia, gerando emprego e renda, daí a necessidade de o Brasil investir na infraestrutura portuária. Os portos brasileiros precisam oferecer um serviço eficiente e de qualidade para as armadoras se sentirem atraídas a trazer mais navios para o território nacional.

O movimento de navios de cruzeiro cresceu no Brasil nos anos 2000, quando diversos navios vinham fazer rota na costa brasileira nos meses de inverno do hemisfério norte. A oferta de navios de cruzeiro atingiu o ápice na temporada 2010/2011 e começou a cair em 2011/2012, porém, a demanda pelo serviço só começou a diminuir em 2012/2013. O Brasil é o único país entre os principais países onde há rota de cruzeiros que está apresentando crescimento negativo na oferta e demanda desta atividade turística. O país já foi líder do mercado de cruzeiros no hemisfério sul, mas perdeu a posição para Austrália. Isto expõe a necessidade de investimento na infraestrutura portuária para o recebimento de passageiros, só assim será possível competir no mercado internacional.

O Porto de Maceió é um dos portos brasileiros que não possui terminal exclusivo para passageiros, porém, Maceió também está incluída na rota brasileira de cruzeiros marítimos, e o recebimento de navios de passageiros tem acompanhado o cenário nacional, com crescimento até 2010 e queda a partir de então. A cidade já chegou a realizar embarques, mas atualmente tem sido apenas ponto de escala, onde os navios permanecem de 8 a 12 horas.

Desta forma, foi constatado que a implantação de um terminal de passageiros no Porto de Maceió é viável do ponto de vista técnico, desde que a obra de dragagem seja executada para viabilizar a operação de um berço de atracação exclusivo para navios de cruzeiro, que seria construído em frente ao terminal. Já existe um espaço disponível para construção do terminal de passageiros com 6000 m² numa área nobre do porto. E o atual ministro dos transportes anunciou no último mês a liberação de R\$100 milhões para investir nas obras de dragagem e na construção do terminal de passageiros do Porto de Maceió em 2017.

REFERÊNCIAS

- BARROS, Cristiane Ferreira da Silva. **Procedimento para Classificação de Portos Organizados Brasileiros**. Disponível em <<http://www.transportes.unb.br/downloads/dissertacoes/006A-2013.pdf>> Acesso em 20/03/2016.
- COMISSÃO PORTOS. **Os Portos Brasileiros em 2014 e Principais Perspectivas para 2015**. Disponível em <<http://www.comissaoportos.com.br/upfiles/analise-setor-portuario/Analise-do-Sector-Portuario-em-2014-final.pdf>> Acesso em 31/08/2016.
- JUNIOR, Nelson Fernandes Felipe. **O Setor Portuário e Marítimo Brasileiro: Avanços e Limitações**. Disponível em <[file:///C:/Users/Owner/Downloads/819-1271-1-PB%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/Owner/Downloads/819-1271-1-PB%20(1).pdf)> Acesso em 14/09/2016.
- LABTRANS. *Plano Mestre Porto de Maceió*. Cooperação Técnica para Apoio à SEP no Planejamento do Setor Portuário Brasileiro e na Implantação dos Projetos de Inteligência Logística Portuária. Florianópolis, 2015.
- MANSOUR, Clarissa.; CENSI, Juliana. **Análise Descritiva do Panorama Estrutural dos Terminais de Transporte Marítimo de Passageiros no Brasil**. Disponível em <<http://cidesport.com.br/sites/default/files/36867.pdf>> Acesso em 18/03/2016.
- MESQUITA, Patrícia Laurentino. **Sistema Portuário Nacional**. Disponível em <www.portosdobrasil.gov.br/assuntos-1/sistema-portuario-nacional> Acesso em 20/03/2016.
- RAMOA, Carlos Eduardo de Almeida.; FLORES, Luiz Carlos da Silva. **Cruzeiros Marítimos: Realidade da Oferta e da Demanda no Mercado Brasileiro**. Revista de Turismo Contemporâneo, V. 2, n. 2, p. 300-322. Natal, 2014.
- ROCHA, Cláudia Bueno.; MORATO, Renato Alves. **Gestão Portuária: Análise Comparativa entre Modelos Internacionais e Propostas ao Modelo Atual Brasileiro**. Disponível em <<http://aplicativos.fipe.org.br/enaber/pdf/66.pdf>> Acesso em 31/08/2016.
- TOGNON, Fernanda. **Cruzeiros Movimentam o Turismo de Alagoas**. Disponível em <<http://secomal.achanoticias.com.br/noticia/9374748/noticias/cruzeiros-movimentam-o-turismo-de-alagoas/?indice=50>> Acesso em 18/03/2016.