



G

TRUNFOS DE UMA
EOGRAFIA ACTIVA

DESENVOLVIMENTO LOCAL,
AMBIENTE,
ORDENAMENTO
E TECNOLOGIA

Norberto Santos
Lúcio Cunha

COORDENAÇÃO

A NÁUTICA DE RECREIO COMO FACTOR DE DESENVOLVIMENTO LOCAL: O CASO DO ESTUÁRIO DO TEJO

1. ENQUADRAMENTO

O Estuário do Tejo reúne condições privilegiadas para a prática e o desenvolvimento das actividades náuticas associadas ao recreio e ao desporto, aspecto tanto mais relevante quanto este estuário ocupa uma posição central no contexto territorial da Grande Área Metropolitana de Lisboa.

Atendendo a este potencial, e tendo presente as dinâmicas de crescimento do sector da náutica de recreio, analisa-se o contributo que uma estratégia sectorial pode constituir enquanto factor de desenvolvimento territorial e apresentam-se os princípios que devem nortear o planeamento de uma rede de infra-estruturas desta natureza no contexto territorial do Estuário do Tejo.

2. NÁUTICA DE RECREIO E DESENVOLVIMENTO LOCAL

O processo de desenvolvimento territorial deve ser entendido numa perspectiva multi-dimensional, abrangendo as dimensões económica, social, cultural, institucional e ambiental. A fileira da náutica de recreio, pelas suas características, articula-se com todas estas dimensões, pelo que a sua importância enquanto âncora de novas dinâmicas de desenvolvimento tem vindo a ser reconhecida em vários documentos de natureza estratégica, matizando um gradual, mas efectivo, reposicionamento do recreio náutico em Portugal, em geral, e no Estuário do Tejo, em particular.

A este propósito, refira-se que o "Plano Estratégico Nacional do Turismo", apresentado em 2007, elege o Turismo Náutico (conceito que, para além das actividades náuticas, inclui os Cruzeiros) como um dos 10 produtos turísticos estratégicos nacionais; a "Estratégia Nacional para o Mar", aprovada em 2006, estabelece como um dos seus objectivos o estímulo das actividades associadas ao mar (que permitam a ocupação dos tempos livres, o lazer e o desporto), desenvolvendo condições para um fácil e natural acesso ao mar - a aposta na náutica de recreio surge assim neste documento como uma forma de promover o turismo náutico e oceânico; por sua vez, o "Plano Estratégico de Desenvolvimento do Porto de Lisboa", concluído no decorrer do ano de 2007, define um modelo conceptual para o desenvolvimento das infra-estruturas e equipamentos de apoio às actividades náuticas de desporto, recreio e lazer, compreendendo desde as infra-estruturas mais exigentes

em termos técnicos e financeiros (como as marinas e os portos de recreio), até às rampas e equipamentos simples de acesso à água.

A efectivação das oportunidades despoletadas pelo encetamento de um processo objectivado na criação de condições favoráveis ao florescimento das actividades náuticas depende, todavia, da sua integração no quadro de uma estratégia sectorial capaz de identificar e estabelecer as necessárias articulações virtuosas de cariz multi-dimensional, indutoras da dinamização de actividades conexas e complementares a montante e a jusante (Figura 1), numa perspectiva de desenvolvimento sustentável e sustentado. Desta forma, será possível criar as sinergias indispensáveis à afirmação e à amplificação dos efeitos multiplicadores do recreio náutica na economia local e regional.

Entendido nesta perspectiva abrangente, o desenvolvimento da fileira da náutica de recreio deve articular-se com os vectores dimensionais supra enunciados, sob pena de inviabilizar a mobilização do conjunto de oportunidades inerentes ao seu desenvolvimento, assim como de acarretar as ameaças inerentes a um recrudescimento não planeado e integrado das actividades de recreio náutico. Neste sentido, considera-se que a relação entre a náutica de recreio e os referidos vectores deverá estabelecer-se da seguinte forma:

Respeito pela sustentabilidade ambiental: esta dimensão deve estar presente no processo de planeamento das infra-estruturas de apoio à náutica de recreio (a localização e tipologia de infra-estruturas e equipamentos deve respeitar necessariamente os valores ambientais em presença), nas actividades de navegação (por exemplo, através da introdução de restrições à navegação em áreas ambientalmente sensíveis) e na conduta dos nautas (o que pressupõe o respeito pelas restrições à navegação e a adopção de comportamentos compatíveis com um código de conduta ambiental).

Requalificação dos espaços: a promoção de infra-estruturas de apoio à náutica de recreio (construção ex novo, requalificação ou reconversão) deve ocorrer em estreita articulação com os projectos de requalificação de frentes ribeirinhas, criando sinergias que tenderão a favorecer processos integrados de requalificação e revitalização urbana e de valorização ambiental das áreas a intervir.

Revitalização do património histórico-cultural: a navegação de embarcações com fins recreativos, potenciada pela existência de uma rede de infra-estruturas de apoio, tende a contribuir para a revitalização do património histórico-cultural porquanto a captação de novos segmentos da procura turística poderá, por exemplo, induzir a criação de novos percursos temáticos, percursos que articulem o passeio no plano de água com visitas a locais ribeirinhos em terra ou percursos em áreas de elevada riqueza natural (e.g. reservas e parques naturais).

Dinamização económica e social: a promoção da náutica de recreio não deve descuidar os efeitos que esta actividade pode despoletar a montante e a jusante do recreio náutico propriamente dito. Desta forma, será importante estimular o reforço da competitividade das empresas da fileira da náutica de recreio, fomentando o desenvolvimento de uma lógica de cluster. Incentivo ao envolvimento das partes interessadas: somente através de uma participação activa dos actores institucionais será possível despoletar a cooperação e networking nos diferentes domínios directamente relacionados com a náutica de recreio, incluindo a promoção e gestão de infra-estruturas, a revitalização das frentes ribeirinhas, a promoção da prática desportiva, o desenvolvimento de ofertas turísticas integradas, a organização/promoção de eventos e promoção institucional.

Figura 1 – Fileira da Náutica de Recreio

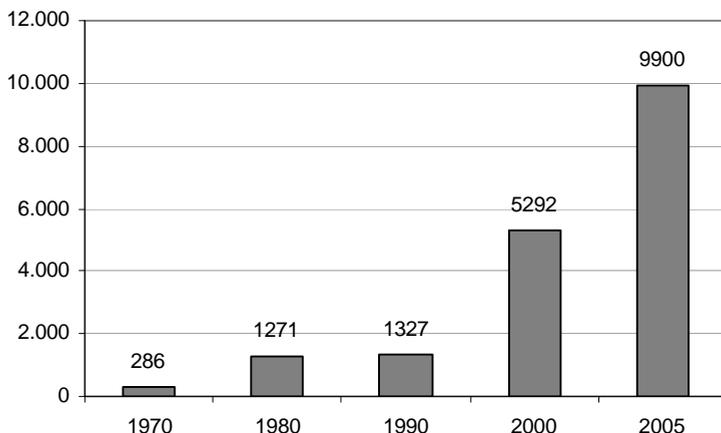


Por outro lado, importa ter presente que a náutica de recreio tem vindo a registar um crescimento notável. Segundo a EURMIG (European Union Marine Industry Group) , o sector da náutica de recreio deverá crescer 5% a 6% ao ano, ao longo dos próximos anos, no espaço da União Europeia. De acordo com os dados apresentados pelo "Plan Director das Instalaciones Náutico Desportivas de Galicia" (PORTOS DE GAUCIA, 2008), nos últimos 10 anos o número de mega-iates existentes no mundo terá duplicado. Outro dado relevante prende-se com o número de viagens turísticas cujo motivo é o turismo: cerca de 3 milhões de viagens de uma ou mais noites de duração na Europa (TI-IR, 2006). Tais dados são ilustrativos do potencial de desenvolvimento da náutica de recreio.

3. A OFERTA DE INFRA-ESTRUTURAS DE APOIO À NÁUTICA NE RECREIO NO ESTUÁRIO DO TEJO

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

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



Fonte: Cabral, 2007

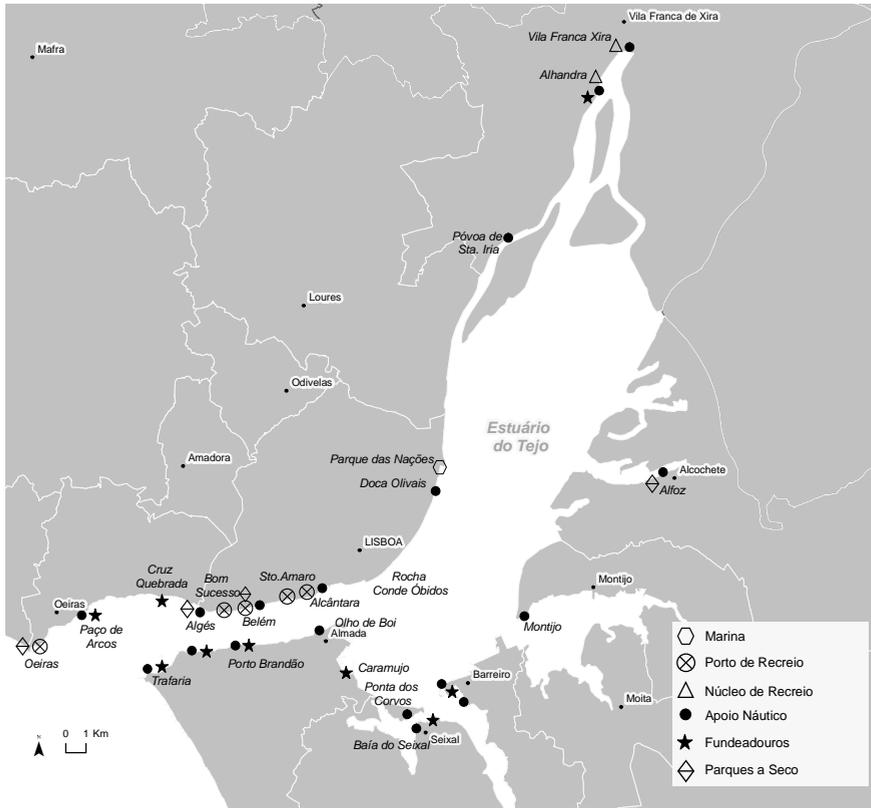
Relativamente ao Estuário do Tejo ("o maior estuário da Europa Ocidental"), este evidencia um enorme potencial que urge aproveitar e desenvolver. Neste sentido, o "Plano Estratégico do Porto de Lisboa" aponta precisamente como acção a implementar no domínio da náutica de recreio, a constituição de uma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

Quanto à oferta actualmente existente, destacam-se os 1.118 postos de amarração disponibilizados pelo Porto de Lisboa (distribuídos pelas docas de Alcântara, Belém, Bom Sucesso e Santo Amaro), a que se juntam os 273 postos do Porto de Recreio de Oeiras e os 650 postos da Marina de Cascais.

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 infraestruturas dotadas de equipamentos e serviços capazes de induzir a constituição de uma oferta qualificada e diferenciada - perspectiva qualitativa), assim como um desequilíbrio espacial na sua distribuição, sendo notória a sua concentração na margem Norte do Estuário (Figura 3).

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

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



4. PRINCÍPIOS ORIENTADORES DA REDE DE INFRA-ESTRUTURAS DE APOIO À NÁUTICA DE RECREIO NO ESTUÁRIO DO TEJO

Partindo deste enquadramento geral e tendo por base um diagnóstico detalhado das características do Estuário do Tejo e da situação do sector da náutica de recreio, definiiram-se, no âmbito de uma colaboração recente com a Administração do Porto de Lisboa para a elaboração de um plano de desenvolvimento da náutica de recreio neste estuário, os seguintes princípios orientadores do planeamento de uma rede de infra-estruturas desta natureza:

Adequar a oferta de infra-estruturas e equipamentos à procura: as infra-estruturas e equipamentos de apoio à náutica de recreio existentes no Estuário do Tejo evidenciam um claro desajustamento quantitativo e qualitativo relativamente às características e potencialidades do estuário e às necessidades da procura. Tais limitações condicionam a atractividade deste espaço para a prática de actividades náuticas, aspecto que se repercute no dinamismo das actividades complementares, a montante e a jusante daquela actividade. Este princípio pressupõe que esta adaptação da oferta à procura atenda às necessidades de um mercado dinâmico, logo, em permanente evolução. Neste contexto, entende-se que uma rede de infra-estruturas

deverá ser de tal forma diversificada que capacite o Estuário do Tejo para responder aos diferentes tipos e segmentos da procura náutica. Promover um maior equilíbrio e adequação na distribuição territorial da oferta de infra-estruturas ao território: a distribuição territorial das infra-estruturas de apoio à náutica de recreio coloca em evidência um importante desequilíbrio entre as margens Norte e Sul, aspecto que se apresenta como uma debilidade estrutural que importa suplantar. O Arco Ribeirinho Sul, assim como algumas áreas do Arco Ribeirinho Norte não servidas por este tipo de infra-estruturas, possuem um potencial latente que importa explorar (atendendo e respeitando as condicionantes ambientais existentes). Importa ainda referir que a prossecução da efectivação de um princípio de equidade social tendencial no acesso à água e à beneficiação dos efeitos económicos e sociais potencialmente induzidos pela náutica de recreio está igualmente subjacente ao princípio orientador em apreço.

Desenvolver e potenciar as actividades náuticas de recreio, lazer e de desporto e as actividades marítimo-turísticas: a promoção de uma rede integrada de infra-estruturas e a subsequente melhoria das condições de apoio deverão contribuir para potenciar a fruição do plano de água estuarino através do desenvolvimento das actividades náuticas em três vertentes essenciais: náutica de recreio e lazer (nesta vertente inclui-se a navegação por parte de embarcações de particulares); náutica desportiva (na vertente desportiva, a criação de uma rede de infra-estruturas deverá potenciar o desporto de base formativo e escolas de formação, o desporto de competição e os eventos náuticos); actividades marítimo-turísticas (actividades que se deparam com alguns condicionalismos de operação no estuário, inerentes à inexistência de espaços de atracação vocacionados exclusivamente para este tipo de oferta, às localizações destas infra-estruturas e à insipiência e reduzida abrangência territorial da rede actualmente existente, aspectos limitadores de uma exploração mais efectiva das potencialidades do estuário e sua região de inserção).

Garantir o desenvolvimento da componente social da náutica de recreio: assumindo o acesso à água como um direito público (que assiste a todos os cidadãos), considera-se que uma rede de infraestruturas deverá garantir soluções que respondam a uma procura formulada por indivíduos de menores recursos, permitindo assim uma maior equidade social na prática de actividades náuticas de cariz recreativo e desportivo.

Garantir condições de navegabilidade nas áreas potencialmente vocacionadas para a prática das actividades da náutica de recreio e actividades marítimo-turísticas: nalgumas áreas do estuário as condições de navegabilidade condicionam significativamente a prática de actividades náuticas, limitando um uso alargado do plano de água estuarino e a acessibilidade a áreas de potencial utilização por parte de nautas e operados turísticos. Será assim importante identificar as principais áreas de interesse para a navegação e garantir a melhoria, monitorização e manutenção das condições de navegabilidade nas mesmas.

Respeitar as condições de segurança e a salvaguarda dos valores ambientais: a prática de uma navegação segura e respeitadora do ambiente constitui um factor essencial ao desenvolvimento das actividades náuticas de recreio e lazer. A primeira dimensão está relacionada com a segurança dos nautas, a qual depende, em primeira instância, da manutenção das condições de navegabilidade (e.g. manutenção de fundos, assinalamento marítimo) e da difusão sistemática de informação essencial à garantia da segurança da navegação (incluindo, por exemplo, informação sobre profundidades, correntes, obstáculos à navegação). A segunda dimensão prende-se com a salvaguarda dos valores ambientais em presença no Estuário do Tejo, a qual deve ser entendida na dupla perspectiva da navegação e da dotação infra-

estrutural, conforme explicitado anteriormente. Contribuir para o uso qualificado das margens do estuário e potenciar a revitalização das frentes ribeirinhas: a criação de uma rede integrada de infra-estruturas de apoio à náutica de recreio contribuirá, de forma determinante, para ordenar esta actividade no Estuário do Tejo, designadamente no que diz respeito à ocupação do plano de água e suas margens para atracação e varagem. A oferta de novos lugares de amarração em espaços ordenados, conjugada com uma fiscalização mais efectiva dos usos do plano de água e suas margens, são condições de base para a efectivação desta dimensão do princípio orientador em análise. Noutra acepção, e atendendo ao conjunto de planos e projectos urbanísticos e iniciativas previstas ou em curso nos vários municípios, focalizadas na revitalização das suas frentes ribeirinhas, será desejável que o desenvolvimento da rede de infra-estruturas de apoio à náutica de recreio ocorra em estreita articulação com estas intervenções.

Estimular o reforço da competitividade das empresas do sector da náutica de recreio, fomentando o desenvolvimento de uma lógica de cluster. a percepção das interações e cadeias existentes formula-se como uma base essencial ao estímulo da competitividade das empresas do sector, que poderá ser potenciada numa lógica de cluster, por exemplo, com o recurso a políticas orientadas para o efeito ou com o reforço das sinergias através da criação de parcerias entre agentes.

Assegurar a viabilidade social, económica e financeira dos investimentos em infra-estruturas: o desenvolvimento gradual da rede integrada de infra-estruturas de apoio à náutica de recreio no Estuário do Tejo deverá orientar-se por princípios claros de viabilidade económica e financeira dos investimentos públicos, por forma a garantir a racionalidade do uso dos recursos públicos e a maximização da eficiência da sua gestão. A intervenção directa do Estado na construção deverá cingir-se às situações em que a dotação infra-estrutural se mostre económica e socialmente relevante, embora os níveis de rendibilidade tornem o investimento pouco atractivo para os privados.

Assegurar o envolvimento dos actores: a criação de condições para o desenvolvimento da náutica e, bem assim, a amplificação dos seus efeitos socioeconómicos, apenas poderá ocorrer com o desenvolvimento gradual de infra-estruturas, equipamentos e serviços de apoio, o que pressupõe uma progressiva intensificação e consolidação das relações de articulação e complementaridade institucional, funcional e infra-estrutural. Neste domínio, a concertação entre actores mostra-se determinante, pelo que se impõe um forte envolvimento institucional.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A análise esboçada no presente artigo relevou o gradual, mas efectivo, reconhecimento das actividades náuticas de recreio para o desenvolvimento territorial, nas suas múltiplas dimensões, assistindo-se à consolidação de estratégias que procuram integrar a promoção destas actividades nas políticas e estratégias de desenvolvimento. No caso do Estuário do Tejo, o desafio imediato prende-se com a definição de uma rede integrada de infra-estruturas de apoio náutico que permita efectivar o potencial latente nesta região, respeitando o conjunto de princípios orientadores enunciados.

6. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- 210 Administração do Porto de Lisboa, SA. 2007, Plano Estratégico do Porto de Lisboa, Administração do Porto de Lisboa, SA, Lisboa.
- Cabral, N. 2007, 'A Náutica de Recreio numa Perspectiva de Desenvolvimento Nacional', I Seminário Internacional de Náutica de Recreio e Desenvolvimento Local, Seixal.
- Conselho de Ministros. 2006, Estratégia Nacional para o Mar, Ministério da Defesa Nacional - Estrutura de Missão para os Assuntos do Mar, Lisboa.
- Figueira de Sousa, J., Fernandes, A. & Carpinteiro, A. 2009, 'Developing Nautical Recreational Activities as a Territorial Strategy: a perspective on the Tagus Estuary, journal 01 Coastal Research, SI 56, Lisbon, pp. 1154- 1158.
- Portos de Galicia. 2008, Plan Director das Instalacións Náutico Desportivas de Galicia, Portos de Galicia, Xunta de Galicia, s.l.
- THR. 2006, 10 produtos estratégicos para o desenvolvimento do turismo em Portugal: turismo náutico, Turismo de Portugal, IP, Lisboa.
- Turismo de Portugal, IP. 2007, Plano Estratégico Nacional de Turismo, Ministério da Economia e da Inovação, Lisboa.