

# Desenvolvimento da Economia do Mar: Turismo Marítimo

Teresa Maria Gamito

*Especialista em Desenvolvimento do Território e Planeamento Litoral e Portuário*

## Resumo

O Turismo Marítimo está muito pouco dinamizado e estruturado em Portugal, prevendo-se que, perante a situação nacional ainda bastante precária e a grande atractividade e forte competitividade do país nesta área, poderão registar-se, nos próximos 10 anos, crescimentos anuais superiores a 10%. A dinamização de desportos como o surf, o kitesurf e o mergulho e ainda a vela, remo e canoagem, que podem ser praticados em qualquer altura do ano, em todo o país, e a criação de infraestruturas de apoio à navegação de recreio, adaptando e recuperando áreas estuarinas desqualificadas e infraestruturas portuárias desaproveitadas e promovendo o emprego ligado a actividades económicas complementares, são algumas das formas que permitirão aumentar a captação de procura turística internacional ligada às actividades náuticas e ao turismo dinâmico em busca de “experiências” ligadas ao mar, trazendo novas receitas para Portugal e contribuindo para consolidar a atractividade do nosso país como destino turístico.

## Abstract

### Seas' Economy Development: Maritime Tourism

*The Maritime Tourism in Portugal is not enough developed and structured. This deficient development, as well as the great attractiveness and competitiveness of the country in this area can lead to annual growths of over 10%, during the next 10 years. To achieve this goal, it is important to develop sports as surf, kite surf and scuba diving, as well as sailing, rowing and canoeing, that can be practised at any time of the year, all over the country, and to create infrastructures to support the pleasure craft, through the recovering of disqualified estuarine areas and unoccupied port infrastructures and the generation of employment on complementary economic activities. These, among others, are ways that can increase international touristic demand for nautical activities and for dynamic tourism, in quest of sea related “experiences”, bringing new revenues for Portugal and strengthening the attractiveness of our Country as a tourism destination.*

## Enquadramento

### *Introdução*

No Turismo Marítimo podemos incluir diversas e diversos tipos de actividades. Umhas mais activas, e que podem ou não estar associadas à competição, correspondem àquilo que é vulgar chamar-se de Navegação de Recreio (sobretudo a vela de cruzeiro) e Desportos Náuticos que incluem a vela ligeira, o *windsurf*, o *kitesurf*, o *surf*, o *bodyboard*, o *rafting*, o remo, a canoagem, as várias modalidades de *kayak*, o *ski* aquático, a motonáutica, e mesmo a pesca desportiva, a caça submarina e o mergulho. Outras mais passivas correspondem às Actividades Marítimo-Turísticas, praticadas em embarcações de média dimensão destinadas a tráfego fluvial ou costeiro, permitindo ou não a pernoita, ou mesmo em pequenas embarcações de passeio local, e aos Cruzeiros Náuticos, que utilizam grandes navios que percorrem os oceanos e escalam vários portos. Por fim, podem também ser incluídas as actividades de contemplação e/ou descanso que vão desde o simples passeio ou desfrute do litoral e dos seus atractivos, às talassoterapias na medida em que estas utilizam a água do mar e produtos marinhos para o seu funcionamento.

Já no que respeita ao mercado do Turismo Marítimo também se podem considerar diversos sectores e níveis de intervenção. A procura inclui os praticantes das várias modalidades que vão desde o praticante ocasional, ao praticante de competição, passando pelos praticantes de lazer, ou de fins de semana, pelos que procuram formação e pelos turistas activos que dedicam uma ou mais semanas das suas férias à prática de uma actividade náutica de recreio. Do lado da oferta incluem-se os clubes e escolas de desportos náuticos, que oferecem a possibilidade de praticar/usufruir das várias actividades de náutica de recreio e turismo, os estaleiros de reparação e manutenção, os portos de recreio, marinas, fundeadouros e outras infraestruturas de apoio como rampas, caminhos de rolamento, etc., os equipamentos de alagem e transporte das embarcações, os cais de embarque para apoio às embarcações marítimo-turísticas e os terminais de cruzeiros e serviços associados, designadamente os de recepção no embarque e desembarque e os de apoio em escala, essencialmente dedicados a passeios turísticos. A contribuir para a oferta pode ainda referir-se o sector da indústria que cria e fabrica os diferentes materiais necessários para a prática da náutica de recreio e que abrange desde a construção naval, de navios e pequenas embarcações, e obras marítimas, até à produção de artigos de vestuário especializado, passando pela fabricação de equipamentos para portos de recreio e de acessórios para cada desporto.

*Antecedentes*

O Turismo Marítimo em Portugal assumiu desde há muito grande importância, numa componente de prática interna (e depois de competição) ao nível dos Desportos Náuticos. A Associação Naval de Lisboa foi o primeiro clube náutico a ser criado na Península Ibérica, em 1856, com a intenção “de promover o desporto amador, de apoiar a construção de embarcações, de participar na elaboração da legislação desportiva e na organização de provas náuticas”. Outros clubes náuticos se lhe seguiram. Em 1924 a vela portuguesa participou pela primeira vez nos Jogos Olímpicos em vela, e em 1948 foi a vez do remo. Nesse ano, Portugal conquistou a sua primeira medalha de prata olímpica em vela e uma equipa de remo chegou às meias-finais.

O desporto náutico, na vertente competição, depois de um grande declínio na segunda metade do século XX, sofreu um novo impulso na última década desse século e tem-se mantido relativamente estável, com algumas presenças nacionais e alguns lugares de topo em diversas modalidades náuticas. No entanto, a vertente de lazer apresenta um assinalável crescimento nos últimos anos, em resultado de uma maior procura de destinos “saudáveis”, férias activas, “experiências” e convivência com o espaço natural.

A prática de desportos náuticos de competição e de lazer estendeu-se a todo o país, sendo inúmeros os clubes/centros de desportos náuticos localizados junto ao mar, estuários e planos de água interiores. Não existe, no entanto, informação estatística que permita aferir quer o número de clubes, quer o número de praticantes e, mesmo no desporto federado apenas a vela é referenciada de forma autónoma nas estatísticas.

Já no que respeita ao desenvolvimento de apoios à navegação de recreio em Portugal, este teve início bastante tarde. Em Lisboa, entre os anos 40 e 60 foram adaptadas as antigas docas comerciais – Belém, Pedrouços e Santo Amaro – mais tarde, nos anos 70, foi construída a Marina de Vilamoura, mas só no fim dos anos 80, com as Comemorações dos Descobrimientos foi dado um novo impulso a esta actividade. Nessa altura (1988), a então Direcção-Geral de Portos (DGP) promoveu a elaboração de um “Plano Orientador de Desenvolvimento de Infraestruturas e Apoio à Náutica de Recreio e Desporto”, que veio, posteriormente, a ser complementado pelas orientações do “Livro Branco da Política Marítimo-Portuária rumo ao Séc. XXI”, publicado em 1997, onde se promovia a construção e equipamento da rede de portos de escala (apoio ou abrigo, porto intermédio e porto-base) considerados fundamentais para o estabelecimento da cadeia de abrigos e apoios à náutica de recreio.

Na sequência do Plano Orientador vieram a ser construídas algumas marinas, bem como vários portos e núcleos de recreio, muitos destes localizados em áreas portuárias e frentes ribeirinhas. Todavia, o facto de existirem diversos tipos de ini-

ciativas – de promotores privados, mas também da Administração Central (Instituto Marítimo Portuário e Administrações e Institutos Portuários) e Municipal –, levou a que as localizações escolhidas assumissem um carácter voluntarista, sem que fosse dada forma à cadeia de apoios e assegurada a necessária complementaridade entre infraestruturas e instalações.

Por fim, o turismo de cruzeiros surge nas primeiras décadas do século XIX com os primeiros navios a vapor e as primeiras companhias de navegação, impulsionadas pela corrida a África. Mas só nos anos 40, depois da II Guerra Mundial é que se abrem novas perspectivas de mercado, reforçadas pela promulgação do “Despacho 100” pelo Almirante Américo Thomaz que veio dar origem à era dos grandes paquetes. A perda das colónias, e a crescente utilização do transporte aéreo de passageiros, determinou o fim da época de ouro dos paquetes portugueses, assistindo-se, a partir dessa altura à desintegração das companhias e à venda desses paquetes.

Actualmente alguns portos nacionais, em especial o de Lisboa e o do Funchal, mas também os de Ponta Delgada, Leixões e Portimão são muito procurados para escala de navios de cruzeiros. Para além disso, estão também em movimento crescente os pequenos cruzeiros ou passeios junto à costa e nos estuários, de duração diária ou semi-diária, feitos tanto em embarcações preparadas para o efeito como em embarcações de pesca e/ou embarcações tradicionais.

Um novo impulso poderá ser dado com a percepção, ao nível político, da importância do Turismo Marítimo para Portugal: o Plano Estratégico Nacional para o Turismo (PENT), publicado em 2007, incluiu o Turismo Náutico, como um dos 10 produtos estratégicos para o desenvolvimento do turismo em Portugal, e identifica como principais “Mercados” a “Náutica de recreio” – experiências relacionadas com a realização de desportos náuticos ou de *charter* náutico, como forma de lazer e entretenimento – e a “Náutica desportiva” – experiências baseadas em viagens realizadas e cujo objectivo é participar em competições náutico-desportivas.

Recentemente, tem vindo a ser atribuída uma maior importância às actividades ligadas ao mar, designadamente levando à formação de *clusters* marítimos, cabendo ao turismo marítimo um crescente papel de relevo.

## **Caracterização das Actividades do Turismo Marítimo**

### *Caracterização Geral*

O Turismo Marítimo em Portugal está ainda muito pouco explorado, sobretudo se comparado com a grande procura do produto Sol e Praia, mas sobretudo, está

muito pouco dinamizado e estruturado, o que não tem permitido tirar partido do seu enorme potencial:

- Por um lado, o estudo do perfil do turista actual revela uma maior procura por destinos “saudáveis” e férias activas ou com actividade e uma procura crescente de produtos especiais, alternativos ou associados a “experiências”<sup>1</sup>;
- Por outro, a ligação de Portugal ao Mar, internacionalmente conhecida, facilita a aceitação e a afirmação dos produtos nacionais e a afirmação internacional de Portugal nesta área.

Ou seja, um investimento estratégico no Turismo Marítimo não só pode trazer novas receitas para Portugal, como contribuirá para consolidar a atractividade do nosso País como destino turístico, alargando os conteúdos e aumentando a massa crítica de actividades disponíveis.

Segundo o estudo elaborado no âmbito do PENT<sup>2</sup>, o mercado europeu da Náutica de Recreio movimenta cerca de 3 milhões de viagens internacionais por ano dentro da Europa, representando cerca de 1,15% do total das viagens de lazer dos europeus, com crescimentos na ordem dos 8% a 10% ao ano, especialmente nos produtos que apresentem inovações, pelo que em 10 anos o volume do mercado europeu terá mais do que duplicado. Dentro deste subsector, destacam-se a vela e o mergulho, que no seu conjunto possuem mais de 1 milhão de praticantes com licença federativa na Europa.

Aos 3 milhões de viagens internacionais (dos europeus) por motivos náuticos acrescem cerca de 7 milhões de viagens por ano em que, apesar do turista se deslocar essencialmente por outras motivações (nomeadamente por Sol & Mar) acaba por praticar/realizar alguma actividade ligada ao turismo náutico. Assim, existe um potencial enorme de crescimento da procura, desde que seja estimulada com uma oferta atractiva de serviços de qualidade, proporcionando experiências únicas e que despertem a vontade de novas experiências.

Já no que respeita aos cruzeiros náuticos, o mercado está dominado pelos Estados Unidos com mais de 70% dos passageiros. O Reino Unido é o segundo maior mercado, seguido pela Espanha e verifica-se um grande crescimento do mercado alemão. Em 2003, 2,7 milhões de europeus fizeram férias de cruzeiro, dos quais 2 milhões em águas europeias, o que resultou em 8,5 milhões de escalas no global dos portos europeus. Prevê-se que o número de passageiros europeus venha a atingir os 4 milhões nos próximos anos. O relatório “Cruise Ireland” refere que “a

---

1 “*Future Trends in Tourism*” (Outubro de 2003) da European Travel Commission.

2 THR (Asesores en Turismo Hotelaria y Recreación, S.A.) para o Turismo de Portugal, Lisboa, 2006.

---

indústria internacional de cruzeiros registou um crescimento muito significativo nos últimos 5 anos e apresenta grande potencial dado tratar-se do sector com maior taxa de crescimento na indústria das viagens e do lazer. As empresas de cruzeiros vêem a sua indústria como lucrativa e resiliente, continuando a investir e a expandir a sua operação". Este crescimento pode ainda ser reforçado, a longo prazo, pelo desenvolvimento de novos sectores de mercado, como o dos navios *resort* mais informais e orientados para as famílias e navios mais pequenos associados a cruzeiros culturais.

### *Desportos náuticos*

De entre todas as actividades desta área – vela, *windsurf*, *kitesurf*, *surf*, *bodyboard*, *rafting*, remo, canoagem, *kayak*, *ski* aquático, motonáutica, pesca desportiva, caça submarina, mergulho – algumas há que se destacam pela expansão que atravessam e que, por isso, encerram um grande potencial para Portugal:

- O *surf*, pela mediatização de algumas “praias” privilegiadas para a sua prática em Portugal e integradas no calendário oficial internacional, e pelo aparecimento de atletas nacionais a disputar lugares cimeiros na alta competição mundial, poderá ser um dos desportos a desenvolver, designadamente através da certificação de centros de *surf*, escolas/clínicas e de uma aposta na formação destinada a monitores (está prevista a criação de um conjunto de centros de alto rendimento de *surf* em várias zonas do nosso litoral).
- O *kitesurf*, que pode ser praticado em qualquer época do ano e em qualquer plano de água, dado que a costa portuguesa é bastante ventosa, sendo uma modalidade particularmente atractiva pela sua espectacularidade.
- O mergulho amador está também em franca expansão em Portugal face à implantação de um novo e mais fácil sistema de aprendizagem e certificação internacional, tendo-se assistido, nos últimos anos, à proliferação de centros e escolas de mergulho no nosso país. A biodiversidade das nossas águas e fundos subaquáticos é muito atractiva, o mergulho em mar aberto é muito apreciado por mergulhadores mais experimentados e mais exigentes e poderá ainda ser desenvolvido o segmento da arqueologia turística subaquática.

Qualquer destes desportos tem ainda a vantagem de ser praticado em “época baixa”, distribuído por todo o país e com propostas de consumo complementares, designadamente ao nível do alojamento e alimentação, dos praticantes e família, que aumentam a despesa *per capita*.

Para além destas, são também de referir as actividades náuticas propulsionadas a remo ou à vela em pequenas embarcações, como a canoagem, o *kayak*, o remo e a vela ligeira e que, à semelhança do que se passa noutros países, poderiam ser integradas no desporto escolar, mantendo os centros náuticos em actividade durante o ano inteiro, e fazer parte de uma programação turística se existissem locais onde fosse possível alugar embarcações para prática individual, com ou sem monitor.

### *A Navegação de Recreio*

A costa portuguesa possui também grandes potencialidades para o desenvolvimento da navegação de recreio, faltando apenas tirar maior partido das inúmeras áreas disponíveis em zonas estuarino-fluviais e em portos de comércio e pesca para a criação de infraestruturas e instalações portuárias de apoio específico a esta actividade.

Actualmente existem em Portugal cerca de 4 dezenas de instalações portuárias de apoio ao recreio – marinas, portos e docas de recreio – dotadas de passadiços flutuantes, totalizando cerca de 10 000 postos de amarração, sendo no entanto predominantes as categorias menos qualificadas. Deste número, quase metade da oferta localiza-se no Algarve, a região de Lisboa tem quase um quarto e os Açores, com um dinamismo mais recente, quase 20%.

Este número, se comparado com os indicadores da Euromarina, terá que ser consideravelmente ampliado se Portugal pretender aproximar-se dos valores que caracterizam as infraestruturas portuárias europeias:

#### **Infra-estrutura de apoio à Náutica de Recreio Indicadores**

	<b>Número de Portos de Recreio</b>	<b>Nº de Amarrações (x 1.000)</b>	<b>Nº de Amarrações por km2</b>	<b>Amarrações por 1.000 hab.</b>
Espanha	201	106,3	0,21	2,6
França	370	163,0	0,24	3,8
Grécia	51	16,7	0,13	1,4
Itália	312	105,0	0,34	1,5
Malta	5	1,5	4,70	3,8
Reino Unido	300	175,0	0,66	2,9
Portugal (estimativa IPTM para 2008)	40	10,0	0,11	0,9

Fonte: Euromarina (2004)

Isto é reforçado pelo facto de, com o crescimento do sector turístico mundial, se ter verificado um elevado crescimento do número de embarcações de recreio no país, acompanhado pela instalação em Portugal de empresas do sector que aumentam o leque de possibilidades de escolha de embarcações e serviços, sendo por isso cada vez mais necessário dispor de condições adequadas para o abrigo das embarcações e das tripulações residentes e visitantes, incluindo postos de estacionamento em flutuação ou a seco devidamente equipados e ordenados e a melhoria da segurança e da qualidade dos serviços.

Finalmente refira-se o importante efeito sinérgico da criação de portos de recreio e marinas: o desenvolvimento das actividades náuticas de recreio proporcionado pela implementação de espaços de apoio, faz aumentar a frota, o que por sua vez cria pressões no sentido de incremento da oferta de postos de acostagem, e assim por diante. Também a disponibilidade de maior número de infraestruturas, sobretudo preparadas para acolher embarcações de maior porte, poderão permitir que o nosso mercado interno acompanhe a tendência internacional de aumento da dimensão das embarcações.

Para além disso, existe uma importante potencial frota estrangeira em rotas de passagem, nomeadamente na passagem da Europa do Norte para o Mediterrâneo e destinos Atlânticos, sendo de referir que um turista náutico despende muito mais que um turista médio e que cada embarcação transporta em média 2 a 6 pessoas, bem como uma enorme procura de lugares de estacionamento para embarcações de recreio, face à escassez existente em diversos países europeus.

Ou seja, é premente a necessidade de criar infraestruturas de apoio à navegação de recreio o que poderá ser conseguido através da adaptação e reconversão de áreas estuarinas desqualificadas e infraestruturas portuárias desaproveitadas e da sua concessão a entidades privadas como forma de encontrar retorno para os investimentos realizados e a realizar. O aproveitamento dessas infraestruturas para apoios à navegação de recreio e actividades marítimo-turísticas irá, por sua vez, promover o emprego, industrial, comercial e de serviços, ligado a estas actividades, incluindo funções de restauração e turísticas nas zonas ribeirinhas, e ainda a dinamização das comunidades piscatórias. Por fim, a adaptação de infraestruturas portuárias existentes não só tem impactos ambientais consideravelmente inferiores aos da construção de marinas de raiz como pode mesmo ter impactes positivos, ao promover a reabilitação de áreas ambientalmente degradadas e ao evitar pressões sobre os espaços litorais e os frágeis ecossistemas costeiros.

### *Cruzeiros Náuticos*

A nível dos cruzeiros turísticos, todas as grandes companhias estão representadas em Portugal ou possuem no País algum agente com quem mantém relações privilegiadas, e estarão, à partida, disponíveis para encaminharem, junto das suas representadas, projectos novos e inovadores que surjam no mercado português.

Lisboa e Funchal, com cerca de duas centenas e meia de navios em 2007 são os portos mais procurados pelos navios de cruzeiro, seguidos a uma menor escala por Ponta Delgada, Leixões e Portimão, na casa da meia centena. Horta, Praia da Vitória, Setúbal e Porto Santo e a curto prazo Viana do Castelo, são também portos com potencial para receber e virem a ser procurados por navios de cruzeiro.

Para além dos tradicionais cruzeiros de férias, de duração variável, existem várias motivações para as pessoas optarem por fazer um cruzeiro e que incluem os cruzeiros comemorativos ("lua-de-mel", bodas de prata ou ouro ou outras comemorações, situações muitas vezes associadas a descontos), os cruzeiros de incentivos e de promoção/apresentação de produtos (destinados ao mercado das empresas, com um crescimento significativo na Europa) e os cruzeiros "charters" (realizados por operadores turísticos generalistas que fretam os navios para organizarem os seus próprios cruzeiros, normalmente fora da época alta e destinados a camadas sócio-económicas médias e médias-baixas e cuja estratégia é a da verticalização da actividade, sobretudo para destinos "resorts").

Aos cruzeiros estão associados três grandes grupos de produtos/serviços que são comercializados em terra:

- Nos portos de partida/chegada, serviços de "pre-cruise" e "post-cruise" que correspondem a dar assistência, acompanhar e mesmo promover excursões ou estadias complementares para os passageiros que vêm/vão (normalmente por via aérea) para regiões longínquas em relação à localização do porto;
- Nos portos de escala, pequenas excursões na cidade do porto e sua envolvente, que são normalmente de curta duração dado que cada vez mais, o número e diversificação das actividades no interior do navio é proporcional ao aumento da sua capacidade, visando "obrigar" o passageiro a consumir dentro e não fora do navio;
- Pacotes completos de produtos/serviços que associam o cruzeiro a uma estadia em terra que pode envolver eventualmente diversas actividades, o que implica a existência em terra de hotelaria e outros equipamentos e serviços turísticos de boa qualidade.

No entanto, o perfil de visita em Portugal é essencialmente de escala, dado que o número de passageiros que embarcam/desembarcam, é apenas de 6% do total de 700 mil passageiros que passaram pelos nossos portos (em 2006), situação que importa alterar, dado que os passageiros em escala são aqueles que menos consomem fora dos navios. Ou seja, é necessário dotar os nossos portos, em especial Lisboa, Porto, Funchal e Ponta Delgada, de condições para que se tornem portos de partida/chegada, assegurando estadias complementares destes passageiros, em Portugal.

#### *Actividades Marítimo-Turísticas*

Estas actividades englobam um vasto leque de serviços de lazer, culturais, e de interesse turístico, que vai desde o aluguer de curta e média duração, de embarcações de recreio, à pesca desportiva (actividade em expansão e de grande valor comercial), até à oferta de serviços de mini cruzeiro, incluindo passeios pela costa, nos principais estuários e rios navegáveis e um número crescente de saídas associadas à observação de avifauna e fauna marinha.

A actividade Marítimo-Turística em Portugal tem características sazonais, desenvolvendo-se, essencialmente, entre os meses de Maio e Outubro, com maior concentração na região do Algarve, Setúbal, Lisboa, Peniche (Berlenga), e ainda nas ilhas dos Açores e da Madeira.

O desenvolvimento desta indústria tem potencial para a captação de novos segmentos da procura turística internacional.

### **O Turismo Marítimo e a Economia do Mar**

#### *O "valor" económico do Turismo Marítimo*

Apesar da dificuldade em estimar o volume de negócios gerado pelo Turismo Marítimo, na medida em que os serviços estatísticos internos de cada país não estão preparados para prestar este tipo de informação, estima-se que, em 2005, este tenha gerado cerca de 173,7 mil milhões de euros<sup>3</sup> a nível mundial, representando como tal cerca de 10,5% do total das receitas do turismo, prevendo-se ainda que deverá crescer a uma taxa média de 3,3% ao ano até 2010, altura em que deverá atingir

---

3 Douglas-Westwood Limited, World Marine Markets; WTSH, March 2005.

um volume de facturação de cerca de 205 mil milhões de euros a nível mundial. O mercado da Europa Ocidental representa 43%, com um valor estimado de 74 mil milhões de euros em 2005 e uma taxa de crescimento, até 2010, de cerca de 3%.

Este estudo inclui no Turismo Marítimo a pesca desportiva, a náutica de recreio, os desportos náuticos e as férias em cruzeiros, onde o sub-sector de venda, reparação e construção de embarcações de recreio, operadores de marinas, aluguer de iates e velaria com receitas que rondam os 33,1 mil milhões de euros, representa cerca de 20%, e o segmento de cruzeiros representa cerca de 12 mil milhões de euros, com impactos totais na economia de, pelo menos, o dobro.

Estima-se que o turista praticante de actividades náuticas gasta em média entre 80 €/dia, no caso do praticante de desportos tais como *surf*, *windsurf* e *snorkelling*, e até 250 €/dia se associado a actividades como o mergulho e marítimo-turísticas, 200 €/noite e embarcação no caso da navegação de recreio com embarcação própria e 500 €/dia, quando já envolve o aluguer de embarcações privadas com tripulação ou quando realizam cursos de navegação. Já os cerca de 2,8 milhões de passageiros que embarcaram em cruzeiros com partidas de portos europeus, gastaram em média 100 € em cada porto visitado (escala) e as agências de viagem receberam cerca de 500 milhões de euros de comissão de vendas.<sup>4</sup>

Os estudos realizados no âmbito do PENT<sup>5</sup> identificam uma taxa de crescimento do Turismo Marítimo a nível internacional de 8 a 10% ano e estimam que para Portugal, nos próximos 10 anos, a velocidade de crescimento se pode estabelecer num nível superior – taxa de crescimento anual acumulado de 11%, com um incremento linear de 175%, devido a uma maior margem de crescimento, consequência do reduzido volume de actividade actual e ao grande potencial de que Portugal dispõe.

### *Outros benefícios*

A reabilitação de áreas portuárias desafectadas das suas funções comerciais para fins associados ao turismo náutico e ao lazer (criação de apoios à náutica de recreio, desenvolvimento de terminais para cruzeiros náuticos, recuperação de antigos hangares, armazéns e estaleiros para alojar os clubes e associações de desportos náuticos), aproveitando espaços sub-utilizados pela pesca e por outras actividades portuárias ou reabilitando zonas urbana ou ambientalmente degradadas, permite:

---

4 European Community Shipowners Associations (ESCA), Annual Report 2006-2007.

5 THR (Asesores en Turismo Hotelaria y Recreación, S.A.) para o Turismo de Portugal, Lisboa, 2006.

---

- Evitar elevados investimentos na construção de obras de protecção e abrigo apenas compensados pela construção de áreas imobiliárias envolventes, onde o porto de recreio actua como um valor turístico;
- Minimizar potenciais impactes sobre o trânsito litoral de sedimentos e sobre a fragilidade dos sistemas que caracterizam a orla costeira e que muitas vezes desaconselham a implantação de novos empreendimentos urbanos e turísticos;
- Criar novos postos de trabalho associados à vigilância e manutenção das obras e espaços portuários e embarcações de recreio e ao desenvolvimento de serviços de cruzeiros e passeios marítimos e de pesca desportiva, que poderão, por exemplo, absorver mão-de-obra resultante da diminuição do esforço de pesca;
- Dinamizar a actividade económica em comunidades litorais, de pequena e média dimensão, dependentes da actividade piscatória e da agricultura, assegurando ocupações alternativas e um melhor escoamento da pesca e dos produtos agrícolas;
- Introduzir benefícios ambientais, sociais e económicos resultantes das recuperações ambientais, das valorizações do espaço urbano e do desenvolvimento de novas funções comerciais, de restauração, turísticas e de lazer nas zonas urbanas ribeirinhas, gerando novos factores de atracção, valor acrescentado ao imobiliário envolvente e novos postos de emprego directo e indirecto (um levantamento da Euromarina associa a cada 100 postos de acostagem a criação de 3 empregos directos e 12 indirectos).

*Em resumo*

Num quadro de desenvolvimento sustentável do nosso País, a dinamização de serviços e a criação de infraestruturas e equipamentos de apoio ao Turismo Marítimo pode ter um papel de relevo, permitindo:

- Captar segmentos específicos da procura turística internacional ligados à prática de desportos náuticos, à navegação de recreio (aumento do número de escalas e do tempo de estadia de visitantes e estacionamento permanente e hibernação de embarcações de recreio) e ainda, ao turismo dinâmico e em busca de “experiências” ligadas ao mar ou que associa o turismo marítimo ao desfrute da paisagem, da gastronomia e do património e assim aumentar a atractividade de Portugal, enquanto destino turístico, pela valorização e diversificação da oferta de serviços turísticos, aumentar as receitas resultantes da venda de serviços turísticos ao exterior e atrair investidores para o manancial turístico a desenvolver;

- Promover melhor qualidade de vida para os cidadãos nacionais, ao dar resposta à procura interna, actual e potencial, nos diferentes segmentos do turismo marítimo e, sobretudo, ao proporcionar um acesso mais fácil à prática de actividades náuticas de turismo, recreio e desporto;
- Proporcionar o desenvolvimento de novas actividades económicas ligadas ao aluguer de equipamentos e embarcações de recreio e à formação em náutica de recreio e desportos náuticos, aos serviços de apoio em terra aos desportistas e turistas náuticos e aos navios de cruzeiros (restauração, alojamento, excursões, outras actividades turísticas, recreativas e culturais, lavandarias, abastecimentos), aos serviços de manutenção de embarcações e à formação em profissões ligadas ao mar;
- Contribuir para a valorização ambiental e paisagística de zonas portuárias e marginais degradadas, através da sua conversão e aproveitamento para os desportos náuticos, para a criação de condições para o uso ordenado e disciplinado de planos de água costeiros e espaços terrestres marginais, aproveitamento, requalificando e revalorizando as áreas de Domínio Hídrico e as actividades relacionadas com os planos de água as quais apresentam um enorme potencial a explorar.

Também não podemos esquecer de que estamos perante actividades de grande valor acrescentado, com uma forte componente de exportação e, por conseguinte, uma enorme (e crescente) contribuição para a criação de riqueza e emprego para o País.

### O que Falta Fazer?

Num estudo recente sobre o *hypercluster* da economia do mar foi possível concluir que “partindo de uma situação ainda bastante precária, as actividades económicas em Portugal, relacionadas com o componente Náutica de Recreio e Turismo Náutico, revelam uma grande atractividade como “negócio” e condições de forte competitividade face aos seus principais concorrentes, constituindo, por isso, uma das áreas prioritárias com maior potencial de desenvolvimento e contribuição para geração de riqueza e emprego nacionais.”<sup>6</sup>

---

<sup>6</sup> SaeR – Sociedade de Avaliação Estratégica e Risco, Lda: “O *hypercluster* da economia do mar. Um domínio de potencial estratégico para o desenvolvimento da economia portuguesa”, para a Associação Comercial de Lisboa, Outubro de 2008.

---

O estudo indica também que “para além de ser necessário intervir ao nível da capacidade de gestão dos agentes económicos, do seu conhecimento dos mercados e da sua capacidade de cooperação e ao nível da governação por forma a assegurar um mínimo de condições necessárias ao exercício destas actividades, importa, sobretudo, fazer crescer e consolidar todo o potencial existente, tendo presente de que muito há para ser feito e que se podem atingir níveis substancialmente superiores, tanto aos existentes como relativamente à concorrência.”

Ou seja, o diagnóstico existe, o potencial foi identificado, falta agora intervir:

- **Dinamizando os Desportos Náuticos** através da criação de:
  - “**Centros de Mar**” associados sobretudo à prática de desportos náuticos, mas permitindo, complementarmente, dinamizar as restantes actividades económicas da região ligadas ao mar e ao turismo (turismo de cruzeiros, ecoturismo e turismo de natureza, investigação e formação);<sup>7</sup>
  - Uma “**rede de Apoios Náuticos**” nas praias e frentes ribeirinhas e/ou junto a planos de água adequados à prática de desportos náuticos, onde seja possível alugar embarcações/equipamentos de recreio náutico e/ou receber aulas particulares sem necessidade de marcação prévia, permitindo a desportistas náuticos, turistas e demais utentes, a prática e/ou aprendizagem de desportos náuticos sem que seja necessário dispor de embarcação própria ou ser associado de um centro ou clube náutico.
- **Criando condições de apoio à Navegação de Recreio**, designadamente através da:
  - Identificação das frentes ribeirinhas e áreas de estuário (e albufeiras) que disponham de potencial para a **criação de infraestruturas de apoio à náutica de recreio** contribuindo simultaneamente para a recuperação de zonas portuárias e marginais degradadas;
  - Análise do **mercado potencial da náutica de recreio** e sua importância para a economia regional (avaliando localizações e investidores potenciais e identificando infraestruturas, equipamentos e serviços de apoio existentes ou potenciais);
  - Promoção da **construção dos portos de escala** considerados fundamentais para estabelecer uma rede de apoios para a navegação de recreio, programando os investimentos a realizar, identificando fontes de financiamento e as hipóteses de atracção de potenciais investidores e promovendo a concertação de esforços no sentido da sua implementação.

---

<sup>7</sup> SaeR: “Plano de Criação de um Centro de Mar na área territorial da Valimar”, para a Comunidade Urbana Valimar, Junho de 2008.

- **Dinamizando a actividade dos Cruzeiros Turísticos:**
  - Dotando os portos de Viana do Castelo, Setúbal e Porto Santo de condições para constituir um **novo destino de cruzeiros turísticos**, que alie as vantagens do cruzeiro às de um local de férias inesquecível, tirando partido dos recursos e produtos turísticos de elevado potencial (desportos náuticos, ecoturismo, áreas protegidas, rotas de vinhos, golfe ou património) localizados na sua envolvente, em cooperação com os operadores locais e regionais;
  - Estendendo esta acção aos portos de Portimão e Funchal que actualmente já recebem navios de cruzeiro e poderão ver ampliado o seu potencial com uma oferta deste tipo;
  - Convertendo o Porto de Lisboa em porto de partida/chegada para Cruzeiros Turísticos, designadamente tirando partido do potencial da doca de Alcântara, localizada entre o centro histórico da cidade de Lisboa e a zona Património da Humanidade, para a criação da “**Porta Marítima de Lisboa**”, um grande espaço de “recepção” para a navegação de recreio e para os cruzeiros turísticos, e de recreio e lazer para toda a população da região.
- Promovendo a **disponibilização de “novos” Produtos Turísticos:**
  - Enquadrando a oferta turística existente e a que se pretende promover, relacionadas com a aposta no Turismo Marítimo (desportos náuticos, navegação de recreio, cruzeiros náuticos e marítimo-turísticas), disponibilizando **produtos turísticos integrados e mais abrangentes** nos mercados turísticos e desportivos nacionais e internacionais, em especial nos países do norte e interior da Europa e Norte de África, promovendo e vendendo a oferta de forma mais eficaz, valorizada e concertada.
- **Desenvolvendo know-how e qualificação** das competências de gestão e técnicas:
  - Melhorando as capacidades de gestão e o nível médio de habilitações nas actividades ligadas ao Turismo Marítimo;
  - Qualificando a oferta (em termos individuais e/ou empresariais) existente e/ou a desenvolver, através de sistemas de qualidade e certificação.
- **Adequando o quadro legislativo:**
  - Reduzindo a burocracia (sem diminuir a qualidade e a segurança);
  - Promovendo enquadramentos legais específicos.

## Referências Bibliográficas

Instituto Nacional de Estatística

Instituto dos Portos e Transporte Marítimo (IPTM)

Porto de Lisboa

Administração dos Portos da Região Autónoma da Madeira

Estatísticas da Região Autónoma dos Açores

Euromarina

Comissão Estratégica dos Oceanos; “Relatório da Comissão Estratégica dos Oceanos”, Junho 2004

Douglas-Westwood, “*Marine Industries Global Market Analysis*”, Irish Marine Institute, Irlanda, 2005

Douglas-Westwood, “*World Marine Markets*”, Canterbury, Reino Unido, Março de 2005

Estratégia Nacional de Desenvolvimento Sustentável (ENDS 2005-2015), Ago. 2007

Estratégia Nacional para o Mar, Mar 2007

Gamito, Teresa M<sup>a</sup>; “*La réhabilitation des ports au Portugal: de nouvelles portes vers la mer*”; Comunicação nacional para a Conferência Internacional sobre “Reabilitação de Áreas Portuárias”, PIANC, 1998

Gamito, Teresa M<sup>a</sup>; “Náutica de Recreio – Sustentabilidade e Economia”; Seminários sobre Desenvolvimento Sustentável – O Mar, Instituto Superior Técnico, Dez. 2003

Gamito, Teresa M<sup>a</sup>; “Náutica de Recreio como factor de desenvolvimento” Curso “Marinas e Portos de Recreio”, FUNDEC/DECivil (IST), Dez 2001.

Gamito, Teresa M<sup>a</sup>; “Os Cruzeiros e a Náutica de Recreio no Porto de Setúbal: que Perspectivas?”; Seminário Internacional sobre “Transportes Aquáticos e Interfaces Terra-Água na Área Metropolitana de Lisboa”. Instituto de Dinâmica do Espaço (UNL/FCSH), 1999

Gamito, Teresa M<sup>a</sup>; “Para o Desenvolvimento da Náutica de Recreio em Portugal”; Artigo para a revista MAR, Instituto Marítimo Portuário, edição de Abr/Mai/Jun 2002

SaeR – Sociedade de Avaliação Estratégica e Risco, Lda; “O hypercluster da economia do mar. Um domínio de potencial estratégico para o desenvolvimento da economia portuguesa”, Associação Comercial de Lisboa, Outubro de 2008

SaeR – Sociedade de Avaliação Estratégica e Risco, Lda; “Plano de Criação de um Centro de Mar na área territorial da Valimar”, Comunidade Urbana Valimar, Junho de 2008

THR (Asesores en Turismo Hotelería y Recreación, S.A.); “10 produtos estratégicos para o desenvolvimento do turismo em Portugal. Turismo Náutico”; Turismo de Portugal, IP, 2006