

ESTATÍSTICAS DO MAR

1. Introdução

Um dia antes do Dia Nacional do Mar, celebrado a 16 de novembro, a Direção Regional de Estatística da Madeira (DREM) atualiza a compilação de indicadores estatísticos relacionados com o Mar para a Região Autónoma da Madeira (RAM), publicada pela primeira vez, neste formato conjunto, em 2021. Importa referir que a maioria destes indicadores pode ser consultada em várias das áreas temáticas disponíveis no portal da DREM.

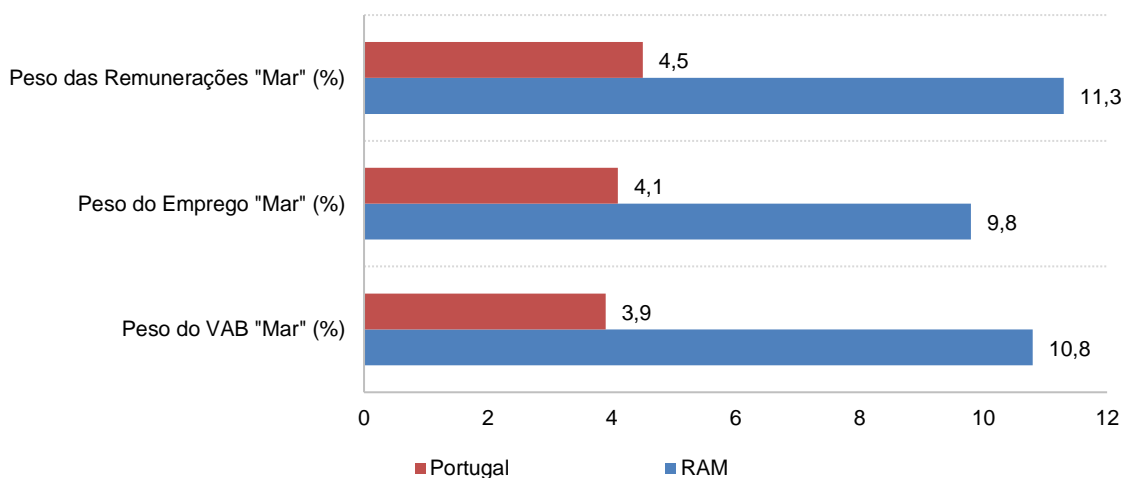
Assim, neste “Em Foco” estão disponíveis dados sobre a pesca, aquicultura, Registo Internacional de Navios, turismo de cruzeiros, embarcações de recreio, transporte marítimo de passageiros e mercadorias, praias com bandeira azul, atletas federados em desportos ligados ao mar e empresas de animação turística com atividades marítimas. Incluem-se também os dados da Conta Satélite do Mar RAM, divulgada em 2020 e pioneira a nível mundial, dado que as Regiões Autónomas Portuguesas foram as primeiras a dispor deste instrumento.

Para as variáveis com um histórico relativamente longo de dados, e com o objetivo de facilitar a perceção da sua evolução ao longo dos anos e a comparabilidade, procedeu-se à conversão dos dados em números índices, assumindo 2010 o valor 100 (ano base).

2. Conta Satélite do Mar – Economia do mar pesa mais de 10% na economia da Região

A Conta Satélite do Mar (CSM) tem como objetivo avaliar a dimensão e a importância da Economia do Mar no total da economia regional. A CSM da RAM foi elaborada para os anos de 2016 e 2017. Neste último ano, a economia do mar representava 10,8% do Valor Acrescentado Bruto (VAB) regional, 9,8% do emprego e 11,3% das remunerações.

Fig.1 – Peso do VAB, emprego e remunerações “Mar” no total em 2017



Em termos absolutos, o VAB “Mar” da RAM atingiu, em 2017, os 453,1 milhões de euros. Por sua vez, o total de emprego em equivalente a tempo completo (ETC) - definido como o resultante do total de horas trabalhadas dividido pela média anual de horas trabalhadas em postos de trabalho a tempo completo no território económico - foi de 11 135, em 2017. Quanto ao valor das Remunerações “Mar”, em 2017, este ascendia a 222,1 milhões de euros.

Note-se que a importância da economia do mar está muito relacionada com a relevância da atividade turística na RAM, uma parte substancial da qual é também integrada na CSM.

Os trabalhos preparatórios para a atualização da próxima CSM já estão em curso, sob coordenação do Instituto Nacional de Estatística (INE), prevendo-se que, até final de 2025, a mesma fique concluída.

3. Pesca – Em 2023, pesca descarregada caiu em quantidade (-0,2%) face a 2022, mas subiu em valor (+17,1%)

A pesca é uma atividade tradicional e característica da RAM, em relação à qual existe uma longa série de dados estatísticos, particularmente no que diz respeito às descargas de pescado.

No que se refere às quantidades de pescado capturado, e desde o início da Autonomia, os anos de 1990 a 1998 constituíram o período áureo, com um pico em 1995 (13,8 mil toneladas). Nos anos mais recentes, 2019 foi o melhor ano dos últimos dezoito, embora as habituais flutuações na pesca de atum e similares tenham causado uma acentuada quebra em 2020 (-39,4%) e uma ligeira recuperação em 2021 (+6,7%).

De acordo com os dados da Direção Regional das Pescas (DRP), o ano de 2023 registou uma ligeira redução de 0,2% nas quantidades de pescado capturadas, totalizando 4,7 mil toneladas neste ano. Quanto ao valor da primeira venda, verificou-se um aumento de 17,1%, com o acumulado anual a atingir 18,2 milhões de euros.

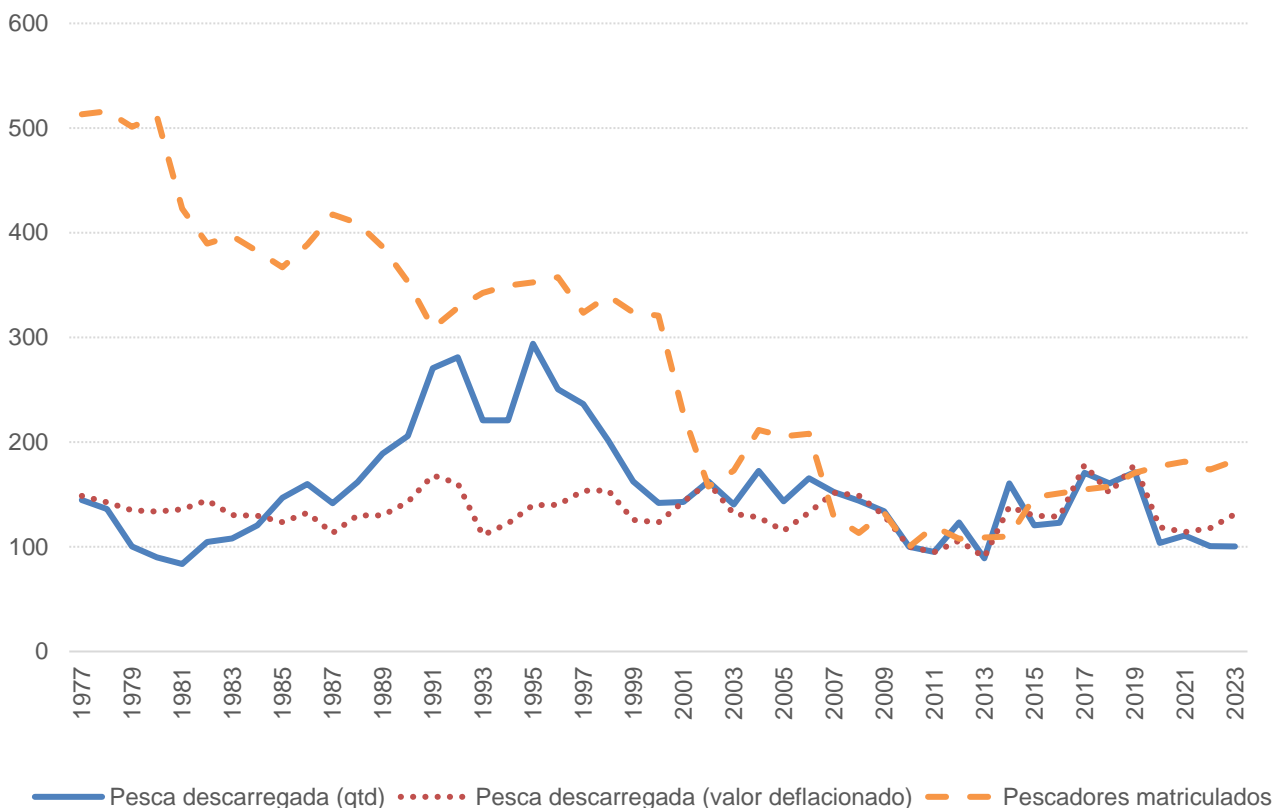
Entre 1976 e 2023, as espécies de atum e similares e de peixe-espada preto têm alternado a primazia nas capturas. Nos períodos de 1976 a 1978, 1985 a 1986, de 1989 a 1997 (correspondendo em grande parte ao período áureo), bem como nos anos de 2006, 2009, 2012 e entre 2014 e 2021, o atum e similares destacaram-se como a espécie mais capturada. Nos restantes anos, o peixe-espada preto ocupou essa posição, representando, em 2023, 45,1% do total de pescado capturado na RAM, com 2 118,7 toneladas, seguido pelo atum e similares, que totalizou 2 056,8 toneladas (43,7%).

Ao analisar o valor da pesca descarregada ao longo de quase 48 anos, é necessário proceder ao seu deflacionamento, ou seja, remover o efeito da inflação. Em termos de preços correntes, 2019 foi o ano em que o valor da pesca descarregada atingiu o nível mais elevado (22,1 milhões de euros), e o exercício de deflacionamento não altera essa conclusão. Note-se, no entanto, que todos os anos anteriores a 2010 apresentam valores deflacionados superiores ao deste ano base, tomado como referência.

Destaca-se ainda que o valor não deflacionado da pesca descarregada em 2023 foi de 18,2 milhões de euros, registando uma subida de 17,1% face ao ano anterior. O peixe-espada preto teve um crescimento expressivo de 33,2%, atingindo o valor mais elevado de sempre, de 9,9 milhões de euros, enquanto o atum e similares registou um aumento mais modesto de 1,5% em relação a 2022, totalizando 6,3 milhões de euros.

No que se refere ao número de pescadores matriculados, os dados atuais são significativamente inferiores aos observados no início da Autonomia. Apesar de uma recuperação entre 2019 e 2021, o número de pescadores no final da década de 1970 era quase três vezes superior ao registado em 2023, com um total de 727 pescadores. Esta trajetória reflete a evolução da economia da RAM, que gradualmente se especializou no setor terciário, em detrimento do setor primário. Não obstante, os pescadores matriculados cresceram 4,9% entre 2022 e 2023

Fig.2 – Evolução da pesca descarregada e pescadores matriculados (ano 2010=100)



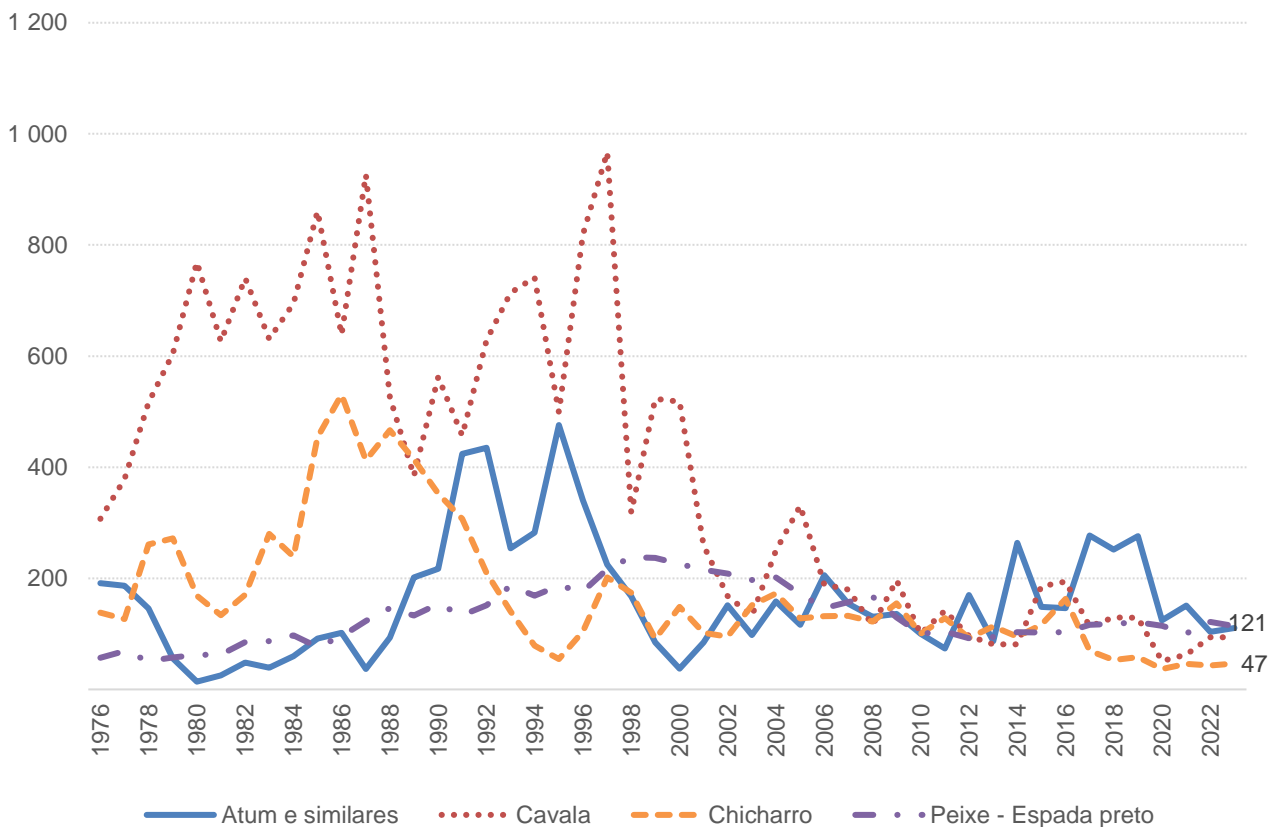
Desagregando a pesca descarregada por espécies, a fig. 3 é ilustrativa do que sucedeu nos últimos 48 anos.

As quantidades descarregadas de cavala e chicharro mostraram uma tendência crescente desde o final dos anos 1970 até 1997, no caso da cavala, e até 1990, no caso do chicharro. A partir destes anos, ambas caíram significativamente. Em 2019, um ano favorável para a atividade, a quantidade capturada de cavala e chicharro foi menos da metade do que em 1976.

As capturas de atum e similares atingiu picos nos anos 1990, mas depois diminuíram, voltando a atingir valores significativos entre 2017 e 2019.

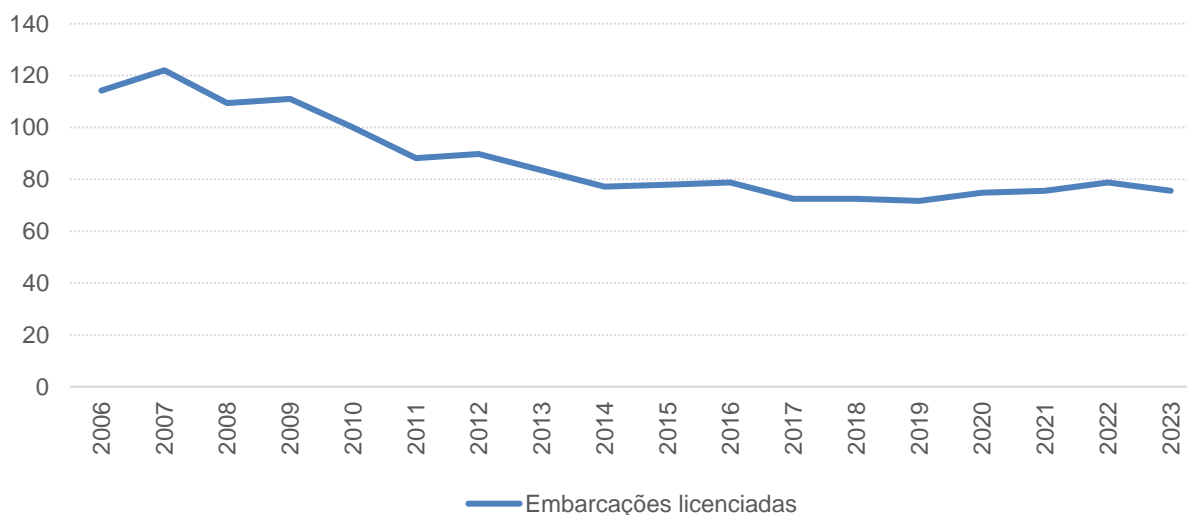
Quanto ao emblemático peixe-espada preto, as suas capturas aumentaram até 1998 e depois diminuíram, no entanto, entre 2017 e 2020, permaneceram acima das 2 mil toneladas. Em 2021, houve uma queda de 12,3%, seguida de um crescimento de 20,6% em 2022 e nova queda de 6,2% em 2023.

Fig.3 – Evolução da quantidade de pesca descarregada por espécie (ano 2010=100)



Em relação às embarcações licenciadas para a atividade da pesca, apesar do crescimento registado em 2020, 2021 e 2022, a tendência tem sido de queda, desde o início da série, em 2006. Neste ano, havia 145 embarcações licenciadas, número que diminuiu para 100 em 2022 e para 96 em 2023.

Fig.4 – Embarcações licenciadas (ano 2010=100)

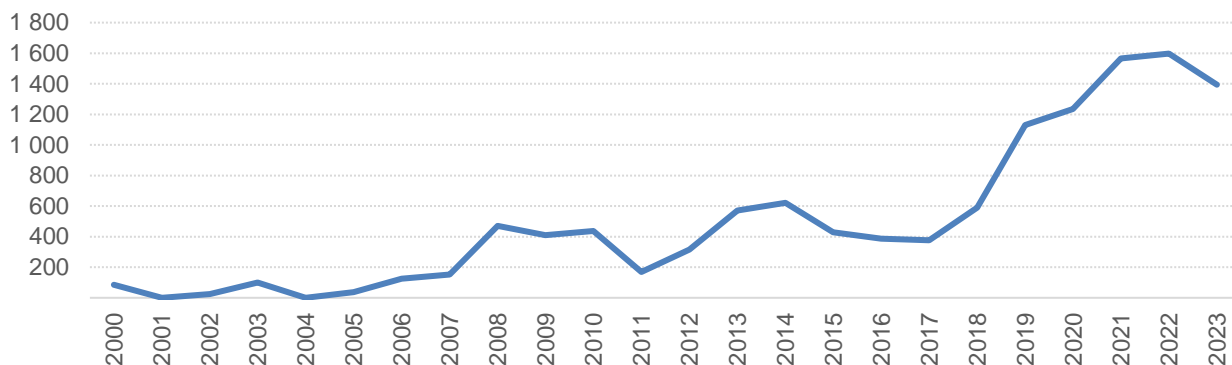


4. Aquicultura – Produção diminuiu em 2023

A aquicultura é uma atividade relativamente recente na Região, mas tem registado um crescimento assinalável. Depois do ano recorde de 2021 em produção (1 566 toneladas), 2022 trouxe nova superação, com 1 597,4 toneladas de dourada produzida, representando um aumento de 2,0% em relação ao ano anterior. As vendas, por sua vez, atingiram os 8,4 milhões de euros, um crescimento de 9,2% face ao ano anterior. Em ambas as variáveis, registaram-se máximos históricos em 2022, superando os recordes de 2021.

Já em 2023, a produção não ultrapassou as 1 395,0 toneladas de dourada, uma queda de 12,7% em relação ao ano anterior, enquanto as vendas rondaram os 7,9 milhões de euros, representando uma diminuição de 5,9%.

Fig.5 – Produção em aquicultura (ano 2010=100)



5. Registo Internacional de Navios com preponderância crescente nos últimos onze anos

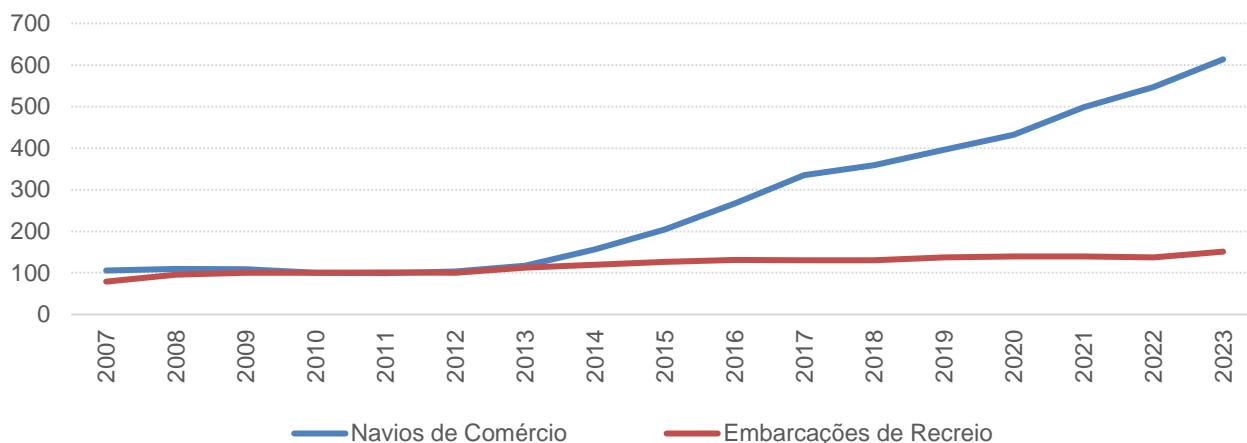
O MAR - Registo Internacional de Navios da Madeira - é outro sector que tem apresentado um forte crescimento nos últimos sete anos. Segundo o relatório de janeiro de 2024 da *United Nations Conference on Trade and Development*, o MAR ocupava o 13.º lugar a nível mundial e o 4.º a nível europeu em termos de porte (*dead weight*).

Divididos entre navios de comércio e embarcações de recreio, observa-se que os primeiros aumentaram de forma mais acentuada, passando de 142, no final de 2010, para 968, em outubro de 2024, ou seja, o número quase foi multiplicado por sete entre os referidos momentos temporais. Neste mesmo mês, o total da Tonelagem de Arqueação Bruta (tAB) era de 24,7 milhões e o número de tripulantes de 16,6 mil. Face ao final de 2023, estes números representam crescimentos de 11,1% no número de navios de comércio, 10,7% no tAB e 13,5% nos tripulantes.

Quanto às embarcações de recreio e aos iates comerciais, passaram de 86, em 2010, para 144, em 2024. Comparativamente ao final de 2023, houve, portanto, um aumento de 10,8%.

Tendo como referência o mês de outubro de 2024, dentro dos navios de comércio, a classe mais representativa é a dos porta-contentores que concentra 34,4% do total dos navios de comércio, 55,5% do tAB e 38,3% dos tripulantes. Por sua vez, os navios de carga geral representam 27,4% do total de navios, 9,8% do tAB e 21,5% dos tripulantes. Os petroleiros/químicos são os terceiros mais representativos em número, concentrando 13,2% do total dos navios de comércio, 10,5% do tAB e 13,7% dos tripulantes. Os graneleiros constituíam 11,8% dos navios, 21,0% do tAB e 14,0% dos tripulantes. Estas quatro classes em conjunto representam 86,8% do número de navios, 96,8% do tAB e 87,5% dos tripulantes.

Fig.6 – Evolução do Registo Internacional de Navios da Madeira (ano 2010=100)



6. Cruzeiros – Em 2023, o sector prosseguiu recuperação iniciada em 2022

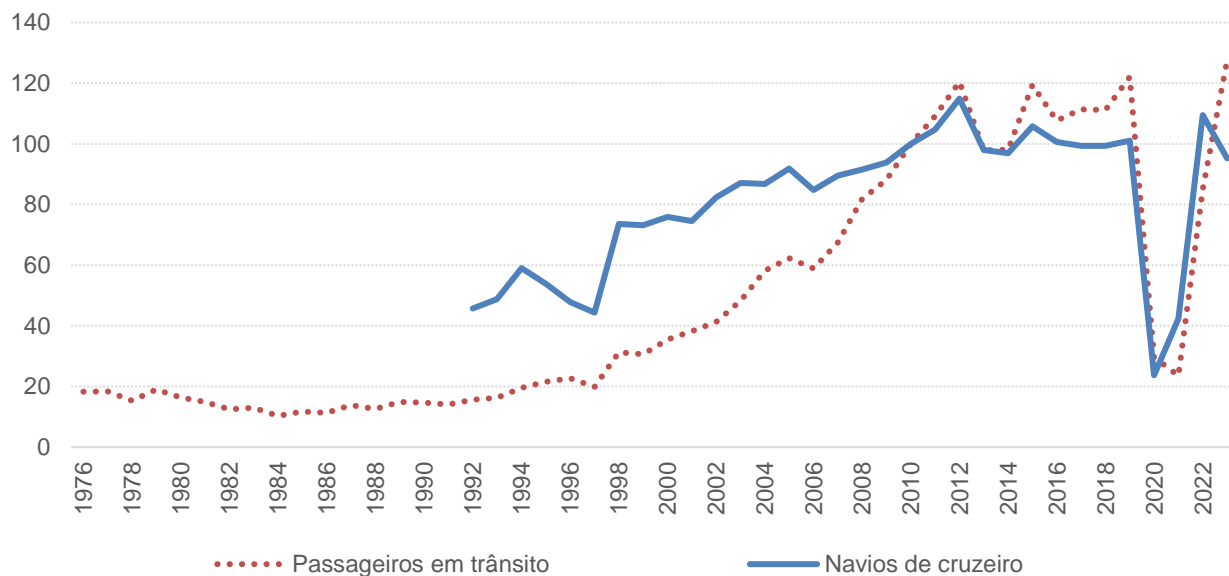
Embora a série temporal disponível na DREM se refira apenas ao período autonómico, a passagem de navios de cruzeiro pela Madeira antecede em muito esse intervalo de tempo.

Esta atividade tem efeitos positivos no comércio, na restauração, nos transportes, nas agências de navegação e em outros negócios. Segundo a última Conta Satélite do Turismo, referente a 2019, os passageiros dos navios de cruzeiro deixaram mais de 35,8 milhões de euros na Região.

Após um período de relativa estabilidade, desde os primeiros anos de autonomia até ao final da década de 1990, o número de navios que aportam na Região começou a aumentar significativamente, acompanhando o forte crescimento do setor de cruzeiros na Europa a partir dessa altura. Esse crescimento, porém, não foi linear, com alguns anos a registarem recuos. No entanto, o último ano, de 2023, acabou por ser um ano recorde em termos de passageiros em trânsito (615,7 mil).

O máximo do número de escalas foi atingido em 2012, com 339. Em 1976, o número de passageiros em trânsito era de apenas 88,3 mil, o que evidencia a crescente importância deste segmento para a RAM. A fig.7 ilustra também a quebra vertiginosa em 2020, causada pela pandemia da COVID-19, mas, ainda assim, mesmo com cerca de apenas dois meses e meio de atividade, o número de passageiros em trânsito (143,2 mil) superou qualquer um dos valores dos primeiros 22 anos de autonomia. No último ano disponível (2023), entraram nos Portos da RAM 279 cruzeiros, com um total de 615,7 mil passageiros em trânsito, como atrás referido. Estes valores resultam principalmente da atividade nos primeiro e último trimestres deste ano.

Fig.7 – Evolução dos navios de cruzeiro entrados nos portos da RAM e passageiros em trânsito (ano 2010=100)



7. Transporte marítimo de mercadorias – Em 2023, a descarga de mercadorias cresceu 8,3% face a 2022

Após atingir o seu valor máximo em 2004 (1 629 embarcações), o número de embarcações de comércio que entraram nos portos da Região seguiu uma tendência decrescente até 2013, estabilizando nos anos subsequentes.

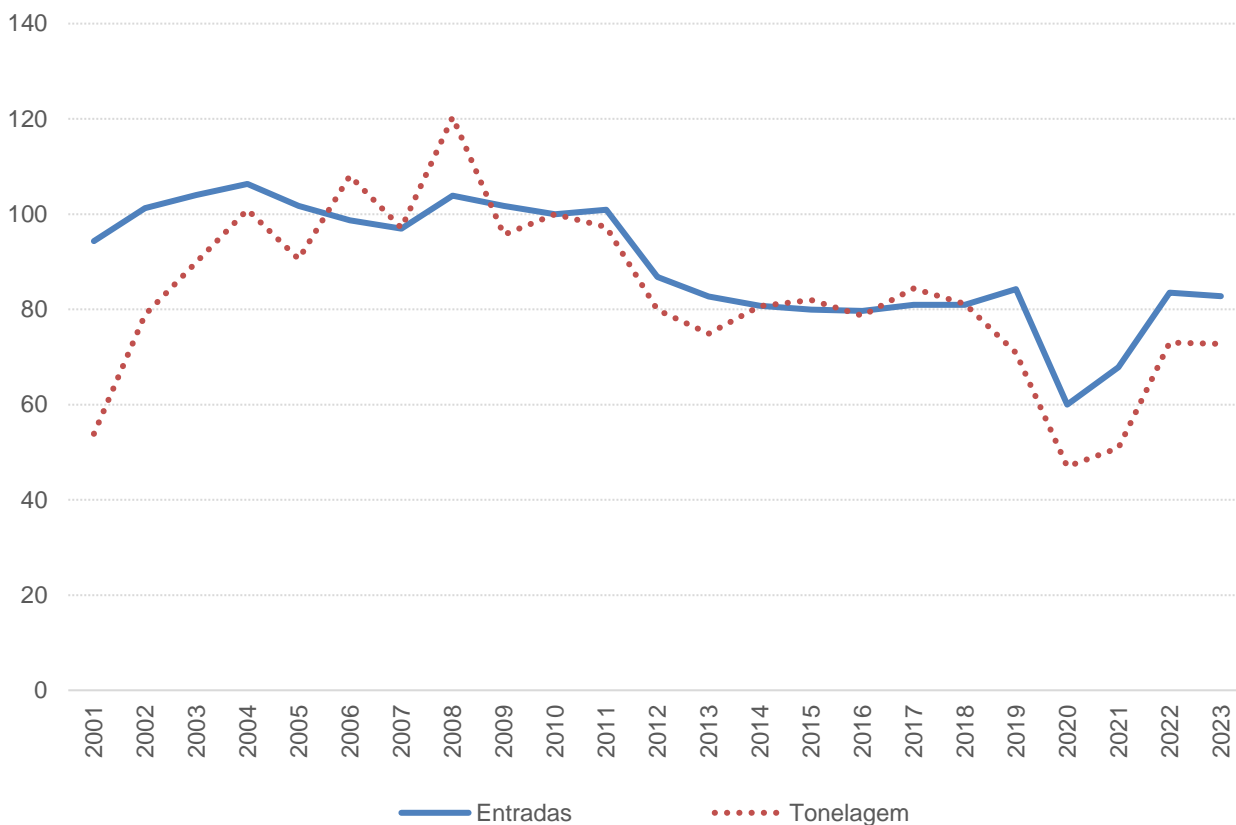
Em 2019, observou-se uma recuperação, mas os efeitos da pandemia levaram a uma nova queda, fazendo com que o número de embarcações que entraram nos portos da RAM atingisse o nível mais baixo desde o início do presente século (919 embarcações em 2020).

O pico de 2004 é facilmente entendível quando se analisa a fig. 8, mormente a linha respeitante às mercadorias descarregadas. Com efeito, 2004 foi o ano em que mais carga entrou nos portos da RAM, num período de forte crescimento económico da Região, em certa medida explicado pelas numerosas obras públicas em execução. Este ano assinala também o final de uma trajetória de crescimento que se verificava desde o início da série (1976). A partir de então, observou-se um decréscimo, acentuado pela crise de 2011-2013, sendo que, a partir deste último ano, é visível uma tendência de crescimento moderado, interrompida pela pandemia em 2020, com um total de 947,8 mil toneladas.

Em 2023, foram descarregadas 1,3 milhões de toneladas de mercadorias nos portos da Região, mais 8,3% face a 2022.

No que diz respeito às mercadorias carregadas, podem identificar-se duas fases de crescimento: uma, desde 1976 até 1996, interrompida nos dois anos seguintes; outra, a partir dessa data, também com tendência de incremento. Em 2023, foram carregadas 155,0 mil toneladas de mercadorias nos portos regionais, o que representa um aumento de 2,1% em relação a 2022. De notar que as mercadorias carregadas representam uma percentagem muito inferior às descarregadas, refletindo a dependência da Região em relação ao exterior. Desde 1976, o peso das mercadorias carregadas em relação ao total variou entre os 3,9% em 1999 e os 16,6% em 1976. Em 2021, esta percentagem foi de 12,5%, diminuindo para 11,6% em 2022 e para 11,0% em 2023.

Fig.8 – Evolução das embarcações de comércio entradas nos portos da RAM e das mercadorias carregadas e descarregadas (ano 2010=100)

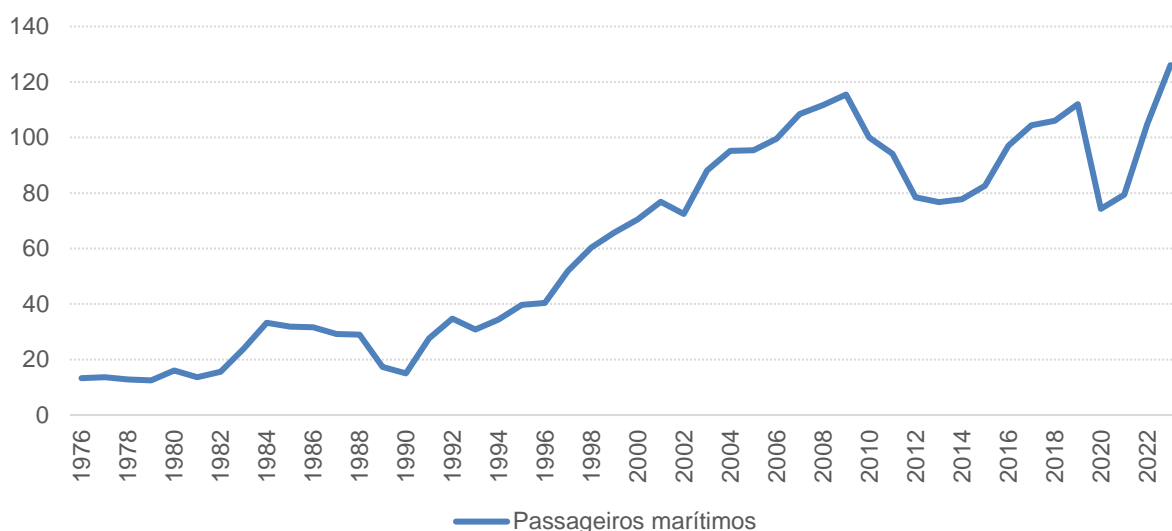


8. Transporte marítimo de passageiros – Linha Madeira-Porto Santo com crescimento de 20,2% em 2023

O transporte de passageiros (excluindo cruzeiros), que, para a maior parte dos anos, se limitou ao realizado entre a Madeira e o Porto Santo (nos anos seguintes, acrescentaram-se a linha Portimão-Funchal-Canárias, operada pela empresa espanhola Naviera Armas, e, mais tarde, a linha Portimão-Funchal, operada pelo Grupo Sousa), registou um crescimento acentuado desde 1990 até 2009, entrando em retrocesso nos três anos subsequentes. Em 2013 e 2014, verificou-se uma estabilização, seguida de uma nova trajetória ascendente, interrompida pelo ano atípico de 2020. No ano pré-pandémico de 2019, o número de passageiros na linha Madeira-Porto Santo foi mais de 8 vezes superior ao de 1976.

No ano de 2022, houve uma forte retoma deste indicador, com um crescimento de 32,2% face a 2021. Já em 2023, o número de passageiros transportados situou-se nos 408,3 mil, valor acima do observado no ano precedente em 20,2%.

Fig.9 – Evolução do movimento de passageiros nos portos da RAM (ano 2010=100)

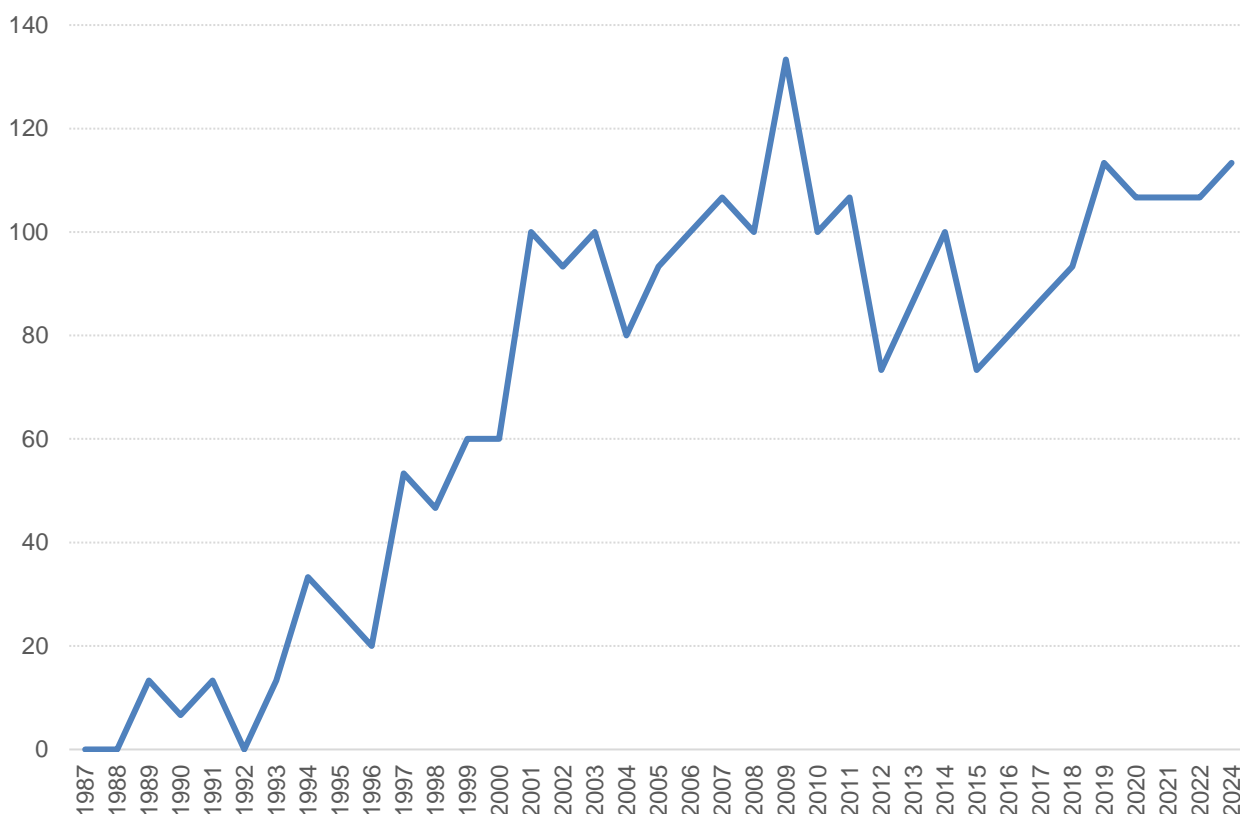


9. Praias com Bandeira Azul – 17 praias da RAM receberam este galardão em 2024

A Bandeira Azul é um símbolo de qualidade ambiental atribuído anualmente às praias, que devem cumprir um conjunto de critérios. À medida que a popularidade do galardão foi crescendo, os municípios passaram a criar condições para que suas praias recebessem a Bandeira Azul, o que conduziu a uma tendência de crescimento (embora, em alguns anos, tenham ocorrido recuos) até 2009, sendo que essa tendência se inverteu nos anos seguintes.

Após 2015, ano em que o número de bandeiras azuis foi o mais baixo do século, registou-se uma recuperação e uma subsequente estabilização. Em 2023, 16 praias da Região receberam o galardão de Bandeira Azul, mantendo o número observado em 2020, 2021 e 2022. Em 2024, esse número subiu para 17.

Fig.10 – Evolução do número de praias com Bandeira Azul (ano 2010=100)



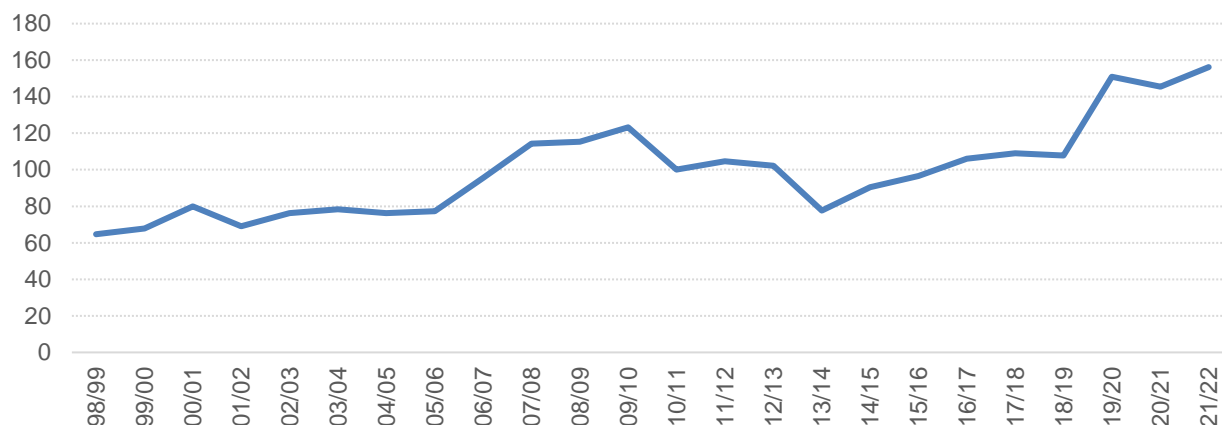
10. Desporto federado – Número de atletas federados em desportos relacionados com o Mar com recorde em 2021/2022

O clima ameno da Madeira e do Porto Santo permite a prática de todo o tipo de atividades desportivas e de lazer aquáticas, em qualquer época do ano.

As estatísticas da demografia federada da Direção Regional de Desporto permitem isolar os atletas federados em: águas abertas, atividades subaquáticas, pesca submarina e fotografia aquática, bodyboard, canoagem, jet ski, pesca desportiva, pólo aquático, stand up paddle, surf, triatlo e vela.

Conforme ilustrado na fig. 11, o número de atletas federados nestas atividades atingiu o seu pico em 2021/2022, o último ano com informação disponível, superando o valor registado em 2009/2010 e culminando uma trajetória de crescimento contínuo desde 1998, apesar das ligeiras desacelerações ocorridas em 2011/2012, 2013/2014 e 2020/2021.

Fig.11 – Evolução do número de atletas federados em desportos relacionados com o Mar (ano 2010=100)



11. Empresas de Animação Turística com Atividades Mar – Número de empresas cresceu em 2023

Segundo informação obtida junto do Registo Nacional de Atividades de Animação Turística (RNAAT), através da Direção Regional do Turismo, entre 2017 e 2023, as empresas das atividades marítimo-turísticas (EMT) da RAM (considerado conjuntamente operadores marítimo-turísticos e empresas de animação turística com atividades mar) representavam, em termos médios anuais nesse período, 37,2% do conjunto das empresas de animação turística (EAT) da Região (36,9% de 2017 até 7 de outubro de 2024).

O número de EMT aumentou em 2018 e 2019 (+3,2% e 15,5%, respetivamente), registando, contudo, uma queda ligeira em 2020 (-1,8%), cuja expressão indicia que estas atividades praticamente conseguiram resistir aos efeitos da pandemia do COVID-19. Em 2021, este sector voltou a ganhar dinamismo, com o número de empresas a subir 18,2% face ao ano anterior (+16,1% relativamente a 2019). Assim, das 94 empresas desta natureza no mercado regional em 2017, passou-se para 153 em 2023, e, até 7 de outubro de 2024, estavam registadas 176 empresas, o que representa uma subida de 87,2% em apenas oito anos.

Fig.12 – Empresas de Animação Turística com Atividades Marítimas na RAM

