



Escola Superior de Hotelaria e Turismo do Estoril

MESTRADO EM TURISMO

Ramo – Gestão Estratégica de Destinos

Dissertação

A importância da náutica para a afirmação do destino

Cascais: o caso de estudo da vela

Lucília Manuela Barata Bernardo Gonçalves Neves

Orientador: Professor Doutor Francisco António dos Santos da Silva

Estoril, outubro de 2016

MESTRADO EM TURISMO
Ramo – Gestão Estratégica de Destinos

Dissertação

A importância da náutica para a afirmação do destino
Cascais: o caso de estudo da vela

Lucília Manuela Barata Bernardo Gonçalves Neves

Orientador: Professor Doutor Francisco António dos Santos da Silva

Dissertação apresentada à Escola Superior de Hotelaria e Turismo do Estoril para a obtenção do
Grau de Mestre, tendo como Júri das Provas:

Prof Especialista Paulo Figueiredo (Escola Superior de Hotelaria e Turismo do Estoril) na
qualidade de Presidente do Júri

Prof. Dr. Paulo Almeida (Escola Superior de Turismo de Tecnologia do mar, IP Leiria) na
qualidade de arguente

Prof. Dr. Francisco António dos Santos da Silva (Escola Superior de Hotelaria e Turismo do
Estoril) na qualidade de Orientador

Estoril, outubro de 2016

"Existem três tipos de homens: os vivos, os mortos e os que andam no mar." Platão

Dedicatória ou texto evocativo

Dedico indubitavelmente esta tese à memória de meu Pai: Manuel da Silva Bernardo Gonçalves, que me mostrou o mar por seus olhos e me ensinou muito do que sei em termos de vela, navegação e vida. Sempre um exemplo de trabalho, retidão e empenho, demonstrando toda sua vida, que a dedicação, respeito e o trabalho árduo acabam sempre por compensar, nem que seja em aprendizado e crescimento.

À memória de minha Avó Deolinda de Jesus Bernardo Gonçalves, que tanto se debateu para que seus filhos e netos apostassem na formação acadêmica e se destacassem pelo trabalho aplicado.

À memória de meus Avós Maria e José Barata que sempre me apoiaram e fomentaram a ligação à natureza.

À Tita, minha segunda Mãe, tutora e *lifecoach* que nunca me deixou desistir de nada e sempre me empurrou para o sucesso e investimento no meu percurso acadêmico.

À minha Mãe sempre presente e encorajadora, com palavras meigas em momentos duros.

Ao meu compreensivo e presente marido: Rui Neves, que me incitou, deu alento no decorrer desta etapa, sempre com uma palavra amiga e um espírito positivo constantes que o caracterizam, apesar do meu desapoio, em especial como sócia na nossa nova empresa Matriz Plena!

Aos meus filhos Lia e Gabriel pela alegria contagiante, carinho e apoio e a quem a ausência da minha atenção se fez sentir nesta etapa.

Agradecimentos

Ao meu paciente amigo e orientador Professor Doutor Francisco Silva, por todas as infindas vezes que me atendeu, respondeu e sossegou, orientando-me sempre com calma, ponderação e sapiência.

Ao Professor Doutor Sancho Silva, que sempre se disponibilizou para me tirar dúvidas e apoiar neste processo.

A todos os entrevistados que se disponibilizaram a receber-me, e que tornaram este trabalho mais completo.

Ao meu marido e sócio Rui Neves que me ajudou a afunilar e a concretizar cada vez que me entusiasmava, e a reentusiasmar cada vez que o alento queria esmorecer.

Aos meus filhos pela ausência e desatenção no decorrer deste processo que creio frutífero para nosso clã!

“A navegação à vela está associada à história das nações banhadas por mar e ao historiador grego Pausanias que no século II A.C. relatou nos seus escritos várias competições de narração e vela em homenagem ao deus Dionísio.” (COP 2016)

Índice geral

Agradecimentos.....	v
Índice geral.....	vi
Índice de figuras.....	xi
Índice de quadros.....	xiii
Resumo.....	xv
Abstract.....	xvi
Glossário.....	xvii
1. INTRODUÇÃO.....	1
1.1 Enquadramento.....	1
1.2 Problemática da investigação.....	2
1.3 Objetivos da investigação.....	3
1.4 Metodologia da investigação.....	4
1.5 Estrutura de trabalho.....	4
2. A VELA NO CONTEXTO DO TURISMO E DESPORTOS NÁUTICOS.....	6
2.1 Turismo e náutica.....	6
2.1.1 Turismo e náutica - conceptualização.....	6
2.1.2 Turismo náutico.....	7
2.1.3 Turismo costeiro.....	9
2.2 Economia do mar.....	10
2.2.1 Portugal, nação atlântica.....	10
2.2.2 Clusters de mar.....	11
2.2.3 Estações náuticas.....	12
2.2.4 Centros de Alto Rendimento.....	12
2.2.5 Polos, centros e clubes de mar.....	13
2.2.5.1 Centros de mar.....	13
2.2.5.2 Polos de mar.....	14

2.2.5.3	Clubes de mar.....	14
2.2.6	Infraestruturas e equipamentos náuticos	15
2.2.7	Procura: Turismo náutico e a vela.....	16
2.2.8	Caraterísticas do mercado turismo náutico	19
2.2.9	Segmentos de clientes de turismo náutico em Portugal	22
2.2.10	Perfil do turista náutico	23
2.2.11	Estratégia de desenvolvimento.....	24
2.2.11.1	Oferta.....	25
2.2.12	Classificação e evolução da oferta de embarcações de recreio	26
2.2.13	Operadores marítimo-turísticos e empresas de animação turística	28
2.2.14	Cartas de navegador de recreio	30
2.3	A vela e a proteção ambiental	30
2.4	A vela como atividade desportiva, recreativa e turística.....	32
2.4.1	Caraterização da vela	32
2.4.2	História da vela.....	33
2.4.3	Enquadramento legal.....	35
2.4.4	Vela desportiva e representação portuguesa	38
2.4.5	Praticantes federados de vela em Portugal	40
2.4.6	Vela adaptada	42
3.	DESTINOS DE VELA: ANÁLISE DE <i>BENCHMARKING</i>	43
3.1	França.....	44
3.2	Espanha	46
3.3	Croácia	47
3.4	Conclusões da análise de <i>benchmarking</i>	50
4.	CASCAIS COMO DESTINO TURÍSTICO.....	53
4.1	Caraterização do território.....	53
4.2	Contexto socioeconómico do destino Cascais.....	54
4.3	Cascais como destino turístico	55

4.3.1	Contextualização da oferta	57
4.3.2	A vela em Cascais	59
5.	METODOLOGIA	64
5.1	Abordagem conceitual da investigação	64
5.2	Entrevistas e amostra.....	66
5.3	O questionário da entrevista	68
5.4	Aplicação da entrevista	69
5.5	Tratamento e análise de informação.....	70
6.	APRESENTAÇÃO E DISCUSSÃO DAS ENTREVISTAS: CONTRIBUTOS DOS <i>STAKEHOLDERS</i> DA VELA E DESTINO	71
6.1	Enquadramento.....	71
6.2	Entrevistas nacionais – Guião 1	71
6.3	Entrevistas a investigadores internacionais – Guião 2	83
6.4	Conclusões da análise das entrevistas: propostas.....	86
7.	PROPOSTAS DINAMIZADORAS DO DESTINO CASCAIS ATRAVÉS DO TURISMO NÁUTICO DE VELA.....	88
7.1	Vela desportiva.....	88
7.2	Eventos de vela.....	89
7.3	Turismo náutico e costeiro	90
7.4	Enquadramento da comunidade	92
7.5	Infraestruturas.....	93
7.6	Formação: Criação de técnicos especializados em turismo e náutica	93
7.7	Contributos para o desenvolvimento da valorização do turismo náutico em Cascais - conclusões	94
8.	CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES	96
8.1	Análise conclusiva.....	96
8.2	Limitações do estudo e proposta de desenvolvimento	99
	Referências bibliográficas	101
	ANEXOS.....	112

Anexo I – Levantamento oferta turística do concelho de Cascais.....	112
Anexo II - Contextualização da vela: Alguns termos náuticos	115
Casco de uma ER.....	115
O aparelho	115
Velame.....	116
Tipo de barcos consoante o tipo de utilização	117
Mareações – Breve nota introdutória.....	117
Força dos ventos	118
Segurança no mar	119
Anexo III - Principais eventos mundiais de vela oceânica ou <i>offshore</i>	120
<i>American’s Cup</i> (Taça América).....	120
<i>Volvo Ocean Race</i>	121
<i>Velux 5 Oceans</i>	123
<i>Vendée Globe</i>	124
<i>Transat</i>	125
Rota do Rum.....	126
Barcelona <i>World Race</i>	126
<i>Les Sables – Les Açores – Les Sables</i>	127
<i>Tall Ship Race</i>	127
Anexo IV – Vela ligeira e de cruzeiro, provas de relevo em Cascais	128
Vela ligeira	128
Vela cruzeiro e provas de relevo em Cascais	131
Troféu Quebramar Chrysler / Cascais Vela.....	132
Audi <i>Med Cup</i> , Troféu Marina de Cascais e Troféu Conde Caria	133
RC44 Cascais Cup.....	133
A vela nos Jogos Olímpicos	134
Anexo V – Entrevista	137

Guião 1 A importância da náutica para a afirmação do destino Cascais do ponto de vista do Turismo – Caso de estudo da vela em Cascais.....	137
Grupo 0 Apresentação:.....	137
Grupo I Potencialidades do território	137
Grupo II Vela - Potencial de desenvolvimento	137
Guião 2 - Prof. Dr. <i>Tihomir Lukovic</i> (Universidade de <i>Dubrovnik</i>) e Prof. Dr. <i>Mark Orams</i> (Universidade Nova Zelândia).....	139
Grupo 0 - Apresentação:.....	139
Grupo I - Potencialidades do território.....	139
Grupo II Vela - Potencial de desenvolvimento	139
Anexo VI - Identificação conceito negócio e tela modelo de negócios para a vela em Cascais	140

Índice de figuras

Figura 1 - Principais temáticas da investigação.	2
Figura 2 - Esquema representativo da estrutura da dissertação.....	4
Figura 3 - Alargamento do domínio marítimo português por via da extensão da plataforma continental prevista.	9
Figura 4 - Evolução do número de postos de amarração em Portugal continental de 1970 a 2005	15
Figura 5 - Postos de amarração nas infraestruturas de náutica de recreio na região de Lisboa. .	16
Figura 6 - Principais mercados de procura internacional de turismo náutico em Portugal.....	18
Figura 7 - Países com elevada intenção de compra de viagens de turismo náutico.	18
Figura 8 – Fontes de informação utilizadas no planeamento de viagens em 2012	20
Figura 9 - Faixa etária participantes em atividades de animação turística.....	20
Figura 10 - Faixa etária dos clientes de empresas com atividades náuticas em Portugal.....	20
Figura 11 - Adaptação da pirâmide de Maslow.	21
Figura 12 - Caracterização do cliente face à postura e atividade consoante tipo de experiências	21
Figura 13 - Distribuição oferta empresas registadas RNAAT aluguer ER sem e com tripulação	27
Figura 14 - Importações e exportações de ER entre 2004 e 2013 em milhões de euros.	27
Figura 15 - Volume de negócios relativo à construção de embarcações de recreio e de desporto e VAB relativo à construção de embarcações de recreio e de desporto.....	28
Figura 16 - Atletas desportivos inscritos nas modalidades náuticas federadas.	41
Figura 17 - Evolução representatividade das modalidades náuticas relativamente atletas desportivos federados.....	41
Figura 18 - Praticantes desportivos inscritos nas atividades náuticas federadas, entre 1996 e 2013.....	41
Figura 19 - Percentagem global da representatividade dos desportivos náuticos no total dos desportos federados, entre 1996 e 2013.	41
Figura 20 - Atletas federados em 2013, por género e atletas federados em 2013, por género, no universo dos praticantes federados e da modalidade náutica.	42
Figura 21 - Localização dos destinos franceses em análise. De norte para sul: <i>Le Glenans, La Rochelle e Calenques</i>	45
Figura 22 - Principais segmentos de oferta que posicionam Cascais como destino turístico.	58
Figura 23 - EAT e OMT com atividades marítimo turísticas concelho Cascais a 26/2/2016.	59
Figura 24 - Vista aérea baía de Cascais e planta marina Cascais.....	60

Figura 25 - Principais áreas de investigação e dimensões de estudo	65
Figura 26 - Bases do modelo proposto.....	90
Figura 27 - Velame de um barco de cruzeiro	116
Figura 28 - Camarote twin em beliche em embarcações de cruzeiro à vela.	117
Figura 29 - Cozinha típica de veleiro de cruzeiro 40/42 pés.....	117
Figura 30 - Representação dos valores da mareação utilizada.....	118
Figura 31 - <i>Ian Walker, Abu Dhabi VOR team</i>	122
Figura 32 - <i>Edmond de Rothschild</i>	125
Figura 33 - Linha de partida regata <i>Optimists</i>	129

Índice de quadros

Quadro 1 - Marinas, portos de recreio, docas de recreio e postos de amarração registados em Portugal e atribuição de Bandeira Azul às marinas, por NUT II, em 2014.....	16
Quadro 2 -Atividades realizadas por turistas internacionais europeus.....	17
Quadro 3 - Rácio embarcações de recreio por mil habitantes em 2007	17
Quadro 4 - Origem e duração das viagens por motivo de lazer para a NUT II Lisboa 2013	19
Quadro 5 - Oferta náutica em Portugal, disponível na plataforma on-line TRIVAGO de acordo com o tipo e alojamento	22
Quadro 6 - Descrição dos turistas que realizam viagens de turismo náutico - Hábitos de informação.....	23
Quadro 7 - Descrição dos hábitos de uso dos turistas que realizam viagens de turismo náutico	24
Quadro 8 - Novos registos de embarcações de recreio, de 2009 e 2014, na DGRM e DGAM ..	26
Quadro 9 - Pessoal ao serviço e empresas registadas como CAE30120 - Construção de embarcações de recreio e desporto, de 2008 a 2013	28
Quadro 10 – Registo de EAT com oferta de atividades aquáticas de 2010 a 2014.....	29
Quadro 11 - Embarcações registadas em 2013 e 2014 para realização de AMT	29
Quadro 12 - Cartas emitidas pelo DGRM para governo de ER	30
Quadro 13 – Portos e amarrações de Espanha, por comunidade autónoma.....	46
Quadro 14 - Resumo do tipo de oferta turística do concelho de Cascais	55
Quadro 15 - Análise SWOT do destino Cascais	56
Quadro 16 - Empresas registadas no RNAAT, com oferta de atividades, produtos ou serviços ligados à náutica, em Portugal continental.....	59
Quadro 17 - Regatas oceânicas mundiais, sua frequência e passagem por Portugal. Fontes: mencionadas no campo de cada competição.....	61
Quadro 18 - Análise SWOT da vela em Cascais.....	62
Quadro 19 Entrevistados no âmbito do relevo do turismo náutico para o destino Cascais.....	67
Quadro 20 Data, hora de início e tempo das entrevistas presenciais – Guião 1	70
Quadro 21 – Entrevistados por grupo de <i>stakeholders</i> e guião utilizado	71
Quadro 22 – Entrevistas principais <i>stakeholders</i> , Guião 1, Questões 1 a 3	72
Quadro 23 – Mercados a potenciar	73
Quadro 24 – Entrevistas principais <i>stakeholders</i> (Guião 1) - Potencialidades do território	74
Quadro 25 – Entrevistas principais <i>stakeholders</i> (Guião 1) – Potencialidade desenvolvimento	76

Quadro 26 – Entrevistas principais <i>stakeholders</i> (Guião 1) – Potencialidades de desenvolvimento (continuação).....	79
Quadro 27 – Entrevistas principais <i>stakeholders</i> (Guião 1) – Potencialidades de desenvolvimento (continuação).....	81
Quadro 28 – Como atrair turistas externos para a vela desportiva (Q.16).....	82
Quadro 29 - Tem algo a acrescentar? (Q.17)	83
Quadro 30 - Entrevistas principais <i>stakeholders</i> internacionais (Guião 2)	84
Quadro 31 - Tem algo a acrescentar? (Q.17)	86
Quadro 32 - Recursos turísticos por tipo no concelho de Cascais.	112
Quadro 33 - Síntese do potencial de atratividade do concelho e destino de Cascais	113
Quadro 34 - Matriz de aproveitamento dos recursos secundários.....	114
Quadro 35 - Matriz de aproveitamento dos recursos primários	114
Quadro 36 - Escala ventos <i>Beaufort</i> : intensidade vento e suas consequências no mar e terra..	118
Quadro 37 - Classes a competir na <i>Transat</i> e respetivas características.....	125
Quadro 38 – Principais classes de vela	129
Quadro 39 - Principais classes e regatas de classe realizadas em Cascais	130
Quadro 40 - Principais classes e regatas de classe realizadas em Cascais	131
Quadro 42 – Medalhados portugueses nos JO	134
Quadro 42 - Classes olímpicas da modalidade de vela e respetivas características.....	135
Quadro 44 - Participação portuguesa JO em Londres em 2012 por género e classes de vela...	136
Quadro 45 - A tela modelo negócio <i>Osterwalder & Pigneur</i> : produto vela cruzeiro em Cascais	140

Resumo

O turismo náutico é um setor passível de impulsionar um destino turístico, sendo que Portugal tem características excecionais e fortes apetências para se afirmar neste mercado.

O presente estudo pretende aferir a capacidade da náutica de vela de impulsionar o destino turístico de Cascais, assumindo-se como âncora e ligando-o diretamente à imagem do destino, valorizando o produto turístico na região. Assim, o principal objetivo desta investigação prende-se com a elaboração de um conjunto de propostas, que possam vir a contribuir para a definição de um modelo de desenvolvimento para o destino de Cascais, tendo por base a valorização da economia do mar e do turismo náutico, com particular ênfase na atividade da vela. Este estudo é suportado por uma investigação com base na revisão bibliográfica, análise de *benchmarking* e auscultação por meio de entrevista aos *stakeholders* do turismo e da náutica de vela.

Apesar de ser um estudo aplicado a um caso de estudo, verificou-se que as estratégias a nível local devem estar devidamente enquadradas a montante, nomeadamente a nível nacional e regional e que, a abordagem ao subproduto da vela, deve ser devidamente articulada com a valorização do turismo náutico e do reforço da aposta na política e economia do mar. Conclui-se igualmente que existe elevado potencial de desenvolvimento da vela em Cascais e que esta pode contribuir para a alavancagem do destino e, em particular, para reforçar a *brand image* do destino.

A componente desportiva associada à vela merece um particular destaque, pela elevada oportunidade para atrair eventos de renome durante todo o ano.

Palavras-chave: Vela, Turismo náutico, Cascais, Planeamento de destinos.

Abstract

Náutico tourism is a sector capable of boosting a tourism destination, and Portugal has exceptional characteristics to affirm itself in this market. The present study intends to assess the capacity of the náutico sailing to boost the tourist destination of Cascais, assuming itself as anchor and linking it directly to the image of the destination and valuing the tourist product in the region. Thus, the main objective of this research is the elaboration of a set of proposals that may contribute to the definition of a development model for the destination of Cascais, based on the valuation of the economy of the sea and tourism Náutico, with particular emphasis on sailing activity. This study is supported by an investigation based on bibliographic review, benchmarking analysis and auscultation by means of interviews with tourism and sailing náutico stakeholders.

Although this is a case study paper, it has been found that strategies at local level should be properly framed upstream, particularly at national and regional level, and that the approach to the touristic product of sailing should be articulated with the enhancement of náutico tourism and the reinforcement of the sea's policy and economy. It is also concluded that there is a high potential for the development of sailing in Cascais and that this can contribute to the leverage of the destination and, in particular, to reinforce the brand image of the destination.

The sport component associated with sailing deserves a particular highlight, due to the high opportunity to attract renowned events throughout the year

Keywords: Sailing, Náutico tourism, Cascais, Destination Planning.

Glossário

- AB – Análise de *benchmarking*
- AIN – Associação dos Industriais Navais
- AMT – Atividade Marítimo Turística
- ANC – Associação Naval de Cruzeiros
- ANL – Associação Naval de Lisboa
- APL – Associação do Porto de Lisboa
- ARH – Administração da Região Hidrográfica
- BRIC – Brasil, Rússia, Índia e China
- CAR – Centro de Alto Rendimento
- CCDR – Comissões de Coordenação e Desenvolvimento Regional
- CMC – Câmara Municipal de Cascais
- CML – Câmara Municipal de Lisboa
- CNC – Clube Naval de Cascais
- CPLP – Comunidade dos Países de Língua Portuguesa
- DGAM – Direção-Geral da Autoridade Marítima
- DGPM – Direção Geral Política do Mar
- DGP – Direção Geral de Portos
- DGRM – Direção Geral Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos
- DL – Decreto-Lei
- DPM – Domínio Público Marítimo
- DQA – Diretiva-Quadro da Água
- DQEM – Diretiva-Quadro Estratégia Marinha
- EAT – Empresas de Animação Turística
- EMUEAA – Estratégia Marítima da União Europeia para a Área do Atlântico
- ER – Embarcações de Recreio
- ER-MT – Embarcação de Recreio Marítimo Turística
- ESS – *Extreme Sailing Series*
- ENGIZC – Estratégia Nacional para a Gestão Integrada da Zona Costeira
- FPV – Federação Portuguesa de Vela
- INAG – Instituto Nacional da Água
- INE – Instituto Nacional de Estatística
- IPC – Índice de Preços Consumidor
- ISAF – *International Sailing Federation* (Federação internacional de vela)

ISN – Instituto de Socorro a Náufragos

JO – Jogos Olímpicos

MT – Marítimo-Turístico

NHC – *National Handicap for Cruisers* (Sistema de compensação que permite nivelar características de todos os veleiros de cruzeiros)

NUT – Nomenclatura das Unidades Territoriais (para fins estatísticos)

OMT – Operadores Marítimo-Turísticos

OSPAR – Comissão para proteção do ambiente marinho do Atlântico Nordeste

PENT – Plano Estratégico Nacional do Turismo

PIB – Produto Interno Bruto

PMI – Política Marítima Integrada

PNA – Plano Nacional da Água

PNPOT – Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território

PNSC – Parque Natural Sintra Cascais

POEM – Plano de Ordenamento do Espaço Marítimo

POOC – Plano de Ordenamento da Orla Costeira

RAMT – Regulamento Atividade Marítimo-Turística

RB – Referência bibliográfica

RCM – Resolução de Conselho de Ministros

REAMT – Regulamento das Embarcações Utilizadas na Atividade Marítimo-Turística

RE – Resultado das entrevistas

RNAAT – Registo Nacional dos Agentes de Animação Turística

TAB – Toneladas de Arqueação Bruta

TIC – Tecnologias de Informação e Comunicação

TP – Turismo de Portugal

SWOT – *Strengths Weaknesses Opportunities Threats* (Pontos Fortes, Fracos, Oportunidades e Ameaças)

UE – União Europeia

VAB – Valor Acrescentado Bruto

VOR – *Volvo Ocean Race (Regata oceânica da Volvo)*

1. INTRODUÇÃO

“A situação geográfica de Portugal, nos antípodas do Pacífico, em pleno oceano Atlântico, na confluência de três continentes: Europa, África e América e em processo de aprovação da extensão da sua plataforma continental para uma extensão de território marítimo cerca de 40 vezes superior à do território emerso, potência uma visão de longo prazo ambiciosa para o país, se conseguir aproveitar essas condições naturais, em tempo oportuno.” (DGPM 2012a, 151)

1.1 Enquadramento

O turismo apresenta uma expressão global, superando-se cada ano, de forma significativa desde meados do século XX. As crises mundiais fizeram-se notar na balança turística, mas este é um setor que tem demonstrado uma elevada resiliência, regressando rapidamente a níveis de crescimento expressivos (OMT 2016; INE 2016).

Portugal tem características bastante atrativas no que concerne o turismo: clima ameno, franca luminosidade, vasto património histórico, cultura e tradições seculares, calorosa hospitalidade e elevada diversidade de recursos e serviços turísticos. Estes elementos diferenciadores do destino conferem ao país um destacado nível de competitividade turística (MEE 2013; DGPM 2012a).

Apesar de uma posição europeia periférica, a proximidade a muitos dos principais mercados turísticos é um fator de atratividade e de competitividade importante para o desenvolvimento e sustentabilidade do setor em Portugal. Por sua vez, a posição atlântica potencia e valoriza o país como destino turístico, dada a sua privilegiada localização geoestratégica, relativamente próxima dos continentes africano e americano, do mar mediterrânico e do mar do norte, na passagem de importantes rotas marítimas (TP 2015b; DGPM 2012a; SaeR/ACL 2009). O país está em vias de aumentar consideravelmente o seu domínio marítimo (DGPM 2012a), com a possibilidade de extensão da plataforma continental e consequente alargamento do território marítimo nacional, o que se espera ser uma oportunidade e incentivo para o desenvolvimento da “economia do mar” e do turismo náutico em particular.

A região de Lisboa, tendo como âncora a capital, apresenta crescente notoriedade turística, o que constitui um fator adjuvante para alavancar o destino em termos de projeção internacional e se reflete no aumento da procura. Esta atratividade turística é valorizada por alguns importantes sub-destinos de proximidade, como são particularmente os casos dos eixos Sintra e Cascais-Estoril.

O concelho de Cascais é rico em património, recursos e serviços turísticos, entre os quais se inclui uma gama variada de alojamento de qualidade, restauração de excelência e renome e de diversos produtos âncora bem consolidados como o golfe, o ténis, os desportos equestres, sol e mar, e o jogo (casino). Esta região tem ainda, como se demonstrará neste estudo, diversas

atividades conexas e produtos de interesse a potenciar (ver Anexo I), passíveis de beneficiar do crescimento turístico de Lisboa, dada a sua proximidade geográfica (20 minutos de automóvel e 45 de comboio). Entre os produtos que possam estar mais associados à marca deste sub-destino destaca-se o náutico e em particular a vela, não só pelas condições excecionais que o território oferece, como por ser um produto com ampla história em Cascais e com grande notoriedade.

Assim, a escolha do território e sub-destino turístico de Cascais prendeu-se com a história, recursos e potencialidades da região para o desenvolvimento da vela de cruzeiro, mas igualmente pela ligação da autora desta investigação à prática e à comunidade associada a esta modalidade nas últimas três décadas.

1.2 Problemática da investigação

O setor turístico cascalense é rico, diverso e apresenta um importante potencial de crescimento, nomeadamente através do desenvolvimento de alguns produtos e subprodutos turísticos, como é o caso particular da náutica.

A presente dissertação debruça-se sobre a potencialidade da atividade náutica na vertente da vela em Cascais, atividade essa que tem uma expressão significativa tanto a nível desportivo e recreativo como turístico.

Tendo como centralidade a temática de Cascais como destino de vela (Figura 1), este estudo tem como ponto de partida: i) o estado de arte sobre a náutica e, em particular, a vela; ii) a análise de *benchmarking* de outros destinos de vela e iii) as particularidades do território em estudo. A partir destes pontos, pretende-se chegar a propostas que visem valorizar e promover o desenvolvimento do produto segundo o modelo holístico, que ao serem implementadas, possam contribuir para que a vela, enquadrada no turismo náutico, seja valorizada e contribua de forma expressiva para a imagem de marca do destino.



Figura 1 - Principais temáticas da investigação.

Assim, com a presente dissertação pretende-se materializar a importância da dinamização da vela em Cascais e apresentar contributos de como o *cluster* de náutica se pode afirmar como âncora do destino, podendo ser elemento dinamizador da economia da região. Neste sentido, considerou-se a seguinte pergunta de partida:

Poderá a vela ser um produto âncora para a região de Cascais, e fator dinamizador do turismo local e regional?

Na abordagem à problemática de investigação foram consideradas um conjunto de premissas entre as quais se destacam as seguintes:

- O *cluster* do mar é estratégico para o desenvolvimento de Portugal e prevê-se que se torne cada vez mais relevante para a economia, ambiente e sociedade portuguesa;
- A náutica de recreio no sub-destino Cascais (THR 2006) apresenta um importante potencial de desenvolvimento (THR 2006);
- A região de Cascais apresenta condições particulares para a prática da vela, que lhe conferem vantagens e potencialidades para se afirmar como um território de excelência para o desenvolvimento e notoriedade deste produto à escala local, nacional e mesmo internacional.

1.3 Objetivos da investigação

A presente dissertação tem como principais objetivos: analisar as potencialidades do território para a prática da náutica de recreio e desportiva, com enfoque na vela, apresentando contributos para o desenvolvimento de um modelo concetual que valorizem este produto turístico na região, assumindo-o como âncora e ligando-o diretamente à imagem do destino.

A partir destes dois objetivos traçaram-se os seguintes objetivos específicos:

- Caraterizar o turismo náutico;
- Caraterizar a atividade da vela tanto do ponto de vista desportivo como turístico;
- Analisar, através de uma abordagem de *benchmarking*, alguns dos principais destinos de vela, para obter informação relevante e contributos que ajudem a desenvolver propostas e estratégias potenciadoras deste produto no destino Cascais;
- Caraterizar o destino turístico da região em estudo;
- Apresentar a evolução histórica e caraterizar as potencialidades turísticas e desportivas associadas à vela do território em estudo;
- Analisar os eventos associados à vela que possam ter relevância para o destino em estudo;
- Auscultar o atual estado do setor da região em estudo, colhendo a opinião de *stakeholders* chave, no que concerne a potencialidade e desenvolvimento dos sectores da náutica, em particular da vela, através da realização de entrevistas;
- Apresentar propostas para a valorização do destino turístico de Cascais, com base no produto da vela, que se revelem de influência positiva no panorama económico concelhio e regional.

1.4 Metodologia da investigação

Considerando-se a problemática de estudo e os objetivos definidos apostou-se numa abordagem metodológica que considera os seguintes níveis:

- i. Revisão de literatura sobre a náutica desportiva e turística e em particular a vela;
- ii. Análise de *benchmarking* de alguns dos principais destinos de vela que se consideram relevantes para este estudo;
- iii. Caracterização do território em estudo e das suas potencialidades turísticas da atividade da vela;
- iv. Investigação empírica com auscultação via entrevista a alguns dos *stakeholders* mais relevantes ligados à vela e ao turismo náutico na região;
- v. Apresentação de propostas integradas, segundo um modelo holístico, que visem valorizar o produto associado à vela no destino de Cascais.

Considerando a relevância da componente da investigação empírica a desenvolver, esta será apresentada de forma mais detalhada em capítulo próprio, sendo desde já de ressaltar a importância da auscultação, sob a forma de entrevista aos principais *stakeholders*, como medida de recolha privilegiada da informação, no seio de elementos chave, conhecedores do meio da náutica, da vela e do turismo de vela, nacional e internacionalmente, fulcrais para a compreensão do mercado, sua evolução e perspetiva da sua evolução.

1.5 Estrutura de trabalho

A estrutura da presente dissertação apresenta-se dividida em oito capítulos (Figura 2).

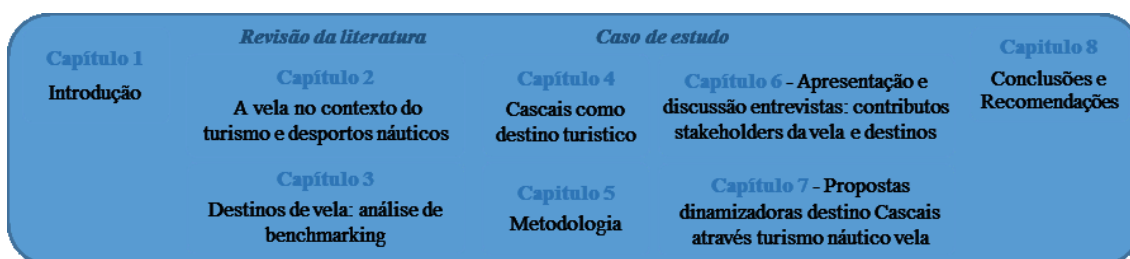


Figura 2 - Esquema representativo da estrutura da dissertação

O capítulo introdutório pretende enquadrar o estudo e apresentar a problemática da investigação, seus objetivos, bases metodológicas e estrutura da dissertação.

O segundo capítulo resume a análise empírica de dados provenientes de fontes secundárias, incluindo a revisão bibliográfica e estudo de dados relevantes para o tema em análise, que, de modo a escrutinar mais detalhadamente o assunto em estudo, foi dividido em quatro partes:

i) turismo e náutica, ii) economia do mar, iii) vela e proteção ambiental e iv) a vela como atividade desportiva, recreativa e turística. Dada a sua relevância o subcapítulo 2.2, relativo à economia do mar, foi dividido em 14 subcapítulos, caraterizadores não só da questão económica, mas também em termos de infraestruturas, caraterísticas de mercado, da oferta e da procura, segmentos de clientes e seus perfis, entre outras especificidades do panorama nacional do turismo náutico.

No terceiro capítulo é realizada análise de *benchmarking* dos principais núcleos e destinos de vela europeus, França, Espanha e Croácia, com caraterísticas a modelar para o destino de vela Cascais.

O capítulo quatro, dividido em três subcapítulos, carateriza o território, o contexto socioeconómico e o do destino turístico de Cascais, contextualização da oferta e análise das componentes da vela em Cascais.

No quinto capítulo apresenta-se a metodologia referente à parte empírica da investigação, estando estruturado em 5 subcapítulos.

No sexto capítulo são apresentados os resultados das entrevista, procedendo-se simultaneamente à sua discussão, expondo o contributo de um conjunto de especialistas associados diretamente ao produto da vela ou do destino em análise.

No capítulo sete são expostas as sugestões para a dinamização do destino Cascais por meio do turismo náutico de vela, sob a forma e proposta.

No capítulo final, apresentam-se as principais conclusões do estudo, tal como as suas limitações e por fim, referem-se diversas recomendações para estudo posterior.

2. A VELA NO CONTEXTO DO TURISMO E DESPORTOS NÁUTICOS

“O turismo náutico difere de outros tipos de turismo pois ocorre no ambiente onde não habitamos e depende de equipamento para a sobrevivência” (Orams 1999, 4)

2.1 Turismo e náutica

2.1.1 Turismo e náutica - conceptualização

A náutica pode dividir-se em náutica desportiva e de recreio ou de lazer (DGPM 2012a). Por sua vez, esta atividade está diretamente associada às embarcações de recreio (ER). De acordo com o DL n.º 124/2004 de 25 de maio, que regula a náutica de recreio, categoriza e classifica as ER de acordo com as zonas de navegação, o tipo de casco, o sistema de propulsão, considerando uma ER: “todo o engenho ou aparelho, de qualquer natureza, utilizado ou suscetível de ser utilizado como meio de deslocação de superfície na água em desportos náuticos ou em simples lazer” (Art.º 2 alínea a) GdP 2004).

Apesar de ser comum a associação do turismo e desportos náuticos a embarcações de qualquer tipo ou a pranchas, existem diversas atividades enquadráveis na náutica que não exigem o seu uso, como nos casos do mergulho, caça submarina ou *coasteering*.

Por sua vez, a relação entre o turismo náutico e os desportos náuticos é muito forte, enquadrando-se muitas atividades ou práticas tanto no âmbito turístico como desportivo. Para Orams (Orams 1999, 9), o “turismo marítimo inclui as atividades recreativas que envolvem viagem para fora do local de residência e que têm como anfitrião ou foco o ambiente marinho.¹”. Orams considera que este setor inclui todas as empresas que operam na área, tanto estaleiro de construção ou reparação de embarcações, como *resorts* localizados na costa, assim como atividades náuticas como *windsurf*, *surf*, salva vidas e socorro a naufragos, vela, mergulho, pesca e ainda entidades ambientais e clubes desportivos dedicados à náutica.

Para Figueiredo e Almeida (no prelo), em Portugal é possível distinguir o mercado da náutica de recreio, do mercado da náutica desportiva competitiva. Para estes autores (no prelo),

ambos os mercados integram um conjunto de atividades de expressão significativa no nosso país, que podem ser assumidas (a) no âmbito desportivo ou recreativo (*surf*, *windsurf*, *kitesurf*, *ski* aquático e *wakeboard*, *bodyboard*, *stand up paddle surf*, vela, mergulho, *skimming*, pesca submarina, canoagem e caiaque de águas calmas, de mar e de águas bravas, *rafting*, remo e outras atividades desportivas náuticas emergentes), ou apenas (b) no âmbito recreativo (*hidrospeed*, *coasteering*, *snorkeling*, observação de cetáceos, passeios de barco a motor e outras atividades de contemplação da natureza).

¹ “É definida pelas águas salinas e afetas pelo efeito das marés.” (Orams 1999, 6)

No mesmo sentido, a Direção Geral de Política do Mar (DGPM 2012a) considera que a náutica se pode decompor em náutica de recreio (apenas com a componente lúdica, exceção feita ao charter turístico) e náutica desportiva, destacando-se, nesta última, a realização de provas e outros eventos, algumas com forte projeção internacional (ver ponto 2.4.4 e anexos III e IV).

No anexo III apresentam-se as principais regatas e provas desportivas de vela de renome mundial oceânicas e *inshore*, com especial enfoque para as que já passaram por Cascais ou Lisboa, como por exemplo as previstas para 2016, nomeadamente a *America's Cup*, a *Volvo Ocean Race* (VOR), *Tall Ships Race* e a *Extreme Sailing Series* (ESS), sendo o anexo IV dedicado à vela ligeira e de cruzeiro e suas provas de relevo no destino em análise. Este tipo de provas, é fulcral para a dinamização e promoção do turismo náutico, desde logo por associar a prática da vela de excelência ao destino, projetando-o globalmente.

Como é referido pela Direção Geral Política do Mar (DGPM) (DGPM 2012a, 233) esta é uma área em que existe “um enorme potencial, ainda por explorar, seja no aumento da realização em Portugal de grandes provas desportivas e culturais internacionais, ou no incremento da prática desportiva e de alta competição na qual Portugal oferece condições singulares”.

2.1.2 Turismo náutico

A definição conceptual de turismo náutico continua a não ser nem fácil nem consensual, se alguns autores definem ou utilizam os termos turismo náutico e turismo marítimo como sinónimos (Gamito 2009; Ecorys 2013) outros relacionam o turismo náutico com as atividades navegação à vela e a motor, utilizando as embarcações não apenas como um meio de transporte, mas como uma experiência (Figueiredo & Almeida, no prelo). Segundo Orams (1999) o turismo náutico abrange uma grande panóplia de atividades que envolve “todo o tipo de embarcações, da singela prancha ao imponente navio de cruzeiro, envolvendo ainda *resorts* costeiros, clubes náuticos e estaleiros”. Este autor define este produto turístico como “o que inclui atividades recreativas que implicam viagem para longe do local de residência e que tem como foco ou anfitrião o ambiente marinho, aquele cujas águas são salinas e influenciadas pelo efeito das marés” (Orams 1999, 9). Esta é uma definição tão abrangente que poderia incluir os próprios banhistas! Por outro lado não considera outros ambientes onde se realizam atividades frequentemente consideradas dentro do turismo náutico, como são os casos dos rios, lagos e albufeiras, considerados por Lukovic (2013). Já Verdet (2003 op. cit Ramallal et al. 2010) associa o turismo náutico a qualquer viagem cuja principal motivação é a realização de atividades náuticas a nível recreativo ou desportivo em ambientes em ambientes aquáticos. Como referem Figueiredo e Almeida (no prelo):

a definição de turismo náutico na literatura inclui, na visão de alguns autores, desde embarcações não registadas e navios comerciais de passageiros, passando por autores que definem o turismo náutico como todos os tipos de atividades relacionadas com a água, outros que limitam a atividade à vela e estadia de turistas a bordo de barcos, ou ainda os que o relacionam com práticas de desporto e lazer em contacto com o mar.

No documento estratégico para o desenvolvimento turístico da Croácia, o foco da definição de turismo náutico é o meio de transporte, o tipo de alojamento, e o propósito da visita turística: “turismo náutico significa navegação e acomodação de turistas – navegadores em navios de cruzeiro e em portos náuticos para o propósito de descanso e recreio“ (RCroácia 2012, 5).

Em Portugal o turismo náutico foi pela primeira vez contemplado a nível estratégico nas diretivas de planeamento nacionais, em 1997, no Livro Branco da Política Marítima Portuguesa rumo ao séc. XXI (MEPAT 1997), tendo sido abordado posteriormente por vários autores como é o caso de Azevedo (2015), que defende ser fulcral a dinamização da atividade através da criação de infraestruturas e equipamentos numa rede nacional de portos de recreio, modernizando-a de modo a ser capaz de responder às necessidades atuais dos utilizadores (postos amarração para embarcações maiores, qualidade diferenciada da infraestrutura e serviços), atrair figuras de renome da área, promovendo o *branding* de Portugal como nação náutica, introduzir a modalidade no âmbito escolar e nas diversas áreas de formação em conjunto com outras de interesse, como é o caso do turismo.

A inclusão do turismo náutico como produto estratégico para Portugal no Plano Estratégico Nacional para o Turismo (PENT) foi essencial para se valorizar este produto, tanto na sua vertente turística como desportiva. No documento complementar ao PENT (THR 2006, 9), são apresentadas as seguintes definições:

- “Náutica de recreio experiências relacionadas com a realização de desportos náuticos ou de *charter* náutico, como forma de lazer e entretenimento. Inclui uma grande variedade de desportos: vela, *windsurf*, *surf*, mergulho, etc. Representa cerca de 85% do total das viagens de náutica”;
- “Náutica desportiva experiências baseadas em viagens realizadas e cujo objetivo é participar em competições náutico-desportivas. É um mercado muito específico, com as suas próprias regras de funcionamento. Representa 15% deste sector.”

No mesmo documento, considera-se como motivação principal da procura pelo turismo náutico nacional a possibilidade de: “Desfrutar de uma viagem ativa em contacto com a água, com a possibilidade de realizar todo o tipo de atividades náuticas, em lazer ou em competição.” (THR 2006, 9)

Segundo este estudo, existem boas expectativas de crescimento da náutica de recreio (8 a 10% ao ano), destacando-se a vela, em todas as suas vertentes, como o “mercado com maiores oportunidades.” (THR 2006, 10).

Na versão do PENT de 2013 o turismo náutico continua entre os dez produtos estratégicos, sendo a baía de Cascais mencionada como um dos melhores campos de regata do mundo (MEE 2013).

2.1.3 Turismo costeiro

“Turismo costeiro é caracterizado por todo o turismo relacionado com atividades desenvolvidas em regiões costeiras e águas costeiras em *offshore*, tais como banhos de sol, pesca, passeio de barco, mergulho e natação” (Dixon et al. 2009, 579).

O turismo costeiro surge definido, como aquele passível de se realizar nas regiões costeiras e suas águas. Este é visto em termos europeus como de crescimento azul², dada a contínua procura turística global pela Europa, em particular em destinos costeiros de características particulares, com uma boa centralidade e eficaz rede de transportes às localidades principais, sendo ainda apontado o importante fator de inovação e marketing do destino (DGPM 2012a).

Alguns produtos do turismo costeiro nacional, em particular o sol e mar, encontram-se há já alguns anos em fase de maturidade³, contrariamente com o que se passa com o turismo náutico, que ainda se considera na fase de desenvolvimento (MEE 2013). A potencialidade e qualidade deste produto depende, quer das condições e recursos naturais, quer das infraestruturas e serviços desenvolvidos pelas entidades públicas e privadas. Segundo a DGPM (DGPM 2012a, 233) “uma oferta turística articulada e coerente com as atividades náuticas e cruzeiros poderá contribuir para estimular aquelas atividades”.

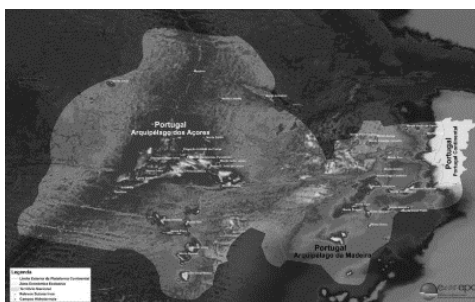


Figura 3 - Alargamento do domínio marítimo português por via da extensão da plataforma continental prevista. Fonte: (GdP 2013, 25)

Com a previsão de Portugal estar passível de integrar a “extensão da sua plataforma continental para além das 200 milhas marítimas, a uma área de 2.100.000 km², podendo estender a jurisdição nacional a caminho dos 4.000.000 km², isto é, a cerca de 40 vezes a área terrestre de Portugal. A área em causa é aproximadamente equivalente, por comparação, ao território terrestre da UE, e corresponde a cerca de 1% da superfície líquida da Terra e a 4% da área do Oceano Atlântico.” (GdP 2013, 17) (Figura 3). Assim, prevê-se que o

² “A economia azul - um conceito desenvolvido pelo economista belga *Gunter Pauli* - é alimentada menos por investimento e mais pela inovação, com foco na criação de emprego, construção de capital social e múltiplos *cash flow*, estimulando o empreendedorismo e o desenvolvimento de novos modelos de negócio. A economia azul é centrada na ideia de que as empresas devem utilizar todos os recursos disponíveis e aumentar a eficiência para desenvolver um portefólio de negócios relacionados que beneficiam tanto a eles como à sociedade.” (Al-Saleh 2014).

³ Considerando a nomenclatura das fases do ciclo de vida dos destinos turísticos apresentadas por *Butler* (Butler 1980).

turismo costeiro possa constituir um polo agregador de turismo náutico por excelência. É ainda de ressaltar que o turismo costeiro tem um grande potencial para crescimento, tendo para isso que se agilizar:

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. (Faria et al. 2012, 24).

2.2 Economia do mar

2.2.1 Portugal, nação atlântica

“A situação geográfica de Portugal, nos antípodas do Pacífico, em pleno oceano Atlântico, na confluência de três continentes: Europa, África e América e em processo de aprovação da extensão da sua plataforma continental para uma extensão de território marítimo cerca de 40 vezes superior à do território emerso, potencia uma visão de longo prazo ambiciosa para o país, se conseguir aproveitar essas condições naturais, em tempo oportuno (...), trará ainda um enorme potencial de exploração económica (...) nas atividades já estabelecidas em Portugal mais ligadas aos recursos naturais, como o turismo costeiro e náutico” (DGPM 2012a, 151).

A imagem da ligação de Portugal ao mar é hoje muito díspar da do passado. A localização e amplitude da costa portuguesa banhada pelo atlântico é um dos fatores nacionais mais diferenciadores (GdP 2013). Portugal apresenta uma posição geoestratégica de eleição para se afirmar como nação atlântica (CEdO 2004). Este elemento tem certamente potencial para ser usado como chave na promoção do *branding* de Portugal como destino turístico pela sua força e modernidade.

Em termos de estratégia nacional para o mar, no que concerne a náutica de recreio, desporto e turismo náutico a DGPM (DGPM 2013b, 1–5) apresenta quatro estratégias e ações que considera essenciais:

- “Fortalecimento da náutica, internacionalizada e enraizada em todo o território, sendo geradora de emprego sustentável e especializado;
- Sociedade empenhada em promover o acesso ao mar e o seu uso através da náutica, num contexto de lazer e desporto, incluindo alta competição;
- Desenvolvimento da náutica luso-atlântica como um destino;
- Desenvolvimento de uma imagem forte da marítimidade de Portugal e da Europa”.

2.2.2 Clusters de mar

O conceito de *cluster* foi difundido por *Porter* em 1990, com o propósito de aglomerar diversas atividades económicas de uma área comum. Segundo o IAPMEI (2007, 10), “uma das características estruturais da economia portuguesa é a fraca clusterização das suas atividades, não obstante existirem grupos de setores com fortes relações técnicas de fornecimentos intermédios e grupos de empresas presentes nas múltiplas atividades de *clusters* potenciais.”

O mar encerra um enorme potencial no seu *cluster*, englobando todas as atividades náuticas de recreio, desporto ou lazer, o turismo náutico, atividades de saúde que envolvam o mar, e todas as atividades que dele advêm com o setor das pescas, da construção e reparação naval, dos cruzeiros, ou dos transportes. Este núcleo inclui ainda todas as atividades ligadas à náutica, como eventos, exposições e feiras, reparações e criação de elementos para uso no setor, passíveis de gerar divisas importantes, tanto no setor da náutica como no do turismo (Faria et al. 2012; SaeR/ACL 2009; Luković 2000; Carrasco 2001).

Em termos de *cluster* de mar a UE estabeleceu a estratégia de crescimento azul para 2025, com o intuito de destrinçar as atividades mais geradoras de emprego, baseando-se na inovação e potencial competitivo europeu (DGPM 2012a). Esta estratégia aponta como atividades mais promissoras “a biotecnologia marinha, a energia eólica *offshore*, a proteção contra cheias e erosão costeira, a energia renovável oceânica e a vigilância marítima” (DGPM 2012a, 227). Todas estas temáticas são passíveis de ser inseridas ou envolvidas por meio de ações de sensibilização da população em polos ou centros de mar, ou mesmo em estações náuticas.

A criação de *clusters* empresariais tem vindo a ser defendida para a náutica em Portugal desde a década de 2000, podendo ser a resposta para o (re) lançamento do *branding* da náutica em Portugal, e da imagem da nação associada ao oceano (SaeR/ACL 2009; Sousa et al. 2011), podendo ganhar nova vida com a aprovação recente em 2015 por parte da Câmara Municipal de Cascais (CMC) do estudo Centro de mar de Cascais, iniciativa da SaeR (Esteves 2012; SaeR 2008). Cascais tem sido palco de treino de diversas tripulações e os veleiros da famosa regata em 2012, os veleiros da Taça América reuniram-se na vila cascalense (Teodósio 2012) num evento chamado *Race Village*, que pretendeu envolver a população com a competição de topo internacional. Os especialistas na área consideram que Lisboa tem todas as condições para ser a sede desta competição em 2020, tendo recebido em maio de 2015 o último *stopover* da prova (CNC 2015) Cascais reúne condições de excelência para a prática de vela de topo mundial.

No verão de 2014, foi implantado na baía de Cascais o antigo mastro do famoso veleiro vencedor de regata Taça América: *Endiviour*, que se tornou um marco de referência para navegadores, quer em terra, quer no mar, permitindo avaliar visualmente à distância o nível de força e velocidade de vento através da bandeira hasteada diariamente.

2.2.3 Estações náuticas

“As Estações Náuticas podem definir-se como o destino turístico de costa ou interior no qual se pode realizar todo o tipo de actividades aquáticas com o serviço de alojamento incluído e actividades complementares. As estações náuticas incluem portos desportivos, marinas, empresas especializadas, alojamento, serviços complementares, etc. Contam com dois subprodutos: centros de aprendizagem e de férias.” (THR 2006, 31).

Estruturalmente, a estação náutica caracteriza-se por oferecer produtos náuticos, complementares e periféricos, similar em conceito com uma estação de esqui, pois pretende servir o nauta, promovendo um pacote completo com alojamento e restauração, atividade náuticas diversas, outras atividades desportivas e culturais, diurnas e noturnas, permitindo socializar e praticar atividades motivadoras da viagem (THR 2006).

A estação náutica tem como intuito a redução e otimização de custos, promovendo os produtos e atividades existentes, cumprindo ainda o propósito de reduzir a sazonalidade e aumentar a atividade turística durante todo o ano. Este tipo de iniciativa permite às empresas do ramo da náutica, complementares e periféricas a criação de sinergias e de articulação no que concerne a oferta ao cliente, atraindo mercados com maior poder aquisitivo, reforçar a imagem de turismo de qualidade e desenvolver o setor de atividades náuticas, facilitando a sua gestão (THR 2006).

Lamentavelmente, este tipo de estrutura ainda não foi implementada em Portugal, apesar de já amplamente desenvolvida em Espanha e França (consultar capítulo 3 – destinos de vela: análise de *Benchmarking*). Ao implementar a estação náutica, poder-se-ia aumentar a atividade económica durante todo o ano e angariar nautas com maior poder de compra, majorando a qualidade de vida da população local (THR 2006).

2.2.4 Centros de Alto Rendimento

Os Centros de Alto Rendimento (CAR) são unidades operativas que abrangem “um conjunto específico e diversificado de instalações, equipamentos desportivos e serviços de apoio multidisciplinar, cuja finalidade é a melhoria e otimização do rendimento desportivo, proporcionando aos praticantes de alto rendimento ou que integram seleções nacionais, as adequadas condições de preparação desportiva e de otimização da performance.” (FdD 2016).

Em Portugal existem doze CAR⁴, cinco dos quais ligados à náutica, sendo que destes apenas o de Viana do Castelo contempla a vela (PdM 2013), dedicando-se os demais ao surf, canoagem, remo e natação em triatlo.

Os CAR surgem com o propósito de colmatar necessidades das federações desportivas, criando condições excecionais para o treino e investigação no sentido do potenciar os talentos detetados

⁴ Anadia, Caldas da Rainha, Golegã, Montemor-o-Velho, Nazaré, Peniche, Pocinho-Vila Nova de Foz Coa, Rio Maior, São Jacinto-Aveiro, Viana do Castelo, Vila Nova de Gaia, Vila Real de Santo António (FdD 2016).

nos atletas. Alguns dos CAR dedicados à náutica incluem centros náuticos, com instalações que permitem o alojamento para atletas, situando-se outros junto aos centros históricos, universidades ou unidades hoteleira, outros ainda têm na sua periferia caminhos pedonais, ciclovias e centros de interpretação ambientais, históricos ou náuticos e espaços museológicos.

Em 2007 o Clube Naval de Cascais (CNC) foi remodelado para instalação de um CAR para atividades náuticas com forte componente de vela (CNC 2015), como a função de melhor preparar diversos atletas para algumas provas e, em particular, para os Jogos Olímpicos (JO) de 2012 em Londres, tendo sido as suas funções cessadas após os jogos.

De acordo com as diretrizes publicadas pela Federação Portuguesa de Vela (FPV) os atletas de competição de vela são apoiados com as seguintes medidas: i) participação em estágios nacionais das respetivas classes; ii) participação em treinos conjuntos de âmbito regional; iii) treinos locais com enquadramento técnico da FPV e quando por esta programado; iv) avaliações da condição física efetuados no CAR; v) inscrição e utilização das instalações do CAR do Jamor; vi) Apoio físico, nutricional e psicológico no CAR; vii) apoio logístico pela FPV; viii) orientação estratégica na carreira desportiva; ix) apoio específico a velejadores insulares, nomeadamente na cedência de equipamento da FPV.

2.2.5 Polos, centros e clubes de mar

A nível nacional estão previstas diversas operações, no sentido da criação e dinamização dos clubes, centros e polos de mar, com o propósito de gerar sinergias internacionais, inter-regionais e transfronteiriças, e executar projetos no quadro da Estratégia Marítima da União Europeia para a Área do Atlântico (EMUEAA), da Comunidade dos Países de Língua Portuguesa (CPLP). Prevêem-se a promoção de medidas em termos de recreio, educação, desporto, turismo e a integração de apoios náuticos, potenciando construção e comercialização de meios e equipamentos sob a coordenação da Direção-Geral de Política do Mar (DGPM).

2.2.5.1 Centros de mar

A DGPM prevê para os clubes de mar as seguintes funções:

Democratizar do acesso ao mar; 2. Desenvolver programas de treino e formação de voluntários para apoio à promoção de atividades que incentivam o contacto com o Mar; 3. Apetrechar os clubes de desportos náuticos/grupos de voluntários com instrumentos para promover oportunidades e projetos de carreira junto dos jovens; 4. Incentivar a prática dos desportos náuticos junto da população que habita em zonas desfavorecidas; 5. Desenvolver programas de intercâmbio entre clubes náuticos e estabelecimentos de ensino para participação em competições desportivas e atividades marítimo-culturais; 6. Implementação de ciclos/campanhas de sensibilização para a náutica e para as profissões ligadas ao Mar; 7. Promover a descoberta da náutica, das profissões do Mar, do ambiente marinho e do património marítimo; 8. Promover a supervisão da manobra e gestão da monitorização ambiental e da biodiversidade, a bordo, em parceria com universidades e

organizações ambientalistas; 9. Promover o intercâmbio de jovens em cruzeiros multinacionais. (DGPM 2012b, 1-5)

Atualmente existem três centros de mar nacionais dedicados à vela⁵: Viana do Castelo, Ponte do Lima (dotado de rampa, embarcadouro para barcos de recreio e de desporto e apoio direto ao desporto escolar) e o do Zêzere (Azevedo 2015).

2.2.5.2 Polos de mar

Para os polos de mar, a DGPM designou a tarefa de promover e fortalecer a imagem da náutica nacional, garantir a implementação da náutica para todos, dinamizar o turismo na vertente atlântica, a articular com centro de mar e marinas, aplicando o seguinte conjunto de medidas:

1. Promover de forma continuada a mediatização das atividades marítimas junto da sociedade portuguesa através da náutica;
2. Promover os desportos ligados ao mar como elemento diferenciador da oferta turística;
3. Criar as condições para o melhor aproveitamento do mar e zona costeira, apostando na qualidade e diversidade da oferta dos produtos e criar complementaridade com outros setores, designadamente a componente da formação e investigação, permitindo fortalecer a economia e a oferta turística associada ao Mar e à náutica;
4. Identificar os parceiros regionais e locais para dinamizar a criação da componente náutica dos polos de mar;
5. Identificar os locais, à escala nacional, com melhor aptidão para a localização de componentes náuticas dos polos de mar;
6. Identificar as especificidades regionais e as sinergias e complementaridades funcionais e temáticas a estabelecer ao nível da rede de polos de mar;
7. Estabelecer uma proposta para a implementação dos polos de mar no que respeita à componente náutica.
8. Apoiar a inovação (novas portas de entrada por mar e melhoria das acessibilidades);
9. Constituir uma gama de produtos de alta-qualidade com a etiqueta Portugal-Náutico/Atlântico-Náutico;
10. Criação de Guias de Turismo Náutico contendo roteiros nas vertentes natureza e cultura (por Regiões);
11. Desenvolver redes marinas e assegurar a sua coordenação multinacional;
12. Melhoria segurança conforto da navegação, pontos de amarração;
13. Criar condições para facilitar a entrada e saída da água e a alagem de embarcações;
14. Promoção de parcerias internacionais (incluindo a CPLP);
15. Promoção da invernagem em Portugal;
16. Tornar a oferta competitiva;
17. Integração com a economia das cidades;
18. Implementação de novas infraestruturas, ou reabilitação de estruturas existentes. (DGPM 2012b, 10-13).

2.2.5.3 Clubes de mar

O programa clubes de mar, criado em 2015, através do Programa Municipal de Desenvolvimento dos Desportos Náuticos, pela Camara Municipal de Lisboa (CML), tem como repto: “dinamizar a prática desportiva no rio Tejo, retomando e recuperando a vocação marítima da cidade” (CML 2016, 35).

Este programa prevê a prática do remo e da vela, por parte de alunos de escolas de Lisboa, composto por 70 aulas de vela, a decorrer nas instalações da Associação Naval de Lisboa (ANL), Náutico Clube Boa Esperança e Sport Algés e Dafundo, associados a Juntas de Freguesia, agrupamentos de escolas, Porto de Lisboa e Faculdade de Motricidade Humana. O

⁵ Excluindo *windsurf* e *kitesurf*

acompanhamento da atividade previu formação de técnicos para o efeito e o envolvimento dos referidos clubes náuticos (CML 2016).

2.2.6 Infraestruturas e equipamentos náuticos

No que concerne as infraestruturas e equipamentos náuticos mais comuns, destacam-se três tipos em Portugal:

- Marina: estrutura dedicada exclusivamente à náutica de recreio e desporto, dispendo de serviços de apoio às embarcações e tripulações e contemplando frequentemente uma componente hoteleira ou residencial, podendo estar inserida num porto (Esaguy, 2001);
- Porto de recreio: em tudo idêntica à anterior não contemplando a componente residencial, nem hoteleira, com oferta mais simplificada de equipamentos e serviços (Esaguy, 2001);
- Doca de recreio: estrutura mais simples inserida num porto, com serviços de apoio menos abrangentes (Costa 2012).

Existem ainda uma estrutura mais rudimentar: o núcleo de recreio, que prevê o estacionamento maioritário a seco, integrando sistemas de alagem (mecanismos que permitem içar as embarcações para dentro e fora do plano de água) (Costa 2012).

As embarcações podem ter outros tipos de amarração (PIANC 2002): i) ancoragem; ii) amarração a boia; iii) amarração a pilar; iv) atracagem em pontões; v) lugar em seco; vi) molhes; vii) estaleiros a seco; viii) popa ao cais; ix) atracagem de lado (Costa 2012).

Portugal tem realizado um esforço significativo para colmatar as necessidades de postos de amarração (Figura 4). Em

2014, existiam em Portugal Continental, 30 marinas, 15 portos de recreio e 6 docas de recreio, 17 dos quais com bandeira azul, perfazendo um total de 13785 postos de amarração (Quadro 1).

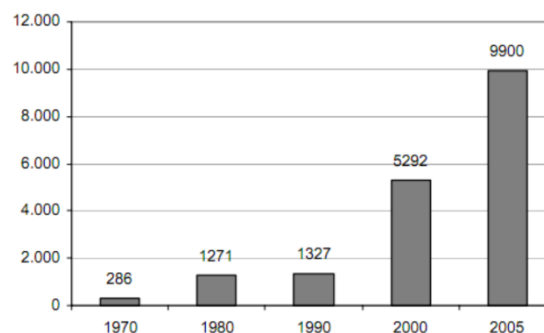


Figura 4 - Evolução do número de postos de amarração em Portugal Continental de 1970 a 2005. Fonte: Cabral, 2007 citado por (Costa 2012, 46)

Quadro 1 - Marinas, portos de recreio, docas de recreio e postos de amarração registados em Portugal e atribuição de Bandeira Azul às marinas, por NUT⁶ II, em 2014. Fonte: Programa Bandeira Azul, 2014 op cit (Costa 2012)

NUT II	Marinas	Portos de recreio	Docas de recreio	Postos de amarração	Bandeira Azul
Norte	7	1	0	1 555	0
Centro	3	5	0	1 556	0
Lisboa	2	2	5	3 208	2
Alentejo	2	1	0	454	3
Algarve	4	5	1	3 797	4
Madeira	4	1	0	1 260	2
Açores	8	0	0	1 955	6
TOTAL	30	15	6	13 785	17

As condições existentes nas marinas e nos portos de recreio são variáveis, na maioria dos caso passíveis de melhorar as condições de acesso à água, dado o elevado número de postos de acostagem (Azevedo 2015). A marina de Cascais é uma das dez mais importantes do país, sendo na sua região, a que detém mais postos de amarração, com 650 (Figura 5) num total de 3208 da região de Lisboa (Quadro 1).

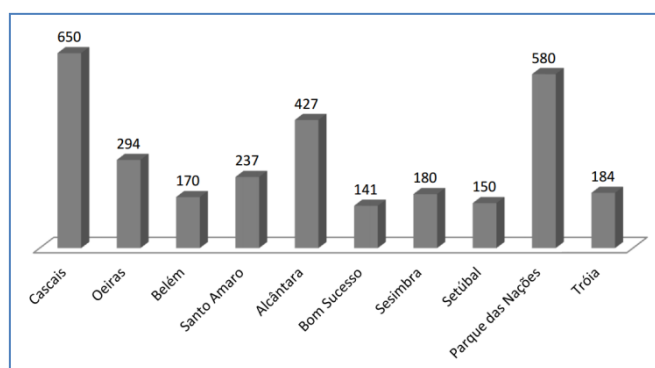


Figura 5 - Postos de amarração nas infraestruturas de náutica de recreio na região de Lisboa. Fonte: (Costa 2012, 52)

Existem ainda outras estruturas como as estações náuticas, os centros de alto rendimento, os polos de mar e os centros de mar, centros e escolas de prática de atividades náuticas e empresas com atividades náuticas (abordados anteriormente no subcapítulo 2.2.5) (THR 2006).

2.2.7 Procura: Turismo náutico e a vela

A Europa é a principal região emissora de turismo. No que se refere ao mercado da náutica calcula-se que este gerasse, em meados da década de 2000, cerca de três milhões de viagens dentro da Europa, sendo a importância deste produto reforçada pela sua elevada expansão, projetando-se uma taxa de crescimento entre os 8% e os 10% em termos de procura primária

⁶ Nomenclatura das Unidades Territoriais para fins estatísticos

apresentando a procura secundária valores na ordem dos 7 milhões de viagens por ano realizadas por turistas internacionais europeus (THR 2006).

A Alemanha destaca-se tanto pelo total de viagens associadas ao TN (THR 2006), como de gastos totais, mas são os países escandinavos que lideram do peso relativo das viagens de turismo náutico. Nos antípodas desta relação encontra-se a Espanha, com menor percentual no total de viagens, apresentando o segundo mais baixo valor percentual de viagens de TN (Quadro 2).

Quadro 2 -Atividades realizadas por turistas internacionais europeus. Fonte: (THR 2006, 10)

Mercado emissor	Viagens totais (milhares)	% Viagens de turismo náutico	Viagens de turismo náutico (milhares)	% do total de Viagens
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

No que concerne o rácio de embarcações de recreio por mil habitantes a Noruega e a Finlândia destacam-se com valores muito superiores aos demais (169 e 139 respetivamente). Portugal e Alemanha são os que apresentam menor rácio: cinco embarcações por mil habitantes (Quadro 3). Os baixos valores apresentados pela Alemanha estão, em parte, associados à baixa extensão de costa proporcionalmente ao território do país.

Quadro 3 - Rácio embarcações de recreio por mil habitantes em 2007 Fonte: UCINA, 2008 op. Cit (THR 2006)

País	População	Nº Embarcações Recreio (ER)	Rácio ER por mil habitantes
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

No que se refere aos principais mercados de procura internacional de turismo náutico em Portugal, (Figura 6), tanto para 2012, como para 2013, os mais importantes são os mercados do Reino Unido e da Espanha, seguidos pela França e Alemanha. São ainda de destacar os

mercados do Brasil e da Holanda. Entre 2012 e 2013, verificaram-se pequenas oscilações destes mercados, destacando-se o crescimento dos mercados da Espanha, Alemanha e Holanda e o decréscimo dos restantes.

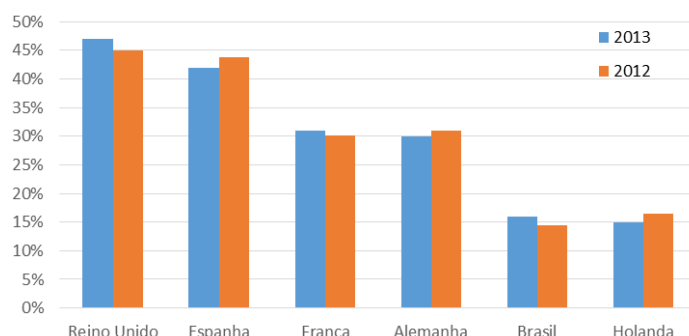


Figura 6 - Principais mercados de procura internacional de turismo náutico em Portugal Fonte: Estudos TP 2013 e 2014 op. Cit (Azevedo 2015, 22)

Em termos de potencial de compra, destacam-se a Alemanha e o Reino Unido, com 32,1% e 22,6% respetivamente, sendo que Espanha tem um peso de 21,9%, como se pode observar na figura 7:

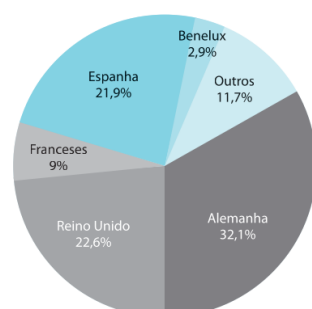


Figura 7 - Países com elevada intenção de compra de viagens de turismo náutico. Fonte: ANADE op. Cit (THR 2006, 12)

Em termos de gastos por pessoa no destino, estes variam entre 80€ e 500€ por dia, sendo que os maiores gastos são realizados por turistas que alugam embarcações privadas com tripulação, que geralmente somam gastos em aluguer de equipamentos, cursos, atividades de entretenimento, alojamento e restauração em terra (THR 2006).

No que concerne à procura por parte do mercado interno referente à região de Lisboa, na qual se integra Cascais e produto escolhido da náutica de vela, de acordo com questionários realizados aos visitantes pelo INE (2013 op. Cit (THR 2006)) constata-se que a escolha do destino foi maioritariamente realizada por motivos de lazer, recreio ou férias. Considerou-se mais interessantes viagens com a duração de quatro ou mais noites do que as de menos tempo, mais propensos a experienciar turismo náutico e vela no decorrer da viagem (Quadro 4).

Quadro 4 - Origem e duração das viagens por motivo de lazer para a NUT II Lisboa (milhares). Fonte: INE – Inquérito às deslocações dos residentes 2013 op. Cit (THR 2006)

Origem	Lazer, recreio ou férias, com duração de pelo menos uma noite		Lazer, recreio ou férias com duração de quatro ou mais noites	
	Total	Lisboa	Total	Lisboa
Total	3 992,3	1 136,0	2 616,0	240,3
Norte	858,1	112,5	711,6	34,0
Centro	471,4	99,5	336,0	35,9
Lisboa	2 296,0	817,9	1 336,9	141,2
Alentejo	266,2	81,0	165,0	20,2
Algarve	44,6	14,9	27,5	2,2
Reg. Autónoma Açores	41,8	8,9	26,6	6,3
Reg. Autónoma Madeira	14,2	1,3	12,4	0,5

Do total de viagens realizadas pelo mercado interno, no ano de 2013, por motivo de lazer, recreio ou férias (inclui subproduto vela de cruzeiro), com duração de pelo menos uma noite (Quadro 4), registaram-se 57,5% na NUT II Lisboa, com a grande maioria com origem na mesma NUT II (71,9%).

Para as viagens realizadas pelo referido motivo, mas com duração de quatro ou mais noites (Quadro 4), a NUT II Lisboa tem um peso muito menor como destino, continuando, no entanto, a liderar, destacando-se em termos da procura nacional (51,1%). Tal como no caso anterior, a maioria destas viagens tiveram como origem a NUT II de Lisboa (58,7%). Verifica-se assim que o mercado interno tem elevada expressão como *short break* na região de Lisboa, que justifica um investimento em termos de promoção do mercado interno, embora considerando o panorama socioeconómico nacional e internacional se justifique uma maior aposta em termos externos.

2.2.8 Características do mercado turismo náutico

De modo a diferenciar a procura é necessário aferir a oferta ao mercado alvo, tendo em conta as potencialidades do destino e do produto, sendo perentório qualificar serviços e recursos humanos na área da náutica e turismo, apostando na fidelização nacional e estrangeira pelo produto associado ao destino. A generalização do recurso à internet como fonte de informação para o planeamento de viagens é uma realidade crescente, embora ainda prevaleçam as opiniões de pessoas de referência, nos principais mercados emissores de clientes, podendo fazer-se através da venda direta ou a empresas (Figura 8).

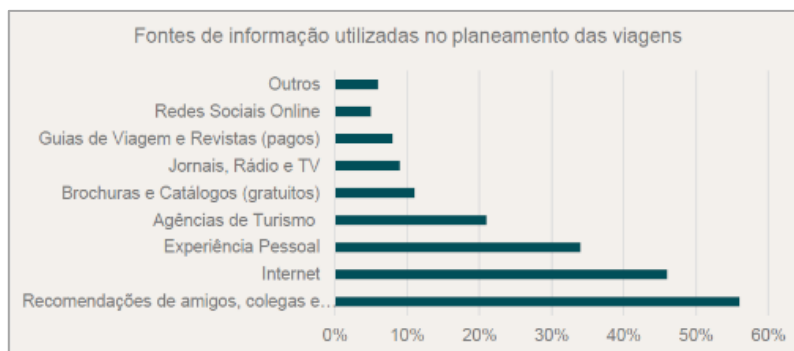


Figura 8 – Fontes de informação utilizadas no planeamento de viagens em 2012. Fonte:(AEP 2015)

De acordo com os estudos de 2013 e 2014, referente ao inquérito do TP (AEP 2015), metade das 1468 e 1507 das empresas registadas no RNNAT com atividades náuticas, (taxa de resposta de 45% e 43%, respetivamente), referiu que a faixa etária dos indivíduos que mais procura este produto é faixa etária entre os 35 e 44 anos para os anos de 2012 e 2013 (28%) (Figura 9 e 10) (Azevedo 2015; AEP 2015). Em 2013 a procura por parte de indivíduos da faixa etária dos 25 aos 34 revelou uma amostra na ordem dos 23% e de 21% dos 45 aos 54 anos (Figura 9).

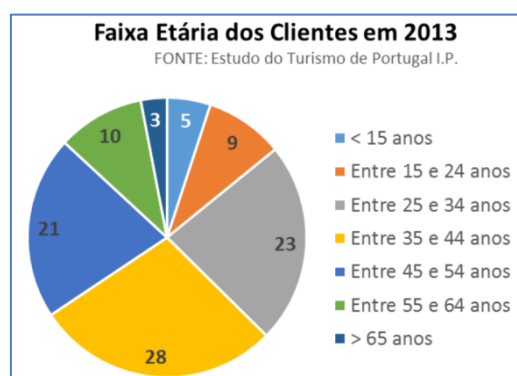


Figura 9 - Faixa etária participantes em atividades de animação turística. Fonte: I.P. 2014 op. Cit (AEP 2015, 215)

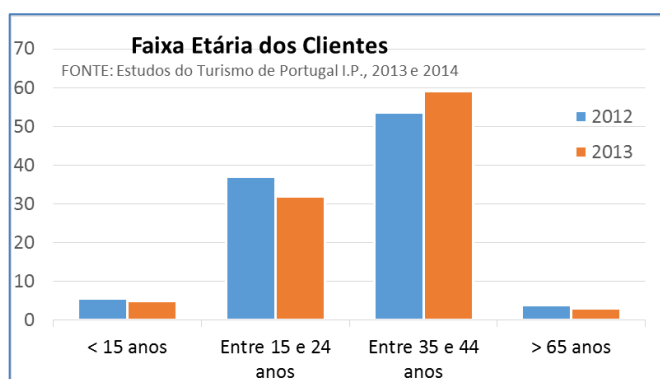


Figura 10 - Faixa etária dos clientes de empresas com atividades náuticas em Portugal. Fonte: TP 2013 e 2014 op. Cit (Azevedo 2015, 22)

A procura deste subproduto é maioritariamente feita por indivíduos adultos e maiores de idade, individualmente, ou em grupos (AEP 2015). Existem grupos particularmente atraentes inseridos

nos que já procuram esta modalidade nacionalmente: *empty nesters*⁷, DINK⁸, YAS⁹. Estes segmentos procuram experiências novas, por vezes com o intuito (Figura 11) de auto superação e crescimento pessoal, privilegiando férias ativas (Figura 12), ou mesmo com caráter desportivo, (Pearce & Packer 2013), outras em busca de destinos preservados e com preocupações ambientais e ecológicas (Lew 2013), em que a ligação com a natureza é privilegiada (Hill et al. 2013) e uma experiência autêntica (Tung & Ritchie 2011).

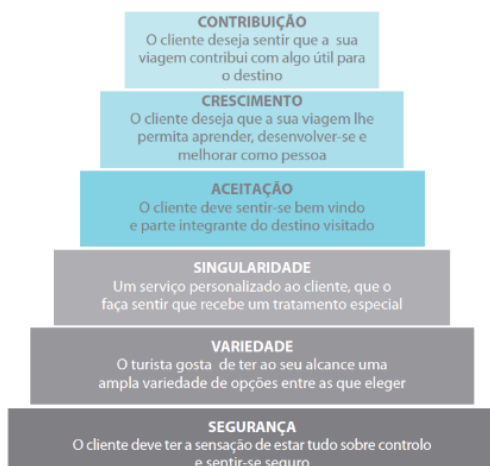


Figura 11 - Adaptação da pirâmide de Maslow. Fonte: (THR 2006, 39)

É ainda de considerar como o fomento da oferta poderá contemplar o prometedor segmento de adolescentes e crianças em atividades em lúdicas, desportivas ou integrado no desporto escolar.

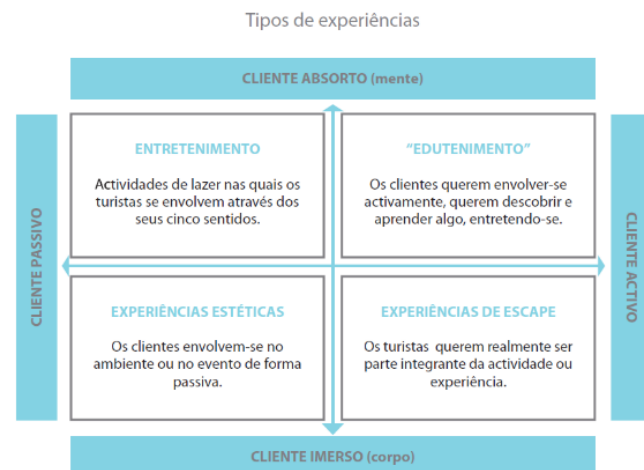


Figura 12 - Caraterização do cliente face à postura e atividade consoante o tipo de experiências. Fonte: (THR 2006,38)

Segundo a AEP (2015) verifica-se uma distribuição relativamente semelhante à procura nacional (55% em 2012 e 51% em 2013) e internacional.

⁷Indivíduos cujos filhos já cresceram e abandonaram o lar paterno

⁸ Casais sem filhos com duplo rendimento económico

⁹ Indivíduos com mais de 50 anos muito propensos a atividades físicas ativas e/ou desafiantes

Em termos estratégicos parece pertinente, particular o enfoque promocional junto dos indivíduos residentes no Reino Unido, mercado que se destacou em 2013 (AEP 2015), seguido do de Espanha, França, Brasil, Alemanha e Holanda. Contudo, convém não descurar a importância da Escandinávia, Rússia, Itália e Áustria, que anteriormente se revelaram promissores (MEE 2013).

Em termos de comportamento de consumo o turista náutico de vela, este prefere claramente alojamento em hotel, apresentando valores de consumo mais elevado que as demais atividades da náutica deste parâmetro, donde se depreende que o crescimento do subproduto em estudo poderá contribuir para o fomento da atividade hoteleira (Quadro 5) (AEP 2015)

Quadro 5 - Oferta náutica em Portugal, disponível na plataforma on-line TRIVAGO de acordo com o tipo e alojamento. Fonte: (AEP 2015, 188)

Valor percentual (%)	Surf	Mergulho	Aluguer de barco	vela	Ski- desportos aquáticos
Hotel	41	40	46	56	35
Aparthotel	18	19	14	17	24
Bed & Breakfast	12	11	13	8	12
Hostel	11	8	6	5	12
Casa/apartamento	9	14	11	7	N/A
Resort	3	3	2	2	12
CasaRural	2	3	5	2	6
Campismo	1	1	1	1	N/A
Pensão	0,9	1	1	1	N/A
Apartamento privado	0,7	1	0,3	0,2	N/A
Albergue	0,4	0,4	0,2	0,3	N/A
Pousada	0,2	0,4	0,3	0,1	N/A
TOTAL	100	100	100	100	100

2.2.9 Segmentos de clientes de turismo náutico em Portugal

São dois, os segmentos de clientes de turismo de náutica de recreio em Portugal prioritários: i) as famílias jovens (pais até aos 40 anos) com filhos pequenos ou na adolescência adeptos de férias mais ativas; ii) e os “adeptos *soft*”, maioritariamente do sexo masculino, com idades compreendidas entre os 26 e os 35 anos, com intuito de aprender ou aperfeiçoar um desporto náutico e simultaneamente praticar outras atividades socioculturais, dado o seu elevado perfil neste campo. Ambos os segmentos têm níveis de educação e rendimento elevados, valorizando a segurança dos equipamentos, sendo que o segmento das famílias jovens acrescem a valorização da segurança do meio em redor e dos serviços. Ambos os segmentos disfrutam ainda da gastronomia local, tratamentos de *spa* e *wellness* (THR 2006).

2.2.10 Perfil do turista náutico

O perfil do turista náutico, apesar deste se encontrar ainda insuficientemente estudado, é referido como o de um indivíduo com um estilo de vida ativo, que manifesta a intenção de praticar desportos náuticos, antes ou durante a viagem. “ (...) este turista vê o desporto náutico de uma forma saudável de se relacionar socialmente, com benefícios práticos para a saúde, e que permite visitar novos cenários, nos quais experimenta sensações intensas e enérgicas” (Acosta et al. 2013, 45).

Em Portugal, foi realizado um estudo com base em entrevistas a peritos e operadores turísticos (THR 2006) com vista a caracterizar o perfil deste tipo de turismo, com base em dados de 2005, tendo-se concluído que o perfil sociodemográfico dos turistas que realizam viagens de turismo náutico, varia conforme o produto desporto náutico ou *charter* náutico. Assim, os consumidores de desportos náuticos são jovens e adultos, com idades entre os 26 e os 35 anos, maioritariamente homens, profissionais de quadros médios e estudantes. Já os consumidores de *charter* náutico são adultos, entre os 30 e os 50 anos, maioritariamente do sexo masculino, técnicos superiores, empresários ou profissionais liberais. De acordo com o mesmo estudo (Quadro 6), os Ingleses, Alemães e outros (excluindo os Espanhóis, que não apresentam valores neste estudo para este item guias/livros) em termos de hábitos de informação, preferem a procura através de guias ou livros com 51,6%; 40,0% e 52,5% respetivamente, sendo a experiência própria, o valor mais expressivo que se segue neste tipo de hábito (19,4%; 16,0%; 18,9% e 38,2% para os espanhóis), como se pode ver no quadro abaixo:

Quadro 6 - Descrição dos turistas que realizam viagens de turismo náutico - Hábitos de informação Fonte: (THR 2006,13)

Meio de informação	Espanhóis	Ingleses	Alemães	Outros
Guias/Livros	-	51,6%	40,0%	52,7%
Revistas	11,8%	3,2%	6,0%	6,8%
Folhetos	-	6,5%	6,0%	4,4%
Feiras/Salões	2,9%	8,1%	2,0%	8,1%
Internet	-	1,6%	2,0%	-
Outros utilizadores	41,2%	8,1%	24,0%	5,4%
Experiência própria	38,2%	19,4%	16,0%	18,9%
Outros meios	5,9%	1,6%	-	2,7%

Relativamente aos hábitos de compra os turistas náuticos consumidores de desportos náuticos procuravam em 2005 hotéis de 3 estrelas, estações náuticas, cursos de desportos aquáticos, aluguer de material, lazer e entretenimento, privilegiando o transporte aéreo para chegar ao destino, em períodos do ano mais propícios à prática da modalidade. Já os consumidores de *charter* náutico apontavam preferir alojamento de 4 e 5 estrelas, procurando estações náuticas, cursos de navegação, passeios de barco, atividades culturais, gastronomia local, deslocando-se

para o destino por transporte aéreo ou embarcação própria, nos meses de primavera ou verão (THR 2006). Em termos de hábitos de uso, apenas serão analisados no presente estudo os passeios de barco e a vela ligeira, sendo que as principais motivações divergem bastante nas vertentes analisadas, como se pode ver no quadro 7.

Quadro 7 - Descrição dos hábitos de uso dos turistas que realizam viagens de turismo náutico Fonte: THR 2006, 13)

Motivações	Passeios de barco	Vela ligeira
Contato com a natureza	33,4%	33,3%
Fazer desporto/exercício	4,2%	50,0%
Conhecer melhor o destino	44,9%	-
Conhecer pessoas	3,1%	16,7%
Contato com o mar	19,9%	8,3%
Participar em competições	-	16,3%
Realizar viagens/travessias	11,5%	-
Provas	66,6%	8,3%
Divertir-se	19,2%	16,7%
Outra	15,3%	-

Em termos percentuais, os turistas náuticos que optam por passeios de barco, fazem-no maioritariamente motivados por provas (66,6%), sendo o interesse por conhecer o destino e o contacto com a natureza o elemento que os move de seguida (44,9% e 33,4% respetivamente). Já os turistas náuticos que elegem a vela, privilegiam maioritariamente a função desportiva e de exercício desta atividade (50,0%), sendo o contacto com a natureza o elemento que se segue na sua motivação (33,3%) (THR 2006).

2.2.11 Estratégia de desenvolvimento

Com a formulação de uma estratégia oceânica, no contexto da PMI, em conjunto com todas as outras estratégias regionais/nacionais, o conjunto dos setores das atividades marítimas é entendido não apenas como estratégico na condução do crescimento económico (o crescimento azul), mas também como o reflexo do pensamento geopolítico no qual a dimensão marítima ganhará em breve uma nova relevância (a geopolítica azul). (Ribeiro 2015, 13).

De acordo com o estudo de Fevereiro de 2015 realizado pela LEME – Barómetro PwC da Economia do Mar, divulgado na conferência comemorativa do 10º aniversário da Oeiras Marina, concluiu-se que relativamente à cooperação entre diferentes agentes e entidades da economia do mar: universidades e centros de investigação nacionais 31% consideram-na baixa, 58% razoável e 11% elevada, já a intercooperação entre as referidas entidades e centros de investigação de outros países é ligeiramente menos bem classificada: 32% baixa, 50% razoável e 18% elevada. Este estudo aponta para a melhoria de cooperação entre entidades e agentes do setor dos quais tem particular interesse para a presente dissertação: i) indústrias de

entretenimento, desporto, turismo e cultura; ii) intermunicipal; iii) universidades e centros de investigação; iv) administração pública e empresas, entre outros (PwC 2015, 8).

São apontados pela PwC elementos meritórios da náutica de recreio os “grandes eventos internacionais, projetos concretos de Democratização da Náutica de Recreio e de Acesso da Náutica aos Cidadãos, Associações Resilientes e Empenhadas, Atletas e Clubes de Desportos Náuticos, Vigilância, Salvaguarda e Apoio da Marinha, Participação de Entidades e Agentes Públicos.” (PwC 2015, 7). Passíveis de melhoria contínua foram apontados os seguintes itens:

“Alinhamento e Cooperação: Empresas, Indústrias Relacionadas, Associações e Autoridades, Reforço de Ação Concertada: Promoção da Náutica em Portugal e no Exterior, Desburocratização, Articulação da Rede Continente, Açores, Madeira e Regiões Vizinhas, Pontos de Amarração: Distribuição Mais Regular, ao Longo da Costa, Captação de Todas as Externalidades dos Grandes Eventos, Generalização da Democratização do Acesso à Náutica, Apoio aos Atletas” (PwC 2015, 8).

O turismo náutico costeiro é o segundo setor de investimento apontado pela Comissão Europeia, sendo que: “ A beleza natural de Portugal, praias, e ampla linha de costa, encerra uma ótima oportunidade para ampliar este setor da economia. O turismo náutico e costeiro é a maior atividade económica marítima em Portugal, afetando muitas pessoas em diferentes áreas.” (Challenger 2015) A mesma autora acrescenta: “O setor do turismo costeiro, contribui em mil milhões de euros GVA para a economia anual, empregando 50,000 de pessoas, e é expeável que tenha um crescimento positivo no curto prazo.” (Challenger 2015).

Portugal é um país onde a hospitalidade e a segurança são imagens de marca. Em termos de ameaças a crise económico-financeira, veio modificar os hábitos de consumo pelo estrangulamento da disponibilidade do cliente nacional e internacional. A concorrência de alguns destinos, em particular o espanhol e a recuperação futura de destinos em crise, em particular do norte de África e da Turquia, podem ter efeitos expressivos na redução da procura.

2.2.11.1 Oferta

“No turismo, náutica de recreio e actividades marítimo-turísticas – desenvolver uma ligação genuína entre a indústria de turismo e o Oceano, concebendo e desenvolvendo um novo produto turístico, complementar do produto Sol & Praia, designado Turismo Oceânico; adoptar políticas de incentivo e promoção ao desenvolvimento da náutica de recreio e das actividades marítimo-turísticas, nomeadamente desenvolvendo infra-estruturas, repensando a legislação aplicável, e reduzindo a burocracia e as formalidades onerosas que impendem, em geral, sobre todas as actividades de lazer ligadas ao Mar; (...)” (CEdO 2004, 14, 40).

Em termos de estratégia de *branding* de Portugal é vantajosa a afirmação como nação oceânica europeia, a difusão da ética de proteção ambiental e promoção da consciencialização da condição geográfica nacional e estreitamento da relação com o mar. A criação de estratégias de promoção e marketing que contribuam para destacar o destino Portugal dos demais, tem muito a ganhar se apostar no fator oceano (CEdO 2004).

2.2.12 Classificação e evolução da oferta de embarcações de recreio

De acordo com o DL n.º 124/2004 de 25 de maio, que regula a náutica de recreio, categoriza e classifica ainda, as embarcações de recreio (ER) de acordo com as zonas de navegação, o tipo de casco e o sistema de propulsão, considerando uma ER “todo o engenho ou aparelho, de qualquer natureza, utilizado ou suscetível de ser utilizado como meio de deslocação de superfície na água em desportos náuticos ou em simples lazer” (Art.º 2 alínea a) GdP 2004). As ER têm geralmente comprimento entre 2,5 m e 24 m e classificam-se em cinco tipologias de acordo com a amplitude de navegação:

- i) Tipo 1 - Oceânica: sem limite de área;
- ii) Tipo 2 - Ao largo: até 200 milhas sem porto de abrigo;
- iii) Tipo 3 - Costeira: até 60 milhas da costa de um porto de abrigo e 25 milhas da costa;
- iv) Tipo 4 - Costeira restrita: até 20 milhas de um porto de abrigo e 6 milhas da costa;
- v) Tipo 5 - Em águas abrigadas: em zonas de fraca agitação marítima, junto à costa e águas interiores.

Entre 2004 e 2014, verificou-se um aumento de procura de embarcação do tipo de navegação 4 e 5 (AEP 2015), caracterizadas pelo seu porte, custos de aquisição e manutenção mais reduzidos. Estes tipos de embarcação passaram a integrar a atividade marítimo-turística a partir de 2013. As ER do tipo 2 foram as menos procuradas, tendo as ER do tipo 3 sofrido um forte decréscimo na procura (Quadro 8).

Quadro 8 - Novos registos de embarcações de recreio, de 2009 e 2014, na DGRM e DGAM. Fonte: DGRM, 2015 op. Cit (AEP 2015, 144)

REGISTO	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Tipo 1	19	17	11	9	6	8
Tipo 2	5	1	1	0	1	1
Tipo 3	66	62	45	25	17	17
Tipo 4	126	125	84	74	66	88
Tipo 5	1017	911	677	554	490	561
TOTAL	1233	1116	818	662	580	675

Em termos de oferta das ER para aluguer com tripulação, a região de Lisboa apresenta 31% do total continente português, sendo apenas suplantada pela região do Algarve com 34% (Figura 13). Em termos de aluguer de ER sem tripulação a região de Lisboa está no lugar cimeiro com 36% das embarcações (Figura 13).

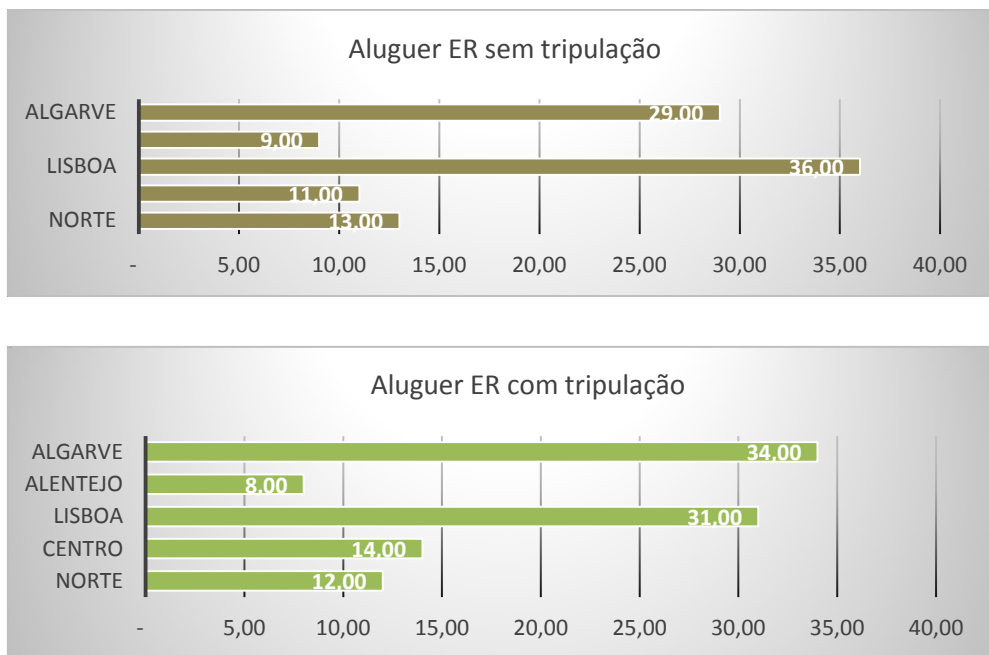
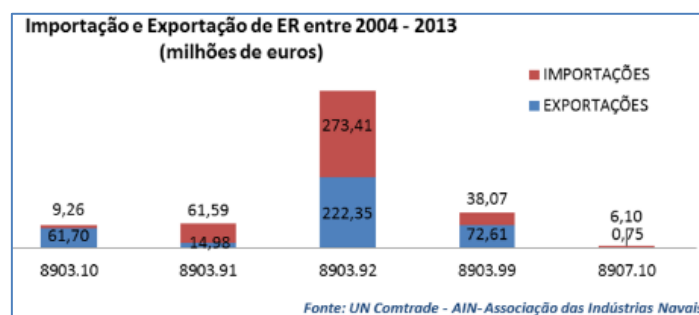


Figura 13 - Distribuição da oferta de empresas registadas no RNAAT com aluguer de ER sem e com tripulação.
 Fonte: Portal do TP consultado a 22-01-2015 op. Cit (AEP 2015, 169)

Quanto aos valores nacionais de exportação de ER destinadas à prática de vela são bastante inferiores aos das importações ER, verificando um saldo da balança comercial negativo, exceção feita às balsas insufláveis, obrigatórias em embarcações maiores para propósitos de socorro em caso de naufrágio (Figura 14). Quanto aos valores transacionados a vela ocupa o terceiro lugar e segundo em termos de importações, mas bastante afastada do líder de mercado: embarcações a motor.



- 8903.10 - Barcos insufláveis
- 8903.91 - Barcos à vela, com ou sem motor auxiliar
- 8903.92 - Barcos a motor, exceto de motor fora-de-borda
- 8903.99 - Barcos a remo, canoas e outros barcos de recreio
- 8907.10 - Balsas insufláveis

Figura 14 - Importações e exportações de ER entre 2004 e 2013 em milhões de euros. Fonte: UN Comtrade - AIN op. Cit (AEP 2015, 159)

Os dados do quadro 9, permitem concluir que a indústria de construção de ER e desporto portuguesa, foi significativamente afetada pela crise económica pós 2008, tendo sofrido

decréscimo de 2008 a 2012 em número de empresas, em especial, em número pessoas ao serviço.

Quadro 9 - Pessoal ao serviço e empresas registadas como CAE30120 - Construção de embarcações de recreio e desporto, de 2008 a 2013. Fonte: INE (através da PwC) op. Cit (AEP 2015, 157)

CAE 30120 – Construção de Embarcações de Recreio e Desporto	2008	2009	2010	2011	2012
Nº de Empresas	59	49	50	47	48
Pessoal ao Serviço	618	256	321	299	438

No entanto, ao observar os gráficos das figura 15, observa-se uma subida continua a partir de 2009 e especialmente 2011, após forte queda em 2008, tanto em termos de volume de negócios, como em VAB (Valor Acrescentado Bruto) em construção de ER e desporto, tendo-se atingido, em 2013, valores equivalentes aos de 2005 nestes dois parâmetros. É igualmente importante a alavancagem da atividade por parte do setor público, seja pela criação de sinergias, parcerias de uso público privado ou colmatção de necessidades infraestruturais (Faria et al. 2012).

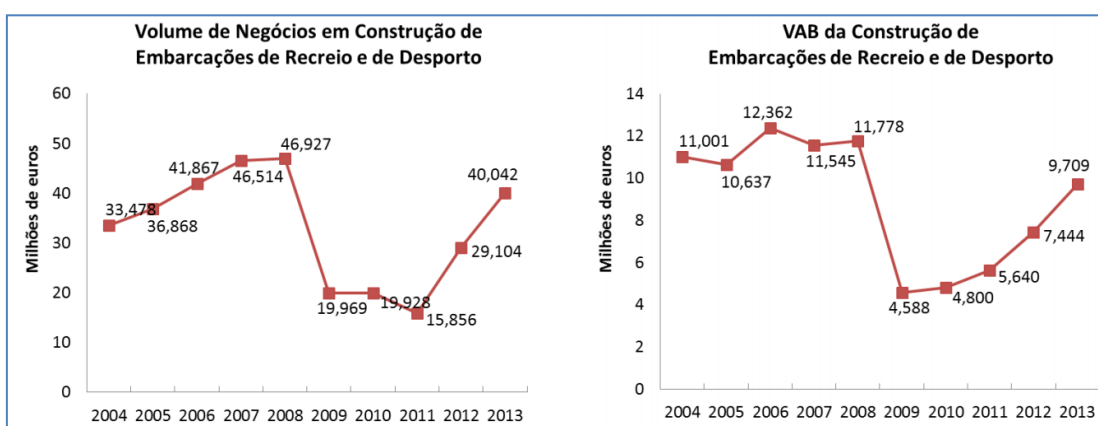


Figura 15 - Volume de negócios relativo à construção de embarcações de recreio e de desporto e VAB relativo à construção de embarcações de recreio e de desporto. Fonte: INE e AIN (Associação das Indústrias Navais), op. Cit (AEP 2015, 158)

2.2.13 Operadores marítimo-turísticos e empresas de animação turística

Em Portugal as empresas dedicadas à náutica estão registadas como operadores marítimo-turísticos (OMT), mas as empresas de animação turística (EAT) também podem oferecer algumas atividades náuticas. As empresas com atividades náuticas são verdadeiras dinamizadoras do setor da náutica, promovendo a atividade, a prática lúdica ou desportiva. Este setor verificou um aumento do número de registos deste tipo de empresas da ordem dos 255% entre 2013 e janeiro de 2016, sendo de ressaltar que estes valores excluem estruturas

associativas que também operam na área sem registo no Turismo de Portugal (TP), de acordo com o DL n.º 95/2013 (Figueiredo & Almeida, no prelo).

Nacionalmente, registou-se um aumento significativo em termos de registos de empresas de animação turística com oferta de atividades na água desde 2010 (Quadro 10). As NUT II com maior número de registos de EAT com oferta de atividades na água foram o Algarve, o Centro e, no último ano em análise, Lisboa (Quadro 10). No referido quadro apresentam-se as EAT antes e depois do DL que permite registar OMT em regime separado. Pela análise dos dados pode inferir-se que as facilidades introduzidas pelo dito DL demoraram a surtir efeito junto dos novos empreendedores, pois o número de EAT com oferta de atividades aquáticas continuou a aumentar.

Quadro 10 – Registo de EAT com oferta de atividades aquáticas de 2010 a 2014. Fonte: (AEP 2015, 168)

Designação	2010	2011	2012	2013	2014	2010 a 2014
Norte	10	9	12	11	13	55
Centro	10	18	14	5	15	62
Lisboa	11	11	16	16	23	77
Alentejo	6	7	10	12	3	38
Algarve	18	14	6	11	10	59
Total	55	59	58	55	64	291

Em termos de ER utilizadas para OMT, são exigidos dois tipos de registo: de navegação e na Direção-Geral da Autoridade Marítima (DGAM), passando-se a designar por Embarcação de Recreio Marítimo Turística (ER-MT), que divide as embarcações em menores ou maiores de 30 TAB¹⁰ (Quadro 11) (AEP 2015). Ao analisar o quadro abaixo, verifica-se um aumento nacional de cerca de 20% em 2014, face ao ano anterior, com a região do Algarve com maior número de registos. No que se refere à região de Lisboa, verificou-se um aumento global de cerca de 57% de 2013 para 2014, apresentando um crescimento de 620% face ao ano anterior do registo de ER-MT superiores a 30 TAB (Quadro 11) (AEP 2015). Desde 2014, que os OMT já não são obrigados a efetuar registo próprio, passando a ser integrado no registo das EAT (ver 2.4.3 - enquadramento legal).

Quadro 11 - Embarcações registadas em 2013 e 2014 para realização de atividades marítimo-turísticas (AMT).
Fonte: DGAM op. cit: (AEP 2015, 144)

NUTS II	Capitania e Delegações Marítimas	Embarcações MT registadas em 2013				Embarcações MT registadas em 2014			
		< 30 TAB	>30 TAB	TOTAL	%	< 30 TAB	>30 TAB	TOTAL	%
Norte	9	46	35	81	10%	72	40	112	12
Centro	5	69	6	75	9%	67	4	71	7
Lisboa	8	67	5	72	9%	77	36	113	12
Alentejo	1	17	1	18	2%	15	4	19	2
Algarve	10	411	19	430	53%	437	30	467	49
RA Madeira	2	47	2	49	6%	65	2	67	7
RA Açores	11	71	8	79	10%	103	5	108	11
TOTAL	46	728	76	804	100%	836	121	957	100

¹⁰ Toneladas de Arqueação Bruta

A 18 de Outubro de 2016 encontravam-se registadas 1553 OMT com atividades marítimo-turísticas, das quais 316 sediadas na área da grande Lisboa, englobando as 82 com sede em Cascais (RNNAT 2016).

2.2.14 Cartas de navegador de recreio

Tal como na maioria dos países europeus, para governar uma ER em Portugal é necessário fazer formação e ser certificado com a carta de navegador de recreio. Esta carta apresenta cinco tipologias: (i) principiante, (ii) marinheiro, (iii) patrão local, (iv) patrão de costa, e (v) patrão de alto mar. A diferença destas categorias prende-se com o comprimento da embarcação governada e a amplitude de afastamento à costa e ao porto de abrigo.

Existe idade mínima para tirar as referidas cartas, sendo de 8 anos para a carta de principiante, 14 anos para a de marinheiro e 18 anos para as restantes (PdM 2016). De 2009 a 2014 verificou-se um aumento de todas as cartas de patrão, e um decréscimo das restantes (Quadro 12).

Quadro 12 - Cartas emitidas pelo DGRM para governo de ER. Fonte DGRM (10/02/2015) op. Cit (AEP 2015, 148)

Cartas Emitidas	Principiante	Marinheiro	Patrão Local	Patrão de Motor	Patrão de Vela e Motor	Patrão de Costa	Patrão de Alto Mar	TOTAL
2009	25	5263	3082	76	242	829	280	9797
2010	13	5663	3329	96	275	916	365	10657
2011	17	5445	3314	95	302	935	336	10444
2012	29	4978	3413	102	328	1001	407	10258
2013	13	5028	3808	134	324	896	385	10588
2014	17	4849	3785	98	260	924	308	10241

2.3 A vela e a proteção ambiental

A vela tem a mais-valia de ser um setor “amigo” do ambiente, dadas as baixas emissões de CO₂ e de ruído e reduzidos impactos da sua prática para o ambiente. Destaca-se ainda o facto de a vela contribuir de forma expressiva para a economia de muitas das regiões costeiras (EURMIG 2008). As embarcações à vela, pelo irrisório uso de combustíveis fósseis, são dos meios de transporte marítimo com menos emissões de CO₂¹¹. Apenas sendo utilizado o motor a gasóleo para entrar e sair do porto, em situações de falta de vento, maréação difícil ou com a finalidade de carregar baterias, essenciais para fornecer energia a bordo, no caso de navegações de vários dias.

Quando em *offshore* os tripulantes das embarcações à vela tem por hábito racionar víveres, incluindo a água para consumo (cerca de 300 litros num veleiro de 40 pés), sendo todas as lavagens realizadas com água do mar (incluindo higiene corporal dos tripulantes). O

¹¹ Sendo o remo e a canoagem e eventualmente (fatos e materiais utilizados para a prática não biodegradável e com elementos mais passíveis de renovação) o surf e windsurf, ainda mais *ecofriendly*

acondicionamento dos resíduos sólidos para depósito em recipientes apropriados quando regresso à costa também é prática comum entre navegantes, sendo lançados ao mar apenas produtos alimentares biodegradáveis. O despejo de águas residuais domésticas, apenas é autorizado pela ISAF (federação internacional de vela) a mais de 3 milhas da costa (ISAF 2010), sendo obrigatório o uso exclusivo das instalações sanitárias da marina, doca de recreio ou porto de abrigo quando em terra. O armazenamento e depósito em contentores próprios de óleos de motor é obrigatório. Na vela, a embarcação quando a navegar tem índices de ruído praticamente nulos, não provocando transtorno aos demais navegadores ou habitantes da costa. Desta forma conclui-se que a vela é uma modalidade, já com longa tradição de respeito pelo ambiente, com práticas próprias de economia de recursos e de preservação de espécies e *habitats*. Não obstante a proteção ambiental deve sempre ser tida em consideração no desenvolvimento do turismo náutico (Favro et al. 2008).

Em termos de promoção da proteção ambiental a *International Sailing Federation* (ISAF) tem disponíveis no seu *website* oficial, quatro regulamentos, contribuem para a consciencialização, educação e redução do impacto ambiental associado à vela (ISAF 2016c) esclarecendo praticantes, organizadores de eventos e provas e demais interessado:

- *ISAF Code of Environmentally Friendly Behaviour* - inclui diretrizes sobre manuseamento de resíduos sólidos, águas negras, poluição, sustentabilidade de habitats e espécies locais, e políticas para evitar disseminação de espécies não autóctones (ISAF 2011a).
- *ISAF Guidance for Sailing Venues* - conjunto de linhas diretoras a adotar pelos centros de treino de vela que nutrem preocupação pelo bem-estar ambiental, com referências ao controlo poluição, uso de energia e água potável, manuseamento de resíduos sólidos e conservação de vida selvagem e seus *habitats* (ISAF 2016d).
- *ISAF Green Event Guidance* - documento dirigido a organizadores, entidades oficiais, participantes e apoiantes de eventos de vela, antes durante e após os mesmos. (ISAF 2011b)
- *Offshore Racing Environmental Code* - consiste num guia de boas práticas ambientais, para velejadores a navegar em provas *offshore*¹². Prevê diretrizes para escoamento das águas negras *offshore*, armazenamento de óleos para descarga posterior no porto, sensibilizando para a utilização de produtos amigos do ambiente na manutenção e higiene da embarcação e tripulação, assim como para a retenção a bordo de todo e qualquer resíduo sólido, minimização de horas de motor e consumo de combustíveis biodegradável (ISAF 2010).

¹² A mais de 3 milhas (5556 metros) da costa

De relevar ainda o programa bandeira azul, símbolo global de qualidade ambiental, galardoa marinas e portos de recreio, que se candidatem e comprometam a respeitar um conjunto de 22 critérios (19 dos quais imperativos), nas áreas de: i) educação e informação ambiental; ii) gestão ambiental; iii) segurança e serviços e; iv) qualidade da água (ABAE 2016).

A marina de Cascais foi contemplada por duas vezes com esta chancela em 1998 e 2008¹³ (Sol et al. 2008). Na região de Lisboa os portos que hasteiam a bandeira azul em 2016 são: a doca de Santo Amaro e a marina Parque das Nações e o porto de recreio de Oeiras (ABAE 2015), este último pelo oitavo ano consecutivo (OM 2015) e acumula a chancela de marina 5 âncoras, atribuída pela *Yacht Harbour Association* (OM 2016).

2.4 A vela como atividade desportiva, recreativa e turística

2.4.1 Caracterização da vela

A vela consiste em qualquer atividade que recorre à navegação com embarcações à vela, sendo que atualmente, nos países desenvolvidos, essas atividades são essencialmente para fins desportivos ou lúdicos.

A embarcação à vela é aquela cuja propulsão principal é realizada por meio da força que o vento exerce nas velas, podendo ou não ter o auxílio de um motor interior ou externo. As embarcações à vela são passíveis de se separar em dois grandes grupos, a vela ligeira e a vela de cruzeiro. De acordo com o propósito da prática a vela pode ser de recreio ou de regata (competição).

As embarcações de vela ligeira subdividem-se em duas categorias de acordo com o tipo de casco:

- i) Monocasco: embarcações de um só casco, com classes como: Optimist, Laser, 420, 470, 49er, Dingue, Europe, Snipe, Star, SB20, Dragão, Tornado, Vourien, Flying Dutchman, L'Équipe, Lusito, Raquero, etc.;
- ii) *Catamarans*, embarcações com dois cascos, como: Hobie Cat, Dart, Nacra, etc.

As características das classes de vela referidas, estão expostas no anexo II. Os veleiros de cruzeiro geralmente permitem caminhar direito em pé no seu interior, cozinhar e pernoitar em macas, camas ou mesmo camarotes. Para navegações mais estáveis e confortáveis, utilizam-se embarcações à vela de dois e três cascos: *catamarans* e *trimarans*, proporcionando mais conforto, dado o seu maior espaço interior e não adornando (inclinado) em manobras mais exigentes como a bolina (mais próxima do vento).

¹³ Cascais não se voltou a candidatar ao programa nos últimos anos de acordo com informação, obtida por contacto direto via telefone, vinculada pela Dra. Márcia Vieira, do Programa Bandeira Azul, a 22 de abril de 2016.

Os veleiros de regata, apesar de terem espaço social no interior, são geralmente parcos em conforto e espaço interior, pois tudo o que promove peso é retirado, de modo a tornar o veleiro mais preformante em prova. Nesta categoria, que é muito restrita, existe um nicho: os protótipos (também designados de *One design*), embarcações puras de regata (ver Anexo I - tipos de barcos consoante tipo de utilização). Os veleiros com pouco espaço habitável interior, sem camas (apenas macas), nem área social, apenas com área técnica para a palamenta¹⁴, são designados de *Day boats*

Em termos de estrutura da prova, existe a variante de regata por etapa (também designada de perna), onde cada uma decorre num campo de regata diferente, com tempo de repouso entre elas, como por exemplo na VOR (COP 2016) (Anexo III - principais eventos mundiais da vela).

2.4.2 História da vela

“ Sabemos que os egípcios usavam velas pelo menos desde 4.000 A.C. À sua semelhança, velas eram erguidas no juncos Chineses e os barcos nos Vikings (...) Foi um desenvolvimento, podendo-se assumir que ocorreu, não apenas somente num local, mas sempre que o homem se aventurava na superfície da água...A experiência do desafio do vento e da água, e tudo isto significava aventura, excitação e exaltação, os homens deverão ter adquirido um amor pela vela per si.” (Brasch 1995, 27).

As origens das competições de vela são muito antigas. Existem referências por parte do historiador grego *Pausanias* a várias competições de narração e vela em homenagem ao deus Dionísio durante o século 2 A.C.. Mas provavelmente poderá considerar-se que a primeira competição de vela propriamente dita, foi a taça *Cumberland*, que ocorreu pela primeira vez em 1715 e ainda hoje se disputa (COP 2016).

A vela como forma de navegação surge inicialmente com conotações de transporte exploração e caça e pesca, desde a pré-história, surgindo apenas na componente desportiva na Holanda no séc. XVII, um século antes do desenvolvimento europeu das cidades costeiras de veraneio.

Em Portugal e na península ibérica, a primeira estrutura associativa náutica registada foi a Associação Naval de Lisboa (ANL), em 1856, com o intuito “de promover o desporto amador, de apoiar a construção de embarcações, de participar na elaboração da legislação desportiva e na organização de provas náuticas” (Gamito 2009, 46).

Em Cascais, as regatas baía que contavam com participação régia, começaram a realizar-se em 1873, tornando-se famosas especialmente pelas entregas de prémios (Ramalho 2010). Esta vila do distrito de Lisboa, antiga fortaleza de defesa da barra do porto de Lisboa e concelhia, toma dimensão urbanística e turística em 1870, quando da decisão do rei D. Luís de fazer da Cidadela

¹⁴ Tudo o que é móvel a bordo, cabos, velas, ancora, etc. Informações mais detalhadas sobre termos náuticos no Anexo II

de Cascais¹⁵ a 2ª residência de verão do reino, atraído pelo mar, após ter servido a Marinha. Com a sua morte, a vela sofreu nova pausa, retomando-se a atividade intensamente em 1891, com o seu sucessor, rei D. Carlos (Ramalho 2010).

Foi nos Jogos de Paris, em 1900 (Olympic Org 2016), que a vela entrou no programa olímpico (COP 2016), mas a primeira participação de Portugal a nível desta modalidade apenas ocorreu em 1924, obtendo desde então 4 medalhas. Três anos depois abre-se o posto náutico na vila de Cascais implementando-se, em setembro, a regata anual Leixões-Cascais com prémios entregues pelo Rei (Sousa 2003).

“Em 1924 a vela portuguesa participou pela primeira vez nos JO em vela, e em 1948 foi a vez do remo. Nesse ano, Portugal conquistou a sua primeira medalha de prata olímpica em vela e uma equipa de remo chegou às meias-finais” (Gamito 2009, 46) (ver Anexo IV – vela ligeira e de cruzeiro, provas de relevo em Cascais: a vela nos JO).

Na região de Lisboa, Cascais torna-se conhecida internacionalmente atraindo turistas abastados, espíões e exilados, que contribuem para o desenvolvimento da vela local. O CNC surge em 1940, junto à atual marina, lançando uma escola da modalidade em 1950, tendo gerado campeões olímpicos, como os irmãos Bello e Quina. Em 1946, o exílio dos herdeiros das coroas espanhola – D. *Juan de Battenberg e Borbón*, conde de Barcelona; e italiana - Umberto II de Itália, filho de Victor Emanuel II – ambos amantes do mar, relançam a vela e o CNC ganha relevo (Ramalho 2010).

A vela de cruzeiro surge quando da adaptação das docas comerciais em Lisboa (Belém, Pedrouços e Santo Amaro), entre 1940 e 1960 (Gamito 2009), com maior pico de sucesso em 1970, com a invenção da fibra e vidro, alumínio, ferro-cimento e betão armado, e contraplacado de madeira. Estes materiais, passíveis de produção em série a baixo custo de produção, de grande durabilidade e menor manutenção que a madeira usada até então no fabrico do casco de embarcações (Orams 1999), vieram, juntamente com a criação do motor fora de borda revolucionar a vela, permitindo utilização em barcos mais leves e de open *deck*. As regatas de cruzeiro surgiram com os clubes náuticos um pouco por todo o mundo ocidental, sendo que o sistema de *ratings* ou *abonos*¹⁶, continua ainda em voga.

O subsequente desenvolvimento tecnológico e de materiais mais leves e resistentes, leva a um novo aumento dos custos das embarcações e postos de ancoragem, tornando-se uma vez mais, pouco acessíveis às massas, é assim perentório o livre acesso à água para embarcações mais pequenas e leves, passíveis de se armazenar com relativa facilidade. De 1988 a 1997 são fomentadas e construídas diversas marinas porto e núcleos de recreio, mas a falta e planeamento

¹⁵ Até esta data Cascais caracterizou-se principalmente como vila piscatória, quando a pesca se efetuava em embarcações movidas à vela e a remos.

¹⁶ Fator nivelador que inclui características de cada embarcação, permitindo que barcos de diferentes características compitam entre si.

leva a que a carência de infraestruturas e instalações seja, por vezes, difíceis de colmatar (Gamito 2009; MEPAT 1997).

A História das provas de vela e características destas encontram-se no anexo III dedicado aos principais eventos mundiais de vela oceânica, sendo o anexo IV sobre a vela ligeira e de cruzeiro, provas de maior relevo em Cascais.

2.4.3 Enquadramento legal

A primeira legislação com menção ao mar e à região costeira data de 31 de dezembro de 1864, por meio de decreto lei (DL) sob a figura do domínio público marítimo, permitindo regular o ordenamento e gestão territorial dos países litorais. Esta figura abrange as águas de mar e a faixa costeira, estendendo-se ao ponto máximo atingido pelas águas durante o equinócio (Ferrão et al. 2006), por uma faixa de 50 m de largura e, no caso de arribas, desde a base ao seu topo. Este território caracteriza-se por ser de natureza pública carecendo de licenciamentos ou concessões legisladas em termos nacionais.

Na década de 1970, acentua-se a consciencialização global sobre as questões ambientais, o que levou à criação de legislação específica neste domínio. A publicação do DL n.º 468/71 de 5 de novembro, surge no sentido de compartimentar a construção desordenada, consequente da procura exuberante de terrenos costeiros, prevenindo catástrofes, consequentes da construção em arriba e leito de cheia, passíveis de derrocadas pelo resultado da degradação das arribas e zonas litorais (Ferrão et al. 2006).

Um dos marcos em termos de planeamento e ordenamento do território em Portugal foi a criação da REN em 1983 através do DL n.º 321/ /83, de 5 de Julho, que salvaguarda não só o ordenamento do território mas também a preservação das condições “biofísicas do território nacional” (Ferrão et al. 2006). A revisão deste diploma, efetuada através do DL n.º 93/90, de 19 de março, integra no seu art.º 2 as “zonas costeiras e ribeirinhas, águas interiores, áreas de infiltração máxima e zonas declivosas, (...) abrangendo ainda as zonas costeiras e ribeirinhas, nomeadamente as praias, dunas litorais, arribas e estuários, assegurando, ainda, uma faixa de proteção eficaz e extensível ao leito do mar, até à batimétrica 30”.

A náutica desportiva propriamente dita, destaca-se a criação do Plano Orientador de Desenvolvimento de Infraestruturas e apoio a Náutica de Receio e Desporto, em 1988, por parte da Direção Geral de Portos (DGP), complementadas com as orientações do Livro Branco da Política Marítimo Portuária rumo ao séc. XXI, em 1997, que fomentou a criação de portos de escala¹⁷ ao longo da costa portuguesa, mas que por falta de planeamento e ordenamento do

¹⁷ Portos de apoio ou abrigo, porto intermédio e porto-base

território da época, criou infraestruturas e instalações com diversas carências, que tem vindo a ser colmatadas desde então (Gamito 2009; MEPAT 1997).

A Carta Europeia do Litoral foi adotada em Portugal em 1990, como medidas para a salvaguarda do litoral europeu, promovendo o ordenamento e gestão integradas da orla costeira, tendo consequentemente sido aprovada legislação como o diploma de gestão urbanística do litoral: DL n.º 302/90 e 26 de setembro, que inibe a construção numa faixa compreendida entre a linha de máxima preia-mar de águas vivas equinociais e pela linha situada a 2 km para o interior (Ferrão et al. 2006). Segundo o mesmo autor a alçada da jurisdição do domínio público marítimo sem interesse portuário, deixa de ser da DGP e passa para o Ministério do Ambiente e Recursos Naturais, alteração introduzida pelo DL n.º 451/91, de 4 de Dezembro¹⁸.

A união de esforços de diversas entidades na louvável criação de um instrumento único de planeamento para toda a orla costeira foi um marco, permitindo regular esta faixa com características particulares, em terra e no mar, através de uma só figura jurídica: o Plano de Ordenamento da Orla Costeira (POOC), criada pelo do DL n.º 309/93 de 26 de setembro, revogado pelo DL n.º 159/2012 de 24 de julho e alterado pelo DL n.º 132/2015 de 9 de julho. Por força do DL n.º 151/95, de 24 de junho. Estes são planos especiais de ordenamento do território, instrumentos normativos da iniciativa da administração direta ou indireta do Estado, vinculativos para todas as entidades públicas e privadas, devendo com eles ser compatibilizados os Planos Municipais de Ordenamento do Território (PMOT) e os programas ou projetos de carácter nacional, regional ou local (Veloso-Gomes et al. 2007). Como referido por Ferrão et al. (2006, 113):

foram excluídas do âmbito de aplicação dos POOC as áreas sob jurisdição portuária, definidas no Decreto-lei n.º 201/92, de 29 de Setembro. As datas de início de elaboração e de aprovação dos vários planos de ordenamento da orla costeira são distintos e estendem-se por um período de cerca de sete anos. O primeiro POOC, o plano que abrange a orla costeira entre a Cidadela de Cascais e o Forte de S. Julião da Barra¹⁹, no concelho de Cascais, foi aprovado em Outubro de 1998, enquanto o último, o POOC Vilamoura – Vila Real de Santo António, foi aprovado em Junho de 2005.

No entanto os POOC agilizaram o ordenamento dos diferentes usos e atividades da orla costeira, sendo passíveis de promover as atividades náuticas, criar sinergias entre uso balnear e náutico e delimitar campos de regata (Gamito 2012).

Em 2005 foi ainda lançado um relevante Programa de Monitorização da Zona Costeira, que consistiu na realização do levantamento terrestre e hidrográfico das zonas de interesse portuário por meio de fotografias aéreas (Veloso-Gomes et al. 2007).

¹⁸ Que por sua vez sofreu alterações DL n.º 77/92, de 6 de Maio, mas não afetam a referida questão.

¹⁹ RCM n.º 123/1998 de 19 de outubro, Declaração de Retificação 22-H/ 98, de 30 de novembro, vigência até 2008 (Veloso-Gomes et al. 2007, 88)

Por sua vez, a Lei de Bases da Política de Ordenamento do Território e do Urbanismo: Lei n.º 48/98 de 11 de Agosto, alterada pela Lei n.º 54/2007 de 31 de agosto, prevê a criação de diversos instrumentos de ordenamento de âmbito nacional, regional e municipal, e ainda planos intermunicipais e municipais²⁰ de ordenamento do território, contemplando ainda planos setoriais “os planos com incidência territorial da responsabilidade dos diversos sectores da administração central, nomeadamente nos domínios dos transportes, das comunicações, da energia e recursos geológicos, da educação e da formação, da cultura, da saúde, da habitação, do turismo, da agricultura, do comércio e indústria, das florestas e do ambiente” (art.º 9º n.º 3 Lei 48/98 1998).

O DL n.º 380/99 de 22 de setembro, que estabelece o regime jurídico dos instrumentos de gestão territorial, veio instituir o Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território (PNPOT), tendo sido revogado pelo DL n.º 80/2015 de 14 de maio, prevendo este novo regime, reincidindo na criação de programas²¹ intermunicipais, prevendo pela primeira vez os planos: (i) diretor intermunicipais; (ii) de urbanização intermunicipais e; (iii) os de pormenor intermunicipais. Este novo regime veio revolucionar a forma de planeamento, na tentativa de extravasar fronteiras e domínios de cada município (DR n.º 80/2015 2015 art.º 2, 4 alíneas a) a d)). Permite-se assim, que municípios vizinhos criem planos conjuntos de forma mais estruturada e delimitadora, planeando o espaço de forma mais concertada, numa estratégia regional inovadora.

No âmbito da náutica, passou a poder-se, por exemplo, implementarem-se planos de pormenor, passíveis de criar corredores verdes ou estruturas pedonais, ciclovias ao longo da costa, promovendo a mobilidade dos utilizadores, ou a criação de estruturas de apoio a pessoas e embarcações, para acessos ao mar, bem como estruturas para visualização de eventos náuticos a partir de terra, ou a realização de desporto náutico com cooperação intermunicipal.

De mencionar ainda o Programa FINISTERRA, criado pelo RCM N.º 22/2003 de 18 de fevereiro, que promoveu a intervenção na orla costeira continental, com a finalidade de reabilitar e renovar as zonas urbanas degradadas, espaços públicos e zonas costeiras (BDJUR 2003; Veloso-Gomes et al. 2007).

Merece ainda destaque a Estratégia Nacional para o Mar 2013-2020 que apresentada como: “modelo de desenvolvimento assente na preservação e utilização sustentável dos recursos e serviços dos ecossistemas marinhos, apontando um caminho de longo prazo para o crescimento económico, inteligente sustentável e inclusivo, assente na componente marítima.” (GdP 2013)

²⁰ e.g. Plano Diretor Municipal, Plano de Urbanização, Plano de Pormenor

²¹ Os instrumentos da administração central passam a designar -se programas, no sentido de reforçar o seu carácter de meio de intervenção do Governo na tutela de interesses públicos de âmbito nacional e regional.

No domínio desta estratégia surge o Plano de Ação Estratégica Nacional para o Mar, também designado de Plano Mar-Portugal, que aprovou o programa Planeamento e Ordenamento do Espaço e Atividades Marítimas que engloba o Plano de Ordenamento do Espaço Marítimo (POEM) (GdP 2013), que tem ainda como premissa a gestão da zona costeira (GdP 2006).

No que concerne ao setor das EAT e dos OMT destacam-se alguns contributos para facilitar o acesso e melhorar o enquadramento destas empresas com o DL 108/2009 de 15 de maio, nomeadamente: i) reduzir a dispersão de entidades responsáveis pelo licenciamento; ii) fomentar a criação de uma base única e consolidada de empresas de animação e de operadores marítimo-turísticos; iii) simplificar e agilizar a obtenção de autorizações e licenças, permitindo registo através do portal digital do Registo Nacional e Agentes de Animação Turística (RNAAT). Posteriormente, a com o DL n.º 95/2013 de 19 de julho foram simplificados os trâmites do registo permitindo o início de atividade através de uma mera comunicação prévia, através da plataforma digital do Portal Turismo de Portugal, I.P. – RNAAT e reduzidos os custos de registo.

De acordo com o Regulamento das Embarcações Utilizadas na Atividade Marítimo-Turística (REAMT) (DL n.º 149/2014 de 10 de outubro), que revogou o Regulamento da Atividade Marítimo-turística (RAMT) (Decreto-Lei n.º 21/2002, de 31 de Janeiro), os OMT já não carecem de registo separado, sendo integrado com o das EAT e passou a ser alargada a tipologia das embarcações afetas à atividade marítimo turística, às embarcações de comércio, pesca, rebocadores, tradicionais e barcos típicos, entre outras alterando também o número máximo de passageiros de 12 para 18.

2.4.4 Vela desportiva e representação portuguesa

Portugal esteve desde sempre ligado ao mar e à navegação à vela. O principal motor desta forte atração foi a sobrevivência e a tentativa de encurtar o tempo das viagens marítimas, geralmente com objetivos comerciais. A competição entre embarcações à vela, atualmente designadas de regatas, remonta à pesca do bacalhau iniciada em 1353, quando do estabelecimento da parceria entre os monarcas D. Pedro I e *Eduard II* de Inglaterra, que permitiu a pesca da espécie por 50 anos. As embarcações debatiam-se por chegar em primeiro ao destino, os primórdios das regatas, com o intuito de vender o produto a um preço mais elevado.

São destrinçados pela entidade *World Sailing* (ISAF 2016e), seis tipos de navegação por grupos de embarcações: i) Convencional ou de frota; ii) *Match race* - desafio de apenas duas embarcações (COP 2016), de cada vez; iii) Monotipo ou de competição entre equipas,

caraterizada por sistemas de pontuação elaborados; iv) vela oceânica ou *offshore*²²; v) *Para World's Sailing* - navegação realizada por navegadores com mobilidade reduzida; e vi) Cruzeiro.

Esta última carateriza-se por ser uma “atividade que pode ser feita por um só dia ou por jornadas de longa distância cruzando oceanos e fronteiras nacionais” (ISAF 2016b). A vela de cruzeiro teve o seu maior pico de sucesso nos anos de 1970, com a popularização das regatas de cruzeiro, por mão dos clubes náuticos, um pouco por todo o mundo. Os sistemas de *ratings* ou abonos (fator nivelador das características de cada embarcação, permitindo que veleiros de diferentes características compitam entre si) e o aumento dos custos das embarcações e dos respetivos postos de ancoragem, tornaram a modalidade menos acessível. Apesar disso, as regatas de classes continuaram a desenvolver-se, estando ainda em voga. Estas competições são realizadas num campo de regata pré estabelecido e delimitado com boias, existentes ou colocadas especialmente para a ocasião ou por embarcações da organização fundeadas.

Na vela desportiva são estabelecidas várias classes de vela. Essas classes agrupam embarcações com caraterísticas iguais, destacando-se as seis classes representadas no anexo VI.

A prática desportiva da vela tem atualmente um peso muito expressivo em muitos dos destinos de vela e as competições tornaram-se elementos essenciais quer para a motivação dos praticantes, quer para a promoção da modalidade. Para além disso, os eventos de competição apresentam importantes impactos diretos e indiretos na região onde se desenvolvem.

Em termos nacionais a vela ligeira, tem uma representação significativa nos JO, podendo ser mais potenciada através do incremento de apoios à prática da modalidade e patrocínios a competições de renome, o que é fundamentais para a participação e crescimento da prestação lusa.

A nível dos Jogos Paraolímpicos (JO cujos participantes tem mobilidade reduzida ou são portadores de deficiência) modalidade da vela foi introduzida na edição de Atlanta, em 1996, a título demonstrativo, tendo sido atribuídas pela primeira vez medalhas na edição de 2000 em Sydney (OwotPM 2016). Esta participação manteve-se em 2004 e 2008, tendo sido agregada, nesta última edição, a embarcação Skud18, dotado de quilha. Estas três classes competiram também na edição do Rio em 2016.

Não obstante da magnitude da consagradíssima competição olímpica, existem outras provas de revelo no âmbito da vela ligeira, como campeonatos mundiais, europeus e nacionais, e diversas taças e troféus, a serem disputadas a nível internacional, nacional ou regional.

As competições mais importantes a nível mundial são:

²² No anexo III são destringidas as principais provas oceânicas de vela mundiais: a) *Volvo Ocean Race*, b) *America's Cup* ou Taça América, c) *Barcelona World Race*, d) *La Route de Rhum*, e) *The Transat*, f) *Mini Transat*, g) *Velux 5 Oceans*, h) *Vendée Globe*.

- i) As olimpíadas de vela - *The Oficial ISAF Olympic Sailing Competition* Rio 2016, com três embarcações portuguesas confirmadas nas classes: RS:X Masculino, Laser e 49er, entre 61 nações participantes (WS 2014);
- ii) A *ISAF Sailing Worldcup* -que se realiza de 25 de abril a maio de 2016, em Hyères, França;
- iii) A *ISAF Youth Sailing World Championship*.

A nível da competição de vela oceânica, as regatas *offshore*, são caracterizadas por uma dureza extrema. Com condições de mar muitas vezes adversas, em que os velejadores são forçados a resolver todo o tipo de situações, mecânicas ou médicas em alto mar, dada a grande distância da costa. As principais competições mundiais oceânicas com paragens estão representadas do anexo III, mencionando a sua frequência e passagem por Portugal.

A *Extreme Sailing Series* (ESS) é um novo conceito de “vela em estádio”, com *tour* prevista em dez meses, realiza provas *inshore* de alta velocidade, em oito destinos urbanos distintos. Em 2016, na sua 10ª edição, passará por três continentes, determinada a animar espectadores, com a promessa de manter os níveis de expectativa em alta. Esta nova modalidade surgiu em 2005 com os catamarãs de 40 pés Extreme, através da *TornadoSport*. Em 2007 atraiu velejadores olímpicos, participantes da Taça América e da competição oceânica *offshore*, ganhando projeção a nível europeu. A estreia lusa na prova foi em março de 2016 em Omã, com o catamarã português tripulado por Diogo Cayolla, Bernardo Freitas, o espanhol *Javier de la Plaza*, o neozelandês *Winston MacFarlane* e Luís Brito (SP 2016). Está prevista a vinda a Lisboa entre 6 a 9 de outubro de 2016, para o sétimo ato da ESS (ESS 2016).

No que se refere ao trabalho desenvolvido por Portugal para promover o desenvolvimento da vela desportiva é de destacar um projeto com o intuito de criar um *branding* nacional relacionado ao oceano atlântico, potenciando os excelentes campos de regata existentes (Ribeiro 2015), dos quais se evidenciam Cascais e Lagos (MEE 2013), promovendo ainda o desporto náutico, património cultural e eventos de relevância em termos de geração de divisas, dado que o turismo costeiro e náutica representam cerca de metade das receitas do setor em valor acrescentado bruto (VAB) e emprego.

No capítulo 4, no subcapítulo 4.3.2, serão abordadas as classes de vela e provas mais dinamizadas atualmente em Cascais, tendo-se analisado a vela ligeira e de cruzeiro mais aprofundadamente no anexo IV e a vela oceânica no anexo III.

2.4.5 Praticantes federados de vela em Portugal

Em termos de número total de atletas inscritos nas federações náuticas o registo anual de 1996 a 2014 sofreu apenas ligeiras flutuações, estando no fim do período em análise, com valores

semelhantes ao do início (Figura 16). O número de praticantes federados em atividades náuticas de vela teve exatamente o mesmo comportamento do parâmetro anterior (Figura 17), No entanto, a representatividade da náutica anual decresceu francamente no período analisado (Figura 17), sendo de ressaltar que a vela apresentou uma queda mais ligeira (Figura 18), apesar da ausência de dados nos de 2009 a 2011.

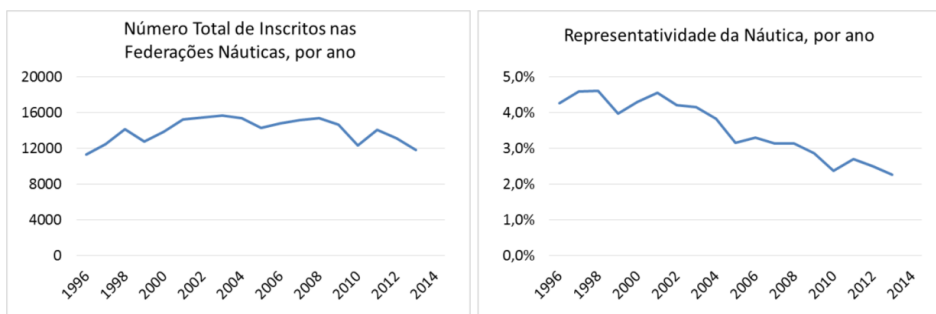


Figura 16 - Número de atletas desportivos inscritos nas modalidades náuticas federadas. Fonte: IPDJ 2015, op. Cit (AEP 2015, 152)

Figura 17 - Evolução representatividade das modalidades náuticas relativamente atletas desportivos federados. Fonte: IPDJ. 201, op. Cit (AEP 2015, 152)

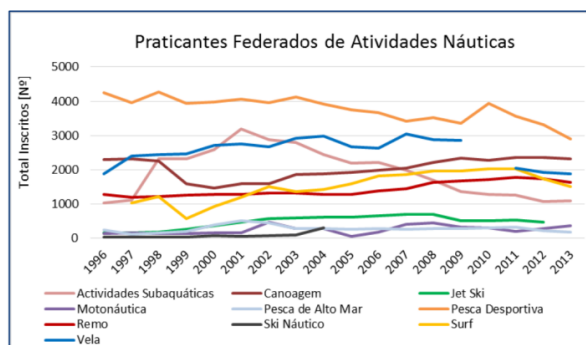


Figura 18 - Número de praticantes desportivos inscritos nas atividades náuticas federadas, entre 1996 e 2013. Fonte: (AEP 2015, 153)

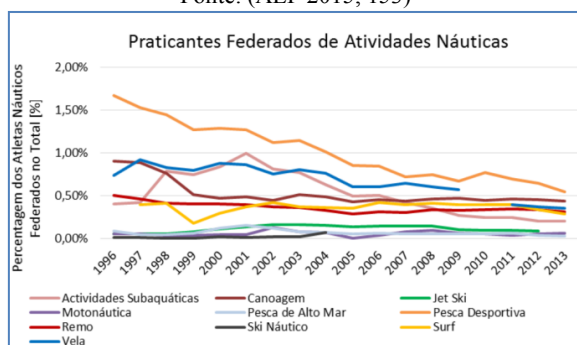


Figura 19 - Percentagem global da representatividade dos desportivos náuticos no total dos desportos federados, entre 1996 e 2013. Fonte: IPJD 2015, op. Cit (AEP 2015, 154)

Na análise dos praticantes desportivos federados denota-se uma elevada predominância do género masculino (Figura 20), sendo que esta predominância ainda é mais acentuada (83% de homens) no que se refere ao universo dos praticantes federados de atividades náuticas (Figura 19). As mulheres federadas em atividades náuticas correspondem apenas a 1,5% do universo das mulheres federadas em todos os desportos (AEP 2015).

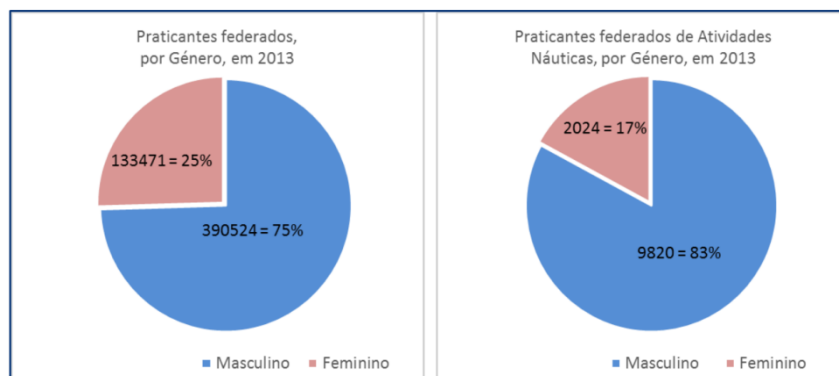


Figura 20 - Número de atletas federados em 2013, por género Fonte: IPDJ op. Cit AEP 2015, 154) e atletas federados em 2013, por género, no universo dos praticantes federados e da modalidade náutica. Fonte: IPDJ (01-01-2015) op. Cit (AEP 2015, 154)

2.4.6 Vela adaptada

O conceito de vela adaptada surge de modo a permitir a prática da modalidade a pessoas com mobilidade reduzida ou portadoras de deficiência. Praticada num total de 70 países (OwotPM 2016), surge nos EUA e Austrália em 2004 e destaca-se em Inglaterra com 120 clubes.

Em Portugal surge em Cascais, pela mão do Sr. *Charles Lindley* (ver análise entrevista capítulo 6), promovida pela associação CERCICA, CNC e município de Cascais (CMC) (CNC 2012a) e financiada pelo projeto intitulado “Vela sem limites”. Esta iniciativa conta também com o patrocínio das empresas: *Seth, Lindley*, SIC Esperança e a disponibilização de equipamentos pela Plastimo, a Associação do Porto de Lisboa (APL) e a Brisa (CNC 2012a). São oito as embarcações Access adaptadas para este projeto (duas destas com motor elétrico para uso por tripulante tetraplégico), cuja prática tem vantagens terapêuticas, lúdicas e desportivas (CNC 2012a). Também o Sr. Luís Brito, com o projeto vela solidária, fomenta esta prática em Lagos e Portimão com apoios das juntas de freguesia e câmaras municipais; e em Lisboa em parceria com as empresas Terra Incógnita e no Porto com a BB Douro for All (ver análise entrevistas capítulo 6).

Na vela adaptada de competição, foram premiados dois navegadores portugueses: Bruno Pereira, em 2009, no Campeonato Europeu, também vencedor do 3º lugar no Mundial de 2010 e Pedro Reis, em 2011, consagrado no Campeonato Europeu. Este projeto conta com 80 praticantes e 60 elementos pontuais nos encontros anuais de vela adaptada, apoiados por 25 voluntários e 5 monitores profissionais (CNC 2012a).

3. DESTINOS DE VELA: ANÁLISE DE *BENCHMARKING*

O *benchmarking* é um processo cada vez mais valorizado no âmbito do planeamento de produtos e destinos. A sua aplicação “consiste na análise das melhores práticas, desempenhos e estratégias organizacionais e das formas como estas podem ser incorporadas, com vista à definição de estratégias de atuação e à melhoria dos processos dentro da organização ou destinos” (Silva, F. e Umbelino 2016, no prelo).

Aprender com o que os outros fazem de melhor é uma oportunidade a não descurar. Assim, optou-se por realizar uma análise de *benchmarking* de vários destinos de vela como o principal objetivo de aferir o que os demais realizam com sucesso, para daí retirar ensinamento que possam ser integrados na proposta que se pretende levar a cabo nesta dissertação a nível de planeamento e desenvolvimento do turismo náutico, e em particular da vela em Cascais.

A seleção dos destinos a analisar decorreu de três critérios: i) a relevância dos destinos de vela, ii) alguma similitude à realidade de Cascais; e iii) destinos que Cascais pode tomar como modelo para crescer do ponto de vista do turismo náutico.

Sendo na França que a vela se encontra mais desenvolvida, sob todos os pontos de vista (social, escolar, recreativo, desportivo e turístico), foram escolhidos três destinos que se destacam pela sua forte componente histórica e projeções globais, no que concerne respetivamente: i) à vela desportiva; ii) ao ensino na vertente do desporto escolar (fortemente enraizado neste país e responsável pela divulgação e participação da população local na atividade náutica da vela); iii) e à componente turística de *charter*.

Embora numa escala menor que França, também a Espanha tem a vela bastante bem desenvolvida, especialmente do ponto de visto turístico, com uma oferta muito diversificada, especialmente ao nível: i) de *charter*, com maior expressão no sul e ilhas; ii) dos eventos náuticos; iii) na aposta nas megamarinas, como Ibiza ou Barcelona, que atraem magnatas de todo o mundo; iv) espaços com maior cariz desportivo, que sobressaem por atraírem velejadores de forma global para treino anual, com maior expressão nas ilhas. Para este estudo colocou-se o foco na escola de vela de *Fornels*, pelo seu fervor de prática desportiva e aguerrida capacidade de oferta turística de vela ligeira desportiva, e ainda indubitavelmente pela sua baía protegida e a pequena escala, passível de modelar para a realidade de Cascais. As características desta localidade de *Fornels* têm semelhanças com Cascais, em termos de condições de mar e da procura turística náutica.

A Croácia foi eleita por ser um destino que teve uma rápida ascensão em termos do mercado do turismo náutico, podendo ser exemplo a nível de empreendedorismo, oferta ampla e aposta no mercado náutico a nível estratégico.

3.1 França

Em termos de tradição e cultura náutica a nação francesa é a que mais se demarca no seio das suas congéneres europeias, no caso particular da vela (Carrasco 2001). A exuberância da prática da vela em França é de tal ordem, que um em cada cinco franceses pratica um desporto náutico, sendo as famílias responsáveis por 25% do total de praticantes de atividades náuticas (Carrasco 2001).

As 33 estações náuticas de vela criadas desde 1985, a operar em território francês, estão ditas por sete regiões: i) Manche- Mar do Norte; ii) Bretanha – Atlântico; iii) Mediterrâneo; iv) *Rhône* – Alpes; v) *Martinique*; vi) Guadalupe; vii) *Île* de France. Cada uma das estações náuticas oferece uma enorme diversidade de atividades aquáticas, sendo que na vertente da vela a oferta se desdobra da vela ligeira e ao cruzeiro, da aprendizagem ao lazer (Nautique 2013).

A prática da vela reflete-se no número de centros de vela na vertente do desporto escolar, que rondam os oitenta centros, apenas na costa atlântica a norte do país. É comum, crianças com menos de sete anos de idade já praticarem vela (Glenans 2016a), em família ou em clubes, não sendo de todo necessário possuir embarcação para a prática regular. A vela é patrocinada por empresas ou particulares, e é um motor de economia por excelência.

A França conta com 406 marinas atlânticas e 99 marinas mediterrânicas, que aqui se agrupam em três tipos: i) localizadas nos principais destinos turísticos e com papel estruturante - como Nice e Cannes; ii) localizadas em grandes cidades - como Marselha, cujo destino *Calanques* nas proximidades é analisado em de seguida; e iii) localizadas em pequenos centros turísticos costeiros - como *Port Carmargue* (Luković 2013). Não obstante a França é ainda detentora do maior número de estaleiros navais a nível global, não estranhamente destacando-se como o maior produtor mundial de veleiros.

Apesar da indubitável relevância mediterrânica da *Cotê d'Azur* e de Nice em particular para a vela, dadas as características do estudo, dar-se-á ênfase a outros destinos atlânticos, mais próximos, em características e objetivos do mercado do destino em estudo - como *La Rochelle*, *Le Glenans*, ambas no oceano atlântico norte e *Calanques* perto de Marselha no mediterrâneo (Figura 21).

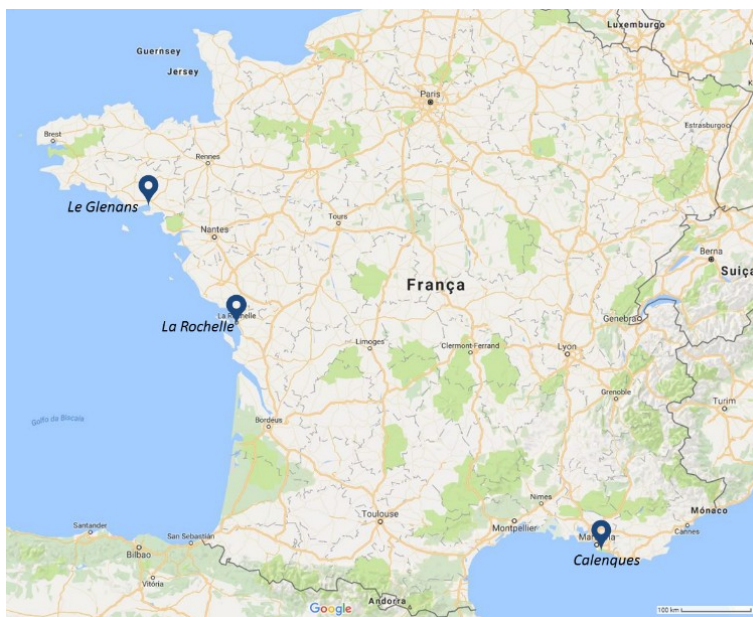


Figura 21 - Localização dos destinos franceses em análise. De norte para sul: *Le Glenans*, *La Rochelle* e *Calenques*
Fonte: (Google Maps 2016)

La Rochelle (Figura 21) tem uma vasta tradição de vela, considerado o maior centro de vela de cruzeiro francês, é também um marco em termos de número e variedade de estaleiros navais especializados em veleiros. Possuidor de diversos centros de ensino e prática de vela desportiva e de lazer, com diversos programas: i) saídas de meio-dia ou dia completo, ii) saídas de fim-de-semana, iii) cruzeiros costeiros, iv) cruzeiros mar aberto, v) cursos práticos para familiarização quando da aquisição da embarcação nova, vi) participação em viagens, designada por *convoyage* (Ecole-croisiere 2016). Alguns operadores fomentam a participam de escolas em atividades náuticas (Glenans 2016a). É ainda de destacar a importância da universidade náutica desta localidade, que potencia a profissionalização da modalidade, através da formação de técnicos em especialidades ligadas ao mar e à náutica, com a meritória realização de seminários internacionais de náutica de recreio.

Le Glenans é a mais importante escola de vela, associação de vela e centro de mar na Europa. Localizada na ilha bretã do norte da França, na costa a sul do cabo Finisterra, tem sediada a escola de vela desde 1947, e o centro náutico desde 1957, viabilizando a prática para todos os níveis de experiência, a partir dos 15 anos sem limite máximo de idade. Conta com 15 mil membros praticantes da modalidade, a bordo de 500 embarcações - cruzeiro, catamarans, *dinghies*, *day-boats* e pranchas de *windsurf* - com a supervisão e ajuda de mil instrutores certificados. Esta ONG lança periodicamente o mais completo guia náutico, uma verdadeira “bíblia” da náutica. Desde a sua criação é fomentado, não só o ensino da vela a vários níveis, mas o aprendizado da vivência em comunidade, com espírito de equipa e de responsabilidade, assim como sentido de organização e apoio mútuo (Glenans 2016b).“ O objetivo de *Les*

Glénans é estabelecer, entre homens e mulheres por todo o mundo, elos de amizade através do mar, passando para todos, o conhecimento do mundo marinho e da vela, de modo a promover o envolvimento voluntário entre os seus membros” (Glenans 2016b).

Calenques, localizada na costa sudeste de Marselha em França, região consagrada como parque nacional desde 2012, caracterizada pela sua beleza natural, é equiparada no mediterrâneo com o Caribe. Baía protegida, rodeada de altas escarpas de rocha, com águas de tonalidade azul-turquesa dado o seu fundo de areias brancas.

3.2 Espanha

Em Espanha o turismo náutico representa 10% do PIB²³ do turismo (Carrasco 2001), com costa Atlântica a Norte e Mediterrânica a Sul, sendo neste último que o mercado de turismo náutico tem maior expressão, com tal expressão que levou à criação de diversas marinas, incluindo marinas para mega iates, em Barcelona e Ibiza. A procura tem menor expressão no Oceano Atlântico, revelando-se crescente nas indústrias das marinas e do *charter* náutico (Luković 2013). As comunidades autónomas mais procuradas em Espanha são as Canárias, as Baleares, Catalunha, Valenciana e Andaluz, como se pode ser no quadro abaixo.

Quadro 13 – Portos e amarrações de Espanha, por comunidade autónoma. Fonte: Asociación de Industrias, Comercias y Servicios Náuticos ADIN/portal navegar. Es y FEAPDT (Acosta et al. 2013, 39)

Comunidades	Portos	% Portos	Nº Amarrações	% Amarrações	Amarrações/Portos
Baleares	55	15,4	22.088	17,0	401,6
Galiza	52	14,5	12.152	9,4	233,7
Catalunha	50	14,0	30.406	23,5	608,1
Andaluzia	50	14,0	18.794	14,5	375,9
Canárias	43	12,0	8.108	6,3	188,6
Valencia	41	11,5	19.631	15,2	478,8
Múrcia	19	5,3	6.521	5,0	343,2
País Basco	19	5,3	5.226	4,0	275,1
Astúrias	16	4,5	2.224	1,7	139,0
Cantábria	11	3,1	3.693	2,9	335,7
Melilla	1	0,3	393	0,3	393,0
Ceuta	1	0,3	300	0,2	300,0
Total	358	100,0	129.554	100,0	361,9

Espanha tem apostado ainda na criação de estações náuticas para a promoção da vela, tanto junto aos habitantes locais como no turismo, interno e externo. Seguindo o exemplo francês, a *Turespaña*²⁴ criou a rede espanhola de estações náuticas, resultantes d’ *El Plan Marco de Competitividad del Turismo Español 1996-1999* (Carrasco 2002). As estações náuticas são definidas “como um espaço turístico e recreativo que permite a prática do turismo náutico,

²³ Produto Interno Bruto

²⁴ Entidade que regula a promoção do turismo espanhol

entendido como a possibilidade de realizar todo o tipo de atividades náuticas, especialmente fora da época de turismo de verão, partilhando a atividade náutica com o alojamento e o disfrute da natureza, a oferta turística e recreativa da envolvente.” (Rodríguez 2004, 154). Estas estruturas permitem o desenvolvimento de sinergias entre as empresas dedicadas à náutica turística e as comunidades onde se inserem, efetivando ações conjuntas para atingir objetivos comuns, nomeadamente: i) estruturação da oferta; ii) promoção e comercialização de produtos náuticos, no sentido de reduzir custos e estabelecer políticas de atuação transversais; iii) promoção da qualidade da oferta (Carrasco 2001). As estações náuticas permitem assim que muitas das empresas e clubes, possam trabalhar e promover-se conjuntamente, não deixando de expor e valorizar a diversidade dos seus produtos e serviços no campo da náutica. Esta solução agiliza a comercialização em rede (Carrasco 2001) e o planeamento da viagem por parte do turista náutico, geralmente ativo e participante em diversas atividades náuticas durante a estadia (Acosta et al. 2013), evitando a dispersão da oferta e promovendo a sua qualidade (Carrasco 2001).

Nas últimas décadas, Espanha tem apostado na organização de grandes regatas internacionais de prestígio, como a passagem da VOR em Vigo 2005 e Valência 2014, assim como a regata dos grandes veleiros: *Cutty Sark*.

É de salientar também o investimento no setor da náutica, em termos comerciais, no campo da promoção externa e interna, como é exemplo o *Boat Show* de Barcelona (Favro et al. 2008).

As ilhas baleares lideram há muito o mercado náutico espanhol, em especial de *charter* à vela, verificando-se uma crescente procura por parte do turismo internacional. Simultaneamente, tem existido uma forte aposta na iniciação à prática da vela e no turismo náutico de vela. É de destacar a ilha de Minorca e, em particular, o exemplo da pequena vila de *Fornels*, situada numa ampla baía e do seu clube de vela de *Ses Salines: Wind Fornels* (Windfornells 2016). Este clube é dotado de exuberante dinamismo, promotor da vela ligeira para todas as idades, oferecendo também experiência intensa também na vela de cruzeiro, com embarcações disponíveis para as diversas práticas.

3.3 Croácia

Situada nos Balcãs, a Croácia possui uma vasta linha costeira, muito recortada e com inúmeras ilhas e praias de areia branca e águas transparentes (RCroácia 2012; Favro et al. 2008). Este jovem país tem apostado fortemente no turismo náutico, sendo hoje um destino náutico consolidado. Com 51 marinas e 66 portos náuticos registados em 2002 (Cerovic’ 2003), a oferta de equipamentos náuticos cresceu de forma exuberante nos últimos quinze anos, muito por exigência do mercado, contando em 2012 com 98 marinas (Kovačić et al. 2015). Apesar da

representatividade da sua linha costeira no mediterrâneo, a Croácia apresenta valores de concentração de embarcações ao longo da costa, oito a dez vezes inferiores aos de outros países da Europa mediterrânica (Kovačić et al. 2015). Não obstante, a importância do turismo náutico é de excepcional importância para o desenvolvimento da economia croata, encerrando o mais alto fator multiplicador à escala global. O turismo náutico croata, com uma média de 200 dias a operar por ano, com valores de retorno de capital mais eficientes do que o setor hoteleiro, representando menor investimento para o mesmo número de acomodações, atraindo setores mercado mais exclusivo e abastados, encorajadores da qualidade e imagens do destino (Favro et al. 2008).

No campo da náutica a Croácia tem uma oferta “muito completa de elevada qualidade” (THR 2006, 14), primordialmente centrada na indústria de *charter* náutico, com 1200 pequenas empresas e algumas grandes empresas internacionais (Luković 2013). A indústria de pequenos cruzeiros - até 50 pessoas - tem também bastante expressão, sendo maioritariamente composta por negócios familiares (Luković 2013). O turista ou grupo de turistas nautas entram em águas territoriais croatas com o seu próprio veleiro, ou aluga embarcação com (22%) ou sem (78%) *skipper*²⁵ ou tripulação, chegando maioritariamente ao país de automóvel (Luković 2013).

Segundo o *Nautical Tourism Development Strategy of The Republic of Croatia 2009-2019* (RCroácia 2012), os turistas náuticos visitam a Croácia motivados principalmente pela possibilidade de deslocação por mar entre ilhas, pelo prazer de navegar e ainda como meio de acomodamento, pernoitando a bordo, sendo que a embarcação permite o acesso mais privado ao mar para banhos. Muitas vezes os turistas optam por contratar serviços de guia, sendo também comum optarem pelo conforto do alojamento em terra.

Os velejadores que realizam *charters* na Croácia viajam maioritariamente em grupos de cinco pessoas, com família (46%), ou com amigos (34%), optando pelo pernoite em marinas (22%) ou ancoradouros (13%). Uma parte significativa do turista náutico consome refeições em terra procurando a restauração local: 6% pequeno-almoço, 23% almoço e 52% jantar.

A Croácia tem um clima temperado todo o ano, com temperaturas médias mensais na costa que variam entre os 5°C de temperatura atmosférica, em janeiro, e os 24°C em julho (Favro et al. 2008). Este país das Balcãs tem um vasto património histórico, natural e cénico, oferecendo águas mediterrânicas de qualidade, geralmente de tonalidade azul clara, dado o fundo de areia branca e fina, com uma temperatura das águas relativamente alta no verão e no outono.

Na Croácia verifica-se a peculiar situação de, em marinas desportivas, apenas serem bem-vindas embarcações de sócios do clube, o que dificulta o mercado de passantes e pernoite esporádico (Luković 2013). Em termos estratégicos, investigadores de turismo náutico croata apontam

²⁵ Ver Anexo I

como crucial a definição da situação inicial e estabelecimento de missão, visão, política e sistema de objetivos a atingir. Para tal, aconselham a definição de entidades, instalações, clubes públicos ou privados, bem como outros elementos do turismo náutico, de modo a criar elos de ligação e aferir a sua influência no sistema de turismo náutico. Desta forma será facilitada a reunião e angariação de velejadores no adriático, permitindo a criação das melhores condições para a estadia (Favro et al. 2008). A Croácia tem as suas marinas distribuídas de forma irregular e carece de marinas ou outras estruturas recetoras de embarcações nas proximidades das cidades (Kovačić et al. 2015).

É de salientar que o sucesso do turismo náutico no país em análise, resulta largamente da sua posição geográfica, estabelecendo fronteira com países com economias faustosas, como a Áustria, Alemanha que não possuem frentes de mar, e que representavam em 2002 respetivamente cerca de 29 e 24% das embarcações que visitam a Croácia, tendo em 2011 descido para 7,6 e 11,5% respetivamente (Cerovic' 2003). Como seria de esperar, as embarcações registada na Croácia são as mais representativas (46% em 2011) (Kovačić et al. 2015).

A percentagem de embarcações à vela (veleiros e *motor sailor*²⁶) na Croácia teve uma subida significativa entre 2002 (58%) e 2011 (63,4%) (Kovačić et al. 2015). A importância do turismo de *charter* náutico à vela, é muito expressiva, como se pode depreender pelo facto de 73,5% dos veleiros, entre 11 e 13 metros, pertencerem a empresas da especialidade dedicadas ao turismo náutico.

A procura turística associada ao turismo náutico é muito sazonal, com números bastante mais elevados de chegadas aos portos e de pernoitas nos meses de junho a setembro, em oposição aos valores relativamente irrisórios entre novembro e março (Cerovic' 2003; Kovačić et al. 2015).

O maior legado que o exemplo croata deixa, pela positiva é a perspetiva de negócio e aposta em infraestruturas náuticas em quantidade, refletida na oferta de embarcações e serviços e através da presença em feiras náuticas com cada vez mais expressão, destacando-se o *Boat Show* da cidade croata com maior destaque na vela: Split (Luković 2013). Pela negativa, destaca-se a aposta insuficiente ao nível do planeamento e ordenamento do território e do produto, levando a que o forte crescimento do turismo náutico, verificado nas últimas décadas, seja relativamente desenfreado, perigando a sustentabilidade do destino e até dos ecossistemas locais. Também em termos de segurança das embarcações e tripulações, é de referir, a existência de tempestades e baixas pressões térmicas que ocorrem esporadicamente e alteram as condições do estado do tempo de forma abrupta (Favro et al. 2008), fator negativo do ponto de vista turístico.

²⁶ Barcos à vela com componente de motor mais acentuada que os demais veleiros.

Também é relevante a escassez de legislação adequada que promova a sustentabilidade da prática da atividade náutica, em particular nas áreas protegidas. Na Croácia é permitido ancorar indiscriminadamente, não existe regulamentação sobre a descarga de águas negras e detritos sólidos por parte das embarcações, práticas que fazem perigar a flora e faunas locais e o equilíbrio do ecossistema (Orams 1999; Kovačić et al. 2015).

3.4 Conclusões da análise de *benchmarking*

Portugal à semelhança de França e Espanha poderia beneficiar da implementação das estações náuticas, conceito já bem implementado e divulgado no meio náutico, passível de atrair turistas e profissionais em trânsito na costa atlântica durante praticamente todo o ano. A promoção de turismo náutico na época alta de junho a agosto garantiria a estrutura nos meses de verão, e a atividade de escolas e estruturas desportivas nacionais e estrangeiras poderão ser o motor económico da estação turística media e baixa, em alguns dos casos anteriormente analisados. Com base no modelo sugerido para a gestão do sistema náutico-turístico para o Adriático (Favro et al. 2008), poder-se-ão sugerir associações de interesse, passíveis de englobar entidades e clubes públicos e privados, de modo a que o turista possa organizar e planear a viagem, programando diversas atividades a realizar na viagem, processo que cada vez mais se realiza antecipadamente (Almeida et al. 2015).

Tal como em Espanha, também Portugal e, em particular, Cascais, têm realizado esforços significativos em termos de angariação e consolidação de eventos e passagem de regatas internacionais de renome - como a passagem da VOR, a *Tall Ships Race* e a realização dos campeonatos mundiais de SB20, RC44 e TP52 – sendo que há ainda espaço para expansão em termos de divulgação, atração e interação com público nacional e estrangeiro, onde os *media* têm um papel fulcral.

Cascais oferece fundeadouro de excelência na sua baía, com proximidade do Parque Natural Sintra Cascais (PNSC), que apesar de não ter a dimensão exuberante a nível da beleza natural de *Calanques* em França, permite a realização de passeios ao longo de uma costa de inegável beleza natural.

É de considerar a conjugação de destinos turísticos na promoção de *charters* atlânticos de 3 a 8 dias, de onde se aponta o interesse turístico do eixo Lisboa, Cascais, Setúbal/Troia, Sesimbra. Este tipo de sinergias podia ser reunido no conceito de estações náuticas, associando as diversas valências das empresas e clubes náuticos existentes, que contam já com uma diversificada oferta. A aposta na oferta de atividades de *charter* atlântico, para praticantes em busca de experiências mais desafiantes do ponto de vista das condições de mar, poderá ser uma oportunidade interessante para conquista ou reforço de um nicho muito específico.

O relevante legado croata, em termos de soluções diversas de ancoradouros, pontos de acostagem, tem uma aplicação limitada em Cascais, mas pode ser ponderado para as margens do rio Tejo.

Tal como em Espanha, Portugal o setor náutico desportivo pode gerar muita atividade económica complementar, com importante expressão para as vilas costeiras (Rodríguez 2004), como é o caso de Cascais. O destino em análise, pode ser equiparado a destinos de relevo de Espanha ou Croácia, com marinas bem localizadas, perto de grandes cidades importantes, bem servidas de boa rede de transportes e serviços de hotelaria e restauração de qualidade, capazes de satisfazer as necessidades dos nautas e seus acompanhantes e com condições para que seja facilitada e estimulada a realização de reparações expeditas às embarcações, que são uma mais-valia e têm elevada capacidade de atração e sucesso económico (Rodríguez 2004).

Tal como as marinas dos países em análise, a marina de Cascais possui, para além do estacionamento a nado, equipamentos de apoio de boa qualidade, está equipada com diversas lojas e oferece serviços de aluguer de embarcações à vela ou a motor, mergulho, e outras atividades náuticas, reparação e apoio a embarcações, equipamento desportivo, informações meteorológicas e de segurança marítima, eventos culturais e de entretenimento (Favro et al. 2008; CMC 2016).

À luz do exemplo francês, lança-se a premissa de Portugal voltar a ocupar um lugar de destaque no fabrico e reparação náutica, com algum apoio e investimento.

A Croácia é um destino náutico muito atrativo, com um clima temperado e uma vasta costa marítima, com inúmeras ilhas e baías, constituindo um forte competidor de Portugal. Considera-se que Cascais se destaca com uma baía igualável às baías croatas, protegida dos ventos dominantes e das condições adversa de mar durante todo o ano; com elevadas características cénicas e naturais; serviços complementares de alojamento, restauração e apoio à navegação de topo; proximidade da capital do país e de aeroporto e aeródromos internacionais; com património cultural e histórico únicos. A costa portuguesa, por ser atlântica, é mais “dura” que a croata, em termos de navegação, podendo, no entanto, exatamente por esta razão particular, atrair turistas mais experientes, em busca de experiências mais intensas e desafiantes. As tempestades mediterrânicas, perigosas e inesperadas, apanham desprevenidas marinas e marinheiros, contrariamente às condições meteorológicas no Oceano Atlântico que são de mais fácil previsão, podendo prevenir acidentes e tomar precauções atempadas. A hospitalidade portuguesa é já de renome, e ao contrário das marinas croatas de os turistas e navegadores passantes são, em geral, amplamente bem-vindos em marinas ou portos desportivos.

França é um exemplo a seguir no setor da náutica e do turismo náutico, sendo que a sua pedra basilar reside no desporto escolar náutico de vela. Associações e clubes promovem a prática da

modalidade, por crianças e jovens, com o apoio de entidades públicas e privadas, incitando o motor desta economia na sua génese. Em França existem universidades com formações em atividades náuticas, profissionais ou lúdicas, modelo passível de reproduzir em Cascais, conjugando a vertente turística.

Portugal prima por fazer cumprir as leis de proteção ambientais no que concerne a permissões de fundear apenas em ancoradouros bem delimitados, com olho atento a irregularidades também no campo das descargas ao mar, o que permite manter o equilíbrio do ecossistema, e atração de turistas com preocupações ambientais, apreciadores da natureza e proteção ambiental (Orams 1999). Pela negativa, aprendemos com o exemplo croata que é fundamental respeitar a capacidade de carga do destino. O turismo e, em particular, os turistas náuticos, valorizam cada vez mais os destinos que se identificam com a sustentabilidade e o turismo responsável (Orams 1999; Silva 2013), realidade que reforça a necessidade de apostar no planeamento e ordenamento territorial.

A presença lusa em *boat shows* europeus e internacionais é fulcral para a promoção do turismo náutico, sendo que será de ponderar a criação de um *boat show* luso, desfasado em termos de calendário do de Londres, Barcelona e Split, mais próximos em termos geográficas e servidos por aeroportos com voos internacionais *low cost*.

4. CASCAIS COMO DESTINO TURÍSTICO

4.1 Caraterização do território

Cascais é uma vila sede de concelho, localizada na região de Lisboa, que tem nas suas origens a atividade piscatória, adquirindo posteriormente outras funções, como a balnear, que começou a ganhar expressão particularmente a partir da década de 1930.

O concelho, que conta com cerca de 200 mil habitantes, apresenta 97,4 Km² de superfície distribuídos por quatro freguesias.

Desde finais do século XIX que Cascais começou a ganhar fama entre a aristocracia portuguesa e de outros países europeus, tendo-se afirmado durante o século XX como importante destino turístico, não só devido ao seu património natural e cultural como da ampla oferta de alojamento e outros equipamentos. Destes são de destacar: o Casino Estoril, o Centro de Congressos do Estoril, os clubes de ténis (Estoril e Quinta da Marinha), o autódromo do Estoril, três prestigiados clubes de golfe (Oitavos certificado pela *Audubon International*, Quinta da Marinha e Estoril), dois hipódromos de grande qualidade (Quinta da Marinha e Cascais) e a marina de Cascais.

A atratividade da região (consultar quadro anexo I) resulta tanto do seu valioso e variado património natural, no qual se destacam as praias e a serra de Sintra, como do seu vasto património cultural, como são os casos do casco histórico da vila de Cascais, os opulentos palacetes do monte do Estoril e os vários museus. Realça-se ainda a rica oferta de serviços, nomeadamente restauração variada e de qualidade e a ampla animação turística e noturna. Este é um território eleito pela população estrangeira, tanto para visitar, como para residir, acentuando o carácter cosmopolita da região, mantendo no entanto o carácter e charme originais. Os circuitos turísticos clássicos cascalenses incluem o palácio Conde Castro de Guimarães, diversas casas apalaçadas, vários museus e praias e a impressionante formação rochosa da Boca do Inferno.

Ao longo da costa são de destacar dois importantes caminhos pedonais, o passeio marítimo de Cascais a São João do Estoril e o que liga a marina à praia do Guincho, que conta também com uma excelente ciclovía. Esta praia é reconhecida internacionalmente pelo seu amplo areal, o campo de dunas e as suas condições excelentes para a prática de *windsurf* e *kitesurf*.

O concelho é parcialmente ocupado pela serra de Sintra e pelo PNNSC, tanto pela beleza e diversidade dos recursos naturais, como pela valorização dada à conservação da natureza e ao desenvolvimento de usos mais sustentáveis.

Por sua vez, a proximidade da mágica vila de Sintra e sua paisagem envolvente, classificada pela UNESCO como Património da Humanidade, inspiradora dos contos de Lord Byron e Hans

Christian Andersen, é uma mais-valia em termos de complexo cultural e um fator de atratividade para Cascais.

4.2 Contexto socioeconómico do destino Cascais

O atual cenário macroeconómico mundial em convulsão, tem tido reflexo na maior instabilidade política global. Portugal não é exceção neste ponto, onde o poder político tem sido de certo modo dominado pelo poder financeiro. Em termos nacionais tem-se assistido a uma relativa estabilidade política, com o contexto económico de recuperação de crise e resgate com sinais positivos, o que expeta o início de um período de recuperação.

Portugal território integrante na União Europeia (UE), Espaço do Euro, oferece elevados padrões de segurança num contexto global em que a instabilidade é bastante acentuada.

Cascais, sendo um território próximo de Lisboa, com clima temperado e com grande oferta de serviços, e com benefícios fiscais atraentes, quer para obtenção de vistos europeus, quer com medidas de redução de taxas, é um destino eleito por muitos estrangeiros para residir. Destaca-se ainda a aposta na inovação, uma população altamente qualificada e instruída, poliglota, é um forte atrativo ao investimento estrangeiro no campo dos negócios, com expressão no setor da *meeting industry*. A conjugação dos referidos aspetos é relevante para o investimento, procura turística e organização de eventos no contexto português na Europa e no mundo, em particular no que concerne o setor do turismo náutico e à vela em particular. Existe no entanto áreas passíveis de melhoria no que concerne o turismo náutico em termos de infraestruturas novas e no aumento da atratividade das existentes. Também o investimento é ser considerado benéfico no turismo náutico na área dos desportos náuticos, como a vela, cuja atividade desportiva é passível de ser aumentada quer em Cascais quer no estuário do Tejo (Challenger 2015). A reativação da construção naval (Challenger 2015; Faria et al. 2012; SaeR/ACL 2009) e desenvolvimento da vertente de preservação ambiental da costa (Orams 1999) são fatores adjuvantes ao sucesso da atividade turística de náutica.

Em termos de contextualização tecnológica, a inovação da tecnologia, é atualmente considerada a maior mais-valia das empresas, sendo também é um parâmetro valorizado e utilizado pelos consumidores. De acordo com dados do Eurostat, no ano de 2013, 72% da população da EU utilizou a internet de forma regular, tanto no processo da compra como na prestação de serviço, fator considerado diferenciados e evidente da importância das novas tecnologias de informação e comunicação (TIC) na sociedade. Também as TIC se destacam na preservação do ambiente, no sentido de preservar os recursos parâmetro também diferenciador cada vez mais valorizado pelos consumidores com crescente consciencialização ambiental. No contexto global Portugal

apresenta bons serviços a nível da comunicação móvel e da internet e a aposta em novas empresas de tecnologia tem sido reforçada.

4.3 Cascais como destino turístico

Cascais é reconhecidamente um destino muito relevante e de grande notoriedade, com larga história e uma posição estratégica muito importante, situando-se no triângulo Lisboa-Sintra-Cascais/Estoril.

No âmbito desta investigação realizou-se o levantamento dos recursos turísticos (Anexo I), e procedeu-se à síntese do tipo de oferta turística do concelho de Cascais (Quadro 14).

Quadro 14 - Resumo do tipo de oferta turística do concelho de Cascais

Tipo oferta turística	Descrição
Atração	Motivadores de deslocações turísticas durante todo o ano (maior verão e páscoa)
Elementos naturais	Orla costeira, várias praias (Guincho, Carcavelos, etc.) e Boca do Inferno, Serra de Sintra; PNSC.
Elementos humanos	Casino e termas, diverso património arquitetónico, gastronómico, histórico e etnográfico de referência
Receção	Amplamente abastecida de equipamentos e serviços, hotelaria e restauração de excelência do típico ao gourmet, diversos centros comerciais e de congressos, à afabilidade do nosso povo, fatores de sobra para uma muito agradável e prolongada permanência em todo o concelho, que variam entre o conforto e a sumptuosidade;
Fixação	Oferta múltipla, com eventos anuais e periódicos variadíssimos, dos negócios ao lazer, incluindo também festivais de gastronomia e de música (jazz em particular), fatores que contribuem para estadas de maiores durações turísticas, motivando por vezes a sua vinda;
Animação	Golfe, hipismo, passeios a pé, de bicicleta ou a cavalo, vela, surf, <i>windsurf</i> , <i>paddle surf</i> e <i>kitesurf</i> , <i>trail</i> , torneios de golfe e ténis, as alternativas de ocupação de tempos livres durante todo o ano; animação noturna,
Deslocação	Acessível por uma boa rede de estradas principais e secundárias, é ainda servida pelos eixos estratégicos da região de autoestradas. Importante marina oceânica de excelência, que pela sua capacidade (650 embarcações), serviços e localização geoestratégica, oferece um conjunto de condições excecionais ao viajante ou passante. Proximidade aeroporto internacional, aeródromo de Tires.

Com base nos recursos disponíveis (Anexo I), elaboraram-se matrizes de aproveitamento dos mesmos (Anexo II). Verificou-se que os recursos primários (Anexo I), como os equipamentos recreativos, desportivos, de negócios e o património natural, encerram um potencial muito forte, em termos de abundancia, organização, divulgação e promoção.

Por sua vez, analisando os recursos secundários (Anexo I), conclui-se que os equipamentos turísticos e infraestruturas sociais de interesse (onde se insere a marina de Cascais) têm potencialidades semelhantes à dos recursos primários.

Deste modo, pode concluir-se que o concelho de Cascais é reconhecidamente um destino turístico com forte potencial em termos de recursos e serviços turísticos (ver Anexo I), com uma oferta turística bastante completa e diversificada.

Mas a abordagem em torno das potencialidades turísticas de Cascais, não pode ser analisada de forma isolada, para além dos fatores de atratividade associados ao triângulo anteriormente referido e, em particular, da sua proximidade a Lisboa, é necessário enquadrar o destino a nível nacional. Algumas características do destino Cascais são inerentes às do próprio país. Portugal é um país onde a hospitalidade e a segurança são imagens de marca e essas são forças importantes para todas as regiões. Existem outras que apesar de serem transversais à imagem de marca de Portugal ganham especial relevância em Cascais, nomeadamente uma boa relação qualidade preço, gastronomia variada e de qualidade e hotelaria bem implementada e de ampla oferta, do luxo ao *hostel*.

O destino Cascais tem diversos fatores de atração da procura e fixação da oferta turística como produto sol e mar, com as praias de areia branca, a proximidade do PNSC, baía de Cascais e frente de mar, permitem ao turista e excursionista, o contacto estreito com a natureza e uma diversidade de experiências (sensoriais, participativas, educacionais, escape) muito em voga (Figueiredo& Almeida, no prelo).

O quadro que se segue ilustra os pontos relevantes do destino Cascais sob a forma de análise *SWOT*, esquematizando os pontos fortes, fracos, oportunidades e ameaças (MEE 2013; ABAE 2016).

Quadro 15 - Análise SWOT²⁷ do destino Cascais

Pontos fortes	Pontos fracos
<ul style="list-style-type: none"> Localização geoestratégica da vila e baía de Cascais Clima ameno todo o ano Baía de Cascais e frente de mar com proteção eólica pelo maciço da serra de Sintra Forte luminosidade natural Historia, cultura e tradição Hospitalidade e segurança Diversidade de praias com bandeira azul Beleza de praias de areia branca Turismo Sol e Mar, Golfe, Ténis, Jogo e Equestre em fase de maturidade Restauração e hotelaria de excelência Boa relação qualidade preço 	<ul style="list-style-type: none"> Decréscimo de procura turística nas épocas média e baixa, que revela uma elevada sazonalidade turística Ligação a Sintra apenas por via rodoviária Fraca expressão internacional do aeródromo de Tires Fraco apoio à cultura artística e tradicional, literatura e teatro Componente histórico-patrimonial descurada em termos de divulgação e de dinamização Desequilíbrios fortes no desenvolvimento do concelho e da atratividade dos recursos entre o litoral e o “interior”. Sobrelotação de algumas praias na época alta; Insuficiente aproveitamento das potencialidades da Serra de Sintra para o turismo na natureza.
Oportunidades	Ameaças
<ul style="list-style-type: none"> Rápida expansão de Lisboa como marca de referência, Proximidade geográfica e de transportes da capital. Difícil manobra e condições exigentes da barra do Porto de Lisboa Turismo de negócios em franca expansão Possibilidade de expansão: turismo saúde e bem-estar, circuitos turísticos, <i>city breaks</i>, turismo natureza, turismo sénior, turismo residencial 	<ul style="list-style-type: none"> Crise económico-financeira internacional Instabilidade económica Voos <i>low cost</i> para outros destinos Europeus e Intercontinentais Aumento da pressão turística e urbanística

²⁷ *Strengths Weaknesses Opportunities Threats* (Pontos Fortes, Fracos, Oportunidades e Ameaças)

Cascais tem como pontos fortes (Quadro 15) a localização geoestratégica, a relação de proximidade com a capital (viária, ferroviária e marítima), complementando seus serviços; o fácil acesso a partir do aeroporto de Lisboa e do aeródromo de Tires e a proximidade de vias regionais estruturantes. A luminosidade forte caracteriza o distrito, que associada à brandura do clima e à especial proteção e estabilidade eólica feita pelo maciço da serra de Sintra, conferem particular atração à baía de Cascais e frente de mar, sendo especialmente importantes para a prática da vela, valendo-lhe a classificação de um os melhores campos de regata do mundo.

Como pontos fracos destaca-se a sazonalidade (com picos no verão e páscoa), a inexistência de ligação ferroviária Cascais-Sintra que dinamizaria o câmbio de excursionistas, a fraca expressão do aeroporto de Tires, e reduzido foco na componente cultural artística e tradicional, literatura e teatro e histórico-patrimonial.

Entre as principais oportunidades destacam-se: a proximidade de Lisboa e ligação rodovial e ferroviária rápida e de qualidade; a localização marítima de eleição que permite estadia alternativa à difícil manobra da barra de Lisboa; a franca expansão do turismo de negócios e a potencial expansão do turismo de saúde e bem-estar, de natureza, sénior, residencial e de circuitos turísticos, *city breaks*.

Em termos de ameaças Cascais tem de ter em conta a qualificada e variada oferta do destino Lisboa, tendo ainda de se debater com a procura de apoios locais para o seu desenvolvimento.

4.3.1 Contextualização da oferta

A região de Lisboa tem condições de excelência face a outros destinos europeus como Amsterdão, Barcelona, Copenhaga, Madrid, Praga ou Viena de Áustria, destacando-se pela oferta de múltiplos segmentos como o *city break* (core) e *meeting industry* (core), e fatores de diversificação diversos: golfe, gastronomia e bebidas, sol e mar, turismo náutico, turismo de natureza, turismo religioso e saúde e bem-estar. O turismo na região de Lisboa tem tido um contributo de 4% em termos de VAB e um crescimento de 6% ao ano desde 2009 (RBSC 2014). Cascais/Estoril tem um já um *branding* reconhecido internacionalmente, autónomo da capital no que concerne *city/short break*, golfe e sol e mar. O destino proposto na presente dissertação tem uma oferta diversificada (ver anexo I, análise superficial na Figura 22)²⁸, bem posicionada no segmento *premium*, detentor de maior poder de compra no qual geralmente se insere o turismo náutico (RBSC 2014).

²⁸ Ver subponto 4.2 e Anexo II



Figura 22 - Principais segmentos de oferta que posicionam Cascais como destino turístico e *resort*. Fonte: ATL; ERT-RL; Reuniões com os *stakeholders* do sector; Roland Berger Strategy Consultants (RBSC 2014, 46)

Em Portugal, encontravam-se inscritos no RNAAT a 22 de janeiro de 2015, a nível nacional, um total de 619 OMT e 426 EAT, das quais 356 com atividades náuticas ou relacionadas (AEP 2015). Na NUT II- Lisboa existem 287 empresas registadas no RNAAT com atividade náutica, das quais 200 OMT e 87 EAT (Quadro 16). Nesta NUT existem, entre os três concelhos mais significativos para a náutica (Lisboa, Oeiras e Cascais), 190 empresas com atividades marítimo turística, 69 das com atividades de vela tendo-se considerado para o efeito atividade marítimo turística inseridas na categoria: passeios marítimo-turísticos, aluguer de embarcações com tripulação, aluguer de embarcações sem tripulação. Estas empresas assemelham-se ainda no tipo de produtos e segmentos de clientes, e surgem nos concelhos de Cascais Oeiras e Lisboa 62, 52 e 76 empresas de EAT ou OMT respetivamente (TP 2015a) as quais 24, 12 e 33 (respetivamente) com atividades de vela. No concelho de Cascais, 76 empresas registadas como EAT e OMT realizam atividades marítimo-turísticas: 45 OMT e 31 EAT. Deste universo destacam-se 34 com registo de aluguer de embarcações com tripulação, 29 de aluguer de embarcações sem tripulação, 38 passeios marítimo-turísticos e 19 de aluguer de pequenas embarcações dispensadas de registo para prática de vela (Figura 23, representação percentual) (RNAAT 2016). Face ao exposto, e pela análise do quadro 16, conclui-se que, no panorama nacional, o número de empresas ativas no sector é significativo a nível regional e concelhio, tendo em conta a expressão do mercado e a procura não muito faustosas da conjuntura atual.

Quadro 16 - Empresas registadas no RNAAT, com oferta de atividades, produtos ou serviços ligados à náutica, em Portugal continental. Fonte: Portal Turismo de Portugal, I.P., consultado a 22/01/2015 (AEP 2015, 169)

NUT II	OMT	EAT	TOTAL
Norte	71	76	147
Centro	96	72	168
Lisboa	200	87	287
Alentejo	35	50	85
Algarve	210	66	276
TOTAL	612	351	963

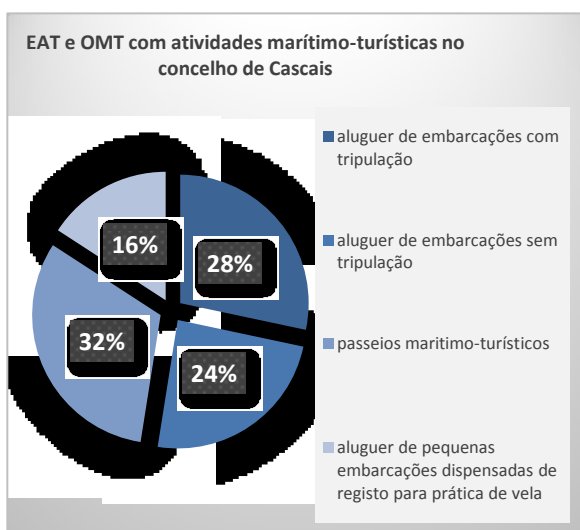


Figura 23 - EAT e OMT com atividades marítimo turísticas no concelho de Cascais a 26/2/2016. Fonte: (RNNAT 2016)

agrestes- *hard* (AEP 2008). Cascais oferece um campo exigente e diferenciado de mar e vento ao largo de Cascais, costa da Guia e Guincho, apetrechado com equipamentos de qualidade – marina e embarcações – com serviços prestados por pessoal altamente qualificado e com larga experiência na área.

4.3.2 A vela em Cascais

Cascais apresenta uma localização e posição estratégica que a valorizam em termos das suas potencialidades para a prática das atividades náuticas e da vela em particular. A isso acrescem outros fatores, em particular a existência de infraestruturas e equipamentos facilitadores e essências para o desenvolvimento destas atividades. Entre estes destaca-se a existência de uma marina oceânica (Figura 24) com capacidade para 650 embarcações de diversas dimensões e calados (medida da embarcação abaixo da linha de água) até oito metros, permitindo a amarração de embarcações de maior envergadura. Bem apetrechada ao nível instalações e

Após análise das atividades marítimas oferecidas em Cascais, Oeiras e Lisboa, observou-se a procura do segmento de indivíduos adultos maioritariamente do sexo masculino, passantes ou turistas, procurando dois tipos distintos de prática de vela:

- i) Indivíduos inexperientes em busca da vela pela experiência – *soft* (AEP 2008). Procuram a vela de cruzeiro ou *charter*, passeio de meio ou um dia, procurando

status e glamour, conhecimento e aprendizado da vela iniciais, para os quais a baía e o estuário do tejo são francamente atrativos.

- ii) Indivíduos profissionais ou mais audazes, procurando práticas de vela mais

serviços de apoio aos utentes dos postos de amarração, nomeadamente sendo dotada de equipamentos sanitários e balneários de boa qualidade. As lojas de material técnico e náutico, minimercado, cabeleireiro, tabacaria, lavandaria, cafés, bares, restaurantes e lojas diversas existentes na marina colmatam as necessidades das embarcações passantes e residentes e atraem a população local, turistas e excursionistas para a marina. Este equipamento apresenta ainda um serviço de doca seca de boa qualidade e materiais de apoio suficientes em caso de necessidade de revisão ou reparação de avaria das embarcações, grua, *travelift* (sistema de berço para elevar embarcações para transporte, permite breve estadia a seco para pequenas reparações) e rampa. A existência de cais e zona destinada a eventos, parque automóvel coberto e ao ar livre perto das embarcações, heliporto e de ISN (Instituto de Socorro a Náufragos) e posto de abastecimento de combustíveis para embarcações e viaturas são mais-valias adicionais.



Figura 24 - Vista aérea baía de Cascais (esquerda) e planta marina Cascais (direita).
Fonte: (Arratour 2015; Marina de Cascais 2016)

O Clube Naval de Cascais (CNC) também situado na baía da vila de mesmo nome é dinamizador da vela de lazer e competição. A criação da marina em 1998, associada à oferta de formação de vela, por parte do CNC (*Optimist, Laser, 420, Hobie Cat e Sprint*), (CNC 2015), veio acrescentar qualidade ao produto náutico cascalense.

A organização e passagens por Cascais de eventos de renome na vela é outro dos fatores relevantes a considerar. O mundial de vela da ISAF em 2007, que destacou Cascais no panorama mundial, associado à criação do CAR (ver 2.2.4 Centros de Alto Rendimento) náutico, com forte componente de vela, no mesmo ano, veio colmatar a oferta existente e fomentar a competição nacional e internacional.

As regatas convencionais ou de frota são competições entre embarcações da mesma classe, que concorrem entre si (Anexo VI). Em Cascais destacam-se as classes de embarcações Dragão, SB20, Optimist, vela ligeira, 420, Laser *standart*, Laser Radial, Laser 4.7, *Snipe*. As provas de maior relevo em Cascais de vela ligeira e de cruzeiro, são abordadas em detalhe no anexo IV (CNC 2016a).

A vela oceânica em Cascais tem uma expressão considerável em termos de competições de reconhecimento mundial, que se pode visualizar resumidamente no quadro abaixo. O anexo III expõe os principais eventos mundiais de vela oceânica, também designada de *offshore*.

Quadro 17 - Regatas oceânicas mundiais, sua frequência e passagem por Portugal.
Fontes: mencionadas no campo de cada competição

Nome Competição	Frequência realização	Passagem por Portugal
America's Cup ou Taça América (ACEA 2016)	Cada 4 anos	Cascais 2011
Volvo Ocean Race (VOR) (DS 2016)	Cada 3 anos	Cascais 2011-12, Lisboa 2014-15
Transat (TT 2016a)	Anos ímpares, alternando Rota Rum e Transat Inglesa	Madeira: 2007, 2011, 2017, 2019
Rota do Rum (RdR 2015)	Cada 4 anos	Passível criar rota lusa semelhante. Ex.: Fernão Mendes Pinto ou Rota das Especiarias
Barcelona World Race (BWR 2014a)	Cada 4 anos	-
Les Sables - Les Açores - Les Sables (LesS-LesA 2014)	Anos pares	Açores
Tall Ship Race (TSR 2016)	Anual	Lisboa 1956, 1980, 1982, 1992, 1994, 1998, 2006, 2012 e 2016

A vela *inshore* em cascais tem diversas provas de renome, que elevam a região e contribuem para a projeção da modalidade. É de louvar o esforço conjunto das entidades locais e nacionais, como o CNC, Marina de Cascais, CMC, JTE, TP no sentido de promover anualmente eventos mundiais de grande relevo na área da vela, como *Dragon Winter Series*²⁹, Cascais Vela³⁰ (que pelo nome escolhido promove vila, concelho e região no mundo) e os três Campeonatos do Mundo: SB20, RC44 e TP 52 (CMC 2016).

Para estabelecer uma visão geral e uma síntese dos fatores mais relevantes em relação à vela em Cascais elaborou-se uma análise SWOT (Quadro 18). A partir desta análise é possível estabelecer um conjunto de linhas diretrizes para as estratégias a seguir, áreas prioritárias de ação e de projetos futuros viabilizáveis.

²⁹ Em janeiro, fevereiro e março

³⁰ Inicialmente conhecido com o nome do troféu: Quebramar, posteriormente Quebramar-Chrysler e após 2009 Cascais Vela

Quadro 18 - Análise SWOT da vela em Cascais Fonte: (Mar, 2015)

Pontos fortes	Pontos fracos
Localização geoestratégica da Baía de Cascais Proteção ventos pela Serra de Sintra Proteção pela farolagem na aproximação marítima à baía: São Julião, Bugio a Leste e Guia, St ^a Marta a Oeste. Baía sem restrição de calado (8 m) Ventos predominantes estáveis em quadrante conforme estação do ano: S - SW no Inverno e N no Verão. Existência de uma marina de qualidade e com muitos pontos de amarração Existência de um clube náutico com grande historial e relevância na náutica nacional e internacional. Notoriedade de Cascais no Mundo.	Custos relativamente elevados associados à prática desportiva da vela. Suscetibilidade económica: estagnação da procura do turismo náutico. A presença e caracterização típica de mar aberto fator limitador para navegadores pouco experientes. Insuficiente aposta na promoção da prática do turismo náutico por parte dados organismos oficiais de turismo. Insuficiente envolvimento da comunidade local na prática da vela e do estímulo à sua prática através do desporto escolar
Oportunidades	Ameaças
Expansão de Lisboa como marca de referência Proximidade geográfica e de transportes de Lisboa Participação de Cascais em candidaturas a grandes eventos de vela: como a VOR e Taça América ³¹ , Reconhecimento mundial campo regata excelência	Fraca disseminação e desinteresse da população nacional pela vela Ausência de plano operacional nacional de apoio à náutica, e à vela em particular

Através da interpretação da análise SWOT para o subproduto turístico vela (Quadro 17), concluiu-se que os pontos fortes são bastante positivos e diferenciadores em termos do subproduto do turismo náutico em análise: as excelentes condições geoestratégias da baía de Cascais (sem restrição de calado e protegida dos ventos pelo maciço da serra de Sintra), aliadas à proximidade de Lisboa e apresentar vantagens de acessibilidade náutica, comparativamente com Lisboa devido à difícil entrada da barra do rio Tejo, quando registadas condições de mar e vento adversas.

Em relação aos pontos fracos destacam-se os custos elevados da compra ou aluguer de postos de amarração/ lugares a nado e doca seca, acrescidos dos custos materiais e manutenções regra geral dispendiosos. Em termos comerciais e turísticos, apesar da criação da empresa propriamente dita ser pouco dispendiosa, existem limitações na obtenção de financiamento para o sector, agravado pelo facto de Cascais se encontrar na região de Lisboa que tem grande limitação na utilização dos apoios de fundos comunitários, dificultando a implementação e manutenção deste tipo de empresas ao contrário do que acontece em países como a França³².

Em termos de ameaças a ausente estratégia de promoção náutica nacional é de assinalar. A fraca adesão da população à vela é de ressaltar (Faria et al. 2012).

As oportunidades são passíveis de serem aproveitadas: o crescimento e reconhecimento da marca Lisboa e Portugal na Europa e no Mundo, e particularmente da marca Cascais que tem sido cada vez mais projetado, seja em termos turísticos, com reconhecidas belezas naturais,

³¹ Ver anexo III e IV

³² Ver capítulo 3 Análise de *benchmarking* e 3.1 França

conjugando património, turismo e gastronomia de excelência ao já bem implementado produto sol e mar, golfe e jogo. Na área da vela de cruzeiro e regata o reconhecimento mundial é já uma realidade. A existência de ameaças (Quadro 18), algumas que podem não ser fáceis de contornar, devem estar sempre no espírito do empreendedor deste produto, podendo ser mitigadas através da dinamização de estratégias e ações englobadas num plano de nível tático para o produto, numa lógica de promoção ativa do sector e produto.

É de ressaltar o facto da baía de Cascais possui características de vento e mar ideais para navegadores iniciados e que a frente de mar aberto mais perto do cabo Raso possui características mais desafiantes, atraindo velejadores experientes, e especialmente atraente para profissionais e velejadores mais destemidos.

De realçar igualmente o potencial para desenvolvimento da náutica de recreio associada aos operadores marítimo-turístico, em particular sob a forma de *charter* e passeio do dia.

5. METODOLOGIA

“Uma investigação é, por definição, algo que se procura.” (Quivy & Campenhoudt 2013, 31)

5.1 Abordagem conceitual da investigação

Como referido no capítulo 1.4, a investigação desenvolvida nesta dissertação, para além de contar com a revisão bibliográfica sobre os temas considerados estruturantes, contou com uma análise de *benchmarking* sobre os destinos náuticos e de vela com melhores práticas e semelhanças com o caso em estudo. Este estudo é ainda suportado por uma investigação empírica consubstanciada pela aplicação de um instrumento de auscultação de um conjunto de *stakeholders* considerados relevantes para a presente investigação.

Assim, neste capítulo apresenta-se a metodologia e os métodos que suportam esta componente da investigação empírica, considerando desde logo que se procurou estabelecer uma interdependência entre as primeiras partes da investigação, ou seja, a da revisão bibliográfica e da análise de *benchmarking*, com a componente empírica.

A primeira parte da investigação permitiu estabelecer quais as principais problemáticas em análise, qual o estado de arte mais relevante sobre os destinos e produto da náutica e, em particular, no segmento da vela. Na segunda parte, análise de *benchmarking*, permitiu reforçar o conhecimento sobre as melhores práticas, ficando em aberto se, ou como poderiam ser replicadas ou adaptadas para o caso de Cascais. Para ajudar a responder a estas questões e suportar um conjunto de propostas de valorização do destino na vertente da vela, considerou-se que o mais apropriado seria recorrer à opinião de um conjunto alargado de especialistas, recorrendo a entrevistas.

Após a definição do objetivo da aplicação das entrevistas, foi necessário decidir sobre um conjunto de outras questões, nomeadamente:

- Qual o modelo concetual, as dimensões estruturantes e como estas se decompõem nas questões a formular?
- Quais os procedimentos metodológicos a seguir: tipo, estrutura, construção, aplicação e tratamento das entrevistas?
- Quem entrevistar, quais os especialistas e *stakeholders* mais relevantes e disponíveis para contribuir para este estudo?

Em relação à primeira questão desde logo foi necessário considerar que estamos perante um estudo baseado num modelo concetual complexo e holístico, porque abrange múltiplas áreas de investigação, desde a componente dos destinos à dos produtos e da componente afeta à atividade turística, desportiva, económica e social. Esta complexidade acentua-se porque o

território de estudo apresenta uma forte interdependência com o destino de Lisboa, por isso a uma dimensão regional, mas igualmente com a estratégia a nível nacional e muito dependente de fatores internacionais, quer da procura, quer dos eventos e provas desportivas (Figura 25).



Figura 25 - Principais áreas de investigação e dimensões de estudo

Estas múltiplas dimensões justificam que se procure ampliar o leque de entrevistados, para abranger todo o espectro das dimensões e questões a considerar. De forma a assegurar o máximo de coerência, procurou-se valorizar o conjunto de dimensões transversais a todos os entrevistados, as quais foram decompostas em questões, sempre que adequado igualmente transversais, mas que deveriam ser adaptadas a cada um dos entrevistados, considerando as suas especialidades e envolvimento com o tema em estudo. Estas dimensões e questões foram formuladas tendo em consideração especialmente os objetivos previamente estabelecidos desta dissertação e as questões de investigação. Assim, foram trabalhadas essencialmente quatro dimensões, uma sobre a caracterização dos entrevistados e as outras três sobre o desenvolvimento do turismo náutico e, em particular, da vela, nas várias dimensões geográficas, mas valorizando o caso de Cascais:

- Análise da situação atual, como os entrevistados interpretam as condições e estado de desenvolvimentos;
- Potencialidade de desenvolvimento;
- Propostas e ações de desenvolvimento;

Assim, com as entrevistas pretendeu-se fundamentalmente obter informação fundamental para atingir os dois principais objetivos desta dissertação: analisar as potencialidades do território para a prática da náutica de recreio e desportiva, com enfoque na vela e apresentar contributos para o desenvolvimento de um modelo concetual que valorizem este produto turístico na região, assumindo-o como âncora e ligando-o diretamente à imagem do destino.

No que se refere à segunda questão, esses procedimentos prenderam-se essencialmente com a conceção dos guiões das entrevistas, segundo etapas que incluíram uma proposta inicial, a sua

revisão e validação, até chegar à versão final a aplicar, que se desenvolvem de forma mais detalhada nas sessões seguintes.

Quanto à decisão sobre quem entrevistar, optou-se pela realização de um conjunto de catorze entrevistas, junto de elementos chave com experiência reconhecida no seio do turismo náutico e da vela, de modo a recolher perspetivas das diferentes vertentes do meio, com conhecimentos e experiências cuja amplitude varia quanto ao âmbito geográfico, do local ao internacional e da especialidade, nomeadamente investigadores, velejadores, decisores políticos, especialistas, entre outros. A seleção dos entrevistados considerou fatores como o de reconhecimento, o da relevância e da disponibilidade.

5.2 Entrevistas e amostra

No âmbito da investigação empírica foi eleito o instrumento de observação, a entrevista dirigida, semiestruturada. A escolha por este tipo de entrevista prendeu-se com a particular riqueza deste instrumento, que permite indagar diretamente os *stakeholders* de forma descontraída e fluída, constituindo ainda um veículo facilitador de resposta a novas questões pertinentes, que não constantes no guião, veiculam a elucidação no campo da especificidade de cada entrevistado no decorrer da conversação.

A seleção dos entrevistados efetuou-se com especial preocupação de expor o leque de perspetivas e decisões estratégicas e operacionais possíveis, de modo a enriquecer o contributo para a ciência. Foram realizadas entrevistas com dois guiões distintos, embora de génese semelhante.

O primeiro guião foi efetuado a três grupos de *stakeholders*: i) personalidades ligadas ao planeamento ou gestão territorial ou da náutica e vela; ii) investigadores e docentes universitários nacionais, especialistas de renome em turismo náutico; iii) treinadores e velejadores de competição internacional, conceituados também como agentes da náutica de vela.

O segundo guião de entrevista foi forçosamente dispare, dado os entrevistados serem investigadores internacionais (*Mark Orams e Tihomir Lukovic*) e a sua valência e contributo se prender com vivências e experiências também internacionais. Neste último guião foi exposto um enquadramento mais alargado do panorama nacional, regional e local, em termos geográficos, serviços e valências da região, particularidades da atração turística e náutica, atendendo ao provável desconhecimento do panorama nacional a fundo dos entrevistados.

Foi igualmente decidido recorrer à aplicação de questões complementares decididas no decorrer das entrevistas, sempre que se consideravam úteis para clarificar pontos particulares, ou explorar questões abordadas consideradas de interesse para a investigação. As entrevistas incluíram ainda questões individualizadas, que se prenderam com particularidades das funções

do entrevistado, com o intuito de elucidar determinados pontos de atuação, estratégia ou função no cargo representado.

Os três grupos de *stakeholders* considerados relevantes para este estudo incluem especialistas nacionais e estrangeiros (entidades públicas de relevo, investigadores de turismo náutico, e velejadores e empresários), sendo definida uma amostra que se considerou relevante e adequada considerando as limitações e objetivos desta investigação. Foram assim selecionados 16 potenciais entrevistados dos quais foi possível obter resposta de 14³³ (Quadro 19).

Quadro 19 Entrevistados no âmbito do relevo do turismo náutico para o destino Cascais.

Entidade	Cargo representado	Nome	Outras informações e valências
PERSONALIDADES LIGADAS AO PLANEAMENTO OU GESTÃO TERRITORIAL OU DA NÁUTICA E VELA			
Camara Municipal Cascais (CMC)	Secretário-geral do Desporto	Pedro Costa ³⁴	Formação educação física, especializado em gestão do desporto.
Turismo de Cascais	Vice-presidente	Bernardo Correia Campos	2009 a 2012 Secretário político do vereador da CMC com tutelas turismo, planeamento e produção de grandes eventos desportivos e culturais. 2012 a 2015 Adjunto do vice-presidente CMC, com chancelas, o turismo e grandes eventos municipais. Velejador
<i>Sailors for the seas</i>	Presidente da Comissão Executiva		
Clube Naval de Cascais (CNC)	Presidente da Comissão Executiva	Gonçalo Esteves	Terceira geração de navegadores e elementos do CNC; participação em regatas internacionais e organização de diversas provas de vela CNC Cascais. Velejador internacional.
Marina de Cascais	Diretor da marina	Pedro Garcia	Especialista em Marketing e Gestão. Gestor da Marina de Cascais desde a abertura. Velejador internacional.
Marina Oeiras	Diretor da marina	Tiago Marcelino	Gestor da Marina de Troia da abertura até 2016. Velejador
Federação Portuguesa Vela (FPV)	Presidente da FPV	José Leandro	Hoteleiro internacional (Suíça e Alemanha). Velejador
INVESTIGADORES TURISMO NÁUTICO			
Universidade Nova Zelândia	Velejador e praticante outros desportos náuticos e investigador em turismo marítimo com mais de 150 artigos publicados em revistas científicas de turismo náutico (Orams 2016). Professor universitário de turismo e náutica.	Mark Orams	Vice-presidente da sociedade internacional costeira e marinha; Presidente e administrador do projeto <i>lifeboat</i> ; Administrador do centro de educação e recreação marinha Sir Peter Blake; Administrador da fundação internacional de iates da Nova Zelândia; Administrador da fundação de vela da Nova Zelândia; International Congress on Coastal and Marine Tourism; diretor associado da gestão costeira e marinha da costa da Nova Zelândia.; Vice-patron, Torbay Sailing Club, Tourism in Marine Environments (Orams 2016) Professor universitário de turismo e náutica.
Universidade de Dubrovnik	Investigador em turismo náutico com mais de 17 livros, de 27 estudos de planeamento e gestão de marinas e estudos científicos publicados em revistas da especialidade e 58 participações em conferências sobre náutica e turismo.	Tihomir Lukovic	Licenciado e mestre em economia. Especialista em gestão e marketing de destinos náuticos. Professor universitário de turismo.
Universidade de Faro	Investigadora em turismo náutico, professora universitária adjunta	Elsa Pereira	Treinadora e praticante de canoagem, Membro da Comissão de desporto e Mar instituto do desporto
VELEJADORES E EMPRESÁRIOS			
Empresa Terra Incógnita	Mentor e gestor	Bernardo Queirós	Empresa com 20 anos, sediada em Lisboa, com cursos de vela para todas as idades e atividades marítimo turística. Velejador
Empresa BBDouro	Mentor e gestor	Diogo Barros	Redinamizou regatas no Porto, maior empresa de vela da região Norte, marítimo turística no ramo corporativo a operar no Douro, velejador e treinador de competição
	Treinador Olímpico de vela Atlanta 2013		
<i>Extreme Sailing Series</i> (ESS)	Tripulante regata	Luís Brito	Velejador profissional, Olímpico em 2004 na classe tomado. Tripulante regata da Extreme Sailing; Rolex Sidney Hobart Yacht Race (Extreme Sailing Series) Vela Solidaria Portimão, Faro e Cascais. Vela Adaptada Portimão, Faro e Cascais
Vela Solidaria	Mentor e gestor		
Vela Adaptada			
Universidade Algarve	Professor universitário		
Vela Adaptada Lisboa	Mentor e patrocinador	Charles Lindley	Medalha Imperio Britânico 2015 pela projeto vela adaptada em Cascais (The London gazette 2015). Velejador em diversas classes (Finn, Snipe, Lazer, Hobie Cat, Vela Cruzeiro – Delar 34 em solitário anualmente).
Clube Naval de Cascais (CNC)	Vogal do Conselho Geral		
Velejadora de competição	Velejadora Olímpica, treinadora vela	Rita Gonçalves	Projeto inovador de aluguer de veleiros particulares para participação e acompanhamento de provas e pernoite em embarcações
Empresária náutica	Mentora e gestora		

³³ Duas não foram possíveis de realizar: i) a do Capitão do Porto de Cascais Comandante, Tenente Mário Domingues; ii) Diretora do Departamento de Desenvolvimento e Inovação do Turismo de Portugal, Dr.ª Teresa Ferreira.

³⁴ Falecido em agosto de 2016.

5.3 O questionário da entrevista

Como referido anteriormente o questionário da entrevista (anexo V) foi construído seguindo um modelo de entrevista dirigida, semiestruturada, com questões relativamente objetivas e fechadas e que permitissem obter informação fundamental para atingir os dois principais objetivos desta dissertação. Contudo, foi necessário desagregar esses objetivos para a partir daí se elaborarem as questões que se considerassem mais adequadas e pertinentes, divididas em três grupos: i) apresentação, ii) potencialidades do território e iii) potencial de desenvolvimento. Assim, considerou-se necessário definir um conjunto de objetivos mais específicos, que serviram de base à construção das questões formuladas:

- i) Aferir o nível da procura e oferta, assim como o potencial de desenvolvimento da náutica de recreio de recreio no sub-destino Cascais, na componente do turismo de lazer e turismo de desporto náutico (perguntas 2 e 3);
- ii) Indagar a pertinência do rumo escolhido e a tomar no panorama nacional e internacional, no que concerne o turismo, a náutica e o relevo do destino para ambos. (questões 4 a 7);
- iii) Aferir a importância do destino Cascais no panorama da vela internacional, estratégias e medidas tomadas e a tomar; a vela como produto ancora associada *branding* do destino (questões 8 a 10);
- iv) Saber o nível de validação e concordância dos entrevistados com um conjunto de estratégias e propostas que possam ser consideradas relevantes para o desenvolvimento de um modelo conceitual que valorizem este produto turístico na região, assumindo-o como âncora e ligando-o diretamente à imagem do destino:
 - a. Centro de mar/ Centro de estágios de vela como angariador turístico e de receitas por parte de nautas e seus familiares, nacionais e internacionais, por meio de parcerias com o intuito de realizar treinos para competição, com condições de mar e vento estáveis e clima moderado todo o ano (questões 11) ;
 - b. Democratização da vela como medida de envolvimento da população local, potencial consumidora de turismo náutico durante todo o ano (questões 12) ;
 - c. Desporto escolar como angariador de novos praticantes e impulsionador da náutica, vela e turismo náutico indiretamente (familiares dos jovens, e jovens no futuro) (questões 13);
 - d. Eventos de renome na promoção da náutica, do turismo e do turismo náutico, destaque dos *media* com projeção global (questões 14) ;
 - e. Formação de técnicos com valências simultâneas na náutica de vela e turismo (questão 15).

Atendendo à especificidade de funções de cada entrevistado, foram concebidas perguntas extras, sempre que se considerou necessário, dado relevo dos seus cargos e entidades que representam no panorama nacional e internacional. Sendo ambos os guiões de entrevista semiestruturados, surgiram novas perguntas no fluir da conversação.

De modo a enriquecer a investigação, procedeu-se a entrevistas a investigadores e professores universitários internacionais de relevo no campo do turismo náutico e da náutica em si, tendo-se concebido um questionário específico para o efeito. O intuito desta abordagem foi compreender o fenómeno numa perspetiva mais macro, de cariz internacional, com contornos bem definidos, e cujo contributo se considerou maior nestes termos.

Transversalmente, todos os entrevistados foram indagados sobre a pertinência das propostas do modelo, bem como da sua ligação à área em destaque, quer turística, quer no âmbito da náutica e da vela, perspetivas de futuro para o turismo náutico, em particular no destino Cascais e região de Lisboa.

A fase seguinte consistiu na elaboração de uma primeira versão dos guiões das entrevistas que foi sujeito a apreciação e análise crítica por dois especialistas com formações e conhecimentos distintos: investigador na área do turismo; velejador e empresário da náutica de vela em Cascais e Lisboa, de forma a aferir a adequabilidade e compreensibilidade das questões.

5.4 Aplicação da entrevista

Após a definição das pessoas a entrevistar, estes foram contactados a fim de verificar a disponibilidade de colaboração neste estudo, tendo desde logo sido informados sobre os objetivos da entrevista e duração estimada.

As entrevistas foram efetuadas entre 5 de julho de 2016 e 2 de outubro de 2016, de forma presencial, em locais da preferência dos entrevistados, ou via *online* (através do programa *Skype*, quando a distância geográfica dos entrevistados se justificou).

As entrevistas iniciaram-se com a apresentação do entrevistado, dos objetivos do estudo, da solicitação de autorização para gravação da mesma e da afirmação da garantia da não disponibilização da entrevista no seu todo, mas apenas nos aspetos relevantes para o estudo, sob a forma de tópicos. Todas as entrevistas foram gravadas com recurso a dois sistemas de gravação.

O tempo das entrevistas foi muito heterogéneo, variando entre 15 minutos e 114 minutos (Quadro 20).

Quadro 20 Data, hora de início e tempo das entrevistas presenciais – Guião 1

	Bernardo Campos	Bernardo Queirós	Charles Lindley	Diogo Barros	Elsa Pereira	Gonçalo Esteves	José Leandro	Luis Brito	Pedro Costa	Pedro Garcia	Rita Gonçalves	Tiago Marcelino
Dia	21/set	26/set	30/set	29/jul	30/set	29/jul	29/set	03/out	05-0-	16/ago	19/set	05/jul
Início	10:10	12:07	11:00	16:20	14:21	15:20	15:00	11:00	11:30	16:23	14:30	15:00
Duração	46:01:00	01:11:09	29:03:00	15:20	46:37:00	42:54:00	01:07:03	45:59:00	48:04:00	01:54:08	30:44:00	01:07:40

5.5 Tratamento e análise de informação

Após a realização das entrevistas aos principais *stakeholders*, procedeu-se à transcrição das entrevistas e sua análise de conteúdos.

A análise dos conteúdos foi feita de forma qualitativa e de interpretação direta, procurando-se simultaneamente estabelecer a identificação dos temas e categorias essenciais para a categorização e codificação a realizar na fase seguinte. Assim, na fase seguinte, a informação foi estruturada em grelhas de resposta, por pessoa/resposta, associada em categorias e selecionada segundo critérios de relevância. Desta forma, foi possível sistematizar a informação incluída num quadro conclusivo das ideias principais de cada temática com relevância para o estudo.

6. APRESENTAÇÃO E DISCUSSÃO DAS ENTREVISTAS: CONTRIBUTOS DOS *STAKEHOLDERS* DA VELA E DESTINO

6.1 Enquadramento

Considerando que a informação decorrente das 14 entrevistas efetuadas neste estudo é muito extensa, recorreu-se à sua simplificação, para facilitar a leitura e discussão dos resultados. A apresentação e análise das entrevistas foi dividida em dois subcapítulos, um para as referentes aos 12 entrevistados nacionais, ao qual foi aplicado o guião 1 e o segundo aos internacionais, para os quais se seguiu o guião 2.

Como não era possível apresentar a informação referente 12 entrevistas nacionais em apenas um quadro, para valorizar uma leitura que permita comparar a opinião dos diversos entrevistados, optou-se por colocar na primeira coluna a identificação dos entrevistados de forma abreviada (organizados por ordem alfabética e por grupos de ação) (Quadro 21).

Quadro 21 – Entrevistados por grupo de *stakeholders* e guião utilizado

	Bernardo Campos	Bernardo Queirós	Charles Lindley	Diogo Barros	Elsa Pereira	Gonçalo Esteves	José Leandro	Luis Brito	Pedro Costa	Pedro Garcia	Rita Gonçalves	Tiago Marcelino
Dia	21/set	26/set	30/set	29/jul	30/set	29/jul	29/set	03/ago	05/jun	16/ago	19/set	05/jul
Início	10:10	12:07	11:00	16:20	14:21	15:20	15:00	11:00	11:30	16:23	14:30	15:00
Duração	46:01:00	01:11:09	29:03:00	15:20	46:37:00	42:54:00	01:07:03	45:59:00	48:04:00	01:54:06	30:44:00	01:07:40

A ordem que os entrevistados surgem nos quadros segue a do quadro anterior, sendo que se assinala uma bordadura mais espessa para se identificar os três grupos de *stakeholders* a que cada entrevistado se insere.

Quando os entrevistados não responderam à questão é assinalado nos quadros: N/R.

Para facilitar a gestão de informação tão vasta optou-se por, após a apresentação de cada quadro, fazer uma leitura do mesmo e análise dos dados.

Como foi aplicado um guião diferente a dois dos entrevistados (investigadores internacionais) a informação referente às suas respostas é apresentada em quadros distintos, embora, nas situações que se justificavam tenha também sido incorporada nos quadros gerais.

6.2 Entrevistas nacionais – Guião 1

A informação apresentada sobre as opiniões expressas pelos 12 respondentes nacionais foi dividida num conjunto de blocos e descrita sumariamente em 8 quadros, na maioria com três questões cada um.

A importância da náutica para a afirmação do destino Cascais | O caso de estudo da vela
Quadro 22 – Entrevistas principais stakeholders, Guião 1, Questões 1 a 3

	Q 1. Ligação do entrevistado ao destino, náutica e à vela	Q 2. Potencial de desenvolvimento do turismo e desporto náutico em Portugal	Q.3. Oferta e procura atual da náutica e em particular da vela e potencial desenvolvimento para na região de Lisboa
BC	2009-12 Secretário político vereador CMC: turismo, planeamento e produção grandes eventos desportivos e culturais. 2012-15 Adjunto vice-pres. CMC: turismo e grandes eventos municipais. Desde 2014: vice-pres. Associação Turismo Cascais e Pres. Associação <i>Sailors for the Sea</i> PT. Velejador.	Turismo náutico, turismo de eventos e turismo de habitação. <i>Dragon Winter series</i> : 3 velejadores por embarcação, 150 pessoas do mundo inteiro, muito endinheiradas, visitando Cascais 3 vezes ao ano. É potenciador, pela coligação internacional, famílias que vem com os velejadores, equipas que se alojam e alimentam.	Cascais estabeleceu áreas estratégicas de apoio ao turismo: vela, <i>surf</i> , golf (n.º 58 campo do mundo), hipismo, ténis, oferece ainda complementaridade: segurança, limpeza, hotéis e restauração, paredão, marina, CNC. Com um dos melhores campos de regata do mundo, o concelho aposta na vela desportiva, com provas internacionais de grande investimento: SB20, TP, Taça América 2011 pela mão Patrick Monteiro de Barros, atraída por oferta de serviços. A <i>Sailor for the seas</i> Portugal com sede em Cascais, EUA, Japão e China, por <i>Roquefeler</i> JR, certifica regatas e ensina proteção dos oceanos.
GE	Presença familiar no CNC já na terceira geração da família. Avô fundou clube com motonáutica, pai e o próprio dinamizador da vela. Velejador internacional.	É incompreensível falta de aptidão para vela que não de competição de Cascais. Passam 30 mil barcos na costa e não param, 50% oriundos de 3 bandeiras: francesa, inglesa e alemã. Espanhóis não sobem costa. Desporto náutico associado ao turismo tem potencial: estágios de inverno de atletas olímpicos internacionais com inverno rigoroso (Rússia e Ucrânia) Em breve CAR vela em Cascais. CNC é elevou n.º dormidas em Cascais, valores totais 5 milhões e 100 mil euros com investimento CMC 500 mil euros. Fixação residência de atletas com compra de casa.	Cascais está no top 10 de destinos ideais para regatas no mundo. O CNC tem promovido a náutica desportiva. Cascais não tem aptidão natural para embarcações de recreio pararem aqui, o que não faz nenhum sentido. CNC promove a vela de competição pelo mundo inteiro (promoção revistas) de forma esplêndida, que contrapõe com a marina Cascais que não se promoveu como destino: <i>friendly</i> . Em blogs queixam-se do preço (alto) marina e antipatia. Estrangeiros com ER e conhecem a vela de recreio, não consideram parar aqui.
JL	Vela desde anos 70. Regatas de JODs. Presidente da FPV em funções (até Outubro 2016).	Tem potencial, passível de desenvolvimento, somos ponto de passagem. França: náutico recreio representa 10% da economia. Espanha fez maior investimento em marinas e infraestruturas. Ambos países a norte têm marés e correntes fortes e comportas. PT já existem postos atracação: Viana do Castelo, Póvoa do Varzim, Porto, Olhão, Vila Real Santo António. Oeiras poderia duplicar capacidade e hotéis, habitação.	A importância que os dirigentes políticos dão à náutica é muito reduzida.
PC	Formação educação física, especialização em gestão do desporto. 1997 CMC. Ensino vela: componente formação e desportiva.	Estabilidade eólica, com diferentes forças. Área do desporto náutico associada à educação. Promoção internacional da costa de Cascais com foco no turismo de alta qualidade de vela, <i>windsurf</i> e <i>surf</i> . Eventos: Mundial <i>Surf</i> , <i>America's Cup</i> , ISAF2007, cascais vela, dragões, regatas de vela ligeira e recreio (CNC).	Dinâmica de vela em Lisboa é grande, mas Cascais é referência na vela, mais exuberante quando dirigentes FPV estão ligados a Cascais e ao CNC em particular. A articulação com outras docas e marinas e eventos como a VOR e <i>Tall Ships Race</i> irão dinamizar turismo.
PG	Velejador de competição. Representação laser Brasil. Gestor marina Cascais desde a abertura.	A vela fez percurso desportivo: nosso ranking mundial melhorou porque os atletas treinam todo o ano!	Produto turístico: saídas de veleiro. Na inauguração da marina fez-se a largada da Maxi Cup, depois TPs, e desde aí nunca mais pararam eventos mundiais, com destaque para o mundial de vela ISAF 2007.
TM	Vela com Pai aos 4 anos. Vela ligeira. 2007 Organização eventos, classes olímpicas Cascais. 2008 Gestão marina Troia. 2016 gestão marina de Oeiras	Há 15 anos atrás ninguém parava no continente português, foram criadas condições, com reabilitação e tratamento das frentes ribeirinhas. Passa palavra na vela é muito forte. Marina Oeiras tem atraído mercado dos passantes.	Oeiras é porta de mar de Lisboa, pode aumentar ocupação de passantes. Contratos anuais permitem pagamento manutenção, passantes contribuem para investimento pontual. Ponderar novos investimentos (lugares disponíveis).
BQ	Vela aos 3 anos no Clube Naval de Lisboa (CNL) 2 verões. Ajudante monitor. Compra embarcação. Representante ATR França que operou em Cascais e Lisboa. Terra Incógnita: escola navegação, escola vela, ATL's e férias.	Desporto náutico há muito. Cascais modelo para o país: tem velejadores de renome, optou pelas monótipas em vez da vela cruzado, atraiu grandes eventos (VOR, Extreme 40's, RC 44), é um destino internacionalmente conhecido, um dos melhores <i>spots</i> de vela do Mundo, é o <i>South Hampton</i> português. Conseguiu atrair população para segunda residência.	A oferta é grande em número, centrada na despedida de solteiros, aniversários, com pouca segurança para os utentes, fuga aos impostos, sem qualidade e a baixo preço de venda.
CL	Vela desde criança em diversas classes. Solitário anualmente, açores, madeira, canárias. Sempre ligado ao CNC.	Claro que há, Portugal é o 11º país em área económica marítima do mundo, tem enorme costa com arquipélagos dos açores e madeira. Potencial enorme, extraordinário, clima fantástico. O Atlântico é um mar que se conhece melhor. Segurança, simpatia dos povos.	Potencial há sempre. Há que captar atenção municípios que rodeiam Lisboa, ex.: mar da palha com 3 mil postos de amarração, em área igual ao <i>Solent</i> (Inglaterra) com 33 mil. Vela pode fazer-se todo o ano, com a capital PT muito próxima, Ingleses só podem fazer vela 9 meses e capital fica a 3h.
DB	Vela com Pai, participação em regatas nacionais e internacionais. Competição internacional: <i>Match racing</i> com Álvaro Marinho. Treinador da equipa olímpica vela 2013. Modelo Terra incógnita: BB Douro	Não se pronunciou	Importante investir nos passeios diários. Cascais tem uma baía única. Barco à vela é mais económico que a motor, existindo mercado para ambos. É de aproveitar a exposição existente de Cascais para dinamizar vela junto dos turistas e visitantes, com forte divulgação internacional.
LB	Vela com Pai. Aos 11 anos vela ligeira. 2010 Vela solidária apoio município de Portimão: desporto e aprendizagem de vela, grupo feminino entre os 13-16 em casas de apoio. Vela adaptada: Lagos, Portimão, Lisboa-Terra Incógnita e Porto-BB Douro <i>for All</i> (escolas facultam embarcações e técnicos).	Só faz é sentido. O problema é não passarmos dos estudos. Há poucos apoios ex.: compra embarcações. Marinas cobram mais 20% a OMTs, quando deveriam descontar 20%. Programas são lentos. Portugal não está vocacionado para desporto de alto rendimento, nem desporto adaptado de vela. Temos técnicos formados com algumas competências em termos de náutica, mas sem saídas profissionais, faltam empresas e embarcações.	O investimento marítimo turístico é muito da parte das empresas. O que existe em termos de oferta é o passeio. A aprendizagem de vela é reduzida, mas pode ser por desconhecimento.
R G	Vela aos 8 anos. Competição, treinadora, olímpica vela 2013. Marítimo-turística com aluguer ER privadas (pernoite e participação regatas).	Insegurança mediterrânica aumentou procura turismo português. Turismo vela com potencial desenvolvimento mas falta planeamento. Atletas vela treinam todo o ano, Cascais tem essa oferta, mas compete com sul de Espanha. Aposta maior divulgação CNC, bastante conhecido, mas conotado com eventos maiores, provas promovem treino de atletas internacionais.	Em Lisboa oferecem pacote na marcação já com passeio de vela. Cascais tem vento mais forte logo, turismo de lazer menos desenvolvido, aposta turismo desportivo. Cascais não é Mediterrâneo, nem Algarve, mas tem potencial em termos do turismo náutico de vela, em termos de desporto e também em termos lúdicos.
EP	Canoagem: praticante e treinadora. Institucional, na universidade do algarve. Investigadora náutica na dinamização dos destinos. Membro da Comissão de Desporto e Mar do Instituto do Território.	Condições excelentes: praias, costa variada e oferta de serviços e polos diferentes, boas licenciaturas turísticas, bons hotéis. Estamos no turismo de sol e praia, mas podemos diversificar oferta.	Não existem estudos que caracterizem a oferta e procura de uma forma clara. Existem alguns estudos sobre marítimo turístico em Cascais, (...) muito na base de passeios, sem estudo claro da procura. Estudo Professor Guerra não caracteriza oferta verdadeira.

Leitura e análise dos resultados (Quadro 22)

Questão 1 – No que se refere á caracterização e ligação dos entrevistados ao destino, à náutica e à vela, constata-se que seis iniciaram a vela em família, dos quais quatro com a figura paterna; tendo oito praticado vela ligeira e também oito referiram a prática de vela de competição desde jovens. Apenas três elementos não se identificaram como velejadores, um dos quais não referiu nenhuma prática náutica.

Questão 2 – Quanto às opiniões sobre qual o potencial de desenvolvimento do turismo e desporto náutico em Portugal, com exceção de dois entrevistados que não responderam, todos concordam existir um elevado potencial nacional (Quadro 22 e 23), mas verifica-se alguma divergência no que respeita a abordagem ou mercado a potenciar. Assim, 4 dos 14 entrevistados apontaram o mercado de passantes como foco de expansão; 7 consideraram o desporto náutico como motor de desenvolvimento do destino, entre os quais 4 realçaram as características excelentes para a prática de vela o ano inteiro, e a importância dos estágios de inverno e sua divulgação internacional; 5 destacaram a relevância dos eventos de desporto náutico na promoção do destino; 3 salientaram o contributo da atividade desportiva na compra de segunda habitação ou para a fixação de residência dos atletas.

Quadro 23 – Mercados a potenciar (Q2. PS: inclui-se igualmente a Qa do guião 2 aplicado a MO)

PC	BC	GE	JL	PG	TM	EP	LB	BQ	CL	RG	MO	Ver anexo V: Guião 1, Grupo I, Q.2./ Guião 2, Grupo I. Q.a
		X	X		X						X	Mercado de ER passantes
X	X	X		X				X		X	X	Desporto náutico
		X		X						X	X	Estágios inverno e treino todo o ano
X	X			X				X		X	X	Eventos
	X	X						X				Fixação de residência ou compra de 2ª habitação atletas
	X	X				X						Náutica aumenta alojamento e alimentação
							X					Escassez de ER
		X	X				X					Falta infraestruturas náuticas
									X	X	X	Segurança, simpatia, clima, localização
			X			X			X			Amplitude costa

Questão 3 – Sobre o nível da oferta e da procura atual da náutica e em particular da vela, em termos de aferição do potencial de desenvolvimento na região de Lisboa e de Cascais, a opinião dos entrevistados é diversificada: 3 consideram que Cascais constitui uma referência na vela; 5 consideram Cascais um território de destaque a nível dos eventos desportivos mundiais; 2 destacam o excelente campo de regatas, mas um considera que o vento muito forte não é propício para a vela de lazer; e 2 referem a importância do produto turístico passeio de barco; e 4 o interesse da aposta no mercado de embarcações passantes.

Quadro 24 – Entrevistas principais stakeholders (Guião 1) - Potencialidades do território

	Q 4. Adequação da estratégia nacional e medidas mais importantes para promover o TN e a vela	Q 5. Adequação das estratégias a nível região Lx em curso suficientes e aferidas às necessidades	Q.6. Quais as medidas desenvolvidas que destaca como mais positivas
BC	Não existe estratégia regional, nem para a náutica, nem para a vela.	Não	Nenhuma
GE	Falta de estratégia a medio longo prazo para náutica de desporto, necessária criação de marinas equidistantes na costa portuguesa, restauração e hotelaria nacionais. Em turismo náutico de competição CNC tem sido imbatível, mas péssimo no turismo náutico real. PT Marinas concentrada no Algarve, Cascais e Lisboa. Aposta na promoção internacional: feiras e revistas, explicar que Portugal não é só o Algarve, dar a conhecer produto náutico. O vento em Cascais é muito forte. Necessária união dentro do CNC para explorar o mercado. Cascais é um destino para clientes de hotel de 4 e 5 estrelas, diferente do produto do Algarve de 3 ou menos estrelas.	Necessidade de i) pontos paragem na costa PT, de forma equidistante como de Cascais a Lisboa, para que população passante não faça azimute direto ao sul; ii) forte projeção internacional do turismo <i>frendly</i> em feiras e revistas, mostrando que Portugal continental não é só Algarve; iii) mudança na legislação: um <i>check in</i> não pode durar 2h. A burocracia é tanta que barcos portugueses estão com bandeira holandesa ou sueca pois não exigem inspeções diversas.	Não temos sabido explorar a vela porque i) o pacote chega ao cliente altamente inflacionado; ii) CNC é escondido, não atraindo turista diretamente; iii) CNC sem ERs para alugar, procura da escola de vela e o turismo; vi) oferta OMT não tem produto adequado ao mercado; v) Vento em Cascais é muito forte, não ajudando a fomentar outros tipos de abordagem mais suave e inicial. A marina e CNC deveriam ter embarcações para alugar. Aposta nos <i>Sunsets</i> . CNC tem produto para abrir a terceiros: OMT.
JL	A escola náutica deveria formar nautas.	N/R	Ministra Mar convocou diversas entidades da náutica recreio a opinar, na tentativa de melhorar situações burocráticas (cartas náuticas e certificações de embarcações). Presidente Camara de Viana, com centro de mar, promoveu vela para todos os alunos do concelho, e foi condecorado personalidade da vela do ano pela FPV. Portimão terá semana vela olímpica, com 10 países convidados, diversas modalidades, reúne condições: marina na cidade, apartamentos, hotéis, praia, estacionamento, etc.
PC	É importante delinear uma estratégia nacional de desenvolvimento de recursos do mar, com articulação a nível regional e não competição como tem acontecido.	Lá fora turismo nacional está presente, promoção existe. Eventos necessitam de ser ligados a estratégias a longo prazo.	N/R
PG	Com Gonçalo Esteves na presidência o CNC ganhou dinâmica, menos elitista, maior fomento regatas: <i>Swedish Match Tour</i> , Quebramar divulgaram bastante Cascais, condições únicas, mas passível de ter mais treino olímpico, mais eventos de topo (<i>Ameican's Cup</i> , TP44, SB's).	N/R	N/R
TM	Adequar infraestrutura ao target de mercado, nacional ou internacional, com novas infraestruturas e aumento lugares para passantes e estrangeiros. É difícil fazer forte divulgação internacional para o rácio disponível. Há margem o mercado interno crescer. Maior <i>broker</i> nacional exporta essencialmente Criação política integrada nacional de Mar.	A capitania pode decidir ou matar um evento. Legislação é muito burocrática. Não há um documento único (taxa farolagem, vistorias varias: licença estação, livrete, registo de compra de fâchos mão/coletes/ extintores). Morosidade <i>check in</i> .	Em França existe uma política de manutenção de empresas de construção naval, promovendo política fiscal idêntica à dos países onde a maioria dos países estava estabelecido. O imposto das ER é pago pela cilindrada, logo os veleiros tem vantagens em termos de impostos.
BQ	Não há estratégia de turismo. Algarve está muito desenvolvido há muitos anos, ampla oferta, operam três meses na época alta, Sesimbra oferece pesca e mergulho. Lisboa tem oferta desmesurada e o Porto está a começar, Oeiras funciona bem e o Seixal precisa de mais divulgação.	Não há estratégia. As licenças de classe das embarcações restringem o turismo, o mesmo barco não pode levar 8 pessoas a subir a costa e 14 dentro do rio, exige outro tipo de licença e elementos de segurança com revisões periódicas.	Nenhuma
CL	Não há estratégia, há potencial e capacidade instalada, mas há lugares vagos nas marinas. Medidas positivas: as poucas marinas e clubes náuticos. Mas as negativas superam positivas: incerteza permanente investimento. Ex.: marina estuarina, mais em conta que atlântica, precisa de estudo e continuidade de programas (concessão 35 anos).	Com uma política consistente. A vela não é apoiada nem promovida por nenhuma entidade, exceção do desporto escolar. Os clubes têm poucos apoios. CNC sem os eventos estaria com dificuldades. Apenas nas ilhas se consegue dinamizar com a vela adaptada.	N/R
DB	Não se pronunciou	É o problema maior. Zero. Não há organização regional, nem nacional. Cascais tem tido apoio do município para a vela, em termos náuticos e de turismo náutico.	Campeonato europeu
LB	Não há estratégia	N/R	Seguramente existiram, mas se a medida fosse realmente efetiva, notava-se no mercado.
R G	Nos discursos políticos existe a promessa de voltar ao mar. A legislação das embarcações de recreio e marítimo-turísticas é imensamente burocrática, com necessidade de diversos equipamentos com muitas licenças, tem de ser simplificado. Existe abertura desportiva, marítimo-turística, canais televisivos começam a estar interessados na náutica desportiva, o que poderá revelar-se positivo no aumento do interesse da população e de patrocinadores.	Não há estratégia. <i>Media</i> não apoiam, tem melhorado, já existe o diário da regata na TVI, mas as regatas são fora, quem quer ver de terra não consegue, as ESS já são próximas. Sim, é fundamental explicar, folhetos, ecrãs para compreender evento, qual o papel de cada elemento a bordo.	ISAF, TP52, SB
EP	Não há estratégia. Estratégia não é um plano que fica escrito, é uma ação, senão não passa de uma intenção estratégica (PENT), pouca ou nada foi feito. Reuniu com o TP e a trivago para delinear estratégias de trabalho do produto do turismo náutico, sem frutos.	Soluções têm sido muito <i>bottom up</i> , por iniciativa municipal e empresarial, com iniciativas pontuais e criando dinâmicas, começando a criar consistência e forma.	Nenhuma

Leitura e análise dos resultados (Quadro 24)

Questão 4 – No que se refere à adequação da atual estratégia nacional para a atividade náutica e sucesso do turismo sustentado de vela, cerca de metade dos respondentes são da opinião de que esta é inexistente. Por sua vez, PC ressalva a importância da sua criação isenta de competição interna. Em relação às medidas que selecionaria como mais adequadas para promover o sucesso sustentado do TN e da vela, GE foca a urgência da criação de marinas equidistantes na costa continental, PG realça o aumento de treino olímpico e eventos de topo em Cascais, TM refere o aumento de lugares para ER passantes nas marinas e BQ constatou a procura apenas em época alta no sul do continente e dispersão da oferta. TM destaca a importância da desburocratização das múltiplas licenças das ER (tema recorrente em perguntas subsequente), sugerindo a mudança da legislação e até criação de documento único ER, à semelhança do que acontece no setor automóvel. Dois salientam a importância da criação de pontos de paragem equidistantes na costa lusa. Dois referem como a promoção externa alavanca o turismo náutico, em especial se ligada a estratégia a longo prazo isenta de competição interna. TM acrescenta ainda a existência de uma forte componente da capitania, na determinação da realização de eventos.

Questão 5 – Relativamente à adequação das estratégias regionais em curso às necessidades aferidas, os respondentes seguem a linha da questão anterior. BC nega a adequação. JL, PG e LB não respondem. GE reforça a necessidade de equipar a costa continental lusa com pontos equidistantes de paragem, como fator atrator de passantes e a importância da promoção do país como um todo. BQ, GE e TM referem ser urgente mudar a legislação no sentido da desburocratização de licenças, passíveis de encurtar o tempo de *check-in* náutico. TM propõe a criação de um documento único para a náutica à semelhança do ramo automóvel. PC indica que os eventos tem de ter estratégia a longo prazo e exalta a presença promotora do turismo náutico no exterior. BQ e RG referem a inexistência de estratégias. RG refere que a promoção dos media poderia ser fundamental para maior adesão e participação da população. Por fim, EP refere que as iniciativas são municipais e empresariais de caráter pontual.

Questão 6 – Quanto à indicação de medidas positivas desenvolvidas para a promoção do desenvolvimento da náutica e, em particular da vela na região (Guião 1 Q.6.), dos nove entrevistados que responderam: três referiram “nenhuma”; DB apontou o campeonato europeu; RG o mundial da ISAF 2007, Campeonatos TP e SB; TM o exemplo a seguir da França que cativou empresas de construção naval com políticas fiscais idênticas às dos países onde anteriormente se sedevam; JL enalteceu: i) a reunião com a Ministra do Mar, no sentido de minorar burocracia das cartas náuticas e certificação ER; ii) a criação do centro de mar de Viana que fomentou, por via do desporto escolar, a prática de vela e outras atividades náuticas na região, atribuindo-lhe prémio; iii) vela olímpica em Portimão 2016.

Quadro 25 – Entrevistas principais stakeholders (Guião 1) – Potencialidades de desenvolvimento

	Q 7. Propostas considera prioritárias para promover o desenvolvimento do turismo e desporto náutico e da vela	Q 8. Condições para se Cascais se afirmar como um destino de vela de excelência à escala internacional	Q.9. Em caso afirmativo (Q.8) quais ou qual a estratégia e medidas necessárias a desenvolver
BC	Turismo de mar seria o nome indicado, de modo a poder trabalhar o conceito da náutica em termos latos	Provas internacionais e nacionais: Cascais Vela, campeonato nacional SB20, RC44, circuito TP 52. São estratégicos, regionalmente não existe estratégia. É uma das imagens de marca, é um nicho, Cascais também ele é um nicho. Preço médio e Revpar estão a subir anualmente.	N/R
GE	Proposta do CNC a CAR com candidatura praticamente fechada, falta apenas hospedagem. Cascais tem tido estágios de vela de países olímpicos com inverno muito rigoroso. Russos p. ex., CNC com o apoio à vela, é responsável com as provas que rendem 5,1 milhões de euros sobre o investimento da câmara de 500 milhões em restaurantes dormidas e turismo residencial.	N/R	Os Clubes náuticos em Portugal, 50 no passado, têm sido sobrepostos por empresas como a Terra Incógnita do Bernardo Queirós e a BBDouro do Diogo Barros: empresas profissionais, que oferecem formação, emitem cartas, regatas, com trabalho de forma profissional. Os clubes têm de se transformado em restaurante, em quanto clube fechado acaba daqui a 25 anos, se não se abrir com o centro de mar. O CNC tem conseguido pelo profissionalismo afirmar-se.
JL	N/R	N/R	N/R
PC	Muito poucas pessoas têm acesso a ER, é necessário democratizar o acesso ao mar. Turistas passantes ficam em poucas paragens (Lisboa, Oeiras Cascais, Setúbal e Sines) sem disfrutar da costa, das localidades ou oferta hoteleira. Os residentes não utilizam os lugares a nado disponíveis, mesmo com clima propenso a manter a embarcação na água e praticar vela todo o ano, talvez pelo custo do acesso ao mar/marina.	N/R	Acessibilidade da vela a toda a população é ainda baixa, ideia que apenas elites a consegue custear.
PG	Os eventos trazem mais turismo. Os dragões trouxeram muitos residentes.	N/R	A marina precisava de apartamentos e de um icone, o projeto da torre era importante ter ganho.
TM	Oeiras com maior taxa de ocupação de passantes. Oferece: pão diariamente cada ER, acesso piscina oceânica, <i>shutles</i> para centro Oeiras, supermercado, aeroporto e Lisboa a custo reduzido; funcionários políglotas. Pacote pague 5 dias fique 7. Previsto passaporte marinas, com oferta de combustível e estadia de 10 dias em marinas associadas época alta. Marinas não competem, são únicas na localização, variante preço, atendimento faz a diferença.	N/R	N/R
BQ	Em termos de turismo seria importante regular e fiscalizar passeios, qualidade, segurança e preço. Adicionalmente a criação de postos de amarração que permitissem parar ao longo do rio Tejo era fundamental.	Em termos de desporto sim, em termos turísticos não. O turismo interno não existe, apenas consome o produto de aulas de vela, o turismo externo procura o passeio.	Por exemplo na VOR, apesar de nós sermos (patrocinados) pela BMW, não acontece nada. A própria CML e entidades que organizam a prova, não fomentam prática da vela Podiam facilmente ter combinado com os colégios, com as escolas, e ter prática constante rotação, os barcos estavam lá, os miúdos estavam lá, era fácil! Só tínhamos pessoas à saída das escolas, e ao fim de semana era uma enchente, não havendo hipótese para dar vação a toda a gente. Não vejo as pessoas motivadas.
CL	Alento! Um novo alento! Não tenho propostas. A criação da procura vem através de políticas a médio prazo, internamente. Veja-se a idade média da classe olímpica, não há investimentos há anos, não temos políticas desportivas nem de investimento.	Já é uma marca de excelência! CMC aposta forte na vela e CNC. ISAF 2007 foi maior mundo na altura, RC44 TP42 Dragões fortemente implantados, campeonato mundial lasers. Portugal destino excelência ótimo campo regatas, boas condições marina e CNC, ótimo clima.	Cascais é isolado na estratégia do país. Aonde se faz vela com mais intensidade Carnaval de Vilamoura, morreu. Para haver dinamismo tem de haver competição, vários pontos de interesse (no país). Cascais tem limitações físicas e geográficas. O resto dos pais tem de se afirmar, Lisboa, Setúbal, tem condições espetaculares, estuários que deveriam ser promovidos.
DB	N/R	N/R	N/R
LB	Agencias promotoras de turismo não virão ao maior evento do mundo em vela. ESS é um dos 3 eventos mais importantes de vela mundiais, sem presença de responsáveis do turismo, ou do governo. É importante estudar vantagens e desvantagens, custos, potencial para atrair turistas e prolongar estadia, estruturação e ponderação das consequências deste tipo de eventos, e suas mais-valias. Criação <i>know-how</i> evento turístico: aferir quantas pessoas a organizar são portuguesas e estão a aprender a organizar este tipo de eventos, para outros anos ou edições poderem ser portuguesas a fazê-lo e não serem obrigados a pagar a outros a preço alto. Diferença de custos benefício, que imagem gera este tipo de evento? Está pensado se é apenas esta edição, um ano ou três ou mais?	N/R	Este tipo de evento tem distâncias curtas, a prova são dez minutos e é fácil de perceber. Este é o 2º evento em Portugal. Madeira assumiu à partida que este ano a prioridade maior não teria sido este ano, mas no próximo ano será. O turismo da madeira foi o principal organizador. Em Lisboa há mais oferta, (Algés) está entre 3 concelhos. O local onde se realizarão as regatas não será o melhor. Teria de se desenvolver em sítios onde as pessoas estão habitualmente - por uma questão de licenças - O resultado seria muito melhor caso o local fosse o exato. Espero que venha muita gente ver.
R G	Proximidade com o público faz muito pela vela: ex.: ESS. Corridas equivalentes aos 100 m de corrida, com explicação ao público antes de cada prova. Existe espaço para o turismo náutico, a minha empresa promove a vinda de ER e aluguer de ER locais nos tempos que o proprietário não utiliza.	Eventos corporativos, assistir de perto num semirrigido ou no barco prova, muito seletivo. O público em geral é excluído.	Equipas de competição podem vir treinar, regime de trocas, ou de forma organizada. Incentivos adesão ao clube, maior divulgação lá fora.
EP	Falta visão nacional e criação de estratégia conjunta, com características sub-regionais, prioridades de ação, produtos e serviços, definindo perfil procura e envolvendo atores públicos e privados, com variáveis dinâmicas e organizadas no tempo, aliadas aos recursos (ex.: Universidade do Algarve com aposta clara nos desportos náuticos, na área da gestão e turismo; e comissão especializada em desportos e mar).	Sim. Cascais tem todas as condições, não foi à toa que concorreu com Valencia (Espanha) para Taça América. Em termos de plano de regata, condições de vento, para eleger como ideal para a vela, com um conjunto de elementos e serviços associados para facilitar, alojamento e logística. Há uma série de mais-valias associadas a esse território.	Eventos podem ser polo atrator e potenciar destinos com características náuticas à priori, rede de serviços associados, para que turista conclua que destino tem condições excelentes a vários níveis. Cascais já tem uma série de características de base, os eventos podem dar a conhecer as excelentes condições naturais. Em termos de apoio serviços náuticos carece desenvolvimento (arranjo de velas, apoio ao nauta). Criação e manutenção de <i>portfolio</i> de eventos sustentáveis todo o ano e que atraiam todas as idades (Med Cup), trabalhando-os.

Leitura e análise dos resultados (Quadro 25)

No Grupo II caracteriza-se o potencial de desenvolvimento da vela com as questões 7 e seguintes (Quadros 27 a 29).

Questão 7 – Quando indagados sobre as medidas que consideradas prioritárias para o desenvolvimento do turismo e desporto náutico na região de Lisboa e, em particular, a vela em Cascais, verificaram-se diversas opiniões: 2 (GE e PG) mencionaram a fixação de residentes, com compra de casa em Cascais, através do ciclo de regatas dos Dragões³⁵, com a geração 5,1 milhões de euros (por 500 mil de investimento da CMC) em receitas provenientes da hotelaria e restauração do concelho; CL prioriza a criação de políticas internas a medio longo prazo, para a náutica e desporto e a urgência de criar apoios para atletas olímpicos; EP refere a falta de visão e estratégia conjuntas como elemento a sanar; LB menciona a ausência de dirigentes de turismo e governo nas ESS e a falta de estudos sobre os eventos, políticas de fixação e de criação de mão-de-obra nacional especializada para os mesmos; PG refere os eventos como geradores de turismo; GE revela que a candidatura do CAR em Cascais apenas carece de alojamento para ser entregue, constatando o aumento da procura pelos estágios de vela de inverno, por parte de atletas de países com invernos mais rigorosos. TM constata que Oeiras é o local com maior número de passantes e como as políticas de conforto do utente têm contribuído para tal (entrega de pão diária, *shuttles* para deslocações e funcionários políglotas). PG mencionou a necessidade de democratizar o acesso ao mar para residentes, que não utilizam lugares a nado disponíveis, assim como a promoção da circulação interna de turistas, que a seu ver, se restringem à cidade de entrada no país. BC citou a necessidade da criação da nomenclatura “Turismo de Mar” e do conceito de náutica. BQ indicou a falta de regulação e fiscalização da qualidade do turismo náutico como um problema a sanar, sugerindo a criação de postos de atracação nas margens do Tejo como medida atractora da náutica local. RG indicou a necessidade de aproximação do público das provas e eventos de vela, à semelhança do que é passível de acontecer com os ESS.

Questão 8 – Ao indagar se Cascais tem as condições para se afirmar como destino de vela de excelência à escala global, com características para se constituir como estrutura da imagem cascalense, apenas 4 dos entrevistados responderam: 2 apontaram os eventos e provas desportivas nacionais e internacionais (Cascais Vela, campeonato nacional SB20, RC44, circuito TP 52) como estratégicos mas dirigidos a um nicho capaz de inflacionar positivamente o Revpar anual (BC), sendo que um destes indicou a falta de estratégia regional; EP afirmou um categórico “sim”, com reforço das condições de excelência como um plano de regata, condições de vento, conjunto de serviços associados, alojamento e logística; BQ menciona que o desporto

³⁵ Ver anexo VI - vela ligeira e de cruzeiro, provas de relevo em Cascais

sim, mas o turismo não, apenas tendo o produto aulas de vela para o mercado interno e passeios para o externo.

Questão 9 – Curiosamente apenas 3 dos entrevistados não responderam à questão 9, que requisitava aos entrevistados que tivessem respondido afirmativamente à questão anterior, somente respondida, o que denota que possivelmente, para 5 dos não respondentes, o sim estava implícito. Assim, CL refere as limitações físicas de Cascais e a urgência de desenvolver a vela no restante território nacional. GE revela que as empresas privadas têm vindo a substituir os clubes náuticos. LB aponta a importância da escolha do local de modo a que o público possa seguir a prova da margem. BQ indicou o envolvimento da população e a criação de sinergias com escolas locais no fomento da vela durante os eventos de renome, para interesse pela prática da atividade. RG aponta maior organização, promoção externa dos estágios de inverno e criação de incentivos para adesão aos clubes navais. PG foca que a Marina de Cascais necessita apartamentos e de um ícone.

Quadro 26 – Entrevistas principais stakeholders (Guião 1) – Potencialidades de desenvolvimento (continuação)

	Q.10 - O que poderia ser feito para atrair mais praticantes para a modalidade em termos desportivos e de lazer	Q.11 – Importância da criação de um Centro de mar e qual a localização privilegiada	Q.12 – Opinião sobre medidas para promover a “democratização” da vela
BC	As empresas têm vontade de se juntar num centro de mar. <i>Blue bio alliance</i> , com apoio da camara, patrocina investigadora para potenciar sinergia empresarial, no desenvolvimento tecnológico e biológico	N/R	É um desporto caro. Desporto escolar cumpre esta função de certa forma, escuteiros marítimos surgem recentemente, pela mão da Catarina Marques Vieira ajudam a colmatar.
GE	Poucas provas tem retorno. CNC organiza provas por dois motivos: prestígio e renovação material. É necessário apoios do município, privados só apoiam provas importantes, produto <i>premium corporate</i> , com potenciais compradores ou investidores para regatas. Eventos trazem retorno em termos de turismo náutico: <i>Abudabi</i> team tem dois membros a viver em PT e campeonatos dragões têm equipas a passar diversas semanas no inverno, frequentadores de hotéis e restaurantes de topo, os TP52 têm 14 pessoas na água e 24 na comitiva.	A candidatura CAR está praticamente fechada. A marina foi recentemente vendida, será um centro comercial de luxo, e se tem sucesso noutros destinos é por ter uma marina de mega lates, o que não é o caso de Cascais. O centro de mar a existir será apenas a desenvolver no CNC.	Tem que acontecer. Desporto escolar, Optimist vela, bolsos para jovens desfavorecidos. Vela é um desporto extremamente caro e especialmente nas deslocações. Existe muita concorrência.
JL	Desportivamente, a vela é uma das modalidades mais medalhadas, que cria massa crítica no mar., mas fechada sobre si própria durante dezenas de anos fechou-se em si própria. As provas tem melhorado em termos de qualidade de organização de regatas, em termos de competição e de cruzeiro. A imagem da FPV foi-se descredibilizando no exterior, tem perdido força. A criação da comissão da náutica de recreio, nos anos 90, aumentou relevância ao meio, com papel importante na modalidade da vela. Há que perder o preconceito que a vela é apenas para pessoas abastadas.	Preferivelmente num local onde existam já vários apoios e universidade. Cascais seria boa opção mas não há condições nem vontade (política) Oeiras, Algés já tem o centro de alto rendimento/ escola de vela.	N/R
PC	CNC tem trazido eventos para Cascais com grande aposta e investimento, não permite muito mais crescimento. O estado deveria promover condições para o privado investir. Na croácia é muito mais em conta um <i>charter</i> com marinheiro <i>skipper</i> e cozinheiro do que em Cascais. Cascais tem mercado não explorado em termos da vela turística desportiva.	Reativação do centro de estágios? Mar Cascais tem função reguladora desportiva. CNC foi reconstruído como CAR de vela, acolhe formação de alunos no âmbito de desporto escolar, com escolas de Cascais, Oeiras e Sintra, com professores das próprias escolas, anualmente 100 alunos fazem vela de forma regular, município absorve despesas da prática, mas com 15 mil jovens a estudar os números são limitados, sempre com lista de espera, não se prevendo alargamento por falta do recurso: horas de professores, e embarcações escola de atividades náuticas, <i>Optimist</i> cedidos pelo CNC.	O acesso ao mar é um direito. Clubes tem acesso concessionado, mas existem outros gratuitos que têm de ser reabilitados. Ponto de poita esgota quando abre, dever-se-iam aumentar este tipo de ofertas. As marinas evitam a sobrecarga, massificação do serviço e asseguram a qualidade. Passa por criar condições nas barragens e aguas interiores, voltar a criar canais de acesso ao mar. Iniciam por prancha e evoluem para embarcações pequenas que se possam guardar em casa.
PG	É preciso divulgação, criatividade, <i>follow-up</i> . Não podemos “ir a todas”, mas temos tido bastante presença no panorama de vela.	Não se entendem a FPV e as outras entidades	Cascais e Portugal tem uma população com um feito complicado, não são efusivos, nem muito participativos.
TM	A seu ver não atrai negócio	O projeto tem de ter atratividade comercial, ter negócio próprio.	Ponto de vista técnico e logístico é complicado. Ocupa muito tempo, e em competição o equipamento muito mais caro. O transporte do barco tem custos altos. Antes de criar mais rampas, à que fomentar a pratica da atividade e que qualidade de vida média o permita. Curso de iniciação tem no máximo oito alunos, com uma gestão que implica semirrigido, instrutor. Adultos envolvem-se quando os filhos se envolvem.
BQ	Sim VOR. a <i>Tall Ship Race</i> , com muita adesão, mas a largada este ano foi marcada a uma segunda-feira, não veio ninguém!	A mim preocupa-me, os números que não são exequíveis. Mesmo à em regime de voluntariado, não há monitores, nós temos dificuldades em arranjar monitores, como vão colocar 300 pessoas na água, se para cada 100 pessoas são necessários 10 monitores?	Em termos de turismo acho que não tem de ser democrático, acho que tem de ser pago. Pronto! Em termos de formação de vela deve ser a FPV a criar e regular o mercado e a apostar nas monotipias.
CL	CMC tem apostado fortemente na vela e CNC	"CAR vela interessante. Sem concentração num só local destes investimentos. CAR precisa de instalações e espaço. Centro de estágios tem de ser num estuário existente: mar da palha, seixal, barreiro, vila franca de xira ou Alhandra! Cascais tem duas situações: i) limitações de infraestruturas e ii) campo de regatas por excelência, deveria de explorar o que tem: centro de regatas, não é concentrar tudo no mesmo sítio.	Cascais não! Cascais tem as rampas e equipamentos, mas tem de ser desenvolvido noutros pontos do país. O custo de vela não é alta. A iniciação pode ser gratuita, mocidade portuguesa fazia-o. Com ajuda de patrocínios
DB	Atração de eventos de renome permite retorno de capital, não necessariamente com maior retorno com maior investimento. Campeonato europeu, com o apoio de 3 autarquias, público nosso, e investimento de 120 mil euros, criou retorno de 590 mil euros em hotelaria e restauração. Patrocínios funcionam melhor quando marcas usam barcos para colaboradores e clientes. Competição tem dificuldade de patrocínios por falta de estratégia, cultura. Sem mecenato.	CAR em Cascais poderia ser melhor, perde com guerras com FPV, mas já tem ginásio, bons balneários, ruas, serviços apoio, boas rampas, baia excelente logo à saída clube.	Faz todo o sentido caiaques, SUP, podendo ajudar a dinamizar a vela
LB	N/R	"CAR são importantes se deixar de haver interesses políticos ou pessoais, se não existir nada e houver condições para a prática. Portugal é muito pequeno, oferta tem existir de forma concertada e integrada, dentro de cada especialidade. Espanha é muito maior, ao fazer isto os resultados aparecem". Tem custos associados (ginásio perto plano de água, local para reparar e guardar ERs, alojamento e espaço de sociabilização), pensado na integra e centralizado. O melhor sítio é claramente é Cascais.; é o melhor município nacional, com a visão de futuro mais bem conseguida e bem pensada, em termos políticos há uma perspetiva de futuro, já é conhecido mundialmente. PT neste momento não tem equipa olimpica e não há perspetivas. Cascais tem condições de navegação quase perfeitas, tem algumas limitações no inverno para navegar. Aí o Algarve podia ser a oferta quase perfeita. Dois polos funcionará se estiverem integrados. Faz mais sentido estar no Algarve no inverno. Portimão tem campo de regatas e tem condições para montar grandes eventos. Os custos de alojamento e alimentação, localização e proximidade do campo de treino são importantes. No verão é importante que os custos sejam bitolados.	N/R
RG	Sim Cascais aposta na vela de competição, CAR, bons balneários, cacifos, ginásio. conhecido pelos eventos maiores, melhores sítios mundo para velejar. Seria interessante a solução integrada. Simplificar apresentação regatas, criar novos moldes, simples de assistir espetáculo. Hoje só os eventos corporativos, com convites restritos,	N/R	Sim, mas deve facilitar o acesso à náutica. rampas públicas, falta investimento náutica.. Os custos docas e marinas são gigantes, criação e manutenção
EP	N/R	Centro de mar talvez não seja a melhor terminologia estação náutica, (França tem 33, Espanha 19), há uma marca turística é já um produto consolidado na Europa, de conjunto de serviços associados a um território, rede de parceiros (alojamento, restauração, táxis, clubes privados e públicos com diferentes ofertas: canoagem, mergulho, vela).A localização e amplitude territorial tem de ser negociada, estratégia emerge dos contextos, definido por subterritório Cascais e Lisboa tem todas as vantagens em se associar, com parceiros do território a delinear estratégias conjuntas. Eventos em Algés, Tejo é bom plano regatas e as margens são um anfiteatro natural para acompanhar de perto a regata, compreendendo-a.	Se queremos oferecer turismo de qualidade, temos de criar hábitos de prática, em 2 anos curso não se criam excelentes técnicos. Os franceses tem Estações Náuticas frequentadas em época mais altas/turísticas e nas épocas mais baixas as escolas são os clientes. Tem taxas de rentabilidade e de ocupação elevadas e incutem a cultura náutica nos jovens e crianças (futuros turistas locais) O perfil do turista náutico, de vela faz essencialmente vela, mas é turista ativo que faz varias modalidades, visita museus, espetáculos, cria cadeia de valor mais elevada do que turista passivo, é ativo no seu todo.

Leitura e análise dos resultados (Quadro 26)

Questão 10 – No que se refere ao interesse de reforçar o fomento da realização de eventos por parte do município em parceria com diversas entidades as opiniões diferem. PC menciona que os eventos de vela do CNC não têm muito mais espaço para crescimento, a necessidade de apoio ao investimento privado e o potencial de Cascais para a vela turística desportiva. O apoio do município é louvado por BC através do patrocínio para a criação da *Blue bio alliance*, no papel da investigação potenciadora de sinergias empresariais, no desenvolvimento tecnológico e biológico. GE revela a falta de retorno de muitas provas e a importância geração de divisas por parte da classe dos Dragões e das tripulações e comitivas dos TP52. PG e DB criticam a falta de articulação entre entidades e FPV, sendo que o último congratula CNC e CMC pelas excelentes condições do clube. TM foca a necessidade de atratividade comercial e autonomia económica. BQ menciona a importância dos grandes eventos. EP aponta como a vela é a atividade mais medalhada e responsável pela criação de massa crítica, mas denota a degradação da imagem da FPV no exterior. BQ realça papel positivo do campeonato europeu, criticando a falta de estratégia. CL menciona aposta da CMC no CNC e na vela e eventos de renome. RG indica necessária a aposta em serviços de apoios à reparação náutica e à criação de eventos durante todo o ano para atrair público e participantes de todas as idades.

Questão 11 – Questionados sobre o papel dinamizador de um Clube de mar e sugestão de sua localização destacam-se as seguintes opiniões: PC menciona como a criação do CAR reavivou o CNC, enaltecendo o papel do clube no desporto escolar inter-concelhio; GE relembra como a candidatura do CAR de vela está praticamente fechada; JL aponta Oeiras ou Lisboa; CL seleciona o mar da palha e Seixal, Montijo, mencionando limitações físicas e geográficas a Cascais, com elevado custo implantação; EP aponta que a terminologia Estação Náutica tem reconhecimento europeu e que Lisboa e Cascais se deviam unir; LB elege Cascais mas ressalva a vantagem de dois polos, sendo o 2º no Algarve; DB e RG escolhem Cascais.

Questão 12 – No que concerne à opinião sobre o interesse em promover a “democratização” da vela das 10 respostas: 2 consideram questão sanada com o desporto escolar; 2 mencionam o livre acesso água; DB considera que esta vertente será do SUP ou caiaque; BQ remete para a FPV; PG aponta a falta de participação como uma característica intrínseca da população; EP aponta a Estação náutica como solução. Entre os respondentes 4 apontam o elevado custo da manutenção da atividade.

	Q.13 - Importância da introdução da vela no desporto escolar	Q.14 - Importância em garantir e promover eventos de renome da vela.	Q.15 - Importância da criação de técnicos com valências simultâneas na área do turismo, da náutica e da vela
BC	N/R	N/R	N/R
GE	Há muita oferta de tudo: desportos e meios tecnológicos, acessibilidade a Lisboa e resto dos pais é mais fácil. Fazia-se vela o dia inteiro e a vida inteira. Não querem estar o dia inteiro. Existe uma quebra grande, existindo a fidelização de 1 em 400. O paradigma mudou. Há 40 anos atrás velejador chegava ao clube e ia para a água. A vela hoje é quase exclusiva de competição. Existem limitações em termos de vela individual, apenas de forma coletiva, com treinador, barco apoio.	Sim. O Abudabi <i>equipa</i> tem 2 elementos a residir em Portugal. Os campeonatos de dragões, três equipas no inverno alojadas em hotéis de 4 e 5 estrelas, sendo assíduos dos melhores restaurantes do concelho. TP52 tem 14 pessoas na água e uma comitiva de 24.	Melhor de dois mundos, difícil de coabitar. É muito difícil alguém que esteja formatado para competição, escolas, equipas e se atraia pelo turismo. É mais fácil alguém do turismo se interesse pela vela.
JL	O desporto escolar está inserido na mesma dificuldade de percepção do estado, decidiram comprar um barco. Será preciso fazer protocolos com os clubes locais para dinamizar o desporto escolar.	N/R	N/R
PC	é difícil adulto iniciar vela. A introdução à vela pelo desporto escolar ajuda, mas não chega. Iniciação ao mar tem de ser mais ampla e mais democratizada, incutir ligação ao mar criando recursos e bases para isso.	Tem o propósito da iniciação, sem grandes resultados desportivos. Cria a 1ª ligação ao mar e se evoluírem podem ser absorvidos pelo CNC.	Depende da evolução do mercado. Os melhores marinheiros por vezes são os mais antigos, pela sua genuinidade. No nível de luxo é essencial, na marítima turística não é tão imprescindível, para passeios familiares. A legislação a rever no sentido de navegação, classificação embarcações, condicionada pelas 12 pessoas embarcadas desequilibra a relação de sustentabilidade, as exigências e custos são elevados, a segurança é fundamental, mas tem de ser rentável. Invernagem das embarcações existe e é necessário promover prática de vela todo o ano com mercados internacionais sem as mesmas condições. Dragões realizam regatas todo o ano com a comunidade russa, turismo de alto gabarito, exemplo a seguir.
PG	Não foi perguntado por falta de tempo	Já respondido em perguntas anteriores	Não foi perguntado por falta de tempo
TM	Em França existe uma política de manutenção de empresas de construção naval, promovendo política fiscal idêntica à dos países onde a maioria dos países se estabeleceram. IUC dos barcos é pago pela cilindrada, nos veleiros tem vantagens em termos de impostos.	Os eventos dão exposição, renome mas não trás nautas.	Abrangência maior do que especialização é preferível. Na equipa da marina Oeiras temos pessoas formadas em turismo, aprenderam conhecimentos da náutica no decorrer do trabalho na marina. Oeiras considera-se uma das marinas mais visitadas pelos passantes. O facto de ter pessoas fluentes em diversas línguas ajuda a fidelizar clientes.
BQ	Sim A base são as crianças durante o ano ou nas férias (ATL's) que trazem também os pais, e há os negócios periféricos: o clube, restaurante, estacionamento, os cafês. Falta política de mar efetiva, cais de amarração, política integrada e apoio aos clubes, com patrocínios por ex em velas.	Não vejo resultados práticos, na teoria, devia funcionar. Não há divulgação, nem transmissão suficiente, nos <i>media</i> nacionais e internacionais, nem a imposição da FPV, TP e CML para imporem medidas que envolvam a população. Podia trazer mais dividendos se assim fosse exigido à comissão dos eventos. A promoção do destino poderia ser mais ampla, atraindo pessoas a residir na região. <i>Media</i> não tem cultura de vela.	Não faz sentido.
CL	O desporto escolar tem-se desenvolvido muito ultimamente. É muito importante, se o desporto como a ginástica se desenvolve a nível escolar, porque não a vela?	Pelo seu renome faz o impacto, quanto mais mediática a classe ou regata, maior impacto tem internacionalmente e mais atrai pessoas para a região. O aumento de sócios estrangeiros grande, dragões, sb, pelo impacto mediático de Cascais, são pessoas que gostam de estar junto ao mar e vem participar ou ver grandes eventos. Os <i>media</i> portugueses não estão interessados em vela.	Não é importante. Para ser monitor de vela não. Se uma pessoa vai praticar vela, vai fazer uma regata ou um passeio. A vela é tão abrangente e tem tantas facetas: aprecia as sardinhas assadas, o vinho tinto, as correntes do mar, as correntes, o sol, a cor do céu, o luar, o nascer e o por do sol, é o bem-estar, é o social. Sim o turista é capaz de vir pelo social, acontece também na vela adaptada.
DB	Muitíssimo para criar a vontade de praticar vela	N/R	N/R
LB	Os Centros de Mar tem de ter outras valências que não sejam só a prática desportiva, tem de estar integrados com pesca, construção naval. Algés tem estaleiro naval mais importantes do mundo VOR, montam e desmontam o barco aqui, no futuro até a construção pode ser feita aqui, tem de haver investimento. Local de visita para escolas ao fazerem uma atividade náutica, visita a velaria, entender os materiais dos barcos, se há preservação da natureza ou não. Implica uma coordenação que hoje não existe.	Investimento e promoção tem ser feito de forma estratégica, não apenas intenções. ESS é um dos eventos com mais retorno e 1 dos 3 mais importantes. Sem agentes turísticos convidados. Poderá um evento destes poderá trazer mais-valias de vir a Lisboa. Não existe condições nem linha diretora em termos estratégicos. Quantos anos irá durar evento. A madeira fez esforço promoção. Este tipo de eventos tem de ser desenvolvido num local onde pessoas estejam naturalmente, tem mais sucesso se local ideal.	Só faz sentido: um técnico de turismo que trabalhe em náutica tem de saber de náutica. Como será o técnico habilitado? É apenas exigido carta de desportista náutico, em 3 meses está habilitado. Empresas que trabalham eventos tem dificuldade em substituir técnicos, ou a trabalhar em época alta. A legislação em excesso pode limitar atividade, mas tem de haver algum mecanismo que ligue o conhecimento, prática do desporto náutico, com o turismo, falar duas ou mais línguas, saber comunicar, ensinar, cativar. Os técnicos tem de fazer com que o turista saia (da experiência) com vontade de voltar, serem agradáveis, cativantes.
RG	O desporto escolar tem custos, tem taxa de desistência fraca, mas com custos de investimento maior que outros desportos náuticos, exige compra de embarcação, integração num clube, espírito de sacrifício e requer um dia inteiro. Prática poderia ser dividida em manhãs e tardes. Os cursos de verão são bons e estão cheios, mas alunos não praticam todo o ano, tem a ver com estrutura de curso e exigência. No verão experimenta-se SUP, windsurf, surf e vela. Tem de se ter diferentes abordagens para captar mais jovens, fazer-se concorrência a todos os outros desportos. Se houver essa oferta mais alargada pode ser algo que toda a família faz de acordo com o seu nível	Sim a vinda da VOR dinamiza em termos dos <i>media</i> , em termos de dirigentes, parceiros e publico em geral, RC44 ,TP, <i>extreme sailing series (ESS)</i> , existe á um programa diário de vela. Tem de se estabelecer uma estratégia, reduzindo a complexidade da legislação para facilitar a ligação ao mar. é necessário um pouco mais de vela de estádio como no ESS, com folhetos explicativos, a explicar como e porquê o barco anda, regras, funções dos tripulantes, mas tem de haver interesse dos <i>media</i> , para haver maior adesão.	Sim, Claro que há muito tipo de clientes. Se houver uma equipa multidisciplinar acho que ganham os 2. Formação de vela, tem de ser treinador de vela, ter diploma, certificação. Em termos de turismo ainda não. Já existe a oferta com a <i>Lisbon by boat</i> em que se dá alguma informação sobre Lisboa. Associado a outros serviços, refeição, bebida.
EP	Sim, não é linear mas a medio prazo terá efeito interessante. Alterações comportamentais não surgem numa geração. O desporto escolar tem clubes de mar na área náutica.	(<i>Media</i> mais envolvidos na náutica) Apesar de sermos um país de mar, não temos desenvolvido uma cultura náutica, estamos afastado do mar. "A Europa e o Mar, inovação e investigação científica em Portugal" (no prelo) FPV ganhou praticantes em 1996 que até hoje têm vindo a decrescer, aumentou em 2004 e 2008 e depois decresceu, 2014 tem tantos praticantes como em 1996, dados do IPDJ, na vela, remo. Não temos cultura náutica nas nossas crianças e jovens. O conceito de estação náutica francês tem responsabilidade de social de envolver jovens da região na prática de desportos náuticos e as escolas aderem.	N/R

Leitura e análise dos resultados (Quadro 27)

Questão 13 – Em termos de desporto escolar como fator dinamizador do turismo náutico local entre jovens e suas famílias, as respondentes divergem, sendo que: 4 confirmam a sua importância; 2 apontam como a vela é algo que consome muito tempo e implica enorme dedicação; PC afirma como é difícil o indivíduo adulto iniciar prática; LB enaltece o papel educador e informador dos centros de mar no interesse das crianças sem idade escolar.

Questão 14 – Apesar de os eventos terem sido largamente referidos, foi colocada a questão do seu papel dinamizador na região sendo de ressaltar as seguintes opiniões: TM afirma que eventos não trazem nautas; 4 respondentes afirmam que os media não têm interesse e que este seria fulcral; LB aponta a necessidade da promoção estratégica dos eventos.

Questão 15 – Ao indagar sobre a mais-valia de ter técnicos com formação simultânea em turismo e náutica, as opiniões dividem-se: 2 discordam e 4 concordam, ressaltando a dificuldade de atrair pessoas para se formarem em ambas (GE) e PC apenas vê necessidade no turismo de luxo.

Leitura e análise dos resultados - outras questões e específicas

Questão 16 – Esta era uma questão extra colocada apenas aos entrevistados que demonstraram um maior envolvimento ou disponibilidade de tempo para a responderem. Assim, apenas quatro entrevistados responderam à questão sobre como atrair turistas externos para a vela desportiva (Quadro 28). PC vê este mercado como potencial, BC aposta na promoção integrada do destino, GE considera a morosidade dos *check in* náuticos um entrave e DB considera que dever-se-á apostar em mercados estratégicos.

Quadro 28 – Como atrair turistas externos para a vela desportiva (Q.16)

BC	É difícil promover apenas a vela separadamente no mercado internacional, por tal tem-se promovido o destino, conjuntamente com o golfe ténis e hipismo
DB	Empresas a investir e terem meios para o fazer. Definir bem mercados estratégicos, coa divulgação internacional, agencias. Serviços complementares ajudam. Regatas de <i>team building</i> ajuda a formar core business, BBDouro possui 12 barcos
GE	A marina não oferece todas as condições aos passantes, não existe supermercado, a entrada (<i>check in</i>) demorada. É necessário investimento privado. Seria necessário programa para a náutica de desporto, para haver turismo náutico de qualidade, que não há.
PC	Os principais circuitos de vela estão bem definidos e é necessário alocar verbas para atrair eventos, falta criar condições para massificar. Existe mercado para experiências de vela desportiva, para voarem e alugarem cá embarcações para turismo desportivo, é um mercado potencial, para quem tem empresas angariar embarcações de iguais características para aluguer e regatas no âmbito da marítima turística.

Questão 17 – Questionados sobre se gostariam de acrescentar algo ao que apresentaram nas entrevistas, obtiveram-se 8 respostas (Quadro 29), destacando-se 6 do grupo “velejadores e empresários”. PC refere como gostaria de ver conservadas as embarcações tradicionais como turismo; GE considera descurada a canoagem de mar; EP aponta a marcação *online* da marina como um ponto extra na atração de passantes; BQ foca o eixo Lisboa Cascais Sesimbra Troia como de excelência para o produto vela de *charter*.

No quadro que se segue encontram-se as opiniões que os entrevistados desejaram acrescentar.

Quadro 29 - Tem algo a acrescentar? (Q.17)

GE	Cascais poderia atrair outros desportos náuticos que ainda não conseguiu, como a canoagem de mar. O peso da vela tende a reduzir. Barcos a motor. Temos atletas de águas abertas.
PC	Falta fomento da manutenção de embarcações tradicionais e não as incluir nas ER. Fazem parte da tradição e história, da nossa memória.
BQ	Aposta turismo eixo Lisboa Cascais Sesimbra Troia, zona de vela de excelência.
CL	Vela adaptada surge após visita de um barco da Galiza com pessoas com deficiência. Modelou vela adaptada inglesa, com compra de barcos com patrocínio da Sete e CMC desde 2005 (o único projeto a não ser cortado em verbas desportivas)
DB	Implementar empresas turismo
LB	Ao terminar programa, surgiu ideia de fomentar vela a estas jovens durante todo ano em Portimão. De 6 janeiro a 26 fevereiro 2011, tinha 23 raparigas a velejar, barco 15 mil euros e continua. Cascais tem a questão do CNC, apenas trabalhamos com iate clube marina albufeira e marina Lagos. A prática regular vela Optimist não foi fácil, segregação, racismo, exclusão, diferenciação negativa, sobressaiu. Tenta minimizar. Os clubes em geral não estão vocacionados para jovens em risco e seus problemas. A vela solidária não é competição mas desenvolvimento de competências. A vela adaptada esgota a componente social em Cascais.
RG	A vela tem uma comunidade pequena, funciona bem por trocas, continuar a promover grandes eventos desportivos, garantindo nos 2 anos antes, realização de campeonatos mundiais
EP	Como atrair passantes, para pernoite, paragem, reparações? Ao marcar a viagem o viajante decide tudo em casa antes de partir, <i>online</i> . Turista mais abastado tem pouco tempo, logo a organização prévia é fundamental. A reserva <i>online</i> é muito usual.

6.3 Entrevistas a investigadores internacionais – Guião 2

Em termos de entrevistas internacionais foram colocadas seis questões ao investigador *Tihomir Lukovic* da Universidade de *Dubrovnik* e sete a *Mark Orams* (MO) da Universidade de Nova Zelândia (Guião 2 – anexo V) dadas as especificidades e experiência dos entrevistados, as quais se estão sintetizadas no quadro 30.

Quadro 30 - Entrevistas principais stakeholders internacionais (Guião 2)

Questão	Tihomir Lukovic (TL)	Mark Orams (MO)
<p>a) <i>As a Nautical Tourism specialist which characteristics are essential for the success of a nautical tourism destination?</i></p>	<p>Dar a conhecer o destino é fulcral, o problema do turismo de destinos é que existem muitos. Não existe uma única solução que se possa aplicar a todos os locais. Cada destino tem de ser independente e decidir o seu foco, consultando e envolvendo a população, podendo depois associar-se a outros se pequenos destinos, vizinhos para oferecerem juntos produtos complementares.</p>	<p>O sucesso do destino Cascais depende dos seguintes aspetos: a) Para pequenos barcos é importante competição, 2007 em Cascais mundial ISAF colocou Portugal no mapa, conheceu-se o destino, popular pelo seu campo de treino, em especial no inverno como em palma de maiorca em Espanha, programa regular de provas, condições de acesso à água e de transporte de embarcações facilitadas, que se possa aceder por terra mar e ar, boas águas para navegar, temperatura do ar e água, ventos estáveis; b) embarcações regata, procuram: grande marina bem apetrechada de serviços e apoios, com engenheiros, material e resposta pronta e rápida a bom preço. Quem decide tem grande poder de compra ou grandes patrocínios, prefere viajar de jato particular e tem estilo vida alto ou muito alto; c) cruzeiros têm forte competição das ilhas baleares. Portugal (PT) sem proteção costeira e mar de difícil navegação. Neste setor aposta em clientes mais aventureiros, transatlânticos ou pontos de apoio entre GB e Mediterrâneo, ou sul de Espanha, PT pode ser competitivo em termos de preço e localização, d) eventos bem divulgados com festas que permitam socialização após evento, são atrativos.</p>
<p>b) <i>What can be promoted to transform a potential nautical destination in to tourism nautical hub?</i></p>	<p>As marinas têm menor efeito em países mais desenvolvidos, mesmo assim podem influir na economia (Ex.: em Nice em França, em que a marina tem uma componente decorativa). Marina numa cidade, não necessita de lojas, nem serviços, que não da especialidade náutica. Para além dos lugares para as embarcações, é necessário restauração, cafés, bares e lojas de elite para atrair clientela de topo, mas tem custos. É importante dar a conhecer as atividades e serviços que existem na marina e no club náutico, para que a população e turistas sejam informados, adiram e participem.</p>	<p>Eventos especiais, mesmo no mercado de cruzeiros, uma semana atividades, combinado com outra razão, segurança, evento de gastronómico ou de musica onde possa conviver. Requer algum investimento, mas principalmente grande campanha de marketing. Hoje praticamente todos os barcos têm net a bordo e é importantíssimo entender que tem de se compreender que redes ou plataformas nos podem promover melhor. Regata alta qualidade persuade grandes investidores, correndo e socializando durante o evento no mar em terra e na net.</p>
<p>c) <i>Cascais has been considered one of the world's best regatta fields, how can this be potentiated into a tourist attraction?</i></p>	<p>O turismo náutico é uma ótima oportunidade para cada país, é muito rentável se houver criação de marinas, no entanto é necessário conhecer o foco para Portugal, só visitando o local e realizando um estudo de determinado tempo no local.</p>	<p>Depende da capacidade de promoção, conveniência da localização, atrações únicas que possam atrair pessoas: baía, parque natural, locais que vale apenas visitar em terra. Um local que as pessoas em trânsito possam eleger na sua lista de locais a visitar. Embarcações vindas da Grã-Bretanha, Escandinávia, Alemanha, Holanda, sul Espanha e França passam na costa portuguesa, em trânsito para o Mediterrâneo, tem de ter motivo para parar: eventos musica, apoio técnico ou revisões mais convenientes e baratas do que o Mediterrâneo e mais conveniente que a Turquia.</p>
<p>d) <i>Cascais has a very active sailing club with national and international project-ion. How can this be potentiated has a touristic attraction and an anchor for sailing as a touristic destination?</i></p>	<p>Também é fundamental dar a conhecer o que já existe no local e adaptar às necessidades percebidas. Ao compreender o interesse que se possa suscitar, irá atrair-se novos mercados e segmentos.</p>	<p>1) Promover fortemente os eventos existentes nos social media, procurar patrocínios dos media com cobertura dos eventos para os dar a conhecer globalmente. No mundo náutico as pessoas falam muito, as notícias correm depressa. Se o destino é fácil de aceder, barato e seguro as pessoas virão. A reputação é basicamente por boca a boca, boa ou má, qualidade, preço, segurança e o fator de divertimento. Existe muita opção. 2) Campos de treino em especial no inverno, com a Suécia, oferecendo bons preços no inverno, precisam de competir no inverno e não podem no seu país, Holanda, GB, precisam também. Mesmo que seja só para cobrir o custo vale apenas promover.</p>
<p>e) <i>In which way can the local population involvement be an additional motor for the nautical touristic promotion and domestic demand?</i></p>	<p>É necessário perguntar à população o que gostaria de ver desenvolvido no local, boa comunicação com os residentes é imprescindível. Após cada destino decidir o seu foco de atração, pode associar-se a outros com focos complementares dentro da região</p>	<p>Se existir uma boa comunidade com bons serviços é um bônus.</p>
<p>f) <i>May the insertion of sailing has a curricular activity within the school programs be a positive measure has a promoter of sailing and nautical activities and lead to further demand on nautical tourism?</i></p>	<p>(Entrevistado repetiu resposta da questão anterior)</p>	<p>Não é a razão primordial para a visita. Todos os clubes vão a cascais a campeonatos nacionais e internacionais, sim turismo doméstico pode ser positivo. Se houver uma medalha de ouro nas olimpíadas, outros velejadores quererão navegar e aprender com os medalhistas de topo. É preciso existirem estaleiros navais e apoios primeiro.</p>

Quando indagado sobre as características essenciais para o sucesso de um destino náutico (Q.a.), TL considera necessário definir o tipo de parcerias a criar e definir bem o objetivo estratégicos e políticos em termos nacionais e regionais, com mensagem concordante a promover, apontando como fulcral a estreita conexão com a população, com envolvimento na decisão e dos investimentos a fazer para cada pequeno destino, decidindo e definindo objetivos e posteriormente promovendo-se conjuntamente com outros da mesma região.

Já na opinião de MO sucesso do destino Cascais depende da promoção de 4 fatores: i) provas mundiais de competição para as pequenas embarcações, e estágios de inverno; ii) condições da marina com manutenção de embarcações, expedita e a bom preço, com menção à proximidade de aeródromo particular; iii) costa desprotegida como fator atrativo de velejadores destemidos e passantes transatlânticos; iv) eventos com festas para socialização pós evento.

Com a questão b) pretendia entender como podia um destino náutico transformar-se num *hub* à semelhança da aeronáutica. TL indicou como as marinas podem reavivar a economia em países mais desenvolvidos, ressaltando que o crescimento é menos relevante do que em países menos desenvolvidos, apontando que, em marinas como Cascais, integradas na vila, dispensa-se um conjunto de serviços e lojas, sendo a aposta na exploração de lojas de especialidade e de luxo amplamente divulgadas. MO indica como os eventos especiais podem ser motivo de visita, ressaltando a importância do marketing e promoção digital antes, durante o evento.

Quanto à questão de como transformar a classificação do campo de regatas de Cascais como um dos melhores do mundo numa atração turística (Q.c.), TL indica como a criação de marinas pode alavancar um país. MO aponta como a promoção e localização podem influir, indicando como a exaltação das belezas naturais e características particulares de um lugar podem adjuvar como fator atrativo. Enaltece ainda como a posição geográfica pode ser atrativa, se promovida em conjunção com eventos específicos e manutenções das embarcações mais em conta, em prole de outros destinos já implementados.

Face à questão de se a atividade exuberante dos eventos do CNC poderá constituir per si uma atração turística (Q. d.), TL aponta como a veemência da promoção e a necessidade de adaptação às necessidades percebidas, podem ser fatores decisivos. MO refere a forte promoção global dos eventos existentes, aliado às características de segurança e fácil acessibilidade do destino, lembrando ainda a importância do “boca a boca” que na comunidade náutica e a necessidade de campos de treino de inverno dos países do norte da Europa.

Relativamente ao envolvimento da população, como motor adicional para a promoção do turismo náutico e procura interna (Q. e.), MO considera que uma boa comunidade, com bons serviços, é um bônus. Já TL alia esta questão com a seguinte, reforçando a necessidade da

auscultação dos anseios da população, na decisão do foco de atração e a associação com outras regiões nesta premissa.

Em termos da inserção da vela como atividade curricular no programa do desporto escolar, como medida positiva e fator promotor da vela e das atividades náuticas, encerrando potencial para futura procura turística na náutica (Q.f.), MO considera uma mais-valia para o turismo interno, mas em termos internacionais, só uma medalha de ouro em vela traria velejadores às mesmas águas, reforçando a necessidade da existência de apoios e condições para manutenções.

Quadro 31 - Tem algo a acrescentar? (Q.17)

Poderá a candidatura a centro de estágios olímpicos propulsionar o destino turismo em termos de vela	Sim absolutamente! É uma boa maneira de reunir elite da vela e atrair outros que querem ser como eles, treinar com eles e nas mesmas águas.
Não sendo uma marina de mega iates poderá atrair grandes eventos	Se a marina não tem as condições em termos de número de lugares, calado, e tamanho dos lugares. O investimento é muito grande, requiere muitas infraestruturas. É preferível apostar numa estratégia de atrair as elites do norte da europa a treinar no inverno.
Como estratégia de promoção Cascais aposta em 4 campos Golf, Vela, Ténis e Cavalos. Faz sentido?	Os velejadores apenas se interessam em geral na vela, talvez no futebol, mas outros tipos de eventos referidos, não creio.
Para promoção do destino o que recomenda?	Acende-se à informação <i>online</i> , as revistas de vela estão a desaparecer. O acesso mesmo a bordo é fácil, associações <i>sites</i> que são consultados para decidir. Publicidade podem ser feita em <i>sites</i> de meteorologia e material técnico.

As questões extra apresentadas no quadro 31, apenas foram colocadas ao entrevistado internacional MO pela linha de respostas e dada a maior disponibilidade de tempo durante a entrevista. Destas respostas depreende-se que a efetivação do CAR de vela em Cascais pode ser um fator atrator de atletas oriundos de países com invernos mais rigorosos e uma aposta mais segura e menos onerosa do que por exemplo o segmento de luxo dos Mega Iates, com maiores especificidades e investimentos. Em termos de promoção MO aconselha a aposta exclusiva na vela (não em parceria com outras atividades concelhias) essencialmente *online*, em sites da especialidade ou com interesse para a náutica (ex: sites meteorologia).

6.4 Conclusões da análise das entrevistas: propostas

Com base na análise das entrevistas conclui-se que Cascais reúne condições de excelência para desenvolver o turismo náutico de vela, pela sua localização estratégica, as boas acessibilidades, onde a prática da vela é possível todo o ano, fatores que são potenciadores do turismo de vela, em especial na vertente desportiva. Estas características são capazes de atrair atletas de países com invernos rigorosos, quando associadas a eventos internacionais, já amplamente conhecidos globalmente desde o campeonato da ISAF, em 2007, passíveis de crescimento e durante todo o ano, à semelhança do que já se faz com a classe de dragões (em termos de compra de habitação, divisas de turismo em hotelaria e restauração).

A promoção internacional em feiras e revistas e nos *social media*, em conjugação com os serviços oferecidos, outros eventos culturais e às características naturais do destino, são de considerar para o crescimento da indústria da náutica de vela. A cativação dos media nacionais e internacionais na promoção e divulgação dos eventos e compreensão no decorrer das provas é fulcral, assim como a escolha de campos de regata próximos das margens, para maior envolvimento da população.

O mercado de passantes é amplo, no entanto, a nossa costa carece de:

- i) Pontos de acostagem e marinas equidistantes, que permitam abrigo, pernoite e reparações e manutenção de embarcações;
- ii) Medidas promocionais *online* e preços reduzidos em épocas turísticas media e baixa para passantes;
- iii) Desburocratização de licenças marítimas e de ER;
- iv) Encurtamento do tempo de *check-in* náutico.

Urge a criação de uma estratégia nacional e regional para a náutica em geral e para a vela em particular. São de louvar e manter, iniciativas como a vela solidaria e vela adaptada, assim como o desporto escolar, este ultimo passível de crescimento, caso consiga cativar patrocínios privados.

Os centros de Mar podem ser inseridos em Estações Náuticas passíveis de ser inseridas em Cascais, com polos de ligação a criar em Lisboa/Seixal/Montijo, Sesimbra e Troia, com diferentes valências e atividades náuticas.

A criação de técnicos com valências em turismo e náutica é passível de atrair segmentos de luxo pela qualidade.

A consulta à população é um elemento elucidador do rumo desejado, passível de motivar a atividade, caso eleito por esta.

A reativação dos estaleiros navais, no âmbito de uma política do Mar integrada pode ser um dos fatores de sucesso da região.

7. PROPOSTAS DINAMIZADORAS DO DESTINO CASCAIS ATRAVÉS DO TURISMO NÁUTICO DE VELA

Com base na revisão bibliográfica, *benchmarking* e entrevistas, foi possível chegar a um conjunto de propostas que visam valorizar e promover a afirmação de Cascais como destino náutico e de vela e, simultaneamente, apresentar contributos para o desenvolvimento de um modelo concetual que valorize estes produtos turístico na região.

Nesse sentido, é aqui apresentado um conjunto de sugestões, consideradas revelantes para a dinamização do turismo náutico, por ação da vela, no destino Cascais. As propostas enquadram-se numa abordagem conceptual holística, em que o todo é mais que o somatório das partes, ou seja, todas as ações são consideradas relevantes e que o modelo conceptual se sustenta numa aposta conjunta em diversos vetores estratégicos.

As sugestões são apresentadas do geral para o particular, organizadas por áreas de ação: i) vela desportiva; ii) eventos de vela; iii) turismo náutico e marítimo; iv) enquadramento da comunidade; v) infraestruturas, vi) formação; vii) sustentabilidade, responsabilidade social e ambiental.

Na exposição de cada uma destas sugestões é indicada a forma como foram validadas, por menção da referência bibliográfica (RB), da análise do *benchmarking* (AB) ou pelo resultado das entrevistas (RE).

7.1 Vela desportiva

Portugal destaca-se no panorama da vela desportiva internacional (RE), estando Cascais particularmente bem posicionado (RE), possibilitando elevado número de horas de treino de mar (RE) (DGPM 2012a; THR 2006). Neste concelho foi já percorrido um longo e faustoso caminho, de força acrescida e dinamismo acentuado no que concerne a vela ligeira desportiva de competição, por promoção do CNC, CMC e Marina de Cascais (RB, RE), com diversas classes de competição³⁶, aliada à localização estratégica do concelho, excelente campo de regata (RE) (MEE 2013) e bons equipamentos³⁷ (RE) (Faria et al. 2012; DGPM 2012a), são vetores de sucesso para a modalidade (RE). Considera-se que a vela no sub-destino Cascais tem potencial para crescer através do desenvolvimento de um conjunto de medidas devidamente integradas (RE), das quais se destacam:

- i) Assumir a vela e a náutica como produto estratégico *brand identity & image* do destino, o que implica simultaneamente promover o desenvolvimento de um plano tático para o

³⁶ Ver capítulo 4.3.2 A vela em Cascais

³⁷ Ver anexo I – Levantamento da oferta turística do concelho

- produto, reforçar o investimento e promover a articulação das diversas entidades e stakeholders associados à náutica e à vela (RB, AB, RE);
- ii) Ampliação da integração da vela no desporto escolar (RB, AB, RE);
 - iii) Reforço da aposta nos velejadores nacionais, que presam pela qualidade (RB, RE);
 - iv) Promoção do destino de vela dando ênfase às condições de mar e ventos da região como fatores de atração (RB, RE);
 - v) Intensificar a aposta nos eventos náuticos e de vela (RB, AB, RE).

7.2 Eventos de vela

Com o previsto alargamento da extensão do território marítimo português (DGPM 2012b; DGPM 2012a) é passível que atividades náuticas, como a vela consigam ampliar o seu raio de ação, em especial no que concerne os grandes eventos da vela *offshore* (TP 2015b). Com o aumento de visibilidade do país como nação náutica na vertente atlântica, pode-se assim tirar partido das condições únicas de centralidade e de vivência atlântica, podendo o destino em análise usufruir da realização de grandes eventos da náutica previstos para Lisboa, como por exemplo a sedeação da regata oceânica VOR em 2016, que se prevê que aumente as receitas para o setor do turismo, potenciando ainda o crescimento do turismo náutico (RB, RE).

Cascais apresenta características exímias para a prática da vela, sendo considerado um dos melhores campos de regata do mundo (MEE 2013). A realização de diversas provas náuticas de revelo a nível global (SB20, RC44, TP52, campeonato da ISAF e Dragões) acentuam a procura por parte dos turistas com interesse pela náutica e seus familiares, dinamizando ambos os nichos e multiplicando receitas (RB, AB, RE). Considera-se ainda que a vela apresenta um potencial elevado de desenvolvimento na região nas componentes de recreio e, em especial turismo desportivo (RB, RE). A criação de eventos conjuntos, envolvendo diversos pontos-chave da náutica, como promotores da região de Lisboa, é também de considerar (Lisboa, Cascais, Arco do Tejo, Arrábida) (RBSC 2014) (RE: Bernardo Queiroz).

A náutica na vertente da vela, seja ligeira de cruzeiro ou regata, poderá ser promovida através de eventos de renome que por sua vez fomentarão a procura por parte da população local dos OMT e escolas de vela, dinamizando o turismo náutico, a nível local, regional, nacional e mesmo internacional (esquema da Figura 26). Para o sucesso desta premissa o papel dos media sociais é fulcral na promoção, divulgação e explicação as provas RB, AB, RE).



Figura 26 - Bases do modelo proposto

7.3 Turismo náutico e costeiro

Existe uma oferta estruturada de produtos turísticos de náutica e vela em particular em Cascais e Lisboa, passível de ser ampliada, inovada e dinamizada³⁸ (RB, RE). Considera-se também que a baía e a marina de Cascais (com oferta de comércio e diversos serviços de apoio a ER e nautas) necessitam de maior promoção, podendo potenciar o benefício da proximidade do PNSC (RB, AB, RE: *Mark Orams*), o facto de oferecer um fundeadouro de excelência na sua baía, de ser um território que se presta ao produto *charter* de 3 a 8 dias, com a realização de passeios ao longo de uma costa de inegável beleza natural, de interesse turístico do eixo Lisboa, Cascais, Setúbal/Troia, Sesimbra), (RB, AB, RE). Este tipo de produto turístico pode ser integrado no conceito de estações náuticas (RB, RE), associando as várias valências das empresas e clubes náuticos existentes, que contam já com uma diversificada oferta. A aposta na oferta de atividades de *charter* atlântico, pode também cativar velejadores em busca de experiências mais desafiantes do ponto de vista das condições de mar, podendo ser uma oportunidade interessante para conquista, ou reforço, de um nicho muito específico (RB, RE). É de ressaltar que Portugal já atrai o segmento de jovens do género masculino de 26 a 35 anos, com níveis de educação e rendimento elevados, que procura por ER para acompanhamento de provas (66,6%), conhecer o destino (44,9%) e o contacto com a natureza (33,4%), sendo que os turistas náuticos de vela, privilegiam a função desportiva e de exercício desta atividade (50,0%), seguido do contacto com a natureza (33,3%) (THR 2006) (AB, RE).

Também existe procura de turismo de náutica de recreio por parte do segmento de jovens famílias, que valorizando a segurança, desfrutam da gastronomia local e de *spa* e *wellness* (THR 2006) O produto de *charter* náutico é procurado por homens adultos (entre 30 e 50 anos), com características socioeconómicas idênticas aos perfis anteriores.

³⁸ Como se pode ver nas propostas apresentadas no Anexo VI Identificação conceito de negócio vela de cruzeiro em Cascais

Dado o enorme potencial turístico faixas etárias superiores a 64 anos, caracterizada por indivíduos cada vez mais ativos, com disponibilidade de tempo livre e económica, e ainda tendência a prática de desporto em férias, ou férias ativas (Sedgley et al. 2011; THR 2006), sugere-se a prática da vela em embarcações de maior porte³⁹, capazes de oferecer maiores condições de segurança e de transportar maior número de turistas.

Apesar de carecer de estudos de mercado mais recentes, de modo a aferir o interesse da aposta em mercados alvo de turismo náutico e desportivo de vela, estudos de anos anteriores (THR 2006), revelam que o TN tem bastante expressão em países do norte da Europa (AB, RB, RE). Sendo de destacar a Alemanha, tanto no total de viagens associadas ao TN (THR 2006), como de gastos totais, apresentando ainda o menor rácio de ER por mil habitantes das congéneres europeias (UCINA 2008). Dada a reduzida extensão de costa alemã, este pode eventualmente ser um mercado potencial para aluguer de ER no destino em análise, sugerindo-se a criação de pacotes de viagem com voo e estadia. É ainda de considerar a promoção junto dos países escandinavos líderes nas viagens de turismo náutico (RB, RE).

O aumento do número de embarcações e empresas nos últimos anos é indicador de um crescimento na economia (rb, re), da atividade e do turismo náuticos (re).

Portugal tem criado legislação protetora da orla costeira e das águas lusas, recuperando e dinamizando frentes ribeirinhas e de mar, com o fomento da ligação ao mar e à náutica, ainda passíveis de crescimento. É de louvar a criação de figuras legais que permitem articulação intermunicipal a considerar em ações futuras. Positiva foi também a desburocratização da legislação em termos de empresas a operar na água (RB, RE), havendo ainda caminho a percorrer no que diz respeito a simplificação de licenças marítimas e de ER (RB, RE), com a proposta de criar um documento único (RE), que permita encurtar o tempo de checkin náutico (RE).

Para valorizar a notoriedade da vela, poderá ser interessante promover uma maior divulgação dos seus aspetos mais associados à sustentabilidade. As preocupações ambientais com procura de certificação de praias e marinas lusas têm eco no turismo (RB). A atividade náutica de vela tem práticas muito ecológicas quando comparada com a motonáutica, promovendo o estreito contacto e respeito com a natureza, capaz de atrair turistas com preocupações ambientais que já procuram o destino Cascais, também pela diversidade de experiências oferecidas (RB, RE)

Em termos de turismo costeiro, a posição geoestratégica de Cascais na costa lusa é extremamente positiva (Rodríguez 2004) e passível de gerar mais atividade económica

³⁹ A partir dos 38 pés a embarcação tem bastante mais estabilidade, conferindo maior sensação de segurança ao utilizador

complementar ao setor náutico desportivo, passível de ser potenciada pelo mercado de embarcações passantes (RB, RE). Para tal é de considerar a ampliação da oferta de reparação náutica (Rodríguez 2004), com a reativação de estaleiros navais (RB, RE), aliada a promoções e condições especiais para atrair velejadores para estadia em marina (AB, RE), amplamente publicitadas nos media sociais, com possibilidade de marcação online e a desburocratização das licenças marítimas e de ER, que permitirão encurtar o tempo de check-in náutico.

7.4 Enquadramento da comunidade

O desenvolvimento de uma política desportiva para o setor dos desportos náuticos e de ligação formativa e social ao mar dos cidadãos mais jovens e mais desfavorecidos através da vela solidaria, promove elos mais efetivos entre clubes, associações de desportos náuticos e a escola, o ensino e a ação social, contribuindo para uma sociedade mais coesa e integradora e para uma base mais alargada de praticantes que potencie a dinamização da alta competição (AB, RE). A vela solidária já conta projetos em diversos pontos do país e a vela adaptada tem expressão em Portugal e, conta com representação olímpica (RB, RE).

No que concerne ao currículo escolar nacional, é urgente e pertinente a valorização da temática dos oceanos, de modo a reforçar o envolvimento dos cidadãos desde tenra idade, sensibilizando-os e mobilizando-os para práticas ambientais de cuidado com o mar e orla marítima, promovendo ativamente modalidades náuticas (AB, RE). A inclusão das modalidades náuticas no desporto escolar deve ser fomentada (AB, RE), recorrendo a parcerias com associações náuticas e desportivas (AB, RE), fulcrais para o sucesso desta medida (CEdO 2004; GdP 2013). Crê-se que esta ação possa ser fundamental para a alteração do paradigma da vela em Portugal, ainda muito associado a um modelo promovido durante o antigo regime, agilizando uma maior ligação de todos os estratos sociais ao mar e setor da vela.

A nível da região, a vela apresenta já uma adesão significativa através do desporto escolar (RE), mas encerra um importante potencial de crescimento (RB, RE), sendo ainda necessário desenvolver medidas para ultrapassar a limitação decorrente de se verificar uma grande descontinuação da prática por motivos económicos (RE).

A consulta à população sobre o rumo a tomar, pode ser um fator muito positivo para a integração, apoio e motivação da mesma para o turismo náutico e a prática de vela (re: *Tihomir Lukovic*), por exemplo através do orçamento participativo municipal realizado anualmente com recurso aos social media.

7.5 Infraestruturas

Cascais oferece boas condições a nível da marina, serviços e apoios ao nauta, assim como ampla gama de alojamento e restauração e outros serviços (RB, AB, RE). Segundo Esteves (2012), a criação de um Centro de mar em Cascais (RE) poderá consolidar o *cluster* de mar da região cascalense (Neves & Ribeiro 2015; SaeR/ACL 2009; Sousa et al. 2011; SaeR 2008), sendo perentório solucionar a questão do alojamento (mesmo que sumárias, ou hostel) para pernoite de atletas em estágio ou trânsito⁴⁰. No entanto as estações náuticas são passíveis de englobar valências de centro de mar e de integrar um centro de interpretação ambiental e marítima (RB, RE). Para tal poderia ser desenvolvida uma parceria com o museu do mar de Cascais, promovendo a dinamização do setor da vela e do turismo náutico durante todo o ano, servindo como estrutura aglutinadora (de velejadores, apoiantes e curiosos), insuflando renovada energia e elevando o concelho (RB, AB, RE: Elsa Pereira). A nível nacional é perentório a existência de pelo menos dois CAR náuticos de vela no continente português: em Cascais e no Algarve (RE: Luís Brito), integrados em estações náuticas (RE: Elsa Pereira). Estes núcleos têm potencial de atração para turismo interno e externo se fortemente divulgados e apoiados pelos municípios locais (AB, RE). Acresce que a estação náutica tem capacidade de absorver a vela adaptada e vela solidária e o desporto escolar (AB, RE).

Deve ponderar-se a re-adesão ao programa bandeira azul no sentido de promover a imagem de defesa de proteção do ambiente e sustentabilidade ecossistema e ponderar a existência de uma componente de informação ambiental dos mares na estrutura proposta (RB, RE).

A criação de pontos de apoio equidistantes na dura costa continental portuguesa é de considerar para promover a atração do mercado de passantes (RB, RE), associada à reativação de estaleiros navais para reparação e construção de embarcações (RB, AB, RE) sendo necessária ponderação nos investimentos mais dispendiosos como marinas atlânticas (RB, RE).

7.6 Formação: Criação de técnicos especializados em Turismo e Náutica

A qualidade da oferta em turismo náutico de vela carece da formação de técnicos especializados, pelo que deve reforçar-se a aposta em formar técnicos com valências simultâneas na área do turismo e da náutica de vela (SaeR/ACL 2009) de forma a gerar uma oferta de topo (RE). Esta premissa revela-se imprescindível, quando destinada ao segmento de luxo (RE: Pedro Costa).

⁴⁰ Por exemplo, na própria marina de Cascais, aproveitando lojas desativadas

À semelhança da oferta existente na Universidade do Algarve (RE: Elsa Pereira e Luís Brito), sugere-se que a náutica de vela seja integrada na formação em turismo, em instituições de renome como a ESHTe, conforme anteriormente previsto. Esta formação permite a criação de valências em ambas as áreas, passíveis de serem integradas em cursos de licenciatura, de especialização ou de mestrados, ou sob a forma de unidades curriculares com alguma componente prática. Deve promover-se o desenvolvimento de parcerias que visem uma maior articulação entre as escolas de turismo, as escolas náuticas e mesmo com outras instituições. Por exemplo, no que concerne a certificação em termos de cartas náuticas, pode ser interessante promover um conjunto de parcerias, nomeadamente conjugando a Escola Náutica Infante D. Henrique, na vertente da formação de nautas e habilitação de cartas náuticas, e a ESHTe, na vertente do turismo náutico (AB, RE).

Portugal tem já um setor de turismo náutico relativamente desenvolvido, mas com importante espaço para crescimento (RB, AB, RE), o que constitui um investimento promissor tanto a curto como a longo prazo (Challenger 2015; SaeR/ACL 2009). Contudo, uma carência ao nível de estratégias a medio e longo prazo e de investimentos públicos e privados (RB, RE).

7.7 Contributos para o desenvolvimento da valorização do turismo náutico em cascais - conclusões

O desenvolvimento sustentado da vela na região terá de considerar uma abordagem holística, direcionada tanto para a componente desportiva, recreativa e turística, promovendo o envolvimento da comunidade local (incluindo jovens inserindo-a no desporto escolar) e dos visitantes, numa estratégia concertada:

- Assumir a vela e a náutica como produto estratégico *brand identity & image* na componente desportiva, com fomento de estágios de inverno e atração de países com invernos rigorosos como Alemanha, Holanda, Escandinávia, Rússia, e Áustria (MEE 2013) com aposta na divulgação *online* nos sites de turismo oficiais e da especialidade traduzido nas línguas faladas nestes países. Aposta ainda na atração de velejadores mais audazes, dadas as características de vela de competição;
- Portugal necessita de apostar e valorizar mais o turismo náutico, apresentando potencialidades para se afirmar globalmente como nação náutica atlântica, com medidas efetivas, nacionais e regionais; consulta e envolvimento da comunidade local, essenciais para promover a prática da modalidade da vela; ampliando incentivos ao desporto escolar, com investimentos na vertente da competição. A aposta no apoio de atletas, com a criação de condições para a prática sob a forma de CAR de vela e centro de estágios, permitirá

melhorar a imagem nacional da vela, funcionando como vetor de promoção do país no exterior, que com estas alterações se crê que será ainda mais positiva.

- Os grandes eventos desportivos de vela, alavancam a visibilidade externa, enaltecendo as condições de excelência ao nível da centralidade, segurança e características de topo para a prática da vela, adicionando vantagem competitiva ao destino como nação náutica atlântica. Para além da manutenção dos eventos existentes, à que considerar a sua ampliação, que pode passar pela atração de outras provas, e pela criação de eventos conjuntos intermunicipais como por exemplo: Arco do Tejo, Lisboa, Cascais, Sesimbra-Arrábida - Setúbal, Troia.
- A promoção da oferta de *charter* à vela no eixo Lisboa Oeiras Cascais Sesimbra e Setúbal poderá ser feita por meio de planos intermunicipais e municipais⁴¹ de ordenamento do território, e planos setoriais previstos (ver subcapítulo enquadramento legal), propulsores do turismo interno e internacional, contribuindo, não só, para a sustentabilidade da atividade, como para melhoria da atratividade do destino como turismo costeiro.
- Para o sucesso desta e outras medidas é necessária a realização de estudos do mercado do turismo e da náutica, caracterizadores da oferta e da procura, com a caracterização de perfis, segmentos de clientes, estratégias de promoção.
- A criação de uma Estação Náutica que englobe o conceito nacional de centro de mar, efetivando CAR de vela com centro de estágios em Cascais, de modo a dinamizar a vela desportiva e de recreio, impulsionando o turismo náutico na região na vertente desportiva e de *charter*. Com a salvaguarda da promoção ambiental, poderia integrar a componente educativa, tecnológicas e na área das ciências, num projeto concertado com a efetivação do CAR e o centro de estágios de vela, promovendo a vela e o turismo, alavancando a região e o país, tirando partido da localização geoestratégica de eleição de Cascais.
- A aposta na criação de postos de acostagem ou marinas na costa lusa é de considerar, de forma a atrair mercado das embarcações passantes, medida que associada à divulgação dos serviços das marinas e suas localidades e a atrativas promoções nos *social media* podem tornar este segmento, deveras interessante.
- Para uma oferta de topo em turismo náutico, é fundamental o investimento na formação de técnicos com valência dupla em turismo e náutica de vela, agilizando parcerias em universidades de renome nas duas áreas, como a ESHTE e a Escola Náutica Infante D. Henrique, com a integração da náutica e da vela na formação em turismo fomentando a componente prática, e a certificação náutica (cartas).

⁴¹ Ex: Plano Diretor Municipal, Plano de Urbanização, Plano de Pormenor

8. CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES

8.1 Análise conclusiva

Apesar de sistematicamente referida, o esforço para promover reforço da ligação de Portugal ao mar tem sido insuficiente, especialmente no que concerne à criação de medidas de ação efetivas associada à economia do mar. Desde o último quartel do séc. XX foram reunidos esforços em termos legislativos, de forma a proteger a orla costeira e domínio marítimo, evitando cenários de massificação construtiva, desrespeitadores de natureza e integridade da região costeira.

A costa continental portuguesa, dotada de grande rigor de condições de mar e vento, escasseia em pontos de abrigo naturais, tendo os existentes sido aproveitados e potenciados com a construção de docas, marinas e portos de abrigo. Contudo, estes são manifestamente insuficientes para a promoção da navegação costeira e do turismo náutico.

O envolvimento de alguns municípios no sentido de conectar a população jovem ao mar, através da prática de atividades náuticas, por meio do desporto escolar e, recentemente, com a criação de centros e clubes de mar tem sido louvável. Também meritórias são ações como a promoção da vela solidária e adaptada, com apoio de patrocínios privados, permitindo a prática náutico-desportiva abranja franjas mais fragilizadas da população.

No que concerne ao turismo, o contributo da náutica de vela, tem maior expressão no segmento do turismo desportivo, fator atrator de eventos de relevo internacional. No entanto, urge a criação de estratégias conjuntas (nacionais, regionais e sub-regionais), a medio e longo prazo, que deem prioridade à ação, articulando atores dos setores público e privado, definindo metas temporais, produtos e serviços devidamente regulados, que prezem pela qualidade e segurança. Estes terão de ser simultaneamente exequíveis em termos de tempo e rentabilidade, maximizando as potencialidades do território do destino e os recursos existentes. A necessidade de estudos caracterizadores da oferta e da procura são fundamentais para o estabelecimento das estratégias a seguir, a nível nacional e regional.

Nesta dissertação optou-se por dar enfoque ao turismo náutico, particularmente no seu subsegmento da vela, ao caso de estudo do destino de Cascais. Nesta fase pode concluir-se que a escolha desta região para caso de estudo se demonstrou acertada, desde logo porque se confirmou, ao longo do trabalho que este é um destino onde o turismo náutico e a vela estão já bastante desenvolvidos, mas na qual ainda existe muito a realizar.

Assim podemos afirmar que se confirma uma resposta positiva **à pergunta de partida** formulada inicialmente, ou seja: com análise do subponto da vela em Cascais conclui-se que a *brand identity & image* deste destino, é passível de ser potenciada através do produto estratégico náutica de vela, essencialmente na sua componente desportiva, podendo este tornar-

se (se não o for já!) num produto âncora para a região e fator dinamizador do turismo local e regional. A obtenção desta resposta foi realizada com recurso a três formas principais: i) análise do estado da arte; ii) através da realização de *benchmarking* internacional e iii) através de recolha de informação por meio de entrevista, junto de alguns dos principais *stakeholders* do turismo, do turismo náutico, da náutica e da vela, na componente empresarial e desportiva.

Da conjugada análise do estado da arte e do resultado das entrevistas, concluiu-se que já foi percorrido um longo caminho na proteção da orla costeira e na criação de infraestruturas de apoio na costa, carecendo esta ainda de pontos de acostagem equidistantes, promotores de atração do turismo costeiro. Neste sentido, aferiu-se a necessidade de reativação de estaleiros navais para manutenção e fabrico de embarcações, com a criação de uma estratégia nacional e regional a medio-longo prazo.

Nesta análise conjunta, foi ainda indicada a carência de medidas efetivas de apoio da vela desportiva, seus eventos e atletas, e na formação de técnicos com valências na náutica e turismo.

Da análise de *benchmarking*, conclui-se que Cascais tem características e potencialidade equiparáveis às dos destinos estudados, que, associada à elevada expressão da procura turística da região de Lisboa, justificam um investimento em termos de promoção do turismo náutico de vela, tanto no mercado interno, como em termos externos, nas componentes de vela desportiva, eventos e, embora com menos expressão, no *charter* náutico.

No que concerne à abordagem da **problemática da investigação**, no início do presente estudo foram estabelecidos várias **premissas**.

Na primeira assumia-se que o *cluster* do mar é estratégico para o desenvolvimento de Portugal e prevê-se que se torne cada vez mais relevante para a economia, ambiente e sociedade portuguesa. Esta premissa foi validada pela revisão bibliográfica, em particular no subpontos 2.2.2 - clusters de mar.

Na segunda, intrinsecamente relacionada com a anterior, assumia-se que a náutica de recreio no sub-destino Cascais apresenta um importante potencial de desenvolvimento. Esta foi corroborada tanto pela revisão bibliográfica como, pelo recurso a fontes secundárias na parte da caracterização do território de estudo e, ainda, pelas entrevistas desenvolvidas ao longo da investigação empírica. No que se refere à revisão bibliográfica esta premissa foi validada, em particular na sua vertente náutica, como fator chave na captação de eventos, exposições e feiras, assim como na componente de reparação náutica e de apoio ao setor. Estes elementos são considerados passíveis de gerar divisas importantes, tanto no setor da náutica como no do turismo (Faria et al. 2012; SaeR/ACL 2009; Luković 2000; Carrasco 2001), capazes de gerar mais emprego, quando conjugados com fatores inovadores e potencialmente competitivos em termos europeus (DGPM 2012a). Assim, é defendido o lançamento do *branding* da náutica em

Portugal, associando o oceano à imagem da nação (SaeR/ACL 2009; Sousa et al. 2011). Esta premissa é também reforçada no ponto 4, em particular nos subpontos 4.2 com a análise do contexto socioeconómico do destino Cascais (Challenger 2015; Faria et al. 2012; SaeR/ACL 2009), como no 4.3 que caracteriza Cascais como destino turístico (MEE 2013; ABAE 2016).

A terceira e última premissa consistia na assunção de que a região de Cascais apresenta condições particulares para a prática da vela, que lhe conferem vantagens e potencialidades para se afirmar como um território de excelência para o desenvolvimento e notoriedade deste produto à escala local, nacional e mesmo internacional. Esta foi amplamente validada nas entrevistas realizadas (6.2, 6.3, 6.4) e pela revisão bibliográfica (Faria et al. 2012; DGPM 2012a; MEE 2013).

No que se refere ao **principal objetivo** da investigação, que consiste em analisar as potencialidades do território para a prática da náutica de recreio e desportiva, com enfoque na vela, apresentando contributos para o desenvolvimento de um modelo concetual que valorizem este produto turístico na região, assumindo-o como âncora e ligando-o diretamente à imagem do destino, considera-se que este foi genericamente atingido, embora com algumas limitações, que se apresentam no último ponto da dissertação. A análise das potencialidades do território para a prática da náutica de recreio e desportiva, com enfoque na vela foi desenvolvida essencialmente no capítulo 4, enquanto no capítulo 7 foram apresentados os contributos para o desenvolvimento de um modelo concetual que podem vir a valorizar este produto turístico na região, assumindo-o como âncora.

Quanto aos 8 **objetivos específicos** estabelecidos consideramos que foram todos alcançados.

Os dois primeiros (Caraterizar o turismo náutico; Caraterizar a atividade da vela tanto do ponto de vista desportivo como turístico) foram granjeados pela revisão bibliográfica.

O terceiro foi alcançado através da abordagem de *benchmarking* desenvolvida no capítulo 3.

Os quarto, quinto e sexto (Caraterizar o destino turístico da região em estudo; Apresentar a evolução histórica e caraterizar as potencialidades turísticas e desportivas associadas à vela do território em estudo; Analisar os eventos associados à vela que possam ter relevância para o destino em estudo), foram alcançados pelo trabalho exposto no capítulo 4 e complementados com vários anexos.

O sétimo (Auscultar o atual estado do setor da região em estudo, colhendo a opinião de *stakeholders* chave, no que concerne a potencialidade e desenvolvimento dos sectores da náutica, em particular da vela, através da realização de entrevistas) foi atingido pela investigação empírica desenvolvida nos capítulos 5 e 6).

O oitavo (Apresentar propostas para a valorização do destino turístico de Cascais, com base no produto da vela, que se revelem de influência positiva no panorama económico concelhio e regional), foi assegurado pela informação apresentada no capítulo 7.

8.2 Limitações do estudo e proposta de desenvolvimento

Na escolha deste tema, território de estudo e âmbito da investigação pesou desde logo o facto de se estar a partir para um grande desafio, desde logo pela visibilidade e pertinência atual do tema, mas igualmente porque se sabia não existirem muitos dados e trabalhos de investigação nesta área em Portugal. Assim, não é de estranhar que consideremos que a maior limitação do estudo foi indubitavelmente a escassez de bibliografia sobre o tema abordado e a reduzida existência de dados estatísticos caracterizadores da atividade náutica, perfil de utilizador e mercado da náutica e do turismo náutico, desde o nível internacional ao local. Esta limitação é reconhecida veementemente pelos outros investigadores analisados no decorrer da revisão da literatura e pelos entrevistados.

A realização da análise de *benchmarking* a nível internacional foi bastante limitada, tanto por ser uma tarefa muito exigente, como pelas limitações em termos de recursos e tempo disponível. Assim, esta teve de ser realizada com base na informação disponível *online* e com recurso à literatura, embora seja de realçar que o conhecimento por parte da investigadora de alguns dos destinos em análise, através de viagens anteriores ao estudo, contribuiu para a valorização dos resultados. Contudo, este estudo teria sido muito mais enriquecido, se tivesse sido possível visitar todos esses destinos, de forma a perceber *in loco* as características particulares dos territórios, estratégias e práticas, com a eventual possibilidade de realização de mais entrevistas presenciais nestes locais.

No que se refere ao que seria desejável, e cremos que importante realizar, em termos de investigação desta temática e caso de estudo, seria um estudo mais aprofundado que permitisse desenvolver um modelo conceptual para o desporto e turismo náutico e a vela em particular para o destino Cascais, mas devidamente enquadrado a nível regional e nacional. Ou seja, a abordagem, a definição de uma visão e a definição das estratégias deveriam partir do geral e a nível nacional, para o particular e um nível territorial de maior escala. Embora isso, esteja parcialmente realizado, em particular através do PENT (geral e do produto do turismo náutico), o Plano Estratégico para o Turismo na Região de Lisboa, considera-se que a relevância do tema exige um maior investimento. Devido a diversas limitações, das quais se destacam o tempo e recursos para se realizar esta investigação, não foi possível desenvolver o enquadramento desejado do nível nacional como o regional e com o local (Cascais), tal como os principais resultados, apesar de se considerarem relevantes, são essencialmente um conjunto de estratégias

e de propostas de ação que necessitam de melhor articulação para que possam construir um modelo conceptual devidamente fundamentado.

Parte destas limitações eram *a priori* conhecidas e podem mesmo ser encaradas como oportunidade para o desenvolvimento de outros estudos. De facto, na presente dissertação foi desenvolvido o estudo do impacto da vela no turismo, no destino Cascais e sumariamente na região de Lisboa, que necessitará de estudo *per si*. Foram percecionadas fragilidades e possíveis áreas de interesse, consideradas estratégicas para aposta futura. Propõe-se no entanto, que antecedam à aplicação das sugestões deste estudo, outros trabalhos de investigação futura, aferidores das possibilidade de investimento, através de estudos de mercado, assim como estratégias de promoção e marketing internas e externas.

A mais urgente e importante recomendação para estudos posteriores, será no sentido da caracterização do mercado, perfis de utilizadores e produtos náuticos, sua quantificação em termos internacionais, nacionais e regionais. Neste sentido, e em termos de geração de dados, é significativo ponderar a criação da Conta Satélite para a Economia do Mar (CSEM), de modo a percecionar o peso desta estrutura na economia dos diversos setores envolvidos, em particular o do turismo, com base em dados estatísticos (DGPM 2013a). Posteriormente a esta caracterização fará então sentido aprofundar outras temáticas relacionadas com a náutica e o turismo náutico.

Em termos da vela o país reúne mais-valias tanto em termos desportivos como turísticos, sendo a oferta passível de ser trabalhada. No que concerne a dinamização das provas desportivas de vela, surgiram no decorrer deste estudo um conjunto de ideias, que poderão ser eventualmente interessantes de estudar e comprovar. Após análise das principais provas de vela oceânica em termos globais (Anexo III resumido no ponto 4.3.2), surge a ideia da criação de regatas a solo e em equipa, que cruzem o atlântico, e de atrair provas existentes, que completem a volta ao globo a integrar percursos nacionais, por exemplo com componentes históricas, como a viagem de Fernão Mendes Pinto, ou uma nova regata pela rota das especiarias.

Referências bibliográficas

- ABAE, 2015. Associação Bandeira Azul da Europa. Available at: bandeiraazul.abae.pt/plataforma/index.php?p=awarded&s=list&u=3 [Accessed April 27, 2016].
- ABAE, 2016. Critérios para Portos de Recreio e Marinas - Programa Bandeira Azul, Associação Bandeira Azul da Europa. *Programa Bandeira azul*. Available at: bandeiraazul.abae.pt/plataforma/index.php?p=criteria&s=marinas [Accessed February 25, 2016].
- ACEA, 2016. The america's cup history, 35th America's Cup. Available at: [/www.americascup.com/en/history.html](http://www.americascup.com/en/history.html) [Accessed September 11, 2015].
- ACEC, 2014. *The Protocol Governing the 35th America's Cup*, Available at: <https://drive.google.com/file/d/0B57wxyPH8i5sTUV6dDNJeEZxdWM/view>.
- Acosta, M. et al., 2013. Motivación del turista hacia la práctica de deportes náuticos: un estudio en el destino turístico de Gran Canaria. *Revista de análisis turístico*, No 15, 37–48. Available at: www.aecit.org/jornal/index.php/AECIT/article/view/142/124.
- AEP, 2015. *Portugal náutico: um mar de negócios, um mar de oportunidades, avaliação final*, AEP, 2008. *Turismo de natureza*, Available at: [https://www.google.pt/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=5&cad=rja&uact=8&ved=0ahUKEwjD7424pozNAhXC1hQKHeNRAYoQFgg1MAQ&url=aep.org.pt/docs/aep-estudos/turismo-de-natureza-\(junho-2008\).pdf?sfvrsn=4&usg=AFQjCNHBtiPaYgLJ8TSHWFDzwqh](https://www.google.pt/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=5&cad=rja&uact=8&ved=0ahUKEwjD7424pozNAhXC1hQKHeNRAYoQFgg1MAQ&url=aep.org.pt/docs/aep-estudos/turismo-de-natureza-(junho-2008).pdf?sfvrsn=4&usg=AFQjCNHBtiPaYgLJ8TSHWFDzwqh).
- Almeida, A.C. (ESHTE) et al., 2015. *Experiences & tourism, a multi-destination analysis* E. U. F. Barcelona, ed., Barcelona.
- Al-Saleh, 2014. Economia azul. Available at: www.jornaldenegocios.pt/opiniao/economistas/detalhe/o_azul_e_o_novo_verde.html [Accessed May 13, 2016].
- Arratour, 2015. Fotografia aérea da baía de Cascais. Available at: arratour.ro/wp-content/uploads/2015/03/cascais-portugal.jpg [Accessed March 23, 2016].
- ASN, 2007. 7º Troféu Quebramar-Chrysler, notícia, auto sapo novos. *7º troféu Quebramar-Chrysler*. Available at: auto.sapo.pt/Novos/Noticias/7-Troféu-Quebramar-Chrysler-649.aspx [Accessed May 3, 2016].
- Azevedo, R., 2015. Náutica de recreio: oportunidades para o turismo? A Náutica e a promoção do turismo local e regional. In *Náutica de Recreio: Oportunidades para o Turismo? A Náutica e a promoção do turismo local e regional*. Oeiras Marina: Forum Oceano - Associação da Economia do Mar, 1–26.
- Bahiaboats, 2015. Imagem cozinha veleiro. Available at: bahiaboats.com.br/site/wp-content/uploads/2012/06/10.png [Accessed April 17, 2015].
- BDJUR, 2003. 12 - Resolução do conselho de Ministros nº 22/2003 de 18-02-2003, BDJUR. Available at: bdjur.almedina.net/item.php?field=item_id&value=271392 [Accessed May 5, 2016].
- Beckert, P., 2008. Vitória absoluta para Francisco Lobato Les Sables/Les Açores/Les Sables. @vela, (Agosto), 7. Available at: www.fpvela.pt.
- Boyd, J., 2011a. New class for 2014-5 Velux 5 Oceans, The daily sail. *Velux 5 Oceans adopts the SolOceans one design Eco 60s and one design Open 50s to compete in 2014-5 solo*

- round the world race. Available at: www.thedailysail.com/offshore/11/58883/0/new-class-for-2014-5-velux-5-oceans [Accessed May 2, 2016].
- Boyd, J., 2011b. Operon racing Eco60. *Van Liew first into Punta Third consecutive Velux 5 Oceans leg win for American solo ace.* Available at: www.thedailysail.com/offshore/11/58030/0/brad-van-liew-wins-velux-5-oceans-leg-three [Accessed September 15, 2015].
- Brasch, R., 1995. *How did sports begin?* H. Collins, ed., sydney.
- Butler, 1980. Ciclos de vida e fases de desenvolvimento de um destino turístico. *The Canadian Geographer / Le Géographe canadien* Volume 24, Issue 1, pag. 5–12, March 1980, 5–12..
- BWR, 2014a. A global sporting challenge. *A global sporting challenge.* Available at: www.barcelonaworldrace.org/en/about-us/a-global-sporting-challenge [Accessed April 2, 2016].
- BWR, 2014b. Presentation. *Presentation of Barcelona World Race.* Available at: www.barcelonaworldrace.org/en/all-about-the-race/presentation [Accessed May 2, 2016].
- BWR, 2016. The pre-notice of race for the fourth edition of the Barcelona world race is published. Available at: www.barcelonaworldrace.org/en/news/news/the-pre-notice-of-race-for-the-fourth-edition-of-the-barcelona-world-race-is-published [Accessed May 2, 2016].
- Carrasco, S.F., 2002. El turismo náutico en el Mediterráneo. *Cuadernos de Turismo*, 9, 19–32.
- Carrasco, S.F., 2001. La relevancia del turismo náutico en la oferta turística. *Cuadernos de Turismo*, 7, 67–80.
- CE, 2014. Clipper events - Velux 5 Oceans. Available at: clipper-events.com/about/velux-5-oceans [Accessed May 2, 2016].
- CEdO, 2004. *Relatório da Comissão Estratégica dos Oceanos, um designio nacional para o século XXI, Parte I,*
- Cerovic', Z., 2003. Management of náautical tourism supply in croatian marinas. *Pomorski zbornik*, 4(40 (2002) 1), 523–539.
- Challenger, W., 2015. The blue economy: opportunities hidden at sea. *Perspectives on Business and Economics*, 33. Available at: preserve.lehigh.edu/perspectives-v33.
- Chuh, K., 2011. Mini Transat 2011. *Mini transat 2011: um velejador brasileiro enfrenta 4mil milhas em solitário, Popa.* Available at: www.popa.com.br/_2011/CRONICAS/minitransat/index.htm [Accessed April 30, 2016].
- CMC, 2016. Grandes eventos marcam ano de 2016 em Cascais, Câmara Municipal de Cascais. *Grandes eventos marcam ano de 2016 em Cascais.* Available at: www.cm-cascais.pt/camara-residentes-visitantes/destaque/grandes-eventos-marcam-ano-de-2016-em-cascais [Accessed May 3, 2016].
- CML, 2016. Programa “Clubes de Mar.” *Lisboa - revista municipal n° 17*, 35.
- CML, 2015. Sítio da Câmara Municipal de Lisboa, Lisboa quer ser sede da Volvo Ocean Race. *Lisboa quer ser sede da Volvo Ocean Race.* Available at: www.cm-lisboa.pt/noticias/detalhe/article/lisboa-quer-ser-sede-da-volvo-ocean-race [Accessed April 29, 2016].
- CNC, 2010a. 2010 Continuação da Consolidação Clube Naval de Cascais. *2010 - Continuação da Consolidação.* Available at: www.cncascais.com/index.php?option=com_k2&view=item&id=413:2010-

- continua o-da-consolida o&Itemid=276&highlight=YTo2OntpOjA7czo0OiJhdWRpIjtpOjE7czo0iJtZWQiO2k6MjtzOjM6ImN1cCI7aTozO3M6ODoiYXVkaSBtZWQiO2k6NDtzOjEyOiJhdWRpIG1lZCBjdXAiO2k6NTtzOjc6Im1 [Accessed May 4, 2016].
- CNC, 2015. Cascais Vela 2015 Clube Naval de Cascais. *Cascais Vela 2015*. Available at: www.cncascais.com/index.php?option=com_rib&view=item&id=848&catid=6&Itemid=318&lang=pt [Accessed May 3, 2016].
- CNC, 2016a. Regatas 2016 Clube Naval de Cascais. *Calendário de regatas Clube Naval de Cascais 2016*. Available at: www.cncascais.com/index.php?option=com_rib&view=category&layout=items&id=2&Itemid=157&lang=pt [Accessed April 18, 2016].
- CNC, 2016b. SB20 Frotas Clube Naval de Cascais. *SB2 características embarcação*. Available at: www.cncascais.com/index.php?option=com_k2&view=item&layout=item&id=545&Itemid=441&lang=pt [Accessed April 22, 2016].
- CNC, 2016c. Snipe Frotas Clube Naval de Cascais. *Snipe, características embarcação*. Available at: www.cncascais.com/index.php?option=com_k2&view=itemlist&layout=category&task=category&id=58&Itemid=325&lang=pt [Accessed October 29, 2015].
- CNC, 2014. Troféu Conde Caria 2014 Clube Naval de Cascais. *Troféu Conde Caria 2014*. Available at: www.cncascais.com/index.php?option=com_k2&view=item&id=1032:Troféu-conde-caria-2014&lang=en [Accessed May 4, 2016].
- CNC, 2010b. Troféu de Portugal Audi Med Cup Clube Naval de Cascais. *Troféu de Portugal - Audi Med Cup*. Available at: www.cncascais.com/index.php?option=com_k2&view=item&id=306:troféu-de-portugal-audi-med-cup&highlight=YTo2OntpOjA7czo0OiJhdWRpIjtpOjE7czo0iJtZWQiO2k6MjtzOjM6ImN1cCI7aTozO3M6ODoiYXVkaSBtZWQiO2k6NDtzOjEyOiJhdWRpIG1lZCBjdXAiO30 [Accessed May 4, 2016].
- CNC, 2009. Troféu Marina de Cascais Clube Naval de Cascais. *Troféu Marina de Cascais*. Available at: www.cncascais.com/index.php?option=com_k2&view=item&id=701:marina-de-cascais-comemora-10-aniversario&Itemid=284&lang=pt [Accessed May 4, 2016].
- CNC, 2012a. Vela Adaptada Clube Naval de Cascais. *Vela sem limites em Cascais*. Available at: www.cncascais.com/index.php?option=com_k2&view=item&id=474:vela-adaptada&Itemid=331&highlight=YTozOntpOjA7czo0OiJ2ZWxhIjtpOjE7czo0OiJhZGFwdGFkYSI7aToyO3M6MTM6InZlbGEgYWRhcHRhZGEiO30=&lang=pt [Accessed October 25, 2015].
- CNC, 2012b. Vela Cruzeiro - Clube Naval de Cascais. *Vela Cruzeiro*. Available at: www.cncascais.com/index.php?option=com_k2&view=item&layout=item&id=542&Itemid=438&lang=pt [Accessed May 4, 2016].
- COP, 2016. Vela Comité Olimpico de Portugal. Available at: comiteolimpicoportugal.pt/ [Accessed April 14, 2016].
- cosasdebarcos, 2015. classic interior. Available at: imagenes.cosasdebarcos.com/barcosNuevos/6/4/6/8/sunreef-64-classic-interior-5121610010287050675148552544565x.jpg [Accessed April 17, 2015].

- Costa, P.S., 2012. *Marinas, portos, docas e núcleos de recreio*, Porto. Available at: repositorio-aberto.up.pt/handle/10216/63305.
- Dds, 2009. Cascais Vela 2009 arranca a 24 de Agosto, Sociedade Diário Digital. «*Cascais Vela 2009*» *arranca a 24 de Agosto*. Available at: diariodigital.sapo.pt/news.asp?id_news=404922 [Accessed April 19, 2016].
- DGC, 2016. Dragons gold cup 2016. Available at: www.dgc2016.com/index.html. [Accessed April 19, 2016].
- DGPM, 2013a. *Anexo b, apêndice 1, adenda c, Governação: pensamento e ação estratégica*
- DGPM, 2012a. *Economia do Mar em Portugal, Documento de suporte à Estratégia Nacional para o Mar*,
- DGPM, 2012b. *Estrategia nacional mar 2013 2020, Anexo B, apêndice 1, outros usos e actividades recreio desporto e turismo*,
- DGPM, 2013b. *O Plano Mar Portugal, Anexo B*, Available at: www.dgpm.mam.gov.pt/.
- Dixon, A.W., OM, C. & Draper, J., 2009. Management and policy implications of coastal tourism forecasts. In *Tourism Analysis volume 13*. Clemson,USA: Department of Parks, Recreation and Tourism Management, Clemson University SC, 579–590.
- DN, 2010. Cascais Vela 2010. *Cascais Vela 2010. Francisco Lobato presente nas regatas da classe Dragão*. Available at: www.dn.pt/desporto/interior/cascais-vela-2010-francisco-lobato-presente-nas-regatas-da-classe-dragao-1650698.html [Accessed May 3, 2016].
- DN, 2007. Mini-Transat 6. *Mini-Transat 6.50 Francisco Lobato na 28ª posição*. Available at: dnoticias.pt/actualidade/desporto/177995-mini-transat-650 [Accessed April 30, 2016].
- DN, 2014. MiniTransat regressa em 2017 e 2019 _ DNOTICIAS. *MiniTransat regressa em 2017 e 2019*. Available at: www.dnoticias.pt/imprensa/diario/484563/desporto/484645-minitransat-regressa-em-2017-e-2019 [Accessed April 30, 2016].
- DR n.º 80/2015, 2015. Diário da República, 1.ª série — N.º 93 — 14 de maio de 2015, 44.
- DS, 2016. Edição de 2017 da Volvo Ocean Race arranca em Alicante. *Vela - Edição de 2017 da Volvo Ocean Race arranca em Alicante*. Available at: desporto.sapo.pt/mais_modalidades/vela/artigo/2015/05/18/edicao-de-2017-da-volvo-ocean-race-arranca-em-alic [Accessed April 29, 2016].
- Ecole-croisiere, 2016. Association la voile pour tous vos, activités de voiles à la rochelle. *voile-la-rochelle*. Available at: www.ecole-croisiere.com/voile-la-rochelle/#post-29 [Accessed May 9, 2016].
- Ecorys, 2013. *Study in support of policy measures for maritime and coastal tourism at EU level*, Available at: https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/sites/maritimeaffairs/files/docs/body/study-maritime-and-coastal-tourism_en.pdf.
- ESS, 2016. Events: Extreme Sailing Series. Available at: www.extremesailingseries.com/events [Accessed April 28, 2016].
- Esteves, J.P., 2012. Os Centros de Mar e a economia portuguesa:o Centro de mar de Cascais, 1–16.
- EURMIG, 2008. European Union Recreational Marine Industry Group. In *ICOMIA's 6 th International Marina Conference*. Ostende: European Union Recreational Marine Industry Group. Available at: www.icomia.com/library/Document.ashx?DocumentDataId=2156.
- F, 2016. Route du Rhum : Promenade dominicale ... *informação sobre evento desportivo Route*

- du Rhum*. Available at: www.cammas-groupama.com/fr/courses/route-du-rhum-2010/actus_2010/actu_rhum_2010_09.jsp?ori=rss [Accessed April 2, 2016].
- Faria, E.A. et al., 2012. *Náutica de recreio em Portugal: um pilar do desenvolvimento local*, Óbidos, Portugal.
- Favro, S., Kovacic, M. & Grzetic, Z., 2008. Náutico tourism the basis of the systematic development. *Náutico tourism*, 1, 31–51.
- FdD, 2016. Fundação do Desporto. *Projetos e atividades*. Available at: www.fundacaodesporto.pt/pt/projetos-e-atividades.aspx [Accessed May 11, 2016].
- Ferrão, J., Ramos, L. & Pinto, M.J., 2006. *Planeamento e ordenamento costeiro*,
- Fiatistas, 2009. 9º Cascais Troféu Quebramar Chrysler. *9º Cascais Troféu Quebramar/Chrysler*. Available at: www.fiatistas.com/forum/index.php?topic=20281.0.
- Figueiredo, P. & Almeida, P. (no prelo). Turismo náutico (cap. 16). In Silva, F. e Umbelino, J. (Eds) (no prelo) *Planeamento e desenvolvimento turístico*. Lisboa: Lidel.
- Gamito, M.T., 2012. Potenciar o turismo náutico: um desafio de ordenamento. In *Workshop IST Ambiente 2012 - Oceanos*. Lisboa, 1–11. Available at: <https://fenix.tecnico.ulisboa.pt/downloadFile/3779579016378>.
- Gamito, T.M., 2009. Desenvolvimento da economia do mar: turismo marítimo. *Instituto de Defesa Nacional*, 4, 43 – 60.
- GdP, 2013. Estratégia Nacional para o Mar 2013-2020. *Governo de Portugal*, 1–73.
- GdP, 2006. POEM Plano de Ordenamento do Espaço Marítimo. *Resolução de Conselho de Ministros n.º 163/2006 de 12 de Dezembro*. Available at: www.icnf.pt/portal/naturaclas/ordgest/poem [Accessed May 16, 2016].
- GdP, 2004. Regulamento da náutica de recreio, 36.
- Glenans, 2016a. La voile pratiquer partir en groupe écoles. Available at: www.glenans.asso.fr/fr/pratiquer/partir-en-groupe/ecoles.html [Accessed May 24, 2016].
- Glenans, 2016b. Les Glenans. *About us Glenans Association*. Available at: www.glenans.asso.fr/en/joining-glenans/about-us.html [Accessed May 11, 2016].
- Google Maps, 2016. Mapa localização destinos de vela em análise. Available at: <https://www.google.com/maps/d/u/0/edit?hl=pt-PT&hl=pt-PT&authuser=0&authuser=0&mid=1ryeHnvrRnVS78IWeiXi27Dpuvuo> [Accessed October 7, 2016].
- Hill, J., Curtin, S. & Gough, G., 2013. Understanding tourist encounters with nature: a thematic framework. *Tourism Geographies*, 16(1), 68–87. Available at: www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/14616688.2013.851265.
- IAPMEI, 2007. Clusters e Sectores. *Unidade de coordenação do plano tecnológico*.
- ILCA, 2015. Laser introduction. Available at: www.laserinternational.org/info/laserintroduction [Accessed April 22, 2016].
- ILCA, 2016. The Laser formula. Available at: www.laserinternational.org/aboutlaser/laserformula [Accessed April 22, 2016].
- INE, 2016. *Turismo em número, janeiro 2016*,
- IOC, 2016a. Rio 2016 Summer Olympics. *Rio 2016 Summer Olympic Games*. Available at: www.rio2016.com/en/the-games/olympic/sports/football [Accessed April 22, 2016].

- IOC, 2016b. Sailing equipment, History and rules: Olympic. *London 2012 Summer Olympics*.
- IODA, 2016a. It's an Optimist: International Optimist Dinghy Association. Available at: www.optiworld.org/default/classinfo/content/id/is-it-an-optimist/category/Technical [Accessed April 22, 2016].
- IODA, 2016b. Safety: International Optimist Dinghy Association. Available at: www.optiworld.org/default/classinfo/content/id/safety/category/Technical [Accessed January 1, 2016].
- ISAF, 2015. Breathing on the Dragon class, Yachting World. Available at: www.yachtingworld.com/yachts-and-gear/breathing-on-the-dragon-class-65530 [Accessed April 18, 2016].
- ISAF, 2016a. Classes & equipment Index, ISAF: world sailing official website. *Classes & Equipment - Olympic* [Accessed April 29, 2016].
- ISAF, 2016b. Cruising world sailing. *Sailing.org*. Available at: www.sailing.org/new-to-sailing/cruising.php#.VxecLzArJQI [Accessed April 20, 2016].
- ISAF, 2010. Environment guidelines for offshore sailing. *International sailing federation*. Available at: [www.sailing.org/tools/documents/EnvironmentalGuidelinesforOffshoreSailing-\[9820\].pdf](http://www.sailing.org/tools/documents/EnvironmentalGuidelinesforOffshoreSailing-[9820].pdf) [Accessed April 27, 2016].
- ISAF, 2016c. Environment index, environment, about, isaf, world sailing, official website. *Environment*. Available at: www.sailing.org/about/environment/index.php [Accessed April 22, 2016].
- ISAF, 2011a. ISAF Code of environmental friendly behaviour protect our seas , lakes and waterways. Available at: [www.sailing.org/tools/documents/ISAFCodeofEnvironmentalFriendlyBehaviour-\[7289\].pdf](http://www.sailing.org/tools/documents/ISAFCodeofEnvironmentalFriendlyBehaviour-[7289].pdf) [Accessed April 21, 2016].
- ISAF, 2011b. *ISAF Green event guidance*, Available at: [www.sailing.org/tools/documents/ISAFGreenEventGuidance-\[9984\].pdf](http://www.sailing.org/tools/documents/ISAFGreenEventGuidance-[9984].pdf). [Accessed April 29, 2016].
- ISAF, 2016d. Offshore & oceanic sailing: world sailing. *Sailing.org - Offshore & Oceanic Sailing*. Available at: www.sailing.org/new-to-sailing/offshore-and-oceanic.php#.VxeayTArJQI [Accessed April 20, 2016].
- ISAF, 2016e. Team racing: world sailing. *Sailing.org - Offshore & Oceanic Sailing*. Available at: www.sailing.org/events/teamracingworlds/#.VxeayTArJQI [Accessed April 20, 2016].
- IWC, 2016. Engineered for men whose home port is victory: IWC Schaffhausen. Available at: www.iwc.com/en/about/partnerships/vor-partnership/ [Accessed April 29, 2016].
- Kovačić, M., Gračan, D. & Jugović, A., 2015. The scenario method of náautical tourism development – a case study of Croatia The scenario method of náautical tourism development – a case study of Croatia. , 29(DECEMBER), 125–132.
- Lacerda, M., 2000. *Volta ao mundo e 505 dias* Quebramar, ed., Lisboa: Scapa impressões.
- Lei 48/98, 1998. 3869 Presidência Da República. *Diário da República Portuguesa*, 3869–3875. Available at: www.turismodeportugal.pt/Português/conhecimento/legislacao/planeamentoeordenamentodoterritorio/ordenamentodoterritorioeurbanismo/Documents/Lei_48-98_11Agosto.pdf.
- LesS-LesA, 2014. Les Sables - Les Açores - Les Sables - Présentation de la course. *Les Sables-les Açores- Les Sables 2014 5ème édition*. Available at: lessables-lesacores.com/la-

- course/presentation-course [Accessed May 4, 2016].
- Lew, A. a, 2013. Scale, change and resilience in community tourism planning. *Tourism Geographies*, 16(1), 14–22. Available at: www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/14616688.2013.864325.
- Luković, T., 2013. *Nautical Tourism* U. of Dubrovnik, ed., Dubrovnik, Croatia: Wwww.cobi.org.
- Luković, T., 2000. *Nautical tourism in Europe, definition and classification*, Dubrovnik: ACTA TURISTICA NOVA, Zagreb. Available at: Lukovi?, T. (2007). Náutica tourism in Europe, definition and classification. Acta Turistica Nova, 1, No.2.
- Marina de Cascais, 2016. mapa marina cascais. Available at: www.mymarinacascais.com/wp-content/uploads/2011/09/mapa_marina.jpg [Accessed April 23, 2016].
- Matias Capizzano, 2014. Optimist: IODA Matias Capizzano 13 out 2014. *Linha de regata de optimists*. Available at: www.optiworld.org/uploaded_files/photos/a3eb043e7bf775de87763e9f8121c953_slide_440x810.JPG [Accessed April 22, 2016].
- MEE, M.E.E., 2013. *PENT - Plano Estratégico Nacional do Turismo*,
- MEPAT, 1997. *Livro Branco Política Marítima Portuguesa Rumo ao século XXI*, Governo de Portugal - Ministério do Equipamento , do Planeamento e da Administração do Território.
- MTFr, 2015. Présentation Mini Transat Îles de Guadeloupe. *Présentation Mini Transat Îles de Guadeloupe*. Available at: www.minitransat.fr/presentation-0 [Accessed April 30, 2016].
- Nautique, F.S., 2013. France station nautique. Available at: www.station-nautique.com/ [Accessed October 7, 2016].
- Neves, S. & Ribeiro, S., 2015. *Centro de Competências da Náutica de Recreio*, Available at: portugalnautico.aeportugal.pt/documents/CentrodeCompetenciasdaNauticadeRecreio.pdf.
- NP, 2006. Está aí o troféu quebramar-chrysler 2006. *Está aí o troféu quebramar-chrysler 2006*. Available at: www.nauticapress.com/esta-ai-o-Troféu-quebramar-chrysler-2006/ [Accessed May 2, 2016].
- Olympic Org, 2016. Olympic games medals, results, Sports, athletes, médailles, résultats, sports et athlètes des Jeux Olympiques. *Sailing medals at the Olympic games*. Available at: www.olympic.org/content/results-and-medalists/searchresultpercountry/?athletename=&country=irl&sport2=&games2=2008/1&event2=&mengender=true&womengender=true&mixedgender=true&goldmedal=true&silvermedal=true&bronzemedal=true&worldrecord=true&olympicr [Accessed April 18, 2016].
- OM, 2015. Porto de recreio de Oeiras - bandeira azul. Available at: picasaweb.google.com/cissaverde/PortoDeRecreioDeOeiras02?authkey=Gv1sRgCJr1gPGxk_LiHA&feat=email# [Accessed April 27, 2016].
- OM, 2016. Porto de recreio de Oeiras – Oeiras yachting harbour marina 5 ancoras. Available at: portoderecreio.oeirasviva.pt/_porto_de_recreio_de_oeiras_distinguido_com_o_mais_alto_galardao_para_marinas_oeiras_yachting_harbour_awarded_with_the_highest_honour_for_marinas [Accessed April 27, 2016].
- OMT, 2016. *Gastos internacionais de 2004 a 2014: 22 principais mercados p Portugal, Excel-PROT*
- Orams, M., 1999. *Marine tourism: development, impacts and management*, London: Routledge.
- Orams, M., 2016. Mark Orams. *Summary Biography*. Available at: www.aut.ac.nz/_data/assets/pdf_file/0018/623322/Professor-Mark-Orams-fullprofile-

- 2016.pdf [Accessed August 8, 2016].
- Osterwalder, A. & Pigneur, I., 2010. “*Business Model Generation*” H. John Wiley & Sons, Inc., ed., EUA, New Jersey.
- OwotPM, 2016. Sailing Paralympic athletes, photos & events. *Sailing*. Available at: <https://www.paralympic.org/sailing> [Accessed April 22, 2016].
- PdM, 2016. Cartas de navegador de recreio. *Portal do mar cartas de navegador de recreio*. Available at: <https://www.portaldomar.pt/NáuticadeRecreio/CartasdeNavegador/index.htm> [Accessed May 25, 2016].
- PdM, 2013. Portal do Mar: novo centro de vela de Viana do Castelo já se encontra a funcionar. *Novo centro de vela de Viana do Castelo já se encontra a funcionar*. Available at: portaldomar.blogspot.pt/2013/10/novo-centro-de-vela-de-viana-do-castelo.html [Accessed May 11, 2016].
- Pearce, P.L. & Packer, J., 2013. Minds on the move: new links from psychology to tourism. *Annals of Tourism Research*, 40(1), 386–411. Available at: dx.doi.org/10.1016/j.annals.2012.10.002.
- PIANC, 2002. *Mooring systems for recreational craft*, Available at: www.pianc.org/2872231269.php. [Accessed April 29, 2016].
- PwC, 2015. Importancia economica da náutica de recreio de Oeiras, 16 de julho de 2015. In LEME, ed. *LEME - Barómetro PwC da Economia do Mar*. PWC. Available at: www.pwc.pt.
- Quivy, R. & Campenhoudt, L. Van, 2013. *Manual de investigação em ciências sociais 2ª ed.*, Gradiva.
- Ramalho, M. de M., 2010. A corte a banhos. In E. T. do Estoril, ed. *Estoril a vanguarda do turismo*. Estoril, 24, 30, 93.
- Ramallal, M.E.G., Rodríguez, J.R.M. & Turégano, M.Á.S., 2010. Sport and Tourism: a potentially conflictual relationship. The case of Marinas in Tenerife. *Revista de Turismo y Patrimonio Cultural*, 8(Nº 2), 265–276. Available at: www.virtualburo.fr/Lists/ListeArticlesEnLigne/Attachments/166/PS0210_02.pdf.
- RBSC, 2014. *Posicionar a região de Lisboa: num novo patamar de excelência turística*, Available at: www.am-lisboa.pt/documentos/1413796718K1yRH0yd2Ug73HH2.pdf.
- RC44, 2016a. About the boat: RC44, RC Forty Four. *About RC44*. Available at: www.rc44.com/the-rc44/about-the-boat [Accessed April 20, 2016].
- RC44, 2016b. RC44 Cascais Cup events: RC Forty Four. *RC44 Cascais Cup*. Available at: www.rc44.com/events/view/rc44_cascais_cup3#.VypbOPkrK00 [Accessed May 4, 2016].
- RCroácia, 2012. *Nautical tourism development strategy of The Republic of Croatia 2009-2019*,
- RdR, 2015. Route du rhum : promenade dominicale. *The magic of the rhum*. Available at: www.cammas-groupama.com/fr/courses/route-du-rhum-2010/actus_2010/actu_rhum_2010_09.jsp?ori=rss [Accessed April 2, 2016].
- Riactiva, 2016. Escala de ventos de Beaufort. Available at: www.riactiva.com/v2/wp-content/uploads/2011/07/escala.gif [Accessed October 30, 2016].
- Ribeiro, J.F., 2015. A náutica como vetor de desenvolvimento de um Portugal marítimo e empreendedor. In *Diretor-Geral de Política do Mar*. Oeiras Marina: Ministério da Agricultura e do Mar, 22. Available at: www.dgpm.gov.pt.
- RNAAT, 2016. Consulta de empresas de animação turística (EAT) e operadores marítimo

- turísticos (OMT) que realizam atividades marítimo turísticas no concelho de Cascais. *consulta de empresas de animação turística (EAT) e operadores marítimo turísticos (OMT) que realizam atividades marítimo turísticas no concelho de Cascais*. Available at: <https://rnt.turismodeportugal.pt/RNAAT/ConsultaRegisto.aspx?Origem=CP&FiltroVisivel=True> [Accessed February 25, 2016].
- RNNAT, 2016. Registo OMT com atividade marítimo turística Cascais. Available at: <https://rnt.turismodeportugal.pt/RNAAT/ConsultaRegisto.aspx?Origem=CP&FiltroVisivel=True> [Accessed October 18, 2016].
- Rodríguez, B.B., 2004. El desarrollo del turismo náutico en Galicia. *Cuadernos de Turismo*, 13, 145–163. Available at: https://www.redib.org/recursos/Record/oai_articulo400242-desarrollo-turismo-nautico-galicia/Description#tabnav.
- SaeR, 2008. *Elaboração do plano de criação de um Centro de mar relatório final*,
- SaeR/ACL, 2009. O hypercluster da economia do Mar: um domínio de potencial estratégico para o desenvolvimento da economia portuguesa, 480. Available at: [www.cienciaviva.pt/img/upload/Hypercluster da Economia do Mar\(2\).pdf](http://www.cienciaviva.pt/img/upload/Hypercluster da Economia do Mar(2).pdf).
- Sedgley, D., Pritchard, A. & Morgan, N., 2011. Tourism and ageing. *Annals of Tourism Research*, 38(2), 422–436. Available at: [dx.doi.org/10.1016/j.annals.2010.09.002](https://doi.org/10.1016/j.annals.2010.09.002).
- SFOM, 2016. International terminal, america's cup: sailing for international sport's greatest trophy 1851–1937. *Reliance crossing the finish line August 25, 1903 photograph by Detroit Publishing Co. Library of Congress Prints and Photographs Division, Washington, D.C. LC-D4-21776*. Available at: www.flysfo.com/museum/exhibitions/4931/detail?num=12 [Accessed April 28, 2016].
- Silva, F. (no prelo). Planeamento e desenvolvimento turístico,(Cap.2) in Silva, F. e Umbelino, J. (Eds) (no prelo). *Planeamento e desenvolvimento turístico*. Lisboa: Lidel.
- Silva, F.A. dos S. da, 2013. *Turismo na natureza como base do desenvolvimento turístico responsável nos Açores*. universidade de lisboa instituto de geografia e ordenamento do território.
- Sleight, S., 2000. *Manual de navegação à vela* L. C. Editora, ed.,
- Sol, M., Mitão, V. & Mar, I.D.T., 2008. *Programa bandeira azul 2008*, Available at: www.turismodeportugal.pt/SiteCollectionDocuments/PBA2008.pdf.
- Sousa, J.F. de et al., 2011. *A náutica de recreio como factor de desenvolvimento local: o caso do estuário do Tejo*, Coimbra. Available at: hdl.handle.net/10316.2/30777.
- Sousa, M.J.P.B.R., 2003. Atividades desportivas e recreativas, regatas. In *Cascais 1900*. Cascais: Camara Municipal de Cascais, 169.
- SP, 2016. Catamarã português estreia-se em oitavo na Extreme Sailing Series: mais modalidades, SAPO Desporto. *Catamarã português estreia-se em oitavo na 'Extreme Sailing Series*. Available at: desporto.sapo.pt/mais_modalidades/artigo/2016/03/16/catamara-portugues-estrea-se-em-oitavo-na-extreme-sailing-series [Accessed April 28, 2016].
- TCD, 2016. The man : Tony Castro yacht design. Available at: www.tonycastro.co.uk/the-man.html [Accessed April 22, 2016].
- TP, T. de P.I.P., 2015a. Consulta de registo. *rnt.turismodeportugal.pt*. Available at: <https://rnt.turismodeportugal.pt/RNT/ConsultaRegisto.aspx> [Accessed April 18, 2015].
- TP, T. de P.I.P., 2015b. *Turismo 2020: plano de ação para o desenvolvimento do turismo em Portugal 2014-2020*,

- Teodósio, R., 2012. Gazeta de Miraflores. *Volvo Ocean Race 2012, programação do evento*. Available at: gazetademiraflores.blogspot.pt/2012/05/volvo-ocean-race-2012-programacao-do.html [Accessed April 18, 2015].
- The London gazette, 2015. British empire medal. Available at: <https://www.thegazette.co.uk/notice/2348909> [Accessed August 10, 2016].
- THR, 2006. *Turismo náutico*, Available at: www.turismodeportugal.pt/Português/turismodeportugal/Documents/Turismo Náutico.pdf.
- TR, 2013. Eventos: Troia Resort. *Troféu conde caria*. Available at: www.troiagolf.com/pt/eventos/Troféu-conde-caria/ [Accessed May 4, 2016].
- TSR, 2016. Os gigantes estão a chegar: The Tall Ships races Lisboa 2016. *The Tall Ship Races 2016 - Os gigantes estão a chegar*. Available at: tallshiplisboa.com/os-gigantes-estao-a-chegar/ [Accessed May 2, 2016].
- TT, 2016a. Classes: The Transat bakerly. *The Transat Classes*. Available at: www.thetransat.com/classes [Accessed April 29, 2016].
- TT, 2016b. The Race: The Transat bakerly. *The transat - the hard way to new york*. Available at: www.thetransat.com/the-race [Accessed April 29, 2016].
- Tung, V.W.S. & Ritchie, J.R.B., 2011. Exploring the essence of memorable tourism experiences. *Annals of Tourism Research*, 38(4), 1367–1386. Available at: [dx.doi.org/10.1016/j.annals.2011.03.009](https://doi.org/10.1016/j.annals.2011.03.009).
- Veloso-Gomes, F. et al., 2007. A gestão da zona costeira portuguesa. *Revista da Gestão Costeira Integrada*, 7(2), 13. Available at: www.aprh.pt/rgci/pdf/rgci7f2_1_velosogomes.pdf.
- VG, 2015. Presentation: Vendée Globe. *Vendée globe solo, non stop and without assistance*. Available at: www.vendeeglobe.org/en/presentation [Accessed April 29, 2016].
- VOR, 2016a. History: Volvo Ocean Race. *You can't fear what you don't know*. Available at: www.volvoceanrace.com/en/history.html [Accessed April 29, 2016].
- VOR, 2016b. Hong Kong, here we come! *Hong Kong, one of the world's most prestigious sailing destinations, will host the Volvo Ocean Race for the first time when the event visits in February 2018 during its 13th edition*. Available at: www.volvoceanrace.com/en/news/9210_Hong-Kong-here-we-come.html. [Accessed April 29, 2016].
- VOR, 2016c. Teams: Volvo Ocean Race. Available at: www.volvoceanrace.com/en/teams.html [Accessed April 28, 2016].
- VOR, 2016d. The race by countries: Volvo Ocean Race 2014-2015. Available at: www.volvoceanrace.com/en/presszone/en/36_The-race-by-countries.html [Accessed April 28, 2016].
- Walker, I.A.N., 2015. Abu Dhabi ocean racing - 1st place Volvo Ocean Race 2014-15. In *Abu Dhabi ocean racing skipper Ian Walker*. oeriras marina: Abu Dhabi Ocean Racing, 1–14. [Accessed April 29, 2016].
- Windfornells, 2016. Windfornells. Available at: www.windfornells.com/en/dinghy-sailing [Accessed May 24, 2016].
- WS, 2014. Qualified nations MNA confirmation from all events. *Igarss - Alves, Rogério dos Santos et al*, (1), 1–5.
- YW, 2010. Velux 5 Oceans, the model is broken, Yachting World. *Race director admits the formula for the original solo round the world race needs a rethink*. Available at:

www.yachtingworld.com/blogs/elaine-bunting/velux-5-oceans-the-model-is-broken-7378.
[Accessed April 29, 2016].

ANEXOS

Anexo I – Levantamento oferta turística do concelho de Cascais

Quadro 32 - Recursos turísticos por tipo no concelho de Cascais.

Recursos Primários	Património	Natural	Orla costeira/Praias	18	
			Rios, afluentes e ribeiras	8	
			Baías	1	
			Parques Naturais	1	
		Cultural	Monumental	Estações arqueológicas	6
				Igrejas/Capelas/Ermidas	10
				Castelos/Fortes	12
				Palácios	1
				Torres	1
				Outros	2
			Artístico	Museus /Espaços museológicos	12
				Outros	15
			Etnográfico	Artesanato	34
				Outros	10
	Complementar	Parques/Jardins Públicos	141		
		Barragens	1		
		Edifícios Interesse Relevante	3		
		Outros	2		
	Atividades	Animação Turística		66	
	Equipamentos	Culturais		8	
		Recreativos	Pistas	1	
			Casinos	1	
			Piscinas de Recreio/Competição	11	
			Outros	14	
		Desportivos	Zonas de Caça	1	
			Centros Hípicos	7	
			Golf	3	
Surf			4		
Tênis			10		
Outros			13		
Negócios		Auditórios/Centros Culturais	20		
		Caves/Adegas	1		
Eventos		Religiosos / Tradicionais		5	
	Culturais		8		
	Animação		16		
	Desportivos		66		
	Negócios		10		
Recursos Secundários	Atividades	Gastronomia e Vinhos	Pratos Típicos	4	
			Doçaria Regional	4	
			Vinhos Regionais	1	
			Circuitos Turísticos	27	
	Equipamentos	Animação e vários	Centros Comerciais	5	
			Mercados Periódicos	6	
		Turísticos	Parques de Campismo	1	
			Turismo em Espaço Rural	1	
			Alojamento	73	
			Restaurantes	199	
			Casas de Chá	16	
			Agências de viagens	76	
			Rent-a-car	31	
		Termas / Spas	10		
Transportes		Aéreos	1		
	Ferroviários (estações)	7			
	Rodoviários (redes)	2			
Infraestruturas sociais	Marinas	1			
	Estradas (Nacionais e Autoestradas)	5			

Quadro 33 - Síntese do potencial de atratividade do concelho e destino de Cascais

Categoria	Tipo		Inexistente	Fraco	Moderado	Forte	Muito Forte	
Recursos Primários	Património	Natural	Orla costeira/Praias				x	
			Rios, afluentes e ribeiras			x		
			Baias				x	
			Parques Naturais				x	
		Cultural	Monumental	Estações arqueológicas			x	
				Igrejas/Capelas/Ermidas				x
				Castelos/Fortes			x	
			Artístico	Palácios	x			
				Torres	x			
				Outros	x			
		Complementar	Museus /Espaços museológicos			x		
			Outros			x		
			Artesanato				x	
		Eventos	Etnográfico	Outros				x
				Parques/Jardins Públicos				x
	Barragens					x		
	Equipamentos	Atividades	Animação Turística					x
			Culturais					x
			Recreativos	Pistas			x	
		Casinos					x	
		Piscinas Recreio/Competição					x	
		Outros					x	
		Desportivos	Zonas de Caça				x	
			Centros Hípicos				x	
			Golf				x	
			Surf				x	
			Tênis				x	
			Outros				x	
		Negócios	Auditórios/Centros Culturais				x	
			Caves/Adegas		x			
		Eventos	Religiosos / Tradicionais				x	
	Culturais					x		
	Animação					x		
Desportivos						x		
Negócios					x			
Recursos Secundários	Atividades	Gastronomia e Vinhos	Pratos Típicos				x	
			Doçaria Regional				x	
			Vinhos Regionais			x		
		Circuitos Turísticos					x	
	Equipamentos	Animação e vários	Centros Comerciais				x	
			Mercados Periódicos			x		
		Turísticos	Parques de Campismo				x	
			Turismo em Espaço Rural			x		
			Alojamento				x	
			Restaurantes				x	
			Casas de Chá				x	
			Agências de viagens				x	
		Transportes	Rent-a-car				x	
			Termas / Spas				x	
			Aéreos			x		
Infra-estruturas sociais	Rodoviários	Ferroviários (estações)				x		
		Rodoviários (redes)				x		
		Marinas				x		
Estradas (N e A-E)					x			

Quadro 34 - Matriz de aproveitamento dos recursos secundários.

			Potencial existente de recursos	Oferta organizada / existente	Oportunidade de / Gap	Ações							
						1	2	3	4	5	6		
Atividades	Gastronomia e Vinhos	Pratos Típicos	3	3	2			x			x		
		Doçaria Regional	3	2	2			x			x		
		Vinhos Regionais	1	1	0					x	x		
		Circuitos Turísticos	3	3	2					x	x		
Equipamentos	Animação e vários	Centros Comerciais	3	3	0						x	x	
		Mercados Periódicos	3	2	1					x	x	x	
		Parques de Campismo	3	2	2			x			x	x	
	Turísticos	Turismo em Espaço Rural	3	2	1					x	x	x	
		Alojamento	3	3	0							x	
		Restaurantes	3	3	0							x	
		Casas de Chá	3	3	0							x	
		Agências de viagens	3	3	0							x	
		Rent-a-car	3	3	0				x				
		Termas / Spas	3	3	1								x
	Transportes	Aéreos	2	2	0								x
		Ferrovários (estações)	3	3	1				x			x	
		Rodoviários (redes)	2	2	2	x			x			x	
	Infra-estruturas sociais	Marinas	3	2	1								x
		Estradas (Nacionais e Auto-estradas)	3	3	0				x				

Legenda:

Recursos: 3 - abundantes; 2 - moderados; 1 - escassos; 0 - inexistentes

Oferta: 3 - forte; 2 - limitada; 1 - muito limitada; 0 - inexistente

Oportunidades/gap: 3 - forte; 2 - moderada; 1 - escassa; 0 - inexistente

Ações: 1 - Criação/conceção; 2 - Ordenamento; 3 - Estruturação/Organização; 4 - Ampliação; 5 - Requalificação/modernização; 6 -Divulgação/promoção

Quadro 35 - Matriz de aproveitamento dos recursos primários

			Potencial existente de recursos	Oferta organizada / existente	Oportunidade de / Gap	Ações								
						1	2	3	4	5	6			
Património	Natural	Orla costeira/Praias	3	3	0			x						
		Rios, afluentes e ribeiras	1	0	0									
		Baias	3	2	2					x	x			
		Parques Naturais	3	1	2						x	x		
	Cultural	Monumental	Estações arqueológicas	1	2	0			x			x		
			Igrejas/Capelas/Ermidas	3	3	0				x				
			Castelos/Fortes	2	2	0				x				
			Palácios	1	2	0							x	
		Complementar	Torres	1	2	0							x	
			Artístico	Museus /Espaços museológicos	3	3	0							x
			Etnográfico	Artesanato	3	1	2				x		x	
			Parques/Jardins Públicos	3	3	0								x
		Barragens	1	1	0							x		
		Edifícios Interesse Relevante	3	3	0								x	
Atividades	Animação Turística		3	2	2			x	x		x			
Equipamentos	Culturais		3	2	1							x		
		Recreativos	Pistas	3	2	1							x	
			Casinos	3	3	0								x
	Desportivos	Piscinas de Recreio/Competição	3	2	1					x		x		
		Zonas de Caça	1	2	1					x		x		
		Centros Hípicos	3	3	0								x	
		Golf	3	3	0								x	
		Surf	3	3	0								x	
		Ténis	3	2	1								x	
	Negócios	Auditórios/Centros Culturais	3	3	0								x	
		Caves/Adegas	1	1	0								x	
Eventos	Religiosos / Tradicionais		2	2	1							x		
	Culturais		3	3	2				x			x		
	Animação		3	3	1					x		x		
	Desportivos		3	3	1						x	x		
		Negócios	3	3	1							x		

Legenda:

Recursos: 3 - abundantes; 2 - moderados; 1 - escassos; 0 - inexistentes

Oferta: 3 - forte; 2 - limitada; 1 - muito limitada; 0 - inexistente

Oportunidades/gap: 3 - forte; 2 - moderada; 1 - escassa; 0 - inexistente

Ações: 1 - Criação/conceção; 2 - Ordenamento; 3 - Estruturação/Organização; 4 - Ampliação; 5 - Requalificação/modernização; 6 -Divulgação/promoção

Anexo II - Contextualização Vela: Alguns termos náuticos

Os termos náuticos surgem para facilitar a comunicação a bordo, evitando equívocos e situações de perigo, onde as condições meteorológicas e do estado do mar são passíveis de rápida alteração.

Casco de uma ER

Casco é a estrutura da embarcação que permite a flutuabilidade. Nos barcos de cruzeiro o casco tem uma dimensão maior, e o seu peso varia conforme o seu propósito, sendo mais leve se destinado a regata e mais pesado e estável se a finalidade é o cruzeiro de alto mar. A parte superior do casco designa-se de **convés** em inglês: **deck**, no qual se pode circular e manobrar (subir- içar- ou descer velas – arriar), sendo passível de ser aberta ou fechada. Geralmente existe uma zona no convés mais rebaixada, designada de **poço**, na qual se pode manobrar a **cana** ou **roda de leme**, responsável pelo rumo (direção) do barco, e onde regra geral a tripulação permanece durante manobras e viagem. Existe uma exceção: a regata (corrida de barcos), na qual se pode observar toda a tripulação sentada na borda do veleiro, com a cabeça, pernas e pés e por vezes todo corpo em equilíbrio projetado para fora do barco adornado (inclinado). Este posicionamento visa a maximização da velocidade pela colocação do peso dos tripulantes fora do ponto gravitacional do barco compensando-o (chega-se a ganhar um nó de velocidade!).

Abaixo da linha de água podemos encontrar um elemento estrutural, que promove estabilidade e equilíbrio à navegação: a quilha (fixa) ou patilhão (amovível ou rebatível, permitindo a navegação até próximo da costa ou mesmo a acostagem numa praia ou rampa). Quando se trata de um elemento a todo o comprimento da embarcação, mais comum em barcos clássicos, designa-se quilha corrida. O **patilhão** é comum em embarcações menores e a quilha nas maiores: 30,35 ou 42 pés.

Dividindo imaginariamente a parte acima da linha de água de um barco em dois, denomina-se proa a parte da frente, e popa a parte de trás. Cada um dos lados de uma ER designa-se bordo.

Crê-se que na era dos descobrimentos, os nossos antepassados e compatriotas tenham designado de **bombordo** ao bordo de terra ou do porto (em inglês **Port** ou **Port bord**), pois em casos de naufrágio, esta seria a direção (bordo que se deveria dar) permitindo o salvamento da tripulação, surgindo assim a conotação com algo de bom. Ao lado oposto chamou-se **Estibordo**, em inglês o lado das estrelas **Starbord**, em inglês o lado das estrelas.

O Aparelho

Designa-se de aparelho ao conjunto estrutural do barco que permite aparelhar as velas. Este engloba i) o mastro (elemento tubular perpendicular no convés, mantendo-se verticalizado por contrabalanço dos brandais); ii) a retranca: elemento tubular fixo ao mastro, que permite o apoio

da Vela Grande (entre o Mastro e a Retranca, presa e içada ao topo do mastro – ver 9.1.3). Os **brandais** (brandais e **estais** pois são responsáveis por segurar velas com o mesmo nome – ver 9.1.3) são o suporte do mastro, o que o mantem no seu devido lugar.

Velame

Velame (Figura 27) é o conjunto das velas de um veleiro. As diversas velas num barco de cruzeiro, são responsáveis por propulsionar o movimento da embarcação e são escolhidas e utilizadas consoante a velocidade, direção e força do vento.

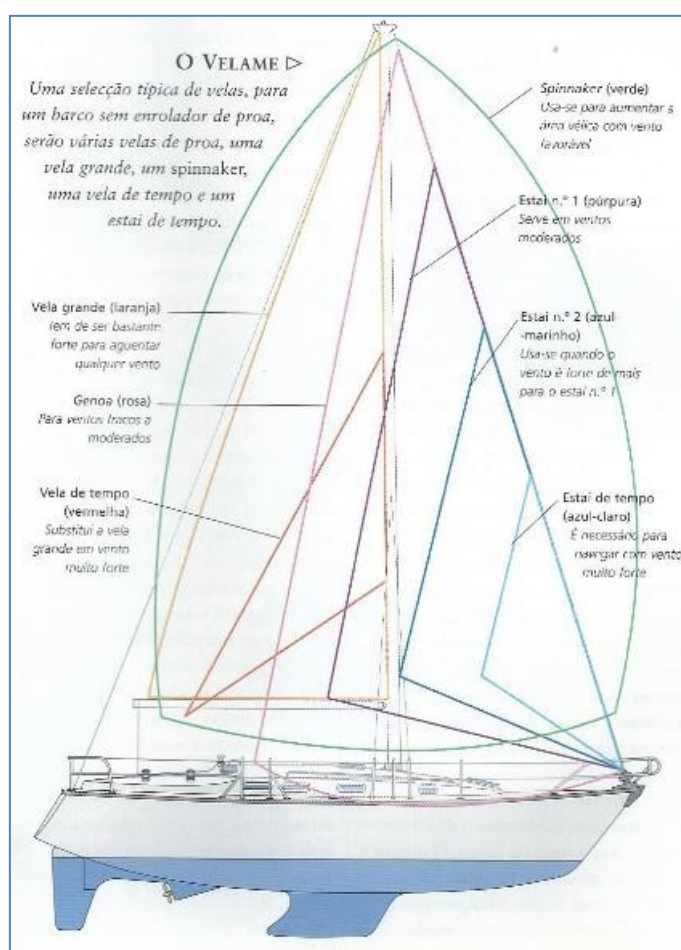


Figura 27 - Velame de um barco de cruzeiro Fonte: (Sleight 2000, 155)

A vela grande é a vela que permite maior estabilidade à embarcação e a aproximação do rumo ao vento: orçar. À manobra oposta, de afastar a proa do barco do vento designa-se arribar.

O **estai** é a vela utilizada do mastro para a proa, geralmente de pequenas dimensões, quando de maiores dimensões designa-se de **Génoa**, em homenagem a Génova onde foi feita primeiramente (ou de maior qualidade especialistas divergem).

Existem outras velas que se podem içar nesta parte do barco: o spi e o já caído em desuso: big boy, um *spi* de menores dimensões. O *spi* também designado de spinnaker - comumente

chamado de balão devido à sua forma- tem geralmente cores chamativas e está preso em três pontos, chamados de punhos. Assim, o *spi* prende-se na ponta do mastro – punho da pena, na ponta do pau de *spi*, elemento que permite maior estabilidade desta vela – punho da braça e no punho da amura ou alanta (nome do cabo que segura o *spi*).

Tipo de barcos consoante o tipo de utilização

Os veleiros com pouco espaço habitável interior, sem camas ou área social, apenas com área técnica para a palamenta (tudo o que é móvel a bordo, cabos, velas, ancora, etc.), são designados **Day boats**.

Os **veleiros de cruzeiro** que permitem caminhar direito em pé no seu interior, cozinhar (Figura 29) e dormir em macas, camas (Figura 28) ou mesmo camarotes são designados **embarcações de cruzeiro à vela**. Para navegações mais estáveis e confortáveis, utilizam-se embarcações à vela de dois e três cascos: *catamarans e trimarans*, proporcionando mais conforto e espaço interior e não adornando (inclinando) em manobras mais exigentes como a bolina manobra mais próxima do vento.



Figura 28 - Camarote twin em beliche (imagem da esquerda) em embarcações de cruzeiro à vela. Fonte da imagem: (Cosasdebarcos 2015)



Figura 29 - Cozinha típica de veleiro de cruzeiro 40/42 pés (imagem da direita) Fonte da imagem: (Bahiaboats 2015)

Mareações – breve nota introdutória

A embarcação à vela nunca pode navegar na direção do vento. A manobra (Figura 30) é a direção em que o barco se desloca relativamente ao ângulo do vento. Existem três grandes manobras: popa, largo e bolina. Popa quando o vento entra na embarcação pela popa. Largo quando o vento entra na embarcação pelo través – parte lateral do veleiro. Bolina quando o vento entra pela amura – área entre a proa e o través do barco. Algumas especificações dentro destas manobras podem ser observadas na figura 30.

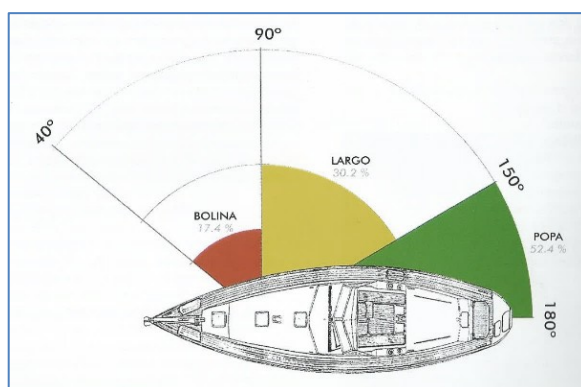


Figura 30 - Representação dos valores da manobra utilizada. Fonte imagem: (Lacerda 2000, 341)

Força dos ventos

A força de ventos pode ser classificada consoante a sua intensidade, pela escala de ventos de *Beaufort*, que se pode ser no quadro abaixo, bem como as consequências da sua variação.

Quadro 36 - Escala de ventos de *Beaufort*: intensidade do vento e suas consequências no mar e terra (Riactiva 2016).

Grau	Designação	Símbolo meteorológico	Nós	Aspecto do mar	Efeitos em terra
0	Calmaria	☉	0 a 1	Espelhado	Fumo sobe na vertical
1	Aragem	—○	1 a 3	Pequenas rugas na superfície do mar	Fumo indica direcção do vento
2	Fraco	—○	4 a 6	Ligeira ondulação sem rebentação	As folhas das árvores movem-se; os moinhos começam a trabalhar
3	Bonanzoso	—○	7 a 10	Ondulação até 60 cm, com alguns carneiros	As folhas agitam-se e as bandeiras desfraldam ao vento
4	Moderado	—○	11 a 16	Ondulação até 1.5 m, carneiros frequentes	Poeira e pequenos papéis levantados; movem-se os galhos das árvores
5	Fresco	—○	17 a 21	Ondulação até 2.5 m, muitos carneiros	Movimentação de árvores pequenas; superfície dos lagos ondula
6	Muito Fresco (Frescalhão)	—○	22 a 27	Ondas grandes até 3.5 m; borrifos	Movem-se os ramos das árvores; dificuldade em manter um guarda chuva aberto
7	Forte	—○	28 a 33	Mar revolto até 4.5 m com espuma e borrifos	Movem-se as árvores grandes; dificuldade em andar contra o vento
8	Muito Forte	—○	34 a 40	Mar revolto até 7.5 m com rebentação e faixas de espuma	Quebram-se galhos de árvores; circulação de pessoas difícil
9	Duro	—○	41 a 47	Mar revolto até 9 m; borrifos afectam visibilidade	Danos em árvores; impossível andar contra o vento
10	Muito Duro	—○	48 a 55	Mar revolto até 12 m; superfície do mar branca	Árvores arrancadas; danos na estrutura de construções
11	Tempestade	—○	56 a 63	Mar revolto até 14 m; pequenos navios sobem nas vagas	Estragos abundantes em telhados e árvores
12	Furacão	—○	> 64	Mar todo de espuma; visibilidade nula	Grandes estragos

Segurança no mar

A proteção corporal no mar, através da indumentária certa é fundamental, para a prática da vela ligeira ou de cruzeiro, sendo necessário sentir-se **confortável**, e **manter-se sempre quente e seco**, tendo ainda **atenção às queimaduras solares**. Para este efeito recomenda-se a utilização de diversas camadas finas de roupa, de modo a manter o calor, aconselhando-se o uso de calças e mangas compridas, que protegerá do frio e do vento aparente (vento criado pela deslocação da embarcação). A roupa impermeável é bastante importante para velejar: casaco com capuz e calças preferencialmente com peitilho. Mesmo que não chova, os salpicos do mar molham, podendo tornar a viagem bastante desconfortável devido ao frio produzido pelo contacto da roupa molhada com a pele, empolado pelo vento aparente ou real, por este motivo, adverte-se a necessidade de trazer sempre uma muda de roupa completa (roupa interior e meias inclusive). A preocupação de cobrir a maior superfície do corpo, tem ainda que ver com a proteção dos raios solares, que no mar são mais intensos, não apenas diretamente recebidos pelo astro rei, mas também os refletidos pelo espelho criado pela superfície da água, razão pela qual é importante o uso de óculos escuros com proteção alta. Recomenda-se ainda a proteção máxima creme solar e reposição frequente. O chapéu é imprescindível, e deverá ser preso com uma fita à camisola ou casaco de mar (evitando que voe), pois existe o risco de insolação rápida.

O equipamento de proteção e segurança é fulcral para assegurar as condições de segurança e socorro das embarcações e suas tripulações, que tiveram uma melhoria exponenciais na década de 60 do século passado, graças à evolução da tecnologia, com o aparecimento do sistema GPS⁴² que permitem a georreferenciação em tempo real, assim como o EPIRB⁴³ em caso de emergência (Orams 1999). A acuidade da previsão meteorológica e constantes avisos à navegação, permitem às tripulações a precaução antecipada ou alteração da rota em conformidade. Inovadores e resistentes sistemas de flutuabilidade, salvamento, como: balsas, coletes auto insufláveis, boias com luz autónoma, *very-lights*, *distress signals* e *flares* que permitem a visualização da pessoa no mar e promovem a sobrevivência no mar em caso de acidente. A redução de preço de venda de sondas e radares e de elementos de comunicação topo de gama como telefone por satélite, tornaram a navegação e a prova muitíssimo mais seguros.

O uso de colete é recomendado durante toda a viagem. Hoje existem modelos mais leves e menos volumosos, que insuflam em contacto com a água, equipados com abertura manual em caso de chuva intensa. Em mareações mais exigentes ou em navegações noturnas, o colete é acompanhado por arnês que se veste como um colete, feito de fitas largas muito resistentes com peça metálica ao nível do externo, que liga a uma linha de vida que está presa ao convés da embarcação.

⁴² *Global Position System* Sistema de georreferenciação por satélites

⁴³ *Emergency Position Indicator Radio Beacon*: sistema de georreferenciação em caso de acidente com antena e bateria autónomas

Anexo III - Principais eventos mundiais de vela oceânica ou *offshore*

As regatas *offshore*, são caracterizadas por uma dureza extrema. Com condições de mar muitas vezes adversas, os velejadores são forçados a resolver todo o tipo de situações, mecânicas ou médicas, dada a grande distância da costa.

***American's Cup* (Taça América)**

A Taça América, já na sua 35ª edição, é uma das mais antigas e importantes competições atlânticas de veleiros. Extremamente difícil de vencer, altamente patrocinada, a prova é realizada por veleiros desenhados para “voarem” sobre a água. Com génese em 1851 - antes dos jogos olímpicos de Atenas em 1896 (ACEA 2016) - quando o schooner⁴⁴ de nome América venceu o iate real da Rainha Vitória de Inglaterra em Solente, conquistando assim a taça de cem libras da *Royal Yacht Squadron's*. A taça foi de seguida doada ao *New York Yacht Club* sob a premissa de ser disputada na prova Taça América que obteve o seu nome da embarcação vencedora. A taça foi ganha pela equipa dos EUA por 132 anos consecutivos, até à vitória do australiano *Dennis Conner* em 1983. Seguiram-se anos de gladiar entre as duas nações (ACEA 2016). Na 31ª edição da prova a equipa *Alinghi* ganhou a taça e trouxe-a de volta à Europa com as cores da bandeira Suíça. Na 32ª edição em Valencia (que foi concorrente de Cascais) em 2010, as regras de nacionalidade são alteradas. Agora com equipas internacionais, a competição tem um programa a quatro anos por diversas cidades europeias, permitindo angariar fundos em larga escala e promover o evento globalmente. Atualmente as embarcações concorrentes caracterizam-se pelo seu *design* particular, melhorado ou mesmo totalmente redesenhado a cada edição da taça (SFOM 2016). Na 35ª edição cada embarcação da versão atualizada de AC45 possui uma vela em forma de asa, que pelo seu desenho e rigidez⁴⁵, permite maior performance em termos de velocidade, utilizando velas mais suaves para manobras com pouco vento⁴⁶. Em prova são permitidas até 4 asas diferentes, até 12 genoas diferentes, acrescendo 4 adicionais para os dois vencedores dos *playoffs*, assim como um máximo e 4 velas mais suaves: 3 genoas e uma *code zero*⁴⁷ (ACEC 2014, 43–44), velame adaptado às condições de mar e vento de cada prova, potenciando a performance ao máximo. Participam na 35ª edição, 2015/2016, seis embarcações da versão atualizada de AC45⁴⁸. Os onze velejadores são escolhidos pelas equipas,

⁴⁴ Veleiro caracterizado por possuir dois mastros dotado de pau de bujarrona - estrutura geralmente pontiaguda, com possibilidade de ser retrátil, localizada à proa e que transcende o limite físico da embarcação, projetando-se para a frente do estai real. Para mais informações sobre embarcações ver Anexo I

⁴⁵ A introdução da asa rígida é promotora da projeção mediática do trimarã da BMW ORACLE Racing (ACEA 2016).

⁴⁶ Ver Anexo I – Contextualização da vela: alguns termos náuticos

⁴⁷ Vela com semelhanças ao *spy* assimétrico e genoa que se prende na proa ao pau de bujarrona, utilizada para manobra ao largo com ventos fracos e médios (4 a 18 nós).

⁴⁸ i) *Artemis racing*, ii) *ben ainslie racing*, iii) *emirates team new zealand*, iv) *oracle team USA*, v) *team France*, vi) *softbank team japan*.

sendo fulcral a sua experiência náutica e pessoal⁴⁹. Para efeitos de inscrição e participação na prova, é requerido a cada embarcação o pagamento de dois milhões de dólares americanos (ACEC 2014, 4). Cada edição da prova prevê 6 a 8 eventos no decorrer de um ano de calendário (ACEC 2014, 32–33). *America's cup challenger playoffs* preveem as etapas semifinal e final⁵⁰, realizando-se até 3 provas por dia, sendo permitidas até 2 substituições de tripulantes por dia. Nas semifinais qualificam-se os 4 primeiros, os restantes 2 competem entre si. Na etapa final competem os vencedores das semifinais (ACEC 2014, 36–37). As regras rezam que as embarcações não devem velejar no dia antecedente e precedente a provas (ACEC 2014, 42). A próxima etapa da 35ª edição realizou-se em Chicago nos EUA de 10 a 12 de Junho de 2016. De modo a atrair sangue novo à prova foi criada a ***Youth America's Cup***.

Volvo Ocean Race

A *Volvo Ocean Race* (VOR) é a maior de circum-navegação (DS 2016) e mais prestigiada regata oceânica do mundo. Teve início com o contágio entusiasmante das viagens em solitário de *Sir Francis Chichester* e *Sir Robin Knox-Johnston* na década de 1960, que levou à formação de tripulações internacionais de embarcações, sob o patrocínio da *British Royal Naval Sailing Association* em 1972 (IWC 2016). A primeira edição da *Whitbread Round the World Race*⁵¹, reuniu 324 velejadores, mal preparados para temperaturas negativas, icebergs e ventos de 40 nós, com 3 mortes no decorrer da viagem.

Iwona Pienkawa foi a primeira mulher a passar o cabo *Horn* e a completar a *Whitbread* em 1973/1974, com apenas 18 anos.⁵² Outras três mulheres completaram esta edição: *Pienkawa* no *Otago*, a italiana *Zara Pascoli* no *Tauranga* e *Wendy Hinds*, Inglaterra no *Second Life*. Em 1977/1978 registou-se a primeira mulher *skipper*⁵³ *Clare Francis* entre 15 embarcações, numa viagem melhor preparada que as anteriores. Em 1982/1982 o conhecimento da regata não era global e o *skipper* italiano *Beppe Panada* foi abordado durante a prova ao largo de Angola, tendo sido acusado pelas autoridades de espionagem e aprisionado a bordo por 7 dias, o que levou a um atraso de um mês na passagem da meta⁵⁴. A quarta edição em 1985/1986 teve o *skipper* mais novo de Lionel Péan com 29 anos, de nacionalidade francesa a bordo de uma embarcação de propecta idade com 58 pés: *L'Esprit d'Equipe*.⁵⁵ Em 1986 a partida da Nova Zelândia contou com 6 mil espetadores na água e 300 mil na costa, provando que a vela é já

⁴⁹ A preparação física dos participantes é imperativa, antes, durante e entre edições da taça.

⁵⁰ nas quais o vencedor angaria um ponto e o vencido zero

⁵¹ Primeiro nome da atual VOR

⁵² Faleceu dois anos depois de acidente de viação

⁵³ Responsável máximo e autoridade a bordo do veleiro

⁵⁴ Panada e Roberto *Kramar* desapareceram no mar, durante uma prova *Twostar* em *Plymont Newport* em 1986 participou pela última vez na *Whitbread*

⁵⁵ 25 anos passados *L'Esprit d'Equipe* governada pelo mesmo *skipper* venceu a primeira regata de *Legends* em 2011/2012 em Alicante, Espanha

desde essa época um evento de massas.(VOR 2016a). A VOR realizou edições a cada 4 anos até 2001 e de 3 em 3 após esta data.



Figura - 31 - Ian Walker, Abu Dhabi VOR team. Fonte: (Walker 2015)

Na atualidade (Figura 31) a prova reúne velejadores extremamente experientes, determinados e resilientes, para percorrer 40 mil milhas náuticas⁵⁶ nesta viagem de volta ao mundo, durante nove meses, com condições de duríssimas de meteorologia e estado do mar (IWC 2016) (Figura 31). Presentemente na sua 13ª edição, com a participação de 7 equipas, com velejadores de 19⁵⁷ nacionalidades, altamente qualificadas e com experiência comprovada na vela oceânica. 2014-2015 foi o ponto de viragem em termos de regras de prova. Até esta data a organização controlava as equipas, encarregadas da construção e parametrização das embarcações, passíveis de se destacar pela rapidez, resistência e tecnologia. Então, os melhores velejadores do mundo davam provas da sua mestria, alcançando a meta o mais rápido e humanamente possível. Dessa data em diante a organização tomou o leme da prova e responsabilizou-se pela criação de uma embarcação de desenho único: *Volvo Ocean 65* na *Farr Yach Designs*, entregando a construção aos prestigiados *Green Marine*, *Decision*, *Persico* e *Multiplas* (VOR 2016c). Em termos ambientais a escolha de uma embarcação de desenho único, altamente preformante e resistente, custeável, passível de ser utilizada nas edições subsequentes é de extrema importância. A partir desta edição da prova cada equipa passou a ser composta por oito tripulantes e um repórter multimédia apenas responsável pela cobertura da regata. Esta edição foi ainda a primeira a ter uma tripulação exclusivamente feminina. Para se qualificarem, as embarcações velejam duas mil milhas náuticas sem paragens (VOR 2016c). Existe a menção da participação de um velejador português numa das edições da VOR mas sem a sua nomeação. Lisboa recebeu em 2015 a regata pela segunda vez, tendo a anterior sido em 2011 em Cascais (VOR 2016d). É de

⁵⁶ Cerca de 74 mil km

⁵⁷ China, UK, France, the USA, Spain, Australia, Belgium, Denmark, Ireland, Italy, Lithuania, The Netherlands, New Zealand, Sweden, Switzerland, UAE, Argentina, Brazil and Antigua

salientar que a equipa vencedora da última edição elegeu Cascais como sede de treinos e utilizado Lisboa/Cascais como campo de treinos para a prova, tendo justificado a sua escolha ponto por ponto: “As condições para velejar, de vento e meteorológicas, a localização geográfica, proximidade a aeroporto internacional, equipamentos, um local simpático para viver com as famílias, barato. É o porto de paragem da corrida, população e governo apoiantes. Sentimo-nos bem-vindos.” (Walker 2015, 7).

Em 2015 quando da passagem da prova por Lisboa, ficou a promessa da mudança da sede para território luso após candidatura da cidade. Quatro das sete equipas: *Abu Dhabi Ocean Racing* (que teve como campo de treinos Cascais na edição transata), *Team Vestas Wind*, *Team Alvimedica* e *Team SCA* elegeram Lisboa como base de treinos, assim como estaleiro de reparação e manutenção das embarcações (CML 2015). Para este efeito decorre a recuperação da doca de Pedrouços e sua envolvente. Este foi o resultado da adesão em massa da população local na passagem da VOR pela capital, que provou que vale a pena unir esforços para fazer vingar a vela em Portugal. A união de esforços de entidades como a CML, Porto de Lisboa, Governo de Portugal e *Urban Wind* foi um exemplo a seguir, para a afirmação lusa no mundo da vela.

A 13ª VOR decorrerá em 2017/2018 inovando pelo acompanhamento da regata por *drones* com câmaras e GPS. A prova terá início em Alicante, Espanha, sede atual da VOR desde 2008, com oito paragens previstas: *Auckland* (Nova Zelândia), Cidade do Cabo (África do Sul) *Cardiff* (País de Gales), *Newport Gothenburg* (Suécia), Lisboa (Portugal) e *The Hague* (Holanda) (VOR 2016b) e a estreia no famoso destino de vela Hong Kong.

Velux 5 Oceans

Uma das primeiras regata oceânica em solitário à volta ao mundo é considerada percursora da *Vendée Globe*. Realizada a bordo de embarcações *Eco 60*, desde 1982, com início e término em *La Rochelle*. Realizada de 4 em 4 anos, foi anteriormente apelidada de *BOC Challenge* e *Around Alone em 1998* (Boyd 2011b)). Com apenas 90 indivíduos⁵⁸, a completa-la desde a sua criação, é uma prova de uma dureza tremenda (CE 2014). Em 2010 teve cinco singelas inscrições, sem procura por parte de velejadores de renome, provavelmente por se realizar em simultâneo com a famosa *Rota do Rum*, seguindo os concorrentes para a prova mais em voga que se segue no calendário da modalidade: a *Barcelona World Race* (YW 2010).

A nona edição da prova, em 2011, patrocinada pela *Velux* anuncia para a edição 2014/2015 a construção de oito embarcações *one design*: Open 50s da *SolOceans* com 52.5 pés, monocascos em carbono, mais leves, (mantendo os *eco 60*), revigorando a prova (Boyd 2011a).

⁵⁸ Dos 163 que realizaram voltas ao mundo

Vendée Globe

A *Golden Globe* é a única prova em solitário, sem paragens⁵⁹, nem assistência⁶⁰ à volta do mundo (VG 2015), desde 1968, realizada na 1ª edição por 9 indivíduos, dos quais apenas o inglês: *Sir Robin Knox-Johnston* terminou, tornando-se pioneiro nas referidas condições. Vinte anos passados, o velejador francês *Philippe Jeantot*, vencedor da *BOC Challenge*, regata de circum-navegação com paragens, surge com a ideia de criar uma prova idêntica mas sem paragens. Assim surge a *Globe Challenge* que poucas edições depois, passa a dar pelo nome de *Vendée Globe*. Com 13 velejadores na sua estreia em 1989, apenas sete conseguem terminar. Nas 7 provas subsequentes o ranking melhora: 71 de 138 completam a árdua prova, com condições de frio extremo, vagas monstruosas e céus dantescos (VG 2015). Entre os vencedores encontram-se *Titouan Lamazou*, *Alain Gautier*, *Christophe Auguin*, *Vincent Riou* e *François Gabart*. Apenas *Michel Desjoyeaux*, pisou o pódio duas vezes: em 2001 e 2009. O recorde é detido por *François Gabart* que atingiu o feito de completar a viagem de circum-navegação em 78 dias. A oitava edição da prova terá largada de Sables d'Olonne no dia 6 de Novembro de 2016 (VG 2015).

A embarcação monocasco de 60 pés cala ⁶¹ 4,5 m transportando uma imensidão de imprescindível velame, sendo capaz de atingir os 30 nós de velocidade. Recentemente foi imposta uma quilha⁶² estandardizada, sendo opcional a utilização de um ou dois mastros, regulado o lastro⁶³, nesta edição 2016/2017 já equipada com *foils*⁶⁴.

Em termos de regra da prova à que ressaltar que apenas é permitida a entrada de alguém a bordo quando do socorro de outro velejador no mar, sendo o concorrente proibido de ter ajuda do naufrago, estando obrigado a aportar e entrega-o no porto mais próximo, partindo de seguida. A ajuda em prova, apenas pode ser feita através de comunicações multimédia do médico da prova: *Jean-Yves Chauve*, e dos *designers* ou equipa técnica, para aferir a melhor forma de realizar a reparação, mas tem de ser o próprio a executar todo e qualquer procedimento, não estando ninguém autorizado a subir a bordo.

Em França a vela é um dos desportos mais populares, esta prova em particular conta com milhares de pessoas a assistir a largadas e chegadas nos pontões e praias, mesmo sob condições meteorológicas muito adversas (Figura 32).

⁵⁹ Ao socorrer outro velejador, o concorrente está autorizado a aportar apenas e só para entregar naufrago recolhido, partindo de seguida.

⁶⁰ O navegador conta com a ajuda através de comunicações multimédia do médico da prova: *Jean-Yves Chauve*, e dos *designers* ou equipa técnica, para aferir a melhor forma de realizar a reparação, mas tem de ser o próprio a executar todo e qualquer procedimento, não estando ninguém autorizado a subir a bordo.

⁶¹ Medida da embarcação abaixo da linha de água. Para mais informações sobre contextualização da vela e termos náuticos consulte Anexo II

⁶² Ver Anexo II

⁶³ Peso colocado no fundo do casco para aumentar estabilidade. Para mais informações sobre contextualização da vela e termos náuticos consulte Anexo II

⁶⁴ Elemento que permite elevar o casco, aumentando a performance e reduzindo a deriva (desvio não intencional de rumo devido às condições de vento e mar) Para mais informações sobre contextualização da vela e termos náuticos consulte Anexo II



Figura 32 - *Edmond de Rothschild*. Fonte: (VG 2015a)

Transat

A *Transat* é uma prova realizada em solitário, entre o sudoeste inglês e a cidade noviorquina há já 30 anos. O campo de regata de extrema dureza, caracterizado pelos ventos originados por sistemas de baixa pressão norte atlânticos, gelo e nevoeiro. A 2 de Maio de 2016 contou com 40 embarcações agrupadas em 4 classe, a largar de *Plymouth* (TT 2016b). As classes a competir são (TT 2016a) as que se podem ver no quadro 37, abaixo:

Quadro 37 - Classes a competir na *Transat* e respetivas características. Fonte: (TT 2016a)

Classe 40	Rápidos monocasco, divertidos de governar, com medidas parametrizadas em comprimento, boca e calado, quilha fixa e peso do mastro. Introduzido nesta competição em 2005, contabiliza já 150 embarcações nesta classe. Esta participação tem como propósito proporcionar uma experiência transatlântica a velejadores amadores com orçamento limitado.
Multi 50	Catamarans (veleiro de dois cascos) e <i>trimarans</i> (embarcações com três cascos) ⁶⁵ , de comprimento máximo de 50 pés (dando o nome à classe) com restrições em termos de brandais ⁶⁶ volantes ou hidráulicos, sendo permitidos até 4 apêndices. Atingindo velocidades superiores a 30 nós tornam-se difíceis de governar sendo passíveis de virar. Em 2004 terminaram a prova 4 dos 5 participantes.
Imoca 60	Originalmente apelidados de Open 60, são muito populares em solitário desde a década de 80 do século passado. De linhas elegantes, leves devido à sua estrutura em carbono, atingem grandes velocidades, sendo passíveis de governar em condições adversas. Embarcação com bons resultados em mareações de popa e largo ⁶⁷ . Tal como a classe 40, Imoca 60 está também parametrizado, acrescentando condições de mínimos de estabilidade e segurança. A classe teve a participação de velejadores de renome como: <i>Philippe Jeantot, Michel Desjoyeaux, Ellen MacArthur e Vincent Riou</i> . As embarcações tem evoluído nas últimas edições com quilhas móveis, desenhadas pelos melhores: <i>Finot-Conq, Farr Yacht Design, Juan K e VPLP</i> . Foram também introduzidas as <i>foils</i>
Últimes	Também apelidados de gigantes, são os veleiros multicascos maiores, mais velozes e perigosos do mundo. Surgem na década de oitenta do século passado quando da inclusão dos multicascos na Rota do Rum ⁶⁸ tendo evoluído para embarcações mais leves e mais rápidas, com bocas extremamente largas, rondando a construção os 8 milhões de euros. Não estão estabelecidos como uma classe. Os ultimes podem ser governados em solitário ou por tripulação completa, a última mais aconselhada, dado que dobram a velocidade do vento ⁶⁹ podendo atingir 50 nós. Com determinadas condições é passível de fazer esta prova em 7 dias. <ol style="list-style-type: none"> i. com quilhas móveis, desenhadas pelos melhores: <i>Finot-Conq, Farr Yacht Design, Juan K e VPLP</i>. Foram também introduzidas as <i>foils</i> ii. Últimes: <i>Mini Transat</i>

A classe *Mini Transat* surge em 1977 com o monotipo 6.50, realizada em anos ímpares (LesS-LesA 2014), em resposta à *Transat* inglesa e à rota do Rum, todas travessias atlânticas em

⁶⁵ Alguns autores consideram um casco central e dois flutuadores

⁶⁶ São elementos responsáveis por segurar o mastro ao casco e que podem ser ajustáveis, potenciando a performance da embarcação. Para mais informação sobre elementos de uma embarcação ver Anexo I

⁶⁷ Para mais informação sobre mareações ver Anexo I

⁶⁸ Abordada mais adiante

⁶⁹ Para mais informações sobre mareação consulte Anexo I

solitário. Esta prova liga França a Salvador a Baía, anteriormente o destino eram as Antilhas em 1999, em duas etapas, tendo a primeira término nos arquipélagos da Madeira ou Canárias (MTFr 2015). Em 2007, 87 dos *Transat 6.50* realizaram a travessia atlântica de mil e cem milhas náuticas, que separam *La Rochelle* em França à ilha da Madeira, contando com a primeira participação lusa na prova, feito atingido por Francisco Lobato que se classificou na 28ª posição.(DN 2007). A prova voltou a ter a primeira etapa a terminar no arquipélago luso em 2011 (Chuh 2011), prevendo-se o regresso desta competição à Madeira e 2017 e 2019 (DN 2014).

Rota do Rum

A primeira edição da Rota do Rum data de 1978, após criação em 1973 por *Eric Tabarly* e *Gérard Petipas*, ganhando notoriedade como corrida oceânica em solitário com o envolvimento de *Pierre Bojic* em 1985, tornando-se mediática com o apoio do grupo *Télégramme* em 2004. A prova que decorre a cada 4 anos, conta já com dez edições⁷⁰, consiste em percorrer cerca de 3500 milhas náuticas entre *Saint-Malo* e *Pointe-à-Pitre* (F 2016) passando no arquipélago dos Açores. Com a participação de veleiros das classes *Ultime*, *Imoca*, *Multi 50*, *Class 40* e *Rhum* que integra multicascos de entre 39 e 60 pés e monocascos com mais de 39 pés, com o máximo de cem embarcações participantes. Esta é uma regata cosmopolita, que junta grandes nomes da vela profissional e amadores, para indivíduos com mais de 18 anos, na qual são permitidas ajudas à navegação, tendo a prova que ser concluída em 840 horas, cerca de 35 dias (RdR 2015).

Barcelona World Race

A *Barcelona World Race* foi criada pela FNOB⁷¹ como resposta ao plano estratégico para o desporto da Cidade de Barcelona., que colocou a cidade espanhola na vanguarda das competições velicas *offshore* mundiais. Esta regata oceânica serve ainda como mostra e plataforma de divulgação dos numerosos projetos e iniciativas da FNOB com apoio do município de Barcelona, câmara do comércio da mesma cidade, autoridades portuárias (BWR 2014a). A famosa prova, contou com edições em 2007/2008, 2010/2011 e 2014/2015 tendo a sua 4ª edição prevista entre dezembro de 2018 e janeiro de 2019. Todas as edições têm início e término na cidade de Barcelona em Espanha, contando com oito embarcações, a competir com duas tripulações cada, em embarcações da classe *Imoca 60*⁷². A *Barcelona World Race* é uma regata sem paragens à volta do mundo, que preza pela tecnologia de ponta e que terá nesta próxima edição a missão de alertar para questões ambientais e promover a vela oceânica junto

⁷⁰ Última em 2014

⁷¹ *Fundació Navegació Oceànica Barcelona*

⁷² Cerca de 18 metros de comprimento, com mastros de 29 metros, a altura aproximada de um edifício de dez pisos.

da população mais jovem (BWR 2016). Esta famosa regata permite até três paragens técnicas em terra, as duas tripulações por embarcação, percorrerão 23 mil milhas náuticas, passando os temíveis cabos da boa esperança (áfrica do sul), Leeuwin (Austrália), Horn (Chile) e Antártica, nos três meses da prova (BWR 2014b).

Les Sables – Les Açores – Les Sables

A prova *Les Sables – Les Açores – Le Sables*, é realizada em solitário em embarcações Mini 6.50 tem rota prevista pelos destinos mencionados. Surge em 2006 e realizou a última edição em 2014 com 196 concorrentes, predispostos a percorrer 2540 milhas náuticas no Atlântico. A regata surge como alternativa à *Mini Transat*, realizando-se nos meses de Julho dos anos pares⁷³, ligando a localidade costeira de *Sables d’Olonne* à portuguesa Ilha do Faial. Competem profissionais e amadores da vela na classe mini em tempo recorde de 10 dias entre as duas localidades! (LesS-LesA 2014). Esta prova é bastante dura, dadas as condições meteorológicas tremendas passíveis de suceder no atlântico, como prova a edição de 2008, em que apenas um terço dos participantes conseguiram concluí-la, e que teve como vencedor o luso Francisco Lobato:” Francisco Lobato foi o grande vencedor desta edição da Regata em solitário *Les Sables/Les Açores/Les Sables*. O português percorreu 2400 milhas em 19 dias, a bordo do Mini-Transat “Looking for” (Beckert 2008, 2).

Tall Ship Race

Até ao momento, estão já inscritos no maior evento náutico do ano um total de 39 navios, 15 dos quais de Classe A – Comprimento total superior a 40 metros – numa lista onde figuram quatro embarcações portuguesas: Caravela Vera Cruz, Santa Maria Manuela, Zarco e Polar. (TSR 2016) A *Tall Ship Race* é uma regata famosa de veleiros antigos ou réplicas de grandes dimensões, que celebra este ano o seu sexagésimo aniversário, como já vem sendo hábito passa pela capital alfacinha. Nesta edição de 2016, a regata tem rota prevista por Antuérpia, Lisboa, Cádiz e Corunha, com a participação de 39 navios e a colocação de 500 tripulantes a bordo (TSR 2016). A famosa regata de gigantes da vela é a prova que a sinergia de entidades de relevo como a Aporvela, a CML, APL (Associação do Porto de Lisboa) e o *Lisbon Cruise Terminals* (TSR 2016), torna possível a realização de eventos de extrema relevância e projeção internacional, importante para a modalidade, pois mobiliza um público diferente do das regatas de embarcações mais rápidas e modernas.

⁷³ *Mini Transat* realiza-se nos anos ímpares

Anexo IV – Vela ligeira e de cruzeiro, provas de relevo em Cascais

Vela ligeira

A embarcação dragão, desenhada pelo Norueguês *Johan Anker*, foi apurada para as olimpíadas de 1948 a 1972. É uma embarcação de quilha, muito preformante, de linhas clássicas e distintas, competindo em 26 países, tem frota superior a 1500 embarcações (ISAF 2015). Em Portugal surgem os dois primeiros dragões em 1947, pertença de António Guedes de Herédia e Conde de Caria⁷⁴, obtendo o ouro e o 9º lugar nas olimpíadas do ano seguinte. Em 1964 a classe incorpora mais 18 embarcações. Em 1993 Patrick Monteiro de Barros e Carlos Ribeiro Ferreira com a compra de 8 dragões, alavancam a classe que em 1994 totalizava 34 embarcações. As competições nacionais decorrem em Vilamoura e Cascais (DGC 2016).

Embarcação *One desing*, também chamada de protótipo⁷⁵, classe inicialmente apelidada de laser SB3, foi desenhada pelo arquiteto naval português Tony Castro⁷⁶. Importada pela empresa Bicasco⁷⁷, preformante e versátil, esta embarcação permite saídas em família e a navegação por poucos tripulantes (dois a quatro e três em competição). A embarcação surge em águas lusas através de um conjunto de velejadores olímpicos, contando hoje com 25 tripulações (CNC 2016b).

A embarcação *Snipe* surge em 1931 pela mão de *William Crosby* natural dos EUA, embarcação tripulada por dois elementos, é uma das mais conceituadas classes à escala global (CNC 2016c). As competições realizadas em Cascais para esta classe, são as já referidas *Club Race Vela Ligeira*, Troféu Maria Guedes Queiroz e Regata de Natal, e a em exclusivo para esta classe o Campeonato Nacional *Snipe*. Esta embarcação teve especial aceitação por parte dos velejadores, dado o seu valor comercial acessível e características de tamanho e peso, que permitem fácil transporte e acomodação e a prática da modalidade de forma divertida e desafiante dada a sua rápida resposta de leme (ILCA 2015). Existem mais de 200 mil proprietários deste tipo de embarcação e anualmente as encomendas rondam os 4 mil euros, de acordo com informação vinculada no *website* oficial da Associação Internacional da Classe Laser (ILCA 2015).

Foram concebidos três tipos de embarcação Laser de acordo com o peso dos tripulantes (ILCA 2016): i) *Laser (standart)*: para mais de 60 kg, com área velica de cerca de 7 m²; ii) *Laser Radial*: entre 55 e 70 kg, área de pano cerca de 6 m², [grande concorrente no *World Open & Youth Championship* conjuntamente com *Laser (standart)*]; iii) *Laser 4.7*: entre 35 e os 55 kg com uma extensão velica de 4.70 m² (geralmente a escolha que se segue à classe *Optimist*). O

⁷⁴ Que deu nome ao troféu disputado em Cascais

⁷⁵ Embarcação especialmente desenhada para determinada prova, por técnicos altamente qualificados com conhecimentos profundos em embarcações e provas da modalidade

⁷⁶ Atualmente com estaleiros em Inglaterra, criador de cinco embarcações vencedoras de campeonatos mundiais, produziu mais de 7500 embarcações à vela e motor (TCD 2016)

⁷⁷ Representantes também da *Darte* e *Laser* em Portugal

Optimist (Figura 33) é uma das mais conhecidas e comercializadas embarcações de vela ligeira, nas quais a maioria dos velejadores iniciou a aprendizagem. De pequena dimensão, com uma vela fixa ao mastro e retranca⁷⁸, é altamente responsivo à mareação e a sua leveza e *design* permitem voltar a colocar a embarcação no plano de água aquando das comuns viragens, por rotação de vento ou erro do utilizador. Por este motivo, são exigidos a bordo um objeto para retirar água com a capacidade de um litro, por questões de segurança, sendo ainda requerido o transporte de um remo preso ao casco e a utilização de colete ISO 12402-5 (nível 50) (IODA 2016b). A embarcação nova ronda o valor comercial de 1800€⁷⁹, estando sujeita a certificação pela Associação Internacional *Optimist Dinghy* (Figura 33) de modo a evitar falsificações e acidentes (IODA 2016a). São embarcações muito fáceis de transportar e de armazenar, fator facilitador da prática da modalidade. Os praticantes são regra geral crianças entre os 6 e 12 anos, que geralmente escalam para as classes *Star* ou *Laser*.



Figura 33 - Linha de partida regata *Optimists* – Fonte: (Matias Capizzano 2014)

As principais classes de vela desportiva são: i) olímpica, ii) *centerboard*, iii) dotadas quilha ou patilhão fixo, iv) multicasco, v) prancha e vi) iates à vela ou veleiros, cujos principais modelos se podem ver no quadro abaixo, e as provas de maior relevo em Cascais nos quadros que se seguem:

Quadro 38 – Principais classes de vela (ISAF 2016a)

Classes	Modelos mais comuns por categoria
Olimpicas	470, 49er, 49er FX, Finn, RS:X, Laser, Laser Radial e Nacra 17,
Centerboard	29er, 420, 470, 49er, 49er FX, 505, B14, Byte, Cadet, Cantender, Enterprise, Europe, Finn, Fireball, Flying Deuchman, Flying Junior, GP14, International 14, Lase, Laser 4.5, Laser II, Laser Radial, Lighthning, Mirror, Moth, Musto Skiff, O'pen BIC, OK Dinghy, Optimist, RS100, RS500, RS Feva, RS Tera, Snipe, Splash, Sunfish, Tasar, Topper, Vaurien, Zoom 8.
Dotadas de quilha ou patilhão fixo:	12 Metre, 2.4 Metre, 5.5 Metre, 6 Metre, 8 metre, Hansa 2.3, Hansa 303, Hansa Liberty, Dragon, Etchels, Flying Fifteen, H-Boat, J/22, J/24, J/70, J/80, Melges 20, Melges 24, Melges 32, Micro, Platu 25, RC44, SB20, Shark, Soling, Sonar, Star, Tempest, Yngling
Multicasco	A-Catamaran, Dart 18, Formula 16, Formula 18, Hobie 14, Hobie 16, Hobie Dragoon, Hobie Tiger, Hobie Wildcat, Nacra 17, Nacra Infusion, SL16, Topcat K1, Tornado, Viper.
Pranchas	Formula Experience, Formula <i>Windsurf</i> , <i>Funboard</i> , IKA-Formula Kite, IKA-Open, IKA- Twin Tip Racing, Kona, Neil Pryde RS:One, Neil Pryde RS:X, Raceboard, Speed Windsurfing, Techno 293.
Iates à vela ou veleiros	Classe 40, Farr30, Farr 40, International Maxi Association, J/111, Open 60/ Monohull, Soto 40, Swan 45, Swan 60, TP52, X-35, X-41.

⁷⁸ Ver anexo II

⁷⁹ Valor considerado rentável para compra de embarcação *Optimist* nova para a prática desta modalidade em vela ligeira

Quadro 39 - Principais classes e regatas de classe realizadas em Cascais. Fonte: (CNC 2016a)

Vela ligeira			Vela ligeira e cruzeiro		Vela de Cruzeiro						
Snipe	Laser	Optimist	Dragão	SB20	RC44	ORC GP 42 IMS Open, Dragão ⁸⁰ e SB3 ⁸¹	TP 52 GP 42	Todas embarcações			
Campeonato Nacional Snipe (Cascais)	PAN laser (2011 Cascais)	Campeonato de Portugal de Juvenis (Cascais)	Dragon World's Championship (Cascais 2008)	Campeonato do Mundo de SB20 (2016 Cascais)	RC44 Cascais Cup	<i>Audi Med Cup</i>	Troféu Quebramar-Chrysler - Cascais Vela	Troféu Marina Cascais	Troféu Conde Caria-Cascais		
Troféu Maria Guedes Queiroz - Dom Pedro Hotéis (Cascais)	Cascais Laser Europa Cup 2012, 2015 e 2016	Troféu Duarte Bello (Cascais)	Dragon European Championship	5 Winter Series (Cascais)							
	Quebramar Cascais Laser Europa Cup 2013 e 2014	42ª Regata de Carnaval (Vilamoura)	Hamlet Dragon Gold Cup	Campeonato Nacional de Laser SB3 (Cascais)							
	Classe Laser 4.7 Encontro Nacional Desporto Escolar (2014 Cascais)	+ 33 Provas europeias		Campeonato Ibérico de Dragões							PAN laser SB3 (Cascais)
				Cascais Dragon Winter Series (4 etapas em Cascais anualmente)							Troféu Maria Guedes Queiroz - Dom Pedro Hotéis (Cascais)
Troféu S. M. Rey Juan Carlos (Cascais)				BMW Dragon European Championship (2013 Cascais)							
Cascais Club Race em quarto edições anuais					-						
Regata de natal de Cascais											

⁸⁰ No Desafio Chrysler/Exame

⁸¹ No Desafio Grande Real Villa Itália Hotel

Vela cruzeiro e provas de relevo em Cascais

A vela de cruzeiro caracteriza-se pelo tamanho das embarcações, maiores em dimensão do casco e da área velica, do que as de vela ligeira, tripuladas por um maior número de elementos. Tal como na vela ligeira é contemplada com regatas, para que todos possam competir em prova independentemente da idade e desenho da embarcação. De forma a classificar e organizar as provas, estabeleceram-se classes, de modo a agrupar as embarcações de acordo com as suas características. Surgem assim as classes de cruzeiro NHC⁸², ORC, ANC e Ranking que competem nas *Club Races* e diversos troféus: Cascais Vela, Troféu Marina de Cascais e Troféu Conde Caria representados no quadro que se segue(CNC 2012b) que serão abordadas de seguida.

Quadro 40 - Principais classes e regatas de classe realizadas em Cascais. Fonte: (CNC 2016a)

Vela ligeira	Snipe	Campeonato Nacional Snipe (Cascais)	Troféu Maria Guedes Queiroz - Dom Pedro Hotéis (Cascais)						
	Laser	PAN laser (2011 Cascais)	Cascais Laser Europa Cup 2012, 2015 e 2016	Quebramar Cascais Laser Europa Cup 2013 e 2014	Classe Laser 4.7 Encontro Nacional Desporto Escolar (2014 Cascais)				
	Optimist	Campeonato de Portugal de Juvenis (Cascais)	Troféu Duarte Bello (Cascais)	42ª Regata de Carnaval (Vilamoura)	Campeonato Mundial de Optimist (2016 Vilamoura)	+ 33 Provas europeias			
Vela ligeira e cruzeiro	Dragão	Dragon World's Championship (Cascais 2008)	Dragon European Championship	Hamlet Dragon Gold Cup		Campeonato Ibérico de Dragões	Cascais Dragon Winter Series (4 etapas em Cascais anualmente)	Troféu S. M. Rey Juan Carlos (Cascais)	BMW Dragon European Championship (2013 Cascais)
	SB20	Campeonato do Mundo de SB20 (2016 Cascais)	5 Winter Series (Cascais)	Campeonato Nacional de Laser SB3 (Cascais)		PAN laser SB3 (Cascais)	Troféu Maria Guedes Queiroz - Dom Pedro Hotéis (Cascais)		
Vela de Cruzeiro	RC44	RC44 Cascais Cup							
	ORC GP 42 IMS Open, Dragão[1] e SB3[2]	Audi Med Cup							
	TP 52 GP 42	Troféu Quebramar-Chrysler - Cascais Vela							
	Todas embarcações	Troféu Marina Cascais							
Regata de natal de Cascais									

⁸² *National Handicap for Cruisers* (Sistema de compensação que permite nivelar características de todos os veleiros de cruzeiros)

Troféu Quebramar Chrysler / Cascais Vela

O troféu *Quebramar Chrysler* decorre em Cascais desde 29 de Agosto de 2002⁸³ sob Organização do Clube Naval de Cascais, com edições em anos consecutivos. Sempre no final de agosto, tem o apoio do ITP, da Junta de Turismo do Estoril, da Câmara Municipal de Cascais, da Marina de Cascais e o patrocínio da PGA (NP 2006). Na sua 4ª edição elevou a fasquia ao receber o 1º campeonato Ibérico de Cruzeiros, com as classes IMS 500 e IMS 600. A 6ª edição aglomerou ao habitual patrocínio da Quebramar e o da *Chrysler Jeep Dodge* Portugal. No ano seguinte o troféu atraiu uma das provas oficiais do circuito mundial de ORC GP 42 (*Grand Prix* 42), tendo ainda competido nesta edição de 2007, as classes IMS Open, Dragão⁸⁴ e SB3⁸⁵ (ASN 2007).

Tanto na 6ª como na 7ª edições teve a participação de cerca de 40 veleiros, com mais de 400 velejadores, entre estes: “atletas participantes na 32ª *America's Cup* que vêm a Portugal disputar o III Campeonato Ibérico de Cruzeiros” (NP 2006; ASN 2007). Em todas as edições, à entrega de prémios seguiu-se uma festa que, na sétima edição, teve mais de 4 mil participantes e cujos fundos desde esta data reverteram para a associação Cercica (ASN 2007; Fiatistas 2009).

Desde 2009, o CNC com o apoio do TP e TE, o 9º Troféu Quebramar-Chrysler integrou o “Cascais Vela 2009” que inclui quatro regatas de referência internacional: i) Campeonato Ibérico de Cruzeiros com as classes GP42 e ORC, ii) Desafio Grande Real Villa Itália para Laser SB3, iii) Desafio Chrysler da classe Dragão e iv) Campeonato do Mundo de Laser SB3 (Dds 2009). Em 2010 o troféu contou com a participação de Francisco Lobato na classe de Dragão: "O skipper solitário português Francisco Lobato - recém-chegado de França, onde disputou a regata *La Solitaire du Figaro*, na qual se classificou em 6.º lugar na categoria estreantes - juntou-se à sua nova tripulação na classe Dragão, com os velejadores Carlos e Miguel Ribeiro Ferreira para as regatas em Cascais, onde se destaca também a presença do bicampeão brasileiro *Gastão Brun*, e uma frota de veleiros da classe ORC na disputa do Troféu Quebramar” (DN 2010).

Cascais Vela 2015 integrou o troféu Quebramar com a classe ORC no circuito atlântico de cruzeiros, a regata marina de cascais (ANC), a regata clube naval de cascais (NHC), o desafio dragão – Chivas e o desafio SB20 – Mitsubishi, contando com a participação de 70 embarcações (CNC 2015)

⁸³ Nas primeiras edições apenas com o patrocínio da Quebramar

⁸⁴ No Desafio Chrysler/Exame

⁸⁵ No Desafio Grande Real Villa Itália Hotel

Audi Med Cup , Troféu Marina de cascais e Troféu Conde Caria

O circuito *Audi Med Cup* surge em 2005 com os veleiros TP 52 no propósito de iludir o sistema de rating permitindo competir em tempo real⁸⁶. Em 2009 foram incorporados na prova os veleiros europeus GP42⁸⁷. No ano seguinte Cascais é o anfitrião desta prova que associou ao seu nome Troféu de Portugal e reuniu embarcações TP 52 e GP 42, numa regata costeira com a participação de diversas sumidades da vela internacional (CNC 2010a), entre as quais *Emirates Team New Zealand* e *TeamOrigin 1851* (CNC 2010b).

O troféu Marina de Cascais surge no âmbito da comemoração do aniversário da Marina de Cascais, já na sua 16ª edição, reunindo a cada edição as classes de vela de cruzeiro⁸⁸ (CNC 2009).

O Troféu Conde Caria foi criado em 1983, como reconhecimento pela promoção da vela, que esta personagem da vela fez ao longo de sua vida, com o propósito de realizar regatas oceânicas. Foi relançado em 2010 pelo CNC em parceria com Troia Marina (CNC 2010a), fazendo a Ligação Cascais-Troia-Cascais. Na edição de 2013 contabilizou 15 embarcações (TR 2013), e no ano subsequente 17, entre os quais os veleiros mais competitivos de regata sediados em Lisboa e Cascais (CNC 2014). Em 2016 junta-se ao Troféu Conde de Caria a V Lindley Cup.

RC44 Cascais Cup

A embarcação RC44 é altamente preformante, com comportamento exímio em praticamente todas as mareações, é de extrema leveza, devido à sua construção totalmente em carbono. A embarcação foi especialmente concebida de modo a que o transporte e armazenamento fosse facilitado, deste modo, a popa pode ser removida, tornando-o num 40 pés em comprimento, sendo todo o equipamento, mastro velas passíveis de armazenar no contentor de transporte, sendo o bolbo transportado na sua posição debaixo da quilha (RC44 2016a).

A sua criação data de 2007, produto da genialidade do penta vencedor da Taça América: *Russel Coutts* e o arquiteto naval *Andrej Justin* (RC44 2016a). Russel Coutts pretendeu criar um veleiro que permitisse “experienciar o que é governar um veleiro *top-end* (...) que fosse tão excitante de governar *downwind* e potente com ventos leves. (...) com um convés não estandardizado, com quilha reduzida, mas ainda manobrável no *Upwind* e que permitisse diferentes ângulos de rumo com resultados preformantes”(RC44 2016a).

⁸⁶ O vencedor é aquele que cruza a meta em primeiro lugar

⁸⁷ Embarcações de 12,80 metros de comprimento, construídos em carbono, tripuladas por dez elementos

⁸⁸ NHC, ANC e ORC

Na classe as características das embarcações são extremamente similares e os praticantes dividem-se entre amadores e profissionais em idênticas proporções. No presente ano o CNC recebe pela quarta vez consecutiva a classe RC44, sempre no final de setembro (RC44 2016b)

A vela nos Jogos Olímpicos

A navegação à vela está associada à história das nações banhadas por mar e ao historiador grego *Pausanias* que, no século 2 A.C., relatou nos seus escritos a várias competições de narração e vela em homenagem ao deus Dionísio durante o século 2 A.C.. (...). Contudo, provavelmente poderá considerar-se que a primeira competição de vela propriamente dita, foi a taça Cumberland, que ocorreu pela primeira vez em 1715 e que ainda hoje se disputa. (COP 2016)

Foi nos Jogos de Paris, em 1900, que a vela entrou pela primeira vez no programa olímpico (COP 2016). A primeira participação de Portugal a nível desta modalidade apenas ocorreu em 1924, obtendo desde então quatro medalhas (Quadro 42).

Quadro 41 – Medalhados portugueses nos JO (COP 2016)

Ano	Local JO	Medalha	Medalhados
1948	Londres	Prata	Duarte Manuel Bello e Fernando Pinto Coelho Bello
1952	Helsínquia	Cobre	Joaquim Mascaranhas de M. Fiuza e Francisco Rebello de Andrade
1960	Roma	Prata classe star	Mário Quina e José Manuel Gentil Quina
1996	Atlanta	Cobre classe 470	Vitor Hugo Rocha e Nuno Barreto

A vela ligeira encontra-se subdividida em classes, qualificáveis olímpicamente de acordo com parâmetros definidos pelo Comité Olímpico, passíveis de modificação a cada edição dos jogos pela FPV (COP 2016), as mais importantes representadas no quadro 42:

Quadro 42 - Classes olímpicas da modalidade de vela e respetivas características. Fonte: (IOC 2016b)

Elliott 6m	Embarcação com patilhão fixo ⁸⁹ , tripulada por três elementos femininos que teve a sua estreia na edição de 2012, competindo em match racing, na qual Portugal se classificou em 11º em 12 com Diana Neves, Mariana Lobato e Rita Gonçalves. Esta modalidade já não estará representada nas olimpíadas do Rio em 2016.
Finn	Embarcação da classe dinghy de um tripulante peso pesado, já veterana nos JO, cuja estreia foi realizada na edição de 1952.
49er	Tripulado por dois elementos, altamente preformantes na classe dinghy de borda baixa e asas que permitem os tripulantes fazerem trapézio, que consiste na projeção para fora da embarcação de modo a conseguir equilibrar o peso da embarcação.
470	Embarcação de dois tripulantes da classe dinghy utilizada em competição masculina e feminina, tendo-se a última vez estreado na edição de 1988 dos jogos olímpicos
Laser	Tripulada por um elemento, é a mais famosa embarcação da classe dinghy à escala global, apenas competindo no masculino
Laser radial	Tripulado por um elemento feminino, é semelhante ao Laser mas possui mastro e velas de dimensões ligeiramente menores (IOC 2016b) teve a sua primeira exibição na edição de 2008
RS:X	Pertencente à classe de <i>windsurf</i> masculina e feminina que teve a sua primeira aparição em 2008.
Skiff	Pertencente à classe dinghy caracterizado pelo seu baixo peso, altamente preformante é utilizado apenas no masculino nas olimpíadas
Skud 18	Embarcação de patilhão fixo ou quilha utilizada para competição nos jogos paralímpicos, por dois tripulantes.
Sonar	Embarcação de três tripulantes com quilha para uso paralímpico.
Tornado	Tripulado por dois elementos, foi consagrado pelo comité para participação de 1976 a 2008.
2.4 MR	Embarcação de quilha removível ou derivieur, é tripulado por um elemento e em exclusivo para os jogos paralímpicos.
Windsurf	Tripulada por um elemento de pé, esta prancha à vela de estrutura leve possui uma retranca - poste horizontal fixado ao mastro, ao qual a vela está presa.
Yngling	Tripulada por três elementos femininos, esta embarcação foi selecionada para provas olímpicas de 2004 a 2008.
Nacra 17	Catamaran com três velas, de tripulação mista composta por dois tripulantes, é a mais recente adição à classe olímpica com estreia agendada para a edição de 2016 dos JO no Rio de Janeiro (IOC 2016a).

Foram eleitos para a edição de Londres de 2012 dez classes de vela olímpicas, cuja participação e classificação lusas se podem ver no quadro abaixo. Em 2016, no Rio, as classes em prova e as participações portuguesas, foram: 470, 49er (Jorge Lima e José Costa), 49er FX, Finn, RS:X (João Rodrigues), Laser (Gustavo Lima), Laser radial (Sara Carmo), Nacra 17 (ISAF 2016a)⁹⁰.

⁸⁹Ver Anexo II

⁹⁰ A 31 de Outubro de 2016 o site da FPV, ISAF ou dos Jogos olímpicos do Rio 2016, não possuíam as classificações finais lusas das provas de vela realizadas no verão.

Quadro 43 - Participação portuguesa nos JO em Londres em 2012 por género e classes de vela. Fonte: (ISAF 2016a)

Género a competir	Classe Olímpica	Participação Portuguesa
Masculinos	Finn	Portugal não teve representação nesta edição.
	Laser	Gustavo Lima em 22º lugar em 49 países.
	470	Álvaro Marinho e Miguel Nunes 8º lugar entre 27.
	Star	Afonso Domingos e Frederico Melo em 15º de 16.
	49er skiff	Francisco Andrade e Bernardo Freitas em 7º em 10 nações.
	RS:X windsurf	João Rodrigues colocou-se em 14º lugar em 38 participantes.
Femininos	470	sem representação nacional em 2012.
	Elliot 6 m	Rita Gonçalves, Mariana Lobato e Diana Neves, em 11º de 12
	RS:X windsurf	Carolina S Borges Mendelblatt em 26º lugar de 26 países.
	Laser radial	Sara Carmo 28º lugar de 30 participações.

Anexo V – Entrevista

Guião 1 A importância da náutica para a afirmação do destino Cascais do ponto de vista do Turismo – Caso de estudo da Vela em Cascais

Grupo 0 Apresentação:

A presente entrevista enquadra-se no âmbito da tese de dissertação no mestrado em Gestão Estratégica de Destinos Turísticos, pela Escola Superior de Hotelaria e Turismo do Estoril, e tem como principais objetivos: i) a caracterização do turismo náutico, da vela desportiva e turística; ii) a análise das capacidades do destino no contexto do turismo náutico de vela e iii) a aferição da sua importância para a afirmação da importância dos destinos, em particular na região de Cascais.

Gostaria de agradecer a sua disponibilidade para esta entrevista. Se me permite peço-lhe autorização para gravar e posteriormente transcrever a entrevista utilizando-a para a tese de mestrado sobre turismo náutico de vela em Cascais.

Identificação do entrevistado: Nome, Função/Cargo, Entidade.

1. Gostaria de lhe perguntar qual a sua principal ligação à gestão territorial ou de destinos e à vela/turismo náutico (TN).

Grupo I Potencialidades do território

2. Na sua opinião qual o potencial de desenvolvimento do turismo e desporto náutico em Portugal?
3. Nesse contexto regional qual o nível da oferta e da procura atual da náutica e em particular da Vela e qual o potencial de desenvolvimento na região de Lisboa e em particular em Cascais?
4. Considera que a estratégia em termos de turismo náutico nacional tem sido a mais adequada? Quais as medidas que selecionaria como mais adequadas para promover o sucesso sustentado do TN e da vela?
5. E em termos regionais considera as estratégias em curso suficientes e aferidas às necessidades?
6. Que medidas foram desenvolvidas que destaca como positivas?

Grupo II Vela - Potencial de desenvolvimento

7. Quais são as propostas que considera prioritárias para promover o desenvolvimento do turismo e desporto náutico e em particular da vela na região de Lisboa e em Cascais?
8. Considera que Cascais tem condições para se afirmar como um destino de vela de excelência à escala internacional e que esta atividade possa constituir-se um dos elementos estruturantes da imagem da marca turística Cascais?

9. Caso tenha respondido afirmativamente à última questão, mas considere que ainda há trabalho a fazer para atingir esta meta, indique qual a estratégia e medidas necessárias a desenvolver.
10. O município tem fomentado a realização de eventos náuticos em parceria com diversas entidades. A seu ver o que poderia ser feito para atrair mais praticantes para a modalidade em termos desportivos e de lazer e para promover a imagem de Cascais como destino de excelência a nível internacional?
11. Considera que a criação de um Centro de mar seria importante como dinamizador da modalidade da vela no destino e região? Se fosse o decisor onde proporia a sua localização?
12. A seu ver a democratização da vela, através de medidas como a criação de rampas sem custos e aluguer de embarcações e passeios em veleiro de baixo custo, seria uma mais-valia para a promoção da vela no concelho e para a promoção do turismo náutico em especial em época media ou baixa?
13. Considera a introdução da vela no desporto escolar uma medida essencial no sentido da promoção da atividade podendo levar à dinamização do turismo náutico local por parte das crianças/jovens e seus familiares?
14. Qual a importância em garantir e promover eventos de renome da vela para dinamizar a vela numa determinada região/destino e para que esta se possa afirmar como destino internacionalmente de vela?
15. Qual a importância para o desenvolvimento do turismo náutico de vela a criação de técnicos com valências simultâneas na área do turismo, da náutica e da vela?
16. A seu ver qual seria a melhor estratégia para atrair turistas estrangeiros para a prática de vela (desportiva e/ou lazer) em Cascais?
17. Tem algo a acrescentar?

Guião 2 - Prof. Dr. Tihomir Lukovic (Universidade de Dubrovnik) e Prof. Dr. Mark Orams (Universidade Nova Zelândia)

Grupo 0 Apresentação:

Cascais está localizada na região de Lisboa, e possui uma baía oceânica protegida, quer das condições de mar, quer dos ventos dominantes, pela serra de Sintra. Cascais tem história e tradição de vela e diversos velejadores de renome, tendo sido palco de diversos eventos náuticos nacionais e internacionais, que potenciam Cascais e a região de Lisboa como destino potencial de vela, embora ainda exista caminho a percorrer. Face ao exposto, venho pedir o seu contributo, de modo a escrutinar meios e formas de um destino se afirmar como náutico.

Grupo I Potencialidades do território

- a) Na qualidade de especialista em turismo náutico, que características considera essenciais para o sucesso de um destino náutico?
- b) O que se deve promover para a transformação de um destino náutico potencial num *hub* de turismo náutico?

Grupo II Vela - Potencial de desenvolvimento

- c) Cascais foi considerado como um dos melhores campos de regata do mundo, como se transformar este fator numa atração turística?
- d) Cascais possui um clube de vela extremamente ativo e dom projeção nacional e internacional. Poderá este fator potenciar uma atração turística e tornar a vela numa para este destino turístico?
- e) De que forma poderá o envolvimento da população, ser um motor adicional para a promoção do turismo náutico e procura interna?
- f) Poderá a inserção da vela como atividade curricular no programa do desporto escolar, ser uma medida positiva, como fator promotor da vela e das atividades náuticas, encerrando potencial para uma future procura turística na náutica?

Anexo VI - Identificação conceito de negócio e tela de modelo de negócios para a vela em Cascais

“A Tela do Modelo de Negócio” (*Business Model Canvas*), introduzida por *Osterwalder, Alexander e Pigneur* (2010) é uma importante ferramenta de gestão e peça chave na organização de uma empresa ou sector. Assim o quadro 45 expõe: *A Tela do Modelo de Negócio Vela em Cascais*, com propostas de desenvolvimento de atividades das empresas do sector, de parcerias, a sua proposta de valor, como se propõe o relacionamento com os clientes, os recursos chave disponíveis, em que canais se propõe a atuação para posicionamento no mercado, qual o segmento de clientes pretendido, que ofertas complementares se consideram importantes, assim como a importante estrutura de custos e fontes de receitas.

Quadro 44 - A tela do modelo de negócio de *Osterwalder & Pigneur* - produto vela de cruzeiro em Cascais. Adaptação de fonte: (Osterwalder & Pigneur 2010)

Parceiros	Atividades Chave	Proposta valor	Relacionamento com os clientes	Segmentos de clientes
<p><i>Parcerias chave com empresas não concorrentes:</i></p> <p>CMC e Câmara Municipal de Sintra</p> <p>Turismo de Sintra-Cascais</p> <p>Hotéis e Hostéis</p> <p>Empresas Aaminação Turísticas a atuar em Cascais (<i>PadleSurf</i> - SUP, Orientação, Caminhadas, Escalada, BTT, etc.)</p> <p>PNSC</p> <p>ESHTE</p>	<p>Acompanhamento provas</p> <p>Vela desportiva</p> <p>Tripulante de Regata Passeios à Vela</p> <p>Ensino de Vela a adultos, por profissionais qualificados internacionalmente</p> <p>Charter náutico</p>	<p>Vela desportiva</p> <p>Eventos</p> <p><i>Corporate</i></p> <p>Acompanhamento de provas</p> <p><i>Team Building</i></p> <p>Regata (hard)</p> <p>Passeios à vela</p> <p>Pôr-do-sol à vela</p> <p>Batismo de mar (<i>soft</i>)</p> <p>Oferta atividades complementar es</p> <p>Fins-de-semana no mar (<i>soft</i>)</p> <p>Jantares românticos (<i>soft</i>)</p>	<p>Atividades acompanhadas por profissionais de Vela de Cruzeiro e Regata</p> <p>Pequenos mimos e surpresas</p> <p>Workshops periódicos durante o ano</p> <p>Website próprio</p> <p>Facebook</p> <p>Tripadvisor</p>	<p>Mercado vela desportiva norte europa</p> <p>Mercado turismo costeiro: passantes</p> <p>Indivíduos adultos</p> <p>18-25, 26-35, 36-45, 46-55 anos.</p> <p>Casais, Famílias com ou sem filhos</p> <p>Nacionais</p> <p>Residentes, visitantes ou turistas na grande Lisboa.</p> <p>DINK</p> <p>YAS</p> <p><i>Empty Nesters</i></p> <p>Comunidade internacional: Alemanha, Escandinávia, R. Unido, Holanda, França, Rússia, Itália e Áustria</p>
<p>Recursos-chave</p> <p>Localização diferenciada</p> <p>Prestigio internacional vela desportiva</p> <p>Bons apoios à náutica, variedade de comercio e serviços - Marina de Cascais</p> <p>Bandeira Azul</p> <p>Apoio institucional</p> <p>Boas parcerias</p> <p>Dedicação</p> <p>Técnicos com formação dupla: turismo e náutica</p> <p>Larga experiência vela cruzeiro.</p>		<p>Canais</p> <p>Venda direta:</p> <p>Marcação e compra online em website próprio.</p> <p>Venda indireta: Em sites de reservas online</p> <p>Venda em Hotéis</p>		
<p>Estrutura de custos</p> <p>Divulgação online</p> <p>Recursos humanos (RH) qualificados</p> <p>Empresas marítimo-turísticas ou de animação turística com esta componente, com embarcações já adquiridas e pagas (menor investimento inicial).</p> <p>Empresas com embarcações com posto de amarração na marina de Cascais.</p>		<p>Fontes de receitas: estágios de vela desportiva</p> <p>Acompanhamento de provas de vela e eventos</p> <p>Atividades: <i>Corporate</i> e Escolas</p> <p>Workshops diversos (ex.: Mete reologia)</p> <p>Aliar a vela a eventos (desportivos, musica, gastronomia, prova de vinhos, etc.)</p> <p>Ocasões especiais e experiências inovadoras</p>		