



Mestrado em Turismo – Gestão Estratégica de Destinos Turísticos

Turismo Náutico: agentes dinamizadores do estuário do Tejo.

Contributos para uma estratégia de desenvolvimento turístico.



Joana Teresa Cruz Mimoso de Freitas

Dezembro de 2010

Escola Superior de Hotelaria e Turismo do Estoril

Dissertação apresentada à Escola Superior de Hotelaria e Turismo do Estoril para obtenção do grau de Mestre em Turismo, Especialização em Gestão Estratégia de Destinos Turísticos

Turismo Náutico: agentes dinamizadores do estuário do Tejo.

Contributos para uma estratégia de desenvolvimento turístico.

Dissertação orientada por Professor Doutor João Figueira de Sousa

Co-orientada por Engenheiro Martinho Fortunato

Dezembro de 2010



“ (...) o Governo reconhece e valoriza o valor estratégico-central do Mar para Portugal. Consciente da importante componente oceânica do País, equivalente em área sensivelmente a 18 vezes o seu território terrestre, o Governo entende dever dar prioridade aos assuntos dos Oceanos e, inclusivamente, projectar essa prioridade internacionalmente”.

(RCM n.º 81/2003, de 17 Junho. *In* Relatório dos Oceanos, 2004: p. 326)



Agradecimentos

A todas as pessoas e entidades que contribuíram para a recolha de nova informação, respondendo aos inquéritos e ajudando a divulgá-los. Expresso um agradecimento especial a todos os que mostraram interesse neste estudo, pois esse sentimento gerou ainda mais alento em quem o esteve a realizar.

Ao Sr. Alfredo Sobral, da Transtejo – Transportes Tejo, SA., que me permitiu realizar o meu primeiro cruzeiro turístico no Tejo e ficar a conhecer algumas áreas de Lisboa de outro prisma.

Ao Professor Doutor Sancho Silva, que leccionou de forma exemplar todas as disciplinas do mestrado e revelou um carisma e correcção constantes. O desenvolvimento dos trabalhos, sua orientação e avaliação foram essenciais para dar início a esta dissertação.

Ao Professor Doutor Luís Boavida-Portugal, que abriu caminho para novos conhecimentos e me permitiu conhecer o meu orientador e co-orientador de mestrado, pessoas que pelos seus conhecimentos e experiências de vida, contribuíram para o aperfeiçoamento constante deste trabalho.

Ao Dr. André Fernandes, pela sua preocupação e empréstimos bibliográficos. Ao Mestrando Mário Silva, ao meu colega Bruno Osório, ao Doutorando Nuno Gustavo e à Doutoranda Ana Gonçalves, pelas imprescindíveis ajudas finais.

Ao Professor Ernâni Rodrigues Lopes, que me inspirou com o seu estudo o “Hypercluster da Economia do Mar”, deixando um contributo muito significativo para o desenvolvimento económico de Portugal. Cabe-nos lembrar a sua sugestão de sete passos para resolver os problemas: “estudar, estudar, estudar, trabalhar, trabalhar, trabalhar, trabalhar”.

Ao Engenheiro Martinho Fortunato, meu co-orientador, pela sua experiência pessoal e profissional, pelo seu *feedback* e disponibilidade para partilhar ideias.

Ao Professor Doutor João Figueira de Sousa, meu orientador, pelo seu vasto conhecimento e partilha, pela sua simpatia e pelo esforço que fez em conciliar todos os seus projectos profissionais com esta orientação.

A toda a minha família, em especial ao meu irmão João, à Ana Catarina e a duas pessoas a quem roubei muito tempo: o meu marido Bruno e o meu filho Salvador, pela presença, compreensão e amor partilhados.

A todos os que não menciono, mas fizeram parte deste crescimento, o meu sincero obrigado.



Resumo

Esta dissertação pretende apresentar o potencial de desenvolvimento do turismo náutico no destino estuário do Tejo, dando a conhecer os agentes dinamizadores deste: os concelhos ribeirinhos envolventes, as entidades públicas e privadas que gerem parte dele ou que lá operam, bem como outros agentes imateriais que o dinamizam enquanto destino. É unânime a opinião, de entre os conhecedores deste território, que o estuário do Tejo possui uma riqueza e história ímpares e que o seu potencial de desenvolvimento é forte, quando entendido numa perspectiva de recreio, sustentabilidade e qualidade, podendo gerar maiores fluxos turísticos e melhorar a economia local e até nacional.

Actualmente o estuário do Tejo está essencialmente aproveitado na vertente portuária (seja através da carga contentorizada ou dos cruzeiros), na vertente de tráfego fluvial de pessoas entre margens e permite também alguma formação desportiva, nomeadamente na vela e remo, através da actividade dos clubes e associações ali existentes. Contudo, o seu potencial é ainda maior e é facilmente conciliado com práticas turísticas regulares, hoje pontuais e restritas a meia dúzia de operadores.

Através de inquérito dirigido ao público em geral e aos operadores, percebeu-se que muitas pessoas praticamente desconhecem a riqueza do estuário e a sua (escassa) oferta turística e que alguns operadores sentem dificuldades em termos logísticos e infra-estruturais para actuar devidamente; concluindo-se que, para que todos os potenciais visitantes (turistas e excursionistas) e a população em geral se sintam atraídos por este destino e o valorizem, é preciso primeiro que o conheçam. Assim, e em complemento à actividade náutica, que ainda requer alguns investimentos em mais e melhor adequadas infra-estruturas e equipamentos, propõem-se acções estratégicas que passam pela criação de uma entidade que faça uma gestão integrada do Estuário, ajudando a organizar recursos turísticos, promovendo ambas as margens (norte e sul) com valor acrescentado e identidade, oferecendo turismo de natureza, gastronomia e vinhos, *city breaks*, *touring* cultural e paisagístico e sol e mar, facilitando o seu usufruto por parte do seu público-alvo através da criação de uma plataforma em rede, pois estas sugestões podem ajudar a complementar a oferta turística actual e a construir uma imagem do Estuário que seja reconhecida local, nacional e internacionalmente.

Palavras-chave: turismo náutico, estuário do Tejo, produtos turísticos, desenvolvimento sustentável, identidade ribeirinha.



Abstract

This dissertation aims at analysing the way in which nautical tourism may foster the development of Tagus estuary, focusing on its dynamising agents; the surrounding riverside councils, the public and private entities that manage certain parts of the estuary or that operate there, as well as other immaterial agents that manage and promote the estuary as a tourism destination. Among those who are well acquainted with this area, it is acknowledged that the Tagus estuary has unique history and wealth, and that it has a strong development potential, when understood from a recreational, sustainable and quality perspective, which would trigger greater tourism flows and improve both the local and the national economies.

Nowadays the Tagus estuary assumes a particularly important role in the port activity, especially in the shipping of cargo containers and in cruise tourism, in the cross-river traffic, allowing people to commute everyday between the two banks of the river, and also in the practice of sports, namely sailing and rowing, led by the existing clubs and associations in the area. However, its potential growth might be even greater if articulated with regular tourism practices, which are now occasional and restricted to half a dozen operators.

Through a survey applied to the general public and to operators, it has been possible to understand that the wealth of the estuary and its (yet poor) tourism offer is unknown to many people and that some operators experience logistical and infrastructural difficulties that prevent them from acting in an appropriate way. We conclude, therefore, that for all the prospective visitors (tourists and excursionists) and the general public to feel attracted to this destination and to understand its value, it is necessary that they are first aware of its existence and of the possibilities it has to offer. As such, and together with the nautical activity, that requires still some investment in more and better infrastructures and equipments, different strategic actions are proposed that aim, for instance, at creating a body that allows the integrated management of the estuary. This would contribute to the organisation of tourism resources, to promote both banks' added value and identity (north and south), to offer nature tourism possibilities, gastronomy and wines, city breaks, cultural and landscape touring, and sun and sea, making it possible for the target population to experience these through a network platform. Furthermore, these suggestions might also assist to reinforce the present tourism offer and to build an image for the estuary that may be recognised at the local, national and international levels.

Keywords: nautical tourism, Tagus estuary, tourism products, sustainable development, riverside identity.



Lista de abreviaturas e acrónimos

- ACL: Associação Comercial de Lisboa – Câmara de Comércio e Indústria Portuguesa
AML: Área Metropolitana de Lisboa
APL: Administração do Porto de Lisboa, S.A.
APPR: Associação Portuguesa de Portos de Recreio
APRH: Associação Portuguesa de Recursos Hídricos
ARH: Administração da Região Hidrográfica, I.P.
ATL: Associação Turismo de Lisboa – Visitors and Convention Bureau
CCDR-LVT: Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional – Lisboa e Vale do Tejo
CCE: Comissão das Comunidades Europeias
CIITT: Centro Internacional de Investigação em Território e Turismo, Universidade do Algarve
CET: Curso de Especialização Tecnológica
C.M.: Câmara Municipal
CML: Câmara Municipal de Lisboa
CNAH: Clube Náutico de Angra do Heroísmo
CRM: *Customer Relationship Management*
D.L.: Decreto-Lei
DGT: Direcção-Geral do Turismo
DOP: Departamento de Oceanografia e Pescas
D.R.: Diário da República
EMAM: Estrutura de Missão para os Assuntos do Mar
ENIDH: Escola Superior Náutica Infante Dom Henrique
ESHTE: Escola Superior de Hotelaria e Turismo do Estoril
ET: Estuário do Tejo
EUA: Estados Unidos da América
EXPO 98: Exposição Mundial de 1998
FCSH: Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa
FEEM: Fórum Empresarial da Economia do Mar
ICNB: Instituto de Conservação da Natureza e Biodiversidade
IGP: Instituto Geográfico Português
INAG: Instituto da Água, I.P.
ISAF: *International Sailing Federation*
LNEC: Laboratório Nacional de Engenharia Civil
MEI: Ministério da Economia e da Inovação



MOPTC: Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações

NNMA: *National Marine Manufacturers Association*

NUT: Nomenclaturas de Unidades Territoriais para fins Estatísticos

OMT: Organização Mundial do Turismo

PENT: Plano Estratégico Nacional para o Turismo

PIRANET: Plano Integrado da Rede de Infra-Estruturas de Apoio à Náutica de Recreio no Estuário do Tejo

PROT-AML: Plano Regional de Ordenamento do Território da Área Metropolitana de Lisboa

RCM: Resolução do Conselho de Ministros

Saer: Sociedade de Avaliação de Empresas e Risco

SWOT: *Strengths Weaknesses Opportunities and Threats*

TIC: Tecnologias de Informação e Comunicação

TMCD: Transporte Marítimo de Curta Distância

TP: Turismo de Portugal, I.P.

Turismo de Lisboa: Associação Turismo de Lisboa – Visitors and Convention Bureau

UA: Universidade do Algarve

UE: União Europeia

UNL: Universidade Nova de Lisboa

WTO: *World Tourism Organization*



Nota Prévia

O Turismo Náutico suscita em mim, enquanto pessoa, uma atracção forte, o que contudo não deixei que viesse o estudo que aqui se apresenta.

Enquanto pessoa atraindo-me as duas facetas do mar: a sua força e a capacidade de se manter tranquilo. É uma presença na vida da maioria dos portugueses que, certamente um dia, será reconhecida pelos mesmos e despoletará um interesse crescente pelas actividades náuticas ao longo da costa portuguesa, suas bacias interiores e águas de transição.

O facto de já ter experimentado e/ ou praticado modalidades desportivas náuticas, como vela ligeira, *windsurf*, *surf*, canoagem, motas de água, bem como o facto de ter tirado a carta de marinheiro, permitiu-me conhecer de perto o que é estar no mar e poder aproveitá-lo, respeitando-o.

Também o Atlântico que banha o Arquipélago dos Açores deixou em mim uma marca, pois foi no Clube Náutico de Angra do Heroísmo (CNAH) que realizei o meu primeiro Estágio Curricular¹, durante o qual desenvolvi (com mais três colegas e alguns membros da direcção do respectivo clube) um projecto de animação que passou pela promoção de actividades lúdicas de praia e mar.

Foram despoletados esforços (particulares, privados e públicos) locais, no sentido de permitir que a população que ali residia e passava férias experimentasse, de forma gratuita, e em dias temáticos, quer o mergulho (*snorkeling*), a canoagem, a vela, quer algumas actividades lúdicas, como as bóias puxadas por embarcações a motor.

Além da experiência dada aos residentes e aos visitantes, pude acompanhar um júri de uma competição de *jet-ski*, pude acompanhar um grupo de mergulhadores que saíram para uma manhã de caça submarina, e andei a bordo de uma embarcação a motor alugada para a prática de esqui aquático.

São, de facto, muitas as possibilidades junto do mar, e aqui refiro-me apenas a algumas, e àquelas relacionadas com o turismo e recreio.

A formação académica, hoje a ser complementada pela frequência do Mestrado em Turismo, levou ao desenvolvimento recente de dois trabalhos teóricos em torno do Turismo Náutico. Potenciava-se o valor de um determinado território, nele se equacionando o desenvolvimento deste mesmo produto turístico. Estes estudos exigiram leituras e diversas pesquisas sobre a matéria, de tal forma motivadoras que se decidiu dar continuidade ao tema, embora noutras vertentes de análise e num novo território.

¹ No âmbito da licenciatura de Gestão do Lazer e Animação Turística, leccionada na ESHT e frequentada entre os anos de 2003 e 2007.



Índice Geral

Agradecimentos	iii
Resumo.....	iv
Abstract	v
Lista de abreviaturas e acrónimos	vi
Nota Prévia.....	viii
Índice Geral.....	ix
Índice de Figuras.....	xi
Índice de Quadros	xii
Índice de Gráficos	xii
Capítulo I – Introdução.....	1
I.1 Enquadramento	1
I.1.1 Justificação do tema	3
I.2 Objectivos.....	4
I.3 Metodologia.....	5
I.4 Estrutura da dissertação.....	8
Capítulo II – O Turismo Náutico em Portugal: potencial e políticas nacionais	10
II.1 Conceptualização e características específicas do Turismo Náutico	12
II.2 Enquadramento histórico-geográfico e jurídico das actividades náuticas.....	18
II.2.1 Breves referências ao mercado náutico nacional e internacional	19
II.2.2 Enquadramento jurídico-legislativo	22
II.2.2.1 D.L. 108/2009, de 15 de Maio – Animação Turística.....	22
II.2.2.2 D.L. 124/2004, de 25 de Maio – Náutica de Recreio	23
II.2.2.3 D.L. 269/2003, de 28 de Outubro – Actividade Marítimo-Turística.....	24
II.3 Capacidade competitiva de Portugal.....	25
II.3.1 Recursos disponíveis: a Oferta	27
II.3.1.1 O estuário do Tejo.....	29
II.3.1.2 A evolução da actividade do estuário e do Porto de Lisboa.....	31
II.3.2 Composição da procura	35
II.3.3 Critérios de desenvolvimento: sustentabilidade, multidisciplinaridade, formação, empregabilidade, segurança.....	39
II.3.3.1 Ciclo de vida do produto e sua gestão público-privada: trabalho em rede.....	42
Capítulo III – O Estuário do Tejo enquanto destino turístico náutico.....	47
III.1 Enquadramento histórico-cultural, geográfico, climático e político	48
III.1.1 Localização geográfica e cartografia de suporte	49
III.1.1.1 O rio Tejo.....	52
III.1.2 Aspectos climáticos.....	53



III.1.3 Diversidade dos concelhos abrangidos.....	56
III.1.3.1 Lisboa: destino urbano com estreita ligação ao estuário do Tejo.....	58
III.1.3.2 Recursos turísticos e produtos deles resultantes.....	61
III.1.4 Situação político-legislativa do Estuário do Tejo.....	67
III.1.4.1 Reserva Natural do Estuário do Tejo (RNET) – Área Protegida.....	69
III.1.4.2 Zona de Protecção Especial (ZPE) – Rede Natura 2000.....	71
III.1.4.3 Reserva Ecológica Nacional (REN).....	72
III.2 Actividades socioeconómicas e de lazer do Estuário do Tejo e seus impactes.....	73
III.2.1 Os agentes dinamizadores do estuário do Tejo.....	79
III.2.1.1 Administração da Região Hidrográfica do Tejo: POE Tejo.....	82
III.2.1.2 Administração do Porto de Lisboa: PIRANET.....	85
III.2.1.3 Instituto Portuário dos Transportes Marítimos: POEM.....	86
III.2.1.4 Câmara Municipal de Lisboa.....	88
III.2.1.5 Outros desafios futuros para o estuário do Tejo e sua envolvente.....	89
Capítulo IV – Reflexões acerca dos resultados dos inquéritos.....	92
IV.1 Inquérito dirigido ao público em geral (P) – Procura.....	93
a. Diversidade motivacional perante o estuário do Tejo.....	93
b. Potencial do Estuário do Tejo enquanto destino turístico náutico.....	95
c. Ideias, sugestões e críticas ao estuário do Tejo.....	96
IV.2 Inquérito dirigido aos agentes/ empresas do sector marítimo-turístico (AG) – Oferta.....	97
d. Estado de desenvolvimento do Turismo Náutico no Estuário do Tejo.....	98
e. Condicionantes ao desenvolvimento do turismo náutico no Estuário do Tejo.....	101
f. Os operadores marítimo-turísticos: dificuldades sentidas.....	102
Capítulo V – Dinamização e desenvolvimento do destino estuário do Tejo.....	105
V.1 Requisitos e potencial de desenvolvimento náutico do estuário do Tejo.....	105
V.2 Linhas de acção estratégica de desenvolvimento das práticas turísticas no Estuário.....	110
V.2.1 Análise SWOT.....	117
V.2.2 Factores críticos de sucesso.....	122
V.2.3 O modelo de negócio.....	126
Considerações finais.....	129
Bibliografia.....	132
Apêndices.....	139



Índice de Figuras

Figura 1 - Alguns dos Produtos Turísticos potenciais para Lisboa.....	3
Figura 2 – Actividades náuticas disponíveis nas estações náuticas espanholas	14
Figura 3 - Embarcação de recreio (esq. ^a) e veleiros em regata desportiva (dt. ^a).....	17
Figura 4 – Mapa das Marinas e Portos de Recreio associados da APPR	27
Figura 5 – Infra-estruturas náuticas no estuário do Tejo.....	28
Figura 6 - Embarcações estacionadas no núcleo piscatório do Samouco.....	35
Figura 7 - Embarcações Tradicionais no Estuário do Tejo.....	44
Figura 8 - Concelhos abrangidos e envolventes do Estuário do Tejo.....	50
Figura 9 - Estuário e Gargalo do Tejo	50
Figura 10 - Estuário do Tejo.....	51
Figura 11 - Clima de Portugal Continental, segundo a classificação de <i>Koppen</i>	54
Figura 12 - Temperaturas médias mensais da água do mar, medidas à superfície.....	55
Figura 13 - Embarcação adornada junto do núcleo piscatório do Samouco.....	56
Figura 14 - Praia do Rosário, na baía do Montijo	65
Figura 15 - Baixios da Golada, a Este do Bugio.....	65
Figura 16 – Componentes da qualidade ecológica.....	72
Figura 17 - Bote Fragata “Novo Portugal” (miniatura), no Museu de Marinha.....	76
Figura 18 - Doca de Belém, junto ao Padrão dos Descobrimentos.....	78



Índice de Quadros

Quadro 1 - Passageiros em trânsito e movimento de cruzeiros em Portimão	16
Quadro 2 - Marinas algarvias e suas componentes/ serviços.....	20
Quadro 3 – Fluxo financeiro aproximado no mercado náutico mundial.....	21
Quadro 4 – Principais fragilidades competitivas do turismo náutico português.....	26
Quadro 5 – Viagens de Turismo Náutico ao estrangeiro, por Mercado Emissor	37
Quadro 6 – Descrição dos turistas que realizam viagens de turismo náutico	38
Quadro 7 – Classificação dos Recursos Turísticos.	61
Quadro 8 – Área de jurisdição da ARH do Tejo, I.P.	83

Índice de Gráficos

Gráfico 1 – Evolução do Turismo em Portugal, entre 1964 e 2003.....	10
Gráfico 2 – Receitas do Turismo em Portugal, entre 1964 e 2003.....	11
Gráfico 3 – Países com elevada intenção de compra de viagens de turismo náutico.....	38
Gráfico 4 - Média mensal das temperaturas mínimas e máximas diárias de Lisboa.....	54
Gráfico 5 - Nº de dias com precipitação ≥ 1 mm.....	54
Gráfico 6 - Média mensal do número de horas de sol por dia.....	55
Gráfico 7 - Principais actividades realizadas pelos viajantes de <i>touring</i>	113



Capítulo I – Introdução

No âmbito do Mestrado em Turismo, ramo de Gestão Estratégica de Destinos Turísticos, leccionado na Escola Superior de Hotelaria e Turismo do Estoril (ESHTE), elabora-se esta dissertação, resultado de um interesse nacional crescente acerca do Turismo Náutico.

I.1 Enquadramento

De entre outras oportunidades de desenvolvimento do campo em estudo, decidi focar-se no actual (turismo náutico e os agentes dinamizadores do estuário do Tejo), pois o mesmo *i)* permite uma abordagem teórico-prática, *ii)* implica um levantamento de informação actual e original, *iii)* exige uma interacção com alguns actores do meio (profissionais, desportistas de lazer, visitantes ocasionais do estuário do Tejo e de outros destinos náuticos exemplares, entidade públicas e privadas), *iv)* apela a alguma iniciativa e criatividade e *v)* poderá contribuir para um ainda mais aprofundado estudo e desenvolvimento sobre o mesmo, levando a acções concretas.

É incentivadora a coragem (histórica) e, dir-se-á, o espírito empreendedor dos portugueses que, através do imenso elemento natural que é a água, ajudaram a abrir este país ao mundo. E estes factos históricos, para além de terem tido repercussões económicas vantajosas, podem hoje continuar a gerar uma série de actividades de lazer e de aprendizagem, que ainda mais sentido fazem se promovidas nos locais de onde as caravelas partiram há séculos atrás: o Tejo.

O estuário do Tejo, que banha a cidade de Lisboa e outros concelhos próximos, é um dos territórios onde o turismo náutico pode ser desenvolvido de forma sustentável, através de uma oferta diferenciada e tão diversificada como: assistir ou participar em regatas de embarcações tradicionais, receber formação em áreas náuticas específicas (vela, mergulho, remo, etc.), acolher seminários internacionais e, ainda, ser visita ou local de embarque de navios de cruzeiro que aqui fazem escala. Para além destas, podem criar-se muitas outras atracções, enriquecendo a experiência turística.

É possível que uma abordagem diversificada desta temática, consiga convencer os próprios portugueses de que o mar (neste caso, o rio) oferece inúmeras possibilidades de lazer a todo o tipo de visitante e é dotado de uma grande riqueza, pondo de parte o preconceito de elitismo associado habitualmente à náutica de recreio e que acaba por distanciar as pessoas das actividades náuticas, por desconhecimento da sua vasta oferta. Para tal, crê-se ser indispensável uma segmentação dessa mesma oferta.



Também o facto do rio Tejo ter sido alvo de muitas descargas poluentes nas últimas décadas, dada a densidade demográfica da Área Metropolitana de Lisboa e práticas desenvolvidas nas suas margens, fez afastar a população do rio. Este é um dos pontos fracos a contornar, para que o destino se torne mais atractivo.

Pretende-se, se possível, que esta investigação também ajude a sensibilizar para a inclusão de algumas actividades náuticas nas escolas de formação básica e secundária, de crianças e jovens, assim se aliando ao papel turístico dos agentes económicos um papel de formação, que poderá sem dúvida, num futuro próximo, gerar mais valias para o Turismo Náutico português.

O fomento da prática desportiva náutica ajuda também a sensibilizar para um maior respeito face a este imenso recurso, indispensável à vida, que é a água, presente num lago, num ribeiro, num rio, no mar, no oceano.

Revelando-se um grande incentivo para o desenvolvimento deste tema, o Turismo Náutico foi considerado um dos dez produtos estratégicos para o Turismo português, com níveis de prioridade estabelecidos para determinadas regiões do país (continental e insular), compreendendo diferentes segmentos, como adiante se aprofundará. Verifica-se ainda que há uma boa capacidade de este se aliar a outros produtos turísticos, constituindo-se uma boa aposta para o reconhecimento de Portugal, em concreto da Área Metropolitana de Lisboa, como destino turístico diversificado e de qualidade.

Esta investigação deriva, em concreto, da necessidade de compreender a realidade do estuário do Tejo enquanto destino náutico para portugueses e estrangeiros, suas condicionantes e potencial, já que tem sido crescente a teorização em torno do Turismo Náutico em Portugal e na Europa e se verifica um subaproveitamento e pouca projecção deste território em especial, que apresenta um grande potencial de desenvolvimento náutico, ainda que tenha necessidades em diversas áreas (ex: ambiente, infra-estruturas, promoção).

Embora o estudo se concentre neste produto – Turismo Náutico – existe uma consciência de que o Estuário do Tejo e o próprio país ganham mais força enquanto destinos turísticos, se os diversos produtos turísticos estiverem interligados e bem organizados, bem segmentados e enquadrados no território em que serão dinamizados. E no território, inclui-se quem nele vive e a quem as actividades são dirigidas.

O estuário do Tejo tem sido palco de inúmeras actividades socioeconómicas e de lazer ao longo dos anos, considerando-se possível, a nível turístico, desenvolvê-lo muito mais. Para lhe conferir um grau de qualidade (aliando esta à sustentabilidade), considera-se relevante fazer uma tentativa de conciliação da oferta, promovendo juntamente com o Turismo Náutico, o *Turismo de Natureza*,

o *City & Short Breaks*, a *Gastronomia e Vinhos*, o *Sol & Mar*, considerando ainda muito semelhante ao que actualmente é a oferta do estuário do Tejo, o *Touring Cultural e Paisagístico*, que numa variante temática, em vez de se realizar de carro ou a pé, se realiza a bordo de uma embarcação, podendo despertar interesse no cliente para posteriores passeios noutros meios de transporte (em terra e no ar). Na figura 1, ilustram-se os diferentes produtos mencionados, sendo que os mesmos serão desenvolvidos e relacionados com o estuário do Tejo no capítulo III.1.3.2 e, por fim, no capítulo V.2.

Figura 1 - Alguns dos Produtos Turísticos potenciais para Lisboa.
Destaque para os que se consideram potencialmente fortes no estuário do Tejo.



Fonte: adaptado de PENT (2006)

“A prática de desportos náuticos, assim como a realização de simples passeios de recreio ou lazer, são formas de ligação ao rio e factores de qualidade de vida para as sociedades urbanas actuais, predominantemente com actividades sedentárias e susceptíveis ao stress da vida moderna”. (Dias e Marques, 1999). E mais ainda, o mar aliado aos outros subprodutos, pode complementá-los e pode ajudar a combater a sazonalidade da procura e oferta turísticas.

I.1.1 Justificação do tema

O título dado à dissertação foi *Turismo Náutico: agentes dinamizadores do Estuário do Tejo. Contributos para uma estratégia de desenvolvimento turístico*, com alguma facilidade se entendendo o porquê do mesmo.

Turismo Náutico porque é o assunto principal em torno do qual vai ser trabalhada esta pesquisa. *Estuário do Tejo* porque é o território a ser estudado, como palco do desenvolvimento do produto turístico náutico. Considerou-se, depois, que o elo de ligação e desenvolvimento entre o produto e o destino seriam os *agentes dinamizadores* de ambos.

Agente, diz o dicionário, é algo que produz efeito, é activo, forte. É aquele que opera e é activo (ao contrário de paciente, passivo), ou aquele que é capaz de operar. Pode também ser uma



pessoa ou empresa que promove negócios alheios (intermediário). Pode ser uma causa, princípio. Pode ser um autor² e, por fim, não menos importante, pode ser a causa motriz, a potência.

Todos estes elementos juntos apresentam um potencial muito forte, pelo que todo o estudo pretende *contribuir para uma estratégia de desenvolvimento turístico*, em especial náutico, do estuário do Tejo.

I.2 Objectivos

Em Março de 2004, foi elaborado um estudo designado “Contribuição para a Quantificação do Valor Económico do Oceano”³, e os resultados deste sublinham que, nas últimas décadas, as mais valias económicas do mar para Portugal resultaram sobretudo das actividades realizadas em terra, aproveitando daquele apenas a influência:

“É uma situação para que terão contribuído opções de política económica de sucessivos governos ou, mais provavelmente, a falta delas. No entanto, constituindo o mar uma importante fonte de riqueza, e não apenas de forma indirecta, encontrando-se nele um forte marcador da identidade nacional, verdadeira imagem de marca dos Portugueses, e dependendo do que se passa nele muito da nossa segurança, então o País precisa de, sem mais perdas de tempo, pôr em prática uma verdadeira política e uma estratégia persistente para o mar.”

Pelas razões apresentadas, reforçadas em estudos posteriormente elaborados (ex.: o PENT, o Relatório da Comissão Estratégica dos Oceanos – Uma Estratégia para o Mar e O Hypercluster da Economia do Mar), pretende-se com esta dissertação, apresentar o potencial do Estuário do Tejo enquanto destino turístico náutico, conhecendo as suas condicionantes e valências que podem servir de base a uma estratégia de desenvolvimento turístico, a par dos padrões da sustentabilidade, podendo com esta dar um contributo para o crescimento e promoção do estuário do Tejo.

Para tal, será necessário contextualizar o estuário do Tejo ao nível histórico-geográfico, social, económico, organizacional, político e legislativo, tendo em vista o seu aproveitamento turístico e náutico, aferindo igualmente quais os contributos e políticas de acção dos diversos agentes dinamizadores do estuário do Tejo e comparando este com outros destinos (ou potenciais destinos) turísticos náuticos, portugueses e estrangeiros. Deve-se ainda sensibilizar a população local para com estes usos e riqueza, se possível, abrindo as actividades a todo o tipo de público e fazendo crescer a formação nesta área, assim se quebrando alguns preconceitos ainda existentes

² Acrescenta-se, um autor da própria História, um empreendedor.

³ Solicitado pela Comissão Estratégica dos Oceanos, ao Centro de Estudos Aplicados da Universidade Católica Portuguesa (UCP), elaborado pelos Profs. João Confraria, Fernando Machado e Dra. Sónia Sousa.



quanto à náutica. Para tal, mostra-se necessária uma extensa revisão legislativa e um decréscimo significativo da burocracia existente.

Com alguma teoria de base e acompanhamento relativamente próximo e regular da realidade do estuário do Tejo e do turismo da cidade de Lisboa, tenta-se dar resposta a duas hipóteses de investigação:

- 1) Será que a dinamização do potencial náutico do estuário do Tejo impulsionará outras formas de Turismo na região de Lisboa ou será maioritariamente das outras práticas turísticas que vai surgir uma procura secundária pelo turismo náutico na região?
- 2) Em que moldes deve ser desenvolvida uma acção de promoção e dinamização do estuário do Tejo, enquanto destino turístico, nomeadamente náutico, para o turista interno e externo?

I.3 Metodologia

A estrutura metodológica desta dissertação respeita o esquema desenvolvido por Quivy (2008), percorrendo-se as sete Etapas do Procedimento da Investigação Científica nas Ciências Sociais e Humanas.

Tendo como fio condutor desta investigação a pergunta de partida: *Qual o potencial de oferta do estuário do Tejo ao nível do Turismo Náutico?*, sentiu-se necessidade de fazer uma exploração do território e produto em questão, para tal se realizando leituras, inquéritos e visitas, de forma orientada, que visaram assegurar a qualidade da problematização, quebrando alguns pré-conceitos.

Foram lidos documentos nacionais e internacionais, como artigos científicos, planos estratégicos, relatórios e diversas publicações/ estudos, orientados por entidades de reconhecido valor, como a Comissão das Comunidades Europeias, a Organização Mundial do Turismo (OMT), o Turismo de Portugal, I.P., o Instituto Portuário dos Transportes Marítimos, I.P., a Estrutura de Missão para os Assuntos do Mar, a Administração da Região Hidrográfica do Tejo, I.P. (ARH Tejo), a Administração do Porto de Lisboa, S.A. (APL), a Sociedade de Avaliação de Empresas e Risco (Saer), a Universidade Nova de Lisboa (UNL), o Centro Internacional de Investigação em Território e Turismo (CIITT - UA), entre outras.

Estas leituras foram complementadas com algumas conversas informais e inquéritos, que visaram um contacto mais próximo e actualizado com a realidade vivida pelos agentes dinamizadores do estuário do Tejo e com o público que potencial e efectivamente procura este produto. Os



inquéritos foram divulgados *online*, um dirigido ao público em geral, outro dirigido a empresas e agentes/operadores marítimo-turísticos⁴.

Foram criadas mais algumas ferramentas de trabalho, como métodos exploratórios complementares, assistindo-se a seminários da especialidade, focados no objecto de investigação; passando pela presença em Seminário da ESHTe dedicado ao Turismo Náutico, dinamizado pelo Eng.º Martinho Fortunato⁵ (introduzindo o tema de forma suficientemente abrangente, clara e interessante, o que suscitou mais curiosidade pelo assunto e um pedido ao mesmo para co-orientar esta dissertação) e por um membro da Direcção do Clube Naval de Cascais (que explicou o funcionamento de um processo de candidatura a um campeonato de vela de grande projecção internacional). Destaca-se o seminário “Hypercluster do Mar”, que teve lugar no Centro de Congressos do Estoril dia 24 de Setembro de 2009, no âmbito do *Green Fest 2009*⁶; e ainda a sessão de debate “Navegabilidade do Rio Tejo”, promovida pela ARH Tejo e APRH, no auditório do LNEC, no dia 25 de Novembro de 2010. Também o “Seminário Internacional de Náutica de Recreio e Desenvolvimento Local”, já na sua 3ª edição e sempre decorrido no Seixal, tem ajudado a produzir informação e debates interessantes, com a presença de diversas entidades e especialistas desta área.

Utilizando o método da observação directa, fizeram-se uma série de visitas ao território envolvente do estuário do Tejo, registando-se todos os (possíveis) aspectos turísticos do mesmo, com vista a analisar o seu potencial de visitação. Estas visitas permitiram o contacto com algumas pessoas, entidades e documentos, que foram facilitando o aprofundamento deste trabalho de pesquisa e análise.

Foi visitado o Museu de Marinha, a fim de se fazer registos escritos e fotográficos de informação útil ao enquadramento histórico das Descobertas Marítimas dos Portugueses; foi igualmente feito um passeio de automóvel pela margem sul do Tejo, com paragens estratégicas em Alcochete e no Samouco, também para olhar o estuário através daquela frente ribeirinha, visualizar o cais e o que resta da Associação Naval do Samouco, entre outros locais pitorescos, pouco (re)conhecidos.

Foram também concretizadas diversas idas a Belém, uma em Maio de 2010 para assistir à exposição temporária do Padrão dos Descobrimentos, cujo tema era “Lisboa à beira Tejo”⁷, as

⁴ A análise completa dos resultados consta dos apêndices V e VI, fazendo-se um cruzamento dos resultados com a restante pesquisa no Capítulo IV.

⁵ Presidente da Associação Portuguesa de Portos de Recreio (APPR), Presidente do Conselho de Administração da Marlagos, S.A. (Marina de Lagos), *Certified Marina Manager* e membro do comité de Marinas do ICOMIA (co-orientador desta dissertação).

⁶ Ver mais informação em <http://www.greenfestival.pt/2009/>

⁷ Produzida pelo Arquivo Municipal de Lisboa | Arquivo Fotográfico em parceria com a EGECAC, “dá a conhecer a relação da cidade com o rio num manancial constante de surpresas que alimentam a diferença lisboeta. A atracção pelos aspectos peculiares dessa coabitação criativa ganhou especial enfoque com a disseminação da fotografia, na segunda metade do século XIX. Profissionais ou amadores, inúmeros fotógrafos se deixaram contagiar por essa realidade palpante, onde se misturam gentes e barcos num cenário que se foi desdobrando em novidades constantes: docas novas, guindastes, comboios, avenidas ou edifícios.” (Arquivo Municipal de Lisboa, *online*).



restantes para levantamento fotográfico da paisagem, de regatas e observação das docas e movimento das embarcações ali residentes.

Mais recentemente foi visitada Vila Franca de Xira, com o propósito de se conhecer a frente ribeirinha daquela cidade e a actividade náutica da mesma, tendo-se estabelecido contacto e recolhido informação junto da secção náutica da União Desportiva Vilafranquense, situada no Jardim Constantino Palha⁸.

A 23 de Maio de 2010, a participação na 5ª Meia-Maratona do Douro Vinhateiro, durante a qual se percorreu a passo o percurso reservado para os atletas da mini-maratona, permitiu fazer registos fotográficos da paisagem, que tanto atrai os portugueses e turistas estrangeiros, e tanta oferta de cruzeiros (barcos diários ou de maior luxo, geridos por diversos operadores) que acolhe em época alta, entre Abril e Setembro, milhares de turistas.

Eventos semelhantes acontecem também em Lisboa, tais como a Corrida do Tejo (ao longo da estrada Marginal, entre Algés e a Praia da Torre, em Oeiras), a Marginal à noite, a Meia-Maratona de Portugal, a Meia-Maratona de Lisboa, entre outras, atraindo milhares de pessoas, que ficam a conhecer melhor este território e suas potencialidades, paisagens e património. Algumas destas provas promovem o turismo desportivo.

Realizou-se, enquanto “cliente”, três passeios no estuário do Tejo: 1) um baptismo de Vela com um cariz formativo e desportivo, com o Clube *Ardomar* (numa manhã de Novembro de 2009); 2) um passeio guiado, com cariz cultural e paisagístico, a bordo de uma embarcação da *Transtejo* (numa tarde de Abril de 2010)⁹; e 3) um jantar a bordo do navio Ópera, de cariz paisagístico e romântico, não tanto gastronómico, embora o menu fosse tipicamente português (numa noite de Julho de 2010). Todos estes passeios foram registados fotograficamente e dos mesmos se fez uma análise pessoal, contribuindo para uma visão mais real da oferta do estuário.

Por falta de oportunidade, não se navegou numa embarcação tradicional, nem se fez uma visita aos Mouchões do Tejo, contudo, estas visitas terão certamente lugar um dia.

Com vista ao levantamento da oferta (náutica) do estuário do Tejo e elaboração de um inventário dos recursos turísticos, para além do método da observação directa, e como complemento à informação recolhida, realizaram-se contactos junto do Turismo de Portugal, sendo facultada toda a informação disponível, carecendo esta de algum trabalho posterior e organização, para melhor avaliação do potencial do estuário.

⁸ Agradece-se toda a simpatia do Sr. Paulo Leitão e disponibilidade em incluir mais um elemento no grupo (certamente animado) que, anualmente, participa na “Regata Entre Pontes”, da qual se conta usufruir em Maio de 2011. Esta Regata parte da Ponte 25 de Abril e sobe o estuário até à Ponte (antiga) de Vila Franca de Xira.

⁹ Gentilmente oferecido pelo Sr. Alfredo Sobral (Chefe dos Serviços de Turismo), a quem se agradece uma vez mais a simpatia e compreensão.



Após a recolha de informações geográficas, históricas, socioeconómicas e político-legislativas (com origem em fontes primárias e secundárias), procedeu-se à sua análise e à comparação entre os resultados esperados e os resultados obtidos, dando-se resposta à pergunta de partida¹⁰.

No final, apresentam-se as conclusões e sugestões que se entende serem válidas para o desenvolvimento turístico do estuário do Tejo, o que gerou uma retrospectiva de todo o procedimento de investigação científica e a aquisição de novos conhecimentos. e as consequências práticas das novas descobertas alcançadas.

I.4 Estrutura da dissertação

A presente dissertação está organizada em cinco capítulos, sendo que esta introdução corresponde ao primeiro e permite antecipar (de uma forma directa, ainda que generalizada) o que será abordado ao longo do trabalho e conhecer como este foi conduzido.

Inicia-se, no capítulo II, uma abordagem ao produto Turismo Náutico, para se compreender os seus conceitos, o que o mesmo envolve, seja ao nível dos recursos naturais e materiais, seja ao nível de serviços, legislação e outros aspectos que o condicionam e/ ou favorecem. Faz-se também uma breve contextualização deste produto ao nível nacional e internacional, com vista a compreender o seu potencial de desenvolvimento e a capacidade competitiva de Portugal face a outros destinos.

Passa-se depois ao capítulo III, ao longo do qual se faz um enquadramento do destino em estudo: o Estuário do Tejo. Da diversidade de concelhos que o mesmo abrange, às actividades socioeconómicas e de lazer neste promovidas, elaborou-se uma listagem de recursos turísticos (primários e secundários) e das entidades que operam neste território, para perceber qual a oferta existente¹¹. Finaliza-se com uma abordagem aos agentes dinamizadores do estuário e aos desafios futuros deste território, também em relação à sua gestão.

No capítulo IV, estão reflectidas as conclusões da implementação dos inquéritos divulgados, quer junto do público em geral quer junto dos agentes dinamizadores da actividade turística e empresários que operam no estuário do Tejo. Algumas sugestões e resultados obtidos puderam ser cruzados com aspectos já referidos em capítulos anteriores e fundamentar algumas das acções estratégicas sugeridas no final.

Por fim, com o capítulo V pretendeu-se, após análise atenta de toda a informação recolhida previamente, contribuir para uma dinamização deste produto turístico no destino eleito para

¹⁰ Que se recorda ser: *Qual o potencial de oferta do estuário do Tejo ao nível do Turismo Náutico?*

¹¹ Esta base de dados não consta do trabalho por ser demasiado extensa.



estudo, apresentando os factores críticos de sucesso e uma análise *SWOT* relativa a este destino enquanto palco do desenvolvimento do Turismo Náutico e outras formas de turismo.

Crê-se que esta dissertação poderá ser um contributo para futuros desenvolvimentos turísticos no Estuário do Tejo, realidade que se pretende continuar a acompanhar de perto e se pretende dar a conhecer à maioria da população nacional e aos turistas que visitam o território português.



Capítulo II – O Turismo Náutico em Portugal: potencial e políticas nacionais

“Terminada a II Guerra Mundial e a favor de uma considerável evolução social e nos meios de transporte, iniciou-se um movimento de massas, aparentemente imparável, desejoso de conhecer novos lugares e novas gentes. Poucos locais no mundo escapam a esta apetência.

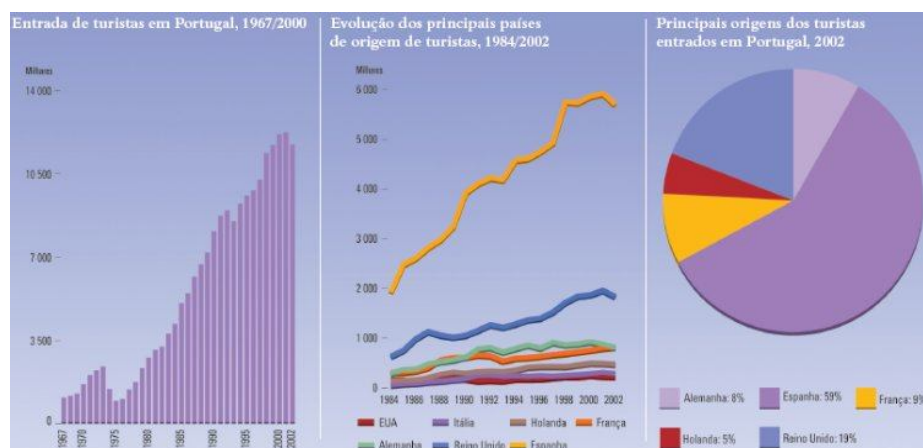
Portugal possui excelentes condições para as actividades do turismo e lazer graças à sua grande diversidade paisagística – que possibilita a satisfação de um vasto leque de motivações num pequeno espaço geográfico – ao clima ameno e também à estabilidade social que, no mundo actual, é um factor cada vez mais relevante na escolha dos destinos turísticos.”

(Atlas de Portugal, 2005)

E na verdade, em tão pouco tempo, o Turismo que começou por ser uma cultura ou modo de vida, transversal a grande parte da Europa, passou a ser considerado um dos sectores estratégicos da economia portuguesa, pois tem vindo a desempenhar um papel vital para o desenvolvimento do país. Iniciado nos anos sessenta, até aos nossos dias tem-se verificado um crescimento contínuo deste sector (havendo, contudo, uma quebra em meados dos anos setenta, claramente devido à instabilidade política então vivida).

O número de turistas a visitar Portugal, de 1960 a 2002, “subiu de pouco mais de 1 milhão para mais de 11 milhões. Estes números são o reflexo de um processo que ainda mantém a sua principal aposta no turismo balnear, mas que começa já a dar passos significativos noutros produtos turísticos que urge desenvolver, na medida em que as quebras sentidas neste sector nos últimos anos também se devem ao surgimento de novos destinos internacionais mais competitivos”. (In Atlas de Portugal, 2005)

Gráfico 1 – Evolução do Turismo em Portugal, entre 1964 e 2003

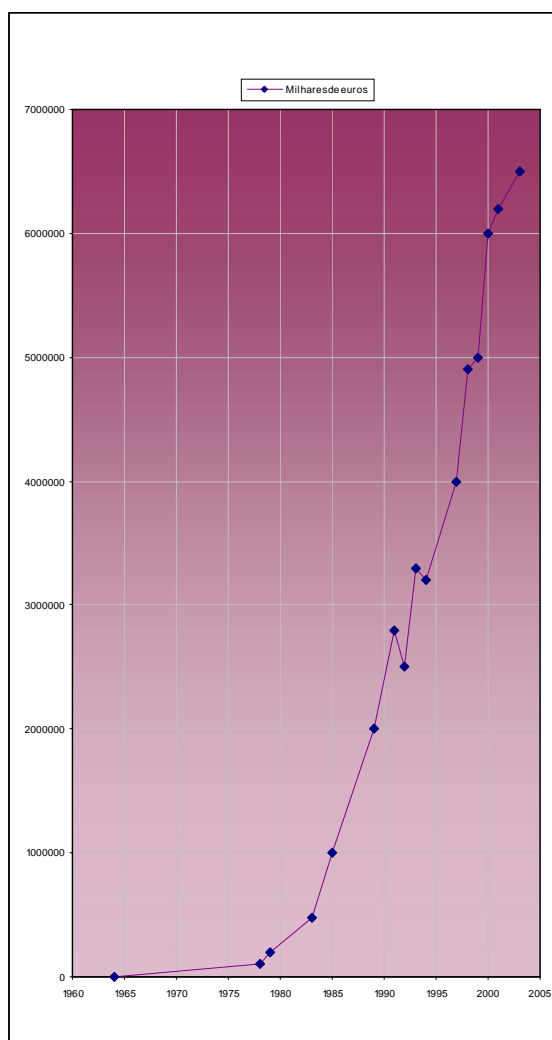


Fonte: Atlas de Portugal (IGP, *online*).



Também as receitas do Turismo em Portugal têm sofrido um crescimento, como se pode ler no gráfico 2. Foi na década de oitenta que o crescimento começou a fazer-se notar, e embora com duas quebras pontuais, entre os anos de 1990 e 1995, as receitas têm continuado a crescer.

Gráfico 2 – Receitas do Turismo em Portugal, entre 1964 e 2003.



Fonte: adaptado de Atlas de Portugal (IGP, *online*). Elaboração Própria.

“Em Portugal observou-se um crescimento anual nas receitas de 2,5%, entre 2000 e 2004, atingindo os 6.307 milhões de euros, o que equivale a 11% do PIB”. (PENT, 2006: p.17)

Já na presente década, através do Plano Estratégico Nacional do Turismo – PENT (2006), passou a considerar-se dez produtos turísticos, como estratégicos para o desenvolvimento do Turismo em Portugal. De entre os dez, surge o Turismo Náutico.

Este foi definido, estudado e comparado com as práticas já existentes em outros países, cujas condições naturais e turísticas propiciam o seu desenvolvimento, e desde os cruzeiros às aulas de



surf, produto engloba diversos sub-produtos, assim abrangendo diferentes conceitos, dirigindo-se a diferentes clientes, apresentando diferentes custos e exigindo diferentes condições naturais, infra-estruturas e equipamentos de segurança para a sua prática e crescimento.

Em termos de geografia, o estudo considerou como estratégicas para o desenvolvimento deste produto em Portugal, as regiões de Lisboa e do Algarve, embora este seja já muito importante nos Açores (aqui se registando 6,2% das motivações dos turistas), na Madeira (com 5,8%) e no próprio Algarve (3,1%).¹² Dir-se-á que, em Lisboa, há ainda muito trabalho para ser feito, e o mesmo tem vindo a ser discutido em diversas instâncias, embora os resultados e o trabalho prático sejam mais dificilmente atingidos, pois requerem uma gestão/ actuação concertada.

“A costa portuguesa tem grandes potencialidades para o desenvolvimento da náutica de recreio, turística e desportiva, pois possui uma localização geográfica de charneira entre os Mares Mediterrânico e do Norte, e ponto de apoio ao cruzamento do Atlântico; locais onde se regista um forte desenvolvimento do turismo náutico na rota de correntes de tráfego internacionais; e condições naturais propícias ao seu desenvolvimento, nomeadamente paisagísticas, ambientais e de clima”. (Gamito, 2000)

Actualmente, com a proposta de alargamento da plataforma continental de Portugal, “o nosso país «com mar», é o quarto maior da Europa e o vigésimo sexto do mundo. Por isso, mais que uma opção estratégica, o mar deve ser uma obrigatoriedade no desenvolvimento estratégico do país”. (FEEM, *online*)

II.1 Conceptualização e características específicas do Turismo Náutico

Como a maioria das modalidades e áreas desportivas/ técnicas, também a náutica tem a sua terminologia própria, que importa conhecer, para melhor se perceber a sua realidade evolutiva. Alguns termos náuticos¹³ reflectem uma cultura de longa data e muito própria.¹⁴

De seguida dar-se-ão a conhecer os conceitos e as características específicas do turismo náutico, o tipo de actividades possíveis de praticar e desenvolver, o público-alvo a que se dirigem, entre outros aspectos relevantes, para um entendimento pleno do produto.

¹² PENT, 2006.

¹³ Nabais (1984), diz-nos que dificilmente se poderia esgotar a terminologia náutica, que é muito variada e sofreu grande evolução ao longo da história náutica portuguesa. E acrescenta que *quanto mais nos afastarmos do uso das embarcações tradicionais, mais difícil de torna a compreensão dos termos técnicos da arte naval, que, durante muitos séculos, foram familiares dos utentes destes transportes e admiravelmente utilizados por escritores portugueses nas suas produções literárias* (p. 144).

¹⁴ Alguns Termos Náuticos podem ser consultados na ENIDH, *online*.



O Turismo, segundo a OMT (*online*), é a actividade humana que implica uma deslocação para fora da residência habitual, bem como a pernoita num determinado destino e a não remuneração nesse mesmo destino; podendo a finalidade dessa deslocação ser motivada por diversos factores de atracção (culturais, desportivos, paisagísticos, gastronómicos, entre outros). Quem realiza essa viagem é designado de turista. Existe, contudo, um outro termo – visitante – que inclui turistas e excursionistas (o excursionista não pernoita no destino, contudo a sua viagem tem características de turismo, muitas vezes motivada por eventos ou pela gastronomia) e ambos devem ser considerados, pois há destinos turísticos fortes a viver apenas de excursionistas.

O Turismo Náutico, por sua vez, é uma tipologia de turismo, que advém do turismo desportivo¹⁵, mas se concentra apenas em desportos indissociáveis do meio aquático/ marítimo. Este pode ser dividido em três segmentos: cruzeiros, náutica (de recreio ou desportiva) e marítimo-turístico; apresentando duas vertentes: a do lazer¹⁶ e a da competição. É, acima de tudo, caracterizado por envolver uma viagem activa¹⁷ em contacto com a água, com a possibilidade de realização de todo o tipo de actividades náuticas: actividades subaquáticas, canoagem, kitesurf, motonáutica, natação, pesca desportiva, pesca desportiva de alto mar, remo, esqui aquático, *surf*, *vela*, *windsurf*.¹⁸

De entre estas duas vertentes (lazer/ competição), existem diversos segmentos de mercado¹⁹ a que se pode dar resposta de forma diferenciada, através de produtos também eles direccionados ao seu público-alvo e vendidos de forma aliciante, habitualmente aliados a outros sub-produtos e a serviços complementares.

Como consta do PENT, existe o Turismo Náutico Recreativo, que pode oferecer pacotes com diferentes tipologias, como as que se seguem:

- Charter Náutico: cruzeiros (viagens com uma duração determinada, em cruzeiros com capacidade para aproximadamente 30-40 pessoas que realizam um itinerário por diversos destinos. Alguns pacotes incluem avião, ida e volta, e actividades nos destinos onde se realizam as paragens); veleiros (aluguer de veleiros para um grupo de 8 - 12 pessoas com tripulação especializada para realizar um itinerário por diversos destinos. Alguns pacotes incluem, avião, ida e volta, a partir dos mercados de origem), aluguer de veleiros sem tripulação (aluguer de veleiros para um grupo de turistas qualificados para tripular um navio e que desejem experimentar a navegação noutros destinos);

¹⁵ Turismo Desportivo – tipologia de turismo, cuja motivação principal do turista é a prática de desportos no destino ou a participação, por vezes como espectador, de eventos desportivos.

¹⁶ Lazer – tempo que sobra ao período de trabalho e actividades diárias essenciais à sobrevivência do ser humano, ou forma de aproveitar este tempo, de forma voluntária, com ou sem actividade.

¹⁷ Turismo Activo – tipologia de turismo cuja deslocação envolva exercício físico no destino.

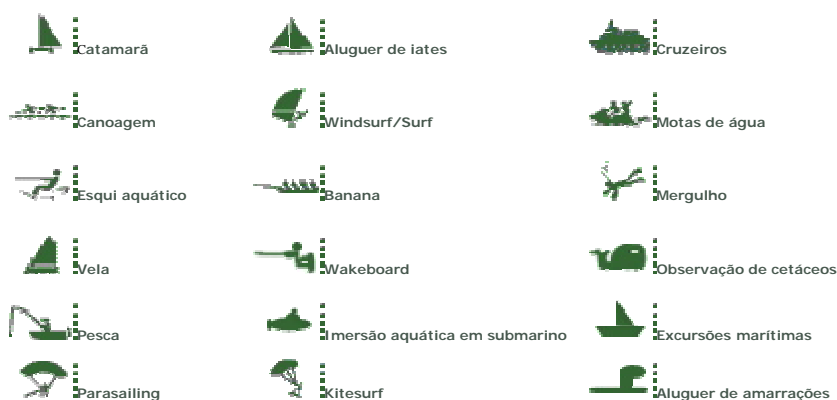
¹⁸ cf. Inventário dos Recursos Turísticos – Classificações Específicas (Direcção-Geral do Turismo, 1996).

¹⁹ Segmentação (segmentos de mercado) – estratégia de Marketing na qual um mercado abrangente, heterogéneo, é dividido em segmentos mais pequenos, homogéneos, e é desenvolvido um programa de marketing separado para cada segmento, de forma a dar resposta às suas reais motivações/necessidades.



- Desportos Náuticos: pacotes de mergulho (encontram-se diversas propostas, como por exemplo, hotel + mergulho; voo + hotel + mergulhos; voo + cruzeiro + mergulhos, entre outras combinações);
- Estações Náuticas²⁰: fins-de-semana activos (é dado no PENT o exemplo de uma estação náutica espanhola, de nome *Marina Alta*²¹, em que desde 130€/pessoa, é possível experimentar vela cruzeiro, kayak ou remo, fazer uma excursão marítima, acrescentando-se alojamento em hotel de duas estrelas); regatas (com embarcações até 5m) e *cruzeiros* (até 8m de comprimento). Também os baptismos de *kitesurf* e de outras modalidades podem ser um dos produtos facilitados nas estações náuticas.

Figura 2 – Actividades náuticas disponíveis nas estações náuticas espanholas.



Fonte: adaptado de Turismo de Espanha, *online*

O Turismo de Espanha apresenta *online*²² uma secção dedicada às estações náuticas, indicando as actividades náuticas e outros serviços a estas associados, como os que se reflectem na figura 2. Desde actividades aquáticas de pura diversão, como os insufláveis aquáticos, existem outros que em Portugal são praticados, mas ainda pouco promovidos/ comercializados, como o *windsurf*, a canoagem, a vela, o mergulho, o esqui aquático, a motonáutica, os passeios de barco (estes já com algum sucesso nas marinas do Algarve, como por exemplo, na Marina de Lagos, na qual se realizam passeios não só a grutas, como para observação de golfinhos, para pesca desportiva, entre outras possibilidades).

No apêndice I ilustram-se diversos exemplos da oferta náutica nacional, distribuídos por diversas áreas/ lugares: Lisboa, Açores, Madeira e Alqueva.

²⁰ Para a baía do Seixal, está a ser projectada uma estação náutica para o ano de 2012. Estes espaços assemelham-se a uma estância (como existem as de esqui), em torno das quais estão concentrados uma série de actividades e serviços, proporcionando maior conforto ao cliente e menos gastos (essencialmente de tempo) na procura de serviços complementares à actividade náutica que os trouxe ao destino ou que os faz pernoitar no mesmo. Adiante se aprofundará este assunto: p. 26.

²¹ Ver mais informação em Estación Náutica Marina Alta, *online*.

²² Ver mais informação na hiperligação: <http://www.spain.info/>



Estas actividades são também praticadas em barragens (ex.: Castelo do Bode, em Tomar), em lagoas (ex.: Albufeira e Óbidos) e em lagos, como é o caso do Alqueva (ver ilustrações 18 a 22, do apêndice I).

Estes diferentes segmentos dependem de infra-estruturas específicas e diversas, implicam diversos equipamentos pessoais e condições de mar e vento apropriadas ao bom desenrolar das actividades propostas.

O turismo náutico, os portos e as marinas, representam um complexo sistema que querer uma investigação interdisciplinar que deve envolver sociólogos, psicólogos, técnicos, geógrafos, biólogos, ecologistas e economistas, bem como outro tipo de profissionais que dêem resposta a necessidades e projectos pontuais. (cf. Kovačić *et al*, 2007)

“Cruzeiros, vela ligeira, pranchas, regatas, navegação de lazer, armadores, tripulações, integram uma diversidade de possibilidades pessoais, económicas e desportivas que tornam esta actividade numa das com maiores possibilidades de futuro.” (PENT, 2006)

Em termos de volume, de entre as actividades náuticas mais consumidas, destacam-se não só a vela mas também o mergulho, juntas associando mais de um milhão de praticantes com licença federativa na Europa (sem contar com os praticantes ocasionais destes desportos). Seguramente a vela, em todas as suas vertentes, é o mercado com maiores oportunidades e, em Portugal, ela pode crescer bastante mais. Na área de jurisdição da Administração do Porto de Lisboa (vinte e cinco quilómetros do estuário do Tejo), existem 43 clubes e associações ligados aos desportos náuticos, sendo que a modalidade mais praticada é a Vela, representada por 75% dos clubes/associações, seguida pela canoagem com 27%, o remo com 17%, a motonáutica e o *jet-ski* ambos com 2% (dados do Porto de Lisboa).

Por outro lado, a caça submarina e a pesca desportiva também conseguem aliar a vertente de lazer e a desportiva, atraindo muitos adeptos, e constituindo um contributo positivo para a oferta dos locais onde os recursos naturais são notáveis e/ou pouco explorados.

Outro dos segmentos de mercado existente, e que revela um forte crescimento a nível mundial (8% desde o ano de 1980) é o dos cruzeiros²³. Este ascendeu a treze mil milhões de euros em 2007 (mais 22% face a 2006), com um total de dezanove milhões de visitas (dados do *European Cruise Council*). No quadro 1, apresentam-se os movimentos de cruzeiros e passageiros em Portimão, sendo que as principais áreas geográficas da actividade de cruzeiros turísticos ainda não

²³ Para um conhecimento mais completo desta temática, aconselha-se a leitura de Figueira de Sousa, João (Ed. e Coord.) (2003). *Portos, Transportes Marítimos e Território*. Instituto de Dinâmica do Espaço: Lisboa. p. 412.



contemplam Portugal, concentrando-se sim “nas Caraíbas – EUA (tráfego anual de 5 milhões de passageiros), na bacia do Mediterrâneo (comportando cerca de 1,5 milhões de passageiros), no Norte da Europa (que regista um movimento de 200 a 300 mil passageiros) e no Oriente, área em expansão”. (Figueira de Sousa, 2003: p. 30)

O mesmo autor diz-nos que a vantagem da Europa reside no grande número de portos, o que possibilita a reorganização dos itinerários de ano para ano, na proximidade entre destinos e no facto de oferecer sol e mar mas também destinos culturais, constituindo-se esta oferta um atractivo nos segmentos de luxo e de pequena dimensão e uma alternativa aos cruzeiros das Caraíbas.

Quadro 1 - Passageiros em trânsito e movimento de cruzeiros em Portimão.

Passageiros em Trânsito	2007	2008	
Portimão	5.492	11.157	▲
Total	665.919	838.060	▲

Movimentos de Cruzeiros	2007	2008	
Portimão	24	26	▲
Total	900	937	▲

Fonte: Portos Marítimos

Portugal acolhe 13% dos visitantes que passam pela Península Ibérica, totalizando o Funchal e Lisboa mais de 90% dos passageiros em trânsito. Segundo dados do Porto de Lisboa, o número de navios de cruzeiro que efectuaram escala em Lisboa foi de 308 em 2008, e 294 em 2009. No que diz respeito ao número de passageiros, foram 407.508 em 2008, e 415.758 em 2009.

Já no que diz respeito a outros segmentos, segundo o *European Travel Monitor* (IPK) e no resultado de entrevistas do Turismo de Portugal a profissionais e especialistas no produto Turismo Náutico, a Náutica de Recreio e Desportiva (dois dos segmentos deste produto turístico) “dirigem-se a um mercado qualificado e qualificador”. Pode tal significar que este é um público-alvo com capacidade de contribuir para a evolução sustentada destas actividades, que conhece o meio em que se move e que tem meios para investir. Além disso, apresenta-se como um mercado com potencial de compra, destacando-se os “consumidores que demonstram uma elevada intenção de compra de viagens deste tipo: Alemanha, França, Reino Unido, Espanha e o Benelux”. (PENT, 2006)

A náutica de recreio apresenta fortes perspectivas de evolução em Portugal, pois as condições climáticas e características da costa são boas e são factores decisivos na escolha do destino.



Na verdade, os desportos náuticos são sinónimo de vida saudável e de qualidade de vida, assumindo uma imagem ecológica, e vão registando volumes crescentes de investimento nos países do Mediterrâneo.

Já a náutica desportiva, com o seu perfil de cliente muito particular, recebe uma crescente mediatização ao nível da alta competição, permitindo um reforço da visibilidade dos destinos onde se realizam as provas.

Figura 3 - Embarcação de recreio (esq.^a) e veleiros em regata desportiva (dt.^a)



Fonte: Patrão, 2009

Os eventos náuticos desportivos também mobilizam um cada vez maior número de praticantes e adeptos. Tem vindo a aumentar, também, o número de praticantes de actividades náuticas com licenças federativas e a imagem que os desportos náuticos fazem transparecer coincidem com um estilo de vida de alto nível, o que atrai parte da população mas gera afastamento por parte de outra.

“O mercado do turismo náutico cresce entre 8 e 10% ao ano, especialmente nos produtos que introduzem inovações. Seguindo este ritmo, em 10 anos o volume do mercado europeu terá mais que duplicado”. (PENT – Turismo Náutico, 2006)

A inovação é uma das palavras-chave para a diferenciação dos produtos, pelo que a par das actividades habitualmente oferecidas, deve-se contemplar outras, não só a fotografia subaquática ou a pesca através de meios artesanais e/ou tradicionais, apelando-se ao interesse para o que são as potencialidades naturais e culturais do território para onde o turista se desloca, permitindo a investigação, permitindo conciliar meios audiovisuais com meios naturais, recriando-se tempos e actividades que hoje não mais ocorrem, mas cujo interesse cultural e valor histórico são elevados.



II.2 Enquadramento histórico-geográfico e jurídico das actividades náuticas

Segundo Matias (2005), nas últimas três décadas e meia, “os indicadores estatísticos de praticamente todas as actividades marítimas revelam que o país se afastou do mar, num movimento sem precedentes na sua história, contra a natureza e a lógica geográficas e contrariando o elementar bom senso”.

“Na verdade, a marinha mercante reduziu-se quase a zero, pesca-se menos de um terço do que se capturava, os portos perderam cerca de dois terços da quota de comércio externo para o transporte rodoviário, a Armada tem feito milagres para salvar os meios essenciais às missões e para ampliar o seu valioso pecúlio da inteligência do mar que ainda resta no país, perdeu-se tempo na investigação do mar e das suas fontes de riqueza, etc. De positivo, aconteceu o crescimento do turismo da linha de costa, em terra, o aumento do número de passageiros dos navios de cruzeiro, a decisão de encomendar navios para a Armada e o desenvolvimento da marinha de recreio, mas mesmo assim com indicadores muito abaixo dos de outros parceiros da EU.”

O mesmo autor refere que, embora tendo havido iniciativas pontuais como a EXPO 98, com o tema dos oceanos, um conselho de ministros para o mar, no mesmo ano, e um livro branco sobre a política marítimo-portuária, estas não impediram o vertiginoso estiolamento das nossas actividades marítimas.

Parece, contudo, que a sociedade civil e a comunicação social escrita em especial, começou a dedicar alguma atenção ao mar nos últimos dez anos, o que pode ser um bom ponto de partida para a valorização deste imenso recurso que são os oceanos, que é o mar, que são os rios. Veja-se, a título de exemplo, o recente artigo (capa) da revista *Única*²⁴, dedicado ao mar enquanto *hypercluster*. Além dos recentes estudos desenvolvidos, e no seguimento directo do estudo do Professor Ernâni Rodrigues Lopes, o “Hypercluster da Economia do Mar”, Portugal tem hoje a funcionar um Fórum Empresarial da Economia do Mar, que reúne diversas empresas que voluntaria e inteligentemente pretendem estudar e investir nesta área²⁵, propondo acções concretas em parceria, sendo que em Junho de 2011 já se conhecerão algumas.

²⁴ Jornal Expresso, de 23 de Outubro de 2010.

²⁵ O mar é cada vez mais acreditado como devendo ser um designio nacional, devido à sua riqueza e à dimensão da Zona Económica Exclusiva portuguesa, considerada a segunda maior da Europa, pois corresponde a dezoito vezes o território continental português. Alguns especialistas em assuntos marítimos, como é o caso de Tiago Pitta e Cunha, lamenta que o mar não seja discutido no Parlamento. (Sociedade Civil – RTP 2, *online* [16/11/2010])



II.2.1 Breves referências ao mercado náutico nacional e internacional

Podem ser apontadas como zonas propícias ao desenvolvimento do turismo náutico aquelas que apresentem planos de água adequados a uma ou mais actividades específicas deste produto (seja a canoagem, sejam os cruzeiros e passeios), e que, pela sua acessibilidade, segurança, infra-estruturas de apoio e serviços diversos, se mostram aptas a receber visitantes e, eventualmente, a permitir a pernoita dos mesmos.

Ao nível nacional, e dando apenas alguns exemplos, desde o oceano (Atlântico, com os arquipélagos dos Açores e da Madeira), ao mar (de Norte a Sul, com características tão díspares, lembre-se o Oeste, Sintra/Cascais, Costa de Caparica, Alentejo, Algarve), aos rios (Douro, Tejo, Sado e Guadiana), ribeiras, canais, lagos (Alqueva), lagoas (Óbidos e Albufeira), baías (Cascais e Seixal) e barragens (Castelo do Bode), são diversos os locais onde se pode praticar actividades náuticas. Contudo, para que estes locais possam ser considerados destinos turísticos, muito desenvolvimento terá de ser feito.

Existem infra-estruturas náuticas de norte a sul do país, embora estas se mostrem mais representadas/ concentradas em Lisboa, nos Açores e no Algarve. Contudo, estas infra-estruturas de acolhimento à actividade náutica não são suficientemente capazes de dar resposta a um número crescente de clientes, a uma exigência crescente de qualidade, seja ao nível dos serviços seja do conforto que os nautas procuram. Existe também uma necessidade de se aproximar as distâncias entre algumas marinas/ portos de recreio, para paragem pontual, permanência e/ ou abastecimento.

É no Algarve que se encontra a grande maioria da oferta náutica do país, com quatro das vinte e uma marinas e 37% dos postos de amarração disponíveis a nível nacional. No quadro 2, podem ser lidas as especificidades das marinas de Lagos, Portimão, Albufeira e Vilamoura.

Esta região reúne “excelentes condições para o turismo náutico, ainda assim, a sua exploração não está devidamente potenciada” (Patrão, 2009), pois embora tenha excelentes condições – climáticas e naturais, constante tráfego de veleiros ao longo da sua costa, marinas com bandeira azul e classificadas no *top* mundial pelo *The Yatch Harbour Association*, oferta de alojamento, restauração e entretenimento de grande qualidade, boas condições de segurança e se apresente como um palco de grandes eventos desportivos de projecção internacional – devem ser corrigidos os aspectos menos bons, tais como a falta de estações náuticas que concentrem/ aproximem a oferta e serviços do cliente facilitando o seu bem-estar, a insuficiente oferta de postos de amarração, a inexistência de *cluster* para construção e reparação naval, a insuficiente diversificação de actividades náuticas, a falta de condições dos cais de acostagem e de moderno



terminal de cruzeiros e também a falta de promoção do produto junto dos operadores e grupos de interesse; no fundo, um cenário que se verifica em todo o território nacional e se pode apontar ao Algarve por esta ser a região já mais desenvolvida ao nível do Turismo (essencialmente banhar e de massas).

Quadro 2 - Marinas algarvias e suas componentes/ serviços.

	Lagos	Portimão	Albufeira	Vilamoura
Postos de amarração	462	620	475	953
Taxas de ocupação	85%	65%-70%	65%-70%	80%-90%
Preço dia/ semana	35€/ 207€	35€/ 217€	24€/ 162€	28€/ 189€
Horário dos serviços	08h00 - 22h00	08h30 - 20h30	08h00 - 21h00	08h30 - 21h30
Balneários, sanitários, lavandaria	Sim	Sim	Sim	Sim
Posto médico, correios, MB	Sim	Sim	Sim	Sim
Posto combustível, grua, reparações	Sim	Sim	Sim	Sim
Parque de estacionamento	500	310	1.100	82
Club Yacht	Não	Não	Não	Sim
Hotel nas imediações da marina	Sim	Sim	Sim	Sim
Restauração, área comercial	Sim	Sim	Sim	Sim
Actividades marítimo-turísticas	Sim	Sim	Sim	Sim
Bandeira Azul	Sim	Sim	Sim	Sim

Fonte: www.portaldomar.pt; www.apprecreio.com; Informação das Marinas

A Área Metropolitana de Lisboa, por sua vez, abrange duas grandes reentrâncias marítimas: o estuário do Tejo e o do Sado (ver mapa 4, do apêndice II), territórios únicos e de extrema sensibilidade, por incluírem Reservas Naturais, o que poderá de imediato ser considerado um bom ponto de partida para um desenvolvimento sustentável de ambos os territórios. Mas em termos de infra-estruturas e outros equipamentos e serviços de apoio, o estuário do Tejo (ao contrário do estuário do Sado), está rodeado de uma vasta oferta turística, oportunidade para um mais eficaz desenvolvimento do destino. O estuário do Tejo usufrui em muito da proximidade da cidade de Lisboa que, por ser já reconhecida internacionalmente, motiva diversas deslocações turísticas.

O Porto de Cruzeiros de Lisboa, a evoluir de ano para ano, a par da actividade turística mundial dos Cruzeiros, é outra das mais valias deste território, como já antes expresso (ver ilustrações 29 a 33, do apêndice I, que reflectem parte da oferta de Cruzeiros, dinamizada por operadores nacionais e internacionais, com chegadas/ partidas/ passagens por Lisboa).



Com vista a perceber o potencial dos destinos, cabe a quem os gere conhecer a oferta e procura (concorrenciais) do mesmo como forma de melhor intervir no mercado, pelo que de seguida se faz uma breve alusão ao mercado náutico internacional.

No mundo, estima-se que existam 35 milhões de embarcações de desporto e recreio. Geram um fluxo financeiro na ordem dos 37,5 biliões de dólares americanos (cf. Loureiro, 2004). O mercado é altamente concentrado e distribuído, como se pode verificar no quadro 3, estando 50% da actividade nos Estados Unidos e Canadá; 25% na Europa e 10% na Ásia e Oceania (nestes últimos, principalmente no Japão, Austrália e Nova Zelândia). A América do Sul participa com apenas 4% do mercado náutico e nele se destacam o Brasil, a Argentina e o Chile.

Quadro 3 – Fluxo financeiro aproximado no mercado náutico mundial. Valores expressos em dólares americanos.

País e Regiões	Participações (%)	Movimentação em US\$ (biliões)
Estados Unidos	50	18,74
Europa	25	9,38
Ásia e Oceânia	10	3,75
América do Sul	4	1,5
Outros	11	4,13
Totais	100	37,5

Fonte: adaptado de Loureiro, 2004.

Segundo a mesma autora, os Estados Unidos apostaram no desenvolvimento do sector náutico e, em 1987, a *National Marine Manufacturers Association* (NNMA) já registava 8.320 marinas, estimando que haveria cerca de 1.500 a 2.000 não contabilizadas. O número de embarcações estimava-se ser de 9,8 milhões de unidades e havia falta de lugares para amarração. Apesar dos Estados Unidos terem a maior marina do mundo (*Marina Del Rey*, localizada em *Los Angeles*, ocupando esta uma área de 321,6 hectares, com 9.000 lugares para embarcações e empregando cerca de 8.000 pessoas, ou seja, praticamente uma cidade dentro de outra), e a maior concentração de barcos, os seus clubes e marinas são na sua maioria construídos em rios, canais e reentrâncias da sua costa, por isso, marinas de menor porte e que necessitam de investimentos relativamente baixos.

Quando se comparam as realidades mundiais em termos de tradição, a Europa possui grande representatividade no mercado náutico mundial, havendo maior número de barcos por habitante. Os rácios barco/ habitante são os seguintes, por países: Noruega 1:7, Finlândia 1:8, Dinamarca 1:15, Holanda 1:64, França 1:65, Itália 1:72, Reino Unido 1:107, Alemanha 1:111, Espanha 1:200. Há que referir que as reentrâncias e baías ajudam à prática de algumas modalidades, e tendo Portugal cerca de 620 Km² de bacias interiores (rios, barragens, etc.), dos 2.830Km² totais de



costa, apenas 1 em cada 285 portugueses possui um barco. Portugal é, também nesta área, um destino por explorar.

Figueira de Sousa (2009) diz que a França, pioneira no turismo náutico, associou a oferta de actividades náuticas de recreio e lazer com actividades complementares. Este país fez uma aposta clara na promoção da cultura marítima (portos de pesca, vilas piscatórias), na disponibilização de infra-estruturas de apoio à náutica de recreio e no incentivo ao desenvolvimento de várias actividades: passeios fluviais/ marítimos, passeios em embarcações de pesca, visitas a zonas portuárias, realização de exposições, entre outras.

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

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

Segundo o PENT (2006), são os países do Mediterrâneo que detêm, no conjunto, a maior quota do mercado de náutica de recreio na Europa e reúnem as melhores condições (infra-estruturas, equipamentos e serviços turísticos) para competir neste mercado.

II.2.2 Enquadramento jurídico-legislativo

Ao nível jurídico/ legislativo, podemos considerar três decretos-lei principais: o que regula a animação turística, o da náutica de recreio e o da actividade marítimo-turística, apresentados de seguida.

II.2.2.1 D.L. 108/2009, de 15 de Maio – Animação Turística

Diz respeito ao enquadramento legal das actividades de animação turística (veio reformular o D.L. 204/2000, de 1 de Setembro). Reconhecida a importância estratégica e crescimento desta



actividade, que hoje “inclui actividades comumente designadas por turismo activo, turismo de aventura e por aquelas que corporizam o novo conceito de «oferta de experiências»”, igualmente tendo por base uma preocupação de simplificação e desmaterialização de procedimentos diversos (ex: licenciamento e registo das empresas).

O presente Decreto-Lei, juntamente com o D.L. 39/2008, de 7 de Março, que estabeleceu o novo regime jurídico da instalação, exploração e funcionamento dos empreendimentos turísticos, redefine o conceito de turismo de natureza e contribui para a dinamização do Programa Nacional de Turismo de Natureza²⁶, sendo que a organização dessas actividades na Rede Nacional de Áreas Protegidas passa a estar isenta do pagamento de taxas específicas, anteriormente cobradas por cada área protegida em que as empresas pretendessem actuar.

O D.L. 108/2009, de 15 de Maio, regulamentou as condições de acesso e de exercício de actividade das empresas de animação turística e dos operadores marítimo-turísticos, igualmente listando as actividades desportivas permitidas em Áreas Protegidas.

Criou-se o Registo Nacional dos Agentes de Animação Turística (RNAAT) — Empresas de Animação Turística e Operadores Marítimo-Turísticos — organizado pelo Turismo de Portugal, I.P., que pretende conter uma relação actualizada dos agentes a operar no mercado, permitindo uma melhor monitorização e acompanhamento da evolução do sector, e uma melhor fiscalização por parte das entidades públicas.

Este novo quadro normativo reforça, por outro lado, as exigências de qualidade, consagrando-se a obrigatoriedade de informação clara e transparente sobre as condições, características e preços dos serviços disponibilizados pelas empresas, também permitindo uma relação mais estreita entre o empresário e a Administração Pública.

II.2.2.2 D.L. 124/2004, de 25 de Maio – Náutica de Recreio

Refere-se à náutica de recreio, e refere uma listagem imensa de Portarias a não revogar, para diversas áreas complementares a esta, já de si tão “extensa” actividade. Essas Portarias dizem respeito ao modelo do livrete de trânsito, ao processo de atribuição de cartas a públicos específicos, à navegação em albufeiras, às regras técnicas do Registo Técnico Central de Embarcações de Recreio, à duração mínima de cursos e modelo da carta de navegador de recreio,

²⁶ A relação existente entre a natureza e algumas formas de Turismo, “e a importância que em tal relação adquire a noção de “uso sustentável” estão na origem deste Programa Nacional” (Resolução de Conselho de Ministros nº 112/98, de 25 de Agosto), que resultou de uma parceria entre as Secretarias de Estado do Ambiente e do Turismo (tratando-se de uma parceria pioneira em Portugal). (European Commission Biodiversity Knowledge Base – Country Profile Portugal, *online*).



aos contratos de seguro de responsabilidade civil, entre muitas outras especificidades. Apresenta-se igualmente o Conselho da Náutica de Recreio (CNR)²⁷.

Para além destas inovações, face ao anterior D.L., elaborou-se um regulamento que estabelece as normas reguladoras da actividade da náutica de recreio. Este, contudo, convém referir: aplica-se às embarcações de recreio, qualquer que seja a sua classificação, aos respectivos equipamentos e materiais e aos seus utilizadores, mas não abrange *a)* as embarcações exclusivamente destinadas a competição; *b)* as canoas, caiaques, gaivotas, cocos e outras embarcações de praia desprovidas de motor ou vela, que naveguem até à distância de 300m da borda de água; *c)* as pranchas à vela; *d)* as embarcações experimentais. E acrescenta que a utilização de embarcações de recreio com fins lucrativos é regulada por legislação especial.

II.2.2.3 D.L. 269/2003, de 28 de Outubro – Actividade Marítimo-Turística

Uma das actividades marítimo-turísticas que há já algum tempo são possíveis no estuário do Tejo, mas ainda pouco conhecidas, são os passeios turísticos a bordo de uma embarcação, a partir de Lisboa (Doca de Alcântara e Terreiro do Paço), Vila Franca de Xira, Alcochete, Barreiro e Seixal.

O D.L. 21/2001, de 31 de Janeiro, veio regular a actividade marítimo-turística, revogando a legislação que enquadrava esta actividade. A simplificação de procedimentos administrativos no exercício da actividade e o reforço das condições de segurança e da protecção do ambiente, contam-se entre os objectivos essenciais que norteiam este diploma.

O D.L. 269/2003, de 28 de Outubro veio revogar alguns artigos do anterior, embora a actividade marítimo-turística esteja também subentendida no Decreto-Lei relativo à animação turística.

Transcreve-se parte do D.L. 269/2003, com vista a entender-se a sua finalidade: “o presente diploma procede a alterações de algumas disposições relativas, designadamente, às modalidades de exercício da actividade marítimo-turística, à legislação aplicável à cobrança de taxas pelos serviços prestados pelo Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos (IPTM), à atribuição de competência ao órgão local da Direcção-Geral da Autoridade Marítima (DGAM) com jurisdição na respectiva área, para proceder a licenciamentos especiais relativos, nomeadamente, a motas de

²⁷ O CNR foi criado pelo D.L. 329/95, de 9 de Dezembro, e com a redacção dada pelo D.L. 567/99, de 23 de Dezembro, mantém-se como órgão de consulta do Ministro das Obras Públicas, Transportes e Habitação [hoje, em vez de Habitação, inclui as Comunicações], competindo-lhe dar parecer, sempre que solicitado, sobre as matérias relativas à náutica de recreio. É composto por: *a)* O presidente do conselho de administração do Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos (IPTM), em representação do Ministro das Obras Públicas, Transportes e Habitação, que preside; *b)* Um representante da Ministra de Estado e das Finanças; *c)* Um representante do Ministro de Estado e da Defesa Nacional; *d)* Um representante do Ministro da Administração Interna; *e)* Um representante do ministro que tutele a área do desporto; *f)* Um representante do Ministro da Agricultura, Desenvolvimento Rural e Pescas; *g)* Um representante do Ministro da Economia; *h)* Um representante do Ministro da Educação; *i)* Um representante do Ministro das Cidades, Ordenamento do Território e Ambiente; *j)* Um representante do Governo Regional dos Açores; *k)* Um representante do Governo Regional da Madeira; *m)* Um representante da Federação Portuguesa de Vela; *n)* Um representante da Federação Portuguesa de Motonáutica; *o)* Um representante da Federação Portuguesa de Remo; *p)* Um representante da Federação Portuguesa de Jet-Ski; *q)* Um representante de cada uma das cinco associações regionais de clubes de vela; *r)* Um representante da Associação Portuguesa de Portos de Recreio; *s)* Um representante da Associação Bandeira Azul da Europa; *t)* Um representante da Associação Portuguesa de Indústria e Comércio das Actividades Náuticas; *u)* Um representante da Associação Portuguesa de Escolas de Navegadores de Recreio; *v)* Um representante da Associação Nacional de Cruzeiros. (In D.L. 124/2004: 3281-3282)



água e a equipamentos recreativos, ao requisito da menção expressa da actividade marítimo-turística no objecto da sociedade comercial, à possibilidade da modalidade da pesca turística para as embarcações de recreio utilizadas na actividade marítimo-turística, a par das utilizadas na modalidade de aluguer com tripulação, relativamente às quais os navegadores de recreio devem ser detentores de carta adequada ao tipo de embarcação e à área de navegação e, ainda, às lotações de segurança e à vistoria inicial e de manutenção para as embarcações de recreio e para as embarcações de bandeira de país terceiro.”

São oito séculos de ligação de Portugal ao mar e actividades conexas. E hoje, para além de marinheiros (velejadores), exploradores (pescadores), fiscais (marinha), começamos a aproveitar este recurso como fonte de energia, uma vez mais para dar apoio à vida em terra.

Os recursos em terra começam a esgotar-se e muitos acreditam que o futuro estará decerto virado para o mar²⁸.

II.3 Capacidade competitiva de Portugal

Considera-se no PENT (2006), que as actividades náuticas enriquecem a experiência de outros produtos turísticos, contribuem para diferenciar a oferta, atenuar a sazonalidade e maximizar o potencial turístico do país, sendo um factor de qualificação e sofisticação da imagem do destino Portugal.

Está subjacente aos vários estudos recentes em torno do mar que, se existe um recurso identitário de Portugal ele é o mar, *importando fazer regressar Portugal ao mar*, pois este é a imagem de marca (internacional) do país e ao ser transferida para a cultura interna, permitirá fomentar a coesão nacional, o desenvolvimento económico e reforçar a afirmação internacional.

Acredita-se que, apostar no mar permite honrar o passado e ajuda a vencer os desafios do futuro.

Portugal deverá, então, ser capaz de desenvolver a sua oferta de turismo náutico através de estratégias inovadoras que cumpram as necessidades do mercado actual (que se mostra em crescimento), seja adaptando-se aos novos segmentos de clientes (população jovem universitária com interesse em conhecer novos destinos e de experimentar férias activas e emocionantes; famílias jovens que procuram destinos que ofereçam uma diversidade grande de actividades, para evitar o já recorrente turismo, rotineiro e um pouco sedentário, de sol e praia; pessoas solteiras e divorciadas, cujas viagens individuais carecem de melhor análise por parte das empresas, sendo necessário criar-se uma oferta mais forte adaptada a este público); seja fomentando os produtos

²⁸ Sociedade Civil, RTP2, *online* [8/6/2009].



que se têm mostrado alvo de um crescente interesse (pesca desportiva, remo, férias activas relacionadas com a prática de desportos náuticos e grandes veleiros).

Portugal pode ainda aproveitar para aprender com os erros da concorrência, pois este é um produto normalmente considerado elitista ou um complemento da oferta de outros segmentos, por vezes não sendo visto como um produto por si só. E existem todas as condições para o contrariar, pois se se atentar à localização de alguns planos de água portugueses, perto de áreas com significativa densidade populacional, e se se fizer um levantamento das inúmeras actividades náuticas que é possível praticar, constatamos o grande potencial deste produto e sua atractividade para, dir-se-á, todos os segmentos de mercado existentes.

Embora tenham sido apresentados aspectos positivos, também existem fragilidades competitivas do turismo náutico português, como se refere no PENT – Turismo Náutico (2006). As mesmas podem ser lidas na íntegra no quadro 4, das quais se destaca 1) a ausência de planeamento da náutica turística, 2) a falta de comercialização conjunta dos portos de recreio, alojamento e delegações no exterior, 3) a falta de incentivos para investimento em planos de desenvolvimento turístico, 4) a falta de adequação às tendências da procura, e, por último, 5) a escassa promoção de actividades relacionadas com a náutica. Os outros aspectos materiais da falta de infra-estruturas e postos de amarração, dos elevados impostos e custos desta actividade, da burocratização e lentidão dos processos, são a base da correcção do problema, que a curto-prazo devem ser resolvidos, contudo, só após existir um planeamento e acções estratégicas concertadas entre as diversas entidades envolvidas, definindo-se uma visão de futuro, se poderá chegar a boas conclusões.

Quadro 4 – Principais fragilidades competitivas do turismo náutico português.

Principais fragilidades competitivas do turismo náutico português
> Lentidão na obtenção de autorizações e licenças
> Elevados impostos que agravam as actividades náuticas
> Ausência de infra-estruturas turísticas e recreativas complementares
> Ausência de instalações menores que sirvam de apoio às embarcações e aos seus utilizadores
> Falta de integração das instalações dos portos de recreio nas localidades
> Escassa promoção de actividades relacionadas com a náutica
> Opinião de profissionais pouco favoráveis quanto a preços e promoção de actividades
> Falta de adequação às tendências da procura
> Necessidade de melhorar a qualidade dos serviços
> Falta de articulação das <i>web</i> dos portos com as <i>webs</i> turísticas dos organismos oficiais
> Ausência de planeamento da náutica turística
> Saturação dos portos de recreio
> Escassez de amarrações
> Falta de incentivos para investimento em planos de desenvolvimento turístico
> Escasso desenvolvimento do <i>charter</i> náutico
> Falta de comercialização conjunta dos portos de recreio, alojamento e Delegações no exterior

Fonte: PENT – Turismo Náutico (2006)



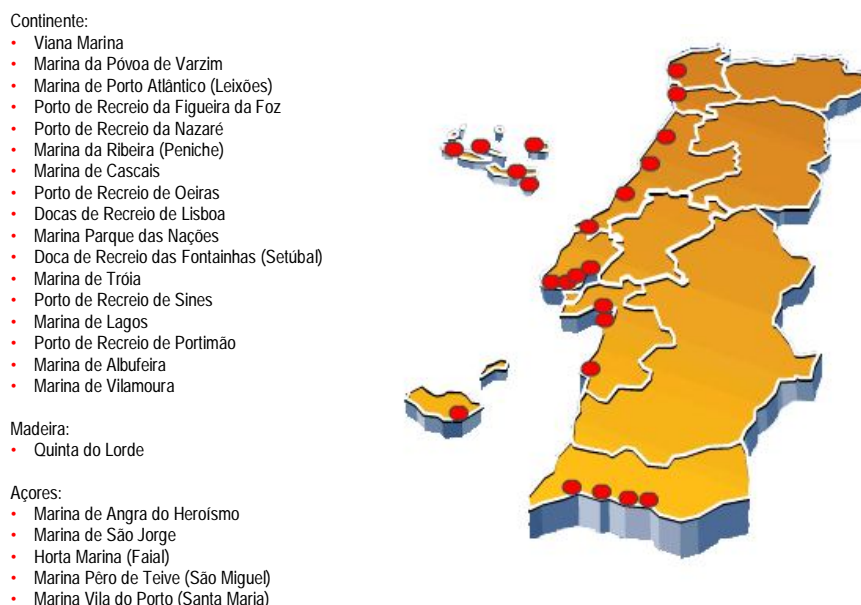
II.3.1 Recursos disponíveis: a Oferta

Este produto tem elevado potencial, pois Portugal dispõe de condições favoráveis para a prática de diversas actividades náuticas, podendo até conciliá-las com outras, de diferente cariz.

No que se refere a recursos naturais: é um país que apresenta uma extensa linha de costa, rios navegáveis e barragens no interior; apresenta um bom clima e condições naturais, todo o ano, para as diferentes actividades; e está localizado no cruzamento das rotas do Atlântico e Mediterrâneo, o que atrai muitas pessoas a fazer aqui uma paragem curta ou mais prolongada.

Em termos de recursos materiais, existem algumas infra-estruturas, como marinas, portos e docas de recreio de norte a sul do país, embora ainda insuficientes em termos de locais de acostagem e de postos de amarração. A Associação Portuguesa de Portos de Recreio (APPR) disponibiliza, *online*²⁹, como se pode ver na figura 4, uma completa apresentação das marinas e portos de recreio portugueses associados desta, seus serviços, mapa e algumas fotografias. Remete igualmente para o sítio da internet de cada uma das infra-estruturas³⁰.

Figura 4 – Mapa das Marinas e Portos de Recreio associados da APPR
(simbolizados através dos pontos vermelhos, designações descritas por ordem geográfica Norte - Sul)



Fonte: adaptado de APPR, *online*.

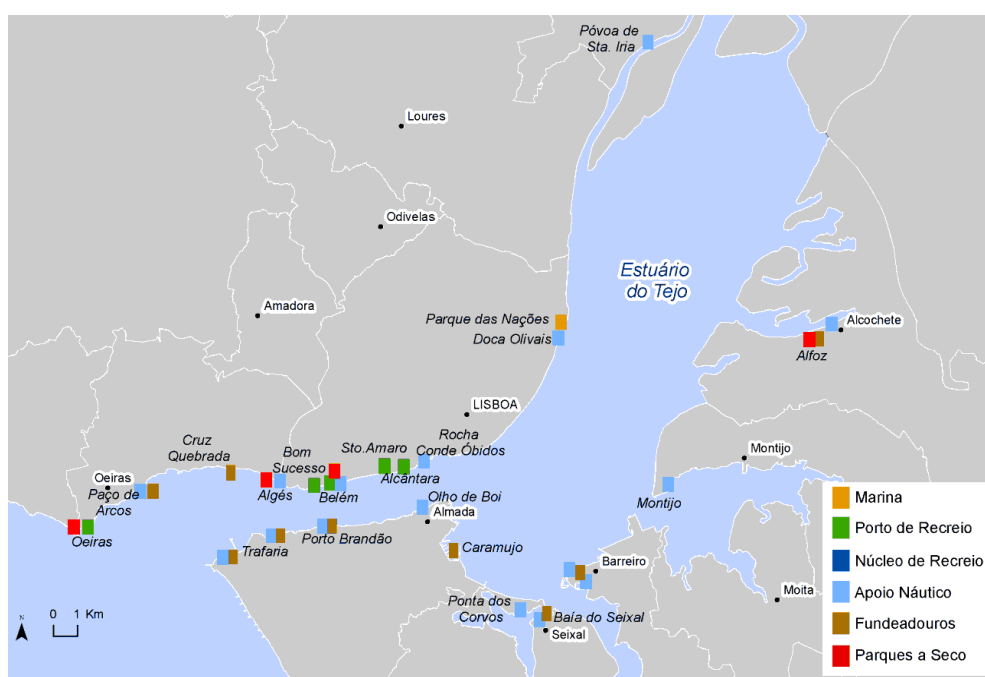
²⁹ Ver mais informação na hiperligação: <http://www.apprecreio.com/html/localizacao.html>

³⁰ Chapapria (1998) apresenta na sua publicação um catálogo das cinquenta e oito instalações náuticas de recreio de Valência, para cada uma apresentando uma ficha, em que aparece assinalada a capacidade das marinas, clubes náuticos e docas, em termos de: características físicas (m²) da zona de serviço e das águas abrigadas, quantidade de lugares para os diversos comprimentos de embarcações, serviços para amarrações (água, electricidade), serviços de comunicações (correios, rádio, telefone, informação meteorológica) e serviços gerais para os clientes (escritórios, restaurante, chuveiros, piscina, postos de informação, gelo, lavandaria, *rent-a-car*, farmácia, posto médico, bar, casas de banho, hotel, estacionamento, cabeleireiro, banco, táxis, segurança, primeiros socorros, recolha de lixo), ainda serviços para as embarcações (rampa, grua, áreas cobertas, armazéns, posto de abastecimento de combustível, guincho, oficinas, etc.) e serviços comerciais (venda de embarcações, lojas de náutica, etc.)

Foi contabilizada uma oferta (dados de 2009), de cerca de 10.127 lugares de amarração, distribuídos por 35 marinas e portos de recreio no território de Portugal Continental (sob jurisdição do IPTM, das Administrações Portuárias e do Ministério do Ambiente) e Ilhas. O Algarve e Lisboa são as regiões que se destacam a nível nacional, o primeiro por ser a região que reúne o maior número de lugares de amarração (37% do total) e Lisboa, pois nesta região localizam-se dez marinas e portos de recreio, ou seja, 29% do total. Há mais infra-estruturas dedicadas à náutica de recreio se considerarmos todo o Rio Douro, Ria de Aveiro e fundeadouros no Algarve (aproximadamente mais 1.900 lugares de acostagem). (Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos, 2010)

Em Lisboa (PENT, 2006), eram 2.303 os postos de amarração, estes considerados insuficientes para a procura existente³¹. Disponibilizados pelo Porto de Lisboa, existem 1.118 postos de amarração (distribuídos pelas docas de Alcântara, Belém, Bom Sucesso e Santo Amaro), a que se juntam os 274 postos do Porto de Recreio de Oeiras e os 653 postos da Marina de Cascais. É ainda de relevar o desenvolvimento de pequenas estruturas de apoio náutico na margem Norte do Tejo, designadamente em Vila Franca de Xira e Alhandra. (Figueira de Sousa, 2009)

Figura 5 – Infra-estruturas náuticas no estuário do Tejo.



Fonte: Fernandes et al, 2008

Na figura 5, podem visualizar-se as infra-estruturas náuticas disponíveis no estuário do Tejo: marinas, portos de recreio, núcleos de recreio, apoios náuticos, fundeadouros e parques a seco.

³¹ As amarrações para uso temporário das embarcações turísticas são poucas e existem alguns projectos para construção de novas marinas e até estações náuticas, que ajudam a complementar o serviço ora disponível no país.



Ainda de referir que, nesta cidade, para complementar a oferta náutica, os equipamentos de alojamento e restauração são de grande qualidade, e as empresas que prestam serviços já fomentam quase todas as actividades náuticas existentes, bem como existem clubes desportivos de vela e remo.

Em termos de recursos imateriais: a forte tradição marítima e os bons níveis de segurança e de acolhimento (passando pelo domínio de idiomas estrangeiros por parte dos profissionais da área e também por parte da população) pesam de forma positiva na avaliação deste destino.

É de referir, ainda, as classificações/ certificações de muitas praias portuguesas, portos de recreio e marinas, seja através do cumprimento dos requisitos da Bandeira Azul da Europa, sejam outras como as âncoras de ouro da *TYHA*, o *Euromarina Anchor Award*, a *Jack Nichol*, a *Vellis* (Nacional) e as ISO 14001 e 9001. Contudo, poucas são as marinas portuguesas capazes de fixar os turistas por muito tempo, pois a falta de serviços complementares é notória. As infra-estruturas hoteleiras também devem estar adequadas ao tipo de cliente/ actividades mais procuradas naquele destino: crê-se que um cliente que procura praticar *surf* ou *windsurf*, tem uma exigência menor em termos de luxo, ao invés de um cliente de charter náutico, mega-iates ou cruzeiros.

II.3.1.1 O estuário do Tejo

Embora adiante se apresentem mais aprofundadamente os recursos do estuário do Tejo, aqui pretende-se apenas apresentar o próprio Estuário enquanto elemento fundamental do património natural do país, mais ainda como um recurso turístico da cidade de Lisboa. A verdade é que, qualquer destino urbano pode beneficiar em muito da aproximação a um plano de água, mais ainda com um da dimensão e potencial deste Estuário.

São muitas as potencialidades que o Estuário oferece, nomeadamente paisagísticas, culturais, naturais, desportivas, climáticas e económicas. Qualquer habitação, por exemplo, fica valorizada se tiver uma frente para o rio, e todas as pessoas que dele podem desfrutar sentem-se, certamente, mais felizes. Este rio já inspirou muitos poetas, escritores, pintores e cantores. Almeida Garrett, em “Viagens na Minha Terra”, chamou ao Estuário “um pequeno Mar Mediterrâneo”, o que reflecte uma vez mais o seu potencial, pois o Mediterrâneo é uma das referências ao nível do Turismo, nomeadamente Náutico³².

Foi daqui que os portugueses partiram em busca de novos Mundos, e Lisboa foi sendo palco de encontro de povos de culturas e civilizações diferentes, o que muito a enriqueceu, sem esquecer que era pelo rio que todas as “boas novas e bens comerciais” acediam à cidade e saíam dela.

³² Com vista a melhor conhecer o Mediterrâneo e sua oferta náutica, aconselha-se a leitura da bibliografia de Chapapria (1998).



“Porém Lisboa, ao longo dos anos, nem sempre manteve uma relação harmoniosa com o seu Rio. Virou-lhe as costas com a demasiada e agressiva industrialização e artificialização das suas margens, a subtracção de áreas de praia, a degradação da qualidade das suas águas, ou quando se organizou no espaço impedindo ou limitando o contacto fácil e directo das gentes com o rio”. (Dias e Marques, 1999)

Ainda hoje se sente essa distância, embora se estejam a fazer esforços para permitir o acesso à zona ribeirinha aos que a ela quiserem aceder. Na zona do Parque das Nações existe uma longa calçada e outros caminhos a percorrer, seja a pé, de bicicleta, de teleférico, de skate, e as pessoas vão até lá aproveitar essa oportunidade muito frequentemente. Entre Alcântara (Doca) e Belém/Algés, passa-se uma situação semelhante. Contudo, se subirmos um pouco mais o rio, a zona de Alhandra (junto a um dos mouchões, por tal, aparentemente atractiva) tem tantas indústrias que, quem segue na estrada nacional depois de Sacavém, não encontra qualquer sinalização de acesso ao rio. Na cidade de Vila Franca de Xira consegue-se aceder ao rio, mas isso implica uma passagem em elevador por cima da linha do comboio, que leva a um jardim, esse junto ao rio.

Verifica-se sempre um ou outro entrave para o acesso directo ao rio, à zona ribeirinha, sendo um deles o caminho-de-ferro. Embora este se traduza em grandes benefícios para a população ao nível dos transportes, permitindo a deslocação fácil, sem trânsito e regular entre localidades, é intransponível em muitos locais, tornando-se um entrave ao acesso ao rio.

Quando se desenvolvem roteiros, deve ter-se em conta todos estes aspectos físicos, de ligação entre margens e actividades, de condições climáticas, horários de determinados serviços, públicos que irão usufruir do serviço ou equipamento. São diversas as infra-estruturas necessárias para apoio à náutica de recreio no estuário do Tejo, desde já se tendo referido que a sua acessibilidade por parte dos potenciais clientes é uma condição básica/ essencial. Uma pessoa que hoje vai passear na frente ribeirinha e assiste a um passeio numa embarcação tradicional ou ao desembarque de um grupo empresarial, vindo de uma actividade de *teambuilding* ou participa num casamento a bordo, amanhã vai certamente recordar-se do que viu/ experimentou e falar aos seus conhecidos dessa possibilidade, quem sabe dinamizando uma dessas actividades para os seus familiares, amigos ou até colegas de trabalho.

O estuário do Tejo, junto à cada vez mais apreciada pelos turistas, cidade de Lisboa (dir-se-á que apreciada, em parte, pela sua proximidade do rio e bonita paisagem que proporciona), carece de maior atenção, estruturação e gestão em rede, tornando-se no futuro – espera-se que próximo – uma referência no turismo nacional e internacional, a par da cidade de Lisboa.



A análise da oferta no Estuário do Tejo (número de unidades, capacidade instalada e tipologia de infra-estruturas) coloca em evidência o seu desajustamento face à procura existente e potencial (tanto em número de postos de amarração – perspectiva quantitativa – como em infra-estruturas dotadas de equipamentos e serviços capazes de induzir a constituição de uma oferta qualificada e diferenciada – perspectiva qualitativa), assim como um desequilíbrio espacial na sua distribuição, sendo notória a sua concentração na margem Norte do Estuário. (rever figura 5)

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

II.3.1.2 A evolução da actividade do estuário e do Porto de Lisboa

Na área do *Lazer, Recreio e Turismo*, a APL, S.A. tem ajudado a manter e renovar um património já bastante significativo, ao nível de equipamentos e infra-estruturas, e tem promovido actividades para além das que usualmente lhes são reconhecidas, de tráfego comercial.

As infra-estruturas existentes e geridas por esta entidade permitem acolher cruzeiros, em diversos terminais portuários de passageiros, localizados na Rocha Conde d' Óbidos, em Alcântara e em Santa Apolónia. Como a própria sociedade afirma, "o Porto de Lisboa apresenta uma posição privilegiada nas principais rotas de cruzeiros, tendo, nos últimos anos, visto as suas actividades de cruzeiros crescerem ano após ano, até se tornar num dos portos europeus, na fachada Atlântica, mais populares neste tipo de tráfego. Em termos de duração da viagem, o Porto situa-se próximo do Mediterrâneo, Marrocos, Ilhas Canárias e Madeira, sendo também adequado para as rotas do norte da Europa, sendo possível o acesso a todos estes destinos em cruzeiros de 7/9 noites".

Situados perto do centro histórico e cultural da cidade de Lisboa, os terminais proporcionam aos visitantes o acesso relativamente fácil e rápido aos locais de maior afluência turística, para além de disporem de estação de correios, serviço de câmbios, telefones públicos e lojas de artesanato. Transversal a todos eles é a também existente área de estacionamento de autocarros de passageiros, *shuttle* para o centro da cidade (quando requerido) e praça de táxis.



Actualmente³³, o Porto de Lisboa tem capacidade para receber todo o tipo de navios, assegurando-lhes o cumprimento dos requisitos de segurança exigidos a nível internacional.

A nível nacional, o porto de Lisboa é, juntamente com o porto do Funchal, um dos principais portos, tendo ocupado, em 2005, o 2º lugar, quer em número de escalas quer em número de passageiros. Quanto ao *ranking* dos 10 principais portos da Península Ibérica, Barcelona ocupou o primeiro lugar, com 690 escalas, valor superior ao registado na totalidade dos portos nacionais. Lisboa foi o sexto porto ibérico, tanto em número de escalas como de passageiros, detendo quotas de mercado de 6,8% e 5,2%, respectivamente.

As perspectivas de futuro desta actividade dos cruzeiros, segundo a APL, estão muito ligadas a tudo o que o porto de Lisboa e a própria cidade realizem em termos de promoção e marketing, da vontade dos operadores e da saturação de mercados tradicionais, como é caso do Mediterrâneo. O porto de Lisboa (que apresenta potencialidades enquanto possível porto *turn-around* de cruzeiros), deve posicionar-se junto dos operadores, como porto base para circuitos em rotas que abranjam as Canárias e o Arquipélago da Madeira, assim como o norte de África, ou outras menos tradicionais, mas cujo potencial de crescimento é enorme, como sejam os circuitos que incluam as ilhas açoreanas e circuitos para a Europa Central, e que partindo/chegando de/a Lisboa, percorreriam o norte de França, a Bélgica e a Holanda.

Na área da náutica de recreio e desporto, a reconhecida generalizada atracção pelo mar e dinamismo do segmento turismo náutico, que engloba a actividade desportiva, a navegação de recreio, a vela, a pesca desportiva, o mergulho, a motonáutica, a canoagem, entre outras modalidades, faz desta uma das apostas da APL. No ano de 2005, eram 1.130 os lugares de amarração *em molhado*, distribuídos por quatro Docas de Recreio, sendo a de Alcântara a de maior capacidade:

- Doca de Alcântara (442 lugares);
- Doca de Belém (194 lugares);
- Doca do Bom Sucesso (163 lugares);
- Doca de Santo Amaro (331 lugares).

A taxa de ocupação média do porto de Lisboa foi, em 2005, de cerca de 83%. Contudo, o aumento da oferta de postos de amarração, no porto de Lisboa ou noutras infra-estruturas

³³ Uma preocupação da APL, S.A. deve-se ao projecto público de construção da Terceira Travessia do Tejo (TTT) que, devido à sua localização, implicará negativamente com a actividade portuária e dos cruzeiros.



construídas no estuário, como é o caso do Porto de Recreio de Oeiras³⁴, tem contribuído para a diminuição das taxas de ocupação nas docas antes mencionadas. Em 2009, as taxas de ocupação das Docas representaram 80%, com uma previsão de 78% para 2010. (APL, 2010)

A localização geográfica privilegiada do estuário do Tejo, na rota das principais correntes de tráfego internacionais, pode ainda ajudar a explorar o iatismo internacional de passagem.

Um outro potencial mercado no qual investir, pois se apresenta em crescente desenvolvimento e pode trazer um retorno económico significativo, é o dos mega-iates (embarcações luxuosas, acima dos 25 metros), contudo estes exigem infra-estruturas e serviços mais sofisticados do que os actualmente existentes, para melhor adaptação às necessidades das embarcações e exigências de qualidade, conforto e segurança dos seus tripulantes.

A actividade marítimo-turística é outro dos segmentos de mercado do estuário do Tejo, com uma evolução positiva em termos de procura, mas que carece de uma concertação e alargamento das actividades propostas, aliando estas a uma forte campanha promocional.

Para já, ao nível de cruzeiros no Tejo, conhecem-se os promovidos pelas empresas *Lisboa Vista do Tejo* (num moderno navio de cruzeiro, com capacidade até 250 pessoas) e *Transtejo* (em navios anteriormente afectos aos serviços de transporte de passageiros e que foram remodelados para este efeito). Outras empresas e navios vão realizando passeios esporádicos e lançando os seus eventos para os clientes ou potenciais clientes (é o caso do navio *Ópera*, através da CCF - Companhia de Cruzeiros Fluviais). No apêndice I, podem visualizar-se as ilustrações 1, 8 a 12.

Acontecem também os passeios de recreio e lazer, algumas de cariz cultural acompanhadas de guias, com partida de Vila Franca de Xira, Alcochete, Barreiro e Seixal, efectuadas nomeadamente em embarcações típicas do Tejo, como forma de preservação e divulgação do património cultural local. Para além de agradáveis viagens turísticas, são dadas a conhecer as características das embarcações de outrora e das antigas práticas de navegação.

O estuário do Tejo pode perfeitamente alcançar uma imagem no mercado nacional e internacional, se souber promover boas actividades, segurança e as empresas proporcionarem viagens genuínas, mas inovadoras, com conteúdos aliciantes e se cumprirem com os seus programas com qualidade.

As agências de viagens e operadores turísticos, se virem aqui uma oportunidade de inovação, certamente ajudam a promover o estuário e o Turismo Náutico.

³⁴ O porto de recreio de Oeiras disponibiliza 274 lugares de "estacionamento a nado" e 100 lugares de "estacionamento a seco". (In brochura *Oeiras Harbour Marina: Oeiras Viva*, E.M.). Já na Marina de Cascais existem 653 postos de amarração. (APPR, *online*). Apenas para se poder ter uma ideia comparativa com a região do Algarve, a Marina de Vilamoura, no Algarve, conta com 825 postos de amarração (In *Preçário 2010 Marina de Vilamoura*, Algarve). Na mesma região, a Marina de Portimão conta com 620 postos de amarração. (C.M.Portimão, *online*).



Uma das perspectivas de desenvolvimento desta área, manifestadas pela APL, concentra-se na “afirmação do produto «Cruzeiros no Tejo» como uma das imagens de marca do Turismo de qualidade na região da Grande Lisboa.”

Outra das sugestões da referida entidade passa por dar resposta a outros nichos de mercado que apresentam igualmente condições para se desenvolverem no estuário do Tejo e na orla costeira da área da Grande Lisboa e Península de Setúbal, nomeadamente através da oferta de serviços de aluguer de embarcações (a motor ou à vela, com ou sem tripulação), pesca desportiva e mergulho.

Actualmente, a oferta destes serviços é muito reduzida. Para além da oferta de estacionamento para pequenas embarcações que se verifica nas docas de recreio, deveriam ser criadas condições para o desenvolvimento das actividades marítimo-turísticas, nomeadamente em termos de infra-estruturas e equipamentos de apoio, garantindo a funcionalidade necessária às características das embarcações e das actividades, assim como comodidade para os seus utilizadores. Um outro factor importante prende-se com a sua localização, sendo que algumas delas, nomeadamente as destinadas à tomada e largada de passageiros, poderiam situar-se fora das docas, em espaços localizados junto das áreas abertas ao público (frentes urbanas, passeios ribeirinhos).

Embora o tráfego fluvial e a actividade piscatória não sejam essencialmente turísticas, podem ajudar a dinamizar actividades turísticas e têm uma vertente cultural e histórica, assente em tradições, que importa preservar e promover junto dos visitantes.

O transporte no cacilheiro ou nos modernos *ferries*, para aceder à outra margem do estuário, torna-se uma possibilidade individual e/ou de grupo agradável e deveras emocionante, para quem nunca a realizou, pois é diferente do atravessar da ponte de carro, autocarro ou comboio, mais encantadora porque mais próxima da água, dando uma perspectiva bonita da cidade (embora curta em termos de duração da experiência e ângulos proporcionados) e suas margens norte e sul.

Únicos são também os núcleos de pescadores existentes em ambas as margens do Tejo. A sua importância social (sendo, ainda hoje, fonte de rendimento de dezenas de famílias, embora com reduzida expressão em termos de quantidades de pescado capturado) é notória, pelo que deve ser valorizada, até como fomento de um outro produto, a gastronomia regional.

De todos os núcleos transcritos de seguida, alguns merecem certamente uma visita: Paço de Arcos, Alhandra e Vila Franca de Xira (na margem norte), Samouco – Alcochete (figura 6), Ponta do Mexilhoeiro – Barreiro, e Trafaria/ Cova do Vapor (na margem sul).



Figura 6 - Embarcações estacionadas no núcleo piscatório do Samouco.



Fonte: Própria (2010)

Destes seis núcleos, quatro estão associados à pesca no interior do estuário (Alhandra, Vila Franca de Xira, Samouco e Ponta do Mexilhoeiro), enquanto Paço de Arcos e Trafaria são fundamentalmente abrigo de embarcações que pescam no mar e na foz do Tejo.

O declínio deste sector tem-se acentuado, desde finais da década de 90, do século XX, e as gerações mais jovens têm optado por outros modos de vida, que não a pesca, pelo que deve haver uma sensibilização política para com esta actividade e tradição tão antiga, um bom suporte também à actividade turística.

II.3.2 Composição da procura

O mundo tem vindo a sofrer transformações demográficas e estas incidem também nas formas de viajar e de consumir. O uso do tempo de lazer, por exemplo, tende a ser pluramente motivado, com uma cada vez maior oferta e sua divulgação através das (praticamente gratuitas) tecnologias de informação e comunicação, o que torna o consumidor um cidadão mais pró-activo em termos de informação e comparação de vantagens entre procurar um ou outro destino, serviço ou produto.

Os novos hábitos de viagem reflectem-se na repartição das férias ao longo do ano e realização mais frequente de viagens, com estadas mais curtas do que as verificadas no passado. Há também cada vez mais pessoas a viajar individualmente, verificando-se ainda um reforço do excursionismo (e, como já referido anteriormente, há destinos fortes que vivem quase só deste tipo de visitantes).

Aliados aos novos hábitos de viagem, surgem novos hábitos de compra, com aquisições maioritariamente de “última hora” (internacionalmente referidas como “*last minute*”) e a organização das viagens (escolha do destino) e sua compra muito frequentemente realizadas



“online”. Esta pesquisa *online* facilita a comparação entre diversas propostas, dando-se actualmente prioridade às que têm uma boa relação qualidade/ preço (*value for money*).

O estatuto do turista também se tem vindo a modificar, pois os consumidores optam por experiências novas e são cada vez mais jovens, notando-se ainda uma evolução no nível sócio-económico destes.

Os segmentos de mercado em crescimento são o de meia-idade, o de terceira idade, os solteiros e os casais sem filhos (estes últimos, apelidados de DINK: *double income no kids*), o que leva ao desenvolvimento de formas de turismo especialmente dirigidas a estes públicos e adequação dos destinos aos mesmos, oferecendo-se produtos personalizados (“à medida”).

É curioso que uma tendência crescente assenta na procura de viagens que incluam a componente de emoção (diversão) e a de educação, a par do descanso/ relaxamento. Têm, pois, mais sucesso os produtos que promovem férias activas e vivências de emoções novas, se possível em destinos novos, com preocupações ecológicas.

Este novo turista tem conhecimento dos seus direitos enquanto consumidor, valoriza os aspectos ligados à qualidade e à segurança.

O Homem é um animal terrestre e muito pouco adaptado fisicamente ao meio aquático. A possibilidade de sobrevivência – num meio tão hostil como o é o mar, em que a hipotermia pode acabar com a vida humana em poucos minutos – é realmente pequena, quando fora do barco. Por isso, quando uma pessoa se encontra a navegar, seja por motivos profissionais, seja por puro prazer, tem necessidade de se sentir seguro. (cf. Benito, 2003)

O mesmo autor acrescenta que esta segurança pode passar por: *a)* prestar um bom e completo serviço público ou privado aos nautas e empresas, incluindo um serviço hidrográfico e cartográfico, que permita aceder a cartas de navegação actualizadas, com sistemas modernos e fiáveis que advirtam para eventuais perigos existentes; *b)* ter bons serviços de informação meteorológica, que informe correctamente acerca das condições do mar e vento, estas apoiando a decisão quanto a sair para o mar, procurar algum abrigo, etc.; *c)* ter uma boa sinalização e balizamento da costa, como faróis ou bóias que sinalizem determinados fundos ou baixios; *d)* boas redes de comunicação terra/ barco, que promovam a segurança da vida humana no mar, a segurança da navegação e a luta contra a contaminação das águas.

O Turismo Náutico, em concreto, apresenta entre 8% e 10% de crescimento médio anual (prevê-se que o mercado irá mais do que duplicar até 2015), o gasto médio diário varia entre oitenta e quinhentos euros (em função das actividades náuticas praticadas, que vão do *surf* aos *charters*

náuticos) e os cinco principais mercados emissores europeus são, com as respectivas percentagens apresentadas por ordem decrescente, Alemanha (24%), Escandinávia (15%), Reino Unido (9%), Holanda (7%) e França (6%).

A procura primária³⁵ é responsável por 2,8 milhões de viagens/ ano na Europa (viagens com uma ou mais noites), representando 1,15% do total de viagens na Europa. Segundo o estudo do *European Travel Monitor* reflectido no PENT, 2,3% das viagens realizadas por Escandinavos têm motivação náutica, sendo a região europeia com esta taxa mais elevada, embora em termos absolutos seja a Alemanha o principal mercado emissor na Europa, com seiscentas mil viagens registadas no ano de 2004. A Escandinávia e a Alemanha concentram, pois, quase 40% das viagens náuticas na Europa (ver quadro 5).

Quadro 5 – Viagens de Turismo Náutico ao estrangeiro, por Mercado Emissor.

Mercado Emissor	Total de Viagens (milhares)	% Viagens Turismo Náutico sobre o Total	Viagens de Turismo Náutico (milhares)	% Sobre o Total de Viagens de Turismo Náutico
Europa	245.000	1,15%	2.800	100,00%
Alemanha	51.685	1,30%	679	24,30%
Escandinávia	18.571	2,30%	423	15,10%
Reino Unido	39.349	0,60%	249	8,90%
Holanda	17.763	1,10%	200	7,10%
França	18.493	1,00%	178	6,40%
Espanha	9.103	0,70%	65	2,30%

Fonte: European Travel Monitor, *in* PENT (2006)

Segundo o *World Travel Monitor* (IPK), a procura secundária³⁶ é responsável por cerca de 7 milhões de viagens por ano e esta pode contemplar os passeios de barco, a prática de ski aquático, a observação de cetáceos, os passeios a grutas, entre muitas outras actividades. São habitualmente turistas que viajam pelo produto *Sol e Mar* e realizam desportos aquáticos e excursões de barco como actividades secundárias.

“Dispor de opções desportivas ou charter náutico no destino, gera valor acrescido nas experiências dos turistas que aí acorrem para realizar outro tipo de turismo.” (PENT, 2006)

Esta procura secundária mostra-se, assim, significativa e deve ser tida em linha de conta pelos destinos, que ao estruturarem a oferta, devem incluir pacotes menos complexos, de duração curta, mas que permita ao cliente ocupar o seu tempo livre de forma divertida e fidelizada.

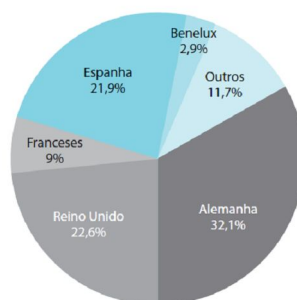
³⁵ Aquela para a qual o principal motivo da viagem é o Turismo Náutico.

³⁶ Corresponde aos turistas que viajam por outras motivações, mas realizam actividades náuticas.



Segundo Martinho Fortunato (2009), o perfil de cliente de Turismo Náutico no Algarve apresenta uma média de idade elevada, geralmente é reformado ou tem bastante disponibilidade de tempo. A sua estada média é prolongada, de oito noites (superior ao alojamento hoteleiro), e os seus interesses passam por apreciar o património natural e cultural.

Gráfico 3 – Países com elevada intenção de compra de viagens de turismo náutico.



Fonte: ANADE, in PENT (2005).

Como se pode ler no gráfico 3, os países que apresentam maior intenção de compra de viagens de turismo náutico são a Alemanha, seguindo-se-lhe o Reino Unido, Espanha, França, o Benelux, entre outros. Há autores que diferenciam dois tipos de consumidores, de entre os adeptos do turismo náutico: os de desportos náuticos e os de *charters* náuticos.

E essa distinção permite aferir dois grupos de clientes, como se pode analisar no quadro 6, que analisa o perfil sócio-demográfico, os hábitos de informação, de compra e de uso desses mesmos tipos de clientes.

Quadro 6 – Descrição dos turistas que realizam viagens de turismo náutico.

Âmbito	Consumidores de desportos náuticos	Consumidores de <i>charter</i> náutico			
Perfil socio-demográfico	> Jovens e adultos	> Adultos			
	> Entre 26 e 35 anos	> Entre 30 e 50 anos			
	> Maioritariamente homens	> Maioritariamente homens			
	> Profissional médio	> Técnico superior			
	> Estudantes	> Empresário			
		> Profissionais liberais			
Hábitos de informação	Meio	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%	

Fonte: PENT, 2006.



(Cont.) Quadro 6

Hábitos de compra	> Hotéis de 3 estrelas	> Hotéis de 4 a 5 estrelas
	> Estações Náuticas	> Estações Náuticas
	> Cursos de desportos aquáticos	> Cursos de navegação
	> Aluguer de material	> Passeios de barco
	> Lazer e entretenimento	> Actividades culturais
	> Transporte aéreo para chegar ao destino	> Gastronomia local
	> Viajam em períodos do ano onde as condições para a prática do desporto seleccionado são mais apropriadas	> Transporte aéreo ou embarcações próprias para chegar ao destino
		> Meses de Primavera e Verão

Hábitos de uso	Motivações	Passeios de barco	Pesca desportiva	Vela ligeira	Windsurf	Mergulho
	Contacto com a Natureza	33,4%	-	33,3%	27,0%	20,6%
	Fazer desporto/exercício	4,2%	54,5%	50,0%	51,4%	29,4%
	Conhecer melhor o destino	44,9%	9,1%	-	2,7%	5,9%
	Conhecer pessoas	3,1%	-	16,7%	5,4%	-
	Contacto com o mar	19,9%	27,3%	8,3%	10,8%	67,6%
	Participar em competições	-	-	16,3%	-	-
	Realizar viagens/travessias	11,5%	9,1%	-	5,4%	-
	Provas	66,6%	-	8,3%	-	2,9%
	Divertir-se	19,2	18,2%	16,7%	29,6%	29,4%
	Outra	15,3%	18,2%	-	-	11,8%

Fonte: PENT, 2006.

Estas informações podem ser ligeiramente complementadas/ cruzadas com os resultados do inquérito dirigido ao público em geral (adiante abordado no capítulo IV, e com análise completa no apêndice V), pois dos cento e dezoito inquiridos, quarenta e quatro pessoas (37,3%) já usufruíram de um passeio náutico, e em termos de idades, rondam os trinta e quatro/ trinta e nove anos (em média). Os respondentes nessa situação são maioritariamente mulheres (vinte e seis, *versus* dezoito homens), ao contrário do apresentado no quadro 6.

A sua formação é, na grande maioria, de nível superior (licenciaturas, pós-graduações e mestrados), e os seus passatempos envolvem, acima de tudo, actividades desportivas (das quais se destacam as modalidades náuticas da vela e do surf), leitura, realização de passeios, caminhadas e é manifestado um grande interesse pelo cinema e pela música.

II.3.3 Critérios de desenvolvimento: sustentabilidade, multidisciplinaridade, formação, empregabilidade, segurança

Na área do turismo, em geral, e no turismo náutico, em particular, tem havido uma crescente preocupação e articulação com o marketing e a comunicação, quando se pretende transmitir aos potenciais clientes ou clientes já fidelizados um determinado produto ou serviço ou se pretende pensar numa estratégia de curto ou longo prazo, para dinamização de um determinado local ou serviço.

Aliadas destas novas áreas de conhecimento, são as Tecnologias de Informação e Comunicação (TIC), pois permitem comunicar com maior rapidez, menos custos e atingir um maior número de pessoas, de diferentes origens/ segmentos de mercado.



Porém, antes de se comunicar, é necessário que haja recursos, que estes estejam organizados/ estruturados em produtos, é necessário que haja procura e é necessário que os destinos onde os serviços e produtos se vão desenvolver estejam devidamente preparados para tal, nomeadamente com recursos humanos qualificados. A formação assume um papel importante nesta qualificação, permitindo aos agentes dinamizadores uma capacidade de avaliação do mais correcto e equilibrado desenvolvimento dos produtos e destinos onde estes são promovidos. A democratização das actividades náuticas pode ser outra das consequências positivas deste desenvolvimento e alargamento da formação, permitindo uma maior abertura de mentalidades e usos, adequados e atractivos para os mais diversos públicos.

Neste âmbito, tem vindo a ser desenvolvido um trabalho de relevo por parte de algumas associações/ clubes náuticos, um pouco por todo o Tejo. São os casos dos centros náuticos de Vila Nova da Barquinha e de Constância, dotados de infra-estruturas polivalentes, vocacionadas para a realização de eventos e de actividades *outdoor* (com incidência nas actividades aquáticas), e de áreas técnicas e operacionais de apoio às actividades náuticas (balneários, arrecadação de embarcações, equipamentos de acesso à água).

Como exemplo da capacidade organizativa e do potencial de consolidação de um programa amplo de iniciativas desportivas e culturais de nível regional, destacam-se as iniciativas relacionadas com as embarcações tradicionais do Tejo, desenvolvidas pela Associação Naval Sarilhense, Centro Náutico Moitense e Associação dos Proprietários e Arrais das Embarcações Típicas do Tejo no quadro da "Marinha do Tejo"³⁷.

Voltando à formação, esta é essencial, pois permite um serviço de maior qualidade ao cliente, uma maior abertura para a resolução de eventuais conflitos, e uma maior preparação para assunção de responsabilidades imediatas e a longo prazo, podendo uma pessoa formada na área do exercício da sua profissão estar mais consciente da envolvente em que se move.

Em termos de oferta formativa nesta área, tem-se destacado por ser especializada, a Escola Superior Náutica Infante Dom Henrique (ENIDH), sita em Paço de Arcos (concelho de Oeiras, distrito de Lisboa), e este ano, a ENIDH em parceria com a ESHTe, está a desenvolver um Curso de Especialização Tecnológica (CET) em Turismo Náutico (à data ainda não aberto). Já nos Açores, em concreto na Universidade dos Açores, Pólo da Horta, através do Departamento de Oceanografia e Pescas (DOP), abriu a 3ª edição do CET OpMar, dirigido a futuros Operadores Marítimo-Turísticos. Pretende-se que estes futuros profissionais, de forma autónoma

³⁷ Esta expressão nasceu de um especial significado histórico e cultural: assim se designava a comunidade ribeirinha que habitava ao longo das margens do Tejo (de Vila Velha de Ródão a Cascais e Trafaria) e que no início do séc. XIX, por ocasião das invasões francesas, contribuíram de forma decisiva para a protecção da cidade de Lisboa, não apenas mantendo o seu livre acesso a partir do rio (para transporte de pessoas e materiais), mas também fazendo frente ao inimigo e lutando contra o invasor. (Museu de Marinha, Lisboa).



ou integrados numa equipa, dirijam actividades ambientalmente sustentadas em empresas de turismo náutico, conduzindo embarcações e acções de mergulho, alicerçados em conhecimentos e valores de conservação da biodiversidade marinha. As unidades formativas incluem uma componente geral e científica, outra tecnológica (mais prática)³⁸ e uma componente de formação em contexto de trabalho (estágio de 540h).

Esta formação é também relevante noutro sentido, pois quanto mais interesse houver por esta área, mais ela cresce e se qualifica nacional e internacionalmente, dando retorno e reconhecimento ao país e às empresas que operam nestes serviços. Certamente que maior formação levará a maior empregabilidade e geração de valor acrescentado para todas as partes interessadas: cliente, fornecedor e envolvente.

“A Região de Lisboa, particularmente a partir da adesão de Portugal à União Europeia, evoluiu no sentido da modernização e crescimento económico, percorrendo um caminho de sucesso em termos da convergência com a Europa e entrada para o grupo mais restrito das regiões «Competitividade Regional e Emprego» o que, mais do que uma questão estatística, traduz uma nova realidade económica, política e territorial”. (*In CCDR-LVT - Lisboa 2020*)

Uma das áreas que está a crescer muito e tem empregado muitas pessoas e feito nascer muitas empresas e marcas dentro de empresas, é a dos eventos, e também no estuário do Tejo estes podem ter o seu papel de relevo. Algumas empresas, como é o caso da *João Lagos Sports*, tem como política contratar mão-de-obra local, embora alguns eventos já venham estruturados de fora, quando são internacionais (ex.: *Audi Med Cup*).

Os efeitos têm uma magnitude variável, em função da dimensão do evento, da sua projecção nacional/ internacional, da dinamização de actividades complementares, como por exemplo, restauração, hotelaria, equipamento náutico, o que pode gerar atractividades variadas e ser conduzido a públicos muito variados, estipulando-se objectivos também eles diferenciados.

Por entre toda e qualquer medida/ política decidida, deve estar presente na consciência das várias partes envolvidas a sustentabilidade, seja económica, seja social, seja ambiental. Esta passa pela manutenção do potencial do rio e pela preservação dos seus valores e funções no presente e futuro.

³⁸ Disciplinas como História Marítima, Biodiversidade e Recursos Marinhos, Conservação dos Oceanos, Oceanografia e Meteorologia, Gestão de Empresas Marítimo-Turísticas, Legislação e Deontologia Ambiental, Técnicas de Observação e Amostragem, Técnicas de Comunicação Ambiental, Tecnologia Náutica e Manobras, Geo-Navegação, Segurança e Estabilidade, Comunicações, Navegação Electrónica, Navegação Astronómica, Complementos de Navegação, Planeamento de Viagem – Práticas Navegação, Iatismo, Manutenção Náutica, Técnica de Mergulho I, II e III, Misturas Respiratórias – Nitrox, Manutenção de Equipamento de Mergulho, Socorrismo e Sobrevivência, Pesca Lúdica, Informática e Audiovisuais, Oficina de Inglês. (Universidade dos Açores, *online*)



Seria importante fiscalizar os materiais utilizados na construção e reparação de embarcações e a localização das fábricas, bem como as descargas de lixo e de outras fontes poluidoras da água (os limites deveriam ser claros para todos, com multas apertadas para quem não os cumprisse; devendo estabelecer-se também regras na área dos combustíveis utilizados nas embarcações, seja nos navios cruzeiro, seja nos iates, seja nos navios de carga contentorizada, entre tantos outros que frequentemente utilizam o estuário como sua “estrada” e estada).

Sendo o estuário a parte terminal do troço de um rio, não se pode esquecer que é na bacia hidrográfica que a gestão deve começar, sem esquecer também a área de fronteira/ ligação com o meio marinho.

II.3.3.1 Ciclo de vida do produto e sua gestão público-privada: trabalho em rede

Tal como os destinos, também os produtos turísticos têm um ciclo de vida. Este pode, como o nome indica, ser cíclico, e tem início no nascimento (introdução), passando habitualmente para uma fase de crescimento, seguindo-se a de maturidade e, por fim, o declínio. Nem todos os produtos passam por todas estas fases, mas este tem-se apresentado um modelo transversal à grande maioria.

Na fase de nascimento, o produto está essencialmente a introduzir-se no mercado; na de crescimento já desenvolve a preferência por marcas e beneficia a penetração na distribuição; na fase de maturidade mantém a preferência e desenvolve novas utilizações (está num patamar elevado de exigência); e na fase de declínio, que é descendente, perde a sua rentabilidade e perde lugar no mercado. (cf. Levitt, 1990)

Considerando estas quatro fases, a nível nacional, o Turismo Náutico parece encontrar-se numa fase de crescimento, pois algumas regiões têm já o produto organizado e têm algum lugar junto dos operadores/ distribuição.

Contudo, no estuário do Tejo, este produto comporta-se de forma um pouco diferente, pois o mercado que o conhece é ainda muito reduzido. Este produto, neste destino, ainda carece de muita atenção e promoção, e de estímulo do consumo por parte dos visitantes. Assim sendo, parece mais correcto dizer que se encontra entre a fase de nascimento e a de crescimento, eventualmente se chamando a essa uma fase (hipotética) de “lançamento”.

O desenvolvimento de um produto ou serviço turístico envolve uma série de exigências e uma gestão muito adequada e bem planeada, pois estes apresentam características complexas, seja o facto de serem estáticos (para o consumir, os turistas têm de ir ao seu encontro), intangíveis (não



podem ser testados antes do consumo), abstractos (depois do consumo só fica a recordação/ imagem), inseparáveis (pois obrigam a presença do cliente e podem ser condicionados por este), perecíveis (não podem ser armazenados, especialmente em termos de reservas de lugares em avião, hotel, etc.), variáveis (dependem de quem e onde se oferece o serviço), diversificados (englobam vários subprodutos ou serviços que podem ser substituídos entre si), complementares em termos de componentes (a qualidade de um conjunto de prestações de serviços é avaliada globalmente, ou seja, se uma falhar, pode prejudicar a imagem das outras, pois a experiência turística é olhada/ avaliada globalmente), e ainda o facto de alguns bens turísticos serem inelásticos (pouco adaptáveis às modificações da procura, ou seja, uma oferta rígida).

O produto turístico, que se baseia estruturalmente em serviços pessoais, também se mostra complexo pelo facto de envolver recursos primários, infra-estruturas, equipamentos e serviços, alguns específicos do sector, outros que têm outros usos, mas servem igualmente a oferta turística. E deve ser criado quando se reconhece a sua necessidade, por parte de grupos de pessoas com motivações próprias e que se deslocam por razões idênticas.

Embora alguns produtos possam ser transpostos de um país para outro, outros são próprios de determinadas regiões e dificilmente têm a mesma aceitação noutra local. Digamos que há produtos e serviços “pessoais e intransmissíveis”, pois apenas fazem sentido num determinado destino.

Uma boa gestão dos produtos – que vivifique os negócios das empresas e aumente as suas margens de lucro, mantendo-os sustentáveis, duradouros e viáveis economicamente – deve passar por identificar *a priori* os consumidores e caracterizá-los, para se poder direccionar a oferta e respectivas campanhas de publicidade aos mesmos, exigindo-se um grau de qualidade adequado à expectativa do consumidor, ou então que a supere. A satisfação que se pretende fazer chegar ao cliente deve ser acompanhada, medida, avaliada; não se esquecendo que a satisfação é um fenómeno difícil de se medir com precisão, pois não se presta à observação directa, exigindo técnicas e modelos muito específicos³⁹.

As mudanças no sector do turismo, que geraram o aparecimento de novos destinos, incitarão outros a repensar os seus produtos/ oferta, pois a concorrência torna-se cada vez mais forte. Se um destino conseguir organizar-se de forma a dar prioridade àquilo de que os consumidores (turistas e residentes) necessitam – por exemplo: a segurança, a todos os níveis, económico, político, ambiental e também físico – mais facilmente o destino se torna sustentável.

³⁹ O instrumento SERVQUAL apresenta um modelo de análise denominado *GAP*, que avalia a qualidade de determinado serviço em relação a uma característica específica, calculando a diferença entre a expectativa e o desempenho. Quando a diferença é positiva (maior que zero), o cliente está satisfeito. Quando é negativa, há insatisfação. Pode acontecer a expectativa do cliente ser exageradamente elevada, e o valor dar negativo. Essas situações podem ser evitadas quando a gestão dos produtos e sua comunicação envolvem estratégias de marketing e segmentação desses mesmos produtos e serviços.



Esta segurança global pode ser um factor de competitividade dos destinos e pode começar por exigir uma estrutura de trabalho em rede, um planeamento integrado, que garanta a compatibilização dos equipamentos turísticos com a sua envolvente (ambiente, ordenamento do território, rede de comunicações e de acessibilidades, etc.). Não se pode esquecer que um destino turístico é, em grande parte dos casos, antes de mais, um local onde habita uma população e, assim sendo, deve fazer convergir os interesses dos quatro grandes grupos de intervenientes neste sistema: a população residente, as empresas turísticas, o sector público e os turistas.

Sendo a população residente a comunidade que acolhe, pretende-se que seja constituída por pessoas satisfeitas com o seu local de residência, para poderem acolher de forma agradável os visitantes e com eles partilhar o que há de melhor. As empresas turísticas, por sua vez, podem assumir um forte papel no processo de dinamização do turismo ao nível dos destinos turísticos, mas precisa de um suporte da parte pública, quer ao nível do ordenamento do território, da qualificação urbana e manutenção das suas infra-estruturas básicas, quer ao nível da valorização do património cultural e natural, sem esquecer a coerência das políticas que regem esta actividade e outras que com esta se interligam. Estas parcerias público-privadas são indispensáveis para enriquecer a vivência do lugar.

No caso concreto do estuário do Tejo, considera-se determinante um envolvimento e articulação institucional⁴⁰, capaz de despoletar a cooperação e *networking* nos seguintes domínios directamente relacionados com a náutica de recreio: “promoção e gestão de infra-estruturas, valorização das frentes ribeirinhas, promoção da prática desportiva, desenvolvimento de ofertas turísticas integradas, organização/promoção de eventos e promoção institucional”. (Figueira de Sousa, 2009)

Figura 7 - Embarcações Tradicionais no Estuário do Tejo.



Fonte: Sociedade de Geografia de Lisboa, 2010

O mesmo autor reforça a necessidade de destacar o potencial de articulação desta estratégia de desenvolvimento da náutica de recreio no quadro dos processos de revitalização das frentes ribeirinhas em curso nos vários municípios estuarinos.

⁴⁰ Temática adiante abordada, no capítulo III.2.1.



O mercado de cruzeiros, por exemplo, “tem um grande potencial para ser capitalizado, mas requer planeamento adequado, grande articulação dos diversos actores e verdadeiro trabalho em rede, seja ao nível das instalações e serviços com boa capacidade de acolhimento e de informação em terra, seja ao nível da disponibilização de serviços comerciais e de animação dimensionados para lidar com grandes fluxos de visitantes. A oferta deve também ser diversificada ao nível das actividades para grupos de curta duração (visitas culturais, actividades na natureza, experiências de golfe, *shopping*, entre outras), e deve haver capacidade para recomendar aos visitantes futuras visitas mais prolongadas”. (Figueira de Sousa, 2009)

Também as *estações náuticas* permitem associar uma série de serviços, o que inevitavelmente ajuda a reduzir custos e a otimizar investimentos, bem como realizar uma programação/comercialização integrada das várias actividades nela promovidas.

Mas para concretizar esta aposta no Turismo Náutico, deve-se:

- a. Aumentar a oferta de marinas⁴¹ e portos de recreio⁴² (exemplo do Algarve: construção da Marina de Ferragudo, Marina de Faro, Porto de Recreio de Olhão, cujo concurso está a decorrer, e o aumento da capacidade das Marinas de Lagos e Vilamoura);
- b. Instalar infra-estruturas sustentáveis (que se integrem e valorizem no/o meio ambiente), com boas condições físicas e económicas de atracagem;
- c. Suportar as marinas em empreendimentos turísticos de dimensão adequada (eliminar o paradigma “postos de amarração vs exploração imobiliária”);
- d. Desenvolver e organizar uma oferta de bens e serviços diversificados e de qualidade (actividades marítimo-turísticas, bares e restaurantes, áreas comerciais, postos médicos, merchandising, entre outros);
- e. Ancorar a promoção do produto em eventos de grande mediatismo;
- f. Estimular o *cluster* da construção e reparação naval (parques industriais com a presença de grandes marcas internacionais e aptidão para diferentes tipos de embarcações).

Para além de todos estes aspectos, há que ter em conta a capacidade de carga dos locais, pois este é um factor central para a implementação de práticas sustentáveis. É preciso planear a localização das novas infra-estruturas muito correctamente, bem como determinar as suas capacidades.

⁴¹ Marina – conjunto de infra-estruturas em plano de água abrigado, exclusivamente destinado ao recreio e desporto, dispendo em terra dos apoios necessários às embarcações e tripulações e enquadrado por completo hoteleiro e residencial (D.G. Portos). Embora pouco reveladoras da cultura de um determinado local, as marinas têm-se revelado pólos turísticos interessantes e muito atractivos para vários tipos de visitantes, pois conseguem reunir uma série de actividades de animação (nomeadamente nocturna) num ambiente descontraído, harmonioso e multicultural.

⁴² Porto de Mar (diferente de Porto de Recreio) – infra-estrutura em plano de água abrigado, que complementa o turismo desportivo, dispendo em terra dos apoios necessários às embarcações (D.G. Portos). Acolhe actividades náuticas como a pesca, o mergulho, a vela, entre outros, pelas suas condições físicas, pela existência de rampas de acesso ao mar, guindastes, amarrações, posto de socorro, etc.



Segundo Dias e Marques (1999), é fundamental haver uma *gestão integrada*, onde os aspectos ambientais e económicos sejam considerados como partes iguais de uma mesma realidade. O assumir dessa posição facilitará uma “gestão durável”, na qual se considera necessário: **i)** uma política nacional para os estuários e para as zonas húmidas em geral; **ii)** um esforço efectivo de coordenação entre serviços público com jurisdição e responsabilidade na gestão do estuário; **iii)** uma visão global (e não sectorial) dos recursos estuarinos por parte de todos os decisores, reforçando assim a sua consciência ambiental; **iv)** união de esforços entre instituições gestoras e entidades detentoras do saber (Universidades, Institutos de Investigação, etc.), com o objectivo de conhecer mais para gerir melhor; **v)** diálogo com todos os utilizadores, públicos e privados, locais e nacionais.

O trabalho em rede pode também ser bem sucedido através da valorização conjunta da **Identidade** de Portugal, com recurso ao passado, à História, à cultura, ao povo, às tradições.

Há quem defenda⁴³ que, numa sociedade globalizada, só irão subsistir aquelas culturas que se valorizem, caracterizem e se promovam. E essa valorização deve passar pela definição de uma visão estratégica do que somos e do que queremos vir a ser, obrigando a compromissos de longo prazo, além dos horizontes políticos. Obriga ainda a uma política sistemática de comunicação, persistente e bem articulada entre os diversos conteúdos e públicos-alvo. Para defendermos os nossos interesses, devemos mostrar um verdadeiro orgulho pelo que somos. E para se ter orgulho no que se é, é necessário que nos conheçamos, que façamos esforços enquanto cidadãos para conhecer e valorizar a História, o Património, a Paisagem e todos os restantes elementos tipicamente nacionais que manifestamente atraem o ser humano que viaja, seja ele nacional ou internacional, gerando uma curiosidade e conseqüente investimento (económico e temporal) por parte dos visitantes.

⁴³ Profissionais da área do Marketing de Destinos. Em complemento pode ler-se WTO (2007), pp. 41-82.



Capítulo III – O Estuário do Tejo enquanto destino turístico náutico

“O Estuário do Tejo apresenta, pelas suas características únicas, um paraíso turístico para a náutica de recreio, não só das áreas metropolitanas ribeirinhas, mas também para os visitantes estrangeiros de passagem. (...) Tem uma margem norte mais urbana, a contrastar com a margem sul mais agrária, mais espaiada e recortada, oferecendo um impressionante lençol de água com condições únicas para a navegação de recreio”. (Gomes, 2008)

E o autor continua: “há muitas formas de navegar no estuário. A mais fácil é, certamente, aproveitar as carreiras comerciais que atravessam o rio, a partir do Terreiro do Paço, para o Montijo, Barreiro ou Seixal; a partir do Cais do Sodré, para Cacilhas; e de Belém, para a Trafaria. Pode também fazer passeios no rio com barcos típicos, ou cruzeiros de algumas horas que podem incluir refeição, a partir da doca de Alcântara, quer em barcos grandes quer em barcos de recreio alugados. Todos eles oferecem rotas gastronómicas, históricas, culturais ou simplesmente de lazer.

Há empresas que possuem frotas de barcos para eventos e escolas de formação náutica. Nos Clubes e Associações pode procurar lugar como tripulante, para fazer regatas ou cruzeiros. A melhor maneira de navegar no estuário é, sem dúvida, em barco próprio, onde poderá desfrutar do contacto próximo com uma natureza quase inexplorada.

Navegar no santuário selvagem da Reserva Natural do Estuário do Tejo é um privilégio raro, longe do bulício urbano, no meio das lezírias, entre cavalos, touros e pássaros exóticos, desfrutando duma paisagem selvagem que sobrevive como um oásis.

Pode também conhecer o património histórico-cultural das povoações ribeirinhas.

Tudo isto, e muito mais, é o Estuário do Tejo...”

Esta introdução “poética” e sentida, porque o autor conhece bem o estuário do Tejo, dá vontade de conhecer mais de perto e poder fotografar para sempre o estuário do Tejo. Para outro tipo de cliente, o interesse poderia ser a investigação, ao nível da biologia, para outros, a participação em regatas desportivas. E tantas outras motivações são expressas pelas pessoas, quando se lhes pergunta o que as leva a realizar um passeio de barco no Tejo.⁴⁴

⁴⁴ Como adiante se verá, na análise dos inquéritos, expressa no Capítulo IV e no Apêndice V.



III.1 Enquadramento histórico-cultural, geográfico, climático e político

Lisboa e o Estuário do Tejo têm um longo passado, cuja História nos ajudou a conhecer. De seguida, e utilizando grande parte da informação contida em Gomes (2008) e Dias e Marques (1999), destacam-se alguns acontecimentos importantes, para melhor se entender a evolução da cidade e do rio até aos dias de hoje.

Começa-se pelos factos históricos, passando a um ligeiro enquadramento geográfico e climatérico, apresentando os concelhos que acompanham o estuário, e terminando com a análise político-legislativa do Estuário do Tejo.

Há 3.100 anos os “estuários eram local privilegiado de fixação das populações, formando verdadeiros centros comerciais, procurados pelos navios que atravessavam todo o Mediterrâneo para as trocas comerciais, enquanto se difundiam modos civilizacionais a que, mais tarde, os historiadores chamaram de *Mediterranização*.”⁴⁵ (Gomes, 2008)

O Tejo, ao longo dos anos, já acolheu um posto de comércio grego, já acolheu o poderio e força naval dos Romanos, que protegia o intenso comércio marítimo da pirataria sempre presente; foi também uma via romana de penetração até ao interior, que assumiu um papel importante na estruturação territorial da Península Ibérica, revelando-se um pólo de desenvolvimento, determinando a localização de diversos aglomerados, e de consolidação económica e territorial.

Em complemento das vias romanas, as obras que se fizeram, de regularização do rio, promoveram a construção de portos para a navegação entre as principais cidades⁴⁶, formando uma bacia económica que atravessava toda a Lusitânia; mais tarde, com o império muçulmano (séculos VII-XII), iniciando-se o aproveitamento energético por moinhos e fortificando-se as cidades ribeirinhas contra os frequentes ataques inimigos. Lisboa chamava-se então *al-Ushbuna*.

As capitais dos maiores impérios coloniais estiveram ligadas pelo Tejo e, por essa via, foram transportados mármore e pedra, minérios, entre outras matérias-primas portuguesas e espanholas, e pese embora a navegabilidade do rio nunca ter sido constante, dada a irregularidade e intensidade das cheias, o estuário do Tejo manteve-se sempre navegável e foi o principal factor de desenvolvimento das zonas ribeirinhas.

⁴⁵ Período correspondente à Segunda Grande Vaga Civilizacional, que segundo os historiadores Mattoso e Serrão, chega por mar ao estuário do Tejo há 3.000 anos, com os Fenícios. Traz conhecimentos tecnológicos que vão revolucionar todo o modo de vida social, podendo dividir-se em quatro áreas fundamentais: 1 - A metalurgia do ferro (que muito lentamente se espalha pelas zonas afastadas dos centros fenícios); 2 - A olaria (a roda do oleiro e a adopção de técnicas e motivos decorativos pintados); 3 - O incremento da exploração dos recursos naturais (mineração, agricultura, vinho, azeite), recursos marinhos e tinturaria (introdução de ânforas); 4 - A transformação de ordem social e ideológica (concentração do poder), in Gomes (2008).

⁴⁶ O primeiro autor a referir-se ao Porto de Sabugueiro, sito no concelho de Salvaterra de Magos, como uma estação romana foi Mário de Saa, que visitou o local, onde encontrou várias entulheiras de material romano, e ainda segundo este autor, o local teria sido um importante porto de navegação no período romano (Clube de Vinhos Portugueses, *online*).

“O seu ecossistema é um enorme viveiro de peixes, crustáceos e moluscos (...). No seu extenso sapal procura alimento cerca de uma centena de milhar de aves migratórias e residentes. A riqueza mineral é demonstrada pelas boas areias e argilas, para as fábricas de vidro, de faiança ou simplesmente para cerâmica de barro vermelho; pelos calcários cretácicos, excelente pedra para construção ou para cal; os basaltos resistentes para calçadas e caminhos; o ouro nas areias auríferas, exploradas até finais da Idade Média que deram nome a Almada (“a mina”) e cujos exploradores, os adiceiros, ainda são lembrados numa rua da cidade (Rua da Adiça); as águas termais, exploradas desde os Romanos até aos nossos dias e que nos recordam a natureza marcadamente tectónica do sítio. Também as termas deixaram vestígios na toponímia árabe: Alfama, a fonte termal”. (Gomes, 2008)

No século XV, os conhecimentos científicos avançados em cartografia, astronomia e náutica, legado Árabe, permitiram aos portugueses avançar com os Descobrimentos, tornando-se o estuário do Tejo o centro do império colonial que se criou. Esta grande expansão de trocas comerciais e civilizacionais diz-se que terá dado início à globalização progressiva da ciência, da tecnologia, originando um crescimento populacional e económico imparáveis, embora com uma exploração não sustentável dos recursos.

O Homem intervém e começa a alterar o meio ambiente pondo em perigo a sua sobrevivência, hoje em dia se transferindo essas preocupações na consciência crescente em torno da necessidade de se praticar um desenvolvimento sustentável, para que esta *Terceira e Última Grande Vaga Civilizacional* não resulte na extinção da espécie humana.

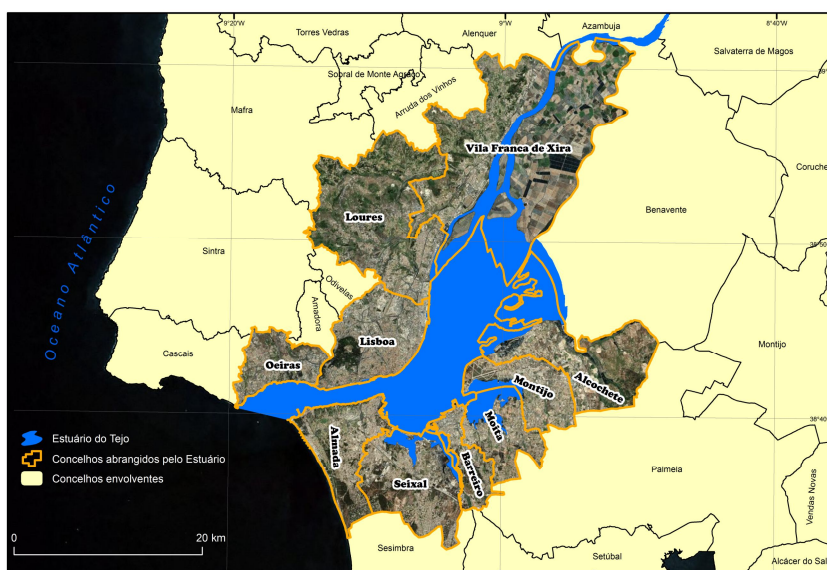
III.1.1 Localização geográfica e cartografia de suporte

38°36' – 39° N | 08°54' – 09°24' W

O estuário do Tejo envolve treze concelhos, sendo eles: Azambuja, Cascais, Lisboa, Loures, Oeiras, Vila Franca de Xira (na margem Norte), Alcochete, Almada, Barreiro, Benavente, Moita, Montijo e Seixal (na margem Sul), como se pode verificar nas figuras 8 e 9, apresentadas de seguida.



Figura 8 - Concelhos abrangidos e envolventes do Estuário do Tejo.



Fonte: CAOP (IGP), Bing Maps, Street Map (elaboração própria)

Para se conseguir ter uma visão mais próxima do estuário – pois este ocupa uma posição central no contexto territorial da Grande Área Metropolitana de Lisboa (GAML), reconhecida na estratégia territorial proposta pelo Plano Regional de Ordenamento do Território da Área Metropolitana de Lisboa (PROT-AML) – pode consultar-se a cartografia complementar (ver mapa 5 e restantes, do apêndice II), pois esta permite visualizar de longe e de perto o território em estudo, integrado no restante território nacional.

Figura 9 - Estuário e Gargalo do Tejo.



Fonte: Galopim de Carvalho, in ARHTEjo, online [18/07/2010]

O estuário do Tejo compreende “cinco zonas, atendendo às características de navegabilidade e aspectos das zonas ribeirinhas a este adjacentes” (Gomes, 2008), como de seguida se descreve e se ilustra (figura 10).



Zona 1. O *Alto Estuário*, entre Muge e Vila Franca de Xira, que é a mais apreciada pela navegação de cruzeiro, navegável com qualquer maré até ao Cais da Palhota, a 3 milhas de Muge, precisando depois do auxílio da maré para montante.

Zona 2. O *Médio Estuário Superior*, entre Vila Franca e a ponte Vasco da Gama, caracterizada pelo alargamento do estuário, com o aparecimento de ilhas (mouchões), sapais e extensas áreas de vasa, e incluída quase totalmente na Reserva Natural do Estuário do Tejo, com uma profundidade média de dois metros, cuja navegação só é possível pelos canais e calas devidamente sinalizados.

Zona 3. O *Médio Estuário Inferior*, entre a ponte Vasco da Gama e a linha entre Lisboa e Almada, mais conhecido por “Mar da Palha”, com uma profundidade média de sete metros e alguns baixios, onde o acesso às zonas do Montijo e Barreiro está limitado aos canais, e pelas marés, a montante destes locais.

Figura 10 - Estuário do Tejo.



Figura 10 - Estuário do Tejo.

Tejo estuary.

Fonte: adaptado de Gomes, 2008.

Zona 4. O *Baixo Estuário Interior*, entre Lisboa/Almada e a Linha de Entre-Torres, que compreende um estreito e profundo canal atravessado pela ponte 25 de Abril, que se alarga a seguir à Torre de Belém, com baixios por altura do Bugio (Cachopo Sul).

Zona 5. O *Baixo Estuário Exterior*, que compreende o jacto de vazante, de limites imprecisos, até Cascais e Bóia de Espera, com as zonas adjacentes, numa área aproximada de 100 Km², com zonas de baixios, contendo os canais de entrada no porto de Lisboa, mais conhecidos por Barras Norte e Sul.

(cf. Gomes, 2008)



No *Alto Estuário e Médio Estuário Superior* é indispensável o conhecimento dos canais e calas, dos portos e fundeadouros, e, acima de tudo, das marés, para uma navegação com segurança.

Atravessa-se uma zona de lezírias e a Reserva Natural do Estuário do Tejo.

Todo o *Médio Estuário Inferior* (Mar da Palha) e *Baixo Estuário Interior* são acessíveis à navegação de longo curso, de grandes calados, com canais e fundeadouros devidamente sinalizados.

As suas margens Norte são ocupadas em grande parte pelo porto comercial de Lisboa, espaços lúdicos e portos de recreio. As margens Sul, primitivamente agrícolas e com pólos industriais, hoje em extinção, estão agora sujeitas a uma pressão urbanística crescente. Estas duas zonas são também um lugar privilegiado para regatas em águas abrigadas, que se realizam todo o ano.

O *Baixo Estuário Exterior*, de limites imprecisos e mais conhecido por Baía de Cascais, contém os dois canais de entrada do porto de Lisboa (as barras, que terminam na Linha de Entre-Torres). Tem condições mais próximas da navegabilidade em mar aberto, está abrigado dos ventos dominantes de NW, mas pode oferecer perigos durante os temporais de SW, que chegam a impedir a navegação, com rebentação nos baixios dos Cachopos Norte e Sul e encerramento das Barras de entrada no porto de Lisboa.

É também um local de fundeadouro para a navegação comercial que aguarda autorização de entrada no porto e um excelente campo de regatas, livre das fortes correntes que se fazem sentir no interior do rio. É uma zona muito utilizada pela náutica de recreio, mas é desabrigada para a ondulação de Oeste e Sul, totalmente desaconselhada com mau tempo, que é muito raro fora do Inverno.

Foi um dos lugares seleccionados para a Taça da América e um dos melhores campos de regata do mundo, onde se realizaram no ano de 2007 os Campeonatos Mundiais de Vela da ISAF para as classes olímpicas, com mais de 1.700 velejadores representando 75 países, onde foram seleccionados os melhores atletas para os Jogos Olímpicos.

III.1.1.1 O rio Tejo

“Somos mais feitos pelo Tejo do que fizemos o Tejo”.⁴⁷

O estuário do Tejo é o delta/foz do rio Tejo, ou seja, o local onde este desagua.⁴⁸ Com uma extensão de 1.007 Km, o rio Tejo nasce na Serra de *Albarracín* (Espanha), na parte ocidental do Sistema Ibérico, a 1.593 m de altitude. Esta formação montanhosa alberga um dos nós

⁴⁷ Frase do Professor Augusto Mateus, orador convidado da sessão de debate “Navegabilidade do Rio Tejo”, 25/11/2010, Lisboa. (ARH Tejo *online*)

⁴⁸ Apresenta na foz um débito médio de 444 m³/s. Pode consultar-se o mapa 3, do apêndice II, para melhor se visualizar a rede hidrográfica portuguesa.



hidrográficos mais importantes da Península Ibérica, ao separar a vertente climática atlântica da mediterrânea.

A área da sua bacia hidrográfica é de 80.600 Km² (abrangendo Espanha e Portugal) e os afluentes portugueses principais do rio Tejo são, na margem esquerda, os rios Sever e Sorraia, e na margem direita, os rios Erges, Pônsul, Ocreza e Zêzere.

Além das muitas barragens que acompanham o rio, também ao longo deste se podem avistar diversas pontes. Em Lisboa, a mais antiga é a Ponte 25 de Abril (inaugurada em 1966) e liga Lisboa a Almada. A mais recente é a Ponte Vasco da Gama (inaugurada em 1998), com 17Km de comprimento ligando Sacavém a Alcochete e ao Montijo.

Em toda a sua extensão, o rio Tejo apresenta diversos aspectos naturais, diferentes paisagens, diferentes populações, mas uma história muito semelhante. O seu potencial de navegabilidade é grande, pese embora alguns cuidados específicos a ter em troços mais apertados, ou assoreados, que condicionam a passagem de determinadas embarcações. E por embarcações, relembra-se que se pode falar desde uma canoa/ piroga a um navio de carga.

Ao longo dos tempos o rio foi tendo diversos usos, aparentemente contraditórios, tendo sido uma importante via de ligação interna e entre Portugal e Espanha, mas também “terra de ninguém” enquanto barreira natural de defesa, entre dois povos em disputa (muçulmanos e cristãos). Foi ainda um ponto de apoio estratégico para D. Afonso Henriques, para a conquista do Sul. E era, ainda, pelo rio que se circulava em segurança, em especial para transporte de bens ao interior do país (as vias terrestres eram incipientes e inseguras).

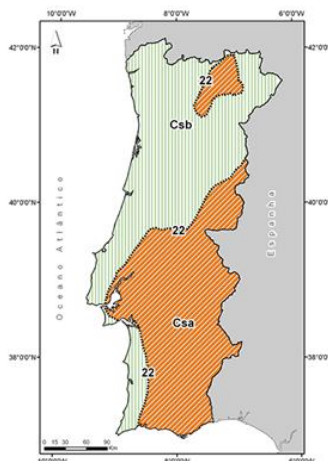
Hoje, o rio é visto com um interesse crescente, aliado à fantástica posição geográfica de Portugal, que pode constituir-se como um ponto de encontro entre o Atlântico e o mar Mediterrâneo e como uma ligação da Europa ao mundo, nomeadamente aos continentes americano e africano. Assim, pode ser um local de passagem mas também de paragem (saída ou entrada) e apoio a quem se aventura “mar/ oceano adentro” ou pretende entrar na Europa.

III.1.2 Aspectos climáticos

O clima de Portugal Continental, segundo a classificação de *Koppen*, e como se pode verificar na figura 11, divide-se em duas regiões: uma de clima temperado com Inverno chuvoso e Verão seco e quente (Csa) e outra de clima temperado com Inverno chuvoso e Verão seco e pouco quente (Csb).



Figura 11 - Clima de Portugal Continental, segundo a classificação de *Koppen*.



Fonte: Instituto de Meteorologia, *online*

Lisboa apresenta, segundo esta leitura, dois tipos de clima, sendo que o Estuário do Tejo tem um clima essencialmente temperado, com Inverno chuvoso e Verão seco e quente (Csa).

Através de uma outra fonte (*Allmetsat, online*), foi possível complementar esta informação, ficando a conhecer a média mensal das temperaturas mínimas e máximas diárias de Lisboa, bem como o seu nível de insolação e dias de precipitação, abaixo se ilustrando tais situações através dos Gráficos 4, 5 e 6 (todos extraídos da mesma fonte antes referida).

Gráfico 4 - Média mensal das temperaturas mínimas e máximas diárias de Lisboa

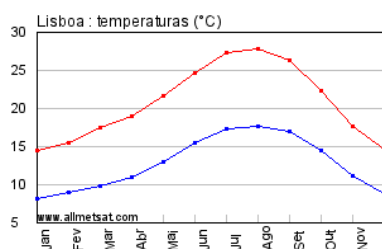


Gráfico 5 - N° de dias com precipitação ≥ 1 mm

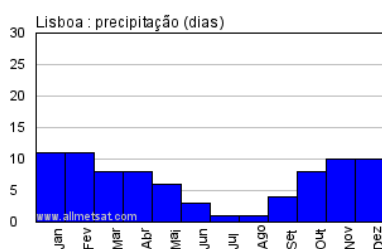
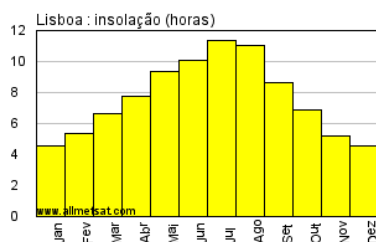


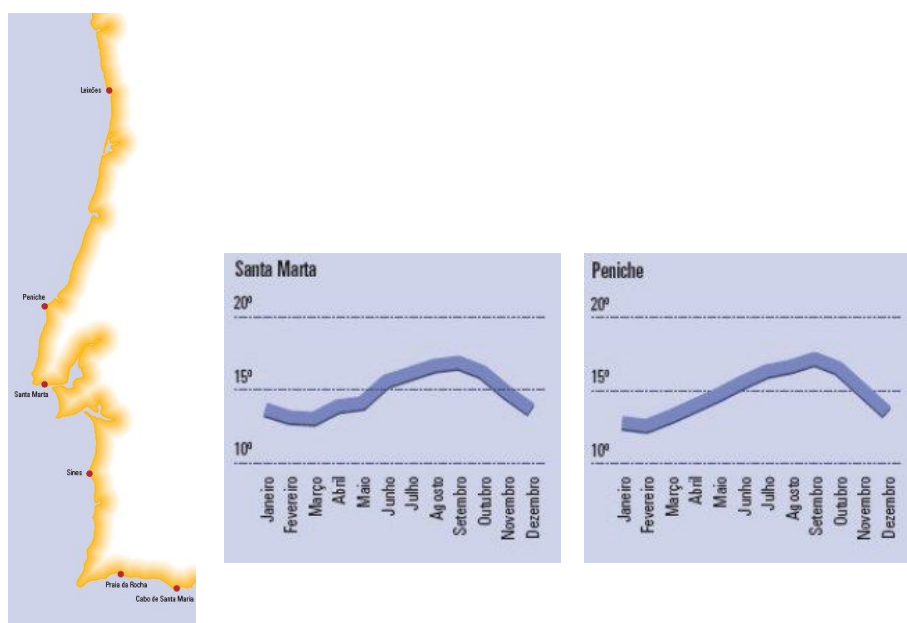


Gráfico 6 - Média mensal do número de horas de sol por dia



Verifica-se, pois, que este é um clima aprazível para as actividades turísticas, não se manifestando muito rigoroso em termos de precipitação, apresentando temperaturas agradáveis no Verão e não muito frias no Inverno, proporcionando horas de sol todos os meses do ano, sem dúvida uma vantagem perante o cenário de outros países da Europa, em especial os países nórdicos.

Figura 12 - Temperaturas médias mensais da água do mar, medidas à superfície e mapa para melhor localização.



Fonte: Atlas de Portugal (IGP, *online*)

Ainda no Atlas de Portugal (IGP, *online*), é possível conhecer a temperatura média mensal da água do mar à superfície através da figura 12, em concreto medida em Santa Marta (Cascais), e em Peniche, ambas às 9h da manhã.

O clima, mundialmente, tem sofrido algumas mudanças bruscas, e é um elemento que deve ser analisado quando se fala no planeamento e gestão de determinadas zonas. Em Lisboa, por exemplo, estudos científicos mostram que a zona de Alcântara, com a subida do nível das águas



(este causado pela subida das temperaturas⁴⁹ e consequente degelo dos Pólos) poderá sofrer inundações extensas. Ou seja, para prevenir os riscos, é necessário um planeamento a longo prazo, que inclua também os aspectos climáticos mundiais, nacionais e até locais.⁵⁰ Em Lisboa, outro dos acontecimentos que poderia abalar todo este território, seria um evento sísmico como o acontecido há aproximadamente duzentos e cinquenta e cinco anos atrás.

III.1.3 Diversidade dos concelhos abrangidos

Como já antes mencionado, o estuário do Tejo está envolvido por treze concelhos, sendo eles: Azambuja, Cascais, Lisboa, Loures, Oeiras, Vila Franca de Xira (na margem Norte), Alcochete, Almada, Barreiro, Benavente, Moita, Montijo, Seixal (na margem Sul). Excepção feita à Azambuja e a Benavente, todos os outros concelhos correspondem à Área Metropolitana de Lisboa (sendo que esta engloba, também no seu território, o Estuário do Sado).

Desde actividades ligadas à criação de cavalos e touros para as touradas e largadas de gado taurino, com os seus campinos, que integram as festas das povoações ribeirinhas, desde Vila Franca a Alcochete, Montijo e Moita; passando pela pesca artesanal das comunidades de avieiros e varinos; não esquecendo a actividade salineira do “ouro branco” do Tejo, outrora a principal riqueza do estuário; e as actividades pecuárias e agrícolas da lezíria, com os arrozais a perder de vista, tudo isto permite imaginar a paisagem rural/ campestre que acompanha o estuário do Tejo.

Figura 13 - Embarcação adornada junto do núcleo piscatório do Samouco.



Fonte: Própria (2010)

No estuário propriamente dito, as bateiras (embarcações tradicionais varadas⁵¹ nas margens junto das aldeias palafitas dos avieiros), e uma frota de barcos tradicionais, em parte resultante do esforço dos municípios e alguns particulares em restaurar e manter o que resta da frota fluvial de

⁴⁹ Na Europa, poderá subir dois ou três graus centígrados.

⁵⁰ O grupo de investigação CCIAM (*Climate Change Impacts – adaptation and mitigation research group*), da Faculdade de Ciências de Lisboa, está integrado no laboratório S.I.M (Sistemas, Instrumentação e Modelação). Faz estudos que permitem desenvolver estratégias de adaptação e de mitigação das alterações climáticas a diversas escalas geográficas. Os impactos das alterações climáticas podem verificar-se em áreas como a saúde, o turismo, os recursos hídricos ou a biodiversidade. (S.I.M., *online*).

⁵¹ Varar significa *fazer encalhar, pôr em seco (a embarcação)*. (Dicionário Priberam da Língua Portuguesa, *online*).



outrora, também embelezam, aqui e além, as margens e são a memória da importância da navegabilidade do estuário do Tejo.

A actividade industrial, com os seus portos e estaleiros, hoje em franca reconversão, está também situada na cintura ribeirinha, embora a Administração do Porto de Lisboa e as Autarquias se esforcem actualmente por recuperar estas zonas para espaços de lazer.

Encontramos então ao longo do estuário, diferentes elementos, sejam eles rurais (Azambuja e Alcochete, por exemplo), urbanos (Vila Franca de Xira e Lisboa, por exemplo) industriais, ou até costeiros (como é o caso do concelho de Cascais, em parte já banhado pelo mar e servido de muitas e agradáveis praias).

Alguns dos concelhos da margem Sul do Tejo têm vindo a recuperar, em simultâneo, vestígios de um passado profissional ribeirinho, ligado à produção salineira, à pesca e à moagem, e vestígios de um passado operário associado a grandes estruturas industriais. Em ambos os casos, podemos falar em “resistência, por via de uma actividade cultural, ao trauma do desaparecimento repentino de uma série de actividades profissionais que deram existência a grupos sociais específicos e que, conseqüentemente, deram forma às suas identidades.” (IGP – Atlas de Portugal, *online*) A mesma fonte nos diz que, excepção feita a Almada, Montijo e Setúbal, os concelhos da margem Sul do Tejo não possuem o tipo de património que habitualmente é associado às elites aristocráticas (no que toca a arquitectura civil residencial classificada, são disso exemplo paços reais, palácios, solares, palacetes, quintas, *chalets* e casas).

Todos os contributos históricos e as actividades económicas de cada um dos concelhos, são parte do imenso e variado património do estuário do Tejo, sendo interessante visitar cada uma das localidades, pois há a destacar diversos pontos de interesse público e turístico, como por exemplo os de índole de recreio/ lazer, em especial os que podem proporcionar uma experiência náutica. Encontra-se então em apêndice III, um levantamento pessoal das mais valias náuticas e de recreio das diversas localidades ribeirinhas que circundam o estuário do Tejo, que bem organizado e trabalhado poderia gerar diversos itinerários turísticos, integrando a vertente náutica, com a de natureza, gastronomia, *city breaks* e *touring* cultural e paisagístico.

Dividindo-se a margem Norte e a margem Sul, por uma questão de organização e geografia, apresentam-se as diferentes freguesias que circundam o estuário, ilustrando-se algumas atracções turísticas e fazendo a sua hiperligação às fontes das quais se extraiu parte da informação.



III.1.3.1 Lisboa: destino urbano com estreita ligação ao estuário do Tejo

Como já antes referido, a cidade de Lisboa e o estuário do Tejo já estiveram de costas voltadas, em parte devido à excessiva industrialização e artificialização das suas margens/ frente ribeirinha, e ainda hoje a população aqui residente vive um certo entrave ao usufruto pleno do seu rio, seja por questões ambientais (poluição), seja por entraves físicos ou falta de infra-estruturas de apoio ao recreio e lazer.

Felizmente, hoje começa-se a assistir a alguns esforços para se contrariar essa situação e, a pouco e pouco, o estuário do Tejo e sua frente ribeirinha vão estando mais perto dos seus principais admiradores: população residente e visitantes.

As atracções turísticas, que obviamente também interessam e atraem grande parte da população residente na área metropolitana de Lisboa, incluem o património e este abrange elementos muito diversos como “paisagens, monumentos, arquitecturas populares, artesanato, romarias e homens; todos os objectos que possam [enquanto representações materiais do passado], servir de argumento às ficções identitárias das pessoas que nela habitam”. (IGP – Atlas de Portugal, *online*)

As principais atracções turísticas culturais e de animação de Lisboa (cidade) preenchem roteiros turísticos de autocarro, a pé e através de outros meios de transporte (o táxi, por exemplo) e estas têm-se revelado ser o Castelo de São Jorge, o Terreiro do Paço, a Baixa Pombalina (zona comercial da Rua Augusta, Rua do Ouro, Chiado; o elevador de Santa Justa), o Bairro Alto (pela sua vivacidade nocturna); a zona de Belém (que inclui diversos motivos de visita: Mosteiro dos Jerónimos, Torre de Belém, Padrão dos Descobrimentos, Museu dos Coches e Museu da Presidência da República, Centro Cultural de Belém, e a afamada pastelaria dos Pastéis de Belém), os seus bairros típicos/ genuínos e únicos (como Alfama, entre outros), o Parque das Nações (Lisboa oriental, onde teve lugar a Expo’ 98⁵² e que hoje acolhe muitas habitações, empresas e alguns tribunais) e tantos outros recantos por alguns conhecidos, por outros nunca visitados. O Museu do Fado, por exemplo, tem vindo a ganhar importância, mais agora que o *fado* se está a candidatou a património imaterial da Humanidade.

Citando-se Gomes (2008), “as povoações ribeirinhas têm um património histórico-cultural de festas, feiras, romarias, artesanato e gastronomia muito característicos, que só aqui podem ser apreciados. O fado, canção tipicamente lisboeta, apareceu nas primeiras décadas do século XIX, como um fenómeno artístico em permanente evolução, a que não são estranhas as características portuárias, o enquadramento industrial e social, e os espaços lúdicos de Lisboa. De origem

⁵² A EXPO’98, consagrada ao elemento água, ao mar e aos oceanos, constituiu um momento alto, singular e exemplar no processo de reordenamento de um espaço ribeirinho. (Carvalho, 2000)



marginal e boémia, invade os ambientes burgueses aristocratas e literários, acompanha os movimentos sociais e torna-se uma imagem de marca de Lisboa e de Portugal. O fado expressa formas do sentir de um povo, quase sempre de uma forma sofrida e fatalista. Para os emigrantes, o fado é, acima de tudo, um forte elo sentimental ao seu país. Passar por aqui sem ouvir o fado, é passar sem sentir a alma das cidades ribeirinhas”.

Num discurso mais económico, a CCDR-LVT descreve a região metropolitana de Lisboa como tendo alguns trunfos singulares e distintivos quando comparada entre as metrópoles europeias: “recursos naturais, ambientais, climatéricos e patrimoniais, (...) uma localização geoestratégica de charneira – periférica na Europa, central em termos euro-atlânticos – que vocaciona Lisboa para o desempenho de um papel relevante na globalização, como plataforma de relacionamentos económicos, logísticos, culturais e diplomáticos.

E, finalmente, a elevada concentração nacional de recursos produtivos, de ensino, científicos e tecnológicos e de qualificação que colocam a região numa posição de partida muito favorável no caminho para a sociedade do conhecimento. A qualificação é ainda insuficiente, em termos gerais, mas apresenta domínios emergentes de ponta: software, indústria automóvel, centros de competências, biotecnologia, turismo.

No lado oposto, as debilidades apontadas à região metropolitana são recorrentes: desordenamento do território, estrangimentos à mobilidade, insuficiente qualificação dos recursos humanos e precariedades socio-urbanísticas de exclusão social”. (CCDR-LVT - Lisboa 2020)

A sua presença primordial nas Descobertas Marítimas levou a um período de expansão do país, que muitos autores dizem ser uma mais-valia turística, pois é aqui que está o principal elemento da identidade portuguesa, devendo este ser mais bem aproveitado, pois tem um imenso conteúdo por desenvolver em termos de animação turística, na sua vertente cultural, desportiva e dos eventos.

Só para dar um exemplo, reporto-me a um lugar aparentemente vazio e simples, actualmente recuperado e colocado a descoberto, o Cais das Colunas, que poderia perfeitamente ser um lugar de paragem para as excursões ou para os turistas individuais, mas carece de dinamização, através da sua intrínseca ligação histórica ao embarque e desembarque de muitas e variadas pessoas, sejam famílias reais, sejam operários do passado.



Em jeito de conclusão, o crescimento a curto prazo da região de Lisboa previsto no PENT, deve ser sustentado nos produtos *Touring*, *City Break*⁵³ e, embora em menor grau, pelo Turismo de Negócios, apresentando ainda boas condições para o Sol e Mar, o Turismo Náutico (Cruzeiros), o Turismo de Natureza, a Saúde e Bem-Estar e a Gastronomia e Vinhos, sem esquecer que o Golfe também poderá contribuir para a redução da sazonalidade da oferta/ procura.

“Lisboa é uma capital europeia rodeada por áreas protegidas como a Reserva Natural do Estuário do Tejo, Arrábida, Sintra-Cascais, Arriba Fóssil da Costa da Caparica. É um luxo que temos de saber aproveitar”. (Geraldès, 2010)

Sendo considerados como factores distintivos: a localização da região, nomeadamente a existência do Estuário do Tejo, a diversidade da envolvente (praias, parques naturais, monumentos, vilas), bem como a diversidade de campos de golfe, como acções principais a desenvolver, referem-se: a construção de terminal de cruzeiros, de marinas e respectivos serviços de suporte, bem como o estímulo ao aproveitamento turístico das frentes de mar e dos parques naturais.

Enquanto acções transversais aos vários produtos, considera-se urgente melhorar o calendário de eventos, bem como as acessibilidades aéreas e os espaços urbanos, requalificando o património edificado. Revela-se ainda a necessidade de criação de *Resorts* Integrados na envolvente da cidade.

Segundo o Atlas de Portugal (IGP, *online*), a “capital”, Lisboa, necessita pôr em acção um programa mobilizador que tenha como objectivo primeiro conferir-lhe um papel relevante enquanto “uma capital europeia”. Para isso não é necessário crescer mais, nem em área, nem em população, mas precisa de renovação, inclusive dos seus recursos humanos: uma clara política de imigração deverá ser um dos eixos desse programa. “ (...) Lisboa é, pelo seu passado e poderá ser também no seu futuro, uma cidade diferente no seu sítio único, uma cidade-local, que assim se confirma como uma cidade do Mundo, reforçando a identidade europeia”.

“Lisboa, uma metrópole multicultural, representativa do multiculturalismo europeu em formação: dos latinos, dos germânicos, dos eslavos, dos celtas, dos africanos, dos asiáticos, dos americanos. E, acima de tudo, importa reforçar a ideia e a vocação de Lisboa, capital de todos os portugueses: os 10 milhões que vivem na pátria física, mais toda a diáspora dos portugueses que se distinguem noutras partes do Mundo; nos negócios, nas universidades, nas artes, nos caminhos do bem fazer e que só teve paralelo nos séculos XVI e XVII”. (IGP – Atlas de Portugal, *online*)

53 Em 2010, Lisboa foi eleita, pelo segundo ano consecutivo, “o melhor destino *city breaks*” da Europa, nos *World Travel Awards (WTA)*, os mais prestigiados prémios de Turismo a nível mundial. Lisboa superou destinos muito prestigiados como Londres, Madrid, Paris, Praga, Roma e Veneza. Da lista faziam ainda parte Istambul, Oslo e Tallin. Lisboa está também nomeada em três categorias a nível mundial: Melhor Destino do Mundo (*World Leading Destination*), Melhor Destino de Cruzeiros do Mundo (*World's Leading Cruise Destination*) e Melhor Porto de Cruzeiros do Mundo (*World's Leading Cruise Port*). (Turismo de Lisboa, *online*)



III.1.3.2 Recursos turísticos e produtos deles resultantes

Consultando-se o Turismo de Portugal, no sentido de solicitar o envio do inventário dos recursos turísticos de todos os concelhos que envolvem o estuário do Tejo, foi facultada uma tabela, esta contendo todos os recursos levantados até à data pelo referido Instituto Público. Dessa não constam alguns elementos turísticos importantes em termos de oferta, como é o caso do alojamento e da restauração, o que se considera útil de acrescentar futuramente.

Esses dados foram depois reorganizados, distribuindo-se os recursos por ambas as margens do estuário, Norte e Sul (apêndice IV), e agrupando-se os mesmos por recursos primários e secundários (segundo o esquema apresentado no quadro 7), tendo presente que a oferta turística primária é a que dá contornos ao Turismo, e é a partir dela que se constroem os restantes equipamentos (respeitando as características e tipologias da região). A oferta primária pode ser vista como a “fisionomia turística” do local. Contempla o clima, a paisagem, o património histórico e cultural, as tradições, o folclore, o artesanato e deve constituir o *argumento base* para a definição de uma política turística e para a concepção da natureza da oferta derivada a construir (hotéis, restaurantes, instalações de animação), tendo em conta a natureza e qualidade das infra-estruturas existentes ou a criar (saneamento básico, transportes, saúde, comunicações, etc.), depois de identificar os segmentos de mercado a captar e a tipologia e qualidade dos serviços a disponibilizar.

Quadro 7 – Classificação dos Recursos Turísticos.

Recursos Primários			
Património	Natural	Praias oceânicas e fluviais, rios, estuários, reservas naturais, grutas, ...	
	Cultural	Monumental	Castelos, monumentos, torres, igrejas/ capelas/ ermidas, fontes/ aquedutos, ...
		Artístico	Museus, azulejaria, cerâmica, ...
		Etnográfico	Trajes regionais, jogos populares, artesanato, ...
		Complementar	Parques, jardins públicos, miradouros, moinhos, pontes, faróis, aquários, ...
Actividades	Roteiros	Percurso urbano, pedestres sinalizados, ...	
	Desportivas: Animação Turística	Marcha, canoagem, escalada, ...	
Equipamentos	Culturais	Espaços de exposição, auditórios/ salões, ...	
	Desportivos	Ténis, golfe, zonas de caça turística, centros hípicas, pesqueiros, locais para motonáutica, locais para canoagem, praias com condições para praticar surf, ...	
	Recreativos	Estádios, pavilhões, praças de touros, piscinas, teatros, casinos, ...	
	Negócios	Caves, adegas, centros culturais/ negócio/ auditórios, ...	



Eventos	Religiosos	Procissões/ festividades, romarias/ peregrinações, celebrações litúrgicas, ...
	Culturais	Exposições, espectáculos, conferências, festivais, ...
	Animação	Tradicional (Carnaval, jogos tradicionais, feiras, tourada), espectáculos (circo, moda, revista/ teatro), ...
	Desportivos	Aéreos, atléticos, com bola, combinados, aventura, combate, defesa, equestres, gímnicos, motorizados, náuticos, de sala, velocipédicos, ...
	Negócios	Feiras e exposições especializadas, visitas técnicas profissionais, provas de vinhos, leilões, ...
	Mega Eventos	EXPO 98, EURO 2004, ...

Recursos Secundários ou Complementares (intangíveis ou corpóreos)

Actividades		Gastronomia e Vinhos (pratos típicos, doçaria regional, vinhos, queijos), circuitos turísticos, compras (centros de artesanato), confrarias, ...
Equipamentos	Animação e vários	Centros comerciais, mercados periódicos, ...
	Turísticos	Hotelaria, agências viagens, parques campismo/ caravanismo, restaurantes, rent-a-car, cafés/casas de chá/gelatarias, casas de natureza, ...
	Transportes	Terrestres (terminais ferroviários e rodoviários), marítimos e fluviais (cruzeiros, terminais fluviais), aéreos (aeroporto/aeródromo/pistas), ...
	Infra-estruturas sociais	Estradas, portos (pesca, comércio), marinas, estaleiros, comunicações, ...

Fonte: adaptado de Inventário de Recursos Turísticos (DGT, 1996).

Consta da base de dados do Inventário de Recursos Turísticos (2002), que em Lisboa e Vale do Tejo, os recursos primários eram de 5.134 (48,3%), face a 5.506 recursos secundários (51,7%).

A distribuição dos recursos primários inclui 2.990 registos de património cultural (40,1%); 1.746 registos de equipamentos desportivos, recreativos, culturais e de apoio a negócios (23,4%); 344 registos de património natural (4,6%); e, por fim, 54 actividades/ roteiros (0,7%).

Salienta-se que a imagem turística de uma região ou de um país se baseia fortemente no seu património (histórico, arquitectónico, monumental e artístico), sobretudo na sua componente cultural, o que se pode manifestar como uma oportunidade de desenvolvimento, em Lisboa.

Já os recursos secundários, em maior número e percentagem no total dos recursos turísticos desta região (à data), distribuem-se primeiramente por restaurantes, cafés e discotecas (2.071 unidades, 19,5%), passando-se depois às actividades de gastronomia/vinhos, compras e circuitos, com 2.049 registos (19,3%). Em terceiro lugar surgem as agências de viagens e rent-a-car, com 7,2% (770 unidades), o alojamento (563 unidades, 5,3%), as infra-estruturas, equipamentos de transporte e animação (49 unidades, 0,5%), e por último, as estâncias termais (4 unidades).

Para além desta consulta e informação, apresentam-se as "Linhas orientadoras para as regiões", que constam do ponto III.3 do PENT (2006), distribuídas (por NUT II⁵⁴) para as regiões do Algarve, Lisboa, Madeira, Norte, Centro, Açores e Alentejo. Cada uma das regiões tem um

⁵⁴ Nos termos definidos pelo Decreto-Lei nº 244/2002, de 5 de Novembro.



conjunto de recursos diversificados, alguns deles podendo assumir-se como factores de diferenciação.

Para a NUT II de Lisboa, aqui em destaque por motivos de interesse prioritário para este estudo, são considerados os principais recursos: cidade de Lisboa; Estoril, Cascais e Sintra; museus e monumentos; campos de golfe; centros de congressos; oferta hoteleira de qualidade; praias atlânticas; porto de cruzeiros de Lisboa; parques naturais (Sintra e Arrábida). Não está aqui mencionado o estuário do Tejo, o que espanta um pouco, embora ele esteja implícito no porto de cruzeiros de Lisboa.

Sendo a proposta de valor de Portugal avaliada em quatro elementos diferenciadores como:

- Ⓜ *Clima e Luz*: país do Sul da Europa, com temperaturas amenas todo o ano, pouca precipitação fora da época do Inverno, e elevado número de dias de sol e horas de luz;
- Ⓜ *História, Cultura e Tradição*: forte preservação das tradições (festas populares, trajes regionais, procissões, música tradicional, romarias, tradições académicas, fado) e uma grande ligação ao Atlântico e aos Descobrimentos;
- Ⓜ *Hospitalidade*: relações profundas (carácter português brando, afável, quente, comunicativo, receptividade aos estrangeiros), gastronomia e vinhos, qualidade dos estabelecimentos turísticos e qualidade do serviço⁵⁵;
- Ⓜ *Diversidade concentrada*: país *resort* (atlântico, praias, planície, floresta, ruralidade, cidade, golfe, casinos); multiplicidade de influência de culturas (celtas, romanos, árabes, povos dos descobrimentos); multiplicidade de sub-culturas regionais (Minho, Douro, Lisboa, Algarve).

(cf. PENT, 2006)

A estes se pretende juntar os elementos qualificadores de: “autenticidade moderna” (país europeu moderno, em forte crescimento e com uma elevada sofisticação nos serviços prestados); “segurança” (taxas de criminalidade reduzidas); “qualidade competitiva” (excelência na relação qualidade/ preço, apostando-se no profissionalismo), e cada proposta de valor das regiões deve estar alinhada com a do país.

Na mesma fonte, são apresentados os factores distintivos da região de Lisboa, como sendo a: modernidade autêntica (Belém, Centro histórico, Parque das Nações); relação com o rio Tejo e Oceano Atlântico; riqueza histórica; diversidade; cross-selling com regiões vizinhas.

⁵⁵ Segundo Seydoux (1983), o acolhimento (factor intangível que contribui para a melhor satisfação das necessidades dos clientes/ visitantes e que integra o conceito de *hospitalidade*, por isso mais complexo), pode ser definido como o conjunto de comportamentos, de políticas e de técnicas, levadas a cabo para realizar a aproximação do turista no sentido de uma relação humana de qualidade com o fim de satisfazer a sua curiosidade, as suas necessidades, gostos e aspirações, e na perspectiva de desenvolver um clima de reencontro e de troca a fim de estimular o conhecimento, a tolerância e a compreensão entre os seres.

E porque aliados a estes, são apresentados objectivos concretos/ conceitos: pretende-se para Lisboa que tenha uma crescente procura por parte de turistas internacionais (lazer e negócios); que seja uma montra de um Portugal moderno, autêntico, diverso e dinâmico; se especialize e diversifique a oferta hoteleira de qualidade de topo (charme, design); se encontre com um desenvolvimento sustentado, em termos territoriais, do Turismo na região; igualmente promova o cross-selling com o pólo Oeste e Alentejo. (cf. PENT, 2006)

Portfolio de produtos: grau de importância estratégica e prioridades de desenvolvimento

Em termos de produtos turísticos, a grande aposta está no *Touring*, sendo este transversal a todas as regiões inicialmente apresentadas, excepto à do Algarve. Este é considerado uma prioridade, podendo gerar muitas receitas, pois o país apresenta uma gama muito variada de recursos e atracções culturais, naturais e paisagísticas, capazes de sustentar viagens duradouras, de Norte a Sul, Este a Oeste.

Também os produtos *City Break* e *Sol e Mar* são os que mais contribuirão para o crescimento das regiões. Em Lisboa, embora o primeiro tenha um maior peso, o segundo também tem um nível de importância forte, em especial na geração de receitas. Os restantes: Turismo de Negócios, Turismo de Natureza, Golfe, Saúde e Bem-Estar, Gastronomia e Vinhos, nos quais também se inclui o Turismo Náutico, não gerando tantas receitas, têm contudo um efeito positivo ao nível da sazonalidade, diferenciação e qualificação do destino.

No âmbito do *Touring*, aponta-se para a criação de *rotas temáticas* (ex: *Descobrimientos*); no âmbito do *City Break* aponta-se para o desenvolvimento de Zonas Turísticas de Interesse (ZTIs)⁵⁶ em Belém, centro histórico, Parque das Nações e eixo ribeirinho; e por fim, no âmbito do Turismo de Negócios, pretende-se criar um novo centro de congressos, localizado no Parque das Nações e melhorar a actividade de prospecção de mercado.

Retomando o recurso natural que são as praias, habitualmente utilizadas através do produto *Sol e Mar*, Gomes (2008) diz-nos que “apesar de muitas das praias do estuário nem sempre serem recomendadas para banhos, elas adquirem importância para o fundeio e aterragem com o barco auxiliar”. No grande estuário do Tejo, onde existem três tipos de praias, que se diferenciam pela sua origem e características geológicas, estas poderiam auxiliar o produto Turismo Náutico, contudo as condicionantes são grandes, como se pode ler abaixo nas descrições do mesmo autor:

⁵⁶ Nas ZTIs pretende-se assegurar a oferta e excelência de factores qualificadores, e priorizar a intervenção ao nível do urbanismo, do ambiente e da paisagem (ex: conservação de monumentos e edifícios, limpeza e despoluição do sol, arborização dos espaços; facilitando-se uma intervenção multidisciplinar/ multi-entidade). Devem igualmente contemplar um calendário preenchido ao nível da animação cultural local. E as prioridades e nível de investimento serão definidas em função do 1) potencial, 2) da disponibilização de fundos (privados, locais e QREN ou outros), e 3) da disponibilidade/ capacidade de intervenção. (PENT, 2006: pp. 95, 100, 112 e 123).



“1. As praias do Alto Estuário [ex: Praia de Alcochete], com características estritamente fluviais, de areias com granulometria grosseira, que se depositam em locais onde as correntes fluviais perdem força. Sendo estas partículas as mais pesadas que o caudal do rio transporta, acabam por decantar primeiro. A sua mobilidade é portanto variável, podendo, durante a época estival, quando as correntes perdem força, formar bancos de areia em ambas as margens e mesmo a meio do rio;

2. As praias do Médio Estuário [ex: Praia do Rosário, na Baía do Montijo (figura 14)] já dependem não só da força das correntes, mas também da energia das ondas dominantes que se formam quando o vento sopra ao longo do maior comprimento do chamado Mar da Palha. A pouca profundidade desta zona do estuário, devida à existência de bancos de argila consolidada com matéria orgânica, leva a um espraiamento da energia das ondas, resultando na formação de areais, de uma forma estável e sustentada na margem Sul, desde Alcochete ao Alfeite. Aqui encontramos essencialmente areias de granulometria média e fina, resultantes da existência de uma planície de aluvião”.

Figura 14 - Praia do Rosário, na baía do Montijo.



Fotografia de João Ferrand, *in Gomes (2008)*

“3. As praias do Baixo Estuário [ex: Praia da Torre] já possuem algumas características marítimas, não só devido à elevada salinidade das águas, como também às texturas progressivamente mais finas da areia, resultantes da energia das ondas do mar. A maioria das praias do Baixo Estuário é vigiada e as autoridades são exigentes no que toca à proibição do fundeio a menos de 300 metros”.

Figura 15 - Baixios da Golada, a Este do Bugio.



Fotografia de Ludgero Marques, *in Gomes (2008)*



Merece ainda destacar um aspecto indispensável do Estuário do Tejo – a sua Área Protegida. A Reserva Natural do Estuário do Tejo (RNET) representa, pelas suas características naturais, um produto turístico atractivo, sobretudo para visitantes estrangeiros e da Área Metropolitana de Lisboa (embora este território, pela sua protecção ambiental, apresente algumas condicionantes aos seus usos, como se verá adiante, no ponto III.1.4.1).

Contudo, o seu potencial turístico, para além de ser capaz de se aliar à náutica, insere-se sobretudo no âmbito do Turismo de Natureza, não só devido ao valor avifaunístico que compreende (face mais visível da grande riqueza e valia dos ambientes presentes), proporcionando excelentes oportunidades para o *birdwatching* (observação de aves).

A paisagem plana, rica em superfícies reflectoras, associada à tranquilidade do meio, e a outros vestígios históricos, como embarcações tradicionais, moinhos de maré, constitui um elemento de atracção para actividades como a fotografia de Natureza, desenho, pintura e escrita.

Também os demais valores naturais (faunístico, florístico e geomorfológico) da Área Protegida, permitem definir percursos interpretativos interessantes, em particular quando associados a valores culturais e etnográficos relacionados com a pesca, salicultura, criação de gado bravo e transporte fluvial de pessoas e bens⁵⁷.

Este produto pode ainda ser potenciado pela relativa proximidade a outras Áreas Protegidas, como o são o Parque Natural da Arrábida, a Reserva Natural do Estuário do Sado, a Paisagem protegida da Arriba Fóssil da Costa da Caparica, a Reserva Natural da Lagoa de Santo André e de Sancha, e ainda o Parque Natural do Sudoeste Alentejano e Costa Vicentina, “pois os mercados externos facilmente o aceitariam” (abordagem feita pela Região de Turismo da Costa Azul, organismo que coordena as actividades turísticas do Distrito de Setúbal, no plano promocional).

Esta localização geográfica, num outro sentido, por estar perto da capital e ter boas acessibilidades para Norte e Sul, pode atrair um potencial mercado de cerca de três milhões de habitantes de Lisboa e zonas limítrofes.

O património histórico-cultural dos concelhos abrangidos – que abarca uma diversidade muito grande de épocas e estilos em monumentos diversos, vestígios arqueológicos do paleolítico e da ocupação romana, tipos de embarcações ao longo dos tempos, sem perder de vista que daqui partiram caravelas e naus na aventura das descobertas, a par das feiras, festas e romarias dos concelhos onde se insere – serve também para dar a conhecer as tradições e valores da região.

⁵⁷ O Grupo Flamingo – Associação de Defesa do Ambiente (Organização Não Governamental do Ambiente), promove percursos pedestres individuais, entregando um desdobrável ao visitante, que lhe permite partir, por exemplo, do Moinho de Maré de Corroios, passar numa zona de Sapal, visualizar barcos artesanais, aperceber-se do que outrora era a Seca do Bacalhau naquele local, ver os fornos cerâmicos (romanos), da 2ª metade do séc. II, passear pelas praias fluviais e visualizar as suas dunas. (In desdobrável do Percurso Pedestre do Moinho de Maré à Ponta dos Corvos, com o apoio da C.M.Seixal).



A gastronomia também justifica uma visita aos centros urbanos limítrofes à RNET/ZPE, quer na procura de pratos de peixe eventualmente ligados ao Estuário, quer nos de carne como o “cozido à portuguesa de carne brava”, proveniente de pecuária extensiva, havendo uma dinâmica de oferta de especialidades nas ementas que preservam e reinventam o património gastronómico regional.

Todos estes recursos geram ainda um potencial de desenvolvimento de rotas temáticas na região, relativamente às quais já se notam algumas tentativas, quer ao nível das autarquias e regiões de turismo, quer ao nível de privados, como a Companhia das Lezírias⁵⁸.

Não se deve esquecer que é através da qualidade e diversidade da oferta que se atinge maior sucesso. Já o “Livro Verde - Para uma futura política marítima da União: Uma visão europeia para os oceanos e os mares” (CCE, 2006) refere que “a diversificação [de produtos e serviços] apresenta inúmeras vantagens, designadamente menor pressão nas praias, fontes alternativas de rendimento para antigos pescadores nas comunidades costeiras e criação de novas actividades destinadas a apoiar a preservação e o desenvolvimento do património local. [Pode igualmente] prolongar a estação turística, gerando mais crescimento e emprego e reduzindo o impacto ambiental, económico e social decorrente da concentração do turismo num pequeno número de meses do ano.”

III.1.4 Situação político-legislativa do Estuário do Tejo

De certa forma, este tópico vem complementar o tópico II.2.2., pois pretende-se que deste constem todas as referências jurídico-legais e políticas à actividade náutica, bem como aos possíveis usos e suas condicionantes, relativamente ao estuário do Tejo, pois só assim se conseguirá fazer um análise completa da situação político-legislativa deste território.

A legislação em torno da actividade náutica tem sido alvo de muitas críticas, considerando-se desactualizada em alguns aspectos e penosa para quem pretende abrir uma empresa e exercer a sua profissão nesta área tão aliciante e interessante para o próprio país. A burocratização dos licenciamentos, e a recepção que se faz aos turistas náuticos está longe de ser a ideal, perante uma actividade económica que se pretende ver crescer e cujo investimento empresarial de nível nacional se tem incentivado.

⁵⁸ Considerada a maior exploração agro-florestal de Portugal, com o lema “Venha conhecer o campo às portas da cidade!”, pode também ser visitada no site <http://www.cl.pt/>.



No caso particular do estuário do Tejo, importa conhecer quem gere o território, quem legisla, quem pode operar, e em que circunstâncias estas actividades podem trazer mais valias para o visitante e para a população residente.

Encontra-se, hoje, na área de jurisdição da APL, uma grande diversidade de serviços: cerca de três dezenas de terminais portuários afectos à movimentação de mercadorias (terminais de contentores e carga geral, terminais de granéis líquidos e terminais de granéis sólidos) e passageiros (terminais de cruzeiros e terminais de transporte fluvial de passageiros), outras tantas dezenas de infra-estruturas e áreas de apoio às actividades da pesca, construção e reparação naval, náutica de recreio e práticas lúdico-desportivas de carácter náutico, bem como instalações militares e terminais de areias.

Para além destas, merecem particular destaque as actividades de comércio, serviços, restauração e lazer (diurno e nocturno) que se localizam nesta área de jurisdição, por vezes em imóveis que pertencem ao próprio património da APL, as quais podem ter uma enorme relevância económica e social, pelo potencial impulsionador da relação cidade-rio e pelo emprego e fonte de rendimentos que representam.

Para além do seu lado comercial e infra-estrutural, o estuário do Tejo é a maior Zona Húmida e o maior estuário de Portugal, com uma área total de 320 Km², e por ser riquíssimo, concentrando abundantes e diversas espécies avifaunísticas e haliêuticas, destacando-se como área de “invernada” para aves aquáticas⁵⁹, parte deste foi considerado Reserva Natural (Área Protegida) e Zona de Protecção Especial, o que implica um cuidado especial para com a sua utilização e presença humana.

Neste estuário podem e têm vindo a ser desenvolvidas uma série de actividades: portuárias, de investigação, pesca, recreio, sensibilização ambiental, cruzeiros, eventos, animação cultural, turismo, travessias fluviais, embora com pouca projecção e, talvez, não nas melhores condições em algumas destas áreas.

De acordo com o está expresso na proposta de Enquadramento Estratégico do Turismo de Natureza na Reserva Natural do Estuário do Tejo (ICN: 2000-2006)⁶⁰, todos os projectos que incluam actividades e instalações de tipo turístico na Área Protegida (AP) devem estar sujeitos ao cumprimento da legislação em vigor e ao disposto nos diplomas que estabelecem e regulamentam o Turismo de Natureza – D.L. 47/99, de 16 de Fevereiro, com as alterações introduzidas pelo

⁵⁹ De Novembro a Março (melhor altura para sua observação), podem ser vistos *alfaiates, flamingos, patos, garças, maçaricos, pilritos, gansos*, entre outras. Na Primavera e Verão, período de nidificação que exige muita tranquilidade nas visitas a esta zona, podem observar-se *pernilongos, borrelhos, patos, andorinhas-do-mar-anã, perdizes-do-mar*. (ICNB, *online*)

⁶⁰ Segundo *nota introdutória* do referido documento, o presente Enquadramento Estratégico visa enquadrar as principais potencialidades para o desenvolvimento do turismo de natureza nesta Área Protegida (AP), em cumprimento do art.º 5º da Portaria Nº 1214-B/2000, de 27 de Dezembro (SIVETUR), tendo sido aprovado pela Comissão Paritária, no dia 16 de Maio de 2002.



D.L. 56/02, de 11 de Março, Decreto Regulamentar 2/99, de 17 de Fevereiro, e Decreto Regulamentar 18/99, de 27 de Agosto.

De seguida, apresentam-se três estatutos de protecção que englobam partes do estuário do Tejo, a considerar antes de qualquer planeamento infra-estrutural ou de actividades. São eles os estatutos de Reserva Natural, Zona de Protecção Especial e Reserva Ecológica Nacional, culminando-se este subcapítulo fazendo referência ao ainda em desenvolvimento *Plano de Ordenamento do Estuário do Tejo*.

III.1.4.1 Reserva Natural do Estuário do Tejo (RNET) – Área Protegida

O estuário do Tejo, sobretudo na sua parte de montante, acolhe uma abundância e diversidade de espécies, reflexo da existência de *habitats* favoráveis, em número e área, onde é elevada a disponibilidade alimentar.

Essa valia foi reconhecida pelo Estado Português em termos de património natural e o Governo respectivo, através do D.L. 565/76, de 19 de Julho⁶¹, criou a Reserva Natural do Estuário do Tejo, com uma área aproximada de 14.560 ha.

Dizem Dias e Marques (1999) que “cerca de 80% deste território distribui-se por extensa superfície de águas estuarinas, zonas de lamas e sapal, mouchões (da Póvoa, de Alhandra e do Lombo do Tejo), salinas e caniçais, enquanto os restantes 20% ocupam áreas terrestres, essencialmente terrenos agrícolas de aluvião, que se estendem pela chamada Lezíria Sul de Vila Franca e pela zona de Pancas, sendo os concelhos abrangidos os de Vila Franca de Xira, Benavente e Alcochete”.

Dentro da Reserva Natural, estão definidas duas reservas integrais, ou zonas de protecção integral⁶²: a do *Mouchão do Lombo do Tejo*⁶³, constituída por uma lagoa de 29 ha e destinada a proteger a nidificação de diferentes espécies de patos e a de *Pancas*, com 1.013 ha, visando fundamentalmente a protecção de vasta zona de lamas e da maior mancha de sapal do estuário, onde se alimentam e acolhem populações muito significativas de aves migradoras.

“Quando navegar no Estuário lembre-se que é proibido fundear, pescar, mergulhar dentro da Reserva Integral. A consciência ecológica é hoje em dia uma obrigação pelo que pedimos que se presenciar algum acontecimento ou atitude que infrinja esta mesma consciência contacte de imediato a Reserva Natural do Estuário do Tejo (...) ou a Marina do Parque das Nações”. (Marina do Parque das Nações, 2010)

⁶¹ O D.L. 487/77, de 17 de Novembro introduz algumas alterações ao D.L. 565/76, de 19 de Julho. A Portaria n.º 481/79, de 7 de Setembro aprova e publica o Regulamento Geral da Reserva e a Portaria n.º 817/93, de 7 de Setembro, estabelece a proibição do exercício da caça.

⁶² São espaços que têm por objectivo a manutenção dos processos naturais em estado imperturbável e a preservação de exemplos ecologicamente representativos num estado dinâmico e evolutivo, e onde a presença humana só é admitida por razões de investigação científica ou monitorização ambiental. (Dias e Marques, 1999)

⁶³ Ver figura II.3, do apêndice II.



No contexto internacional, a RNET figura na Lista das Zonas Húmidas de Importância Internacional, especialmente como *Habitat* de Aves Aquáticas, pelo facto de Portugal, através do D.L. 101/80, de 9 de Outubro, ter aprovado a Convenção de *Ramsar*⁶⁴ (1971), e ser parte contratante desde Novembro de 1980.

Decorrente da classificação de Área Protegida, a RNET tem limitações específicas, que importa conhecer quando se fala em Turismo, pois esta actividade traz consigo uma forte presença humana e por vezes usos excessivos.

Uma das áreas essenciais de apoio à maioria das práticas turísticas – o alojamento – tem algumas carências nesta zona, mas sendo este um território de uma elevada sensibilidade, os cuidados devem ser redobrados. Verifica-se que parte significativa dos visitantes da RNET é residente nos concelhos da grande Lisboa e periferia, mas quando se trata de público estrangeiro, provindo de localidades afastadas ou querendo desenvolver actividades que não se compadecem com horários de transporte público ou longas viagens de ida/ volta, para se poder promover o turismo nestas zonas, deve então aumentar-se a oferta de alojamento, adequado aos padrões do *turismo de natureza*, nos concelhos limítrofes.

O próprio Plano de Ordenamento da Reserva Natural do Estuário do Tejo (PORNET)⁶⁵, proíbe determinados actos e actividades e condiciona outros (ver título II, capítulo I, art.º 8º e ss.), destacando-se a proibição de “a) operações de loteamento e obras de construção de edificações para habitação; (...) g) a instalação de estaleiros navais; (...) r) A circulação de motos de água e o fundear de embarcações fora dos cais e fundeadouros; (...) s) A prática de actividades desportivas que utilizem veículos motorizados”. Estão ainda condicionadas as seguintes: “h) A realização de dragagens, com excepção das necessárias à manutenção das condições de navegabilidade promovidas pela Administração do Porto de Lisboa, S.A., nos termos do disposto no artigo 33.º, e a deposição de dragados; i) A instalação de novos fundeadouros; j) As utilizações dos recursos hídricos, incluindo a navegação motorizada na RNET, com excepção da efectuada nas calas e canais de navegação do estuário do Tejo e da realizada pelas embarcações de pesca profissional”. E estão sujeitas a aprovação pelo ICNB, I.P.: “c) As filmagens e as sessões fotográficas para fins comerciais ou publicitários em espaços públicos; d) A realização de competições desportivas não motorizadas e de actividades recreativas organizadas, incluindo concursos de pesca desportiva nas linhas de água, valas ou lagoas”.

⁶⁴ Esta é a *Convenção das Zonas Húmidas* (foi assinada em Ramsar, no Irão) e representa o primeiro dos tratados globais sobre conservação. Entrou em vigor em 1975 e conta actualmente com 150 países contratantes em todos os continentes. Zonas húmidas são definidas como “zonas de pântano, charco, turfeira ou água, natural ou artificial, permanente ou temporária, com água estagnada ou corrente, doce, salobra ou salgada, incluindo águas marinhas cuja profundidade na maré baixa não exceda os seis metros”. (ICNB, *online*)

⁶⁵ Resolução do Conselho de Ministros n.º 177/2008, publicado em Diário da República, 1.ª série, N.º 228, a 24 de Novembro de 2008. O PORNET abrange parte dos concelhos de Alcochete, Benavente e Vila Franca de Xira.



Já no seu Título III (Usos e Actividades), art.º 32º, refere-se que:

“1 — É permitida a navegação de todo o tipo de embarcações, sujeitas às condições de navegabilidade, nas calas e canais da Reserva Natural do Estuário do Tejo (...);

2 — No restante plano de água só é permitida a navegação de embarcações de pesca local, de recreio não motorizadas e marítimo-turísticas devidamente enquadradas nas modalidades de turismo de natureza ou para acções de fiscalização e emergência ou outras devidamente autorizadas pelo ICNB, I.P., e julgadas compatíveis com os valores em presença”.

O facto da RNET ser uma Área Protegida exige que, quando na mesma se pretende promover actividades turísticas, as empresas dedicadas ao turismo de natureza que pretendam obter o reconhecimento oficial da sua actividade, devem adoptar um Código de Conduta (definido na Portaria n.º 651/2009, de 12 de Junho), que sensibiliza para a responsabilidade empresarial e para as boas práticas ambientais.

As Cartas de Desporto de Natureza foram um passo importante nesse sentido, pois a partir de 1999 (Decreto-Regulamentar 18/99, de 27 de Agosto) a animação ambiental, interpretação ambiental e desporto de natureza nas Áreas Protegidas, bem como o processo de licenciamento das iniciativas e projectos de actividades, serviços e instalações de animação ambiental passaram a estar regulamentados. Cada Área Protegida deveria possuir uma Carta de Desporto de Natureza e respectivo regulamento, contendo as regras e orientações relativas a cada modalidade desportiva.

III.1.4.2 Zona de Protecção Especial (ZPE) – Rede Natura 2000

Por força da adesão à UE e do incontestável valor avifaunístico do estuário, Portugal (conforme previsto no art.º 4º da Directiva 79/409/CEE⁶⁶ e no art.º 3º do D.L. 75/91, de 14 de Fevereiro) criou a Zona de Protecção Especial (ZPE) do Estuário do Tejo, através do D.L. 280/94, de 5 de Novembro. Os seus limites⁶⁷ fixaram a superfície total em cerca de 45.020 ha, área que engloba a própria Reserva Natural e aproximadamente 40% da zona estuarina.

Complementando a RNET em termos de área estuarina e terrestre, com este *Sítio de Interesse Comunitário* pretende-se assegurar condições de tranquilidade, necessárias à utilização continuada daquela parte do estuário pela avifauna migradora, e concretizar outros objectivos que são igualmente de interesse Comunitário.

Este instrumento de conversação da natureza está incluída na Rede Natura 2000, de nível comunitário (europeu) e “no caso português ocupa 20% do território continental, valor que é

⁶⁶ Muitas das espécies estão incluídas no Anexo I da Directiva acima referida, relativa à conservação de aves selvagens.

⁶⁷ Alterados pelo art.º 5º do D.L. 51/95, de 20 de Março e a sua área acrescida de 410 ha, através do D.L. 46/97, de 24 de Fevereiro.

bastante superior ao da Rede Nacional de Áreas Protegidas (8%), mas que ainda pode ser considerado insuficiente para a correcta manutenção da biodiversidade e conservação de habitats.” (IGP - Atlas de Portugal, 2005)

Segundo a mesma fonte, a Rede Natura 2000 é o actual “método mais expedito para a salvaguarda dos valores naturais e a mais importante estratégia para a execução de uma política de conservação da natureza, mas para tal é fundamental definir critérios claros de gestão e ordenamento destas áreas e dotá-las de meios financeiros e humanos que permitam a real implementação de políticas de conservação da natureza, integradas numa filosofia de desenvolvimento sustentável, indispensável para manter o património natural existente.”

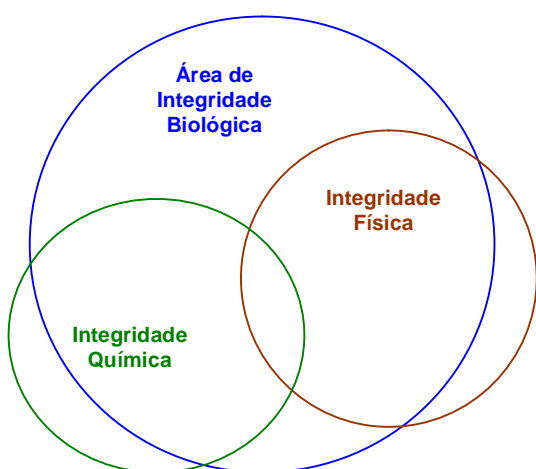
III.1.4.3 Reserva Ecológica Nacional (REN)

Regulamentada pelo D.L. 93/90, de 19 de Março⁶⁸, este estatuto inclui zonas não abrangidas no Sistema Nacional de Áreas Protegidas (ou seja, espaços estuarinos não incluídos na RNET) e visa a salvaguarda de áreas fundamentais onde ocorrem e se desenvolvem funções indispensáveis ao equilíbrio ecológico do próprio ecossistema estuarino.

Segundo o Centro de Estudos Florestais, da Universidade Técnica de Lisboa⁶⁹, a “qualidade ecológica reflecte o efeito de todas as actividades humanas, directas ou indirectas, exercidas sobre o sistema aquático. [Ela é] a medida do desvio das características abióticas e dos organismos desse local em relação ao que seria de esperar na ausência de perturbação humana”.

Os mesmos autores elaboraram o esquema seguinte, representativo do que defendem relativamente à *qualidade ecológica* (figura 16).

Figura 16 – Componentes da qualidade ecológica.



“A avaliação do estado ecológico dos ecossistemas fluviais deve representar uma faceta chave nas políticas de conservação, recuperação e gestão destes sistemas, objectivando, a preservação da diversidade biológica num quadro de produção sustentável de recursos para o Homem”.

(Fonte: Centro de Estudos Florestais da Universidade Técnica de Lisboa, 2010)

⁶⁸ Com alterações introduzidas pelo D.L. 316/90, de 13 de Outubro, D.L. 213/92, de 12 de Outubro e D.L. 79/95, de 20 de Abril.

⁶⁹ Intervenção em seminário decorrido em Julho de 2010, numa *Sessão de Debate* sobre o *Património do Tejo*.



III.2 Actividades socioeconómicas e de lazer do Estuário do Tejo e seus impactes

Citando Araújo *et al* (2009), a avaliação de impactes⁷⁰ socioeconómicos (do termo inglês SEIA: *Socio-economic Impact Assessment*) é um método utilizado para avaliar os impactes directos e indirectos, por meio de um conjunto de variáveis de decisão quantitativas e qualitativas, que permitem entender a amplitude das potenciais mudanças, resultantes de intervenções propostas, e das prováveis respostas daqueles afectados por elas. Este tipo de avaliação auxilia o decisor na elaboração de estratégias de minimização de impactes, minimizando as mudanças negativas e maximizando as mudanças positivas (*Australian Government, 2005, cit. in Araújo et al, 2009*). Portanto, a finalidade última da avaliação de impactes é analisar os impactes positivos e negativos associados com uma dada proposta política, permitindo formar julgamento político e identificar dilemas em se alcançar objectivos conflituantes (cf. Tamborra *et al, 2002, cit. in Araújo et al, 2009*).

Esta avaliação de impactes socioeconómicos pode ser realizada através de vários métodos, adaptando-se estes em função das exigências particulares da análise. Contudo, pode dizer-se que há etapas que coincidem, tais como: *i)* definição do alvo – definição da natureza e limites da avaliação do impacte; *ii)* caracterização dos impactes no decorrer da actividade; *iii)* formulação de cenários alternativos, em função da natureza e magnitude dos impactes; *iv)* caracterização e estimativa dos efeitos de diferentes cenários de impactes; *v)* monitorização dos impactes reais; *vi)* mitigação e gestão dos impactes; e *vii)* avaliação do processo de avaliação dos impactes (cf. Taylor, Bryan e Goodrick, 1990, cit. in Araújo *et al, 2009*)

“O estuário está sujeito a um assoreamento constante, que obriga a dragagens ocasionais para manter os canais de navegação entre as principais localidades ribeirinhas. A navegação, para montante das mesmas, pode necessitar da ajuda das marés, mas numa forma geral podemos afirmar que o estuário é navegável em toda a sua extensão, para barcos até 2,5 metros de calado e 20 metros de mastro, por causa das pontes.” (Gomes, 2008)

O Relatório Síntese do Plano Estratégico do Porto de Lisboa analisa o peso das diversas actividades desenvolvidas no porto de Lisboa, no total dos proveitos portuários, observando-se que a Náutica de Recreio e os Cruzeiros, apresentam uma importância relativa de 4,7% e 2,3%,

⁷⁰ Na fonte citada, a palavra utilizada é *impacto*, que aqui se substitui por *impacte*, porque embora no dicionário ambas tenham o mesmo significado, considera-se este termo mais adequado ao contexto em que está a ser referido; pois academicamente se aprendeu que por *impacto* se entende um resultado imediato, um “embate”; enquanto por *impacte* se entende uma consequência/ resultado a médio-longo prazo.



respectivamente, sendo o restante constituído por actividades com menor peso, de onde se destaca a *Pilotagem*, com 10,0% e a *Água/ Energia/ Autorização/ Marítimo-Turísticas*, com 3,2%⁷¹.

Grande parte do património da APL licenciado para actividades de lazer, está associado à náutica de recreio e ao turismo (nomeadamente cruzeiros e actividades marítimo - turísticas), e estas poderão constituir a principal base de sustentabilidade financeira da Náutica de Recreio e dos Cruzeiros (que, enquanto áreas de negócio consideradas individualmente, apresentam resultados operacionais negativos significativos).

Assim, sem perder de vista que o aumento do volume de carga a movimentar, principalmente da carga contentorizada e dos granéis, constituem as áreas de negócio fundamentais para o desenvolvimento do porto de Lisboa, pode, ainda, concluir-se que as áreas de lazer, recreio e turismo, em conjunto e de forma integrada, constituem também uma área de negócio estratégica para o Porto de Lisboa.

No mesmo Relatório de Síntese do Plano Estratégico do Porto de Lisboa, refere-se que as transformações económicas e sociais da primeira metade do século XX – que levaram à decadência de muitas das actividades ligadas ao mar e ao rio e ao progressivo abandono do estuário como grande espaço de ligação da região de Lisboa e de integração dos territórios ribeirinhos – puseram em causa a convivência tradicional do porto com o seu território e com a cidade de Lisboa.

Não só nos territórios adjacentes ao estuário do Tejo, bem como aos do Sado, transitou-se de uma fase de decadência das actividades e dos seus usos tradicionais (actividades essencialmente industriais e portuárias) para uma fase de reestruturação das extensas áreas ribeirinhas, libertando-as para outros fins, associados à ocupação dos tempos livres, ao ócio, à cultura, ao turismo, ao recreio. (cf. Carvalho, 2000)

“Após várias décadas de “virar de costas ao Tejo” assiste-se, desde o final da década de 1980, a um acelerado processo de retorno da vida urbana ao rio e a uma revalorização do estuário no espaço metropolitano, e nas políticas de desenvolvimento e gestão do território dos municípios ribeirinhos.” (Relatório Síntese PEDPL, *in* APL *online*)

A mesma fonte reforça que “a água representa, hoje, para além de um recurso natural estratégico, um recurso ambiental e paisagístico de grande importância na reconfiguração dos modos de vida das sociedades contemporâneas e, conseqüentemente, no reordenamento e construção dos espaços urbanos”. Os espaços de água e as frentes ribeirinhas que lhes estão associadas são,

⁷¹ Análise referente ao período de 2001 a 2004. Já ao nível dos custos, cabe à “Náutica de Recreio” e aos “Cruzeiros”, uma importância relativa na ordem dos 10,4%.



actualmente, espaços de forte atracção para a vida das cidades e dos territórios urbanos, e espaços privilegiados para a realização de actividades de recreio e lazer e de práticas desportivas.

As que outrora se apresentavam como as actividades económicas principais do estuário estão hoje muito modificadas e o seu peso económico não é em nada comparável ao do passado. E refiro-me a actividades como a pesca (com uma abundância extraordinária de peixe, desde robalo, linguado, corvina, charroco, solha, enguia, sável, tainha, etc.⁷²), a exploração salineira (as salinas ou marinhas existiam desde o século XIII em Lisboa, próximo da voz do Trancão⁷³ e revelaram-se uma forte ligação das gentes ribeirinhas com o seu rio⁷⁴) e a moagem/ moinhos de maré (cuja generalização pelo litoral português terá ocorrido no séc. XIV, existindo em grande número nos estuários de grandes rios portugueses⁷⁵; no estuário do Tejo conhecendo-se em funcionamento o moinho de Corroios, originário de 1403 mas recuperado na década de oitenta, pela C.M.Seixal, considerado monumento – edifício industrial, património cultural do estuário).

Outras três actividades económicas foram marcantes para a contextualização e evolução do estuário do Tejo: a construção naval, o tráfego fluvial e a actividade portuária. A construção naval, sobretudo sedeadada na margem sul do rio (Porto Brandão, Margueira, Mutela, Amora, Arrentela, Seixal, Barreiro, Gaio, Sarilhos Pequenos, Montijo e Alcochete), mas com uma presença também na margem norte (Junqueira, Santos, Adarse - Alverca, Alhandra, etc.) teve o seu período áureo nos séc. XV e XVI, pelo facto do estuário ter sido ponto de partida e de chegada das caravelas e naus portuguesas, no período das descobertas e expansão portuguesa⁷⁶.

O estaleiro naval da Ribeira das Naus (Lisboa), juntamente com os estaleiros navais da Azinheira (no Rio Judeu, Seixal) e da Telha (no Rio Coima, Barreiro), constituíram um triângulo decisivo e impulsionador destas actividades de construção naval.

As próprias madeiras utilizadas como matéria-prima vinham das arribas da Caparica, da mata da Machada, da Canha, do pinhal da Azambuja, do pinhal de Leiria, das encostas do Zêzere⁷⁷. E outras actividades estavam ligadas directamente à construção naval: fornalhas do breu na preparação deste produto utilizado na calafetagem; forjas e ferrarias na manufactura de pregos e

⁷² A abundância de peixe era tal que dois cruzados ingleses (Osberno e Arnulfo) que no séc. XII aqui acorreram para participar no ataque que havia de tornar Lisboa cristã (1147), nos legaram a seguinte descrição: “*Há nele tanta abundância de peixe que os habitantes acreditam que dois terços da sua corrente são de água e outro terço são de peixe. É também rico de marisco como de área, e é principalmente de notar que os peixes desta água conservam a sua gordura e sabor natural sem os mudar ou corromper por qualquer circunstância, como acontece entre nós*”. Também num edital da vereação lisboeta, de 12 de Dezembro de 1672, o Tejo é descrito como “*o rio mais abundante de pescado de toda a Europa, cuja fertilidade inutilmente se vai extinguindo em razão do tempo e das redes com que se pesca*”. (Dias e Marques, 1999, pp. 87-88).

⁷³ Segundo Rau (1951), citado por Dias e Marques (1999).

⁷⁴ No ano de 1790, havia 245 salinas no Tejo que produziam anualmente 104.900 moios (medida de massa utilizada pelos salineiros, equivalente a 750Kg). In Lacerda Lobo e Maia Alcoforado, in Lepierre, Charles (1935), cit. in Dias e Marques (1999).

⁷⁵ Só não sendo conhecida esta actividade no Douro.

⁷⁶ À chegada ao Museu de Marinha, pode ler-se o seguinte texto, intitulado de “*Descobrimdo o Mundo*”: *A expansão Portuguesa, que durará por um período de cerca de mais de cem anos, mudará a face do Mundo tal como ele era conhecido. Durante quase todo o século XV e toda a primeira metade do XVI os Portugueses aperfeiçoaram e transformaram todas as técnicas de construção naval e de navegação até então existentes e espalharam-se por todo um mundo até então desconhecido, “... dando novos Mundos ao Mundo...”. Com os navegadores e descobridores vão comerciantes, missionários e aventureiros, realizando todos em comum uma epopeia, feita de uma enorme quantidade de façanhas individuais e aventuras colectivas, única na História da Humanidade.* (autor desconhecido)

⁷⁷ Para a construção de uma nau eram necessárias 2.000 a 4.000 árvores, tendo-se construído 700 naus só para as ligações com a Índia, 300 no caso do Brasil e 200 para a expedição a Ceuta. In Paiva (1995), cit. in Dias e Marques (1999).



outras ferragens; cordoarias (para o fabrico de cabos); sistemas de tecelagem para os tecidos e oficinas de velame para confecção das velas. As embarcações exigem uma complexa mastreação.

Os nossos carpinteiros e calafates tornaram-se verdadeiros artistas e criativos, cada estaleiro apresentando o seu estilo próprio. Esta arte de construção naval era um espaço de primordial importância na cultura portuguesa e até nas tradições culturais mediterrânicas.

Contudo, no séc. XIX, as máquinas a vapor construídas em ferro substituíram as de madeira, desencadeando profundas mudanças nesta actividade económica tão significativa até então. Mas continuaram a coexistir com os modernos estaleiros dois estaleiros artesanais, na margem sul, o de José Francisco Lopes (Gaio/ Rosário) simultaneamente o grande centro de aprendizagem e pintura de embarcações tradicionais, e o de Jaime Ferreira da Costa & Irmão (Sarilhos Pequenos). Também as oficinas de confecção de velas de Braz da Silva (Gaio/ Rosário) e de José da Silva (Alhos Vedros) se mantiveram em laboração, com perfeição e uma beleza ímpares.

Algumas embarcações tradicionais de hoje são verdadeiras obras de arte, graças ao trabalho conjunto e realizado com gosto por parte de carpinteiros, veleiros e pintores de outrora. Na figura 17 pode ser apreciada uma miniatura dessas obras de arte.

Figura 17 - Bote Fragata "Novo Portugal" (miniatura), no Museu de Marinha.



Fonte: Própria (2010)

O tráfego fluvial no estuário do Tejo, por sua vez, ao permitir o transporte de pessoas e bens, habitualmente entre as duas margens, permitiu unir as mesmas. Esta navegação activa animava as águas do estuário, num vaivém constante, cheio de vida e beleza (diz quem sabe e teve a sorte de ver). Segundo um escrito de 1785, de João de Souza (cit. in Dias e Marques, 1999), as diferentes embarcações que frequentavam o porto de Lisboa, inferindo-se que seriam essas as de tráfego fluvial do Tejo (embora não ocorrendo todas simultaneamente), eram: barco cacilheiro (servia na descarga de navios), bateira de Porto Brandão (transporte de pedras), barco de moyos (transporte de areia), fragata (transporte de todos os bens necessários), falua (transporte de passageiros),



catraio (transporte de passageiros), barco dos moinhos (transporte de farinhas), fragata d'Alcochete (transporte de lenhas) e barca d'Aldea Galega (transporte de madeiras).

O desenvolvimento do caminho-de-ferro (introduzido em 1861) e do transporte rodoviário de mercadorias levou ao declínio do tráfego fluvial, este praticamente desaparecendo quando se construíram as pontes sobre o Tejo: a de Vila Franca de Xira, em 1951, e a primeira Ponte de Lisboa, em 1966.

Nos anos oitenta, por iniciativa das autarquias ribeirinhas do Seixal, Moita, Alcochete e Vila Franca de Xira, deu-se um movimento de recuperação de algumas embarcações tradicionais, nomeadamente da fragata, do varino e da falua, agora reconvertidas para actividades de turismo, de recreio ou lazer e de educação ambiental.

Nessa década, o transporte de passageiros era assegurado por embarcações do tipo cacilheiro, em carreiras regulares entre Lisboa e os pólos urbanos da Trafaria, Cacilhas, Seixal, Barreiro e Montijo. Mais recentemente, as ligações a Lisboa, a partir do Montijo e do Seixal, foram beneficiadas com embarcações mais velozes (tipo catamarã). O trânsito de mercadorias é servido por navios de outro tipo (rebocadores, batelões e gruas flutuantes), ligando a zona portuária de Lisboa às instalações industriais.

E é essa terceira actividade económica referida anteriormente – a actividade portuária – a que maior tempo de vida tem apresentado. Desenvolvendo-se gradualmente, o porto de Lisboa é hoje uma forte alavanca para a economia do país. Começou por servir de suporte a uma rede de intercâmbios mercantis com a Europa do Norte e por assegurar uma actividade comercial intensa ligada ao transporte, transacção e escoamento de produtos entre as duas margens, contudo as estruturas portuárias então existentes reduziam-se a pequenos portos e cais⁷⁸.

No séc. XVI, Lisboa, Almada e Aldea Galega eram os principais portos, apresentando o estuário do Tejo sempre boas condições de navegabilidade, segurança e ancoradouro. A segurança e vigilância foram reforçadas a partir do séc. XV, através da construção de fortificações militares, algumas ainda conhecidas dos dias de hoje (Torre de S. Julião da Barra e Torre do Bugio, cujo alinhamento delimita a barra do Tejo; Torre de São Vicente de Belém, Torre Velha da Caparica, entre outros).

A partir do séc. XIX foram sendo conquistados terrenos ao Tejo, para construção de entrepostos⁷⁹ e de diversas docas: Bom Sucesso, Belém (figura 18), Santo Amaro, Alcântara,

⁷⁸ Segundo Dias e Marques (1999), os cais eram denominados em função do tipo de produtos que manejavam (ex: cais do carvão, cais da pedra, cais da madeira, cais do trigo) ou em função da proveniência dos respectivos produtos (ex: cais de Alhandra, cais de Santarém, etc.) ou ainda em função do uso atribuído a cada cais (ex: cais da Rainha, cais de D. Manuel, cais do Duque de Aveiro, etc.)

⁷⁹ Armazéns existentes junto às docas, para recepção de mercadorias de reexportação.



Alfândega, Terreiro do Trigo, Marinha, entre estas duas docas secas (ou de reparação), na Rocha Conde d' Óbidos.

Figura 18 - Doca de Belém, junto ao Padrão dos Descobrimentos (ao fundo).



Fonte: Própria (2010)

Lisboa tem sido um importante entreposto comercial e, por isso, a área territorial sob jurisdição da APL tem-se alargado em demasia, na visão de muitas pessoas, pois dessa situação resulta uma separação da cidade com o seu Rio, e quando se refere a cidade, pensa-se na sua população, que gostaria certamente de usufruir mais deste bem tão precioso que é o estuário do Tejo.

O surto das obras portuárias deu-se entre 1911 e 1946, com o surgimento de novas docas, cais, estações marítimas de passageiros, para apoio a grandes paquetes, adquirindo-se igualmente muito equipamento (guindastes, rebocadores, etc.). De 1946 até ao final da década de 1960, as obras continuaram, destacando-se entre elas o cais acostável entre Xabregas e Poço do Bispo, a doca pesca de Pedrouços e a ponte-cais de Cabo Ruivo, esta para movimentação de produtos petrolíferos.

Em 1970 chega a contentorização, com o bem equipado terminal de contentores de St^a. Apolónia a dar os primeiros passos. A evolução nesta área de actividade foi grande, entre 1970 e 1998, passando-se de 12.900 para 245.596 contentores. Nesse mesmo período, a carga contentorizada eleva-se de 94.000 toneladas para 2.786.660 toneladas, segundo dados da APL.

A actividade da APL comporta hoje granéis agro-alimentares, carga contentorizada, cargas fraccionadas, granéis líquidos, tráfego fluvial de passageiros e viaturas, actividades de pesca, bem como *lazer, recreio e turismo*.

Gomes (2008), acrescenta que "o estuário é hoje um grande lençol de águas abrigadas, estendendo-se sobre uma falha geológica, em tempos invadida pelo mar, formando uma imensa bacia sedimentar particularmente rica para a agricultura: a lezíria. Aqui se fixaram povos com



economias dependentes do rio, que lhes servia de via de comunicação para as trocas comerciais, abastecimento de água para a agricultura, e como fonte de alimentos”.

Não só enquanto fonte de alimentos (de sal, vinho, azeite, farinha, frutas, produtos hortícolas e pescado), o estuário permitiu abastecer a *urbe* lisboeta nas áreas energéticas (carvão e lenha, por ex.) e na construção (madeira). Também as indústrias de vidro, fornos de cal, telha e tijolo, as olarias de barro vermelho, os fornos de biscoito de Vale do Zebro e os estaleiros navais complementaram e diversificaram esse abastecimento.

“O estuário foi, desde sempre, uma zona densamente povoada e economicamente rica. Foi um pólo de desenvolvimento à escala global, quando as frotas das Índias e das Américas aqui se cruzavam com as Europeias, numa globalização de mercados e culturas jamais vista até aí. Desde então, o estuário foi perdendo importância à escala global, com as suas populações também menos ligadas ao rio, mas a continuarem totalmente dependentes deste.” (Gomes, 2008)

Hoje, para se continuar a tirar proveito deste tão rico e variado recurso natural, de forma sustentável e aprazível para todas as partes envolvidas e interessadas (população, empresas e entidades públicas), torna-se fundamental concertar estratégias, políticas e programas de actuação na frente ribeirinha do estuário, sabendo-se que, actualmente, nos duzentos quilómetros de frente ribeirinha do estuário (APL, *online*):

- 14 km, 7%, têm uso estritamente portuário;
- 23 km, 11%, têm vocação urbana;
- 23 km, 11%, dizem respeito a usos industriais;
- 28 km, 14% são ocupados por áreas militares e outros usos;
- e 116 km, 57%, estão integrados em espaços agrícolas e naturais.

III.2.1 Os agentes dinamizadores do estuário do Tejo

Um *agente* pode ser um recurso natural, material ou imaterial, uma empresa, associação, clube ou organismo, um evento; ou alguém (legislador, formador, empresário, cliente), que age e/ ou que incentiva à acção, que move ou que estimula. De certa forma tem nele implícito o termo de “dinamizador”.

E, por tal, podem ser considerados diversos os agentes dinamizadores do estuário do Tejo. Ao longo de todo este trabalho, são abordados alguns deles, embora sem serem assim explicitamente apelidados. São eles: a cidade de Lisboa, os concelhos vizinhos do estuário, a própria riqueza



biológica deste extenso plano de água, a sua envolvente natural, histórica e comercial, a paisagem, as embarcações tradicionais, a população portuguesa, os organismos que orientam o Turismo nacional e regional, as empresas que prestam serviços, as associações, os clubes, as escolas, os institutos politécnicos e as universidades, que formam, bem como os visitantes que nos visitam e influenciam, entre tantos outros elementos.

Portugal, a 20 de Outubro de 2000, assinou em Florença a “Convenção Europeia da Paisagem”⁸⁰, considerando fundamental, para alcançar o desenvolvimento sustentável, o estabelecimento de uma relação equilibrada e harmoniosa entre as necessidades sociais, as actividades económicas e o ambiente; e ainda considerando que a paisagem desempenha importantes funções de interesse público nos campos cultural, ecológico, ambiental e social e que constitui um recurso favorável à actividade económica, cuja protecção, gestão e ordenamento adequados podem contribuir para a criação de emprego.”

A paisagem⁸¹ constitui um recurso natural associado a uma matriz cultural que resulta da interacção da natureza com a actividade humana, percebida através dos sentidos e do conhecimento empírico e científico. (cf. Saraiva, 2007) A mesma autora diz que “água e paisagem reflectem, na sua harmonia ou desequilíbrio, relações dinâmicas entre sociedade, engenho, arte e natureza”.

É um bem comum que deve ser preservado e cuidado, e que ajuda a unificar o passado e o presente, pois com o decorrer dos anos, vão sendo deixadas marcas no território que estimulam a curiosidade da população e visitantes, no caso do rio Tejo podendo identificar-se várias, como as margens de caniços, as marcas das cheias, as comunidades tradicionais com as suas casas típicas ou palhotas⁸². Estes sinais de unificação entre o passado e o presente deveriam exigir maior atenção por parte de quem usufrui destes locais e de quem contribui para o ordenamento do seu território.

Aliando-se a água à paisagem, é possível dinamizar actividades de grande interesse cultural, educativo e/ ou imaginário. A paisagem tem vindo a ser retratada na pintura, na literatura e outras artes, e é um elemento da natureza, do território, do ambiente/ ecologia e do património, podendo ser um elemento, por excelência, que marca um passado e representa a identidade de um lugar.

⁸⁰ Publicando-a em Decreto-Lei 4/2005, de 14 de Fevereiro

⁸¹ Segundo o artº 1º da Convenção Europeia da Paisagem, a Paisagem é definida como uma área cujo carácter é o resultado da acção e interacção de factores naturais e/ ou humanos. “*Landscape*” means an area, as perceived by people, whose character is the result of the action and interaction of natural and/or human factors.

⁸² O projecto “Palhota Viva” é uma associação de defesa do ambiente, com sede na aldeia de pescadores avieiros da Palhota, a mais bem conservada do todo o rio e em estilo palafita. Palhota é o nome da aldeia onde se situa a sede e a casa-abrigo que tem vindo a desenvolver um programa de ecoturismo. E é usando os trilhos demarcados, as bicicletas de todo o terreno, a canoagem, e a observação de aves que o ajudamos a afogar o stress que a vida quotidiana provoca. (cf. Palhota Viva, *online*)



As condições privilegiadas do estuário para a prática e desenvolvimento de diversas actividades de recreio, náuticas, de natureza, culturais, educativas, ou essencialmente comerciais/económicas, têm vindo a determinar a intenção e actuação de diversas entidades neste domínio hídrico e suas margens.

Embora haja uma crescente iniciativa de criação de parcerias e de trabalhos em rede, muitos necessários para mais facilmente se aprovar projectos e recorrer-se a financiamentos externos, ainda se sente pouca envolvimento prática de todos os actores económicos e legisladores, talvez por serem muitos e não haver um só “governo” do rio Tejo e seu estuário.

Podem ser apontados diversos agentes, como: Câmaras Municipais, a Área Metropolitana de Lisboa, a Associação Turismo de Lisboa, a CCDR-LVT, as Associações de Municípios, a APL, o IPTM, o Turismo de Portugal, o Instituto Hidrográfico, o Instituto da Água (INAG), o ICNB, diversos agentes privados, associações empresariais, clubes náuticos, e uma entidade recente, a ARH Tejo, que tem vindo a facilitar sessões de debate e discussões públicas acerca do rio Tejo⁸³ e está de momento a desenvolver o POE Tejo.

Todos os agentes, dentro do seu domínio de actividade, devem fazer os possíveis para que a sua actividade se desenrole não só em função dos objectivos próprios mas sejam capazes de se unir e estabelecer objectivos comuns para uma melhor gestão integral do rio Tejo e seu estuário.

A APL detém aqui também um papel determinante, na medida em que tem a jurisdição de cerca de vinte e cinco quilómetros do estuário do Tejo, gerindo o plano de água e suas margens ribeirinhas, constituindo-se como a principal responsável pela construção e exploração de infra-estruturas e equipamentos de apoio às actividades comerciais, cruzeiros, náuticas e marítimo-turísticas. Recentemente tendo apresentado à ARH Tejo, para análise, o PIRANET, está muito interessada em ver crescer o turismo náutico no estuário.

Todavia também há agentes privados a dinamizar alguns territórios sob jurisdição da APL, S.A., como por exemplo no caso da construção da marina e do porto de recreio, respectivamente, das Câmaras Municipais de Cascais e Oeiras. Estas iniciativas reflectem não só a importância, social e económica, que os municípios ribeirinhos conferem às actividades turísticas, nomeadamente náuticas de recreio e lazer, como a emergência de uma nova atitude de concertação de vontades entre municípios, que outrora equacionavam projectos isoladamente.

No que diz respeito a associações, clubes, empresas e outros operadores da área náutica que actuam no estuário do Tejo, sejam operadores marítimo-turísticos, entidades formadoras, ou que

⁸³ A mais recente a que se assistiu, ocorreu dia 25/11/2010, com o tema: “Navegabilidade do Rio Tejo” (auditório do LNEC, Lisboa). Ver mais em: <http://www.arhtejo.pt/web/guest/navegabilidade-do-rio-tejo>



prestam outro tipo de serviços (com alguma ligação à náutica), foram organizados numa base de dados, não anexada por ser demasiado extensa.⁸⁴

Manifesta-se muito difícil, a título individual, recolher e compilar esta informação e depois organizá-la, pois é necessário um aprofundado conhecimento da área, é preciso que as entidades queiram colaborar, facultando os seus dados, e é preciso ir actualizando constantemente a informação, seja em termos de preços, seja de contactos ou actividades/ eventos organizados.

E ao verificar-se esta dificuldade, considera-se essencial a disponibilização *online* (e de forma gratuita) desta informação actualizada, não só para quem estuda, como para quem opera, para quem quer criar parcerias e para quem gere institucionalmente poder responder a necessidades e conhecer “a sua frota”, entre tantas outras razões.

Recentemente foi criado o Fórum Empresarial da Economia do Mar (*FEEM*)⁸⁵, associação de empresas prevista no Hypercluster da Economia do Mar (este elaborado com a missão de “colocar Portugal como importante “player” da Economia do Mar a nível global”). Juntam-se, no Fórum, diversos empresários do sector e outros interessados por esta área, que confrontam ideias, partilham notícias, discutem temas do passado e do presente, importantes porque estruturantes das actividades ligadas ao mar e à economia do país, sempre com vista a tornar reais e sustentáveis os projectos relacionados com o mar português, que abrangem tantas áreas/ componentes (doze, no total), como: transportes e logística, energia, defesa e segurança, pesca e alimentação, construção naval, passageiros, lazer e turismo.

III.2.1.1 Administração da Região Hidrográfica do Tejo: POE Tejo

A ARH Tejo tem uma área considerável para gerir e organizar, como se pode verificar através da leitura do quadro 8, representando 31% da área de Portugal e 32% da sua frente litoral e do número de zonas balneares.

Esta entidade está de momento a desenvolver, com diversas entidades parceiras, e ouvindo inúmeros e reconhecidos especialistas e técnicos, o POE Tejo.

⁸⁴ Por dificuldade de aceder a uma base de dados completa, construiu-se uma própria, com a finalidade de organizar os contactos, nomes e actividades das empresas e outras entidades, e permitir contactar as mesmas, aquando do envio dos inquéritos implementados *online*. Muitas delas são empresas que operam na área do turismo, mas outras apenas foram contactadas por se situarem na orla estuarina e outras áreas ribeirinhas, por isso, com alguma relação à actividade náutica ou ao rio Tejo. Posteriormente foram sendo acrescentadas novas entidades.

⁸⁵ Lançado a 29 de Abril de 2010, está disponível *online*, através do site oficial <http://www.fem.pt/> ou através da rede social *Facebook* (www.facebook.com).



Quadro 8 – Área de jurisdição da ARH do Tejo, I.P.

	Portugal	ARH do Tejo	
Área (km ²)	89 271	27 556	(31 %)
População	9 873 200	3 809 050	(39 %)
Número de concelhos	278	107	(39 %)
Frente litoral (km)	898	289	(32 %)
Número de zonas balneares	407	131	(32 %)

Fonte: ARH Tejo (2009), in C.M.Seixal *online*

Os Planos de Ordenamento dos Estuários (POE), regulamentados pelo D.L. 129/2008, de 21 de Julho, visam a protecção das suas águas, leitos e margens e dos ecossistemas que as habitam, assim como a valorização ambiental, social, económica e cultural da orla terrestre envolvente e de toda a área de intervenção do plano.

Os POE têm por objecto o estuário (constituído pelas águas de transição e pelos seus leitos e margens) e a orla estuarina (zona terrestre de protecção cuja largura é fixada na resolução do Conselho de Ministros que aprovar o POE, até ao máximo de 500 m contados a partir da margem, salvo nos perímetros urbanos definidos nos planos municipais de ordenamento do território, integrados na zona terrestre de protecção, em que os POE apenas dispõem sobre regras e medidas de protecção, salvaguarda, valorização e qualidade dos recursos hídricos, em conformidade com o disposto na Lei da Água⁸⁶ e nos seus termos).

A elaboração destes planos compete às Administrações das Regiões Hidrográficas, I. P. (ARH), contudo, quando a área de intervenção de um POE coincide, total ou parcialmente, com uma área protegida integrada na Rede Nacional de Áreas Protegidas, a elaboração do POE deve ser realizada em colaboração com o Instituto da Conservação da Natureza e da Biodiversidade, I. P. (ICNB).

São objectivos específicos dos POE:

a) Definir regras de utilização do estuário, promovendo a defesa e qualidade dos recursos naturais, em especial dos recursos hídricos, de acordo com o disposto na Lei da Água e tendo em conta as disposições do D.L. 77/2006, de 30 de Março, indicando as medidas de protecção e valorização dos recursos hídricos a executar, nomeadamente as medidas de conservação e reabilitação da zona costeira e estuários;

⁸⁶ A Lei da Água, aprovada pela Lei 58/2005, de 29 de Dezembro, assim transpondo para a ordem jurídica nacional a Directiva n.º 2000/60/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de Outubro, estabeleceu as bases e o quadro institucional para a gestão sustentável das águas. Esta instituiu os **planos de ordenamento** dos estuários como planos especiais de ordenamento do território, a par dos planos de ordenamento de albufeiras de águas públicas, dos planos de ordenamento da orla costeira e dos planos de ordenamento de áreas protegidas, alterando para o efeito o n.º 3 do artigo 42.º do D.L. 380/99, de 22 de Setembro, na redacção que lhe foi dada pelo D.L. 310/2003, de 10 de Dezembro.



b) Definir regras e medidas de utilização da orla estuarina, com consideração dos instrumentos de gestão territorial aplicáveis, que permitam uma gestão sustentada dos ecossistemas associados;

c) Identificar as áreas fundamentais para a conservação da natureza e da biodiversidade no estuário e na respectiva orla e, nos casos em que tal se justifique, estabelecer níveis diferenciados de protecção;

d) Estabelecer os usos preferenciais, condicionados ou interditos na área abrangida pelo plano, salvaguardando os locais de especial interesse urbano, recreativo, turístico, paisagístico, ambiental e cultural.

Ainda no art.º 4º do mesmo D.L. 129/2008, salienta-se que:

“ 3 - Quando sobre a área de intervenção de um POE incidir, total ou parcialmente, um plano de ordenamento de área protegida, o POE estabelece, na área de sobreposição dos dois planos, apenas as regras de utilização do estuário no que respeita à defesa, valorização e qualidade dos recursos hídricos.

4 - Quando a área de intervenção de um POE abranger uma área ou zona portuária, constituem ainda objectivos do plano a garantia das condições para o desenvolvimento da actividade portuária e a garantia das respectivas acessibilidades marítimas e terrestres.

5 - Para efeitos do número anterior, entende-se como actividade portuária o conjunto das actividades directa ou indirectamente associadas a um porto, nomeadamente a navegação comercial, turística e desportiva, a pesca, a gestão da área ou zona portuária e das áreas logísticas associadas.”

Estes projectos reflectem oportunidades e desafios que, no que toca ao POE Tejo⁸⁷, passam por: uma correcta identificação dos usos e actividades que interferem com o bom estado das massas de água e das normas e medidas a implementar para a sua correcção; um envolvimento dos principais actores chave em torno da elaboração de um plano que tem em vista a promoção da concertação de interesses e geração de consensos, com vista a uma responsabilidade partilhada no ordenamento e gestão com vista à sua sustentabilidade; uma adequada compatibilização das actividades económicas – portuárias, industriais, turísticas, de transporte e da pesca – com as funções de protecção dos valores naturais e as actividades de recreio e lazer; uma cooperação inter-municipal na articulação e complementaridade de projectos de valorização de frentes

⁸⁷ Constitui uma figura nova no regime jurídico dos instrumentos de gestão territorial, constituindo uma sede privilegiada de discussão de opções de ordenamento e gestão em torno do estuário, entre os vários actores que sobre ele actuam e o usufruem, para uma efectiva abordagem integrada e sustentável de gestão da água e dos usos com ela conexos. (Lacerda, 2009: p.5)



ribeirinhas; e uma identificação de parcerias associadas a determinadas acções na gestão dos recursos hídricos do estuário.

O ambicioso calendário apresentado e restante informação adicional são colocados *online*, no site da ARH Tejo, onde está igualmente disponível o quarto volume da colecção *Tágides*, intitulado *O Plano de Ordenamento do Estuário do Tejo, Saberes e Reflexões*, na qual se espelham as reflexões de vinte e três personalidades/ entidades que participaram na primeira reunião oficial havida (a 23 de Julho de 2009), referente ao POE Tejo.

São muitas as entidades e técnicos especialistas a colaborar neste trabalho, pelo que se espera que o mesmo permita um crescimento sustentável do estuário e da actividade turística no mesmo e ajude a criar um “governo” para este território.

III.2.1.2 Administração do Porto de Lisboa: PIRANET

O PIRANET – Plano Integrado da Rede de Infra-Estruturas de Apoio à Náutica de Recreio no Estuário do Tejo, concluído pela APL, S.A., em meados de Novembro do corrente ano, “tem como principal objectivo reforçar e densificar uma rede diversificada de infra-estruturas e equipamentos de apoio que, sem prejuízo de outras actividades no Tejo, potencie a fruição do plano de água estuarino e a revitalização das suas margens, respeitando e valorizando os valores naturais em presença, e que contribua para o incremento da cadeia de valor da fileira da náutica, beneficiando económica e socialmente a Região.” (APL, 2010)

No decurso da elaboração do PIRANET, realizaram-se diversas reuniões com as Autarquias, nas quais se abordaram matérias constantes do referido plano, tendo sido desenvolvido, para cada um dos Municípios que confinam com a jurisdição da APL, S.A, um dossier que contém a proposta do “Plano” relativa a cada um deles. Este plano é considerado fundamental para a revitalização do turismo náutico no Estuário do Tejo, com efeitos directos na economia local e do país.

Antes da elaboração deste documento, a APL havia já reivindicado algumas áreas para reserva portuária, a dois níveis: uma focada na operacionalização portuária (incluindo as zonas da Trafaria; Doca de Pedrouços; nó de Alcântara; Quimiparque; área logística da Bobadela; área de reserva logística prevista para o Sobralinho); e outra que pelo seu potencial em termos de construção de uma “identidade ribeirinha, revela um papel fundamental na requalificação da vida urbana de diversos municípios, para as quais foram ou se encontram a ser elaborados, estudos urbanísticos e de valorização ambiental, de iniciativa municipal, e cuja concretização ponderada participará estrategicamente no cumprimento dos principais objectivos do PROT-AML.”



Inserem-se neste nível: Cacilhas; área de Santos – Cais de Sodré; área de Cais de Sodré – Santa Apolónia; Matinha; área da Baía do Seixal – Ponta dos Corvos; área da Antiga Siderurgia Nacional; Alhos Vedros (estaleiro vocacionado para o desmantelamento de navios). (APL, *online*)

Como acções a implementar pela APL, com vista ao incremento do tráfego de cruzeiros no Porto de Lisboa, dando-lhe ainda maior destaque no panorama internacional, com impactes positivos na “cidade e na região, salientam-se a construção do novo terminal de cruzeiros de Santa Apolónia, a promoção de estudos técnicos, económicos e ambientais, para “novas alternativas de cruzeiros”, a aposta na diversificação dos mercados; e, ainda, uma maior cooperação com outros portos e articulação com os armadores do sector, potenciando a atracção de novos circuitos.”

Estão também a ser projectadas novas infra-estruturas náuticas, não só na margem norte (Santos e ribeira do Jamor) como na margem sul (Lisnave), o que certamente facilitará a aproximação das pessoas ao rio, necessidade há muito sentida. Estas terão diversas tipologias (marinas, núcleos de recreio e simples pontos de atracção) e dirigir-se-ão a mercados distintos. Também o apoio dado à actividade das embarcações típicas do Tejo se manterá.

Está ainda a ser projectada uma caracterização e classificação dos canais de navegação no estuário do Tejo, não só enquanto melhoria das condições de navegação de alguns canais interiores, mas igualmente para definição de soluções sustentáveis de ordenamento ribeirinho, sem esquecer os estaleiros tradicionais de reparação naval (ordenamento a ser desenvolvido em colaboração com as autarquias ribeirinhas), e em articulação com a rede de apoio à náutica de recreio a criar.

Na base de todas estas iniciativas parece estar a “consolidação e controlo de um modelo de desenvolvimento sustentável, nos planos terra e água, em termos ambientais e sociais.” E um último aspecto que não passa em branco é o “apoio à promoção de eventos de turismo, recreio e desporto náutico, de forte projecção internacional.”

III.2.1.3 Instituto Portuário dos Transportes Marítimos: POEM

Pese embora os oito séculos de ligação de Portugal ao mar e actividades conexas, só em meados do século XIX foi criado um departamento estatal autónomo, vocacionado para as obras portuárias, como resposta às crescentes necessidades ditadas por um comércio internacional em expansão vertiginosa. Depois, ao longo dos anos, a estrutura de gestão dos portos e das actividades a eles ligadas, foram sendo objecto dos ajustamentos adequados às novas realidades.

Em 1926, foi promulgada a Lei dos Portos, enquanto as áreas do fomento marítimo e da marinha mercante eram, também, objecto de uma institucionalização que respondia a novas necessidades.



Em 1974, alargou-se o leque de entidades com responsabilidades na área do transporte marítimo e na navegação, revelando-se, simultaneamente, novos desafios no sector portuário, na formação profissional, na regulamentação do tráfego marítimo, na defesa ambiental das áreas portuárias, na segurança e na qualidade do serviço.

Em 1978, foi criado o Instituto Nacional de Pilotagem dos Portos com o objectivo de assegurar, a nível nacional, a pilotagem nas barras, nos portos, rios, terminais ou bóias de amarração, tendo sido extinta a Corporação Geral de Pilotos e as corporações e secções locais de pilotos. No mesmo ano, foi criado também o Instituto do Trabalho Portuário, que estabeleceu as bases gerais para estruturar a organização administrativa do trabalho portuário. A este instituto, cuja orgânica foi alterada em 1984 e 1993, incumbiam funções nas áreas da formação profissional, da fiscalização e do apoio técnico à modernização e acréscimo de produtividade do trabalho portuário.

Em Novembro de 2002, inserido no objectivo de reorganização do sector marítimo e portuário constante no Programa do XV Governo Constitucional, é criado o Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos (IPTM).

Já o Decreto-Lei 146/2007, de 27 de Abril, estabelece uma nova lei orgânica para o referido IPTM, em função da qual este organismo é objecto de uma reestruturação, sendo ainda sua missão fiscalizar e exercer funções de coordenação e planeamento do sector marítimo-portuário e supervisionar e regulamentar as actividades desenvolvidas neste sector – mas as suas atribuições são reformuladas e reorganizadas segundo uma estratégia de afirmação dos portos nacionais, integrados nas «auto-estradas do mar», e do sector portuário como porta atlântica do Sudoeste Europeu, a qual estabelece, como medidas prioritárias, a elaboração e a implementação de um plano de desenvolvimento para a área marítimo-portuária – Plano Nacional Marítimo-Portuário.

A nível orgânico, as atribuições do IPTM, I.P., são ainda prosseguidas no território nacional sobre o qual este organismo tem jurisdição, por intermédio das delegações do Norte e Douro, do Centro e do Sul.

Actualmente, encontra-se em período de discussão pública⁸⁸ o Plano de Ordenamento do Espaço Marítimo (POEM), tendo como objectivos (IPTM, *online*), entre outros:

- a) Efectuar o levantamento de todas as actividades que se desenvolvem nos espaços marítimos sob soberania ou jurisdição portuguesa, cartografando essas actividades e

⁸⁸ Período de Discussão Pública entre 29 de Novembro de 2010 e 22 de Fevereiro de 2011 (Aviso nº 24108/2010, publicado no Diário da República, 2ª Série, Nº 226, de 2010.11.22), disponível *online* em http://www.imarpor.pt/arquivo%20noticias/noticia_25_11_2010.htm. Já a sua elaboração foi determinada pelo Despacho 32277/2008. “D.R. 2ª Série”, 244 (18/12/18).



identificando o respectivo grau de dependência das comunidades locais e delimitar os espaços já consignados;

- b) Ordenar os usos e actividades do espaço marítimo, presentes e futuros, em estreita articulação com a gestão da zona costeira;
- c) Garantir a utilização sustentável dos recursos, a sua preservação e recuperação, potenciando a utilização eficiente do espaço marítimo no quadro de uma abordagem integrada e intersectorial;
- d) Definir os parâmetros de desenvolvimento sustentado de cada actividade e do espaço marítimo em que cada uma se poderá desenrolar;
- e) Definir outras actividades passíveis de desenvolvimento a médio e longo prazo;
- f) Fomentar a importância económica, ambiental e social do mar;
- g) Definir as orientações para o desenvolvimento de indicadores de avaliação do desempenho sustentável das actividades marítimas e respectiva monitorização.

III.2.1.4 Câmara Municipal de Lisboa

“Muita da actividade industrial, hoje em franca reconversão, mostra-se na cintura ribeirinha, com os seus portos e estaleiros. A Administração do Porto de Lisboa e as Autarquias esforçam-se para recuperar estas zonas para espaços de lazer.” (Gomes, 2008)

Recentemente, o D.L. 100/2008, de 16 de Junho, definiu que as áreas da responsabilidade das Administrações Portuárias que não estejam afectas à actividade portuária, devem passar a ser da responsabilidade das respectivas Autarquias. Segundo o Relatório & Contas de 2009 da APL (APL, *online*), “atendendo à RCM 87/2009, de 18 de Setembro de 2009 e conseqüentemente da entrada em vigor do D.L. 75/2009, de 31 de Março, determinadas parcelas do domínio público marítimo afectas à APL, consideradas sem utilização portuária reconhecida, actual nem futura, serão transferidas para o município de Lisboa (...)”. As parcelas desafectadas são as seguintes:

- a) Área I — área envolvente da Torre de Belém, com 52 991 m²;
- b) Área II — área entre o Hotel Altis e o Padrão dos Descobrimentos, com 46 336 m²;
- c) Área III — terraplano da Junqueira, com 95 009 m²;
- d) Área IV — Cais do Sodré, com 3068 m²;
- e) Área V — Ribeira das Naus, com 24 113 m²;
- f) Área VI — Matinha, com 82 193 m².



A Câmara Municipal de Lisboa (CML) passou, assim, a gerir os trinta hectares correspondentes às seis áreas ribeirinhas referidas. Alguns dos projectos serão avançados em parceria com a *Frente Tejo*, uma sociedade⁸⁹ cujo objectivo é a requalificação e reabilitação da frente ribeirinha de Lisboa. Os objectivos estratégicos desta entidade passam por uma intervenção na zona da Frente Ribeirinha da Baixa Pombalina e ainda numa área de cerca de 100ha entre a Ajuda e Belém. Pretende-se acrescentar valor aos espaços públicos que têm ajudado a representar a identidade portuguesa e dinamizá-los turisticamente, entre outros objectivos.

Existe ainda um protocolo entre a CML e a Associação Turismo de Lisboa, que confere competências a este último ao nível da informação turística, do apoio aos turistas, aos eventos, equipamentos turísticos, melhoria do produto e conteúdos turísticos na cidade de Lisboa. Decorrente do contrato com o Turismo de Portugal, a ATL é a Agência Regional de Promoção Turística para a Área Promocional de Lisboa, sendo responsável pela Promoção Turística Internacional. (Turismo de Lisboa, *in AML online*)

“Gerir bem é permitir usufruir, perpetuando.”⁹⁰

Uma vez que são diversas as entidades a operar no mesmo território, e diversos também os elementos que devem ser valorizados, para correctamente se promover o destino, importa que se pense num modelo de gestão que permita usufruir hoje e amanhã. Sem dúvida que, se as acções estratégicas passarem pela criação de uma identidade do lugar, essa irá perpetuar-se, pois é genuína, intrínseca e verdadeira; e não só aproximará a população que se identifica com ela, bem como os visitantes que por ela se deixam sensibilizar.

III.2.1.5 Outros desafios futuros para o estuário do Tejo e sua envolvente

PROGRAMA POLIS

O programa Polis Rios⁹¹, com o lema “Tejo – um Rio Vivo, um Lugar Vivido”, incluirá o plano estratégico da intervenção de requalificação e valorização do rio Tejo (Polis Tejo), que embora não contemple o concelho de Lisboa nem o estuário do Tejo, terá uma intervenção muito alargada e também vocacionada para o Turismo, no restante rio Tejo, intervenção regional da qual o estuário bem como o restante país certamente beneficiarão, ainda que indirectamente.

⁸⁹ Sociedade anónima de capitais exclusivamente públicos, constituída através do Decreto-Lei nº 117/2008, de 9 de Julho (*Frente Tejo, online*)

⁹⁰ Dias e Marques, 1999.

⁹¹ A elaboração do plano será acompanhada por uma comissão consultiva, sob coordenação do Ministério do Ambiente e Ordenamento do Território (MAOT), segundo Despacho do MAOT nº 5185/2010, de 23 de Março, e irá integrar representantes do Instituto da Água, Instituto da Conservação da Natureza e Biodiversidade, Comissões de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo e do Alentejo, Núcleo Empresarial da Região de Santarém e representantes de 14 municípios (Abrantes, Alenquer, Almeirim, Alpiarça, Azambuja, Benavente, Cartaxo, Chamusca, Constância, Golegã, Salvaterra de Magos, Santarém, Vila Franca de Xira e Vila Nova da Barquinha). Ver mais informação em Ambiente Online [online].



Este programa tem por base a necessidade de criar um “rio vivo” com a qualidade necessária (ao nível das águas, das margens e dos ecossistemas marginais) e um “lugar vivido”, que ofereça mobilidade, navegabilidade e valor económico.

Está estruturado em seis linhas estratégicas/ eixos, dentro dos quais se apresentam programas e projectos, que vão desde uma intervenção na qualidade ambiental, no desenvolvimento económico (criação de uma marca Tejo e um portal com a sua Oferta, bem como a recuperação de antigos palácios e outros edifícios para fomento do alojamento turístico), tudo num espaço de encontro e lazer, reconhecido pela mais valia de ser natural e cultural.

Apela-se ainda à transmissão de conhecimento, através da inovação e educação, criando-se centros de interpretação, por exemplo, sem nunca deixar de lutar pela manutenção e melhoria das condições de navegabilidade do rio (eixo mais volumoso, em termos de investimento, pois exige a criação de muitas infra-estruturas ou recuperação de estruturas antigas, como diques, construção de rotas pedestres, percursos cicláveis).

Uma das grandes apostas de base deste plano estratégico passa por unir esforços e ligar projectos dos diversos municípios. Algumas ideias têm origem municipal, mas sugere-se que sejam alargadas a um âmbito de interesse nacional e internacional. Um exemplo simples desta situação: em vez de se construir um *Museu Camões* (em Constância), o mesmo deve passar a chamar-se “Museu da Literatura do Tejo”, assim se alargando o seu raio de comunicação, potencialmente permitindo mais visitas.

Acredita-se que o Polis Tejo irá de certa forma ao encontro de muitas expectativas de diversas entidades, nomeadamente ao encontro de algumas sugestões feitas pelo ICNB para o estuário do Tejo, ao nível do turismo de natureza, tais como *i)* a criação de centros de interpretação ambiental, que dessem suporte a visitas de estudo e formações, exposições, conferências e outros eventos lúdico-educativos, em especial nas áreas de Reserva Natural; *ii)* a criação de pequenos núcleos museológicos [como o Seixal desenvolveu], *iii)* a criação e correcta sinalização e suporte a percursos interpretativos pedestres, nomeadamente painéis de recepção e orientação dos visitantes, painéis informativos e leitores de paisagem.

TURISMO DE PORTUGAL, I.P.

Crê ainda o Turismo de Portugal, I.P. (outro dos potenciais agentes dinamizadores do Turismo Náutico no estuário do Tejo) que é relevante para o desenvolvimento do produto Turismo Náutico a existência de várias linhas de financiamento para investidores náuticos – programas próprios do turismo (Protocolos Bancários, Programas de Intervenção no Turismo – PIT), para



projectos como Portas do Mar (Ponta Delgada), Marina de Peniche, molhe de Cascais (mundial de Vela).

Crê-se igualmente no investimento em factores de atracção complementares, na requalificação de equipamentos culturais e na valorização do espaço público. Projectos do Algarve, como a construção da *Via Algarviana* e a requalificação da “EN 125” (ciclovias e ecovias), bem como a restauração da Fortaleza de Sagres são exemplos destas apostas nacionais.

Torna-se também essencial, segundo a mesma entidade, o lançamento de programas integrados de animação e realização de grandes eventos de índole cultural e desportiva, nos destinos turísticos, como o tem sido o *Allgarve* (já na sua 3ª edição, em 2010), o *Rally* de Portugal, o *Portugal Masters*, o *Superbikes*, entre outros.

EVENTOS

A acontecer e/ ou contratualizar para breve estão também alguns eventos, nomeadamente náuticos, que certamente enriquecerão uma visita ao estuário do Tejo e permitirão um conhecimento mais firme do seu potencial. São eles a *Tall Ships Race* e a *Volvo Ocean Race*, ambos no ano de 2012.

A regata *Tall Ships Race 2012*, a ser promovida pela Aporvela, com algum trabalho de divulgação já desenvolvido junto de escolas do ensino básico, secundário e universitário, lançando concursos para dar oportunidade aos jovens de se envolverem neste projecto lúdico mas ao mesmo tempo educativo, fará passar por Lisboa “cerca de uma centena de grandes veleiros com um número aproximado de seis mil tripulantes, em representação de 49 países, ao longo de quatro dias, num evento que será um marco histórico de grande impacto nacional e internacional.” (cf. Revista de Marinha, *online*)

Já no ano de 2007, aconteceu em Cascais o campeonato do mundo de vela, que foi um sucesso, como vem sendo hábito quando em Portugal se organizam e acolhem grandes eventos.



Capítulo IV – Reflexões acerca dos resultados dos inquéritos

Apresenta-se nesta dissertação, nos apêndices V e VI, a análise completa dos resultados dos dois inquéritos implementados “online”. Nos referidos apêndices, podem ser lidas as matrizes dos inquéritos, com as perguntas e possíveis respostas, pode ser lido o texto enviado via email (igual para ambos os casos) com as hiperligações para os dois inquéritos e, resposta a resposta, são analisados os resultados, ilustrados com gráficos e quadros (parte deles de elaboração própria, outros retirados directamente do sítio SurveyMonkey.com, onde os inquéritos foram recolhidos).

Aqui, pretende-se fazer uma reflexão acerca dos resultados obtidos, cruzando-a de certa forma com o restante levantamento de informação que foi sendo feito. Remeter-se-á para a leitura dos gráficos e quadros em apêndice, sempre que necessário, optando-se por não os transferir para o texto principal.

Em jeito de resumo, apresentam-se os objectivos de cada inquérito. No apêndice V (“P”, que abrevia *Procura e Público*), o inquérito analisado é o que foi dirigido ao público em geral – como forma de compreender a procura turística, suas motivações, conhecimento/ desconhecimento da realidade do Estuário do Tejo e potencial interesse para a procura do produto Turismo Náutico neste destino.

Já no apêndice VI (“AG”, que abrevia *Agentes*) o inquérito dirige-se aos agentes dinamizadores deste produto (empresas, associações, clubes), tanto no Estuário do Tejo como noutros ambientes semelhantes em outras regiões do país – com o objectivo de compreender quais as condicionantes que têm inibido o melhor desenvolvimento e promoção deste produto, bem como as oportunidades possíveis para o seu crescimento no Estuário do Tejo.

Algumas informações cruzam-se com os outros capítulos apresentados, mostrando-se úteis para concluir e/ou complementar as sugestões dos inquiridos com entrevistas e/ou esclarecimentos por parte de determinadas entidades que operam nesta área ou gerem os espaços ribeirinhos e respectivas docas.

Antes da implementação dos inquéritos, foi feito o teste a cada um deles, junto de um grupo de cinco pessoas e cinco operadores; seguindo-se-lhes ligeiras correcções. A divulgação foi feita através do e-mail pessoal, de e-mails institucionais de determinadas associações, *blogs*, clubes desportivos, escolas, faculdades, instituições e organismos públicos (como o Turismo de Portugal e as Câmaras Municipais de todos os concelhos que envolvem o Estuário do Tejo, respectivos departamentos de turismo, de desporto e outros), a rede social *online Facebook* e federações desportivas.



Para organização dos contactos aos quais seriam enviados os inquéritos, foi elaborada uma base de dados de diversas entidades (as possíveis de recolher *online*, junto do RNAAT e pessoalmente), contendo n.º da licença de actividade (quando aplicável), designação, localidade, nome do responsável, telefone, e-mail e sítio da internet da respectivo.

De seguida, apresentam-se as reflexões/ conclusões, sendo que o tópico IV.1 corresponde ao inquérito dirigido ao público em geral (P), e o tópico IV.2 corresponde ao inquérito dirigido aos agentes/ empresas do sector marítimo-turístico (AG). Estes não dispensam a consulta pontual e/ou leitura dos apêndices antes mencionados (V e VI).

IV.1 Inquérito dirigido ao público em geral (P) – Procura

Esta análise irá estar subdividida em três tópicos: a) diversidade motivacional perante o estuário do Tejo; b) potencial do estuário do Tejo enquanto destino turístico náutico; c) ideias, sugestões e críticas ao estuário do Tejo; pois o próprio inquérito permite organizá-la desta forma.

Ao consultar-se a matriz do inquérito “P” (apêndice V), verifica-se que este começou por uma questão basilar, pois permitiu filtrar de entre os inquiridos, aqueles que já conhecem minimamente o Estuário do Tejo (ET), conhecimento traduzido num passeio já realizado ao longo do mesmo.

Verificou-se então que 37,3% das pessoas já havia usufruído de um passeio no ET, enquanto 62,7% nunca usufruiu do mesmo. A primeira percentagem é considerada elevada para algumas pessoas que conhecem esta realidade, e a justificação que se pode encontrar é o facto da grande maioria destes inquiridos ter residência no concelho de Lisboa (o que se verificou na resposta à última questão) e, por tal, estarem mais próximos e serem conhecedores deste tipo de oferta turística, daí terem tido oportunidade de a aproveitar.

a. Diversidade motivacional perante o estuário do Tejo

A partir desta filtragem, ao longo de todo o inquérito, foi possível detectar uma ligeira diferença de pontos de vista e motivações, perante o ET, entre os dois grupos.

Contudo, tanto para quem já usufruiu como para quem ainda não usufruiu do passeio, a justificação mais frequente para a realização deste, corresponde ao *descanso/ quebra de rotinas*, seguindo-se-lhe a resposta *por experiência, apenas*. Estas respostas e motivações parecem ir ao encontro da filosofia do turista ou visitante, seja *o descanso*, seja a recolha de *experiências*, esta última, uma situação cada vez mais frequente, no decorrer das férias ou pausas para o lazer das



peças. E certamente que os operadores marítimo-turísticos conseguem responder a estas necessidades da população e visitantes/ turistas, quando bem organizados e quando o produto é bem promovido.

Outras das motivações são a *comemoração de aniversário, baptizado, casamento ou outra data com relevância pessoal*, bem como os *eventos empresariais*.

Este segmento dos eventos (seja a nível particular, seja público) está de facto a crescer e alguns operadores comunicam às empresas essa sua capacidade, atraindo não só famílias e amigos, como empresários que querem reunir os seus colaboradores, para actividades de *team-building* ou para proporcionar um dia de trabalho diferente⁹².

Ainda que tal não pareça muito vulgar, mas talvez se justifique pelo facto de alguns dos inquiridos terem já algum conhecimento acerca do ET, serem pessoas da área, adeptos da náutica ou profissionais marítimo-turísticos, oito deles já participaram em *competições desportivas*. E, curiosamente, catorze pessoas (em cento e dezoito) ponderam fazê-lo no futuro.

E porque parece muito importante frisar este tópico das motivações, também o trabalho (campanha política, por exemplo), a formação, a realização de actividades culturais com grupos de jovens, e ainda a resposta a convites de amigos, atraíram as pessoas até este produto.

Para quem nunca usufruiu da experiência, revela que esta poderá também ser apelativa pelo passeio em si, pela observação das margens e da cidade de Lisboa. Há ainda quem esteja disposto a oferecer o passeio a alguém especial.

Estas são justificações suficientemente abrangentes para perceber que existe um potencial de atracção forte neste produto e destino junto do seu potencial público-alvo.

Para além de atrair novos clientes, importa saber se os que já usufruíram do passeio, voltariam a realizá-lo, na mesma ou noutra modalidade e conhecer o que os fideliza. Essa questão é apresentada um pouco adiante (questão 5), quando se pergunta qual das alternativas apresentadas a pessoa escolheria: *andar (a pé, de bicicleta ou de patins) ou correr junto às margens do Tejo (Belém, Seixal, Trafaria ou outro) - programa gratuito; ou fazer um passeio (de barco ou de kayak) ao longo do Tejo - programa pago*.

A questão apresenta, propositadamente, o elemento relativo ao preço a pagar pela actividade pois essa é a realidade e se pretendeu que a resposta fosse pensada. Quando a pessoa não tem embarcação própria, terá quase sempre de pagar para usufruir de uma. Os passeios de barco, seja uma travessia num cacilheiro, seja um baptismo de vela, seja um passeio de barco a remos, entre

⁹² A empresa ATR – Terra Incógnita é um desses operadores. Mais informação pode ser obtida *online*, em <http://www.atrportugal.com>.



outros semelhantes, são sempre programas pagos, já para não dizer condicionados às condições meteorológicas, ao percurso a realizar e a horários fixos, pretendendo-se reforçar essa informação na questão apresentada, para não levar as pessoas a responder de forma apenas romântica, antes também consciente. Quando a pessoa quer caminhar ou correr, fá-lo livremente.

Os resultados das respostas foram equilibrados. Embora apenas ligeiramente superior, o número de pessoas que já usufruiu do passeio de barco, fá-lo-ia de novo (vinte e três pessoas, correspondente a 52,3%), mas vinte e uma pessoas optaria antes por andar ou correr junto às margens do Tejo.

Quanto às pessoas que nunca realizaram um passeio no Tejo (representado, dos cento e dezoito inquiridos, setenta e quatro pessoas), 60,8% (quarenta e cinco pessoas) optaria pelo passeio de barco, em detrimento de andar ou correr junto às margens do Tejo. Este parece ser mais um reforço à dinamização e promoção destas actividades, pois parece haver procura e interesse perante as mesmas.

b. Potencial do Estuário do Tejo enquanto destino turístico náutico

Quanto ao potencial deste destino, importa recordar a questão 3, em que é solicitada aos inquiridos uma avaliação do ET enquanto destino turístico (ainda não *náutico*), numa escala de mau a excelente.

Tanto quem já usufruiu como quem nunca usufruiu do passeio no ET, apresenta opiniões muito semelhantes, sendo que em cada um dos grupos, mais de 64% das respostas recai pela avaliação de *bom* e *excelente*. (informação ilustrada no gráfico V.5 da questão 3, apêndice V)

Contudo, quem já usufruiu do passeio, chega a avaliá-lo com as notas negativas de *mau* (uma resposta) e *insuficiente* (duas respostas), enquanto que quem nunca usufruiu do mesmo também o avalia como *insuficiente* (seis respostas) e lhe dá uma nota mediana de *suficiente* em número maior (vinte respostas), quando em comparação com as respostas de quem já usufruiu, sendo que seis pessoas consideram o Estuário *suficiente*, no entanto, vinte e quatro respostas avaliam-no como *bom* e onze como *excelente*, o que no caso de quem nunca usufruiu se reflecte em trinta e oito respostas para a avaliação *bom*, e dez para a de *excelente*.

O facto de haver quem o avalie como excelente é muito positivo, em especial por parte das pessoas que dele já usufruíram, pois permite reforçar, uma vez mais, o seu potencial.



Complementando a questão anterior, surge a quarta questão, em que se solicita aos inquiridos que assinalem o que consideram importante para dinamizar o ET enquanto *destino turístico*, aqui sim, *náutico*.

Pode depreender-se, pela leitura dos gráficos correspondentes a esta questão (gráficos V.7 e V.8, disponíveis no apêndice V), que mais de 60% das respostas recaem pela necessidade de se fazer *uma limpeza das águas* (o aspecto ambiental foi muito mencionado e vê-se que é uma preocupação destes inquiridos), pela diversificação das *atrações a bordo das embarcações marítimo-turísticas* (*concertos; tertúlias; refeições; exposições; debates*) e, ainda, pela dinamização de *mais actividades para o público, organizadas pelos Clubes e Associações Náuticas*.

Algumas destas opiniões serão depois novamente referidas na questão nove, de seguida reflectida na alínea c), nomeadamente a necessidade da limpeza e tratamento das águas residuais, e as inúmeras actividades que se poderiam dinamizar a bordo das embarcações: **i)** cruzeiros com serviço de restaurante (o que pode ajudar a aliar o *Turismo Náutico* ao produto *Gastronomia e Vinhos*), **ii)** promoção do potencial da cidade, vista do Tejo, a beleza cénica do ET e suas condições paisagísticas (aliar o *Turismo Náutico* ao *Touring Cultural e Paisagístico*), **iii)** fazer parceria com diversas escolas, para sensibilizar as crianças e jovens para as questões ambientais e de preservação da rica natureza existente ao longo do ET (aliando o *Turismo Náutico* ao *Turismo de Natureza* sem esquecer a crescente procura pela aprendizagem em contexto de lazer) e ainda, por exemplo, as sugestões dadas de, **iv)** promoção/ maior divulgação de actividades desportivas como pesca desportiva, windsurf e vela, dirigida a adultos e não só a sócios dos clubes (aliando o *Turismo Náutico* ao *Turismo Activo* e promovendo o turismo interno e quebras de sazonalidade).

Não deixam de ser significativas as restantes respostas, ainda à questão 4), pois a percentagem recaída pela criação de *mais postos de amarração* foi de 29,7% (35 respostas no total dos dois grupos), tendo um valor ainda mais elevado a opção da construção de *uma marina na margem Sul*, com 36,4% (43 respostas).

Tanto uma como outra opção voltam a ser sugeridas na questão 9), com alguma insistência.

c. Ideias, sugestões e críticas ao estuário do Tejo

Como referido anteriormente, é na questão 9) que os inquiridos apresentam as suas ideias e sugestões de forma livre, e das mesmas (apresentadas na referida questão; ver apêndice V), há que destacar a referência feita a obstáculos (físicos, como por exemplo as linhas de caminhos-de-ferro, que impedem o fácil acesso à beira rio), a necessidades de construção de infra-estruturas e equipamentos para apoio às actividades náuticas (sejam pontões específicos, sejam postos de



abastecimento, e ainda uma marina na margem Sul), à urgência de consciencialização geral da população (mais jovem, mas também adulta)/ sensibilização/ adequação dos usos/ formação na área ambiental, segurança nas práticas náuticas e das embarcações utilizadas, e ainda a necessidades relacionadas com a correcta divulgação das actividades já desenvolvidas e promoção de muitas novas actividades/ iniciativas/ eventos.

São ainda referidos os custos elevados destas actividades actualmente, e a necessidade de abertura de determinadas actividades à população residente e nacional, não apenas se destinando os espaços e eventos ao público estrangeiro, antes se aproveitando para promover o turismo interno.

As acessibilidades físicas, como rampas de acesso à água e postos de amarração livres para passantes e paragens curtas são poucas ou quase nulas, o que urge criar.

O *crosseling*⁹³ é também referido mais do que uma vez, mostrando-se relevante promover determinados produtos mais cimentados juntamente com outros ainda pouco conhecidos, como meios de dinamização e diversificação da oferta do próprio turismo nacional e, em especial, do turismo da cidade de Lisboa e dos concelhos que envolvem o Estuário do Tejo.

A legislação é outro dos aspectos que tem sido muito discutido, publicamente e nos meios onde se discutem estes assuntos (conferências e seminários dedicados a esta temática), e uma vez mais, os inquiridos também se referem a ela como um entrave ao fomento da cultura náutica no quotidiano dos portugueses, para além de dificultar a chegada de cidadãos estrangeiros que nos procuram enquanto destino das suas práticas turísticas.

IV.2 Inquérito dirigido aos agentes/ empresas do sector marítimo-turístico (AG) – Oferta

Apresenta-se, no apêndice VI, a análise deste inquérito, cujo objectivo foi perceber como os actuais operadores marítimo turísticos, clubes e associações vêem o Estuário do Tejo (ET) e se reconhecem neste a capacidade e potencial para o desenvolvimento do Turismo Náutico.

Pretendeu-se apurar condicionantes a este desenvolvimento, bem como pontos fortes deste destino, de seguida se desenvolvendo estes temas em três tópicos: d) estado de desenvolvimento do turismo náutico no estuário do Tejo, e) condicionantes ao desenvolvimento do turismo náutico no estuário do Tejo, f) os operadores marítimo-turísticos: dificuldades sentidas; cruzando-os com os resultados obtidos ao longo deste inquérito.

⁹³ O *crosseling* consiste na promoção conjunta/ cruzada de produtos turísticos, quando estes (pela sua proximidade, características e tipo de público-alvo a que são dirigidos), facilmente se complementam. É o exemplo da promoção do destino Oeste junto dos visitantes de Lisboa.



d. Estado de desenvolvimento do Turismo Náutico no Estuário do Tejo

A percepção tida (tanto pelos operadores como pelo público em geral) é a de que o ET carece de algumas melhorias, nomeadamente ao nível da “despoluição”, contudo apresenta um imenso potencial, seja ele paisagístico, náutico, de natureza, formativo, entre outras mais-valias que tem.

A verdade é que este é a maior Zona Húmida e o maior estuário de Portugal, bem como “da Europa Ocidental”, e por ocupar “uma posição central no contexto territorial da Grande Área Metropolitana de Lisboa (GAML), foi reconhecido na estratégia territorial proposta pelo Plano Regional de Ordenamento do Território da Área Metropolitana de Lisboa.” (Figueira de Sousa, 2009)

Nas primeiras questões do inquérito, tentou apurar-se qual a situação das entidades que operam neste sector, e chegou-se à conclusão que as mesmas consideram apresentar, em média, um bom desempenho, acima de tudo, ao nível da *inovação quanto ao tipo de serviço prestado* e à *qualidade* desse mesmo serviço, auto-avaliando-se as mesmas com um desempenho de bom a excelente, quanto a este último critério (informação ilustrada no gráfico VI.1; ver questão 1 do apêndice VI).

O *sucesso*, quando na questão 2) foi auto-avaliado por 35,3% das entidades como sendo *suficiente*, foi justificado pelas mesmas como tendo origem na sazonalidade e conseqüente quebra da prestação de serviços no Inverno, bem como pela falta de instalações, e outra ainda por apresentar um serviço acima da média (o que se interpreta como podendo implicar custos mais elevados para os clientes e, por tal, não tão grande adesão dos mesmos).

Quando o *sucesso* foi auto-avaliado como *bom* (52,9% das entidades), este deriva de um equilíbrio ou crescendo de rendimento em relação ao ano anterior, como deriva do cumprimento dos contratos e cordial relação com os clientes, pela dedicação dos recursos humanos, pela competência, empenho e qualidade do serviço e conseqüente bom nível de satisfação dos clientes e parceiros com os produtos/serviços. Embora haja quem refira que financeiramente esteja ainda aquém do esperado, refere-se igualmente que com vontade, trabalho, segurança, persistência, inovação, profissionalismo, formação e estrutura o sucesso será garantido.

Quando o *sucesso* foi auto-avaliado como *excelente* (duas entidades, correspondendo a 11,8%), as justificações foram semelhantes, pois ambas referiram a aproximação ao cliente, liberdade de escolha deste e o serviço personalizado.

Em termos de oferta destas entidades, tentou apurar-se qual o *tipo de serviços principais e complementares* prestados, bem como aqueles que não faziam parte da oferta da respectiva entidade inquirida. Como se pode ler no gráfico VI.3 (ver questão 3, do apêndice VI), chegou-se à



conclusão que os *eventos*, os *cursos/ formação/ certificação*, os *passeios culturais* e os *alugueres de embarcação (com skipper)* apresentam uma oferta principal (e acredita-se que igual procura) muito semelhante em número. Os *passeios desportivos* são, acima de tudo, complementares e as *provas desportivas (regatas, etc.)*, tanto se tratam de serviços principais como de serviços complementares, igualando-se com seis respostas cada um.

Pouco frequente é o *aluguer de embarcação (sem skipper)*, havendo contudo três empresas a considerá-lo um serviço principal e quatro empresas a considerá-lo um serviço complementar. Os restantes 58,8% correspondem a dez entidades que não oferecem este serviço.

Mostra-se relevante referir que foram, em resposta aberta, referidos outros serviços para além dos inicialmente sugeridos, sendo especificados: o convívio entre associados; a pesca turística; os passeios para observação da vida marinha (golfinhos e aves), como actividade principal e o transporte de mergulhadores a locais de mergulho como actividade complementar; as actividades de *team building* e *workshops*; e ainda aulas de surf.

Em relação aos públicos com que as entidades trabalham (questão 4, gráfico VI.4), e os respectivos períodos do ano em que existe mais procura pelos serviços (questão 4, quadro VI.1), conclui-se que a Primavera é a estação do ano em que se verificam mais actividades, seja com as empresas, com os grupos séniores, com as escolas e com os casais, estes últimos também com actividades regulares no Verão. Contudo, as empresas também realizam algumas destas actividades no Outono, entre os meses de Outubro e Dezembro.

As *famílias* são o grupo mais representativo no Verão e parece que igualmente significativo em termos gerais, para este tipo de entidades e actividades marítimo-turísticas, sendo aquele que mais frequência de respostas apresenta por parte das entidades inquiridas (trinta e uma respostas, correspondentes a 26,3%). Segue-se-lhe o grupo das *empresas* (21,2%) e com pouca diferença, os *casais* (20,3%), surgindo depois as *escolas* (16,9%) e os *grupos séniores* (15,3%).

Verifica-se alguma sazonalidade nesta distribuição por zonas e públicos-alvo, sendo notável que o Inverno (embora ainda com alguma procura), seja a estação do ano menos propícia à procura turística, também no que toca ao Turismo Náutico; ao contrário da Primavera e Verão, com maior procura.

Ainda assim, mais concretamente em relação às empresas e aos grupos séniores, o Outono apresenta-se como uma estação mais forte do que o Verão em termos de fluxo de actividade, o que pode ser um factor atenuante da sazonalidade.



Foi acrescentado um grupo-alvo, por parte de uma empresa algarvia, que durante todo o ano recebe pessoas da área das ciências, que pretendem fazer estudos. Curiosamente, no Inquérito (P), uma das sugestões que os inquiridos fazem por mais do que uma vez, na questão 9) refere-se ao potencial e necessidade de realizar mais investigações e estudos no Estuário do Tejo.

Ainda quanto à localização geográfica das zonas aparentemente mais favoráveis para acolher e desenvolver o *Turismo Náutico* enquanto produto, segundo a opinião das empresas/ clubes/ associações e entidades formadoras (reflectidas nas respostas à questão 5), a zona de *Lisboa (Estuário do Tejo)* tem forte potencial, pois não há entidades que não a conheçam, não há quem considere que não é um bom destino náutico, pelo contrário, apresenta dois critérios muito fortes: o facto de ser muito povoado e a diversidade da oferta, considerado também pela sua beleza natural (ainda que com menos frequência que os outros dois critérios).

Apresentaram-se, pois, na questão 5), três critérios de avaliação: *diversidade de oferta, beleza natural* (estes dois, critérios considerados fortes na escolha de um destino turístico) e um outro, apelidado de *zona muito povoada*, para perceber se o facto de uma zona ter muitos residentes, visitantes e/ou turistas poderia reforçar a sua oferta turística.

A estes critérios, deveriam ser interligados os oito destinos apresentados: *Lisboa (Estuário do Tejo), Oeiras, Cascais, Costa Oeste, Costa Azul, Lago do Alqueva, Costa Algarvia* e *Douro e Norte de Portugal*, com vista a conhecer-se melhor o panorama nacional. (ver quadro VI.2, questão 5)

Em termos de *zonas muito povoadas*, destacam-se Lisboa (Estuário do Tejo) e Oeiras, seguindo-se-lhes a zona de Cascais. Em termos de *diversidade de oferta*, é o Algarve que lidera, seguindo-se-lhe Lisboa. Em terceira posição aparecem Oeiras, Cascais e o Douro/ Norte de Portugal. Já em termos de *beleza natural*, um outro factor considerado muito importante para atrair visitantes, foi liderado pela Costa Azul (Estuário do Sado, Arrábida, Setúbal), seguindo-se-lhe a Costa Oeste (Peniche, Berlengas, Lagoa de Óbidos), o Algarve e o Douro/ Norte, surgindo Lisboa em penúltimo lugar.

A beleza natural de Lisboa e do Estuário do Tejo são ainda mal conhecidas, pois poucas são as pessoas que conhecem o Estuário e a cidade vista do Rio, sendo normal que a visão que tenham esteja condicionada por uma série de obstáculos, como sejam as gruas, os contentores, que afectam acima de tudo a zona de Alcântara em diante (onde Lisboa tem mais população e visitantes, sejam oriundos de navios-cruzeiro, sejam visitantes do turismo da própria cidade, para excursões, passeios culturais, *city & short breaks*). A falta de promoção também não facilita este desenvolvimento.



Foram ainda acrescentados os seguintes *factores* considerados *relevantes para o desenvolvimento do Turismo Náutico*, por parte de um inquirido: *actividade piscatória, zonas de abrigo, proximidade a capitánias, centros de formação.*

Esta análise permite fazer um cruzamento com o capítulo II.2.1 desta dissertação, no qual se abordam os principais mercados náuticos do mundo e os destinos nacionais mais propícios ao seu desenvolvimento. Um dos inquiridos acrescentou um novo destino, aos oito apresentados: o *rio Guadiana*, por lhe parecer que este apresenta potencial náutico. A verdade é que este está incluído na Costa Algarvia, mas talvez segundo o inquirido, mereça destaque. Na verdade, em Agosto de 2010 realizou-se a já XXVI edição da *Subida e Descida do Rio Guadiana*, que tem início em Vila Real de Santo António e atrai uma série de embarcações (com e sem motor, de lazer e desportivas), revelando-se um momento de convívio muito agradável, com paragens, animação e dormida.

e. Condicionantes ao desenvolvimento do turismo náutico no Estuário do Tejo

No mesmo inquérito, foi solicitado aos inquiridos que operam no Estuário do Tejo, que mencionassem os obstáculos que consideram existir face ao desenvolvimento do Turismo Náutico. A cada entidade foram pedidos até três obstáculos, ao que muitas responderam, sendo depois pedida uma solução para cada um dos obstáculos mencionados.

Uma das dificuldades apresentadas refere-se à falta de infra-estruturas náuticas, sejam locais para acostar/ atracar/ fundear/ desembarcar (em segurança), com acesso directo a zonas ribeirinhas e de interesse, como por exemplo, a restaurantes. Há quem reforce que esses locais devem ser públicos.

Outro dos aspectos referido com maior frequência foi a *poluição e falta de civismo*, podendo estes ser corrigidos através de *acções de sensibilização*, levando *as pessoas a recolher o lixo presente nas nossas águas, margens e leitos*, mas acima de tudo, devendo haver um maior empenho das Câmaras Municipais na limpeza e fiscalização, bem como no desenvolvimento de um mais sério *tratamento de efluentes*, igualmente fechando os esgotos que desaguam directamente no rio Tejo.

Os aspectos da regulação foram também referidos, mostrando-se necessário haver maior preocupação em se fiscalizar as empresas não licenciadas, evitando-se a concorrência desleal, mas também tornar mais abertas e receptivas a propostas (vindas por exemplo, do sector marítimo-turístico) as entidades que deveriam apoiar o desenvolvimento de determinadas actividades.



É referido por um dos inquiridos que se deveria apostar ainda no associativismo, pois se verificam preços sem critério e rigor, alguém referindo que os preços são actualmente elevados, devendo os mesmos ser mais competitivos. Considera-se que a criação de maior oferta de marinas poderá permitir reduzir os preços praticados.

E há quem sugira que se devem construir marinas na margem Sul, nos concelhos de Almada, Seixal, Montijo, Alcochete, Barreiro (proposta que, no Inquérito dirigido ao público em geral, foi também apoiada por 36,4% dos inquiridos; ver questão 4 do referido inquérito).

A falta de apoios do Estado também é sentida, devendo-se contrariá-la através do *incentivo dos desportos náuticos (windsurf e outros)*, não apenas do futebol, pois um dos obstáculos mencionados relaciona-se com a *falta de conhecimento da população acerca dos desportos marítimos*, devendo para tal fazer-se destes uma maior publicidade, mais arrojada e de melhor qualidade. Deve dar-se a conhecer o *variado leque de desportos que se podem praticar em planos de água e que não são tão dispendiosos* como à partida se espera.

Salienta-se, por último, embora com igual importância, a rara divulgação feita pelos meios de comunicação social, considerando-se que uma das formas de captar a atenção destes será através do envolvimento de grande capital no turismo. Ao Turismo de Portugal é pedido que não se concentre apenas nas grandes estruturas, ajudando a divulgar também as pequenas empresas. Para fomentar mais o Turismo Náutico, sugere-se que as Câmaras Municipais organizem grandes eventos náuticos.

f. Os operadores marítimo-turísticos: dificuldades sentidas

Com as questões 7, 8 e 9, deste inquérito, pretendeu-se conhecer um pouco melhor o estado das empresas marítimo-turísticas, o que para os seus profissionais e gestores é *irrelevante* ou *indispensável* para levar a empresa a bom porto, bem como as dificuldades actualmente sentidas, e as sentidas aquando do arranque da actividade da empresa.

No final das oito opções indicadas na questão, perguntou-se se haveria outras consideradas relevantes, sendo que apenas uma das entidades lhe deu resposta, dizendo que *o segredo é a alma do negócio, como tal, temos que ficar por aqui...*

Tendo como limite estas naturais reservas das entidades, conclui-se que é muito importante e/ou indispensável que tenha lugar a *prestação de um serviço que, acima de tudo, ofereça segurança e bem-estar ao cliente*. (ver gráfico VI.6, da questão 7)

Também muito importante é: *estar tecnologicamente actualizado, e ter vários meios de comunicação disponíveis, ter um pacote de serviços variado, a preços competitivos, ser inovador e surpreender o cliente, e ter bons contactos em diversas entidades e fidelizar o cliente.*

De relevância média (alta) foram considerados aspectos como: *prestar um serviço contínuo ao longo do ano (sem interrupções no Inverno) e conseguir um arranque inicial da empresa com muito sucesso.*

Já relativamente ao facto de *a empresa estar presente em Feiras Internacionais, para promoção do seu serviço e do próprio destino turístico "Portugal"*, 47,1% considera-o de relevância média.

Quando se pretendeu conhecer se houve (e quais foram) as dificuldades sentidas aquando da criação das empresas, obteve-se resposta a todas as situações hipoteticamente sugeridas, sendo que se destaca de todas a *falta de apoios/patrocínios públicos*, seguindo-se-lhe a *falta de apoios/patrocínios privados*, os aspectos *legais* e as dificuldades *financeiras*. (ver gráfico VI.7, da questão 8)

A *formação dos recursos humanos* foi uma das dificuldades sentidas por duas entidades e as dificuldades/ entraves *ambientais* por apenas uma entidade.

Actualmente, as entidades deparam-se com a falta de clientes, uma concorrência por vezes desleal, uma falta de apoio e dificuldades financeiras, havendo necessidade de recursos materiais e humanos (especializados), bem como uma dependência das condições meteorológicas, que geram sempre alguma sazonalidade na actividade e na procura turística.

Apenas uma entidade (um dos clubes de vela) recebe *financiamentos regulares* (de uma Câmara Municipal), todas as outras entidades referindo o contrário.

Quanto à caracterização das entidades inquiridas, o grupo que se manifesta maior (com 52,9%, ou seja, nove respostas) é o que corresponde aos *agentes de animação turística/ operadores marítimo-turísticos/ operadores náuticos*. Os *clubes de vela* correspondem a 23,5%, enquanto as *associações* e entidades que dão *formação* têm a mesma percentagem de 11,8%.

Foi nos anos de 2002, 2004, 2005 e 2007, que mais entidades iniciaram a sua actividade (47%).

Quanto aos *locais onde as entidades operam* (ilustrado no quadro VI.7; ver apêndice VI, questão 10), destacam-se Lisboa (25%) e Cascais (20,8%). O Estuário do Tejo, como está geograficamente distribuído por diversos concelhos (embora inclua Lisboa e esta seja a cidade junto ao Estuário de onde parte mais actividade para o mesmo, nomeadamente por ter mais acessos ao plano de água), é destacado de forma independente, com três respostas (12,5%).



O *número de embarcações* que as diferentes entidades possuem, varia entre 1 e 30, contudo, 52,9% tem uma ou duas embarcações. As entidades que possuem 15, 20 e 30 embarcações são os clubes e uma empresa que dá formação/aulas de surf.

Quanto ao *número de profissionais a colaborar*, nos agentes/ operadores é habitual existir entre um e seis colaboradores. Há também um número representativo de entidades com mais embarcações do que profissionais.

Para melhor visualizar esta última informação referida, aliando esta ao *número de clientes frequentes/ fidelizados*, poderá fazer-se a leitura do quadro VI.10 (questão 10), verificando-se que a média mais elevada de clientes fidelizados/ frequentes vai para os *agentes de animação turística/ operadores* (60,7%) e *clubes de vela* (44,9%).



Capítulo V – Dinamização e desenvolvimento do destino *estuário do Tejo*

“As políticas para o desenvolvimento do produto envolvem o ordenamento, a simplificação do licenciamento, o apoio ao investimento e a realização e promoção de eventos, bem como o desenvolvimento, a nível dos IGTs, de uma maior e melhor articulação entre a actividade portuária e frentes de mar/ rio com a malha urbana da cidade.” (Patrão, 2009)

No caso concreto do estuário do Tejo, “importará reutilizar um património industrial e portuário abandonado, fazendo reviver a memória do passado, preservando paisagens e imagens históricas que fizeram a identidade das cidades.” (Carvalho, 2000) O sucesso dos planos, projectos e programas de natureza intersectorial que se vêm desenvolvendo em torno destes *territórios de transição* (que são os estuários do Tejo e Sado, por exemplo), consistirá em saber harmonizar actividades muito diferenciadas que ocorrem a estes espaços, devolvendo-lhes a centralidade que outrora representavam nas cidades.

Também as parcerias e conciliação de ideias e esforços por parte de todos os intervenientes/ agentes dinamizadores, são essenciais para atingir este sucesso.

V.1 Requisitos e potencial de desenvolvimento náutico do estuário do Tejo

Qualquer local onde sejam habituais as práticas turísticas é comumente apelidado de *destino turístico*, contudo, para o ser verdadeiramente deverá cumprir uma série de requisitos e ser capaz de garantir uma actividade económica consistente.

Um destino turístico náutico, para além das necessidades de qualquer destino turístico, deve oferecer condições para a prática de actividades náuticas e acolhimento de clientes que para lá se deslocam, com a expectativa de usufruir de todo um património natural, infra-estruturas e oferta cultural envolvente, entre outras motivações possíveis.

Citando o PENT (2006), “um factor decisivo no momento da decisão do turista [náutico] sobre o destino da sua viagem está relacionado com as condições climáticas e com as riquezas naturais da costa do destino.”

Como já antes mencionado neste trabalho, há clientes cuja motivação primária é o turismo náutico, mas a grande maioria dos turistas desloca-se por outras motivações, e a náutica (de recreio ou turística) acaba por ser uma motivação secundária, um complemento à sua experiência turística no local/ destino.



Um dos primeiros requisitos de um destino turístico deverá, então, ser a existência de uma oferta turística direccionada, e quando possível, organizada em produtos turísticos.

“ (...) é pela criação e desenvolvimento de produtos que o Turismo melhor reparte espacialmente os seus benefícios e mais adequadamente são valorizados os recursos existentes localmente (...)” (Cunha, 2006)

E o produto turístico não decorre apenas de um agrupamento de atracções turísticas. Ele é criado através da organização de todos os elementos que geram a satisfação do visitante (meio ambiente, infra-estruturas públicas, estradas, espaço urbano, instalações desportivas e culturais, etc.), não se circunscrevendo apenas à oferta turística básica (alojamento e restauração). Esta situação reflecte então o quão importante pode ser a actuação pública e privada, e a necessidade de existir uma política turística (cf. Martorell, 2000) adequada, ampla e duradoura, que seja transversal e não varie com a mudança de filosofia política dos partidos governantes. Esta estabilidade geraria, sem dúvida, maior retorno económico, níveis mais elevados de sustentabilidade e maior competitividade da actividade turística, nos planos nacional e internacional.

A oferta turística pode, pois, ser classificada de acordo com a sua finalidade, como segue:

- Oferta turística de atracção, constituída por todos os elementos ou factores de origem natural ou criados pelo homem que dão resposta às motivações turísticas, originando uma deslocação (ex: praias, áreas naturais);
- Oferta turística de recepção, formada pelos equipamentos, bens e serviços que permitem a permanência no local visitado e satisfazem necessidades decorrentes dessa permanência (ex: hotel, restaurante);
- Oferta turística de fixação, constituída por todos os elementos que, contendo ou não motivos de atracção, contribuem para aumentar a permanência dos visitantes ou torná-la mais agradável (ex: clima, paisagem);
- Oferta turística de animação, composta pelos elementos criados pelo homem susceptíveis de satisfazer necessidades de recreio ou de ocupação de tempos livres (ex: empreendimentos de animação turística de carácter recreativo, desportivo ou cultural);
- Oferta turística de deslocação, constituída pelo conjunto de infra-estruturas, equipamentos e serviços que permitem a deslocação dos visitantes (ex: transportes, aeroportos, portos, estradas).

(cf. Cunha, 2006)



Facilmente se consegue visualizar todos estes tipos de oferta turística na Área Metropolitana de Lisboa, e até no próprio concelho de Lisboa isoladamente.

A oferta organizada e direccionada a um determinado público-alvo, quando comercializável, pode transformar-se em produto turístico. Este é muitas vezes valorizado por elementos tangíveis e intangíveis já existentes no destino ou nas actividades neste desenvolvidas, juntamente com as acessibilidades, as atracções pontuais do destino, as suas facilidades.⁹⁴

Segundo uma classificação dos produtos turísticos (ESGT, *online*), os mesmos devem incluir: recursos turísticos (conjunto de elementos naturais, culturais, artísticos, históricos ou tecnológicos que geram uma atracção turística: das praias, ao ambiente, passando pelo modo de vida dos residentes), infra-estruturas (sistemas de fornecimento de serviços básicos de água, energia, saneamento básico, estradas, comunicações, portos e aeroportos), super-estruturas (alojamento, espaços de comércio, restauração, transportes locais, capazes de entreter e manter o visitante), acolhimento e cultura (atitudes perante o visitante, animação e outras manifestações culturais), e ainda as acessibilidades.

Num potencial destino turístico como o é o estuário do Tejo, que se sabe ser muito sensível em determinadas áreas (protegidas), verifica-se a necessidade de conhecer a sua capacidade de carga em termos de infra-estruturas, actividades e afluência de pessoas, bem como aferir os seus usos e limites, com vista ao seu sucesso e correcta promoção.

O destino deve ainda ser capaz de dar resposta (sustentável) à procura, de forma equilibrada e direccionada, não deixando de contemplar no mesmo território as diferentes actividades (ex: usos portuários) cujas consequências positivas na economia do país são reconhecidas e valorizadas. Actualmente é dada resposta à procura, contudo, a mesma ainda está muito aquém dos seus níveis reais, pois a grande maioria do potencial do estuário está por explorar e por dar a conhecer.

Aferir o índice de potencial de desenvolvimento é possível através da junção de uma série de requisitos e da percepção da qualidade que estes oferecem. Primeiro parece urgente perceber se existe real procura para o produto turismo náutico no estuário do Tejo, e se a oferta existente lhe dá resposta, todo o ano (combatendo assim a sazonalidade própria da maior parte das actividades turísticas, proporcionando maior sustentabilidade à actividade); parece igualmente urgente conhecer as reais necessidades do mercado, conhecer o consumidor/ cliente/ potencial cliente (o

⁹⁴ Mais valias indispensáveis, e que, por serem já de usufruto público, não apresentam custos adicionais para quem vende e operacionaliza o produto, mas cuja existência ou não existência no destino pesa na decisão final do cliente, cliente este que, ao "adquiri-lo", acaba por contribuir financeiramente para a sua existência, para além da qualidade do serviço prestado que o mesmo procurou.



que se tentou fazer através do inquérito realizado ao público em geral), bem como a concorrência (já ligeiramente abordada no ponto II.2.1).

Do lado da oferta, importa fazer um levantamento exaustivo das necessidades em termos de infra-estruturas, conhecendo-se o que já existe, analisando o que deve ser melhorado e aumentado. É importante perceber onde, como e se existe espaço para todas as actividades (motores, vela, remo, windsurf, surf, cruzeiros, pesca, transportes) e quais são as prioritárias. Sabendo-se que algumas áreas estão ainda pouco exploradas e são conhecidas apenas de uma minoria de pessoas que possuem embarcação própria ou que pontualmente poderão tê-las cruzado, importa perceber até que ponto as mesmas podem ser exploradas e terão potencial turístico para diversos produtos hipoteticamente considerados de grande adequação ao respectivo meio: turismo náutico, turismo de natureza, *touring* cultural e paisagístico, gastronomia.

Como já antes referido neste trabalho, não é unicamente através do agrupamento dos recursos que se constrói um produto turístico. Este exige serviços complementares, como a restauração, os equipamentos culturais e de lazer (teatro, praças de touros, piscinas, etc.), espaços públicos ao ar livre (como jardins), alojamento, hospitais, bancos, mercados, lojas, espaços sociais, oficinas, etc.

Na área náutica, para que o destino tenha sucesso e seja procurado para estadia, é indispensável que ofereça os serviços básicos nas proximidades, para facilitar e promover as deslocações (marinas, postos de amarração para passantes, estaleiros de reparação naval, pontões específicos para turistas, postos de abastecimento, etc.), sendo que as estações náuticas parecem ser as infra-estruturas mais completas e atractivas, também neste aspecto, por reunirem em si todo o tipo de serviços.

Toda a oferta deve estar devidamente sinalizada e contar com uma boa cartografia de suporte, assim se promovendo as áreas turísticas de qualidade garantida.

Deve ainda estabilizar-se a situação legislativa, desburocratizando e agilizando-se processos diversos, fazendo-se uma gestão adequada, que contemple também aqueles que chegam ao território, vindos de longe com motivação para conhecer o estuário do Tejo, Lisboa e/ ou outros destinos nacionais. O novo regime jurídico das empresas de animação turística e dos operadores marítimo-turísticos (D.L. 108/2009) entrou em vigor também com a finalidade de reduzir a dispersão de entidades responsáveis pelo licenciamento, fomentar a criação de uma base única e consolidada de empresas de animação e de operadores marítimo-turísticos e simplificar e agilizar a obtenção de autorizações e licenças.



É, cada vez mais, condição indispensável, mais ainda no estuário do Tejo (pelas razões de sensibilidade do mesmo, referidas diversas vezes ao longo deste trabalho), fazer reger-se os destinos turísticos por critérios de sustentabilidade. Estes dispensam apresentações em termos de conceito/ teóricos, contudo, em termos práticos, precisam de maior lembrança. Muitos dos visitantes estrangeiros (nomeadamente alemães) dão prioridade a destinos que cumpram com determinados padrões que respeitem o ambiente e permitam, de forma justa, perpetuar as práticas actuais e os recursos hoje existentes até às gerações vindouras. Esta abordagem implica conhecer a capacidade de carga⁹⁵ das áreas ainda pouco exploradas/ conhecidas, pois embora estas apresentem potencial turístico, carecem certamente de tratamentos especiais (das águas, dos fundos, das infra-estruturas, por exemplo), para melhor nelas se navegar.

Depois de o destino delimitar o seu raio de acção e estar preparado para receber visitantes, deve promover-se com uma imagem de marca forte, que seja intemporal e internacionalmente reconhecida. Portugal, sem dúvida que pode aproveitar a já tão bem lançada imagem dos oceanos. Esta, aliada aos feitos históricos do nosso povo, imagem que hoje se moderniza através das imensas utilizações que se pretende fazer do nosso mar (ex: através das energias renováveis), sem dúvida que pode ser uma imagem identitária forte, única e universal.

Os eventos podem ser um meio para a promoção do destino, desde que suficientemente adequados ao público-alvo a que se dirige (interna e externamente), atraentes e acessíveis a dois tipos de público: os nautas e o público em geral, este último muitas vezes não conhecedor das actividades náuticas, mas potencialmente atraído por elas. Um dos eventos que tem gerado grande curiosidade por parte da população, e que vai novamente passar por Lisboa em 2012, é a *Tall Ships Race*.

Existem pontualmente regatas locais, promovidas e/ ou patrocinadas pela APL, na defesa de um património histórico simbolicamente ligado a uma cultura ribeirinha, de usufruto do rio e integração dos nautas numa perspectiva de familiaridade e inter-relacionamento (APL, 2010). Dia 31 de Outubro, quando se celebra o aniversário do Porto de Lisboa, uma regata está garantida. Quando as regatas são internacionais, como é o caso da *Volvo Ocean Race*⁹⁶, estas revelam-se positivas, pois muitas vezes os velejadores trazem familiares e amigos até ao país, durante a regata ou em situações futuras. Contudo, há quem defenda que muitos dos eventos promovidos ou apoiados ao nível nacional têm custos avultadíssimos e não trazem o devido retorno económico a

⁹⁵ A OMT considera três tipos de capacidade de carga: ecológica – condicionada pelos impactos ecológicos negativos e com consequências no futuro; turística – que tem em conta a satisfação dos visitantes; social – relacionada com os impactos sociais nos grupos de visitantes, mas principalmente nas comunidades locais ou de acolhimento (UNEP e WTO, 2005).

⁹⁶ A decorrer em 2012, vai gerar avultados investimentos (a serem suportados por privados), nomeadamente o reordenamento da Doca de Pedrouços.



Portugal ou à região que os acolhe. Seria interessante fazer-se um esforço por analisar melhor esse retorno efectivo.

V.2 Linhas de acção estratégica de desenvolvimento das práticas turísticas no Estuário

Além do já referido como sendo condição essencial para abrir caminho ao desenvolvimento de um destino turístico de forma sustentável, em concreto do estuário do Tejo, pretende-se agora apresentar as principais acções que se crêem darão consistência a esta intenção.

Uma das principais acções, que certamente permitirá um desenvolvimento do Turismo no estuário do Tejo e suas margens, passa por **A) aliar diversos produtos turísticos**, cujo potencial é grande neste extenso e diversificado território. Os produtos, já antes mencionados e vocacionados para este território, crê-se que são o Turismo de Natureza, o Sol e Mar, a Gastronomia e Vinhos, o *City & Short Breaks*, bem como o Turismo Náutico, que na sua essência, neste local, se aproximará muito do produto *Touring Cultural e Paisagístico*, promovendo-se cruzeiros com carácter cultural, durante o qual os visitantes ficam a conhecer um pouco da história, tradições e atracções turísticas a visitar em terra, enquanto apreciam a paisagem, tiram fotografias e quem sabe, pintam um quadro.

De seguida apresentam-se as características principais de cada um dos produtos mencionados e faz-se o enquadramento do seu potencial no território que abrange o estuário do Tejo e suas margens.

Inicia-se com o **Turismo de Natureza**, já que este permite o usufruto de áreas de maior sensibilidade (áreas naturais, por vezes protegidas), incentivando actividades com um elevado grau de contemplação, não prejudiciais para o espaço onde decorrem, pois na sua filosofia estão também valores de protecção e sustentabilidade. As actividades passam pela observação de aves, da flora e das actividades tradicionais, pelos passeios pedestres, de bicicleta ou a cavalo, pela prova e aquisição de produtos tradicionais (sejam gastronómicos ou de artesanato), pelos *raids* fotográficos, entre outras.

Segundo o PENT (2006), as experiências, em 80% dos casos, baseiam-se na prática de actividades ao ar livre e de baixa intensidade (passeios, excursões, percursos pedestres, observação da fauna, etc.), enquanto os restantes 20% se relacionam com a prática de desportos na natureza (*rafting*, canoagem, passeios pedestres de montanha, escalada, etc.) e/ ou actividades que requerem um grau de concentração ou conhecimento elevados (observação de aves, por exemplo).



Com isto, parece claro que o estuário do Tejo e suas margens são locais com potencial para o desenvolvimento deste produto, já que são identificados como factores de competitividade do produto (PENT, 2006) a existência de: paisagens com valores naturais diferenciadores, flora e fauna diversa e preservada, adequadas infra-estruturas de acolhimento, sinalização e equipamentos básicos, zonas envolventes e acessibilidades qualificadas e ainda variedade de oferta de rotas e itinerários adaptados aos diversos tipos de turistas (interesses, capacidades).

Já o produto **Sol e Mar** desenvolve-se essencialmente em torno das praias (também espaço natural, ainda que muitas vezes humanizado), em especial quando estas permitem “ir a banhos” e apresentam qualidade das águas. As motivações principais dos turistas que o procuram (PENT, 2006) são relaxar, bronzear-se e realizar actividades de baixa intensidade (pesca em alto mar, golfe, desportos náuticos e actividades propostas pelos hotéis: SPA, piscina, ténis, *tai-chi*, *yoga*). Tem um cariz essencialmente estival, pois é o calor do Verão que se adequa melhor a estas práticas de lazer.

Com algumas excepções, as praias que existem ao longo do estuário⁹⁷ parecem suficientemente atractivas para a consistência deste produto. Destacam-se as praias de Oeiras e Cascais, e acima de tudo, as praias da Costa da Caparica, muito próximas do estuário e que atraem, no Verão, uma parte significativa da população dos distritos de Lisboa e Setúbal que passam férias perto de suas casas, ou eventualmente têm aqui uma segunda residência, seja própria ou em visita a amigos e familiares.

Este produto gera uma média de gastos diários na ordem dos 200€ a 600€, dependendo obviamente dos serviços adicionais que os turistas procuram (alojamento, restauração, actividades extra, passeios, etc.). O único senão é o seu carácter de sazonalidade muito forte, mas este pode ser contrariado através da promoção dos outros produtos aqui referidos enquanto complemento da oferta de determinado destino.

Em relação ao produto **Gastronomia e Vinhos** pode dizer-se que, na sua essência mais básica (atraindo os visitantes a uma experiência gastronómica ou vinícola), tem atraído os portugueses desde cedo, contribuindo para, de certa forma, fomentar o Turismo Interno. As deslocações de fim-de-semana, de carácter excursionista (pois não implicam a pernoita), são muitas vezes movidas por estes *recursos secundários* dos destinos, como o são *os restaurantes, a gastronomia, a animação, o comércio*, entre outros. (cf. Silva, 2009: p. 193)

⁹⁷ Embora algumas destas praias sejam impróprias para banhos, em especial na margem Sul, devido à poluição decorrida das indústrias e siderurgias, não apresentando uma atractividade para o mercado *Sun & Beach Upscale*, que é o que se promove no PENT, pois este apresenta maior diversidade de oferta e maior qualidade e exigência perante os serviços do produto *Sol e Mar* tradicionais.

A motivação principal é usufruir de produtos típicos e aprofundar o conhecimento sobre o património enológico e gastronómico de um território, passando pela degustação de diversos produtos, pela aprendizagem dos processos de produção e/ ou por visitas a atracções turísticas locais. (PENT, 2006) Identificam-se ainda, na mesma fonte, como correspondendo a 80% do total de viagens, as de descobrimento (definidas com o propósito de conhecer melhor os recursos de vinhos e gastronomia de uma área geográfica), aparecendo em segundo lugar, com 15% das viagens, as de aprendizagem (viagens para realizar cursos de degustação ou de processos de preparação de produtos típicos); e por último, com 5% das viagens, as de aprofundamento (visitas mono temáticas com o objectivo principal de aprofundar o conhecimento sobre um produto específico, por exemplo, queijos).

Os gastos médios diários são calculados em 150€ a 450€ (incluindo todo o tipo de gasto no destino, excepto o transporte para chegar), sendo menos elevados nas viagens de aprofundamento.

O produto **City & Short Breaks**, por sua vez, é o que tem apresentado um crescimento crescente, talvez por contemplar as estadas de curta duração e o turismo cultural, este desde sempre potenciando diversas deslocações turísticas, pois permite “dar a conhecer” os destinos. A cultura, embora seja um termo com diversos significados, de uma forma empírica pode dizer-se que envolve praticamente todos os elementos de uma civilização ou país: tradições, arte, língua, património, etc.

“Cultura constitui o aspecto pessoal e criador da civilização, e civilização constitui o aspecto mais técnico e material da cultura”. (Enciclopédia Verbo, 1999; N° 8, p. 746)

A motivação principal dos visitantes *city break*, passa por conhecer uma cidade e as suas atracções monumentais, arquitectónicas, culturais, comerciais, gastronómicas, etc.. (PENT, 2006) Contudo, este produto pode subdividir-se em três mercados distintos: o *standard*, em que os turistas viajam com o objectivo de visitar atracções relacionadas com uma variedade de temas (histórico, cultural, social, etc.) e, durante a sua estada, ficam alojados em hotéis confortáveis de 2-3 estrelas e procuram produtos e serviços com preços acessíveis. O mercado *upscale*, cujos objectivos de visita são idênticos, mas para o alojamento procuram serviços personalizados de alta qualidade, boutique hotéis, hotéis de 4-5 estrelas e com charme, menus de degustação e provas de vinho, etc. E ainda o mercado de *city breaks temáticos*, cujas experiências e atracções procuradas têm um tema específico, podendo passar por assistir a um evento musical, teatral, cinematográfico, desportivo, de moda, etc.

De uma forma geral, os gastos de pessoa/ dia variam consideravelmente, podendo apresentar um mínimo de 60€ para os que viajam em companhias *low cost* e um máximo de 450€ diários para o mercado upscale. Já o mercado temático é muito variável, dependendo do que o traz a Portugal.

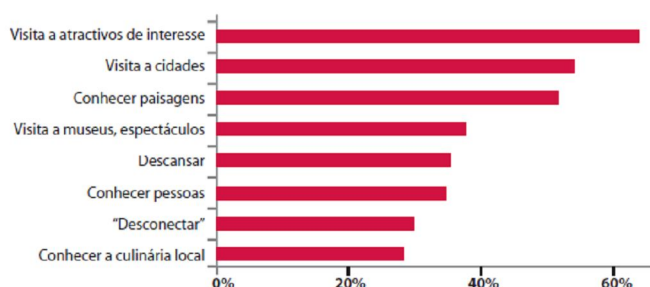
Não pode deixar de se referir que Lisboa, pelo segundo ano consecutivo, foi eleita como “Melhor Destino para *City Breaks* na Europa.” (Turismo de Lisboa, *online*)

Por fim, cabe apresentar o potencial do produto **Touring Cultural e Paisagístico**, cuja motivação principal passa por “descobrir, conhecer e explorar os atractivos de uma região. [Promove] percursos em *tours*, rotas ou circuitos de diferente duração e extensão, em viagens independentes e organizadas”. (PENT, 2006)

Um dos elementos que permite que haja viagens de *touring* para Portugal é a sua dimensão territorial “relativamente reduzida, [mas] especialmente adequada, [nela se reunindo] uma grande riqueza e variedade de atracções, factor que contribui para reduzir incómodos e inseguranças ao viajante, otimizando a utilização do tempo de lazer”.

Em Lisboa, as vertentes cultural e religiosa têm sido as mais procuradas, contudo pretende diversificar-se esta procura e oferta.

Gráfico 7 - Principais actividades realizadas pelos viajantes de *touring*



Fonte: European Travel Monitor – 2004, IPK, in PENT – Touring Cultural e Paisagístico (2006)

Ao ler-se quais as actividades de quem realiza viagens de *touring*, parece possível dar-se resposta às mesmas através de actividades cruzadas com outros produtos, sejam eles a Gastronomia e Vinhos (“conhecer a culinária local”), o *City Break* (“visita a atractivos de interesse”, “visita a cidades”, “conhecer pessoas”), o Turismo de Natureza (“descansar”) ou o Turismo Náutico (“desconectar”, “conhecer paisagens”).

O **Turismo Náutico**, aliado aos restantes produtos capazes de se desenvolver no estuário do Tejo, poderá passar pela promoção de actividades culturais, recreativas, desportivas e educativas, seja através de embarcações tradicionais ou outras de pequeno porte, que saibam dar a conhecer a cultura fluvio-marítima da região, que sejam comandadas por marinheiros conhecedores da



realidade histórica e náutica do país e que, pela sua simplicidade e simpatia, permitam ao visitante uma experiência viva a bordo que, para além de lúdica se revele interessante do ponto de vista do conhecimento adquirido, acerca das técnicas de navegação à vela e/ ou outros saberes populares.

Este é o posicionamento que se entende ser o mais adequado a este destino turístico, pois o mesmo engloba, pelas suas características, um leque variado de oferta que vai ao encontro dos vários *targets* que poderão acorrer a este território.

Uma segunda acção, que certamente permitirá um desenvolvimento do Turismo no estuário do Tejo e suas margens, passa por **B) promover os concelhos ribeirinhos**, nos seus aspectos diferenciadores, culturais e festivos.

A margem norte, pela presença de Lisboa, por esta ser a capital de Portugal e por ter um passado histórico conhecido de todas as pessoas desde os tempos da escola primária, tem sido sempre olhada com mais atenção, e tem sido melhor promovida, acumulando boas atracções turísticas e completa oferta complementar.

Contudo, as especificidades da margem sul do estuário, os recursos e património ali existentes, desconhecidos por uns, desvalorizados por outros, têm potencial turístico que pode ser correctamente aproveitado, através da criação de rotas, itinerários culturais e/ ou desportivos. As embarcações típicas, hoje com utilização turística, são disso exemplo. As festividades locais e os eventos de projecção nacional e internacional, quando aqui decorridos, também podem facilitar esta aproximação das populações e promoção turística.

Seria ainda importante, para a valorização dos concelhos que envolvem o estuário do Tejo, a criação de infra-estruturas de qualidade, a melhoria das condições de vida da população local, nomeadamente através da qualificação dos espaços de lazer, nomeadamente ribeirinhos, esforço que se tem vindo a desenvolver em ambas as margens. Os acessos à água, mais postos de amarração e, em alguns locais, a construção de uma doca ou marina poderiam perfeitamente ajudar a desenvolver alguns territórios aparentemente menosprezados⁹⁸.

Uma terceira acção, que certamente permitirá um desenvolvimento do Turismo no estuário do Tejo e suas margens, passa por **C) fazer um levantamento de espaços**, cartografá-los e delimitá-los: praias para o surf, locais para mergulho, campos de regata, rotas para cruzeiros. Estes, não se tornando exclusivos, seriam dados a conhecer como locais próprios e seguros para uma ou outra prática. A navegabilidade do Tejo é um dos aspectos a ter em conta neste

⁹⁸ A APL prevê a criação de novas infra-estruturas de apoio náutico de recreio em Santos, no Jamor e na Lisnave (esta última, na margem sul). Prevê ainda a entrada em funcionamento e dinamização, em Algés, do *parque de estacionamento a seco de embarcações de recreio, para pequenas embarcações*.



levantamento dos espaços, sem esquecer que os locais submersos podem influenciar as restantes actividades.

Também as infra-estruturas, quando construídas com determinado propósito, e segundo a APL, estarão ancoradas em três núcleos aglutinadores e estruturados (já consolidados ou a estabelecer), designados por Algés/Belém, Alcântara/Santos, na margem norte e Almada/Seixal, na margem Sul.

Conhece-se, por exemplo, o projecto da APL de concentrar num só local a chegada e partida dos navios de cruzeiro. Será em Santa Apolónia o novo terminal⁹⁹, a concluir em 2013. Até lá, a actividade continuará a desenrolar-se em Alcântara. Tem-se igualmente conhecimento através da APL, de um outro projecto, por sua vez para a Doca de Pedrouços, que acolherá a regata de projecção internacional (dir-se-á que mais internacional do que nacional), *Volvo Ocean Race* (a ter lugar no ano de 2012), adaptação infra-estrutural que permitirá posteriormente “acolher embarcações de grande dimensão (acima de 12 metros) e, em particular, mega-iates, em resposta a um mercado em crescimento e para o qual escasseia a oferta de postos de amarração.”

Ainda se acrescenta que a rede de infra-estruturas e equipamentos corresponderá a uma hierarquia, parte delas dando resposta e apoio à náutica oceânica e costeira, outra parte dando resposta às actividades viradas para o estuário e para o rio, como se o estuário estivesse dividido em dois sistemas: o *sistema Tejo / Atlântico*, especialmente vocacionado para as actividades com maior ligação ao mar; e o *sistema rio*, situado na área mais interior do estuário, onde se privilegiam as actividades náuticas que se praticam preferencialmente no estuário.

Os mouchões, os sapais, as salinas e a lezíria do Tejo, enquanto espaços sensíveis, ou seja, instáveis morfologicamente e com ecossistemas que têm necessidades elevadas de protecção, devem ser mantidos com o mesmo cuidado, porque também são eles a base da nossa sobrevivência, o que não significa que não possam/ devam ser visitados.

Poderia elaborar-se um “documento de bolso”, tipo agenda, algo denominado como “Carta de Navegação e Turismo para o Estuário do Tejo”, onde constassem as regras e orientações relativas a cada actividade possível de aí ser praticada, os locais adequados, suas infra-estruturas, épocas do ano em que as diversas actividades turísticas estavam potenciadas e contactos úteis, nomeadamente dos agentes dinamizadores das diversas actividades turísticas.

Em Portugal, cerca de 76% da população vive no litoral, o que por si só, gera uma grande pressão nestas áreas. Em alguns locais costeiros, nomeadamente junto a praias, têm-se construído alguns

⁹⁹ Concurso público cujo vencedor foi o arquitecto Carrilho da Graça. (APL, *online*)



centros de interpretação ambiental, com uma forte componente educativa, alertando as pessoas (desde crianças a adultos) para estes assuntos.

Esta é outra das linhas de acção a seguir: **D) a formação e sensibilização para o ambiente.** O programa Bandeira Azul tem sido um dos dinamizadores destas acções.

As aglomerações urbanas devem também ser vistas como um forte incentivo a uma melhor relação cidade-rio e, pela proximidade das suas casas ao rio, são também um caminho aberto para o sucesso das actividades a promover, pois torna mais fácil a comunicação e a construção dos acessos ao plano de água.

Mas além dos acessos, torna-se indispensável **E) a revalorização da vida urbana dos municípios ribeirinhos**, para as pessoas poderem regressar ao rio, e esta só se torna possível após serem concertadas acções e estratégias de longo prazo entre os municípios e as entidades com jurisdição neste extenso território, e como defende a APL, “onde pontifiquem a convivência entre um porto eficiente e competitivo e um território qualificado, sob os pontos de vista urbano e ambiental, na sua ligação à água.” (Relatório Síntese PEDPL, *in* APL *online*)

A APL identifica, no “perfil portuário estratégico do porto de Lisboa, as actividades de turismo e lazer e, em particular, o turismo de cruzeiros e a náutica de recreio, enquanto importantes factores para a afirmação de Lisboa como destino turístico, para a economia da região e para a projecção da sua imagem externa, mas também para a modernização e qualificação do quadro de vida das populações ribeirinhas.”

Considera ainda a mesma entidade que as acções a empreender devem visar a promoção de Lisboa e do estuário do Tejo como “destino de «Turismo e Recreio Náutico» de referência, enquanto acção fulcral para a afirmação desta actividade como uma das imagens de marca do Turismo de qualidade na região da Grande Lisboa”, acrescenta-se, do país.

Crê-se necessário que o desenvolvimento se deixe reger pela sustentabilidade, seja diversificado no que respeita à oferta existente, dando ao destino uma imagem madura, consistente e única. Lembra-se que o retorno económico (embora contemplado na sustentabilidade) é essencial.

Para a prossecução de todos os objectivos, devem estabelecer-se prioridades temporais e financeiras plausíveis e criar-se parcerias público-privadas que permitam, não só fomentar a criação de micro e pequenas empresas locais que promovam o desenvolvimento local e as relações entre as populações e os turistas, também um incentivo à fixação e empregabilidade dos



jovens, mas igualmente um investimento público na revitalização de espaços ribeirinhos abandonados ou mal cuidados¹⁰⁰.

V.2.1 Análise SWOT

Neste ponto, pretende-se analisar os pontos fortes e fracos (aspectos endógenos), as ameaças e oportunidades (aspectos exógenos, mais difíceis de controlar) do que poderá ser o estuário do Tejo enquanto destino turístico, para o desenvolvimento do Turismo Náutico.

Pontos Fortes

- ⊍ Abrangência de treze concelhos com oferta diversificada, em ambas as margens do Rio Tejo;
- ⊍ Proximidade de Lisboa e proximidade a outros centros urbanos com potencial turístico (Fátima, Torres Vedras, Santarém, Palmela, Setúbal);
- ⊍ Portugal – porta de entrada da Europa (proximidade com América do Norte e Sul) e na rota de correntes de tráfego internacionais, constituindo uma charneira entre os mares Mediterrânico e do Norte, e ponto de apoio ao cruzamento do Atlântico;
- ⊍ Vasta costa que permite deslocações marítimas de Norte a Sul do país (52 dos municípios portugueses têm frentes marítimas);
- ⊍ Forte concentração das práticas turísticas no litoral;
- ⊍ Algumas áreas abandonadas apresentam potencial de reconversão para infra-estruturas e equipamentos de apoio ao Turismo Náutico (cruzeiros, náutica de recreio e marítimo-turística), o que permite reduzir custos e evite certos danos ambientais;
- ⊍ Gastronomia rica e variada;
- ⊍ Oferta cultural diversificada, com bom suporte patrimonial (monumental e não só);
- ⊍ População hospitaleira;
- ⊍ População emigrada pode atrair novos visitantes estrangeiros para visita a familiares e amigos em Portugal;

¹⁰⁰ Para a utilização com vista ao Turismo de Natureza, podem ser reconvertidos as casas de Guarda-Rios, escolas, estações ferroviárias cujas funções originais tinham sido desactivadas, entre outras.



- ⊖ Localização numa região com grande concentração populacional e representatividade económica no contexto nacional;
- ⊖ Privilegiadas condições de entrada e abrigo do estuário do Tejo;
- ⊖ Área fluvial com pouca agitação, ao nível de correntes e ventos;
- ⊖ Existência de uma vasta rede de serviços de apoio no Porto de Lisboa;
- ⊖ Principal porto de cruzeiros de Portugal Continental;
- ⊖ Existência de projectos de desenvolvimento do estuário, com cariz turístico e náutico;
- ⊖ Recente (ainda incipiente) aposta na formação de jovens para a área náutica;
- ⊖ Grande potencial do estuário do Tejo para o turismo e recreio náutico e para a prática de desportos náuticos;
- ⊖ Potencial ambiental e paisagístico do estuário do Tejo e das suas margens, nomeadamente, para a criação de áreas de recreio e lazer, sem por em causa a função económica e de interface de mercadorias do Porto de Lisboa.

Pontos Fracos

- ⊖ Poluição do estuário do Tejo (e talvez ainda maior percepção dessa poluição por parte da população em geral);
- ⊖ Ainda incipiente formação dos jovens portugueses ao nível do Turismo Náutico, nomeadamente nos trabalhos de manutenção e reparação/ restauro, nas línguas (termos técnicos associados a este produto e recepção aos nautas e turistas), etc.;
- ⊖ Sazonalidade da oferta e procura turística;
- ⊖ Distância dos estaleiros de reparação naval face a docas, portos de recreio e marinas;
- ⊖ Fraca promoção das actividades desenvolvidas no estuário do Tejo junto da população;
- ⊖ Fraco incentivo, nas escolas primárias, básicas, secundárias e de ensino superior para as crianças e jovens se aproximarem do mar (embora este já se verifique em casos pontuais);
- ⊖ População ainda pouco conhecedora da riqueza e potencial do Estuário;
- ⊖ Preconceito e conseqüente afastamento por parte da população face ao Turismo Náutico (para elites ou “pessoas ricas”);



- Sensibilidade morfológica de algumas pessoas aos ambientes marítimos/ fluviais (enjoos);
- Necessidade periódica de dragagens de manutenção dos fundos da barra, canais de navegação e bacias de manobra, com elevados custos associados;
- Restrições de calado em alguns terminais;
- Limitações da oferta actual de infra-estruturas de apoio à recepção de navios de cruzeiro face ao aumento da procura e desenvolvimentos da indústria do sector;
- Falta de acessos ao rio;
- Gestão do Estuário do Tejo condicionada por diversos factores;
- Fragilidades estruturais do país, ao nível da fiscalidade, legislação laboral, justiça, saúde, educação e formação (causadoras da perda de competitividade na economia em geral e da oferta turística em particular);
- Informalidade da economia do sector das actividades marítimo-turísticas (empresas que evitam homologações e iludem deveres fiscais)¹⁰¹;
- Excessiva burocracia¹⁰².

Ameaças e Constrangimentos

- Oferta do produto Turismo Náutico em Espanha, França, Itália, Grécia, Croácia, Turquia, entre outros;
- Rápido crescimento de outros países na bacia do mediterrâneo;
- Turismo Náutico, em Portugal, ainda muito concentrado no Algarve;
- Fraca aposta nas actividades marítimo-turísticas e não associação ao produto *Turismo Náutico* enquanto estratégico para o Estuário do Tejo, à excepção dos grandes Cruzeiros e da náutica de recreio;
- Nível de exigência dos clientes;
- Seguros de responsabilidade civil muito dispendiosos;

¹⁰¹ Comissão Estratégica dos Oceanos, Relatório dos Oceanos, Parte II, p. 160

¹⁰² Como é exemplo a obrigação dos visitantes de submeter documentos a três autoridades diferentes (autoridade marítima que identifica o barco; Brigada Fiscal da GNR que identifica a tripulação e procede a formalidades de fronteira; Alfândega que controla importação de fora da UE); ou as formalidades burocráticas de inscrição e homologação de embarcações. *In* Comissão Estratégica dos Oceanos, Relatório dos Oceanos, Parte II, p. 160



- Falta de entendimento ou concertação de esforços entre algumas empresas, municípios e outras entidades que partilham o espaço sob jurisdição da Administração do Porto de Lisboa, decorrentes da falta de identificação relativamente às estratégias e objectivos de desenvolvimento do território (lucro económico *versus* desenvolvimento turístico das áreas de lazer);
- Dificuldade de gerir de forma integrada interesses diversos e potencialmente conflitantes (Turismo/Pescas/Ambiente/Segurança), dando azo à emissão de legislação sectorial penalizante¹⁰³.

Oportunidades

- Perspectivas de crescimento sustentável e constante do turismo à escala mundial¹⁰⁴;
- Voos *low cost* mais regulares e com mais rotas acessíveis aos mercados emissores de turistas para PT;
- Portugal um país cada vez mais orientado e formado para o turismo de qualidade e uma oferta diversificada;
- Crescente procura por férias de conteúdo experimental, educacional e activo;
- Existência de património marítimo e recursos naturais, com potencial de desenvolvimento turístico;
- Turismo Náutico poderá ser associado a outros produtos e ajudar à promoção da cidade de Lisboa enquanto destino turístico, enquanto o Turismo de Lisboa pode ajudar a desenvolver e promover o estuário do Tejo;
- Reorganização e aproveitamento de áreas e instalações portuárias livres, face à cessação ou transferência das operações e tráfegos aí servidos;
- Incremento do tráfego de cruzeiros, em resultado da beneficiação das condições de recepção de navios e da aposta na diversificação dos mercados, e reforço da posição de Lisboa como porto *turn around*;
- Desenvolvimento da náutica de recreio, em resultado do aumento da oferta de postos de amarração e da constituição de uma rede de infra-estruturas de apoio à náutica de recreio no estuário do Tejo;

¹⁰³ In Comissão Estratégica dos Oceanos, Relatório dos Oceanos, Parte II, p. 162

¹⁰⁴ In Comissão Estratégica dos Oceanos, Relatório dos Oceanos, Parte II, p. 161



- ⊖ Recurso ao desenvolvimento da náutica de recreio e do mercado de cruzeiros, como instrumentos de requalificação urbanística e paisagística da frente ribeirinha;
- ⊖ Promoção de eventos de turismo e recreio náutico de nível internacional, contribuindo para o reforço da notoriedade do porto de Lisboa e da região em que se insere;
- ⊖ Articulação estratégica com as autarquias abrangidas pela área de jurisdição da APL e demais *stakeholders*, visando a valorização e a utilização integrada e auto-sustentada do plano de água e das suas margens, atendendo aos interesses de desenvolvimento do porto de Lisboa, dos municípios e do país, de qualificação urbanística e de preservação dos recursos ambientais e valores paisagísticos;
- ⊖ Prática hoje mais facilitada de desportos náuticos e sua divulgação através dos meios de comunicação social;
- ⊖ Proximidade e bons acessos terrestres a vários pontos de interesse turístico;
- ⊖ Os passeios de barco no Estuário do Tejo permitem uma perspectiva bonita da cidade de Lisboa e da margem Sul;
- ⊖ Pressão crescente (em particular da União Europeia) no sentido da dinamização do transporte marítimo de curta distância (TMCD) e das auto-estradas do mar, em detrimento do transporte terrestre por rodovia.

Feito o levantamento dos pontos fortes e fracos, e percebendo quais as oportunidades e ameaças que o Estuário do Tejo enfrenta, é possível fazer algumas sugestões, a caminho do desenvolvimento sustentável e moderado que o Tejo necessita:

Sugestões:

- ✓ Valorizar os recursos existentes e organizá-los em produtos turísticos, com base nos padrões da sustentabilidade;
- ✓ Estabelecer os critérios de desenvolvimento do Estuário do Tejo, criando-se parcerias entre as várias entidades gestoras do espaço hídrico e zonas ribeirinho adjacentes;
- ✓ Apostar no público-alvo que melhor sirva a estratégia nacional e regional, fidelizando-o (apostar no Turismo Interno);
- ✓ Promover uma contínua e responsável adequação às tendências da procura;
- ✓ Aligeirar os processos legislativos e burocráticos existentes;



- ✓ Aumentar o número de amarrações para efeitos turísticos (também na margem Sul);
- ✓ Investir em comunicação junto dos turistas que visitam Portugal, com vista a mostrar toda a oferta turística do país, de forma a incentivá-los a regressar e visitar novos locais;
- ✓ Com vista a melhor gerir, aproveitar e respeitar todo o património marítimo do país, considera-se importante a criação de um site (sempre actualizado – também directamente pelos operadores – e com uma imagem de marca forte) que reúna toda a informação relativa à oferta náutica portuguesa, seja no oceano, no mar, nos rios, nos estuários navegáveis, nas barragens, nos lagos e lagoas, com vista a oferecer-se a quem por este se interessa, uma maior proximidade e rapidez na tomada de decisão. Toda a informação estaria facilmente disponível e direccionada para o actual e potencial cliente, fosse nacional fosse estrangeiro. As empresas beneficiariam com esta divulgação, e as regiões e o próprio país também, pois tornaria todos mais próximos e focados no sucesso nacional, bem como na qualidade do serviço (ao ter-se acesso à oferta da concorrência, a exigência torna-se maior), mas também permitiria fazer-se um *cross-selling* entre regiões: quando se sabe que uma determinada empresa ou região está especializada num determinado serviço, por ter melhores condições naturais, para o bem de todos parece que o mais correcto é encaminhar-se os clientes para a mesma, embora se dando a conhecer alternativas na sua própria oferta. Além do site, a promoção do turismo náutico passaria igualmente por presença da respectiva hiperligação nos sites de todos os institutos que estivessem envolvidos com este produto, canais/ redes sociais, Turismo de Portugal, APL, ARH Tejo, AML, ATL, EMAM, FEEM, entre outros.

V.2.2 Factores críticos de sucesso

Segundo o PENT (2006) “os requisitos que estabelecem o desenvolvimento competitivo do sector do turismo náutico podem ser divididos em dois grandes grupos: os factores básicos, que fazem referência às condições mínimas e imprescindíveis que um destino deve cumprir para estar no mercado, e os factores chave de êxito, que são as condições que um destino deve cumprir para garantir um valor diferencial em relação aos concorrentes, conseguindo assim uma forte vantagem competitiva no mercado.”

De entre os factores básicos, estão as condições naturais (mar, clima), que devem ser excelentes para a prática de actividades náuticas. Estão também a ampla rede de instalações náuticas (portos desportivos, marinas) com todos os equipamentos e serviços necessários (energia, água, tratamento de resíduos) e sua boa acessibilidade. A oferta de cursos de aprendizagem de



desportos náuticos é também mencionada, bem como a oferta de alojamento e restauração nas zonas envolventes dos locais onde se realizam desportos náuticos.

Enquanto factores chave de êxito, são mencionados os seguintes:

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

Já a APL, identifica como factores críticos de sucesso para o desenvolvimento das actividades de *Turismo, Recreio e Lazer* os seguintes:

- “A melhoria das condições de recepção de navios de cruzeiro e seus passageiros, enquanto factor determinante para o aumento do tráfego de cruzeiros no porto de Lisboa e para a afirmação deste como porto de *turn around* (em articulação com uma estratégia comercial forte e bem direccionada);
- O aumento da oferta de postos de amarração para embarcações de recreio e a sua desconcentração ao longo do estuário, complementada pela constituição de uma rede de infra-estruturas de apoio à náutica de recreio e práticas desportivas, de diferentes tipologias e vocações;

- A aposta em nichos de mercado emergentes ou com maior potencial, atendendo à evolução da náutica de recreio a nível internacional, através de estratégia comercial forte e bem direccionada;
- A adopção de uma postura pró-activa por parte da APL, na tentativa de promover a articulação e a concertação de interesses entre as opções de desenvolvimento do porto de Lisboa e dos municípios ribeirinhos e demais entidades com intervenção no estuário, designadamente visando encontrar soluções de consenso para o ordenamento e utilização das frentes ribeirinhas;
- A constituição de parcerias e o fomento da participação e responsabilização de todos os que interagem na região de inserção dos projectos desenvolvidos, com o duplo objectivo de captação de investimento privado e garantia de exequibilidade;
- A organização de eventos náuticos e turísticos de forte projecção internacional, como forma de afirmação da imagem e identidade do porto e da cidade e como motor da confirmação do estuário do Tejo e da região como destino de «Turismo e Recreio Náutico».

Considera-se que os factores críticos de sucesso permitem avaliar se determinadas acções e medidas, estrategicamente pensadas, têm potencial para ser aplicadas, apresentando-nos os aspectos que não podem falhar, com vista à concretização dos objectivos dessa mesma estratégia. Concordando-se com as propostas das entidades antes mencionadas, TP e APL, pretende-se complementar a análise dos factores críticos de sucesso, agora aplicados ao caso concreto do estuário do Tejo.

Manifesta-se essencial: **1)** existir facilidades e infra-estruturas adequadas ao público-alvo, às actividades e reais necessidades do mercado existente e potencial; **2)** haver acessibilidades: uma boa sinalética, sinalização e bons acessos por terra e mar, pontões, postos de amarração, rampas (a preços competitivos), taxas de utilização conhecidas de todos e com facilidades/ rapidez de pagamento, acessos 24h por dia, 365 dias por ano, que permitam o acesso a vários públicos, também de mobilidade reduzida, e ainda cartografia de suporte; **3)** haver segurança: no controlo de saídas e entradas, pronto-socorro em terra e no mar, meios de localização das embarcações, limites geográficos (conhecimento dos caudais, etc.) para passeios náuticos, conhecimento e transmissão dos perigos/ interesses/ limites de determinadas áreas.

Com vista a uma gestão com efeitos duradouros e sustentáveis, parece ainda imprescindível sensibilizar-se visitantes, operadores, parceiros e órgãos de decisão para uma **4)** consciencialização ambiental, mas para que haja uma protecção legal dos habitats e das espécies (conservação da natureza), e esta não sobrevive se não existirem normas de conduta, para se



evitar os abusos e se promover as regras de segurança e de boa educação. Alguns males que não são frequentemente apontados e também devem ser tidos em linha de conta são a poluição química, o ruído subaquático, a pesca excessiva e as redes abandonadas, que matam milhares de espécies, o que prejudica o estuário, sua actividade turística e não só, mas a médio/ longo prazo também pode ser prejudicial para o Homem e gerar mais custos de manutenção e tratamento das águas.

São palavras de ordem, mas também deveriam ser motivo de acção e de orgulho, os resultados decorridos de determinadas práticas sustentáveis, que passam muitas vezes por uma análise da capacidade de carga dos territórios e actividades neles desenvolvidas. A *British Marine Federation*, por exemplo, implementou um programa denominado *Green Blue*, que pode ser um exemplo de boas práticas na gestão de marinas.

Diz-nos Dias e Marques (1999), que “um estuário poluído é um estuário diminuído nas suas funções naturais e empobrecido na quantidade e qualidade dos seus recursos. (...) É o caso do estuário do Tejo, que está sujeito a forte pressão de efluentes urbanos, industriais e agrícolas, muitas vezes sem qualquer tipo de tratamento, sendo elevados os níveis de poluição atingidos”.

E diz-nos Gomes (2008), quase uma década depois, que “o Tejo é hoje uma fonte de água doce de má qualidade, arrastando poluentes industriais, agrícolas e esgotos domésticos que, apesar do tratamento obrigatório, destroem fauna e flora outrora tão abundante. É imperioso requalificar esta água, sobretudo se nos lembrarmos de que quase metade da população portuguesa vive na bacia do Tejo, com especial incidência nas zonas ribeirinhas do estuário, com mais de três milhões de pessoas, todas elas bebendo a sua água.”

Mas acrescenta que “a redução da actividade dos terminais de líquidos e sólidos das instalações fabris da CUF, da Siderurgia Nacional, dos estaleiros da Lisnave e das refinarias teve consequências graves na economia do sector secundário, mas acarretou uma redução acentuada dos poluentes no estuário. Com as novas políticas de tratamento dos resíduos industriais e domésticos, espera-se preservar para o futuro este indispensável recurso hídrico.”

Só após se garantir e saber potencialmente satisfeitas todas estas necessidades básicas dos visitantes (ao nível das infra-estruturas, das acessibilidades, da segurança, da qualidade ambiental), pode passar-se a um outro patamar essencial, o da **5)** na promoção do destino, que passa pela criação de uma imagem de marca forte, para atrair visitantes e turistas. A existência de um site só dedicado ao Estuário do Tejo e sua oferta variada, em complemento com o Turismo de Lisboa também parece essencial, pois a partir de uma imagem forte, pode ser feita uma melhor promoção, quer interna quer externa. A criação de uma newsletter a enviar para os e-mails dos



“associados”/ amigos do Estuário do Tejo ou a construção de um site próprio podem igualmente marcar a diferença e facilitar o acesso à informação. Além do envio de informação, deveria manter-se os grupos de trabalho nas diferentes componentes do turismo náutico, pois só assim se consegue alcançar metas concretas.

Seguindo a linha estratégica nacional de promoção do turismo interno, a promoção interna deve então direccionar-se correctamente para o seu público-alvo, sejam excursionistas, sejam turistas, sejam profissionais que amanhã, com outra finalidade, procurarão aquele destino e trarão a sua família e/ ou amigos a visitá-lo. Também aqui, a boa imagem/ recordação são essenciais para perpetuar o lugar. O público-alvo pode ser tão diversificado como: moradores das proximidades, excursionistas que visitam o destino ao fim-de-semana ou ao final da tarde, num dia especial, em feriados ou períodos de férias. Na náutica, devem ser tidos em conta os passantes, que pernoitam ou não, aqui ficando com vista a descansar e partir para outro destino, mas também existem os que chegam ao destino com uma motivação primária de aí permanecer. Existem ainda as empresas nacionais que procuram o estuário para acolher os seus eventos *corporate*, os agentes turísticos que os vendem, e as entidades públicas, que gerem o estuário e sua área envolvente, entre muitas outras possibilidades.

Já a promoção externa – dirigida essencialmente a turistas estrangeiros, a operadores internacionais, a empresas, associações e outras entidades que tenham interesse em aqui realizar eventos internacionais (provas/ competições desportivas, exposições, conferências, feiras, etc.), que para aqui pretendem enviar grupos de turistas, por exemplo – deve ser veiculada através dos organismos nacionais próprios, públicos e/ ou privados, competentes para gerir de forma independente e consistente o turismo náutico no estuário do Tejo.

V.2.3 O modelo de negócio

As Tecnologias de Informação e Comunicação (TIC), aliadas à Segmentação de Mercado e ao Marketing, permitiram uma grande evolução nos modelos de negócio, também ao nível do turismo.

O facto de as comunicações, à escala mundial, se terem expandido e desenvolvido tanto nas últimas décadas, e continuarem a sofrer mudanças significativas, gera novas necessidades de transmissão das informações comerciais e promocionais, também ao nível dos gestores e operadores turísticos.

Um aspecto importante a ter em conta, e que de certa forma já foi abordado anteriormente neste trabalho, é o facto de os consumidores terem, hoje, um acesso tão facilitado à oferta dos diversos



destinos turísticos através da internet, que parece estar a originar como que uma transmissão de poder dos profissionais para os viajantes. Já são muitos os viajantes que constroem os seus próprios roteiros e pedem aos operadores este ou aquele serviço adicionais. Tudo isto porque os portais *online* de hoje já conciliam diversos serviços: informação, promoção e comercialização.

Já em relação à segmentação de mercado, é indispensável no turismo a técnica de CRM (*customer relationship management*), pois permite uma interacção permanente com os clientes, com a finalidade de os conhecer e de saber os seus hábitos de compra, para melhor poder direccionar os produtos e serviços, sugerindo os programas que se adequem às suas necessidades e desejos.

Na área do Turismo Náutico, segundo o PENT (2006), a tendência é para as viagens serem compradas de forma independente, através de um operador turístico ou de clubes e associações desportivas vinculadas a alguma actividade em concreto. E em matéria de negociação neste mercado, calcula-se que haverá um “aumento do packaging de serviços e da função de intermediário desempenhada pelas estações náuticas, em consequência da realização de um maior número de investimentos em complexos náuticos, bem como uma crescente importância da Internet como canal de comercialização, pois adapta-se especialmente bem ao perfil socio-demográfico e aos hábitos de consumo dos turistas que consomem viagens de Náutica.”

Também de grande importância é o papel das associações, clubes ou agrupamentos de praticantes e aficionados de determinadas actividades náuticas, pois estes frequentemente actuam como organizadores de viagens, ainda que formalmente a contratação dos serviços se faça através dos intermediários tradicionais (agências de viagem).

Devido a todas estas transformações e mutações nos hábitos de consumo dos clientes, há uma necessidade constante de posicionar o estuário do Tejo em função do segmento alvo que se pretende atrair. Este pode ser visto como um destino de natureza, de turismo náutico, de boa gastronomia e vinhos, turismo de cidade, *city breaks* (Lisboa), e ainda um bom destino de *touring* cultural e paisagístico.

Todos os elementos antes sublinhados farão parte de uma estratégia de *marketing-mix*, contemplando a comunicação, a distribuição, o produto e o preço, este último, no caso do turismo náutico, e segundo o PENT (2006), podendo variar de acordo com as actividades a realizar. Desportos como o *surf*, *windsurf* ou *snorkeling* (onde não é necessária a contratação de instrutores e o preço do aluguer de equipamento é irrisório quando em comparação com as restantes actividades náuticas), podem levar ao investimento de oitenta euros por dia, mas o aluguer de barcos privados com tripulação ou a realização de cursos de navegação, podem rondar os quinhentos euros por dia.



Recorda-se que, do apêndice I, constam diversas brochuras e panfletos com programas de actividade, roteiros, pacotes, indicação dos respectivos operadores e por vezes os preços, do que é parte da oferta náutica nacional. Além dos *sites* das respectivas entidades, esta é a forma de comunicação mais próxima das pessoas, sendo os mesmos distribuídos em mão, seja em Feiras ou após a realização de determinada actividade, devendo ser suficientemente apelativos em termos de imagem, preço, conteúdo, para ajudar a cativar aquele cliente uma vez mais e fazê-lo “passar palavra” aos seus conhecidos.

É importante que a mensagem comunicada consiga chegar aos diversos públicos, quer individuais (de diversas idades e origens) quer colectivos (escolas, empresas, instituições, turistas, etc.) e que o trabalho desenvolvido seja idêntico ao que é comunicado (para ir ao encontro das expectativas ou superá-las), assim se enriquecendo a relação cliente-empresa, com propostas de qualidade, criativas e inovadoras.



Considerações finais

O desenvolvimento económico e social de Portugal fundamenta a vontade de apostar no Turismo Náutico no estuário do Tejo. A cidade de Lisboa, cada vez mais considerada como um destino turístico de qualidade e de identidade genuína, tem este grande aliado, que é o rio Tejo, que não deve desprezar.

O rio liga as duas margens, o rio pode ser um lugar de contemplação postal da cidade, o rio pode ser um ponto de chegada e/ ou passagem de muitos turistas. É relevante cuidar da cidade, é bom estudar-se a sua arquitectura e paisagem (atributos da sua imagem), quando vista do rio, tê-la bonita para quem a observa.

Há uma necessidade de inovação, de criação de novos produtos, de criação de sinergias de actuação entre os diferentes agentes, sejam entidades públicas, privadas, a bem não só das suas empresas, mas também do acolhimento saudável de novos turistas, internos e externos, numa política de sustentabilidade e de afirmação dos destinos turísticos estuário do Tejo, Lisboa e Portugal.

As duas hipóteses de investigação inicialmente colocadas foram sendo respondidas ao longo do trabalho, fazendo-se aqui um breve resumo de ambas as respostas, recordando-se o enunciado das hipóteses 1) e 2).

1) Será que a dinamização do potencial náutico do estuário do Tejo impulsionará outras formas de Turismo na região de Lisboa ou será maioritariamente das outras práticas turísticas que vai surgir uma procura secundária pelo turismo náutico na região?

Actualmente, o Tejo sai mais beneficiado com as práticas turísticas que existem em torno da cidade de Lisboa, do que Lisboa pelas actividades realizadas em pleno Tejo. Ou seja, mais facilmente os visitantes que vêm a Lisboa podem ser alertados para um passeio ou refeição a bordo, no Tejo e aderir à mesma, do que um visitante que aqui faça escala, vindo de um outro destino internacional a bordo de uma embarcação (seja por si conduzida ou não). A procura secundária é, de longe, mais significativa a nível nacional, pelo que se conclui que o Tejo, por si só, dificilmente gera deslocações turísticas.

Contudo, se for dinamizado todo o potencial que existe por explorar, poderá assistir-se a uma inversão da actual situação. Prevê-se um desenvolvimento muito grande deste território e produto, seja através de uma relação mais estreita entre a cidade e o rio, aproximando a sua população das actividades aqui desenvolvidas, também através da criação de mais infra-estruturas



que permitam ao visitante usufruir da cidade e do rio quase em simultâneo, o que será uma mais-valia turística também para a região.

“De um ponto de vista físico, esta rede de infra-estruturas de apoio deverá considerar a lacuna de postos de amarração e a sua concentração na margem Norte do Estuário” (Figueira de Sousa *et al*, 2009) e as especificidades da navegação Atlântica (Sistema Atlântico) e da navegação fluvial (Sistema Tejo), definidas no Plano Estratégico de Desenvolvimento do Porto de Lisboa (APL, 2010).

No caso do mercado de Cruzeiros internacionais que fazem escala no estuário do Tejo, sem dúvida que a grande maioria dos visitantes vem com o intuito de visitar Lisboa, o que não pode levar a uma conclusão de que a cidade sai beneficiada de uma actividade realizada em pleno Tejo, pois o estuário é apenas um local de ancoradouro e as actividades realizadas decorrem sobretudo fora dele. É a cidade o motivo ou parte do motivo da deslocação, procurando-se actividades sobretudo culturais, não tanto com recurso a mais um tipo de embarcação, a não ser (crê-se) por uma razão muito específica como um evento ou uma refeição tradicional.

2) Em que moldes deve ser desenvolvida uma acção de promoção e dinamização do estuário do Tejo, enquanto destino turístico, nomeadamente náutico, para o turista interno e externo?

Quer para um quer para outro tipo de turista, se o que o move é o turismo náutico, há que desenvolver-se o destino turístico com a máxima qualidade e segurança em termos de infra-estruturas, equipamentos e serviços de apoio à actividade náutica. Mesmo quando não existe uma marina, importa que haja rampas, postos de amarração ordenados e geridos por uma entidade competente para o efeito. Estes devem adaptar-se não só à procura, mas também às características naturais e ambientais do território em que serão implementadas.

A acção de dinamização passa por organizar os diversos recursos em produtos turísticos, passa por criar grupos de trabalho multidisciplinares que interajam entre si e chamem a comunidade (em geral, académica, estudantil, empresarial, pública) a discutir os assuntos e a intervir nos processos de trabalho, responsabilizando-se alguns intervenientes ou um só órgão/ comissão/ estrutura de natureza formal, pela gestão do estuário e seu tratamento, envolvendo políticos, a administração portuária e hidrográfica, as associações, os clubes náuticos de recreio ou desportivos, entre outros.

A dinamização é ainda facilitada se unir os diversos produtos turísticos resultantes da cultura e património marítimos únicos, que o estuário e restante rio Tejo ainda mantêm vivos em alguns lugares, a preservar. Turismo de natureza, gastronomia e vinhos, sol e mar, *touring* cultural e



paisagístico e *city-breaks* foram os produtos sugeridos, a par do desenvolvimento do turismo náutico.

De forma a proporcionar-se a experiência activa, dinâmica e de aprendizagem que o visitante (turista) actual procura, poderá aproveitar-se o estuário em várias frentes: numa alusão ao passado (com eventuais reconstituições cénicas e animação cultural da época da Expansão Portuguesa e dos Descobrimentos, abordando-se o que José Mattoso (1998) refere quando escreve sobre este tema, relativamente ao isolamento europeu, ao medo do mar, ao lucro, ao saber e ao desejo, que “assaltavam” os portugueses e outros povos antes e durante estas aventuras marítimas/oceânicas); numa ligação entre as duas margens do estuário e ainda ao estuário do Sado (também tão rico ao nível paisagístico); promovendo-se uma sensibilização ambiental, para manutenção da fauna e flora estuarinos e sua diversidade biológica.

A acção de promoção, para ter sucesso, deverá ser posterior à de dinamização, e se esta foi bem conseguida, chegando a diversos públicos e promovendo a cultura e tradição nacionais, levará a que mais pessoas estejam atentas ao assunto em causa, aos projectos e às intenções.

A promoção, para se adaptar aos tempos que correm e chegar a bom porto, deverá passar pelo desenvolvimento de uma plataforma em rede, *online*, agregando informação sobre o destino, sua envolvente e características (sua fauna e flora), sua oferta turística, os troços ou *continuum* navegável do rio, os contactos dos operadores que promovem actividades neste território, ainda se incluindo alertas para eventos, oportunidades de voluntariado ou emprego, bem como concursos públicos desta área de actividade. Haveria ainda hiperligações para outras fontes, de onde se poderia extrair informações úteis e complementares e uma área reservada para utilizadores frequentes ou com determinados requisitos.

Um desafio que se coloca aos agentes turísticos é a articulação da promoção e comercialização das actividades e destinos, e através de uma plataforma em rede e *online* bem organizada, essa tarefa é certamente facilitada, situação que merece um estudo e adequação ao produto e destino que se propõe vender.

Com estas sugestões, aqui resumidas, pretende-se que sejam “criadas condições para uma redescoberta do Tejo, do rio e estuário, efectivando as suas potencialidades para o desenvolvimento da náutica de recreio, em benefício da valorização de um recurso ímpar e do desenvolvimento económico e social dos municípios ribeirinhos.” (Figueira de Sousa *et al*, 2009)



Bibliografia

- Administração do Porto de Lisboa (2010). *Relatório Síntese do Plano Estratégico de Desenvolvimento do Porto de Lisboa (PEDPL)* [online]. Disponível em http://www.portodelisboa.pt/portal/page/portal/PORTAL_PORTO_LISBOA/AUTORIDADE_PORTUARIA/GOVERNO_SOCIEDADE/PLANO_ESTRATEGICO/Relat%F3rio%20S%EDntese.pdf [10/12/2010].
- Administração do Porto de Lisboa [online]. Disponível em <http://www.portodelisboa.pt> [consultas várias em 2009 e 2010].
- Allmetsat [online]. Disponível em <http://pt.allmetsat.com> [19/09/2010].
- Ambiente Online (2010). *Polis Rios: plano estratégico de requalificação do Tejo pronto em Setembro*. [online]. Disponível em <http://www.ambienteonline.pt/noticias/detalhesPrint.php?id=9016&print=1> [28/11/2010].
- AML - Revista Metrôpoles (2009). *Moinhos do Concelho do Barreiro* [online]. Disponível em http://www.aml.pt/webstatic/publicacoes/periodicas/metropoles/_html/_docs/metropoles26.pdf, pp. 66-69.
- APPR – Associação Portuguesa de Portos de Recreio [online]. Disponível em <http://www.apprecreio.com/> [13/11/2010].
- Araújo, Rogério César Pereira de; Freitas, Kelly Silva de; Albuquerque, Robério Lopes de (1999). *Impactos socioeconômicos do complexo industrial e portuário do Pecém (CIPP), sobre os pescadores artesanais* [online]. Disponível em <http://www.sober.org.br/palestra/13/260.pdf> [09/12/2010].
- Área Metropolitana de Lisboa [online]. Disponível em <http://www.aml.pt/> [várias consultas em 2009 e 2010].
- ARH Tejo – Administração Regional Hidrográfica do Tejo [online]. Disponível em <http://www.arhtejo.pt/> [consultas várias em 2009 e 2010].
- Arquivo Municipal de Lisboa [online]. Disponível em <http://arquivomunicipal.cm-lisboa.pt/> [3/11/2010].
- Associação Náutica da Marina do Parque das Nações [online], disponível em <http://www.anmpn.pt/> [11/11/2010].
- Base de dados jurídica Almedina [online]. Disponível em <http://bdjur.almedina.net/> [várias consultas em 2010].
- Benito, Esteban Longares (2003). La Administración Marítima y la gestión litoral en el desarrollo del turismo náutico. In Chapapria, Vicent Esteban (Ed.). *Ponencias - La encrucijada del turismo náutico*, pp. 39-52. Universidad Politécnica de Valência: Espanha. ISBN: 84-9705-366-4.
- Câmara Municipal da Moita [online]. Disponível em <http://www.cm-moita.pt/> [12/11/2010].
- Câmara Municipal do Montijo [online]. Disponível em <http://www.mun-montijo.pt/> [12/11/2010].

- Câmara Municipal do Seixal [online]. Disponível em <http://www.cm-seixal.pt/> [várias consultas em 2009 e 2010].
- Carvalho, José Augusto (2000). Os transportes aquáticos e as frentes de água na Área Metropolitana de Lisboa. In Figueira de Sousa, João (Ed.). *Transportes Aquáticos e Interfaces Terra-Água*, p.15-19. Instituto de Dinâmica do Espaço da FCSH – Universidade Nova de Lisboa: Lisboa. ISBN 972-95015-5-6.
- CCDR-LVT (s.d.). *Lisboa 2020 - Uma Estratégia de Lisboa para a região de Lisboa*. CCDR: Lisboa.
- Chaparría, Vicent Esteban (1998). *Náutica de recreo y turismo en el Mediterráneo: La Comunidad Valenciana* (Gestión turística). Editorial Síntesis: Madrid. ISBN: 84-7738-625-0. 423 p.
- Chaparría, Vicent Esteban (2000). *Futuro y expectativas del turismo náutico*. Universidad Politécnica de València: Valência. ISBN: 84-7721-894-3. p. 154
- Clube de Vinhos Portugueses [online]. Disponível em <http://clubevinhosportugueses.wordpress.com/> [13/10/2010].
- Comboios de Portugal [online]. Disponível em <http://www.cp.pt/> [11/11/2010].
- Comissão das Comunidades Europeias (2006). *Livro Verde - Para uma futura política marítima da UE: Uma visão europeia para os oceanos e os mares*. [online]. Disponível em <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2006:0275B:FIN:PT:PDF>. 31 p.
- Comissão Estratégica dos Oceanos (2004). *Relatório da Comissão Estratégica dos Oceanos, Um Desígnio Nacional para o Séc. XXI – Parte I e II*. [online]. Disponível em http://www.cascaisatlantico.org/Files/Billeder/Atlantico/docs/Relatorio_Oceanos_I.pdf e http://www.cascaisatlantico.org/Files/Billeder/Atlantico/docs/Relatorio_Oceanos_II.pdf. pp. 147 a 165.
- Comissão Europeia (2000). *Towards quality coastal tourism*. [online]. Disponível em http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/tourism/files/studies/towards_quality_tourism_rural_urban_coastal/iqm_coastal_en.pdf [10/12/2010].
- Cunha, Licínio (2006). *Economia e Política do Turismo*. Verbo: Lisboa.
- Decreto-Lei 269/2003. "D.R. I Série A", 250 (28/10/2003) 7144-7157.
- Decreto-Lei 124/2004. "D.R. I Série A", 122 (25/05/2004) 3283-3295.
- Decreto-Lei 100/2008. "D.R. I Série", 114 (16/06/2008) 3466-3468.
- Decreto-Lei 108/2009. "D.R. I Série", 94 (15/05/2009) 3035-3045.
- Diário da República Electrónico [online]. Disponível em <http://dre.pt/> [várias consultas em 2010].
- Dias, António Antunes e Marques, José Manuel Silva (1999). *Estuários. Estuário do Tejo: o seu valor e um pouco da sua história*. Instituto da Conservação da Natureza, Reserva Natural do Estuário do Tejo: Alcochete.

- Dicionário Priberam da Língua Portuguesa [online]. Disponível em <http://www.priberam.pt/dlpo/default.aspx> [11/11/2010].
- Direcção-Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano (2007). *Convenção Europeia da Paisagem*. [online]. Disponível em <http://www.dgotdu.pt/cp/> [27/11/2010].
- Direcção-Geral do Turismo (1996). *Inventário de Recursos Turísticos*. DGT: Lisboa.
- Enciclopédia Verbo Luso-Brasileira de Cultura (1999). Edição Século XXI, Editorial Verbo: Lisboa | São Paulo.
- ENIDH – Escola Superior Náutica Infante D. Henrique [online]. Disponível em <http://www.enautica.pt/> [03/04/2010].
- ESGT – Escola Superior de Gestão de Tomar [online]. Disponível em <http://www.esgt.ipt.pt/> [7/11/2010].
- ESHTe – Escola Superior de Hotelaria e Turismo do Estoril (2009). *Roteiro Normativo para a elaboração e apresentação de trabalhos finais*. [online]. Disponível em <http://www.eshte.pt/downloads/Roteiro%20normativo%20para%20mestrados.pdf> [10/09/2009].
- Estación Náutica Marina Alta – Alicante [online]. Disponível em <http://www.enmarinaalta.net/> [10/12/2010].
- Estrutura de Missão para os Assuntos do Mar - Ministério da Defesa Nacional da República Portuguesa (2007). *Estratégia Nacional para o Mar*. [online]. Disponível em http://www.emam.com.pt/index.php?option=com_content&task=view&id=48&Itemid=112 [29/08/2009].
- European Commission Biodiversity Knowledge Base - Country Profile Portugal [online]. Disponível em http://cdr.eionet.europa.eu/pt/eu/bap/envtcd9ca/CPPT_Final.pdf [5/11/2010].
- European Maritime Safety Agency [online]. Disponível em <http://www.emsa.europa.eu/> [1/11/2010].
- Figueira de Sousa, João (Ed. e Coord.) (2003). *Portos, Transportes Marítimos e Território*. Instituto de Dinâmica do Espaço: Lisboa. 412 p.
- Figueira de Sousa, João (2005). *Potencialidades Turísticas das Frentes Ribeirinhas – Actividades de Recreio e Desportos Náuticos*. [online]. Disponível em http://www.aml.pt/gfx/bd/070619135405_JFS_2.pdf [10/12/2010].
- Fernandes, André, Figueira de Sousa, João (2008). Parcerias e Lógicas de Cooperação nos Processos de Desenvolvimento da Náutica de Recreio. *II Seminário Internacional de Náutica de Recreio e Desenvolvimento Local* (Seixal, Portugal). 36 p.
- Figueira de Sousa, João; Fernandes, André; Carpinteiro, Ana (2009). *O Desenvolvimento das Actividades Náuticas de Recreio como Estratégia de Valorização Territorial: um olhar sobre o Estuário do Tejo*. In Actas do 15.º Congresso da APDR, APDR, 20 p. (CD-Rom). ISBN: 978-989-96353-0-2.

- Fortunato, Martinho (2006). *Marinas e Portos de Recreio na rota do crescimento económico*. [online]. Disponível em http://www.reservanaval.pt/upload/files/2006562126320.martinho_fortunato_2.pdf [05/12/2010].
- Fortunato, Martinho (2009). *Capacidade competitiva de Portugal no contexto Europeu*. [online]. Disponível em <http://www.cm-seixal.pt/NR/rdonlyres/15B50C64-0E78-44A4-8432-34C7969D6042/4373/APPRCapacidadeCompetitivadePortugalnoContextoEurop.pdf> [10/12/2010].
- Fórum Empresarial da Economia do Mar – Notícias [online]. Disponível em http://www.fem.pt/Noticias/Set_10/31952546.pdf [13/11/2010].
- Frente Tejo [online]. Disponível em <http://www.frentetejo.pt/> [08/12/2010].
- Gamito, Teresa (2000). Os cruzeiros e a náutica de recreio no porto de Setúbal: Que perspectivas? In Figueira de Sousa, João (2000). *Transportes aquáticos e interfaces terra-água*, pp. 173-184. Instituto de Dinâmica do Espaço da FCSH – Universidade Nova de Lisboa: Lisboa. ISBN 972-95015-5-6.
- Geraldês, Helena (2010). *Reserva natural do Estuário do Tejo prepara-se para ser destino turístico* [online]. Disponível em http://www.publico.pt/Local/reserva-natural-do-estuário-do-tejo-preparase-para-ser-destino-turístico_1445468 [11/11/2010].
- Gomes, José (2008). *Roteiro do Estuário do Tejo – Derrotas & Destinos*. DG Edições: Linda-a-Velha.
- Google Maps [online]. Disponível em <http://maps.google.pt/> [15/11/2009].
- Google Scholar [online]. Disponível em <http://scholar.google.pt/> [várias consultas em 2010].
- Câmara Municipal de Portimão (2009). *Guia Náutico 2010 – Navegue nas emoções* [online]. Disponível em http://www.cm-portimao.pt/portal_autarquico/portimao/v_pt-PT/menu_municipal/publicacoes_municipais/guias/ [14/12/2010].
- ICCCM10 (2010). International Conference on Coastal Conservation and Management in the Atlantic and Mediterranean: *Abstracts*. (s.ed.): Estoril.
- ICN (2000). *Turismo de Natureza – Enquadramento Estratégico da Reserva Natural do Estuário do Tejo*. [online]. Disponível em http://www.icn.pt/TurismoNatureza_anexos/RNET.pdf [05/09/2010].
- InfoCruzeiros [online]. Disponível em <http://www.infocruzeiros.com/> [8/9/2010].
- Instituto da Água, I.P. [online]. Disponível em <http://www.inag.pt/> [05/12/2010].
- Instituto das Pescas, da Investigação e do Mar [online]. Disponível em <http://www.inrb.pt/ipimar> [10/12/2010].
- Instituto de Conservação da Natureza e Biodiversidade [online]. Disponível em www.icnb.pt/ [10/12/2010].
- Instituto de Meteorologia [online]. Disponível em <http://www.meteo.pt> [19/09/2010].



- Instituto Geográfico Português (2005). *Atlas de Portugal*. IGP: Lisboa. ISBN: 972-8867-14-X. (p. 275)
- Instituto Geográfico Português (2005). *Atlas de Portugal*. [online]. Disponível em <http://www.igeo.pt/atlas/> [31/10/2010].
- International Maritime Organization [online]. Disponível em <http://www.imo.org/> [1/11/2010].
- ISAF [online]. Disponível em <http://www.sailing.org/19015.php> [22/11/2010].
- Kovačić, Mirjana; Dundović, Čedomir; Bošković, Desimir (2007). *Nautical tourism development through integrated planning*. Pomorstvo: Croatia.
- Lacerda, Manuel (2009). Apresentação. *Tágides*, Volume 4 – O Plano de Ordenamento do Estuário do Tejo, Saberes e Reflexões, p. 5.
- Lei 48/98. “D.R. I Série A”, 184 (11/08/1998) 3869-3875.
- Levitt, Theodore (1990). *Administração de Marketing*. Atlas: São Paulo.
- Lopes, Ernâni Rodrigues (2009). Náutica de Recreio e Turismo Náutico. In Lopes, Ernâni Rodrigues (Ed.) (2009). *O Hypercluster da Economia do Mar – Um domínio de potencial estratégico para o desenvolvimento da economia portuguesa*, pp. 141-162 / 387-396. SaeR/ACL: Lisboa.
- Loureiro, Leilanne Vasconcellos (2004). Dissertação de mestrado: *Desenvolvimento da Atividade Náutica no Estado da Bahia – O Centro Náutico da Bahia* [online]. Disponível em http://www.bibliotecadigital.ufba.br/tde_busca/arquivo.php?codArquivo=1484 [10/12/2010].
- Marina Parque das Nações [online]. Disponível em <http://www.marinaparquedasnacoes.pt/> [11/09/2010].
- Martorell, Josefa Cardona (2000). El papel de la administración local en destinos com oferta náutica. In Chapapría, Vicent Esteban (Ed.), *Ponencias - Futuro y expectativas del turismo náutico*, pp. 41-62. Universidad Politécnica de València: Espanha. ISBN: 84-7721-894-3.
- Matias, Vieira (2005). O Mar – Um oceano de oportunidades para Portugal. In *Cadernos Navais*, N.º 13 – Abril / Junho. Edições Culturais da Marinha: Lisboa. 38 p.
- Mattoso, José (1998). Antecedentes Medievais da Expansão Portuguesa. In Bethencourt, Francisco, Chadhuri, Kirti (Dirs.). *História da Expansão Portuguesa - Volume I - A Formação do Império*, pp. 12-25. Círculo de Leitores: Lisboa. ISBN 972-42-1600-4.
- Ministério da Economia e da Inovação (2007). *Plano Estratégico Nacional do Turismo. Para o desenvolvimento do turismo em Portugal*. Turismo de Portugal, I.P.: Lisboa.
- Ministério do Ambiente, do Ordenamento do Território e do Desenvolvimento Regional (2007). *Quadro de Referência Estratégico Nacional – Portugal 2007-2013*. Observatório do III QCA: Lisboa (p.144).

- Moniz, Gabriela (2009). *Ordenamento do Estuário do Tejo* [online]. Disponível em <http://www.cm-seixal.pt/NR/rdonlyres/15B50C64-0E78-44A4-8432-34C7969D6042/4374/ARHTEJOOrdenametodoEstu%C3%A1riodoTejo.pdf> [10/12/2010].
- Nabais, António J. C. Maia (1984). *Barcos*, Coleção *História do Concelho do Seixal*. Câmara Municipal do Seixal: Seixal. p. 157.
- Nautirecreio [online]. Disponível em www.nautirecreio.pt [12/10/2010].
- Organização Mundial de Turismo – UNWTO [online]. *Understanding Tourism: Basic Glossary*. Disponível em http://www.unwto.org/pdf/Understanding_Tourism-BasicGlossary_EN.pdf [03/11/2010].
- Patrão, Luís (2009). *O turismo náutico e o PENT*. [online]. Disponível em <http://www.turismodeportugal.pt/> – Seminário Internacional: A Náutica Desportiva e de Lazer – Rotas de Afirmção. Portimão, 20/05/2009 [6/11/2010].
- Pinto, Natália (Coord.) (1990). *Que Tejo, que Futuro? Conhecer o passado, intervir no presente, construir o futuro - I Congresso do Tejo*. Associação dos Amigos do Tejo: Lisboa.
- Portaria 868/2006. “D.R. I Série A”, 166 (29/08/2006).
- Projecto Palhota Viva [online]. Disponível em <http://www.palhotaviva.pt/index.php> [28/11/2010].
- Quivy, Raymond e Campenhoudt, LucVan (2008). *Manual de Investigação em Ciências Sociais*. Gradiva: Lisboa.
- Resolução do Conselho de Ministros 81/2003, de 17 de Junho. [online]. In *Relatório dos Oceanos*, pp. 325-328. Disponível em http://www.mdn.gov.pt/NR/rdonlyres/22D2295A-838A-4B05-B176-1CC8D6BD1DAB/0/Relatorio_Oceanos.pdf [10/12/2010].
- Revista de Marinha [online]. Disponível em <http://www.revistademarinha.com/> [2/10/2010].
- Saraiva, M.G. (2007). Água e Paisagem. In Veiga da Cunha, L. (Coord). *Reflexos de Água*, pp. 48-49. Associação Portuguesa dos Recursos Hídricos: Lisboa.
- Seydoux, José (1983). *De l'hospitalité à l'accueil*. Delta & Spes S. A.: Denjes-Suíça.
- Silva, José Sancho de Sousa (2009). Tese de doutoramento: *A visão holística do Turismo Interno e a sua modelação*. Departamento de Economia, Gestão e Engenharia Industrial da Universidade de Aveiro: Aveiro.
- S.I.M. – Laboratório da Faculdade de Ciências de Lisboa [online]. Disponível em <http://www.sim.ul.pt/cciam/> [17/11/2010].
- Sociedade Civil - RTP2 [online]. *Programas televisivos de 8 de Junho de 2009 e de 16 de Novembro de 2010*. Disponíveis em <http://ww1.rtp.pt/multimedia/> [16/11/2010].
- Survey Monkey [online]. Disponível em <http://pt.surveymonkey.com/> [01/05/2010].
- THR (2006). *10 Produtos estratégicos para o desenvolvimento do turismo em Portugal: Turismo Náutico*. Turismo de Portugal, I.P.: Lisboa.



- Turismo de Lisboa (2007). *O Tejo como Produto Turístico* [online]. Disponível em http://www.aml.pt/gfx/bd/070619134627_Vitor_costa.pdf [24/10/2010].
- Turismo de Lisboa [online]. Disponível em <http://www.visitlisboa.com/> [30/10/2010].
- Turismo de Portugal, IP (2008). *Crédito ao Investimento no Turismo, Protocolos Bancários – Ficha informativa*. Ministério da Economia e da Inovação: Lisboa.
- União Europeia [online]. Disponível em http://europa.eu/index_pt.htm [10/12/2010].
- Universidade dos Açores – DOP [online]. Disponível em <http://www.horta.uac.pt/intradop/> [1/11/2010].
- World Tourism Organization (2007). *A Practical Guide to Tourism Destination Management*. WTO: Madrid. ISBN: 978-92-844-1243-3. 149 p.



Apêndices

Apêndice I – Exemplos da oferta turística náutica

Apêndice II – Cartografia de Portugal Continental, Lisboa, Estuário do Tejo

Apêndice III – Atracções das margens Norte e Sul do estuário do Tejo

Apêndice IV – Recursos Primários e Secundários – Margem Norte e Margem Sul

Apêndice V – Análise do inquérito dirigido ao público em geral (PROCURA)

Apêndice VI – Análise do inquérito dirigido aos agentes/ operadores (OFERTA)

Apêndice I

Exemplos da oferta turística náutica

(folhetos, brochuras e outros artigos promocionais de operadores do Estuário do Tejo, Alqueva, Açores e Madeira)

... en Metro  Carris/Metro

1 zona/zone Billete simple Simple ticket	€0,80	7 Colinas 1 zona/zone Billete simple Simple ticket	€0,81
2 zona/zone Billete simple Simple ticket	€1,10	24h Billete 24h ticket	€3,70+ €0,50

Carris

Billete de 1 viaje €1,40
One way ticket

... en Tren ... by Train



CP

La empresa de ferrocarriles CP opera las líneas que unen Azambuja, Sintra y Cascais con Lisboa. The train operator CP runs on the Azambuja – Lisboa, Sintra – Lisboa and Cascais – Lisboa lines.

www.cp.pt

... en Barco ... by Boat



Cena Crucero & Buque Panorámico

Dinner Cruise & Sightseeing

Cruceros paseo regulares: martes a domingo, Cais da Princesa (Torre de Belém) 13h30, 16h00; Estação Fluvial do Cais do Sodré 11h30, 14h45. Cruceros Coctel: viernes y sábados, Cais da Princesa (Torre de Belém) 18h30.

Sightseeing cruise: Tuesdays to Sundays, Cais da Princesa (Belém Tower) 1.30pm, 4pm; Estação Fluvial do Cais do Sodré 11.30am, 2.45pm. Cocktail Cruise: Fridays and Saturdays, Cais da Princesa (Belém Tower) 6.30pm.

☎ 21 391 30 30

geral@lvt.pt

www.lvt.pt



Crucero por el Tajo Tagus Cruises

Conozca Lisboa desde el río Tajo, en paseos regulares de 1 de abril a 31 de octubre. Salidas diarias de la estación de Terreiro do Paço, a las 15:00. Paradas en Belém por pedido. Adultos €20, niños €10.

See Lisboa from the river Tagus, from April 1 to October 31. Daily departures from the ferry station in Terreiro do Paço, at 3 pm. Stops at Belém by request. Adults €20, children €10.

☎ 218 824 671/75



Leão Holandês

Eventos exclusivos para grupos en el río Tajo. Servimos buffet o cocktail. Máx: 75 invitados. Exclusive events for groups on the river Tagus. Buffet or cocktail we serve as well. Max: 75 guests.

☎ 917862663 / 917862673

gesink@netc.pt

www.leaoholandes.com

... en Autobús ... by Bus



Carristur

Autobús panorámico y tranvías antiguos con explicación multilingüe. Todos los días.

Tagus Tour (Autobús): Adultos €15,00. Niños €7,50.

Duración: 1:45. **Olisipo Tour** (Autobús): Adultos €15,00.

Niños €7,50. Duración: 1:45. **Hills Tramcar Tour** (Tranvía

histórico): Adultos €18,00. Niños €9,00. Duración: 1:20.

Open-top double-decker buses or on antique trams,

accompanied by multilingual commentary. Daily.

Tagus Tour (bus): Adults €15,00. Children €7,50.

Duration: 1h45. **Olisipo Tour** (bus): Adults €15,00.

Children €7,50. Duration: 1h45. **Hills Tramcar Tour**

(antique tram): Adults €18,00. Children €9,00. Duration:

1h20.

www.carristur.pt



Marlin Boat Tours

Excursiones de pesca, paseos en barco, velero o lancha. Tenemos salidas todos los días del año. Elegir el momento y disfrutar. Fishing trips, boating, sailboat or motorboat. Departures every day, all year. Choose the schedule and enjoy.

☎ 919 275 509 • info@marlinboattours.com

www.marlinboattours.com



Príncipe Perfeito River Cruises

Descubre la costa de Lisboa, Cascais y Sesimbra en nuestro velero. También ofrecerá la atmósfera ideal para grupos, recepciones y eventos de negocios hasta 200 personas. Discover Lisbon coast, Cascais or Sesimbra from our tall ship. She will offer the ideal atmosphere for groups, receptions and business events up to 200 guests.

☎ 212 439 081 / 965139021

info@veltagus.com

☎ 714, 732, 28 (Cais da Rocha) 🚏 15, 18

www.veltagus.com



Tubanautica

Paseos de velero (medio día, día completo, fin de semana, semana), paseos temáticos. Regatas y clases de vela. Sailing cruises (half day, full day, weekend, or entire week), special occasion cruises. Corporate events. Sailing classes and regattas.

Campo Pequeno, 36, 2.º Esq, Lisboa

☎ 914 519 682 / 917 222 187 / 917 426 438

sail@tubanautica.com

www.tubanautica.com



Vela Lusa

Iniciación a la práctica de la vela; entretenimiento; relax. Initiation to sailing; sheer fun; unwinding and letting off the steam.

Edif. Gonçalves Zarco, loja 7, Doca de Alcântara,

Lisboa ☎ 213 941 206

velalusa@velalusa.com

www.velalusa.com

ROTA DA ECOLOGIA E FAINA NO RIO TEJO

A Baía do Seixal, com cerca de 500 ha, permite ao visitante desfrutar de uma paisagem bucólica única às portas de Lisboa. Passeios nas embarcações tradicionais, observação de aves, caminhadas na frente ribeirinha e contacto com o património náutico local, são algumas das múltiplas actividades disponíveis. Destaca-se a Quinta da Fidalga, casa senhorial dos finais do séc. XV, associada à descoberta do caminho marítimo para a Índia, com um magnífico jardim de buxo e um lago de maré, peça rara da arquitectura hidráulica portuguesa.

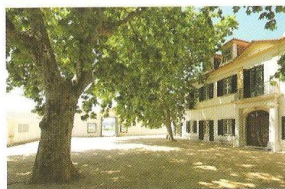


Ilustração 4 – Náutica de Recreio na baía do Seixal (in brochura da C.M.Seixal)

NÁUTICA DE RECREIO

A Baía do Seixal, graças à sua configuração, constitui um porto natural de abrigo, propício à prática de actividades desportivas associadas à água, como a canoagem, vela, kayak, entre outras dinamizadas pelas associações náuticas existentes, com o apoio da autarquia. A tranquilidade das suas águas, a proximidade à capital e a oferta de serviços de manutenção e reparação por parte dos estaleiros navais existentes, tornam-na num local privilegiado para embarcações de recreio.



Ilustração 5 – Rota dos Mouchões, capa da brochura dirigida ao público infantil, promovida pelo Pelouro do Turismo da Câmara Municipal de Azambuja



Ilustração 6 – Fragata D. Fernando II e Glória (Cacilhas – concelho de Almada)



A Fragata D. Fernando II e Glória (1) foi a última “Nau” a fazer a chamada “Carreira da Índia”. Hoje, sediada em Cacilhas, é um testemunho da história marítima portuguesa e uma escola das técnicas de restauro e construção naval.

La Fragata D. Fernando II e Glória (1) fue la última “Nao” que hizo el llamado “Itinerario de la India”. Hoy, varada en Cacilhas, es un testimonio de la historia marítima portuguesa y escuela de las técnicas de restauración y construcción naval.

The Frigate D. Fernando II e Glória (1) was the last ship to make the so-called “India Route”. Today, based in Cacilhas, it is a witness to Portuguese maritime history and a school for the naval restoration and construction techniques.

Ilustração 7 – 3º Encontro de Embarcações Tradicionais na baía do Seixal (in boletim informativo C.M.Seixal)

MAIO PATRIMÓNIO 2009

3

encontro de embarcações tradicionais na baía do seixal

maio património

22 a 26 maio 2009

16 de Maio | Noite dos Museus
22h, Núcleo da Mundet do EMS
Edifício das Caldeiras Babcock & Wilcox
Concerto pelo Eire Trio (violino, contrabaixo e harpa)

18 de Maio | Dia Internacional dos Museus e 27.º aniversário do EMS
9.00h | 12.00h
Passeio de barco a bordo do Dote-de-Fragata Baía do Seixal
18h, Núcleo Naval do EMS
Concerto pela Escola de Jazz e Música Moderna de Almada-Seixal

22 a 26 de Maio | 3.º Encontro de Embarcações Tradicionais na Baía do Seixal
Organizado pela Câmara Municipal do Seixal, através do EMS, o Encontro tem por objetivos principais:

- A proteção e a valorização do património marítimo e fluvial, em particular das embarcações tradicionais, enquanto recursos de desenvolvimento, divulgando-os nos âmbitos nacional e internacional;
- A promoção da cultura marítima e a valorização do património natural e cultural do estuário do Tejo;
- A promoção de parcerias para o desenvolvimento de profissões ligadas ao mar com especial ênfase na importância da formação profissional para assegurar os saberes-fazer associados à navegação e à manutenção das embarcações tradicionais;
- O alargamento de públicos interessados em acontecimentos náuticos e em práticas de cultura associadas a espaços ribeirinhos e ao estuário do Tejo, nomeadamente a bordo de embarcações tradicionais e de recreio;

Destinatários:

- Proprietários e tripulações de embarcações tradicionais, com as respectivas embarcações;
- Públicos diversos, nomeadamente interessados em navegar a bordo de embarcações tradicionais no estuário do Tejo.

- Profissionais e outros interessados em atividades ligadas à conservação e à navegação de embarcações tradicionais;
- Comunidades locais.

PROGRAMA

22 de Maio
13.30h | 15.00h - Desfile de embarcações tradicionais na Baía do Seixal; passeios a bordo.
14.00h | 16.00h - Ateliés Aprender a fazer... nós de marinheiro e Pintura tradicional de barcos do Tejo no jardim do Seixal

23 de Maio
14.00 | 16.00h — 3.ª Regata do Ecomuseu Municipal do Seixal na Baía do Seixal; passeios a bordo
14.00h | 16.00h — Ateliés Aprender a fazer... Nós de marinheiro e Pintura tradicional de barcos do Tejo no jardim do Seixal
16.30h | 19.30h — Sessão pública O património marítimo e a formação profissional – parcerias para o desenvolvimento de profissões ligadas ao mar, na Associação Náutica do Seixal

16.30h – Abertura
17.00h às 18.50h – Comunicações, abordando as seguintes vertentes do tema geral:

- Situação e necessidades da formação profissional para embarcações com valor patrimonial: construção naval em madeira, fabrico de velas e pintura decorativa;
- Experiências de formação de tripulações em contexto patrimonial e museológico;
- Ensino da navegação à vela;
- Formação profissional para a pesca;
- Formação e credenciação de profissões ligadas ao mar;
- Experiências e práticas no contexto associativo;
- O caso da Galiza;
- 18.50 – Debate
19.30 – Encerramento

24 de Maio
14.30h | 17.00h – Navegação livre na Baía do Seixal / Passeio a bordo das embarcações tradicionais
14.00h | 16.00h – Ateliés Aprender a fazer... nós de marinheiro e Pintura tradicional de barcos do Tejo, no jardim do Seixal

25 de Maio
14.30h | 17.00h – Passeios a bordo das embarcações tradicionais. Navegação em frota.
14.00h | 16.00h – Ateliés Aprender a fazer... Nós de marinheiro e Pintura tradicional de barcos do Tejo, no jardim do Seixal

26 de Maio
14.30h | 17.00h – Passeios a bordo das embarcações tradicionais. Navegação em frota.

Ilustração 8 – Exemplo de Cartão de Embarque no Navio *Ópera*, Julho 2010



Companhia de Cruzeiros Fluviais

Estaleiro Naval da Rocha Conde de Óbidos 1399 – 036 Lisboa - Portugal
Tel. +351 912 78 78 90 opera@vodafone.pt www.nmopera.com

NAVIO “*Ópera*”

CARTÃO DE EMBARQUE

VOUCHER Nº **2010 217**

EVENTO: **09 DE JULHO - CRUZEIRO “NOITES QUENTES DE VERÃO”**

NOME: **JOANA FREITAS :**

TOTAL PAX: **2**

ADULTOS: **2**

CRIANÇAS: **0**

EMBARQUE: **19H00**

PARTIDA:

DESEMBARQUE: **23H00**



Cruzeiros no Tejo...

LOCAL DE EMBARQUE: Doca de Alcântara - Rocha conde de Óbidos (lado Norte)

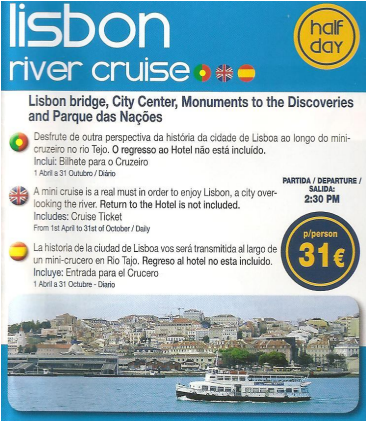
Operador Marítimo Turístico – Licença nº 27

A Reserva implica a concordância com as condições gerais e programa da CCF, Lda.

A CCF, Lda. adverte que a vigilância das crianças a bordo é da inteira responsabilidade dos seus acompanhantes

Ilustração 9 – Promoção dos Cruzeiros no Tejo, através de dois operadores turísticos: *Cityrama* e *Grayline*.

Cityrama



lisbon river cruise half day

Lisbon bridge, City Center, Monuments to the Discoveries and Parque das Nações

Desfrute de outra perspectiva da história da cidade de Lisboa ao longo do mini-cruzeiro no rio Tejo. O regresso ao Hotel não está incluído.
Inclui: Bilhete para o Cruzeiro
1 Abril a 31 Outubro - Diário

A mini cruise is a real must in order to enjoy Lisbon, a city overlooking the river. Return to the Hotel is not included.
Includes: Cruise Ticket
From 1st April to 31st of October / Daily

La historia de la ciudad de Lisboa vos será transmitida al largo de un mini-cruceiro en Rio Tejo. Regreso al hotel no está incluido.
Incluye: Entrada para el Crucero
1 Abril a 31 Octubre - Diario

PARTIDA / DEPARTURE / SALIDA: 2:30 PM

31€ p/person

Grayline



RIVER CRUISES

48H/Ticket + River Cruises 33€ SAVE 3€

15th March to 31st October

Every day
Departure at 3.00 PM (Terreiro do Paço) or 2.30 PM (Marquês de Pombal)

Kids: 6-11 years old 22,5€ (save 6€)

Peer: Terreiro do Paço (Please arrive 15 min. before departure)
Itinerary: Cruise along the River Tagus to see the most important monuments (2 to 3 hours)

Due to unexpected circumstances, River Cruises can be cancelled or postponed.

Ilustração 10 – Promoção dos Cruzeiros no Tejo, através da empresa de animação turística:

SAL – Sistemas de Ar Livre

Rio Tejo

Lisboa - Alcochete - Montijo - Seixal - Vila Franca de Xira - Azambuja - Valada do Ribatejo - Salvaterra de Magos

Costa de Lisboa, Belém, Pontes do Tejo, Salinas e Moinhos, Mouchões, Aves do Tejo, Cavalos Lusitanos, Lezíria, Avieiros, Escaroupim, Veleiros, Gastronomia



Hiate Ollem Valada do Ribatejo Grupo mínimo: 20

- [Descobrir os Avieiros](#)
- [Conhecer os Mouchões do Tejo](#)
- [Quando Nasce o Dia](#)
- [Pôr do Sol nos Mouchões](#)



Campinos do Tejo Salvaterra Grupo mínimo: 10

- [Deslizar na Lezíria](#)



Varino Liberdade Vila Franca Xira Grupo mínimo: 35

- [Ao Redor dos Mouchões](#)
- [De Vila Franca a Lisboa](#)



Fragata Alcatejo Alcochete Grupo mínimo: 35

- [Espreitar a Reserva Natural do Estuário do Tejo](#)
- [Aqui Aconteceu a Expo 98](#)
- [Salineiros de Alcochete](#)
- [Grande Rota de Belém](#)



Príncipe Perfeito Lisboa Grupo mínimo: 100

- [Descobrir o Mar da Palha](#)
- [Descobrir Belém](#)
- [Avistar o Bugio](#)
- [De Lisboa a Cascais](#)
- [Rota Atlântica](#)

Fonte: adaptado de SAL [online]. Disponível em http://www.sal.pt/m9_cruzeiros/cruzeiros_a_programas.htm [31/10/2010].

Ilustração 11 – Desdobrável do operador *Lisboa Vista do Tejo*, promovendo os Cruzeiros no Tejo



DESLUMBRE-SE COM ESTE PASSEIO

Embarque connosco e prepare-se para uma viagem na qual a cidade se revela em todo o seu esplendor. Deslumbre-se com a imponência dos monumentos mais emblemáticos e renda-se à luminosidade da capital. Lisboa vista do Tejo é todos os dias diferente e inesquecível.

ENJOY THIS TOUR

Come aboard with us and be prepared for a trip in which the city is revealed in all its splendour. Enjoy all the imposing and emblematic monuments and surrender to the brightness of the capital. The sightseeing from Tagus is different and unforgettable everyday.

DISFRUTE ESTE CRUCERO

Únase a nosotros en este crucero que recoge todo el esplendor de la ciudad de Lisboa. El esplendor de todos los monumentos emblemáticos de la ciudad, le harán caer rendido al carisma y belleza de Lisboa. En el Tejo, admirara y disfrutara Lisboa de una forma diferente e inolvidable.

LOCAIS DE EMBARQUE
BOARDING PLACES / LOCALES DE EMBARQUE

Caís da Princesa



Coordenadas: Caís da Torre de Belém (LAT: 38°41'31.23"N - LONG: 9°12'50.16"W)
28 - 714 - 727 - 729 - 751 - 15E

Caís do Sodré



Coordenadas: Caís do Sodré (LAT: 38°42'19.00"N - LONG: 9°8'41.54"W)
35 - 36 - 40 - 44 - 91 - 788 - 789 - 789 - 28 - 60 - 92-706 - 714 - 732 - 790 - 794 - 15E - 18E - 25 E

LVT - Lisboa Turismo no Tejo, SA
Edifício Lisboa Vista do Tejo,
Doca de Alcântara Norte 1350 - 352 Lisboa
Tel. +351 213913030
Fax. +351 213913049
geral@lvt.pt - www.lvt.pt



RIVER CRUISES

SIGHTSEEING


Uma perspectiva única sobre Lisboa

A unique view of Lisbon

Una perspectiva única de Lisboa



O QUE É BELO É PARA SE VER



www.lvt.pt

2010

<p>EMBARQUE / DESEMBARQUE E HORÁRIOS <i>(Abril a Outubro, Terça a Domingo)</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Caís da Princesa (Torre de Belém) 13h30, 16h00 • Caís do Sodré (Terminal Fluvial) 11h30, 14h45 <p>DURAÇÃO Aproximadamente uma hora</p> <p>PREÇOS (UM TRAJECTO) Adultos – 12€ Crianças (4 - 10 anos) – 8€ (Ida e Volta - adicional de 3€)</p> <p>GUIA DE VIAGEM Guia de viagem (inglês e português) com informações sobre alguns monumentos e pontos de interesse.</p> <p>INTERNET Acesso gratuito à Internet.</p> <p>SNACKS, BEBIDAS E PASTÉIS DE NATA Bar a bordo, com snacks e bebidas ideais para uma refeição ligeira. Pastéis de nata preparados no momento.</p> <p>CANCELAMENTOS Razões imprevistas por motivos alheios à vontade da empresa. Reembolso ao cliente limitado ao valor do bilhete adquirido.</p>	<p>EMBARKING / DESEMBARKING AND TIMETABLE <i>(April to October – Tuesday to Sunday)</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Caís da Princesa (Torre de Belém) 13h30, 16h00 • Caís do Sodré (Ferry Terminal) 11h30, 14h45 <p>DURATION Approximately one hour</p> <p>PRICES (ONE WAY) Adults – 12€ Children (4 - 10 years) – 8€ (Round Trip - additional 3€)</p> <p>SIGHTSEEING GUIDE Travel guide (english and portuguese) with information about some of the monuments and points of interest.</p> <p>INTERNET Free Internet access.</p> <p>SNACKS, DRINKS AND CUSTARD TARTS Bar on board, with snacks and drinks, ideal for a light meal. Portuguese custard tarts (freshly baked "pastel de nata").</p> <p>CANCELLATIONS Unexpected reasons beyond the control of the company. Customer reimbursement limited to the value of the ticket.</p>	<p>EMBARQUE / DESEMBARQUE Y HORARIOS <i>(Abril a Outubro – Martes a Domingo)</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Caís da Princesa (Torre de Belém) 13h30, 16h00 • Caís do Sodré (Terminal del Ferry) 11h30, 14h45 <p>DURACIÓN Alrededor de una hora</p> <p>PRECIOS (UNA RUTA) Adultos – 12€ Niños (4 - 10 años) – 8€ (Ida y Vuelta - adicional de 3€)</p> <p>GUÍA DE VIAJE Guía de viaje (inglés y portugués) con información sobre algunos de los monumentos y puntos de interés.</p> <p>INTERNET Acceso gratis a Internet.</p> <p>SNACKS, BEBIDAS Y PASTELES DE CREMA Bar a bordo, con snacks y bebidas, ideal para una comida ligera. Pastes de crema preparados en momento.</p> <p>ANULACIONES Circunstancias imprevistas, debidas a razones ajenas a voluntad de la empresa. Reembolso al cliente limitado al valor del ticket.</p>
TORRE DE BELÉM	PADRÃO DOS DESCOBRIMENTOS	MOSTEIRO DOS JERÓNIMOS
		
PONTE 25 DE ABRIL	CRISTO REI	CAIS DO SODRÉ
		
PRACA DO COMÉRCIO		
		

Ilustração 12 – Desdobrável do operador *TransTejo*, promovendo os Cruzeiros no Tejo

A TRANSTEJO proporciona-lhe momentos mágicos, com uma vista inigualável da cidade a partir das águas tranquilas do Tejo que abraça Lisboa.

TRANSTEJO offers you magical moments and unique city views, from the quiet waters of the River Tagus that bathe Lisbon.

TRANSTEJO vous permet de vivre des moments magiques, avec une vue imprenable et unique sur la ville à partir des eaux paisibles du Tage qui étreint Lisbonne.

TRANSTEJO le proporciona momentos mágicos, en los que podrá disfrutar de un panorama inigualable de la ciudad, vista desde las aguas tranquilas del Tago que besa Lisboa.

Cais de Sodré
Embarque - Boarding

Terreiro do Paço
Embarque - Boarding
Desembarque - Landing

CRUZEIROS NO TEJO

Sightseeing Boat from the River

informações - Informations

Estação Fluvial do Terreiro do Paço
tel.: + 351.218 824 674/5
fax: + 351.218 824 676
e-mail: turismo@transtejo.pt

Grupo TRANSTEJO
www.transtejo.pt

Lisboa Vista do Rio
Lisbon Seen from the River
Lisbonne Vue du Fleuve
Lisboa Vista desde del Rio

CIRCUITO LISBOA VISTA DO RIO duração
2:30 HORAS

De 1 Abril a 31 de Outubro
Partidas diárias do Terreiro do Paço - 15h00

Embarque no cruzeiro no terminal fluvial do Terreiro do Paço e suba o rio até à zona oriental da cidade, o Parque das Nações onde em 1998 se deu a Exposição Mundial de Lisboa, depois desça o rio até à zona ocidental de Lisboa, em Belém, e veja alguns dos monumentos emblemáticos das duas margens do Tejo. O cruzeiro tem a duração de cerca de duas horas e meia.

Preços por pessoa (*)
20,00 € para adultos - 10,00 € para crianças e reformados

CIRCUITO DOS DESCOBRIMENTOS duração
1 HORA

De 1 Abril a 31 de Outubro
Partidas diárias do Cais do Sodré - 16h30

Embarque no terminal fluvial do Cais do Sodré, navegue até Belém e conheça esta zona histórica da cidade ligada aos descobrimentos portugueses. O cruzeiro tem a duração de cerca de 1 hora e desembarque no Terreiro do Paço.

Preços por pessoa (*)
15,00 € para adultos - 7,50 € para crianças e reformados

LISBON SEEN FROM THE RIVER CIRCUIT duration
2:30 HOURS

From April 1st to October 31st
Departures from Terreiro do Paço - 3 PM

Depart from the Terreiro do Paço Ferry Terminal. Sail upstream to the city's eastern zone - the Parque das Nações - where the Lisbon World Exhibition was held in 1998 (Expo'98). Then sail downstream to Lisbon's western zone, in Belém, to see some of the emblematic monuments located on both banks of the River Tagus. The cruise lasts around two hours and a half.

Prices per person (*)
20,00 € for adults - 10,00 € for children and senior citizens

DISCOVERIES CIRCUIT duration
1 HOUR

From April 1 to October 31
Departures from Cais do Sodré - 4:30 PM

Depart from the Cais do Sodré Ferry Terminal, travel to Belém and discover this historic zone of Lisbon, linked to the Portuguese Discoveries. The cruise lasts around 1 hour and lands in the Terreiro do Paço.

Prices per person (*)
15,00 € for adults - 7,50 € for children and senior citizens

CIRCUIT LISBONNE VUE DU FLEUVE durée
2:30 HEURES

Du 1^{er} avril au 31 octobre
Départs tous les jours de Terreiro do Paço - 15h00

Embarquement dans la croisière sur le terminal fluvial de Terreiro do Paço et remontée du fleuve jusqu'à la zone orientale de la ville, le Parc des Nations (Parque das Nações) où s'est tenue, en 1998, l'Exposition Universelle de Lisbonne, ensuite descente du fleuve jusqu'à la zone occidentale de Lisbonne, à Belém, pour y apprécier quelques uns des monuments emblématiques des deux rives du Tage. La durée de la croisière est d'environ deux heures et demie.

Prix par personne (*)
20,00 € pour les adultes - 10,00 € pour les enfants et les retraités.

CIRCUIT DES DÉCOUVERTES durée
1 HEURE

Du 1^{er} avril au 31 octobre
Départs tous les jours de Cais do Sodré - 16h30

Embarquement sur le terminal fluvial de Cais do Sodré, navigation jusqu'à Belém et découverte de cette zone historique de la ville rattachée aux découvertes portugaises.

Prix par personne (*)
15,00 € pour les adultes - 7,50 € pour les enfants et les retraités

CIRCUITO LISBOA VISTA DESDE EL RIO duración
2:30 HORAS

Desde 1 Abril a 31 de Octubre
Partidas diarias desde el Terreiro do Paço - 15h00

Embarque en el crucero que tiene su inicio en el terminal fluvial del Terreiro do Paço y sube el río hasta la zona oriental de la ciudad, el Parque das Nações donde tuvo lugar en 1998 la Exposición Mundial de Lisboa. Baje después el río hasta la zona occidental de Lisboa, en Belém, y contemple algunos de los monumentos emblemáticos existentes en ambos márgenes del Tago. El crucero tiene una duración de cerca de dos horas y media.

Preços por pessoa (*)
20,00 € para adultos - 10,00 € para niños y mayores de 65 años

CIRCUITO DE LOS DESCUBRIMIENTOS duración
1 HORA

De 1 Abril a 31 de Outubro
Partidas diárias do Cais do Sodré - 16h30

Embarque no terminal fluvial do Cais do Sodré, navegue até Belém e conheça esta zona histórica da cidade ligada aos descobrimentos portugueses. O cruzeiro tem a duração de cerca de 1 hora e desembarque no Terreiro do Paço.

Preços por pessoa (*)
15,00 € para adultos - 7,50 € para crianças e reformados

Os Cruzeiros no Tejo realizam-se em navios, transformados num espaço de turismo e lazer, com capacidade para 224 pessoas.

Sightseeing Cruises in the River Tagus use boats that have been transformed into leisure and tourism vessels, with capacity for 224 persons.

Les croisières sur le Tage ont lieu sur des navires transformés en espaces de tourisme et de loisir dont la capacité permet d'accueillir 224 personnes.

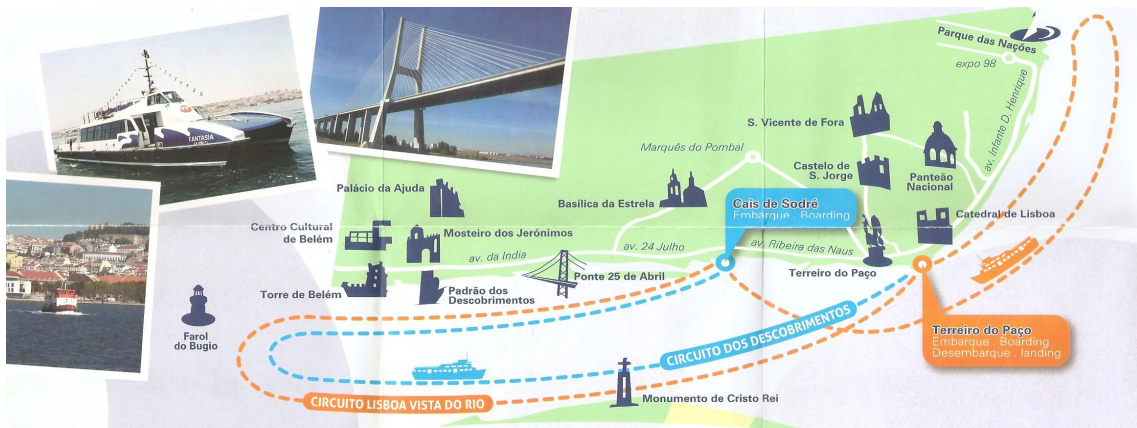
Los Cruceros por el Tago se realizan en navios, transformados en un espacio de turismo y de ocio, con capacidad para 224 personas.

(*) O preço inclui: acompanhamento por assistentes de bordo, tradução para várias línguas e serviço bar com bebidas refrigerantes e água natural e gaseificada.

(*) The price includes: assistance from on-board attendants, translation into various languages and bar service with soft drinks, still and sparkling mineral waters.

(*) Le prix comprend : accompagnement par des hôtes de bord, traduction vers plusieurs langues et service bar avec boissons non alcoolisées et eau plate et pétillante.

(*) El precio incluye: acompañamiento y asistencia de guías a bordo, traducción a varias lenguas y servicio de bar con refrescos y agua natural y con gas.



É navegando suavemente no Tejo que pode ver o encanto e beleza de Lisboa.

Ao olhar apercebe-se da linha ondulante das suas sete colinas, pontuada pela imponência do Castelo, de todos os monumentos que, lá do alto, parecem convidá-lo a que os visite.

São as torres da Catedral da Sé, a cúpula de Igreja de Santa Engrácia, o Mosteiro de São Vicente ao fundo, dominando o casário e os telhados de Alfama. Mais perto, a azáfama do porto, os navios de grande calado, as gruas e os guindaste, floresta de aço dos nossos tempos.

Um pouco mais acima, o Parque das Nações onde se realizou em 1998 a última Exposição Mundial do Século XX, sob o tema "Os Oceanos, um Património de Futuro", visitada por aproximadamente 10 milhões de pessoas. Ali destaca-se o ex-libris da EXPO 98, o Oceanário, o maior aquário da Europa, em frente pode admirar a Ponte Vasco Gama, com 17 km de extensão, que une Lisboa ao Montijo.

À direita surge a Praça do Comércio, praça sumptuosa, dominada pela estátua equestre do Rei D. José e pelo arco neoclássico da Rua Augusta.

Mais à frente, o Cais do Sodré, atrai pela originalidade da cúpula do Mercado da Ribeira, o mais antigo de Lisboa, e pelo estilo Arte Nova da Estação de Caminhos de Ferro que ligam Lisboa a Cascais.

Antes de chegar à ponte, em frente ao Cais da Rocha de Conde d'Óbidos, ao cimo de uma grande escadaria destaca-se o Museu Nacional de Arte Antiga, que acolhe importantíssimas coleções de pintura portuguesa e estrangeira, bem como tapeçaria, cerâmica, ourivesaria, mobiliário, etc..

Então surge a Ponte 25 de Abril, inaugurada em 1966. Na sua margem esquerda, perto da saída da ponte, ergue-se a estátua do Cristo Rei, inaugurada em 1959 e construída a expensas das mulheres portuguesas em cumprimento de uma promessa para que Portugal fosse poupado aos horrores da II Guerra Mundial.

À chegada a Belém, lá bem no alto pode ver o Palácio Nacional da Ajuda, última residência da família real, em baixo a grande Praça do Império, dominada pela estátua de D. Afonso de Albuquerque, o mais famoso vice-rei da Índia e, a norte, a fachada e parte dos jardins do Palácio de Belém, actual residência oficial do Presidente da República.

No antigo picadeiro deste Palácio a Rainha D. Amélia, mãe do último Rei de Portugal, mandou construir o Museu Nacional dos Coches que alberga uma colecção de magníficas carruagens dos séculos XVII, XVIII e XIX, considerado o mais importante a nível mundial.

Imediatamente a seguir, com força e esplendor surge o Mosteiro dos Jerónimos, cuja primeira pedra foi lançada em 1502, construção de estilo Manuelino, transição entre o Gótico em Portugal e os primórdios da Renascença. Estilo bem português que faz uso de motivos navais de fauna e flora das novas terras descobertas pelos portugueses. Na parte ocidental do Mosteiro pode ver o Museu de Marinha.

No lado ocidental da praça vê-se o moderníssimo Centro Cultural de Belém, inaugurado em 1992 que serviu de sede à Presidência Portuguesa da Comunidade Europeia.

A sul, junto ao rio, uma caravela estilizada tem o Infante D. Henrique à proa ladeado por várias figuras ligadas às descobertas. É o Padrão dos Descobrimentos, inaugurado em 1960 aquando do V Centenário da morte do Infante.

Mais adiante, o verdadeiro ex-libris de Lisboa, a Torre de Belém, obra-prima do Manuelino, construída entre 1515 e 1521.

Ao longe, o Farol do Bugio, erguido no pequeno ilhéu do mesmo nome, indica que as águas do Tejo se lançam nos braços do oceano.

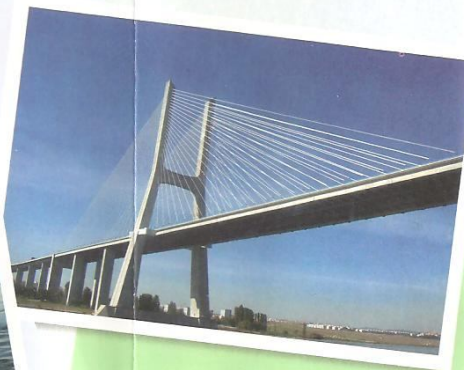


Ilustração 13 – Folheto (frente e verso) da Escola de Vela do Clube Naval de Cascais



ESCOLA DE VELA

GOSTAS DO MAR E QUERES ANDAR À VELA?

Então vem ao Clube Naval de Cascais e pratica um desporto de aventura e contacto com a natureza.

O Clube Naval de Cascais tem a maior Escola de Vela do país e detém uma importante posição na Vela nacional.

A nossa escola está na base da formação da maioria dos melhores velejadores portugueses.

Dos 8 velejadores nacionais que representaram Portugal nos Jogos Olímpicos de Pequim 5 são velejadores do Clube Naval de Cascais e aqui deram os seus primeiros passos.

VEM VELEJAR CONNOSCO !!!

Clube Naval de Cascais
 Esplanada Príncipe D. Luís Filipe
 2750 – 411 Cascais - Portugal
 tel. 351.21.483 01 25 Fax 351.21.486 87 12
www.cncascais.com geral@cncascais.com
 Centro.treino@cncascais.com





ESCOLA DE VELA

CURSOS

INICIAÇÃO
Têm por objectivo criar o gosto pela Vela, dar a conhecer aos alunos o que é um barco à vela e as noções básicas de marinhar e navegação.

APERFEIÇOAMENTO
Têm por objectivo aprofundar os conhecimentos de marinhar e navegação a vela.

PRÉ COMPETIÇÃO
Têm por objectivo introduzir os alunos na Competição de vela.

COMPETIÇÃO
Dão a possibilidade de integrar as Equipas que representam o Clube nas competições do calendário regional e nacional.

	8 aos 12 anos	12 aos 18 anos	Cruzeiros
Iniciação			
Aperfeiçoamento	Optimist	Optimist Raquero Sprinto Laser	Sprinto First Class 8
Pré-Competição			
Competição		420 Laser	470

PARA TODAS AS IDADES



Ilustração 14 – Postal da Marina de Cascais



Ilustração 15 – panfleto da empresa *NautiStar - Serviços náuticos, Lda.*, sediada na Marina de Cascais →



YACHT SERVICE

PROGRAMAS DE MANUTENÇÃO / MAINTENANCE PROGRAMS
 LIMPEZA E MANUTENÇÃO / WASHING AND CLEANING
 RECOLHAS / WINTER DRY STORAGE
 SERVIÇO DE MECÂNICA / MECHANICAL SERVICE
VOLVO PENTÁ - MAN - CATERPILLAR - YANMAR - MERCUISER
 SERVIÇO DE ELECTRICIDADE / ELECTRICAL SERVICE
JABSCO - WHALE - FLOJET - ATTWOOD - LEWMAR - LOFRAN 'S
 SERVIÇO DE ELECTRÓNICA / ELECTRONIC SERVICE
SIMRAD - MAGELLAN - ICOM - CMAP - MCMURDO - RAYMARINE
 PINTURAS DE FUNDO / ANTIFOULING
INTERNATIONAL - JOTUN
 REPARAÇÃO DE VELAS / SAIL REPAIRS
 BOTES E BALSAS INSUFLÁVEIS / TENDERS AND LIFERAFTS
 MOTORES FORA DE BORDO / OUTBOARD ENGINES
 DOCUMENTAÇÃO NÁUTICA / NAUTICAL DOCUMENTS

REVISÃO DE BALSAS / LIFERAFTS REVISION

LOJA / SHOP
MARINA DE CASCAIS



EQUIPAMENTOS E ACESSÓRIOS NÁUTICOS / NAUTICAL EQUIPMENTS AND ACCESSORIES
 CARTAS DE NAVEGAÇÃO / NAVIGATIONAL CHARTS
 CAMPING GAS - GAS REFILL
 DEFENSAS E CAPAS DE DEFENSAS / FENDERS AND COVERS
 CABOS NÁUTICOS / ROPES AND CABLES
 BOMBAS ELÉCTRICAS E MANUAIS / ELECTRICAL AND MANUAL PUMPS

**PANTAENIUS - MARINCO - ATTWOOD - STAR BRITE
 IMRAY - POLYFORM - FENDA-SOX - STEINER
 ARIMAR - DUARRY - TOHATSU - MERCURY - HONDA**


Marina de Cascais, Loja 125/126 - 2750-800 Cascais
 Tel: (+351) 21 484 63 70 - Fax (+351) 21 484 50 14
 E-mail: info@nautistar.pt - www.nautistar.pt

Ilustração 16 – Panfleto Yacht Charter – Aluguer de Embarcações, da empresa Nauti Star (frente e verso)

Embarcações pneumáticas / RIBS
 Arimar, Scuba 6,90 - Motor Mercury 175 Hp
 Arimar, Scuba 5,40 - Motor Honda 90 Hp
 Arimar, Scuba 4,70 - Motor Tohatsu 50 Hp

Yosi Cando 914256002





Edifício Cristal, Loja 126 Marina de Cascais
 2750-800 Cascais - Portugal
 Luciano Novo: Barco Telm: (+351) 963 934 813
 Domingos Carvalho: Telm: (+351) 966 392 387
 email: info@nautistar.pt
 www.nautistar.pt

Yacht Charter

ALUGUER DE EMBARCAÇÕES

Lisboa - Cascais - Sesimbra





A Nautistar - Serviços Náuticos Lda. Operador Marítimo - Turístico, com licença (MT n.º 93 / IPTM) possui diversas embarcações para aluguer.*



Nautistar - Nautical Services Ltd. Maritimes Touristic Operator with license (MT n.º 93 / IPTM) has a few yachts to rent.*

www.nautistar.pt

Modelo Astinor 12,75, embarcação multifuncional equipada com 2 motores da marca Volvo Penta de 370 Hp vocacionada para serviços de Pesca/Passelo.



Astinor 12,75 is a multifunctional powerful yacht prepared for daily trips around the coast including fishing and / or swimming. We also organize dive trips and romantic trips. Perfect for promotion or marketing events.

Comodidades
 Acomoda 10 pessoas no seu interior, está equipada com 2 camarotes independentes servido por 2 casas de banho individuais, sala e cozinha.


Facilities
 Equipped with 2 cabins, 2 heads, a living room and a galley ready to receive 10 persons.

* Seguro e tripulação incluídos.
 * Insurance and Crew included.


Tripulação
 Composta por 2 elementos muito experientes conhecedores profundos da arte de bem navegar, com muitos conhecimentos da pesca desportiva.

Crew
 Composed by two experienced english speaking sailors, with perfect knowledge of navigation and sports fishing.

Outras embarcações disponíveis
 Other boats available



Cranchi 48 -15 meter yacht



"Agora também disponível uma linha de Mega Yachts para aluguer em Portugal"

Sunseeker Manhattan 70

Ilustração 17 – Panfleto da empresa Nauti Recreio (frente e verso), demonstrativo da quantidade e variedade de serviços que envolvem a actividade náutica

Transporte e recolha de embarcações
 Água e terra, nacional e internacional
 A NautiRecreio dispõe de instalações adequadas à recolha da sua embarcação durante os meses de inverno, a preços competitivos. Encomendamos, também, o transporte do seu barco, por terra ou água, em território nacional ou internacional.
 Consulte-nos!

Serviços de documentação
 Tratamos de todo o serviço de documentação necessária à sua embarcação, seguros e financiamentos.
 Registo de embarcações;
 Vistos;
 Renovação de cartas;
 Seguros;
 Financiamentos com diversas entidades de crédito.

Serviço pós-venda e avarias de manutenção
 Com o objectivo de lhe poupar o seu tempo, a NautiRecreio dispõe de um eficiente serviço pós-venda e um inovador esquema de avarias de manutenção, sem paralelo no mercado da náutica de recreio.
 Consulte-nos!

NautiRecreio
 Rua do Borneo de Detras, Lote 12 e 13, Cas. Reg.ª, Praia de Nazaré - 1292-027 Nazaré, Tel: +351 214 465 191 | Fax: +351 214 445 978 | Email: info@nautirecreio.pt | info@nautirecreio.pt | 191 966 001 600
 www.nautirecreio.pt

Inverno: Outubro a Março: 10 h. às 20 h
 Verão: Abril a Setembro: 10h às 22h
 Todos os dias, incluindo Domingo e Feriados

NautiRecreio
 Sociedade Unipessoal, Lda.
Tudo para o seu barco!

Bem-vindo a Bordo!
 A NautiRecreio é uma nova empresa, formada por técnicos com mais de 20 anos de serviços prestados na assistência técnica, venda de barcos, motores e equipamentos náuticos, e de todos os serviços relacionados com a náutica de recreio.
 Privilegiemos o contacto personalizado com os nossos clientes. Cuidamos do seu barco como se fosse nosso.

Contacte-nos!

- Barcos, motores, motas de água, jet ski's, atrelados, geradores (novos e usados)
- Assistência técnica especializada
- Serviço pós-venda e avarias de manutenção
- Reparações gerais em fibra
- Pinturas de fundo
- Estofos e capas
- Serviços de documentação
- Acessórios náuticos e palametas
- Electrónica marítima
- Transporte e recolhas de embarcações
- Reparação de todo o tipo de barcos pneumáticos e semi-rígidos

Concessionário Autorizado Peças Originais YAMAHA

YAMAHA
 Teaching Your Heart

Barcos, motores, atrelados, geradores (novos e usados)
 Temos à sua disposição todo o tipo de barcos e motores, novos e usados:
 Barcos de pesca ou lazer em fibra, abertos e cabinados;
 Barcos semi-rígidos e pneumáticos;
 Packo YAMAHA
 Motores fora de bordo a 2 e 4 tempos;
 Motores interiores a gasolina e diesel;
 Motores eléctricos;
 Atrelados para todo o tipo de embarcações;
 Geradores YAMAHA.

Motas de água e Jet ski's (novos e usados)
 Para todos os amantes das emções torres, da velocidade, versatilidade e mobilidade destes veículos aquáticos.
 Wave Runners de 1 a 3 lugares, com motores de 2 e 4 tempos.
 Concessionário Autorizado YAMAHA

Assistência técnica especializada
 Os nossos mecânicos são pessoas altamente especializadas e com largos anos de experiência na reparação, prevenção e revisão de todos os tipos de motores e elementos fundamentais para o bom funcionamento da sua embarcação.
 Motores fora de bordo a 2 e 4 tempos;
 Motores interiores (gasolina e diesel);
 Assistência multimarcas.

Concessionário Autorizado Peças Originais YAMAHA

YAMAHA
 Teaching Your Heart

Electrónica marítima
 Equipamos a sua embarcação para navegar em segurança, com sondas, relé, GPS, VHF, piloto automático e toda a electrónica em geral, de última geração, das mais reputadas marcas do mercado.

Agente:

C-MAP, JRC, Humminbird, NINCOM, GEONAV, HONDEX, MAGELLAN, SPERSONAR, SIMRAD, Estart, MAWSONIC, NMEA, SAILOR, STEERING, BENTONIC

Palametas e acessórios diversos
 Palametas para todas as classes de barcos, acessórios diversos, coletes, balsas salva-vidas, cabos, ancoras, boias, defensas, etc.
 Peças originais para todos os motores YAMAHA.

Agente:

PLASTIMO LISNÁUTICA

Reparações gerais
 As nossas oficinas estão habilitadas com pessoal especializado em todo o tipo de reparações necessárias à boa manutenção e conservação do seu barco.
 Reparações em fibra;
 Pinturas de fundo;
 Estofos e capas;
 Reparções de todo o tipo de barcos pneumáticos e semi-rígidos.

Concessionário Autorizado Peças Originais YAMAHA

YAMAHA
 Teaching Your Heart

Ilustrações 18 a 22 – Exemplos de oferta turística fluvial desenvolvida no lago do Alqueva – Alentejo, nomeadamente a oferta de cruzeiros fluviais promovidos pela empresa *Gescruzeiros, S.A.*

Ilustração 18

Descubra a magia do Alentejo **Turismo Fluvial** no Grande Lago Alqueva

T+351 266 612 023/4
F+351 266 612 025
www.gescruzeiros.com
geral@gescruzeiros.com



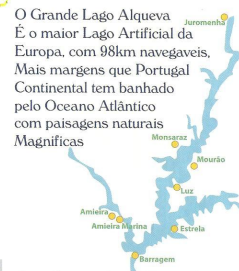
T+351 266 611 173/4
F+351 266 611 175
www.amieiramarina.com
geral@amieiramarina.com



A Amieira Marina é a primeira Marina a operar no Grande Lago Alqueva. A Amieira Marina disponibiliza um conjunto de serviços: Amarrações, Bomba de Combustível, Restaurante e Cruzeiros no Grande Lago Alqueva



Delicie-se com a magnífica Gastronomia Alentejana no Restaurante Panorâmico da Amieira Marina.



O Grande Lago Alqueva É o maior Lago Artificial da Europa, com 98km navegáveis. Mais margens que Portugal Continental tem banhado pelo Oceano Atlântico com paisagens naturais Magníficas



Efectue passeios nos Barcos Cruzeiro da Gescruzeiros, o Guadiana com capacidade para 120 pessoas, ou o Alcarache e Degebe, cada com capacidade para 25 pessoas. Com partidas da Amieira Marina, Monsaraz, Barragem e Cheles (Espanha).

Seja Capitão de um Barco Casa por um dia, fim de semana, mini semana ou semana e navegue pelo Grande Lago Alqueva. (Não necessita de carta de Marinheiro).



Ilustração 19

O Barco Cruzeiro Guadiana, com capacidade para 120 passageiros, e os Barcos Cruzeiro Degebe e Alcarache, com lotação máxima de 25 pessoas, têm sistema de som e vídeo tornando-os apropriados para a realização de passeios e eventos (particulares ou empresariais) como Reuniões, Provas de Vinho, Refeições a Bordo, Piqueniques e outras actividades.

Amieira Marina
7220-990 Amieira
Tel: +351-266 611 175
Tm: +351-938 321 925
Telefax: +351.266 611.063
www.amieiramarina.com
geral@amieiramarina.com
Portugal

Gescruzeiros
Amieira Marina
7220-990 Amieira
Tel: +351.266 612 023
Tm: +351.932 805 674
Telefax: +351.266 612 025
www.gescruzeiros.com
geral@gescruzeiros.com
Portugal

lugares de sonho para a realização do seu evento



Ilustração 20



Ilustração 21

FROTA DA GESCRUZEIROS

Para que possa desfrutar das belezas do grande lago, a Gescruzeiros dispõe de uma frota moderna composta por três embarcações, duas com capacidade até 25 passageiros, e uma com capacidade para 120 passageiros. Esta última está operativa desde Maio de 2007.



O Barco Guadiana, com uma lotação máxima de 120 pessoas, permite que sejam efectuados passeios e eventos (Refeições a Bordo, Provas de Vinhos, Reuniões), encontrando-se equipado de equipamento de som e video.



O Barco Degebe, com uma lotação máxima de 25 pessoas, permite que sejam efectuados passeios e eventos (Piqueniques, e outras actividades), encontrando-se equipado de equipamento de som.



O Barco Alcarrache, com uma lotação máxima de 25 pessoas, permite que sejam efectuados passeios e eventos (Piqueniques, e outras actividades), encontrando-se equipado de equipamento de som.

Acessos à Gescruzeiros



Gescruzeiros, S.A.
Amieira Marina
7220-999 Amieira
Portugal

RESERVAS
Telf. +351 266 612 023/4
Móvel +351 932 805 674
Fax. +351 266 612 025

CRUZEIROS FLUVIAIS NO GRANDE LAGO ALQUEVA



www.gescruzeiros.com
geral@gescruzeiros.com

PORTUGUÊS



Sociedade para o Aproveitamento da Actividade Marítimo-Turística no Grande Lago Alqueva, S.A.
Empresa de Animação Turística - Alvará 31/2007

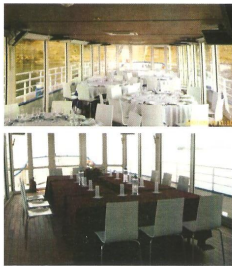


O Barco de Cruzeiro Guadiana opera a partir das seguintes Bases:

- Amieira Marina;
- Monsaraz;
- Acoradouro da Barragem do Alqueva;
- Campinho;
- Cheles (Espanha).

com passeios regulares ao fim de semana, durante a semana realiza passeios para Grupos.

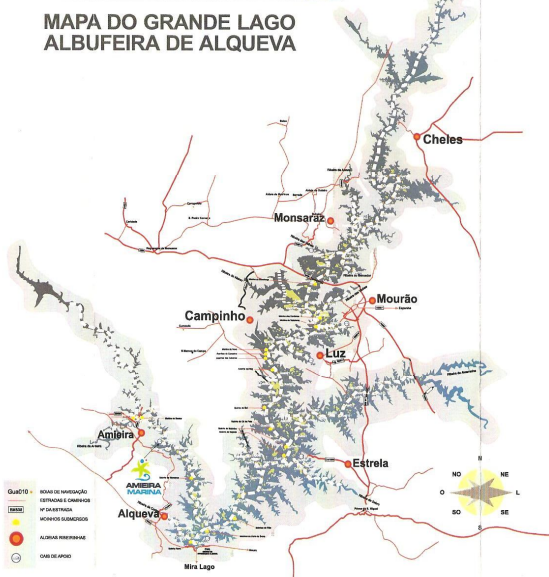
Possibilidade de realizar passeios com Refeições a Bordo, Reuniões e Formações.



Quadro com as distâncias de viagem, por água, entre pontos de interesse:

DISTÂNCIA (Km)	Amieira Marina	Barragem do Alqueva	Campinho	Cheles (Espanha)	Estrela	Luz	Monsaraz	Mourão	Alcarrache	Alqueva (Estrela)
Amieira Marina		6,5	17,4	23,0	31,1	40,1	46,5	55,4	68,9	86,2
Barragem do Alqueva	6,5		11,0	16,4	25,5	37,8	41	49,9	63	82,7
Campinho	17,4	11,0		9	16,7	28,7	32,1	41	54,1	83,8
Cheles (Espanha)	23,0	16,4	9		19,7	35,2	38,6	47,5	60,6	90,3
Estrela	31,1	25,6	16,7	19,7		18,5	19,9	31,3	44,4	74,1
Luz	40,1	37,6	28,7	35,2	18,5		9,8	18,5	31,6	62,8
Monsaraz	46,5	41	32,1	38,6	19,9	9,8		13,7	28,8	66,5
Mourão	55,4	49,9	41	47,5	31,3	18,5	13,7		28,1	48,2
Alcarrache	68,9	63	54,1	60,6	44,4	31,6	28,8	28,1		49,7
Alqueva (Estrela)	86,2	82,7	83,8	90,3	74,1	62,8	66,5	48,2	49,7	

MAPA DO GRANDE LAGO ALBUFEIRA DE ALQUEVA



O Barco de Cruzeiro Alcarrache opera a partir das seguintes Bases:

- Monsaraz;
- Mourão
- Aldeia da Luz;
- Campinho;
- Cheles (Espanha).



O Barco de Cruzeiro Degebe opera a partir das seguintes Bases:

- Amieira Marina;
- Acoradouro da Barragem do Alqueva;
- Estrela

Os Barcos de Cruzeiro Degebe e Alcarrache realizam passeios regulares ao fim de semana. Durante a semana realiza passeios para Grupos.

Possibilidade de realizar Piqueniques e Visitas Guiadas.

Solicite Orçamentos.

Ilustrações 23 e 24 – Exemplos de oferta turística náutica desenvolvida no arquipélago dos Açores.

Ilustração 23 – Panfleto da empresa *Urzelinatur* (ilha de S. Jorge).



Ilustração 24 – Imagem do site Espaço Talassa (ilha do Pico).



Fonte: Espaço Talassa [online]. Disponível em <http://www.espacotalassa.com/> [31/10/2010].

Ilustrações 25 a 30 – Exemplos de oferta turística náutica desenvolvida no arquipélago da Madeira.

Ilustração 25 - Programas/preços da empresa *Sea The Best*.

Daily Trips (10:30 - 13:30)
(15:00 - 18:00)

Sunset Trips (18:30 - 21:30)
from 1st July until 15th September

Sexta • Domingo Friday • Sunday Freitag • Sonntag
 Vendredi • Dimanche Viernes • Domingo Fredag • Söndag

Price ADULT - 30€
CHILD - 15,00€ (5-12 YEARS)

Family Package - 2 Adults + Children - 80€

**New cruises
 New Programmes
 June - July - August - September**

Evening cruise (18:30 - 20:00)
 with champagne & strawberries **25€**
 Quartas - Wednesday - Mercredi - Mittwoch - Miércoles

East coast cruise (10:00 - 17:00)
 Baía D'abra & Bays **60€ + 15€ Lunch**
 Quartas - Wednesday - Mercredi - Mittwoch - Miércoles

West coast cruise (10:00 - 17:00)
 Calheta Beach - Marina **60€ + 15€ Lunch**
 Quinta - Thursday - Jeudi - Donnerstag - Jueves

Fonte: Madeira Catamaran [online]. Disponível em www.madeiracatamaran.com [31/10/2010]

Ilustração 26 – Navio da empresa Santa Maria do Colombo, *Madeira Pirate Boat* (Alvará de Animação Turística 05/M/2002)



Fonte: Madeira Pirate Boat [online].

Disponível em <http://www.madeirapirateboat.com/> [31/10/2010]

Ilustração 27 – Catamaran ZONACAT, da empresa Terras de Aventura



Fonte: Terras de Aventura [online]. Disponível em

<http://terrasdeaventura.com/html/catamaran.php> [31/10/2010]

Ilustração 28 – Programa de excursões Terras de Aventura

	Segunda	Terça	Quarta	Quinta	Sexta	Sábado	Domingo
CATAMARAN COSTA SUL, meio dia mais informações >>>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Saída da Baía do Funchal em direcção ao Cabo Girão, com passagem pelas belas falésias do famoso Reids Hotel e Baía de Câmara de Lobos uma típica aldeia piscatória que se eleva do mar à montanha.. Paragem para banho na zona da Fajã dos Padres ou Cabo Girão. Velejando ao sabor do vento regressaremos ao Funchal sendo muito provável que os golfinhos nos acompanhem na nossa navegação. A bordo : Bar , WC , solário e Zona Coberta do vento. Por pessoa 31€ / sem transfer 25€							
CATAMARAN+ Fajã dos Padres mais informações >>>					<input checked="" type="checkbox"/>		
Saída da Baía do Funchal em direcção ao Cabo Girão , sendo muito provável que os golfinhos nos acompanhem na nossa navegação. Passagem pelas belas falésias do famoso Reids Hotel e Baía de Câmara de Lobos uma típica aldeia piscatória que se eleva do mar à montanha. Ao final da manhã desembarque na zona da Fajã dos Padres, um paraíso tropical onde as árvores de fruto, as vinhas e as flores perfumam um local apenas acessível a alguns. Após almoço no local, tempo para visita á propriedade ou para magníficos banhos de sol ou de mar neste micro clima. Regresso ao Funchal ao final da tarde por terra ou por mar (conforme disponibilidade e estado do mar) DISPONÍVEL DE ABRIL A OUTUBRO Por Pessoa 75€ (inclui almoço)							
KAYACK (Canoagem) mais informações >>>						<input checked="" type="checkbox"/>	
Um passeio com início no Funchal pela manhã. Depois, remo a remo, onda a onda, navegaremos em direcção ao Cabo Girão, seguindo os contornos das verdes encostas que em socacos se desdobram até ao oceano azul. Antes do regresso paragem para banhos numa praia acessível apenas por mar. Uma Aventura acessível a principiantes. Regresso de jipe ao local de partida. No verão disponível também noutros dias Por pessoa 39 € 1/2 dia (manhã) 32€ (Picnic 9€)							
BOAT – SAFARI- Catamaran mais informações >>>						<input checked="" type="checkbox"/>	
Sinta a brisa do mar e conhea a costa sul, combinando um mini cruzeiro com um safari em jipe. Depois de uma pequena visita à vila da Ribeira Brava, será servido um magnífico almoço a bordo. Parta à descoberta da Ilha, escolha o Jipe Safari ou barco para chegar ao Funchal. O regresso para o Funchal será a meio da tarde, alternando o meio de transporte. Por pessoa 62€ – Sábado (Inclui almoço a bordo e transferes)							

Fonte: adaptado de Terras de Aventura [online]. Disponível em <http://www.terrasdeaventura.com> [31/10/2010]

A empresa *Terras de Aventura* disponibiliza também as seguintes informações, relativas aos cruzeiros:

Facilidades a Bordo: Solarium, WC, Sistema HI-FI, área protegida de vento, Cozinha.

*A pedido: equipamentos náuticos a bordo (banana, donut, jet ski, snorkeling, mergulho, etc.) * Para Grupos Recomendamos que levem para bordo: Calçado desportivo, Fato de Banho, Toalha, Protector Solar e um agasalho.*

NOTA: Em função das condições climáticas, ou a pedido, poderão ser efectuados outros percursos.

Organizamos Festas Privadas a bordo - a pedido

IMPORTANTE: Não haverá reembolso de excursões canceladas com antecedência inferior a 24 horas

Ilustrações 29 a 33 – Oferta de Cruzeiros com chegadas/ partidas/ passagens por Lisboa, por parte de Operadores Turísticos nacionais e internacionais

Ilustração 29 - Operador: *Classic International Cruises*



Saboreie
um bom Brandy na companhia de amigos ao som de um Fado



Ambientes únicos
recriando as tradicionais casas de Fado



Noite de Arraial à Portuguesa uma tradição nos nossos navios. Chouriço, caldo verde, pão e sangria em boa companhia



Cruzeiro 2ª Edição
Fado
 Portugal povo do mar e das descobertas

desde
395 €*



Cruzeiro Fado
5-9 Set - 5 dias/4 noites

Data	Dia	Portos	Cheg.	Part.
05.09.10	Dom	Lisboa	Emb.	15.00
06.09.10	Seg	Gibraltar (Reino Unido)	15.30	23.30
07.09.10	Ter	Málaga (Espanha)	07.00	23.59
08.09.10	Qua	Ceuta (Espanha)	07.00	13.00
09.09.10	Qui	Lisboa	10.30	Desemb.

Neste cruzeiro poderá conhecer as singularidades da canção urbana de Lisboa e descobrir o universo de intérpretes, compositores e poetas da cidade. Um conceito único onde poderá assistir a concertos de Fado protagonizados por artistas consagrados em ambiente intimista e repleto de tradição. A adicionar a todos estes ingredientes bem nacionais, junte-lhe a possibilidade de descobrir três famosas cidades.



Funchal LISBOA - LISBOA

Lisboa > Gibraltar > Málaga > Ceuta > Lisboa

SINTA-SE EM CASA.

GRAND VOYAGER

MINI-CRUZEIRO A PARTIR DE VIGO

VIGO - VIGO (5 dias / 4 noites)



VIAGEM INAUGURAL

Partida: Sábado
Abril 24



Dia	Porto	Chegada	Partida
Sábado	Vigo	----	18:00
Domingo	Lisboa	09:00	14:00
Segunda-feira	Tânger	09:00	19:00
Terça-feira	Portimão		
	(Algarve)	07:00	13:00
Quarta-feira	Vigo	10:30	----

ATLÂNTICO A PARTIR DE VIGO

VIGO - VIGO (8 dias / 7 noites)

Partidas: Quartas-feiras

Abril 28
Maio 5, 12, 19

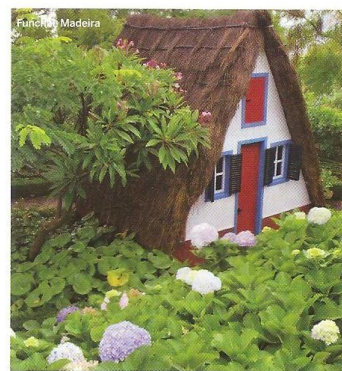


Dia	Porto	Chegada	Partida
Quarta-feira	Vigo	----	18:00
Quinta-feira	Navegação	----	----
Sexta-feira	Funchal (Madeira)	08:00	16:00
Sábado	Las Palmas	12:00	20:00
Domingo	Arrecife	07:00	14:00
Segunda-feira	Casablanca	14:00	20:00
Terça-feira	Portimão		
	(Algarve)	09:00	14:00
Quarta-feira	Vigo	11:00	----

ATLÂNTICO

PREÇOS POR PESSOA EM CAMAROTE DUPLO

Categoria e tipo de camarote	24/4		28/4, 5/5, 12/5 e 19/5	
	Preço Base	POUPANÇA EXPRESS	Preço Base	POUPANÇA EXPRESS
A Interior	448	280	768	480
B Interior	512	320	800	500
C Interior	528	330	832	520
D Interior	544	340	848	530
E Exterior	560	350	880	550
F Exterior janela panorâmica	608	380	928	580
G Exterior janela panorâmica	624	390	960	600
H Exterior janela panorâmica	640	400	992	620
I Junior suite janela panorâmica	744	465	1.152	720
J Suite luxo miradouro super-panorâmico	960	600	1.440	900
K Suite luxo com varanda	1.136	710	1.760	1.100



PROMOÇÕES E DESCONTOS (1)

PARTIDAS	24/4		28/4 e 5, 12, 19/5	
	Preço Base	POUPANÇA EXPRESS	Preço Base	POUPANÇA EXPRESS
Crianças até 2 anos incompletos	Grátis	Grátis	Grátis	Grátis
Crianças dos 2 aos 17 anos	120	Gratis	200	Gratis
3ª e 4ª pessoa	50% dto.	70% dto.	50% dto	70% dto

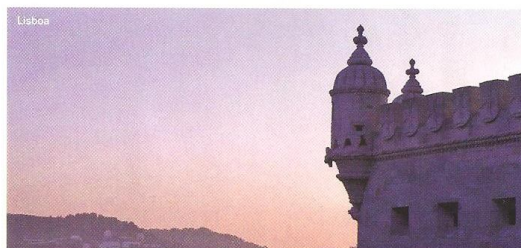
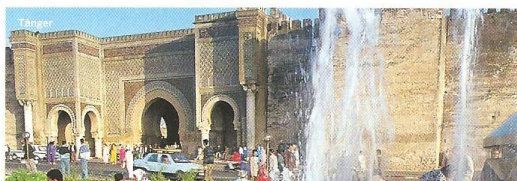
SUPLEMENTOS POR PESSOA (1)

	24/4	28/4 e 5, 12, 19/5
Taxas de porto / Seguro básico	110	165
Taxas de serviço	37	65
Taxas de serviço crianças	18,5	32,5

As crianças dos 2 aos 17 anos e terceira e quarta pessoa independentemente da promoção pagam sempre taxas de porto e taxas de serviço. As taxas de serviço pagam-se a bordo.
Supl. camarote individual: 75%

NOTA IMPORTANTE:

(1) Estes descontos/suplementos não são aplicáveis a tarifas aéreas nem taxas.

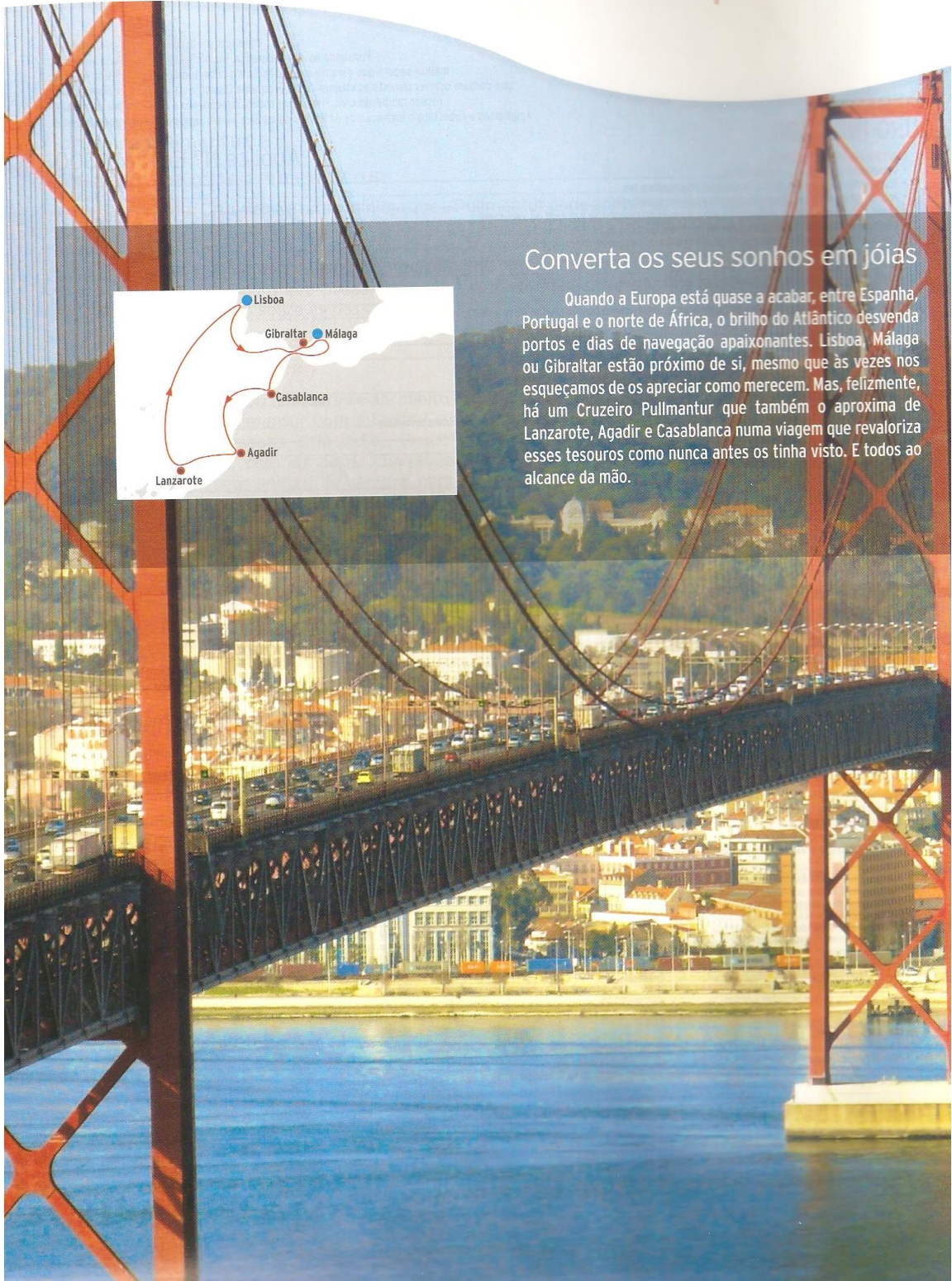


pullmantur

Jóias do Atlântico | Pacific Dream

Converta os seus sonhos em jóias

Quando a Europa está quase a acabar, entre Espanha, Portugal e o norte de África, o brilho do Atlântico desvenda portos e dias de navegação apaixonantes. Lisboa, Málaga ou Gibraltar estão próximo de si, mesmo que às vezes nos esqueçamos de os apreciar como merecem. Mas, felizmente, há um Cruzeiro Pullmantur que também o aproxima de Lanzarote, Agadir e Casablanca numa viagem que revaloriza esses tesouros como nunca antes os tinha visto. E todos ao alcance da mão.





MSC

CRUZEIROS

CRUZEIROS PORTUGUESES



MSC

ágico. ensacional. ruzeiro.

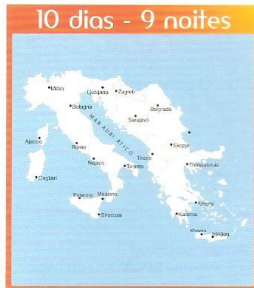
SAÍDAS/CHEGADAS A LISBOA EM SETEMBRO, OUTUBRO E NOVEMBRO 2010
SAÍDAS/CHEGADAS AO FUNCHAL EM JANEIRO, FEVEREIRO E MARÇO 2011

CRUZEIROS LUSANOVA

Sea Cloud

Croácia · Montenegro · Malta

À descoberta do Mar Adriático num dos mais luxuosos veleiros do Mundo



• **Datas de Saída** •

19 a 28 de Agosto 2009

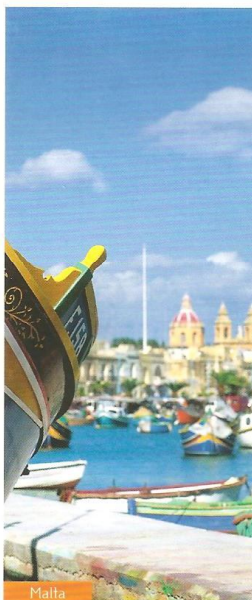
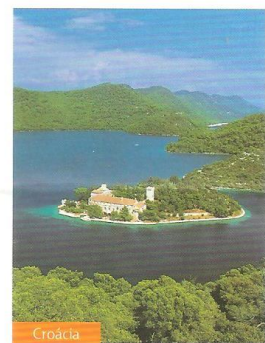
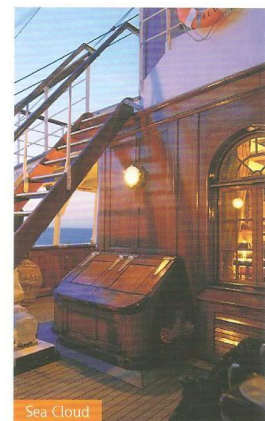
• **Serviços Incluídos** •

- Passagem aérea Lisboa/Veneza-Roma/Lisboa e Malta/Roma em classe turística (K), taxas de aeroporto, fuel e segurança (em vigor à data da feitura deste programa 01Set08 - € 90,75)
 - Transferes Aeroporto/Cais-Cais/Hotel/Aeroporto
 - Cruzeiro de luxo com 8 noites em pensão completa começando com o jantar de "boas-vindas" do 1º dia e terminando com o pequeno-almoço do 8º dia, vinhos incluídos às refeições, águas, refrigerantes, chás e cafés grátis durante o dia, suplemento de combustível (em vigor à data da feitura deste programa - € 56)
 - 1 noite de alojamento em hotel 5* em Malta em regime de APA
 - Seguro de assistência em viagem
 - Taxas de serviço e lva
 - Bolsa Lusanova
- Não inclui:
- Gratificações a bordo (recomenda-se € 14 /dia por passageiro)
 - Excursões e visitas em terra

PREÇOS SUJEITOS A RECTIFICAÇÃO POR ALTERAÇÃO CAMBIAL, AUMENTO DE COMBUSTÍVEIS OU OUTROS MOTIVOS ALHEIOS À NOSSA ORGANIZAÇÃO

• **Preços por pessoa** •

SC0930 - À descoberta do Mar Adriático
 Mínimo 2 pessoas - categoria 3 (exterior)
 Por pessoa em duplo - € 6.868,75
 Supl. individual - € 5.140,00
 Desconto de reserva antecipada - até 25NOV2008 - € 278,00



Programa

1º DIA - LISBOA / VENEZA

Comparência no Aeroporto da Portela 2 horas antes do embarque. Assistência às formalidades e partida com destino a Veneza. Chegada, assistência e transporte ao cais. 16h00 - Formalidades e embarque (ref: SC-0930)

18H00 - O SONHO VAI COMEÇAR

Pontos de escala	Chegada	Partida
2º Dia - KRK (Croácia)	13h30	18h00
3º Dia - SIBENIK	13h00	19h00
4º Dia - DUBROVNIK	13h30	23h59
5º Dia - Travessia da Baía de Kotor KOTOR	08h00	10h00
	10h30	18h00
6º Dia - em navegação		
7º Dia - PAXOS	08h00	13h00
8º Dia - em navegação		
9º Dia - LA VALLETTA (MALTA)	08h00	

09h00 - Desembarque. Assistência e transporte ao Corinthia Palace Hotel - 5*, ou similar. Dia livre para aproveitar a situação privilegiada desta Ilha em pleno Mediterrâneo. Alojamento.

10º DIA - MALTA / ROMA / LISBOA

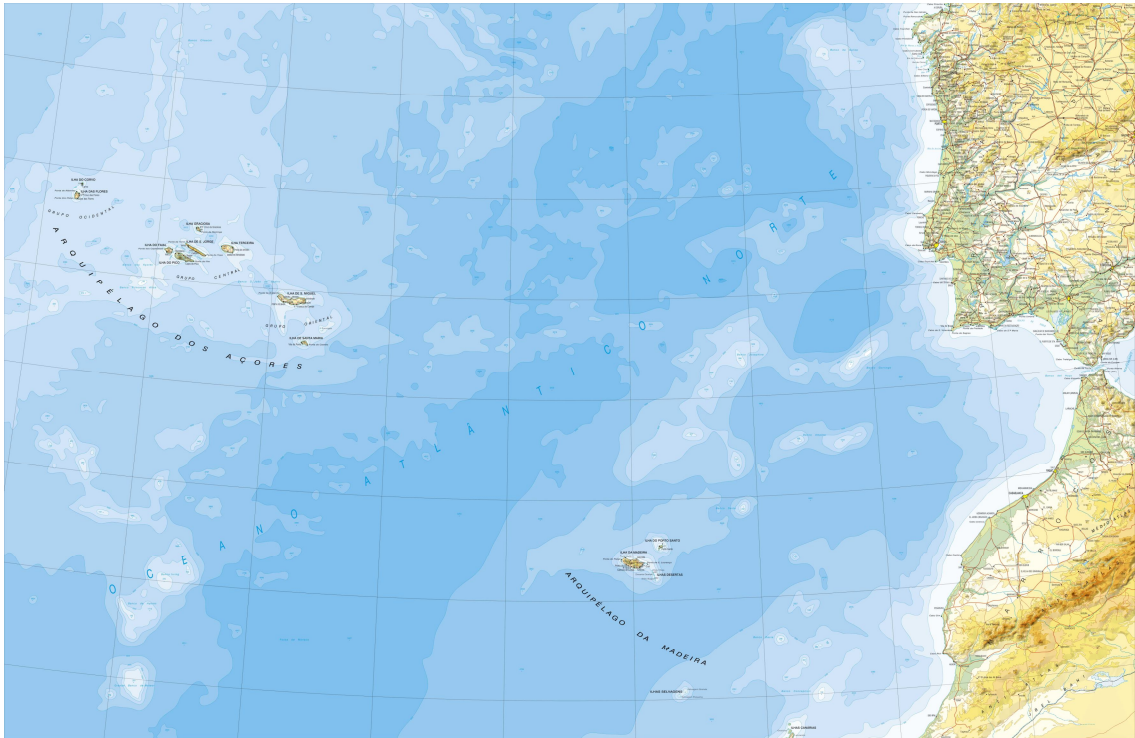
Pequeno-almoço e transporte ao aeroporto. Assistência e embarque com destino a Roma. Chegada e mudança de voo. Continuação para Lisboa. Chegada e

FIM DOS NOSSOS SERVIÇOS

Apêndice II

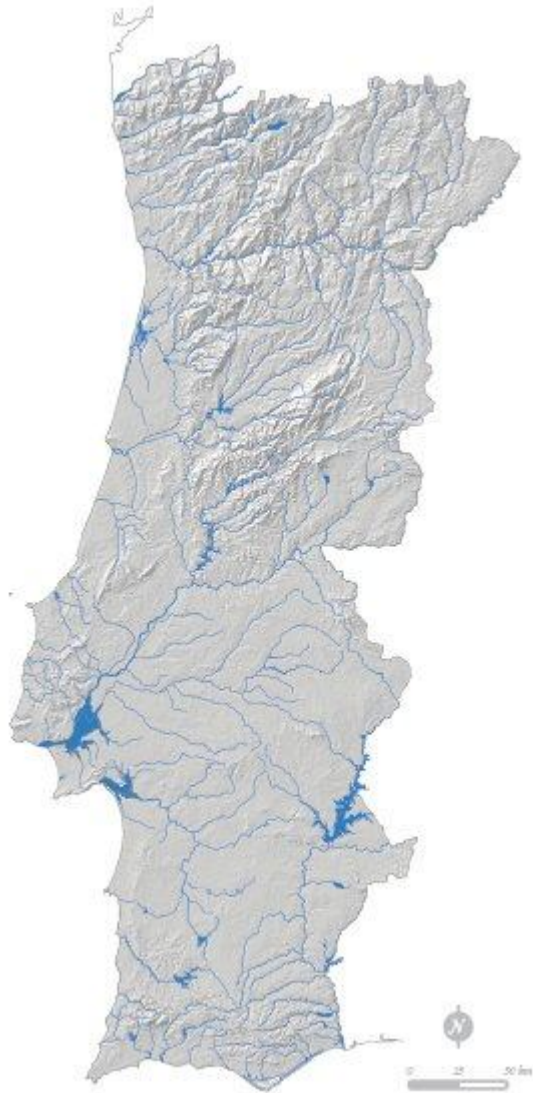
Cartografia e figuras de Portugal Continental, Lisboa, Estuário do Tejo

Mapa 1 – Mapa de Portugal Continental e Ilhas



Fonte: Instituto Geográfico Português - Atlas de Portugal, *online*

Mapa 3 – Rede Hidrográfica de Portugal



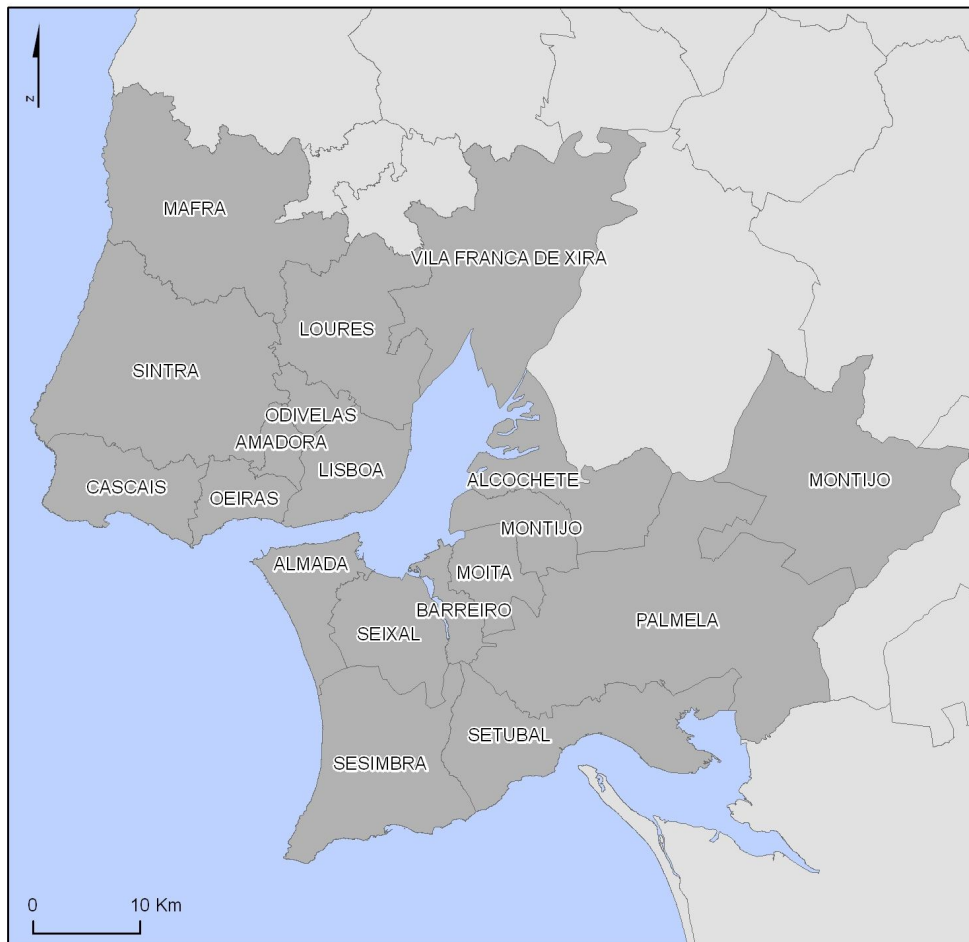
Fonte: Instituto Geográfico Português – Atlas de Portugal, *online*

Mapa 4 – Estuários do Tejo e Sado (Setembro de 1998)



Fonte: Instituto Geográfico Português - Atlas de Portugal, *online*

Mapa 5 – Concelhos da Área Metropolitana de Lisboa



Fonte: IDE, 2010

Figura II.1 – Vista de satélite sobre parte do estuário do Tejo e suas margens Norte e Sul

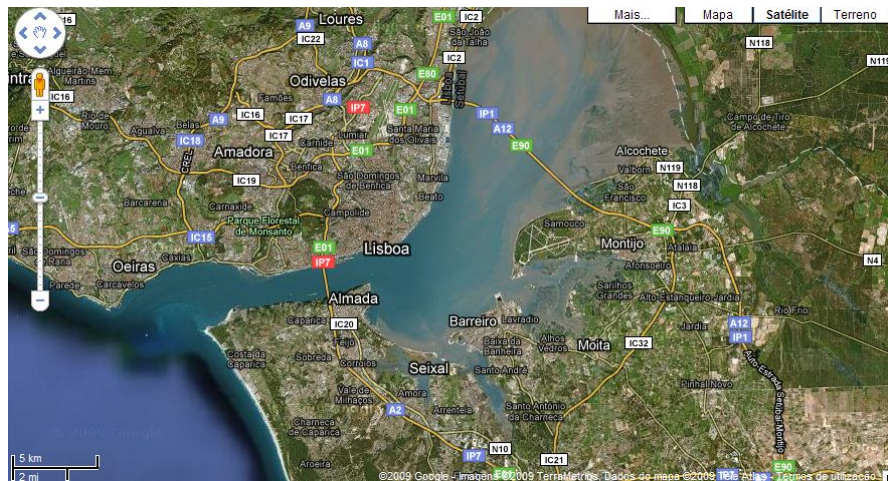


Figura II.2 – Vista de satélite sobre o estuário do Tejo, a montante da cidade de Lisboa (margem Norte) e do Montijo (margem Sul)

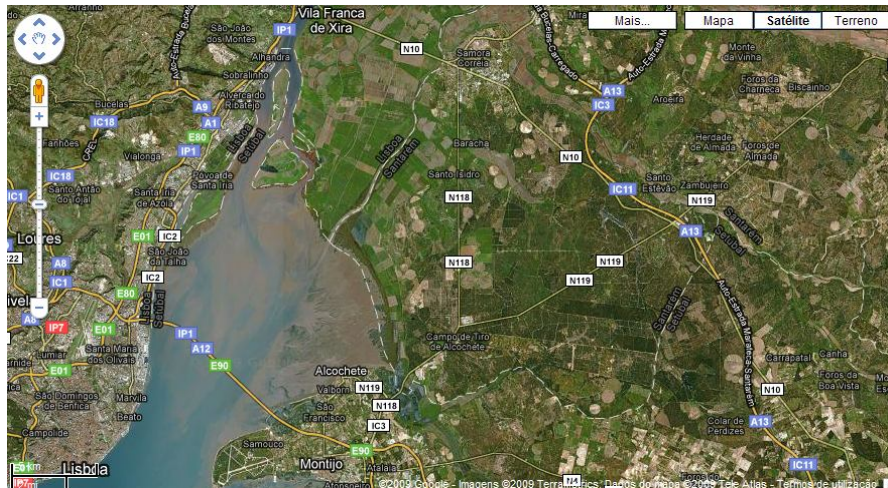
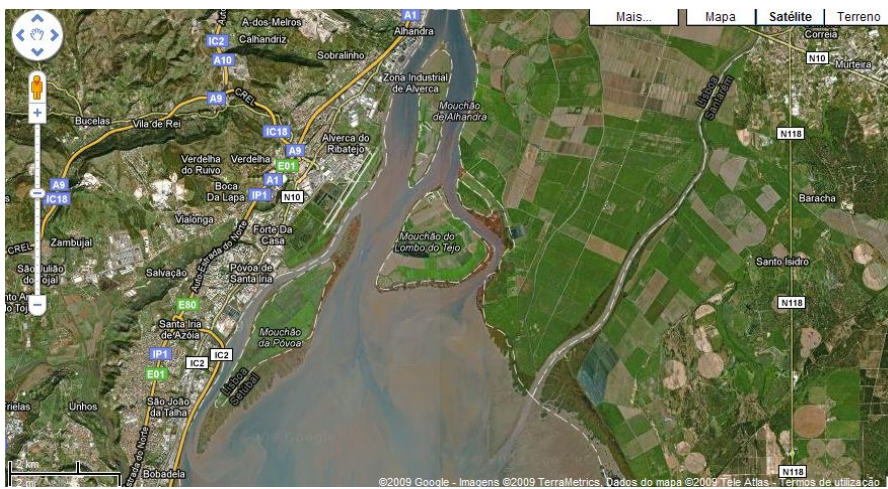


Figura II.3 – Vista de satélite sobre os três mouchões do estuário do Tejo (de sul para norte): Mouchão da Póvoa, Mouchão do Lombo do Tejo e Mouchão de Alhandra



Fonte das Figuras II.1, II.2 e II.3: adaptado de Google Maps, *online*

Apêndice III

Atracções da margem Norte e Sul do estuário do Tejo

(elaboração própria)

Margem Norte (de Norte para Sul)

Azambuja (ainda distrito de Santarém): visitar [Valada](#)¹⁰⁵, localidade rural e ribeirinha, destino de visitantes para usufruto de um passeio a pé ou de barco. Destino (meta) de marinheiros que até lá rumam, nas suas navegações pelo estuário do Tejo.

Vila Franca de Xira: tem uma zona ribeirinha e um pequeno cais, gerido pela secção náutica da União Desportiva Vilafranquense, com um agradável jardim onde se pode dar um passeio, contudo este não tem outros serviços, como por exemplo a restauração. Vila Franca tem tradição taurina e são diversos os elementos ao longo da cidade, nomeadamente em rotundas. A gastronomia local também é muito apreciada e atrai a população de outras localidades vizinhas ou mais distantes. Infelizmente (digo por uma questão de riqueza paisagística), existem muitas zonas industriais, armazéns e até lixos, que travam uma visita mais extensa ou prolongada. É o caso de Alhandra.

Lisboa: começando por Lisboa ocidental, encontramos o Parque das Nações, uma extensa área ribeirinha, com possibilidade de passear a pé, de bicicleta, de teleférico ou até de barco. Foi onde se organizou a Exposição Mundial de 1998 (EXPO'98), cujo tema foram os Oceanos. Pode ser visitado o Oceanário de Lisboa; e podem ser praticadas actividades náuticas, promovidas pela Associação Náutica da Marina do Parque das Nações (canoagem, vela, passeios turísticos a bordo de embarcações tradicionais).

Já mais junto do centro da cidade, porque até lá é imenso o corredor de contentores cuja beleza dificilmente se aprecia, um importante (nacional e internacional) terminal ferroviário, a [Estação de Santa Apolónia](#)¹⁰⁶, traz e vê partir visitantes que, nesta chegada ou partida, se cruzam com o tranquilizador estuário do Tejo.

Como marco da nossa História, temos *aquele que foi no passado a entrada da Capital, e uma das zonas mais bonitas em termos da interface com o rio* (ANMPN, online), o Cais das Colunas, sem dúvida um local a visitar. “Entrando neste”, temos o magnífico [Terreiro do Paço](#)¹⁰⁷ em frente, as suas bonitas Arcadas, a espaçosa e movimentada Rua Augusta, o elevador de Santa Justa, eléctricos tradicionais que nos levam ao também muito atractivo equipamento cultural Castelo de São Jorge¹⁰⁸.



Fig. IV.1 – Vista sobre Lisboa e o Estuário do Tejo, a partir do Castelo de São Jorge.
Fonte: Própria (2009)

¹⁰⁵ Ver mapa na hiperligação: <http://maps.google.pt/maps?hl=pt-pt&ie=UTF8&ll=39.075577,-8.75885&spn=0.03265,0.07699&t=h&z=14>

¹⁰⁶ Ver mapa na hiperligação: <http://maps.google.pt/maps?hl=pt-pt&ie=UTF8&ll=38.713886,-9.123169&spn=0.004102,0.009624&t=h&z=17>

¹⁰⁷ Ver mapa na hiperligação: <http://maps.google.pt/maps?hl=pt-pt&ie=UTF8&ll=38.709525,-9.133801&spn=0.016409,0.038495&t=h&z=15>

¹⁰⁸ Ver mais informação online, em: <http://www.egeac.pt/>

Adiante encontramos os terminais fluviais que permitem o transporte de passageiros entre ambas as margens do Estuário: Cais do Sodré – Cacilhas – Seixal – Montijo; Barreiro – Terreiro do Paço; Porto Brandão – Trafaria – Belém; diversos museus, hotelaria, restauração, cafetarias tradicionais, lojas de artesanato e edifícios antigos, alguns ainda forrados a azulejo (sugere-se ainda uma visita ao Museu do Azulejo¹⁰⁹).

As docas do Porto de Lisboa também se encontram um pouco adiante, bem como passeios ribeirinhos que recebem muitos visitantes nacionais e estrangeiros, aos fins-de-semana e dias de semana, percorrendo as mais monumentais construções, seja o [Mosteiro dos Jerónimos](#)¹¹⁰, a [Torre de Belém](#)¹¹¹ ou o [Padrão dos Descobrimentos](#)¹¹². Enquanto espaço cultural promotor de espectáculos de dança, música, teatro, temos para oferecer o agradável e bem situado [Centro Cultural de Belém](#)¹¹³.

As zonas de Pedrouços e Algés são as que fazem fronteira com o concelho de Oeiras e abarcam a reconhecida Fundação *Champallimaud*, que entre outros digníssimos serviços de alta qualidade, proporcionará um novo espaço de recreio náutico – uma marina.

Loures: as freguesias mais ribeirinhas deste concelho que poderão ter algum interesse turístico são Sacavém e Moscavide, pois apresentam alguma proximidade com o rio e aproximam-se da zona do Parque das Nações. Aqui, encontra-se o [Parque Tejo](#)¹¹⁴, que merece uma visita não só por parte dos desportistas que praticam *skate*, patins e bicicleta (pois ali se encontram infra-estruturas diversas para essas práticas mais *radicais*), mas também por parte dos *bird watchers* (observadores de aves, que aqui se encontram) e simples visitantes, que aqui pretendam passar um bom tempo, a observar o rio. Houvesse aqui mais infra-estruturas de acesso à água que se acredita que as pessoas adeririam a passeios no Tejo, a bordo de diversas embarcações. Já no concelho de Lisboa, encontra-se a [marina do Parque das Nações](#)¹¹⁵.

Oeiras: de destacar temos o [Porto de Recreio de Oeiras](#)¹¹⁶; o passeio ribeirinho/ marítimo que se estende desde a Cruz Quebrada até à praia da Torre; o [Clube Desportivo de Paço de Arcos](#)¹¹⁷ (que promove a canoagem e a vela, entre outras actividades náuticas), o [Complexo Desportivo do Jamor](#)¹¹⁸ (onde se praticam diversos desportos, sendo as actividades aquáticas essencialmente a canoagem em pista fechada e alguns jogos de bola), o em águas fechadas, praia da Torre. A

¹⁰⁹ Ver mais informação online, em: <http://mnazulejo.imc-ip.pt/>

¹¹⁰ Ver mais informação online, em <http://www.mosteirojeronimos.pt/pt/index.php>

¹¹¹ Ver mais informação online, em <http://www.torrebelem.pt/pt/index.php>

¹¹² Ver mais informação online, em <http://www.padraodescobrimentos.egaac.pt/DesktopDefault.aspx>

¹¹³ Ver mais informação online, em: <http://www.ccb.pt/sites/ccb/pt-PT/Pages/default.aspx>

¹¹⁴ Ver mapa na hiperligação: <http://maps.google.pt/maps?hl=pt-pt&ie=UTF8&ll=38.783762,-9.093418&spn=0.016392,0.038495&t=h&z=15>

¹¹⁵ Ver *online*, em <http://www.marinaparquedasnacoes.pt/navegacao/pilotagem>

¹¹⁶ Ver mapa na hiperligação: <http://maps.google.pt/maps?hl=pt-pt&ie=UTF8&ll=38.676515,-9.319164&spn=0.004104,0.009624&t=h&z=17>

¹¹⁷ Ver mapa na hiperligação: <http://maps.google.pt/maps?hl=pt-pt&ie=UTF8&ll=38.692695,-9.292266&spn=0.008206,0.019248&t=h&z=16>

¹¹⁸ Ver mapa na hiperligação: <http://maps.google.pt/maps?hl=pt-pt&ie=UTF8&ll=38.706846,-9.252119&spn=0.01641,0.038495&t=h&z=15>

Pousada da Juventude, sita no forte de Catalazete pode também proporcionar uma bonita estada, mesmo em frente ao mar.

Cascais: a fazer fronteira com o concelho de Oeiras, destaca-se a extensa e muito procurada praia de Carcavelos, onde são prática comum o surf e o kitesurf. São ainda de destacar, já junto do centro de Cascais, a [marina de Cascais](#)¹¹⁹ e algumas das suas praias, nomeadamente da Conceição e da Baía de Cascais, de onde se pode partir para a prática de actividades como canoagem, windsurf, surf e vela. Destas pode ainda seguir-se no passeio marítimo até ao Estoril, a pé, de patins ou bicicleta. Na [Praia do Guincho](#)¹²⁰ (a caminho do Cabo da Roca), é também prática usual o *windsurf*, o *surf*, o *kite-surf* e ainda o mergulho e a pesca.

Em termos de acessibilidades, por estrada temos a lindíssima *Nacional 6*, mais conhecida como *Estrada Marginal*, pois acompanha todas as localidades ribeirinhas dos concelhos de Cascais e Oeiras, apresentando paisagens que merecem ser apreciadas e fotografadas, seja de dia, seja de noite. Quem pretender fazer um passeio de automóvel ou motorizada com algumas paragens, encontra junto das praias (Tamariz, São Pedro do Estoril, Parede, Carcavelos, Torre, Paço de Arcos, Caxias), estacionamento para os seus veículos. Quem pretender, pode visitar todas as localidades vindo de comboio, pois a ferrovia vai do Cais do Sodré (Lisboa) até ao centro de Cascais.



Fig. IV.2 – Percurso da linha de comboio de Cascais (Lisboa).
Fonte: Comboios de Portugal, online.

A oferta de alojamento e de restauração, ao longo de toda a zona ribeirinha norte, é bastante grande e variada, encontrando-se estabelecimentos hoteleiros de várias categorias, e restaurantes, seja de pratos à base de mariscos (especialmente na estrada que vai da Guia para o Guincho), seja gastronomia mexicana, chinesa, tailandesa ou tipicamente portuguesa (alguns acompanhados do também típico *Fado*).

Margem Sul (de Norte para Sul)

Porque, infelizmente, pouco visitada, e também por isso menos bem conhecida e reconhecida, da margem Sul posso destacar os seguintes locais, crendo haver muitos outros:

Alcochete: daqui é possível avistar e fotografar algumas das duzentas espécies de aves, dos trinta e cinco mamíferos e dos quarenta peixes que visitam ou nidificam na Reserva Natural do Estuário do Tejo. É ainda possível admirar a Ermida de Nossa Senhora da Ussa, entre outros elementos do património cultural do concelho, quem sabe a bordo da Alcatejo, uma embarcação

¹¹⁹ Ver mapa na hiperligação: <http://maps.google.pt/maps?hl=pt-pt&ie=UTF8&ll=38.694989,-9.420733&spn=0.016412,0.038495&t=h&z=15>

¹²⁰ Ver mapa na hiperligação: <http://maps.google.pt/maps?hl=pt-pt&ie=UTF8&ll=38.725631,-9.472961&spn=0.032811,0.07699&t=h&z=14>

típica do Tejo que por lá navega desde 1987; admirar alguns bonitos edifícios civis, estátuas com elementos religiosos e taurinos, entre tantas outras atracções. O Samouco, uma das suas freguesias, apresenta-se ainda com muita genuinidade, e neste pode visitar-se o núcleo piscatório e admirar o extenso plano de água entre margens. Infelizmente a sua praia está interdita a banhos. Já o [Montijo e a Moita](#)¹²¹ encontram-se numa baía. Se inicialmente pensamos que estes são concelhos com demasiados elementos industriais, estamos enganados, pois no **Montijo**, por exemplo, promovem-se diversas [Rotas](#), a maioria com cariz religioso. Dois dos factos que sempre marcaram a cultura e vivência montijense, foram a tauromaquia e a indústria corticeira, pelo que muitos dos trabalhos dos artesãos se inspiram nesses elementos (seja em vitral, azulejaria, e nos trabalhos de correaria, bandarilhas, etc.). E os produtos caseiros como os doces, o mel, queijadas, queijos, são muito apreciados neste concelho.



Fig. IV.3 - Caravela em cortiça, do artesão Viriato Mercês. Fonte: C.M.Montijo, *online*.

Moita: com aspectos taurinos e equestres marcantes, este concelho promove também a realização de passeios junto ao Tejo, ao longo de parques e jardins públicos, chama à visita ao Cais do Descarregador (em Alhos Vedros), perto do qual existe um moinho de maré e a sede da Associação de Desportos Náuticos "Amigos do Mar". A praia fluvial do Rosário pode ser outra das atracções. E existe também algum património religioso (igrejas, capelas) e civil, dignos de visita. Em termos de artesanato, fazem-se trabalhos de cestaria, olaria e latoaria, mas os mais emblemáticos do concelho são a construção de miniaturas de barcos típicos do Tejo (especialmente trabalhadas nas freguesias do Gaio/Rosário e de Sarilhos Pequenos).



Fig. IV.4 - Miniaturas de embarcações típicas do Tejo (trabalhos artesanais dos artesãos da Moita).
Fonte: C.M.Moita, *online*.

Na baía seguinte, frente a frente estão o [Barreiro e o Seixal](#)¹²².

Barreiro: deste concelho, há a destacar, primeiramente, a bonita paisagem dos moinhos, apelidados de *Moinho Gigante de Alburrica*, *Moinhos do Jime*, *do Gim*, *do Jim*, *do James* e *da Praia do Norte* e ainda *Moinho de Maré de Palhais*.

Este concelho, com um forte passado industrial que o enriqueceu, está agora a recuperar uma vasta área de frente ribeirinha, ao abrigo do programa Polis e outros, com vista a melhorar a sua atractividade e competitividade.

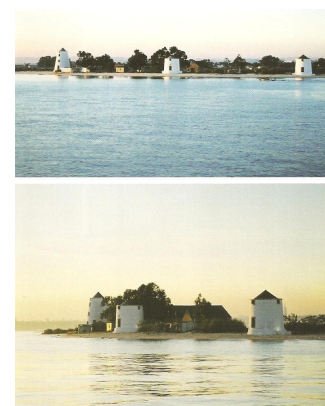


Fig. IV.5 - Moinhos do Barreiro.
Fonte: Revista Metrópoles, 2009

¹²¹ Ver mapa na hiperligação: <http://maps.google.pt/maps?hl=pt-pt&ie=UTF8&ll=38.679614,-9.034195&spn=0.131328,0.307961&t=h&z=12>

¹²² Ver mapa na hiperligação: <http://maps.google.pt/maps?hl=pt-pt&ie=UTF8&ll=38.629209,-9.07917&spn=0.13142,0.307961&t=h&z=12>

Seixal: este concelho tem promovido o Turismo Náutico através de inúmeras actividades de recreio e sociais a bordo de embarcações tradicionais, bem como através da organização do Seminário Internacional de Náutica de Recreio e Desenvolvimento Local. O seu ecomuseu e respectivos núcleos (*naval* e de *embarcações*), com um acervo flutuante de três embarcações tradicionais do Tejo: varino *Amoroso*, bote de fragata *Gaivotas* e bote de fragata *Baía do Seixal*, todas elas recuperadas e reutilizadas com a função de recreio na sua calma baía, juntamente com o cacilheiro-restaurante [Cacilheiro do Tejo](#)¹²³, promovem uma boa experiência para os sentidos. Os seus passeios ribeirinhos, o seu serviço de marinheiro, e futuros projectos (fala-se na construção de uma estação náutica), fazem crer que este será continuamente um concelho com forte concentração de actividades viradas para o estuário do Tejo e promovidas, parece-me, de forma sustentável.

Almada: quase vista como “a capital” da margem Sul, esta cidade tem-se desenvolvido muito nos últimos anos, oferecendo hoje mais atracções, nomeadamente turísticas. Para além das praias da Costa de Caparica e do [Centro de Lazer de São João da Caparica](#)¹²⁴, com o seu Parque de Campismo (INATEL), o Cristo-Rei e a zona ribeirinha junto a Cacilhas, da qual se pode destacar as antigas instalações da Lisnave, o passeio que nos leva ao Elevador Panorâmico/ Jardim do Rio, após passarmos o terminal fluvial, são tudo espaços de cultura e lazer que merecem uma visita. Existe também um núcleo naval (Alfeite) e é possível, desta margem, ter uma vista lindíssima sobre a cidade de Lisboa, especialmente em dias de sol, que permitem evidenciar os amarelos e a cor dos telhados das casas lá existentes.

A [Cova do Vapor](#)¹²⁵ é uma localidade que também atrai alguns visitantes, possivelmente porque tem uma comunidade (de pescadores e não só) que lá reside, tem uma praia fluvial e tem acesso fácil à praia de São João da Caparica (onde é comum a prática do surf). Também na Cova do Vapor se encontra uma rampa de acesso de embarcações à água, revelando-se uma atracção importante para quem pretende dar um passeio à vela ou de mota de água. A prática do windsurf é também aqui usual, especialmente dirigida a aprendizes mais avançados.

Todas estas freguesias e concelhos organizam feiras, festas e romarias e promovem uma boa gastronomia. Em termos de alojamento turístico, são escassos os hotéis de categoria superior (destacam-se o Meliã Aldeia dos Capuchos Golf & Spa, o Hotel Almada Business e o Hotel Costa da Caparica). As acessibilidades são variadas e o serviço de transportes públicos tem vindo a melhorar, nomeadamente em Almada, com a introdução do metro.

¹²³ Ver localização em: <http://maps.google.pt/maps?hl=pt-pt&ie=UTF8&ll=38.641629,-9.104812&spn=0.008212,0.019248&t=h&z=16>

¹²⁴ Ver mapa na hiperligação: <http://maps.google.pt/maps?hl=pt-pt&ie=UTF8&ll=38.655019,-9.241927&spn=0.008211,0.019248&t=h&z=16>

¹²⁵ Ver mapa na hiperligação: <http://maps.google.pt/maps?hl=pt-pt&ie=UTF8&ll=38.662643,-9.25596&spn=0.00821,0.019248&t=h&z=16>

Apêndice IV

Recursos Primários e Secundários – Margem Norte e Margem Sul

**Recursos Primários
Margem Norte**

Património	Natural	<p>Praias oceânicas/ fluviais: Azarujinha, Carcavelos, Conceição, Crismina, Ribeira das Ilhas, Avencas, Santa Marta, Abano, Guincho, Poça, Moitas, S. Pedro Estoril, Tamariz, Parede (Cascais); Torre, Santo Amaro, Paço de Arcos (Oeiras); Praia Fluvial do Tejo (Azambuja); Grutas: 2 em Cascais; Cabos/ Penínsulas: Cabo Raso (Cascais); Reserva Natural: Estuário do Tejo.</p>
	Monumental	<p>Castelos/ Fortes: 14 registos no concelho de Cascais (destaque para a Cidadela), 5 registos em Lisboa (com destaque para o Castelo de São Jorge); 6 registos para Oeiras (destaque para Forte de São Julião da Barra); Ruínas de Pirescoxe (Loures), Vestígios das Linhas de Torres (V.Franca Xira); Fontes/ Chafarizes/ Aquedutos: 17 registos em Lisboa (destaque para o Aqueduto das Águas Livres), 2 registos em Oeiras; Igrejas/ capelas/ ermidas: 3 registos para a Azambuja, 6 registos para Cascais, 84 registos para Lisboa, 17 registos para Loures, 8 registos para Oeiras, 11 registos para V.Franca Xira; Catedrais/ Basilicas: 2 em Lisboa; Conventos/ Mosteiros: 30 em Lisboa, 1 em Oeiras; Património Mundial: Mosteiro dos Jerónimos, Torre de Belém (Lisboa); Pelouros/ Cruzeiros/ Obeliscos: 8 registos para Lisboa (destaque para o Padrão dos Descobrimentos), 1 registo para Oeiras, 2 registos em Loures, 8 em V. Franca de Xira, 2 na Azambuja; Estações Arqueológicas: 1 na Azambuja, 4 em Cascais, 2 em Lisboa, 3 em Loures, 1 em Oeiras, 1 em Vila Franca de Xira.</p>
	Artístico	<p>Museus: 8 registos para V.Franca de Xira, 1 registo para a Azambuja, 3 registos para Oeiras, 5 registos para Cascais, 3 registos para Loures, 59 registos para Lisboa (destaque para o Museu de Marinha, Museu da Presidência da República, Museu dos Coches, Museu do Fado, Museu do Azulejo).</p>
	Etnográfico	<i>levantamento não realizado</i>
	Complementar	<p>Parques/ Jardins Públicos: 3 registos em Vila Franca de Xira, 2 em Oeiras, 4 em Loures, 51 em Lisboa (destaque para Jardim da Torre de Belém), 1 em Cascais, 5 na Azambuja; Pontes: 1 para Oeiras (Jamor), 2 em Lisboa (25 de Abril e Vasco da Gama), 2 em Vila Franca de Xira; Planetários: Calouste Gulbenkian (Belém - Lisboa); Aquários/ Oceanários: Vasco da Gama, Oceanário de Lisboa (Lisboa); Moinhos/ Lagares/ Espigueiros: 1 em Cascais, 3 em Lisboa, 1 em Loures.</p>

Recursos Primários (cont.)

Actividades	Roteiros	Passeio ribeirinho de Algés; ciclovia ribeirinha de Belém; percursos pedestres sinalizados: Monsanto
	Animação Turística	Cruzeiros no Tejo; Baptismos de Vela; Bird-watching; Surf; Windsurf; Observação de Golfinhos; Golfe: 4 registos em Cascais, 2 em Lisboa, 1 em Oeiras (Jamor).
Equipamentos	Culturais	Centro Cultural de Belém (auditórios para espectáculos e espaços de exposição); Cordoaria Nacional; Feira Internacional de Lisboa (Parque das Nações); Centro de Congressos de Lisboa; Centro de Congressos do Estoril (Cascais).
	Desportivos	Centros hípicos: 2 na Azambuja, 3 em Cascais, 3 em Lisboa, 2 em Loures, 2 em Oeiras, 2 em Vila Franca de Xira; Mini-Golfe de Miraflares; Complexo Desportivo do Jamor (Ténis, Futebol, Canoagem, Golfe, Piscinas, Pista Atletismo); Estâncias Termiais: Estoril; Estádios: 4 em Lisboa.
	Recreativos	Praças de Touros: 1 em Vila Franca, 1 em Lisboa (Campo Pequeno); Estádio do Jamor; Casinos: casino de Lisboa e casino do Estoril; Praça de Touros Campo Pequeno.
	Negócios	Caves/Adegas/Destilarias/Cerv.: 1 na Azambuja, 1 em Cascais, 4 em Lisboa, 2 em Loures.
Eventos	Religiosos	<i>levantamento não realizado</i>
	Culturais	Exposições: CCB, Padrão dos Descobrimentos, Torre de Belém; Feira Internacional de Lisboa; Centro de Congressos de Lisboa; Espectáculos de Música e Dança (CCB, Pavilhão Atlântico no Parque das Nações, Casino de Lisboa); Conferências: CCB; FIL.
	Animação	Teatros, Casinos, Pavilhões; Concertos: Torre de Belém, Praça do Comércio; Festivais de Música: Algés
	Desportivos	Pesca desportiva (Belém); Regatas à vela; Remo; Tall Ships Race; Red Bull Air Race; Atletismo (Meia-Maratona, Corrida do Tejo e outros).
	Negócios	Bolsa de Turismo de Lisboa e Lisboa Boat Show (FIL), entre outras; Provas de vinhos; Leilões
	Mega Eventos	Expo' 98 (Parque das Nações), Euro 2004

Recursos Secundários
Margem Norte

<p>Actividades</p>	<p>Gastronomia e doçaria tradicional portuguesa por toda a Baixa Lisboeta; Vinhos: idem; Circuitos Turísticos: diversos (Lisboa: oriental e Baixa pombalina, Belém-Sintra-Cascais); Rotas: rota dos Mouchões do Tejo; rota dos Moinhos de Maré; Cafetarias tradicionais: Martinho da Arcada, Garret, A Brasileira (Lisboa).</p>	
<p>Equipamentos</p>	<p> Animação e vários</p>	<p>Bares e Discotecas: Av. 24 de Julho, Doca de Santo Amaro, Alcântara, Bairro Alto, Parque das Nações; Mercados: Mercado da Ribeira; Espaços Culturais e Recreativos: 3 em Lisboa (Quinta Pedagógica dos Olivais, Parque das Nações e Olisipónia), 1 em Loures (Quinta da Granja - Quinta Pedagógica); Centros comerciais: vários.</p>
	<p> Turísticos</p>	<p>Palácios/Solares: 2 na Azambuja, 2 em Cascais, 120 em Lisboa, 5 em Loures, 6 em Oeiras, 4 em V. Franca de Xira; Hotelaria: variada (+ de 100 unidades no ano de 2004); Agências de Viagens (aprox. 200 lojas); Postos de Turismo: 7 em Lisboa; Parques de Campismo: Monsanto, Restaurantes, Rent-a-Car</p>
	<p> Transportes</p>	<p>Aeroportos/Aeródromos e Pistas: 2 na Azambuja, 1 em Tires (Cascais), Aeroporto da Portela (Lisboa), 2 em Vila Franca de Xira; Terminais ferroviários (Parque das Nações, Sete Rios), fluviais (Belém, Alcântara, Cais do Sodré, Terreiro do Paço) e rodoviários (Sete Rios, Parque das Nações)</p>
	<p> Infra-estruturas sociais</p>	<p>Santuários/ Locais de Peregrinação: 1 em Lisboa, 1 em Oeiras; Portos de Pesca/ Comércio: Pedrouços e Porto de Lisboa; Marinas/ Portos de Recreio/ Docas: Marina de Cascais, Porto de Recreio de Oeiras, Doca de Alcântara, Doca de Belém, Doca de Santo Amaro, Doca do Bom Sucesso; Porto de Recreio João Maria Conde - Vila Franca de Xira; Portos: Porto de Lisboa; Estradas: diversas; Bibliotecas: 1 na Azambuja, 3 em Cascais, 116 em Lisboa, 1 em Loures, 3 em Oeiras, 1 em Vila Franca e Xira.</p>

**Recursos Primários
Margem Sul**

Património	Natural		Praias oceânicas/ fluviais: Praia Fluvial dos Moinhos (Alcochete); 21 praias na Costa da Caparica e 1 praia em Almada (São João da Caparica, na Trafaria); Praia Fluvial do Alfeite (Seixal); Reserva Natural: Estuário do Tejo; Áreas de Paisagem Protegida: Arriba Fóssil da Costa da Caparica (Almada).
	Cultural	Monumental	Castelos/Fortes: 2 registos para Almada; Fontes/ Chafarizes/ Aquedutos: 1 registo para Almada, 2 registos para o Montijo; Igrejas/Capelas/Ermidas: 2 registos para Benavente; 6 registos para Alcochete, 9 registos para Almada, 5 registos para o Barreiro, 7 registos para a Moita, 7 registos para o Montijo, 5 registos para o Seixal; Conventos/Mosteiros: 1 em Alcochete, 2 em Almada, 1 no Barreiro; Pelouros/Cruzeiros/Obeliscos: 2 registos para Benavente, 1 registo para Almada, 1 registo na Moita; Estações Arqueológicas: 1 em Almada, 1 no Barreiro, 1 no Seixal.
		Artístico	Museus: 3 registos para o Seixal (destaque para o Ecomuseu Municipal), 3 registos para o Montijo, 1 registo para o Barreiro, 1 registo para Almada, 4 registos para Alcochete, 1 registo para Benavente.
		Etnográfico	<i>levantamento não realizado</i>
		Complementar	Parques/Jardins Públicos: 3 registos no Seixal, 1 no Montijo, 1 no Barreiro, 2 em Almada, 5 em Benavente; Moinhos/Lagares/ Espigueiros: 1 em Alcochete, 1 em Almada, 3 no Barreiro (destaque para os Moinhos de Alburrica), 2 no Montijo, 9 no Seixal.

Recursos Primários (cont.)

Actividades	Roteiros	Passeio ribeirinho de Seixal; percursos pedestres não contabilizados
	Animação Turística	Cruzeiros no Tejo; Baptismos de Vela; Bird-watching; Surf; Windsurf; Observação de Golfinhos; Golfe: 3 registos em Benavente, 2 registos em Almada.
Equipamentos	Culturais	Fórum Cultural do Seixal, CCDP - Centro Cultural e Desportivo das Paivas (Seixal), Fórum Municipal Romeu Correia (Almada), Edifício Américo Marinho (Barreiro), Antigo Tribunal do Barreiro, Fórum Cultural José Manuel Figueiredo (Moita), Parque de Exposições do Montijo, Centro Cultural Juvenil de Santo Amaro (Almada), Oficina da Cultura (Almada), Fórum Cultural de Alcochete, Centro de Arqueologia de Almada.
	Desportivos	Centros hípicos: 4 em Benavente, 1 em Alcochete, 4 em Almada, 1 na Moita, 2 no Montijo, 1 no Seixal.
	Recreativos	Praças de Touros: 1 em Alcochete, 1 na Moita, 1 no Montijo.
	Negócios	Caves/Adegas/Destilarias/Cerv.: 2 no Montijo
Eventos	Religiosos	<i>levantamento não realizado</i>
	Culturais	Exposições de Arte; Espectáculos de Música e Dança; Conferências e Seminários.
	Animação	Teatros, Concertos, Festivais, Feiras.
	Desportivos	Pesca; Regatas à vela e a remos; Tall Ships Race; Red Bull Air Race; campeonatos de Surf.
	Negócios	<i>levantamento não realizado</i>
	Mega Eventos	<i>levantamento não realizado</i>

Recursos Secundários
Margem Sul

Actividades	Gastronomia e vinhos regionais; Circuitos Turísticos: Cristo-Rei, Costa da Caparica (praias); Turismo de Natureza: observação de aves em Alcochete; Rota dos Mouchões do Tejo; Rota dos Moinhos de Maré (Corroios, Seixal, Barreiro).	
Equipamentos	Animação e vários	Bares e Discotecas: diversos; Espaços Culturais e Recreativos: Quinta Pedagógica Companhia das Lezírias (Benavente); Centros comerciais: Fórum Almada, outros.
	Turísticos	Palácios/Solares: 1 em Benavente, 3 em Alcochete, 9 em Almada, 1 no Seixal; Hotelaria; Agências de Viagens; Parques de campismo (Costa da Caparica), Restaurantes, Rent-a-Car
	Transportes	Aeroportos/Aeródromos e Pistas: Aeródromo de Benavente; Terminais fluviais: Cacilhas, Trafaria, Porto Brandão; terminais ferroviários, fluviais (Cacilhas, Barreiro, Seixal) e rodoviários.
	Infra-estruturas sociais	Santuários/ Locais de Peregrinação: 1 em Almada (Cristo-Rei), 1 no Montijo; Estradas: várias; Bibliotecas: 2 em Benavente, 1 em Alcochete, 2 em Almada, 1 no Barreiro, 1 na Moita, 1 no Montijo, 2 no Seixal.

Apêndice V

Análise do inquérito dirigido ao público em geral (PROCURA)

Notas introdutórias (inquérito “P”)

A análise aqui apresentada reflecte os resultados obtidos através das respostas ao inquérito elaborados e divulgados no ano de 2010, dirigido ao público em geral (procura turística), abordando-se a capacidade do Estuário do Tejo (ET) ser considerado um destino turístico náutico e se desenvolver no mesmo as várias modalidades do *Turismo Náutico*, um dos dez produtos estratégicos do Plano Estratégico Nacional do Turismo (PENT).

Pretendia-se, com este inquérito dirigido ao público em geral (P), conhecer a opinião dos portugueses face ao ET, a motivação para participar nas actividades no mesmo desenvolvidas e o potencial de desenvolvimento de novas atracções. Nestes resultados, consegue-se distinguir a opinião de quem já usufruiu de um passeio ao longo do ET, da de quem nunca o realizou. Por parte dos inquiridos, foram dadas variadas sugestões de melhoria, que adiante abordarei.

O inquérito foi divulgado online, através de e-mail, da rede social *facebook* e recolhido através do sítio SurveyMonkey.com, entre os dias 4 de Maio e 7 de Junho de 2010. Os gráficos apresentados ao longo do trabalho foram elaborados não só através do programa Excel, mas também recolhidos directamente do sítio antes mencionado, após fecho da recolha de respostas.

O texto de divulgação dos inquéritos (igual em ambos os casos) pode ser lido de seguida, bem como a matriz do inquérito (P).

A base de dados dos contactos para a qual foi divulgado este inquérito contemplava inicialmente cerca de quinhentas pessoas, contactos pessoais e institucionais, que se ia recolhendo ao longo de uma profunda pesquisa, tendo conhecimento que houve reencaminhamentos e divulgação dos mesmos através desses contactos iniciais (situação que certamente terá permitido chegar a mais pessoas).

Foi condição inicial o anonimato das respostas, pelo que ao longo da análise, nunca se associará a resposta ao respondente e não serão divulgados os dados pessoais dos mesmos.

Foi ainda transmitido aos inquiridos que os resultados poderiam ser enviados *a posteriori* a quem tivesse interesse, pelo que os mesmos serão enviados a todas as pessoas e entidades que o solicitaram.

Email – modelo enviado (comum aos inquéritos “P” e “AG”)

Assunto: Estudo – Inquérito "Turismo Náutico no estuário do Tejo"

Bom dia.

Enquanto discente do Mestrado em Turismo (da Escola Superior de Hotelaria e Turismo do Estoril), estou neste momento a realizar a minha dissertação, cujo tema é: *Turismo Náutico – agentes dinamizadores no Estuário do Tejo*.

Pretendo recolher o máximo de informação acerca desta realidade, pelo que elaborei dois inquéritos, um dirigido ao público em geral (P), outro dirigido unicamente a agentes/ operadores/ empresários da área (AG).

Gostaria, nesse sentido, de solicitar a S./ melhor atenção e resposta ao inquérito que melhor se adequará a si. A resposta não demorará mais de 7 minutos. Para tal, basta seguir um dos endereços abaixo indicados:

(P): http://www.surveymonkey.com/s.aspx?sm=zuIWszgiaSJmO9_2fLv_2bJZ1A_3d_3d

(AG): http://www.surveymonkey.com/s.aspx?sm=2b8_2bOeJIQIRD0CMYCLXILQ_3d_3d

Na expectativa de que o resultado deste trabalho seja proveitoso para o contínuo bem-estar de todos os portugueses e restantes cidadãos que visitam Portugal, agradeço antecipadamente a S./ colaboração, ficando disponível para qualquer esclarecimento adicional. Como forma de agradecimento, tenciono enviar o trabalho final a quem tiver interesse na leitura do mesmo.

Joana Mimoso de Freitas

joanamimosodefreitas@gmail.com

Nota 1: por questões de organização do trabalho, só serão consideradas no estudo as respostas chegadas até dia 6 de Junho de 2010.

Nota 2: os dados recolhidos serão por mim tratados, e os dados pessoais disponibilizados não serão divulgados no trabalho final, garantindo-se o anonimato das respostas.

Nota 3: poderá ser dada resposta aos dois inquéritos pela mesma pessoa, se tal se justificar. Contudo, agradeço que cada pessoa responda apenas uma vez a cada inquérito.

Nota 4: este e-mail poderá ser reencaminhado (sem alterações) para outros contactos (o que aproveito, desde já, para agradecer).

Matriz do Inquérito (P)

1. Alguma vez usufruiu de um passeio no estuário do Tejo (entre Vila Franca de Xira e Oeiras)?

- 1.1) Sim
- 1.2) Não

Se respondeu afirmativamente, qual foi o tipo de embarcação utilizado (vela/motor, tradicional/desportiva, navio-cruzeiro)?

2. Qual foi a motivação principal desse(s) passeio(s) turístico(s)? Caso nunca tenha usufruído de um, o que o levaria a fazê-lo? Caso já tenha usufruído de mais do que um, assinale todas as opções correspondentes.

- 2.1) Comemoração de aniversário, baptizado, casamento ou outra data com relevância pessoal.
 - 2.2) Estudo e/ou investigação.
 - 2.3) Evento empresarial.
 - 2.4) Descanso, quebra de rotinas.
 - 2.5) Participação em competição desportiva.
 - 2.6) Por experiência, apenas.
 - 2.7) Nunca faria.
- Outra (especifique qual, sff.)

3. Numa escala de 1 a 5 (sendo que 1 corresponde a Mau e 5 corresponde a Excelente), avalie o Estuário do Tejo enquanto destino turístico.

- 1 - Mau
- 2 - Insuficiente
- 3 - Suficiente
- 4 - Bom
- 5 - Excelente

4. O que sugere deva ser feito para dinamizar o Estuário do Tejo enquanto destino turístico náutico? (pode assinalar mais do que uma opção)

- 4.1) Seja feita uma limpeza das águas.
 - 4.2) Sejam criados mais postos de amarração.
 - 4.3) Seja construída uma marina na margem Sul.
 - 4.4) Haja uma oferta diversificada nas atracções a bordo das embarcações marítimo-turísticas (concertos; tertúlias; refeições; exposições; debates).
 - 4.5) Haja mais actividades para o público, organizadas pelos Clubes e Associações Náuticas.
- Outras sugestões (especifique quais, sff.)

5. Num programa de lazer, se tivesse de optar de entre as alternativas abaixo apresentadas, qual escolheria? Porquê?

- 5.1) Andar (a pé, de bicicleta ou de patins) ou correr junto às margens do Tejo (Belém, Seixal, Trafaria ou outro). Programa gratuito.
 - 5.2) Fazer um passeio (de barco ou de kayak) ao longo do Tejo. Programa pago.
- Justifique a sua escolha.

6. É dono de alguma embarcação?

- 6.1) Sim. É uma embarcação do tipo... (vela/motor, desportiva/turística, outra)

6.2) Não.

6.3) Não, mas gostaria de adquirir uma do tipo...

7. Se respondeu afirmativamente à questão 6), com que frequência média se desloca na sua embarcação, em que estação do ano e que distâncias médias percorre?

Primavera e Verão (Abril-Setembro)

7.1) 1 a 2 vezes/ semana.

7.2) 2 a 3 vezes/ mês.

7.3) 3 a 5 vezes/ ano.

- a) Lisboa-Oeiras-Cascais
- b) Estuário do Tejo (entre margens Norte e Sul)
- c) Lisboa – Sesimbra
- d) Rota que inclua pernoita

Outono e Inverno (Outubro-Março)

7.1) 1 a 2 vezes/ semana.

7.2) 2 a 3 vezes/ mês.

7.3) 3 a 5 vezes/ ano.

- a) Lisboa-Oeiras-Cascais
- b) Estuário do Tejo (entre margens Norte e Sul)
- c) Lisboa – Sesimbra
- d) Rota que inclua pernoita

Outros (especifique quais, sff.)

8. Tendo embarcação, que motivações e/ou condicionantes o levam a utilizá-la com a frequência antes referida?

8.1) Custos de manutenção.

8.2) Falta de formação e/ou experiência.

8.3) Falta de companhia.

8.4) Pouco tempo livre.

8.5) Paixão pelo mar e gosto pela aventura.

8.6) Solicitações de conhecidos.

8.7) Vantagens económicas/ trabalho.

Outras motivações/condicionantes (especifique quais, sff.)

9. Que ideias, sugestões, críticas lhe suscitam o Estuário do Tejo? Que actividades gostaria de ver desenvolvidas neste território?

10. Por fim, preencha os seguintes campos, com os seus dados pessoais, aproveitando desde já para agradecer a S./ disponibilidade por estar a responder a este Inquérito.

Localidade de residência (código postal):

Habilitações académicas:

Profissão:

Passatempos:

Idade:

Sexo (Fem. / Masc.):

País:

E-mail:

Tem licença para condução de embarcações de recreio? Qual?

Inquérito dirigido à procura turística (público em geral)

Este inquérito, adiante identificado por (P), apresentava 10 questões, fechadas, semi-abertas e abertas, sendo que a última pretendia recolher alguns dados pessoais. Não se verificou omissão de respostas, tendo-se apenas verificado um erro/ incongruência numa das respostas dadas, o que levou a não considerar essa resposta como válida.

Os cento e dezoito respondentes deste inquérito (P) apresentam uma média de idades de trinta e seis anos, dos quais sessenta e duas pessoas são mulheres (51,6%) e cinquenta e seis são homens (46,6%). A nacionalidade é maioritariamente portuguesa, tendo havido uma resposta de uma pessoa oriunda de Espanha, contudo todos residem em Portugal.

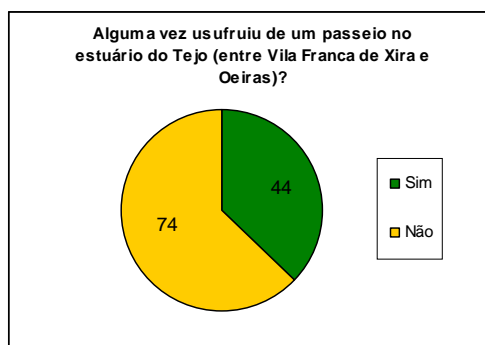
Análise dos dados

Questão 1)

Alguma vez usufruiu de um passeio no estuário do Tejo (entre Vila Franca de Xira e Oeiras)? Se respondeu afirmativamente, qual foi o tipo de embarcação utilizado (vela/motor, tradicional/desportiva, navio-cruzeiro)?

Dos cento e dezoito inquiridos, 37,3% respondeu que já tinha usufruído de um passeio no ET, enquanto 62,7% nunca usufruiu do mesmo. (gráfico V.1)

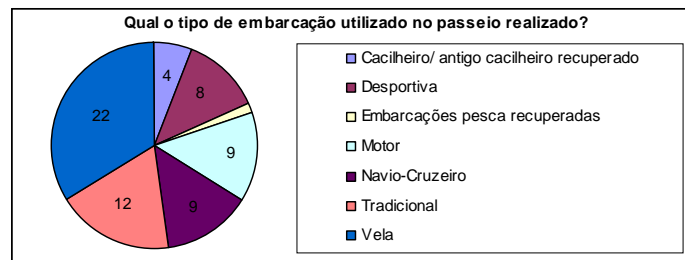
Gráfico V.1 – respostas à questão 1, em termos absolutos. Elaboração própria.



Considera-se esta primeira questão essencial, pois permite um cruzamento com todas as outras questões ao longo do trabalho, distinguindo-se dois grupos de inquiridos a partir das respostas dadas (se “sim” ou “não”), detectando-se uma ligeira diferença de pontos de vista e motivações, perante o ET.

Em relação às embarcações utilizadas, as mesmas foram especificadas em quarenta e uma respostas. As embarcações utilizadas variam entre embarcações de pesca recuperadas (a menos frequente, apenas com uma resposta), e embarcações à vela (com vinte e duas respostas), como se pode verificar no gráfico V.2.

Gráfico V.2 – respostas à segunda parte da questão 1, em termos absolutos. Elaboração própria.



Questão 2)

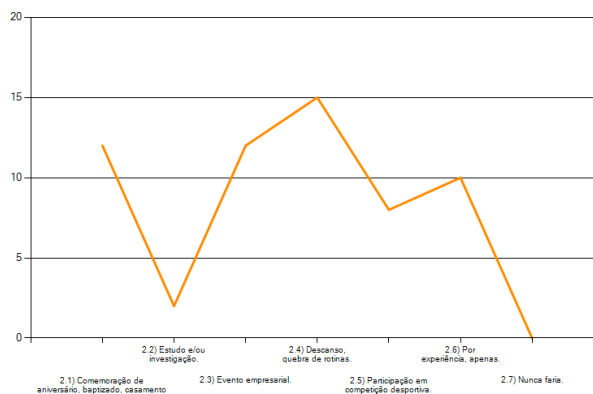
Qual foi a motivação principal desse(s) passeio(s) turístico(s)? Caso nunca tenha usufruído de um, o que o levaria a fazê-lo?

Caso já tenha usufruído de mais do que um, assinale todas as opções correspondentes.

Com esta questão, pretendeu-se conhecer a motivação dos passeios já acontecidos, mas também saber o que poderá levar as pessoas que nunca usufruíram de um passeio neste território a fazê-lo.

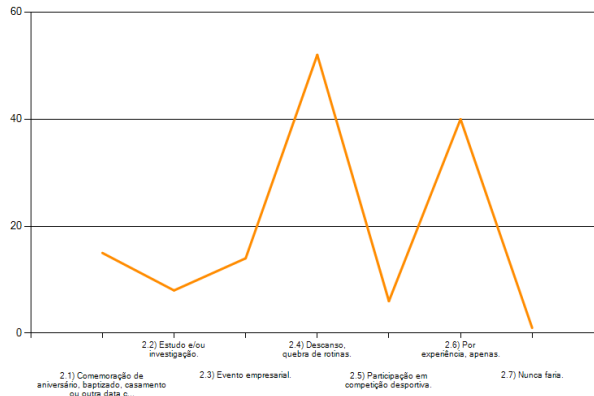
No seguimento de tal, tanto para quem já usufruiu como para quem ainda não usufruiu, a resposta mais dada corresponde ao (2.4) *Descanso, quebra de rotinas* (36,6% no caso de quem já usufruiu, 55,9% numa contagem geral).

Gráfico V.3 – respostas (absolutas) do cruzamento da questão 2 com a questão 1, de quem já usufruiu de, pelo menos, um passeio no Tejo.



Também destacadas, surgem as respostas (2.6) *Por experiência, apenas*, com um total geral de 49 respostas (41,5%), sendo que 10 delas (2,4%) correspondem a quem já usufruiu do passeio (gráfico V.3). Ainda neste grupo de pessoas, doze delas usufruíram do passeio com vista à (2.1) *Comemoração de aniversário, baptizado, casamento ou outra data com relevância pessoal*, tendo outras doze participado num (2.3) *Evento empresarial*. As respostas que menos se verificam são as respeitantes ao (2.2) *Estudo e/ou investigação*, com 10 respostas no geral (duas delas de inquiridos que já usufruíram do passeio). Quanto à (2.5) *Participação em competição desportiva*, oito pessoas já o fizeram e catorze ponderam fazê-lo no futuro.

Gráfico V.4 – respostas (absolutas) do cruzamento da questão 2 com a questão 1, de quem nunca usufruiu de um passeio no Tejo.



Apenas uma pessoa, que nunca usufruiu do referido passeio, referiu que (2.7) *Nunca o faria*. (gráfico V.4)

Outros motivos que levaram as pessoas à concretização dos passeios foram o trabalho (campanha política, por exemplo), a formação, a realização de actividades culturais com grupos de jovens, e ainda a resposta a convites de amigos.

Para quem nunca usufruiu desta experiência, revela que este poderá também ser apelativo pelo passeio em si, pela observação das margens e da cidade de Lisboa. Há ainda quem esteja disposto a oferecer o passeio a alguém especial.

Questão 3)

Numa escala de 1 a 5 (sendo que 1 corresponde a *Mau* e 5 corresponde a *Excelente*), avalie o Estuário do Tejo enquanto destino turístico.

Com esta questão, pretendeu-se explorar o nível de aceitação das pessoas perante o Estuário do Tejo enquanto destino turístico. Esta questão será depois complementada com a questão 4), na qual são pedidas sugestões para dinamizar o Estuário enquanto destino turístico náutico.

Gráfico V.5 – respostas à questão 3 (em percentagem), de quem já usufruiu de pelo menos um passeio no Tejo.

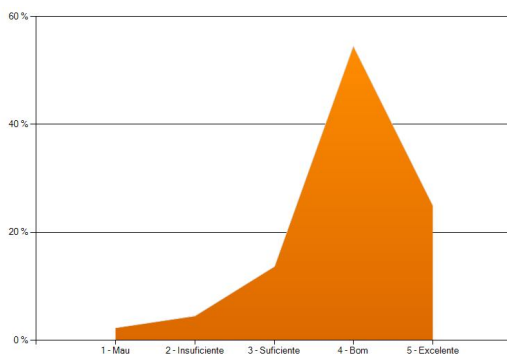
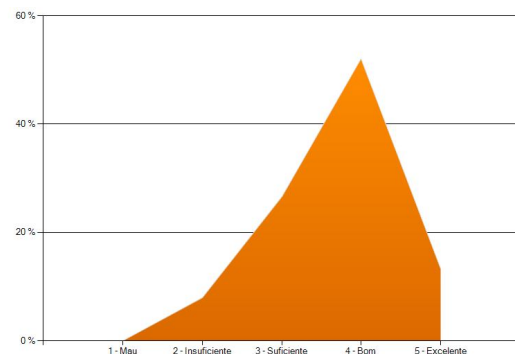


Gráfico V.6 – respostas à questão 3 (em percentagem), de quem nunca usufruiu de um passeio no Tejo.



Tanto quem já usufruiu (gráfico V.5) como quem nunca usufruiu do passeio no Tejo (gráfico V.6), apresentam opiniões muito semelhantes quanto à qualidade do mesmo enquanto destino turístico, sendo que em cada um dos grupos, mais de 64% das respostas recai pela avaliação de *bom* e *excelente*. Contudo, quem já usufruiu do passeio, chega a avaliá-lo com as notas negativas de *mau* (uma resposta) e *insuficiente* (duas respostas), enquanto que quem nunca usufruiu do mesmo também o avalia enquanto *insuficiente* (seis respostas) e lhe dá uma nota mediana de *suficiente* em número maior (vinte respostas), quando em comparação com as respostas de quem já usufruiu, sendo que seis pessoas consideram o ET *suficiente*, no entanto vinte e quatro respostas consideram-no *bom* e onze *excelente*, o que no caso de quem nunca usufruiu se reflecte em trinta e oito respostas no caso na avaliação *bom* e dez na de *excelente*.

Questão 4)

O que sugere deva ser feito para dinamizar o Estuário do Tejo enquanto destino turístico náutico? (pode assinalar mais do que uma opção).

Com esta questão – que ajuda a compreender a avaliação anteriormente dada nas respostas à questão 3 – solicita-se que os inquiridos assinalem o que consideram ser importante para dinamizar o Estuário do Tejo não só enquanto destino turístico, mas sim enquanto *destino turístico náutico*.

Das respostas dadas – cujos gráficos seguintes permitem visualizar lado a lado, como vem sendo apresentado neste relatório, as opiniões de quem já usufruiu do passeio no Tejo (gráfico V.7) e de quem nunca usufruiu do mesmo (gráfico V.8) – pode depreender-se que mais de 60% das respostas recaem pelas opções (4.1) *Seja feita uma limpeza das águas*, (4.4) *Haja uma oferta diversificada nas atracções a bordo das embarcações marítimo-turísticas (concertos; tertúlias; refeições; exposições; debates)* e (4.5) *Haja mais actividades para o público, organizadas pelos Clubes e Associações Náuticas*.

Gráfico V.7 – respostas à questão 4 (em valor absoluto), de quem já usufruiu de pelo menos um passeio no Tejo.

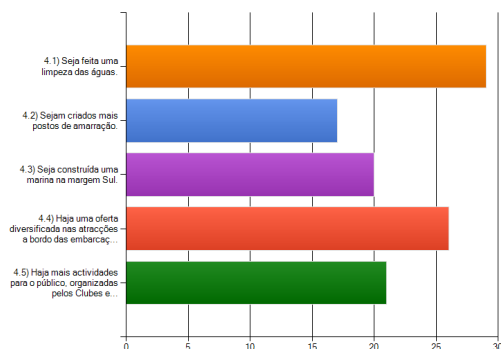
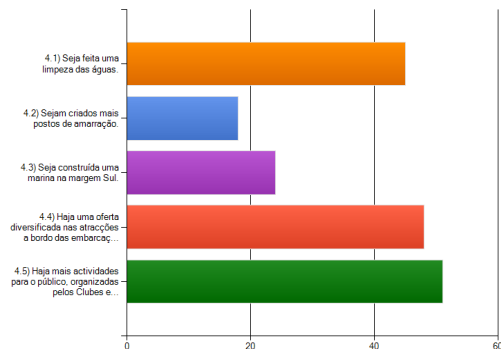


Gráfico V.8 – respostas à questão 4 (em valor absoluto), de quem nunca usufruiu de um passeio no Tejo.



Contudo, também não deixam de ser significativas as restantes respostas, pois a percentagem recaída pela opção (4.2) *Sejam criados mais postos de amarração*, foi de 29,7% (35 respostas no total dos dois grupos), tendo

um valor ainda mais elevado a opção (4.3) *Seja construída uma marina na margem Sul*, com 36,4% (43 respostas).

Outras sugestões dadas, para além das apresentadas, foram, nomeadamente da parte de quem possui uma embarcação (dados obtidos através das respostas dadas à *questão 6*, apresentada adiante), a necessidade de haver *maior oferta de aluguer de embarcações*, a construção de *marinas*, o cuidado com as *zonas ribeirinhas, tornando-as aprazíveis*, e ainda a necessidade de se dar um *enfoque no património marítimo do estuário, na cultura náutica, na mobilidade (inclusive a social) no meio ambiente e na biodiversidade*.

No total, foram dadas dezoito respostas, sendo oito de quem já usufruiu do passeio e dez de quem nunca o realizou.

Começa-se por referir que duas das pessoas que nunca usufruíram do passeio referem que deve haver maior divulgação das actividades e passeios desenvolvidos, pois delas não têm conhecimento.

As restantes sugestões, dadas pelo público em geral, foram variadas, começando-se por referir as respostas de *quem já realizou o passeio*. De entre estes inquiridos, há quem:

A) Considere que deva haver alguma *cautela na manutenção das embarcações de recreio*;

[Não é, contudo, referido se esta manutenção deve ser feita pelos donos das próprias embarcações, se por quem gere os espaços onde estas se encontram atracadas; se a manutenção tem conotação estratégica, como se se referisse a manter a actividade].

B) Gostasse de ver construído *um verdadeiro porto de cruzeiros*.

[Existem actualmente três Terminais, que se vão transformar em um só, situado em Santa Apolónia, que *para além do terminal marítimo, prevê a construção de um hotel, uma área de escritórios, zonas comerciais, estacionamento para mais de mil viaturas táxis, novas acessibilidades viárias e pedonais e, ainda, o arranjo paisagístico da envolvente (In InfoCruzeiros, online)*];

Lisboa é uma referência nos destinos turísticos internacionais, tendo em conta o volume de passageiros, escalas, viagens inaugurais. A sua localização atlântica e ponto de confluência de transatlânticos, rotas entre África, Ilhas Atlânticas, Mediterrâneo e o norte da Europa são variáveis que contribuem para esse ranking. (In APL, online)

C) Tenha ideia de que existem condições para a prática e que seja encantador ver as regatas no Tejo, contudo desconheça as hipóteses de ser feita uma exploração maior do Estuário sem colidir com a navegação já existente. Uma outra pessoa, numa outra questão, sugere que, para não haver essa colisão de navegação, os navios de transporte de mercadorias, nomeadamente contentores, só navegasse de noite, para permitir que durante o dia os barcos de recreio andassem sem restrições [de

certa forma, à semelhança do que acontece nas estradas para determinados camiões, que circulam a horas menos movimentadas de tráfego automóvel].

- D) Gostasse de ver desenvolvidas mais actividades relacionadas com o *birdwatching* (observação de aves) e o turismo de natureza e sugira a construção de um circuito pedestre (em materiais amigos do ambiente), ao longo da margem sul, localizado dentro do estuário do Tejo, devidamente vigiado e sinalizado com os cuidados a ter com a natureza. Sugere também a criação de um espaço museológico, com o nome "Museu da Avifauna do Tejo".
- E) Conheça os serviços de algumas empresas e os indique como exemplo a seguir: *Lisboa vista do Tejo* (<http://www.lvt.pt/pt/#/vista-panoramica/>) e *Megaverde* (<http://www.megaverde.pt/>).
- F) Considere que deva haver *maior oferta de aluguer de embarcações*, [o que se reflecte noutras questões e respostas de diversos inquiridos].
- G) Aprecie o Tejo e o considere *magnífico*, sugerindo pois que se criem *mais actividades* para do mesmo se tirar melhor partido, e a par da criação das actividades, se faça a sua *divulgação*.

Quem nunca o realizou o passeio no Tejo, considera que:

- H) Deve ser elaborado um *plano estratégico turístico para o recurso turístico Rio Tejo*, deve ainda haver um *envolvimento do sector público e privado no desenho dessas mesmas estratégias*, e fazer-se uma *promoção turística complementar à existente (crossing)*.
- I) As actividades devem ser complementadas por outras em terra e ser diversificadas dentro do mesmo programa turístico.
- J) *A oferta deve mais acessível em termos económicos, através da criação de pacotes para estudantes universitários, por exemplo.*
- K) *O mais importante seria, obviamente, acabar com as muralhas dos contentores.* [Por mais que a actividade comercial e logística desenvolvida pelo Porto de Lisboa seja essencial para a Economia portuguesa, é realmente uma pena parte da cidade estar tão condicionada em termos de paisagem e a população não poder usufruir do rio mais de perto].
- L) Devem existir *programas de sensibilização ambiental, com visita a locais de interesse ecológico relevante.*
- M) Se deve fazer um *aproveitamento turístico dos ilhéus do Rio Tejo, com inclusão de esplanadas, bares, até campismo.* [Este é, contudo, um espaço muito sensível que requer um ordenamento cuidado do território].

Questão 5)

Num programa de lazer, se tivesse de optar de entre as alternativas abaixo apresentadas, qual escolheria? Porquê?

Com esta questão, cujas respostas possíveis eram uma das seguintes: (5.1) *Andar (a pé, de bicicleta ou de patins) ou correr junto às margens do Tejo (Belém, Seixal, Trafaria ou outro). Programa gratuito;* ou (5.2) *Fazer um passeio (de barco ou de kayak) ao longo do Tejo. Programa pago.,* sendo que no final se pede às pessoas para

justificarem a sua escolha, pretendeu-se aferir uma série de aspectos, entre eles, se o facto de as pessoas terem à escolha um programa gratuito e outro pago, influenciaria a sua escolha pelo programa gratuito, em detrimento do outro; ainda se o programa menos frequente (passeio de barco) teria alguma razão específica para não acontecer com mais regularidade; se a actividade física de um passeio a pé ou uma corrida poderia ser mais apelativo do que a experiência de andar num barco em pleno ET.

E foram dadas estas duas alternativas de resposta pois é facilmente entendível que há muitas pessoas a procurar, pelo menos aos fins-de-semana, a margem Norte do estuário do Tejo, em especial a zona de Belém, e a frequentarem-na essencialmente a pé ou de bicicleta. Esse facto permitiu pensar numa alternativa de programa, de forma a chamar as pessoas para o próprio rio, que tanto é apreciado ao longo das suas margens. E uma vez que os passeios de barco, seja uma travessia num cacilheiro, seja um baptismo de vela, seja um passeio de barco a remos, entre outros semelhantes, são sempre programas pagos, já para não dizer condicionados às condições meteorológicas, ao percurso a realizar e a horários fixos, pretendeu-se reforçar essa informação na questão apresentada, para não levar as pessoas a responder de forma apenas romântica, antes também consciente.

E as respostas dadas foram positivas, pois dos cento e dezoito inquiridos, relembra-se que setenta e quatro nunca realizaram um passeio no Tejo, contudo, verificou-se que 60,8% dessas pessoas (quarenta e cinco pessoas) optariam por esse programa, em detrimento de andar ou correr junto às margens do Tejo. Dos que já usufruíram, vinte e uma pessoas optaria por andar ou correr, enquanto três pessoas optaria por realizar o passeio de barco ou *kayak* ao longo do Tejo (52,3%).

Gráfico V.9 – respostas à questão 5 (em valor absoluto), de quem já usufruiu de pelo menos um passeio no Tejo.

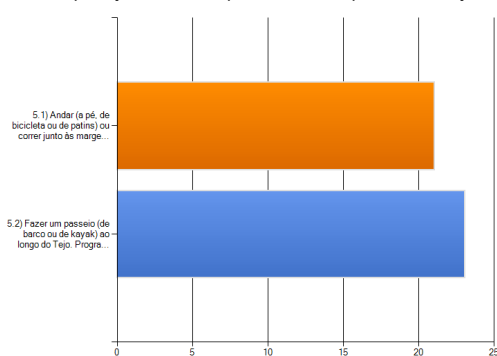
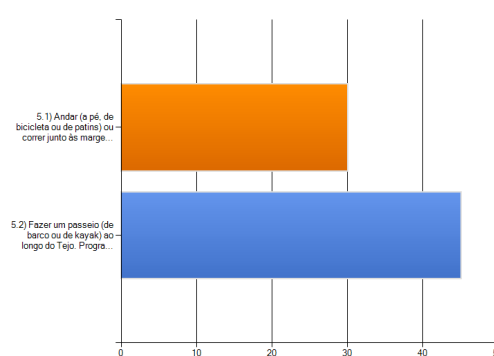


Gráfico V.10 – respostas à questão 5 (em valor absoluto), de quem nunca usufruiu de um passeio no Tejo.



Questões 6), 7) e 8)

6) É dono de alguma embarcação?

7) Se respondeu afirmativamente à questão 6), com que frequência média se desloca na sua embarcação, em que estação do ano e que distâncias médias percorre?

8) Tendo embarcação, que motivações e/ou condicionantes o levam a utilizá-la com a frequência antes referida?

Com estas questões, que foram cruzadas entre elas, pois apenas quem tivesse respondido à questão 6) poderia responder à questão 7) e, por conseguinte, à questão 8), pretendeu-se apurar qual a percentagem de pessoas que têm embarcação, com que frequência média a utilizam, em que períodos do ano o fazem (se na Primavera e Verão, se no Outono e Inverno), que distâncias médias percorrem (tendo-se apresentado quatro opções à escolha: a) Lisboa-Oeiras-Cascais; b) Estuário do Tejo - entre margens Norte e Sul; c) Lisboa – Sesimbra; d) Rota que inclua pernoita) e ainda que motivações e/ou condicionantes influenciam essa utilização.

6) É dono de alguma embarcação?

Dos inquiridos, apenas 9,3% (onze pessoas) tem embarcação, e estas variam entre embarcações à vela, embarcações desportivas e embarcações a motor, tendo-se incluindo nesta percentagem os *kayaks*¹²⁶.

Como se pode verificar no quadro V.1, das pessoas que não possuem embarcação (a grande maioria), existem vinte e duas pessoas que gostariam de adquirir uma. Apresentam-se ainda as diferentes motivações de compra das pessoas, verificando-se que as embarcações à vela aparecem em número de oito (36,4%).

Quadro V.1 – resposta (em valor absoluto), à questão 6), especificando o tipo de embarcações que os inquiridos possuem.

	Respostas de quem já realizou o passeio no ET	Respostas de quem não realizou o passeio no ET	Total
6.1) Sim. É uma embarcação do tipo... (vela/motor, desportiva/turística, outra)	7	4	11
Vela	2	Vela	1
Motor/ várias	2	Motor Recreio	1
Kayak	1	Kayak	1
Desportiva	1	Desportiva/ turística	1
6.2) Não.	28	62	90
6.3) Não, mas gostaria de adquirir uma do tipo... (vela/motor, desportiva/turística, outra)	10	12	22¹²⁷
Vela/ Motor	1	Vela/ Kayak	1
Vela, Desportiva, Competição/ Lazer	1	Vela	2
Vela ligeira (laser)	1	Motor	1
Turística	1	Kayak	1
Desportiva/ Turística	1	Desportiva, à vela ou a motor	1
Motor/ Turística	1	Desportiva, Kayak ou à vela	1
Vela (catamaran)	1	Desportiva	1
Motor	1	Remo	1

7) Se respondeu afirmativamente à questão 6), com que frequência média se desloca na sua embarcação, em que estação do ano e que distâncias médias percorre?

Em qualquer um dos casos, tentou-se apurar se havia muita sazonalidade na utilização destas embarcações, contudo, essa não se manifesta no público em geral nem se consegue verificar nas respostas

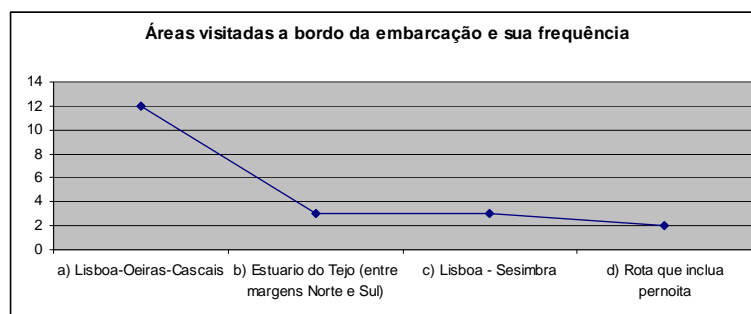
¹²⁶ O *kayak* é uma embarcação a remos, que pode ser utilizada com fins desportivos ou de lazer, podendo ter entre um e três lugares.

¹²⁷ Quatro inquiridos respondem à questão 6.2) e 6.3), o que justifica um total de respostas superior ao número total de inquiridos.

dadas pelos três empresários do sector (dois a operar na área de Lisboa, outro nos Açores). Contudo, crê-se que existe alguma sazonalidade, e parece que esta apenas não se conseguiu comprovar pois foram poucas as respostas dadas, não se conseguindo encontrar um padrão. As pessoas que respondem à questão 7) tanto referem que frequentam a) *Lisboa-Oeiras-Cascais* na Primavera e Verão como no Outono e Inverno, o que sugere que não existe, por exemplo, condicionantes meteorológicas, mas a verdade é que tal se costuma verificar.

Ainda relativamente às áreas frequentadas, quatro inquiridos frequentam outras áreas que não as apresentadas para escolha (Barragem do Maranhão, Ria de Aveiro, Ilha do Corvo - Açores), contudo, e como se pode verificar no gráfico V.11, foram identificados doze frequentadores da opção a) *Lisboa-Oeiras-Cascais*, três da opção b) *Estuário do Tejo (entre margens Norte e Sul)*, outros três da c) *Lisboa - Sesimbra* e uma das empresas da opção d) *Rota que inclui pernoita*. Tal resultado parece positivo, pois Lisboa inclui o Estuário do Tejo e este está, de certa forma, implícito em ambas as alíneas a) e b).

Gráfico V.11 – respostas à questão 7 (em valor absoluto).

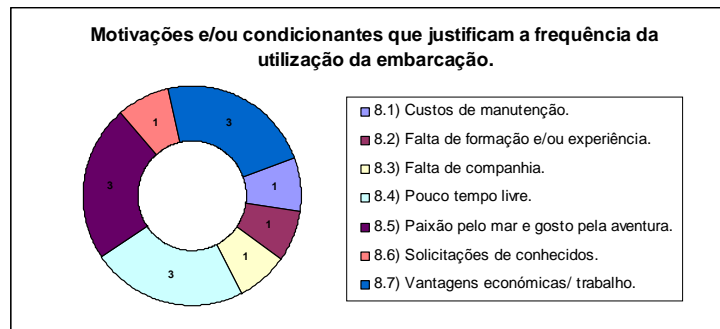


8) *Tendo embarcação, que motivações e/ou condicionantes o levam a utilizá-la com a frequência antes referida?*

Em relação às motivações e/ ou condicionantes, foram apresentadas sete, sendo que os inquiridos poderiam ainda mencionar *outras motivações/condicionantes*, especificando-as.

Num cômputo geral, e embora todas as alíneas tenham sido mencionadas pelo menos uma vez (o que se pode verificar na visualização do gráfico V.12), as que foram referidas mais vezes foram o (8.4) *Pouco tempo livre*, a (8.5) *Paixão pelo mar e gosto pela aventura* (por parte de quem consegue usufruir da embarcação com mais regularidade, seja à vela, seja numa vertente mais desportiva e a motor, como por exemplo o *Jet-Ski*) e as (8.7) *Vantagens económicas/ trabalho*. Esta última deriva do facto das três respostas dadas terem surgido por parte de operadores marítimo turísticos.

Gráfico V.12 – respostas à questão 8 (em valor absoluto).



Quanto a outras motivações/condicionantes, foram mencionadas as *condições atmosféricas* (como impeditivo de realizar mais saídas do que as 70 verificadas no primeiro ano de actividade, sendo este um operador dos Açores), a *falta de postos de amarração na zona de residência* (Oeiras), considerando que estes postos de amarração deviam funcionar como nas marinas de Oeiras e Cascais, onde é possível via rádio, comunicar de modo a efectuar uma paragem curta, só para almoço ou jantar, normalmente sem custos acrescidos. Também são referidas *dificuldades de transporte* (por um dos donos de um *kayak*, que também havia referido que utiliza a embarcação uma a duas vezes ao ano, em especial no Verão, por (8.2) *Falta de formação e/ou experiência* e (8.3) *Falta de companhia*).

Por parte de um outro inquirido, foi referido o *gosto pela interpretação da paisagem e do ecossistema*. Esta pessoa irá navegar no Tejo pela primeira vez no ano de 2010, no âmbito do campeonato Nacional da classe Vouga. É uma pessoa que considera a cultura náutica um excelente território a desenvolver no âmbito da pedagogia, da educação, do desenvolvimento e cujos passatempos são a vela e a carpintaria naval.

Parece ainda relevante referir que, dos onze donos de embarcações, sete já usufruíram do passeio no Estuário do Tejo, sendo os restantes de outros locais ou utilizando as embarcações noutros locais (Açores, Ria de Aveiro - Ovar, Barragem do Maranhão).

Questão 9)

Que ideias, sugestões, críticas lhe suscitam o Estuário do Tejo? Que actividades gostaria de ver desenvolvidas neste território?

Esta questão aberta, à qual foram obtidas cento e onze respostas, sendo que duas delas não são sugestões, são antes explicações de que não conhecendo suficientemente bem o Estuário do Tejo, não lhes é possível discorrer sobre actividades a desenvolver ou fazer outras sugestões. As restantes não respondidas, fundamentaram que não tinham opinião sobre o assunto. Com vista a melhor se analisar estas respostas, sem as mesmas terem sofrido alterações, agruparam-se as mesmas, e de certa forma todas serão transportadas para a análise final desta dissertação, pois todas têm a sua validade e exequibilidade, embora nem sempre no tempo presente.

Os comentários e sugestões são os que seguem no quadro V.2:

Quadro V.2 – respostas integrais à questão 9.

- 1 Mais passeios e visitas de investigação pelo Estuário
- 2 A construção de novas marinas é um assunto muito pertinente, uma vez que as existentes na margem Norte já não correspondem às solicitações de embarcações estrangeiras que pretendem aportar no Estuário do Tejo. Toda a actividade portuária deveria ser planeada e estruturada no sentido de, não comprometendo a respectiva actividade, devolver o rio aos cidadãos, o que passaria, também, por criar condições para que estes ultrapassassem com mais facilidade as linhas de caminho-de-ferro, autênticos obstáculos às actividades de lazer à beira rio.
- 3 Plano estratégico turístico para o recurso turístico Rio Tejo; envolvimento do sector público e privado no desenho dessas mesmas estratégias; promoção turística complementar à existente (*crosselling*).
- 4 Água deveria ser mais limpa.
- 5 Gostaria de ver desenvolvidas actividades de navegação e de mergulho.
- 6 Observação de pássaros, visitas à reserva natural, concursos de fotografia, tudo conjugado com gastronomia do Tejo e visitas temáticas (ou não).
- 7 Podiam ser feitas actividades com interesse científico, por exemplo programas de escolas para incentivo de interesse dos alunos pela área científica.
- 8 Maior oferta de aluguer de embarcações.
- 9 Tal como referi atrás, devemos ligar-nos/tirar mais proveito do nosso bonito rio, tal como faz a França (Sena), Alemanha (por ex. em Berlim) e muitos outros países. Nesta medida, deverá haver mais passeios e serem devidamente divulgados; competições, etc.
- 10 Não conhecendo a fundo a referida zona, parece-me que não existem infra-estruturas suficientes para que esta seja uma zona de lazer de eleição para as populações que junto dela habitam. Mas admito que esta opinião possa decorrer da falta de informação. As pessoas não têm como hábito deslocar-se para junto do rio, optando geralmente por zonas de praia, decorrendo esta situação, por um lado, da falta de equipamentos atractivos e, por outro, de promoção. Creio ainda que a promoção do Tejo enquanto destino está pensada apenas para o turismo internacional, não havendo uma grande aposta no turismo interno. Como habitante de Lisboa, gostaria que se realizassem actividades desportivas abertas a todo o público, podendo-se conjugar actividades aquáticas com actividades de terra (gincanas, bicicleta, escalada artificial). Para além destas, seria muito interessante apostar-se em actividades culturais, como espectáculos de teatro adaptados a espaços não convencionais (um barco, um jardim), oficinas de artes plásticas, aulas abertas sobre a fauna e flora, locais, etc.
- 11 Tornar o acesso ao Estuário mais fácil, através de rampas e postos de amarração; criar mais centros náuticos, incentivar os passeios turísticos, recuperando as embarcações tradicionais portuguesas.
- 12 Pouca actividade, está pouco desenvolvido e muito mal explorado.
- 13 A água, para a pessoa comum, de facto não é das mais limpas. Não sei se se podia fazer algo relacionado com isso. Por outro lado acabar-se com descargas do esgoto talvez ajudasse, isso e uma aposta na consciencialização geral de que o rio é para preservar. Apesar de tudo vejo muitas iniciativas no rio, muitas vezes até demais. Não nos podemos esquecer que não é propriamente uma barragem e que tem um canal de entrada de embarcações de comércio grandes a toda a hora, pelo menos na zona junto a Lisboa. Agora, os eventos, de qualquer tipo, são sempre bem vindos. Muitas pessoas não sabem o que perdem em não visitar o centro do Tejo...uma viagem, de cacilheiro já é bonita por si.
- 14 A segurança.
- 15 Turismo ambiental.
- 16 Passeios de hidroaviões.
- 17 Desconheço a sua oferta, se existente. Gostaria de ver alguma dinâmica recreativa para o cidadão comum.
- 18 Uma interacção com outras potencialidades turísticas. O desenvolvimento, planeamento de áreas tão distintas como a gastronomia, desporto, touring e cultura, de modo a proporcionar condições de atractividade para a participação de um número maior de visitantes neste território.
- 19 Não percebo como é que empresas em Santa Iria da Azóia, continuam a fazer descargas directas de lixívia para o Rio Tejo.
- 20 Mais divulgação das actividades desenvolvidas, passeios de convívio pelo rio.
- 21 É subaproveitado e não se encontra nas melhores condições. É necessário dinamizá-lo.
- 22 As margens afastadas não atraem as gentes dos 2 lados. O caro que é ter um posto numa marina. A falta de iniciativa dos clubes náuticos, que não investem para além da vela optimist para menores. A legislação náutica que impede/dificulta o acesso a mais pessoas ao meio. Sugiro incentivos a actividades

- tendencialmente gratuitas, com divulgação junto de empresas, escolas. O elitismo que paira nos clubes existentes é confrangedor. As Câmaras ribeirinhas devem patrocinar de forma gratuita passeios a jovens em idade escolar, idosos (merchandising diverso poderia suportar alguns cursos).
- 23 Mais actividades, e gostava que tratassem o mar para podermos ter de novo golfinhos nessa zona do Estuário do Tejo.
- 24 Estudos ambientais, regulares de forma a garantir a qualidade do mesmo.
- 25 Maior notoriedade / mais divulgação.
- 26 Maior publicidade das actividades possíveis de praticar.
- 27 Penso que há pouco iniciativas, pelo menos pouca comunicação das mesmas.
- 28 Penso que se trata de um património nacional de inegável beleza e encanto, e que deve ser mais e melhor dinamizado através de iniciativas que apresentem ao público nacional e internacional as mais valias que este contempla.
- 29 Sugestões para o estuário do Tejo, presumo que já estão a ser implementadas; actividades - juventude para o rio, canoagem, vela, etc.
- 30 Aproveitamento das suas margens para actividades lúdicas. Corridas, passeios.
- 31 Mais actividades promovidas pelas entidades responsáveis, no que diz respeito à oferta de passeios com diversas actividades a bordo, direccionadas também para crianças e jovens.
- 32 Mais actividades de Vela, de preferência a preços mais acessíveis que os praticados actualmente.
- 33 Preservação e sensibilização para a protecção da sua biodiversidade e não exaustão turística.
- 34 Deveria ser controlada e punida a colocação de redes ilegais que devastam a avifauna, para além de impedirem as embarcações turísticas de acederem aos afluentes do rio Tejo e de desfrutar de certos locais. O desassoreamento da zona ribeirinha de Alcochete. Construção de um parque temático de lazer com piscinas naturais. A construção de uma marina em Alcochete, com transportes fluviais (ex: Transtejo) de passageiros entre Lisboa (Expo) e Alcochete.
- 35 Depois do Estuário estar limpo, poder-se-ia organizar passeios de barco à vela, subindo ou descendo Lisboa pelas margens.
- 36 Animação e mais pontos de atracagem.
- 37 Iniciativas de índole internacional.
- 38 Mais limpeza das águas.
- 39 Nota: A Administração do Porto de Lisboa deveria desassorear a zona ribeirinha até aos limites da Reserva Natural do Estuário do Tejo, como também a zona do Rio Sorraia. Cada vez é mais difícil as embarcações tradicionais navegarem até estas zonas de tão grande importância e de beleza natural.
- 40 Lazer / desporto / competição / turismo. Fauna / Flora = Educação ambiental
- 41 Promover passeios com festas lá dentro!
- 42 Muitas solicitações para eventos ao logo do Estuário do Tejo.
- 43 Além de se dever melhorar as acessibilidades e ligações entre as localidades e o rio, dever-se-ia renaturalizar as margens e demolir os mamarrachos aí instalados.
- 44 Concluir a despoluição. Fazer o ordenamento do território da envolvente. Valorizar as margens do ponto de vista ambiental e paisagístico. Promover o acesso de todos ao estuário. Criar mais escolas de vela/navegação.
- 45 Maior dinamização de actividades de lazer.
- 46 Passeios de barco, tanto didácticos (por ex. com leituras de poemas) como apenas de lazer (jantares, pequenos convívios).
- 47 Maior divulgação junto dos grupos jovens, com mais actividades e diversificadas. Aposta na segurança nos passeios em embarcações.
- 48 Penso que as actividades existentes poderiam ser melhor divulgadas, de modo a suscitar maior interesse. Por outro lado, penso que poderá ser feito mais do ponto de vista ambiental.
- 49 Desenvolver parcerias entre entidades científicas (biólogos) e escolas para sensibilizar a população infantil sobre a preservação da natureza. Despoluição é uma urgência. Qualquer actividade a realizar não deverá afectar a paisagem natural.
- 50 Aulas de vela e remo; provas de vela, motonáutica e remo.
- 51 Passeios e regatas mais divulgados.
- 52 Cruzeiros com jantar.
- 53 Barcos de passeio.
- 54 Desportos Náuticos.
- 55 A grande crítica incide sobre a falta de locais de embarque e desembarque para, por exemplo, poder ser explorada a actividade de Táxi Fluvial, considerando a cidade de Lisboa como sendo altamente propícia a este tipo de actividade (porque não sair da Expo até Belém de Táxi fluvial e voltar de autocarro, ou do Terreiro do Paço?). Do ponto de vista turístico, o estuário do Tejo está mal explorado.

- 56 Actividades lúdicas, turísticas.
- 57 Mais passeios usando barcos tradicionais; recuperação de romarias usando o barco (Círio da Atalaia, ...)
- 58 Mais acções de sensibilização para conservação deste estuário tão rico...
- 59 Margens mais limpas.
- 60 A única actividade que realizo no Estuário do Tejo é a travessia do Cais do Sodré até ao Montijo, não estou muito a par do que ocorre no nosso Estuário, mas decerto que há alguma falta de propaganda às actividades realizadas no mesmo.
- 61 Actividades náuticas, como o aluguer de motas de água e outros meios que permitissem às famílias divertirem-se.
- 62 O rio está muito poluído.
- 63 Passeios de barco pelo Tejo, com animação.
- 64 Observação da fauna.
- 65 Utilização dos ilhéus, como referido anteriormente.
- 66 Birdwatching, por exemplo.
- 67 Precisa ter um aspecto mais limpo, mais atractivo. As que julgo que já se fazem, passeios de barco, pesca desportiva, mergulho, desportos náuticos.
- 68 Mais actividade náuticas, canoagem para o público em geral e não só dirigido aos sócios dos clubes.
- 69 Regatas. Utilização de embarcações privadas. Passeios com várias modalidades.
- 70 Cruzeiros com serviço de restaurante
- 71 Existe pouca divulgação do potencial da cidade vista do Tejo.
- 72 Melhorias gerais a todos os níveis.
- 73 Eventos realizados com vários tipos de embarcações. Sendo necessário ter em conta as boas condições dos barcos de recreio.
- 74 Desenvolvimento de uma programação cultural sustentada.
- 75 Uma maior diversidade e promoção da oferta existente.
- 76 Apostarem em programas com escolas, com empresas a fim de promover o espírito de grupo das mesmas instituições. Explorar actividades nas áreas de casamentos e aniversários também me parece muito bem. Desportos alternativos todos os fins-de-semana para grupos de amigos. Tudo o que nos faça usar o Tejo da forma mais saudável possível em nome da nossa qualidade de vida enquanto portugueses sortudos por termos um país bonito, carregado de Sol e águas...
- 77 Desenvolvimento do *birdwatching*, desenvolvimento do ecoturismo, centro de investigação no maior estuário da Europa - natureza viva. Certificar os empreendimentos turísticos da envolvente como turismo de natureza (ICNB). Limitar o número de movimentos de embarcações em determinadas zonas protegidas
- 78 Passeios turísticos devidamente organizados.
- 79 Actividades turísticas, de lazer e desportivas.
- 80 Mais prática de vela.
- 81 Pesca de barco, snorkel, tow out (in).
- 82 Penso que o Estuário do Tejo só não está explorado sob o ponto de vista turístico e não só, porque estamos em Portugal. Com as condições lindíssimas que temos é pena ver essa zona tão desaproveitada. Desde restaurantes, passeios de barcos e outras actividades que se possam realizar, tudo isso eu gostaria de ver crescer nessa zona.
- 83 A limpeza nem sempre é a melhor.
- 84 Postos de amarração deviam funcionar como nas marinas de Oeiras e Cascais, onde é possível via rádio, comunicar de modo a efectuar uma paragem curta, só para almoço ou jantar, normalmente sem custos acrescidos.
- 85 Gostaria de ver toda a área submetida a uma profunda intervenção e requalificação. Para além de actividades náuticas, que fossem também criadas condições nas margens para a prática desportiva à beira-rio.
- 86 Sugeriria que as intervenções respeitassem o equilíbrio natural, para que não se deteriore a sua fauna e flora natural que lhe dá toda a sua beleza.
- 87 Limpeza das águas e condições pedestres, jardins, etc., para as pessoas poderem usufruir do rio
- 88 Novos eventos Desportivos Internacionais.
- 89 Assinaladas no ponto 4 (limpeza das águas, construída uma marina na margem Sul, oferta diversificada nas atracções a bordo das embarcações marítimo-turísticas, como concertos, tertúlias, refeições, exposições, debates; mais actividades para o público, organizadas pelos Clubes e Associações Náuticas).
- 90 Alguns focos de poluição ainda por resolver.
- 91 Melhoria das zonas/localidades ribeirinhas/passeios marítimos. Actividades de conhecimento da Fauna, História, diversidade do estuário (biodiversidade e localidades ribeirinhas). Preservação dos espaços naturais. Maior número de actividades em terra, junto às margens que levem as pessoas/famílias a

- dirigirem-se para aí
- 92 Plano de água com elevado potencial e grandes condições paisagísticas. Falta mais formação / iniciação nos escalões etários mais baixos ligada à navegação / vela e mais associações / clubes para o efeito. Importa captar eventos internacionais de grande projecção (como começa a ser feito) e dar-lhes adequada cobertura mediática e informação pedagógica ao público em geral. A construção, com projectos interessantes e boa gestão de portos de recreio é essencial (ver caso de sucesso do de Oeiras). a proximidade de grandes aglomerações urbanas levanta problemas de poluição e sobrecarga de actividades humanas. A qualificação das margens e a gestão integrada do estuário, enquanto recurso, parecem essenciais.
- 93 Face à beleza cénica e ao potencial do Estuário como espaço de lazer, a organização de actividades de navegação (preferencialmente não poluente), a criação de espaços e actividades nas margens, a divulgação da importância do rio em termos de biodiversidade, (através de um centro de interpretação?), podem constituir simultaneamente factores de preservação e fruição do território.
- 94 mais do que o seu aproveitamento para a náutica de recreio deveriam ser desenvolvidas actividades que proporcionassem o contacto com a natureza (mercado turístico em crescimento), como por exemplo observação de aves, apostando numa actividade turística de baixa densidade
- 95 *Kitesurf* em Alcochete - escolas, melhorar as condições da água.
- 96 Como já foi referido anteriormente neste questionário, acho que a zona ribeirinha devia ser mais aproveitada para lazer da população.
- 97 De um modo geral em Portugal o acesso à mobilidade pela água é pouco democrático, exclusor. Não existem postos de amarração "informais" que, dependendo por exemplo das juntas de freguesia, fizessem uma gestão equitativa do acesso à água. A cultura Náutica por outro lado ainda está cercada por preconceitos e estigmas do passado. As ideologias mais à esquerda ainda não conseguiram interiorizar o mar e a cultura náutica nos seus discursos de vanguarda. O mar não é só Pessoa e nostalgia. As poucas actividades em redor da náutica de recreio vivem de exclusivos e de pouca abertura a diferentes territórios sociais. A legislação sobre embarcações, nomeadamente as que representam o nosso património é muito reguladora e fomenta o afastamento da cultura náutica do quotidiano. A cultura náutica é excelente território a desenvolver no âmbito da pedagogia, da educação, do desenvolvimento.
- 98 A margem sul deveria ser tratada, dinamizada, com uma marina e projectos de recreio e lazer entre as duas margens.
- 99 Na margem sul não há uma única marina, posto de amarração ou rampa para pôr um barco dentro de água.
- 100 Criação de cais para acostagem, junto a restaurantes típicos de peixe.
- 101 Mais marinas na margem sul e a norte da ponte Vasco da Gama. Possibilidade de acesso a restaurantes e bares.
- 102 A reorganização do espaço do estuário do Tejo é fundamental para a sua fruição. Passeios a pé e de bicicleta, desfrutar de uma boa vista.
- 103 Para o estuário do Tejo estar mais desenvolvido ao nível de actividades náuticas é fundamental existirem pontos de acesso à água.
- 104 Actividades de educação ambiental.
- 105 A limpeza das águas é o primeiro passo a ser dado. A partir daí, será incrementar a fauna piscícola do Tejo, onde a pesca voltaria a ser uma actividade possível. Ao nível de actividades de lazer, passeios em vários tipos de barcos, prática de desportos náuticos, realização de provas desportivas, provas de natação eventualmente (?), entre outras.
- 106 Poucos transportes, faz falta uma ponte Barreiro Seixal.
- 107 Mais actividades no rio, mas também em terra nas margens.
- 108 Mais regatas de barcos à vela e passagem dos barcos com contentores apenas à noite para que durante o dia os barcos de recreio possam andar sem restrições.
- 109 A principal crítica é o nível de poluição.

Questão 10)

Por fim, preencha os seguintes campos, com os seus dados pessoais, aproveitando desde já para agradecer a S./ disponibilidade por estar a responder a este Inquérito.

Localidade de residência (código postal); habilitações académicas; profissão; passatempos; idade; sexo; país; e-mail; tem licença para condução de embarcações de recreio? Qual?

Estas questões, nem todas respondidas na íntegra, permitiram contudo situar melhor os inquiridos e entender melhor as respostas dadas ao longo do inquérito. Uma vez que foi prometida confidencialidade dos dados, e alguns servem apenas para contactos pontuais e envio do trabalho final, não vai ser divulgado o e-mail dos inquiridos.

Dando início à análise, localizam-se mais inquiridos no distrito de Lisboa, em concreto, oriundos dos concelhos de Lisboa, Cascais, Sintra e Oeiras (leitura possível através do quadro V.3).

Quadro V.3 – respostas à questão 10.

Distritos	Nº. Pax
Coimbra	1
Faro	1
Leiria	2
Lisboa	90
Porto	1
Santarém	4
Setúbal	15

Concelhos de Lisboa	Nº. Pax
Amadora	4
Azambuja	2
Cascais	21
Lisboa	31
Loures	2
Mafra	2
Odivelas	1
Oeiras	11
Sintra	13
Torres Vedras	1
Vila Franca de Xira	2

Em relação às *habilitações académicas* dos inquiridos (quadro V.4), é notável uma formação ao nível da licenciatura em 59 respostas, havendo dezoito pessoas com o nível de mestrado e três com o de doutoramento. Juntando-se os pós-graduados, os licenciados, os mestrandos, os mestres, os doutores e doutorandos, obtemos uma percentagem de 79,7%.

Quadro V.4 – respostas à questão 10.

Resumo das Habilitações dos Inquiridos

- Pós Graduados (11)
- Licenciados (59)
- Mestrandos (2)
- Mestres (18)
- Alunos Universitários (5)
 - Bacharéis (4)
 - Doutorando (1)
 - Doutores (3)
- Ensino Superior (3)
- Ensino Secundário completo (11)
 - 11º Ano (1)

As *profissões* são as que se apresentam no quadro V.5, destacando-se destas os *professores/ docentes/ formadores* (representando 18,6% do total de inquiridos), seguindo-se-lhes os *técnicos* (com 16,9%) e os estudantes (com 10,2%). A categoria de *técnico* abrange técnicos superiores, técnicos de gestão na administração local, técnicos de biblioteca, de estatística, financeiros, de marketing, de serviço social, de turismo, técnicos administrativos, técnicos de desporto e de protecção civil. Já a categoria de professores, inclui também um monitor de surf e um instrutor de *fitness*.

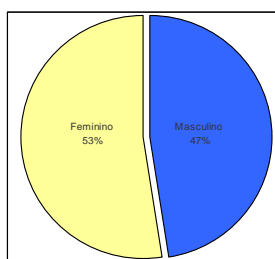
Também os *consultores* (7,6%), os *funcionários públicos* (6,8%) e os *gestores* (5,9%) se destacam das restantes profissões, apresentadas no quadro seguinte.

Quadro V.5 – respostas à questão 10. Profissões dos inquiridos.

Resumo das Profissões dos Inquiridos	Nº.
Africanóloga	1
Agente Desportivo	1
Animadores	2
Arquitectos	3
Assistentes	2
Bancários	3
Bióloga	1
Chefe de Equipa	1
Consultores	9
Coordenadora de Projectos / Estágios	2
Desempregado	2
Designer	1
Director Comercial / Responsável	2
Economistas	2
Empresários	3
Engenheiro	1
Estudantes	12
Funcionários Públicos	8
Gestores	7
Jornalista/ Entrevistadora	2
Operador náutico	1
Piloto	1
Produtora de Espectáculos	1
Professores/ Docentes/ Formadores/ Monitores/ Instrutores	22
Profissional Liberal (Advogados, outros)	3
Psicólogos	3
Reformado	1
Secretária	1
Técnicos	20
Total	118

No que respeita ao *género* dos inquiridos, a distribuição é muito equilibrada, com 53% dos inquiridos do género feminino (62 pessoas) e 47% do género masculino (56 pessoas), como se pode visualizar no gráfico V.13.

Gráfico V.13 – género dos inquiridos (em percentagem).



Em relação às *idades*, estas variam entre os 17 e os 62 anos, sendo a média de idades do sexo masculino mais elevada (39 anos) e a do sexo feminino mais baixa (34 anos).

Para finalizar esta análise, apresenta-se o quadro V.6, com os *passatempos* dos inquiridos.

Este apresenta duas colunas (uma respeitante ao sexo masculino, outra ao sexo feminino), tendo-se agrupado por actividades, os diversificados passatempos.

De todos, destacam-se as actividades desportivas, procuradas por 53 homens e 33 mulheres, sendo que dezanove delas se concentram nas modalidades náuticas. As leituras, os passeios, as caminhadas, o cinema e a música são outros dos passatempos mais populares.

Quadro V.6 – respostas à questão 10: passatempos dos inquiridos.

PASSATEMPOS	Nº. Masc.	Nº. Fem.
Agricultura/ Jardinagem	2	-
Aprender línguas	-	1
Associativismo/ Voluntariado/ Escotismo	-	2
Campismo	-	1
Carpintaria naval	1	-
Cinema	10	16
Convívio com amigos e familiares	4	1
Cozinhar	1	-
Desporto	53	33
<i>Modalidades Náuticas</i>		
	16	3
<i>Jet Ski</i>		
	1	-
<i>Kite Surf</i>		
	1	-
<i>Mergulho/ Pesca Submarina</i>		
	1	1
<i>Surf</i>		
	4	1
<i>Vela</i>		
	8	-
<i>Actividades radicais e de neve</i>		
	2	-
<i>Bicicleta/ cicloturismo</i>		
	-	5
<i>Basquetebol</i>		
	1	-
<i>Caminhar</i>		
	6	10
<i>Correr</i>		
	4	1
<i>Ginástica/ Ginásio</i>		
	-	5
<i>Escalada</i>		
	2	-
<i>Espeleologia</i>		
	-	1
<i>Futebol</i>		
	4	-
<i>Natação</i>		
	2	-

<i>Pesca</i>	2	-
<i>Ténis</i>	1	-
<i>Todo o Terreno (BTT)</i>	4	-
<i>Voleibol</i>	1	-
<i>Yoga</i>	-	1
Fotografia	3	1
Internet	-	2
Ir às compras	-	1
Jogos (Tabuleiro, Cartas, Informáticos)	2	-
Leitura	15	32
Música/ Canto/ Dança/ Teatro	8	12
Passear (a pé, mota, carro)/ Viajar/ Ar-livre	11	22
Praia/ Mar	3	1
Radiomodelismo	1	-
Trabalhar	2	1
Trabalhos manuais (bricolage, decoração, restauro)	2	2
Ver TV	-	2
Visitar património/ exposições/ museus	2	5

Apêndice VI

Análise do inquérito dirigido aos agentes/ operadores (OFERTA)

Notas introdutórias

O relatório aqui apresentado reflecte os resultados obtidos através das respostas ao inquérito elaborado e divulgado no ano de 2010, dirigido a empresas do sector marítimo-turístico, abordando-se a capacidade do Estuário do Tejo (ET) ser considerado um destino turístico náutico e se desenvolver no mesmo as várias modalidades do *Turismo Náutico*, um dos dez produtos estratégicos do Plano Estratégico Nacional do Turismo (PENT).

Pretendia-se, com o inquérito dirigido aos agentes, operadores e empresas do sector marítimo-turístico (AG), conhecer a situação das empresas que actualmente operam nesta área e conhecem o ET, pois são as mesmas que sentem as suas condicionantes, conhecem melhor o seu potencial e poderão ajudar a dinamizar o ET e a investir no mesmo, ou pelo contrário, poderiam reflectir o desinteresse económico e o não retorno do investimento neste território e produto. Com os resultados obtidos, em número reduzido mas significativo para o universo que existe legalizado actualmente¹²⁸ (base de dados a que dificilmente se teve acesso, o que levou a realizar muitas pesquisas e a elaborar uma própria), conseguiu-se apurar situações antes desconhecidas, e permitiu-se levantar novas questões, antes não abordadas.

O inquérito foi divulgado online, através de e-mail, da rede social *facebook* e recolhido através do sítio SurveyMonkey.com, entre os dias 4 de Maio e 7 de Junho de 2010. Os gráficos apresentados ao longo do trabalho foram elaborados não só através do programa Excel, mas também recolhidos directamente do sítio antes mencionado, após fecho da recolha de respostas.

O texto de divulgação dos inquéritos foi apresentado no apêndice V (sendo igual para este), de seguida sendo possível conhecer a matriz do inquérito (AG).

A base de dados dos contactos para a qual foram divulgados estes inquéritos foi organizada por tipologia de contactos e mostra-se incompleta em alguns campos, por dificuldade de acesso aos dados integrais das empresas via online ou através das entidades que as licenciam.

Foi condição inicial o anonimato das respostas, pelo que ao longo da análise, nunca se associará a resposta ao respondente e não serão divulgados os dados pessoais dos mesmos.

Foi ainda transmitido aos inquiridos que os resultados poderiam ser enviados *a posteriori* a quem tivesse interesse, pelo que os mesmos serão enviados a todas as pessoas e entidades que o solicitaram.

¹²⁸ Pode, por exemplo, consultar-se a listagem dos operadores recomendada pela Associação Nacional de Operadores Marítimo-Turísticos (ANOMT). São apenas catorze as entidades recomendadas. Ver mais em <http://www.anomt.com/operadores.html>.

Matriz do Inquérito (AG)

1. Classifique a S./ empresa, tendo em conta os critérios abaixo indicados (na escala de avaliação apresentada, 1 corresponde a mau e 5 corresponde a excelente).

1- Mau	2 - Insuficiente	3 - Suficiente	4 - Bom	5 - Excelente
--------	------------------	----------------	---------	---------------

- 1.1) Inovação quanto ao tipo de serviço prestado.
- 1.2) Qualidade do serviço prestado.
- 1.3) Profissionalismo dos recursos humanos.
- 1.4) Regularidade da actividade (durante o ano).
- 1.5) Capacidade de resposta/ adaptação às solicitações dos clientes (dimensão dos grupos e embarcações, tipo de serviços pedidos)
- 1.6) Papel social da empresa (política e objectivos, partilha da História e Cultura Portuguesas, acolhimento de estagiários, fomento do bem-estar)
- 1.7) Conhecimento da concorrência (nacional e internacional)
- 1.8) Estabelecimento de parcerias
- 1.9) Sucesso
- 1.10) Fidelização dos clientes

2. Como justifica a resposta dada anteriormente, em 1.9)? Quais os motivos principais do sucesso (ou insucesso) da S./ empresa?

Questão aberta

3. A oferta da S./ empresa concentra-se em que tipo de serviços principais e complementares? Assinale que serviços disponibiliza e que papel assumem na empresa (serviço principal ou complementar). Se a empresa não tiver determinado serviço, assinale a coluna N/A.

Serviços principais	Serviços complementares	N/A
---------------------	-------------------------	-----

- 3.1) Cursos/ Formação/ Certificação
- 3.2) Passeios culturais
- 3.3) Passeios desportivos
- 3.4) Provas desportivas (regatas, etc.)
- 3.5) Alugueres de embarcação (com skipper)
- 3.6) Alugueres de embarcação (sem skipper)
- 3.7) Eventos
- Outro (especifique, sff.)

4. Quais os períodos do ano em que a procura pelos V./ serviços é maior, de acordo com os públicos abaixo apresentados? Caso não trabalhe com algum dos públicos, assinale a coluna N/A.

Primavera (Abril - Junho) Verão (Julho - Setembro) Outono (Outubro - Dezembro) Inverno (Janeiro - Março) N/A

4.1) Famílias

4.2) Empresas

4.3) Grupos Séniores

4.4) Escolas

4.5) Casais

Outros (especifique quais, sff.)

5. Quais as zonas do país que lhe parecem mais favoráveis ao desenvolvimento do Turismo Náutico e porquê? Faça corresponder a(s) regiões à(s) alternativa(s) apresentadas. Se considerar que alguma das zonas não é favorável ao Turismo Náutico, assinale "Não". Se não conhecer alguma das zonas apresentadas suficientemente bem, assinale a coluna N/A.

Diversidade de oferta	Zona muito povoada	Beleza natural	Não	N/A
-----------------------	--------------------	----------------	-----	-----

5.1) Zona de Lisboa (Estuário do Tejo)

5.2) Zona de Oeiras

5.3) Zona de Cascais

5.4) Costa Oeste (Peniche, Berlengas, Lagoa de Óbidos)

5.5) Costa Azul (Estuário do Sado, Arrábida, Setúbal)

5.6) Lago do Alqueva

5.7) Costa Algarvia

5.8) Douro e Norte de Portugal

Outra zona e/ou factor que considere relevante para o desenvolvimento do Turismo Náutico? (especifique qual/quais, sff.)

6. Se for prática da S./ empresa operar no Estuário do Tejo, considera existir algum obstáculo ao desenvolvimento do Turismo Náutico no mesmo? Em caso afirmativo, indique até 3 obstáculos e o que poderia ser feito com vista a ultrapassá-lo(s)?

1º Obstáculo)

Solução para o 1º obstáculo)

2º Obstáculo)

Solução para o 2º obstáculo)

3º Obstáculo)

Solução para o 3º obstáculo)

7. O que considera mais importante, das opções abaixo indicadas, para o sucesso de uma empresa marítimo-turística? (assinale a resposta correcta para cada opção, sendo que 1 corresponde a Irrelevante e 5 a Indispensável).

1 - Irrelevante 2 - Insignificante 3 - De relevância média 4 - Muito importante 5 - Indispensável

7.1) Estar tecnologicamente actualizado, e ter vários meios de comunicação disponíveis.

7.2) Ter um pacote de serviços variado, a preços competitivos.

7.3) Ser inovador e surpreender o cliente.

7.4) Prestar um serviço que, acima de tudo, ofereça segurança e bem-estar ao cliente.

7.5) Se possível, prestar um serviço contínuo ao longo do ano (sem interrupções no Inverno).

7.6) Ter bons contactos em diversas entidades e fidelizar o cliente.

7.7) A empresa estar presente em Feiras Internacionais, para promoção do seu serviço e do próprio destino turístico "Portugal".

7.8) Conseguir um arranque inicial da empresa com muito sucesso.

Outros (especifique quais, sff.):

8. Quando criou a sua empresa, o processo foi simples ou sentiu alguma das dificuldades abaixo indicadas?

8.1) Legais

8.2) Financeiras

8.3) Ambientais

8.4) Formação dos recursos humanos

8.5) Falta de apoios/patrocínios públicos

8.6) Falta de apoios/patrocínios privados

Outras (especifique quais, sff.)

9. Com que dificuldades se depara a S./ empresa actualmente?

Questão aberta

10. Por fim, agradecia que me facultasse alguns dados gerais sobre a S./ empresa:

Alvará e/ou outras certificações (nº/nome):

Ano de início da actividade:

Nº. de embarcações da empresa:

Nº. de profissionais a colaborar na empresa:

Nº. (aproximado) de clientes frequentes/ fidelizados:

Responsável actual da empresa (idade):

A empresa recebe algum financiamento (institucional ou outro) regularmente?

Telefone:

E-mail da empresa:

Inquérito dirigido a operadores/ agentes/ empresas do sector marítimo-turístico

Este inquérito, adiante identificado por (AG), apresentava 10 questões, fechadas, semi-abertas e abertas, sendo que a última pretendia recolher alguns dados gerais sobre as entidades inquiridas. Embora se recolhendo respostas de apenas dezassete inquiridos, as mesmas consideram-se demonstrativas da situação em que se encontram as entidades que formam/certificam, que realizam passeios culturais, que participam/realizam provas desportivas, que alugam embarcações (com ou sem *skipper*¹²⁹) e ainda as que organizam eventos, entre outras actividades.

Na verdade, e como é reforçado no PENT – Turismo Náutico (2006), *actualmente em Portugal existem poucas empresas marítimo-turísticas a actuar no sector turístico. A grande maioria são micro empresas concentradas na região do Algarve.*

Em termos de localização, as empresas que responderam operam maioritariamente na Grande Lisboa (82,3%), contudo houve operadores do Sul, do Norte e das Ilhas a dar a sua opinião fundamentada, permitindo assim conhecer de forma mais alargada, embora insuficiente, o panorama nacional. Acrescenta-se que os actuais responsáveis pelas entidades têm idades compreendidas entre os 28 e os 58 anos de idade, distribuídas de forma equilibrada.

Análise dos dados

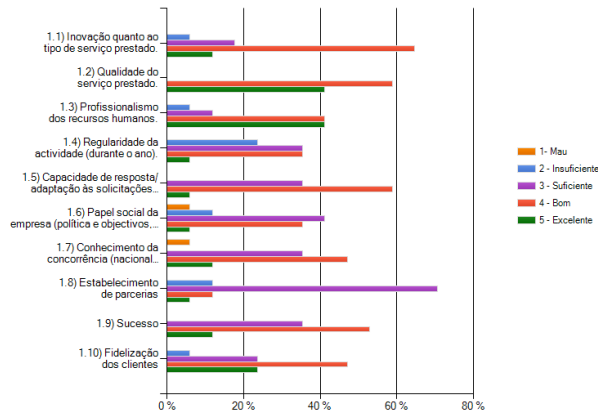
Questão 1)

Classifique a S./ empresa, tendo em conta os critérios abaixo indicados (na escala de avaliação apresentada, 1 corresponde a mau e 5 corresponde a excelente).

Como se pode verificar no gráfico VI.1, as empresas consideram apresentar, em média, um bom desempenho relativamente aos critérios apresentados, em especial quanto à (1.1) *Inovação quanto ao tipo de serviço prestado* (64,7% considera ter um nível bom, o que corresponde a 11 respostas), o mesmo quanto à (1.2) *Qualidade do serviço prestado* (único critério em que se verificam apenas dois graus de resposta: bom e excelente, com 58,8% e 41,2% de respostas, respectivamente), e quanto à (1.5) *Capacidade de resposta/adaptação às solicitações dos clientes (dimensão dos grupos e embarcações, tipo de serviços pedidos)*. Exceptuando o (1.3) *Profissionalismo dos recursos humanos*, em que o nível bom e excelente se igualam, igualando-se também o nível bom, desta vez com o nível suficiente, quanto à (1.4) *Regularidade da actividade (durante o ano)*, o (1.6) *Papel social da empresa (política e objectivos, partilha da História e Cultura Portuguesas, acolhimento de estagiários, fomento do bem-estar)* e o (1.8) *Estabelecimento de parcerias*, em ambos se destacando o nível suficiente, todos os restantes apresentam o nível bom como sendo o mais real.

¹²⁹ Pessoa habilitada para conduzir a embarcação (marinheiro).

Gráfico VI.1 – respostas à questão 1 (em percentagem).



O nível 5 (mau) foi escolhido em dois critérios, referentes à mesma entidade (clube náutico), por este falhar no aspecto (1.6) *Papel social da empresa* e ainda no (1.7) *Conhecimento da concorrência (nacional e internacional)*. O nível 4 (insuficiente) foi referido onze vezes, ao longo de todas as respostas e critérios, contudo, destaca-se no que se refere à (1.4) *Regularidade da actividade* (23,5%).

Questão 2)

Como justifica a resposta dada anteriormente, em 1.9)? Quais os motivos principais do sucesso (ou insucesso) da S./ empresa?

Das respostas obtidas à questão 1.9), 35,3% (seis respostas) foram de nível suficiente, 52,9% (nove respostas) foram de nível bom e 11,8% (duas respostas) de nível excelente.

As justificações dadas para o nível de sucesso referido (*suficiente, bom* ou *excelente*), deriva, segundo os inquiridos, dos aspectos apresentados:

Nível suficiente:

A actividade da empresa durante o Verão é muito boa, no entanto no Inverno, está muito dependente do estado do tempo, e da sazonalidade do turismo na região, o que faz um balanço de que o sucesso da empresa é suficiente, podendo no entanto ser muito melhor.

Crescendo relativo de clientes e facturação.

Falta de instalações. Aspecto que se está a tentar resolver. Há promessas mas não foram concretizadas.

Serviço acima da média.

Somos a nova direcção de uma associação de classe de vela (windsurf) que organiza regatas, e a experiência do passado no Tejo (Alhandra) tem sido muito boa, com pareceres positivos dos atletas.

Nível bom:

Atingir valores de rendimento iguais ou superiores ao ano anterior.

Cumprimento dos contratos e cordial relação com os clientes.

Dedicação dos Recursos Humanos.

Dedicação, competência.

Empenho e dedicação.

Qualidade do serviço.¹³⁰

Sucesso ao nível da satisfação dos clientes e parceiros com os produtos/serviços, embora financeiramente seja ainda insuficiente.

Vontade, trabalho, segurança, persistência, inovação, profissionalismo, formação, estrutura.

Nível excelente:

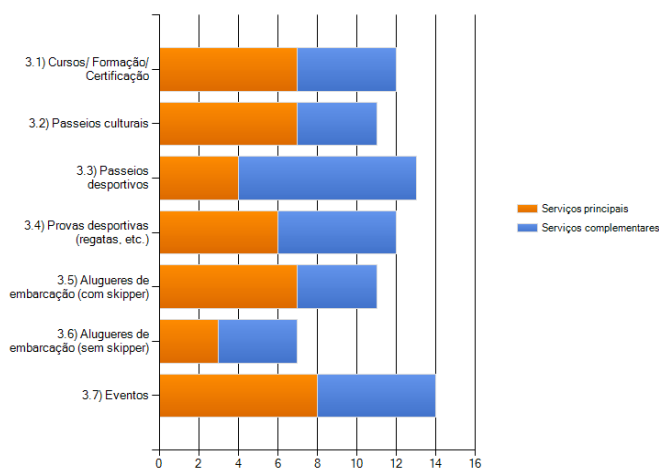
Aproximação ao cliente, liberdade de escolha do cliente.

Prestação de serviços personalizados, focalizados nas necessidades dos clientes.

Questão 3)

A oferta da S./ empresa concentra-se em que tipo de serviços principais e complementares? Assinale que serviços disponibiliza e que papel assumem na empresa (serviço principal ou complementar). Se a empresa não tiver determinado serviço, assinale a coluna N/A.

Gráfico VI.2 – respostas à questão 3 (em valor absoluto).



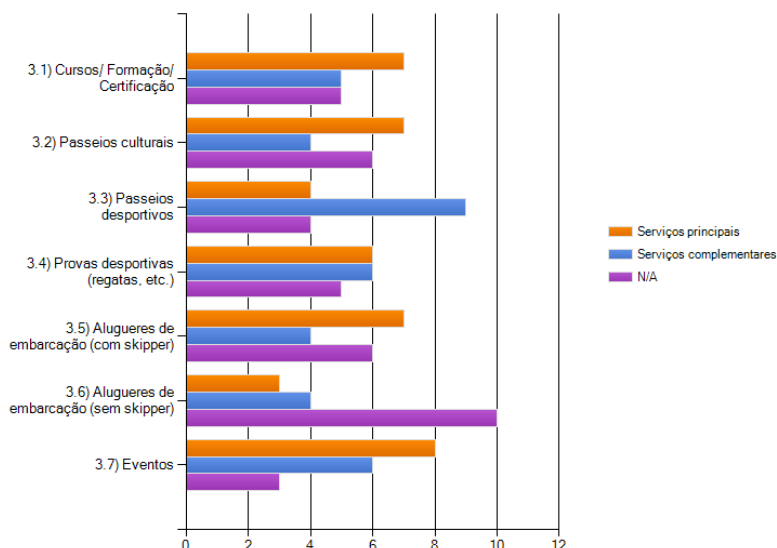
Como se pode verificar no gráfico VI.2, os serviços principais das empresas são, em maior número, a organização de (3.7) *Eventos*, os (3.1) *Cursos/ Formação/ Certificação*, os (3.2) *Passeios culturais* e ainda os (3.5) *Alugueres de embarcação (com skipper)*.

¹³⁰ Esta mesma resposta foi dada duas vezes, por diferentes entidades, ao mesmo nível de *bom*.

Os (3.3) *Passeios desportivos* são, acima de tudo, complementares e as (3.4) *Provas desportivas (regatas, etc.)*, tanto se tratam de serviços principais como de serviços complementares, igualando-se com seis respostas cada um.

Contudo, o gráfico VI.3, mais completo, reflecte mais um aspecto relevante, os serviços que as entidades inquiridas não prestam.

Gráfico VI.3 – respostas à questão 3 (em valor absoluto), com inclusão de todas as respostas possíveis.



Verifica-se, pois, que é pouco frequente o (3.6) *Aluquer de embarcação (sem skipper)*, havendo contudo três empresas a considerá-lo um serviço principal e quatro empresas a considerá-lo um serviço complementar (os restantes 58,8% correspondem a 10 inquiridos que não oferecem este serviço).

Mostra-se relevante referir que foram, em resposta aberta, referidos outros serviços para além dos inicialmente sugeridos na questão 3), sendo especificados: o convívio entre associados; a pesca turística; os passeios para observação da vida marinha (golfinhos e aves), como actividade principal e o transporte de mergulhadores a *spots*¹³¹ de mergulho como actividade complementar; as actividades de *team building*¹³² e *workshops*¹³³; e ainda aulas de surf.

Questão 4)

Quais os períodos do ano em que a procura pelos V./ serviços é maior, de acordo com os públicos abaixo apresentados? Caso não trabalhe com algum dos públicos, assinale a coluna N/A.

¹³¹ Locais privilegiados em termos de condições (naturais ou outras), para a prática de determinada actividade.

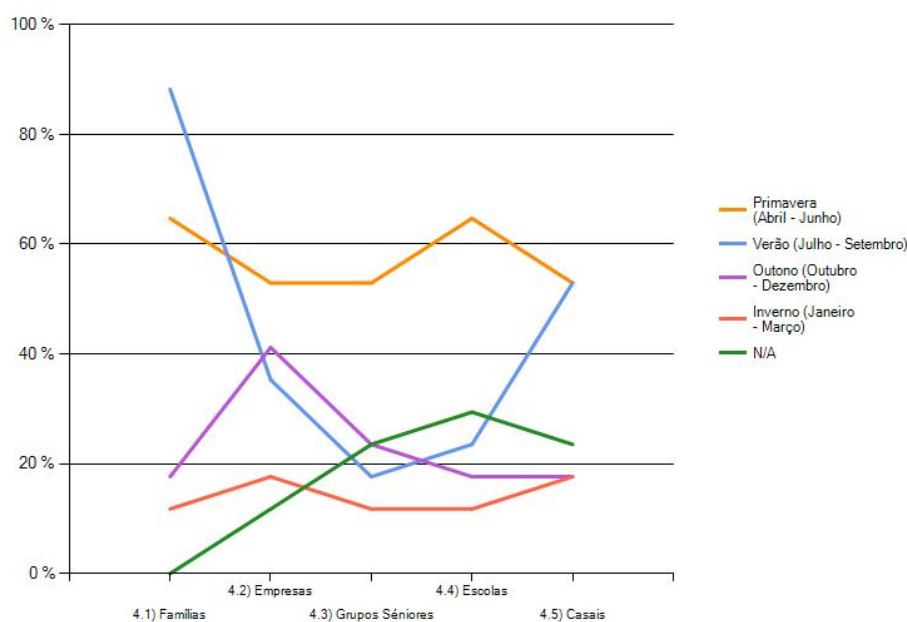
¹³² Actividades que permitem dinamizar grupos, fazendo as pessoas interagir umas com as outras, seja através de exercícios mentais, seja através de jogos e desafios físicos.

¹³³ Formações, cursos de curta duração.

De entre os públicos com quem as empresas mais trabalham, as (4.1) *Famílias* são o grupo mais representativo no Verão (com quinze respostas) e na Primavera (com onze respostas), como se pode facilmente ler no gráfico VI.4. Este parece igualmente ser o grupo mais significativo, pois é aquele que mais frequência de respostas apresenta por parte das entidades inquiridas, com trinta e uma respostas (26,3%), face a vinte e cinco das (4.2) *Empresas* (21,2%), vinte e quatro dos (4.5) *Casais* (20,3%), vinte das (4.4) *Escolas* (16,9%) e dezoito dos (4.3) *Grupos Sêniore*s (15,3%).

A Primavera é a estação do ano em que se verificam mais actividades, seja com as empresas, com os grupos sêniore, com as escolas e com os casais, estes últimos também com actividades regulares no Verão. Contudo, as empresas também realizam algumas destas actividades no Outono, entre os meses de Outubro e Dezembro.

Gráfico VI.4 – respostas à questão 4 (em percentagem).



É verificada alguma sazonalidade nesta distribuição por zonas e públicos-alvo, sendo notável que o Inverno (embora ainda com alguma procura), seja a estação do ano menos propícia à procura turística, também no que toca ao Turismo Náutico; ao contrário da Primavera e Verão, com maior procura.

Quadro VI.1 – respostas à questão 4 (em valor absoluto)

Grupos/ Estações do Ano	Primavera	Verão	Outono	Inverno	N/A
4.1) Famílias	11	15	3	2	0
4.2) Empresas	9	6	7	3	2
4.3) Grupos Sêniore	9	3	4	2	4
4.4) Escolas	11	4	3	2	5
4.5) Casais	9	9	3	3	4

Os grupos com maior ausência de actividade junto destas entidades são, acima de todos, as escolas, os grupos séniores e os casais, o que se pode confirmar pela leitura da coluna N/A, do quadro VI.1.

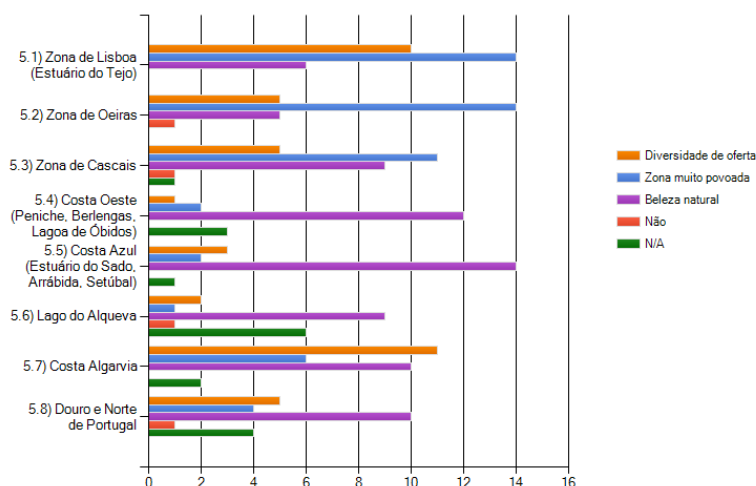
Foi acrescentado, por uma empresa do Algarve, que um dos grupos que recebe, durante todo o ano, é o de pessoas da área das ciências, que pretendem fazer estudos.

Questão 5)

Quais as zonas do país que lhe parecem mais favoráveis ao desenvolvimento do Turismo Náutico e porquê? Faça corresponder a(s) região(s) alternativa(s) apresentadas. Se considerar que alguma das zonas não é favorável ao Turismo Náutico, assinale "Não". Se não conhecer alguma das zonas apresentadas suficientemente bem, assinale a coluna N/A.

As respostas dadas a esta questão (demonstradas no gráfico VI.5 e no quadro VI.2), permitem compreender melhor o panorama nacional, qual a opinião das empresas/ clubes/ associações e entidades formadoras, perante as zonas aparentemente mais capazes para acolher e desenvolver o *Turismo Náutico* enquanto produto.

Gráfico VI.5 – respostas à questão 5 (em valor absoluto)



Apresentaram-se três critérios de avaliação, sendo dois deles, aqueles que mais peso poderiam ter na escolha de um destino turístico: a *diversidade de oferta* e a *beleza natural*. E escolheu-se um terceiro, *zona muito povoada*, para perceber se o facto de determinada zona ter muitos residentes, visitantes e/ou turistas reforçaria a sua oferta. Os inquiridos associaram, então, os critérios às respectivas zonas, apresentando-se os resultados de seguida.

Ao olhar o gráfico VI.5, e em termos *zonas muito povoadas*, destacam-se Lisboa (Estuário do Tejo) e Oeiras, seguindo-se-lhes a zona de Cascais e apenas depois destas aparecendo o Algarve, o Douro e Norte de Portugal, a Costa Oeste e a Costa Azul, ficando em último lugar o Lago do Alqueva.

Em termos de *diversidade de oferta*, é o Algarve que lidera, seguindo-se-lhe Lisboa. Em terceira posição aparecem Oeiras, Cascais e o Douro/ Norte de Portugal.

Já a *beleza natural*, um outro factor considerado muito importante para atrair os turistas, foi liderado pela Costa Azul (Estuário do Sado, Arrábida, Setúbal), seguindo-se-lhe a Costa Oeste (Peniche, Berlengas, Lagoa de Óbidos), o Algarve e o Douro/ Norte. Lisboa aparece em penúltimo lugar, com seis respostas.

Quadro VI.2 – respostas à questão 5 (em valor absoluto)

Zonas / Critérios	Diversidade de oferta	Zona muito povoada	Beleza natural	N/A	Não
Cascais	5	11	9	1	1
Costa Algarvia	11	6	10	2	0
Costa Azul (Estuário do Sado, Arrábida, Setúbal)	3	2	14	1	0
Costa Oeste (Peniche, Berlengas, Lagoa de Óbidos)	1	2	12	3	0
Douro e Norte de Portugal	5	4	10	4	1
Lago do Alqueva	2	1	9	6	1
Lisboa (Estuário do Tejo)	10	14	6	0	0
Oeiras	5	14	5	0	1

Nesta mesma questão, apresentam-se dois outros critérios considerados relevantes nesta avaliação dos destinos. Foi pedido, então, que os inquiridos referissem, de entre os destinos apresentados, quais os que *não conheciam suficientemente bem* (N/A), sendo o Lago do Alqueva e o Douro os menos conhecidos por entre estas entidades, não havendo entidades a referir-se a Lisboa e a Oeiras neste contexto.

Quanto ao último critério de avaliação, os inquiridos referiam se os destinos não eram favoráveis ao desenvolvimento do Turismo Náutico. Ninguém considerou que Lisboa (Estuário do Tejo) não era favorável a este produto, o que já não se verifica em Oeiras e Cascais, cuja mesma consideração/ avaliação foi dada por um operador do Douro/ Norte de Portugal.

Foram ainda acrescentados os seguintes *fatores* considerados *relevantes para o desenvolvimento do Turismo Náutico*, por parte de um inquirido: *actividade piscatória, zonas de abrigo, proximidade a capitánias, centros de formação*. Foi também sugerido o *rio Guadiana* como outro dos locais com *potencial para o desenvolvimento do Turismo Náutico*.

Questão 6)

Se for prática da S./ empresa operar no Estuário do Tejo, considera existir algum obstáculo ao desenvolvimento do Turismo Náutico no mesmo? Em caso afirmativo, indique até 3 obstáculos e o que poderia ser feito com vista a ultrapassá-lo(s)?

No quadro VI.3, apresentam-se todas as respostas à questão 6, sendo que nem todos os inquiridos indicaram os três obstáculos solicitados (e tal não era obrigatório), contudo todos os obstáculos indicados foram acompanhados das devidas sugestões de solução (o que se mostrava essencial). As mesmas são apresentadas por ordem alfabética.

Quadro VI.3 – respostas à questão 6 (aberta)

1º Obstáculo)	Solução para o 1º obstáculo)
Abertura das entidades	Observar as entidades que permitem que estas actividades se desenrolem e o tipo de apoio que dão
Criação de cais de acostagem públicos	Criação de alguns nas zonas ribeirinhas
Empresas não licenciadas	Maior fiscalização
Entidades reguladoras	Concentração da regulamentação numa só entidade
Falta de apoios do estado	Incentivarem os desportos náuticos (windsurf e outros) e não apenas o futebol
Falta de infra-estruturas náuticas	Criação de mais cais para atracar
Falta de locais para atracar e/ou fundear	Criação de atracadouros/marinas
Falta de meios logísticos para atracação em zonas de interesse	Mais empenhamento da entidades responsáveis (se existirem) em criar essas condições
Locais de desembarque	Colocar mais pontões
Marinas na margem sul	Criar marinas nos concelhos de Almada, Seixal, Montijo, Alcochete, Barreiro
Poluição do Rio Tejo	Fechar os esgotos que desaguam directamente no rio
Pouca actividade durante todo o ano	Protocolos com as escolas em relação ao Desporto Escolar

2º Obstáculo)	Solução para o 2º obstáculo)
Administração do Porto de Lisboa	Não apoiam qualquer iniciativa vinda dos MT
Falta de conhecimento da população acerca dos desportos marítimos	Maior publicidade, mais arrojada, de melhor qualidade
Mentalidade dos praticantes	Fazer ver o variado leque de desportos que se podem praticar em planos de água e que afinal não são assim tão dispendiosos
Poluição	Tratamento de efluentes
Poluição das zonas ribeirinhas	Maior empenho das Câmaras na limpeza e fiscalização
Poucos apoios ao Turismo Náutico	Câmaras Municipais – organização de grandes eventos náuticos
Preço das marinas	Criar maior oferta de marinas que permita reduzir os preços praticados
Zonas para fundear seguramente	Bóias para fundear nas zonas ribeirinhas

3º Obstáculo)	Solução para o 3º obstáculo)
Apoio à náutica de recreio	Criar infra-estruturas de apoio à náutica de recreio
Falta de civismo	Ações de sensibilização, levando as pessoas a recolher o lixo presente nas nossas águas, margens e leitos
Falta de divulgação das pequenas empresas	Turismo de Portugal não se deve focar só nas grandes estruturas
Falta de restaurantes com acesso directo a água	Bóias para fundear nas zonas ribeirinhas
Pouca divulgação por parte dos meios de comunicação social	Envolvimento de grande capital no turismo de forma a captar atenção dos principais meios de comunicação social
Preços elevados	Praticar preços mais competitivos
Preços sem critério e/ou rigor	Associativismo

Uma das dificuldades apresentadas refere-se à falta de infra-estruturas náuticas, sejam locais para acostar/ atracar/ fundear/ desembarcar (em segurança), com acesso directo a zonas ribeirinhas e de interesse, como por exemplo, a restaurantes. Há quem reforce que esses locais devem ser públicos.

Outro dos aspectos referido com maior frequência foi a *poluição* e *falta de civismo*, podendo estes ser corrigidos através de *ações de sensibilização*, levando *as pessoas a recolher o lixo presente nas nossas águas, margens e leitos*, mas acima de tudo, devendo haver um maior empenho das Câmaras Municipais na limpeza e

fiscalização, bem como no desenvolvimento de um mais sério *tratamento de efluentes*, igualmente fechando os esgotos que desaguam directamente no rio Tejo.

Os aspectos da regulação foram também referidos, devendo haver maior preocupação em se fiscalizar as empresas não licenciadas, evitando-se a concorrência desleal, mas também as entidades que deveriam apoiar o desenvolvimento de determinadas actividades, tornando-as mais abertas e receptivas a propostas vindas, por exemplo, do sector marítimo-turístico. Considera-se, ainda, que a regulamentação seria mais facilitada se estivesse concentrada numa só entidade (é conhecida a burocracia envolvente deste sector, e a dispersão do poder, através da emissão de licenças e outras autorizações de que não de uma, mas de várias entidades as empresas dependem).

É referido por um dos inquiridos que se deveria apostar ainda no associativismo, pois se verificam preços sem critério e rigor, alguém referindo que os preços são actualmente elevados, devendo os mesmos ser mais competitivos. Considera-se que a criação de maior oferta de marinas poderá permitir reduzir os preços praticados. E há quem sugira que se devem construir marinas na margem Sul, nos concelhos de Almada, Seixal, Montijo, Alcochete, Barreiro (proposta que, no Inquérito dirigido ao público em geral, foi também apoiada por 36,4% dos inquiridos; ver questão 4 do referido inquérito).

A falta de apoios do Estado também é sentida, devendo-se contrariá-la através do *incentivo dos desportos náuticos (windsurf e outros)*, não apenas do futebol, pois um dos obstáculos mencionados relaciona-se com a falta de conhecimento da população acerca dos desportos marítimos, devendo para tal fazer-se destes uma maior publicidade, mais arrojada e de melhor qualidade. Deve dar-se a conhecer o *variado leque de desportos que se podem praticar em planos de água e que não são tão dispendiosos* como à partida se espera.

Salienta-se, por último, embora com igual importância, a rara divulgação feita pelos meios de comunicação social, considerando-se que uma das formas de captar a atenção destes será através do envolvimento de grande capital no turismo. Ao Turismo de Portugal é pedido que não se concentre apenas nas grandes estruturas, ajudando a divulgar também as pequenas empresas. Para fomentar mais o Turismo Náutico, sugere-se que as Câmaras Municipais organizem grandes eventos náuticos.

Questão 7)

O que considera mais importante, das opções abaixo indicadas, para o sucesso de uma empresa marítimo-turística? (assinale a resposta correcta para cada opção, sendo que 1 corresponde a Irrelevante e 5 a Indispensável).

Com esta questão, pretendeu-se conhecer um pouco da mentalidade dos empresários, dos valores seguidos enquanto profissionais e gestores das suas empresas. No final das oito opções indicadas na questão, perguntou-se se haveria outras consideradas relevantes, sendo que apenas uma das entidades lhe deu resposta, dizendo que *o segredo é a alma do negócio, como tal, temos que ficar por aqui...*

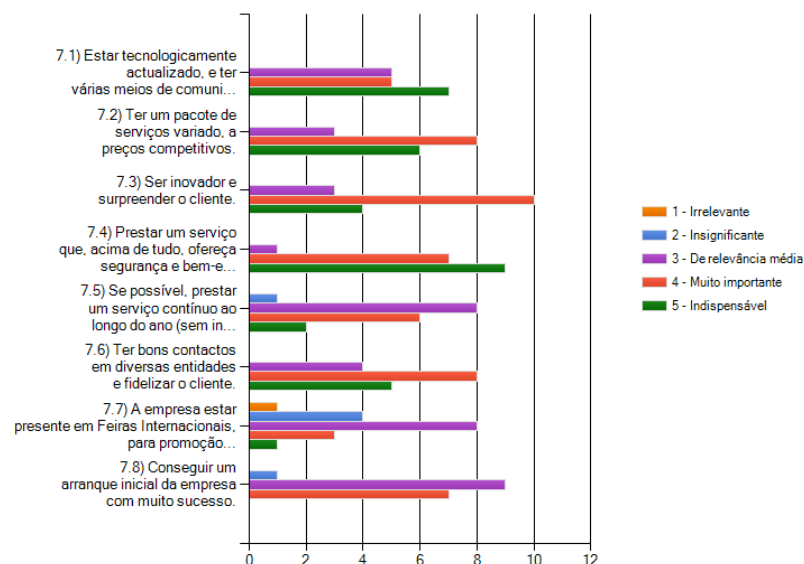
Desta forma, apoiando-nos na leitura do gráfico VI.6, conclui-se que o aspecto considerado mais relevante é a (7.4) *Prestação de um serviço que, acima de tudo, ofereça segurança e bem-estar ao cliente* (com 16 respostas, entre o

grau de *indispensável* e *muito importante*, apenas um inquirido o considerando de *relevância média*. Também o facto de (7.1) *Estar tecnologicamente actualizado, e ter vários meios de comunicação disponíveis*, (7.2) *Ter um pacote de serviços variado, a preços competitivos*, se (7.3) *Ser inovador e surpreender o cliente*, bem como (7.6) *Ter bons contactos em diversas entidades e fidelizar o cliente* se destacam, com uma média de avaliação de 4,1 valores (*muito importante*).

Quanto aos aspectos ainda não referidos, (7.5) *Se possível, prestar um serviço contínuo ao longo do ano (sem interrupções no Inverno)*, a média de avaliação é de 3,5 valores, face a 3,4 valores das respostas à questão (7.8) *Conseguir um arranque inicial da empresa com muito sucesso*, perante a qual 41,2% o consideram *muito importante*. Já na 7.5), 47,1% considera-o de *relevância média* enquanto 35,3% o vê como sendo *muito importante*.

Quanto ao aspecto (7.7) *A empresa estar presente em Feiras Internacionais, para promoção do seu serviço e do próprio destino turístico "Portugal"*, 47,1% consideram-no de *relevância média*.

Gráfico VI.6 – respostas à questão 7 (em valor absoluto)



Questão 8)

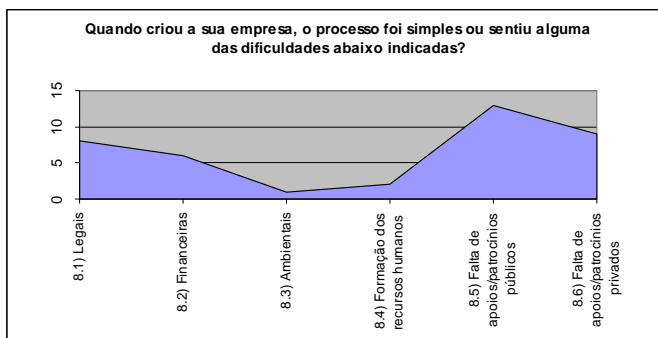
Quando criou a sua empresa, o processo foi simples ou sentiu alguma das dificuldades abaixo indicadas?

Com esta questão, que pretende conhecer se houve (e quais foram) as dificuldades sentidas aquando da criação da empresa, obteve-se resposta a todas as situações hipoteticamente sugeridas, sendo que se destaca de todas a (8.5) *Falta de apoios/patrocínios públicos*, com treze respostas, não se aferindo, contudo, se esses apoios/ patrocínios foram procurados. Também a (8.6) *Falta de apoios/patrocínios privados* corresponde a nove respostas, seguindo-se-lhe os aspectos 8.1) *Legais*, com oito respostas e as (8.2) *Financeiras*, com seis respostas.

A (8.4) *Formação dos recursos humanos* foi uma das dificuldades sentidas por duas entidades e as dificuldades (8.3) *Ambientais* por apenas uma entidade.

Foram ainda especificadas outras condicionantes/ dificuldades, sendo uma delas a *burocracia* e outra as *condições de trabalho*, referindo a entidade ter levado *4 a 5 anos a obter uma licença do Instituto dos Portos para instalar um escritório de atendimento/vendas no porto, tendo trabalhado em terra durante 5 anos debaixo de um guarda-sol.*

Gráfico VI.7 – respostas à questão 8 (em valor absoluto).



Esta questão, para maior aprofundamento da análise, poderá ser cruzada com o ano em que a entidade deu início à actividade (dado recolhido através da última questão do inquérito), pelo que se apresenta no quadro VI.6 essa relação.

Questão 9)

Com que dificuldades se depara a S./ empresa actualmente?

Esta pergunta aberta originou diversas respostas, que se apresentam no quadro VI.4, por ordem alfabética.

Da falta de clientes, à concorrência (por vezes desleal), passando pela falta de apoio e dificuldades financeiras, havendo necessidade de recursos materiais e humanos (especializados), bem como uma dependência das condições meteorológicas, que geram sempre alguma sazonalidade na actividade e na procura turística, todos estes aspectos serão transpostos para uma reflexão final deste trabalho.

Quadro VI.4 – Respostas integrais à questão 9.

Apoios institucionais
Concorrência
Concorrência desleal, burocracia
Dificuldade de conter custos supérfluos
Dificuldades financeiras, falta de pagamento aos recursos humanos
Dificuldades médias
Estrutura física
Falta de apoio público
Falta de clientes

Falta de clientes
Falta de infra-estruturas nas diversas zonas do rio
Financeiras, recursos humanos especializados, sazonalidade
Inverno muito rigoroso e pouco poder de compra
Investimento em recursos materiais
Preço dos combustíveis
Recursos humanos dedicados e qualificados
Sazonalidade e dependência das condições meteorológicas

Questão 10)

Por fim, agradecia que me facultasse alguns dados gerais sobre a S./ empresa:

Alvará e/ou outras certificações (n.º/nome); ano de início da actividade; local/ locais onde opera; n.º de embarcações da empresa; n.º de profissionais a colaborar na empresa; n.º (aproximado) de clientes frequentes/ fidelizados; responsável actual da empresa (idade); a empresa recebe algum financiamento (institucional ou outro) regularmente?; telefone; e-mail da empresa.

Estas questões, quase todas respondidas, permitiram situar as entidades e entender melhor algumas das respostas dadas ao longo do inquérito. Uma vez que foi prometida confidencialidade dos dados, e alguns servem apenas para contactos pontuais e envio do trabalho final, sem implicação directa no estudo feito, não vão ser divulgados, nomeadamente: nome/alvará, telefone e e-mail das entidades.

Em resposta a todas estas questões, apresentam-se os quadros seguintes.

Quanto ao *tipo de entidade* inquirida, esta informação foi recolhida não só através do *alvará/ nome da empresa*, mas também através do *e-mail* ou ainda da resposta à *questão 3*), na qual é explicado o tipo de actividades desenvolvidas.

Assim, agruparam-se as dezassete entidades de acordo com o tipo de actividade principal desenvolvida, como apresentado no quadro VI.5, e o grupo que se manifesta maior (com 52,9%, ou seja, nove respostas) é o que corresponde aos *agentes de animação turística/ operadores marítimo-turísticos/ operadores náuticos*. Os *clubes de vela* correspondem a 23,5% e as *associações* e entidades que dão *formação* têm a mesma percentagem de 11,8%.

Quadro VI.5 – Respostas à questão 10. Tipologia das entidades inquiridas.

Tipo de entidade	Nº
Agente Animação Turística/ Operador Marítimo-Turístico/ Operador Náutico	9
Associação	2
Clube de Vela	4
Formação	2
Total de respostas	17

Quanto ao *ano de início da actividade*, informação que pode ajudar a complementar as respostas à questão 8 e que se pode ler no quadro VI.12), que revelam as dificuldades sentidas na criação da empresa, obtiveram-se apenas onze respostas, verificando-se que foi nos anos de 2002, 2004, 2005 e 2007, que mais entidades iniciaram a sua actividade (47%).

Quadro VI.6 – Ano de início de actividade das entidades.

Ano	Nº. Entidades
1995	1
2001	1
2002	2
2004	2
2005	2
2007	2
2008	1

Poder-se-ia transportar as dificuldades sentidas, como a *falta de apoios/patrocínios públicos e privados*, bem como a burocracia sentida e os aspectos *legais e financeiros* para o contexto vivido nesses anos, que são muito próximos dos actualmente vividos. A necessidade de encontrar apoios e patrocínios pode estar relacionada com a promoção de uma marca, mas está certamente relacionada com dificuldades financeiras, no arranque e durante a actividade.

Embora com alguma presença no Algarve e no Douro, o mercado das empresas marítimo-turísticas não era ainda muito abrangente, começando a dar-se algum relevo a estas actividades quando o PENT promoveu o Turismo Náutico enquanto produto estratégico nacional.

As licenças marítimo-turísticas eram na altura geridas pelo Instituto Portuário dos Transportes Marítimos (IPTM), havendo em 2009 uma transferência dessa competência para o Turismo de Portugal, através do Registo Nacional do Turismo/ dos Agentes de Animação Turística (RNAAT)¹³⁴.

¹³⁴ Ao abrigo do novo regime jurídico das empresas de animação turística e dos operadores marítimo-turísticos, Decreto-Lei 108/2009, de 15 de Maio.

Estas mudanças geraram alguma instabilidade inicial, aliando-se a essa alteração a ainda existente burocracia, pois a actividade pode depender de mais uma série de licenças e entidades, nomeadamente das que têm jurisdição no domínio hídrico fluvial¹³⁵.

Uma empresa do Algarve refere que esteve *quatro ou cinco anos para obter uma licença do Instituto dos Portos para instalar um escritório de atendimento/vendas no porto*. Em terra trabalhou durante *cinco anos debaixo de um guarda-sol*.

Quanto aos *locais onde as entidades operam* (quadro VI.7), com um total de vinte e quatro respostas, pois há entidades a operar em mais do que um local, destacam-se Lisboa (25%) e Cascais (20,8%). O Estuário do Tejo, como está geograficamente distribuído por diversos concelhos (embora inclua Lisboa e esta seja a cidade junto ao Estuário de onde parte mais actividade para o mesmo, nomeadamente por ter mais acessos ao plano de água), o mesmo foi destacado de forma independente, com três respostas (12,5%).

O *Algarve* (Sagres e Albufeira, para se ser mais preciso, pois foram as respostas dadas), *Almada* e *Costa de Caparica*, bem como *Oeiras* obtiveram duas respostas, correspondendo cada uma a 8,3%. A costa atlântica, as ilhas portuguesas, o mediterrâneo e o Porto obtiveram, cada uma, uma resposta, o que corresponde a 4,2%.

Quadro VI.7 – Respostas à questão 10. Locais onde as entidades inquiridas operam

Local/ locais onde operam	N.º
Algarve	2
Almada/ Costa de Caparica	2
Cascais	5
Costa atlântica	1
Estuário do Tejo/ Rio Tejo	3
Ilhas portuguesas	1
Lisboa	6
Mediterrâneo	1
Oeiras	2
Porto	1
Total de respostas	24

O *número de embarcações* que as diferentes entidades possuem, varia entre 1 e 30, contudo, 52,9% tem uma ou duas embarcações, como se pode verificar no quadro VI.8. As entidades que possuem 15, 20 e 30 embarcações são os clubes e uma empresa que dá formação/aulas de surf. A empresa que possui 6 embarcações é um operador do Douro e as restantes estão concentradas nos agentes e operadores turísticos/ náuticos.

¹³⁵ Ver art.º 3º, do Capítulo I, do Regulamento da Actividade Marítimo-Turística, D.L. 269/2003, em Diário da República nº. 250, de 28 de Outubro de 2003.

Quadro VI.8 – Respostas à questão 10.
Nº de embarcações que as entidades inquiridas possuem.

Nº. embarcações	Nº.
1	5
Entre 1 e 4	1
2	4
3	2
4	1
6	1
15	1
20	1
30	1
Total de respostas	17

Relativamente ao *número de profissionais a colaborar nas entidades* (quadro VI.9), este mostra-se variável, entre zero e cem pessoas. Nos agentes/ operadores, excepto a empresa a operar no Douro, que conta com cerca de cem profissionais, é habitual existir entre um e seis colaboradores.

Quadro VI.9 – Respostas à questão 10.
Nº de profissionais a colaborar nas entidades

Nº. profissionais	Nº.
0	1
1	3
1 a 2	1
1 a 4	1
2	1
3	3
5	2
6	2
8	2
100	1
Total de respostas	17

Nem sempre é possível dizer que, quanto mais embarcações, mais colaboradores a empresa tem, pois no caso dos clubes de vela, pode haver uma embarcação a motor onde segue um profissional/ monitor, a acompanhar cinco, seis ou mais embarcações à vela, onde seguem os alunos, ou seja, um profissional para sete embarcações; semelhante situação se verifica nas empresas que formam/ dão aulas de surf. Há também um número representativo de entidades com mais embarcações do que profissionais.

Duas das entidades inquiridas refere que, quer o número de profissionais, quer o número de embarcações, pode ser variável, conforme necessário, uma delas mencionando que tem um profissional habitual, mas dois no Verão.

Para melhor visualizar toda a informação até agora referida, aliando esta ao *número de clientes frequentes/ fidelizados*, poderá fazer-se a leitura do quadro VI.10, verificando-se que a média mais elevada de clientes fidelizados/ frequentes vai para os *agentes de animação turística/ operadores* (60,7%) e *clubes de vela* (44,9%).

Quadro VI.10 – Relação entre quatro subtemas da questão 10

Tipo de entidade	Nº. embarcações	Nº. profissionais	Nº. clientes frequentes/ fidelizados:
Agente Anim. Turística / Operador	1	6	0
Agente Anim. Turística / Operador	1	3	(não respondido)
Agente Anim. Turística / Operador	1	2	15
Agente Anim. Turística / Operador	1	1 (2 no Verão)	100 (aproximadamente)
Agente Anim. Turística / Operador	2	5	30
Agente Anim. Turística / Operador	2	1	150
Agente Anim. Turística / Operador	2	3	(não respondido)
Agente Anim. Turística / Operador	4	6	30
Agente Anim. Turística / Operador	6	100	(não respondido)
Associação	1	3	40
Associação	3	1	(não respondido)
Clube de Vela	3	0	90
Clube de Vela	20	8	40
Clube de Vela	30	8	60
Clube de Vela	1 a 4 (Variável)	1 a 4 (Variável)	50
Formação	2	5	N/A
Formação	15	1	50

Apenas para finalizar este trabalho, acrescenta-se que apenas uma entidade (um dos clubes de vela) recebe *financiamentos regulares (de uma Câmara Municipal)*, todas as outras entidades referindo o contrário.