

NAVEGAÇÃO DE RECREIO E DESPORTO



Porto de Lisboa | 2010
Natércia Magalhães Cabral

NAVEGAÇÃO DE RECREIO E DESPORTO

1. EVOLUÇÃO RECENTE NA NAVEGAÇÃO DE RECREIO E DESPORTO E NA ACTIVIDADE ECONÓMICA ASSOCIADA
2. PERSPECTIVAS DE EVOLUÇÃO PARA OS PRÓXIMOS ANOS
3. SITUAÇÃO EM PORTUGAL E NO ESTUÁRIO DO TEJO
4. POTENCIALIDADES DE DESENVOLVIMENTO DA NAVEGAÇÃO DE RECREIO E DESPORTO NO ESTUÁRIO DO TEJO
5. DESENVOLVIMENTO DA NAVEGAÇÃO DE RECREIO E DESPORTO NO ESTUÁRIO DO TEJO
6. OBSERVAÇÕES FINAIS

NAVEGAÇÃO DE RECREIO E DESPORTO

1. EVOLUÇÃO RECENTE NA NAVEGAÇÃO DE RECREIO E DESPORTO E NA ACTIVIDADE ECONÓMICA ASSOCIADA

1.1. A navegação de recreio e desporto teve nas últimas décadas um crescimento significativo, com taxas que se situaram entre os 8 e os 10%.

Estimava-se em 2006 que a frota existente a nível mundial fosse de cerca de 25 milhões de embarcações e que o Atlântico fosse anualmente atravessado por 10 a 15 mil.

Essa tendência reflectiu-se directamente no crescimento do número de embarcações e das respectivas infra-estruturas de acolhimento

A situação entre os países europeus é contudo pouco homogénea. Nos rácios “população/ número de embarcações” e “número de embarcações/postos de amarração” bem como nas “viagens” realizadas destacam-se claramente os países do Norte como tendo a situação mais favorável, sobretudo em relação ao primeiro indicador.

1.2. A navegação de recreio e desporto pode constituir-se como um importante vector de desenvolvimento económico, pelo potencial que tem de gerar sinergias com a área do turismo costeiro e de induzir a fixação de um conjunto alargado de actividades complementares, que englobam áreas de negócio como:

- . gestão portuária;
- . construção e reparação de embarcações;
- . venda e aluguer de embarcações;
- . construção e venda de equipamento diverso;
- . criação e promoção de eventos náuticos desportivos,
- . criação e promoção de produtos e de empreendimentos turísticos;
- . financiamento e seguros para a actividade;
- . formação e segurança;

Em paralelo com o desenvolvimento da navegação de recreio e desporto a actividade económica a que de forma directa ou indirecta está associada teve também um comportamento positivo, no sentido quer de crescimento quer de diversificação.

A inexistência de informação estatística adequada em alguns países UE 27 dificulta contudo uma análise alargada, cingindo-se em geral essa avaliação à evolução de um

número restrito de indicadores, nomeadamente os relacionados com as empresas de construção, reparação e comércio de embarcações e com as actividades náuticas de turismo costeiro (aquele que se pratica numa área até 10km da costa).

Construção, Reparação e Comércio de Embarcações de Recreio e Desporto ¹

Na UE 27, entre 1995 e 2006, verificou-se uma variação positiva neste tipo de actividades, nomeadamente quanto a:

- a) Número e dimensão das empresas
- b) Produção de embarcações
- c) Volume de emprego
- d) Volume de negócios
- e) Comércio externo

O crescimento ocorrido neste intervalo de tempo na construção, reparação e comércio de embarcações, quando avaliado através de alguns destes indicadores, ultrapassou em alguns casos os 100%, sendo sempre bastante superior ao ocorrido no sector económico mais abrangente onde aquelas actividades se integram.

No conjunto dos 27 países UE, no período 1995-2006, a **variação média do nº de empresas** de construção e de reparação de embarcações foi de mais de 13%, valor bastante diferente do verificado para o total das empresas industriais que no mesmo período teve um decréscimo de 23%. Existiam em 2006 cerca de 10600 empresas no ramo, sendo a Itália, a França e a Suécia os países com maior número. A este aumento do número de empresas correspondeu um crescimento da **produção de embarcações de recreio**, com relevo para países como a França, a Itália e a Alemanha. A Itália tem vindo a consolidar progressivamente uma posição dominante na categoria dos mega-iates, tendo em 2008 sido responsável por 47% da produção europeia.

Quanto ao **emprego gerado** foram a Itália, a França, o Reino Unido, a Alemanha e a Holanda os países que, por ordem decrescente, apresentaram maior número de pessoas na actividade. Em termos relativos, isto é na relação do emprego gerado por estas empresas com o total gerado pelas empresas industriais, a situação foi um pouco diferente, uma vez que a maior percentagem foi a da Holanda, seguida da Finlândia, Itália, França e Reino Unido, com valores que em 2006 variavam entre 0,73% e 0,34%, todos acima da média para a UE 27 que foi de 0,22%.

Mas foi na evolução do **volume de negócios** das empresas de construção e reparação de embarcações, em termos absolutos ou relativos (por comparação com a evolução nas empresa industriais) que se verificaram as alterações de crescimento mais significativas. Em média a evolução na UE 27 foi de 25% no período 1995-2006, o

¹ Quadro 1 informação PIRANET

dobro da ocorrida para o conjunto das empresas industriais. Em termos relativos foi nos países de economias menos desenvolvidas como a Eslovénia, Lituânia e Polónia, onde esse crescimento mais se fez sentir, por corresponder a um valor de partida muito baixo

A evolução ocorrida no **comércio externo** de embarcações de recreio não foi diferente da atrás descrita para a construção e reparação naval. Para a UE 27 para o período 1995-2006 a variação foi de cerca de 81% nas importações e de 109% nas exportações.

Valores bastante superiores aos ocorridos para a totalidade do comércio de maquinaria e equipamento de transporte que foram respectivamente de 56% e 61%. Foi sobretudo para os países de economia menos desenvolvida que o crescimento foi mais significativo nas exportações.

QUADRO 1 - EVOLUÇÃO 1995-2006		
	UE 27	PORTUGAL
Do nº de empresas de construção e reparação de cais	13,1% (-0,23%)*	804,2% (50,47%)*
Do Emprego	16,3% (-2,4%)*	559,2% (-12,2%)*
Do Volume de Negócios	25% (12,1%)*	1095,7% (59,5%)*
Comércio Externo (Exportações)	109,8% (61,4%)*	4367,7% (154,7%)*

* Evolução no sector de actividades económica alargada em que a actividade se insere

Actividades de Turismo Costeiro

Englobam-se em geral nesta categoria de actividades os cruzeiros e as viagens marítimo-turísticas de todos os tipos realizadas até 10 km da linha de costa, como já referido. Também neste caso a evolução foi positiva em relação a todos indicadores.

Na UE 27 a Espanha, a Itália, o Reino Unido e a França são neste domínio os países melhor posicionados, quer quanto ao número de viagens efectuadas, quer volume de emprego e valor acrescentado gerado.

Os rácios médios UE entre o emprego gerado pela navegação de recreio e desporto e o gerado pelo turismo costeiro e entre o valor acrescentado dos respectivos *clusters* marítimos, são de quase 7% no primeiro caso e de 17% no segundo. A Itália e a França têm os rácios mais elevados no emprego, variando entre 11 e 13%.

2. PERSPECTIVAS DE EVOLUÇÃO PARA OS PRÓXIMOS ANOS

A procura na navegação de recreio e desporto nos últimos anos excedeu claramente a oferta de condições de suporte à actividade, encontrando-se em alguns países quase esgotada a capacidade de construção de novas infra-estruturas de acolhimento de embarcações de recreio assim como de instalação de outras actividades associadas, nomeadamente estaleiros de construção e reparação de embarcações.

Estudos recentes da European Union Marine Industry Group (EURMIG) previam que nos próximos anos se mantivesse o comportamento de crescimento com taxas entre os 5% e 6%. Estes valores de crescimento, podendo ter sido moderados a curto prazo pela crise económica e financeira, serão certamente retomados face à forma continuada e consistente em que se vinha verificando a expansão destas actividades.

O crescimento previsto criará oportunidades interessantes sobretudo para as regiões que tiverem capacidade de dar resposta a uma procura que exige qualidade, o que irá implicar cada vez mais ter:

- . **Infra-estruturas com uma alargada gama de serviços** à embarcação e também ao nauta, com uma integração territorial sustentável;
- . **Diversidade na oferta global**, que em relação à procura externa deve orientar-se para produtos turísticos compósitos, dando assim resposta simultânea a uma gama alargada de motivações e possibilitando várias actividades.

Esses “**pacotes turísticos integrados**” e as designadas “**bases náuticas**” podem incluir o alojamento, a prática de várias modalidades náuticas, com formação incluída se necessário, aluguer de embarcações, com e sem tripulação, reposicionamento da própria embarcação, docagem, invernação, actividades complementares de lazer como sejam eventos desportivos náuticos marcantes, etc.

3. SITUAÇÃO EM PORTUGAL E NO ESTUÁRIO DO TEJO ²

Em Portugal o comportamento quer em relação à prática da navegação de recreio e desporto quer no que se refere à actividade económica associada tem sido também de **crescimento**.

Existem hoje **35 marinas e portos de recreio** (27 das quais no continente), a que corresponde uma oferta de cerca de **10130 lugares de amarração**. O número de nautas é também relevante, já que em 2006 existiam cerca de **160000 “cartas de navegador de recreio”**, com um número também significativo de “praticantes federados” – só na Federação Portuguesa de Vela estavam inscritos mais de 3000.

Nos rácios “**população/nº de embarcações**” e “**nº de embarcações/nº de lugares de amarração**” Portugal ocupa respectivamente a **11ª e 5ª** posições na UE 27.

Relativamente à **actividade económica associada**, como decorre do Quadro 1, Portugal está entre os países atrás referidos, em que o crescimento relativo, por partir de um patamar mais baixo, foi muito significativo.

Apesar desse comportamento positivo o país apresenta ainda uma situação de **pouco desenvolvimento** e muito pode ser feito neste domínio.

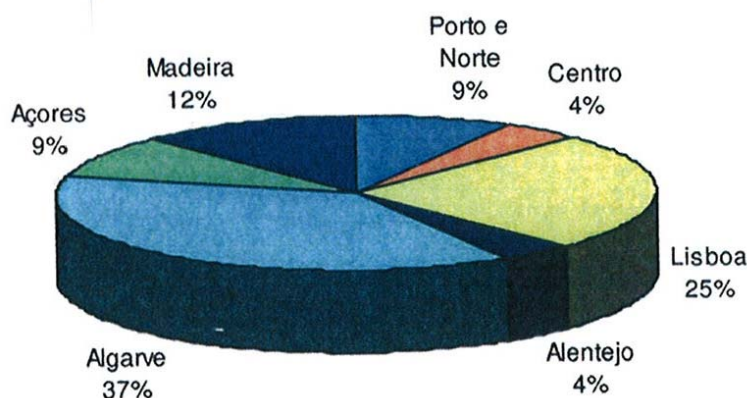
Por um lado os valores acima referidos para **os rácios embarcações/população/lugares de amarração** são bastante menos animadores quando são analisados em termos absolutos, e não em termos de posicionamento relativo na média UE 27. Por exemplo, para o primeiro indicador no caso da Noruega e da Finlândia, países mais bem posicionados, estamos a falar de relações de mais de 160 e 130 embarcações por mil habitantes, e no caso português de apenas **5 embarcações por mil habitantes**, apesar de se tratar de um país onde é igualmente grande a dominância da faixa costeira no total do território.

E, por outro, o desenvolvimento existente está ainda bastante à quem daquelas que se considera serem as **potencialidades**, já que existe capacidade disponível para construção de novas infra-estruturas e condições para dar resposta a uma procura Atlântica mais específica, que não terá a dimensão da que incide nas localizações mediterrânicas mas que se orientará para uma oferta diferenciada e de qualidade.

São sobretudo duas as regiões que concentram a navegação de recreio e desporto e as actividades associadas – **Algarve e Lisboa**, detendo a primeira o maior número dos lugares de amarração (37%) e a segunda a maior parte das infra-estruturas (25%). E são essas mesmas regiões que **detêm mais capacidade** para acolher o desenvolvimento da náutica de recreio, sobretudo dentro do que são os parâmetros caracterizadores das novas tendências da procura externa.

² Informação PIRANET

Distribuição dos lugares de amarração, por regiões, 2009



Fonte: APPR; www.madeiratourism.org

Na região de Lisboa existem 10 marinas e portos de recreio e um número considerável de outras pequenas instalações para apoio à náutica de recreio.

No Estuário do Tejo, dentro da área de jurisdição portuária, entre portos de recreio, nomeadamente docas, e outras instalações de menor dimensão e equipamentos existentes na área molhada ou em terra, há cerca de 50 instalações, a que correspondem cerca de 1600 lugares de estacionamento de embarcações. A este número acrescem amarrações em áreas de fundeadouro com poitas, perto de 400. Fora da área de jurisdição há sobretudo a referir as Marinas de Cascais e da EXPO

As 4 docas geridas directamente pelo porto de Lisboa representam cerca de 1120 lugares. Têm diferente capacidade não só quanto ao número mas também quanto à classe de embarcações que podem receber.

A taxa de ocupação média anual varia de doca para doca (entre 70 a 80 %), sendo em geral a mais baixa a de S. Amaro. Agosto é o mês com menor taxa de ocupação e Novembro em geral tem a mais alta.

Em 2008 visitaram as docas cerca de 1780 embarcações, mais 7% do que em 2007. Usualmente quase 1/3 são de bandeira estrangeira, sendo também por norma as nacionalidades mais representadas a Francesa, a Inglesa e a Alemã. Em 2008 assumiram respectivamente os valores de 41%, 14%, e 11%. A classe II (6 a 8m) foi a de maior procura (mais de 25%).

Os serviços prestados nas infra-estruturas principais cobrem em geral a gama básica dos serviços requeridos, no entanto bastante há ainda a fazer, nomeadamente nas docas directamente exploradas pela Autoridade Portuária.

No estuário do Tejo há já uma interessante dinâmica instalada no domínio da navegação de recreio e desporto – 48 clubes e associações e, pelo menos, 5

modalidades de desporto náutico, tendo em 2009 sido realizadas **84 regatas** regionais e nacionais e **3 eventos internacionais**. Maio e Junho são em geral os meses de maior concentração de eventos.

4. POTENCIALIDADES DE DESENVOLVIMENTO DA NAVEGAÇÃO DE RECREIO E DESPORTO NO ESTUÁRIO DO TEJO

O estuário do Tejo é um local privilegiado para a realização de eventos e a fixação de actividades culturais, desportivas e de turismo, ligadas ao rio e ao mar.

Em particular, detém condições que lhe conferem elevado potencial atractivo quer para a navegação de recreio e desporto quer para o turismo costeiro quer ainda para as actividades económicas deles complementares ou sinérgicas, podendo ser **um dos pivots da oportunidade de desenvolvimento**, que tudo indica se irá reactivar a curto prazo com a retoma da normalidade económica.

Essas condições existentes passam:

a) Pela grande **dimensão da área molhada**, ao longo da qual se verificam condições muito diferenciadas sob o ponto de vista hidrodinâmico, que criam uma grande diversidade de situações de navegação;

O "Roteiro do Estuário do Tejo" identifica quatro grandes zonas,

- . Alto Estuário;
- . Médio Estuário Superior;
- . Médio Estuário Inferior;
- . Baixo Estuário Exterior;

b) Porque sendo rico na **diversidade de condições de navegação**, é, em algumas zonas, exigente no conhecimento e na prática náutica, o que o torna interessante e desafiante;

c) Pela extensão, recorte e diversidade das margens, que permitem criar uma **multiplicidade de motivações e de destinos** aos nautas;

d) Pela **qualidade ambiental e paisagística** que detém, apesar de alguns erros cometidos, e que pode crescer com a correcção de algumas das situações mais penalizadoras, por exemplo no plano de água;

e) Pelo quadro climático ameno em que se insere e que possibilita a sua **utilização quase todo o ano**;

f) Pelas condições naturais da barra e pelas condições instaladas de vigilância e assistência, que possibilitam um **acesso fácil e segurança**, permitindo, simultaneamente, dar resposta a tipos de procura diferentes, mas não estanques entre si, já que em termos macro e como já referido podemos considerar a existência de dois sistemas diferenciados para a navegação de recreio e de desporto – Tejo/Atlântico e Rio.

O primeiro mais apelativo para os navegantes de passagem, o segundo para os locais, e, no seu conjunto também para um outro tipo de procura potencial - a dos residentes exteriores;

g) Pela existência de um conjunto muito alargado de **outras condições territoriais** na envolvente que potenciam essa aptidão e que têm a ver com o facto de a região:

g1) ser já um **destino turístico internacional** consolidado, com todas as facilidades e pontos de interesse que lhe são inerentes (acessibilidade aérea, alojamento, património, etc);

g2) ter **tradição e prática de navegação**;

g3) ter **condições para um crescimento equilibrado e sustentado**, isto é, com base no aumento da procura não só externa mas também interna, uma vez que tem: a maior **densidade populacional** e forte concentração nas margens do estuário; a população com a **capacidade** económica mais elevada no que diz respeito ao PIB e ao poder de compra *per capita*, com predomínio da população activa no sector terciário e com um elevado número de **população já não activa mas relativamente jovem**, o que em princípio pode criar condições de maior facilidade para a formação e disponibilidade para a prática da actividade, sobretudo se considerarmos também **o turismo náutico**;

g4) ter servido desde o início do estabelecimento humano nas suas margens de suporte à fixação de muitas **actividades produtivas ligadas ao rio**, mantendo ainda hoje na sua base económica muitas dessas actividades com peso significativo, o que é um factor potenciador do desenvolvimento das actividades associadas à navegação de recreio e desporto;

Essas actividades englobam as três áreas de organização do cluster marítimo europeu: "sectores tradicionais" o que inclui a navegação de recreio e desporto; o "turismo e actividades recreativas costeiras"; a "pesca", (relatório 2008, Directorate-General for Maritime Affairs and Fisheries, the role of maritime clusters to enhance the strength and development of european maritime sectors). Saliente-se, no Tejo, o transporte de mercadorias, de passageiros, os passeios turísticos, a

reparação naval, as funções militares navais, a pesca, e a navegação de recreio e desporto.

5. DESENVOLVIMENTO DA NAVEGAÇÃO DE RECREIO E DESPORTO NO ESTUÁRIO DO TEJO

Que Estratégia Adoptar?

Em nosso entender visam-se em termos globais **5 objectivos indissociáveis** e que estarão na base de um desenvolvimento sustentado:

- a) **Crescimento do número de praticantes nacionais** com relevo para os da região de Lisboa, alcançando assim um público utilizador interno mais vasto;
- b) Ter nesses utilizadores, sobretudo nos jovens, **um segmento de população com formação e conhecimentos especializados**, que lhes proporcionem oportunidades para o desempenho de novas funções e ao país aptidões internas para dar suporte às actividades geradoras de elevado valor que se pretendam fixar;
- c) **Aumento da procura externa** da navegação de recreio e desporto no estuário;
- d) **Fixação de actividades complementares** ou sinérgicas, para constituição de um *cluster* neste sector;
- e) Crescimento deste sector em termos compatíveis com a valorização ambiental e o **desenvolvimento sustentável** do território, nomeadamente, em **equilíbrio com outras utilizações do rio** e a instalação das correspondentes actividades económicas.

Para se alcançar aqueles objectivos torna-se necessário intervir em vários **domínios e níveis de actuação**, sendo os mais significativos:

- . As **infra-estruturas**;
- . Os **serviços** prestados;
- . A **formação**, os incentivos e o **enquadramento legal**;
- . Os **produtos turísticos**;
- . A **promoção e divulgação**;
- . E, na base do sucesso de qualquer estratégia que possa ser equacionada, a **segurança** da navegação e a **qualidade do território**.

Essa intervenção implica, necessariamente, partir de **uma visão integrada** sobre os condicionamentos e potencialidades da navegação de recreio e desporto no estuário.

O porto de Lisboa tem em fase de conclusão o **Plano Integrado da Rede de Infra-estruturas de Apoio à Náutica de Recreio no Estuário do Tejo (PIRANET)**. Este plano procura dar resposta às necessidades identificadas na sua gestão neste domínio e dá sequência às orientações gerais constantes do Plano Estratégico de Desenvolvimento do Porto (PEDPL) realizado em 2007/2008.

O **PIRANET** tem estado a ser elaborado em estreita articulação com as autarquias e em paralelo com a **avaliação das áreas de interesse portuário actual e futuro**, na perspectiva introduzida pelo Decreto-Lei 100/2008 de 16 de Junho.

Nele, foram tomados em atenção os diagnósticos, as orientações estratégicas, as medidas e programas preconizados num vastíssimo conjunto de instrumentos, alguns deles visando especificamente o mar e as zonas costeiras. Entre instrumentos de estratégia e de ordenamento do território de nível nacional, regional e municipal, planos de natureza especial com relevo para os que dizem respeito ao Estuário do Tejo, e sectorial sobretudo no domínio do turismo e do desenvolvimento portuário, elaborados nos últimos anos e em vigor, onde é tratada a temática da navegação de recreio, identificaram-se perto de vinte. Neles se confirmou a necessidade de tratar a navegação de recreio e desporto de forma mais aprofundada e se recolheu parte do enquadramento para o estudo que foi elaborado.

O **PIRANET**, tem como **objecto** o Estuário do Tejo e como **objectivo** a rede de infra-estruturas, de instalações e serviços de apoio à navegação de recreio e desporto. Como lhe competia, foi elaborado com **enfoque** nas atribuições e competências da Administração Portuária, embora fazendo uma **abordagem ampla** desta temática.

Este plano, embora ultrapassando largamente a perspectiva sectorial que naturalmente resultaria de um enfoque mais portuário, sobretudo na sua fase de propostas, **não cobre, obviamente, todos os campos de actuação** necessários para concretizar o objectivo mais amplo de desenvolvimento sustentável de um *cluster* de actividades relacionado com a navegação de recreio e desporto.

É no entanto um instrumento base que **pode ter um papel orientador importante**, uma vez aprovado pelos municípios e outras entidades relevantes e que deve ser parte integrante das soluções de ordenamento e propostas regulamentares de instrumentos como os PDM's e o POET.

Do **PIRANET** estão concluídas a Fase 1 de **Caracterização e Diagnóstico** e Fase 2 de **Estratégia e Proposta Preliminar de Rede de Infra-estruturas**. Estão também elaborados as propostas detalhadas de rede para cada concelho, estando os respectivos **Relatórios Específicos** em apreciação nas autarquias, tendo algumas já manifestado parecer favorável.

Será, posteriormente, elaborado um relatório complementar que abordará as questões mais directamente relacionadas com os **Modelos de Gestão**.

Em termos muito sintéticos poderá dizer-se que o **PIRANET**:

a) Estabelece como **Objectivo Geral** – Reforçar e densificar uma rede diversificada de infra-estruturas, equipamentos e facilidades de apoio à náutica de recreio e desporto no Estuário do Tejo que, sem prejuízo de outras actividades, potencie a fruição do plano de água e a revitalização das margens, respeitando os valores naturais em presença, e que contribua para o incremento da fileira de actividades náuticas, beneficiando económica e socialmente a Região;

b) Identifica **dois Sistemas Principais** que proporcionam condições bastante diferenciadas, físicas na perspectiva da navegabilidade, de natureza paisagística, culturais e ambientais para a náutica de recreio e desporto – o sistema **Tejo/Atlântico** apoiado no troço final do rio e o sistema **Rio** organizado na zona interior do Estuário, fazendo-se a transição no Mar da Palha;

c) Delimita **oito Unidades Territoriais** que correspondem a sub-sistemas onde se estabelecem fortes interdependências e complementaridades entre a envolvente urbana ocupação e dinâmica económica e social, as infra-estruturas de apoio à náutica, o meio natural geral, as condições da área molhada, nomeadamente da rede de canais e esteiros;

- . Corredor Frente Tejo 1 – entre a extrema jusante do Concelho de Oeiras e a zona de S^o Apolónia em Lisboa;
- . Corredor Tejo 2 – até ao rio Trancão;
- . Corredor Trancão - Vila F. de Xira;
- . Zona de Protecção Especial (ZPE);
- . Baía Moita - Montijo;
- . Frente do Barreiro;
- . Baía do Seixal e Esteiro de Coina;
- . Frente de Almada;

d) Identifica **seis Áreas de Concertação Estratégica**, onde existem boas condições para o desenvolvimento de infra-estruturas de apoio à navegação de recreio e desporto de gama alta (ampliação ou construção), que no entanto coincidem com enquadramentos urbanos particulares, complexos, associados a operações de regeneração urbana, na maior parte dos casos de importância metropolitana:

- . Jamor;
- . Algés / Pedrouços;
- . Santo Amaro / Alcântara / Santos;
- . Almada / Margueira;
- . Seixal / Siderurgia / Azinheira;
- . Barreiro / Quimiparque;

- e) Caracteriza detalhadamente as condições de navegabilidade, classifica em quatro níveis os **Canais** e as **Calas de Navegação**, clarificando as responsabilidades da Autoridade Portuária quanto às dragagens de manutenção e relativamente ao assinalamento dos mesmos ³;
- f) Estabelece e caracteriza uma **Grelha Tipológica de Infra-estruturas, e Facilidades** para apoio à navegação de recreio e desporto, com **12 categorias**, aplicável à intervenção que se preconiza para o Estuário ⁴;
- g) Caracteriza a **Rede Existente de Infra-estruturas, Instalações, Equipamentos e outras Facilidades**, tipologicamente e quanto à sua situação, nomeadamente o estado de conservação, à solução de gestão vigente, práticas náuticas a que dá suporte;
- h) Faz ainda o levantamento e caracterização sumária, face à limitação de dados estatísticos, da **Actividade Económica** associada ou correlacionada com a náutica de recreio e desporto, em Portugal e a nível europeu, e aborda sumariamente o **Cluster de Actividades** com potencialidade de desenvolvimento;
- i) Identifica e caracteriza os **Agentes** mais directamente relacionadas com a utilização e exploração da rede existente e a dinamização da prática náutica – públicos, privados associativos, etc;
- j) Faz o levantamento da **Dinâmica Instalada**, quanto a modalidades praticadas, eventos náuticos desportivos;
- k) Identifica e caracteriza locais em função da respectiva **Aptidão**, (ou **Inaptidão**), para a instalação de cada tipo de infra-estruturas, equipamentos e outras facilidades;
- l) Faz uma **Proposta de Rede Geral**⁵ e da **natureza da intervenção** em cada uma delas (construção, ampliação, melhoramento) e de **Medidas Complementares** como seja a elaboração de Roteiro, Carta de Navegação específica, etc;
- m) Faz uma **proposta mais detalhada, por concelho**, de rede e de tipo de intervenção;
- n) Analisa estratégias de desenvolvimento recentemente delineadas por países europeus e faz algumas propostas sobre o **Enquadramento da Náutica no Desenvolvimento Turístico da Região**, nomeadamente quanto ao tipo de produto a desenvolver e ao modo de promoção, divulgação externa.

³ Anexo 1

⁴ Anexo 2

⁵ Anexo 3

Sobre a Rede de Infra-Estruturas - Quatro níveis de actuação para criar a base de apoio

A definição da rede de infra-estruturas do Estuário do Tejo que deverá dar resposta de forma integrada à procura para os dois sistemas - Tejo/Atlântico e Rio - parece ser uma das acções prioritárias a desencadear.

Em nosso entender, são quatro as **linhas mestras de actuação prioritária** neste domínio:

a) Melhoria das condições existentes nomeadamente nas docas exploradas pela Administração Portuária, o que permitirá obter resultados a curto prazo, para uma procura similar à actual, sendo prioritária a intervenção na Doca do **Bom Sucesso** (já iniciada);

Prevê-se ainda intervir nas Docas de **Belém** e de **Stº Amaro**. No primeiro caso a intervenção será sobretudo de reordenamento da envolvente e do actual parque de reparações, mas o grau de intervenção está correlacionado com as intervenções em estudo para a zona Algés/Pedrouços, nomeadamente quanto à viabilidade económica (ou não) de transferência de algumas actividades e instalações;

No segundo caso está em estudo, a possibilidade de se desenvolver um novo conceito e um novo ordenamento, uma vez que a intervenção ferroviária de modernização prevista para a linha de Cascais implicará necessariamente, a interrupção temporária do funcionamento das "DOCAS" e permitirá um novo reordenamento geral da acessibilidade rodoviária em termos mais integrados com o tecido urbano;

b) Construção de novas infra-estruturas de gama alta - marinas e portos de recreio, incluindo os portos a seco.

Pretende-se que, neste domínio, o investimento seja sobretudo privado ou resultante de parcerias, nomeadamente com a administração portuária e as autarquias;

Estão em fase adiantada de implementação três projectos que se consideram **elementos estruturantes da mudança** que se pretende fazer - **marina de Porto Cruz** e o **Centro Náutico de Algés**, em Oeiras, e **marina de Pedrouços** em Lisboa; o primeiro de iniciativa essencialmente privada, o segundo de iniciativa pública (APL com participação da autarquia) e privada, uma vez que parte dos investimentos e a exploração serão assegurados através de concessão cujo concurso público está já a decorrer; relativamente à marina de Pedrouços trata-se de um investimento de iniciativa pública (APL com participação da autarquia) e

privada já que parte das obras e a respectiva exploração serão assegurados através de uma concessão cujo concurso está em fase de elaboração;

Em relação a este último projecto será de salientar que o seu arranque tem na base uma candidatura da cidade de Lisboa à participação na regata internacional da **Volvo Ocean Race**, em 2012, feita através da empresa promotora de grandes eventos, João Lagos Sports - Gestão de Eventos, SA;

Tratando-se de um evento de competição náutica internacional, mais do que a capacidade de trazer associado um grande número de deslocações turísticas, será sobretudo uma excelente oportunidade de divulgação das condições existentes para a navegação de recreio e desporto na região de Lisboa, sendo para tanto indispensável que lhe esteja associado um **programa de promoção turística**;

Estão ainda identificadas como tendo viabilidade mais três/quatro situações, nos concelhos de Almada, Seixal, Barreiro e Oeiras, pretendendo-se para uma das zonas (Oeiras/Lisboa) criar condições para o desenvolvimento dentro do conceito de instalações de uma base náutica;

c) Desenvolvimento das infra-estruturas de gama mais baixa – núcleo de recreio, apoio náutico, fundeadouro, posto de acostagem, rampa, área de varadouro, área de estacionamento a seco

Pretende-se ordenar, e melhorar as condições de serviço e de controlo da utilização das já existentes e complementar essa intervenção assegurando a construção de novas infra-estruturas deste tipo, em locais cuja ocupação informal está já consolidada, para uma utilização muito voltada para o sistema Rio;

d) Consolidação de uma sub-rede básica – aquela que permita assegurar generalizadamente o **acesso à água**, sobretudo para as embarcações mais pequenas e para aqueles nautas que têm opções, eventualmente menos cómodas mas provavelmente menos onerosas, de recolha própria da respectiva embarcação;

A execução desta sub-rede é prioritária porque, que em nosso entender, é o suporte mínimo para o incentivo ao desenvolvimento interno da actividade. Deverá ser assegurada pelas entidades públicas, o controlo da sua utilização ter uma gestão de proximidade (clubes, associações, Juntas de Freguesia, etc), e a sua exploração, pela sua natureza e propósito, obedecer mais a critérios de desenvolvimento social e estrutural e não a objectivos comerciais.

Sobre os Serviços Prestados – Fazer a “diferença”

No caso das infra-estruturas de gama alta, nas docas geridas directamente pela APL, trata-se não só de **melhorar globalmente** os serviços que têm a ver com os aspectos de salubridade e ambientais, como de **introduzir alguns serviços essenciais** ao nauta, indispensáveis para captar estadias mais prolongadas. Por exemplo, nas docas de Alcântara e do Bom Sucesso, as que têm maior ocupação de visitantes exteriores, é indispensável assegurar serviços como internet, pagamento automático, bons balneários, etc.

Nas novas infra-estruturas o salto que se pretende dar é mais ambicioso e só é compatível com uma gestão especializada, profissionalizada e orientada ao cliente, que funcione em rede com outras congéneres fora de Portugal. Nelas terá que ser regra a utilização das melhores práticas e de soluções sustentáveis sob o ponto de vista da gestão ambiental e da eficiência energética.

Mas, ainda para além disso, a aposta é também conseguir desenvolver **formas inovadoras de prestação de serviços ou mesmo serviços inovadores**, que permitam “fazer a diferença”.

Sobre a Formação, os Incentivos e o Enquadramento legal – Alargar a Prática da Actividade

Alargar a procura interna de forma sustentada passa, entre outros aspectos, pela facilitação do **acesso aos jovens**, o que em geral numa primeira fase é assegurado pela participação em enquadramento federado mas a partir da idade legal que vier a ser estipulada deveria poder prosseguir por iniciativa mais autónoma, uma vez adquirida a habilitação adequada.

O custo desta habilitação é contudo alto o que nos leva a presumir que muitos jovens/adultos, passado o primeiro estágio de formação e prática da actividade, abandonarão, permanecendo sobretudo os mais dotados ou em aptidão (valores potenciais para o desporto náutico) ou economicamente. Alguns dos que abandonam regressarão, mas provavelmente bem mais tarde, quando já têm a sua situação económica autónoma e estabilizada.

Criar soluções facilitadoras para os “jovens aderentes” à prática desta actividade (de todas as idades), no acesso à formação e às embarcações, passa por alguma simplificação de procedimentos e graduação dos requisitos exigidos em função das áreas de navegação e das condições concretas dessa prática. Tal será indispensável, se quisermos incentivar uma nova e renovada vocação nacional. Aliás poderia ser interessante que pelo menos para as escolas dos concelhos de beira-rio, esta fosse uma área alternativa do desporto escolar, apoiada pelas entidades institucionais do sector.

Para que este objectivo de “massificação” não tenha efeitos negativos sobre as outras valências que também devem ter desenvolvimento na utilização do Estuário do Tejo e no território em geral, para além de todas as preocupações de ordenamento e ambientais em relação às instalações e infra-estruturas já atrás referidas, parece-nos necessário que da formação de navegador também conste um maior aprofundadamente de outro tipo de conhecimentos mais específicos sobre o mar e neste caso e em particular sobre o estuário, nomeadamente no que se refere a normas de conduta para a sua preservação ambiental.

A possibilidade de as Federações e clubes associados poderem dar formação para a categoria inicial de acesso nas cartas de navegador e emitir a respectiva titulação, tornando-os num pólo de atracção e desenvolvimento do gosto pela prática náutica de recreio, estava prevista pelo IPTM em 2009 na proposta de revisão da actual legislação, que aliás tinha merecido aprovação do Conselho da Náutica de Recreio, órgão consultivo, do Ministro dos Transportes, para o sector da náutica de recreio.

Estranhamente (ou não) a proposta não passou em sede da consulta formal às entidades competentes, a maior parte delas, senão todas, participando no referido Conselho.

O processo foi de novo retomado tendo sido aprovada, em sede do Conselho, uma nova proposta a qual, mantêm no essencial a actual estrutura regulamentar relativamente às cartas de acesso e às de maior procura, que correspondem às de habilitação mais reduzida.

A manterem-se estas pouco compreensivas dificuldades deverão ser equacionadas outras soluções pelas entidades competentes, porque não nos parece que o desenvolvimento de um interessante segmento de actividade para a região possa ficar cativo de uma visão cristalizada ou até eventualmente de interesses corporativos.

Aliás esta está longe de ser a única matéria da **regulamentação de enquadramento** da navegação de recreio que necessita de **simplificação de procedimentos e graduação dos requisitos exigidos**, em função das condições concretas de navegação.

Sobre os Produtos Turísticos e a Sua Promoção – O Estuário

O Instituto do Turismo de Portugal, assume em “**10 Produtos Estratégicos para o Desenvolvimento do Turismo de Portugal**” – Turismo Náutico (2006) a necessidade de implementar..... *o desenvolvimento de uma rede de estações náuticas e marinas para partilhar informação, cooperação nalgumas funções de empresa (compras, gestão dos recursos humanos, etc.), a fim de permitir aos clientes a reserva de uma amarração num porto em qualquer parte do país. Acordo com outras marinas de países limítrofes para estender as funções da rede.* Esta visão ao nível nacional, com

as devidas adaptações de escala e à especificidade, mantém-se válida para o Estuário do Tejo.

No âmbito da promoção da competitividade e do empreendedorismo, a **Estratégia de Lisboa** definiu um conjunto de medidas a implementar. Uma delas diz respeito ao *Reforço do Turismo por via do desenvolvimento da atractividade e competitividade de produtos turísticos compósitos e sustentáveis*. A oferta turística de qualquer destino deve assim assentar em produtos diversificados, para que se ofereça tanto quanto possível uma variedade alargada de experiências e de razões para a realização das visitas. O que permite além disso articular recursos, ganhar dimensão e visibilidade.

As Bases Náuticas (ou as estações náuticas) correspondem à estruturação de um produto turístico que vai para além das facilidades disponibilizadas para acolhimento de embarcações. **O Estuário do Tejo** tem condições para que o seu desenvolvimento seja também orientado nessa perspectiva, sendo necessário que, **como produto turístico**, seja nesse sentido promovido, de forma integrada, na oferta turística mais alargada da região. Importa para o sucesso desse objectivo para além da existência de massa crítica (que o Estuário como um todo possibilita) a actuação coordenada entre a intervenção pública, associativa e as iniciativas empresariais.

Na elaboração dos elementos de suporte a essa promoção, para além da informação sectorial sobre as condições de navegação e as infra-estruturas e facilidades disponíveis seria interessante vir a dispor, como proposto no PIRANET, para além do existente e atrás referido, de um outro tipo de roteiro – **um Roteiro Geral** e outros de âmbito municipal (**ou intermunicipal**), por exemplo em suporte electrónico, que desse informações ao nauta visitante também sobre o que pode usufruir de eventos, gastronomia, animação e cultura se quiser aventurar-se em terra.

Relativamente à promoção externa já atrás se fez referência à oportunidade que constitui a Volvo Ocean Race.

Sobre a Segurança – Uma intervenção realista

A navegação no Tejo, apesar da dimensão do plano de água em algumas zonas e da acalmia em alguns momentos, tem pouco a ver com a uniformidade que em geral se espera encontrar num “lago”.

Essa heterogeneidade verifica-se em relação a fundos, correntes, ventos, condições potenciais de agitação, deriva de canais secundários, etc. No que se refere às condições de navegação para o estuário médio e superior, fora dos canais principais e dos secundários (se forem mantidas as condições actuais ou condições semelhantes de exploração portuária), não é viável admitir que com alguma intervenção mais alargada de dragagem se criariam e se manteriam condições significativamente diferentes, face aos custos envolvidos e ao impacte ambiental.

Questão diferente é a **execução de dragagens selectivas** para melhoramento de algumas zonas específicas restritas e muito localizadas bem como o assinalamento marítimo que pode ser melhorado. Nada disso dispensa contudo uma **navegação conhecedora e respeitadora das condições do estuário**.

A segurança dos navegantes depende em primeira instância da correcta condução da sua embarcação. É para tanto importante, para além dos dados meteorológicos, que o nauta tenha acesso a informação aos dados essenciais de navegação – profundidades, correntes, obstáculos, mecanismos a accionar em caso de emergência. Esta informação vai desde a possibilidade de contacto com o VTS portuário, à identificação do assinalamento marítimo instalado, aos regulamentos de navegação e outra informação que possa ser publicitada.

O estabelecimento dessas condições e a sua difusão cabem no essencial às Autoridades Marítima e Portuária. A actuação em caso de emergência está integrada no âmbito dos diversos mecanismos nacionais, regionais e locais de assistência e socorro. Mas, pretendendo-se um aumento de utilizadores será, necessário reforçar o sistema hoje existente, focalizando-o também para este tipo de navegação e utilizadores.

Como intervenção mínima a efectuar no âmbito das suas responsabilidades de autoridade portuária, a APL prevê, em 2011 iniciar um **programa de reforço do assinalamento marítimo** em algumas zonas, sobretudo do médio estuário, e fazer alguma dragagem selectiva para introduzir melhoramento de fundos em pontos muito específicos.

A criação de uma **carta de navegação específica para a náutica de recreio**, desdobrada em cartas roteiro de âmbito municipal, como atrás referido, poderá ser também um contributo válido no sentido do objectivo geral de incentivo ao desenvolvimento da actividade náutica no estuário.

Sobre o Território – sustentabilidade

Já ao longo do texto foram sendo feitas diversas observações que se integram neste tema: A necessidade de desenvolver um **conceito de rede de infra-estruturas diversificada** e com um amplo leque de tipologias para que em cada caso haja uma melhor adaptação às condições locais próprias, nomeadamente à diferente capacidade de carga face à respectiva sensibilidade ambiental; As **exigências a impor** desde já às novas infra-estruturas e progressivamente às existentes; A **formação sensibilizadora** para esta dimensão do comportamento cívico perante o rio/mar.

Mas a qualidade do plano de água e a sua atractividade não é dissociável do que em matéria de ocupação do território existe e está previsto por cada concelho, assunto que não iremos aqui abordar com excepção para a questão dos **estaleiros navais**. No

estuário estão licenciados 9 estaleiros navais, a maior parte de pequena dimensão, sendo o Seixal o concelho onde se verifica maior concentração deste tipo de instalações (5). A existência desta actividade é essencial para que possa ter desenvolvimento o *cluster* náutico, sendo também necessário que a diversidade de instalações cubra toda a gama de solicitações que o desenvolvimento do cluster proporcionará. No entanto, na situação actual algumas dessas instalações são foco de desqualificação do território envolvente, pelas condições não controladas e dificilmente fiscalizáveis em que exercem a sua actividade, já que o seu licenciamento de ocupação de espaço é de mais que uma entidade e o da actividade por vezes inexistente. Não lhes estando atribuída qualquer responsabilidade que o contrarie verifica-se com frequência que da área molhada próxima envolvente (leito do rio e a margem) é feito **parque de sucata flutuante** ou semi-afundada, o que obriga a intervenções públicas de remoção dos destroços, onerosas e morosas nos procedimentos. Só em 2010 a Autoridade Portuária, em articulação com as Autarquias e a Capitania já procedeu à remoção de 12 embarcações no Estuário. (com um custo superior a € 500,000, incluindo o navio “Ponta Delgada”)

Parece necessário ordenar e regulamentar esta actividade. No âmbito do PIRANET o porto de Lisboa fez uma primeira abordagem desta matéria propondo a desactivação de algumas instalações dentro de prazo a definir – as de menor viabilidade ou localizadas em situação mais crítica. Esta **redução da dispersão** e a consequente concentração da actividade, com algum **ganho de dimensão** e de **melhoramento das condições** de implantação, permitirão em princípio impor condições de exercício da actividade mais exigentes, respeitadoras de parâmetros de ordenamento e ambientais mínimos.

6. OBSERVAÇÕES FINAIS

Em síntese poderíamos dizer que:

A procura na navegação de recreio e desporto está em crescimento e o conjunto de actividades económicas que lhe estão associadas tem um resultado económico interessante;

Existe já a nível europeu em alguns países o esgotamento de capacidade para o desenvolvimento de novos empreendimentos que dêem suporte ao crescimento;

Portugal e, em particular, a região de Lisboa e o estuário do Tejo têm condições para ser um dos *pivots* desse desenvolvimento;

A navegação de recreio e desporto tem já uma presença significativa no estuário do Tejo e existe um suporte físico de acolhimento de embarcações que tem capacidade de crescimento;

Existem factores base de atracção para os nautas que podem ser potenciados;

Existem factores complementares altamente valorizativos e potenciadores dessa capacidade de atracção;

Há consenso quanto à valia de um desenvolvimento deste tipo, quer a nível da estratégia turística nacional (Turismo de Portugal, 10 Produtos Estratégicos para o Desenvolvimento do Turismo em Portugal – Turismo Náutico, 2006), quer das opções constantes dos outros instrumentos estratégicos ou territoriais de ordenamento e desenvolvimento do território;

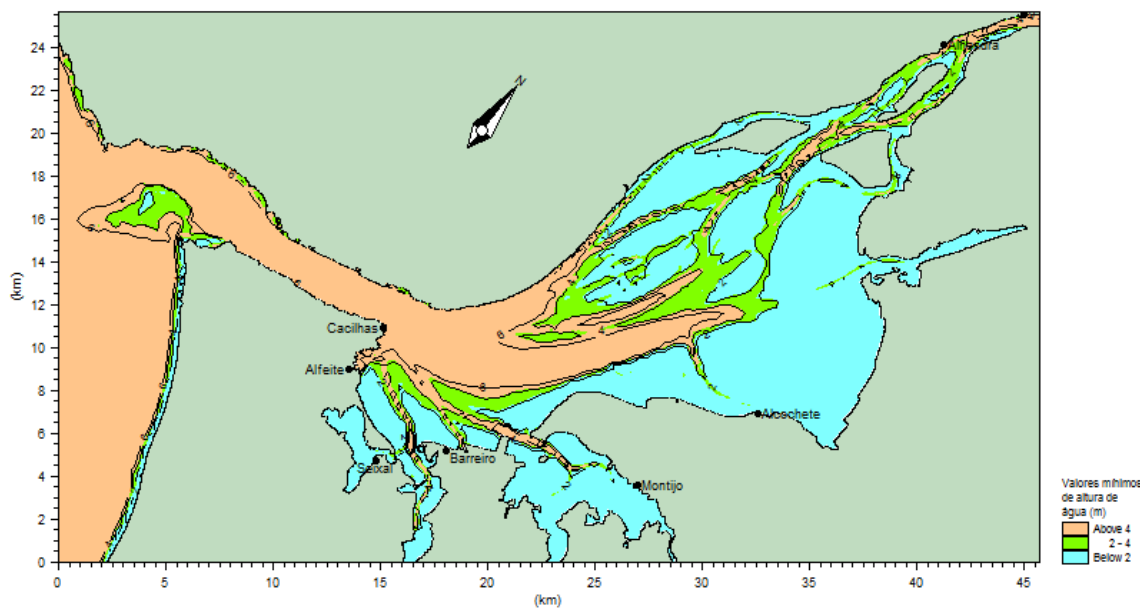
O PIRANET elaborado pela Administração do Porto de Lisboa em articulação com as autarquias, para a sua área de intervenção, sobretudo em relação às infra-estruturas, contém já **elementos de proposta que merecem um debate alargado** e não apenas concelho a concelho;

Ao nível do ordenamento, **a elaboração do POET, como já o referi em outras ocasiões, parece constituir a oportunidade** para fazer pelo menos o debate da inserção no território bem como regulamentar, com uma perspectiva abrangente, um conjunto alargado de matérias para as quais, pela sua incidência na área molhada e perspectiva não apenas de protecção, estão menos vocacionados outros instrumentos de ordenamento;

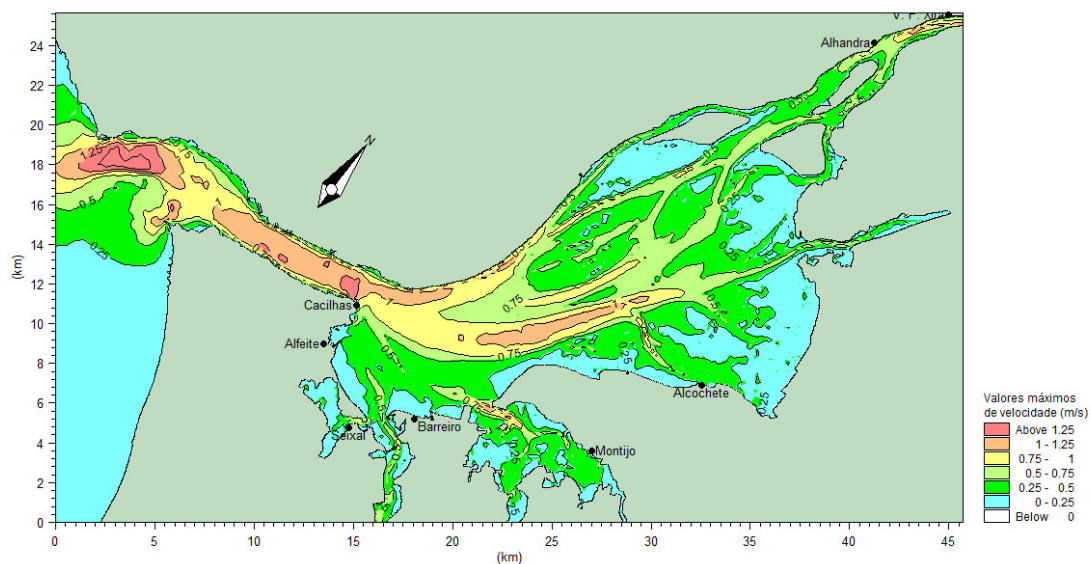
Ao nível da promoção será certamente no âmbito das iniciativas de desenvolvimento turístico para a internacionalização da região que fará sentido abordar a dimensão externa desta actividade;

Embora estejam em curso iniciativas e projectos determinantes para os objectivos que se visam, haverá que ter presente que **o projecto verdadeiramente estruturante é o Estuário do Tejo**, como um todo, enquanto local para a prática diversificada da navegação de recreio e desporto, desde a mais incipiente aos grandes eventos náuticos internacionais, com uma envolvente igualmente mobilizadora para a fixação de actividades e como destino turístico.

ANEXO 1 - Canais de Navegação (PIRANET - APL)



Distribuição das alturas de água mínimas no estuário



Distribuição das velocidades máximas no estuário

ANEXO 2

TIPOLOGIA DE INFRA-ESTRUTURAS (PIRANET - APL)

Base Náutica - Agregação/concentração de vários serviços ligados às actividades de recreio e desporto náutico marítimo-turística, designadamente áreas de apoio de terra, estaleiros, parqueamentos a seco, actividades de ensino e lúdico/desportivas afins.

Marina - Conjunto de infra-estruturas marítimas e terrestres destinadas à náutica de recreio e desportiva e, quando existente, actividade marítimo-turística, dispendo em terra de apoios e serviços diversos às embarcações e navegadores.

Congrega dois tipos distintos de marinas:

Marina Turística - enquadrada por complexo hoteleiro/turístico e residencial

Marina Urbana Portuária - enquadrada por aglomerado urbano e/ou complexo portuário

Porto de Recreio - Conjunto de infra-estruturas marítimas e terrestres destinadas à náutica de recreio e desportiva e, quando existente, actividade marítimo-turística, dispendo de apoios e serviços básicos em terra às embarcações e navegadores.

Doca de Recreio - Área confinada no interior de um porto, destinada à náutica de recreio e desportiva, podendo ter serviços equivalentes ao Porto de Recreio.

Núcleo de Recreio Náutico - Infra-estrutura de apoio a modalidades específicas de náutica de recreio e desportiva, com forte condicionamento de utilização do plano de água.

Núcleo de Apoio Náutico - Infra-estrutura de apoio a modalidades específicas de recreio e desporto náutico e, quando existente, actividade marítimo-turística.

Fundeadoiro - Área delimitada no plano de água, dispendo ou não de bóias de amarração e/ou amarrações fixas.

Posto de Acostagem - Infra-estrutura que pode assumir a forma de cais ou pontão, com acesso directo a terra, geralmente isolada e dispendo de equipamentos limitados.

Rampa - Infra-estrutura de alagem de pequenas embarcações, isolada, seja em tecido urbano, rural ou natural e cuja função é apenas a colocação e retirada de embarcações de planos de água.

Área de Varadouro - Local, não infraestruturado, onde é autorizada a varagem de embarcações, por períodos limitados e onde não são permitidas quaisquer actividades de alagem, limpeza, reparação, etc.

Em zonas protegidas e ambientalmente sensíveis, estes locais terão que respeitar as normas em vigor para essas zonas e assumirão a designação de "área de varadouro naturo-turística".

Porto a seco - Zona delimitada e infraestruturada, destinada à alagem, reparação, estacionamento e preparação de embarcações a seco.

Área de Estacionamento a Seco - Zona delimitada e infraestruturada, destinada exclusivamente ao estacionamento de embarcações a seco. Pode ser complementar de estaleiro naval ou de outra infra-estrutura de apoio à náutica de recreio.

PIRANET Situação no Estuário do Tejo

