

O Desenvolvimento das Actividades Náuticas de Recreio como Estratégia de Valorização Territorial: um olhar sobre o Estuário do Tejo

João FIGUEIRA DE SOUSA

Instituto de Dinâmica do Espaço (IDE)

j.fsousa@fcsb.unl.pt

André FERNANDES

Instituto de Dinâmica do Espaço (IDE)

andre.fernandes@fcsb.unl.pt

Ana CARPINTEIRO

Instituto de Dinâmica do Espaço (IDE)

ana.carpi@gmail.com

Resumo

O sector da náutica de recreio e lazer é caracterizado por uma conjuntura de forte procura internacional. Neste contexto, o Estuário do Tejo evidencia um enorme potencial que urge aproveitar, sendo já notório o trabalho que alguns municípios têm vindo a desenvolver neste domínio, patente nas estratégias e projectos delineados no sentido de promover a revalorização das áreas ribeirinhas. Com efeito, a problemática discutida na comunicação tem por base a assunção de que uma estratégia regionalmente integrada, promotora de complementaridades, tanto de um ponto de vista territorial como sectorial, apresenta-se como condição essencial para o desenvolvimento destas actividades. A primeira porque a criação de uma massa crítica que viabilize tal “lógica organizacional” apenas pode ser alcançada com o *networking* dos vários municípios. A segunda por ser a própria base de organização de uma fileira, embora aqui entendida não somente na esfera das actividades económicas ligadas à náutica, como também no sentido da valorização e articulação de recursos passíveis de integração no âmbito desta fileira.

Introdução

Constituindo-se como a maior zona húmida e o maior estuário de Portugal (com uma área total de 320 km²), o Estuário do Tejo ocupa uma posição central no contexto

territorial da Grande Área Metropolitana de Lisboa (GAML), reconhecida na estratégia territorial proposta pelo Plano Regional de Ordenamento do Território da Área Metropolitana de Lisboa.

Esta localização privilegiada, aliada às suas condições naturais, constituiu-se, ao longo dos tempos, como um importante elemento catalisador do desenvolvimento de várias actividades, patente na multiplicidade de usos do estuário (Domínio Público Marítimo) e terrenos circundantes (Domínio Privado), destacando-se: actividades agrícolas, pesca e aquacultura, silvicultura, conservação da natureza (com várias protecções legais nacionais e internacionais, nomeadamente “Reserva Natural do Estuário do Tejo” - reconhecida desde 1976 - com um área aproximada de 14.560 ha), usos urbanos, actividades de recreio e lazer, usos industriais e transportes.

O Estuário do Tejo, enquanto suporte físico ou conectivo destas dinâmicas socioeconómicas, tem, naturalmente, sofrido metamorfoses várias, as quais ditam a emergência de novas configurações territoriais. São também geradas novas oportunidades que importa concretizar, tanto ao nível da reconversão e da regeneração urbana, como na afirmação de novas dinâmicas relacionais com este elemento estruturante.

Para além da incontornável referência ao consolidado projecto do Parque das Nações (zona oriental da Cidade de Lisboa), importa assinalar, a título de exemplo, as oportunidades associadas à requalificação urbanística e funcional de áreas industriais entretanto desactivadas, permitindo a sua apropriação pela população enquanto espaços de recreio e lazer.

O Estuário do Tejo possui igualmente condições privilegiadas para a prática e o desenvolvimento das actividades náuticas associadas ao recreio e ao desporto. Neste domínio, a Administração do Porto de Lisboa (APL) detém um papel determinante, na medida em que é a entidade que detém a responsabilidade pela gestão do plano de água e suas margens, constituindo-se como a principal responsável pela construção e exploração de infra-estruturas e equipamentos de apoio a estas actividades.

Recentemente assistiu-se, todavia, à construção de uma marina e um porto de recreio, dinamizados por Câmaras Municipais (Cascais e Oeiras, respectivamente) e promovidas por agentes privados. Estas iniciativas reflectem assim a importância, social e

económica, que os municípios ribeirinhos conferem às actividades náuticas de recreio e lazer. Por outro lado, e após um período em que as orientações estratégicas e intervenções dos municípios eram equacionadas isoladamente, assiste-se à emergência de uma nova atitude, alicerçada na definição de uma estratégia comum, articulada entre os municípios e entre estes, a APL e agentes privados.

Neste contexto, procura-se seguidamente esboçar as bases para a definição de uma rede regionalmente integrada de infra-estruturas e equipamentos de apoio à náutica de recreio, procedendo-se a uma caracterização prévia das dinâmicas recentes do mercado, ao enquadramento estratégico do sector no contexto territorial em estudo e a uma análise da oferta no Estuário do Tejo.

1. O Mercado da Náutica de Recreio

Na actualidade, o sector da náutica de recreio e lazer é caracterizado por uma conjuntura de forte procura internacional, uma tendência reflectida na evolução do número de embarcações e lugares de amarração, assim como do número de viagens realizadas.

Estima-se que a frota de embarcações de recreio existente actualmente em todo o mundo seja de cerca de 25 milhões, destacando-se o segmento dos mega-iates pelo seu significativo crescimento – nos últimos 10 anos terá duplicado (Portos de Galicia, 2008). Por sua vez, Figueira de Sousa e Serra (2005) estimam que o Atlântico seja anualmente atravessado por cerca de 10 a 15 mil embarcações –, em que a perspectiva de crescimento é tanto mais importante quanto maior é a sua ligação a factores de natureza estrutural.

Segundo um estudo recentemente realizado pela THR (2006), o mercado da náutica de recreio representa, em termos de procura primária, aproximadamente 3 milhões de viagens na Europa, sendo a vela e o mergulho as actividades mais procuradas. Ainda conforme este estudo, este mercado apresenta uma taxa de crescimento compreendida entre 8% e 10% ao ano, sendo a Alemanha e a Escandinávia os principais mercados emissores de turistas (Quadro 1). Quanto à procura secundária da náutica de recreio, e de acordo com informação do European Travel Monitor (IPK), o estudo aponta para 7 milhões de viagens/ano, considerando as actividades realizadas por turistas internacionais europeus.

Quadro 1. Viagens de Turismo Náutico ao estrangeiro por Mercado emissor, 2004

Mercado emissor	Viagens Totais (milhares)	% Viagens de Turismo Náutico sobre o Total	Viagens de Turismo Náutico (milhares)	% Sobre o Total de Viagens de Turismo Náutico
Europa	245.000	1,15	2.800	100,0
Alemanha	51.685	1,30	679	24,3
Escandinávia	18.571	2,30	423	15,1
Grã-Bretanha	39.349	0,60	249	8,9
Holanda	17.763	1,10	200	7,1
França	18.493	1,00	178	6,4
Espanha	9.103	0,70	65	2,3

Fonte: European Travel Monitor *in* THR, 2006

Conclui-se, portanto, que “cruzeiros, vela ligeira, pranchas, regatas, navegação de lazer, armadores, tripulações, etc. integram uma diversidade de possibilidades pessoais, económicas, desportivas, etc., que tornam esta actividade numa das com maiores possibilidades de futuro, sendo uma realidade já inegável” (THR, 2006).

Por outro lado, importa notar que o factor de democratização da náutica de recreio alargou o leque de praticantes a novos estratos da população, existindo actualmente uma vasta frota de embarcações novas e usadas disponível no mercado (de acordo com o estudo “Estatísticas da Náutica de Recreio em Portugal” do Centro de Estudos Aplicados da Universidade Católica Portuguesa, citado por MOREIRA (2008), em Portugal, o número de barcos comercializados, incluindo exportação, ascendeu a mais de 9.000 unidades em 2006 e 2007, quando em 2005 não ultrapassava 6.000 unidades comercializadas). Verifica-se igualmente uma forte procura de actividades de aluguer, diversificando-se a oferta de acordo com factores sazonais.

Outro dado incontornável da actual conjuntura internacional prende-se com o facto de a procura ultrapassar largamente a oferta, sendo o número de embarcações construídas por ano bastante superior ao número de lugares de amarração criados. Paralelamente, ocorrem dificuldades em viabilizar novos projectos de marinas, nomeadamente para embarcações de maior porte, devido às restritas legislações ambientais em vigor.

No contexto europeu, e no que respeita ao número de embarcações, destacam-se a Finlândia, a Noruega e a Suécia por serem os países que apresentam o maior rácio de embarcações por habitante (Quadro 2).

Quadro 2. Rácio de embarcações de recreio por 1.000 habitantes, 2007

País	População	N.º de embarcações de recreio	Rácio embarcações de recreio/1.000 hab.
Alemanha	82.400.000	441.530	5
Croácia	4.442.000	105.000	24
Finlândia	5.277.000	731.200	139
França	61.538.000	483.823	8
Grécia	10.964.020	130.522	12
Holanda	16.570.000	280.000	17
Irlanda	4.062.235	25.830	6
Itália	57.900.000	592.000	10
Noruega	4.681.000	793.000	169
Portugal	10.585.900	55.000	5
Reino Unido	60.209.500	541.560	9
Suécia	9.113.257	753.000	83

Fonte: UCINA, 2008

Os países do Sul da Europa (Croácia, França, Grécia, Itália e Portugal) apresentam um rácio de embarcações por 1.000 habitantes bastante reduzido quando comparado com a realidade dos países do Norte da Europa, o que demonstra o facto de que esta actividade ainda não se encontra desenvolvida nestes países da mesma forma que se verifica no Norte do Continente. A Finlândia, a Noruega e a Suécia apresentam de facto um rácio de embarcações por habitantes relativamente elevado, ascendendo respectivamente a 139, 169 e 83 por 1.000 habitantes.

De notar ainda que no grupo de países do Sul da Europa considerado, Portugal destaca-se por não ultrapassar as cinco embarcações por 1.000 habitantes o que corresponde ao valor mais baixo entre os países mediterrânicos.

Do lado da oferta, nos países europeus em que esta actividade encontra maior desenvolvimento, a tendência actual é de reconversão/adaptação de antigas infra-estruturas portuárias (associadas ao tráfego comercial ou à pesca) para a náutica de recreio, assim como de construção de infra-estruturas ligeiras (pequenos portos de recreio, fundeadouros, equipamentos de acesso à água entre outras), continuando contudo a verificar-se uma saturação das infra-estruturas existentes.

A nível nacional, o rácio embarcações/habitantes apresenta-se consideravelmente baixo quando comparado com alguns países europeus com menor tradição e condições menos

favoráveis para a prática destas modalidades, sendo tal dado justificado não tanto pelas condições socioeconómicas, mas sobretudo pela falta de infra-estruturas e equipamentos de apoio.

Com efeito, a saturação verificada em vários países europeus (visto que a dificuldade em desenvolver novos projectos face à pressão sobre as áreas litorais e aos constrangimentos ambientais obriga à procura de infra-estruturas noutros países como forma de responder às necessidades dos novos utilizadores, mas também de não limitar o desenvolvimento das indústrias náuticas, tão importantes em países como a França) conjugada com o potencial de crescimento da procura no contexto nacional, acabam por abrir uma importante janela de oportunidade para Portugal.

2. Enquadramento Estratégico do Sector da Náutica de Recreio

Perante este contexto internacional, tem-se assistido, nos últimos anos, a uma aposta estratégica nas actividades náuticas de recreio e lazer, materializada na definição de orientações para o seu desenvolvimento, consubstanciadas em documentos sectoriais de âmbito nacional, regional e local.

Concretizando, o Plano Estratégico Nacional do Turismo (PENT), apresentado em 2007, elege o Turismo Náutico (conceito que inclui os Cruzeiros) como um dos 10 produtos turísticos estratégicos nacionais, selecção que pondera os recursos, factores distintivos e o potencial de crescimento ostentados por Portugal. Apontando Lisboa como uma das regiões prioritárias para os investimentos neste produto turístico (conjuntamente com o Algarve), este documento estratégico identifica, no caso do segmento dos iates, a necessidade de aumentar o número de marinas (dado que as infra-estruturas existentes apresentam taxas de ocupação muito elevadas) e de promover serviços de apoio às marinas, posicionando Lisboa como alternativa para o Turismo Náutico no Inverno e no Verão (constituindo-se como base de iates de turistas do Norte da Europa). Para o segmento marítimo-desportivo (inclui os desportos náuticos e a utilização de pequenas embarcações), cujo sucesso depende do investimento no melhoramento das condições de atracagem (tanto na componente física ou operacional como na componente económica), o PENT particulariza, no caso da região de Lisboa, a acuidade da aposta estratégica na capitalização das potencialidades do Estuário do Tejo.

Também a “Estratégia Nacional para o Mar” (aprovada em 2006) elege com um dos seus objectivos o estímulo das actividades associadas ao mar que permitam a ocupação dos tempos livres, o lazer e o desporto desenvolvendo condições para um fácil e natural acesso ao mar. Com efeito, a aposta na Náutica de Recreio surge na “Estratégia Nacional para o Mar” como uma forma de promover o turismo náutico e oceânico. Neste documento é ainda conferida particular atenção à necessidade de estreitamento da relação das populações com o Mar, definindo-se uma acção estratégica especificamente orientada para a “Promoção do ensino e divulgação nas escolas de actividades ligadas ao mar”, no âmbito da qual é apresentada como medida a adoptar, o fomento do ensino da vela, natação, remo e outros desportos e actividades náuticas nas escolas, em colaboração com os clubes e as autarquias.

Por sua vez, o documento enquadrador do novo ciclo de programação comunitária – Quadro de Referência Estratégico Nacional 2007-2013 –, traduz um compromisso de relançamento de uma “Política de Cidades forte e coerente”, associada a medidas inovadoras de financiamento e a modelos adequados de gestão e de governação territorial. Entre os objectivos da “Política de Cidades POLIS XXI” que podem ser potenciados pelo desenvolvimento das infra-estruturas e actividades náuticas de recreio e lazer destacam-se, por exemplo: Qualificar e integrar os distintos espaços de cada cidade; Inovar nas soluções para a qualificação urbana, promovendo as que se orientam por princípios de sustentabilidade ambiental, de eficiência e reutilização de infra-estruturas e dos equipamentos existentes em detrimento da construção nova, de exploração das oportunidades oferecidas pelas novas tecnologias e de capacitação das comunidades e desenvolvimento de novas formas de parceria público-privado.

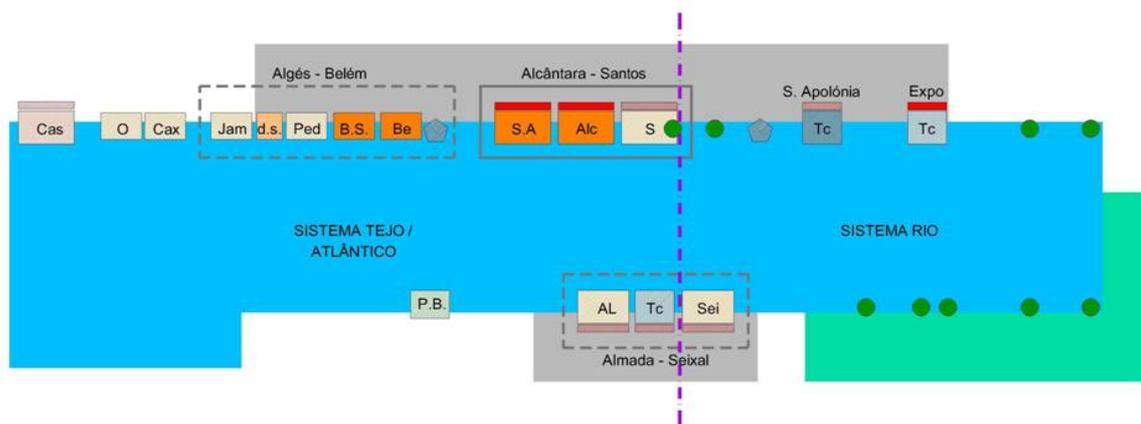
Mais recentemente, no âmbito da discussão e aprovação do Plano Regional de Ordenamento do Território da Área Metropolitana de Lisboa, foi destacado o interesse em incluir no modelo territorial uma proposta de rede de infra-estruturas de apoio à Náutica de Recreio nos Estuários do Tejo e do Sado.

Por sua vez, o Plano Estratégico do Porto de Lisboa, concluído no decorrer do ano de 2007, define um modelo conceptual para o desenvolvimento das infra-estruturas e equipamentos de apoio às actividades náuticas de desporto, recreio e lazer, compreendendo desde as infra-estruturas mais exigentes em termos técnicos e

financeiros (como as marinas e os portos de recreio), até às rampas e equipamentos de acesso à água (Figura 1).

Este modelo conceptual, que define um “sistema atlântico”, composto por infra-estruturas mais complexas e de maior capacidade, e um “sistema rio”, composto por infra-estruturas mais pequenas e flexíveis, deverá ser concretizado no “Plano Integrado da Rede de Infra-estruturas de Apoio à Náutica de Recreio no Estuário do Tejo” cuja elaboração já foi anunciada pela Administração do Porto de Lisboa.

Figura 1. Infra-estruturas de apoio à náutica de recreio no Estuário do Tejo



Fonte: APL, 2007

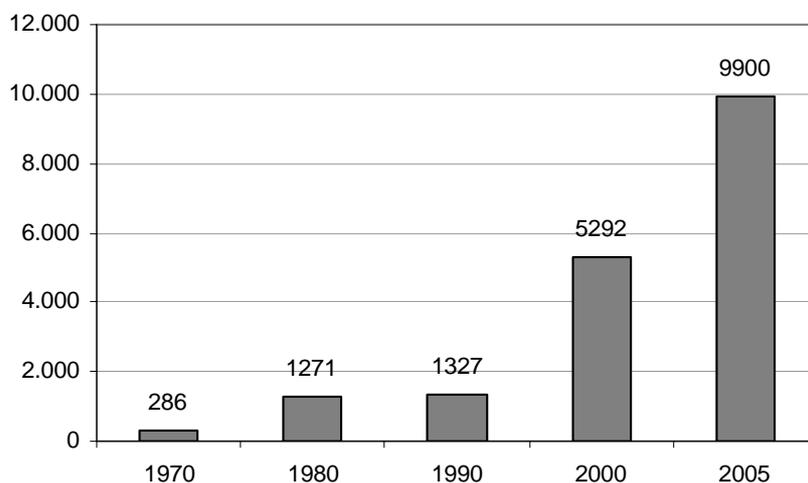
Simultaneamente, as diversas Câmaras Municipais dos arcos ribeirinhos Norte e Sul do Estuário do Tejo têm vindo a desenvolver planos, projectos e expectativas para o desenvolvimento de infra-estruturas e equipamentos no seu território.

Constata-se, desta forma, a germinação de uma nova abordagem do sector da náutica de recreio, centrada no reconhecimento dos efeitos socioeconómicos e na vontade de mobilização das oportunidades despoletadas pelo seu desenvolvimento para a valorização e qualificação territorial, quer a nível nacional, em geral, como no Estuário do Tejo, em particular.

3. A Oferta de Infra-estruturas de Apoio à Náutica de Recreio no Estuário do Tejo

É reconhecido que Portugal (com aproximadamente 2.830 km de costa e 620 km² de bacias interiores) apresenta uma posição geográfica e condições de navegabilidade privilegiadas. Todavia, e não obstante a evolução recente pautada por um crescimento assinalável do número de postos de amarração flutuantes, a oferta nacional é constituída por apenas cerca de 9.900 postos, distribuídos por 50 unidades no Continente (marinas, portos, docas de recreio, núcleos e fundeadouros) – Figura 2.

Figura 2. Evolução do Número de Postos de Amarração no Continente



Fonte: Cabral, 2007

Torna-se, assim, evidente a necessidade de desenvolvimento das condições de acolhimento através do aumento da oferta de postos de amarração (refira-se que estão em estudo/projecto cerca de 3.270 novos postos – Quadro 3 –, 200 dos quais (5,4%) no Estuário do Tejo – Doca de Pedrouços), da melhoria das condições de acesso à água, da dinamização de actividades desportivas e turísticas de projecção nacional e internacional e da aposta na formação.

Quadro 3. Infra-estruturas em estudo/projecto (estimativa para uma ocupação típica), 2007

Local	Número de Postos
Viana do Castelo	100
Vila do Conde	250
Ria de Aveiro	850
Figueira da Foz	100
Nazaré	350
Peniche	400
Doca de Pedrouços	200
Tróia	150
Ferragudo	300
Faro	120 + 350
Olhão	400
Tavira	150
Total	3.270

Fonte: Cabral, 2007

Relativamente ao Estuário do Tejo (“o maior estuário da Europa Ocidental”), este evidencia um enorme potencial que urge aproveitar e desenvolver. Neste sentido, o Plano Estratégico do Porto de Lisboa aponta precisamente como acção a implementar no domínio da náutica de recreio, a constituição de uma rede integrada de infra-estruturas no Estuário do Tejo, de diversas tipologias e dirigida a mercados distintos.

Quanto à oferta actualmente existente, destacam-se os 1.118 postos de amarração disponibilizados pelo Porto de Lisboa (distribuídos pelas docas de Alcântara, Belém, Bom Sucesso e Santo Amaro), a que se juntam os 273 postos do Porto de Recreio de Oeiras e os 650 postos da Marina de Cascais (Quadro 4). É ainda de relevar o desenvolvimento de pequenas estruturas de apoio náutico na margem Norte do Tejo, designadamente em Vila Franca de Xira e Alhandra.

Quadro 4. Capacidade instalada em Docas, Portos de Recreio e
Marinas na área de Lisboa, 2008

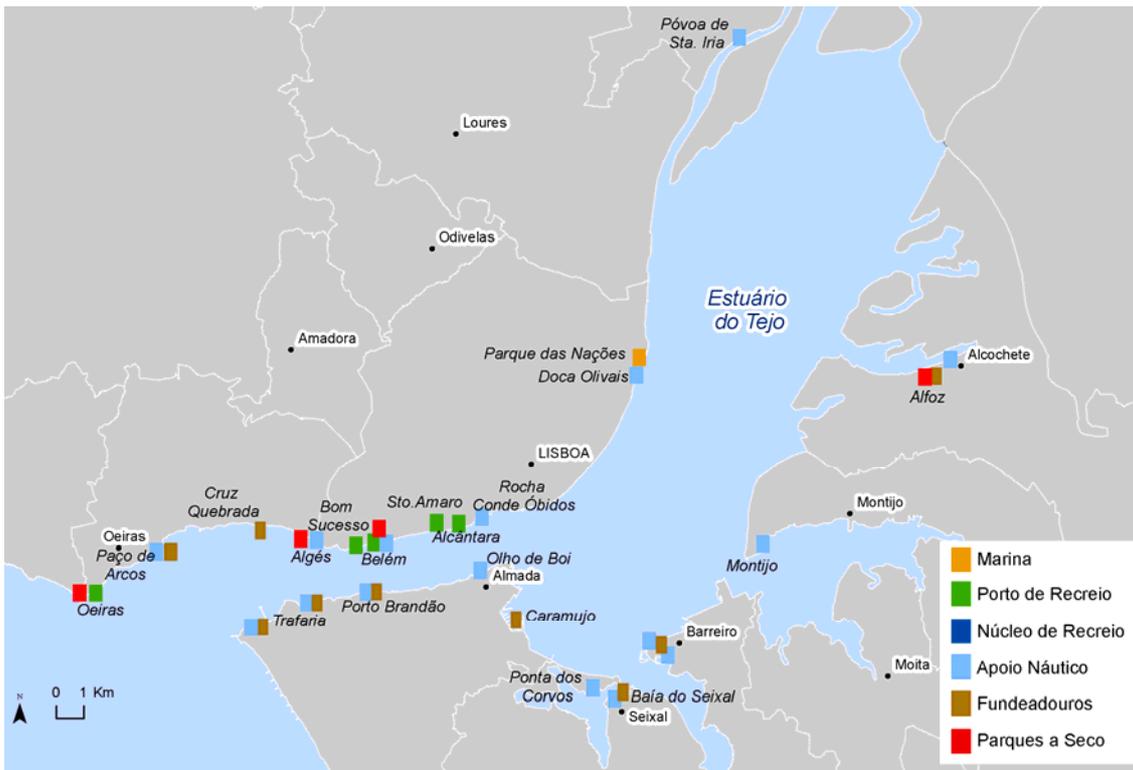
Local	Número de Postos
Doca de Alcântara	440
Doca de Santo Amaro	321
Doca de Belém	194
Doca do Bom Sucesso	163
Porto de Recreio de Oeiras	273
Marina de Cascais	650
Total	3.270

Fonte: Fernandes e Figueira de Sousa, 2008

A análise da oferta no Estuário do Tejo (número de unidades, capacidade instalada e tipologia de infra-estruturas) coloca em evidência o seu desajustamento face à procura existente e potencial (tanto em número de postos de amarração – perspectiva quantitativa –, como em infra-estruturas dotadas de equipamentos e serviços capazes de induzir a constituição de uma oferta qualificada e diferenciada – perspectiva qualitativa), assim como um desequilíbrio espacial na sua distribuição, sendo notória a sua concentração na margem Norte do Estuário (Figura 3).

Importa igualmente salientar a existência de várias infra-estruturas de apoio náutico e fundeadouros no Estuário do Tejo, cuja relevância enquanto elementos que proporcionam o acesso à água por parte de embarcações e nautas não deverá ser descurado. A requalificação, o correcto planeamento e ordenamento e o necessário alargamento da rede de infra-estruturas são aspectos decretórios da criação de condições de base para potenciar o desenvolvimento da náutica de recreio.

Figura 3. Infra-estruturas de Apoio à Náutica de Recreio no Estuário do Tejo

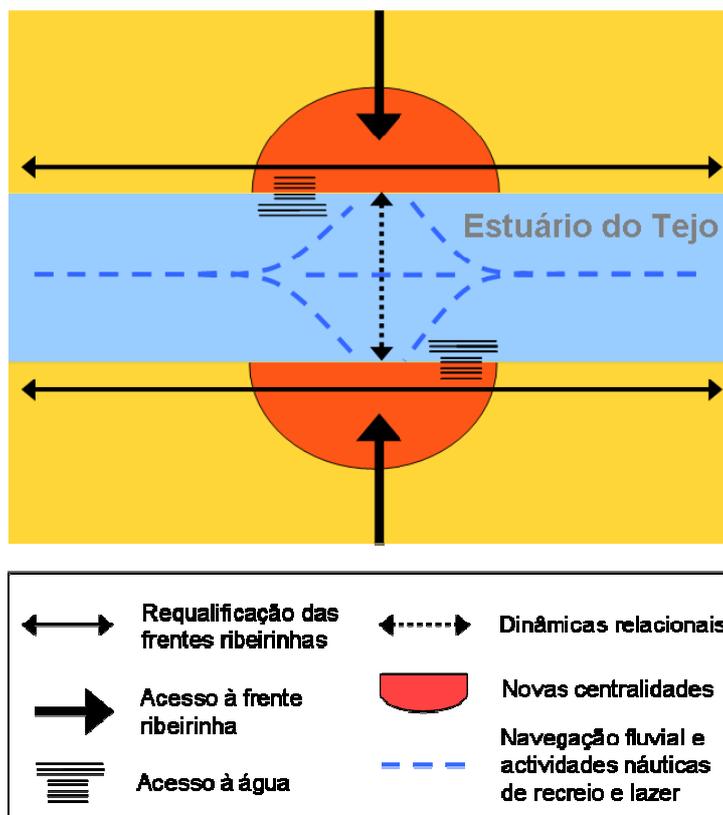


Fonte: Fernandes e Figueira de Sousa, 2008

Entende-se, porém, que as características específicas do Estuário do Tejo (um espaço abrigado que oferece boas condições à prática de actividades náuticas de recreio e lazer, com um valioso património natural – nomeadamente a Reserva Natural do Estuário do Tejo –, paisagístico e cultural, este último fortemente ligado às actividades económicas directa e indirectamente conectadas ao rio – veja-se o caso das embarcações tradicionais do Tejo) conjugadas com a sua situação geográfica (integrada na Grande Área Metropolitana de Lisboa, a principal aglomeração urbana do país) e com dinâmicas socioeconómicas e institucionais emergentes permitem aferir da existência de condições que viabilizem a criação de uma rede integrada de infra-estruturas de apoio à náutica de recreio, sendo que tal pressupõe, necessariamente, a assunção de uma abordagem sectorial e regionalmente integrada, promotora de complementaridades.

Neste sentido, importa igualmente destacar o potencial de articulação desta estratégia de desenvolvimento da náutica de recreio no quadro dos processos de revitalização das frentes ribeirinhas em curso nos vários municípios estuarinos.

Figura 4. Esquema conceptual de integração da náutica de recreio nos processos de requalificação das frentes ribeirinhas



Fonte: Fernandes e Figueira de Sousa, 2008

Destaca-se, a título de exemplo, o município do Seixal, cujo modelo preconizado para o desenvolvimento da fileira do turismo fluvial e náutica de recreio “assenta sobre uma política de integração e articulação dos recursos existentes quer ao nível da Baía do Seixal, como de todos os elementos histórico-culturais associados à paisagem”, através do qual pretende-se “contribuir para a reabilitação e valorização dos núcleos urbanos antigos incrementando actividades tradicionais, comerciais e de serviços, essencial para o suporte económico-social destas comunidades” (MAGALHÃES e FERREIRA, 2007: 4-5).

4. Bases para Rede Regionalmente Integrada

Conforme referido anteriormente, têm sido várias as iniciativas municipais ancoradas no desenvolvimento de projectos promotores do aumento da oferta de infra-estruturas de apoio à náutica de recreio. Verifica-se, contudo, que muitos destes projectos e expectativas se deparam com problemas na sua concretização, devido, entre outros aspectos, a inviabilidade técnica e/ou financeira, falta de recursos ou deficiente

articulação entre entidades com competências na matéria. Por outro lado, apesar do interesse e da mais-valia de cada projecto quando apresentado *per si*, é reconhecida a necessidade de estabelecer uma articulação e coerência entre eles, enquadrando-os num conceito de desenvolvimento de uma rede mais ampla e que abranja todo o Estuário do Tejo. O desenvolvimento de uma rede integrada de apoio à náutica de recreio pressupõe uma identificação clara das áreas com aptidão e interesse para estes usos. Os condicionamentos inerentes aos valores ambientais em presença no estuário, bem como às características das frentes ribeirinhas e às condições de navegabilidade determinam capacidades diferenciadas para acolher este tipo de infra-estruturas, parâmetros que devem estar na base da estruturação desta rede.

Ademais, apesar de se colocar frequentemente a tónica na construção de novas infra-estrutura e equipamentos de apoio às actividades náuticas de recreio e lazer, é necessário que o desenvolvimento destas infra-estruturas seja acompanhado pela recuperação e reutilização das existentes. De facto, o estabelecimento de protocolos para a utilização e gestão de infra-estruturas de apoio à náutica de recreio constitui um bom exemplo de parcerias entre agentes que pode contribuir para a dinamização destas actividades, sendo já vários os casos em que este tipo de parcerias foi desenvolvido no Estuário do Tejo (e.g. no concelho de Vila Franca de Xira, a exploração e manutenção de um pontão pertencente à APL é da responsabilidade da Câmara Municipal; no concelho do Seixal, o pontão pertencente à Transtejo S.A. – empresa de transporte fluvial de passageiros a operar no Estuário do Tejo – é utilizado, através de protocolo, para apoio ao embarque/desembarque de passageiros das embarcações que realizam passeios turísticos fluviais). É igualmente imprescindível a definição de normas/critérios relativos à exploração e manutenção destas infra-estruturas, conferindo especial atenção às responsabilidades dos diferentes intervenientes no processo (APL, Câmaras Municipais, clubes e associações náuticas, agentes económicos).

Deste quadro resulta claro que a criação de condições para o desenvolvimento da náutica de recreio no Estuário do Tejo e, bem assim, a ampliação dos seus efeitos socioeconómicos, apenas poderá ocorrer com o desenvolvimento gradual de infra-estruturas e equipamentos de apoio, o que pressupõe uma progressiva intensificação e consolidação das necessárias relações de articulação e complementaridade institucional, funcional e infra-estrutural. Tal como referido por Peaudeau and Richebe (2002), “le

développement du nautisme ne saurait en effet se réaliser sans un travail concerté entre tous les acteurs du nautisme, y compris les acteurs institutionnels”.

Com efeito, considera-se determinante um envolvimento e articulação institucional (integrando Câmaras Municipais, Área Metropolitana de Lisboa, Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional, associações de municípios, Administração do Porto de Lisboa, Turismo de Portugal, Associação de Turismo de Lisboa, agências de desenvolvimento, associações/clubes náuticos e agentes privados) capaz de despoletar a cooperação e *networking* nos seguintes domínios directamente relacionados com a náutica de recreio: promoção e gestão de infra-estruturas, valorização das frentes ribeirinhas, promoção da prática desportiva, desenvolvimento de ofertas turísticas integradas, organização/promoção de eventos e promoção institucional.

O estudo de Peaudeau and Richebe (2002) mostra, porém, que uma lógica funcional desta natureza, capaz de desenvolver um produto estruturado e de qualidade, deverá passar necessariamente pela existência de uma estrutura de coordenação do turismo náutico (identificando-se três grandes tipos de estruturas: Gabinete de Turismo, Associação e Sociedade de Economia Mista). A identificação da tipologia de estrutura mais adequada às especificidades e contexto institucional da área em estudo e à natureza do projecto analisado constituiu por isso um aspecto ao qual deverá ser conferida especial atenção, sob pena de prevalecerem lógicas atomísticas, desprovidas de escala e de capacidade competitiva num segmento de mercado com forte concorrência internacional.

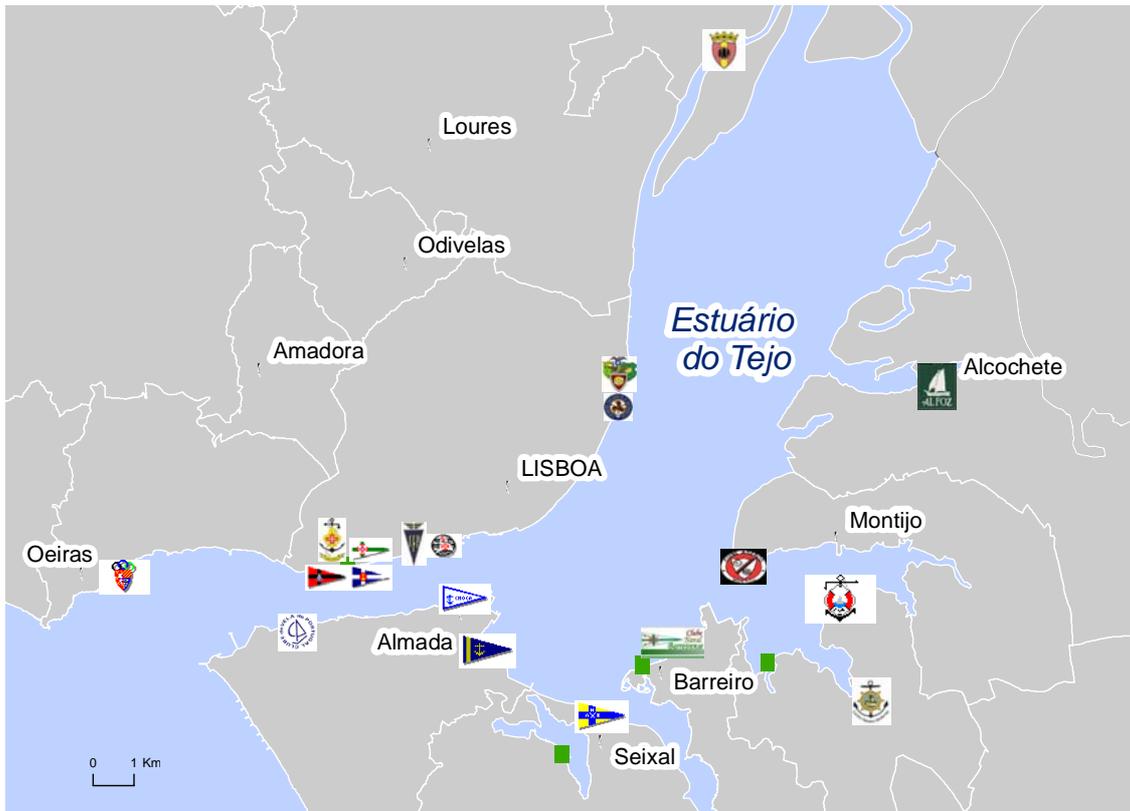
De facto, uma breve análise dos principais produtos promovidos pelos diferentes países que têm apostado no potencial de desenvolvimento turístico destas actividades permite perceber o enfoque colocado na valorização e articulação estratégica dos recursos passíveis de integração sob a égide de um produto turístico. A França, pioneira no turismo náutico, associou a oferta de actividades náuticas de recreio e lazer com actividades complementares. Este país fez uma aposta clara na promoção da cultura marítima (portos de pesca, vilas piscatórias), na disponibilização de infra-estruturas de apoio à náutica de recreio e no incentivo ao desenvolvimento de várias actividades: passeios fluviais/marítimos, passeios em embarcações de pesca, visitas a zonas portuárias, realização de exposições, entre outras.

No caso de Espanha procedeu-se a uma integração da oferta de alojamento com as actividades náuticas e outras actividades complementares através da criação de estações náuticas, destacando-se o caso de Tarifa que, tirando partido da constância de ventos fortes, especializou-se na oferta de condições para os praticantes do *Windsurf*. Desta forma, Tarifa transformou uma *fraqueza* que durante largos anos impossibilitou o aproveitamento turístico das suas praias num ponto *forte*.

Na Grécia, Croácia e Turquia a oferta é orientada para a náutica de recreio, com a disponibilização de infra-estruturas e serviços aos tripulantes e às embarcações e o desenvolvimento das bases de *chartes* (aluguer de embarcações com ou sem tripulantes) e circuitos no mediterrâneo. No caso particular da Croácia, o turismo náutico constitui um dos principais atractivos da oferta turística do país, existindo, em 2006, 48 marinas e 13.000 postos de amarração no mar e 7.500 em terra.

Noutra perspectiva, é igualmente fundamental não descuidar o papel da formação como elo essencial de ligação ao rio e de democratização das actividades náuticas. Neste âmbito, tem vindo a ser desenvolvido um trabalho de relevo por parte de várias associações clubes/náuticos um pouco por todo o Tejo.

Figura 5. Associações e clubes náuticos sediados nos municípios ribeirinhos do Estuário do Tejo



Fonte: Fernandes e Figueira de Sousa, 2008

São os casos dos centros náuticos de Vila Nova da Barquinha e de Constância, dotados de infra-estruturas polivalentes, vocacionadas para a realização de eventos e de actividades *outdoor* (com incidência nas actividades aquáticas), e de áreas técnicas e operacionais de apoio às actividades náuticas (balneários, arrecadação de embarcações, equipamentos de acesso à água).

A promoção e organização de eventos constitui outra linha de acção relevante no sentido de potenciar a dinamização da utilização do plano de água, com efeitos, de magnitude variável (por exemplo, em função da dimensão do evento, da sua projecção nacional/internacional), na dinamização de actividades complementares (e.g. restauração, hotelaria, equipamento náutico).

Como exemplo da capacidade organizativa instalada e do potencial de consolidação de um programa amplo de iniciativas desportivas e culturais de nível regional, destacam-se as iniciativas relacionadas com as embarcações tradicionais do Tejo desenvolvidas pela

Associação Naval Sarilhense, Centro Náutico Moitense e Associação dos Proprietários e Arrais das Embarcações Típicas do Tejo no quadro da “Marinha do Tejo”.

Figura 6. III Real Regata de Canoas (Outubro de 2008)



Fonte: Própria, 2008

Considerações Finais

Desta análise resulta claro o reconhecimento da importância das actividades náuticas de recreio e lazer para o desenvolvimento económico, social e territorial dos concelhos ribeirinhos do Estuário do Tejo, bem como para a dinamização das suas margens, facto que tem contribuído para que progressivamente se assista à consolidação de estratégias que procuram integrar o desenvolvimento destas actividades nas políticas e estratégias de desenvolvimento territorial.

O desafio imediato que se coloca prende-se, então, com a definição de uma rede integrada de infra-estruturas de apoio e com a dinamização de actividades de desporto e recreio, o que obriga a um esforço de articulação e coordenação entre os diferentes actores intervenientes (responsáveis políticos, administração portuária, agentes privados associações e clubes desportivos), eventualmente através de uma estrutura de coordenação formal, cuja natureza e características importa estudar e definir.

De um ponto de vista físico, esta rede de infra-estruturas de apoio deverá considerar a lacuna de postos de amarração e a sua concentração na margem Norte do Estuário. Neste sentido, e de acordo com o modelo conceptual definido no “Plano Estratégico de Desenvolvimento do Porto de Lisboa”, é crucial que esta rede reflecta as especificidades da navegação Atlântica (Sistema Atlântico) e da navegação fluvial (Sistema Tejo), com infra-estruturas, equipamentos e serviços de apoio diversificados, adaptados aos diferentes tipos de procura e às características naturais e ambientais do Estuário do Tejo. Serão assim criadas condições para uma redescoberta do Tejo, do rio e estuário, efectivando as suas potencialidades para o desenvolvimento da náutica de recreio, em benefício da valorização de um recurso ímpar e do desenvolvimento económico e social dos municípios ribeirinhos.

Referências Bibliográficas

- APL – Administração do Porto de Lisboa, S.A., 2007. Plano Estratégico do Porto de Lisboa. Lisboa: *Administração do Porto de Lisboa*
- CABRAL, Natércia, 2007. A Náutica de Recreio numa Perspectiva de Desenvolvimento Nacional. *I Seminário Internacional de Náutica de Recreio e Desenvolvimento Local* (Seixal, Portugal), 17 p.
- CARDOSO, Esteves, 2007. Estratégia de Desenvolvimento da Náutica de Recreio. *I Seminário Internacional de Náutica de Recreio e Desenvolvimento Local* (Seixal, Portugal), 17 p.
- Conselho de Ministros, 2006. *Estratégia Nacional para o Mar*. Lisboa: Ministério da Defesa Nacional – Estrutura de Missão para os Assuntos do Mar, 33 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), 36 p.
- FIGUEIRA DE SOUSA, João, SERRA, Maria Teresa, 2005. Nautical Recreation and Development of Tourism in Cape Verde, *Portus*, 9, 52-59

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, 167.

Gabinete do Secretário de Estado do Ordenamento do Território e das Cidades, 2007. *Política de Cidades Polis XXI*. Lisboa: Ministério do Ambiente, do Ordenamento do Território e do Desenvolvimento Regional, 18 p.

GOMES, José, 2008. *Roteiro do Estuário do Tejo: Derrotas e Destinos*. Lisboa: DG Edições, 196 p.

MAGALHÃES, Paula, FERREIRA, Rogério, 2007. *Turismo Fluvial e Náutica de Recreio na Baía do Seixal*. Seixal: Câmara Municipal do Seixal, 8 p.

Ministério da Economia e da Inovação, 2007. *Plano Estratégico Nacional do Turismo. Para o desenvolvimento do turismo em Portugal*. Lisboa, Turismo de Portugal, IP, 139 p.

MOREIRA, José, 2008. Mercado da Náutica de Recreio em Portugal. *II Seminário Internacional de Náutica de Recreio e Desenvolvimento Local* (Seixal, Portugal), 50 p.

Observatório do III QCA, 2007. *Quadro de Referência Estratégico Nacional – Portugal 2007-2013*. Lisboa: Ministério do Ambiente, do Ordenamento do Território e do Desenvolvimento Regional, 144 p.

PEAUDEAU, P. and RICHEBE, R., 2002. *Le Tourisme Nautique: Pour un développement local coordonné*. AFIT, 116 p.

Portos de Galicia, 2008. *Plano Director de Instalacións Náutico-Desportivas*. Portos de Galicia, Xunta de Galicia – Consellería de Política Territorial, Obras Públicas e Transportes, 30 p.

THR, 2006. *10 produtos estratégicos para o desenvolvimento do turismo em Portugal: Turismo Náutico*. Lisboa: Turismo de Portugal, IP, 61 p.

UCINA, 2008. *La náutica in cifre. Analisi del mercato per l'anno 2007*. Genova: UCINA, 124 p.