

# *Náutica de Recreio em Portugal*

*UM PILAR DO DESENVOLVIMENTO LOCAL  
E DA ECONOMIA DO MAR*

*propostas de actuação e planos de acção*

Relatório do  
GRUPO DE TRABALHO DA NÁUTICA DE RECREIO  
Fórum Permanente para os Assuntos do Mar

MarOceano

com o apoio



EPUL



GRUPO DE TRABALHO DA  
NÁUTICA DE RECREIO

NÁUTICA DE  
RECREIO EM  
PORTUGAL

UM PILAR DO DESENVOLVIMENTO LOCAL  
E DA ECONOMIA DO MAR

© 2012, Grupo de Trabalho da Náutica de Recreio

Todos os Direitos Reservados para o  
Grupo de Trabalho da Náutica de Recreio

SINAPIS EDITORES

Estrada Nacional 8, nº6, 2510-082 Óbidos  
Tel.: (+351) 262 09 80 08, Fax: (+351) 262 09 85 82  
E-mail: geral@vri.pt  
www.varzeadarainha.pt

Capa:

Arq. Francisco de Lemos Peixoto, Ilustração e Composição  
Rita Gomes Martins, Artes Finais

Desenhos e ilustrações:

Arq. Francisco de Lemos Peixoto

Fotografias:

Federação Portuguesa de Vela  
Federação Portuguesa de Remo  
Longshot Produções

Paginação:

Hugo Neves

Impressão e acabamento:

Várzea da Rainha Impressores, Óbidos  
www.varzeadarainha.pt

ISBN: 978-989-691-087-7  
Depósito Legal: 336618/11

Janeiro de 2012

## EQUIPA RESPONSÁVEL PELA ELABORAÇÃO DO ESTUDO

O presente Relatório foi elaborado pelo Grupo de Trabalho da Náutica de Recreio do Fórum Permanente para os Assuntos do Mar, em estreita articulação com o Fórum Empresarial da Economia do Mar, integrando uma equipa de 20 elementos, com um leque de experiências diversificado, tanto do ponto de vista académico, como profissional, irmanados na convicção da importância da Economia do Mar em geral e da Náutica de Recreio em particular, para o futuro do desenvolvimento da economia portuguesa.

Os elementos da equipa, cujos nomes seguidamente se indicam por ordem alfabética, fizeram-no graciosamente (*pro bono*), e a título individual, tendo dedicado muitas horas do seu tempo disponível ao desenvolvimento de um trabalho com estas características, com o desejo sincero de poderem contribuir para fazer da Náutica de Recreio uma actividade económica relevante para o país.



**Eduardo Almeida Faria**

Gestor. Coordenador do Grupo de Trabalho



**André Fernandes**

Geógrafo e Investigador do Instituto de Dinâmica do Espaço da Universidade Nova de Lisboa



**Carlos Sousa Reis**

Biólogo e Professor Universitário. Membro da Direcção do Fórum Permanente para os Assuntos do Mar



**Filipe Duarte**

Engenheiro e Arquitecto Naval. Associação das Indústrias Navais.



**Francisco de Lemos Peixoto**

Arquitecto e Urbanista



**Graça Nogueira Silva**

Geógrafa e Urbanista



**João Figueira de Sousa**

Professor Universitário. Presidente do Instituto de Dinâmica do Espaço da Universidade Nova de Lisboa



**John Duggan**

Consultor



**Luís Serpa**

Oficial da Marinha Mercante e Skipper de embarcações de recreio



**Luís Rocha**

Treinador Olímpico de Vela

**Maria José Camecelha**

Secretária-Executiva do Fórum Permanente para os Assuntos do Mar



**Miguel Marques**

Economista. Especialista em assuntos da Economia do Mar



**Miguel Sequeira**

Engenheiro de Material Naval



**Nuno Ventura Bento**

Arquitecto



**Óscar Mota**

Engenheiro Naval e Mecânico, Associação das Indústrias Navais



**Pedro Pinto Coelho**

Economista



**Ricardo Frederico Correia**

Economista. Especialista em assuntos da Economia do Mar



**Sérgio Ribeiro e Silva**

Professor Universitário do Curso de Arquitectura e Engenharia Naval do Instituto Superior Técnico



**Sónia Galiao**

Investigadora do Instituto de Dinâmica do Espaço da Universidade Nova de Lisboa



**Tânia Vicente**

Investigadora do Instituto de Dinâmica do Espaço da Universidade Nova de Lisboa



# ÍNDICE

Notas introdutórias	7
Prefácio	11
Introdução	13
Sumário Executivo	19
<b>Capítulo 1 – Panorama do sector da Náutica de Recreio em Portugal</b>	<b>23</b>
1.1 - Enquadramento Estratégico do Sector da Náutica de Recreio	25
1.1.1 - Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território (PNPOT)	26
1.1.2 - Plano de Ordenamento do Espaço Marítimo (POEM)	26
1.1.3 - Estratégia Nacional para a Gestão Integrada da Zona Costeira (ENGIZC)	27
1.1.4 - Orientações Estratégicas para o Sector Marítimo-Portuário (OESMP)	27
1.1.5 - Plano Estratégico Nacional do Turismo (PENT)	28
1.2 - Caracterização do sector da Náutica de Recreio	29
1.2.1 - A oferta de infra-estruturas de apoio à Náutica de Recreio	29
1.2.2 - Números de embarcações de recreio	33
1.2.3 - Evolução do número de cartas de praticantes náuticos	33
1.2.4 - Número de praticantes inscritos	35
1.3 - Estaleiros e Indústria Naval de embarcações de recreio	35
1.3.1 - Caracterização da construção e reparação de embarcações de recreio e desporto	35
1.3.2 - Rácios financeiros globais, por escalão de pessoal e tipo de actividade	37
1.3.3 - Novos estaleiros de construção de embarcações de recreio	38
1.3.3.1 - Construtores	38
1.4 - Análise SWOT do sector da Náutica de Recreio	39

<b>Capítulo 2 – A relação das infra-estruturas da Náutica de Recreio e o espaço urbano</b>	<b>41</b>
2.1 - Enquadramento e conceitos estruturantes	41
2.2 - Ocupação e mutações: identificação de oportunidades	45
2.3 - Princípios orientadores das estratégias sectoriais e territoriais	47
<b>Capítulo 3 – O factor humano no desenvolvimento da Náutica de Recreio</b>	<b>51</b>
3.1 - A formação dos Treinadores de Vela	54
3.2 - A Vela de Alta Competição	55
3.3 - Campos de Treino (Winter Training and Base Camps)	57
3.4 - Circuitos de Alta Competição Internacionais	57
3.5 - O Remo e a Canoagem	59
<b>Capítulo 4 – Elementos de reflexão para um futuro quadro estratégico e de acção</b>	<b>61</b>
4.1 - Visão	61
4.2 - Turismo Náutico e Náutica de Recreio	62
4.3 - Sustentabilidade	63
4.4 - Objectivo deste Plano de Acção	64
4.5 - Mercado e Procura	65
4.6 - Financiamento	69
4.7 - Plano de Acção e respectivas medidas	70
4.8 - Prioridade e responsabilidade a atribuir	96
Referências Bibliográficas	99
Anexos	105
1 - Temas críticos para a sinergia Náutica de Recreio – reconversão e qualificação urbana	105
1.1 - Frentes de passeios longitudinais	105
1.2 - Percursos transversais	106
1.3 - Reconversão urbana	108
1.4 - Equipamentos	109
2 - Três realizações exemplares na conjugação das actividades da Náutica de Recreio com as funções urbanas em geral e com empreendimentos turísticos em particular	111

## NOTA INTRODUTÓRIA



Reinventar o país para construir o futuro é, hoje, mais do que nunca, um imperativo nacional.

Contudo, um tal desiderato só poderá ser conseguido se assentar numa visão renovada e ousada que aposte na exploração sustentável dos nossos recursos e das nossas competências, presentes e futuras, que nos permitam desenvolver novos produtos e novos serviços, cada vez mais diferenciados, em que a marca Portugal seja um factor de afirmação de qualidade e de desenvolvimento tecnológico, possibilitando-nos, assim, competir de uma forma mais efectiva no mercado global.

Como demonstrou o Professor Ernâni Lopes, *«o Mar é não só a nossa maior reserva estratégica, mas também o nosso recurso menos explorado, com capacidade de, a prazo, poder transformar Portugal num actor global da Economia do Mar»*.

Foi o reconhecimento do papel que o Mar pode ter no desenvolvimento sustentado da nossa economia que levou o Conselho de Administração da EPUL, em 2010, a aderir ao Fórum Empresarial da Economia do Mar, constituído em boa hora no âmbito da Associação Comercial de Lisboa, no seio do qual a empresa se tem empenhado como parte do seu esforço em prol do Desenvolvimento Local, como lhe compete no quadro das suas atribuições estatutárias.

A importância do Mar, no conjunto de todos os seus recursos, é transversal a toda a economia e os seus efeitos são múltiplos e variados, não sendo, por isso, uma área restrita de actuação das actividades económicas que com ele mais directamente se relacionam.

É o caso da recuperação e da requalificação das Zonas Ribeirinhas das nossas cidades e vilas e a sua utilização para novos usos e actividades, onde se incluem as marinas e os portos de recreio, geradores de novos negócios susceptíveis não só de alargar o leque de oferta turística nacional, mas também de gerar novos postos de trabalho, promovendo as nossas exportações e atraindo o investimento estrangeiro, aspectos que serão críticos para a economia nacional nos anos vindouros, como o presente trabalho bem realça, no quadro mais geral do Desenvolvimento do Território.

Essa recuperação é indissociável da temática mais geral da Reabilitação Urbana, tema que já hoje está no centro da actividade da EPUL, com uma importância que tenderá a acentuar-se no futuro e cujo significado para o tecido urbano das cidades e vilas do nosso país é essencial. É, por isso, ajustado dizer-se que a requalificação das Zonas Ribeirinhas e a Reabilitação Urbana são também elas formas de desenvolvimento económico integrado na Economia do Mar.

No ano em que celebra o seu 40.º Aniversário, a EPUL tem a satisfação de se poder associar a esta publicação, elaborada no âmbito do Fórum Permanente para os Assuntos do Mar, em estreita articulação com o Fórum Empresarial da Economia do Mar.

Apraz-me ainda realçar, de uma forma muito particular, o facto de universidades, empresas, associações e personalidades das mais diferentes áreas do saber, terem conseguido juntar esforços e dar o seu contributo desinteressado a este trabalho, num exemplo ímpar de cooperação e de responsabilidade social.

A todos felicito pelo trabalho desenvolvido.

LUÍS AUGUSTO SEQUEIRA  
Presidente do Conselho de Administração da EPUL

## NOTA INTRODUTÓRIA



O futuro de Portugal e a qualidade de vida dos portugueses dependem da forma como formos capazes de tirar partido dos nossos recursos, quer humanos, quer naturais.

O Mar e a Fachada Atlântica, bem como a nossa localização geográfica privilegiada no mapa do Oceano Atlântico, como a História se encarrega repetidamente de demonstrar, são, inquestionavelmente, das nossas maiores riquezas, porventura as maiores que temos à nossa disposição.

Cabe-nos, assim, canalizar esforços orientados para promover, dinamizar e desenvolver as actividades económicas ligadas ao Mar, para que este vector do nosso desenvolvimento possa acrescentar cada vez mais valor à nossa economia, contribuindo, assim, para ajudar a retirar o nosso país da crise em que se encontra mergulhado e assegurar a Portugal um futuro mais próspero de uma forma sustentada.

As possibilidades que o desenvolvimento da Economia do Mar nos oferece são múltiplas e variadas. A indústria da Náutica de Recreio, a título de exemplo e conforme acontece de há muito noutros países da Europa e do Mundo, como tenho podido constatar no decurso das múltiplas viagens que tenho realizado ao longo dos últimos 30 anos, tem um importante contributo a dar ao crescimento económico dos países costeiros.

E no sector da indústria da Náutica de Recreio é inquestionável que o nosso país tem um indiscutível potencial por explorar. Cabe-nos fazer cumprir esse potencial para assegurar a Portugal um crescimento económico sustentado e duradouro.

Apraz-me, por isso, registar o esforço desenvolvido pelo Grupo de Trabalho do Fórum Permanente para os Assuntos do Mar, que realizou o excelente trabalho de que se dá conta neste livro, o qual congregou de uma forma desinteressada pessoas ligadas a universidades, empresas e associações do sector, cujo trabalho espero possa trazer frutos ao país, não obstante os tempos difíceis que vivemos ou principalmente por isso mesmo.

Para assegurarmos esse futuro temos que começar desde já!

TONY CASTRO  
CEO Tony Castro Design



## PREFÁCIO



O uso diversificado dos planos de água, tanto interiores como marítimos, para fins lúdicos, constitui uma valência importante nomeadamente para a expansão da Náutica de Recreio, actividade para a qual existem condições particularmente favoráveis a nível nacional.

O sector da Náutica de Recreio em Portugal tem sido objecto de uma prática restrita e longe do pretendido alargamento a amplas camadas da população, apesar das excelentes condições naturais e do elevado grau de competências técnicas existentes.

Contrariamente ao desenvolvimento verificado em países europeus e Estados Unidos/Canadá, o panorama em Portugal reflecte também uma dispersão de esforços e alguma falta de clareza quanto à importância da Náutica de Recreio no âmbito dos usos marítimos, em plena expansão nesta fase avançada da integração dos Mares e Oceano nas políticas de um Desenvolvimento Sustentável, marcado por objectivos económicos, sociais, ambientais e institucionais.

Como acentuado no Relatório, o Turismo, o Desporto, a Cultura e a Economia Nacional muito beneficiariam com a dinamização da Náutica de Recreio, contribuindo o seu incremento para um melhor conhecimento técnico e científico do Mar, a par da incorporação de novos materiais na construção de embarcações e equipamentos. A realização de eventos desportivos de grande projecção valorizará o Turismo Marítimo.

Neste contexto, face à importância sócio-cultural e económica da Náutica de Recreio e na sequência de sugestões apresentadas na 3ª Sessão Plenária do Fórum Permanente para os Assuntos do Mar (5 de Maio de 2010, FCG) a Direcção decidiu acolher a iniciativa de um grupo de membros do Fórum e outros elementos que integraram a equipa que, a título pessoal, colaboraram neste processo, aos quais se agradece o esforço realizado e o trabalho produzido.

Deste modo foi possível beneficiar, no Grupo de Trabalho da Náutica de Recreio, dum quadro alargado de saberes, opiniões e sugestões e mantendo o espírito de colaboração com o Fórum Empresarial da Economia do Mar, com o objectivo de contribuir para a promoção da Náutica de Recreio em Portugal como uma actividade sócio-económica relevante. Espero que o desenvolvimento dessa colaboração contribua para reforçar acções convergentes neste domínio entre os dois *Fora*.

No Relatório procedeu-se a uma análise actual do sector, procurando perspetivar o seu futuro no âmbito de uma estratégia nacional para o mar e das políticas marítimas europeias, para que Portugal possa aproveitar oportunidades, mediante

a mobilização dos parceiros interessados e da sociedade civil para este sector, no contexto de um desenvolvimento sustentável.

De salientar que, no presente Relatório, a caracterização do sector apontou oportunidades abertas num inventário que inclui a construção de embarcações de recreio, a promoção de pequenas e médias unidades industriais e comerciais nos domínios da construção naval, turismo especializado e serviços.

O Relatório acentua também a importância da formação, a par da necessidade de um maior acompanhamento das actividades do sector por parte das entidades oficiais, bem como de uma legislação mais adequada ao seu desenvolvimento, tendo em conta, nomeadamente a nossa posição geográfica e a integração na UE.

A Direcção do Fórum Permanente para os Assuntos do Mar irá comunicar formalmente o Relatório do Grupo de Trabalho da Náutica de Recreio às entidades e instituições apropriadas, a par de uma ampla divulgação no Portal MarOceano, com o objectivo de fornecer uma base de reflexão sobre o sector e o seu futuro.

MÁRIO RUIVO  
Presidente da Direcção do Fórum Permanente  
para os Assuntos do Mar

## INTRODUÇÃO

Portugal encontra-se hoje numa encruzilhada do seu percurso histórico e necessita urgentemente de (re)criar um novo modelo de desenvolvimento económico diferenciado, assente num maior grau de auto-suficiência e numa maior capacidade da sua economia de gerar riqueza. Isto permitirá atingir níveis de bem-estar comparáveis aos das economias mais desenvolvidas da União Europeia e, simultaneamente, alcançar novos patamares de desenvolvimento económico, social e tecnológico, no quadro de uma economia cada vez mais globalizada.

Necessita, por isso, de desenvolver novas actividades económicas que lhe permitam alicerçar de uma forma sustentada o seu crescimento económico, diminuindo a sua dependência externa. O Mar, como o demonstrou o saudoso Prof. Dr. Ernâni Lopes no seu estudo «O Hypercluster da Economia do Mar», é uma das poucas áreas em que Portugal pode ter, de uma forma sustentada, vantagens competitivas importantes.

Esta vertente do nosso desenvolvimento económico é tanto mais de acentuar porquanto Portugal está em vias de se tornar num dos países com uma das maiores plataformas continentais submersas do mundo, cerca de 40 vezes o tamanho do seu território continental acima do mar.



**Figura 1 - Homem e o Mar, um fascínio permanente.**

Esta questão é determinante na forma como «olhamos o Mar» e tiramos partido dele, na forma como olhamos o mundo e nos posicionamos no contexto global, uma vez que se Portugal é, em termos do seu território emerso, o 148.º maior país do mundo, com a plataforma continental que lhe poderá vir a ser atribuída nos próximos anos (após a conclusão das negociações que presentemente decorrem no âmbito das Nações Unidas), deverá posicionar-se entre os 10 maiores países do mundo. Como é patente, esta alteração tem profundas implicações económicas, geoestratégicas, políticas e até psicológicas, uma vez que de «um pequeno país» passamos a ser «um país grande».

É neste quadro que a Náutica de Recreio, sector de actividade que a nível mundial conheceu um crescimento estimado de 7% ao ano durante o período de expansão económica de 2000 a 2007 (de acordo com dados de instâncias internacionais do sector), se apresenta como uma das actividades em que Portugal apresenta importantes vantagens competitivas, mercê da sua extensa costa, da posição geográfica de charneira entre o Atlântico Norte e o Atlântico Sul, de ligação entre o Norte da Europa e o Mediterrâneo, entre a Fachada Atlântica e o Continente Americano, realçando-se o papel estratégico que pode ter no quadro de um novo modelo de desenvolvimento económico, mais produtivo e competitivo do país.

É, todavia, necessário, que este processo de desenvolvimento da Náutica de Recreio seja articulado com outras actividades ligadas ao mar, nomeadamente quando e onde elas existam, em termos de Plataformas Portuárias e em especial com a estratégia nacional para a Gestão Integrada das Zonas Costeiras (ENGIZC), numa perspectiva de desenvolvimento sustentável, nas suas vertentes económica, social e ambiental.

O facto de o mar ser um elemento de ligação com os Países Africanos de Língua Oficial Portuguesa (PALOP), pela circunstância histórico-geográfica de todos estes países serem nações costeiras, mormente Angola e Brasil, que no Atlântico Sul serão, no horizonte previsível, os países do mundo com maior crescimento económico, sem olvidar o seu clima temperado, a qualidade das suas infra-estruturas e o seu passado histórico ligado ao Mar.

Contudo, a Náutica de Recreio, desde a vela de cruzeiro à de competição, passando pela canoagem, *kitesurf*, ou remo, é, ainda hoje, paradoxalmente, uma actividade económica com carácter praticamente residual, tendo, por isso, um significativo potencial de crescimento, ao contrário do que acontece na esmagadora maioria dos países europeus, onde este mercado já atingiu a maturidade.

Ao fazer a apologia do desenvolvimento da Náutica de Recreio em Portugal, o presente estudo não pretende promover o ócio de uns quantos, mas, ao invés, pretende fazer desta actividade uma actividade económica relevante, com capacidade para alavancar o desenvolvimento local e regional, o desenvolvimento do território nacional e a Economia do Mar, contribuindo para o surgimento de um novo modelo de desenvolvimento económico sustentável para o país.

Isto porque as infra-estruturas da Náutica de Recreio, sejam elas Estações Náuticas, Marinas e/ou Portos de Recreio – ou mesmo simples rampas –, são instrumentos com capacidade para promover a Regeneração das Frentes Ribeirinhas e com elas a Requalificação Urbana e Ambiental, temas de grande actualidade no nosso país, contribuindo para o desenvolvimento do território, tanto a nível local como regional.

Neste particular refira-se a experiência recente do Porto de Recreio de Oeiras, cuja construção pela respectiva autarquia contribuiu decisivamente para a criação de um pólo que atrai anualmente cerca de 1 milhão de pessoas, para além de ter contribuído para a requalificação de uma ampla zona ribeirinha deste concelho, anteriormente desqualificada. Outros exemplos poderiam ser citados, como sejam

Vilamoura, Portimão ou Lagos, na região do Algarve, e, como ocorrerá num futuro próximo em Pedrouços (Lisboa), que irá acolher a *Volvo Ocean Race* em 2012.

A Náutica de Recreio é também relevante para o fomento do emprego. Estima-se que, nas economias mais desenvolvidas (com forte capacidade industrial neste sector e com uma componente de turismo náutico relevante) sejam gerados oito postos de trabalho por cada posto de amarração, directa e indirectamente. É também relevante para o surgimento de novos negócios, caso da invernação, aspectos que são actualmente de grande importância para a economia portuguesa.

Contribuí, ainda, decisivamente, para a diversificação da oferta turística nacional, muito centrada no «sol e praia», para a diminuição da sazonalidade da oferta turística (uma vez que atrai visitantes de uma forma continuada ao longo do ano), assim como para o fomento das exportações nacionais, aspecto que é crítico para o processo em curso de recuperação da economia portuguesa.

Para além disso, as infra-estruturas de apoio à Náutica de Recreio têm capacidade para atrair o investimento estrangeiro, aspecto de vital importância para a economia nacional, uma vez que se crê que nos próximos anos o país não irá gerar excedentes de liquidez para promover o investimento, ao mesmo tempo que pode ser parte da resposta para apoiar a reconversão dos estaleiros de menor dimensão, mormente os estaleiros tradicionais, através da criação/fomento da fileira da reparação/construção de embarcações de recreio.

A própria circunstância de importantes construtores navais de embarcações de recreio europeus poderem vir a sentir dificuldades de escoamento da sua produção no período pós-crise, mercê não só das políticas de restrição de novos espaços de amarração clandestinos em países do norte e centro da Europa, mas também pelo facto de nestes países a expansão da oferta de novos espaços de amarração estar cada vez mais condicionada, poderá induzir situações em que alguns destes construtores, directa ou indirectamente, possam sentir-se impelidos a entrar no negócio do financiamento/construção/gestão de novas marinas no espaço da União Europeia (UE) para garantir o escoamento das suas produções, situação que deverá merecer a devida atenção dos responsáveis nacionais pelas oportunidades que nos podem abrir.

Por outro lado, através da realização de eventos náuticos de classe mundial que atraem grandes multidões, (como ainda recentemente se verificou em Cascais com a *America's Cup World Series*, que terá sido seguida por mais de 120 milhões de pessoas em todo o mundo), e como irá certamente verificar-se em 2012 com a realização da *Volvo Ocean Race* e da Regata *Tall Ships Race*, em Lisboa.

Com efeito, a Náutica de Recreio tem vindo a contribuir para a afirmação de uma nova imagem de Portugal no Mundo (à semelhança do que no passado aconteceu com a Fórmula 1), ajudando a criar uma imagem de mercado diferenciada, reforçando o *goodwill* da marca «Made In Portugal», com evidente benefício para as exportações portuguesas e para o reforço da competitividade da economia portuguesa nos mercados internacionais.



Figura 2 - *America's Cup World Series* – Cascais, Agosto de 2011 – competição seguida por mais de 120 milhões de espectadores.

Tal aspecto é certamente intangível, e por isso não quantificável, embora de suma importância no mundo globalizado.

A aposta no patrocínio destes eventos não deve, contudo, deixar de ser sempre analisada numa relação custo/benefício, devendo ser medido o seu impacto económico e as mais-valias que a organização destes eventos deixa ao sector da Náutica de Recreio em Portugal.

Em suma, o fomento da Náutica de Recreio no nosso país corresponde a uma necessidade de desenvolvimento da economia nacional e do fomento da Economia do Mar, nossa principal reserva estratégica, permitindo-lhe emparceirar com outros países que fazem desta actividade um dos pilares do seu desenvolvimento económico, como sejam o caso da França, Reino Unido, Itália, ou mesmo da Nova Zelândia, sem esquecer o exemplo da Croácia, que centrou muita da sua recuperação económica do pós-guerra no fomento da indústria da Náutica de Recreio.

Não podemos, contudo, perder de vista os estrangulamentos a que o sector está sujeito, não só burocrático-administrativos como legislativos, que urge resolver para que o sector se expanda e consolide, permitindo a afirmação do potencial que encerra para o desenvolvimento da economia nacional.

Com efeito, e até há pouco tempo, o sector do Mar era tutelado por seis Ministérios, cinco Secretarias de Estado e trinta e duas Direcções-Gerais ou equiparadas. A própria legislação da Náutica de Recreio aguarda promulgação há cerca de cinco anos. A isto acresce a quase inexistência de elementos estatísticos fiáveis que permitam caracterizar de uma forma rigorosa o sector. Tal é manifestamente desincentivador do fomento desta actividade económica, embora o trabalho no âmbito do Simplex Mar e a dinâmica por ele introduzida abram boas perspectivas em relação a esta matéria.

Mas se analisarmos o rácio embarcação de recreio/habitante em alguns países, rapidamente nos apercebemos que o potencial de crescimento do sector em Por-

tugal é deveras significativo: na Nova Zelândia, um país com uma população inferior à de Portugal, mas que nos últimos 20 anos desenvolveu uma indústria de Náutica de Recreio que é uma referência mundial, o rácio é de 1 embarcação por 3 habitantes, na Noruega essa relação é de 1/7, nos EUA é de 1/16, na Holanda de 1/36, em Espanha estima-se que essa relação seja de 1/80, enquanto em Portugal esse rácio será de 1/130.



**Figura 3 - Porto de Recreio de Oeiras, factor de requalificação da zona costeira.**

Ou seja, o sector em Portugal é quase incipiente, não obstante a extensão da nossa costa e a nossa posição geográfica, pelo que o potencial de crescimento da Náutica de Recreio em Portugal é significativo. Porém, tal deverá ser integrado nos princípios orientadores da ENGIZC.

Concluindo, com este trabalho espera-se contribuir para o debate sereno e profundo deste conjunto de matérias, sem tabus nem preconceitos, mas, acima de tudo, para que este possa ser um convite à acção, especialmente importante neste período de crise económica e financeira, como forma de fomento da actividade económica no quadro da velha asserção de que «as grandes oportunidades estão onde estão os grandes problemas», o que terá, forçosamente, de passar pelo aprofundamento de uma «Cultura do Mar», assente numa formação destinada a criar massa crítica e o reforço da identidade cultural ligada ao mar, com especial incidência nos mais jovens, que permita a reapropriação do mar pelas populações, e em que a cooperação entre o sector público e privado será um factor crítico de sucesso.

## SUMÁRIO EXECUTIVO

Neste documento aberto começará por encontrar um breve retrato do sector da Náutica de Recreio em Portugal, o seu enquadramento estratégico e a forma como se pode articular com várias indústrias, nomeadamente com os estaleiros e a indústria naval de embarcações de recreio. Na parte inicial do documento, encontrará também uma análise SWOT do sector (pontos fortes, pontos fracos, desafios, oportunidades e ameaças, riscos e constrangimentos), demonstrando claramente que a indústria da Náutica de Recreio se encontra subaproveitada, em Portugal.

Na segunda parte deste documento é realçada a interligação da Náutica de Recreio com as cidades e a oportunidade de serem criadas infra-estruturas flexíveis que assegurem uma vivência e efectiva utilização por parte da comunidade, estimulando um vasto conjunto de actividades de lazer, como o passeio, a corrida, o *skate*, a patinagem, ou a bicicleta, criando postos de trabalho e requalificando zonas degradadas.

A importância da formação para o desenvolvimento da actividade náutica apresenta-se explicitada na terceira parte deste documento.

Este trabalho termina com um capítulo onde é incluído um plano de acção com exemplos concretos que nos foram sugeridos e que visa aproveitar o máximo valor económico da Náutica de Recreio, enquanto actividade potenciadora de desenvolvimento sustentável para a economia nacional, não esquecendo o contexto de crise financeira actual. As medidas visam aumentar a procura pela Náutica de Recreio em Portugal, por todos os cidadãos e em particular pelos cidadãos do norte da Europa que, neste momento, têm a capacidade financeira para fazer entrar divisas no país, tentando criar um círculo virtuoso da Náutica de Recreio.

De uma forma geral, a procura pela Náutica de Recreio pode ser dividida em três grandes grupos: 1) Nautas que procuram lazer, 2) Nautas que procuram soluções competitivas de invernagem das embarcações e 3) Nautas que procuram condições de prática profissional de desportos ligados à Náutica de Recreio.

Consequentemente, o plano de acção apresentado visa tomar medidas que vão ao encontro destes três grandes grupos de nautas, tais como:

- Melhorar a segurança e conforto de navegação e amarração;
- Criar interacção entre os pontos de amarração;
- Tornar fácil a entrada e saída de água;
- Aumentar a qualidade dos serviços prestados;
- Melhorar a manutenção e reparação de embarcações;
- Estabelecer parcerias internacionais;
- Maximizar o legado histórico;
- Atrair embarcações para invernagem em Portugal;
- Maximizar o potencial das infra-estruturas náuticas integradas na economia das cidades;

- Melhorar a interacção entre autoridades marítimas e nautas;
- Tornar competitiva a estadia em Portugal;
- Tornar acessível, ao cidadão comum, a Náutica de Recreio;
- Dinamizar eventos relevantes;
- Acolher equipas internacionais;
- Promover a Náutica de Recreio;
- Proporcionar experiências únicas de entretenimento e lazer aos nautas;
- Dinamizar a produção industrial de produtos e serviços da Náutica de Recreio;
- Desenvolver «Clusters»;
- Criar referências (*role models* portugueses) da náutica;
- Colocar Portugal como centro de formação de excelência da Europa;
- *Governance*, simplificação e redução da burocracia;
- Monitorização permanente do desenvolvimento da Náutica de Recreio em Portugal.

A grande maioria das medidas apresentadas não implica um investimento significativo, mas sim uma perspectiva e organização integrada da Náutica de Recreio, em Portugal.

Sendo este um documento aberto, visa propor medidas concretas e aplicáveis na realidade actual e iniciar um processo de acção que pretende o desenvolvimento da Náutica de Recreio em Portugal, num contexto de receptividade a ulteriores contributos e sugestões.

Em conclusão, pretende-se implementar um plano de acção que vá de encontro aos seguintes objectivos estratégicos:

- **Qualificar a oferta de infra-estruturas de apoio à Náutica de Recreio:** melhorar a segurança e conforto da navegação e amarração, melhorar a navegabilidade das águas interiores, melhorar a balizagem de percursos; criar interacção entre os pontos de amarração; tornar fácil a entrada e saída de água; aumentar a qualidade dos serviços prestados; tornar acessível, ao cidadão comum, a Náutica de Recreio;
- **Promover e consolidar a imagem internacional de Portugal como destino náutico, permitindo aumentar a procura:** estabelecer parcerias internacionais; atrair embarcações para invernagem em Portugal; tornar competitiva a estadia em Portugal; acolhimento de equipas internacionais; proporcionar experiências únicas de entretenimento e lazer aos nautas; criar referências – *role models* portugueses – da náutica; Portugal como centro de formação de excelências da Europa;
- **Potenciar a dinamização de actividades conexas e complementares à Náutica de Recreio:** criar destinos turísticos para fomento da actividade de *charter*, melhorar a manutenção e reparação de embarcações; maximizar o legado histórico; maximizar o potencial das infra-estruturas náuticas

integradas na economia das cidades; dinamizar eventos relevantes; dinamizar a produção industrial de produtos e serviços da Náutica de Recreio; desenvolver *clusters*;

- **Garantir a implementação de um quadro legal e de um sistema de *Governance* adequados ao desenvolvimento da Náutica de Recreio:** melhorar a interação entre autoridades marítimas e nautas; *governance*, simplificação e redução da burocracia; monitorização permanente do desenvolvimento da Náutica de Recreio em Portugal, na sua globalidade, incluindo Continente e Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira.
- **Salvaguardar a qualidade ambiental e paisagística,** usando para o efeito as melhores práticas de gestão ambiental, numa perspectiva integrada do uso dos planos de água e zonas adjacentes, em articulação com os respectivos planos, estratégias e programas que incidem nas zonas costeiras e águas adjacentes.



Figura 4 - Marina de Lagos, um exemplo de integração no território.



PANORAMA DO SECTOR DA NÁUTICA DE  
RECREIO EM PORTUGAL

A Náutica de Recreio é o segmento de uso do mar e respectivos planos de água, que promove várias valências com mais-valias para outras actividades.

A necessidade de ancorar as embarcações de recreio numa política geral com uma base cultural alargada, beneficiando de uma política de incentivos, encontra-se consubstanciada no Relatório da Comissão Estratégica dos Oceanos (2004), onde se salientam as potencialidades de desenvolvimento «do turismo, da Náutica de Recreio e actividades marítimo-turísticas», o que irá reflectir-se na Estratégia Nacional para o Mar no vector: «dar resposta à procura interna, actual e potencial (...) desenvolvendo a indústria da Náutica de Recreio».

Aponta-se, seguidamente, um conjunto de factores, alguns deles com raízes ancestrais, que têm dificultado o desenvolvimento e plena exploração das potencialidades nacionais nesta actividade. Por um lado, dificuldades no enquadramento legal-administrativo existente e carência de infra-estruturas nas suas diferentes tipologias. Por outro, necessidade de dar prioridade a incentivos nas bases de educação da nossa população, nomeadamente dos mais jovens. De notar que não há, normalmente, nenhuma abordagem sobre esta actividade, em qualquer nível escolar nacional.

Importa ultrapassar gradualmente o estigma que recai sobre a Náutica de Recreio, entendida correntemente como actividade elitista ou de mera competição.

É de registar que hoje existem cerca de 10.000 postos de acostagem no Continente e Ilhas e seriam necessários, a médio prazo, 25.000 flutuantes e outros 25.000 em terra, num total de 50.000.

Esta oferta deverá ser ajustada às tipologias de utilização e aos custos de exploração, tendo em conta os impactos sociais e ambientais – fomentando actividades complementares, como os apoios de terra às múltiplas actividades marítimo-turísticas, e a prestação de serviços especializados.

De registar que, a haver uma duplicação do número de embarcações de recreio, (de cerca de 77.500 que existem actualmente para 140.000) a dez anos, ficar-se-ia, mesmo assim, na cauda da UE a 15, no que respeita ao rácio embarcação de recreio por habitante, (1/70, quando a média Europeia é bastante inferior). Há ainda a considerar que na frota da marinha de recreio estão incluídas muitas embarcações (eventualmente mais de 20%) que, no rigor, são utilizadas por praticantes de uma

actividade que seria melhor identificada como de «pesca não profissional ou social» em vez de pesca desportiva de mar ao abrigo da Náutica de Recreio.

As diversas entidades que tutelam e dirigem o sector da Náutica de Recreio, além de serem impotentes para resolver o problema cultural, criam também, por vezes, um conjunto de limitações e condicionalismos que pouco o favorecem, sendo o mais relevante o facto de ninguém tutelar o fomento e o desenvolvimento deste sector.

São inquestionáveis as mais-valias associadas à Náutica de Recreio e às actividades marítimo-turísticas. Falta no entanto um efectivo envolvimento institucional integrado que potencie as valências existentes. Neste domínio é evidente que há ainda um défice de infra-estruturas de apoio na orla costeira que sirvam os objectivos da Náutica de Recreio associada ou não às actividades marítimo-turísticas e a outras actividades de recreio marítimo, ou ainda em articulação com a pesca profissional, passando pela pesca-turística, onde as estruturas portuárias afectas ao sector das pescas, por vezes subaproveitadas, deveriam também merecer uma análise situacional e uma eventual reconversão dos postos de acostagem de alguns portos de pesca.

Há, portanto, necessidade de conjugar intervenções entre diversas entidades, numa perspectiva de interesse colectivo, simplificando a burocracia e melhorando a qualidade do conhecimento e procedimentos de todos os utilizadores do mar, esforço este acompanhado por uma consciencialização das tipologias de embarcações, quer de recreio quer de competição, que mais poderão interessar ao potencial praticante nacional, face às condições naturais da nossa costa e às condicionantes económicas. A isto acresce a disponibilidade de acolhimento, mais ou menos temporário, de embarcações estrangeiras, onde os múltiplos serviços daqui decorrentes são um contributo para a economia nacional, em particular para o cruzeirismo oceânico que passa ao largo da nossa costa e para o estacionamento do segmento de embarcações superiores a 40 pés, de que a Europa está deficitária.

Face ao aumento da pressão imobiliária sobre a zona costeira e o possível impacto de estruturas de apoio náutico, há que salvaguardar os objectivos de um desenvolvimento sustentável. Neste contexto, tendo em conta os requisitos técnicos para, por exemplo, apoios sanitários, logísticos, e mediante a aplicação de regras claras de utilização, como procedimentos cívicos e de boas práticas, com base numa valorização ambiental.

A oferta de postos de estacionamento flutuantes ou a seco para os segmentos de menos de 6m a nível nacional e mais de 12m direccionado para utentes da restante UE é importante que seja incrementado, e se possível numa perspectiva preferencial de pequenas unidades, nomeadamente «mais amigas do ambiente». Tal deve ocorrer em detrimento de grandes estruturas, normalmente mais impactantes e de difícil gestão, não havendo, por vezes, um compromisso entre a qualidade e uma economia de escala realmente eficaz. Neste âmbito, os códigos de conduta devem ser prioritários, projectando, claramente, procedimentos mais integrados ambientalmente, quer quanto ao urbanismo necessário às infra-estruturas de apoio à Náutica de Recreio, quer quanto às acessibilidades e aos parques de estacionamento, com soluções de menor impacto relativas às impermeabilizações e aos consumos de energia, incluindo a introdução de sistemas de energias alternativas (vento, sol, ondas, etc.).

## 1.1. Enquadramento Estratégico do Sector da Náutica de Recreio

Até 2007, a Náutica de Recreio apresentava-se como uma actividade em ascensão em Portugal, quer na vertente turística, desportiva e de lazer, quer na industrial, ligada sobretudo à construção de embarcações de recreio. De facto, este sector caracterizava-se por uma conjuntura de forte procura internacional, perspectivando-se que continue a crescer assim que seja ultrapassada a crise actual e que a economia retome um caminho de crescimento.

Como tal, o desenvolvimento da Náutica de Recreio em Portugal deve ser entendido no quadro de uma estratégia abrangente, que preconize o aproveitamento das oportunidades e vantagens comparativas oferecidas pelo território nacional (incluindo a sua vertente marinha) para a valorização estratégica de um amplo conjunto de actividades económicas.

Ademais, esta estratégia deve igualmente ser entendida enquanto forma de estreitar a relação de Portugal e dos portugueses com o recurso «Mar», tirando partido dos laços históricos, culturais, geográficos e económicos já existentes.



Figura 5 - Marina de Cascais, factor de desenvolvimento turístico e da economia local.

É de notar que a promoção e a sustentabilidade desta relação e de todos os recursos disponibilizados pelo espaço marinho e costeiro têm vindo a ser alvo de profunda reflexão em diversos documentos estratégicos que norteiam a promoção da Náutica de Recreio. São os casos do Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território (PNPOT), do Plano de Ordenamento do Espaço Marítimo (POEM), da Estratégia Nacional para a Gestão Integrada da Zona Costeira (ENGI-ZC), das Orientações Estratégicas para o Sector Marítimo-Portuário (OESPM), do Plano Estratégico Nacional do Turismo (PENT) e do Plano Integrado da Rede de Infra-estruturas de Apoio à Náutica de Recreio no Estuário do Tejo (PIRANET).

Saliente-se ainda o estudo «A Náutica como factor de desenvolvimento da Região Norte» publicado pela CCDR Norte.

De forma sumária, seguidamente apresenta-se o quadro de referência para o desenvolvimento da Náutica de Recreio em Portugal estabelecido por estes documentos de âmbito nacional.

### **1.1.1. Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território (PNPOT)**

O PNPOT (2007) apresenta a visão estratégica e o modelo territorial orientadores da política de ordenamento do território até 2025, em articulação com a Estratégia Nacional de Desenvolvimento Sustentável (ENDS), respeitando os mesmos objectivos gerais de desenvolvimento económico, coesão social e protecção ambiental.

No âmbito sectorial da Náutica de Recreio, importa destacar os seguintes objectivos específicos definidos pelo PNPOT:

- Definição e execução de uma política de ordenamento e gestão integrada da zona costeira, nas suas componentes terrestres e marítima;
- Execução de uma Estratégia Nacional para o Mar.

Para o primeiro dos objectivos acima referidos, o PNPOT propõe, entre outras medidas prioritárias, elaborar e implementar a Estratégia para a Gestão Integrada da Zona Costeira Nacional, em articulação com o Plano Nacional para as Alterações Climáticas (PNAC 2007-2013); definir as bases legais de gestão do litoral; elaborar os Planos de Ordenamento da Orla Costeira e os Planos de Ordenamento dos Estuários.

Para o segundo dos objectivos mencionados, o Programa identifica cinco medidas prioritárias das quais no quadro do presente relatório importa realçar: implementar a Estratégia Nacional para o Mar e promover o aproveitamento do seu potencial estratégico no quadro da Estratégia de Desenvolvimento Sustentável (ENDS 2007-2015); e implementar a Comissão Interministerial para os Assuntos do Mar (CIAM), de forma a promover a articulação e coordenação das entidades intervenientes nos assuntos do mar e coordenar as contribuições e posições nacionais para a definição de uma política europeia para os assuntos do mar.

Ao nível sub-regional, são igualmente estabelecidas múltiplas opções estratégicas territoriais, directa ou indirectamente, ligadas à Náutica de Recreio.

### **1.1.2. Plano de Ordenamento do Espaço Marítimo (POEM)**

A Proposta de POEM contempla um conjunto de estratégias/apostas estratégicas sectoriais com incidência no espaço marítimo. Uma das estratégias de mudança do turismo nas zonas costeiras é, a par do aumento da participação no mercado interno e da diversificação para outras actividades como o turismo ecológico, científico e educacional, o aumento da promoção de Portugal como destino de turismo náutico.

Para o turismo náutico, a Proposta de POEM estabelece que:

- As estratégias de coesão devem incidir sobretudo na disponibilização de informação sistematizada sobre a actividade náutica; no aumento da capacidade de oferta das marinas e portos de recreio e assegurar a melhoria da qualidade dos serviços prestados; e na criação de instalações e serviços com boa capacidade de acolhimento para o mercado de cruzeiros;
- As estratégias de sustentabilidade se devam centrar em dois grandes pilares: valorizar o papel da consolidada oferta das marinas do Algarve e promover a crescente dinamização de eventos náuticos de âmbito internacional e os apoios financeiros a projectos empresariais;
- As estratégias de mudança identificadas visam não só a melhoria do turismo náutico do ponto de vista da oferta e da procura no sentido de desenvolver novas actividades relacionadas com a náutica e criar serviços de acolhimento aos turistas de elevado nível, mas também a valorização da actividade náutica atendendo às duas vertentes anteriormente descritas (coesão e sustentabilidade).

### **1.1.3. Estratégia Nacional para a Gestão Integrada da Zona Costeira (ENGIZC)**

A ENGIZC visa garantir a adequada articulação e coordenação das políticas e dos instrumentos que asseguram o desenvolvimento sustentável da zona costeira.

No âmbito deste documento importa destacar a Medida 13 «Promover a criação de condições favoráveis ao acolhimento e ao desenvolvimento de actividades da Náutica de Recreio e de turismo sustentável», no quadro da qual são propostas quatro metas principais:

- Criação do Guia sobre a Náutica de Recreio;
- Certificar as marinas e portos de recreio portugueses;
- Programa de promoção internacional de um produto de turismo náutico assente numa rede de infra-estruturas náuticas nacional;
- Criação do Roteiro sobre o turismo da zona costeira.

### **1.1.4. Orientações Estratégicas para o Sector Marítimo-Portuário (OESMP)**

As OESMP (2006) materializam a visão integrada e otimizada para o sector marítimo-portuário em Portugal, num horizonte de médio/longo prazo, aspecto que está fora do âmbito do presente trabalho, mas que se refere a título de enquadramento geral.

No conjunto de domínios prioritários de intervenção definido neste documento, inserem-se algumas orientações relativas à Náutica de Recreio, em particular aqueles que decorrem do Novo Enquadramento Institucional do Sector Marítimo Portuário.

A este nível, é de relevar a concretização da visão estratégica que procura sobretudo tornar o sector marítimo-portuário mais competitivo, baseando-se em «soluções

adequadas e que maximizem o aproveitamento dos portos e infra-estruturas de apoio à pesca e à navegação e de recreio e desporto». Chama-se a atenção para este ponto onde deverão ser acautelados os aspectos técnicos de conversão destas infra-estruturas, sob pena de não se conseguir obter uma reconversão que proporcione um nível de qualidade desejado e apontado como estratégico nos documentos acima referenciados.

Para tanto, é estabelecido que o Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos, I.P. ou a entidade que o vier a substituir, deverá «procurar parcerias com entidades públicas e privadas para exploração das mesmas, potenciando a sua utilização, de acordo com o meio em que se encontram inseridos» e «promover, sempre que possível, a concessão destas infra-estruturas a municípios ou a associações de municípios, admitindo a possibilidade destas entidades sub-concessionarem a sua exploração».

### 1.1.5. Plano Estratégico Nacional do Turismo (PENT)

O PENT (2007), cujo prazo já terminou, estando actualmente em fase de revisão, encontra-se estruturado em cinco eixos principais: territórios, destinos e produtos; marcas e mercados; qualificação de recursos; distribuição e comercialização; e, inovação e conhecimento.

No primeiro eixo estratégico é proposto o desenvolvimento do Turismo Náutico, conceito que inclui os segmentos relativos a cruzeiros, veleiros e embarcações a motor e actividades marítimo-turísticas, como um dos dez produtos turísticos estratégicos nacionais, selecção que pondera os recursos, factores distintivos e o potencial de crescimento do sector em Portugal.

A estratégia de desenvolvimento para a Náutica de Recreio, estabelecida pelo PENT, propõe a concentração de investimento no cumprimento de um conjunto de factores de competitividade e valorização do Turismo Náutico. Apresentando os seguintes factores básicos:

#### 1) Factores Básicos:

- Excelentes condições naturais (praia, clima, etc.) para a prática de actividades náuticas;
- Ampla rede de instalações náuticas (portos desportivos, marinas, etc.) com todos os equipamentos e serviços necessários (energia, água, tratamento de resíduos, etc.) com boa acessibilidade;
- Oferta de cursos de aprendizagem de desportos náuticos;
- Oferta de alojamento e restauração nas zonas envolventes dos locais onde se realizam desportos náuticos.

#### 2) Factores-chave de êxito:

- Legislação adequada, estimulando o desenvolvimento das actividades náutico recreativas;

- Elevado número de empresas especializadas;
- Ampla e variada oferta de actividades em todas as tipologias de desportos náuticos;
- Serviços de elevada qualidade;
- Presença de construtores de embarcações de reconhecido prestígio;
- Ampla cobertura de serviços e empresas de apoio especializadas (manutenção, reparação, venda de material e equipamentos, etc.);
- Desenvolvimento de produtos integrados de oferta desportiva e alojamento (estações náuticas);
- Excelentes condições de segurança nos portos desportivos e marinas;
- Realização de eventos desportivos de nível internacional (regatas e outros eventos náuticos);
- Ampla e variada oferta de entretenimento e serviços complementares nas zonas envolventes dos locais para a prática de desportos náuticos;
- Disponibilidade de pessoal qualificado (tripulação, instrutores, etc.), com conhecimento de idiomas e experiência no apoio aos turistas;
- Eficaz funcionamento de serviços de resgate e serviços médicos de urgência.

Deste enquadramento estratégico do sector da Náutica de Recreio é possível concluir pela germinação de uma nova abordagem por parte das entidades oficiais, para a qual os documentos acima referidos são instrumentais, centrada no reconhecimento das oportunidades que lhe estão associadas, enquanto pilar de desenvolvimento económico e social.

No mesmo sentido, constata-se que existe, de facto, uma vontade nova de mobilização das oportunidades despoletadas pelo desenvolvimento deste sector enquanto elemento capaz de impulsionar a valorização e qualificação do território e a economia local e regional, com evidentes reflexos sobre a economia nacional.

Mas se os documentos orientadores referidos e a nova vontade de mobilização das oportunidades despoletadas pelo desenvolvimento do sector por parte das entidades oficiais são condição necessária para o desenvolvimento da Náutica de Recreio em Portugal, não são, por si só, condição suficiente.

Feito o enquadramento estratégico do sector, esboça-se de seguida um retrato do sector.

## **1.2. Caracterização do sector da Náutica de Recreio**

### **1.2.1. A oferta de infra-estruturas de apoio à Náutica de Recreio**

É reconhecido que Portugal (com aproximadamente 2.830 km de costa e 620 km<sup>2</sup> de bacias interiores) apresenta uma boa posição geográfica e condições de navegabilidade. Todavia, e não obstante a evolução recente pautada por um cres-

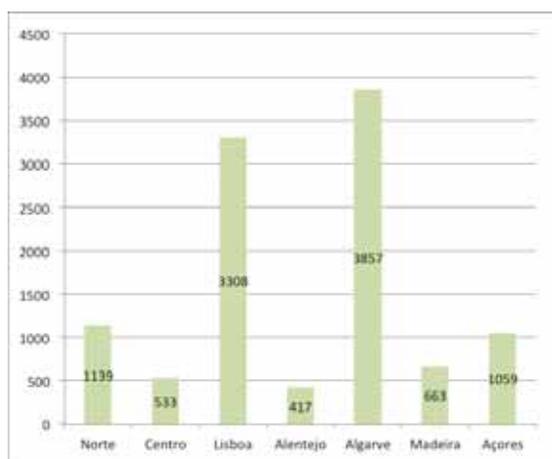
cimento assinalável do número de postos de amarração flutuantes, a oferta nacional é ainda relativamente limitada, apresentando, por isso, um apreciável potencial de crescimento. O objectivo de se atingir um porto de recreio a cada 20 milhas de costa ou menos (isto é, um abrigo a quatro horas ou menos de viagem ao longo da costa) é uma ambição legítima para os nautas que frequentam a costa portuguesa.

No que respeita à oferta de infra-estruturas de apoio à náutica de recreio em águas costeiras, esta é constituída por 39 instalações, incluindo 22 marinas, 10 portos de recreio, seis docas e um pólo de recreio náutico<sup>1</sup>. Realce-se que estes números não incluem as bacias interiores (com a excepção de duas instalações na via navegável do Douro: Marina Angra do Douro e Pólo Fluvial do Freixo).

Em 2011, estas infra-estruturas representavam uma oferta de 10.976 postos de amarração<sup>2</sup>, sendo de notar que, em 2009, existiam 10.127 postos de amarração, tendo-se verificado, assim, um acréscimo de 849 lugares em termos absolutos, traduzidos num crescimento de 8,4% da oferta, em termos percentuais.

Em termos de distribuição regional da oferta, verifica-se uma concentração do número de postos de amarração nas regiões do Algarve e Lisboa, as quais representam mais de 65% da oferta (35,1% e 30,1%, respectivamente). A Região do Alentejo apresenta a menor oferta, tanto no que se refere ao número de infra-estruturas, como aos postos de amarração disponibilizados.

### Gráfico 1 - Distribuição Regional dos Postos de Amarração (2011)



Fonte: elaboração própria baseada em dados do IPTM (2011).  
Não inclui amarrações em águas interiores.

<sup>1</sup> Informação disponibilizada pelo Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos no “Portal do Mar” ([www.portaldomar.pt](http://www.portaldomar.pt)). De acordo com informação disponibilizada pelo Turismo de Portugal, I.P., existem actualmente 51 instalações em Portugal – 23 marinas, 14 portos de recreio e 14 docas de recreio; destas, 29 são oceânicas e 22 são fluviais. Estas infra-estruturas totalizam, em 2011, uma oferta de 13.391 postos de amarração.

<sup>2</sup> Não é contabilizado o número de lugares disponibilizado pela Amieira Marina, uma vez que não existe informação disponível no “Portal do Mar”.

Figura 6. Localização das Infra-estruturas de Apoio à Náutica de Recreio em Portugal (2011)



Fonte: elaboração própria com base em IPTM (2011).

Figura 7. Distribuição dos Postos de Amarração em Portugal (2011)



Fonte: elaboração própria com base em IPTM (2011).

### 1.2.2. Números de embarcações de recreio

Em 2010 o número total de embarcações de recreio registadas ascendeu a cerca de 77,5 mil embarcações. Conforme o quadro abaixo, baseado em dados fornecidos pela Direcção-Geral da Autoridade Marítima (DGAM), é na Região Centro que se concentra o maior número de embarcações (cerca de 32 mil), representando 41,5% do total de embarcações registadas em Portugal.

**Quadro 1 - Número de embarcações de recreio registadas por região (2010)**

	2010	
	N.º	%
<b>Norte</b>	24.833	32,0
<b>Centro</b>	32.177	41,5
<b>Sul</b>	13.943	18,0
<b>Madeira</b>	2.917	3,8
<b>Açores</b>	3.617	4,7
<b>Total</b>	<b>77.487</b>	<b>100,0</b>

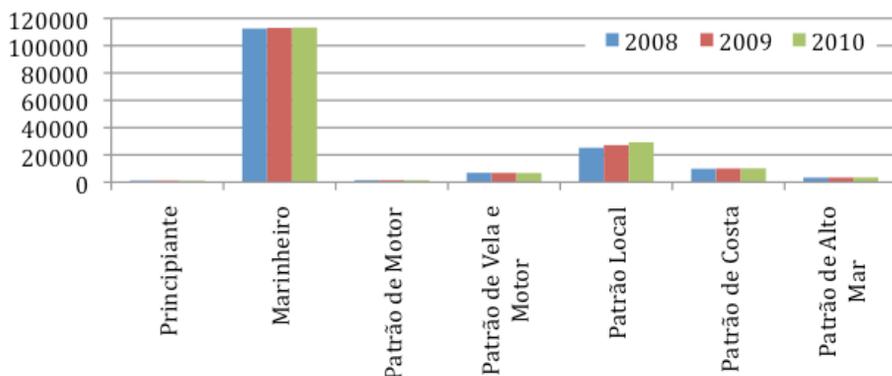
Fonte: elaboração própria com base em informação da DGAM (2010).

### 1.2.3. Evolução do número de cartas de praticantes náuticos

Também o número de cartas de navegador de recreio activas aumentou de 4.898 entre 2008 e 2010, verificando-se que neste último ano existiam 165.402 cartas activas. A categoria de Patrão Local cresceu de forma muito significativa, tendo tido uma evolução positiva de 3.985 cartas.

Por sua vez, as cartas de principiante, patrão de motor e patrão de vela e motor apresentaram um crescimento negativo de -52, -57 e -157 cartas, respectivamente.

As cartas de marinheiro e de patrão local são aquelas que mais navegadores de recreio possuem, tanto em 2008 como em 2010.

**Gráfico 2 - Evolução do número de cartas de navegador de recreio activas, por categoria (2008-2010)**

Fonte: elaboração própria com base em informação do IPTM (2011).

Todavia, no período 2005-2010, verificou-se uma significativa diminuição do número de cartas de navegador emitidas. Com efeito, em 2005, foram emitidas 13.588 cartas, enquanto que em 2010 estas não foram além das 4.650 cartas emitidas.

**Quadro 2 - Evolução do número de cartas de navegador de recreio emitidas, por categoria (2005-2010)**

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Variação	
							Nº	%
Carta de Principiante	31	10	6	9	9	10	- 20	- 71
Carta de Marinheiro	7.632	5.597	2.945	2.258	2.172	2.006	- 5.626	- 74
Carta de Patrão Local	5.271	4.323	2.462	2.345	2.092	2.322	-2.949	- 56
Carta de Patrão da Costa	562	526	310	336	209	247	- 315	- 56
Carta de Patrão de Alto Mar	92	99	42	72	41	56	-36	- 39
<b>Total</b>	<b>13.588</b>	<b>10.555</b>	<b>5.765</b>	<b>5.020</b>	<b>4.523</b>	<b>4.641</b>	<b>- 8.947</b>	<b>- 66</b>

Fonte: elaboração própria com base em informação do IPTM (2011).

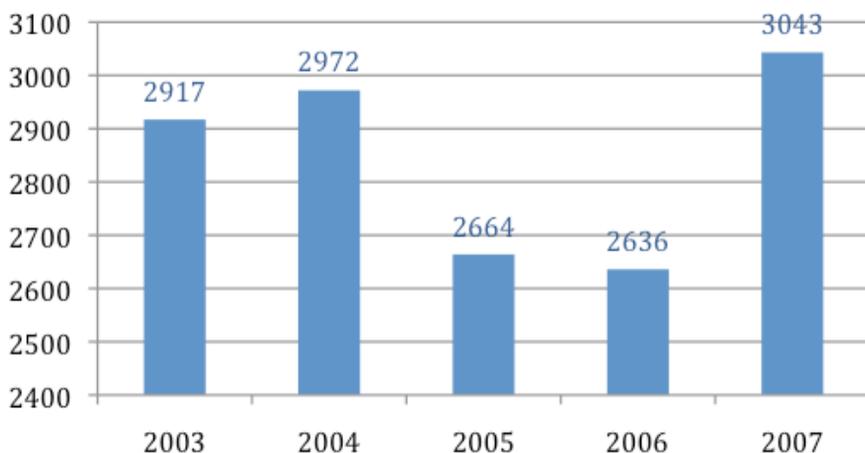
As categorias relativas à carta de marinheiro e carta de patrão local, 43% e 50% respectivamente, do total das cartas emitidas em 2010, destacam-se claramente, sendo o número das demais categorias pouco expressivas.

É preocupante a diminuição de cartas de navegador de recreio emitidas. Esta evolução pode ter várias causas: crise vs preço dos cursos, falta de cultura náutica, dificuldade no acesso à prática da Náutica de Recreio, custos muito elevados em todos os sectores – aquisição, usufruto e manutenção duma embarcação de recreio em Portugal.

#### 1.2.4. Número de praticantes inscritos

No que respeita ao número de praticantes, conforme informação relativa aos praticantes inscritos na Federação Portuguesa de Vela, no período 2003-2007 observa-se uma evolução marcada por algumas oscilações, com um mínimo de inscritos em 2006 (2.636 praticantes) e um máximo em 2007 (3.043 praticantes).

**Gráfico 3 - Evolução do número de praticantes inscritos na Federação Portuguesa de Vela (2003-2007)**



Fonte: elaboração própria com base em informação da Federação Portuguesa de Vela (2011).

### 1.3. Estaleiros e Indústria Naval de embarcações de recreio

#### 1.3.1. Caracterização da construção e reparação de embarcações de recreio e desporto

Face à alteração da Classificação Portuguesa de Actividades Económicas temos, a partir de 2007, os valores da construção e reparação de embarcações de recreio separados. Assim, e segundo a Classificação Portuguesa de Actividades Económicas CAE rev.2.1 e o CAE rev.3, temos:

**Quadro 3 - Pessoal ao serviço/Volume de Negócios/VABpm/EBE**

Construção e reparação de embarcações de recreio e desporto (CAE 351 2004-2007 e CAE Rev. 3 2007-2008)							
	2004	2005	2006	2007	2008	Tx. cresc. médio 2004/07 (%)	Tx. cresc. médio 2007/08 (%)
<b>Pessoal ao serviço (N.º)</b>							
CAE 35120	976	1.208	1.147	1.219		7,7	
CAE 30120				795	660		-17,0
CAE 33150				1.304	1.476		13,2
<b>Volume de negócios (10<sup>6</sup> euros)</b>							
CAE 35120	44	49	56	65		14,2	
CAE 30120				48	47		-2,2
CAE 33150				180	217		20,6
<b>VABpm (10<sup>6</sup> euros)</b>							
CAE 35120	14	14	15	15		2,0	
CAE 30120				13	13		-0,4
CAE 33150				47	64		37,4
<b>EBE (10<sup>6</sup> euros)</b>							
CAE 35120	5,45	5,32	3,78	2,26		-25,4	
CAE 30120				2,4	2,7		15,5
CAE 33150				18,4	33,0		78,8

Fonte: AI Navais

A actividade de construção e reparação de embarcações de recreio e desporto (CAE35120) apresentou um elevado crescimento, em termos de pessoal ao serviço e volume de negócios, tendo atingido 65 milhões de euros em 2007.

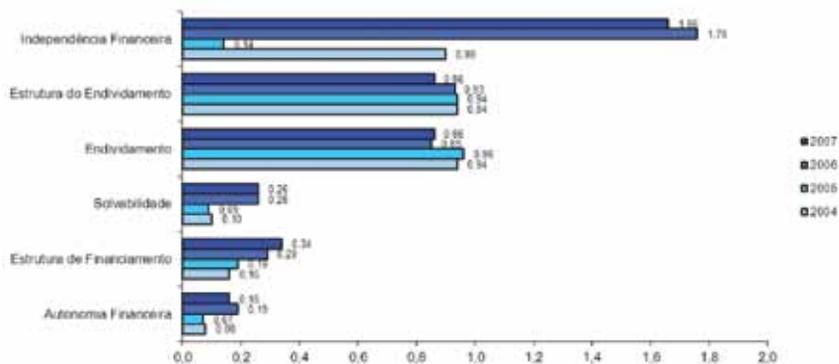
A partir de 2007, os valores de reparação de embarcações de recreio foram adicionados a um CAE que possui o valor total de reparação no sector naval, pelo que deixa de ser possível qualquer exercício de comparação temporal do volume de negócios.

Os valores de construção são claramente expostos no quadro acima, sendo possível verificar que em 2007 existiu um volume de negócios de 48 milhões de euros e no ano de 2008 uma quebra de 2,2%. O Excedente Bruto de Exploração deste sector baixou de 5,45 milhões de euros em 2004 para 2,26 milhões de euros em 2007, o que revela uma baixa geração de resultados da actividade normal de exploração.

### 1.3.2. Rácios financeiros globais, por escalão de pessoal e tipo de actividade

O tratamento dos dados fornecidos pelo Instituto Nacional de Estatística permitiu-nos comparar os rácios económicos e financeiros.

Gráfico 4 – Construção e reparação de embarcações de recreio

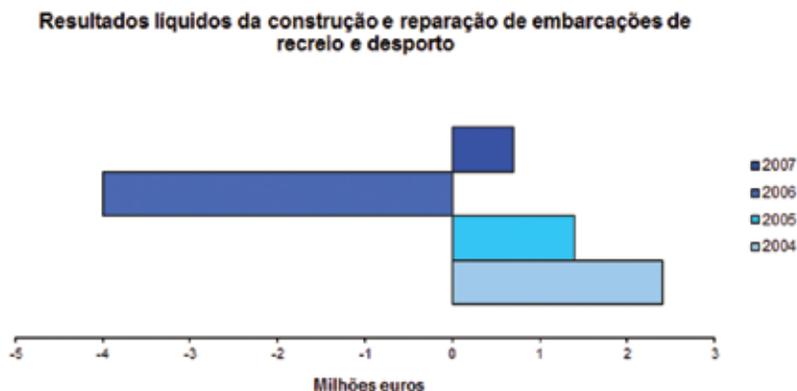


Fonte: AI Navais

A construção e reparação de embarcações de recreio revelam fracos indicadores financeiros. Em 2007, além de uma baixa autonomia financeira e uma elevada estrutura de endividamento, revelam também um baixo rácio de solvabilidade, indicador de uma deficiente capacidade global para fazer face ao total dos seus compromissos de curto, médio e longo prazo.

No gráfico abaixo é possível ver a evolução dos resultados líquidos. Verificou-se uma franca recuperação de 2006 para 2007.

Gráfico 5 – Resultados Líquidos



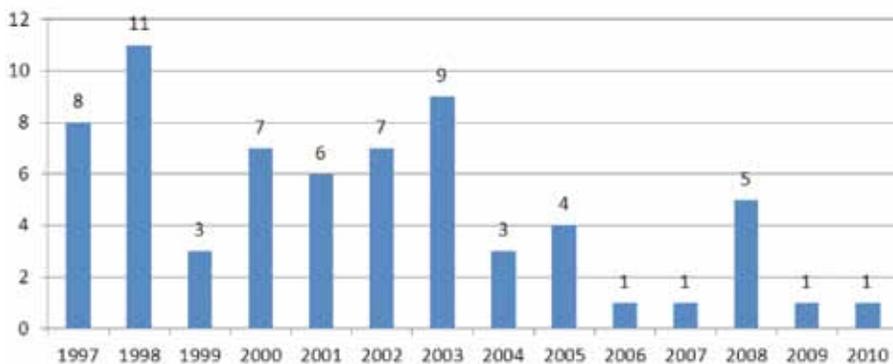
Fonte: AI Navais

### 1.3.3. Novos estaleiros de construção de embarcações de recreio

#### 1.3.3.1. Construtores

Segundo o Decreto-Lei 168/2005, de 26 de Setembro, o código do construtor (constante do número de identificação do casco) constitui um dos requisitos essenciais para aprovação da embarcação. A DGE designou a APICAN como a entidade que atribui o código de construtor. Apresentam-se abaixo os valores (cedidos pela APICAN) referentes a pedidos de licenças de novos construtores de embarcações de recreio.

Gráfico 6 – Novos construtores



Fonte: APICAN /AI Navais

Nos últimos anos verificou-se uma redução de pedidos de código de construtor devido principalmente ao arrefecimento do mercado.

Os pedidos surgiram maioritariamente de novas empresas que utilizam tecnologias e engenharia *State of the Art* o que lhes permite competir com outras empresas europeias.

Para incentivar a instalação de novos estaleiros, que pretendam construir embarcações com uma envergadura que requeira o acesso à água, será proposto no âmbito deste trabalho um plano de acção que ajude a ultrapassar este constrangimento.

## 1.4. Análise SWOT do sector da Náutica de Recreio

### Pontos fortes

---

Contribui para o reforço de uma cultura marítima nacional

---

Características de alguns pontos específicos da costa portuguesa para a prática da Náutica de Recreio

---

A Náutica de Recreio promove actividades conexas com mais-valias

---

A Náutica de Recreio promove a criação de emprego diferenciado

---

A Náutica de Recreio apresenta-se como actividade complementar que valoriza e enriquece a experiência de outros produtos turísticos

---

O turismo fluvial começa a ser tendencialmente importante na realidade do turismo náutico em Portugal

---

A Náutica de Recreio reforça a componente cívica para uma maior sensibilização da qualidade ambiental da orla costeira

---

Condições climáticas e paisagísticas favoráveis

---

### Pontos fracos

---

Falta de postos de acostagem flutuantes e em seco face a uma procura potencial que se pretende incentivar

---

Condições de navegabilidade, acesso à água, balizagem e abrigo

---

Elevado custo, face às capacidades financeiras do cidadão nacional, dos produtos da Náutica de Recreio, incluindo postos de acostagem flutuantes e a seco, em parte devido ao regime fiscal desajustado

---

Insuficiente preocupação ambiental e de protecção da natureza, em especial do meio marinho

---

Falta de cativação e de atracções, numa perspectiva de cidadania integrada, ou seja, sem barreiras sociais ou económicas

---

Legislação complexa ou inadequada, em domínios conexas com a Náutica de Recreio, em que se inclui a problemática do Domínio Público Hídrico

---

Falta de aceitação social da Náutica de Recreio, em algumas localidades costeiras, e insuficientes meios de apoio à navegação, por exemplo via rádio e no salvamento marítimo

---

Ao nível da construção naval, falta de massa crítica ao nível da indústria, reflectindo-se num défice de *design*

---

Inexistência de sistematização da informação sobre a Náutica de Recreio

---

### Desafios e oportunidades

---

Atracção de nautas estrangeiros originando a conseqüente entrada de divisas

---

Criar destinos e produtos turísticos e investir num «branding» adequado

---

Criação de novos produtos turísticos com valor acrescentado

---

Potencial de reconversão de algumas infra-estruturas portuárias subaproveitadas, em especial associadas aos sectores da pesca profissional e comércio

---

---

Valorização sócio-cultural de comunidades piscatórias visitáveis através da Náutica de Recreio

---

Alternativa à pesca profissional com a pesca-turismo, reduzindo assim esforço de pesca, e o eco-turismo

---

Rever, integrar e simplificar a legislação relativa à Náutica de Recreio e às marítimo-turísticas

---

Promoção de pequenas e médias unidades industriais e comerciais, nos domínios da construção naval, turismo especializado e serviços

---

Incentivo para que existam agentes económicos que prestem serviços de aluguer de embarcações, credenciadas de «passaporte» de qualidade

---

Fomento da prática da Náutica de Recreio a nível escolar, bem como do treino de competição

---

Aproveitar a realização de certames internacionais para promover a atracção de promotores estrangeiros

---

Contributo para um desenvolvimento sustentável no âmbito da Gestão Integrada das Zonas Costeiras (GIZC)

---

### **Ameaças, riscos e constrangimentos**

---

Excesso de burocracia nas certificações e nos licenciamentos de embarcações de recreio e marítimo-turísticas e de actividades conexas

---

Fragmentação de competências

---

Falta de uma entidade que fomente e divulgue as actividades associadas à Náutica de Recreio

---

Preconceitos sobre a Náutica de Recreio, como actividade apenas para ricos

---

Legislação, taxas e obrigações de controlo da actividade, desajustados ao contexto internacional

---

A RELAÇÃO DAS INFRA-ESTRUTURAS DA  
NÁUTICA DE RECREIO E O ESPAÇO URBANO

## 2.1. Enquadramento e conceitos estruturantes

As grandes civilizações despontaram junto dos estuários dos grandes rios, em frentes costeiras recortadas e com frequente ocorrência de condições de abrigo, ou em arquipélagos de escala significativa, onde a água é um elemento primordial, uma vez que é não só um factor indispensável à sustentação dos assentamentos humanos, mesmo quando não está imediatamente disponível, mas também pelo facto de estar na base do surgimento das primeiras economias agrárias, de manufactura, de transformação rudimentar e de comércio. As cidades de Lisboa e do Porto são um claro exemplo deste modelo de transformação socio-territorial.

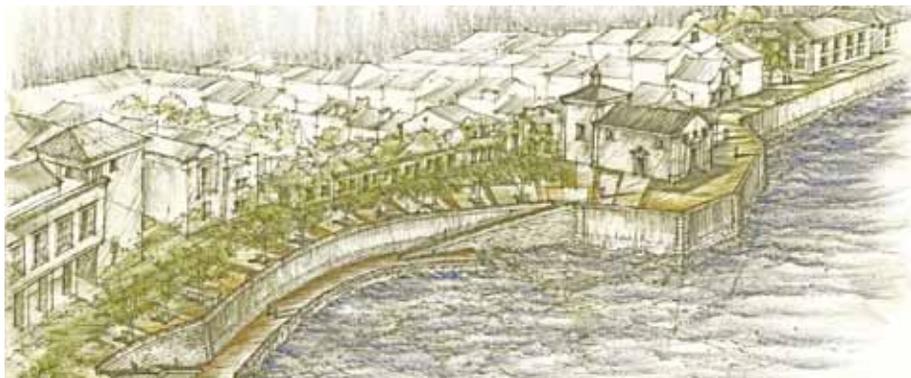


Figura 8 - Estudo de valorização e acessibilidade na marginal de aglomerado urbano no estuário do Tejo.

A cidade portuária, especializada e rígida na sua configuração, tem vindo a patentear nas últimas três ou quatro décadas um acelerado declínio funcional e físico, expondo-se inevitavelmente ao escrutínio de quem pensa e opera como agente político, administrativo ou económico, e está ciente da inevitabilidade da sua consagração a novas ocupações e aproveitamentos para a economia local e regional.

Enquanto os agentes portuários investem na competitividade da actividade marítimo-portuária, trazendo mais-valias importantes às regiões, as autarquias investem sobretudo na melhoria de qualidade de vida dos espaços imediatamente

disponibilizados ao cidadão. Embora vizinhos, cidade e porto regem-se por objectivos distintos, e embora esta condição tenha provocado enormes constrangimentos a ambas as partes, identificamos actualmente oportunidades sem precedentes.

Com efeito, as disfuncionalidades que estas frentes ribeirinhas de considerável extensão hoje patenteiam nas suas relações com o tecido urbano, elegem-nas como claras áreas para a oportunidade de requalificação e renovação urbanas, em franjas de território com características únicas.



**Figura 9 - Estudo de reconversão urbanística e valorização paisagística em frente portuária urbana ribeirinha.**

Num momento de mutação, previsível em muitos casos, programada ou implementada em poucos, em que muitos antigos terrenos portuários ou sob jurisdição portuária estão receptivos a novos usos, há enorme interesse por parte das autarquias e do governo central em viabilizar projectos e captação de investimento.

Ou seja, dando continuidade às actividades próprias das frentes ribeirinhas, a regeneração dos lugares permite atrair múltiplas actividades – desportivas, culturais, de contemplação da natureza, entre muitas outras desejável e naturalmente compatíveis com a Náutica de Recreio, nas suas diversas declinações.



**Figura 10 - Estudo de reconversão e qualificação paisagística em frente ribeirinha urbana.**

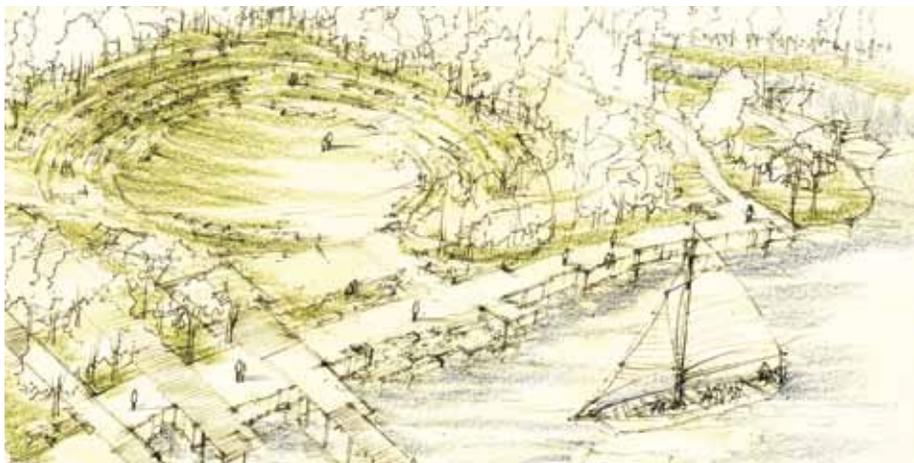
Existe, assim, a oportunidade de criar infra-estruturas flexíveis que possam estimular o passeio, seja em caminhada ou corrida, de bicicleta, patins ou noutra qualquer modo de mobilidade suave que lhes assegurem uma efectiva utilização e vivência por parte da comunidade.

Também a realização de eventos regulares, quer tenham um cariz popular ou eminentemente erudito, consubstanciados em programas de índole cultural em espaços públicos, financiados por organismos locais, públicos e/ou privados, de comércio, serviços e indústria, prestigiam-nas e nobilitam-nas, criando valor imobiliário e económico acrescentado, podendo e devendo constituir uma dinamização ímpar das frentes de água, traduzida em eventos de excepção – de que foi manifestação emblemática a *Expo 98*.



**Figura 11 - Estudo de reconversão de uso e qualificação paisagística de frente ribeirinha na margem direita do Tejo.**

A transição de uso nas frentes ribeirinhas deve ocorrer faseadamente, de forma a garantir a sua abertura à população e a práticas de recreio livre. Por vezes as autarquias investem em projectos que, embora assegurem visibilidade política em horizontes próximos, concedem direitos excessivos ou mal ponderados a grandes investidores.



**Figura 12 - Estudo para espaço lúdico-cultural em parque ribeirinho.**

Para a implementação de novos projectos nas frentes ribeirinhas não é indispensável atrair investimento predominantemente exterior, devendo conjugadamente fomentar-se a mobilização dos agentes económicos locais e regionais, salvaguardando outrossim a participação e o envolvimento da comunidade – tanto cívico como do tecido económico micro-empresarial.

As infra-estruturas da Náutica de Recreio são tema de convergência entre cidade e porto. Apresentam áreas de convergência programática com a primeira e propõem projectos menos intrusivos mas economicamente mais sustentáveis, viabilizando o acesso e usufruto dos seus espaços públicos.

Estes espaços e as actividades económicas e sociais que os marginam tornam-se natural extensão de equipamentos urbanos, dando continuidade a uma rede dendrítica de percursos radicada no tecido urbano das áreas centrais – assim consolidando os processos de regeneração da identidade cultural das frentes ribeirinhas.

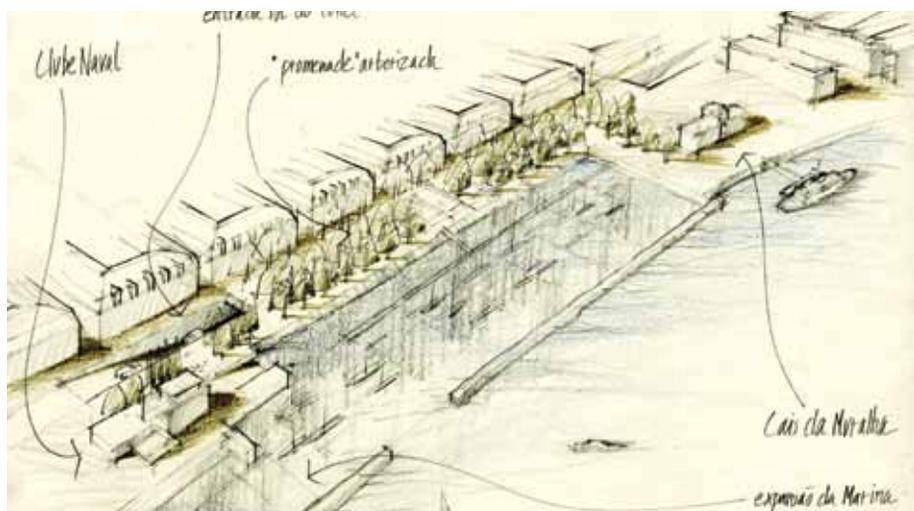


Figura 13 - Articulação funcional e permeabilidade entre cidade e actividade portuária de recreio.

Na reabilitação urbana, a dificuldade em ordenar e conciliar, numa cidade portuária, as actividades da pesca, do recreio, do comércio marítimo e do desporto são prementes.

Neste aspecto, Lisboa é um exemplo pelos desafios que encerra: num estuário onde há espaço suficiente para todos, persistem zonas inaproveitadas ou subaproveitadas (margem sul do Tejo entre a Banática e a Cova do Vapor, frente ribeirinha de Algés-Cruz Quebrada, estaleiros da Margueira, para referir apenas três). Os atropelos e os incidentes entre pescadores e navegadores de recreio, e entre estes e pescadores desportivos à linha na margem do Tejo, sucedem-se impune e desnecessariamente.

Um bom ordenamento, uma legislação com competências mais concentradas e menos distribuídas, Autoridades Marítima e Portuária eficazes e operantes, uma

real capacidade de fiscalização, com balizas bem definidas, serão contributos seguros para criar condições mais favoráveis a um desenvolvimento sustentável da Náutica de Recreio.

Por outro lado, nem sempre um bom porto de recreio necessita de estar perto de uma cidade, para efeitos de oferta cosmopolita (cultural ou recreativa) em terra. Muitos nautas de recreio preferem o sossego e a tranquilidade de um espaço inexplorado e impoluto. Existem muitos destes espaços na nossa costa que poderiam abrigar pequenos portos de recreio para este segmento, designado «turismo de natureza».

A título de exemplo refiram-se os «Centros Coordenadores de Actividades Náuticas», mencionados num estudo realizado para a CCDR Norte, que não são mais do que bases náuticas que congregam várias actividades náuticas de um ou mais municípios, poupando recursos e originando economias de escala.

## 2.2. Ocupação e mutações: identificação de oportunidades

As frentes urbanas da fachada atlântica, apresentem elas uma morfologia tradicional concentrada ou uma implantação mais descontínua ou fragmentária, contêm singularidades cuja transformação em valor acrescentado para a reconversão e/ou expansão de planos integrados de desenvolvimento costeiro poderão viabilizar – mercê da conjugação de perspectivas (quer em análise e diagnóstico, quer na formulação de orientações gerais e de medidas e acções vinculativas) apenas materializáveis numa abordagem transdisciplinar e pluri-institucional.

As mudanças ocorridas no perfil e no peso relativo das economias geradoras de bens e serviços, consideradas à escala global, originaram impactes consideráveis nas estruturas físicas que se foram estruturando como charneira entre os assentamentos humanos e o espaço de comunicação e troca entre estes: a orla costeira, as frentes urbanizadas e infraestruturadas para organizar a trasfega, distribuição e comercialização de bens transportados ou de recursos explorados nas plataformas marítimas mais ou menos próximas. Estas mutações:

- da alteração da importância relativa do comércio por via marítima;
- da necessidade de espaço para a logística do transbordo e *handling* – proximidade de vias arteriais periurbanas e de terminais rodoferroviários e interfaces de grandes dimensões;
- do crescimento do transporte turístico de passageiros – expansão do cruzeirismo em detrimento das viagens transoceânicas «clássicas», antecessoras da aviação comercial consolidada em parcerias com operadores turísticos;
- do declínio das indústrias pesqueiras tradicionais (particularmente no quadro económico nacional, e parcialmente determinada pelas directrizes políticas estratégicas das duas últimas décadas) disponibilizando apreciáveis infra-estruturas portuárias frequentemente subaproveitadas.

De um ponto de vista estritamente urbanístico, as consequências deste quadro comum a muitas metrópoles e centros urbanos litorais criaram um campo de oportunidades onde um observador comum verá mera desolação. Extensas frentes, na adjacência imediata da orla litoral, e territórios urbanos com actividades económicas a estas associadas, apresentam-se disponíveis para a implantação de novas ou renovadas parcelas do sistema urbano, configuradas e desenhadas para sustentar um leque variado e complementar de usos e funções:

- Habitação (para diversos segmentos, e apontando na diversificação tipológica, na complementaridade arrendamento/propriedade plena/copropriedade;

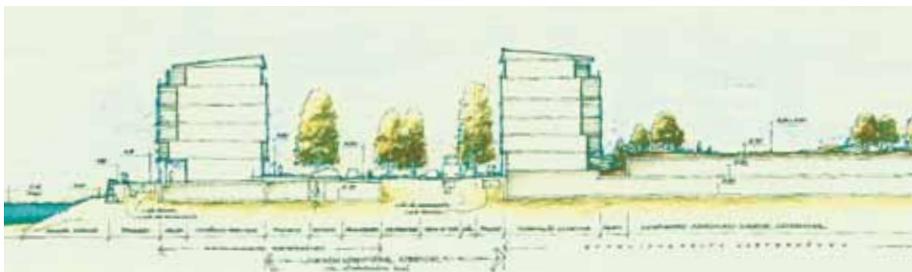


Figura 14 - Estudo urbanístico para frentes de uso misto em núcleos portuários de recreio.

- Residências para jovens/estudantes/solteiros/estrato sénior (capitalizando a proximidade destes núcleos para fomentar, p.e., e juntamente com os outros segmentos, o desporto náutico ligeiro sénior);
- Serviços de gestão;
- Serviços de logística;
- Comércio e serviços tradicionais em coexistência com os serviços dedicados e especializados;



Figura 15 - Aplicação do princípio da transversalidade e profundidade das conexões.

- Equipamentos urbanos de tipo e perfil complementar, promovendo a sinergia com parques urbanos marginais e em profundidade (lineares e contínuos, formando corredores ecológicos urbanos de configuração dendrítica, revisitando com imaginação e um suporte científico e técnico incipiente à época, os princípios plasmados por Étienne de Gröer no Plano de Urbanização da Costa do Sol);

- Equipamentos desportivos em apoio às zonas urbanas tradicionais e reconvertidas, maximizando – sem comprometer as irradiações de serviço ao restante tecido urbano – a sua proximidade às frentes de água;
- Zonas húmidas e outras zonas de património natural e cultural valorizadas paisagisticamente, com remates claros, estáveis e potenciadores de uma fruição sustentável pelas populações e pelos utilizadores dos núcleos náuticos de recreio;

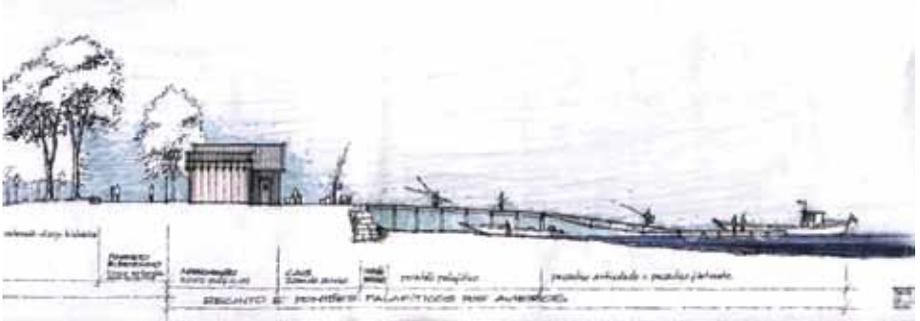


Figura 16 - Projecto de espaço público e recreio náutico informal.

- Delimitação proactiva das áreas de reconversão estratégica, com instrumentos próprios nos planos territoriais, de equipamentos-base que assegurem as condições de atractividade mínima para a fixação de novas populações ou para a fixação do local em risco de migração;
- Diferenciação, nas soluções de traçado e desenho urbano, das zonas de reconversão ou expansão, dos núcleos e dos pontos nodais que reunirão condições para polarizar os projectos de arquitectura e de espaço público potenciadores da criação de novas identidades e imagens de marca urbanas.

### 2.3. Princípios orientadores das estratégias sectoriais e territoriais

A alternância e intercalação, nestas novas unidades de vizinhança, de bairros e de trechos de cidade ou aglomerados urbanos com zonas de lazer interligadas por passeios ribeirinhos multimodais é um conceito chave a reter para assegurar a mútua valorização das frentes edificadas multifuncionais e dos núcleos e recintos especificamente configurados para as múltiplas actividades e segmentos da Náutica de Recreio.

Para que este desiderato seja exequível, será necessário elencar um conjunto de medidas de actuação, contidas em planos ou programas legalmente eficazes, desenvolvidas a partir de temas como:

- Desenvolvimento integrado de obras de defesa e consolidação costeira, articuladas longitudinal e transversalmente;

- Compatibilização dos fluxos pedonais de lazer e rodoviários de diferentes níveis hierárquicos, pela construção de derivações/penetrações na malha urbana de passeios marginais com integral continuidade;



Figura 17 - Estudo para trecho de passeio marítimo na margem direita do Tejo.

- Acomodação e estabilização de corredores naturais, sob a forma de corredores ecológicos transversais desembocando nos percursos marginais (vide, p.e., o potencial paisagístico da rede hidrográfica formada pelas Ribeiras de Cascais - Oeiras, ou ainda pelas inúmeras Ribeiras do Algarve, focado neste objectivo específico);
- Identificação e delimitação (para integração) de valores naturais, paisagísticos e culturais (fomentando, sempre que possível, actividades humanas aí existentes geradoras de valor, actual ou potencial, e garantes da identidade da paisagem);

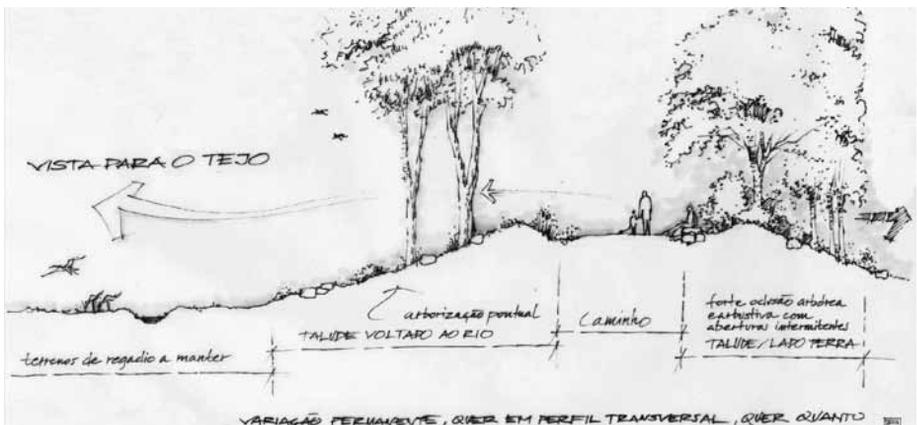


Figura 18 - Percursos de impacto mínimo em espaço natural, fomentando a fruição sustentável.

- Instituição, pelo rigoroso escrutínio desenvolvido nos estudos-base, de padrões de excelência quer para o enquadramento das infra-estruturas hoteleiras e turísticas, quer para o desenho e projecto coordenado das mesmas;

- Criação de instrumentos financeiros e legais específicos para operações-piloto – podendo recuperar-se a figura das Áreas de Desenvolvimento Urbano Prioritário (ADUP), em articulação, quando justificável pela especificidade do quadro urbanístico, com a figura das Áreas Críticas de Recuperação e Reconversão Urbanística (ACRRU) – propiciadores de parcerias que assegurem o envolvimento e comprometimento da Administração Pública, Local e Central.

Estes programas e planos devem assentar numa visão estratégica – identificando oportunidades que sobrelevem os riscos e relativizem caracteres negativos – que apontem com clareza as tendências desejáveis/possíveis de transformação do quadro físico, vertendo em documentos escritos e desenhados as acções concretas e as unidades de execução a implementar faseadamente, assim garantindo a materialização dos novos cenários urbanos de suporte e fomento à revitalização da componente marítima da base económica dos aglomerados urbanos litorais.

Objectivos gerais decorrentes, a estruturar em instrumentos de gestão e regulamentação apropriados:

- Valorização, integração na reabilitação das frentes costeiras de construções fortificadas, assegurando sempre a sua reconversão para usos fruíveis pela população;
- Valorização e reabilitação de faróis e sua envolvente;



Figura 19 - Os dispositivos de assinalamento como elementos de afirmação e identidade arquitectónica e de complementaridade de usos.

- Reconversão parcial das docas-de-pesca, autorizando a coabitação Náutica de Recreio / pesca profissional;
- Demolição de estruturas obsoletas, inconvertíveis e destituídas de valor estético ou arqueológico;
- Integração e valorização paisagísticas de obras de defesa marítima;



**Figura 20 - Estudos de qualificação e acessibilidade em esporões de defesa costeira.**

- Identificação sistemática e programação do aproveitamento de sítios com condições naturais inexploradas para construção de estruturas portuárias de acostagem ou varejo;
- Orientação dos planos territoriais no sentido de delimitarem unidades de execução nas imediações destes sítios estratégicos;
- Integração das administrações portuárias, dos ministérios da Defesa, do Ambiente e da Economia, como membros de conselhos permanentes de programação e monitorização de planos e acções específicas.

Parceiros / *Stakeholders* - chave na formulação de cenários, estratégias e programas:

- Administrações portuárias
- Ministério do Ambiente / ICN / Ministério da Defesa
- Administrações centrais e direcções locais de áreas de paisagem protegida, reservas e parques naturais
- Administração local
- Promotores imobiliários
- Investidores e operadores turísticos
- Empresas de construção e reparação naval
- Agremiações e associações náuticas

## O FACTOR HUMANO NO DESENVOLVIMENTO DA NÁUTICA DE RECREIO

A actividade náutica inicia-se frequentemente como *hobby* com uma forte componente de educação, saúde e cidadania, passa por vezes a desporto e sem dúvida que se transforma em economia, gerando actividade comercial, industrial e turística e reforçando a nossa herança cultural.



Figura 21 - O velejador solitário Francisco Lobato em plena competição.

O desenvolvimento da Náutica de Recreio pode ser encarado em várias vertentes interligadas onde a massa crítica é essencial para fundamentar a sua sustentabilidade:

- Alargamento da base de praticantes através da massificação e facilitação do acesso às actividades náuticas (escolas, clubes, associações e federações);
- Adequação em quantidade e qualidade de infra-estruturas (marinas, portos de recreio, ancoradouros, estações náuticas, etc.);
- Profissionalização dos serviços associados;
- Promoção e internacionalização da náutica através da realização de eventos e da sua interligação com produtos turísticos.

Na perspectiva da formação identificam-se necessidades nas seguintes áreas: Cartas de Recreio e Profissionais e Cursos Profissionalizantes. As Cartas de Navegador

de Recreio são emitidas pelo Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos, I.P. (IPTM) após formação com aproveitamento nas Entidades Formadoras de Navegadores de Recreio credenciadas pela tutela, na FORMAR e na Marinha de Comércio e é atribuída para as categorias previstas no Regulamento da Náutica de Recreio.

Neste capítulo, seria interessante a potenciação/regulação de navegadores de recreio com a categoria de patrão de costa para poderem desempenhar funções nas embarcações marítimo-turísticas, o que torna necessário o respectivo enquadramento, através de regulamentação e elaboração/criação de formação complementar nos domínios da segurança/gestão de crises e comportamento humano, entre outras – actividade a articular com o sector do turismo.

Está em preparação pela Escola Superior de Hotelaria e Turismo do Estoril (ESHTE) um curso em turismo náutico. Este Curso de Especialização Tecnológica contempla a possibilidade de realização de um módulo complementar opcional em que os alunos com aproveitamento têm equivalência à carta de navegador de recreio com a categoria de Patrão de Alto Mar, que permite comandar uma embarcação de recreio a navegar sem limite de área.

Este regulamento define entre outros os seguintes aspectos essenciais para a Náutica de Recreio:

- Classificação das embarcações de recreio, quanto à zona de navegação;
- Regras respeitantes a certificação, conformidade, vistorias e registo das embarcações;
- Cartas de navegadores de recreio e seus limites;
- Avaliação da aptidão dos candidatos a navegadores de recreio;
- Coimas a aplicar.

O Regulamento da Náutica de Recreio tem sido objecto de diversos reparos por parte de vários sectores da Náutica de Recreio e encontra-se em revisão desde 2007 sem que tenha sido possível encontrar consenso no seio do Conselho da Náutica de Recreio.

Apesar de ser consensual a necessidade de introduzir um conjunto de alterações ao quadro legal existente e aprovar um novo Regulamento, que no essencial, promova uma maior responsabilização dos intervenientes, introduza uma simplificação de procedimentos e uma redução de constrangimentos no acesso à actividade da Náutica de Recreio e à sua prática, não tem sido possível conciliar os interesses de alguns grupos.

Embora legítimos, os interesses, ou melhor as posições adoptadas para defender os interesses do grupo associado à indústria e ao comércio de embarcações e motores, estes conflituam fortemente com os interesses das escolas formadoras de navegadores de recreio em áreas como:

- A possibilidade das federações náuticas e clubes a elas associados poderem dar formação e emitir cartas de entrada na Náutica de Recreio;

- Número de categorias, limites (comprimentos, potências, distância da costa) e idades associadas a cada categoria de carta de navegador de recreio;
- A possibilidade da candidatura a exame para obtenção da carta de navegador de recreio poder ser feita sem ser através duma escola de navegadores de recreio;
- A idade mínima para a obtenção de carta de navegador de recreio;
- A possibilidade de se considerar as rampas e portos de abrigo como referência para a distância a partir da qual os navegadores de recreio poderiam navegar;
- A distância de navegação relativamente às praias.

Adicionalmente, algumas das posições extremas defendidas por estes grupos não são consideradas razoáveis pelas autoridades marítimas em termos de risco e segurança.

Urge, portanto, retomar este processo de revisão do enquadramento legal da Náutica de Recreio que introduza uma simplificação de procedimentos e uma redução de constrangimentos no acesso a esta actividade aproveitando a oportunidade para otimizar procedimentos, tornando-os mais céleres, reduzindo ao mínimo indispensável os encargos sobre os interessados, os documentos e actos que tenham de praticar ou enviar para as entidades competentes, bem como a necessidade de deslocações físicas.

A alteração desta legislação fundamental para a Náutica de Recreio deve seguir as melhores práticas dos nossos parceiros europeus e mundiais.

No que respeita à formação específica para as actividades náuticas, destaca-se a falta de marinheiros e maquinistas para as embarcações turísticas (perfil sujeito à emissão de carteira profissional), recorrendo-se com frequência a profissionais oriundos da pesca ou da marinha de comércio.

Ainda nesta área refira-se a existência de um curso de Especialização Tecnológica em Operador Marítimo-Turístico que atribui, para além do diploma de Operador Marítimo Turístico, as cartas de Patrão de Alto Mar e de Mergulhador. Este curso é coordenado pelo Departamento de Oceanografia e Pescas da Universidade dos Açores e faz parte de um conjunto de medidas inovadoras na actividade económica ligada ao mar.

O curso tem uma duração de 1.560 horas, com componentes de formação geral e científica. O curso está orientado para as empresas ligadas às actividades náuticas existentes nos Açores e no resto do País, mas também no estrangeiro, apostando-se, assim, num grau de excelência e internacionalização desta iniciativa.

Refira-se a este propósito que o Instituto de Tecnologias Náuticas em Paço d'Arcos, adjacente à Escola Náutica Infante D. Henrique, tem a vocação e a possibilidade de ministrar cursos semelhantes.

Uma nota ainda para o Desporto Escolar, uma vez que sem esta vertente não será possível a formação de um Cluster Náutico, seja ele local, regional ou nacional. Sem uma massa crítica de praticantes nenhum investimento público/privado é meritório (rácio custo/benefício).

Outras falhas actualmente existentes na área da Náutica de Recreio em termos de cursos profissionalizantes são:

- Formação em Design, Construção, Manutenção e Reparação de Embarcações Recreio;
- Formação em Logística e Gestão de Infra-Estruturas Náuticas;
- Formação em Atendimento em Infra-Estruturas Náuticas.

### **3.1. A formação dos Treinadores de Vela**

O Decreto-Lei nº248-A/2008, de 31 de Dezembro, que estabelece o regime de acesso e exercício da actividade de treinador de desporto, determina que esta actividade apenas pode ser exercida por portadores de Cédula de Treinador de Desporto (CTD).

Para efeitos do referido decreto-lei, a actividade de treinador de desporto compreende o treino e a orientação competitiva de praticantes desportivos, bem como o enquadramento técnico de uma actividade física ou desportiva, exercida:

- a) Como profissão exclusiva ou principal, auferindo por via dela uma remuneração;
- b) De forma habitual, sazonal ou ocasional, independentemente de auferir uma remuneração.

São objectivos gerais do regime de acesso e exercício da actividade de treinador:

- A promoção da ética desportiva e do desenvolvimento do espírito desportivo;
- A defesa da saúde e da segurança dos praticantes, bem como a sua valorização a nível desportivo e pessoal, quer quando orientados para a competição desportiva quer quando orientados para a participação nas demais actividades físicas e desportivas.

São objectivos específicos do regime de acesso e exercício da actividade de treinador de desporto:

- Fomentar e favorecer a aquisição de conhecimentos gerais e específicos, que garantam competência técnica e profissional na área da intervenção desportiva;
- Impulsionar a utilização de instrumentos técnicos e científicos, ao longo da vida, necessários à melhoria qualitativa da intervenção no sistema desportivo;
- Promover o aperfeiçoamento qualitativo e o desenvolvimento quantitativo da prática desportiva, quer seja de iniciação desportiva, de competição ou de alto rendimento;

- Dignificar as profissões e ocupações do desporto e fazer observar a respectiva deontologia, reforçando os valores éticos, educativos, culturais e ambientais, inerentes a uma adequada prática desportiva;
- Contribuir para facilitar o reconhecimento, o recrutamento e a promoção de talentos com vista à optimização da prática desportiva;
- Contribuir para o reconhecimento público da importância social do exercício da actividade e da profissão de treinador de desporto.

Elaborados pelo Instituto do Desporto de Portugal, I.P., os referenciais para a formação geral, coloca-se agora o desafio da elaboração dos parâmetros específicos para cada um dos quatro graus da formação de treinadores de Vela.

Dado que o âmbito do referido diploma ultrapassa a esfera do desporto federado, vai o mesmo ter repercussões na actividade da Náutica de Recreio ligada ao ensino da Vela.

Neste contexto, e dado que a competitividade está intimamente ligada à qualidade da oferta, esta legislação pode contribuir para um aumento da qualidade do ensino da Vela, concorrendo desta forma, através da certificação da formação dos treinadores, para um aumento da competitividade da Náutica de Recreio, no que ao ensino e treino da Vela diz respeito.

Assim, e à semelhança do que ocorre em outros países onde a Náutica de Recreio está mais consolidada, p.e., França, deve ser promovida uma plataforma de trabalho entre o desporto federado e a actividade tida por comercial, para articulação e discussão das matérias comuns e enriquecimento, pela troca de experiências, das questões específicas de cada uma.

### 3.2. A Vela de Alta Competição

O Desporto de Alta Competição, agora denominado de Alto Rendimento, reveste especial interesse público, como estabelece o artigo 3º do Decreto-Lei nº 272/2009, de 1 de Outubro, na medida em que constitui um importante factor de desenvolvimento desportivo e é representativo de Portugal nas competições desportivas internacionais.

É incontroverso que o Alto Rendimento, enquanto paradigma da excelência da prática desportiva, fomenta a sua generalização, mesmo enquanto actividade de recreação, em especial entre a juventude, por efeito de mimetização.

No caso das actividades náuticas, seria importante uma estratégia para dar maior visibilidade aos seus Campeões, de forma a transformá-los em modelos de referência, não só para a juventude, mas também para o conjunto da sociedade, quais heróis, que maximizam, pelo seu exemplo e visibilidade, a promoção da prática desportiva, factor potenciador do aumento da qualidade de vida, com repercussões directas no bem-estar, na saúde e, conseqüentemente, na economia.



Figura 22 - João Rodrigues, um exemplo de homem e de atleta.

Esses precursores desta modalidade deverão receber formação específica para conseguirem, de forma clara, passar a mensagem da importância da prática desportiva em geral e da sua modalidade em particular. Lembremo-nos do papel que atletas como Carlos Lopes, Rosa Mota e Fernando Mamede tiveram na expansão do atletismo em Portugal nos anos idos da década de 70 do século passado.

Como é sabido, os medalhados em Jogos Olímpicos ou em competições internacionais de reconhecido mérito são, por definição, Heróis do Desporto Nacional.

Depois das medalhas olímpicas em vela em 1948, por Duarte Belo / Fernando Coelho, 1952, por Joaquim Fiúza / Rebelo de Andrade, e 1960, por Mário Quina / José Quina, a Vela Portuguesa, passados 36 anos, no ano de 1996, voltou a conquistar uma medalha Olímpica, por Hugo Rocha / Nuno Barreto.

Desde os Jogos Olímpicos de Atlanta 1996 até aos Jogos de Pequim 2008, a Vela tem sido, de forma regular e sistemática, a segunda modalidade, logo a seguir ao atletismo, que melhores resultados tem obtido entre as modalidades que representam Portugal nos Jogos Olímpicos. Todavia, este sucesso não tem sido devidamente explorado no sentido de atrair um maior número de praticantes.



Figura 23 - Álvaro Marinho - Campeão do Mundo de 470 (Vela Ligeira).

A Vela Portuguesa, sustentada numa política de consolidação interna, deu um grande salto qualitativo a nível internacional, tendo conquistado até hoje, um total de 56 medalhas em Campeonatos do Mundo e da Europa.

Fruto dessa qualidade e do interesse de velejadores estrangeiros treinarem com os portugueses, começaram a realizar-se, de forma sistemática, estágios no nosso país com a presença de velejadores de Espanha, França, Suécia, Eslovénia, Noruega, Grécia, Brasil e Israel, entre outros.

Mais tarde, em resultado do reconhecimento das potencialidades locais, alguns países estabeleceram, de forma autónoma, bases de treino em Portugal, como é o caso da Holanda, que se estabeleceu em Portimão, com várias Classes, no decorrer dos quatro anos que antecederam os Jogos Olímpicos de Pequim 2008. Este é claramente um exemplo a fomentar no quadro de uma política destinada a atrair atletas a Portugal.

### 3.3. Campos de Treino (*Winter Training and Base Camps*)

Em especial no Inverno, período do ano em que grande parte da Europa do norte e central está coberta de gelo, ou com temperaturas muito baixas, Portugal tem condições excepcionais, quer climatéricas, quer hoteleiras, quer ferro-rodoviárias, quer ainda ligações aéreas, para se assumir como o Centro de Treino de Vela da Europa.

Os locais que têm merecido a preferência das equipas estrangeiras para a realização de treinos têm sido Vilamoura e Portimão, no Algarve, Cascais, na entrada do estuário do Tejo, e Machico e Quinta do Lorde, na Madeira.

Para a promoção de um dado local enquanto mais-valia para o estabelecimento de bases de treino, é importante que tal não dependa apenas da apetência dos resultados desportivos, situação volátil, obtidos pelos portugueses.

É importante uma estratégia de promoção internacional, à semelhança do que tem sido feito, por exemplo, pela Federação Catalã de Vela, a propósito do seu novo Centro de Alto Rendimento, ou o realizado pelo Real Clube Náutico da Gran Canária, que facilita o transporte de embarcações para a ilha.

Neste contexto, importa compreender as mais-valias, p.e., ao nível do turismo, de manter atletas, treinadores e familiares num dado local durante largas semanas e várias vezes ao ano, em especial num período em que a ocupação hoteleira é baixa.

O Clube Naval de Cascais em parceria com o Turismo do Estoril compreendeu esta simbiose e tem colocado em prática, desde 2008, as *Dragon Winter Series*, circuito de inverno da Classe Dragão que proporciona a presença de mais de cem velejadores em Cascais, durante largos períodos, nos meses de Inverno.

Estas iniciativas devem ser estudadas, compreendidas e replicadas com as devidas adaptações, tendo em consideração as potencialidades locais e o contexto desportivo e social, tendo como exemplo outras experiências.

### 3.4. Circuitos de Alta Competição Internacionais

Portugal é reconhecido internacionalmente pela sua competência na organização de eventos desportivos.

Na área da Vela ligeira, foram vários os Campeonatos do Mundo e da Europa organizados pelo nosso país, desde Campeonatos do Mundo e da Europa de Classes de Vela, Campeonatos do Mundo da Juventude (terceira prova mais importan-

te da Federação Internacional de Vela), até ao Campeonato do Mundo de Classes Olímpicas da ISAF (segunda prova mais importante da Federação Internacional de Vela, logo a seguir aos Jogos Olímpicos).



Figura 24 - Remo: factor de dinamização do interior do país.

Há, no entanto, uma crítica recorrente às organizações portuguesas. A par dos custos quase sempre mais elevados e pouco sustentáveis, comparativamente com organizações de outros países, há um défice de legado, ou seja, após o campeonato pouco ou nada fica, quer em infra-estruturas para o bem comum, quer em políticas de desenvolvimento da modalidade.

Nesta crítica exclui-se o Campeonato do Mundo da Juventude realizado em Portugal no ano de 1992, evento que funcionou como catalisador das políticas estruturantes para a modalidade.

Uma dessas medidas passou pela aquisição de um número muito significativo das embarcações construídas para esse evento, tendo as mesmas sido vendidas a velejadores portugueses a preços muito acessíveis e com facilidade de pagamento, em resultado de uma parceria entre a Federação Portuguesa de Vela e uma entidade bancária.

Esta quantidade de embarcações permitiu aumentar a frota portuguesa em classes de embarcações estratégicas, aumentar o nível competitivo em Portugal e, conseqüentemente, em articulação com uma política sustentada de alta competição, aumentar o nível de Portugal no panorama internacional.

Na área da Vela da disciplina de *Match Racing*, os eventos realizados em Portugal, integrados no *World Match Racing Tour*, têm sido implementados nos últimos anos por promotores privados e disputados em Cascais, Tróia e Portimão.

Na área da Vela de competição de Cruzeiros, Portugal tem conseguido manter provas do circuito internacional em Portugal, como é o caso da *Audi MedCup*, que se tem disputado em Portimão e Cascais.

Relativamente à Vela oceânica, Portugal vai receber, no ano de 2012, uma etapa da *Volvo Ocean Race*, prova oceânica de circum-navegação, evento que vai acelerar a requalificação da zona da «Doca Pesca». Como exemplo vivo desta potencialidade, refira-se que o *Abu Dhabi Team*, dos Emirados Árabes Unidos, um dos partici-

pantes na *Volvo Ocean Race*, esteve três meses a treinar na Baía de Cascais, com um estaleiro móvel montado na zona de estaleiro da Marina.

Relativamente à *America's Cup*, a prova de Vela mais antiga e mais mediática do mundo, Cascais foi eleita uma das «cidades sede» para receber a *America's Cup World Series* (em Agosto de 2011).

Perante o exposto e sendo o Turismo um desígnio nacional e o Mar uma nova esperança, a Vela deve merecer uma ainda maior atenção, contextualizada numa estratégia tripartida nas vertentes Turismo-Vela-Eventos.

### 3.5. O Remo e a Canoagem

Os aspectos importantes a considerar nestas actividades têm muito a ver com o facto de se tratar de modalidades ecológicas e sustentáveis, que envolvem disciplina de equipa com valores como «remar para o mesmo lado», com um espírito de sacrifício acentuado, que implicam contacto com a natureza, aprendendo a respeitá-la, contacto com o arranjo e manutenção do material usado, estando sujeitas a valores éticos, todos eles valores importantes na vida dos nossos jovens.



Figura 25 - Remo: desporto de equipa que atrai multidões.

A formação dos treinadores é feita pela Federação Portuguesa de Remo e integrada no Programa de Formação do Instituto de Desporto de Portugal, com quatro níveis de formação.

Em Portugal existem dez clubes centenários e a Federação Portuguesa de Remo é a segunda federação mais antiga de Portugal. Trata-se de uma Modalidade praticada há 155 anos no nosso país.

Em Portugal, os estádios náuticos estão construídos. Necessitam sobretudo de acessos fáceis, infra-estruturas básicas e definições de zonas para cada tipo de modalidade. O Desporto Náutico pode ser e é uma forma de captar turistas, de fomentar o trabalho, projectar Portugal para o mundo e ajudar na formação académica e cívica dos nossos jovens. Não é necessário incluir neste programa de desenvolvimento a construção de muitos mais equipamentos náuticos, devendo sobretudo aproveitar-se os que já existem, melhorando as suas instalações e capacidade logística, para que tenham melhor oferta para quem deles precisa.

As práticas que diversificam a procura destas actividades, em termos competitivos e em termos de turismo são, por exemplo:

- Remo médio competitivo – de características nacionais, como os Campeonatos Nacionais, Taça de Portugal e outras afins;
- Remo Internacional – Campeonatos do Mundo, da Europa, Taças do Mundo e Regatas Internacionais das mais diversas categorias. Em Portugal em 2010 a FPR organizou o Campeonato Europeu, no Centro de Alto Rendimento (CAR) de Montemor-o-Velho, com a presença de 34 países e cerca de 1200 participantes, onde estiveram a assistir cerca de 16.500 pessoas. O impacto da presença dos participantes e acompanhantes na região durante dez dias, fomentou o turismo, bem como encheu os hotéis e restaurantes, da Figueira da Foz, Coimbra e Montemor-o-Velho;
- Remo de Turismo – de características nacionais e internacionais, com especial incidência nas «descidas de rio». Em Portugal já se organizam alguns destes eventos, com especial relevância para a Descida Internacional do Douro, desde Barca d'Alva até ao Porto, com a participação, de pessoas vindas da Austrália, Japão, Canadá, Estados Unidos e Europa. A participação em Portugal tem pedidos de cerca de 120 pessoas, que pagam, além da sua viagem, cerca de 800,00 € pela sua participação com tudo incluído. Este programa deveria ser incluído nas ofertas do Turismo de Portugal uma vez que existe um grande mercado a nível Europeu e Internacional;
- Remo de Mar – bastante desenvolvido em França e noutros países europeus. Modalidade bastante praticada nas praias, durante o período do Verão, não só como forma competitiva, mas como um negócio de entretenimento dos turistas instalados nessas zonas;
- Remo Surf – bastante desenvolvido na Austrália, na Nova Zelândia e com começo em alguns países europeus. À semelhança da modalidade anterior, esta também é bastante praticada nas praias, durante o período do Verão, não só como forma competitiva, mas como um negócio de entretenimento dos turistas instalados nessas zonas. Contudo, é sobretudo uma modalidade com características radicais.

## ELEMENTOS DE REFLEXÃO PARA UM FUTURO QUADRO ESTRATÉGICO E DE ACÇÃO

### 4.1. Visão

É por todos reconhecida a importância do mar no potencial turístico e de lazer de qualquer região. A título de exemplo podemos recordar o referido no PENT:

«O mercado europeu de Sol e Mar é um mercado maduro. Em 2004, representava 69 milhões de viagens e, em 2015, estima-se que represente 80 milhões de viagens. 41% dos consumidores europeus de *Sol e Mar* têm origem na Alemanha (27%) ou no Reino Unido (14%), sendo que a despesa diária tem uma grande amplitude, variando entre os 80 euros no segmento regular, até valores na ordem dos 600 euros no segmento *upscale*. Espera-se que o crescimento deste produto seja suportado pelo segmento *upscale*, com o segmento regular a crescer a uma taxa anual de 1,5% até 2015, face a um crescimento de 11% do segmento *upscale*».



Figura 26 - A relação da Náutica de Recreio com o desenvolvimento económico.

Torna-se assim, fundamental, ter uma visão da Náutica de Recreio como uma actividade económica relevante para o país, com capacidade para alavancar o desenvolvimento local e a economia do mar de uma forma sustentável.

O aproveitamento de todo o potencial da Náutica de Recreio significará um contributo útil para o desenvolvimento sustentável de Portugal, na medida em que dinamizará as economias locais e regionais de uma forma integrada, susceptível de conduzir a alguns dos seguintes benefícios:

- Recebimento de elevados volumes de receitas turísticas directas pelo aumento do número de turistas com capacidade financeira, devido ao alargamento da oferta turística (efeito equivalente ao fomento das exportações);
- Expansão de novos negócios ligados (i) à invernagem de embarcações estrangeiras em Portugal, (ii) à realização regular de grandes eventos internacionais (ex. *Volvo Ocean Race*, *ACWS*, *Audi Medcup*, *Tall Ships*, Festival de Embarcações Tradicionais) e (iii) à atracção de equipas profissionais internacionais para estagiar em Portugal;
- Revitalização de *clusters* de reparação/construção naval de embarcações de recreio e desenvolvimento de outras indústrias de componentes técnicos para a náutica, como o têxtil, vestuário e calçado técnicos, a indústria do mobiliário para embarcações, etc.;
- Renovação de frentes ribeirinhas e reabilitação urbana que para além de, na fase de desenvolvimento, revitalizar a economia e o emprego locais, terão um efeito exponencial no bem-estar dos cidadãos que poderão passar a usufruir, nas suas cidades, de espaços singulares para o lazer e para o desporto.

Pelo descrito acima, um impulso na Náutica de Recreio em Portugal, aumentará as receitas do país, o bem-estar dos seu cidadãos, aumentará o emprego e, dado o potencial que temos, o investimento estrangeiro será atraído para estas novas oportunidades, criando-se assim um círculo virtuoso, que ajudará a resolver a estagnação económica actual de Portugal.

A título indicativo, e como base de uma futura reflexão pelas partes interessadas, apresentam-se alguns planos de acção e objectivos estratégicos, obviamente condicionados por limitações temporais, e de acesso a informação e dados, que permitissem uma avaliação mais aprofundada da temática em apreço.

#### 4.2. Turismo Náutico e Náutica de Recreio

O Turismo Náutico e a Náutica de Recreio têm sido encarados, pelos países mais desenvolvidos da Europa, como por exemplo a Espanha (casos da Catalunha e da Andaluzia), a França, a Holanda e a Itália, sectores relevantes do ponto

de vista económico, contribuindo de forma activa para elevar os padrões de qualidade do turismo, gerador de importantes externalidades, e que não está muito dependente da sazonalidade da actividade turística. Por estas razões, as estratégias conduzidas pelos governos destes países, têm-se orientado pela criação de planos de acção que visam desenvolver a Náutica de Recreio como uma actividade económica relevante.

Normalmente, o aproveitamento do potencial do mar em termos de turismo e lazer é efectuado por dois grandes subsectores: (i) Turismo Náutico e (ii) Náutica de Recreio incluindo as modalidades desportivas.

A Náutica de Recreio agrega as actividades de desporto associadas à vela, ao *surf*, *kitesurf*, *windsurf*, *bodyboard*, caça submarina, mergulho, motonáutica, pesca desportiva, *ski* aquático, *kayak*, remo, canoagem e desportos relacionados, marinas, actividades industriais e de serviços relacionados com estas actividades (ex.: vestuário e calçado especializado, construção, manutenção e reparação de embarcações, seguros, financiamento, etc.).

O turismo náutico está associado aos cruzeiros e a actividades de lazer não incluídas no conceito de Náutica de Recreio.



Figura 27 - Náutica de Recreio: dinamização da economia local.

### 4.3. Sustentabilidade

O aproveitamento do potencial de turismo e de lazer que o mar tem é efectuado pelo turismo náutico e pela Náutica de Recreio, tendo necessariamente que se traduzir em benefícios claros mensuráveis nos três pilares do desenvolvimento sustentável (económico, social e ambiental). Ou seja, qualquer acção no âmbito do aproveitamento do potencial turístico do mar não deve contrariar a seguinte definição de sustentabilidade: conseguirmos satisfazer as necessidades da actual geração sem comprometer nem pôr em risco a capacidade das gerações futuras de conseguirem satisfazer as suas próprias necessidades.



Figura 28 - Náutica de Recreio em simbiose com os valores da natureza.

#### 4.4. Objectivo deste Plano de Acção

No contexto dos diversos grupos de trabalho e planos de acção que visam desenvolver a economia do mar em Portugal, pretendemos com este plano avançar com medidas de maior detalhe que permitam a implementação no terreno de acções que visem desenvolver a Náutica de Recreio em geral e em particular o sector das marinas, da vela e de outras actividades náuticas dentro de uma visão da Náutica de Recreio como uma actividade económica relevante para o país, com capacidade para alavancar o desenvolvimento local e a economia do mar de uma forma sustentável.

Sendo este plano de acção um passo em frente no desenvolvimento da Náutica de Recreio em Portugal, em cooperação com os diversos planos de acção da economia do mar, temos a consciência de que é um de vários passos que têm que ser dados para que se concretizem medidas no terreno capazes de criar valor para a economia portuguesa.

Antevemos que no contexto deste plano de acção, serão necessários grupos interdisciplinares de monitorização da concretização das acções e da actualização regular do respectivo plano de acção (*task force* para a Náutica de Recreio em Por-

tugal), bem como do seu alargamento em maior detalhe às outras actividades que a constituem, para além das marinas e da vela.

#### **4.5. Mercado e Procura**

##### **Factores de competitividade da Náutica de Recreio em Portugal**

Pelo seu clima temperado que permite actividades náuticas durante todo o ano, pela sua extensão de costa e por se encontrar na charneira entre o norte da Europa e o Mediterrâneo, Portugal tem muito boas condições para a prática da Náutica de Recreio.

O facto de muitos dos melhores estuários para esta prática se situarem junto a centros históricos de cidades portuguesas importantes, originam a grande oportunidade para integrar a Náutica de Recreio, o turismo, a reconversão urbana e as comunidades locais.

##### **Um Plano de Acção orientado para desenvolver e atrair nautas e investimento para Portugal, no actual contexto macroeconómico de crise financeira**

Para que seja possível obter benefícios em termos de rentabilidade, aumento de postos de trabalho, respeitando e preservando o meio ambiente, é fundamental atrair nautas com capacidade financeira.

É do conhecimento de todos a privilegiada localização geográfica de Portugal à escala europeia e global.

É igualmente do conhecimento de todos a existência de nautas com capacidade financeira em países muito próximos de nós, como por exemplo Espanha, Reino Unido, França, Irlanda, Holanda, Bélgica, Alemanha, Escandinávia e Itália.

Existe uma ideia generalizada, mas não devidamente quantificada, que todos os anos se verifica um grande fluxo de nautas entre o Norte da Europa e o Mediterrâneo, que passa por águas portuguesas sem que Portugal aproveite significativamente esse facto.

Esta situação de subaproveitamento do potencial português é facilmente ilustrada no seguinte quadro (apesar da comparação não poder ser feita de forma linear, dadas as características difíceis da costa portuguesa com longas distâncias entre portos naturais):

**Quadro 4**

<b>Nº de lugares de amarração por km de costa</b>	
Holanda	412
França	43
Suécia	25
Itália	17
Espanha	16
Reino Unido	14
Portugal	5

Fonte: UCINA 2008

Para se sair desta contradição (que é ter uma excelente localização geográfica mas não conseguir aproveitar um dos melhores mercados mundiais de nautas, constituído pelas ilhas Britânicas, Espanha, França, Holanda, Bélgica e Escandinávia) é necessário implementar medidas de curto prazo direccionadas à satisfação das necessidades desta procura, bem como preparar as bases do desenvolvimento de médio e longo prazo da procura interna.

A procura potencial divide-se em três grandes grupos:

1. Nautas que procuram lazer;
2. Nautas que procuram soluções competitivas de invernagem das embarcações;
3. Nautas que procuram condições de prática profissional de desportos ligados à Náutica de Recreio.

### **Nautas que procuram lazer**

Os nautas que procuram lazer valorizam significativamente condições de segurança e conforto de navegação e amarração, qualidade de serviço, motivos de interesse para visitar (p. ex. associados ao património histórico, natural e cultural, eventos desportivos ligados à náutica), actividades de entretenimento, gastronomia, facilidades de manutenção e reparação das embarcações, simplificação burocrática, competitividade de preços, baixos níveis de taxas e emolumentos, fáceis acessibilidades ao mar, facilidade e competitividade de deslocações rápidas entre os locais de amarração e os locais de residência habitual em Portugal e/ou nos países de origem.

Conforme referido no PENT, a despesa diária de cada turista nauta pode variar entre os 80 euros e os 600 euros (valores estes que mais uma vez carecem de uma confirmação abalizada). Considerando, no entanto, um valor médio de despesa diária por nauta na ordem dos 95 euros/dia e uma tripulação média de

3 tripulantes, a despesa por semana da tripulação de cada embarcação ascende a cerca de 2.000 euros.

Caso Portugal consiga, durante o próximo ano, atrair 5.000 novas embarcações estrangeiras (das cerca de 15.000 embarcações turísticas que navegam ao largo de Portugal, sem atracarem no nosso país) a passarem uma semana em Portugal, poderá conseguir arrecadar, pelo menos, cerca de 10.000.000 euros ano, de receitas directas, relacionadas com despesas com a amarração, alimentação e combustíveis.

Este valor pode aumentar consideravelmente, dependendo da capacidade de existência de outras actividades atractivas (p. ex. *tour*s históricos, golfe e outros desportos, etc.) que possam vir a ser propostas aos turistas ou ainda a vertente de turismo natureza. Associada a esta receita directa existe sempre um efeito multiplicador na economia local.

### **Nautas que procuram soluções competitivas de invernagem das embarcações**

Os nautas que procuram soluções competitivas de invernagem das suas embarcações, valorizam significativamente condições de segurança, qualidade de serviço, facilidades de manutenção e reparação das embarcações, simplificação burocrática, competitividade de preços, baixos níveis de taxas e emolumentos, facilidade e competitividade de deslocações rápidas entre os locais de amarração e os locais de residência nos países de origem.

Utilizando ainda o exemplo das 5.000 novas embarcações, caso Portugal tenha a capacidade de convencer os proprietários das embarcações a fazerem em Portugal a sua base de invernagem, contratando um serviço de aluguer de espaço em época baixa (nove meses), com um operador Português, poderemos estar na presença de um potencial de receita directa anual de cerca de 10.000.000 euros.

**Quadro 5**

Tipo	Nº de Embarcações	Preço Médio Ano (euros)	Preço		Valor Anual Época Baixa (euros)
			Época Alta 3 Meses (euros)	Época Baixa 9 Meses (euros)	
Embarcação	5.000	4.000	2.000	2.000	10.000.000

### **Nautas que procuram condições de prática profissional de desportos ligados à Náutica de Recreio**

Os nautas que procuram condições de prática profissional de desportos ligados à Náutica de Recreio valorizam significativamente incentivos à instalação de equipas de atletas e *staff* de apoio, excelentes condições naturais para a prática do desporto em questão, condições de segurança e conforto na prática desportiva, qualidade de

serviço, facilidades de manutenção e reparação das embarcações, simplificação burocrática, competitividade de preços, baixos níveis de taxas e emolumentos, fáceis acessibilidades ao mar, existência de eventos desportivos de renome internacional, facilidade e competitividade de deslocações rápidas entre os locais de amarração e os locais de residência habitual em Portugal e/ou nos países de origem.

De acordo com informação divulgada pelo Instituto Valenciano de Investigaciones Económicas, sobre o impacto económico da 32ª *America's Cup* realizada em Valência em 2007, em cerca de três anos de preparação e realização do evento, o valor acrescentado à economia da região de Valência foi de aproximadamente 2.700 milhões de euros.

É claro que ser sede da *America's Cup* e estar habilitado a acrescentar valor, nestes montantes, à sua economia não depende só da vontade das cidades e regiões, depende de vários factores, como ganhar a prova ou ganhar um concurso quando exista essa oportunidade ou da capacidade económica para a realização do investimento necessário a um evento desta natureza sem ter a certeza de que o seu retorno seja assegurado.

No entanto, os orçamentos das equipas de vela que participam em provas internacionais relevantes são muito significativos (na informação divulgada pelo Instituto Valenciano de Investigaciones Económicas, sobre o impacto económico da 32ª *America's Cup* realizada em Valência em 2007, o orçamento por equipa varia entre 40 e 120 milhões de euros).



Figura 29 - Os grandes eventos náuticos na promoção da imagem externa do país.

Caso Portugal consiga atrair equipas internacionais para fazerem na nossa costa as suas bases de treino, poderá recolher uma fatia significativa destes orçamentos.

#### 4.6. Financiamento

O actual contexto de crise económica e financeira não impede que seja possível tomar medidas de adequação da oferta à procura potencial, pois muitas destas medidas não têm um custo financeiro significativo e trazem benefícios económicos, sociais e ambientais.

Num momento em que tanto se fala na necessidade de execução de investimentos de pequena dimensão capazes de dinamizar o crescimento económico local, sem comprometer o equilíbrio financeiro das instituições e do país, existe a oportunidade de, através da Náutica de Recreio, se estabelecer um plano integrado de investimentos de carácter local que, pela sua implementação integrada, atrairão nautas nacionais e internacionais bem como investimento estrangeiro a Portugal, criando emprego e renovando cidades e regiões.

De referir ainda a importância fundamental da Náutica de Recreio na dinamização e rejuvenescimento de cidades costeiras portuguesas.

A necessidade de embarcações e de serviços de manutenção poderá originar o relançamento de várias indústrias e serviços ligados à Náutica de Recreio.

As verbas vindas da União Europeia em complemento com o investimento a efectuar pelo tecido empresarial nacional e internacional deverão ser as principais fontes de financiamento da Náutica de Recreio, cabendo ao Estado o papel de facilitador da criação de mecanismos específicos de apoio ao investimento e financiamento dos diversos projectos.

De salientar ainda a importância fundamental de uma análise por valor acrescentado do projecto, em termos sociais, económicos e ambientais, na prioridade a dar a cada iniciativa. Dada a oportunidade de renovação de frentes ribeirinhas e reabilitação urbana que o desenvolvimento da Náutica de Recreio encerra, é bastante importante o trabalho conjunto entre autarquias e investidores privados nacionais e internacionais com o objectivo de desenvolver projectos sustentáveis e de elevado valor acrescentado.

Antes de enumerarmos algumas medidas que integrarão um plano de acção para a Náutica de Recreio em Portugal, gostaríamos de referir que o resultado final da implementação destas acções, poderá vir a ser medido por diversas variáveis, como por exemplo:

- Evolução do nº de trabalhadores ligados à Náutica de Recreio;
- Evolução do volume de negócios da Náutica de Recreio;
- Evolução do valor absoluto da receita fiscal entregue pelas empresas e entidades ligadas à Náutica de Recreio;
- Evolução do valor acrescentado da Náutica de Recreio;
- Evolução do nº de nautas que praticam Náutica de Recreio em Portugal;
- Evolução do volume de formação ligado à Náutica de Recreio;
- Evolução do comércio externo de embarcações de recreio.

#### 4.7. Plano de acção e respectivas medidas

##### **OBJECTIVO OPERACIONAL A: Melhorar a segurança e conforto da navegação e amarração**

Alguns exemplos de actuação:

- Realizar um levantamento dos pontos de amarração existentes ao longo da costa de Portugal que permita identificar as lacunas existentes e servir de base à definição de pontos de amarração a colocar;
- As zonas entre o Norte de Portugal e Lisboa e entre Lisboa e o Algarve, que não têm pontos de amarração, devem ser abastecidas com pontos de amarração de baixo custo (p. ex. poitas) e, sempre que se justifique, com marinas;
- Estudar a concretização do plano de ordenamento do Estuário do Tejo, que possui um grande potencial e que pode ser um pólo de atracção para o turismo e o desporto náutico, projectando as potencialidades dos vários concelhos abrangidos, e em particular, no que à Náutica de Recreio diz respeito, o PIRANET;
- O património histórico, cultural e natural relevante deve ter pontos de amarração próximos que permitam atrair nautas para os visitar;
- Adaptar portos já existentes para receber mega-iatas;
- Aproveitar a apetência dos jovens por pontos de amarração de baixo custo e a apetência das pessoas com mais idade por pontos de amarração mais confortáveis e por isso, mais caros, para criar zonas com pontos de amarração de vários tipos;
- No planeamento de novos pontos de amarração a criar, considerar a tendência de aumento médio do tamanho das embarcações;
- Equacionar as disponibilidades de acostagem e fundeamento de embarcações de recreio em portos de abrigo, portos de pesca, portos comerciais, mesmo admitindo que tal requer adaptações, quer para a Náutica de Recreio quer para as marítimo-turísticas com interesse público;
- Promover um melhor enquadramento natural e aproveitar algumas obras de engenharia costeira, já existentes, como esporões ou quebra-mares, para que, a sotamar destes, se possam desenvolver estruturas de acostagem, mesmo que temporárias;
- Manutenção da hidrografia dos locais de abrigo, novos ou existentes (alguns necessitam levantamentos hidrográficos actualizados e dragagem ou diminuição do assoreamento);
- Colocação e manutenção do assinalamento marítimo (enfiaamentos e marcas para entrada de barras e para navegação restrita).

<b>Ação A</b>	Inventariar todos os pontos de amarração existentes ao longo da costa de Portugal continental e ilhas, determinando os locais possíveis onde faltam pontos de amarração e catalogando o tipo de amarração (desde o mais simples ao mais complexo/marina). Colocar pontos de amarração simples (p. ex: poitas), ao longo de toda a linha costeira do Continente e Ilhas de forma a que: (i) nenhum nauta navegue em Portugal em localizações que possam colocar em causa a segurança por não existirem locais de refúgio próximos e (ii) nenhum local de interesse turístico fique sem possibilidade de amarração.
<b>Objectivos</b>	Melhorar condições de segurança e conforto de navegação. Todo o património histórico, cultural e natural tenha facilidades de amarração para poder ser usufruído.
<b>Trabalho prévio</b>	Definição das localizações. Análise do impacto em cada um dos locais em termos económicos, sociais e ambientais.
<b>Prioridade</b>	Prioridade 1
<b>Duração</b>	Cerca de 18 meses após definição de responsável.
<b>Responsável</b>	A definir após discussão do plano de acção com as entidades competentes.
<b>Exemplos de Indicadores de Resultados</b>	Disponibilização de Inventário final de pontos de amarração existentes e necessidades de pontos de amarração. Nº de amarrações por concelho costeiro ou concelho com potencial para Náutica de Recreio.

## OBJECTIVO OPERACIONAL B: Criar interacção entre pontos de amarração

Alguns exemplos de actuação:

- Desenvolver mecanismos de articulação entre marinas (protocolos) que fomentem a facilidade de deslocação de embarcações entre as mesmas, na perspectiva de fomentar destinos;
- Após ganho de dimensão do mercado, desenvolver uma oferta diversificada de serviços (*low cost services* e *upscale services*) ao longo da costa portuguesa que permita abranger diversos públicos-alvo;
- Promover a partilha de informação entre marinas de maneira a obter um maior conhecimento sobre os comportamentos dos nautas que as frequentam, necessário para antecipar estratégias e acções comerciais;
- Passe para as Marinas Portuguesas. Promover a cooperação entre as marinas portuguesas de modo a criar um «passe» para pernoitar em qualquer marina portuguesa. Tratar-se-ia de um bom incentivo para os nautas que passarem com a embarcação por Portugal. Esse passe poderia ser de três

a vários dias. Com preços competitivos as marinas poderiam garantir um fluxo constante de embarcações.

<b>Ação B 1</b>	Criar mecanismos que facilitem a amarração de embarcações entre marinas para que um nauta tenha possibilidade de, estando baseado numa marina, poder aceder a outras marinas, a custo competitivo.
<b>Objectivos</b>	Facilitar a deslocação de embarcações na costa portuguesa para que a diversificação, o entretenimento e a visita de todo o património cultural, histórico e natural seja uma realidade, a custos competitivos.
<b>Trabalho prévio</b>	Debater esta possibilidade entre todas as marinas.
<b>Prioridade</b>	Prioridade 2
<b>Duração</b>	Cerca de nove meses após definição de responsável.
<b>Responsabilidade</b>	A definir após discussão do plano de acção com as entidades competentes.
<b>Exemplos de Indicadores de Resultados</b>	Nº de mecanismos que permitam a amarração de embarcações com condições especiais entre marinas. Nº de execuções efectuadas pelos nautas na utilização desses mecanismos.
<b>Ação B 2</b>	Balacear as ofertas de <i>low cost services</i> e <i>upscale services</i> , igualmente distribuídos geograficamente.
<b>Objectivos</b>	Atrair os diversos públicos-alvo, consoante a sua capacidade financeira. Tornar acessível a Náutica de Recreio a um público mais vasto.
<b>Trabalho prévio</b>	n/a
<b>Prioridade</b>	Prioridade 2
<b>Duração</b>	Cerca de 18 meses após definição de responsável.
<b>Responsabilidade</b>	A definir após discussão do plano de acção com as entidades competentes.
<b>Exemplos de Indicadores de Resultados</b>	Nº de pontos de amarração <i>low cost</i> e nº de pontos de amarração <i>upscale</i> por concelho costeiro ou concelho com potencial para Náutica de Recreio.

## OBJECTIVO OPERACIONAL C: Tornar fácil a entrada e saída da água

Alguns exemplos de actuação:

- Desenvolver um plano de construção de acessos fáceis à água em todos os pólos de interesse náutico ao longo da costa portuguesa;
- Construir rampas de acesso fácil à água;
- Existência de meios mecânicos como travel-lifts e gruas;
- Criação de zonas de livre acesso à água;
- Disponibilização de serviços de grua.

<b>Ação C</b>	Debater e criar um plano de construção de acessos fáceis à água em todas as Câmaras Municipais com potencial náutico.
<b>Objectivos</b>	Facilitar a entrada e saída da água.
<b>Trabalho prévio</b>	n/a
<b>Prioridade</b>	Prioridade 2
<b>Duração</b>	Cerca de 18 meses após definição de responsável.
<b>Responsabilidade</b>	A definir após discussão do plano de acção com as entidades competentes.
<b>Exemplos de Indicadores de Resultados</b>	Plano final de construção de acessos à água. N <sup>o</sup> de pontos de acesso à água por concelho costeiro ou concelho com potencial para Náutica de Recreio.

## OBJECTIVO OPERACIONAL D: Aumentar a qualidade dos serviços prestados

Alguns exemplos de actuação:

- Realizar inquéritos de satisfação aos nautas em termos dos serviços prestados por cada marina em Portugal de forma a adequar a oferta à procura existente e definir as necessidades em termos de formação profissional;
- Aumentar a segurança dos utilizadores dos pontos de amarração e das suas zonas envolventes;
- Melhorar a sinalética nas zonas de amarração;
- Criar fundos de reconversão de instalações de Náutica de Recreio;
- Tomar medidas para criar uma imagem de qualidade dos pontos de amarração em Portugal;
- Definir *standards* de qualidade e fazer auditorias externas de qualidade;
- Regulamentar a existência de postos públicos de amarração (poitas, etc.);

- Criar um guia de protocolo a utilizar pelas autoridades locais para assegurar um comportamento consistente por parte destas.

Nota: Está em curso a criação de uma norma ISO para os portos de recreio que se estima esteja a vigorar a partir do próximo ano.

<b>Ação D 1</b>	Diagnóstico dos serviços prestados por cada marina situada em Portugal e dos respectivos hiatos ( <i>gaps</i> ) em relação às necessidades dos nautas, bem como dos hiatos em termos de certificações de qualidade. Estabelecimento de programa de resolução dos hiatos detectados. Definir <i>standards</i> de qualidade e fazer auditorias externas de qualidade.
<b>Objectivos</b>	Melhoria da qualidade e variedade dos serviços prestados pelas marinas portuguesas.
<b>Trabalho prévio</b>	n/a
<b>Prioridade</b>	Prioridade 2
<b>Duração</b>	Cerca de nove meses após definição de responsável.
<b>Responsabilidade</b>	A definir após discussão do plano de acção com as entidades competentes.
<b>Exemplos de Indicadores de Resultados</b>	Diagnóstico final de serviços prestados e detecção de hiatos ( <i>gaps</i> ). <i>Rating</i> de avaliação da qualidade dos serviços prestados.
<b>Ação D 2</b>	Adequar a oferta de formação profissional às necessidades da Náutica de Recreio em termos de atendimento em infra-estruturas náuticas, logística e gestão de infra-estruturas náuticas, <i>design</i> , construção, manutenção e reparação de embarcações de recreio.
<b>Objectivos</b>	Melhorar o nível geral de prestação de serviços e melhorar as facilidades de manutenção das embarcações de recreio.
<b>Trabalho prévio</b>	n/a
<b>Prioridade</b>	Prioridade 1
<b>Duração</b>	Contínuo ao longo do tempo
<b>Responsabilidade</b>	A definir após discussão do plano de acção com as entidades competentes.
<b>Exemplos de Indicadores de Resultados</b>	Plano final de formação. Nº de participantes no plano de formação.

## OBJECTIVO OPERACIONAL E: Melhorar a manutenção e reparação de embarcações

Alguns exemplos de actuação:

- Promover a reparação de grandes embarcações em estaleiros nacionais.

<b>Acção E</b>	Realizar estudo de análise das necessidades tipo em termos de manutenção e reparação de embarcações e possibilidade de execução dos serviços necessários em cada ponto da costa portuguesa. Definir soluções pragmáticas para as zonas da costa não cobertas pelos serviços de manutenção.
<b>Objectivos</b>	Segurança e conforto na navegação. Facilidades de manutenção e reparação de embarcações.
<b>Trabalho prévio</b>	n/a
<b>Prioridade</b>	Prioridade 1
<b>Duração</b>	Cerca de 36 meses após definição de responsável.
<b>Responsabilidade</b>	A definir após discussão do plano de acção com as entidades competentes.
<b>Exemplos de Indicadores de Resultados</b>	Estudo final de análise das necessidades de manutenção e reparação. Nº de intervenções de manutenção e reparação por concelho costeiro ou com potencial para a Náutica de Recreio.

## OBJECTIVO OPERACIONAL F: Promover parcerias internacionais

Alguns exemplos de actuação:

- Promover o desenvolvimento de parcerias internacionais que potenciem o aumento do número de nautas estrangeiros em Portugal (ex.: parcerias com líderes internacionais na exploração de marinas, em cooperação com as marinas nacionais, parcerias com escolas de formação de renome internacional, parcerias com entidades organizadoras de grandes eventos, etc.).

<b>Ação F</b>	Procura de parcerias entre agentes nacionais e marcas de renome internacional capazes de trazerem nautas para Portugal.
<b>Objectivos</b>	Aumentar o fluxo de nautas na costa portuguesa.
<b>Trabalho</b>	Definir lista de entidades internacionais a contactar.
<b>Prioridade</b>	Prioridade 2
<b>Duração</b>	Cerca de 72 meses após definição de responsável.
<b>Responsabilidade</b>	A definir após discussão do plano de acção com as entidades competentes.
<b>Exemplos de Indicadores de Resultados</b>	Lista final de potenciais parceiros internacionais. Nº de parcerias e investimentos internacionais.

### **OBJECTIVO OPERACIONAL G: Maximizar o legado histórico**

Alguns exemplos de actuação:

- Estabelecer parcerias com os países de língua oficial portuguesa que promovam a oferta de serviços e produtos portugueses nesses países.

<b>Ação G</b>	Cooperar no desenvolvimento da Náutica de Recreio ao nível da comunidade de países de língua portuguesa.
<b>Objectivos</b>	Dinamizar as escolas de formação portuguesas e o intercâmbio com os países da CPLP, proporcionando a possibilidade de oferecer serviços e produtos de origem portuguesa nestes países.
<b>Trabalho prévio</b>	n/a
<b>Prioridade</b>	Prioridade 2
<b>Duração</b>	Cerca de 36 meses após definição de responsável.

<b>Responsabilidade</b>	A definir após discussão do plano de acção com as entidades competentes.
<b>Exemplos de Indicadores de Resultados</b>	Nº de parcerias com empresas e entidades da CPLP.

## **OBJECTIVO OPERACIONAL H: Atrair embarcações para invernagem em Portugal**

Alguns exemplos de actuação:

- Desenvolvimento de parcerias com os países do norte da Europa que permitam que Portugal seja considerado uma alternativa válida para a invernagem de embarcações;
- Existem estuários em Portugal com condições naturais privilegiadas para a Invernagem, nomeadamente o estuário do Tejo, estuário do Lima, etc.;
- Criar acordos com linhas aéreas *low cost* para tornar a acessibilidade aos pontos de invernagem de cidadãos europeus fácil e a reduzido custo;
- Aproveitar a sobrelotação de algumas marinas do norte da Europa, para atrair invernagem para Portugal;
- O mercado de Inverno deveria ser encarado de forma muito séria, sobretudo nas zonas adjacentes à vizinha Espanha, com o intuito de captar esta clientela que pode representar um potencial importante para as regiões fronteiriças.

<b>Acção H</b>	Detectar os excessos de procura de postos de amarração para invernagem que existem no norte da Europa e negociar parcerias para atracação e outras formas de invernagem das embarcações em Portugal.
<b>Objectivos</b>	Atrair embarcações para invernagem em Portugal.
<b>Trabalho prévio</b>	n/a
<b>Prioridade</b>	Prioridade 1
<b>Duração</b>	Cerca de 18 meses após definição de responsável.
<b>Responsabilidade</b>	A definir após discussão do plano de acção com as entidades competentes.
<b>Exemplos de Indicadores de Resultados</b>	Lista de potenciais entidades para estabelecimento de parcerias relacionadas com a invernagem. Nº de embarcações internacionais em invernagem em Portugal.

## **OBJECTIVO OPERACIONAL I: Maximizar o potencial das infra-estruturas náuticas integradas na economia das cidades**

Alguns exemplos de actuação:

- Promover em conjunto com as entidades locais formas de integração das marinas com os pólos urbanos que as rodeiam, possibilitando a dinamização e reabilitação desses pólos;
- Desenvolver análises de custo/benefício dos projectos de investimento existentes que permitam apurar a capacidade dos mesmos de promoção de um crescimento económico sustentável;
- Avaliar a possibilidade de reconversão de portos de pesca inactivos em portos de recreio e/ou estações de recolha de embarcações a seco, desde que acautelados os aspectos técnicos e a sua viabilidade face aos custos de reconversão;
- Reconverter o pessoal para actividades ligadas ao turismo náutico e a Náutica de Recreio;
- Reforçar e densificar redes diversificadas de infra-estruturas e equipamentos de apoio à Náutica de Recreio em localizações com potencial para essa actividade, através de planos integrados, como por exemplo o PIRANET (Plano Integrado da Rede de Infra-estruturas de Apoio à Náutica de Recreio no Estuário do Tejo);
- Criar programa de melhoramento das instalações dos diversos postos náuticos dos clubes de Remo nacionais, mais apelativos à população em geral, para serem aproveitados para programas de formação ou outros, que sejam dinamizados pelos organismos responsáveis por esta matéria.

<b>Acção I 1</b>	<p>Debater, com as autoridades locais e com os responsáveis de cada marina, formas para a sua integração na dinâmica social, cultural e urbanística das cidades.</p> <p>Encontrar soluções urbanísticas sustentáveis para zonas marítimas degradadas, dentro do contexto integrado de existência de uma oferta adequada à procura.</p> <p>Inventariar todos os projectos de investimento actualmente previstos, analisando o seu custo/benefício, principalmente numa óptica de potencial indução de crescimento económico e impacto social, económico e ambiental.</p>
<b>Objectivos</b>	<p>Criar espaços urbanos que maximizem o lazer dos utentes de marinas e, por outro lado, desenvolvam a formação e as oportunidades de lazer dos habitantes das cidades onde as marinas se encontram localizadas.</p>
<b>Trabalho prévio</b>	n/a

<b>Prioridade</b>	Prioridade 2
<b>Duração</b>	Cerca de 36 meses após definição de responsável.
<b>Responsabilidade</b>	A definir após discussão do plano de acção com as entidades competentes.
<b>Exemplos de Indicadores de Resultados</b>	Inventário final de projectos previstos. N.º de parcerias entre investidores e câmaras municipais para dinamização social, cultural e urbanística das cidades.
<b>Acção I 2</b>	Análise do potencial de reconversão de portos de pesca inactivos para portos de recreio e potencial desenvolvimento de estações de recolha de embarcações a seco.
<b>Objectivos</b>	Aumentar o potencial de invernagem e de distribuição regular de portos e pontos de amarração ao longo da costa.
<b>Trabalho prévio</b>	n/a
<b>Prioridade</b>	Prioridade 2
<b>Duração</b>	Cerca de 27 meses após definição de responsável.
<b>Responsabilidade</b>	A definir após discussão do plano de acção com as entidades competentes.
<b>Exemplos de Indicadores de Resultados</b>	Lista final de potenciais reconversões de portos. N.º de intervenções de reconversão de portos.

### **OBJECTIVO OPERACIONAL J: Melhorar a interacção entre autoridade marítima e nautas**

Alguns exemplos de actuação:

- Aposta na formação específica da autoridade marítima (Dir. Geral da Autoridade Marítima, Capitánias, ISN, Polícia Marítima, etc.) sobre segurança náutica que potencie a atracção e retenção de turistas náuticos, assim como o desenvolvimento de acções de sensibilização junto dos nautas, com o propósito de criar um ambiente favorável ao turista náutico.

<b>Ação J</b>	Definição de um plano de formação da autoridade marítima sobre aspectos relacionados com o impacto da actividade fundamental que é a segurança, na atractividade de nautas para Portugal. Desenvolvimento de actividades cívicas conjuntas entre autoridade marítima, nautas e comunidades locais.
<b>Objectivos</b>	Aumentar a eficiência e eficácia das actividades de segurança. Reduzir problemas de comunicação, coordenação e questões burocráticas e evitar duplicação de inspecções consumidoras de recursos e que afectam o lazer dos nautas.
<b>Trabalho prévio</b>	n/a
<b>Prioridade</b>	Prioridade 1
<b>Duração</b>	Formação contínua ao longo do tempo.
<b>Responsabilidade</b>	A definir após discussão do plano de acção com as entidades competentes.
<b>Exemplos de Indicadores de Resultados</b>	Plano final de formação das autoridades marítimas. Nº de formandos por acção.

### **OBJECTIVO OPERACIONAL K: Tornar competitiva a estadia em Portugal**

Alguns exemplos de actuação:

- Efectuar uma análise comparativa de competitividade de Portugal face aos destinos náuticos que actuam como concorrentes em termos de taxas e emolumentos.

<b>Ação K</b>	Quantificação das taxas e emolumentos a que em média um nauta está sujeito em Portugal. Comparar com a média europeia e, caso necessário, tomar medidas no sentido da competitividade da Náutica de Recreio em Portugal.
<b>Objectivos</b>	Tornar competitiva a Náutica de Recreio em Portugal.
<b>Trabalho prévio</b>	n/a
<b>Prioridade</b>	Prioridade 2

<b>Duração</b>	Cerca de nove meses após definição de responsável.
<b>Responsabilidade</b>	A definir após discussão do plano de acção com as entidades competentes.
<b>Exemplos de Indicadores de Resultados</b>	Inventário final das taxas e emolumentos a que os nautas estão sujeitos. Nível médio de taxas e emolumentos por nauta/embarcação. Valor absoluto de taxas e emolumentos cobrados.

### **OBJECTIVO OPERACIONAL L: Tornar a Náutica de Recreio acessível ao cidadão**

Alguns exemplos de actuação:

- Integrar actividades ligadas à náutica (Vela, Remo, Canoagem, *Surf*, etc.) nos planos curriculares do desporto escolar;
- Criar programas de apoio à construção de embarcações *low cost* pelos utilizadores (exemplo: Kit-LUSITO) ou aquisição de moldes comunitários que permitam a construção de embarcações *low cost* em materiais compósitos;
- Integrar a construção deste tipo de embarcações em programas curriculares do ensino, assim como a prática de desportos da Náutica de Recreio em programas curriculares de ensino;
- Interligar as escolas com a indústria (exemplo: estaleiros navais);
- Eliminar a discriminação fiscal negativa que incide sobre a Náutica de Recreio e a detenção de embarcações e criar espaço para a discussão de uma eventual discriminação positiva no futuro;
- Criação de regatas para alunos das escolas;
- Criação de um cruzeiro-passeio anual durante o mês de Agosto ao longo da costa portuguesa, em interligação com a marinha portuguesa e as escolas;
- Alteração da posição sociocultural da Náutica de Recreio nas suas múltiplas vertentes, incluindo o estímulo às actividades industriais e comerciais conexas;
- Abrir os clubes/associações à prática de outras actividades relacionadas com a Náutica de Recreio (pesca desportiva, mergulho amador, caça submarina, etc.);
- Rever as diversas taxas que os clubes, associações e federações têm que pagar à Polícia Marítima, Capitania, e demais entidades tutelares, demasiado caras para desportos que não têm receita de bilheteira para fazer face às mesmas.

<b>Ação L 1</b>	<p>Eliminar a discriminação fiscal entre a prática da Náutica de Recreio e detenção de embarcações face a outros meios de transporte e desportos.</p> <p>Dadas as potencialidades marítimas de Portugal, ponderar, no futuro (pós crise financeira), sobre a discriminação fiscal positiva da Náutica de Recreio.</p>
<b>Objectivos</b>	Tornar acessível a Náutica de Recreio ao maior número de pessoas.
<b>Trabalho prévio</b>	n/a
<b>Prioridade</b>	Prioridade 2
<b>Duração</b>	Cerca de 18 meses após definição de responsável.
<b>Responsabilidade</b>	A definir após discussão do plano de ação com as entidades competentes.
<b>Exemplos de Indicadores de Resultados</b>	Inventariação de pontos de discriminação fiscal negativa da Náutica de Recreio.
<b>Ação L 2</b>	<p>Inclusão de actividades ligadas à Náutica de Recreio no desporto escolar (primário/secundário e universitário) e no desporto local.</p> <p>Visão integrada da Náutica de Recreio no sistema de educação, aproveitando os desafios da construção de embarcações e da prática do desporto em ambiente marítimo, para formar cidadãos que tenham oportunidades de criação do seu próprio emprego no futuro.</p>
<b>Objectivos</b>	Tornar acessível a Náutica de Recreio ao maior número de pessoas.
<b>Trabalho prévio</b>	n/a
<b>Prioridade</b>	Prioridade 1
<b>Duração</b>	Cerca de 36 meses após definição de responsável.
<b>Responsabilidade</b>	A definir após discussão do plano de ação com as entidades competentes.
<b>Exemplos de Indicadores de Resultados</b>	Nº de estudantes que praticam Náutica de Recreio em actividades escolares.

**OBJECTIVO OPERACIONAL M: Dinamizar eventos relevantes**

Alguns exemplos de actuação:

- Identificar os eventos internacionais relevantes e desenvolver um plano estratégico nacional de eventos que potencie a promoção da Náutica de Recreio;
- Aproveitar as instalações desportivas de Alto Rendimento (p. ex: CAR – Pista de Remo e Canoagem de classe A de Montemor-o-Velho) para organização de provas de nível Europeu e Mundial com forte impacto turístico nas regiões e no país.

<b>Ação M</b>	Definição de plano estratégico de eventos internacionais relevantes a realizar em Portugal, de forma contínua ao longo do tempo.
<b>Objectivos</b>	Atrair nautas a Portugal.
<b>Trabalho prévio</b>	n/a
<b>Prioridade</b>	Prioridade 2
<b>Duração</b>	Cerca de nove meses após definição de responsável.
<b>Responsabilidade</b>	A definir após discussão do plano de acção com as entidades competentes.
<b>Exemplos de Indicadores de Resultados</b>	Plano estratégico final de eventos internacionais. N.º de eventos internacionais realizados em Portugal.

**OBJECTIVO OPERACIONAL N: Acolhimento de equipas internacionais**

Alguns exemplos de actuação:

- Identificação dos pontos ao longo da costa nacional com capacidade de acolhimento de equipas internacionais ligadas a desportos náuticos, bem como o estabelecimento de contactos com essas equipas que potenciem a sua vinda para Portugal;
- Criar estações náuticas de elevada qualidade, destinadas ao acolhimento de equipas internacionais;
- Aproveitamento das futuras instalações desportivas de Alto Rendimento (p. ex: CAR – Centro de Estágio do Pocinho – Foz Côa), para estágios de equipas nacionais de outros países (em Portugal, só no Remo, existem cerca

de 15 países que estagiam anualmente em diversos locais, sem as condições ideais de treino), no período de Inverno. Forte impacto financeiro para as regiões e também para as Federações, podendo ser a alavanca financeira necessária para ajudar ao desenvolvimento das modalidades;

- Protocolos com algumas câmaras municipais, sobretudo no interior do país, onde existem planos de água excelentes para a prática do Remo e de outros desportos náuticos, para serem criados alguns centros de treino, sobretudo para as equipas internacionais. Esta dinâmica pode também ser implementada na zona costeira, com clubes que poderiam dedicar-se ao Remo de Mar, ao Remo *Surf* e a outros desportos náuticos.

<b>Ação N</b>	Escolha de locais/cidades capazes de receberem equipas internacionais de vela e outros desportos náuticos e definição de equipas a tentar atrair para Portugal.
<b>Objectivos</b>	Acolher em Portugal, equipas de atletas e respectivo <i>staff</i> por períodos de tempo alargado.
<b>Trabalho prévio</b>	n/a
<b>Prioridade</b>	Prioridade 2
<b>Duração</b>	Cerca de 27 meses após definição de responsável.
<b>Responsabilidade</b>	A definir após discussão do plano de acção com as entidades competentes.
<b>Exemplos de Indicadores de Resultados</b>	Lista de locais/cidades capazes de receberem equipas internacionais. Nº de equipas internacionais a treinar em Portugal.

## OBJECTIVO OPERACIONAL O: Promoção da Náutica de Recreio

Alguns exemplos de actuação:

- Desenvolvimento de um programa de promoção internacional de Portugal enquanto destino de eleição para a prática da Náutica de Recreio;
- Utilização de meios de comunicação inovadores como é o caso da Internet e respectivas redes sociais;
- Utilizar a rede de contactos dos portugueses espalhados por todo o mundo para promover a Náutica de Recreio em Portugal;
- Acções de promoção junto das escolas que incluam actividades experimentais;

- Apoiar a tentativa de bater *records* em actividades náuticas em Portugal, na medida em que o seu impacto mediático é muito forte e o investimento é baixo;
- Criação de uma base de dados, disponível via Internet, sobre a Náutica de Recreio onde, por exemplo, seja tipificado, de forma actualizada, o sector, as iniciativas e informações úteis, disponibilizadas por uma única entidade nacional, gestora deste segmento sócio-económico;
- Divulgação de roteiros, com dados fotográficos, climatéricos, e biológicos, com acesso internacional, de programas locais, (torneios, concursos, etc.), relacionados com o uso da Náutica de Recreio e cruzeirismo na costa portuguesa continental e nos Arquipélagos da Madeira e dos Açores;
- Participação em feiras internacionais e *boat shows*;
- Criar um guia com toda a informação relevante para o nauta;
- Criar um sistema de reservas do local de amarração pela Internet;
- Aproveitamento de estaleiros inactivos com história para criação de museus vivos de promoção das actividades náuticas;
- Incentivar a actividade de operador turístico especializado na promoção da Náutica de Recreio em Portugal. É urgente promover a formação de operadores turísticos que conheçam o mercado e que tenham uma rede de contactos internacional;
- Criar canais de informação adequados com a autoridade técnica da navegação em Portugal – Instituto Hidrográfico – tendo em vista a actualização permanente do Roteiro da Náutica de Recreio;
- Aproveitamento das diversas instalações dos clubes nacionais para cativar novos praticantes para a modalidade, bem como para a prática do lazer junto daqueles que não o querem fazer de uma forma competitiva, servindo esta população como forma de financiamento desses mesmos clubes;
- Criar Centros - Museus, onde a par de outros aspectos ligados à água, os diversos desportos náuticos deveriam ser abordados, numa óptica de formação dos nossos jovens, no seu enriquecimento escolar;
- Pacotes Turísticos para Velejadores do *site* do Turismo de Portugal. Criar um subsite a partir do *site* do Turismo de Portugal para velejadores. Este *site* poderia conter todas as informações sobre marinas, portos, navegação e a oferta de pacotes turísticos como por exemplo os “passes”. Também poderia ser interessante que estas informações sobre marinas, sítios de interesse e ofertas turísticas estivessem disponíveis em aplicações para *Ipad*, *Iphone* e plataformas *Android*, uma vez que estes dispositivos começam a ser utilizados como *plotters* e como dispositivos de navegação, dando uma imagem de modernidade (como por exemplo uma aplicação que identifique a 300m da marina X uma igreja histórica, um monumento ou um restaurante aconselhável);
- Criação de um mercado de aluguer de embarcações de recreio (*charters*). Muitos velejadores antes de trazerem a sua própria embarcação para um país fazem uma viagem de reconhecimento recorrendo ao *charter*. Em Por-

tugal esta actividade é marginal, impossibilitando esta prática e afastando potenciais visitantes;

- Neste contexto deverá ser também promovida a elaboração de documentação que dê a conhecer a nossa orla costeira vista do mar, como o recente «Roteiro da Costa Portuguesa», produzido pelo Instituto Hidrográfico (IH), ou ainda uma maior divulgação da realização de regatas de treino ou de alta competição, de programas/sugestões de percursos marítimos ou fluviais, de concursos de pesca desportiva, (por exemplo com prémios mais atractivos na modalidade de devolução ao mar com vida, dos exemplares capturados), canoagem, *surf*, *windsurf*, observação de animais marinhos, mergulho amador, caça submarina, arqueologia subaquática, concursos de fotografia alusiva ao meio marinho, etc.;
- Neste mesmo enquadramento seria de potenciar a criação de empresas de aprestos navais, de produtos para a pesca desportiva, de pesca - turismo e de aluguer de embarcações, com ou sem tripulação, como vem sendo prática corrente noutros estados membros da UE;
- Incentivo à cobertura de regatas na televisão;
- Revitalização das marinas existentes como espaços de lazer (principalmente as situadas em algumas cidades, como por exemplo Lisboa).

<b>Ação O</b>	Definição de programa de promoção internacional para a Náutica de Recreio em Portugal, em linha com os programas de promoção turísticos.
<b>Objectivos</b>	Informar e cativar os nautas internacionais para a prática da Náutica de Recreio em Portugal.
<b>Trabalho prévio</b>	n/a
<b>Prioridade</b>	Prioridade 1
<b>Duração</b>	Cerca de 27 meses após definição de responsável.
<b>Responsabilidade</b>	A definir após discussão do plano de acção com as entidades competentes.
<b>Exemplos de Indicadores de Resultados</b>	Programa final de promoção internacional da Náutica de Recreio em Portugal. Nº de acções de promoção internacional da Náutica de Recreio em Portugal.

## OBJECTIVO OPERACIONAL P: Proporcionar experiências únicas de entretenimento e lazer aos nautas

Alguns exemplos de actuação:

- Criação de destinos e rotas náuticas em Portugal, que dêem a conhecer aos nautas as festividades e pontos de interesse locais, potenciando assim a possibilidade de experiências lúdicas associadas à actividade náutica.

<b>Acção P</b>	Criação de destinos e de rotas-tipo interligadas com as festividades locais, de forma a maximizar a boa experiência de lazer de nautas em Portugal.
<b>Objectivos</b>	Proporcionar experiências únicas de entretenimento e lazer aos nautas.
<b>Trabalho prévio</b>	n/a
<b>Prioridade</b>	Prioridade 1
<b>Duração</b>	Cerca de 27 meses após definição de responsável.
<b>Responsabilidade</b>	A definir após discussão do plano de acção com as entidades competentes.
<b>Exemplos de Indicadores de Resultados</b>	Nº de rotas tipo criadas.

## OBJECTIVO OPERACIONAL Q: Dinamização da produção industrial de produtos e serviços da Náutica de Recreio

Alguns exemplos de actuação:

- Análise da capacidade industrial portuguesa na produção de equipamentos e/ou componentes para as actividades relacionadas com a Náutica de Recreio;
- Revitalização da construção/reconversão das embarcações clássicas segundo técnicas tradicionais;
- Incentivar as empresas que trabalham em Portugal na construção de embarcações (como por exemplo as embarcações ligadas à Canoagem e Remo);
- Promoção da formação profissional na área da construção e arranjo de embarcações (por exemplo no Remo existem apenas dois especialistas nestas áreas);
- Efectuar o levantamento dos espaços disponíveis para a construção/reparação de embarcações de recreio;

- Criação de um centro de excelência de tecnologia do mar de apoio aos fabricantes nacionais de equipamentos marítimos para a Náutica de Recreio e alta competição interligado com os outros subsectores da Economia do Mar, orientado para a Inovação e Exportação; sugere-se que o centro seja capaz de desenvolver protótipos passíveis de serem massificados (um exemplo de um protótipo inovador poderia ser uma moto de água eléctrica não poluente);
- Desenvolvimento de oportunidades ligadas à construção e reconversão de embarcações clássicas;
- Desenvolvimento de oportunidades ligadas à aplicação de materiais inovadores, como é o caso dos compósitos;
- Uniformização, a nível da UE, dos certificados de construção de embarcações de recreio e qualificação de tripulantes e harmonização legislativa;
- Criação de um passaporte técnico/administrativo, relativo à construção de embarcações de recreio e sua circulação no espaço comunitário;
- Criar Pólo de Investigação e Desenvolvimento das Ciências do Mar (PIDCM), eventualmente, no Taguspark, que inclua a construção de infra-estruturas de apoio e de um ou dois tanques experimentais, com reboque, batedor de geração de ondas e turbina de vento (idêntico ao recentemente inaugurado na região administrativa espanhola da Cantábria). Note-se que apesar de ser geralmente aceite que este é um investimento muito avultado, deverá ser igualmente reconhecido o valor estratégico do mesmo para o desenvolvimento científico e tecnológico do país e conseqüentemente da economia nacional. Acrescentando-se que, numa perspectiva de maximização dos recursos e do investimento realizado, estas facilidades experimentais deverão ser, em primeiro lugar, regularmente utilizadas para actividades de ensino universitário e investigação pelas unidades de I&D nacionais (designadamente pela UTL/IST/DEM/DECIVIL) e complementarmente deverão prestar serviços de apoio técnico à indústria nacional e internacional (por exemplo: estaleiros de construção naval e empresas de projecto em tecnologias energéticas *offshore* ou projecto de navios);
- Criação de um Centro de Excelência das Tecnologias do Mar para apoiar os fabricantes nacionais de equipamentos e aprestos marítimos para as áreas da Náutica de Recreio e alta competição, das pescas e aquacultura ou das tecnologias de produção de energia *offshore*;
- Desenvolvimento de uma embarcação do tipo moto-de-água de salvamento no mar com propulsão eléctrica, que após uma primeira fase de desenvolvimento e maturação tecnológica, poderia vir a ser exportada para as inúmeras praias mundialmente conhecidas pelas suas águas límpidas e tranquilas;
- Deveria ser incentivada a aquisição de equipamentos e aprestos marítimos de produção nacional.

<b>Ação Q 1</b>	Estudo da capacidade industrial portuguesa para fornecer equipamentos ou componentes para equipamentos da Náutica de Recreio (p. ex. têxtil e calçado, construção naval, etc).
<b>Objectivos</b>	Alavancar os benefícios do desenvolvimento da Náutica de Recreio em Portugal, dinamizando a produção industrial.
<b>Trabalho prévio</b>	n/a
<b>Prioridade</b>	Prioridade 1
<b>Duração</b>	Cerca de 36 meses após definição de responsável.
<b>Responsabilidade</b>	A definir após discussão do plano de ação com as entidades competentes.
<b>Exemplos de Indicadores de Resultados</b>	Estudo final da capacidade industrial portuguesa para fornecer equipamento para a Náutica de Recreio. Contributo da Náutica de Recreio no têxtil, calçado, construção naval, etc., em termos de emprego, volume de negócios, exportações, etc..
<b>Ação Q 2</b>	Inventariar os <i>skills</i> e as técnicas artesanais de produção de embarcações existentes actualmente em Portugal. Revitalizar a construção e a reconversão de embarcações clássicas segundo técnicas tradicionais.
<b>Objectivos</b>	Responder à procura crescente de embarcações de recreio com história, em termos de tipo, materiais e formas de construção.
<b>Trabalho prévio</b>	n/a
<b>Prioridade</b>	Prioridade 1
<b>Duração</b>	Cerca de 36 meses após definição de responsável.
<b>Responsabilidade</b>	A definir após discussão do plano de ação com as entidades competentes.
<b>Exemplos de Indicadores de Resultados</b>	Inventário final de técnicas artesanais de produção de embarcações em Portugal. Nº de embarcações clássicas construídas ou reconvertidas em Portugal.

<b>Ação Q 3</b>	Inventariar os espaços disponíveis para construção de embarcações de recreio.
<b>Objectivos</b>	Aumentar o número de localizações para estaleiros.
<b>Trabalho prévio</b>	n/a
<b>Prioridade</b>	Prioridade 1
<b>Duração</b>	Cerca de 18 meses após definição de responsável.
<b>Responsabilidade</b>	A definir após discussão do plano de ação com as entidades competentes.
<b>Exemplos de Indicadores de Resultados</b>	Inventário final dos espaços disponíveis para construção de embarcações de recreio. Nº de espaços de construção de embarcações

### **OBJECTIVO OPERACIONAL R: Desenvolver *clusters* ligados à indústria e ligados às comunidades nautas**

Alguns exemplos de actuação:

- Levantamento dos *clusters* e das áreas geográficas com maior potencial de desenvolvimento da Náutica de Recreio em Portugal, que permita a definição de uma estratégia integrada para esse sector;
- Criar pós-graduações ou mestrados específicos para a engenharia e a arquitectura naval, ligados à Náutica de Recreio;
- Criar centros de formação de cursos profissionais, relacionados com a Náutica de Recreio;
- Numa lógica de *cluster*, Portugal deverá também especializar-se no nicho que é a construção naval e o treino para a Náutica de Recreio adaptada (oportunidade que ainda não está a ser devidamente aproveitada a nível nacional e internacional);
- Interligação do *cluster* da Náutica de Recreio com o *cluster* da saúde, na medida em que esta prática melhora a recuperação de doentes;
- Utilizar o *cluster* da Náutica de Recreio para actividades de recuperação de jovens com dificuldades de aprendizagem ou outros problemas de reinserção social;
- Interligação do *cluster* da Náutica de Recreio com o turismo residencial, na medida em que as marinas e os pontos de amarração funcionam como âncoras de zonas habitacionais de 2ª habitação para populações seniores do norte da Europa;
- Interligação do *cluster* da Náutica de Recreio com os *clusters* da aviação, na medida em que muitos dos velejadores são também pilotos amadores e

existem materiais e técnicas de construção que podem ser usadas em ambas as indústrias, nomeadamente a utilização de compósitos. Também existem sinergias com o sector dos componentes para a indústria automóvel;

- Aproveitar o fluxo de embarcações entre o norte da Europa e o Mediterrâneo, devido à época europeia de regatas, que começa no norte da Europa em Março e termina no Mediterrâneo em Outubro, passando por Portugal, para atrair embarcações e tripulações a parar para descanso e reparação;
- Aproveitar o excelente *know-how* dos portugueses, em técnicas de construção naval tradicionais;
- Realizar um estudo específico sobre *boat-management* (aluguer por armadores individuais) em Portugal;
- Não esquecer os mercados emergentes como potenciais mercados de emissão de nautas com elevada capacidade financeira (Brasil, Rússia, Polónia, Índia, China).

<b>Acção R 1</b>	Inventariação dos <i>clusters</i> de Náutica de Recreio existentes em Portugal e catalogação dos produtos e serviços que têm para oferecer. Definir um plano de estímulo e fortalecimento de cada um dos <i>clusters</i> dentro da visão integrada da Náutica de Recreio em Portugal. Dentro de uma lógica de <i>cluster</i> , podemos dividir a Náutica de Recreio em duas partes: (i) parte ligada à indústria de embarcações, de equipamento e de componentes e a (ii) parte ligada aos centros de lazer e de desportos, no fundo, comunidades/tribos de prática de actividades náuticas, que muitas vezes estão situadas em zonas geograficamente próximas.
<b>Objectivos</b>	Alavancar a Náutica de Recreio e os respectivos <i>clusters</i> já existentes.
<b>Trabalho prévio</b>	n/a
<b>Prioridade</b>	Prioridade 1
<b>Duração</b>	Cerca de 18 meses após definição de responsável.
<b>Responsabilidade</b>	A definir após discussão do plano de acção com as entidades competentes.
<b>Exemplos de Indicadores de Resultados</b>	Inventário final de <i>clusters</i> da Náutica de Recreio em Portugal. Catálogo final de produtos e serviços por <i>cluster</i> .

<b>Ação R 2</b>	Inventariação das zonas geográficas com potencialidades mais favoráveis ao desenvolvimento da Náutica de Recreio (p. ex: estuário do Tejo, estuário do Lima, Madeira, Açores, Algarve, etc.), debater com as autoridades locais e dar prioridade aos projectos em curso ligados à Náutica de Recreio, dentro da visão integrada da Náutica de Recreio nacional.
<b>Objectivos</b>	Maximizar o potencial da Náutica de Recreio em Portugal.
<b>Trabalho prévio</b>	n/a
<b>Prioridade</b>	Prioridade 1
<b>Duração</b>	Cerca de 18 meses após definição de responsável.
<b>Responsabilidade</b>	A definir após discussão do plano de ação com as entidades competentes.
<b>Exemplos de Indicadores de Resultados</b>	Inventário final de zonas geográficas com potencialidades mais favoráveis ao desenvolvimento da Náutica de Recreio.

### **OBJECTIVO OPERACIONAL S: Criar referências (*role models* portugueses) da náutica**

Alguns exemplos de actuação:

- Apoios e incentivos a atletas portugueses que possam constituir-se referências da Náutica de Recreio em Portugal (incluindo todas as modalidades).

<b>Ação S</b>	Apoios a atletas olímpicos portugueses (p. ex. parcerias entre marinhas e empresas e atletas portugueses de topo).
<b>Objectivos</b>	Criar referências da Náutica de Recreio em Portugal, aumentando a visibilidade internacional e servindo de inspiração para as novas gerações.
<b>Trabalho prévio</b>	n/a
<b>Prioridade</b>	Prioridade 2
<b>Duração</b>	Actividade contínua ao longo do tempo

<b>Responsabilidade</b>	A definir após discussão do plano de acção com as entidades competentes.
<b>Exemplos de Indicadores de Resultados</b>	Nº de parcerias entre entidades e potenciais referências da Náutica de Recreio em Portugal.

## OBJECTIVO OPERACIONAL T: Portugal como centro de formação de excelência da Europa

Alguns exemplos de actuação:

- Aposta na criação e no desenvolvimento de escolas de náutica com reconhecimento internacional;
- Desenvolvimento da alta competição através da criação de programas específicos dedicados ao aperfeiçoamento de cada uma das práticas desportivas;
- Adaptação de embarcações a cada atleta;
- Criação de pólo de investigação e desenvolvimento à prática da Náutica de Recreio com infra-estruturas adequadas (tanques experimentais, batedores de geração de ondas, etc.), e interligado com as universidades e empresas;
- Apostar na formação de engenheiros navais especializados em embarcações de recreio;
- Fazer parcerias com entidades internacionais de topo em termos de formação na Náutica de Recreio;
- Reconhecimento do *Yachtmaster da Royal Yachting Association (RYA)* como entidade certificadora de cartas náuticas. O Yachtmaster da RYA não é reconhecido em Portugal como carta de navegação, sendo uma certificação ministrada não só no Reino Unido como também em vários países no Norte da Europa onde estas cartas são elemento obrigatório para por exemplo alugar uma embarcação em regime de *charter*, pelo que seria uma vantagem competitiva, a RYA e as suas cartas serem reconhecidas em Portugal.

<b>Ação T</b>	Desenvolver escolas de formação de qualidade internacional em Portugal.
<b>Objectivos</b>	Atrair nautas nacionais e internacionais para a aprendizagem e prática de desporto de alto rendimento em Portugal.
<b>Trabalho prévio</b>	n/a
<b>Prioridade</b>	Prioridade 2

<b>Duração</b>	Cerca de 36 meses após definição de responsável.
<b>Responsabilidade</b>	A definir após discussão do plano de acção com as entidades competentes.
<b>Exemplos de Indicadores de Resultados</b>	Nº de cursos de formação de qualidade internacional na Náutica de Recreio em Portugal. Nº de participantes nacionais e internacionais nos cursos existentes.

## **OBJECTIVO OPERACIONAL U: *Governance*, simplificação e redução da burocracia**

Alguns exemplos de actuação:

- Centralizar competências num organismo que promova e fomenta o desenvolvimento do sector da Náutica de Recreio;
- Uniformização da legislação europeia do sector;
- Revisão do enquadramento legal da Náutica de Recreio que permita a redução de burocracia existente e a simplificação dos processos;
- Tornar mais célere o processo de licenciamento de infra-estruturas;
- Rever o DL 124/2004 – artigo 47º, na medida em que uma interdição geral de navegação a menos de 300 metros da linha de praia se torna limitador para a prática da Náutica de Recreio;
- Permitir a criação de zonas adequadas e de corredores para a prática da Náutica de Recreio, em harmonia com banhistas e outros utilizadores das praias;
- Rever o DL 21/2002, bem como as posteriores revisões pelos DL 289/2007 e DL 108/2009, de forma a dinamizar e reduzir o preço de aluguer de embarcações de recreio, tornando as operações de vistoria prévia menos dispendiosas;
- Rever o DL 124/2004, introduzindo uma razão de proporcionalidade directa entre a gravidade da infracção e o montante da coima;
- Harmonizar o DL 124/2004 no que diz respeito às cartas de recreio e tipos de embarcações;
- Rever o DL 124/2004 nos artigos 12º, 15º, 19º, 46º, 47º, 53º e anexo B;
- A Directiva 98/18/CE do Conselho relativa às regras de segurança para os navios de passageiros em viagens domésticas está estruturada para navios oceânicos de porte considerável e com cascos de aço ou material equivalente. Ficam em desvantagem armadores e construtores que, com embarcações de menor porte, pretendem construí-las em madeira ou PRF (polímeros reforçados com fibras), sobretudo para navegação costeira. Diversos países europeus têm reagido, designadamente a França e o Reino Unido. Neste sentido,

a *Maritime Coastguard Agency (MCA)* promulgou, logo em 1998, instruções que permitiam ultrapassar os inconvenientes apontados; mais recentemente tem feito publicar legislação nacional mas com a anuência da União Europeia recorrendo ao argumento das soluções equivalentes. Iniciativa semelhante se solicita ao IPTM, não parecendo tecnicamente difícil utilizar as soluções inglesa ou francesa. A Directiva 2006/87/CE (no seguimento de diversas outras) estabelece as prescrições técnicas das embarcações de navegação interior, o que é particularmente importante para embarcações de passageiros. As regras conduzem a embarcações mais económicas para o armador, fomentando assim o turismo fluvial e a construção naval. Em Portugal tal não é aceite, uma vez que não estão incluídos rios ou lagos portugueses no âmbito da Directiva. A inclusão na Directiva criará condições de desenvolvimento da navegação no rio Douro (longe de ter atingido o seu potencial), no rio Guadiana (onde até Pomarão navegavam os navios do minério de S. Domingos), no rio Tejo (estranhamente esquecido em termos turísticos) e outros.

<b>Acção U</b>	Revisão do enquadramento legal da Náutica de Recreio, retomando as iniciativas anteriormente lançadas. Criação de um modelo de <i>governance</i> específico para a Náutica de Recreio que inclua códigos de conduta.
<b>Objectivos</b>	Simplificar e reduzir a burocracia. Dinamizar a Náutica de Recreio.
<b>Trabalho prévio</b>	n/a
<b>Prioridade</b>	Prioridade 2
<b>Duração</b>	Cerca de 27 meses após definição de responsável.
<b>Responsabilidade</b>	A definir após discussão do plano de acção com as entidades competentes.
<b>Exemplos de Indicadores de Resultados</b>	Revisão final do enquadramento legal da Náutica de Recreio.

## OBJECTIVO OPERACIONAL V: Monitorização permanente do desenvolvimento da Náutica de Recreio em Portugal

Alguns exemplos de actuação:

- Criação do Observatório da Náutica de Recreio com vista à monitorização permanente do desenvolvimento das actividades náuticas;

- Constituição do «provedor dos nautas» – entidade independente com capacidade de ouvir os nautas, centralizar as suas maiores dificuldades e promover sugestões de acções de melhoria;
- Utilizar os sistemas de informação já existentes para a produção de informação agregada relevante que permita tomar medidas no sentido de desenvolver a Náutica de Recreio em Portugal (p. ex: Latitude 32);
- Inventariação e compilação de informação referente à caracterização (da oferta e da procura) dos equipamentos de apoio à Náutica de Recreio.

<b>Ação V</b>	Criação do observatório da Náutica de Recreio e constituição da figura do «provedor» dos nautas.
<b>Objectivos</b>	Disponer de informação que permita monitorizar o desenvolvimento da Náutica de Recreio em Portugal, de um mecanismo de obtenção de <i>feedback</i> dos pontos a melhorar e existência de uma entidade que ouça e defenda o nauta.
<b>Trabalho prévio</b>	n/a
<b>Prioridade</b>	Prioridade 1
<b>Duração</b>	Contínua e regular ao longo do tempo
<b>Responsabilidade</b>	A definir após discussão do plano de acção com as entidades competentes.
<b>Exemplos de Indicadores de Resultados</b>	Existência do observatório da Náutica de Recreio e do «provedor» dos nautas. Relatórios produzidos pelo observatório. Nº de queixas/sugestões que o provedor recebeu.

#### 4.8. Prioridade e responsabilidade a atribuir

Conforme referido anteriormente, o não aproveitamento de todo o potencial da Náutica de Recreio em Portugal é imenso, logo todas as medidas do plano de acção são importantes e urgentes. No entanto, por uma questão pragmática de início de caminhada no sentido do desenvolvimento da Náutica de Recreio em Portugal, há que proceder ao exercício pragmático de priorizar acções, propondo a seguinte divisão:

**Prioridade 1** – Medida importante, devendo ser a primeira prioridade.

**Prioridade 2** – Medida importante, devendo a sua execução ter início seis meses após as medidas de primeira prioridade.

A determinação da responsabilidade por cada acção será efectuada após discussão do plano de acção com as entidades competentes.

AGRADECIMENTOS E REGISTO DE  
PARTICIPAÇÃO DE AGENTES ECONÓMICOS

Este trabalho não teria sido possível sem os muitos conselhos, ideias, contributos, sugestões e críticas, para além das palavras de incentivo, de um número muito alargado de pessoas e entidades que connosco comungaram e partilharam deste projecto ao longo de 2010-2011.

Uma palavra de muito particular apreço pelo apoio que prestaram ao grupo de trabalho, ao Senhor General Luís Sequeira, Presidente do Conselho de Administração da EPUL, ao Professor Mário Ruivo, Presidente do Fórum Permanente para os Assuntos do Mar, e ao Arquitecto Naval Tony Castro que, embora longe do nosso país, foi um importante factor de incentivo ao trabalho agora realizado. Finalmente, uma palavra de especial reconhecimento ao Eng. Vilar Filipe, Director da Marina do Parque das Nações, pela sua valiosa contribuição.

São eles (por ordem alfabética):

Afonso Domingues (Velejador Olímpico e Skipper profissional), Ana Mendes Godinho (Turismo de Portugal - Administradora), André Bettencourt Correia (Comodoro da ANL), Alexandre Fonseca (Oficial da Marinha de Guerra Portuguesa e Editor da Revista de Marinha), António Fonseca Ferreira (Presidente do Conselho de Administração da Arco Ribeirinho Sul), António Rascão Marques (Federação Portuguesa de Remo), Álvaro Marinho (Velejador Olímpico), Bernardo Queirós (Terra Incógnita), Bernardo Pinto Gonçalves (CEO da Organização Local da Taça América), Daniel Esaguy (Antigo Administrador da APL), Duarte Marques (Deputado), Eduardo Santos (Oficial da Marinha Mercante), Fernando Domingues (Director da Marina de Oeiras), Fernando Carvalho Rodrigues (Investigador e Director do Programa de Ciência da NATO), Fernando Gamboa (Engenheiro Naval – Tony Castro Design), Fernando Sousa Marques (Eng. Mecânico), Francisco Lobato (Velejador Solitário), Francisco Machado dos Santos (Gurit), João Confraria (Professor Universitário), Joana Pratas (Antiga velejadora olímpica), José Alves (CEO da PWC), José Cardoso Menezes (Professor Universitário – IST), José Leandro (Presidente da Federação Portuguesa de Vela), João Zamith (Intercéltica), Lucília Luís (Eng.<sup>a</sup> de Obras Marítimas), Mário Figueiredo (Arsenal do Alfeite), Mário Gonzaga Ribeiro (Presidente da Federação Portuguesa de Motonáutica) Manuel

Frasquilho (Antigo Presidente da APL), Martinho Fortunato (Director da Marina de Lagos), Miguel Subtil (Proprietário do Cote d'Or II), Miguel Arrobas (Antigo nadador olímpico e Jurista), Nuno Barreto (Medalha de bronze J. O. Atlanta 96, Presidente da Comissão dos Atletas Olímpicos), Nuno Gonçalves Henriques (ANL), Nysse Arruda (Jornalista de Vela), Oscar Sitches (Consultor de Marinas), Pedro Ressano Garcia (Arquitecto), Poças Esteves (Administrador da SAER), Raul Moreira (Marítima), Raul Ressano Garcia (Docente da Escola Superior de Hotelaria e Turismo do Estoril), Rui Bóia (Eng<sup>o</sup> Civil), Rui Costa (Federação Portuguesa de Vela), Rui Silva (Associação Nacional de Cruzeiros – ANC), Rui Silva Pinto (Director da Marina de Cascais), Sérgio Guerreiro (Turismo de Portugal), Tiago Lousada (Consultor), Tiago Marcelino (Director da Marina de Tróia), Tony Castro (Arq. Naval – Tony Castro Design), Vasco Macide (Director da Revista Navegar), Ventura de Sousa (Eng. Naval, Secretário Geral da AIN), Villar Filipe (Director da Marina do Parque das Nações).

A todos o nosso agradecimento.

Lisboa, 20 de Novembro de 2011

EDUARDO DE ALMEIDA FARIA – Coordenador

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS:

- Adriatic Croatia International Club (2011) – ACI Brochure 2011. Opatija: Adriatic Croatia International Club, 60 p.
- APDL – Administração dos Portos do Douro e Leixões (2004) – Plano Estratégico de Desenvolvimento do Porto de Leixões. Leça da Palmeira: Administração dos Portos do Douro e Leixões, S.A. 103 p.
- APL – Administração do Porto de Lisboa (2007) – Plano Estratégico de Desenvolvimento do Porto de Lisboa – Relatório Síntese. Lisboa: Administração do Porto de Lisboa, S.A. 144 p.
- APL – Administração do Porto de Lisboa (2010) – Plano Integrado da Rede de Infra-estruturas de Apoio à Náutica de Recreio no Estuário do Tejo – Relatório de Caracterização e Diagnóstico. Lisboa: Administração do Porto de Lisboa, S.A. 240 p.
- Asociación Española de Estaciones Nauticas (2011) - [www.estacionesnauticas.info](http://www.estacionesnauticas.info) (Consultado em Março de 2011).
- CATARINO, J. (2011) – «Turismo, Lazer e Desportos Náuticos», in Seminário Municípios e o Mar. Lisboa: Fórum Empresarial da Economia do Mar.
- CCDRA – Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Alentejo (2010) – Plano Regional de Ordenamento do Território do Alentejo. Évora: Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Alentejo. 145 p.
- CCDRAL – Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Algarve (2007) – Plano Regional de Ordenamento do Território do Algarve – Volume I. Faro: Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Algarve. 231 p.
- CCDRAL – Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Algarve (2010) – Programa Operacional Regional do Algarve Relatório de Execução 2009. Faro: Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Algarve. 174 p.
- CCDRC – Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Centro (2007) – Plano Regional de Ordenamento do Território do Centro. Diagnóstico – Volume I. Coimbra: Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Centro. 212 p.

- CCDRLVT – Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo (2009a) – Plano Regional de Ordenamento do Território do Oeste e Vale do Tejo. Lisboa: Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo. 222 p.
- CCDRLVT – Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo (2009b) – Plano Regional de Ordenamento do Território da Área Metropolitana de Lisboa. Diagnóstico Sectorial: Turismo e Lazer. Lisboa: Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo. 189 p.
- CCDRN – Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Norte (2009) – Plano Regional de Ordenamento do Território do Norte. Proposta de Plano. Porto: Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Norte. 246 p.
- Conselho de Ministros (2004). Relatório da Comissão Estratégica dos Oceanos.
- Conselho de Ministros, 2006. Estratégia Nacional para o Mar. Lisboa: Ministério da Defesa Nacional – Estrutura de Missão para os Assuntos do Mar.
- FAVRO, S., SAGANIĆ, I., GRŽETIĆ, Z. (2008) – «Spatial and environmental features on the Croatian Adriatic archipelago as a significant nautical destination», in Proceedings of the International Conference Studying, Modeling and Sense Making of Planet Earth. Mytilene – Lesvos: Department of Geography – University of the Aegean. 8 p.
- FERNANDES, André, FIGUEIRA DE SOUSA, João, 2008. Parcerias e Lógicas de Cooperação nos Processos de Desenvolvimento da Náutica de Recreio. II Seminário Internacional de Náutica de Recreio e Desenvolvimento Local (Seixal, Portugal).
- FONSECA FERREIRA, António (Coord.), 2007. Lisboa 2020: Uma Estratégia de Lisboa para a Região de Lisboa. Lisboa: Comissão de Coordenação e Desenvolvimento da Região de Lisboa e Vale do Tejo.
- Government of the Republic of Croatia (2006) – Strategic Development Framework for 2006-2013. s.l.: Central Office for Development – Strategy and Coordination of EU funds, 82 p.
- INAG – Instituto da Água, 2009. Estratégia Nacional para a Gestão Integrada da Zona Costeira. Lisboa, Instituto da Água, IP.
- Instituto de Turismo de España (2006) – Plan de Objectivos de Promoción Exterior del Turismo – Resultados 2005. Madrid: Instituto de Turismo de España. 123 p.
- IVIE – Instituto Valenciano de Investigaciones Económicas (2007) - Economic Impact of the 32nd America's Cup Valencia 2007. Valência. 116 p.
- MAOT - Ministério do Ambiente e do Ordenamento do Território (2010a): Plano de Ordenamento do Espaço Marítimo – Relatório de Diagnóstico e Fundamentação Técnica da Proposta de POEM, Estudos de Caracterização. Lisboa.

- MAOT - Ministério do Ambiente e do Ordenamento do Território (2010b): Plano de Ordenamento do Espaço Marítimo – Relatório de Diagnóstico e Fundamentação Técnica da Proposta de POEM, Quadro Estratégico. Lisboa
- MAOTDR – Ministério do Ambiente, do Ordenamento do Território e do Desenvolvimento Regional (2007). Bases para a Estratégia de Gestão Integrada da Zona Costeira Nacional.
- MAOTDR – Ministério do Ambiente, do Ordenamento do Território e do Desenvolvimento Regional, 2007. Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território. Lisboa: Ministério do Ambiente, do Ordenamento do Território e do Desenvolvimento Regional.
- MEI – Ministério da Economia e da Inovação (2007) – Plano Estratégico Nacional do Turismo. Para o desenvolvimento do turismo em Portugal, Turismo de Portugal, IP, Lisboa. 137 p.
- MEI – Ministério da Economia e da Inovação (2009) – A Náutica Desportiva e de Lazer – Rotas de Afirmação. O Turismo Náutico e o PENT. Lisboa: Turismo de Portugal, I.P.
- MITC – Ministerio de Industria, Turismo y Comercio (2008) – Plan Operativo Turespaña 2008. Madrid: Ministerio de Industria, Turismo y Comercio. 50 p.
- MITC – Ministerio de Industria, Turismo y Comercio (2008) – Turismo 2020 – Plan del Turismo Español Horizonte 2020 – Documento Ejecutivo. Madrid: Ministerio de Industria, Turismo y Comercio. 65 p.
- MOPTC – Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações (2006) - Orientações Estratégicas para o Sector Marítimo-Portuário. Versão para Consulta. Lisboa: Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações.
- MSTI – Ministry of the Sea, Transport and Infrastructure; MT – Ministry of Tourism (2008) – Nautical Tourism Development Strategy of The Republic of Croatia 2009-2019. Zagreb: Ministry of the Sea, Transport and Infrastructure; Ministry of Tourism. 48 p.
- MT – Ministry of Tourism (2003) – Croatian Tourism Development by 2010. Final Version. Zagreb: Ministry of Tourism.
- Observatório do QREN (2008) – Programa Operacional Regional do Norte 2007-2013. Lisboa: Observatório do QREN.
- RODRÍGUEZ, B. (2004) – «El Desarrollo del Turismo Náutico em Galicia». In Cuadernos de Turismo. Múrcia: Universidad de Murcia. 13 (2004). pp. 145-163.
- SAER, 2009. O Hypercluster da Economia do Mar. Um domínio estratégico para o desenvolvimento da Economia Portuguesa, Lisboa: SAER.
- SEQUEIRA, M. (2010) – Panorâmica da Náutica de Recreio em Portugal. In IV Seminário Internacional de Náutica de Recreio e Desenvolvimento Local. Seixal: Câmara Municipal do Seixal e Instituto de Dinâmica do Espaço. 22 p.
- THR, 2006. 10 produtos estratégicos para o desenvolvimento do turismo em Portugal: Turismo Náutico. Lisboa: Turismo de Portugal, IP.

- Turismo de Portugal (2006) – 10 Produtos Estratégicos para o Desenvolvimento do Turismo em Portugal: Turismo Náutico. Lisboa: Turismo de Portugal, I.P. 62 p.
- UCINA – Unione Nazionale Cantieri Industrie Nautiche ed Affini (2010) - La Nautica in Cifre – Analisi del mercato per l'anno 2009. Génova. 162 p.
- URAN, M.; GRAČAN, D. (2005) – «The Role of Nautical Tourism in the Process of Creating a Croatian Competitive Product». In Proceedings of the 6th Conference of the Faculty of Management Koper. s.l.: Faculty of Management Koper. 9 p.
- Xunta de Galicia; Portos de Galicia (2008) – Plan Director des Instalacións Náutico Desportivas. Galicia: Xunta de Galicia; Portos de Galicia. 469 p.
- PwC, LEME – Barómetro PwC da Economia do Mar (2010). Porto. 66 p.
- INTERCÉLTICA PORTUGAL, A Náutica como factor de Desenvolvimento da Região Norte (2008). 70 p.

### Fontes Estatísticas

- Direcção-Geral da Autoridade Marítima, 2011. Embarcações de Recreio – 2010.
- IPTM – Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos, 2011. Portal do Mar – Náutica de Recreio.
- Marina de Cascais (2011), [www.marina-cascais.com](http://www.marina-cascais.com) (Consultado em Agosto de 2011)
- Marina de Lagos (2011), [www.marlagos.pt](http://www.marlagos.pt) (Consultado em Agosto de 2011)
- Marina de Vilamoura (2011), [www.marinadevilamoura.com](http://www.marinadevilamoura.com) (Consultado em Agosto de 2011)
- Marina do Parque das Nações (2011), [www.marinaparquedasnacoes.pt](http://www.marinaparquedasnacoes.pt) (Consultado em Agosto de 2011)

### Legislação Consultada

- Decreto-Lei n.º 48/98, de 11 Agosto
- Decreto-Lei n.º 168/2005, de 26 de Setembro
- Decreto-Lei n.º 58/2007, de 4 de Setembro
- Decreto-Lei n.º 248-A/2008, de 31 de Dezembro

### Legislação da Náutica de Recreio

- Decreto-Lei 143/78, de 12 de Junho (Aprova o Regulamento do Imposto Municipal sobre Veículos)
- Portaria n.º 1164/95, de 22 de Setembro (valor das taxas devidas pelo serviço previsto no Regulamento do Serviço Radioeléctrico das Embarcações)
- Decreto-Lei n.º 329/95, de 9 de Dezembro (Regulamento da Náutica de Recreio)

- Portaria n.º 427/96, de 30 de Agosto (Aprova o equipamento, meios de salvação e segurança, aparelhos, etc.)
- Portaria n.º 730/96, de 11 de Dezembro (Aprova o modelo do livrete de trânsito para as embarcações de recreio estrangeiras que entrem em portos nacionais).
- Portaria n.º 733/96, de 12 de Dezembro (Fixa os requisitos de segurança relativos à construção, modificação e classificação das embarcações de recreio (ER) e define as respectivas características principais)
- Portaria n.º 753/96, de 20 de Dezembro (Programa das matérias dos cursos e exames, entidades formadoras e emissão de cartas)
- Decreto-Lei n.º 12/97, de 16 de Janeiro (Taxa de farolagem e balizagem)
- Decreto-Lei n.º 51/97, de 1 de Março (Regime de aprovação das agulhas magnéticas e emissão dos certificados)
- Decreto-Lei n.º 96/97, de 24 de Abril (Relativa à auto-construção)
- Portaria n.º 200/97, de 24 de Abril (Regulamenta o processo de atribuição de cartas de navegador de recreio, com dispensa de exame)
- Portaria n.º 276/97, de 24 de Abril (Colocação no mercado e entrada em serviço das embarcações de recreio)
- Portaria n.º 551/97, de 25 de Julho (Fixa as regras técnicas do Registo Técnico Central de Embarcações de Recreio (RETECER))
- Decreto-Lei Regional n.º 11/98/A, de 2 de Julho (Áreas de navegação para diversas categorias de navegador de recreio na Região Autónoma dos Açores)
- Decreto-Lei n.º 190/98, de 10 de Julho (Aprova o Regulamento do Serviço Radioeléctrico das Embarcações)
- Portaria n.º 783/98, de 19 de Setembro (Aprova o Regulamento da Navegação em Albufeiras)
- Portaria n.º 905/98, de 19 de Outubro (Aprova as taxas a aplicar pelos serviços prestados às embarcações)
- Decreto-Lei n.º 478/99, de 9 de Novembro (Aprova o processo de formação e avaliação dos navegadores de recreio, a emissão das respectivas cartas, bem como a credenciação e fiscalização das entidades formadoras).
- Portaria n.º 1013/99, de 16 de Novembro (Fixa os requisitos de segurança relativos à construção, à modificação e à classificação das embarcações de recreio (ER)).
- Decreto-Lei n.º 567/99, de 23 de Dezembro (Altera o Decreto-Lei 329/95, que aprovou o Regulamento da Náutica de Recreio).
- Portaria n.º 288/2000, de 25 de Maio (Estabelece os programas, critérios de avaliação e a duração mínima dos cursos para obtenção das cartas de navegador de recreio).
- Decreto-Lei n.º 273/2000, de 9 de Novembro (Aprova o novo Regulamento do Sistema Tarifário dos Portos do Continente).
- Portaria n.º 689/2001, de 10 de Julho (Estabelece as regras na celebração dos contratos de seguro de responsabilidade civil por danos causados a terceiros, na utilização de embarcações de recreio)

- Portaria nº 630/2002, de 12 de Junho (Define os planos nacionais de frequências para o serviço móvel marítimo e serviço móvel marítimo por satélite)
- Portaria nº 1464/2002, de 14 de Novembro (Aprova o equipamento de segurança das embarcações de recreio e revoga a portaria 427/96)
- Portaria nº 1491/2002, de 5 de Dezembro (Estabelece os requisitos de segurança relativos à construção, modificação e classificação das ER. Revoga as portarias 733/96 e 1013/99)
- Declaração de Rectificação 26-D/2002 da portaria 630/2002, de 31 de Julho (Corrige alguns erros nas frequências).
- Portaria 494/2002, de 27 de Abril , (Actualização da Taxa de Farolagem e Balizagem)
- Decreto-Lei nº 124/2004, de 25 de Maio (Aprova o Regulamento da Náutica de Recreio).
- Portaria nº 127/2006, de 13 de Fevereiro (Aprova o Regulamento da Navegação em Albufeiras).

### **1. Temas críticos para a sinergia Náutica de Recreio - Reconversão e qualificação urbana**

#### **1.1. Frentes de passeios longitudinais**

##### *Situação*

As frentes de percurso marginal constituem-se como oportunidade para reforçar ou estabelecer de raiz coesão, interdependência e práticas de cooperação, entre aglomerados urbanos ou entre zonas de um mesmo aglomerado de média ou grande escala.

A sua singularidade assenta no sistema de vistas excepcional que o contraponto orla costeira/plano de água permite. A atracção que exercem está associada a actividades e períodos de lazer, deste modo se distinguindo do sistema viário e dos troços da malha urbana que asseguram — no seu interior — meras conexões funcionais inter-aglomerados ou intra-urbanas, nos aglomerados de maior dimensão.

A maior ou menor variação que o perfil litoral apresenta não é um recurso explorável infinitamente pelo utilizador terrestre comum: os percursos a pé ou de bicicleta pressupõem uma predisposição para empreender um trajecto finito. A extensão razoável variará de acordo com múltiplos factores: idade, disponibilidade de tempo, meio de locomoção, perfil do agregado familiar, etc.

##### *Proposta*

Constituição de um cordão de troços de passeio ribeirinho ou marítimo cuja continuidade física seja tão dilatada quanto possível. Este vislumbre de escala metropolitana, concelhia ou mesmo intermunicipal, assume que o investimento que a suporta está subordinado a objectivos de coesão territorial, de dinamização das actividades económicas e das populações que as asseguram.

- Estes trechos serão balizados por entroncamentos em percursos transversais de conexão às áreas urbanas centrais dos aglomerados ou das unidades de vizinhança principais, distando entre si não mais que 1000 a 1500 metros.

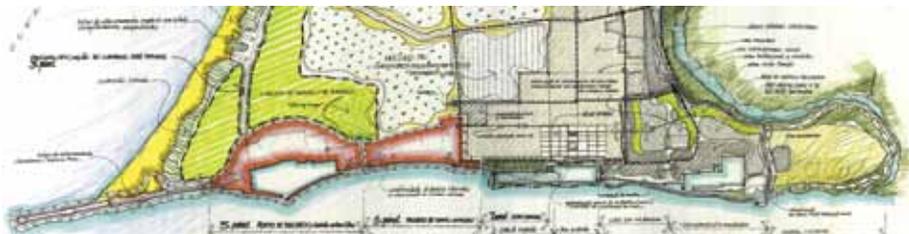


Figura 30 - Inter-relação frentes urbanas ribeirinhas/lugares interiores.

- Possuirão zonas verdes ou de estadia que valorizarão e estabilizarão eventuais valores naturais e paisagísticos.
- Implantar-se-ão de forma acessível relativamente a núcleos de equipamentos de utilização colectiva ou de serviços públicos, privados, ou de parceria público-privada.
- Interligarão uma rede marginal de infra-estruturas de apoio à Náutica de Recreio – existentes, a valorizar, ampliar, ou a criar de raiz, procurando soluções de arquitectura de exteriores e paisagismo que compatibilizem as necessárias restrições de acesso com a normal fruição e apropriação dos percursos e espaços públicos. A coabitação física das diferentes ordens funcionais é entendida como factor de valorização cénica e socioeconómica recíproca.

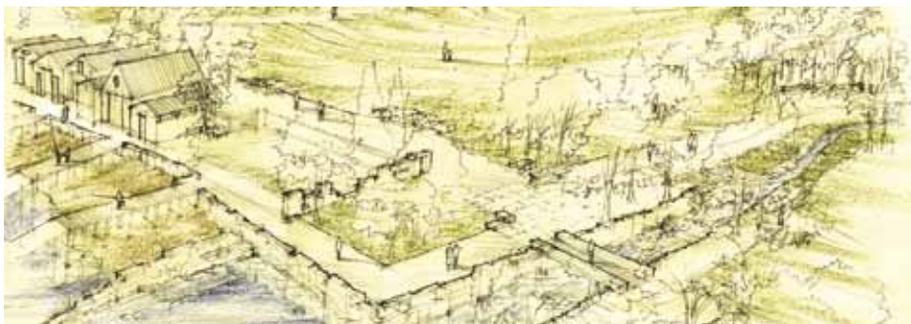


Figura 31 - Coexistência projectualmente integrada de usos complementares no espaço público ribeirinho.

- A exemplo de algumas obras recentemente concluídas, o traçado destes novos trechos de passeio ribeirinho ou litoral deve – além da valorização paisagística – assegurar simultaneamente o acesso e fruição a locais anteriormente recônditos e degradados e a sua defesa e consolidação geotécnica.

## 1.2. Percursos transversais

### *Situação*

A função estrutural destes percursos é estabelecer a indispensável articulação e continuidade do sistema urbano e da sua rede de espaços e caminhos públicos

com as frentes de água. O objectivo estratégico geral de fomentar as actividades económicas directa e indirectamente associadas à economia da náutica recreativa só ganhará sentido se tiver repercussão territorial no interior do tecido urbano e nas funções económicas que se desenvolvem no seu miolo.

Em quadros razoavelmente diversificados constata-se que, ou por razões ligadas à base económica dos lugares ou por motivos fisiográficos que dissuadiram a conexão e integração destas frentes na malha urbana e na sua rede de percursos, a sua apropriação pelos aglomerados é genericamente quase nula.



**Figura 32 - Uma visão para a regeneração de uma frente ribeirinha.**

### *Proposta*

A considerável variedade de situações impede a formulação de receituários rígidos e tipificados. É todavia possível elencar um conjunto de princípios de actuação que deverão ser postos em prática sob orientação geral e tutela política e administrativa públicas, em parceria com todos os actores que se constituam como promotores interessados em obter um retorno mensurável para a participação e comprometimento nas operações e planos que venham a materializar o objectivo de criar ou revitalizar estas conexões.

- Reorientação das disposições e da programação dos instrumentos de gestão territorial municipal ( e intermunicipal ) no sentido de priorizar o desenvolvimento de área – plano – a concretizar sob a forma de: a) Unidades de Execução para projecto de operações de loteamento, com execução, não remível em compensações, de contrapartidas sob a forma de cedências de espaço público e equipamentos a programar pela Administração Pública; b) Planos de Pormenor; ou c) Planos de Urbanização, caso a escala do aglomerado, do corredor e das redes e infra-estruturas existentes ou programadas assim o justifique.

- Definição clara, após realização de concursos de ideias, públicos ou por convite a profissionais com estatuto curricular excepcional, de referências e modelos de desenho urbano e de ordem arquitectónica que confirmam a imprescindível identidade e singularidade aos lugares objecto de intervenção urbanística. A diferenciação e identificação do produto imobiliário resultante deve produzir a necessária alavancagem financeira para justificar a análise custo-benefício global – quer do ponto de vista da Administração Pública e da promoção do «lado terra» como do conjunto de parceiros que co-financiarão as obras da infra-estrutura portuária a localizar preferencialmente no ponto nodal de encontro dos dois tipos de percurso.
- Valorização e inclusão dos troços finais das ribeiras e cursos de água em corredores ecológicos urbanos, integrados em parques e jardins públicos adjacentes ou estruturantes dos percursos transversais (p. ex. Marina da Cruz Quebrada - Jamor).

### 1.3. Reconversão urbana

#### *Situação*

Genericamente caracterizado na introdução, o quadro urbano resultante da obsolescência funcional – e frequentemente física – dos edifícios, das malhas urbanas e infra-estruturas que foram suporte de actividades económicas ribeirinhas em declínio, tem vindo a constituir uma oportunidade de desenvolvimento urbano (superada a fase em que se associava a «áreas - problema»), encarada numa perspectiva multifuncional, aberta à integração de actividades empresariais renovadas ou emergentes, directa ou indirectamente associadas às vertentes recreativas e turísticas da economia do mar.

A tipologia de situações é extensa e, uma vez mais, seria pouco avisado preconizar estratégias ou princípios de actuação generalizadores. Distinguem-se, contudo, três ou quatro grupos: a) frentes litorais em aglomerados costeiros com estruturas portuárias ou de acostagem muito incipientes; b) aglomerados de maior dimensão e nível superior na rede urbana, implantados em pontos da costa com condições fisiográficas excepcionais, determinantes para a fixação ancestral de população e de estruturas portuárias de maior dimensão; c) aglomerados de dimensão e nível hierárquico semelhante a b); mas implantados em zonas estuarinas com condições naturais para o fundeamento de embarcações de média e grande dimensão, caracterizando-se por um maior entrosamento na economia e nas redes terrestres da região em que se inserem; d) aglomerados ribeirinhos interiores, situados nos troços médios e superiores dos cursos de água navegáveis.

Desta segmentação decorrem factores de diferenciação da extensão, natureza, ocupação e obsolescência, mais ou menos vincadamente funcional ou apenas física, de um uso dominante que é viável manter, actuando essencialmente na reabilitação e renovando pontualmente.

*Proposta*

Como áreas urbanas de oportunidade, é necessário identificar os factores que se constituem como elementos identitários e valores patrimoniais, isto é, como factores-chave para acrescentarem valor aos cenários de ocupação renovada, ou, pelo contrário, constituíram obstáculos à continuidade destas unidades funcionais com o restante sistema urbano. Sublinhamos que este princípio tanto é válido para um aglomerado como Leixões (enquadrável no tipo a) como para Constância (enquadrável em d).

- Flexibilização e reclassificação tão sistemática quanto possível dos Instrumentos de Gestão Territorial, respectivamente municipais, regionais e de natureza especial que vinculam estas áreas – bem assim como os planos especiais – criando instrumentos e disposições regulamentares que fomentem o investimento e a programação de operações urbanísticas articuladas com a programação de investimento público (e em parceria), directo ou em Sociedades de Reabilitação Urbana, por exemplo, garante da implementação coordenada com os empreendimentos, de equipamentos e redes estruturantes para a escala do(s) aglomerado(s) considerado(s).
- Articulação regulamentar, traduzida no desenho e traçado das soluções de projecto, das disposições relativas à ocupação das áreas reconvertidas e sua utilização, assegurando a manutenção, consolidação, protecção e valorização das áreas naturais ou paisagisticamente singulares adjacentes ou integradas no perímetro das áreas - plano.



Figura 33 - Exemplo de caminho pedonal em zona ribeirinha natural.

#### 1.4. Equipamentos

##### *Situação*

A vivência das frentes costeiras ou ribeirinhas está dependente da existência de elementos de atracção de visitantes. Entre estes, avultam os equipamentos de utilização colectiva, públicos ou privados.

O local de implantação, a arquitectura dos edifícios e o enquadramento paisagístico e urbano adquirem neste jogo uma importância vital. O primeiro deve ser criteriosamente definido, de modo a constituir um ponto focal alcançável a distâncias facilmente percorráveis a pé — 10 a 15 minutos. Os restantes são o fundamento da imagem do lugar e afirmam-se como referência no mapa mental do visitante. Estes equipamentos deverão oferecer serviços directa ou indirectamente relacionados com a Náutica de Recreio e com perfil da procura associada aos seus praticantes.

A Náutica de Recreio contribui para a diversificação e incremento das actividades turísticas pelo menos em dois aspectos:

– Contribui para a redução da sazonalidade que tem caracterizado a oferta turística em Portugal; tal como os circuitos de golfe, as marinas, portos e docas de recreio mantêm uma importante actividade durante todo o Inverno – o que em regiões como o Algarve ou a Madeira é essencial.

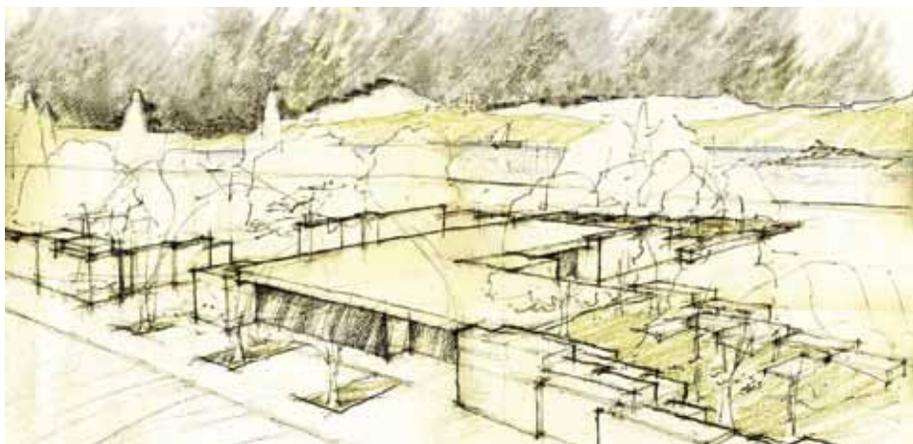


Figura 34 - Edifício de restauração e apoio em frente de passeio marginal.

– Esta actividade pode atrair para Portugal turistas provenientes de diversos países que normalmente não optam pelo produto «sol e praia». É o caso de visitantes provenientes da Argentina, Japão, França, Itália, entre outros, que constam dos registos de entrada nas marinas e portos nacionais. Deste modo se diversifica a oferta em termos de produto turístico, como igualmente se reduz a sazonalidade da procura e se ampliam os mercados. Esta última condição é fundamental para se evitar a excessiva dependência de mercados restritos ou demasiado localizados, com todos os riscos inerentes.

### *Proposta*

Localização de Equipamentos – edifícios ou recintos – na vizinhança ou adjacência de pontos nodais da malha urbana imediatamente ligados às frentes ribeirinhas e às infra-estruturas portuárias de recreio.



**Figura 35 - Localização estratégica de edifícios e equipamentos de apoio aos espaços de lazer públicos.**

Constituição de parcerias para a exploração de modalidades desportivas, clínico - terapêuticas e de *wellness* que complementem utilizações com uma procura eminentemente local, garantindo simultaneamente a rentabilização do investimento público e uma maior atractividade – pelo acréscimo de valências – da infra-estrutura.

## **2. Três realizações exemplares na conjugação das actividades da Náutica de Recreio com as funções urbanas em geral e com empreendimentos turísticos em particular**

### **Port-Grimaud (PG) e Port-Camargue (PC) (França, Côte-d'Azur)**

A singularidade dos valores naturais e patrimoniais urbanos presentes em trechos excepcionais do território deve constituir motivo de reflexão ponderada: a valorização e aproveitamento do potencial fisiográfico e paisagístico podem constituir uma oportunidade de desenvolvimento económico, apoiada na criação de infra-estruturas portuárias de recreio e de frentes edificadas de uso misto, acolhendo de forma articulada habitação permanente ou temporária (em co-propriedade ou não), comércio, serviços (directa ou indirectamente) associados à náutica bem assim como equipamentos públicos e privados de utilização colectiva.

Os conjuntos lacustres de PG e PC – destacando-se neste último a vizinhança com a cidade patrimonial de *Aigues-Mortes*, antiga *bastide* medieval, entreposto das Cruzadas, e singular testemunho de ambiente urbano compacto do início do II milénio – avultam entre centenas de exemplos possíveis pela capacidade que os seus projectistas e promotores revelaram de ler esse potencial (ali constituído por enseadas pantanosas alimentadas por ribeiras de costa), sabiamente traduzido – como foi em PG pelo malogrado Arquitecto *François Spoerry* – num conjunto urbano em que um dédalo de ruas, praças e pequenas largos assentam em aterros estabilizados por uma miríade de pequenos cais de acostagem particulares, bordejando uma rede de canais principais e secundários. Os seus arruamentos, de acesso automóvel fortemente condicionado, apresentam um traçado sinusóide e irregular, sublinhado por edifícios que não excedem geralmente três pisos e apresentam

uma linguagem arquitectónica plural, embora predominantemente tradicional e evocando memórias mediterrânicas. Os traçados apresentam um padrão semelhante à baixa de Aveiro e às ruas e canais de Veneza – justificando o cognome por vezes atribuído a PG de *Petite Venise*.

Qual, então, o predicado distintivo destas realizações náutico - urbanísticas? Sem qualquer compromisso com a capacidade de amarração de embarcações ou com indicadores de carga urbanísticos – ambos elevados e equiparáveis a realizações mais convencionais – ao invés de resolverem o programa marina numa única grande doca, dispoñdo uma frente edificada massiva e arquitectonicamente impessoal na sua bordadura, dela se destacando claramente, permitem que os planos de água se multipliquem no interior do tecido urbano e que cada família se sinta num domínio relativamente autónomo, recatado e único. Mercê da raridade e qualidade deste bem, os valores de mercado que o produto imobiliário aqui atinge atestam igualmente que os valores ambientais, patrimoniais e paisagísticos podem valorizar – e ser valorizados - por um desenho urbano e um programa assentes em referências sólidas, catalisando a base económica das regiões adjacentes.

Alguns cenários geográficos de possível implementação, revendo e ajustando o modelo:

Trechos finais dos rios Mondego, Tejo – aqui incluindo, pela sua singularidade, o Arco Ribeirinho Sul (Seixal, Barreiro, Moita, Montijo), Sado (até Alcácer), Mira, Bensafrim (Lagos), Arade (até Silves) e toda a extensão do sotavento algarvio, nos pontos de confluência das Ribeiras do Algarve, incluindo a extensão da Ria Formosa abarcando a foz do Gilão, em Tavira, e do Guadiana, em Vila Real de Santo António.

### ***Cardiff Bay* (País de Gales, Reino Unido)**

Em contextos em que o peso de preexistências urbanas muito consolidadas em torno de actividades portuárias e logísticas é gradualmente questionado pela erosão da competitividade das actividades industriais ou comerciais regionais, as instalações e edifícios que as suportavam tornam-se um fardo e um tampão à saudável continuidade, acessibilidade e fruição das frentes de água dos núcleos urbanos marginais.

O declínio da indústria extractiva carbonífera dos vales de Gales do Sul, originando o abandono de armazéns, cais, gruas e outras estruturas, deixou ao abandono um plano de água interiorizado, alimentado pelos rios *Ely* e *Taff* – comunicando com o delta do Rio Severn apenas na maré alta – de aproximadamente 200 ha em redor das docas comerciais, a sul do Centro Urbano.

Ultrapassados inúmeros debates e estudos, foi elaborado um *Master Plan* cujo primeiro resultado visível foi as ambientalmente polémicas eclusas *Cardiff Bay Barrage*. Este dispositivo de regularização hidráulica viabilizou, entre outras realizações, a reconversão da área portuária pesada numa nova centralidade urbana multifuncional, integrando serviços, habitação e actividades do sector quaternário, complementadas por uma multitudine de equipamentos públicos – dos quais se destacam o novo e expressivo edifício da *Welsh National Opera* (que, à imagem do seu congénere de *Sidney*, tira pleno partido da sua implantação ribeirinha) e o *Wales Millenium Centre*.

A qualificação da Baía assenta igualmente na importante complementaridade que é assegurada pelos diversos núcleos de amarração de recreio nela disseminados, na existência de uma reserva natural estuarina visitável, na reabilitação e musealização ou reconversão de vários edifícios e conjuntos na sua orla, e, não menos importante, pela gradual implementação de um percurso pedonal e ciclável de perto de 13 km circundando as suas margens.

Acresce que esta nova centralidade urbana se inscreve – alargando-a – na rede de lugares centrais da cidade de *Cardiff*, mercê de uma política integrada de planeamento que soube programar o reforço das redes de transporte colectivo que servem a Baía.

As infra-estruturas portuárias e as frentes logísticas e urbanas adjacentes de Viana do Castelo, Vila do Conde, Leixões, Aveiro, Figueira da Foz, Peniche, Lisboa (Cruz Quebrada – Belém / Braço de Prata ao Carregado), Setúbal, Faro, Olhão, Tavira e Vila Real de Santo António, constituem exemplos de oportunidades de integração de um número mais ou menos alargado das características e do programa desenvolvido no caso de estudo da Baía de *Cardiff*.



(...) A importância do Mar, no conjunto de todos os seus recursos, é transversal a toda a economia e os seus efeitos são múltiplos e variados, não sendo, por isso, uma área restrita de actuação das actividades económicas que com ele mais directamente se relacionam.

É o caso da recuperação e da requalificação das Zonas Ribeirinhas das nossas cidades e vilas e a sua utilização para novos usos e actividades, onde se incluem as marinas e os portos de recreio, geradores de novos negócios susceptíveis não só de alargar o leque de oferta turística nacional, mas também de gerarem novos postos de trabalho, promovendo as nossas exportações e atraindo o investimento estrangeiro, aspectos que serão críticos para a economia nacional nos anos vindouros, como o presente trabalho bem realça, no quadro mais geral do Desenvolvimento do Território.

**Luís Augusto Sequeira**  
**Presidente do Conselho de Administração da EPUL**

(...) As possibilidades que o desenvolvimento da Economia do Mar nos oferece são múltiplos e variados. A indústria da náutica de recreio, a título de exemplo, conforme acontece de há muito noutros países da Europa e do Mundo, como tenho podido constatar no decurso das múltiplas viagens que tenho realizado por esse mundo fora ao longo dos últimos 30 anos, tem um importante contributo a dar ao crescimento económico dos países costeiros.

E no sector da indústria da náutica de recreio é inquestionável que o nosso país tem um indiscutível potencial por explorar. Cabe-nos fazer cumprir esse potencial para assegurar a Portugal um crescimento económico sustentado e duradouro.

**Tony Castro**  
**CEO Tony Castro Design**

O sector da Náutica de Recreio em Portugal tem sido objecto de uma prática restrita e longe do pretendido alargamento a amplas camadas da população, apesar das excelentes condições naturais e do elevado grau de competências técnicas existentes.

Contrariamente ao desenvolvimento verificado em países europeus e Estados Unidos/Canadá, o panorama em Portugal reflecte também uma dispersão de esforços e alguma falta de clareza quanto à importância da Náutica de Recreio no âmbito dos usos marítimos, em plena expansão nesta fase avançada da integração dos Mares e Oceano nas políticas de um Desenvolvimento Sustentável, marcado por objectivos económicos, sociais, ambientais e institucionais.

**Mário Ruivo**  
**Presidente da Direcção do Fórum Permanente para os Assuntos do Mar**

Em suma, o fomento da náutica de recreio no nosso país corresponde a uma necessidade de desenvolvimento da economia nacional e do fomento da Economia do Mar, nossa principal reserva estratégica, permitindo-lhe emparceirar com outros países que fazem desta actividade um dos pilares do seu desenvolvimento económico, como sejam o caso da França, Reino Unido, Itália, ou mesmo da Nova Zelândia, sem esquecer o exemplo da Croácia, que centrou muita da sua recuperação económica no período pós-guerra no fomento da indústria da náutica de recreio.

**Eduardo Almeida Faria**  
**Coordenador do Grupo de Trabalho**

ISBN: 978-989-691-087-7

