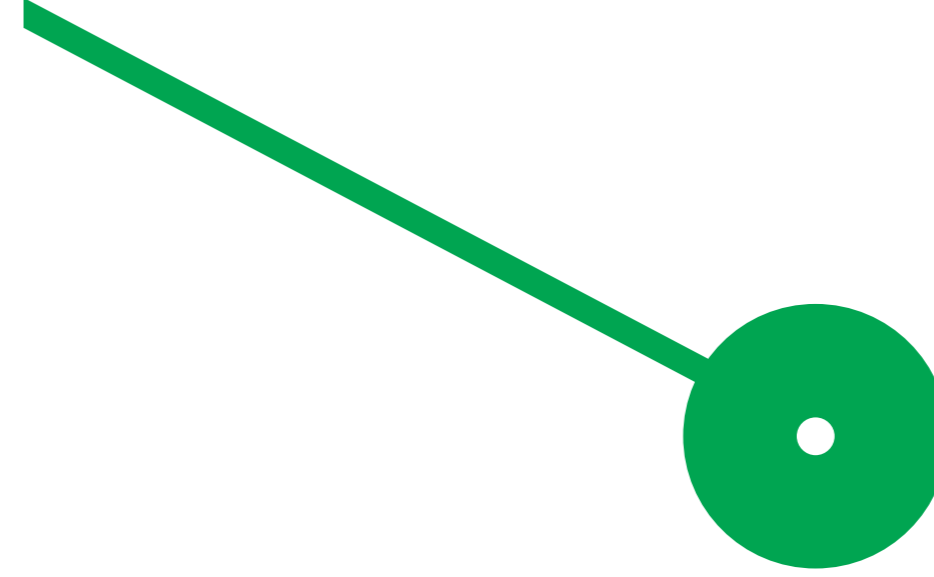


Turismo Náutico e as Práticas Sustentáveis:  
a Rede das Estações Náuticas de Portugal  
Gisela Pinheiro de Sousa

Gisela Pinheiro de Sousa. Turismo Náutico e as Práticas Sustentáveis: a Rede  
das Estações Náuticas de Portugal

Turismo Náutico e as Práticas  
Sustentáveis: a Rede das Estações  
Náuticas de Portugal  
Gisela Pinheiro de Sousa

10/2023



Politécnico do Porto  
Escola Superior de Hotelaria e Turismo

Gisela Pinheiro de Sousa

**Turismo Náutico e as Práticas Sustentáveis: a Rede das Estações  
Náuticas de Portugal**

Dissertação de Mestrado

**Mestrado em Gestão do Turismo**

Orientação: Prof.<sup>a</sup> Doutora Dália Filipa Veloso de Azevedo Liberato

Prof. Doutor Pedro Manuel da Costa Liberato

Vila do Conde, outubro de 2023

Politécnico do Porto  
Escola Superior de Hotelaria e Turismo

Gisela Pinheiro de Sousa

**Turismo Náutico e as Práticas Sustentáveis: a Rede das Estações  
Náuticas de Portugal**

Dissertação de Mestrado

**Mestrado em Gestão do Turismo**

Orientação: Prof.<sup>a</sup> Doutora Dália Filipa Veloso de Azevedo Liberato

Prof. Doutor Pedro Manuel da Costa Liberato

Vila do Conde, outubro de 2023

Gisela Pinheiro de Sousa

**Turismo Náutico e as Práticas Sustentáveis: a Rede das Estações  
Náuticas de Portugal**

Dissertação de Mestrado  
**Mestrado em Gestão do Turismo**

**Membros do Júri**

Presidente

Dra. Mónica Pereira de Oliveira

Escola Superior de Hotelaria e Turismo – Instituto Politécnico do Porto

Prof.<sup>a</sup> Doutora Dália Filipa Veloso de Azevedo Liberato

Escola Superior de Hotelaria e Turismo – Instituto Politécnico do Porto

Prof.<sup>a</sup> Doutora Ana Filipa Fernandes Aguiar Brandão

Departamento de Economia, Gestão, Engenharia Industrial e Turismo da Universidade  
de Aveiro

Vila do Conde, outubro de 2023

## AGRADECIMENTOS

Em primeiro lugar, quero agradecer ao meu namorado, que sempre me apoiou e esteve do meu lado, nos bons e maus momentos; que me motivou e mostrou que eu era capaz.

À minha orientadora Prof<sup>a</sup>. Doutora Dália Liberato, pela sua disponibilidade e pelo apoio ao longo da dissertação. Agradeço todo o conhecimento que me transmitiu, que certamente levarei para o futuro. Ao meu orientador Prof. Doutor Pedro Liberato, pelo seu apoio científico e por esclarecer as minhas dúvidas.

Agradeço também ao Dr. António José Correia, Coordenador da Rede das Estações Náuticas que desde o primeiro dia depositou toda a sua confiança em mim.

## RESUMO ANALÍTICO

Este trabalho visa analisar a importância do turismo náutico nas práticas sustentáveis, tendo como caso de estudo a Rede das Estações Náuticas de Portugal.

O turismo náutico é um conceito amplo que inclui rios, lagos e água, onde os turistas podem desfrutar de atividades num barco (Martínez Vázquez et al., 2021). A sustentabilidade é analisada tendo em conta três dimensões distintas: a ambiental, vista como um estado de equilíbrio e resiliência (Morelli, 2013), económica com base na ideia de eficiência, do não desperdício e do não uso de recursos escassos (Quaas, 2010); e a social vista como um processo que melhora a qualidade de vida da comunidade local.

As Estações Náuticas de Portugal são uma rede de organizações que operam juntas para promover a oferta turística náutica de alta qualidade a partir da valorização integrada dos recursos. Inclui serviço de alojamento, restauração e atividades náuticas, com o objetivo de atrair turistas e outros visitantes (Correia, 2022; Fórum Oceano, 2023).

Assim, os métodos utilizados foram a realização de uma entrevista exploratória com o Coordenador da Rede de Estações Náuticas de Portugal e a aplicação de um inquérito por questionário dirigido às Entidades Coordenadoras das Estações Náuticas. A análise dos dados quantitativos foi efetuado através do estabelecimento da relação/associação entre um conjunto de variáveis, com recurso à estatística descritiva.

Foram apresentados três objetivos específicos que abrangem, na sua totalidade, quatro hipóteses. Concluiu-se que existe uma relação entre o posicionamento geográfico da Estação Náutica e as dimensões da sustentabilidade e que existe uma relação entre os indicadores de sustentabilidade ambiental e social.

Ao nível das limitações do estudo foca-se o baixo número de indicadores estatísticos em relação ao Turismo Náutico, condicionados pela falta publicações e documentos oficiais. Para além disso, tendo em conta que o conceito de Estação Náutica é recente, existe uma limitação ao nível da literatura disponível.

No que se refere a investigações futuras, os autores deverão ter em conta o nível regional dado que o número de Estações Náutica é diferente em cada região. Foca-se também a necessidade da criação de reuniões de carácter exploratório que poderão contribuir para o desenvolvimento da conceptualização das Estações Náuticas.

**Palavras-chave:** Turismo Náutico; Sustentabilidade; Rede das Estações Náuticas de Portugal.

## ABSTRACT

This investigation aims to analyze the importance of nautical tourism in sustainable practices, taking as a case study the Portuguese Network of Nautical Stations.

Nautical tourism is a broad concept that includes rivers, lakes, and water where tourists can enjoy activities on a boat (Martínez Vázquez et al., 2021). Sustainability is analyzed taking into consideration three dimensions: environmental, seen as a state of balance and resilience (Morelli, 2013), economic, based on the idea of efficiency, non-waste and non-use of scarce resources (Quaas, 2010), and social, seen as a process that improves the quality of life of the local community.

The Nautical Stations of Portugal are a network of organizations that operate together to promote high quality nautical tourism through the integrated valorization of resources. It includes accommodation, restaurants, and nautical activities, with the aim of attracting tourists and other visitors (Correia, 2022; Fórum Oceano, 2023).

The methods used were an exploratory interview with the Coordinator of the Network of Nautical Stations of Portugal and the application of a questionnaire service addressed to the Coordinating Entities of the Nautical Stations. The analysis of the quantitative data was carried out by establishing the relationship/association between a set of variables, using descriptive statistics.

Three specific objectives were presented covering, in their entirety, four hypotheses. It was concluded that there is a relationship between the geographic positioning of the Nautical Station and the dimensions of sustainability, and that there is a relationship between environmental and social sustainability indicators.

In terms of limitations of the study, the focus is on the low number of statistical indicators in relation to Nautical Tourism, conditioned by the lack of publications and official documents. Furthermore, considering that the concept of Nautical Station is recent, there is a limitation in terms of available literature.

Regarding future investigations, the authors should consider the regional level as the number of Nautical Stations is different in each region. It also focuses on the need to create exploratory interviews that could contribute to the development of the conceptualization of Nautical Stations.

**Keywords:** Nautical Tourism; Sustainability; Network of Nautical Stations of Portugal.

## Índice

Lista de Ilustrações .....	Error! Bookmark not defined.
Índice de Tabelas .....	viii
Índice de Siglas .....	xi
<b>0 - INTRODUÇÃO .....</b>	<b>18</b>
<b>1. TURISMO NÁUTICO.....</b>	<b>20</b>
1.1. Turismo Náutico em Portugal .....	26
<b>2. SUSTENTABILIDADE.....</b>	<b>33</b>
2.1. Pilares da Sustentabilidade.....	40
2.1.1. Sustentabilidade Ambiental.....	42
2.1.2. Sustentabilidade Económica.....	44
2.1.3. Sustentabilidade Social.....	44
<b>3. TURISMO SUSTENTÁVEL.....</b>	<b>47</b>
3.1. Indicadores de Turismo Sustentável.....	53
3.2. Ecoturismo.....	61
3.3. Turismo Responsável.....	62
3.4. Turismo Náutico e Sustentabilidade .....	64
<b>4. REDE DAS ESTAÇÕES NÁUTICAS DE PORTUGAL.....</b>	<b>67</b>
4.1. Estações Náuticas de Portugal e Sustentabilidade .....	74
4.1.1. Atividades Náuticas Sustentáveis.....	76
<b>5. ENQUADRAMENTO METODOLÓGICO.....</b>	<b>83</b>
5.1. Metodologia.....	83
5.2. Objetivos e Hipóteses da Investigação.....	84
5.2.1. Objetivo Específico 1.....	85
5.2.2. Objetivo Específico 2.....	87

5.2.3.	Objetivo Específico 3 .....	88
5.3.	Instrumentos de Recolha de Dados .....	89
5.3.1.	Entrevista Exploratória.....	90
5.3.2.	Inquérito por Questionário.....	91
5.3.	Processo de Amostragem .....	98
<b>6.</b>	<b>ANÁLISE E TRATAMENTO DE DADOS.....</b>	<b>99</b>
6.1.	Entrevista Exploratória.....	99
6.2.	Análise Descritiva .....	113
5.3.3.	Parte I – Caracterização Sociodemográfica.....	113
5.3.4.	Parte II – Rede de Estações Náuticas de Portugal .....	116
5.3.5.	Parte III – Estações Náuticas de Portugal e a Sustentabilidade Social e Económica.....	120
5.3.6.	Parte IV – Estações Náuticas de Portugal e a Sustentabilidade Ambiental	122
5.4.	Análise da consistência interna das escalas utilizadas.....	132
5.5.	Análise dos objetivos e das hipóteses.....	132
6.5.	Tabulação Cruzada.....	142
<b>7.</b>	<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS.....</b>	<b>158</b>
7.1.	Limitações do estudo.....	165
7.2.	Contributos para estudos futuros.....	166
	ANEXOS.....	183
	Anexo I – Inquérito por Questionário.....	183

## Índice de Tabelas

Tabela 1 - Linhas de Ação para o Turismo Náutico .....	27
Tabela 2 - ODS (Objetivos de Desenvolvimento Sustentável).....	36
Tabela 3 - Turismo Sustentável e os principais acontecimentos mundiais.....	50
Tabela 4 - Impactos Positivos e Negativos do Turismo Sustentável .....	51
Tabela 5 - Indicadores de Turismo Sustentável (Dimensão Social).....	54
Tabela 6 - Indicadores de Turismo Sustentável (Dimensão Económica) .....	56
Tabela 7 - Indicadores de Turismo Sustentável (Dimensão Ambiental).....	58
Tabela 8 - Indicadores de Sustentabilidade (Dimensão Económica, Social e Ambiental).....	59
Tabela 9 - Critérios para Certificação de Estações Náuticas.....	69
Tabela 10 - Estações Náuticas de Portugal e Entidades Coordenadoras.....	71
Tabela 11 - Diferenças entre a investigação quantitativa e qualitativa .....	90
Tabela 12 - Ficha do Entrevistado.....	91
Tabela 14 - Estrutura do Questionário.....	91
Tabela 15 - Escala de Likert utilizada no questionário.....	92
Tabela 16 - Parte I -Caracterização Sociodemográfica .....	93
Tabela 17 - Parte II - Rede de Estações Náuticas de Portugal .....	94
Tabela 18 - Parte III - Estações Náuticas de Portugal e a Sustentabilidade Social.....	94
Tabela 19 - Parte III - Estações Náuticas de Portugal e a Sustentabilidade Económica.....	95
Tabela 20 - Parte IV - Estações Náuticas de Portugal e a Sustentabilidade Ambiental .....	96
Tabela 21 - Parte IV - Estações Náuticas de Portugal e a Sustentabilidade Ambiental .....	96
Tabela 22 - Parte IV - Estações Náuticas de Portugal e a Sustentabilidade Ambiental .....	97
Tabela 23 - Ficha Técnica da Amostra .....	98
Tabela 13 - Estrutura da Entrevista Exploratória .....	99
Tabela 24 - Estatística Descritiva - Termos estatísticos comuns e as suas definições.....	113
Tabela 25 - Q.1. - Idade.....	114
Tabela 26 - Q.1. - Idade (Estatística Descritiva) .....	114
Tabela 27 - Q.2. Género .....	114
Tabela 28 - Q.2. - Género (Estatística Descritiva).....	115
Tabela 29 - Q.3. Habilitações Literárias .....	115
Tabela 30 - Q.3. - Habilitações Literárias (Estatística Descritiva) .....	115
Tabela 31 - Q.4. Estação Náutica que representa .....	116
Tabela 32 - Q.5. Função que exerce .....	117
Tabela 33 - Q.6. Localização da Estação Náutica .....	117

Tabela 34- Q.6. – Localização da Estação Náutica (Estatística Descritiva) .....	118
Tabela 35 - Q.7 Principais atrativos da Estação Náutica.....	118
Tabela 36 - Q.8. Principais vantagens de constituir uma Estação Náutica .....	119
Tabela 37 - Q.9. Sustentabilidade Social (Estatística Descritiva).....	120
Tabela 38 - Q.10. Sustentabilidade Económica (Estatística Descritiva).....	121
Tabela 39 - Q.12.1 - Se sim, quais? .....	123
Tabela 40 - Q.13. Avalie o grau de desenvolvimento das seguintes atividades de carácter sustentável, com base na Estação Náutica que representa (Estatística Descritiva) .....	125
Tabela 41 - Q.14. Sustentabilidade Ambiental (Estatística Descritiva).....	125
Tabela 42 - Q.15.1. Quais as ações desenvolvidas no âmbito da Agenda para a Sustentabilidade Ambiental?.....	127
Tabela 43 - Q.15.2. Que outras ações foram levadas a cabo pela Estação Náutica que representa, ao nível da sustentabilidade ambiental? .....	127
Tabela 44 - Q.16.1. Quais? .....	129
Tabela 45 - Q.16.1. Quais? (Outra).....	129
Tabela 46 - Q.17. Quais os principais parceiros estratégicos para atingir os objetivos de sustentabilidade? .....	130
Tabela 47 - Q.17. Quais os principais parceiros estratégicos para atingir os objetivos de sustentabilidade? (Outra).....	130
Tabela 48 – Q.18. Qual a importância da Estação Náutica para o desenvolvimento do Turismo Náutico na Sustentabilidade? .....	131
Tabela 49 – Q.18. Qual a importância da Estação Náutica para o desenvolvimento do Turismo Náutico na Sustentabilidade? (Estatística Descritiva).....	131
Tabela 50 - Análise da Consistência Interna das Escalas Utilizadas (Alfa de Cronbach) .....	132
Tabela 52 - Estatística descritiva aplicada às Hipóteses.....	133
Tabela 53 - Estatística descritiva e testes ANOVA: Relação entre Q.9 e Q.6.....	134
Tabela 54 - Estatística descritiva e testes ANOVA: Relação entre Q.14 e Q.6.....	136
Tabela 55 - Correlação de Pearson: Relações entre as dimensões associadas às Q.9 e Q.14 .....	138
Tabela 56 - Correlação de Pearson: Relações entre as dimensões associadas às Q.14 e Q.13....	140
Tabela 57 - Tabulação Cruzada: Afirmções.....	142
Tabela 58 - Relação entre a localização da Estação Náutica (Q.6) e as principais vantagens de constituir uma Estação Náutica (Q.8) – Frequência absoluta e relativa.....	143

Tabela 59 - Relação entre a localização da Estação Náutica (Q.6) e a sua importância para o desenvolvimento do Turismo Náutico na Sustentabilidade (Q. 18) – Frequência absoluta e relativa.....	145
Tabela 60 - Relação entre a localização da Estação Náutica (Q.6) e a sua importância para desenvolvimento do turismo náutico na vertente da sustentabilidade social (Q.9) .....	146
Tabela 61 - Relação entre a localização da Estação Náutica (Q.6) e a sua importância para desenvolvimento do turismo náutico na vertente da sustentabilidade económica (Q.10).....	148
Tabela 62 - A localização da Estação Náutica (Q.6) influencia a valorização dos parceiros estratégicos para atingir objetivos de sustentabilidade (Q.17).....	150
Tabela 63 - Relação entre a localização da Estação Náutica (Q.6) e os seus principais atrativos (Q.7) .....	151
Tabela 64 - Relação entre o grau de desenvolvimento das atividades sustentáveis (Q.13) com a localização da Estação Náutica (Q.6) .....	154

## Índice de Figuras

Figura 1 - Programas e Certificações de Sustentabilidade.....	38
Figura 2 - Dimensão da sustentabilidade e as suas inter-relações .....	40
Figura 3 - Turismo Sustentável e as Dimensões da Sustentabilidade .....	52
Figura 4 - Distribuição Geográfica das Estações Náuticas de Portugal.....	71

## Índice de Gráficos

Gráfico 1 - Entrada de Navios de Cruzeiro (2019, 2020 e 2021).....	28
Gráfico 2 - Passageiros Embarcados (2019, 2020 e 2021).....	29
Gráfico 3 - Passageiros Desembarcados (2019, 2020 e 2021) .....	30
Gráfico 4 - Passageiros em Trânsito - com/sem saída para terra (2019, 2020 e 2021) ....	30
Gráfico 5 - Q.11. Considera que a Estação Náutica que representa possui preocupações ao nível ambiental? .....	122
Gráfico 6 - Q.12. Existem práticas sustentáveis na Estação Náutica que representa?..	123
Gráfico 7 -Q.15. A Estação Náutica que representa possui Agenda para a Sustentabilidade Ambiental? .....	126
Gráfico 8 -Q.16. A Estação Náutica possui selos/galardões em matéria de sustentabilidade? .....	128

## Índice de Siglas

ABAE (Associação Bandeira Azul da Europa)  
ADENE (Agência para a Energia)  
ANMP (Associação Nacional de Municípios Portugueses)  
APA (Associação Portuguesa do Ambiente)  
APECATE (Associação Portuguesa de Empresas de Congressos, Animação Turística e Eventos)  
APPR (Associação Portuguesa de Portos de Recreio)  
BTL (Bolsa de Turismo de Lisboa)  
CCDR (Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional)  
CE (Comissão Europeia)  
CIM (Comunidade Intermunicipal)  
DGE (Direção-Geral da Educação)  
DGPM (Direção-Geral de Política do Mar)  
EN (Estações Náuticas)  
ENP (Estações Náuticas de Portugal)  
FEDETON (Fédération Européenne de Destinations Touristiques Nautiques)  
GDSI (Índice de Sustentabilidade de Destino Global)  
GSTC (Global Sustainable Tourism Council)  
INE (Instituto Nacional de Estatística)  
IREN (Internacionalização da Rede de Estações Náuticas)  
NUTS (Nomenclatura das Unidades Territoriais para Fins Estatísticos)  
OCDE (Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Económico)  
ODM (Objetivos de Desenvolvimento do Milénio)  
ODS (Objetivos de Desenvolvimento Sustentável)  
OMT (Organização Mundial do Turismo)  
ONG (Organização Não Governamental)  
ONU (Organização das Nações Unidas)  
SUP (Stand-Up-Paddle)  
TIES (The International Ecotourism Society)

UNEP (Programa das Nações Unidas para o Meio Ambiente)

UNESCO (Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura)

UNWTO (United Nations World Tourism Organization)

WEF (World Economic Forum)

WSSD (World Summit on Sustainable Development)

WTO (World Tourism Organization)

WTTC (World Travel and Tourism Council)

## INTRODUÇÃO

A presente investigação foi realizada no âmbito do Curso de Mestrado em Gestão do Turismo da Escola Superior de Hotelaria e Turismo do Instituto Politécnico do Porto.

O objetivo geral deste estudo é avaliar a importância do turismo náutico nas práticas sustentáveis, tendo como estudo de caso a Rede das Estações Náuticas de Portugal.

Foram também desenhados 3 objetivos específicos e três hipóteses: o objetivo específico 1 procura analisar a relação entre a localização da Estação Náutica e as dimensões da sustentabilidade e possui duas hipóteses: “Existe uma relação entre o posicionamento geográfico da Estação Náutica e os indicadores de sustentabilidade social” (H1) e “A localização da Estação Náutica influencia o grau de concordância face aos indicadores de sustentabilidade ambiental” (H2). O segundo objetivo específico tem como base avaliar a relação entre a sustentabilidade social e ambiental, cuja hipótese é “Existe uma relação entre os indicadores de sustentabilidade ambiental e social” (H3). Por fim, o objetivo específico 3 procura analisar a relação entre a sustentabilidade ambiental e o grau de desenvolvimento das atividades náuticas sustentáveis, e possui uma hipótese: “Analisar a relação entre a sustentabilidade ambiental e o grau de desenvolvimento das atividades náuticas sustentáveis” (H4).

Ao nível da estrutura geral, o estudo é composto por sete capítulos.

O primeiro capítulo diz respeito à contextualização do turismo náutico a nível mundial, com recurso a uma panóplia de autores que, ao longo dos anos, estudaram este conceito. Neste capítulo ainda é abordado o turismo náutico em Portugal, utilizando indicadores estatísticos providenciados pelo INE.

O segundo capítulo aborda a sustentabilidade, numa primeira fase como um todo e, de seguida, uma análise aprofundada aos três pilares da sustentabilidade: ambiental, económica e social.

No que se refere ao terceiro capítulo, este tem como base o turismo sustentável, incluindo os indicadores do turismo sustentável, estudado em profundidade em virtude dos estudos existentes. Para além disso, inclui a conceptualização de ecoturismo e o turismo responsável. Neste caso também foi desenhado um tópico com o objetivo de incluir os dois conceitos-chave deste estudo: turismo náutico e a sustentabilidade.

A temática do quarto capítulo tem como foco as Estações Náuticas de Portugal, onde é abordada a sua definição, vantagens e ainda critérios de criação de uma Estação Náutica. Complementarmente estudou-se a relação entre esta temática e a sustentabilidade, incluindo a identificação de atividades náuticas sustentáveis e posterior enquadramento.

O quinto capítulo refere-se ao enquadramento metodológico, na qual é abordada a metodologia adotada, os objetivos e hipóteses de investigação, os instrumentos de recolha de dados e ainda o processo de amostragem. No que se refere aos instrumentos de recolha de dados, este estudo possui uma investigação quantitativa e qualitativa e, neste tópico foi analisada a entrevista exploratória.

O capítulo seis engloba a análise e tratamento de dados, incluindo a análise descritiva tendo em conta cada uma das partes integrantes do questionário, a análise da consistência interna das escalas utilizadas, a análise dos objetivos e das hipóteses com recurso a testes estatísticos e, por fim a tabulação cruzada de um conjunto de afirmações.

Por fim, o capítulo sete refere-se às considerações finais que inclui, para além desta temática, as limitações do estudo e o contributo para estudos futuros.

## 1. TURISMO NÁUTICO

O turismo é um dos setores mais importantes da economia de vários países. Neste século assumiu-se como uma atividade global amplamente reconhecida pela sua capacidade de promover e desenvolver os territórios (Silveira et al., 2018). A relevância do turismo faz com que este se segmente em vários tipos, que possuem diferentes tipologias de turista, motivações e necessidades.

Uma dessas tipologias de turismo é o segmento náutico, um conceito que tem sido explorado ao longo de anos e que tem recebido contribuições de diversos especialistas que procuram elucidar a natureza do turismo náutico, e de que forma é que este é contextualizado ao nível da literatura.

O turismo náutico é, claramente, a junção de duas palavras “turismo” e “náutica”, sendo que este último deriva da palavra grega *naus*, que significa barco. Atualmente, a navegação constitui um conjunto de habilidades teóricas e práticas que o capitão de uma embarcação precisa de ter para navegar no mar, desde o porto de partida até à chegada (Lukovic, 2013; Jovanovic et al., 2013). Vukonic e Cavlek (2001) apresentaram uma das primeiras definições do conceito afirmando que “o turismo náutico é um termo relacionado a uma forma especial de turismo em que as partes predominantes usam a navegação e a permanência de turistas em embarcações próprias ou alugadas e várias atividades marítimas para fins turísticos e de entretenimento” (Vukonic & Cavlek, 2001). Esta definição foi complementada por Cardona (2000) que designa o turismo náutico como umas férias ativas em contacto com o mar que permitem a realização de todo o tipo de atividades náuticas no tempo de lazer.

Carrasco (2001) inclui um outro fator de elevada importância, definindo o turismo náutico como o turismo costeiro que está dependente das condições meteorológicas relacionadas com as atividades de lazer e desportivas desenvolvidas no mar.

Já Jennings (2011) reitera que o turismo náutico é composto por “qualquer atividade turística realizada que se relaciona com os recursos hídricos, como lagos, barragens, canais, riachos, rios, vias navegáveis, zonas costeiras marinhas, mares e oceanos” (Jennings, 2011). A utilização da água na sua forma mais básica para estudar o turismo náutico foi também amplamente estudada por Silveira et al. (2018), onde esta é

vista como uma atração magnética para os turistas, tendo em conta a sua disponibilidade em diferentes cenários para as atividades recreativas e de lazer.

Kovacic e Favro (2012) acrescentam ainda que o turismo náutico se assumiu como um ramo diversificado do turismo geral que veio mudar significativamente as estruturas e as peculiaridades da indústria do turismo. Outros autores reiteram que “o turismo náutico é uma variedade de turismo com o mar como elemento distintivo, onde as marinas são consideradas equipamentos centrais de turismo náutico, vocacionadas para satisfazer a complexa e crescente procura do turista náutico” (Benevolo & Spinelli, 2018). Atualmente, persiste a complexidade em estabelecer uma definição precisa do turismo náutico e do perfil do turista náutico, uma vez que, como observado por Lukovic (2013), esses viajantes apresentam necessidades complexas.

Este autor enveredou por uma vertente distinta, agregando a este conceito o carácter científico, afirmando que o turismo náutico é “a soma das atividades multifuncionais causadas pela permanência de turistas náuticos nos portos de turismo náutico ou fora deles, e pelo uso de embarcações e outros objetos relacionados à atividade comercial de turismo náutico, voltado para a recreação, desportos, entretenimento e outras necessidades” (Lukovic, 2013). Esta definição possui todos os elementos que determinam o que é o turismo náutico, incluindo ainda a utilização de pequenas embarcações privadas.

Ao nível das motivações, de acordo com Orams (2002), o propósito da viagem destes turistas é o recreio e o prazer a bordo de iates à beira-mar, tornando-se o critério fundamental para distinguir o turismo náutico das outras formas de turismo. O mesmo autor afirma que este tem uma estrutura complexa e natureza heterogénea. Além das suas especificidades, inclui também elementos distintos como a saúde, desporto, excursão, cultura e outros tipos de turismo. Assim, é possível afirmar que o turismo náutico viabiliza a complementaridade de produtos e outras modalidades turísticas, conferindo-lhe um carácter único e abrangente.

Duarte (2017) afirma que a procura turística se divide entre primária, onde as principais motivações da viagem são a práticas das atividades náuticas; e secundária, cujas motivações assentam no produto de Sol e Mar, e a prática de atividades náuticas constitui um complemento. É fundamental apurar as motivações do turista náutico na

medida em que estas são díspares entre si e cada um destes tipos de turista procura uma oferta distinta.

De acordo com Kovačić e Silveira (2018), o turismo náutico é uma forma de turismo que engloba férias, lazer e recreio e que, através das suas características socioeconómicas, representa um potencial turístico e económico cada vez mais importante. Os autores afirmam que “o turismo náutico se define como a navegação e permanência de turistas a bordo de iates, barcos e cruzeiros para fins pessoais ou empresarias, bem como a atracação em portos náuticos abertos ao público, para recreação/lazer e cruzeiros” (Kovačić & Silveira, 2018).

O turismo de iates, segundo Silveira (2016) corresponde à navegação de embarcações de pequena e média dimensão à vela e/ou iates a motor por particulares (potencialmente turistas) que navegam através do meio marinho e outros pontos do litoral para descansar, abastecer combustível e fazer compras. Estes turistas usufruem normalmente das imediações das estruturas e serviços que podem ou não ter vocação turística.

Existe uma ligação direta também com os desportos náuticos uma vez que o turismo náutico “pode incluir atividades recreativas que impliquem deslocações para fora do local de residência e que sejam acolhidas ou centradas no meio marinho” (Orams, 2002).

Verdet (2002) designa este tipo de turismo como um conjunto de relações entre pessoas que se juntam quando viajam com uma duração inferior a um ano, e cuja principal motivação é a realização de atividades náuticas. No entanto, de acordo com Jennings (2011), surgiram novas tipologias e coexistiram muitas formas diferentes de turismo ao longo das últimas décadas, dificultando a escolha de apenas uma definição para este conceito abrangente, com uma natureza multifacetada.

Associado também às motivações, Silveira (2016) identificou dois tipos de turismo náutico que possuem motivações distintas: o turismo de cruzeiros, que se caracteriza pela navegação em grandes navios e pelo transporte em grande escala de passageiros (considerados turistas náuticos dado que a atividade de turismo de cruzeiros é uma atividade náutica, embora com o objetivo de prática de lazer); e o turismo náutico desportivo, onde a principal motivação é o desporto e a aventura, com a utilização de pranchas que podem ser alugadas ou próprias.

Ao longo dos anos, vários autores começaram a utilizar os termos “turismo náutico” e “turismo marítimo” como sinónimos, dado que o local onde as atividades são praticadas envolve água. Existem também outros que consideram o turismo de cruzeiros como algo completamente à parte, tendo em conta que a principal motivação para estas viagens não é a prática de desportos marítimos, fluviais ou subaquáticos. Assim, o turismo de cruzeiros, de acordo com Martínez Vázquez et al. (2021), deve ser analisado separadamente do turismo náutico.

De acordo com o estudo de Lukovic (2013), em relação às diferenças que podem existir entre turismo náutico, marítimo e marinho, o autor conclui que não existe unanimidade ou clareza entre as várias pesquisas sobre esta temática. Acrescenta ainda que o turismo náutico é uma categoria relevante do turismo marítimo, uma vez que gera impactos diretos no desenvolvimento costeiro e na promoção do destino, tornando-se uma das mais importantes áreas de investigação. De uma forma geral, o elemento que diferencia o turismo náutico é a prática de atividades desportivas não só no mar, como também em águas interiores.

Assim, o turismo náutico é um conceito amplo “que inclui rios, lagos e outros ambientes aquáticos onde os turistas podem desfrutar de atividades num barco” (Martínez Vázquez et al., 2021). Pereira et al. (2022) adicionam que este tem se posicionado como um dos segmentos mais desenvolvidos dentro do mercado turístico em todo o mundo.

Dadas as oportunidades adicionais, como a possibilidade de complementaridade de serviços, há destinos náuticos de interior, nos quais essas atividades têm um papel importante como oferta turística adicional. Estas podem ser pesca desportiva ou navegação em lagos e reservas naturais (Kovačić & Silveira, 2018).

No caso do litoral, as marinas podem desempenhar um papel de alojamento do turista dado que as atividades náuticas são propícias à deslocação a distâncias mais longas do que em áreas interiores. O turismo náutico é um produto altamente dinâmico e com grande potencial para desenvolver destinos já consolidados, podendo transformar destinos pouco atrativos para o desenvolvimento. O sucesso deste tipo de turismo, de acordo com Lukovic (2013), depende do leque alargado de atividades que oferece e da possibilidade de o integrar com o turismo ativo e de contacto com a natureza.

Enquanto existem outros fatores da oferta turística (políticos, organizacionais, alojamento) que influenciam diretamente os outros tipos de turismo, no caso da vertente náutica, o grau de atratividade dos recursos naturais é duradouro e imutável (Silveira et al., 2018).

De acordo com Dowling (2006), existem três polos principais ligados à náutica: América do Norte/Central que engloba as Caraíbas/Bahamas, Riviera Mexicana/Panamá, Alaska e o Atlântico Nordeste; a Europa, composta pelo Mediterrâneo e o Noroeste da Europa/Transatlântico e, por fim, o resto do Mundo, composto pelo Sudeste Asiático e Extremo Oriente, Sul do Pacífico e Hawaii e outros sub-mercados. Em contrapartida, Lukovic (2013) apresenta categorias diferentes para efeitos de investigação: em primeiro lugar o Mediterrâneo, depois a Europa Ocidental/Atlântico, o Báltico e os países ao redor do Círculo Polar Ártico, a Europa Continental e o Mar Negro.

Como destacou Vázquez (2020) o turismo náutico no Mediterrâneo é muito dinâmico e desenvolvido e, para os turistas familiarizados com o frio do Norte da Europa, o clima ameno do Mediterrâneo oferece a oportunidade de ir de férias em qualquer altura do ano. No entanto, a época balnear mantém-se particularmente popular, criando um forte carácter sazonal no turismo náutico.

De uma forma geral, o turismo náutico apresenta-se como um segmento favorável da sociedade quanto ao desenvolvimento dos recursos naturais e culturais. Para a prática deste tipo de turismo, de acordo com Lopes et al. (2021), é necessário que as estruturas ribeirinhas tenham condições de acessibilidade propícias ao seu desenvolvimento. Este fator contribui para a oferta de atividades ligadas à prática de turismo náutico e o conseqüente aumento da qualidade dos destinos turísticos, que devem estar ancorados no desenvolvimento de um turismo sustentável.

Kasum et al. (2018) referem que o impacto ambiental do turismo náutico se divide em três fases: a construção, utilização e o fim de utilização, uma vez que a maioria das embarcações náuticas tem impacto no ambiente desde o momento em que entram nos portos. No entanto, o setor do turismo náutico desempenha um papel fulcral na criação de empresas, na valorização das preocupações ambientais (Philippe, 2020) e no desenvolvimento socioeconómico sustentável (Marusic et al., 2020).

As atividades náuticas contribuem para a competitividade e dinamização do turismo nos territórios, bem como na hotelaria, restauração e serviços comerciais. Estas

incluem ainda as atividades recreativas e desportivas (marítimas e fluviais), atividades culturais, como património, eventos e espetáculos associados ao mar e ao rio; e o turismo costeiro (Cardoso et al., 2023).

## 1.1. Turismo Náutico em Portugal

Devido à sua posição geográfica vantajosa, que se destaca pela sua centralidade, inserido nos fluxos que vão das Caraíbas, passando pelos Açores até chegar ao Mediterrâneo, além dos fluxos provenientes da Europa Central e do Norte, Portugal torna-se a escolha primordial para a prática de turismo (Silveira et al., 2018).

Portugal é banhado pelo Oceano Atlântico e, graças à sua vasta costa, com mais de 850km, e à presença de várias ilhas, oferecem um cenário propício para os amantes da náutica, propiciando um mar que vai de encontro a diversos gostos: águas tranquilas para a vela e mares mais agitados para aqueles que procuram emoções fortes (Lopes, 2022; Silveira et al., 2018).

Este país possui, de acordo com Cardoso et al. (2023), um grande potencial de recursos e portos náuticos para atrair e tornar Portugal uma referência única.

O turismo náutico admite como incentivo a fruição de viagens relacionadas com a água, podendo ser exercidas todas as modalidades de atividades náuticas, sejam em lazer ou em competição. Silveira (2016) identifica a vela, windsurf, wakeboard, canoagem, remo, mergulho, entre outros.

A importância do turismo náutico para o país reflete-se na elaboração de documentos que revelam o interesse pelo desenvolvimento das atividades náuticas. É o caso da Estratégia Nacional para o Mar 2021-2030, onde Portugal é descrito como um país oceânico com uma extensa costa e uma das maiores zonas económicas exclusivas do mundo, estendendo-se por mais de 1.7 milhões de km<sup>2</sup>, incluindo uma grande diversidade de ecossistemas e recursos (Cardoso et al., 2023).

Este documento vinca também a importância da náutica de recreio, que está em crescimento em Portugal. Afirmam que esta “é uma área com potencial para gerar emprego especializado e que associa diversas atividades e infraestruturas como a construção naval ou os estaleiros” (DGPM, 2021).

Para além disso, reiteram que a prática de desportos náuticos movimenta um número elevado de desportistas, seja na vertente profissional como lúdica. Assim, não só proporcionam dinamismo aos locais onde estas atividades decorrem, como promovem o desenvolvimento das comunidades tendo como base a sustentabilidade, o equilíbrio e a segurança (DGPM, 2021). A título de exemplo, esta Estratégia refere que a vela, o surf e

os desportos de grandes ondas, contribuem para a consciencialização da sociedade sobre o meio marinho.

Neste documento são ainda mencionadas as Estações Náuticas e a sua importância para a diversificação da oferta turística, na redução da sazonalidade e na geração de emprego nas regiões onde se inserem. Dada a importância da temática para este estudo, foi reservado um capítulo para o seu desenvolvimento.

A Estratégia Turismo 2027, publicada em 2017, é considerada o referencial estratégico para o turismo em Portugal na próxima década. Foram desenhadas linhas de ação não só para o turismo como um todo, mas também para o turismo náutico, nomeadamente (Tabela 1):

Tabela 1 - Linhas de Ação para o Turismo Náutico

Reforçar a posição de Portugal como destino de atividades náuticas, desportivas, e de lazer associadas ao mar, ao longo de toda a costa e como destino de surf de referência internacional.

Dinamizar e valorizar as infraestruturas, equipamentos e serviços de apoio ao turismo náutico (portos, marinas e centros náuticos).

Dinamizar atividades náuticas de fruição do mar ligadas ao mergulho, vela, canoagem, observação de cetáceos e aves marinhas, pesca, passeios marítimo-turísticos e atividades de praia, que integram a sustentabilidade na cultura náutica do mar.

Dinamizar “rotas de experiência” e ofertas turísticas à volta do mar e atividades náuticas.

Criar ações de valorização costeira, incluindo a requalificação das marginais e valorização das praias.

Criar projetos de turismo de saúde e bem-estar associados às propriedades terapêuticas do Mar.

Valorizar o marisco associado à dieta mediterrânica.

Fonte: Turismo de Portugal (2017)

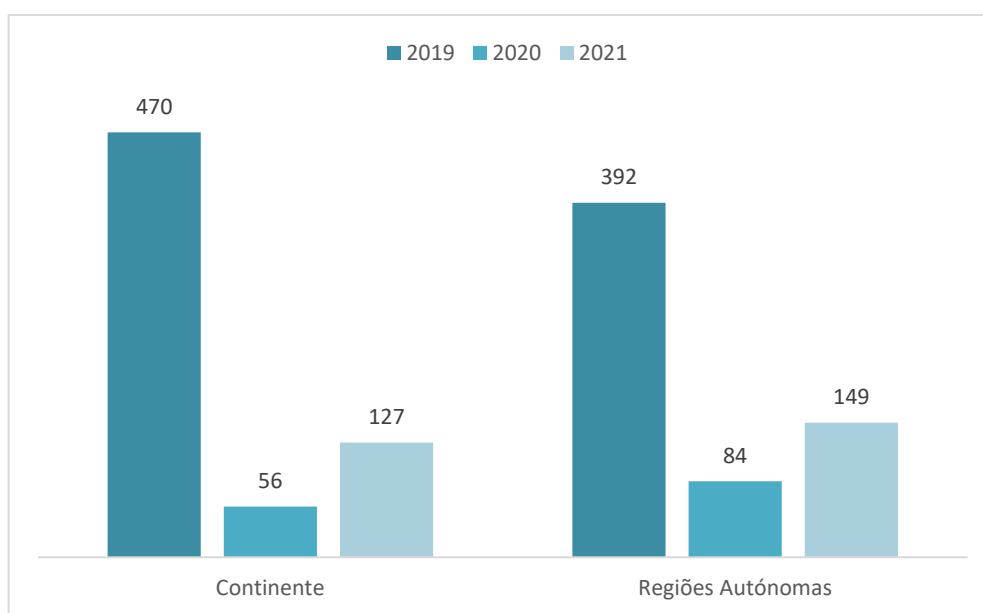
Estas linhas de ação para o turismo náutico pretendem “desenvolver e melhorar os sistemas de navegação, para uma navegação fluvial mais segura, melhorando os cais e criando plataformas de atracação para embarcações de recreio ou infraestruturas de apoio” (Lopes, 2022).

Ao nível estatístico e, com o objetivo de compreender a dimensão do turismo náutico nos últimos 3 anos, foram analisados vários indicadores tendo como base o Instituto Nacional de Estatística (INE).

Relativamente à entrada de navios de cruzeiro, verifica-se que, quer no continente, quer nas regiões autónomas, entre 2019 e 2020, foi registada uma quebra abrupta fruto da pandemia de Covid-19. No continente essa redução foi de 88% e nas regiões autónomas de 79%. No entanto, apesar destes valores terem subido, não foram alcançados os números registados previamente, o que reflete um aumento de 127% no continente e 77% nas regiões autónomas.

De uma forma geral, apesar de em 2019 existirem mais cruzeiros a entrar no continente, em 2021 as regiões autónomas ultrapassaram esse valor, conforme é possível observar no Gráfico 1 (INE, 2019;2020;2021).

Gráfico 1 - Entrada de Navios de Cruzeiro (2019, 2020 e 2021)



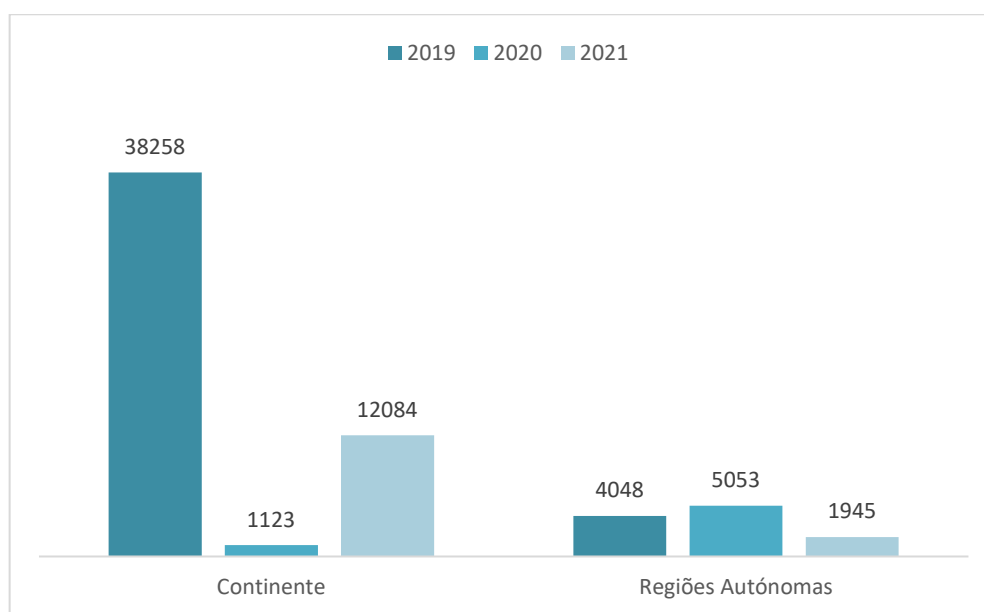
Fonte: INE (2019;2020;2021)

No que se refere aos passageiros, os indicadores dividem-se em três: os embarcados, os desembarcados e os em trânsito (com/sem saída para terra).

Em 2019 registaram-se 38.258 passageiros embarcados no continente, seguido de uma quebra acentuada em 2020 e posterior aumento em 2021, no entanto ficou aquém dos valores de 2019. A diminuição dos passageiros foi de 97% seguido de um aumento correspondente a 976%.

No que toca às regiões autónomas, regista-se o inverso sendo que em 2020, ano de pandemia Covid-19, foi registado um valor mais elevado em comparação com o ano anterior e o seguinte. Assim, entre 2019 e 2020 o aumento foi de 24% seguido de uma diminuição abrupta de 62%.

Gráfico 2 - Passageiros Embarcados (2019, 2020 e 2021)

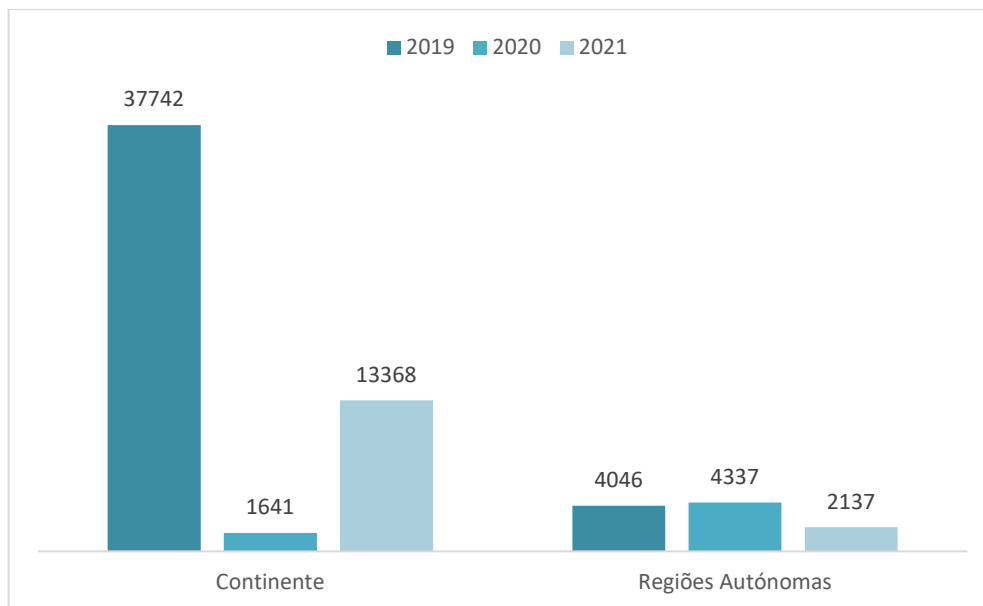


Fonte: INE (2019;2020;2021)

Relativamente aos passageiros desembarcados, registam-se tendências similares aos passageiros embarcados, com valores mais altos no continente, embora com a quebra abrupta em 2020 e conseqüente recuperação. Já nas regiões autónomas, o ano de 2020 sobressai contrariando a queda registada no continente, resultado da pandemia.

Apesar de, entre 2019 e 2020, a queda de passageiros no continente ser de 96%, as regiões autónomas registaram um aumento de 7%, seguido do ano de 2021, onde o continente registou um aumento de 715% e as regiões autónomas uma diminuição de 51%.

Gráfico 3 - Passageiros Desembarcados (2019, 2020 e 2021)

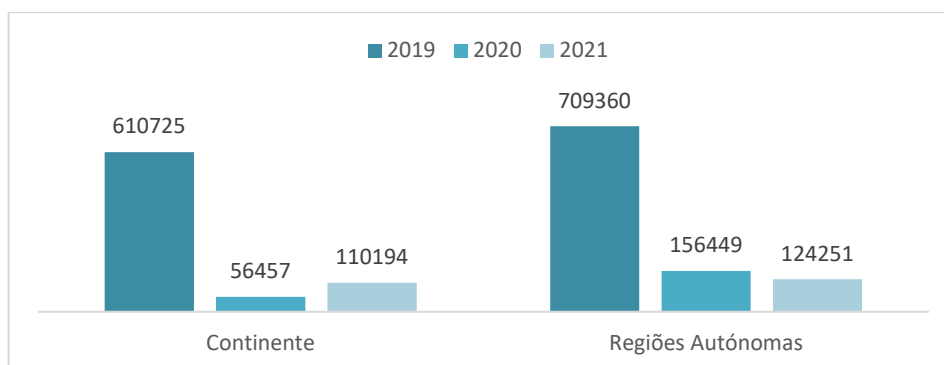


Fonte: INE (2019;2020;2021)

Através da análise dos dados estatísticos dos passageiros em trânsito (com/sem saída para terra) conclui-se que ocorreu o inverso daquilo que se tem vindo a observar, dado que as regiões autónomas registaram um valor mais elevado de passageiros face aos contabilizados no continente. Apesar de um número mais baixo em 2020, o continente conseguiu duplicar o valor registado em 2020 e, nas regiões autónomas, apesar da quebra, o ano de 2021 registou valores mais baixos face ao ano anterior.

De uma forma geral, de 2019 para 2020 o continente e as regiões autónomas registaram descidas, de 91% e 78%, respetivamente. Em 2021 os valores do continente aumentaram 95% enquanto os das regiões autónomas continuou a sua descida, desta vez menos acentuada, de 21%.

Gráfico 4 - Passageiros em Trânsito - com/sem saída para terra (2019, 2020 e 2021)



Fonte: INE (2019;2020;2021)

De acordo com os indicadores apresentados previamente, conclui-se que, ao nível de cruzeiros entrados, o ano mais favorável foi o de 2019, contrastando com o pior, 2020. Em 2019 o continente recebeu mais navios de cruzeiro e em 2020 e 2021 foram as regiões autónomas. Relativamente aos passageiros embarcados, 2019 foi o melhor ano e 2020 o pior e, nestes valores, o ano de 2019 e 2021 foi mais favorável ao continente contrastando com 2020, às regiões autónomas. Quanto aos passageiros desembarcados, as conclusões são as mesmas daquelas referidas anteriormente: o continente a liderar em 2019 e 2021, o melhor ano foi 2019 e o pior 2020. Por fim, quanto aos passageiros em trânsito, apesar do melhor e pior ano serem os mesmos, existe uma diferença relativamente ao registado anteriormente, onde as regiões autónomas se destacam pelo número de passageiros em trânsito (com/sem saída para terra).

A partir destes números é possível analisar quais serão as tendências, com foco no de aumento, quer no continente quer nas regiões autónomas, dado que se prevê que a indústria do turismo, em 2023, possa ultrapassar os números obtidos em 2019 (Publituris, 2022b).

Estes indicadores e os seus resultados demonstram a atratividade que Portugal tem ao nível nacional e internacional. Os entusiastas da náutica de recreio encontrarão em Portugal mar e rios propícios à prática de vela, por exemplo. Portugal, de acordo com Lopes et al. (2021) tem locais considerados como alguns dos melhores campos de regatas do mundo, o que leva à organização recorrente de eventos e campeonatos. É visto como um destino turístico de excelência tendo como base a sua cultura, localização geográfica, clima e segurança que transmite aos seus visitantes.

Pelo quarto ano consecutivo, Portugal conquistou o prémio de Melhor Destino na Europa pelos *World Travel Awards*. Para além disso, de acordo com Lopes (2022), o país foi galardoado com dois prémios ligados ao turismo náutico, sendo o principal destino de Cruzeiros da Europa (Lisboa) e o Porto de Cruzeiros como líder na Europa em 2020 (Porto de Cruzeiros de Lisboa).

Assim, a náutica de desporto/lazer e de iates em Portugal é definitivamente um setor relevante na economia nacional e de particular importância socioeconómica em muitos locais. O número de turistas e a ligação às comunidades locais apresentam benefícios mútuos, conferindo identidade ao destino, e ainda regalias económicas para a população (Perna et al., 2015). No entanto, os autores reiteram que a oferta de turismo

náutico ainda não vai de acordo aos requisitos internacionais de número de vagas disponíveis para iates que atravessam e desejam visitar a área.

Adicionam ainda que Portugal possui uma distribuição desigual dos portos náuticos sendo necessário um melhor e criterioso planeamento da economia futura associada à náutica.

## 2. SUSTENTABILIDADE

A sustentabilidade é um termo amplo, com várias centenas de anos de existência que tem ganho cada vez mais importância na sociedade atual.

A história deste conceito que nem sempre teve conotações tão significativas. A verdade é que a sustentabilidade teve origem na silvicultura quando, em 1713, o alemão Hans Carl von Carlowitz, publicou o seu livro *Sylvicultura Oeconomica oder Anweisung zur wilden Baumzucht* que defendia a conservação, cultivo e uso de madeira de forma contínua, estável e sustentada (Enders & Remig, 2016). Naquela época, uma grande quantidade de madeira era necessária para fundição de minérios e construção de navios e foi aí que surgiu o conceito básico de gestão florestal sustentável, que é “alcançado quando, por unidade de tempo, são cortadas tantas árvores quanto aquelas que crescem” (Wilderer, 2007). Este livro não só contém uma descrição de diferentes espécies de árvores, os procedimentos de semear e plantar árvores, danos florestais, como também instruções para economizar madeira e cultivar as florestas (Enders & Remig, 2016).

O conceito de sustentabilidade é complexo e vai muito além do desenvolvimento sustentável (Gadotti, 2010). Para a comunidade, a sustentabilidade é vista como o sonho de viver bem e como um equilíbrio dinâmico com os outros e com o meio ambiente. Brandão (2008) afirma que a sustentabilidade se opõe a tudo o que sugere desequilíbrio, destruição, expropriação e aquisição indevida de materiais, face à mudança e transformação da sociedade ou do ambiente. Assim, a sustentabilidade significa “uma nova forma igualitária, livre, justa, inclusiva e solidária de reunir as pessoas para construir um mundo de convivência social e, ao mesmo tempo, gerar e transformar os ambientes naturais sustentáveis onde vivem e dos quais dependem para viver e estar juntos” (Brandão, 2008).

Apesar de a palavra “sustentabilidade” ser usada com frequência, sobretudo nas últimas duas décadas, Scoones (2007) reitera que não há nada, ao que parece, que não possa ser descrito como “sustentável”, mas sim como palavras hifenizadas ou emparelhadas com este conceito: existem cidades sustentáveis, economias sustentáveis, gestão de recursos sustentáveis, negócios sustentáveis e, claro, desenvolvimento sustentável.

Foi na década de 1980 que este termo atingiu um patamar mais amplo, com o nascimento do movimento ambiental contemporâneo no final dos anos 1960 e 1970. Este

debatia os limites de crescimento, e os ambientalistas estavam ansiosos para mostrar como as questões ambientais poderiam estar ligadas às questões do desenvolvimento (Scoones, 2007).

Eizaguirre et al. (2019), através de um estudo intensivo da literatura, indicaram mais de 100 definições de sustentabilidade usadas quer por profissionais, quer por académicos, para ilustrar o conceito com base em vários contextos.

No entanto, a definição globalmente aceite surge na Comissão Mundial das Nações Unidas sobre o Meio Ambiente e Desenvolvimento, presidida por Gro Brundtland, ex-Primeira Ministra da Noruega. A sustentabilidade tornou-se o foco deste debate em meados da década de 1980, culminando no relatório histórico intitulado “*Our Common Future - O Nosso Futuro Comum*”, em 1987. Foi na Comissão de Brundtland (apelidada em homenagem à Presidente) que o desenvolvimento sustentável foi definido, como “aquele que responde às necessidades do presente sem comprometer a capacidade de resposta das gerações futuras às suas próprias necessidades” (United Nations, 1987).

Depois deste evento histórico, surgiram várias iniciativas com o objetivo de discutir a sustentabilidade e a preservação do ambiente. A Conferência das Nações Unidas Sobre o Meio Ambiente Humano, realizada em Estocolmo, em 1972, teve como principal foco a cooperação internacional para e sobre o meio ambiente (Engfeldt, 2002).

A partir da década de 1980, registou-se uma explosão global de debate académico e político sobre as questões ambientais, particularmente no período que antecedeu à Conferência das Nações Unidas sobre o Meio Ambiente e Desenvolvimento, realizada no Rio de Janeiro, em 1992. Esta Conferência, comumente denominada como Rio 92, constituiu um marco na consolidação e reconhecimento internacional da Avaliação de Impacto Ambiental (AIA) como uma abordagem universal para informar e influenciar a tomada de decisão sobre questões socioambientais de elevada importância (Morgan, 2012). Esta conferência gerou vários resultados, nomeadamente a Declaração do Rio sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento, composta por uma lista de 27 princípios nos quais as políticas de desenvolvimento sustentável se devem basear.

Outro resultado foi a Agenda 21, que fornece uma análise nítida dos sintomas e das causas subjacentes à insustentabilidade global, bem como ideias de como colocar o desenvolvimento sustentável em prática (Hens & Nath, 2003). A Agenda 21 apresenta

também detalhes para introduzir o conceito numa variedade de organizações (por exemplo, em empresas, no setor bancário e em instituições académicas) e múltiplos aspetos da vida quotidiana, como os comportamentos de consumo e a educação (Şengül et al., 2008).

A *World Summit on Sustainable Development* (WSSD) realizada em Joanesburgo entre 26 de agosto e 4 de setembro de 2002, estabeleceu como um dos seus principais objetivos traçar estratégias para uma melhor e mais efetiva implementação da Agenda 21. Nesta Conferência referem-se dois aspetos fundamentais: a criação da Declaração de Joanesburgo sobre Desenvolvimento Sustentável com base na vontade da comunidade internacional em avançar para o desenvolvimento sustentável; e o Plano de Implementação de Joanesburgo, “um documento que contém uma lista de recomendações para acelerar a implementação da Agenda 21” (Hens & Nath, 2003).

A Declaração do Milénio das Nações Unidas gerou um compromisso entre os líderes mundiais no combate à pobreza, à fome, às doenças, ao analfabetismo, à degradação ambiental e à discriminação contra as mulheres (United Nations, 2018).

Os Objetivos de Desenvolvimento do Milénio (ODMs) da ONU foram adotados para corresponder a esses compromissos com metas definidas para serem alcançadas até 2015. Os Objetivos do Desenvolvimento do Milénio estabelecidos foram os seguintes (United Nations, 2018):

1. Erradicar a pobreza extrema e a fome;
2. Alcançar a educação primária universal;
3. Promover a igualdade de género e empoderar as mulheres;
4. Reduzir a mortalidade infantil;
5. Melhorar a saúde materna;
6. Combater o HIV/SIDA, a malária e outras doenças;
7. Garantir a sustentabilidade ambiental;
8. Desenvolver uma parceria global para o desenvolvimento.









No entanto, concluiu-se que o progresso era limitado e desigual entre os países (United Nations, 2012) e foi nesse ano que as Nações participantes adotaram os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) da ONU com o objetivo de retomar o impulso

gerado pelos ODM e orientar ainda mais a estrutura do desenvolvimento sustentável (Nações Unidas, s.d.).

Os ODS têm como principal objetivo proporcionar um futuro mais sustentável para todos e traçar o caminho da sustentabilidade até 2030 (Mio et al., 2020). Para além disso, estes autores referem que os ODS são um conjunto de metas mensuráveis de modo a alcançar o desenvolvimento sustentável global.

Existem 17 ODS, implementados como parte da Agenda 2030, com um plano de 15 anos para atingir essas metas. Através da Tabela 2, é possível verificar cada um desses ODS bem como a sua descrição.

Tabela 2 - ODS (Objetivos de Desenvolvimento Sustentável)

Ícone	ODS	Descrição
	Erradicar a Pobreza	Erradicar a pobreza em todas as suas formas, em todos os lugares
	Erradicar a Fome	Acabar com a fome, alcançar a segurança alimentar, melhorar a nutrição e promover a agricultura sustentável
	Saúde e Qualidade	Assegurar uma vida saudável e promover o bem-estar de todos, em todas as idades
	Educação de Qualidade	Assegurar uma educação de qualidade inclusiva e equitativa e promover oportunidades de aprendizagem ao longo da vida para todos
	Igualdade de Género	Alcançar a igualdade de género e empoderar todas as mulheres e meninas
	Água Potável e Saneamento	Garantir a responsabilidade e gestão sustentável da água e saneamento para todos
	Energias Renováveis e Acessíveis	Garantir o acesso a energia acessível, confiável, sustentável e moderna para todos
	Trabalho Digno e Crescimento Económico	Promover o crescimento económico sustentado, inclusivo e sustentável, emprego pleno e produtivo e trabalho decente para todos

	Indústria, Inovação e Infraestruturas	Construir infraestruturas resilientes, promover a industrialização inclusiva e sustentável e fomentar a inovação
	Reduzir as Desigualdades	Reduzir a desigualdade salarial dentro e entre países
	Cidades e Comunidades Sustentáveis	Tornar as cidades e os assentamentos humanos inclusivos, seguros, resilientes e sustentáveis.
	Produção e Consumo Sustentáveis	Assegurar padrões sustentáveis de consumo e produção
	Ação Climática	Tomar medidas urgentes para combater as mudanças climáticas e os seus impactos, regulando as emissões e promovendo desenvolvimentos na energia renovável
	Proteger a Vida Marinha	Conservar e usar de forma sustentável os oceanos, mares e recursos marinhos para o desenvolvimento sustentável
	Proteger a Vida Terrestre	Restaurar e promover o uso sustentável dos ecossistemas terrestres, gerir florestas de forma sustentável, combater a desertificação, deter e reverter a degradação da terra e deter a perda de biodiversidade
	Paz, Justiça e Instituições Eficazes	Promover sociedades pacíficas e inclusivas para o desenvolvimento sustentável, proporcionar acesso à justiça para todos e construir instituições eficazes, responsáveis e inclusivas em todos os níveis
	Parcerias para a Implementação dos Objetivos	Fortalecer os meios de implementação e revitalizar a parceria global para o desenvolvimento sustentável.

Fonte: Nações Unidas (s.d.)

Complementarmente, ao longo dos anos têm vindo a ser criados vários programas e certificações que procuram ir ao encontro dos vários níveis de sustentabilidade. Lopes (2022) elencou os principais programas e certificações, de acordo com a figura seguinte (Figura 1).

Figura 1 - Programas e Certificações de Sustentabilidade

**Ecolabel** - Tem como principal objetivo a gestão sustentável da água e da energia, o uso de energias renováveis e de produtos não químicos e não tóxicos na área do turismo e viagens.

**Green Globe** - Pretende reduzir as emissões de gases com efeitos de estufa, gerir o consumo de água potável bem como proteger os ecossistemas. Certifica hotéis, resorts, centros de conferências e atrações, tornando-os mais seguros.

**Programa Green Key** - Promove o Turismo Sustentável em Portugal através do reconhecimento de estabelecimentos turísticos, alojamento local, parques de campismo e restaurante que implementam boas práticas ambientais.

**Certificação LEED** - Fornece um conjunto de diretrizes para a promoção da construção sustentável. Avalia a eficiência energética, hídrica, qualidade do ar interno e uso de materiais sustentáveis.

**Certificação BREEAM** - Possui um sistema de avaliação que permite medir o grau de sustentabilidade ambiental de edifícios.

**Certificação Biosphere** - Sistema de certificação privado, voluntário e independente, que inclui responsabilidade social, conservação do património cultural, satisfação e expectativas dos turistas sobre o destino.

**Certificação Líder A** - Sistema português voluntário de avaliação e reconhecimento da construção sustentável e do ambiente construído, nas diferentes fases do seu ciclo de vida.

Fonte: Lopes (2022)

A sustentabilidade tornou-se, por excelência, o que Gieryn (1999) chama de *boundary term*, ou seja, aquele em que a ciência encontra a política e a política encontra a ciência. O trabalho de “fronteira” (*boundary*) em torno da sustentabilidade (construção de comunidades com um conhecimento partilhado e o compromisso comum de vincular as preocupações ambientais e o desenvolvimento económico), tornou-se uma grande preocupação em todo o mundo. O mesmo autor afirma que, nas últimas duas décadas, foram formuladas alianças, foram construídas instituições e organizações, foram formulados projetos e o dinheiro, cada vez mais em quantias maiores, foi aplicado na sustentabilidade.

Para que o conceito de sustentabilidade seja significativo, é necessário que possua o objetivo de manter, renovar e restaurar algo específico (Sutton, 1999), mas também incluir a dimensão ética entre as pressões económicas atuais e as necessidades futuras do ambiente. A sustentabilidade está a tornar-se um imperativo fundamental ao

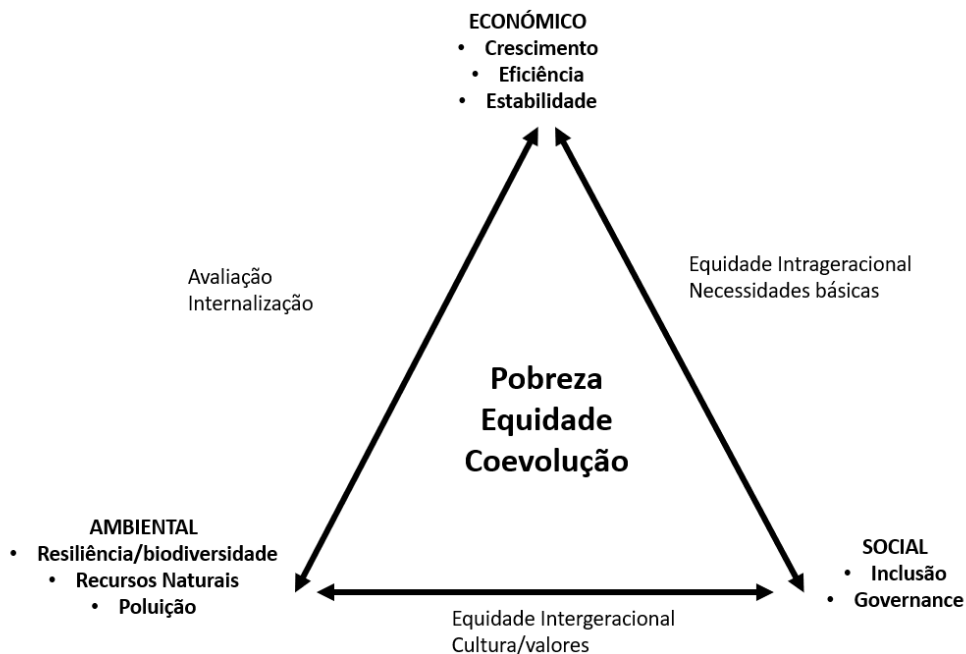
nível das empresas, à medida em que a eterna procura pelo domínio sobre a natureza é substituída pelo desafio de alcançar o equilíbrio (Clark & Clegg, 2000).

## 2.1. Pilares da Sustentabilidade

A sustentabilidade é um conceito amplo, com vários anos de existência e cada vez mais presente no cotidiano. Nesse sentido, vários autores dedicaram-se ao estudo dos pilares da sustentabilidade.

Munasinghe e Shearer (1995) agruparam o desenvolvimento sustentável numa abordagem triangular, que considera três dimensões interrelacionadas da sustentabilidade (económica, social e ambiental). Estes autores afirmam que esta abordagem tem como principal objetivo melhorar o nível de vida da comunidade local e pode ser agrupada de acordo com a Figura 2.

Figura 2 - Dimensão da sustentabilidade e as suas inter-relações



Fonte: Adaptado de Munashinghe e Shearer (1995)

Na parte central desta figura encontra-se a pobreza, a equidade e a coevolução, que deverão ser tidas em conta aquando da discussão das dimensões da sustentabilidade. Munashinghe e Shearer (1995) associam a sustentabilidade económica ao crescimento, eficiência e estabilidade; a sustentabilidade social à inclusão e à *governance*, e a sustentabilidade ambiental com a resiliência/biodiversidade, os recursos naturais e a poluição.

No entanto, fruto de novos estudos, existem autores que não só complementam as dimensões existentes com outras, mas também criam outras dimensões, como é o caso da cultura, que tem sido sugerida como um quarto pilar da sustentabilidade incorporando a “sustentabilidade ambiental, saúde económica, igualdade social e vitalidade cultural” (Duxbury e Gillette, 2007).

Apesar de inicialmente ser analisada como um aspeto da sustentabilidade social, a cultura é agora considerada um aspeto autónomo (Soini & Birkeland, 2014). Estes autores determinaram os três papéis da cultura na sustentabilidade:

1. A cultura é fundamental dado que conserva e procura preservar o capital cultural da próxima geração.
2. A cultura é utilizada para alcançar a sustentabilidade económica, social e ambiental, vista como um recurso para o desenvolvimento económico local e regional;
3. A cultura não é apenas vista como um instrumento, mas sim como uma base necessária para alcançar os ODS.

Pan et al. (2018) indicam que a “cultura sustentável” é o quarto pilar para descrever a sustentabilidade do turismo enquanto Asmelash e Kumar (2019) consideram a “sustentabilidade institucional” como uma dimensão adicional. Já Agyeiwaah et al. (2017) propõe quatro dimensões: cultural, política, gestão/institucional e tecnológica.

Lopes (2022) reitera que o turismo tem um forte impacto na sociedade e tem levantado questões relacionadas com o ambiente, mas não só. A verdade é que esta atividade tem impactos negativos ao nível ambiental, social, cultural e económico dos destinos e o turismo está a ser alvo de pressão para implementar práticas mais sustentáveis.

Assim, é importante ter em conta os três principais pilares da sustentabilidade, que serão abordados de seguida. Dado que a generalidade da literatura ainda não considera a cultura como um pilar estruturado da sustentabilidade, neste estudo não será abordada em profundidade essa dimensão.

### 2.1.1. Sustentabilidade Ambiental

Munashinghe e Shearer (1995) afirmam que a dimensão ambiental tem como principal foco a redução da poluição local, exploração dos recursos naturais do território e a manutenção da resiliência (ou seja, a capacidade de adaptação à constante mudança), integridade e estabilidade do ecossistema.

A sustentabilidade ambiental é um dos princípios essenciais da sustentabilidade, pois procura a satisfação das necessidades da população, não compromete a qualidade do meio ambiente, devendo o ecossistema ser sustentado para o bem das gerações futuras (Kaswan et al., 2019). Ukko et al. (2019) referem que a implementação de princípios de sustentabilidade ambiental nas operações das organizações pode aumentar o seu valor e criar oportunidades valiosas para a digitalização.

Morelli (2013) descreveu a sustentabilidade ambiental como um estado de equilíbrio e resiliência que permite à população satisfazer as suas necessidades, sem exceder a capacidade dos seus ecossistemas de suporte.

Este conceito inclui a preservação da biodiversidade, das necessidades sociais, da capacidade de regeneração e dos recursos renováveis e não renováveis. Khan et al. (2020) referem que a sustentabilidade ambiental pode ser considerada como uma convergência de serviços e recursos para as gerações presentes e futuras, sem afetar o bem-estar dos ecossistemas existentes.

Assim, o principal objetivo dos autores que estudam a sustentabilidade ambiental é investigar o efeito das ações humanas no meio ambiente bem como a apresentação de estratégias de gestão, minimização e/ou eliminação dos impactos inversos como a poluição, danos às paisagens e à biodiversidade (Contreras & Abid, 2022).

No entanto, o aumento constante da poluição e degradação dos recursos num ritmo sem precedentes, requer atenção exclusiva das empresas e dos governos (Song et al., 2018). Para além disso, existem pressões crescentes do mercado e dos *stakeholders* para a adoção de práticas ambientalmente sustentáveis (Aron & Molina, 2020).

Deste modo, as práticas sustentáveis devem ser posicionadas de forma a serem uma ponte para criar mais valor para os clientes e melhorar a imagem da marca. Feroz et al. (2021) referem que, à medida que as organizações adotam estratégias de digitalização, é imperativo considerar as práticas de sustentabilidade ambiental de modo a auxiliar na evolução dos modelos de negócios.

Um dos principais objetivos da sustentabilidade ambiental, de acordo com Mukhtar et al. (2019) é procurar melhorar o bem-estar humano através da proteção das matérias-primas usadas para as suas necessidades. O papel da sustentabilidade ambiental é proteger a população humana e o meio ambiente dos impactos das atividades do Homem e garantir a qualidade ambiental.

Graças à inovação tecnológica, foram criados processos de remoção de poluição do ar, da água e do solo, para que os riscos nos ecossistemas sejam minimizados. Para além disso, possibilita que as condições de vida dos seres humanos e dos organismos melhorem. Mukhtar et al. (2019) afirmam que a sustentabilidade ambiental é ampla, dado que abrange as seguintes áreas:

- Gestão de águas residuais;
- Controlo da poluição do ar e do solo;
- Eliminação de resíduos e estratégias de reciclagem;
- Proteção contra radiação;
- Higiene industrial;
- Tecnologias ambientais;
- Processos que ligam ambientes;
- Planeamento e desenvolvimento urbano;
- Economia ambiental;
- Política e legislação.

Martins (2012) afirma que o planeamento do turismo é fundamental e com ele não só é possível manter os elementos da oferta e da procura, satisfazendo os turistas, como também promover o turismo responsável ou alternativo.

De acordo com o mesmo autor, os turistas têm vindo a alterar as suas motivações devido ao do turismo de massas, levando-os a serem mais conscientes ecologicamente,

considerando novas abordagens como o turismo alternativo, o turismo sustentável ou ecoturismo.

### **2.1.2. Sustentabilidade Económica**

No que se refere à dimensão económica, Baumgärtner e Quaas (2010) afirmam que, reunindo os fundamentos da sustentabilidade e da economia, a sustentabilidade económica é eticamente fundada na ideia de eficiência, ou seja, do não desperdício e do uso de recursos escassos.

A sustentabilidade económica pretende alcançar dois objetivos principais: a satisfação das necessidades e desejos dos seres humanos individuais e a justiça, incluindo aquela entre os seres humanos das gerações presentes e futuras e a justiça para com a natureza, tendo em conta as relações Homem-Natureza no longo prazo.

Munashinghe e Shearer (1995) complementam esta definição tendo em conta que a economia sustentável contribui para o “aumento dos rendimentos *per capita*, a melhoria do padrão de vida da população local, a redução da dependência energética e o aumento da diversificação da oferta de energia” (Munashinghe & Shearer, 1995).

A sustentabilidade económica desempenha, segundo Njoroge et al. (2020), um papel primordial nas empresas de turismo dado que a sua atividade é considerada intensiva em termos de mão-de-obra.

### **2.1.3. Sustentabilidade Social**

O último pilar da sustentabilidade a ser abordado é o social, amplamente estudado tendo como base a conquista da paz e coesão social, estabilidade, respeito da identidade cultural e o desenvolvimento institucional.

Já Colantonio (2010) reitera que a sustentabilidade social é vista como uma condição e um processo que melhora a qualidade de vida da comunidade local. Polèse e Stren (2001) adicionam a evolução da sociedade civil, onde a sustentabilidade social promove um ambiente propício à convivência harmonizável de grupos com características culturais e sociais diversas.

Complementarmente, de acordo com Grum e Kobal Grum (2020), a vertente social atende a todas as necessidades dos seus utilizadores, o que leva à satisfação, felicidade, segurança, saúde e qualidade de vida. A coesão social é um dos aspetos fundamentais para a sustentabilidade social (Cuthill, 2010; Dempsey et al., 2011).

Estes conceitos têm sido alvo de muitos debates e discussões dentro das ciências humanas e sociais sendo interpretados como a coerência nas atitudes e comportamentos adotados por indivíduos que fazem parte de certos grupos (Friedkin, 2004).

A sustentabilidade social é considerada, de acordo com Ballet et al. (2020), como um modelo para as políticas a serem implementadas, de acordo com as características de determinada sociedade e os objetivos estabelecidos, incluindo todos aqueles relacionados com a sustentabilidade ambiental.

Posto isto, de acordo com o mesmo autor, conclui-se que todas estas definições indicam que a sustentabilidade social é uma combinação de “social” (qualidade de vida das gerações futuras) e “sustentabilidade” (a manutenção dessa qualidade de vida para as gerações futuras). Estes dois conceitos devem estar em sintonia com a preservação do meio ambiente.

Vallance et al. (2011) e Amran et al. (2020) analisaram a literatura e aprimoraram estes requisitos, estruturando três dimensões da sustentabilidade social: sustentabilidade do desenvolvimento, a ponte de sustentabilidade e a manutenção da sustentabilidade.

A sustentabilidade do desenvolvimento aborda as necessidades básicas, a criação e capital social, a justiça e a equidade. Foca também a questão da pobreza e a desigualdade social (Vallance et al., 2011; Amran et al., 2020). A ponte de sustentabilidade destaca as mudanças no comportamento da comunidade, de modo a alcançar os objetivos ambientais. Por fim, a manutenção da sustentabilidade refere-se à preservação das características sociais e culturais face à mudança e as formas pelas quais as pessoas ativamente aceitam ou recusam estas mudanças.

Estas três dimensões reconhecem que se deve atingir uma qualidade de vida suficiente e que esta deve possibilitar mudanças em relação à sustentabilidade

ambiental, e que as características socioculturais sejam preservadas da mesma forma como o meio ambiente deve ser também (Vallance et al., 2011).

De uma forma geral, a sustentabilidade social foca-se na qualidade de vida da comunidade local, agora e no futuro. Woodcraft (2012) refere que esta é aprimorada pelo desenvolvimento fornecido pela infraestrutura de modo a apoiar a vida social e cultural e criando oportunidades para as populações se envolverem.

### 3. TURISMO SUSTENTÁVEL

Na década de 1970, os primeiros estudos realizados pela Organização Mundial do Turismo (OMT) identificavam a dependência do turismo face à preservação dos recursos naturais como atrativos e fatores de produção (Agudelo-Vera et al., 2011). Nestes estudos foram também destacados os impactos negativos do turismo sobre os recursos naturais e o risco de que esses efeitos se tornariam mais graves com o aumento esperado da atividade turística.

A Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Económico (OCDE) reconheceu que é essencial a manutenção de um bom ambiente para o crescimento do turismo (Torres-Delgado & Palomeque, 2014) e que esta atividade poderia gerar degradação ambiental, levando ao declínio dos destinos turísticos ou, ao contrário, contribuir para a melhoria do meio ambiente.

Através da definição apresentada pela UNWTO (2005), onde o turismo sustentável é considerado como “o turismo que tem em conta os seus impactos económicos, sociais e ambientais atuais e futuros, do meio ambiente e das comunidades anfitriãs” (UNWTO, 2005), confirma-se a importância da abordagem multidimensional da sustentabilidade (económica, social e ambiental).

O turismo sustentável é uma indústria comprometida com o baixo impacto no meio ambiente e na cultura local. Ao desenvolver este tipo de turismo, pretende-se aumentar a conscientização pública para a proteção ambiental (Esteban Curiel & Antonovica, 2010). Para além disso, pode também fomentar um sentimento de identificação com a cultura tradicional local e ajudar os residentes a melhorarem a sua qualidade de vida e os seus rendimentos através da criação de emprego.

Ao nível dos destinos, Cador et al. (2022) reiteram a importância desses instrumentos para medir o grau de sustentabilidade com o objetivo de conhecer o estado do seu modelo de desenvolvimento e verificar se são necessárias melhorias na ação política de modo a alcançar a sustentabilidade do turismo.

Para além disso é considerado, de acordo com Guo et al. (2019), um modelo de desenvolvimento unificado que envolve o turismo, os recursos e a vida humana, promovendo a coordenação entre estes elementos.

Complementarmente, Eber (1992) afirma que o turismo sustentável engloba o turismo e as suas infraestruturas associadas que, tanto agora como no futuro, operam dentro das capacidades naturais para a regeneração e produtividade dos recursos naturais. Adiciona ainda que este tipo de turismo deve reconhecer a contribuição das pessoas, comunidades, tradições e estilos de vida para a experiência global do turismo e também aceitar que estas pessoas devem ter uma participação equitativa dos benefícios económicos das comunidades locais nas áreas anfitriãs.

Payne (1993) insere o tópico da economia na definição de turismo sustentável, na medida em que este tipo de turismo deve possuir a capacidade de aumentar o leque de oportunidades económicas à população local sem afetar adversamente a estrutura da atividade económica.

Em 2004, a OMT desenvolveu um guia denominado “Indicadores de Desenvolvimento Sustentável para Destinos Turísticos” que reflete a importância do turismo sustentável sendo que este deve aproveitar ao máximo os recursos ambientais, que constituem um elemento-chave no desenvolvimento do turismo. O turismo sustentável mantém os processos ecológicos essenciais e ajudam a conservar o património cultural e a biodiversidade. Para além disso, deve respeitar a autenticidade das comunidades anfitriãs, conservar o seu património cultural construído e vivo e os seus valores tradicionais, deve ainda contribuir para a compreensão e tolerância entre culturas. Por fim, tem de assegurar operações económicas viáveis e de longo prazo de modo a proporcionar benefícios socioeconómicos a todos os *stakeholders* para que sejam distribuídos de forma justa, incluindo empregos estáveis e oportunidade de gerar dinheiro e serviços sociais, contribuindo para a redução da pobreza.

Estudos mais recentes afirmam que o turismo sustentável “é uma abordagem desejável e politicamente apropriada para o desenvolvimento do turismo” (Hashemkhani Zolfani et al., 2015) e que reflete uma abordagem holística para o desenvolvimento tendo como base os princípios económicos, ambientais e socioculturais (Eckert & Pechlaner, 2019).

Garrigos-Simon et al. (2018) afirmam que o foco deverão ser as ações e desenvolvimentos na área do turismo, de modo a ir ao encontro das necessidades dos

turistas e das sociedades anfitriãs sem criar impactos negativos no meio ambiente, na sociedade, paisagem, cultura e património, nem comprometer a prosperidade o bem-estar das gerações futuras.

Idealmente, o conceito de turismo sustentável implica combinar os princípios de desenvolvimento sustentável (social, ambiental e económico) num único conceito integrado (Torres-Delgado & Palomeque, 2014). O turismo sustentável procura proteger e promover o meio ambiente bem como outros recursos, nomeadamente os valores culturais e a integridade da população local (Crnogaj et al., 2014).

Ao longo dos anos decorreram várias iniciativas que incorporaram e estudaram o conceito de turismo sustentável.

Em 1993 decorreu a 1ª Conferência Ministerial sobre Turismo e Desenvolvimento Sustentável, em Hyeres-les-Palmiers e dois anos depois a 1ª Conferência Mundial de Turismo em Lanzarote. Em algumas conferências resultaram Declarações, nomeadamente a Declaração de Malé sobre o Desenvolvimento Sustentável, na Conferência Ministerial da Ásia e Pacífico sobre Turismo e Meio Ambiente; a Declaração de Calvià sobre Turismo e Desenvolvimento Sustentável no Mediterrâneo, resultante da Conferência Internacional sobre Turismo e Desenvolvimento Sustentável no Mediterrâneo bem como a Declaração de Manila no Impacto Social do Turismo, resultado da Conferência Internacional sobre Turismo e Desenvolvimento Sustentável no Mediterrâneo (Torres-Delgado & Palomeque, 2012)

Seis anos depois, em 1999, no decorrer da 13ª Assembleia Geral da UNTWO, foi criado o Código Mundial de Ética no Turismo que defende que os agentes turísticos devem “proteger os recursos naturais e que o crescimento económico deve ser capaz de satisfazer as necessidades das gerações futuras” (Martins, 2012); e em 2001, na Comissão Europeia foi redigido o documento da Rede Natura 2000.

De uma forma geral, é possível agregar todos estes eventos e principais acontecimentos numa tabela que, por ordem cronológica apresenta qual a entidade, o acontecimento e os principais resultados. Este quadro apresenta várias cores na medida em que permite diferenciar as cimeiras e conferências mundiais, as declarações, os relatórios e resultados e as cartas e códigos.

Tabela 3 - Turismo Sustentável e os principais acontecimentos mundiais

Ano	Entidade	Acontecimento	Resultados
1987	ONU	Comissão de Brundtland	<ul style="list-style-type: none"> <li>Define oficialmente o Desenvolvimento Sustentável</li> <li>Desafios ambientais relacionados com a indústria do turismo</li> </ul>
1992	ONU	Plano de Joanesburgo	<ul style="list-style-type: none"> <li>Agenda 21 do Desenvolvimento Sustentável (WSSD)</li> <li>Plano de implementação: turismo sustentável</li> </ul>
1993	WTO	Apresentação das suas perspectivas sobre Turismo Sustentável	
1995	UNESCO, UNWTO, UNEP, CE	<ul style="list-style-type: none"> <li>Carta Mundial para o Turismo Sustentável</li> <li>Conferência Mundial sobre Turismo Sustentável</li> </ul>	
1996	WTTC	<ul style="list-style-type: none"> <li>Uma Agenda 21 separada para o turismo, em parceria com a WTTC e a Comissão Europeia</li> </ul>	
1997	UNESCO	Declaração de Berlim	<ul style="list-style-type: none"> <li>Diversidade Biológica e Turismo Sustentável</li> <li>Conferência Internacional sobre Biodiversidade e Turismo</li> </ul>
1999	WTTC	Comissão de Desenvolvimento Sustentável	<ul style="list-style-type: none"> <li>Importância Global do Turismo</li> <li>Trabalhadores e sindicatos na rede do turismo</li> <li>Turismo Sustentável: uma perspectiva da autoridade local</li> <li>Turismo Sustentável: Uma perspectiva da ONG</li> </ul>
1999	UNWTO	Códigos Globais de Ética para o Turismo	
2002	ONU	Conferência de Cape Town	<ul style="list-style-type: none"> <li>Declaração de Cape Town (WSSD)</li> <li>Turismo Responsável nos Destinos</li> </ul>
2002	UNWTO	Declaração de Québec sobre Ecoturismo	
2005	UNEP / WTO	Tornar o Turismo Mais Sustentável: um Guia para Criadores de Políticas	
2007	TIES	Declaração de Oslo	<ul style="list-style-type: none"> <li>Declaração sobre Ecoturismo</li> <li>Conferência Mundial de Ecoturismo</li> </ul>
2007	UNWTO	Declaração de Davos	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mudanças Climáticas e Turismo</li> <li>Responder aos Desafios Globais</li> </ul>
2012	ONU	O Futuro que Queremos (Rio+20)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Papel do turismo sustentável na transição para a economia verde</li> <li>Contexto do desenvolvimento sustentável e da erradicação da pobreza</li> </ul>
2014	UNWTO	Declaração de San Marino sobre Turismo Acessível	
2015	ONU	Agenda 2030	<ul style="list-style-type: none"> <li>Objetivos de Desenvolvimento Sustentável</li> <li>Agenda para o Desenvolvimento Sustentável</li> </ul>
2016	UNWTO	Um roteiro para comemorarmos juntos	

Legenda:
Cimeira e Conferência Mundial
Declarações
Relatórios e Resultados
Cartas e Códigos

Fonte: Pan et al. (2018)

Estes eventos e todos os documentos que resultaram são extremamente importantes dado que existem países e Nações que se regem pelos seus princípios e medidas. Para além disso, possuir um documento base com várias normas, facilita a implementação no território e na sociedade.

No que se refere aos impactos do turismo sustentável, é fundamental dividi-los entre positivos e negativos (Tabela 4).

Tabela 4 - Impactos Positivos e Negativos do Turismo Sustentável

Impactos Positivos	Impactos Negativos
Melhoria da qualidade de vida da comunidade local	Descaracterização da cultura local
Experiências com os visitantes, que possuem diferentes culturas e modos de vida	Padronização de certos aspetos culturais
Aumento da oferta cultural	Gentrificação
Melhoria do sentimento de orgulho local e nacional da comunidade	Antipatia entre locais e turistas
Maior cuidado na recolha de resíduos sólidos	Esgotamento e contaminação dos recursos hídricos
Aumento de espaços verdes	Aumento da poluição, seja do ar, água ou solo
Promoção do uso do transporte público	A arquitetura e o urbanismo encontram-se desordenados e/ou não integrados na paisagem
Criação de parques locais	Rivalidade no uso de recursos naturais
Reabilitação de edifícios	Destruição da paisagem natural, da fauna e da flora
	Degradação da paisagem, dos locais históricos e dos seus monumentos
	Aumento dos congestionamentos de trânsito

Fonte: Wall & Mathieson (2006); Zhuang et al. (2019); Martins (2020)

Ao nível dos impactos positivos, estes focam-se na qualidade de vida da comunidade local, as experiências, a oferta cultural, o sentimento de orgulho local, os espaços verdes, o uso de transporte público e ainda a reabilitação de edifícios. De uma forma geral, estes impactos são fundamentais para o bem-estar da comunidade local, bem como ao seu sentimento de satisfação face ao local onde vivem.

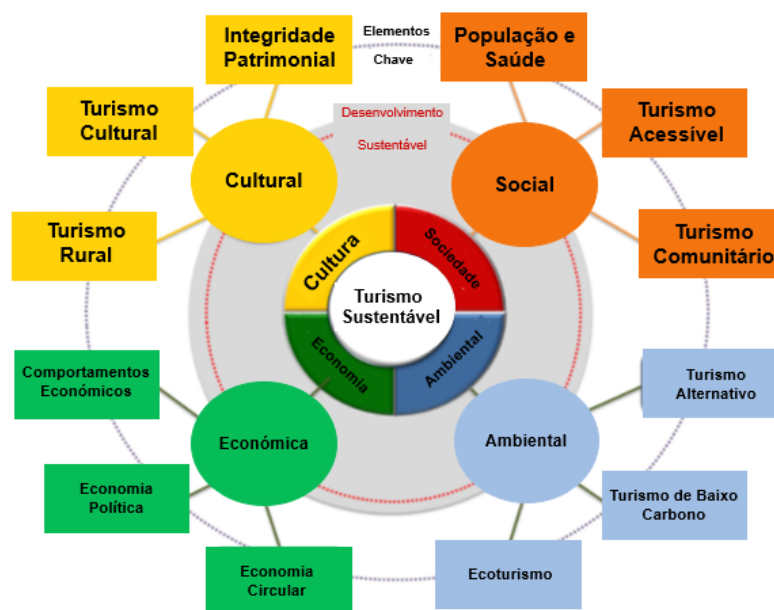
Por outro lado, os impactos negativos têm como base a descaracterização da cultura local perdendo, assim, a autenticidade do local, a gentrificação, o mal-estar entre a comunidade local e os turistas (turismofobia), a poluição, rivalidade no uso de recursos naturais, o que pode causar a sua sobre utilização, a degradação da paisagem, fauna, flora e locais históricos.

É importante manter e consolidar os impactos positivos e mitigar os impactos negativos de modo a torná-los menos significativos no destino.

De modo a ser aceite globalmente, um turismo sustentável desejável e politicamente apropriado deverá ser desenvolvido. Buckley (2011) afirma que os recursos naturais podem ser intensamente explorados no turismo dado que as atividades turísticas podem causar grandes impactos no meio ambiente, ecossistemas, economia, sociedade e cultura. Refere ainda que, dentro da dimensão ambiental, os impactos variam desde a poluição global dos oceanos até às perturbações registadas em espécies de plantas e animais ameaçadas em áreas protegidas.

Pan et al. (2018) apresentaram um modelo que ilustra o conceito de turismo sustentável e a sua relação com as dimensões da sustentabilidade. Neste caso os autores incluíram a dimensão da sustentabilidade cultural. É importante que estas dimensões estejam em equilíbrio de modo a garantir o desenvolvimento da sustentabilidade no curto e longo prazo para o setor do turismo. O turismo sustentável foca-se em reduzir os efeitos negativos das atividades turísticas no meio ambiente, na sociedade e na economia para alcançar viabilidade ecológica, sustentável e económica, bem como a equidade ética e social (Pan et al., 2018).

Figura 3 - Turismo Sustentável e as Dimensões da Sustentabilidade



Fonte: Pan et al. (2018)

Deste modo, de acordo com a Figura 3 é importante mencionar que o turismo sustentável está ligado diretamente às dimensões social, ambiental, económica e cultural do desenvolvimento sustentável. Cada uma destas dimensões, por sua vez, divide-se em várias tipologias, que requerem um estudo especializado.

Por vezes, o elevado nível de desenvolvimento turístico contribui para a degradação do ambiente daí que é necessário promover uma forma de turismo que auxilia na redução do impacto ambiental e, em simultâneo, melhora a imagem dos destinos turísticos. De acordo com Navarro et al. (2019), as mudanças necessárias têm como base o desenvolvimento de um turismo sustentável que reforce a imagem dos destinos turísticos europeus e valorize os aspetos positivos do turismo, atenuando os efeitos negativos em diferentes aspetos da sustentabilidade.

O mesmo autor vinca a importância do turismo sustentável, especialmente desde que as Nações Unidas declararam o ano 2017 como o Ano Internacional do Turismo Sustentável, onde destacaram o potencial do turismo para contribuir com a sustentabilidade e ajudar a atingir as metas da Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável.

### **3.1. Indicadores de Turismo Sustentável**

Um dos principais obstáculos para alcançar o turismo sustentável é a dificuldade em medir o nível de sustentabilidade alcançado por um destino turístico, decorrente da falta de informação (Budeanu et al., 2016). Embora não exista uma lista de indicadores universalmente aceite, o uso dessas ferramentas como medida de sustentabilidade tem se difundindo nos últimos anos.

Neste sentido, a UNWTO (2004) propõe uma classificação de três grupos de indicadores:

- Indicadores-chave do turismo sustentável: utilizados para avaliar questões-chave como a intensidade do turismo, sazonalidade de procura, efeitos do turismo na comunidade local e gestão de resíduos;
- Indicadores complementares para ecossistemas específicos: indicadores mais precisos do que os anteriores, dado que medem fatores essenciais dependendo da

natureza do destino (por exemplo fatores que diferenciam as áreas costeiras e as montanhosas);

- Indicadores específicos do local: estes indicadores não estão incluídos nas duas categorias anteriores dado que afetam apenas o destino em estudo e não devem ser incluídos em estudos comparativos por diferirem de um local para outro.

Existem também estudos que com foco na utilização de um índice baseado em estatísticas oficiais, sendo que um dos mais completos e mais alinhados é o proposto por Blancas et al. (2016). Estes autores utilizaram 89 indicadores agrupados em três dimensões (social, económica e ambiental) de modo a construir um índice ponderado, com pesos atribuídos, de acordo com a opinião de 57 especialistas (Tabela 5, 6 e 7).

Relativamente ao turismo sustentável na dimensão social, é possível enumerar os seguintes aspetos básicos, questões de sustentabilidade e respetivos indicadores.

Tabela 5 – Indicadores de Turismo Sustentável (Dimensão Social)

Aspetos básicos	Questões de sustentabilidade	Indicador
<b>Efeitos socioculturais do turismo na comunidade anfitriã</b>	Capacidade dos serviços de saúde	Número de camas hospitalares por habitante Pessoal ao serviço dos hospitais por habitante
	Capacidade dos serviços de transporte	Número de veículos de transporte de passageiros por 1000 habitantes
		Número de empresas relacionadas com caminhos-de-ferro, operações de táxi e outros transportes regulares de passageiros por via terrestre, aluguer de automóveis e transporte aéreo de passageiros por 1000 habitantes
	<b>Segurança do destino</b>	Nível de criminalidade
Investimento na segurança pública local		Despesa das administrações públicas por ordem e segurança públicas (percentagem do PIB)
Provisão de serviços locais de segurança pública		Número de polícias por 1000 habitantes
Segurança da mobilidade		Percentagem de acidentes aéreos e ferroviários em relação ao total de movimentos de comboios e voos comerciais de passageiros
	Número de fatalidades em acidentes rodoviários por 1000 pessoas (incluindo população anfitriã e visitante)	
<b>Conservação do património cultural</b>	Estruturas, monumentos e locais históricos	Número de bens culturais na Lista do Património Mundial da UNESCO e número de práticas e expressões culturais na Lista do Património Imaterial da Humanidade da UNESCO

	Esforços das instituições para aumentar a proteção do património	Número de bens culturais incluídos na Lista Indicativa a serem considerados para uma candidatura para inscrição na Lista do Património Mundial da UNESCO
<b>Efeitos na estrutura da população nacional</b>	Aumento da população jovem	Percentagem de jovens (população com menos de 20 anos)
	Envelhecimento da população	Percentagem de população idosa não ativa (população com mais de 65 anos)
	Densidade populacional	Número de indivíduos por unidade de área no destino
	Sustentar os níveis populacionais	Variação do nível populacional
		Taxa de migração líquida
Taxa de aumento natural		
<b>Capacidade de carga social do destino</b>	Imposição da cultura estrangeira (pressão sobre a cultura anfitriã)	Percentagem de população estrangeira e residir no destino
	Capacidade de carga social	Proporção de turistas para a população anfitriã
<b>Efeitos no nível de bem-estar da população local</b>	Efeitos nas condições de vida que afetam a longevidade da população	Expectativa média de vida ao nascer
	Efeitos na redução da exclusão social e marginalização de grupos desfavorecidos	Percentagem de população em risco de pobreza ou exclusão social após transferências sociais
	Efeitos sobre a distribuição desigual de salário entre a população	Coefficiente de Gini de rendimento disponível igualado
	Níveis de escolaridade da população residente (acolhimento da população visitante, aproveitando o intercâmbio cultural)	Percentagem da população inscrita no ensino não obrigatório
	Efeitos nos níveis de dependência da comunidade residente	Índice geral de dependência demográfica
	Efeitos no acesso à habitação	Impostos sobre terrenos, edifícios e outras estruturas (percentagem do PIB)
	Integração e redução das desigualdades de género	Percentagem de mulheres relativamente aos postos de trabalho no setor do turismo (hotéis e restaurantes)
		Rácio entre a percentagem de mulheres empregadas no setor do turismo e a percentagem noutras atividades
		Percentagem de mulheres empregadas no setor do turismo com baixos salários
Rácio entre a percentagem de mulheres empregadas no setor do turismo com baixos salários e a percentagem em outras atividades		

Fonte: Blancas et al. (2016)

Os aspetos básicos da dimensão social têm como base a comunidade anfitriã e o seu bem-estar, a segurança do destino, a conservação do património cultural e a

capacidade de carga do destino. Estes subdividem-se em questões de sustentabilidade que são analisadas de forma pormenorizada, sendo criados indicadores para cada uma destas questões.

No que se refere à dimensão económica, os autores analisaram de igual forma os aspetos básicos, as questões de sustentabilidade e respetivos indicadores.

Tabela 6 - Indicadores de Turismo Sustentável (Dimensão Económica)

Aspetos básicos	Questões de sustentabilidade	Indicador
Benefícios económicos do turismo para a comunidade anfitriã e destino	Volume da procura turística	Número total de chegadas
	Duração da estadia	Estadia Média
	Receitas do Turismo	Despesas Turísticas
	Emprego gerado pelo setor dos serviços	Percentagem de empregados no setor dos serviços em relação ao emprego total
	Qualidade do emprego gerado no setor dos serviços (contratos temporários)	Percentagem de empregados a tempo inteiro no setor dos serviços
	Influência da atividade turística no desemprego	Taxa de desemprego trimestral na época alta face à taxa de desemprego registada na época baixa
	Tecnologias de Informação no sistema económico	Gastos com tecnologia da informação (percentagem em relação ao PIB)
	Comunicações <i>online</i>	Percentagem de empreendimentos turísticos com acesso à internet
	Salário disponível por habitante	Salário líquido disponível nacional por habitante
	Contribuição do turismo para o PIB	Percentagem do PIB atribuível às atividades de hotéis e restaurantes
Satisfação do turista	Medição do impacto dos níveis de satisfação no setor e no destino	Classificação média obtida pelos destinos do país, inclusive no ranking internacional da <i>National Geographic Traveler</i>
	Avaliação dos preços dos serviços turísticos	Rácio do índice de preços dos serviços turísticos e do índice de preços de todos os produtos
Controlo do desenvolvimento	Ordenamento do território, incluindo para o turismo	Percentagem da superfície do solo destinada a serviços e uso residencial
Ofertas turísticas – proporcionando uma variedade de experiências aos visitantes	Oferta de alojamento turístico oficial	Vagas em estabelecimentos de alojamento turístico oficial por habitante
	Qualidade da oferta de alojamento turístico oficial	Percentagem de vagas de alojamento turístico oficial (hotéis) de elevada qualidade face ao total da oferta oficial de alojamento
	Utilização de alojamento turístico oficial pela procura	Percentagem de viagens turísticas em que o visitante utiliza estabelecimentos de alojamento oficiais
	Oferta de serviços de restaurante	Número de empresas dedicadas à restauração por 1000 habitantes
	Gama de variedade de experiências turísticas	Número de atrações diferentes num destino (atividades classificadas como “atrações turística”

		no mundo dos guias turísticos: <i>The Green Guide Michelin Travel</i> )
<b>Sazonalidade da atividade turística</b>	Sazonalidade da procura turística	Proporção de turistas de época baixa para turistas de época alta
	Sazonalidade do emprego no turismo	Proporção de emprego no turismo na época baixa em relação ao emprego na época alta
	Reforço do turismo na época baixa/média	Número de eventos turísticos realizados na época baixa/média
<b>Emprego no turismo</b>	Volume de empregos diretos no turismo	Número total de indivíduos empregados no setor do turismo (hotéis e restaurantes)
	Contribuição do emprego no turismo para o emprego total do país	Percentagem de empregados no setor do turismo em relação ao volume total de empregos
	Qualidade do emprego no turismo (temporário)	Percentagem de empregos no turismo contratados a tempo inteiro
	Segurança no emprego	Taxa de acidentes de trabalho no setor do turismo (hotéis e restaurantes)
	Durabilidade do emprego	Tempo médio de serviço dos trabalhadores do turismo com o mesmo empregador
	Pagamento	Rendimento bruto médio por ano, em empregos no turismo
		Rácio entre o rendimento bruto médio anual dos empregos no turismo e o rendimento médio das outras atividades económicas
<b>Transporte relacionado com o turismo</b>	Capacidade dos serviços de transporte rodoviário e ferroviário de passageiros	Número de lugares sentados no transporte de passageiros (autocarros), rodoviário e ferroviário por 1000 habitantes
	Capacidade dos serviços de transporte aéreo de passageiros	Volume total da frota de aeronaves para transporte aéreo de passageiros por 1000 habitantes
	Infraestrutura para transporte rodoviário e ferroviário de passageiros	Densidade da rede rodoviária e ferroviária (extensão da rede em utilização face à superfície de destino)
	Infraestrutura para transporte aéreo de passageiros	Número de aeroportos de uso público
	Acesso ao destino por aeroporto	Percentagem de viagens de turismo em que o visitante utiliza o transporte aéreo
	Acesso ao destino por ferrovia	Percentagem de viagens de turismo em que o visitante utiliza o transporte ferroviário
	Acesso ao destino por estrada	Percentagem de viagens de turismo em que o visitante utiliza o transporte rodoviário
<b>Competitividade do destino</b>	Taxas de ocupação dos estabelecimentos de alojamento oficial	Taxa média de ocupação dos estabelecimentos de alojamento turístico oficial

Fonte: Blancas et al. (2016)

Ao nível dos indicadores do turismo sustentável tendo como base a dimensão económica é fulcral mencionar os benefícios económicos quer para a comunidade

anfitriã quer para o destino, o emprego gerado para o turismo e os transportes relacionados com esta atividade. Também apresentam indicadores com foco na sustentabilidade, a satisfação do turista e a competitividade do destino.

Por fim, a dimensão ambiental tem como base os seguintes indicadores:

Tabela 7 - Indicadores de Turismo Sustentável (Dimensão Ambiental)

Aspetos básicos	Questões de sustentabilidade	Indicador
Proteção dos ecossistemas naturais	Proteção de ativos naturais valiosos	Percentagem da superfície do destino considerada área natural protegida
Gestão da energia	Energia	Consumo final de energia atribuível ao turismo
	Energia renovável	Percentagem de consumo de energia renovável em relação ao total atribuível ao turismo
	Intensidade energética	Intensidade energética atribuível ao turismo
Gestão da água	Consumo de água	Consumo de água atribuído ao turismo
Gestão de águas residuais	Instalações de tratamento	Número de estações de tratamento de águas residuais urbanas por 1000 habitantes
	População conectada a sistemas de tratamento de esgoto	Percentagem de população ligada a sistemas de tratamento de águas residuais
Gestão de Resíduos Sólidos Urbanos	Volume de resíduos gerados	Volume de resíduos gerados
	Volume de resíduos tratados	Volume de resíduos tratados
	Volume de resíduos de embalagens recicladas	Volume de resíduos de embalagens recicladas
	Percentagem de resíduos de embalagens recicladas em relação ao que é recuperado	Percentagem de resíduos de embalagens recicladas em relação ao que é recuperado
Poluição atmosférica	Poluição sonora	Percentagem da população total afetada pelo ruído dos vizinhos ou da rua
	Poluição total do ar	Emissões anuais de poluição do ar (óxidos de enxofre, óxidos de nitrogénio, amónia,...) por pessoa e por dia
	Poluição do ar por CO <sub>2</sub>	Emissões de CO <sub>2</sub> por habitante
Gestão do impacto visual de instalações e infraestruturas	Impacto da construção	Área construída
	Conservação da paisagem	Área total de paisagem natural
	Impacto da rede rodoviária	Densidade da rede rodoviária
Intensidade do uso turístico	Intensidade do uso turístico	Total de turistas por unidade de área
Despesas da administração pública com proteção ambiental	Despesas totais do governo com a proteção ambiental	Gastos do governo com proteção ambiental por habitante
Uso de recursos	Uso de recursos	Consumo de material doméstico

Fonte: Blancas et al. (2016)

No que se refere à sustentabilidade ambiental focam-se os ecossistemas e a necessidade da proteção dos mesmos, a gestão da energia, incluindo a energia renovável, a gestão da água e também das águas residuais. Outro aspeto fundamental é a poluição atmosférica, a intensidade do uso turístico do próprio destino bem como o uso de recursos e as despesas da administração pública nesta matéria de proteção ambiental. Posto isto, através do estudo de Blancas et al. (2016) é possível concluir que existem múltiplos indicadores de medição do turismo sustentável adaptado às três dimensões existentes: social, económica e ambiental. É através destes indicadores que os destinos se podem reger de modo a monitorizar e medir o impacto do turismo no país/região.

Apesar do estudo apresentado anteriormente ser, efetivamente, o mais completo, Navarro et al. (2019) desenvolveram também vários indicadores com base nas dimensões da sustentabilidade.

Tabela 8 - Indicadores de Sustentabilidade (Dimensão Económica, Social e Ambiental)

Dimensão	Indicador
Económica	Número de hotéis e acomodações similares
	Número de parques de campismo, parques de veículos recreativos e parques de trailers
	Número de camas em hotéis, férias e outras estadias curtas de alojamento, parques de campismo, parques de veículos recreativos e parques de caravanas
	Percentagem de emprego no comércio grossista e retalhista, transportes, alojamento e restauração (15 anos ou mais)
	Noites passadas em estabelecimentos de alojamento turístico (Por 1000 habitantes)
	Total de dormidas de não residentes (Percentagem do total)
	Total de chegadas de turistas
	Taxa líquida de ocupação de camas e quartos em hotéis e alojamentos similares
	Número de unidades locais em transporte e armazenamento
	Número de unidades locais nas atividades de alojamento e restauração
Social	Chegadas de não residentes/total
	Número de camas hospitalares por 100 mil habitantes
	Número de médicos por 100 mil habitantes
	Rede ferroviária por regiões NUTS 2, por 1000km <sup>2</sup>
	Transporte aéreo de passageiros por NUTS 2
	Transporte marítimo de passageiros por NUTS 2
	Crimes registados pela polícia por NUTS 3
	Percentagem da população estrangeira
	Stock de automóveis e autocarros
	Rácio entre turistas e locais
	Densidade populacional
Ambiental	Resíduos gerados
	Densidade populacional por região NUTS 2
	Dias de calor por regiões NUTS 2

	Rede de autoestradas por regiões NUTS 2, por 1000km <sup>2</sup>
	Densidade turística
	Taxa de cobertura da recolha de lixo municipal

Fonte: Navarro et al. (2019)

De facto, estes indicadores vão de encontro aos apresentados por Blancas et al. (2016), no entanto é importante a referência a estes dois estudos dado que possibilita aos destinos turísticos a inclusão de abordagens e indicadores que sejam adequados à análise dos parâmetros da sustentabilidade, com o objetivo de controlar o fenómeno e auxiliar na tomada de decisões neste tema (Budeanu et al., 2016). De acordo com este autor, o turismo já possui várias iniciativas deste sentido, tornando-se um dos primeiros setores a lançar princípios, estratégias e planos de ação relacionados com a sustentabilidade.

De igual modo, algumas instituições desenvolveram conjuntos de indicadores apropriados para analisar as dimensões do turismo sustentável. O ponto de partida foram os compromissos da OMT na década de 1990 sendo que atualmente existem inúmeros conjuntos de indicadores para avaliar o turismo e os destinos turísticos, analisando inclusive o seu nível de sustentabilidade, nomeadamente:

- Nações Unidas: 17 Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (United Nations, 2015)
- Conselho Global de Turismo Sustentável (GSTC): 105 Critérios GSTC para Destinos (GSTC, 2019)
- Índice de Sustentabilidade de Destino Global (Índice GDS): 70 Índices de Sustentabilidade de Destino Global (GDSI, 2019)
- Organização Mundial do Turismo da ONU: 41 quadros estatísticos para o turismo sustentável (UNWTO, 2016)
- Fórum Económico Mundial: 14 Índices de Competitividade de Viagens e Turismo (WEF, 2019)
- Comissão Europeia: 67 indicadores europeus de turismo para gestão sustentável de destinos (Comissão Europeia, 2017)

No entanto, a implementação efetiva das práticas de sustentabilidade no setor do turismo permanece esporádica (Estêvão et al., 2019).

### 3.2. Ecoturismo

Os primeiros estudos de ecoturismo definem-no como o ato de viajar para áreas naturais relativamente intactas ou não contaminadas com o objetivo específico de estudar, admirar e apreciar a paisagem, as plantas e animais e as manifestações culturais existentes (do passado e do presente) (Ceballos-Lascurain, 1987).

Este conceito foi originalmente proposto no final da década de 1970 e é visto como uma tipologia de turismo de natureza e tem-se tornado um meio para a proteção das paisagens naturais de um destino (Pan et al., 2018). Os autores referem que o ecoturismo é um segmento dentro do setor do turismo com um foco especial na sustentabilidade ambiental, atraindo muita atenção dos turistas, dado que é visto como um turismo alternativo. Complementarmente, Pan et al. (2018) reconhecem o papel do ecoturismo no crescimento dos países em desenvolvimento, uma vez que estas atividades não exigem uma grande quantia de capital a ser investido.

Viljoen (2011) refere que o ecoturismo pode gerar empregos para fazer face aos trabalhadores não qualificados nas comunidades rurais e criar inúmeras oportunidades de exportação em locais remotos para garantir uma economia verde. Assim, o ecoturismo deve ser considerado um tipo de turismo adequado para promover o desenvolvimento económico nos países em desenvolvimento e com escassez em capital, mas com abundância em recursos naturais.

Em contrapartida, estudos mais recentes definem o ecoturismo como uma viagem responsável a uma área natural, com o objetivo de adquirir conhecimento, aprender sobre a cultura local e disfrutar de ambientes naturais (Lee & Jan, 2018).

O ecoturismo é, de acordo com Zorlu e Yilmaz (2020), um tipo de turismo que envolve elementos naturais e culturais do turismo. Estes autores referem o exemplo das áreas rurais, onde coexistem os recursos naturais e culturais, criando o espaço ideal para as práticas de ecoturismo. Estas áreas preservam o estilo de vida da população local dentro dos valores paisagísticos, tornando os destinos marcantes para o setor do ecoturismo que se reflete no aumento da sua popularidade a cada dia. As áreas rurais são amplamente referidas aquando da abordagem ao ecoturismo dado que os seus níveis de

urbanização são significativamente menores do que nas grandes cidades, permitindo a preservação da textura local e do património histórico (Shang et al., 2020)

Este conceito é também definido como “viagens éticas a áreas naturais que ajudam o bem-estar da população local e preservam o meio ambiente (Samal & Dash, 2023). Estes autores referem também a essência do ecoturismo, que consiste principalmente nos seguintes pontos:

1. Uma solução baseada na natureza;
2. Uma dimensão de sustentabilidade do ponto de vista da conservação;
3. Um fator humano sustentável que tem em conta a participação e os benefícios da população local;
4. Aprendizagem, educação e conscientização;
5. Marketing ético e gestão comercial de produtos indígenas.

Para além disso, serve como um escudo humano pois vai dissuadir externalidades negativas como a extração de madeira e a caça furtiva (Ouboter et al., 2021). Também promove a reciclagem e defende contra a ameaça iminente do aquecimento global e da poluição (Poyyamoli, 2018).

Honey (2008) reitera que, na indústria das viagens, o ecoturismo é considerado um estilo de vida, dado que possui um conjunto de atividades e princípios devidamente planeados e executados.

Apesar deste ser caracterizado como uma viagem responsável a áreas naturais para conservar o meio ambiente e melhorar o bem-estar na população (Li & Shi, 2015), a verdade é que atividades recreativas como *camping*, caminhadas e alpinismo em áreas selvagens, desertos ou áreas protegidas continuam a ganhar fama e afetam adversamente o ecossistema do destino (Anup et al., 2020).

### **3.3. Turismo Responsável**

Os primeiros conceitos de turismo responsável surgiram através dos estudos de Smith (1992) onde este é definido como todas as formas de turismo que respeitam o

ambiente natural, construído e cultural da comunidade local e os interesses de todas as partes envolvidas.

Já Spenceley et al. (2002) complementam a definição anterior afirmando que o turismo responsável é uma iniciativa de turismo com o objetivo de alcançar boas oportunidades de negócios turísticos através de melhores experiências de férias, qualidade de vida dos residentes locais, benefícios socioeconômicos e a proteção dos recursos naturais nos destinos turísticos.

O turismo responsável é também visto como “um traço comportamental baseado nos princípios básicos de respeito pelos outros e pelo meio ambiente” (Leslie, 2012). O autor afirma que este tipo de turismo pressupõe que os indivíduos agem de forma responsável nas suas ações e na gestão e operação dos negócios.

Este conceito é frequentemente relacionado com a sustentabilidade dado que aborda o discurso do turismo sustentável na sua implementação e é mais uma expressão para descrever o turismo que é sustentável pois age de acordo com esses princípios (Goodwin, 2011).

Os estudos mais recentes referem que o turismo responsável é “uma abordagem sustentável para a prática do turismo” (Zhang et al., 2021) e, o que anteriormente era visto como um tipo particular de turismo ou nicho de mercado, agora é promovido com uma abordagem conceitualmente distinta ou como um movimento social (Sharpley & Tefler, 2015)

Neste tipo de turismo, foram abrangidas inúmeras questões turísticas (Caruana et al., 2014) onde turistas, governos, funcionários, empregadores, sindicatos e comunidades locais devem assumir a responsabilidade apesar de ainda existir uma grande lacuna entre atitude-comportamento no turismo, de acordo com Lin et al. (2017).

Harold Goodwin, é um crítico do turismo sustentável e é também o fundador da abordagem do turismo responsável. Este autor afirma que: “o turismo sustentável carece de definição e indicadores mensuráveis para determinar se o turismo está ou não a ser gerido com sucesso em direção à sustentabilidade, pelo Governo” (Goodwin, 2011). Adiciona ainda que este conceito é usado para gerar trabalho para consultores e ONGs,

para reforçar a reputação de empresas e governos, mas raramente os resultados são medidos ou apresentados. Complementarmente reitera que este conceito parece ser operativo e é frequentemente usado para garantir recursos e apoio, mas na prática os princípios não são aplicados, o conceito é inoperante e os objetivos não são alcançados, sendo deixados para outra pessoa e a responsabilidade não é assumida (Goodwin, 2011).

Através do estudo levado a cabo pela *Responsible Tourism Partnership* (2018) foram sumarizadas as principais características do turismo responsável:

- Minimiza os impactos negativos ao nível económico, ambiental e social;
- Gera maiores benefícios económicos para a população local e aumenta o bem-estar das comunidades anfitriãs, melhora as condições de trabalho e o acesso à indústria;
- Envolve a população local nas decisões que afetam as suas vidas bem como em oportunidades;
- Faz contribuições positivas para a conservação do património natural e cultural para a manutenção da diversidade do mundo;
- Fornece experiências mais agradáveis para os turistas através de conexões mais significativas com a população local e uma maior compreensão das questões culturais, sociais e ambientais locais;
- Fornece acesso para pessoas com deficiência física;
- É culturalmente sensível, gerando respeito entre turistas e anfitriões e constrói orgulho e confiança local.

### **3.4. Turismo Náutico e Sustentabilidade**

Martins (2012) afirma que a sustentabilidade tem um papel fundamental no turismo náutico na medida em que o uso intenso dos recursos naturais bem como a sua supervalorização poderão resultar na perda de credibilidade do aspeto turístico.

O impacto da prática do turismo náutico no ambiente continua a crescer exponencialmente e de acordo com Lopes (2022), os pontos mais preocupantes são o nível da poluição das águas e dos solos provocada não só pelas embarcações como também pelas estruturas náuticas.

Este paradigma tem vindo a modificar-se e existem práticas com impactos negativos reduzidos, no entanto, o “descarte inadequado de resíduos que contém óleos de motores, tintas tóxicas, esgoto e outros, colocam em risco a biodiversidade” (Lopes, 2022). Relativamente às atividades náuticas, é sabido que as mais perigosas para o ambiente são aquelas que envolvem meios motorizados, no entanto, atividades como a canoagem ou *windsurf* são alternativas com um impacto ambiental muito reduzido, quase nulo.

Lopes (2022) reitera que o turismo náutico auxilia a sociedade no desenvolvimento dos recursos naturais e culturais. No entanto, para que haja uma prática sustentável deste tipo de turismo, é necessário que tanto as estruturas como o meio ambiente, estejam em boas condições para que possam aumentar a diversidade de ofertas turísticas e o valor dos destinos. As atividades náuticas, de acordo com a mesma fonte, devem conservar o património natural e a biodiversidade enquanto promovem de forma equilibrada a coesão social dos destinos turísticos.

O Manifesto Europeu para o Turismo Náutico Sustentável, promovido pela *European Federation of Nautical Tourism Destinations* (2012), apresenta o compromisso em adotar medidas concretas para a realização dos objetivos seguintes: preservar a natureza do território e dos ecossistemas costeiros; contribuir para a proteção das áreas naturais protegidas e espécies ameaçadas de extinção; implementar boas práticas ambientais no decorrer do exercício da atividade náutica; as empresas náuticas devem contribuir para a progressão constante do desenvolvimento sustentável dos destinos náuticos; inovar com produtos e serviços náuticos que se diferenciem pelas suas qualidades ambientais; transmitir valores, promover a educação, o desporto e a consciência ambiental; melhorar o bem-estar e o desenvolvimento da população local; e reduzir o consumo de recursos naturais, resíduos e produtos poluentes.

As atividades náuticas podem contribuir para a proteção e sustentabilidade dos ecossistemas sem prejudicar o desenvolvimento económico, social e cultural dos destinos. Para promover o turismo náutico é fundamental assumir o compromisso de monitorizar todas as atividades envolvidas na oferta de uma experiência náutica ao turista (Cardoso et al., 2023) Existe também a necessidade de uma maior interação entre

todos os gestores do território para aumentar a qualidade da oferta turística náutica (Lopes & Fernandes, 2022)

Um dos exemplos de como o turismo náutico pode ser sustentável é a prática do *Wakeboard* com recurso à instalação de cabos permitindo que esta modalidade se realize de forma silenciosa e ecológica. Ao dispensar barcos motorizados, não produz ruídos nem emissões de combustão. Este foi um dos muitos requisitos para a implementação de infraestruturas para a prática de Wakeboard integradas no Plano de Gestão da Albufeira de Castelo do Bode (Lopes, 2022).

Durante a época alta, quando as atividades aquáticas são mais praticadas devido às temperaturas mais favoráveis, há um aumento significativo da economia local na região onde as atividades acontecem. Este contexto favorável, de acordo com Lopes (2022), tem consequências na qualidade de vida da população, permitindo-lhes encontrar formas de ultrapassar a época baixa, uma vez que muitas famílias vivem deste tipo de atividades sazonais.

O desenvolvimento do turismo náutico deve ser planeado respeitando as limitações e exigências ambientais, tendo sempre em mente os princípios do desenvolvimento sustentável (Martins, 2022).

#### 4. REDE DAS ESTAÇÕES NÁUTICAS DE PORTUGAL

O projeto Portugal Náutico foi desenvolvido pela Associação Empresarial de Portugal em cooperação com o Fórum Oceano – Associação da Economia do Mar, promovendo e certificando as Estações Náuticas de Portugal (ENP) (Cardoso et al., 2023).

O Fórum Oceano é a associação que gere o Cluster do Mar e tem como objetivo a promoção do desenvolvimento da economia do Mar. A sua missão é “reforçar as dinâmicas de cooperação entre atores, nomeadamente empresas, centros de IDT, instituições de ensino superior, organismos da Administração Pública – e promover a competitividade das principais cadeiras de valor que utilizam o Mar e os recursos marinhos como elementos centrais da sua atividade” (Fórum Oceano, s.d.). Atualmente, o Fórum Oceano possui mais de 100 associados, ligados aos mais diversos setores, tanto ao Mar, como às áreas tradicionais (Fórum Oceano, s.d.): Conservação, Transformação e Comercialização do Pescado; Indústrias Navais; Náutica e Turismo Náutico; Obras Marítimas; Pesca e Aquacultura; Portos, Transporte e Logística; Cultura Marítima; Defesa e Segurança Marítima; Serviços; Biotecnologias e Bio Recursos Marinhos; Energias Renováveis Marinhas e Offshore e *Oil & Gas*.

Dada a importância dos recursos e o potencial reconhecido de Portugal no turismo náutico e tendo como base os casos de estudo existentes em França e Espanha, o Fórum Oceano redigiu um regulamento para a certificação de Estações Náuticas (EN) que, que beneficiou de igual forma do enquadramento fornecido pela FEDETON – *Fédération Européenne de Destinations Touristiques Nautiques*.

A FEDETON é a entidade gestora da rede internacional de Estações Náuticas, da qual o Fórum Oceano é membro. No âmbito do turismo náutico, a FEDETON (2012) preparou um declaração expõe a preocupação do setor quanto à integração da sustentabilidade, na qual são propostos dez objetivos, destacando-se: preservação dos ecossistemas costeiros; proteção de áreas naturais e espécies ameaçadas no exercício de atividades náuticas; redução do consumo de recursos naturais, resíduos e produtos poluentes; promoção da educação e conscientização ambiental; inovação na gestão e comercialização de produtos e serviços náuticos de forma a promover a sustentabilidade ambiental; e introdução de critérios ambientais nas políticas de gestão das organizações envolvidas (Pereira et al., 2022).

De acordo com Amaral et al. (2020), a Estação Náutica é considerada um destino especializado em desportos náuticos, atuando como um ponto de informação e aconselhamento para clientes interessados em desportos aquáticos. As Estações Náuticas são especializadas em turismo náutico e englobam empresas de atividades náuticas, lazer, restauração e alojamento no destino turístico.

As Estações Náuticas de Portugal são definidas como “uma rede de organizações que operam e promovem oferta turística náutica de qualidade, organizada a partir da valorização integrada de recursos náuticos presentes num território, a qual inclui a oferta de alojamento, restauração, atividades náuticas e outras atividades e serviços relevantes para a atração de turistas e outros utilizadores, acrescentando valor e gerando emprego nas respetivas regiões.” (Correia, 2022). A EN é uma plataforma de cooperação entre atores identificados com um território e que asseguram a oferta de um produto turístico.

Apesar de comumente se considerar que as Estações Náuticas só se encontram em destinos de costa, a verdade é que existem condições para avançar com a certificação de EN em planos de água estáveis, como rios, lagos e albufeiras de barragens.

De acordo com o Turismo de Portugal (2023a), existem múltiplas vantagens de constituir uma Estação Náutica, nomeadamente a diversificação da oferta turística, a mitigação da sazonalidade, o aumento do gasto por visitante, a criação de uma imagem de referência e qualidade, a promoção conjunta de produtos turísticos ao nível internacional bem como a oferta de experiências diversificadas.

Para se tornar uma Estação Náutica, é necessário apresentar uma candidatura ao Fórum Oceano, tendo como base o Regulamento para Certificação de Estações Náuticas de Portugal. Para além disso, existe um custo subjacente à certificação, que é renovada de três em três anos.

A Comissão de Avaliação da Rede de Estações Náuticas é “composta por um conjunto de entidades representantes da administração pública central e local, operadores marítimo-turísticos e outras entidades representativas do setor, a quem compete o acompanhamento, análise e avaliação dos processos de candidatura para a certificação das EN” (Fórum Oceano, 2023).

As entidades são: Fórum Oceano, Turismo de Portugal, ANMP (Associação Nacional de Municípios Portugueses), APECATE (Associação Portuguesa de Empresas de Congressos, Animação Turística e Eventos), ANC (Associação Nacional de Cruzeiros), APECATE (Associação Portuguesa de Portos de Recreio), DGE (Direção-Geral de Educação), DGPM (Direção-Geral de Política do Mar) e a ABAE (Associação Bandeira Azul da Europa).

Para se tornar Estação Náutica é necessária a aprovação dos membros da Comissão de Avaliação, que terá como base um conjunto de critérios presentes no Regulamento para a Certificação de Estações Náuticas, como é possível verificar através da Tabela 9 (Fórum Oceano, 2023):

Tabela 9 - Critérios para Certificação de Estações Náuticas

Critérios	Descritivo do Critério
I. <b>Qualidade da Organização</b>	A Estação Náutica disponibiliza infraestruturas relevantes para a dinamização de atividades náuticas dirigidas à comunidade escolar, ao visitante e ao turista. É uma rede de cooperação que envolve atores locais nomeadamente organizações da administração pública, operadores do setor turístico, clubes, associações e federações ligadas à prática desportiva náutica, nas suas diferentes vertentes. Desenvolve as ações e os mecanismos necessários para consolidar a rede e a oferta de produtos e serviços, de acordo com o protocolo de cooperação.
II. <b>Relevância da Oferta Náutica e de Outros Produtos e Serviços Turísticos Complementares</b>	A EN apresenta um Plano de Ação a três anos, que tem como base um diagnóstico estratégico, que contempla as seguintes vertentes: Agenda Náutica (produtos e serviços náuticos oferecidas, programação de eventos desportivos e/ou de lazer); Agenda para a Comunidade (ações direcionadas para grupos da comunidade local/regional, incluindo a comunidade escolar); Agenda para a Sustentabilidade (ações direcionadas para a capacitação/sensibilização dos parceiros, da comunidade e do visitante para o tema).
III. <b>Informação e Comunicação</b>	A EN, através da Entidade Coordenadora e dos parceiros, em conjunto com a Entidade Regional de Turismo e Agência Regional de Promoção Turística respetivas, assegura a disponibilização da informação sobre as atividades náuticas e experiências turísticas e produtos complementares, em diferentes canais e suportes.
IV. <b>Acessibilidade</b>	A EN oferece serviços, infraestruturas e equipamentos que permitem a prática de modalidades adaptadas e a hospitalidade de visitantes com necessidades específicas. Promove ações de capacitação com o tema do turismo acessível, com o objetivo de incrementar a oferta de produtos e serviços de qualidade, bem como o incentivo à criação e desenvolvimento de infraestruturas de apoio acessíveis.
V. <b>Sustentabilidade Ambiental</b>	A Entidade Coordenadora e a sua rede de parceiros asseguram a implementação de uma Agenda para a Sustentabilidade. Deve incluir ações de informação junto da comunidade e visitantes relativa aos

	regulamentos e obrigações definidas localmente. Foca-se a capacitação dos parceiros na economia circular (reutilização de materiais e aproveitamento de resíduos), a utilização de energias renováveis (através da descarbonização das atividades náuticas), e ainda na valorização de produtos locais e biológicos. Fomenta também programas com a rede de escolas com o objetivo de encaminhar a comunidade mais jovem para uma vivência de proteção da natureza, dos oceanos e recursos hídricos.
<b>VI. Gestão de Risco e Segurança</b>	A EN, através da Entidade Coordenadora e em conjunto com os parceiros, implementa um plano coordenado com a Proteção Civil, Bombeiros e outras entidades competentes, que assegura os meios e equipamentos de segurança e salvamento necessários para serem acionados em casos de emergência, consoante a análise prévia de risco associado.
<b>VII. Monitorização da Atividade da EN e Avaliação dos Resultados</b>	A EN tem definido um sistema de indicadores de monitorização da sua atividade, cuja base é a avaliação da satisfação dos utentes, clientes e parceiros da Estação Náutica. Os resultados desta avaliação serão objeto de Relatório a apresentar em momento de renovação da certificação. Está ainda assegurado um sistema de tratamento de reclamações, garantindo a melhoria contínua dos serviços prestados.
<b>VIII. Qualidade</b>	A EN cria condições para promoção de processos de adesão a certificações, reconhecimento, selos e/ou galardões de âmbito nacional ou internacional, por parte dos parceiros, que atestem a qualidade dos serviços e o cumprimento de uma ou mais diversas vertentes da Sustentabilidade (ambiental, económica e social).

Fonte: Fórum Oceano (2023)

Atualmente existem 32 Estações Náuticas de Portugal, distribuídas geograficamente pelo país, de norte a sul e do litoral ao interior (Figura 4).

Cada uma destas EN é gerida por uma Entidade Coordenadora, podendo ser CIM's (Comunidades Intermunicipais), como é o caso da CIM Alto Minho, Oeste e Médio Tejo) e também por municípios. A rede envolve cerca de 1200 parceiros, 63% dos quais são empresas de animação turística e operadores marítimo-turísticos, agências de viagens, alojamentos locais, empreendimentos turísticos, restauração, entre outros.

Figura 4 - Distribuição Geográfica das Estações Náuticas de Portugal

### 32 ESTAÇÕES NÁUTICAS de Portugal



Fonte: Nautical Portugal (s.d.)

As Estações Náuticas de Portugal são coordenadas por diferentes instituições públicas e possuem diferentes logótipos, como é possível observar na Tabela 10 (Cardoso et al., 2023).

Tabela 10 - Estações Náuticas de Portugal e Entidades Coordenadoras

Região	Estação Náutica	Entidade Coordenadora
Porto e Norte	Alijó	Município de Alijó
	Alto Minho	Comunidade Intermunicipal do Alto Minho
	Cabeceiras de Basto	Município de Cabeceiras de Basto
	Espinho	Município de Espinho
	Foz Côa	Município de Foz Côa
	Esposende	Município de Esposende
	Macedo de Cavaleiros	Município de Macedo de Cavaleiros
	Matosinhos	Município de Matosinhos
	Póvoa de Varzim	Município da Póvoa de Varzim
	Vila do Conde	Município de Vila do Conde
	Vila Verde	Município de Vila Verde
Centro de Portugal	Aveiro	Município de Aveiro
	Castelo do Bode	Comunidade Intermunicipal do Médio Tejo
	Estarreja	Município de Estarreja
	Ílhavo	Município de Ílhavo

	Murtosa	Município da Murtosa
	Oeste	Comunidade Intermunicipal do Oeste
	Ovar	Município de Ovar
	Vagos	Município de Vagos
Lisboa	Litoral de Cascais	Município de Cascais
	Sesimbra	Município de Sesimbra
Alentejo e Ribatejo	Alandroal	Município de Alandroal
	Avis	Município de Avis
	Moura-Alqueva	Município de Moura
	Odemira	Município de Odemira
	Monsaraz	Município de Monsaraz
	Mértola	Município de Mértola
	Sines	Município de Sines
Algarve	Portimão	Município de Portimão
	Vilamoura	Município de Loulé
	Lagos	Município de Lagos
	Faro	Município de Faro

Fonte: Nautical Portugal (s.d.)

O Fórum Oceano, em colaboração com as Entidades Coordenadoras das ENP, com o acompanhamento do Turismo de Portugal e das Entidades Regionais de Turismo, e com o cofinanciamento do programa Compete2020, desenvolveu o Portal Nautical Portugal. Este possui, de forma intuitiva e acessível, informação sobre as 32 Estações Náuticas certificadas e a oferta turística assegurada pelos respetivos parceiros. Este Portal pretende “promover a náutica e o turismo náutico de Portugal, atraindo visitantes nacionais e estrangeiros, através da disponibilização de conteúdos em Português, Inglês, Francês e Espanhol” (Lopes, 2022). Para além disso, promove também os serviços de apoio, oferta de alojamento e gastronomia, a agenda náutica, animação noturna, pontos de interesse, experiências e parceiros (Nautical Portugal, s.d.).

No Portal Nautical Portugal as ENP estão divididas por região, o que permite a divulgação de toda a oferta. Além das Estações Náuticas, existem as atividades que podem ser desenvolvidas bem como os parceiros nacionais que oferecem serviços. São dez as atividades incluídas no programa das ENP: canoagem e caiaque, kitesurf e windsurf, mergulho, passeios de barco, pesca desportiva, remo, stand-up-paddle, surf, vela, wakeboard e water skiing. (Cardoso et al., 2023).

O Turismo de Portugal (2023a) reconhece que esta plataforma é fundamental e visa promover a melhor oferta de turismo náutico disponível em todo o território

nacional, do litoral ao interior, em praias costeiras ou fluviais, marinas e fluvinas, e dos estuários e albufeiras às lagoas e rios.

A Rede de Estações Náuticas de Portugal desenvolveu o Projeto IREN – Internacionalização da Rede das Estações Náuticas de Portugal, através do Programa Operacional Competitividade e Internacionalização cujo principal objetivo é reforçar a competitividade das pequenas e médias empresas. Este projeto foi cofinanciado pelo COMPETE 2020 através do Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional (Fórum Oceano, 2023). Os mercados-alvo deste projeto foram França, Alemanha e Países Baixos e, através de várias iniciativas, como é o caso das ações expiratórias internacionais nos mercados-alvo e as missões de reconhecimento inversas, foi possível mostrar a oferta das Estações Náuticas de Portugal.

O Projeto da Rede das Estações Náuticas de Portugal foi reconhecido pela Secretária de Estado do Turismo, à data, Eng<sup>a</sup> Rita Marques que considerou que as ENP são “um parceiro importante para a sustentabilidade da atividade turística, com a dinamização de territórios que careciam de infraestruturas” (Publituris, 2022a). Complementarmente, a Ministra da Coesão Territorial, Professora Ana Abrunhosa reitera que: “A marca Nautical Portugal representa muito valor para o território e é um instrumento de coesão. É com muito apreço que vejo esta rede de Estações Náuticas a crescer também para o interior. É assim que valorizamos o que de melhor nos nossos têm. Isto é coesão social e coesão territorial” (Lopes, 2022).

De acordo com a Publituris (2023), prevê-se que, até ao final de 2024, o número de Estações Náuticas certificadas poderá rondar as 40.

#### 4.1. Estações Náuticas de Portugal e Sustentabilidade

Como referido anteriormente, a sustentabilidade é um ponto fundamental que deve ser tido em conta não só pela sociedade, mas como todos os agentes que a ela pertencem.

A Rede de Estações Náuticas de Portugal é um projeto inovador, que agrega um conjunto vasto de parceiros, nas várias áreas de atuação, com foco não só na acessibilidade e na qualidade da oferta, mas também na sustentabilidade.

O primeiro indicativo da importância da sustentabilidade verifica-se no Regulamento de Certificação de Estações Náuticas, onde este conceito aparece várias vezes (Fórum Oceano, 2023). No artigo 5º (Princípios Gerais), é focado o compromisso para a sustentabilidade onde a EN, através da sua rede de parceiros, deve promover ações de informação junto das comunidades e dos visitantes sobre os regulamentos e obrigações da gestão ambiental bem como a sua capacitação. A rede escolar, amplamente vincada neste Regulamento, também deve ser envolvida, com o objetivo de encaminhar a comunidade mais jovem para a proteção da natureza, dos oceanos e dos recursos hídricos.

No Anexo B do mesmo documento relativo aos critérios de avaliação das candidaturas, ressalta-se o Critério V que tem como base a Sustentabilidade Ambiental e os indicadores para a sua medição, nomeadamente: número de ações de mitigação dos impactos ambientais das atividades desenvolvidas, por ano; ações e medidas de promoção e valorização dos ecossistemas e dos recursos hídricos, por ano; ações de informação para a sustentabilidade dirigidas a clientes, público escolar e comunidade, por ano e, por fim, ações de capacitação no âmbito da sustentabilidade dirigidas aos parceiros. Todos estes indicadores deverão ser, no mínimo, 2 ações por ano (Fórum Oceano, 2023).

Para além disso e dentro da temática da sustentabilidade, em março de 2022, na BTL (Bolsa de Turismo de Lisboa), o Fórum Oceano assinou um Protocolo de Cooperação com a Biosphere Portugal. O sistema Biosphere foi criado em 1997 pelo Instituto de Turismo Responsável com o objetivo de transmitir as diretrizes das Nações Unidas de forma fácil e adaptada (Biosphere Sustainable, s.d.). Este protocolo tem como principal

objetivo acelerar e consolidar as boas práticas de sustentabilidade nas Estações Náuticas e dos seus agentes, e reforçar o posicionamento, inclusão e inovação, aumentando assim a notoriedade da Rede (Fórum Oceano, 2022).

O Fórum Oceano, num trabalho coordenado pelo Turismo de Portugal, apresentou o Guia de Boas Práticas de Sustentabilidade para as Infraestruturas de Apoio ao Turismo Náutico, no Litoral, Rios e Albufeiras. Para além do Fórum Oceano, de acordo com o Turismo de Portugal (2023b) participaram também várias entidades como a Adene (Agência para a Energia), a APA (Agência Portuguesa do Ambiente), a ABAE (Associação Bandeira Azul da Europa), APPR (Associação Portuguesa de Portos de Recreio), CCDR Algarve (Comissão de Coordenação de Desenvolvimento Regional do Algarve), a Docapesca e a Universidade do Algarve.

Este documento apresenta um conjunto de boas práticas a implementar pelos gestores, de modo a melhorar a qualidade da experiência dos nautas e dos turistas nas marinas e portos de recreio, “minimizando os seus impactos na fauna, flora, solo e meios hídricos, potenciando a melhoria contínua da eficiência energética, acautelando o bem-estar das comunidades e a inclusão de todos” (Turismo de Portugal, 2023b).

Este guia possui nove tópicos fundamentais para a sustentabilidade: a gestão ambiental, a acessibilidade, a manutenção dos espaços verdes, a manutenção de edifícios, equipamentos e infraestruturas, a proteção da vida selvagem e habitats, a responsabilidade social e o envolvimento das comunidades locais, a comunicação com os clientes, os selos e certificações para as estruturas de apoio ao turismo náutico.

Como referido anteriormente, cada uma das Estações Náuticas de Portugal possui parceiros, seja administração pública e privada, comércio, agentes de animação turística, hotelaria, restauração, entre outros. Desses parceiros é importante focar aqueles que oferecem produtos e serviços com foco na sustentabilidade.

#### **4.1.1. Atividades Náuticas Sustentáveis**

##### **4.1.1.1. Passeios em Embarcações Eletrossolares**

Em 1839, Moritz von Jacobi Herman construiu um dos primeiros barcos elétricos e hoje estes sistemas têm feito progressos significativos em todo o mundo. Para além disso, de acordo com Jara-Alvear et al. (2013), o primeiro barco solar elétrico no Equador foi construído e demonstrou a sua utilidade nas Ilhas Galápagos como um meio de educação ambiental e turismo sustentável, em 2013.

A propulsão elétrica representa uma alternativa ao motor tradicional para enfrentar problemas como as emissões do tubo de escape, o derramamento de combustível fóssil em rios e o ruído produzido em ecossistemas frágeis (Guamán et al., 2015).

Por outro lado, as limitações para barcos elétricos baseiam-se no elevado custo inicial da tecnologia, na reduzida autonomia de viagem e a baixa velocidade (Del Pizzo et al., 2010). No entanto, o mesmo autor afirma que o acoplamento de barcos elétricos de energia renovável a bordo e a existência de estações de carregamento ao longo da viagem podem ajudar a superar essas barreiras e facilitar a sua adoção ao nível mundial.

Com o aumento da população mundial, foram estudadas várias alternativas de energia dado que as fontes primárias de combustível possuem são limitadas. Assim, cada vez mais são procuradas fontes de energia sustentáveis como o sol, vento, água e a força das marés (Mahmud et al., 2014). A energia solar é considerada a principal fonte de energia renovável dado que pode ser obtida facilmente na natureza. Assim, tal como existe a energia solar doméstica e os carros solares, a energia solar pode também ser uma escolha inteligente para conduzir um barco (Mahmud, 2013). O autor acrescenta ainda que a fabricação e instalação dos barcos solares são simples e confiáveis.

Tendo como base a informação disponibilizada no Nautical Portugal (s.d.) foram retirados alguns exemplos de boas práticas ao nível da sustentabilidade, nomeadamente de parceiros que possuem no seu catálogo serviços em embarcações eletrossolares.

Na Estação Náutica de Macedo de Cavaleiros existem dois parceiros que utilizam na sua atividade este tipo de embarcação. Dado que a Albufeira do Azibo foi construída com o objetivo de abastecer da população e para regadio agrícola e se encontra numa

área classificada como Paisagem Protegida da Albufeira do Azibo, Vítor Oliveira, da empresa Sun Azibo Cruzeiros percebeu que, a única forma de navegar estas águas era através de uma embarcação eletrossolar (Sun Azibo, s.d.). Esta empresa criou vários programas nomeadamente o “Cruzeiro Vitinho – Visita às Portas do Azibo”, “Cruzeiro ao Pôr do Sol” e ainda existe a possibilidade de criar um cruzeiro personalizado.

A empresa Azibo Solar Boat permite a visita a locais inacessíveis por terra, com a oportunidade de *birdwatching*, assistir ao pôr do sol ou dar um mergulho nas águas da Albufeira do Azibo, a bordo de um barco eletrossolar. Esta embarcação “amiga do ambiente, proporciona um deslize silencioso pela paisagem protegida, permitindo sentir, cheirar e apreciar toda a natureza envolvente” (Terras de Trás-os-Montes, s.d.)

A Estação Náutica de Foz Côa, através do parceiro Côa Parque, possui também uma embarcação eletrossolar que disponibiliza viagens pelo Rio e visitas a zonas do Parque nunca vistas. Esta embarcação é movida a energia solar e tem como principal objetivo dar uma resposta sustentável em termos socioeconómicos e ambientais (Côa Parque s.d.).

Em 2021, na Póvoa de Varzim foi inaugurada a zona norte do porto e, decorrente das preocupações com a minimização do impacto nos ecossistemas, adquiriram uma embarcação eletrossolar (Póvoa de Varzim, 2021). De acordo com a Sun Concept (s.d.), esta embarcação (SunSailer 7.0) opera sem consumir combustíveis fósseis, não emite gases poluentes, não derrama óleos nem provoca ruído.

Na região da Ria de Aveiro, a Sterna, parceira da Estação Náutica de Estarreja, pretende proteger o ecossistema, navegando numa embarcação com tecnologia de ponta, ecológica, silenciosa e movida apenas a energia solar (Sterna, s.d.).

Na região de Lisboa, a empresa Aquastart, parceira da Estação Náutica do Litoral de Cascais, tem como principal objetivo “fazer cada vez mais e melhor todos os dias, sempre com respeito pela natureza e promovendo atitudes ecológicas e saudáveis na comunidade” (Aquastart, s.d.). Dentro do leque de atividades disponibilizadas, foca-se o barco solar, ecológico, não poluente, silencioso e confortável.

Mais a Sul, a Algarve Sun Boat Trips, parceira da Estação Náutica de Portimão, é a primeira empresa algarvia cuja frota é exclusivamente composta por barcos ecológicos. Esta empresa possui duas embarcações, a Sun Cat e a Sun Sailer e providencia experiências de visita às Grutas de Benagil e Costa, a visita a Silves e ao Rio Arade e ainda é possível o aluguer privado das embarcações (Algarve Sun Boat, s.d.).

Por fim, a Sun Concept é parceira da Estação Náutica de Lagos e é amplamente conhecida pela construção naval especializada no desenvolvimento, fabricação e comercialização de embarcações eletrossolares (Sun Concept, s.d.). A sua missão foca-se em “desenvolver e fabricar embarcações não poluentes e energeticamente autónomas, a preços competitivos e economicamente viáveis de forma a implementar e expandir de forma relevante a sua comercialização nos mercados de recreio náutico, das atividades marítimo turísticas, transportes fluviais e profissionais, garantindo a satisfação dos clientes” (Sun Concept, s.d.).

Na verdade, esta empresa comercializou os seus barcos para todos os parceiros mencionados acima, sendo o único estaleiro naval de embarcações sustentáveis em Portugal.

#### **4.1.1.2. Stand-Up-Paddle**

Stand-Up-Paddle (SUP) ou Stand-Up-Paddleboarding é um novo desporto e atividade recreativa que se encontra numa fase de expansão em todo o mundo devido aos seus benefícios para a saúde, fitness e diversão (Hammer, 2011).

Normalmente, na construção das pranchas de SUP são utilizados materiais macios e funcionais como é o caso da resina epóxi, fibra e vidro e espuma de poliuretano expandida. No entanto, de acordo com Schram et al. (2014) o custo destes materiais é elevado o que dificulta a aquisição de uma prancha de SUP pela população, sobretudo os indivíduos que possuem rendimentos mais baixos.

Para além disso, a construção da prancha envolve vários processos químicos onde cerca de 60% dos materiais descartados têm um impacto negativo no meio ambiente (Souza et al., 2013). Assim, com o objetivo de minimizar estes danos e facilitar

o acesso aos indivíduos com rendimentos mais baixos, um surfista brasileiro criou uma prancha de SUP com a utilização de garrafas de plástico.

O uso de materiais sustentáveis para a prática de Stand-Up-Paddle também se reflete nas Estações Náuticas de Portugal através da empresa Picapeixe. Esta foi criada por dois amigos com um forte elo à Ria de Aveiro e aos desportos aquáticos. O principal objetivo da Picapeixe é “proporcionar a experiência da prática de Stand-Up-Paddle, da observação da natureza numa lancha de madeira e a vida selvagem (*birdwatching*)” (Picapeixe, s.d.)

As pranchas de SUP são construídas em madeira pelos dois amigos, dada a sua influência cultural na construção naval, aliada à vontade de diminuir ao máximo a pegada ecológica no seu fabrico. Para além disso, produziram uma lancha em madeira, construída em Pardilhó, cujo nome é Sol Nascente (Picapeixe, s.d.). Para aqueles que querem experimentar autonomamente as pranchas de madeira da Picapeixe, é possível adquiri-las.

#### 4.1.1.3. E-foil

O desenvolvimento de hidrófilos acionados eletronicamente tornou-se popular e introduziu-se no mercado comercial em 2017 e 2018 (Stroetzel, 2021).

O *E-foil* é constituído por três partes fundamentais: a prancha, onde o utilizador pode ficar de pé; um mastro, que se estende na água; e o hidrófilo cuja funcionalidade é cortar a água e causar elevação (Butler, 2019). De acordo com o mesmo autor, este design permite que o utilizador use as forças do impulso para baixo de modo a criar movimento para a frente através de um esforço físico mínimo.

Este tipo de atividade permite que o usuário aproveite o *E-foil* como faria normalmente, sem colocar em perigo a si mesmo, aos outros ou ao meio ambiente dado que, ao remover os motores movidos a gás em favor dos motores elétricos, esperam-se níveis reduzidos de poluição (Flood et al., 2021).

A Alqueva4All é parceira da Estação Náutica de Moura-Alqueva e tem como principal objetivo “a educação ambiental e a inclusão social, transmitindo e promovendo

junto de quem os visita uma prática saudável e sustentável dos recursos naturais” (Alqueva4All, 2023).

Apesar de disponibilizar múltiplas atividades náuticas, esta empresa promove também o *e-foil* que constitui a vertente mais fácil de experienciar o sentimento que o *hydrofoil* proporciona: uma sensação única de leveza como se estivesse a voar sobre a água.

#### **4.1.1.4. Outras atividades náuticas sustentáveis**

Atualmente várias atividades estão a reinventar-se na medida em que procuram ser mais sustentáveis, reduzindo o seu impacto no meio ambiente.

Em primeiro lugar, o remo tem como foco a sustentabilidade, incluindo a responsabilidade social, cultural, económica e ambiental, para que seja possível atender às necessidades presentes, permitindo que as gerações futuras atendam às suas necessidades (Rowing Australia, 2009).

De acordo com Cury et al. (2023), o remo possui os seguintes compromissos e princípios políticos com a sustentabilidade: a proteção do habitat da fauna, flora e da biodiversidade; a conservação dos recursos renováveis e não renováveis; a redução da produção de resíduos poluentes em todas as suas formas; o reconhecimento da importância do património e dos valores culturais; a promoção de condições saudáveis para os atletas, voluntários e espectadores; a promoção da consciência ambiental e a educação sobre o desenvolvimento sustentável na comunidade internacional do remo.

Através do Portal Nautical Portugal, conclui-se que as ENP possuem 23 parceiros empresariais que oferecem a modalidade do remo (Nautical Portugal, s.d.)

A vela é uma atividade multidisciplinar que requer vários anos para dominar, no entanto, mais recentemente, a sustentabilidade deste desporto está a tornar-se cada vez mais difícil. De acordo com Laera et al. (2020), isto deve-se ao número crescente de sensores a bordo, automatização, inteligência artificial e o alto desempenho obtido com as embarcações modernas e os designs da vela.

Silva et al. (2019) reiteram que a eficiência energética, o controlo e a robustez são grandes preocupações com implicações em termos de autonomia e sustentabilidade.

A vela permite que os barcos naveguem com maior autonomia, devido ao menor consumo de energia e ao controlo simplificado.

Ao nível da vela, existem 53 parceiros empresariais que disponibilizam este tipo de serviço, de acordo com o Nautical Portugal (s.d.).

Lopes et al., (2022) argumentam que o Wakeboard tem vindo a crescer significativamente à escala global nos últimos anos. Deu uma forma geral, é um desporto aquático praticado numa prancha, em que o praticante segura um cabo e é puxado por um barco ou por um sistema elétrico (sistema de cabos), podendo manobrar a prancha de forma a contornar os obstáculos de flutuação existentes para o efeito.

Os sistemas de cabos, também denominados como *cable parks*, são destacados sobretudo no Médio Tejo, com as suas cinco praias fluviais com características específicas e favoráveis à utilização destes parques (Lopes & Simões, 2022). Esta região constitui a maior estação de Wakeboard do mundo, inserindo-se na atividade turística náutica e tem como objetivo promover o truísmo na região (Duarte, 2017). Para além disso, torna-se favorável à gestão sustentável do território bem como à sua atratividade.

O Projeto Wakeboard Portugal foi criado em 2015 e a sua finalidade é colocar o país no mapa dos maiores circuitos de Wakeboard ao nível mundial. A missão deste projeto é tornar a prática desta modalidade mais acessível com vista ao desenvolvimento do local como um destino turístico internacional (Wakeboard Portugal, s.d.). Ambicionam ainda tornar o conceito de Wakeboard mais acessível, mais ecológico e mais desafiante.

Lopes et al. (2022) reiteram que o crescimento e a popularidade do Wakeboard são fruto de uma intensa rede de parceiros que procuram obter experiências turísticas significativas com o território. O Médio Tejo beneficia com esta modalidade dado que aumenta a sua visibilidade e potencia as suas atrações turísticas. Para além disso e tendo como base os mesmos autores, o Wakeboard promove o turismo durante todo o ano, reduzindo o défice financeiro dos meses de inverno e aumentando significativamente a captação de novos recursos para o território.

Tendo por base o Nautical Portugal (s.d.) conclui-se que existem 25 parceiros que incluem esta modalidade no seu portfólio.

## 5. ENQUADRAMENTO METODOLÓGICO

Neste capítulo serão abordados os principais tópicos aliados ao enquadramento metodológico, nomeadamente: metodologia, objetivos e hipóteses de investigação, os instrumentos de recolha de dados utilizados: entrevista e inquérito por questionário. Para além disso, será identificada a população de estudo e o método de amostragem.

### 5.1. Metodologia

O objetivo deste trabalho de investigação consiste em avaliar a importância do Turismo Náutico nas Práticas Sustentáveis tendo como estudo de caso a Rede das Estações Náuticas de Portugal.

Este estudo iniciou com uma pesquisa de informação relativamente à temática do turismo náutico, das práticas sustentáveis e da Rede das Estações Náuticas de Portugal.

A decisão de investigar estes temas teve como base a importância crescente dos segmentos do turismo, nomeadamente do turismo náutico, aliado à sustentabilidade. Para além disso, dada a importância crescente das Estações Náuticas de Portugal, este projeto foi utilizado como estudo de caso. Este conceito é relativamente novo, apesar de já existirem 32 Estações Náuticas no território (Nautical Portugal, s.d.), no entanto a sua preocupação com a sustentabilidade nas suas vertentes suscitou um interesse em aliar estes conceitos e estudá-los em conjunto.

Numa segunda fase, de modo a cumprir os objetivos da presente investigação e tendo em consideração a abordagem da problemática, a metodologia adotada foi quantitativa e qualitativa. No que se refere à vertente quantitativa, foi aplicado um inquérito por questionário e, face à metodologia qualitativa, foi realizada uma entrevista exploratória com o Coordenador da Rede das Estações Náuticas de Portugal.

Por fim, na última fase, os dados foram analisados com recurso ao *Statistical Package for the Social Sciences* (SPSS), um programa de análise estatística.

## 5.2. Objetivos e Hipóteses da Investigação

Os objetivos da pesquisa, de acordo com Garg (2016) têm de ser completamente conhecidos e devem ser especificados antes do início do estudo, com base nas pesquisas bibliográficas. Estes objetivos irão ajudar a formular as hipóteses, consideradas declarações sobre um problema específico na população de estudo.

Neste caso, a questão de investigação é “Qual é a importância do Turismo Náutico nas Práticas Sustentáveis?”

A definição dos objetivos e hipóteses partiram do desenvolvimento dos tópicos que compõem a Revisão da Literatura. Este estudo possui um objetivo geral, três objetivos específicos e quatro hipóteses.

- **Objetivo Geral:** Avaliar a importância do Turismo Náutico nas Práticas Sustentáveis tendo como estudo de caso a Rede das Estações Náuticas de Portugal.
- **Objetivo Específico 1:** Analisar a relação entre a localização da Estação Náutica e as dimensões da sustentabilidade.
  - **H1:** Existe uma relação entre o posicionamento geográfico da Estação Náutica e os indicadores da sustentabilidade social (relaciona a Q.6 com a Q.9)
  - **H2:** A localização da Estação Náutica influencia o grau de concordância face aos indicadores de sustentabilidade ambiental (relaciona a Q.6 com a Q.14)
- **Objetivo Específico 2:** Avaliar a relação entre a sustentabilidade social e ambiental
  - **H3:** Existe uma relação entre os indicadores de sustentabilidade ambiental e social (relaciona a Q.9 e a Q.14)
- **Objetivo Específico 3:** Analisar a relação entre a sustentabilidade ambiental e o grau de desenvolvimento das atividades náuticas sustentáveis.
  - **H4:** A perceção da Estação Náutica face à sustentabilidade ambiental influencia o grau de desenvolvimento das atividades sustentáveis (relaciona a Q.14 e a Q.13)

Cada um destes objetivos e respetivas hipóteses serão abordados extensivamente de seguida. O seu enquadramento tem como base os autores

mencionados na Revisão da Literatura, também utilizados no âmbito da recolha de dados.

### 5.2.1. Objetivo Específico 1

O primeiro objetivo desta investigação tem como base analisar a relação entre a localização da Estação Náutica e as dimensões da sustentabilidade.

As 32 Estações Náuticas de Portugal encontram-se distribuídas geograficamente pelas 5 Regiões do país: Porto e Norte, Centro de Portugal, Lisboa, Alentejo e Ribatejo e Algarve (Nautical Portugal, s.d.). Cada uma possui características específicas, reflexo do território que ocupam, como é o caso das Estações Náuticas que se localizam no interior do país.

A sustentabilidade é, sem sombra de dúvida, uma das temáticas fundamentais, mencionada ao longo do Regulamento de Certificação das Estações Náuticas (Fórum Oceano, 2023). Assim, os territórios deverão ter em conta as dimensões da sustentabilidade aquando da submissão da candidatura ao Fórum Oceano.

A relação entre a localização da Estação Náutica e as dimensões da sustentabilidade irá ser avaliada tendo em consideração os princípios e práticas de desenvolvimento sustentável, amplamente estudadas por Blancas et al. (2016).

Este objetivo divide-se, portanto, em duas hipóteses tendo como base duas dimensões da sustentabilidade: social e ambiental.

**H1: Existe uma relação entre o posicionamento geográfico da Estação Náutica e os indicadores da sustentabilidade social** (relaciona a Q.6 com a Q.9)

A H1 tem como base analisar a relação existente entre o posicionamento geográfico da Estação Náutica, com base nas 5 regiões de Portugal, e os indicadores da sustentabilidade social.

Vários autores estudaram esta dimensão da sustentabilidade, considerada um modelo para as políticas serem implementadas, de acordo com as características de determinada sociedade e os objetivos estabelecidos (Ballet et al., 2020). Para além disso

Woodcraft (2012) refere que a sustentabilidade social se foca na qualidade de vida da comunidade local, no presente e no futuro.

Através do estudo dos vários autores, foram construídas várias afirmações, agregadas na Q.9 (Q.9.1 a Q.9.6): A Estação Náutica providencia uma rede de serviços de transporte (Wall & Mathieson, 2006; Zhuang et al., 2019; Martins, 2020; Blancas et al., 2016); A Estação Náutica investe na segurança pública local (Blancas et al., 2016; Fórum Oceano, s.d.); a Estação Náutica conserva as estruturas, monumentos e locais históricos (Blancas et al., 2016; Wall & Mathieson, 2006; Zhuang et al., 2019; Martins, 2020); A Estação Náutica possui capacidade de carga social (Blancas et al., 2016); A Estação Náutica aumenta o bem-estar das comunidades anfitriãs (Blancas et al., 2016; Munashinghe & Shearer, 1995; Colantonio, 2010; Wall & Mathieson, 2006; Zhuang et al., 2019; Martins, 2020; Fórum Oceano, s.d.; e, por fim, A Estação Náutica fornece acesso para pessoas com deficiência física (Lopes et al., 2020; Fórum Oceano, s.d.; Turismo de Portugal, 2023a); Responsible Tourism Partnership, 2018).

O estudo de Blancas et al. (2016) foi fundamental na identificação destas afirmações dada a quantidade de indicadores de sustentabilidade.

Assim, as Estações Náuticas são caracterizadas como locais destinados a promover o turismo náutico de forma sustentável, e a inclusão de indicadores de sustentabilidade social nas suas práticas, é fundamental.

**H2: A localização da Estação Náutica influencia o grau de concordância face aos indicadores de sustentabilidade ambiental (relaciona a Q.6 com a Q.14)**

A sustentabilidade ambiental é considerada o primeiro pilar da sustentabilidade e cada vez mais tem sido alvo de discussão. Atualmente, existem pressões crescentes do mercado e dos *stakeholders* para a adoção de práticas ambientalmente sustentáveis (Aron & Molina, 2020). Para além disso, os turistas têm vindo a alterar as suas motivações tendo em conta o impacto do turismo de massas, tornando-se mais conscientes ambientalmente através da exploração de novas abordagens.

Como verificado anteriormente, foram compiladas várias afirmações, apresentadas por autores nos seus estudos que posteriormente foram classificadas pelos inquiridos. Estas afirmações têm como base a sustentabilidade ambiental nas suas várias

formas. Para além disso, a localização da Estação Náutica também irá ser tida em conta dado que a perceção dos representantes face à sustentabilidade ambiental pode variar de acordo com a disposição geográfica da mesma.

Assim, na dimensão da sustentabilidade ambiental, foram analisados os seguintes indicadores, transformados em afirmações: “A Estação Náutica vista proteger os ativos naturais valiosos” (Blancas et al., 2016; Esteban Curiel e Antonovica, 2010); “A Estação Náutica possui preocupações ao nível do consumo de energia” (Blancas et al., 2016; Mahmud, 2013); “A Estação Náutica possui preocupações ao nível do consumo de água” e “A Estação Náutica possui preocupações ao nível do volume de resíduos gerados” (Wall & Mathieson, 2006; Zhuang et al., 2019; Martins, 2020; Blancas et al., 2016); “A Estação Náutica possui preocupações ao nível da poluição (sonora, ambiental e do ar)” (Wall & Mathieson, 2006; Zhuang et al., 2019; Martins, 2020; Blancas et al., 2016; Poyyamoli, 2018; Lopes, 2022); e “A Estação Náutica tem um baixo impacto no meio ambiente e na cultura local” (Kaswan et al., 2019; Mukhtar et al., 2019; UNTWO, 2005; Esteban Curiel & Antonovica, 2010).

A diversidade de indicadores permite a realização de uma análise aprofundada. Para além disso, foram identificadas várias atividades náuticas onde são utilizadas alternativas ambientalmente sustentáveis. Daí que é importante estudar de que forma é que a localização da Estação Náutica vai influenciar a forma como os representantes avaliam a sustentabilidade social do seu território.

### 5.2.2. Objetivo Específico 2

O objetivo específico 2 pretende avaliar a relação entre a sustentabilidade social e ambiental. Tendo em conta os indicadores apresentados anteriormente, este estudo propõe-se a relacionar de que forma é que estas dimensões da sustentabilidade se relacionam entre si, culminando naquela que é a H3.

<p><b>H3: Existe uma relação entre os indicadores de sustentabilidade ambiental e social</b> (relaciona a Q.9 e a Q.14)</p>
---

Através da definição de sustentabilidade ambiental, vários autores destacam a importância das necessidades da população. Morelli (2013) descreve a sustentabilidade

ambiental como um estado de equilíbrio e resiliência que permite à população satisfazer as suas necessidades, sem ultrapassar a capacidade de suporte dos seus ecossistemas. Kaswan et al. (2019) aborda também esta questão da sociedade afirmando que a sustentabilidade ambiental é um dos princípios essenciais da sustentabilidade pois procura a satisfação das necessidades da população, criando um ecossistema que seja sustentado para o bem-estar das gerações futuras.

Posto isto, a ideia de relacionar estas duas dimensões tornou-se fundamental, através da utilização das afirmações mencionadas anteriormente, que refletem os indicadores apresentados vários autores, nomeadamente Blancas et al. (2016).

### 5.2.3. Objetivo Específico 3

O terceiro objetivo visa analisar a relação entre a sustentabilidade ambiental e o grau de desenvolvimento das atividades náuticas sustentáveis.

**H4: A perceção da Estação Náutica face à sustentabilidade ambiental influencia o grau de desenvolvimento das atividades sustentáveis** (relaciona a Q.14 e a Q.13)

A H4 parte da perceção da Estação Náutica face à sustentabilidade como influência para o grau de desenvolvimento das atividades sustentáveis.

As atividades de carácter sustentável já se encontram em desenvolvimento na Rede das Estações Náuticas de Portugal, através das embarcações eletrossolares, da utilização de pranchas de madeira para a prática de stand-up-paddle, o e-foil, o remo e a vela (Sun Azibo, s.d.; Côa Parque, s.d.; Algarve Sun Boat, s.d; Picapeixe, s.d.; Alqueva4All, 2023).

Mahmud et al. (2014) refere que, com o aumento da população mundial, foram estudadas várias alternativas de energia dado que as fontes primárias de combustível são limitadas. Existem vários territórios que aproveitam este tipo de fonte de energia através do sol, vento, água e força das marés.

No que se refere ao grau de desenvolvimento das atividades sustentáveis, foi elaborada uma questão a ser aplicada aos representantes das Estações Náuticas que

partem precisamente do grau de desenvolvimento deste tipo de atividades em cada região.

Assim, não só é relacionada a componente da sustentabilidade ambiental como um todo e como transversal a várias áreas, como também ao grau de desenvolvimento das atividades.

### 5.3. Instrumentos de Recolha de Dados

A investigação quantitativa consiste em “explicar fenómenos através da recolha de dados numéricos que são analisados utilizando métodos de base matemática” (Mujis, 2004). A pesquisa quantitativa é controlada, obstrutiva, objetiva e orientada para o produto, que visa quantificar a variação de determinada situação, problema, evento ou fenómeno. O objetivo da pesquisa quantitativa é desenvolver e aplicar modelos matemáticos, teorias e/ou hipóteses relativas a certos fenómenos (Kandel, 2020).

Leedy e Ormrod (2015) adicionam ainda que a investigação quantitativa é utilizada para responder a questões sobre relações dentro de variáveis mensuráveis com a intenção de explicar, prever e controlar fenómenos.

Em contrapartida, a pesquisa qualitativa recolhe, analisa e interpreta dados observando o que as pessoas fazem e dizem. É uma abordagem naturalista e interpretativa, preocupada em compreender os significados que as pessoas atribuem aos fenómenos – ações, decisões, crenças, valores (Denzin & Lincoln, 2005).

Berg e Lune (2017) afirmam que esta tipologia de pesquisa se refere a significados, conceitos, definições, características, metáforas, símbolos e descrições de coisas. A pesquisa qualitativa é subjetiva e utiliza diferentes métodos de recolha de informações, incluindo entrevistas individuais aprofundadas e discussões em *focus group*. Pode fornecer informações que não são possíveis de elucidar com dados puramente quantitativos. É um meio de explorar e compreender o significado que determinados indivíduos ou grupos atribuem aos problemas sociais e às atitudes do comportamento humano (Kandel, 2020).

Tabela 11 - Diferenças entre a investigação quantitativa e qualitativa

<b>Investigação Quantitativa</b>	<b>Investigação Qualitativa</b>
Observação controlada e obstrutiva.	Observação naturalista e descontrolada.
De natureza objetiva, sem oportunidade de influência do inquirido.	De natureza subjetiva, os resultados podem ser influenciados pela atitude e interesse do inquirido.
Ênfase na precisão da descrição de eventos, na análise estatística e matemática.	Ênfase nas causas, significados, interpretações e implicações.
Aplicado em grande escala (número grande de população).	Aplicado em pequena escala (número pequeno de população).
Concentra-se nas palavras, comportamentos e ambiente natural.	Concentra-se nos números, significados e configurações controladas.
Orientado para produtos e resultados.	Orientado para o processo e significado.
Natureza rígida e específica.	De natureza flexível e holística.
Orientado para a verificação com uma abordagem dedutiva.	Orientado para a descoberta com uma abordagem indutiva.
A análise dos dados tem como base o uso de estatísticas, tabelas, gráficos e análises, que mostram as relações das variáveis com as hipóteses.	A análise tem como base a extração de temas que permitem a organização dos dados para apresentar um quadro coerente e consistente.

Fonte: Kandel (2020)

Neste estudo foram utilizados os dois métodos de recolha de dados. Por um lado, a investigação quantitativa através da aplicação de um questionário às Estações Náuticas de Portugal com o objetivo de averiguar a sua perceção face às várias dimensões da sustentabilidade. Por outro lado, a investigação qualitativa foi levada a cabo através da realização de uma entrevista exploratória com o Coordenador da Rede das Estações Náuticas de Portugal, António José Correia.

### 5.3.1. Entrevista Exploratória

Há uma tendência ao estudar o setor do turismo e os profissionais através de entrevistas semiestruturadas. O motivo foca-se essencialmente em compreender um aspeto específico do turismo, seja o sucesso, sustentabilidade ou liderança, a partir de uma ampla gama de intervenientes nesta indústria. Assim, as entrevistas semiestruturadas conseguem gerir um maior número de participantes sem perder a particularidade de cada uma das respostas individuais (Picken, 2018)

Em relação aos *stakeholders*, Knollenberg et al. (2016) utilizaram entrevistas semiestruturadas com o objetivo de compreender fatores contextuais e características ligadas às temáticas da liderança política na indústria do turismo e os respetivos profissionais. Da mesma forma, Spenceley e Snyman (2016) aplicaram este método aos *stakeholders* para examinar o papel das organizações privadas desta indústria na liderança, ética e conservação do setor do turismo. Deste modo, conseguiram identificar a exposição direta das organizações privadas aos turistas, tornando-se um incentivo para um envolvimento mais voluntário com os princípios da sustentabilidade.

A utilização de uma entrevista semiestruturada tem como objetivo criar uma conversa fluida com o interlocutor de maneira a poder colocar questões que não estariam previstas no guião.

Esta entrevista foi realizada com o Coordenador da Rede das Estações Náuticas de Portugal, António José Correia, através do Microsoft Teams. Esta entrevista teve a duração de 54 minutos.

Tabela 12 - Ficha do Entrevistado

Nome do Entrevistado	Entidade	Local da Entrevista	Duração da Entrevista
António José Correia	Fórum Oceano – Associação da Economia do Mar (Rede das Estações Náuticas de Portugal)	Microsoft Teams	54 minutos

Fonte: Elaboração Própria

### 5.3.2. Inquérito por Questionário

O questionário teve como destinatários as Estações Náuticas de Portugal, representadas pela Entidade Coordenadora de cada uma destas.

Este inquérito foi disponibilizado via Online, através do *Google Forms*, em português. De uma forma geral, este é composto por 4 partes distintas, como é possível verificar na tabela abaixo.

Tabela 13 - Estrutura do Questionário

<b>Parte I</b>	Caracterização Sociodemográfica
<b>Parte II</b>	Rede de Estações Náuticas de Portugal
<b>Parte III</b>	Estações Náuticas de Portugal e a Sustentabilidade Social e Económica
<b>Parte IV</b>	Estações Náuticas de Portugal e a Sustentabilidade Ambiental

Fonte: Elaboração Própria

Cada uma destas partes será abordada em profundidade posteriormente, no entanto é importante ter em conta que a divisão destas temáticas teve como base a revisão da literatura, que originou os objetivos e respetivas hipóteses.

Neste questionário aplicaram-se questões abertas e fechadas, privilegiando estas últimas dado que facilitam o preenchimento e desencorajam a possível desistência dos inquiridos.

As questões abertas são, de igual forma, de rápido preenchimento, nomeadamente no que se refere à Estação Náutica que representa (Q.4); a função que exerce (Q.5); quais as práticas sustentáveis existentes na Estação Náutica (Q.12.1); e que outras ações foram levadas a cabo pela Estação Náutica que representa, ao nível da sustentabilidade ambiental (Q.15.2)

As questões fechadas possuíam as seguintes características: dicotómica, de matriz e escolha múltipla. Nas questões de matriz, foi utilizada a Escala de Likert tendo em conta duas categorias distintas, onde 1 representa “discordo totalmente” e 5 “concordo totalmente”, e ainda onde 1 representa “nada importante” e 5 “muito importante”.

Em cada uma destas questões, apresentou-se o seguinte enunciado: “De 1 a 5, onde 1 corresponde a Discordo Totalmente e 5 a Concordo Totalmente, classifique as seguintes afirmações de acordo com a Estação Náutica que representa”.

As categorias e os valores graduais encontram-se representados na tabela seguinte:

Tabela 14 - Escala de Likert utilizada no questionário

1	2	3	4	5
Discordo totalmente	Discordo	Não concordo nem discordo	Concordo	Concordo totalmente
Nada importante	Pouco importante	Sem opinião	Importante	Muito importante

Fonte: Elaboração Própria

### 5.3.2.1. Caracterização Sociodemográfica

No início do questionário apresenta-se um pequeno texto cujo propósito é o de contextualizar o estudo. Inclui o enquadramento da investigação no âmbito da dissertação, o título da pesquisa e o respetivo objetivo geral. Para além disso, o inquirido é informado que a sua participação é voluntária, pelo que pode recusar-se a participar a qualquer momento. Também é esclarecida a utilização do Regulamento-Geral de

Proteção de Dados (RGPD), sendo que as informações recolhidas no questionário são anónimas e serão utilizadas apenas para responder às questões. Complementarmente, os dados serão apenas mantidos até ao final do respetivo estudo.

Assim, a primeira questão deste inquérito teve como base o RGPD onde o inquirido seleciona se concorda com o respetivo regulamento e autoriza a posterior publicação dos dados.

De seguida, ao nível da caracterização sociodemográfica, foi questionada a idade, género e habilitações literárias de cada um dos inquiridos (tabela 16). No que se refere à idade, os inquiridos escolheram entre as seguintes opções: <20 anos; 20-29 anos; 30-39 anos; 40-49 anos; 50-59 anos; >60 anos (Q1). Relativamente ao género (Q.2), existiam as seguintes opções: Masculino, Feminino, Outro e Prefiro não dizer. Por fim, ao nível das habilitações literárias (Q.3), os inquiridos escolheram entre as seguintes opções: Ensino Básico, Ensino Secundário, Ensino Profissional, Licenciatura, Mestrado e Doutoramento.

Tabela 15 – Parte I -Caracterização Sociodemográfica

Parte I – Caracterização Sociodemográfica	
Q.1. Idade	Jovanovic (2013)
Q.2. Género	Jovanovic (2013)
Q.3. Habilitações Literárias	Jovanovic (2013)

Fonte: Elaboração Própria

### 5.3.2.2. Rede de Estações Náuticas de Portugal

Na segunda secção do questionário, focada na Rede das Estações Náuticas de Portugal, foi incluída, na parte superior, a definição de Estação Náutica conforme apresentada pelo Coordenador da Rede, Correia (2022).

Esta parte é composta por 5 questões, duas de resposta aberta, e três de múltipla escolha. Na Q.4, o inquirido deverá identificar a Estação Náutica que representa e, na Q.5, a função que exerce. Na pergunta seguinte (Q.6), a localização da Estação Náutica foi classificada em cinco regiões: Porto e Norte, Centro de Portugal, Lisboa, Alentejo e Ribatejo e Algarve.

Na Q.7. foram apresentados os atrativos da Estação Náutica, onde os inquiridos selecionaram qual (ou quais) as modalidades oferecidas, entre as quais: Canoagem e Caiaque, Kitesurf e Windsurf, Mergulho, Passeios de Barco, Pesca Desportiva, Remo,

Wakeboard e Ski Náutico, Stand-Up-Paddle, Surf e Vela. Foi aberta ainda a possibilidade de os inquiridos identificarem outro tipo de oferta.

Na questão seguinte (Q.8), foram identificadas as principais vantagens de constituir uma Estação Náutica onde é possível selecionar mais do que uma, bem como a identificação de outro tipo de vantagens.

Tabela 16 - Parte II - Rede de Estações Náuticas de Portugal

<b>Parte II – Rede de Estações Náuticas de Portugal</b>	
<b>Q.4.</b> Estação Náutica que representa	Nautical Portugal (s.d.); Fórum Oceano (s.d.)
<b>Q.5.</b> Função que exerce	Nautical Portugal (s.d.)
<b>Q.6.</b> Localização da Estação Náutica	Nautical Portugal (s.d.)
<b>Q.7.</b> Identifique os principais atrativos da Estação Náutica que representa	Nautical Portugal (s.d.); Cardoso et al. (2023)
<b>Q.8.</b> Identifique as principais vantagens de constituir uma Estação Náutica	Turismo de Portugal (2023a); Fórum Oceano (s.d.)

Fonte: Elaboração Própria

### 5.2.3.3. Estações Náuticas de Portugal e a Sustentabilidade Social e Económica

A parte III deste questionário aliou a temática das Estações Náuticas de Portugal com a sustentabilidade social e económica. Apesar de o estudo refletir a importância da sustentabilidade em todas as suas dimensões, foi privilegiada a sustentabilidade ambiental, garantindo-lhe um espaço único no questionário.

Esta parte é composta por apenas duas questões, de carácter de matriz, onde é solicitada a classificação de um conjunto de afirmações de acordo com a Estação Náutica representada pelo inquirido, através da Escala de Likert, onde 1 corresponde a “Discordo Totalmente” e 5 a “Concordo Totalmente”. Cada uma destas questões foi composta por 6 afirmações (Q.9 e Q.10) que tiveram como base um conjunto variado de autores que estudaram esta temática.

Em primeiro lugar foi avaliada a dimensão social da sustentabilidade.

Tabela 17 - Parte III - Estações Náuticas de Portugal e a Sustentabilidade Social

<b>Parte III – Estações Náuticas De Portugal e a Sustentabilidade Social e Económica</b>	
<b>Q.9 – Sustentabilidade Social</b>	
<b>Q.9.1.</b> A Estação Náutica providencia uma rede de serviços de transporte	Wall e Mathieson (2006); Zhuang et al. (2019); Martins (2020); Blancas et al. (2016)
<b>Q.9.2.</b> A Estação Náutica investe na segurança pública local	Blancas et al. (2016); Fórum Oceano (s.d.)
<b>Q.9.3.</b> A Estação Náutica conserva as estruturas, monumentos e locais históricos	Blancas et al. (2016); Wall & Mathieson (2006); Zhuang et al. (2019); Martins (2020)

<b>Q.9.4.</b> A Estação Náutica possui capacidade de carga social	Blancas et al. (2016)
<b>Q.9.5.</b> A Estação Náutica aumenta o bem-estar das comunidades anfitriãs	Blancas et al. (2016); Munashinghe e Shearer (1995); Colantonio (2010); Wall & Mathieson (2006); Zhuang et al. (2019); Martins (2020); Fórum Oceano (s.d.)
<b>Q.9.6.</b> A Estação Náutica fornece acesso para pessoas com deficiência física.	Lopes et al. (2021); Fórum Oceano (s.d.); Turismo de Portugal (2023a); Responsible Tourism Partnership (2018)

Fonte: Elaboração Própria

De seguida, as afirmações apresentadas tiveram como base a sustentabilidade económica, com recurso a várias afirmações.

Tabela 18 - Parte III - Estações Náuticas de Portugal e a Sustentabilidade Económica

<b>Parte III – Estações Náuticas De Portugal e a Sustentabilidade Social e Económica</b>	
<b>Q.10 – Sustentabilidade Económica</b>	
<b>Q.10.1.</b> A Estação Náutica atrai turistas.	Blancas et al. (2016); Navarro et al. (2016)
<b>Q.10.2.</b> A Estação Náutica gera empregos	Esteban Curiel e Antonovica (2010); Blancas et al. (2016); Navarro et al. (2016); Vilijoen (2011)
<b>Q.10.3.</b> A Estação Náutica visa controlar o ordenamento do território	Wall e Mathieson (2006); Zhuang et al. (2019); Martins (2020); Blancas et al. (2016)
<b>Q.10.4.</b> A Estação Náutica possui uma rede de oferta de alojamento turístico e restauração	Blancas et al. (2016); Navarro et al. (2019); Amaral et al. (2020); Correia (2022); Nautical Portugal (s.d.)
<b>Q.10.5.</b> A Estação Náutica permite mitigar os efeitos da sazonalidade	Blancas et al. (2016); DGPM (2021); Turismo de Portugal (2023a)
<b>Q.10.6.</b> A Estação Náutica gera benefícios económicos para a população local.	Esteban Curiel e Antonovica (2010); Eber (1992); Payne (1993)

Fonte: Elaboração Própria

#### 5.2.3.4. Estações Náuticas de Portugal e a Sustentabilidade Ambiental

Por fim, a parte IV deste questionário teve como principal foco as Estações Náuticas de Portugal e a sustentabilidade ambiental. Esta composta por 12 questões, que variam entre abertas e fechadas, de matriz, dicotómica e escolha múltipla.

A Q.11 e Q.12 tem como base as preocupações e as práticas sustentáveis na respetiva Estação Náutica, onde o inquirido seleciona “sim” ou “não”.

A questão seguinte (Q.13), tem como base o grau de desenvolvimento de um conjunto de atividades com características sustentáveis onde o inquirido avalia, de 1 a 5, onde 1 representa “Mau” e 5 representa “Muito Bom”. Nesta escala foi também adicionada a opção “Não Aplicável”, caso assim se verifique. Foram apresentadas 6 atividades, entre

elas: Passeios de Barco Eletrossolares, *Stand-Up-Paddle*, E-Foil, Remo, Vela e *Wakeboard*.

Tabela 19 - Parte IV – Estações Náuticas de Portugal e a Sustentabilidade Ambiental

<b>Parte IV – Estações Náuticas de Portugal e a Sustentabilidade Ambiental</b>	
<b>Q.11.</b> Considera que a Estação Náutica que representa possui preocupações ao nível ambiental?	Aron e Molina (2020); Feroz et al. (2021)
<b>Q.12.</b> Existem práticas sustentáveis na Estação Náutica que representa?	Aron e Molina (2020); Feroz et al. (2021)
<b>Q.12.1.</b> Se sim, quais?	Aron e Molina (2020); Feroz et al. (2021)
<b>Q.13.</b> Avalie o grau de desenvolvimento das seguintes atividades de carácter sustentável tendo como base a Estação Náutica que representa	Sun Azibo (s.d.); Terras de Trás-os-Montes (s.d.); Còa Parque (s.d.); Póvoa de Varzim (2021); Sterna (s.d.); Aquastart (s.d.); Algarve Sun Boat (s.d.); Sun Concept (s.d.); Lumertz (2015); Picapeixe (s.d.); Flood et al. (2021); Alqueva4All (s.d.); Rowing Australia (2009); Cury et al. (2023); Nautical Portugal (s.d.); Laera et al. (2020); Silva et al., (2019); Lopes e Simões (2022); Duarte (2017); Wakeboard Portugal (s.d.)

Fonte: Elaboração Própria

Na Q.14 apresenta-se um conjunto de 6 afirmações cuja temática é a sustentabilidade ambiental onde o inquirido classifica, de acordo com a concordância, entre 1 e 5.

Tabela 20 - Parte IV – Estações Náuticas de Portugal e a Sustentabilidade Ambiental

<b>Parte IV – Estações Náuticas de Portugal e a Sustentabilidade Ambiental</b>	
<b>Q.14 – Sustentabilidade Ambiental</b>	
<b>Q.14.1.</b> A Estação Náutica visa proteger os ativos naturais valiosos	Blancas et al. (2016); Esteban Curiel e Antonovica (2010); Pan et al. (2018); Pereira et al. (2022); Fórum Oceano (s.d.)
<b>Q.14.2.</b> A Estação Náutica possui preocupações ao nível do consumo de energia	Blancas et al. (2016); Mahmud (2013)
<b>Q.14.3.</b> A Estação Náutica possui preocupações ao nível do consumo de água	Wall e Mathieson (2006); Zhuang et al. (2019); Martins (2020); Blancas et al. (2016)
<b>Q.14.4.</b> A Estação Náutica possui preocupações ao nível do volume de resíduos gerados	Wall e Mathieson (2006); Zhuang et al. (2019); Martins (2020); Blancas et al. (2016)
<b>Q.14.5.</b> A Estação Náutica possui preocupações ao nível da poluição (sonora, ambiental e do ar)	Wall e Mathieson (2006); Zhuang et al. (2019); Martins (2020); Blancas et al. (2016); Poyyamoli (2018); Lopes (2022);
<b>Q.14.6.</b> A Estação Náutica tem um baixo impacto no meio ambiente e na cultura local.	Kaswan et al. (2019); Mukhtar et al. (2019); UNTWO (2005); Esteban Curiel e Antonovica (2010)

Fonte: Elaboração Própria

Ao nível da Agenda para a Sustentabilidade Ambiental, esta divide-se em três questões: a existência desta Agenda (Q.15), as ações desenvolvidas no seu âmbito (Q.15.1), e, caso se verifique, que outras ações foram levadas a cabo ao nível da sustentabilidade ambiental (Q.15.2).

A Q.16 e a Q.16.1. tem como principal objetivo averiguar se a Estação Náutica possui selos/galardões em matéria de sustentabilidade e, se sim, quais os galardões, dividindo-se entre os seguintes: Ecolabel, Green Globe, Programa Green Key, Certificação LEED, Certificação BREEAM, Certificação Biosphere e Certificação Líder A. Existe ainda a possibilidade de o inquirido referir outros selos/galardões.

Ao nível dos parceiros estratégicos para atingir os objetivos da sustentabilidade, foram identificadas as principais entidades, tendo em conta o Regulamento para a Certificação das Estações Náuticas de Portugal. Nesta questão é possível identificar um ou vários parceiros, existindo ainda a possibilidade de o inquirido referir outros parceiros que considere estratégicos para atingir os objetivos de sustentabilidade.

A última questão do inquérito tem como base aferir a importância da Estação Náutica para o desenvolvimento do Turismo Náutico na Sustentabilidade. Neste caso, o inquirido classifica, de 1 a 5, onde 1 corresponde a “Nada Importante” e 5 a “Muito Importante”.

Tabela 21 - Parte IV – Estações Náuticas de Portugal e a Sustentabilidade Ambiental

<b>Parte IV – Estações Náuticas de Portugal e a Sustentabilidade Ambiental</b>	
<b>Q.15.</b> A Estação Náutica que representa possui Agenda para a Sustentabilidade Ambiental?	Fórum Oceano (s.d.)
<b>Q.15.1.</b> Identifique quais as ações desenvolvidas no âmbito da Agenda para a Sustentabilidade Ambiental	Fórum Oceano (s.d.)
<b>Q.15.2.</b> Que outras ações foram levadas a cabo pela Estação Náutica que representa, ao nível da sustentabilidade ambiental?	Fórum Oceano (s.d.)
<b>Q.16.</b> A Estação Náutica possui selos/galardões em matéria de sustentabilidade?	Fórum Oceano (s.d.); Biosphere Sustainable (s.d.); Lopes (2002)
<b>Q.16.1.</b> Quais?	Fórum Oceano (s.d.); Biosphere Sustainable (s.d.); Lopes (2002)
<b>Q.17.</b> Quais os principais parceiros estratégicos para atingir os objetivos da sustentabilidade?	Fórum Oceano (2023)
<b>Q.18.</b> Qual a importância da Estação Náutica para o desenvolvimento do Turismo Náutico na Sustentabilidade?	Fórum Oceano (s.d.)

Fonte: Elaboração Própria

### 5.3. Processo de Amostragem

Depois de definidos os objetivos gerais, seguido da elaboração do guião da entrevista e do inquérito por questionário, foi criada a ficha técnica da amostra.

Assim, este estudo tem o carácter de pesquisa cujo universo são as Estações Náuticas de Portugal. A sua cobertura temática tem como base o Turismo Náutico e a Sustentabilidade. Dado que existem 32 Estações Náuticas em Portugal, esta foi a dimensão da amostra, de conveniência, dado que “a amostragem é feita de acordo com a conveniência do investigador, ou seja, facilmente disponível” (Garg, 2016)

O estudo levado a cabo para esta amostra foi quantitativo, através de um inquérito por questionário. Para a análise dos dados obtidos, foi utilizado o SPSS como método de tratamento dos dados.

Tabela 22 - Ficha Técnica da Amostra

<b>Características</b>	Pesquisa
<b>Universo em estudo</b>	Estações Náuticas de Portugal
<b>Cobertura Geográfica</b>	Portugal
<b>Cobertura temática</b>	Turismo Náutico; Sustentabilidade
<b>Dimensão da Amostra</b>	32 Estações Náuticas
<b>Tipo de Amostra</b>	Amostragem por conveniência
<b>Tipo de Estudo</b>	Quantitativo
<b>Método de recolha de dados</b>	Inquérito por Questionário
<b>Método de tratamento de dados</b>	<i>Statistical Package for Social Sciences (SPSS)</i> versão 26
<b>Datas de recolha de dados</b>	Agosto de 2023

Fonte: Elaboração Própria

## 6. ANÁLISE E TRATAMENTO DE DADOS

### 6.1. Entrevista Exploratória

Para o estudo, foram consideradas categorias de análise que despoletaram um conjunto de questões. As primeiras questões tiveram como foco o enquadramento das Estações Náuticas de Portugal onde o entrevistado apresentou uma definição do que é uma Estação Náutica, as suas vantagens e qual é a importância das Estações Náuticas de Portugal para o desenvolvimento do turismo náutico em matéria de sustentabilidade.

A segunda categoria a ser abordada foi a da sustentabilidade ambiental, seguida da dimensão económica onde foi questionado de que forma é que as Estações Náuticas trabalham cada uma destas temáticas.

Ao nível da sustentabilidade ambiental, que constitui a quarta categoria de análise, foi solicitada a avaliação do grau de sustentabilidade ambiental nas Estações Náuticas de Portugal tendo em conta as preocupações como o consumo e o impacto no meio ambiente.

No que se refere aos parceiros e, como o próprio nome indica, procura-se identificar, a nível dos objetivos de sustentabilidade de cada um dos territórios, quais os parceiros estratégicos relevantes.

A última questão permite ao entrevistado refletir em tudo o que foi discutido anteriormente, apresentando aquela que irá ser a estratégia futura das Estações Náuticas de Portugal em matéria de sustentabilidade.

Tabela 23 - Estrutura da Entrevista Exploratória

<b>Categoria</b>	<b>Questão</b>	<b>Enquadramento na Literatura</b>
<b>Enquadramento das Estações Náuticas de Portugal</b>	1. Atualmente existem 32 Estações Náuticas de Portugal distribuídas por todo o país, o que é uma Estação Náutica? Quais são as suas principais vantagens?	Fórum Oceano (2023); Turismo de Portugal (2023a); Nautical Portugal (s.d.)
	2. Qual é a importância das Estações Náuticas de Portugal para o desenvolvimento do Turismo Náutico em matéria de Sustentabilidade?	Fórum Oceano (2023); Turismo de Portugal (2023a); Nautical Portugal (s.d.)

<b>Sustentabilidade Social</b>	3. Ao nível da sustentabilidade, de que forma é que a Rede de Estações Náuticas de Portugal trabalha a Sustentabilidade Social?	Wall e Mathieson (2006); Zhuang et al. (2019); Martins (2020); Blancas et al. (2016) Fórum Oceano (s.d.); Munashinghe e Shearer (1995); Colantonio (2010); Lopes et al. (2021); Turismo de Portugal (2023a); Responsible Tourism Partnership (2018)
<b>Sustentabilidade Económica</b>	4. De que forma é que a Rede de Estações Náuticas de Portugal trabalha a Sustentabilidade Económica?	Blancas et al. (2016); Navarro et al. (2016); DGPM (2021); Turismo de Portugal (2023a)
<b>Sustentabilidade Ambiental</b>	5. Como avalia o grau de sustentabilidade ambiental nas Estações Náuticas de Portugal, tendo em conta as preocupações com o consumo e o impacto no meio ambiente?	Lopes (2022); Fórum Oceano (s.d.); Blancas et al. (2016); Zhuang et al. (2019); Martins (2020)
<b>Parceiros Estratégicos</b>	6. Quais os principais parceiros estratégicos para atingir os objetivos da sustentabilidade?	Fórum Oceano (2023)
<b>O Futuro</b>	7. Qual é a estratégia para a Rede de Estações Náuticas de Portugal em matéria de sustentabilidade, para o futuro?	Fórum Oceano (s.d.)

Fonte: Elaboração Própria

## 1. Atualmente existem 32 Estações Náuticas de Portugal distribuídas por todo o país, o que é uma Estação Náutica? Quais são as suas principais vantagens?

*“A Estação Náutica é uma realidade abstrata dado que ela vive de um conjunto parcerias e de uma estratégia de eficiência coletiva territorial que tem a água como o seu driver.*

*Ao longo destes quase 5 anos e das 32 Estações Náuticas que foram certificadas, 29 delas são coordenadas por Municípios e as 3 Comunidades Intermunicipais.*

*Não faz sentido estarmos a pensar numa Estação Náutica num local onde não haja um plano de água, um rio, etc. Portanto trata-se, de facto, de uma estratégia de eficiência coletiva de*

*incidência territorial para, através dessa atitude cooperativa e colaborativa, encontrar a melhor forma de todos os atores desse território poderem trabalhar em conjunto de modo que, nas múltiplas dimensões territoriais, se possa tirar o máximo de partido.*

*É aí que nós vemos, por exemplo, quando começamos a sentir a emergência de um plano de água, porque está a ser construída uma barragem que, obviamente, vai gerar uma albufeira. Nada melhor do que, através desta figura territorial de Estação Náutica, poderem começar a pensar o que, em termos de plano de desenvolvimento e de estratégia, se possa antecipar a chegada da água.*

*Temos alguns territórios, como é o caso de Cabeceiras de Basto, em que as pessoas poderão ter alguma dificuldade em perceber porque é que há uma Estação Náutica em Cabeceiras de Basto. Para além das pequenas praias fluviais que tem, o que é um facto é que tem um plano de água muito interessante por força de uma barragem que está ali.*

*Ora, esta estratégia de eficiência coletiva, de colaboração, de parceria, tem também esse objetivo: planejar e definir objetivos para o território a partir da água. Quem sabe da náutica, sabe da náutica. Há também quem saiba da componente dos equipamentos e infraestruturas que possam vir a ser necessárias. É importante ter em conta como é que as comunidades locais podem e devem usufruir.”*

Esta transcrição fornece uma descrição do que é uma Estação Náutica, como iniciativa que depende de parcerias e de uma estratégia de eficiência coletiva em áreas territoriais que possuem recursos hídricos. Esta estratégia visa reunir os atores locais para trabalhar em cooperação e aproveitar ao máximo os recursos territoriais existentes em várias dimensões.

A colaboração e as parcerias são amplamente reiteradas pelo Coordenador, consideradas essenciais para planejar e definir metas para o território centradas na água, tendo em consideração o conhecimento da náutica, as infraestruturas necessárias, maximizando o benefício para as comunidades locais.

## **2. Qual é a importância das Estações Náuticas de Portugal para o desenvolvimento do Turismo Náutico em matéria de Sustentabilidade?**

No seguimento da questão anterior, o entrevistado foi questionado a analisar a importância das Estações Náuticas para o desenvolvimento do Turismo Náutico em matéria de sustentabilidade. Foram referidos um conjunto de aspetos relevantes, nomeadamente a transversalidade da sustentabilidade nas Estações Náuticas, os compromissos e os desafios futuros.

*“Este Regulamento começou a ser elaborado em 2017, estamos a falar de há 6/7 atrás. Eu diria que a questão da sustentabilidade está no ADN da emergência das Estações Náuticas e, de facto, um dos seus Princípios tem a ver com isso e isso foi reforçado agora com a nova revisão do Regulamento.*

*A questão da sustentabilidade, transversalmente, faz parte do ADN da Rede das Estações Náuticas isto porque, logo no início, quando começamos a definir objetivos e princípios, consagramos estas dimensões. Quando o Turismo de Portugal lança o Plano de Turismo + Sustentável 20-23, tivemos a oportunidade de, em torno da Rede, participarmos na discussão pública do plano. Tivemos uma participação pública interessante, com a participação de muitas Estações Náuticas e demos um contributo forte para isso. Estabelecemos um compromisso numa BTL, do ano passado, onde o assumimos publicamente e até, à conta desse compromisso celebramos protocolos com parceria com a Biosphere, a Adene, sempre no quadro desse compromisso.*

*Não interessa estabelecer compromissos, tem de haver ações, e essas ações que levem a que sejam sentidas, nomeadamente pelos consumidores finais, pelos turistas e pela própria população.*

*O grande desafio que temos pela frente é não só o de definir compromissos, nem caminhos, mas também, às práticas que sabemos e que estão referenciadas, (...) irmos indicando novas (...). O Manual das Boas Práticas na área do turismo náutico, que participamos, foi mais um passo no caminho. O passo seguinte é, para além dos casos que identificamos como boas práticas, tentar fazer com que as coordenações das Estações Náuticas possam estimular, junto dos seus parceiros e dentro da animação da Estação Náutica, o seguimento dessas práticas, de identificação de outras para que o manual seja uma coisa dinâmica e que, em paralelo aos casos que identificamos, irmos identificar outros.”*

O Regulamento de Certificação de Estações Náuticas, amplamente analisado anteriormente, fornece um conjunto de informações sobre a Estação Náutica, a sua

constituição bem como os seus compromissos, nomeadamente a sustentabilidade. Assim, esta faz parte da identidade da Rede desde o seu início.

Destaca-se ainda o Plano de Turismo + Sustentável 20-23, que contou com a participação ativa da Rede, aliada aos acordos de parceria com a Biosphere Portugal e a Adene, entidades que promovem a sustentabilidade em várias dimensões.

O Coordenador termina esta questão reforçando que o desafio atual não se prende apenas em seguir os caminhos e práticas já conhecidos, mas também identificar e promover novas práticas. É necessário incentivar as Estações Náuticas a adotarem essas práticas e identificarem outras.

### **3. Ao nível da sustentabilidade, de que forma é que a Rede de Estações Náuticas de Portugal trabalha a Sustentabilidade Social?**

Esta questão permite dar seguimento à anterior, dado que afunila o conceito de sustentabilidade para uma das suas dimensões: a social.

*“Na dimensão social identifica-se, a prática, desde logo, dos desportos náuticos pela população escolar. O saber fazer é muito importante porque, quem sabe fazer, mais facilmente encontra soluções ao nível do empreendedorismo e na contratação do próprio emprego.*

*Depois, a importância das Estações Náuticas para o território tem essa dimensão, desde logo social com o envolvimento das comunidades mais jovens e tem, por força do envolvimento das empresas (...), uma possibilidade de eles estarem mais próximos, através da entidade que coordena a Estação Náutica, do centro de decisão e da cooperação entre eles (...).*

*(...) As camadas mais jovens e do desporto escolar são interessantes, pelo envolvimento que os nossos parceiros constituintes da Comissão de Avaliação têm, (...) como a Direção-Geral de Educação/Desporto Escolar. Temos casos concretos: Moura é um exemplo de como estar envolvido na Estação Náutica, e com todo o apoio que a coordenação e a equipa tem dado junto da própria Direção-Geral de Educação/Desporto Escolar, (...) foi encontrada uma solução para isso.*

*Ainda dentro da dimensão social, falamos muito das questões do emprego e do acesso das populações à prática dos desportos náuticos, sendo que está é(...) transversal aos utilizadores (clientes locais) e (...) aos visitantes.*

*Por isso, todo o esforço que, em termos de acessibilidade, que constitui até um dos princípios, é muito importante. A importância das Estações Náutica pode-se destacar aqui também ao nível social, como uma forma de se considerarem, quer na componente do planeamento, dos investimentos, quer na prática de prestação dos serviços, uma preocupação, também transversal, seja para os habitantes locais quer para quem visita.*

*Hoje está a decorrer uma ação na Estação Náutica de Estarreja (...) que permite a prática de atividades náuticas para pessoas com deficiência motora, problemas de mobilidade, que qualquer um mais tarde ou mais cedo tem, ou que tenha na sua família. É muito importante esta dimensão e, aquilo que nós sentimos, é que ainda há muito trabalho para desenvolver. A importância da Estação Náutica, neste domínio da sustentabilidade social e naquilo que tem a ver com as acessibilidades, tem estado presente também no exercício da coordenação que a equipa tem vindo a desenvolver, promovendo ações de capacitação com parceiros muito interessantes, a Accessible Portugal, e que serão também um aspeto que temos de continuamente incidir.*

*A importância da Estação Náutica é também, neste domínio, colocar as Estações Náuticas Municípios e Comunidades Intermunicipais), a perceber e a comprometerem-se a estudar, planejar e investir em práticas de inclusão neste domínio.*

*Com a Global Wave Conference, (...) a dimensão social está (...) presente naquilo que é o painel de convidados, no caso dos migrantes, do projeto de um parceiro da Estação Náutica de Matosinhos; o projeto de um parceiro da futura Estação Náutica de Ericeira, e o Extragenário. (...) Temos projetos que permitem também, muito na dimensão local ou transversal, o fomento e a promoção de um destino inclusivo.*

*Se perguntássemos a importância das Estações Náuticas no âmbito desta dimensão da sustentabilidade e no que diz respeito à componente social, diria que é importante para a promoção turística porque, por este meio, podemos identificar ofertas inclusivas como é o caso deste projeto.”*

Posto isto, destaca-se a importância da sustentabilidade social nas Estações Náuticas de Portugal através de, por exemplo, a prática de desportos náuticos entre a

população escolar, incentivando o desenvolvimento de *skills* que podem ser valiosas quer para o empreendedorismo, quer para o emprego.

A inclusão das comunidades jovens e dos parceiros locais, proporciona uma ligação próxima entre estes, fomentando a cooperação. Foi referida a Estação Náutica de Moura, como exemplo de colaboração com as autoridades de educação para levar a soluções de carácter prático.

Para além disso, as Estações Náuticas procuram incluir não só a comunidade escolar, mas também a comunidade local como um todo e os visitantes externos.

A temática da acessibilidade, amplamente reiterada neste excerto, tem como foco a realização de atividades náuticas para pessoas com deficiência motora e mobilidade reduzida. As Estações Náuticas trabalham com os seus parceiros de modo a capacitá-los, promovendo a inclusão.

#### **4. De que forma é que a Rede de Estações Náuticas de Portugal trabalha a Sustentabilidade Económica?**

A sustentabilidade económica constitui a segunda dimensão a ser abordada, onde se questiona de que forma é que esta Rede de Estações Náuticas de Portugal trabalha esta vertente económica.

*“Tem sido interessante esta dimensão económica e de cooperação, porque temos encontrado também muitas vezes, parceiros de Estações Náuticas que só se começaram a conhecer (...) com a dinamização do Conselho de Estação Náutica e com a participação em sessões de capacitação (...). Essa dimensão (...) é muito facilitada por via da estratégia que temos tido ao nível da própria promoção territorial através do Nautical Portugal e (...) de outras ações.*

*Do ponto de vista económico, temos algumas Estações Náutica que diria que são (...) emergentes e que estiveram sempre lá. Beneficiaram (...), a partir da criação de uma infraestrutura de iniciativa municipal, como é a questão das praias fluviais, indutoras de (...) investimento privado. Temos casos desses relativamente recentes em águas interiores, nomeadamente em albufeiras, no caso do Alentejo e no Alqueva que, muito rapidamente, a partir do momento em que é construída e esteja disponível uma praia*

*fluvial, começa a aparecer desde logo oferta, por vezes de empresários não só locais, mas também (...) outros que tenham oferta em espaços equivalentes. É o caso do que está a acontecer com o Alandroal, com empresários que já estavam a trabalhar no Alqueva, em outras Estações Náuticas como é o caso de Monsaraz e de Moura-Alqueva e, assim, viram dentro do mesmo plano de água, o alargamento de horizontes. Podemos dizer que, em termos nacionais, não há fronteiras (...).*

*Uma praia fluvial serve de ignição para outros investimentos. Isto torna-se uma vantagem caso seja cumprida pelo Conselho de Estação Náutica, ou seja, antes de haver um investimento, ele tem de ser trabalhado com a rede local, que pode ajudar tendo em conta as suas várias ofertas náuticas. Quando se investe, devem ser (...) nas soluções corretas. A importância do Conselho de Estação Náutica (a alma da Estação Náutica), é para isso. Às vezes dizem “temos estratégias participativas”, mas a participação deve ser feita antes da tomada de decisão. Aqui, a importância das Estações Náuticas foca-se na possibilidade de se ter uma participação relativamente à tomada de decisões, etc. Pode não ser tão eficiente, pode levar mais tempo, mas seguramente se essa etapa da participação e envolvimento se verificar, ela tem um efeito muito positivo.*

*Se as entidades que coordenam as Estações Náuticas tirarem partido desta estratégia de eficiência coletiva certificada pelo Fórum Oceano, terão mais facilidade de, por exemplo, na sua ação política, quando têm de elaborar as grandes opções do plano, do orçamento, do plano plurianual de investimentos, saberem que, no seu território, há um conjunto de parceiros que deram esta indicação. E, por isso, é uma forma de ajudar também a planear e a envolver.”*

A dimensão económica e de cooperação das Estações Náuticas parte sobretudo pela colaboração entre parceiros que, muitas vezes, começa com a participação no Conselho de Estação Náutica. É destacado também o Portal Nautical Portugal e a sua importância para a promoção territorial.

Algumas Estações Náuticas beneficiaram de investimento privado através de infraestruturas como é o caso das praias fluviais. O Coordenador da Rede apresentou um exemplo no Alentejo, mais propriamente na Barragem do Alqueva, onde a construção de praias fluviais levou ao desenvolvimento de ofertas náuticas e ao aumento do investimento empresarial.

Reforça-se, ainda, a importância do Conselho de Estação Náutica, cuja competência passa por envolver a comunidade local na tomada de decisões e na identificação de soluções para problemas emergentes. A cooperação económica e a participação ativa das Estações Náuticas e dos seus respetivos parceiros são fundamentais para o desenvolvimento sustentável e a tomada de decisões eficazes em cada um dos territórios.

## **5. Como avalia o grau de sustentabilidade ambiental nas Estações Náuticas de Portugal, tendo em conta as preocupações com o consumo e o impacto no meio ambiente?**

A última dimensão da sustentabilidade foi também realçada, permitindo a que o Coordenador da Rede pudesse abordar este assunto com base nas preocupações com o consumo e o impacto da Estação Náutica no meio ambiente.

*“No domínio ainda da sustentabilidade, é importante referir que a componente da sustentabilidade ambiental tem sido aquela que mais intervenções e mais cuidado temos tido. A dimensão da sustentabilidade ambiental é transversal a todos os atores que compõe a parceria. Acreditamos todos que, qualquer atividade só terá futuro se ela for concebida a pensar na preservação, desde logo, da qualidade do plano de água, dos recursos que estão disponíveis e que são necessários mobilizar, para a prestação dos serviços. Quer seja em termos da mobilidade, ao nível das atividades, até complementares, que se possam estabelecer de contacto com a natureza ou no âmbito das atividades dos materiais, (...) quer para a prestação do próprio serviço. Portanto, esta dimensão da sustentabilidade (...) diria, não é importante para a Estação Náutica, mas converte a Estação Náutica de grande importância para o próprio território e, o facto de estar em rede, e o facto de poder beneficiar de ações coletivas, de capacitação, de auscultação (quando estamos a elaborar Manuais de Boas Práticas, por exemplo) acaba por ser uma atitude muito dinâmica.*

*Temos vindo a assistir (...) a uma maior consciência, exigência e conhecimento dos consumidores relativamente àquilo que possam ser soluções que lhes sejam confortáveis nesse domínio. É excepcional aquilo que temos estado a assistir relativamente à evolução de uma solução de mobilidade, que são as embarcações eletrossolares. Para nós, a Rede*

*tem esse papel, de estímulo e, de alguma maneira, de apresentar soluções. Outras soluções sustentáveis descarbonizadas passam por novas modalidades desportivas que, em termos de motorizações, utilizam as elétricas, desde logo nas próprias embarcações.*

*Há uma realidade, por exemplo na Ria de Aveiro, com os moliceiros, que já está a implicar uma reconversão das embarcações deixando os motores a combustão, para motores com propulsão elétrica, o que induz depois investimento ao nível das próprias infraestruturas para carregamento das baterias dessas embarcações.*

*Outras soluções também (...) são as pranchas que tivemos oportunidade de promover no âmbito da Internacionalização, que são pranchas de E-foil, que são elétricas e constituem o futuro, claro que para um padrão de consumo mais elevado, com um custo. Mas esse é um desafio, ou seja, as Estações Náuticas e a oferta náutica que têm, pode captar mercados e clientes que possuem uma capacidade financeira que lhes permite, também, ter outro tipo de experiências que (...) possam ser desenvolvidas. A partir da divulgação dessas ofertas, da experimentação e da visibilidade que se tem, é possível captar mais investimentos.”*

A partir do excerto apresentado anteriormente, é possível afirmar que a dimensão ambiental tem sido uma prioridade nas Estações Náuticas, sendo uma preocupação partilhada por todos os parceiros, dado que a preservação dos recursos hídricos é fundamental para garantir o futuro das atividades náuticas.

A colaboração em Rede e o aproveitamento de ações coletivas dinamizadas pelas Estações Náuticas, como é o caso da elaboração do Manual de Boas Práticas, tornam esta abordagem mais dinâmica e participativa.

Também focada a importância da utilização de materiais amigos do ambiente, substituindo o tipo de motor utilizado. É o caso das embarcações eletrossolares e da utilização do *e-foil*, uma nova modalidade desportiva que utiliza motores elétricos. O *e-foil* ainda é visto como uma modalidade futurística, embora acessível para um padrão de consumo financeiro mais elevado.

Tal como nas questões anteriores, o Coordenador da Rede apresenta um exemplo prático daquilo que se verifica nas Estações Náuticas de Portugal. Na Ria de Aveiro as embarcações tradicionais estão a ser reconvertidas, passando de motores a

combustão para motores elétricos, o que implica o investimento em infraestruturas, nomeadamente no que se refere ao carregamento de baterias.

A divulgação deste tipo de ofertas poderá aumentar a notoriedade das Estações Náuticas bem como atrair mais investimentos.

## 6. Quais os principais parceiros estratégicos para atingir os objetivos da sustentabilidade?

Após serem colocadas questões específicas relativamente às dimensões da sustentabilidade, a pergunta 6 tem como objetivo a identificação dos parceiros estratégicos para atingir os objetivos da sustentabilidade.

*“Creio que temos parceiros de âmbito nacional fáceis de identificar. Temos agora a Bandeira Azul da Europa com quem já desenvolvemos ações nomeadamente no reconhecimento do esforço de quem tem a oferta de embarcações (...), para que pudesse também ter um percurso, de modo a ser merecedor do Galardão da Bandeira Azul nas suas embarcações. O Turismo de Portugal é a entidade gestora e responsável pelo Plano de Turismo + Sustentável 20-23 mas, também com o envolvimento das associações empresariais, nomeadamente a APECATE, que tem contribuído para a disseminação destes trabalhos junto desses associados e com a APPR. (...) E é isto que, ao fim e ao cabo, é o valor acrescentado global da Estação Náutica.*

*O grande desafio para as Estações Náuticas, era cada um elaborar o seu Manual de Boas Práticas.”*

As Estações Náuticas possuem uma panóplia de parceiros de âmbito nacional, nomeadamente a Bandeira Azul da Europa, na qual a Rede trabalha para reconhecer o esforço das embarcações em relação ao Galardão da Bandeira Azul. Para além disso, o Coordenador da Rede das Estações Náuticas refere que o Turismo de Portugal é fundamental dada a sua responsabilidade com o Plano de Turismo + Sustentável 20-23; identifica ainda a APECATE e a APPR, como disseminadores do trabalho das Estações Náuticas.

No final desta questão, António José Correia deixa o desafio: as Estações Náuticas deviam de elaborar, individualmente, o seu Manual de Boas Práticas.

## **7. Qual é a estratégia para a Rede de Estações Náuticas de Portugal em matéria de sustentabilidade, para o futuro?**

Depois de ser abordada a conceptualização da Estação Náutica, a sua importância para a sustentabilidade como um todo numa primeira fase, seguida de uma análise pormenorizada das três dimensões da sustentabilidade, culminando na identificação dos parceiros estratégicos, é apresentada a última questão. Esta pretende averiguar qual a estratégia da Rede de Estações Náuticas de Portugal em matéria de sustentabilidade, para o futuro.

*“Ainda menos 5 anos na vida de uma realidade, de uma organização, é muito pouco tempo para poder já fazer avaliações sobre o grau de maturidade. O futuro passa muito pela consolidação daquilo que são as Estações Náuticas existentes.*

*Vamos ter um primeiro teste identificando quem, da parte das Estações Náuticas certificadas, quer a renovação da certificação. Ou seja (...), se as Estações Náuticas e as entidades que coordenam possuem interesse, ou não, naquilo que julgamos que é muito importante. Mas isto é a nossa perceção. Por isso, o grande desafio em termos de futuro, no âmbito da consolidação, é o de apoiar, interagir com todas as Estações Náuticas e de informar de modo a que o maior número, senão a totalidade das Estações Náuticas certificadas, se apresente à renovação da candidatura.*

*Temos, por um lado, a consolidação daquelas que foram certificadas há mais tempo, a consolidação daquelas que foram, entretanto, certificadas e, depois, a expansão da Rede. É importante para mim esta expansão da Rede, e temos indicadores muito positivos. (...) Sabemos, desde já, que existem territórios com manifestação de interesse e com candidaturas que poderão atingir, no futuro de curto/médio prazo, mais 10/15 Estações Náuticas. E, se analisarmos a tendência, com base nas águas interiores, o Fórum Oceano, a partir da fileira da Náutica e do Turismo Náutico, a equipa e dos recursos afetos, foram muito importantes para ajudar a estruturar o pensamento e consolidar uma ação ao nível das águas interiores.*

*O futuro é, com a dimensão que poderemos vir a ter, na ordem das 40 Estações Náuticas, aliado ao trabalho que temos vindo a desenvolver, com o reconhecimento em primeira linha das entidades que coordenam, da Comissão de Avaliação que acompanha, (...) ganharmos notoriedade relativamente ao nosso trabalho.*

*Por isso, a notoriedade e a confiança que se possa transmitir a terceiros, quer aos nossos pares (confiança interpares) e confiança entre potenciais parceiros é importante para que, a exemplo daquilo que aconteceu com as Estações Náuticas do Alentejo que tiveram projetos, possam regionalmente, ter afetação de recursos, nomeadamente financeiros, para dimensões que são importantes e vão estar ligadas à questão da consolidação. A capacitação para a sustentabilidade naquelas dimensões, com foco na sustentabilidade cultural, que não pode ficar de fora, tem de estar sempre presente. E está presente quando falamos na agenda náutica e dos eventos.*

*Por outro lado, o grande desafio (...) ligado à sustentabilidade económica, tem com base no modelo de gestão da própria Rede. Este pode ter algumas componentes de trabalho agregado como é o caso (...) do litoral norte, sentimos também à volta da Ria de Aveiro e (...) no Alentejo. Não tenho medo que a Rede cresça, desde que a resposta das necessidades seja de forma centralizada, mas que tenha uma componente de descentralização e agregação regional. (...) No trabalho que desenvolvemos com o IREN (Internacionalização da Rede das Estações Náuticas), este serviu muito para estruturar e teve impacto muito significativo ao nível do melhor conhecimento de quem são os operadores e como é que trabalham entre si.*

*Sem prejuízo de termos projetos globais, liderados pelo Fórum Oceano, aquilo que nos devemos estimular aqui são projetos regionais em que o cofinanciamento (sustentabilidade económica) não seja do Fórum Oceano, mas seja a partir das próprias Estações Náuticas e eu creio que isso pode vir a acontecer. Foi o que já aconteceu com a Internacionalização das Estações Náuticas do Alentejo, onde cada município teve uma contribuição, bem como a ADRAL e o SINESTECNOPOLO. É necessária uma crescente autonomia da Rede, do ponto de vista económico e financeiro, para haver uma separação entre a entidade que certifica, e as entidades certificadas, e as atividades que desenvolvem.”*

No contexto das Estações Náuticas, o futuro envolve principalmente a consolidação daquelas já existentes. Segundo António José Correia, um teste inicial será

identificar quais das Estações Náuticas certificadas estão interessadas em renovar a sua certificação, o que é visto como uma etapa crucial do futuro.

Aborda ainda a questão da consolidação, que inclui aquelas Estações Náuticas certificadas há mais tempo, como também as mais recentes. Refere ainda que existem indicadores positivos que mostram interesse de vários territórios em criar mais 10 a 15 Estações Náuticas no futuro próximo.

É promovido ainda um modelo de gestão da Rede assente no trabalho descentralizado e agregado que, aliado ao financiamento das próprias Estações Náuticas, irá aumentar a sua autonomia financeira.

De uma forma geral, o futuro das Estações Náuticas envolve a consolidação, expansão, ganho de notoriedade e a procura pela sustentabilidade nas suas diversas vertentes.

De focar ainda que, no decorrer desta entrevista, o Coordenador da Rede das Estações Náuticas mencionou a importância da vertente cultural da sustentabilidade.

*“Também é importante falarmos da vertente cultural. Quando vou ao território, uma das coisas que eu quero ver é, por exemplo, onde há cante alentejano. Ou, quando estou a organizar uma Fam Trip, procuro ter cante alentejano, como foi o caso de Odemira, em Vila Nova de Milfontes. A quarta dimensão cultural alarga e enriquece as restantes dimensões. Ao atribuir-se esta dimensão cultural, destaca-se a (...) promoção do destino para que a deslocação a um determinado território não seja feito exclusivamente em função da atividade náutica que ali se pratica, mas que possa haver contributo de uma atividade cultural para chamar públicos que, de uma forma integrada, possam depois ter acesso à dimensão cultural, mas também à náutica e às atividades náuticas.*

*O incremento da dimensão cultural passa pela (...) valorização cultural e do património cultural existente, para que ele possa ser incluído e visitável.”*

Posto isto, a dimensão cultural é vista como um pilar assente na Rede das Estações Náuticas de Portugal, como referido pelo seu Coordenador. Esta encontra-se aliada às restantes dimensões da sustentabilidade: social, económica e ambiental.

Em suma, esta entrevista permitiu agregar um conjunto de informações valiosas que permitiram alargar o conhecimento, não só daquilo que é a Rede das Estações Náuticas de Portugal, como também a sua importância para a sustentabilidade, em quatro dimensões. A esta temática, aliam-se ainda assuntos relacionados com os parceiros e, na questão final, o futuro das Estações Náuticas.

## 6.2. Análise Descritiva

A amostra das Estações Náuticas de Portugal é constituída por 37 participantes.

A estatística descritiva é caracterizada como uma técnica numérica e gráfica para organizar, apresentar e analisar dados (Fisher & Marshall, 2009). Estes autores apresentam também um quadro-resumo das estatísticas descritivas tendo em conta o nível de medição.

Tabela 24 - Estatística Descritiva - Termos estatísticos comuns e as suas definições

	Conceito	Definição
Medidas de tendência central	Moda	Número registado com maior frequência
	Mediana	Valor médio de uma distribuição ordenada por classificação
	Média	Valor médio registado
Dispersão	Distribuição da Frequência	Número de respostas por categoria
	Intervalo	Distância entre a pontuação mais alta e a mais baixa
	Intervalo interquartil	A faixa da qual 50% dos inquiridos se enquadram
	Desvio Padrão	Diferença média de cada valor em relação à média

Fonte: Adaptado de Fisher e Marshall (2009)

Posto isto, esta investigação terá como base a criação de Tabelas de Frequências, incluindo a Frequência absoluta e acumulada e a respetiva percentagem. Para além disso, será analisado o valor máximo e o mínimo, a média, desvio-padrão e a variância.

### 5.3.3. Parte I – Caracterização Sociodemográfica

Este ponto encontra-se reservado para a análise da Parte I do questionário, cujo foco é a caracterização sociodemográfica, incluindo a análise da Idade, Género e Habilitações Literárias. Esta análise terá como base a frequência e a respetiva percentagem do valor total da amostra, com recurso a gráficos e tabelas.

Relativamente à idade, foram apresentadas 6 opções que variam entre os inquiridos com idade inferior a 20 anos e aqueles com idade superior a 60 anos.

Tabela 25 - Q.1. - Idade

Idade	Frequência absoluta	Frequência acumulada	Percentagem	Percentagem acumulada
< 20	0	0	0%	0%
20 – 29	1	1	2.7%	2.7%
30 – 39	6	7	16.2%	18.9%
40 – 49	19	26	51.4%	70.3%
50 – 59	9	35	24.3%	94.6%
> 60	2	37	5.4%	100%
<b>Total</b>	37		100%	

Fonte: Elaboração Própria

A faixa etária com especial destaque é a dos 40-49 anos, que equivale a 51.4% do total (19 inquiridos). De seguida, 9 responderam que a sua idade se encontra entre os 50 e os 59 anos, representando 24.3% do total dos inquiridos.

Tabela 26 – Q.1. - Idade (Estatística Descritiva)

Questão	N	Mínimo	Máximo	Média	Desvio-Padrão	Variância
Idade	37	1	5	3.14	0.855	0.731

Fonte: Elaboração Própria

Nesta questão o valor mínimo foi de 1 e o máximo de 5, a média de 3.14 e desvio-padrão de 0.855. Para além disso, o valor da variância é de 0.731.

Relativamente ao género, foram apresentadas 4 opções de resposta: Masculino, Feminino, Outro e Prefiro não dizer.

Tabela 27 – Q.2. Género

Género	Frequência absoluta	Frequência acumulada	Percentagem	Percentagem acumulada
Masculino	18	18	48.6%	48.6%
Feminino	19	37	51.4%	100%
Outro	0	37	0%	
Prefiro não dizer	0	37	0%	
Total	37		100%	

Fonte: Elaboração Própria

A representação ao nível do género tem como principal foco o masculino e o feminino, que representam 48.6% e 51.4% do total dos inquiridos, respetivamente. Ao nível da opção “outro” e “prefiro não dizer”, não foram registadas quaisquer respostas.

Tabela 28 – Q.2. - Género (Estatística Descritiva)

Questão	N	Mínimo	Máximo	Média	Desvio-Padrão	Variância
Género	37	0	1	0.51	0.507	0.257

Fonte: Elaboração Própria

Neste caso o mínimo refere-se a 0 e o máximo a 1. A média é de 0.51, o desvio-padrão de 0.507 e, por fim, a variância é de 0.257.

A última questão da Parte I do questionário tem como base as habilitações literárias que cada inquirido possui. Neste caso, foram apresentadas 6 opções de resposta: Ensino Básico, Ensino Secundário, Ensino Profissional, Licenciatura, Mestrado e Doutoramento.

Tabela 29 – Q.3. Habilitações Literárias

Habilitações Literárias	Frequência absoluta	Frequência acumulada	Percentagem	Percentagem acumulada
Ensino Básico	0	0	0%	0%
Ensino Secundário	0	0	0%	0%
Ensino Profissional	0	0	0%	0%
Licenciatura	21	21	56.8%	56.8%
Mestrado	14	35	37.8%	94.6%
Doutoramento	2	37	5.4%	100%
<b>Total</b>	37		100%	

Fonte: Elaboração Própria

De uma forma geral, os inquiridos possuem todos formação ao nível pós-secundário sendo que 21 possuem licenciatura, 14 mestrado e os restantes 2 possuem doutoramento. A licenciatura detém a maior percentagem, com 56.8% seguida do mestrado com 37.8% e o doutoramento registando 5.4%.

Tabela 30 - Q.3. - Habilitações Literárias (Estatística Descritiva)

Questão	N	Mínimo	Máximo	Média	Desvio-Padrão	Variância
Habilitações Literárias	37	3	5	3.49	0.607	0.368

Fonte: Elaboração Própria

O mínimo registado foi 3 e o máximo 5. Relativamente à média, esta situa-se nos 3.49 e o desvio-padrão nos 0.607. complementarmente, foi registada uma variância de 0.368.

#### 5.3.4. Parte II – Rede de Estações Náuticas de Portugal

A Parte II do questionário tem como temática a Rede de Estações Náuticas de Portugal e desdobra-se essencialmente em 5 questões.

Em primeiro lugar, aferiu-se a Estação Náutica que o inquirido representa.

Tabela 31 – Q.4. Estação Náutica que representa

Estação Náutica	Frequência absoluta	Frequência acumulada	Percentagem	Percentagem acumulada
Alandroal	1	1	2.7%	2.7%
Alto Minho	1	2	2.7%	5.4%
Aveiro	2	4	5.4%	10.8%
Avis	1	5	2.7%	13.5%
Cabeceiras de Basto	1	6	2.7%	16.2%
Cascais	1	7	2.7%	18.9%
Castelo do Bode	2	9	5.4%	24.3%
Espinho	1	10	2.7%	27.0%
Esposende	2	12	5.4%	32.4%
Estarreja	2	14	5.4%	37.8%
Faro	1	15	2.7%	40.5%
Foz Côa	1	16	2.7%	43.2%
Lagos	1	17	2.7%	45.9%
Macedo de Cavaleiros	1	18	2.7%	48.6%
Matosinhos	1	19	2.7%	51.4%
Mértola	1	20	2.7%	54.1%
Monsaraz	1	21	2.7%	56.8%
Moura-Alqueva	1	22	2.7%	59.5%
Município de Ílhavo	1	23	2.7%	62.2%
Murtosa	1	24	2.7%	64.9%
Odemira	2	26	5.4%	70.3%
Oeste	1	27	2.7%	73.0%
Ovar	2	29	5.4%	78.4%
Portimão	1	30	2.7%	81.1%
Póvoa de Varzim	1	31	2.7%	83.8%
Sesimbra	1	32	2.7%	86.5%
Sines	1	33	2.7%	89.2%
Vagos	1	34	2.7%	91.9%
Vila do Conde	2	36	5.4%	97.3%
Vilamoura	1	37	2.7%	100%
<b>Total</b>	<b>37</b>		<b>100%</b>	

Fonte: Elaboração Própria

É fundamental ter em conta que foram registadas mais do que uma resposta em algumas Estações Náuticas: Aveiro, Castelo do Bode, Esposende, Estarreja, Odemira, Ovar e Vila do Conde. Nas restantes registou-se uma resposta, por Estação Náutica.

No que se refere à função que o inquirido exerce, foram registadas várias respostas, com diversos níveis de liderança.

Tabela 32 – Q.5. Função que exerce

Função que exerce	Frequência absoluta	Frequência acumulada	Percentagem	Percentagem acumulada
Apoio à Coordenação	1	1	2.7%	2.7%
Assessora	1	2	2.7%	5.4%
Assistente Técnico	1	3	2.7%	8.1%
Chefe de Divisão	2	5	5.4%	13.5%
Chefe de Divisão da Promoção Turística	1	6	2.7%	16.2%
Chefe Divisão de Gestão de Fundos de Financiamento, Empreendedorismo e Turismo	1	7	2.7%	18.9%
Chefe Divisão Educação e Desporto	1	8	2.7%	21.6%
Coordenação/Coordenador Operacional	16	24	43.2%	64.8%
Secretário Intermunicipal CIM Médio Tejo	1	25	2.7%	67.5%
Técnica da Câmara Municipal de Loulé	1	26	2.7%	70.2%
Técnica Superior de Turismo	10	36	27.0%	97.2%
Vereador	1	37	2.7%	100%
<b>Total</b>	37		100%	

Fonte: Elaboração Própria

Destacam-se os Coordenadores Operacionais, 43.2% dos inquiridos, seguidos dos Técnicos Superiores de Turismo, que representam 27% do total.

Na localização da Estação Náutica, foram apresentadas as várias regiões.

Tabela 33 - Q.6. Localização da Estação Náutica

Localização da Estação Náutica	Frequência absoluta	Frequência acumulada	Percentagem	Percentagem acumulada
Porto e Norte	11	11	29.7%	29.7%
Centro de Portugal	12	23	32.4%	62.2%
Lisboa	2	25	5.4%	67.6%
Alentejo e Ribatejo	8	33	21.6%	89.2%
Algarve	4	37	10.8%	100%
<b>Total</b>	37		100%	

Fonte: Elaboração Própria

Cruzando a localização das Estações Náuticas e o conhecimento adquirido relativamente à disposição destas no território, é possível afirmar que foi registada a plenitude de inquiridos pertencentes a Estações Náuticas das regiões do Centro de Portugal, Lisboa, Alentejo e Ribatejo e Algarve. No Porto e Norte não foram registadas respostas de duas Estações Náuticas: Alijó e Vila Verde.

Tabela 34- Q.6. – Localização da Estação Náutica (Estatística Descritiva)

Questão	N	Mínimo	Máximo	Média	Desvio-Padrão	Variância
<b>Localização da Estação Náutica</b>	37	0	4	1.51	1.407	1.979

Fonte: Elaboração Própria

No que se refere à Estatística Descritiva, o valor mínimo registado foi 0 e o máximo 4, a média foi de 1.51. Já o Desvio-Padrão e a Variância registaram valores de 1.407 e 1.979, respetivamente.

A questão seguinte tem como base a identificação dos principais atrativos da Estação Náutica representada pelo inquirido. As opções de escolha baseavam-se em dez atividades: canoagem, kitesurf e windsurf, mergulho, passeios de barco, pesca desportiva, remo, wakeboard, stand-up-paddle, surf e vela. Para além disso, foi dada a opção de identificar outra(s) atividade(s).

Tabela 35 - Q.7 Principais atrativos da Estação Náutica

Atrativos	Frequência absoluta	Frequência acumulada	Percentagem	Percentagem acumulada
Canoagem	28	28	14.2%	14.2%
Kitesurf e Windsurf	16	44	8.1%	22.3%
Mergulho	8	52	4.1%	26.4%
Passeios de Barco	32	84	16.2%	42.6%
Pesca desportiva	18	102	9.1%	51.7%
Remo	14	116	7.1%	58.8%
Wakeboard	8	124	4.1%	62.9%
Stand-Up-Paddle	31	155	15.7%	78.6%
Surf	24	179	12.2%	90.8%
Vela	18	197	9.1%	100%
<b>Total</b>	197		100%	

Fonte: Elaboração Própria

Através destes resultados é possível afirmar que o atrativo escolhido o maior número de vezes foi os Passeios de Barco, seguidos de Stand-Up-Paddle, registando-se 32 e 31 inquiridos, respetivamente. Estas atividades representam ainda 16.2% e 15.7%. As

atividades com menor representatividade são o Mergulho e o Wakeboard, registando-se 4 repostas, que equivalem a 4.1% do total.

Relativamente à opção de “Outra”, apenas um dos inquiridos respondeu, adicionando a este leque a atividade de “*E-foile* e outras vertentes de *foil*”.

Relativamente às vantagens de constituir uma Estação Náutica, foram apresentadas várias opções onde os inquiridos podiam escolher uma ou várias.

Tabela 36 - Q.8. Principais vantagens de constituir uma Estação Náutica

Vantagens	Frequência absoluta	Frequência acumulada	Percentagem	Percentagem acumulada
Diversificação da Oferta Turística	27	27	18.2%	18.2%
Mitigação da Sazonalidade	24	51	16.2%	34.4%
Aumento do gasto por visitante	12	63	8.1%	42.5%
Criação de uma imagem de referência e qualidade	28	91	18.9%	61.4%
Promoção conjunta de produtos turísticos ao nível internacional	33	124	22.3%	83.7%
Oferta de experiências diversificadas	24	148	16.2%	100%
<b>Total</b>	148		100%	

Fonte: Elaboração Própria

A partir destes resultados, conclui-se que a vantagem que predomina é a “Promoção conjunta de produtos turísticos a nível internacional”, com uma representatividade de 22.3%. No entanto, é importante ter em conta que existem outras escolhas, nomeadamente a mitigação da sazonalidade e a oferta de experiências diversificadas (24 repostas, respetivamente), a diversificação da oferta turística, registando-se 27 repostas (18.9%); e, por fim, a criação de uma imagem de referência e de qualidade, contabilizando-se 28 repostas, que representa 18.9% do total.

Esta questão abriu a possibilidade de identificação de outras vantagens em constituir uma Estação Náutica, nomeadamente:

Questionário	Resposta
2	“Comprometimento dos <i>stakeholders</i> com objetivos comuns”
6	“Promoção conjunta de produtos turísticos a nível nacional   Promoção conjunta entre os operadores”
37	“Aumentar os níveis de satisfação do visitante ao território; aumentar os níveis de recomendação turística do destino; reforçar a estabilidade operativa das empresas locais ao longo de todo o ano”

Estas vantagens focam essencialmente os visitantes, a recomendação do destino, as empresas, *stakeholders* e a promoção dos produtos quer ao nível nacional, e entre os operadores.

### 5.3.5. Parte III – Estações Náuticas de Portugal e a Sustentabilidade Social e Económica

#### 5.3.5.3. Sustentabilidade Social

No que se refere à sustentabilidade social, foram apresentadas 6 afirmações tendo como base os seguintes indicadores: rede de serviços de transporte, segurança pública local, as estruturas e locais históricos, a capacidade de carga social, o bem-estar das comunidades anfitriãs e o acesso a pessoas com deficiência física.

Os inquiridos responderam a esta questão tendo como base a Escala de Likert, onde 1 corresponde a “Discordo Totalmente” e 5 a “Concordo Totalmente”.

Tabela 37 - Q.9. Sustentabilidade Social (Estatística Descritiva)

Afirmação	N	Mínimo	Máximo	Média	Desvio Padrão	Variância
A Estação Náutica providencia uma rede de serviços de transporte	37	1	5	3.05	1.079	1.164
A Estação Náutica investe na segurança pública local	37	1	5	3.35	1.060	1.123
A Estação Náutica conserva as estruturas, monumentos e locais históricos	37	1	5	3.76	0.995	0.911
A Estação Náutica possui capacidade de carga social	37	1	5	3.68	0.852	0.725
A Estação Náutica aumenta o bem-estar das comunidades anfitriãs	37	3	5	4.16	0.646	0.417
A Estação Náutica fornece acesso para pessoas com deficiência física	37	2	5	3.95	0.743	0.553

Fonte: Elaboração Própria

De uma forma geral, a afirmação “A Estação Náutica providencia uma rede de serviços de transporte” possui a média com valor mais baixo, de 3.05, o que significa que, em média, os inquiridos não concordam nem discordam com esta afirmação. O valor mínimo registado foi 1 e o máximo 5. Ao nível do desvio-padrão e da variância, registaram-se os seguintes valores: 1.079 e 1.164, respetivamente.

Com uma média de 4.16, a afirmação “A Estação Náutica aumenta o bem-estar das comunidades anfitriãs”, reflete que os inquiridos concordam com esta. As restantes expressões foram avaliadas entre 3.35 e 3.95, sendo que esta última se encontra perto da classificação “4” que representa “concordo”.

Relativamente ao desvio-padrão e, tal como registado anteriormente, a primeira afirmação é aquela que possui um desvio-padrão mais elevado (1.079), e a penúltima, regista um valor mais baixo, de 0.646. Assim, a afirmação “A Estação Náutica providencia uma rede de serviços de transporte” possui uma elevada dispersão nos dados em contrapartida com o “A Estação Náutica aumenta o bem-estar das comunidades anfitriãs” que possui um desvio-padrão de 0.646 o que reflete um conjunto de dados mais homogéneo. As restantes afirmações registaram um desvio-padrão entre 0.743 e 1.060.

#### 5.3.5.4. Sustentabilidade Económica

No que se refere à sustentabilidade económica, a questão tem como base foco a atração de turistas, o emprego, controlo do ordenamento do território, a rede de oferta de alojamento turístico e restauração, a sazonalidade e os benefícios económicos para a população local.

Tabela 38 - Q.10. Sustentabilidade Económica (Estatística Descritiva)

Afirmação	N	Mínimo	Máximo	Média	Desvio Padrão	Varição
A Estação Náutica atrai turistas	37	4	5	4.49	,507	0.257
A Estação Náutica gera empregos	37	3	5	3.95	,705	0.497
A Estação Náutica visa controlar o ordenamento do território	37	1	5	3.38	,893	0.797
A Estação Náutica possui uma rede de oferta de alojamento turístico e restauração	37	1	5	4.41	,798	0.637
A Estação Náutica permite mitigar os efeitos da sazonalidade	37	3	5	4.38	,594	0.353
A Estação Náutica gera benefícios económicos para a população local	37	4	5	4.57	,502	0.252

Fonte: Elaboração Própria

As afirmações registaram uma média entre 3.38 e 4.57, “A Estação Náutica visa controlar o ordenamento do território” e “A Estação Náutica gera benefícios económicos para a população local”, respetivamente. Estas representam o valor mais baixo e mais elevado do desvio-padrão.

Neste indicador, regista-se uma menor variação entre as afirmações apresentadas, todas com um valor abaixo de 1, o que reflete um menor grau de dispersão das respostas apresentadas pelos inquiridos.

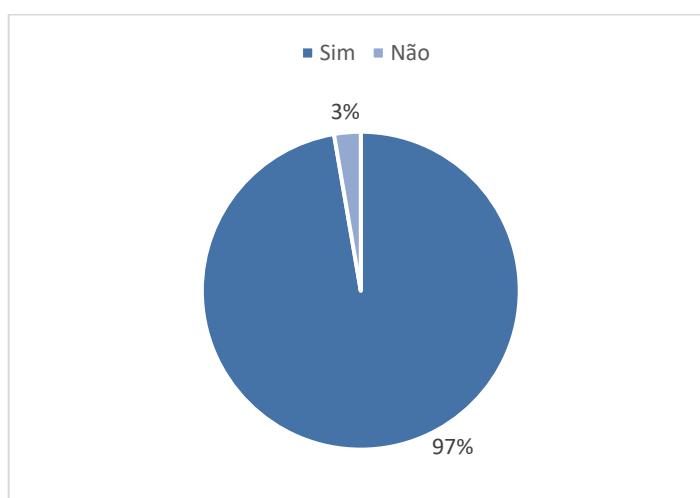
De uma forma geral, as médias variam entre 3.38 e 4.57, o que significa que os inquiridos responderam “não concordo nem discordo” e “concordo” a estas afirmações. O desvio padrão varia entre 0.502 e 0.893.

### 5.3.6. Parte IV – Estações Náuticas de Portugal e a Sustentabilidade Ambiental

A parte IV do questionário tem como temática as Estações Náuticas de Portugal e a Sustentabilidade Ambiental, debruçando-se sobre um conjunto de perguntas abertas e fechadas e de carácter dicotómico e de matriz.

Em primeiro lugar, foi colocada a questão “Considera que a Estação Náutica que representa possui preocupações ao nível ambiental?” cuja resposta seria “sim” ou “não”.

Gráfico 5 - Q.11. Considera que a Estação Náutica que representa possui preocupações ao nível ambiental?

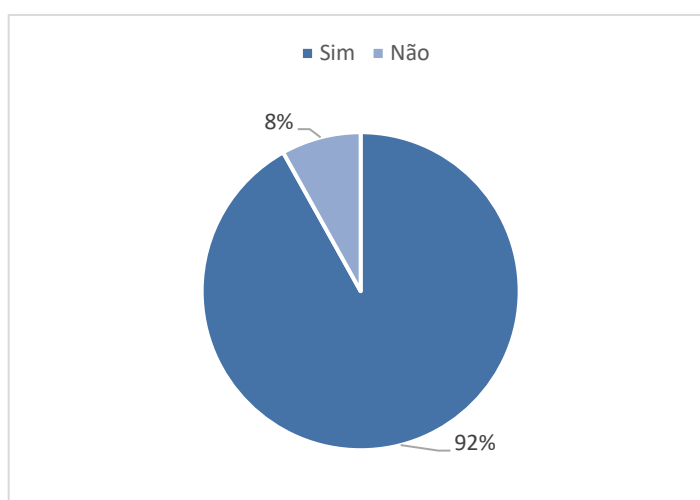


Fonte: Elaboração Própria

Assim, 36 inquiridos (97%) referiram que a Estação Náutica efetivamente possui preocupações ambientais sendo que 1 (3%) afirma que não possuem.

Relativamente à existência de práticas sustentáveis na Estação Náutica, o inquirido possuía duas opções “sim” ou “não”. Os resultados demonstram que 34 inquiridos responderam positivamente e 3 responderam que “não”, o que representa, percentualmente, 92% e 8%, respetivamente.

Gráfico 6 - Q.12. Existem práticas sustentáveis na Estação Náutica que representa?



Fonte: Elaboração Própria

A questão seguinte tem como principal objetivo identificar quais as práticas sustentáveis que existem em cada uma das Estações Náuticas.

Tabela 39 - Q.12.1 - Se sim, quais?

Questionário	Resposta
1	“Consciencialização do bom aproveitamento dos recursos náuticos pela população e agentes parceiros.”
2	“Ações de limpeza e de reutilização de resíduos sólidos.”
3	“Promoção e divulgação das ofertas turísticas que contribuem para a sustentabilidade ambiental (Certificação Green Destination, Quality Coast, Biosphere, etc.)”
4	“Existência de barco eletrossolar.”
5	“Operadores turísticos   Evento Inclusivo.”
6	“Existem operadores em que as suas atividades são sustentáveis (SUP - pranchas de madeira, barcos a energia solar) e o evento náutico promovido pela ENE também é um eco evento.”
8	“Não de forma muito extensiva, mas a promoção de atividades não motorizadas, e também, por exemplo, a experiência de um barco alimentado com energia solar, pode ser fator para promover que outros operadores sigam este caminho.”
10	“Limpeza do ambiente, promoção de desporto sem uso de energias não renováveis.”

12	“Preocupações na aplicação de Sustentabilidade Ambiental e Financeira por parte dos parceiros.”
13	“Barco elétricos.”
14	“Equipamentos e atividades utilizados pelos parceiros.”
16	“Ações de divulgação e sensibilização.”
17	“Reciclagem, compostagem, monitorização da qualidade da água, diferentes métodos de poupança de energia, sensibilização e informação ambiental.”
18	“Preocupação na utilização eficiente dos recursos.”
19	“Respeito pelos ecossistemas e sazonalidade, fontes energéticas, comportamentos socialmente sustentáveis.”
20	“Respeito pelos ecossistemas naturais marinhos e terrestres e educação para a proteção da natureza e sustentabilidade.”
21	“Gestão de Resíduos e reforço e melhoria da recolha seletiva na cidade de Portimão; Continuidade das campanhas de sensibilização para a reciclagem; Reforço e melhoria da limpeza do espaço público urbano; Manutenção e melhoria do tratamento de efluentes domésticos; Continuidade dos projetos de educação ambiental com a comunidade escolar, residentes e turistas, de forma a reforçar a consciência ambiental; Manutenção e melhoria da qualidade ambiental, dos serviços e segurança das praias de Portimão e áreas adjacentes no sentido de Portimão continuar a cumprir os critérios do Programa Bandeira Azul da Europa. Criação de Parque Ambiental nas lagoas da ETAR desativada, criando um novo espaço natural e de lazer para a cidade de Portimão; Reforço da sinalética nos atuais percursos naturais; Implementação de novos percursos naturais.”
22	“Políticas de sustentabilidade ambiental implementadas pelo município de Cascais”
24	“Limpezas costeiras e subaquáticas e várias ações de educação ambiental.”
25	“Utilização de material promocional sustentável.”
26	“Utilização de materiais amigos do meio ambiente, literária e sensibilização para a preservação deste ativo, envolvimento da comunidade e preservação das tradições.”
27	“Separação de resíduos.”
29	“Empreendimento Turístico com construção sustentável.”
32	“Redução de CO2.”
34	“Redução e separação de resíduos; preservação da orla costeira com a implementação de passadiços de estrutura em madeira; ações de sensibilização e de limpeza das praias e do mar; apoios de praia e equipamentos sustentáveis.”
35	“Desenvolvimento de atividades (principalmente dirigidas a crianças) de práticas sustentáveis inseridos no programa da bandeira azul e em colaboração com a gesamb como limpeza da praia e zona envolvente e separação de lixos.”
36	“A esmagadora maioria da oferta náutica é de natureza não poluente, uma parte dos membros intervém e propõe-se à consciencialização para a ecologia, os OMT's seguem as boas práticas no que se refere a observação de cetáceos, tem-se aumentado o grau de formação em inclusão e acessibilidade, etc...”
37	“Preocupação com ambiente, envolvimento em atividades de sensibilização ambiental.”

Fonte: Elaboração Própria

No que se refere ao grau de desenvolvimento das atividades de carácter sustentável, os inquiridos responderam à questão tendo em conta a Escala de Likert,

onde 1 corresponde a “Mau” e 5 a “Muito Bom”. Existia também a opção de “Não aplicável”.

Tabela 40 - Q.13. Avalie o grau de desenvolvimento das seguintes atividades de carácter sustentável, com base na Estação Náutica que representa (Estatística Descritiva)

Afirmação	N	Mínimo	Máximo	Média	Desvio Padrão	Variância
Passeios de Barco Eletrossolar	27	1	5	3.56	1.528	2.333
Stand-Up-Paddle	35	3	5	4.63	0.598	0.358
E-foil	21	1	5	3.71	1.309	1.714
Remo	31	2	5	4.39	0.919	0.845
Vela	29	2	5	4.48	0.785	0.616
Wakeboard	24	1	5	3.50	1.063	1.130

Fonte: Elaboração Própria

De uma forma geral, a atividade com um grau de desenvolvimento mais significativo é a vela, seguida do remo. Estes valores indicam que as atividades mencionadas possuem um grau de desenvolvimento bom. A atividade com menor grau de desenvolvimento é o Wakeboard. O desvio-padrão varia entre 0.598 e 1.528, correspondente às seguintes atividades. Stand-Up-Paddle e Passeios de Barco eletrossolar, respetivamente.

O Stand-Up-Paddle regista um menor número de dispersão dos dados, o que significa uma maior homogeneidade, contraponto com os Passeios de Barco Eletrossolar, cujos dados são mais dispersos e menos homogéneos.

A questão seguinte tem como base a apresentação de 6 afirmações, onde o inquirido respondeu de 1 a 5, de acordo com o grau de concordância.

Tabela 41 - Q.14. Sustentabilidade Ambiental (Estatística Descritiva)

Afirmação	N	Mínimo	Máximo	Média	Desvio Padrão	Variância
A Estação Náutica visa proteger os ativos naturais valiosos	37	3	5	4.46	0,558	0.311
A Estação Náutica possui preocupações ao nível do consumo de energia	37	3	5	4.14	0,631	0.398
A Estação Náutica possui preocupações ao nível do consumo de água	37	2	5	4.16	0,727	0.529

A Estação Náutica possui preocupações ao nível do volume de resíduos gerados	37	2	5	4.14	0,673	0.453
A Estação Náutica possui preocupações ao nível da poluição (sonora, ambiental e do ar)	37	3	5	3.97	0,600	0.360
A Estação Náutica tem um baixo impacto no meio ambiente e na cultura local	37	1	5	3.57	0,987	0.974

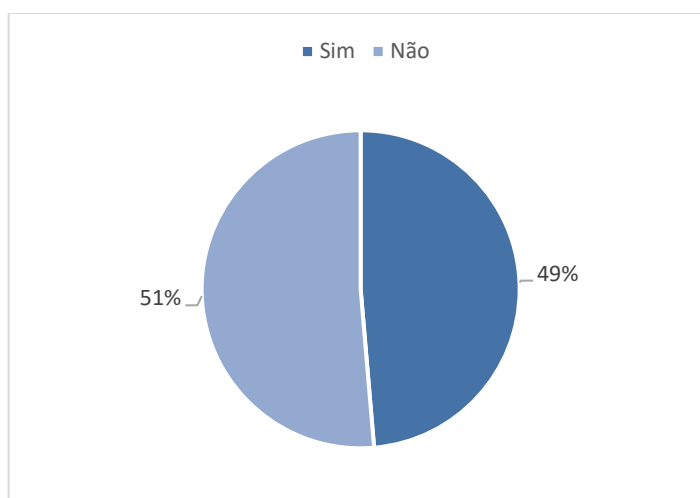
Fonte: Elaboração Própria

Neste caso, destaca-se a afirmação “A Estação Náutica visa proteger os ativos naturais valiosos” e “A Estação Náutica possui preocupações ao nível do consumo da água”, registando se uma média de 4.45 e 4.16, respetivamente. 4 das afirmações apresentadas possuem médias acima de 4, o que significa que os inquiridos escolheram a opção “Concordo”. As restantes registaram médias de 3.57 e 3.97, que refletem a escolha “Não Concordo nem Discordo”.

Relativamente ao desvio-padrão e como registado anteriormente, a primeira afirmação é aquela que possui um menor desvio dos dados apresentados e a última regista um desvio-padrão de 0.987.

No que se refere à questão “A Estação Náutica que representa possui Agenda para a Sustentabilidade Ambiental?”, 18 inquiridos afirmaram que sim (49%), contrapondo com 19 inquiridos que afirmaram que não (51%).

Gráfico 7 -Q.15. A Estação Náutica que representa possui Agenda para a Sustentabilidade Ambiental?



Fonte: Elaboração Própria

Na pergunta seguinte, o inquirido identificou quais as ações desenvolvidas no âmbito da Agenda para a Sustentabilidade, tendo em conta que poderiam escolher mais do que uma opção.

Aquela que se destacou foi “Ações de informação para a sustentabilidade dirigidas a clientes, público escolar e comunidade”, que representa 33.3% do total das respostas. Em contrapartida, as ações e medidas de promoção e valorização dos ecossistemas e dos recursos hídricos foram escolhidas por 11 inquiridos, representando 18.3%.

Tabela 42 - Q.15.1. Quais as ações desenvolvidas no âmbito da Agenda para a Sustentabilidade Ambiental?

Ações	Frequência	Percentagem
Ações e medidas de promoção e valorização dos ecossistemas e dos recursos hídricos	11	18.3%
Ações de informação para a sustentabilidade dirigidas a clientes, público escolar e comunidade	20	33.3%
Ações de capacitação no âmbito da sustentabilidade dirigida aos parceiros	16	26.7%
Não foram desenvolvidas ações	13	21.7%
<b>Total</b>	60	100%

Fonte: Elaboração Própria

Com o objetivo de complementar as ações apresentadas anteriormente, a questão que se seguiu permitiu aos inquiridos de identificarem outras ações que foram levadas a cabo pela Estação Náutica, ao nível da sustentabilidade ambiental.

Tabela 43 - Q.15.2. Que outras ações foram levadas a cabo pela Estação Náutica que representa, ao nível da sustentabilidade ambiental?

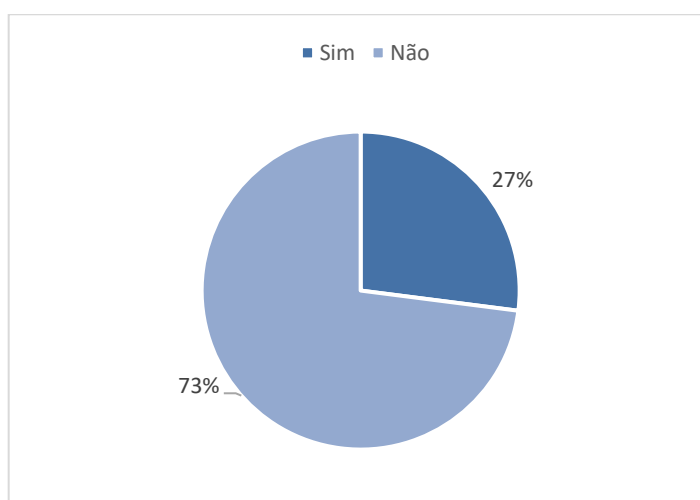
Questionário	Resposta
3	“Certificações de turismo sustentável.”
8	“Apresentação do barco solar.”
17	“Ações para certificação Biosphere.”
18	“Ações de sensibilização.”
19	“Participação em limpeza de praias e rios.”
24	“Conferências com foco nas preocupações ambientais.”
33	“Limpeza da praia, da reserva natural e outras.”
34	“Limpeza e preservação da orla costeira.”
35	“Desenvolvimento de atividades (principalmente dirigidas a crianças) de práticas sustentáveis inseridos no programa da bandeira azul e em colaboração com a gesamb como limpeza da praia e zona envolvente e separação de lixos.”

36	“Separação de resíduos, limpeza de áreas naturais (sistemas dunares, por exemplo), sensibilização de públicos para a preservação natural e para os valores da conservação, investigação científica (através do parceiro CESAM/Universidade de Aveiro e CRAM/Universidade de Aveiro) e histórica (Museu Marítimo de Ílhavo/Câmara Municipal de Ílhavo).”
37	“Estão a ser agendadas.”

Fonte: Elaboração Própria

No que toca aos selos e galardões em matéria de sustentabilidade, foram desenhadas duas questões que procuram averiguar se existem selos/galardões e, se sim, quais.

Gráfico 8 -Q.16. A Estação Náutica possui selos/galardões em matéria de sustentabilidade?



Fonte: Elaboração Própria

De uma forma geral, 27 inquiridos responderam que a Estação Náutica que representam não possui selos/galardões em matéria de sustentabilidade (73%). Em contrapartida, 10 afirmaram que existem (27%).

Na questão de identificação dos selos/galardões, foram obtidas 30 respostas, dado que foi permitida a escolha de uma, ou várias opções. De uma forma geral, destaca-se o Programa Green Key e a Certificação Biosphere, que representam 10% e 16.7%, respetivamente. Ao nível da opção “Não possui selos/galardões”, 22 inquiridos escolheram essa resposta.

Tabela 44 - Q.16.1. Quais?

Selos/Galardões	Frequência absoluta	Frequência acumulada	Porcentagem	Porcentagem acumulada
Ecolabel	0	0	0%	0%
Green Globe	0	0	0%	0%
Programa Green Key	3	3	10%	10%
Certificação LEED	0	3	0%	10%
Certificação BREEAM	0	3	0%	10%
Certificação Biosphere	5	8	16.7%	26.7%
Certificação Líder A	0	8	0%	26.7%
Não possui selos/galardões	22	30	73.7%	100%
<b>Total</b>	30		100%	

Fonte: Elaboração Própria

Para além disso, esta questão permitiu que os inquiridos identificassem outros selos/galardões que a Estação Náutica possui.

Tabela 45 - Q.16.1. Quais? (Outra)

Questionário	Resposta
3	“Green Destination (Platina) e Quality Coast”
9	“Eco XXI”
13	“Bandeira Qualidade de Ouro QUERCUS”
14	“A EN não tem galardões de sustentabilidade, apenas no âmbito das praias (Bandeira Azul, etc)”
16	“Alguns parceiros da EN possuem certificação Biosphere”
18	“Green Destinations”
22	“Green Destination Award; Eco XXI”
25	“Município Amigo do Desporto”
26	“Processo de certificação de destino sustentável - Green Destinations”
28	“Bandeira Azul”
36	“Praias têm Bandeira Azul, Praia Acessível, Praia para Todos, Galardão de Ouro da Quercus), em processo de certificação Biosphere da NUTIII (CIRA)”

Fonte: Elaboração Própria

A penúltima questão do inquérito tem como base identificar quais os principais parceiros estratégicos para atingir os objetivos da sustentabilidade. Foram apresentados todos os parceiros e cada inquirido pôde escolher uma ou mais opções, totalizando 135 respostas.

Tabela 46 - Q.17. Quais os principais parceiros estratégicos para atingir os objetivos de sustentabilidade?

Parceiros Estratégicos	Frequência absoluta	Frequência acumulada	Porcentagem	Porcentagem acumulada
Fórum Oceano - Associação da Economia do Mar	35	35	25.9%	25.9%
Turismo de Portugal	32	67	23.7%	49.6%
ANMP - Associação Nacional de Municípios Portugueses	8	75	5.9%	55.5%
APECATE - Associação Portuguesa de Empresas de Congressos, Animação Turística e Eventos	12	87	8.9%	64.4%
ANC - Associação Nacional de Cruzeiros	4	91	3.0%	67.4%
APPR - Associação Portuguesa de Portos de Recreio	4	95	3.0%	70.4%
DGE - Direção-Geral da Educação	9	104	6.7%	77.1%
DGPM - Direção-Geral de Política do Mar	10	114	7.4%	84.5%
ABAE - Associação Bandeira Azul da Europa	21	135	15.6%	100%
<b>Total</b>	135		100%	

Fonte: Elaboração Própria

Neste caso destaca-se a importância do Fórum Oceano, com 25.9% do total das escolhas pelos inquiridos, seguido do Turismo de Portugal, registando-se 23.7%. Para além disso, é importante referir a ABAE – Associação da Bandeira Azul da Europa, escolhida por 21 inquiridos.

A ANC e a APPR foram as menos escolhidas dos indivíduos que responderam a este questionário.

Complementarmente, alguns inquiridos identificaram outros parceiros que consideram estratégicos para atingirem os objetivos de sustentabilidade.

Tabela 47 - Q.17. Quais os principais parceiros estratégicos para atingir os objetivos de sustentabilidade?

(Outra)

Questionário	Resposta
7	APA, ERT Alentejo, ARPTA
5 e 6	DGRM
37	Município de Sines / Sines Tecnopolo /ADRAL

Fonte: Elaboração Própria

A última questão do inquérito tem como objetivo averiguar a importância da Estação Náutica para o desenvolvimento do Turismo Náutico na Sustentabilidade onde o inquirido escolheu entre as seguintes opções: “Nada Importante”, “Pouco Importante”, “Sem opinião”, “Importante” e “Muito Importante”.

Tabela 48 – Q.18. Qual a importância da Estação Náutica para o desenvolvimento do Turismo Náutico na Sustentabilidade?

Importância	Frequência absoluta	Frequência acumulada	Porcentagem	Porcentagem acumulada
Nada importante	0	0	0%	0%
Pouco importante	0	0	0%	0%
Sem opinião	0	0	0%	0%
Importante	18	18	48.6%	48.6%
Muito importante	19	37	51.4%	100%
<b>Total</b>	37		100%	

Fonte: Elaboração Própria

As respostas dadas a esta questão variaram entre “Importante” e “Muito Importante”, 18 e 19 inquiridos, respetivamente.

Tabela 49 – Q.18. Qual a importância da Estação Náutica para o desenvolvimento do Turismo Náutico na Sustentabilidade? (Estatística Descritiva)

	N	Mínimo	Máximo	Média	Desvio-Padrão	Variância
<b>Q.18.</b>	37	4	5	4.51	0.507	0.257

Fonte: Elaboração Própria

A média desta questão é de 4.51, refletindo a importância dada pelas Estações Náuticas. Assim, é possível afirmar que a Estação Náutica é importante ou muito importante para o desenvolvimento do Turismo Náutico na Sustentabilidade.

#### 5.4. Análise da consistência interna das escalas utilizadas

O Alfa de *Cronbach* ( $\alpha$ ) é comumente utilizado para examinar a consistência interna ou confiabilidade de escalas de avaliação (Cronbach, 1951)

Este Alfa é considerado a estimativa mais comum da consistência interna dos itens de uma escala (Cronbach, 1951; Cronbach & Shavelson, 2004). De acordo com os mesmos autores, este mede até que ponto as respostas aos itens se relacionam entre si, estimando a proporção de variância que é sistemática ou consistente num conjunto de respostas ao inquérito.

De acordo com Hill e Hill (2002), o Alfa de *Cronbach* é o modelo mais utilizado nas ciências sociais para avaliar a consistência interna e a validade das escalas. Se o Alfa de *Cronbach* exceder 0.80, significa que este é adequado, enquanto, se este Coeficiente se situar entre 0.70 e 0.80, é considerado como aceitável (Muñiz, 2003).

Tabela 50 - Análise da Consistência Interna das Escalas Utilizadas (Alfa de *Cronbach*)

Questão	Alfa de <i>Cronbach</i>	Nº de itens
Q.9. Sustentabilidade Social	0,708	6
Q.10. Sustentabilidade Económica	0,612	6
Q.13. Grau de Desenvolvimento	0.750	6
Q.14. Sustentabilidade Ambiental	0,699	6

Fonte: Elaboração Própria

De acordo com os valores apresentados na Tabela 50, é possível afirmar que as questões Q.9, Q.13 e Q.14 possuem coeficientes situados entre 0.699 e 0.750, o que significa que o Alfa de *Cronbach* é considerado aceitável.

A Q.10 foi retirada e, conseqüentemente não testada, dado que o Alfa de *Cronbach* é de 0.612, muito abaixo do valor considerado aceitável (0.70)

#### 5.5. Análise dos objetivos e das hipóteses

Para testar as hipóteses definidas anteriormente foram utilizados os seguintes métodos estatísticos: Estatística descritiva, Testes *ANOVA* e Correlação de *Pearson*.

De acordo com Marôco (2011), o teste paramétrico *ANOVA* é utilizado para analisar a relação entre variáveis quantitativas e uma variável qualitativa com mais de duas classes. Este teste avalia as seguintes hipóteses:

- H0: A média da variável é igual nas categorias da variável qualitativa.
- H1: A média da variável é diferente entre as categorias da variável qualitativa.

Se os resultados obtidos no teste *ANOVA* forem inferiores a 5%, a hipótese nula é rejeitada, existindo diferenças entre as categorias das variáveis qualitativas. Em contrapartida, quando é superior a 5%, a hipótese nula não é rejeitada. Stahle e Wold (1989) afirmam que o teste *ANOVA* é o método estatístico mais amplamente utilizado para teses de hipóteses.

Relativamente à Correlação de *Pearson*, Marôco (2011) afirma que este é aplicado quando as variáveis, cuja relação se pretende estudar, são quantitativas. Ou seja, resultantes de Escalas, nomeadamente a Escala de Likert. Para serem estatisticamente significativas, o seu valor deverá ser  $p < 0.05$ .

Posto isto, neste estudo são apresentadas quatro Hipóteses tendo como base os testes apresentados anteriormente. A tabela seguinte identifica o número da hipótese bem como a estatística descritiva aplicada.

Tabela 51 - Estatística descritiva aplicada às Hipóteses

Hipótese	Estatística Descritiva aplicada
H1	Teste <i>ANOVA</i>
H2	Teste <i>ANOVA</i>
H3	Correlação de <i>Pearson</i>
H4	Correlação de <i>Pearson</i>

Fonte: Elaboração Própria

#### 6.4.1. Hipótese 1: Existe uma relação entre o posicionamento geográfico da Estação Náutica e os indicadores da sustentabilidade social

Para o estudo da H1 “Existe uma relação entre o posicionamento geográfico da Estação Náutica e os indicadores de sustentabilidade”, serão analisadas as questões 9 e 6. Na Q.9 são apresentadas um conjunto de afirmações ligadas aos indicadores da sustentabilidade social, enquanto a Q.6. tem como foco a localização da Estação Náutica, identificada através de cinco regiões: Porto e Norte, Centro de Portugal, Lisboa, Alentejo e Ribatejo e Algarve. Posto isto, foi utilizado o teste *ANOVA* de modo a analisar a relação entre as duas questões.

Tabela 52 - Estatística descritiva e testes ANOVA: Relação entre Q.9 e Q.6

		N	Média	Desvio Padrão	F	p
A Estação Náutica providencia uma rede de serviços de transporte	Porto e Norte	11	3,27	1,009	0,797	0,536
	Centro de Portugal	12	2,83	1,267		
	Lisboa	2	3,00	1,414		
	Alentejo e Ribatejo	8	2,75	1,035		
	Algarve	4	3,75	0,500		
A Estação Náutica investe na segurança pública local	Porto e Norte	11	3,45	1,036	0,621	0,651
	Centro de Portugal	12	3,08	1,240		
	Lisboa	2	3,00	1,414		
	Alentejo e Ribatejo	8	3,38	1,061		
	Algarve	4	4,00	0,000		
A Estação Náutica conserva as estruturas, monumentos e locais históricos	Porto e Norte	11	3,45	0,688	1,285	0,296
	Centro de Portugal	12	4,08	0,793		
	Lisboa	2	3,00	1,414		
	Alentejo e Ribatejo	8	3,63	1,408		
	Algarve	4	4,25	0,500		
A Estação Náutica possui capacidade de carga social	Porto e Norte	11	3,55	0,688	0,185	0,945
	Centro de Portugal	12	3,67	1,155		
	Lisboa	2	3,50	0,707		
	Alentejo e Ribatejo	8	3,88	0,835		
	Algarve	4	3,75	0,500		
A Estação Náutica aumenta o bem-estar das comunidades anfitriãs	Porto e Norte	11	3,91	0,701	1,955	0,125
	Centro de Portugal	12	4,33	0,651		
	Lisboa	2	3,50	0,707		
	Alentejo e Ribatejo	8	4,50	0,535		
	Algarve	4	4,00	0,000		
A Estação Náutica fornece acesso para pessoas com deficiência física	Porto e Norte	11	3,91	0,701	0,288	0,884
	Centro de Portugal	12	3,92	0,900		
	Lisboa	2	3,50	0,707		
	Alentejo e Ribatejo	8	4,13	0,835		
	Algarve	4	4,00	0,000		

\*p&lt;0,05 \*\*p&lt;0,01

Fonte: Elaboração Própria com base nos outputs do SPSS

A Região do Algarve possui o valor médio mais elevado nas três primeiras afirmações, contrapondo com o Alentejo e Ribatejo, nas restantes.

No Porto e Norte foi registado um maior número médio ao longo das afirmações, registando-se um valor de 3.91 relativo ao bem-estar das comunidades anfitriãs e o acesso para pessoas com deficiência física. No que se refere ao Centro de Portugal, foi registada uma média de 4.33 relativamente à afirmação “A Estação Náutica aumenta o bem-estar das comunidades anfitriãs”. Em Lisboa, destacam-se as afirmações ligadas à capacidade de carga social, ao bem-estar das comunidades anfitriãs e o acesso para pessoas com deficiência física. No Alentejo e Ribatejo, destaca-se a afirmação “A Estação

Náutica aumenta o bem-estar das comunidades anfitriãs”, registando-se uma média de 4.50. Por fim, a afirmação “A Estação Náutica conversa as estruturas, monumentos e locais históricos” é destacada pela região do Algarve.

O valor de  $p$  registado é superior a 0.05 ( $p > 0.05$ ), o que significa que não existem diferenças estatisticamente significativas. Assim, a Hipótese 1 “Existe uma relação entre o posicionamento geográfico da Estação Náutica e os indicadores da sustentabilidade social” não é válida.

O turismo náutico diferencia-se pela prática de atividades desportivas ligadas não só ao mar, como também em águas interiores (Lukovic, 2013). De facto, as Estações Náuticas de Portugal estão distribuídas por todo o território, seja de norte a sul e do litoral ao interior, sendo que as características do território são distintas entre si.

Estas diferenças territoriais também se debruçam na importância atribuída a cada uma das afirmações relativamente à sustentabilidade social.

#### **6.4.2. Hipótese 2: A localização da Estação Náutica influencia o grau de concordância face aos indicadores de sustentabilidade ambiental**

No que se refere à Hipótese 2: “A localização da Estação Náutica influencia o grau de concordância face aos indicadores de sustentabilidade ambiental”, será levado a cabo uma análise entre as questões 14 e 6.

A Q.14 tem como foco os indicadores de sustentabilidade ambiental, apresentados através de um conjunto de afirmações, posteriormente classificadas pelos inquiridos. Já a Q.6. refere-se à localização da Estação Náutica.

Posto isto, foi utilizado o teste *ANOVA* de modo a analisar a relação entre as duas questões.

Tabela 53 - Estatística descritiva e testes ANOVA: Relação entre Q.14 e Q.6

		N	Média	Desvio Padrão	F	p
A Estação Náutica visa proteger os ativos naturais valiosos	Porto e Norte	11	4,55	0,522	0,217	0,927
	Centro de Portugal	12	4,33	0,492		
	Lisboa	2	4,50	0,707		
	Alentejo e Ribatejo	8	4,50	0,756		
	Algarve	4	4,50	0,577		
A Estação Náutica possui preocupações ao nível do consumo de energia	Porto e Norte	11	4,09	0,701	0,467	0,759
	Centro de Portugal	12	4,00	0,603		
	Lisboa	2	4,00	0,000		
	Alentejo e Ribatejo	8	4,38	0,744		
	Algarve	4	4,25	0,500		
A Estação Náutica possui preocupações ao nível do consumo de água	Porto e Norte	11	4,27	0,647	0,258	0,902
	Centro de Portugal	12	4,00	0,853		
	Lisboa	2	4,00	0,000		
	Alentejo e Ribatejo	8	4,25	0,886		
	Algarve	4	4,25	0,500		
A Estação Náutica possui preocupações ao nível do volume de resíduos gerados	Porto e Norte	11	4,00	0,632	0,403	0,805
	Centro de Portugal	12	4,08	0,793		
	Lisboa	2	4,00	0,000		
	Alentejo e Ribatejo	8	4,38	0,744		
	Algarve	4	4,25	0,500		
A Estação Náutica possui preocupações ao nível da poluição (sonora, ambiental e do ar)	Porto e Norte	11	3,91	0,539	0,28	0,889
	Centro de Portugal	12	4,00	0,603		
	Lisboa	2	4,00	0,000		
	Alentejo e Ribatejo	8	3,88	0,835		
	Algarve	4	4,25	0,500		
A Estação Náutica tem um baixo impacto no meio ambiente e na cultura local	Porto e Norte	11	3,64	0,809	0,419	0,794
	Centro de Portugal	12	3,58	1,084		
	Lisboa	2	4,00	0,000		
	Alentejo e Ribatejo	8	3,63	1,188		
	Algarve	4	3,00	1,155		

\*p&lt;0,05 \*\*p&lt;0,01

Fonte: Elaboração Própria com base nos outputs do SPSS

Do conjunto das afirmações apresentadas, “A Estação Náutica visa proteger os ativos naturais valiosos” foi aquela que obteve um valor mais elevado em termos de média, em todas as Estações Náuticas: Porto e Norte (4.55), Centro de Portugal (4.33), Lisboa (4.50), Alentejo e Ribatejo (4.50) e Algarve (4.50).

Relativamente a “A Estação Náutica possui preocupações ao nível do consumo de energia” destaca-se o Alentejo e Ribatejo; em “A Estação Náutica possui preocupações

ao nível do consumo de água”, refere-se o Porto e Norte, com uma média de 4.27; face a “A Estação Náutica possui preocupações ao nível do volume de resíduos gerados” destaca-se o Alentejo e Ribatejo; em “A Estação Náutica possui preocupações ao nível da poluição (sonora, ambiental e do ar”, refere-se a região do Algarve e, por fim, na afirmação “A Estação Náutica tem um baixo impacto no meio ambiente e na cultura local” destaca-se a região de Lisboa.

No entanto, o valor de  $p$  registado é superior a 0.05, o que significa que não existem diferenças estatisticamente significativas. Assim, a Hipótese 2 “A localização da Estação Náutica influencia o grau de concordância face aos indicadores de sustentabilidade ambiental” não é válida.

De uma forma geral, o turismo náutico apresenta-se como um segmento favorável da sociedade quanto ao desenvolvimento dos recursos naturais e culturais. Para a prática deste tipo de turismo, de acordo com Lopes et al. (2021), é necessário que as estruturas ribeirinhas tenham condições de acessibilidade propícias ao seu desenvolvimento.

É importante ter em conta que estes resultados se devem ao facto de que existem Estações Náuticas quer no litoral, quer no interior (Nautical Portugal, s.d.) que possuem características distintas entre si.

Lukovic (2013) afirma que o elemento que diferencia o turismo náutico é a prática de atividades desportivas não só no mar, como também em águas interiores. Dadas as oportunidades adicionais, como a possibilidade de complementaridade de serviços, há destinos náuticos de interior, nos quais essas atividades têm um papel importante como oferta turística adicional (Kovačić & Silveira, 2018).

Posto isto, os diferentes graus de maturidade e de consolidação dos territórios influenciam diretamente a opinião relativamente a esta matéria de sustentabilidade. Para além disso, a distribuição geográfica regional das Estações Náuticas não é uniforme, sendo que há regiões onde este número é maior, contrapondo com outras, como é o caso de Lisboa, que possui apenas 2 Estações Náuticas.

### 6.4.2. Hipótese 3: Existe uma relação entre os indicadores de sustentabilidade ambiental e social

A H3 pretende analisar a relação entre a sustentabilidade ambiental e social através das questões 9 e 14, a partir da Correlação de *Pearson*.

Tabela 54 - Correlação de *Pearson*: Relações entre as dimensões associadas às Q.9 e Q.14

		A Estação Náutica visa proteger os ativos naturais valiosos	A Estação Náutica possui preocupações ao nível do consumo de energia	A Estação Náutica possui preocupações ao nível do consumo de água	A Estação Náutica possui preocupações ao nível do volume de resíduos gerados	A Estação Náutica possui preocupações ao nível da poluição (sonora, ambiental e do ar)	A Estação Náutica tem um baixo impacto no meio ambiente e na cultura local
A Estação Náutica providencia uma rede de serviços de transporte	r	0,188	0,071	-0,118	-0,087	0,131	0,127
	p	0,264	0,678	0,488	0,609	0,440	0,454
	N	37	37	37	37	37	37
A Estação Náutica investe na segurança pública local	r	0,236	0,218	-0,076	0,009	0,146	0,123
	p	0,159	0,195	0,655	0,956	0,387	0,469
	N	37	37	37	37	37	37
A Estação Náutica conserva as estruturas, monumentos e locais históricos	r	0,111	0,102	0,178	0,269	,473	-,351
	p	0,511	0,547	0,291	0,108	0,003**	0,033*
	N	37	37	37	37	37	37
A Estação Náutica possui capacidade de carga social	r	0,030	,342	0,222	0,175	-0,018	0,060
	p	0,860	0,038*	0,187	0,299	0,918	0,725
	N	37	37	37	37	37	37
A Estação Náutica aumenta o bem-estar das comunidades anfitriãs	r	0,173	,422	,534	,587	0,298	-0,192
	p	0,306	0,009**	0,001**	0,000**	0,073	0,255
	N	37	37	37	37	37	37
A Estação Náutica fornece acesso para pessoas com deficiência física	r	0,263	,371	,428	0,292	0,308	0,005
	p	0,116	0,024*	0,008**	0,079	0,064	0,976
	N	37	37	37	37	37	37

\*p<0,05 \*\*p<0,01

Fonte: Elaboração Própria com base nos outputs do SPSS

Verificam-se relações positivas estatisticamente significativas ( $p < 0.05$ ) entre: “A Estação Náutica possui preocupações ao nível do consumo de energia” e “A Estação Náutica possui capacidade de carga social” e “A Estação Náutica fornece acesso para pessoas com deficiência física”; e entre “A Estação Náutica tem um baixo impacto no meio ambiente e na cultura local” e “A Estação Náutica providencia uma rede de serviços de transporte”.

Foram também registadas relações positivas estatisticamente significativas, cujo  $p < 0.01$  entre: “A Estação Náutica aumenta o bem-estar das comunidades anfitriãs” e “A Estação Náutica possui preocupações ao nível do consumo de energia”; “A Estação Náutica aumenta o bem-estar das comunidades anfitriãs” e “A Estação Náutica possui preocupações ao nível do consumo de água”; “A Estação Náutica fornece acesso para pessoas com deficiência física” e “A Estação Náutica possui preocupações ao nível do consumo de água” ; “A Estação Náutica aumenta o bem-estar das comunidades anfitriãs” e “A Estação Náutica possui preocupações ao nível do volume de resíduos gerados”; “A Estação Náutica conserva as estruturas, monumentos e locais históricos” e “A Estação Náutica possui preocupações ao nível da poluição (sonora, ambiental e do ar)”.

Assim, é possível concluir que a Hipótese 3 “Existe uma relação entre os indicadores de sustentabilidade ambiental e social” é válida.

#### 6.4.3. Hipótese 4: A percepção da Estação Náutica face à sustentabilidade ambiental influencia o grau de desenvolvimento das atividades sustentáveis

A Hipótese 4 “A percepção da Estação Náutica face à sustentabilidade ambiental influencia o grau de desenvolvimento das atividades sustentáveis” relaciona a Q.14 e a Q.13.

Tabela 55 - Correlação de *Pearson*: Relações entre as dimensões associadas às Q.14 e Q.13

		Passeios de Barco Eletrossolar	Stand-Up-Paddle	E-foil	Remo	Vela	Wakeboard
A Estação Náutica visa proteger os ativos naturais valiosos	r	-0,049	0,004	0,002	-0,242	0,011	-0,082
	p	0,773	0,981	0,992	0,148	0,946	0,630
	N	37	37	37	37	37	37
A Estação Náutica possui preocupações ao nível do consumo de energia	r	-0,287	0,299	-0,073	-0,138	0,138	-0,086
	p	0,085	0,072	0,666	0,415	0,414	0,612
	N	37	37	37	37	37	37
A Estação Náutica possui preocupações ao nível do consumo de água	r	-0,141	0,277	0,020	0,115	0,209	0,096
	p	0,404	0,098	0,907	0,498	0,214	0,570
	N	37	37	37	37	37	37
A Estação Náutica possui preocupações ao nível do volume de resíduos gerados	r	-0,050	,342	0,013	0,190	0,261	0,059
	p	0,767	0,038*	0,938	0,260	0,118	0,730
	N	37	37	37	37	37	37
A Estação Náutica possui preocupações ao nível da poluição (sonora, ambiental e do ar)	r	-0,021	-0,021	-0,224	-0,150	0,139	-0,051
	p	0,900	0,903	0,182	0,375	0,413	0,765
	N	37	37	37	37	37	37
A Estação Náutica tem um baixo impacto no meio ambiente e na cultura local	r	-0,141	-0,075	-0,108	-0,153	-0,301	-0,303
	p	0,404	0,660	0,527	0,366	0,070	0,068
	N	37	37	37	37	37	37

\*p<0,05 \*\*p<0,01

Fonte: Elaboração Própria com base nos outputs do SPSS

Relativamente a esta hipótese, regista-se uma correlação estatisticamente significativa entre “A Estação Náutica possui preocupações ao nível do volume de resíduos gerados” e “Stand-Up-Paddle”, cujo valor de  $p < 0.05$ .

É importante mencionar ainda que, embora abaixo do valor  $p < 0.05$ , existem correlações perto deste número, o que as torna quase significativas ao nível estatístico: “A Estação Náutica possui preocupações ao nível do consumo de energia” e “Passeios de Barco Eletrossolar” (0.085); “A Estação Náutica possui preocupações ao nível do consumo de energia” e “Stand-Up-Paddle” (0.072); “A Estação Náutica tem um baixo impacto no meio ambiente e na cultura local” e “Vela” (0.070); e “A Estação Náutica tem um baixo impacto no meio ambiente e na cultura local” e “Wakeboard” (0.068).

É fundamental ter em conta que estas correlações possuem valores acima de 0.05 dado que, no caso da Q.13, referente às atividades náuticas sustentáveis, algumas Estações Náuticas selecionaram a opção “não aplicável” dado que esta oferta não integra o seu portfólio.

Assim, com base nestas informações é possível concluir que a Hipótese 4: “A perceção da Estação Náutica face à sustentabilidade ambiental influencia o grau de desenvolvimento das atividades sustentáveis” é parcialmente válida.

## 6.5. Tabulação Cruzada

Este ponto tem como principal objetivo apresentar algumas afirmações que relacionam duas variáveis do conjunto de dados apresentados anteriormente. A utilização da tabulação cruzada é especialmente útil, pois permite entender como uma variável está relacionada ou influencia outra.

Tabela 56 - Tabulação Cruzada: Afirmações

1	Relação entre a localização da Estação Náutica (Q.6) e as principais vantagens de constituir uma Estação Náutica (Q.8)
2	Relação entre a localização da Estação Náutica (Q.6) e a sua importância para o desenvolvimento da sustentabilidade no Turismo Náutico (Q.18)
3	Existe uma relação entre a localização da Estação Náutica (Q.6) e a sua importância para desenvolvimento do turismo náutico na vertente da sustentabilidade social (Q.9)
4	Existe uma relação entre a localização da Estação Náutica (Q.6) e a sua importância para desenvolvimento do turismo náutico na vertente da sustentabilidade económica (Q.10)
5	A localização da Estação Náutica (Q.6) influencia a valorização dos parceiros estratégicos para atingir objetivos de sustentabilidade (Q.17)
6	Existe uma relação entre a localização da Estação Náutica (Q.6) e os seus principais atrativos (Q.7)
7	Existe uma relação entre o grau de desenvolvimento das atividades sustentáveis (Q.13) com a localização da Estação Náutica (Q.6)

Fonte: Elaboração Própria

### ➤ Relação entre a localização da Estação Náutica e as principais vantagens de constituir uma Estação Náutica

As Estações Náuticas de Portugal distribuem-se por todo o território nacional, contabilizando-se 32 Estações Náuticas (EN) de Norte a Sul e do Litoral ao Interior (Nautical Portugal, s.d.). Através desta fonte, é possível verificar que no Norte de Portugal contabilizam-se 11 Estações Náuticas, 8 no Centro de Portugal, 2 na região de Lisboa, 7 no Alentejo e Ribatejo e 4 na região do Algarve.

Ao submeterem a candidatura para a respetiva certificação, as futuras Estações Náuticas estão cientes dos benefícios que advém da sua constituição. Estas vantagens também são vincadas pelo Turismo de Portugal (2023a). De uma forma geral, a Rede das Estações Náuticas de Portugal procura diversificar a oferta turística, náutica e não náutica; mitigar os efeitos da sazonalidade; aumentar o gasto por visitante; criar uma imagem de referência e qualidade; promover, em conjunto, os produtos turísticos ao nível internacional bem como a oferta de experiências diversificadas.

Assim, considerou-se importante averiguar de que forma é que cada uma das Estações Náuticas olha para as vantagens da sua constituição, com especial foco na localização de cada uma das Estações Náuticas.

Os dados apresentados na tabela seguinte analisam a frequência absoluta das Estações Náuticas que escolheram determinada vantagem e a frequência relativa face ao número total de Estações Náuticas que responderam ao inquérito. Ou seja, 11 representantes das Estações Náuticas do Porto e Norte, 12 no Centro de Portugal, 2 da Região de Lisboa, 8 do Alentejo e Ribatejo e, por fim, 4 representantes das Estações Náuticas do Algarve.

Tabela 57 - Relação entre a localização da Estação Náutica (Q.6) e as principais vantagens de constituir uma Estação Náutica (Q.8) – Frequência absoluta e relativa

Vantagens de constituir uma Estação Náutica	Localização da Estação Náutica									
	Porto e Norte		Centro de Portugal		Lisboa		Alentejo e Ribatejo		Algarve	
	F.A.	F.R.	F.A.	F.R.	F.A.	F.R.	F.A.	F.R.	F.A.	F.R.
Diversificação da Oferta Turística	9	82%	7	58%	0	0%	7	88%	4	100%
Mitigação da Sazonalidade	8	73%	7	58%	1	50%	5	63%	3	75%
Aumento do gasto por visitante	3	27%	4	33%	0	0%	2	25%	3	75%
Criação de uma imagem de referência e qualidade	6	55%	10	83%	2	100%	7	88%	3	75%
Promoção conjunta de produtos turísticos ao nível internacional	10	91%	10	83%	2	100%	7	88%	4	100%
Oferta de experiências diversificadas	6	55%	8	67%	1	50%	6	75%	3	75%

Fonte: Elaboração Própria

Relativamente à primeira vantagem, referente à diversificação da oferta turística, foca-se as Estações Náuticas do Algarve, Alentejo e Ribatejo e Porto e Norte, com uma representação de 100%, 88% e 82%, respetivamente. Em contrapartida, nenhuma das duas EN da Região de Lisboa escolheu esta vantagem.

Quanto à “Mitigação da Sazonalidade”, 75% das Estações Náuticas do Algarve consideram que esta é uma vantagem, seguido das EN do Porto e Norte. Neste caso, a região de Lisboa destaca-se com 50% das Estações Náuticas que a consideram um benefício.

No que se refere ao “Aumento do gasto por visitante” e como registado anteriormente, 75% das EN do Algarve assumem esta vantagem. No entanto, as restantes Estações Náuticas registam valores percentuais mais baixos, como é o caso do Alentejo e do Porto e Norte. A “Criação de uma imagem de referência e qualidade” é apontada como uma vantagem para 100% das EN de Lisboa, 88% das EN do Alentejo e 83% das EN do Centro de Portugal.

A penúltima vantagem apresentada tem como foco a “Promoção conjunta de produtos turísticos ao nível internacional”, escolhidas pelas EN do Algarve e de Lisboa (100%) seguidas das EN do Porto e Norte, Alentejo e Centro de Portugal, 91%, 88% e 83%, respetivamente.

Por fim, a “Oferta de Experiências Diversificadas” é apontada como uma vantagem para 75% das EN do Alentejo e Algarve, seguidas de 67% das Estações Náuticas do Centro de Portugal. Já o Porto e Norte e a região de Lisboa possuem uma frequência relativa de 55% e 50%, respetivamente.

➤ **Relação entre a localização da Estação Náutica (Q.6) e a sua importância para o desenvolvimento da sustentabilidade no Turismo Náutico (Q.18)**

Esta afirmação tem como principal objetivo estudar a relação entre a localização da Estação Náutica e a importância para o desenvolvimento da sustentabilidade no turismo náutico.

De acordo com o Fórum Oceano (s.d.), as Estações Náuticas de Portugal são fundamentais para o desenvolvimento do Turismo Náutico e, tendo em conta o seu compromisso com a sustentabilidade, procura constantemente capacitar as Estações Náuticas e respetivos parceiros para esta temática.

Assim, através da localização da Estação Náutica (Porto e Norte, Centro de Portugal, Lisboa, Alentejo e Ribatejo e Algarve) procura-se analisar qual a relação desta para o desenvolvimento da sustentabilidade no Turismo Náutico.

Tabela 58 - Relação entre a localização da Estação Náutica (Q.6) e a sua importância para o desenvolvimento do Turismo Náutico na Sustentabilidade (Q. 18) – Frequência absoluta e relativa

Importância para o desenvolvimento do Turismo Náutico na Sustentabilidade	Localização da Estação Náutica									
	Porto e Norte		Centro de Portugal		Lisboa		Alentejo e Ribatejo		Algarve	
	F.A.	F.R.	F.A.	F.R.	F.A.	F.R.	F.A.	F.R.	F.A.	F.R.
Nada importante	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
Pouco importante	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
Sem opinião	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
Importante	6	55%	7	58%	1	50%	3	38%	1	25%
Muito importante	5	45%	5	42%	1	50%	5	63%	3	75%

Fonte: Elaboração Própria

Em primeiro lugar, é fundamental apontar que, quando apresentada a questão “Qual a importância da Estação Náutica para o desenvolvimento do Turismo Náutico na Sustentabilidade?”, as Estações Náuticas responderam entre “Importante” e “Muito Importante”. Ou seja, nenhuma destas afirmou que não era nada importante, pouco importante, ou até que não possuíam opinião relativamente a este assunto.

Assim, 18 inquiridos responderam que era “Importante”, contrapondo com 19 que consideram “Muito Importante”.

No Centro de Portugal, 58% consideram “Importante”, seguido do Porto e Norte, Região de Lisboa, Alentejo e Ribatejo e, por fim, o Algarve, cuja representação percentual é de 55%, 50%, 38% e 25%, respetivamente.

Quanto à opção “Muito Importante”, 75% das EN do Algarve consideram “Muito Importante”, seguido do Alentejo e Ribatejo (63%), Lisboa (50%), Porto e Norte (45%) e Centro de Portugal (42%).

➤ **Existe uma relação entre a localização da Estação Náutica (Q.6) e a sua importância para desenvolvimento do turismo náutico na vertente da sustentabilidade social (Q.9)**

Partindo da mesma premissa apresentada anteriormente, com base na localização da Estação Náutica, foi necessário estudar a importância do desenvolvimento do turismo náutico na vertente da sustentabilidade social.

Vários autores estudaram a sustentabilidade social, considerada um modelo para as políticas serem implementadas, de acordo com as características de determinada

sociedade e os objetivos estabelecidos (Ballet et al., 2020). Já Woodcraft (2012) refere que a sustentabilidade social se foca na qualidade de vida da comunidade local, no presente e no futuro.

Através do estudo dos vários autores, foi possível construir várias afirmações, agregadas na Q.9 (Q.9.1 a Q.9.6): A Estação Náutica providencia uma rede de serviços de transporte (Wall & Mathieson, 2006; Zhuang et al., 2019; Martins, 2020; Blancas et al., 2016); A Estação Náutica investe na segurança pública local (Blancas et al., 2016; Fórum Oceano, s.d.); a Estação Náutica conserva as estruturas, monumentos e locais históricos (Blancas et al., 2016; Wall & Mathieson, 2006; Zhuang et al., 2019; Martins, 2020); A Estação Náutica possui capacidade de carga social (Blancas et al., 2016); A Estação Náutica aumenta o bem-estar das comunidades anfitriãs (Blancas et al., 2016; Munashinghe & Shearer, 1995; Colantonio, 2010; Wall & Mathieson, 2006; Zhuang et al., 2019; Martins, 2020; Fórum Oceano, s.d.; e, por fim, A Estação Náutica fornece acesso para pessoas com deficiência física (Lopes et al., 2020; Fórum Oceano, s.d.; Turismo de Portugal (2023a); Responsible Tourism Partnership (2018).

O estudo de Blancas et al. (2016) foi fundamental na identificação destas afirmações dada a quantidade de indicadores de sustentabilidade.

Tabela 59 - Relação entre a localização da Estação Náutica (Q.6) e a sua importância para desenvolvimento do turismo náutico na vertente da sustentabilidade social (Q.9)

Importância para o desenvolvimento do turismo na vertente da sustentabilidade social (média)	Localização da Estação Náutica				
	Porto e Norte	Centro de Portugal	Lisboa	Alentejo e Ribatejo	Algarve
A Estação Náutica providencia uma rede de serviços de transporte (Q.9.1)	3.3	2.8	3.0	2.8	3.8
A Estação Náutica investe na segurança pública local (Q.9.2)	3.5	3.1	3.0	3.4	4.0
A Estação Náutica conserva as estruturas, monumentos e locais históricos (Q.9.3)	3.5	4.1	3.0	3.6	4.3
A Estação Náutica possui capacidade de carga social (Q.9.4)	3.5	3.7	3.5	3.9	3.8
A Estação Náutica aumenta o bem-estar das comunidades anfitriãs (Q.9.5)	3.9	4.3	3.5	4.0	4.0
A Estação Náutica fornece acesso a pessoas com deficiência física (Q.9.6)	3.9	3.9	3.5	4.1	4.0

Fonte: Elaboração Própria

No que se refere à primeira afirmação, as médias variam entre 2.8 e 3.8 o que significa que a opinião dos inquiridos varia entre “Discordo” e “Não Concordo nem Discordo”. No Centro de Portugal e no Alentejo e Ribatejo foram registadas as médias mais baixas, contrapondo com as EN do Algarve que não concordam nem discordam com a afirmação, sendo que este valor se aproxima de 4, que corresponde a “Concordo”.

Relativamente ao investimento na segurança pública local, as EN do Algarve concordam com a afirmação, seguidas as que se localizam no Porto e Norte e Alentejo e Ribatejo, com 3.5 e 3.4, respetivamente. Os valores mais baixos registados, foram os do Centro de Portugal e de Lisboa.

Na afirmação “A Estação Náutica conserva as estruturas, monumentos e locais históricos”, foram registadas médias entre 3.0 e 4.3, correspondente às Estações Náuticas da Região de Lisboa e do Algarve, respetivamente. No Alentejo e Ribatejo e Porto e Norte os valores registados foram semelhantes, onde as EN não concordam nem discordam com a afirmação. No Centro de Portugal, as Estações Náuticas concordam com a afirmação.

Tendo em conta a afirmação “A Estação Náutica possui capacidade de carga social”, os valores registados variaram entre 3.5 e 3.9 e, apesar de significar que as EN não concordam nem discordam, os números encontram-se perto de 4, o que significa que concordam. Ao nível das Estações Náuticas, a região do Alentejo e Ribatejo registou uma média de 3.9 contrapondo com as EN do Porto e Norte e da Região de Lisboa, cuja média das opiniões dos representantes foi de 3.5.

Na penúltima expressão, ligada ao bem-estar das comunidades anfitriãs, destacam-se as Estações Náuticas do Centro de Portugal (4.3), Alentejo e Ribatejo (4.0) e do Algarve (4.0), o que significa que concordam com o facto de que a Estação Náutica aumenta o bem-estar das comunidades anfitriãs. As restantes regiões assumem uma posição passiva, de “Não Concordo nem Discordo”.

Por fim, relativamente à afirmação “A Estação Náutica fornece acesso a pessoas com deficiência física”, as EN do Alentejo e Ribatejo e da Região do Algarve concordam, registando médias de 4.1 e 4.0, respetivamente. As EN do Porto e Norte e Centro de

Portugal possuem médias de 3.9, o que representa uma proximidade ao valor 4, correspondente a “Concordo”.

- **Existe uma relação entre a localização da Estação Náutica (Q.6) e a sua importância para desenvolvimento do turismo náutico na vertente da sustentabilidade económica (Q.10)**

Esta relação tem como base, como referido anteriormente, a localização da Estação Náutica. Neste caso, a diferença foca-se na vertente da sustentabilidade em análise, a económica.

Munashinghe e Shearer (1995) apresentaram a definição de sustentabilidade económica considerando a economia sustentável como base para o aumento dos rendimentos per capita, a melhoria da qualidade e vida da população local, a redução da dependência de energia e o aumento da diversificação desta mesma oferta. Blancas et al. (2016) elaboraram um quadro explicativo dos indicadores de sustentabilidade, com foco na vertente económica que se tornaram fundamentais na constituição das afirmações.

Neste caso, analisaram-se as seguintes vertentes: atração de turistas; criação de empregos; controlo do ordenamento do território; a posse de uma rede de oferta de alojamento turístico e restauração; a mitigação dos efeitos da sazonalidade e a criação de benefícios económicos para a população local.

Tabela 60 - Relação entre a localização da Estação Náutica (Q.6) e a sua importância para desenvolvimento do turismo náutico na vertente da sustentabilidade económica (Q.10)

Importância para o desenvolvimento do turismo na vertente da sustentabilidade económica (média)	Localização da Estação Náutica				
	Porto e Norte	Centro de Portugal	Lisboa	Alentejo e Ribatejo	Algarve
A Estação Náutica atrai turistas (Q.10.1)	4.4	4.4	4.5	4.8	4.5
A Estação Náutica gera empregos (Q.10.2)	3.7	4.0	4.5	4.0	4.0
A Estação Náutica visa controlar o ordenamento do território (Q.10.3)	3.5	3.1	3.5	3.4	3.8
A Estação Náutica possui uma rede de oferta de alojamento turístico e restauração (Q.10.4)	4.4	4.2	4.5	4.8	4.5
A Estação Náutica permite mitigar os efeitos da sazonalidade (Q.10.5)	4.4	4.3	4.0	4.6	4.3
A Estação Náutica gera benefícios económicos para a população local (Q.10.6)	4.5	4.6	4.5	4.8	4.5

Fonte: Elaboração Própria

Relativamente à atração de turistas por parte da Estação Náutica, a média das respostas foi entre 4.4 e 4.8, correspondendo as EN do Porto e Norte e Centro de Portugal e o Alentejo e Ribatejo.

Quanto à afirmação “A Estação Náutica gera empregos”, o valor mais baixo registado foi no Porto e Norte onde, apesar de o número 3 significar “Não Concordo nem Discordo”, neste caso o valor obtido foi de 3.7, muito perto de “Concordo”. No que se refere às restantes Estações Náuticas, os valores variam entre 4.0 e 4.5, sendo este último referente à Região de Lisboa.

No que se refere ao controlo do ordenamento do território, as médias são mais baixas, entre 3.1 e 3.8, sendo que o valor inferior foi registado no Centro de Portugal (3.1), seguido do Alentejo e Ribatejo (3.4).

De seguida, na afirmação “A Estação Náutica possui uma rede de oferta de alojamento turístico e restauração”, as EN do Alentejo e Ribatejo registam o valor mais elevado, de 4.8, muito próximo de “Concordo totalmente”. A média dos representantes das restantes regiões varia entre 4.2 e 4.5.

Os efeitos da sazonalidade constituem um dos principais desafios da indústria do turismo daí que foi imperativo questionar o grau de concordância face à afirmação “A Estação Náutica permite mitigar os efeitos da sazonalidade”. Todas as EN apresentaram médias acima de 4, o que significa que concordam com a afirmação. No entanto, através de uma análise mais pormenorizada, é possível afirmar que as Estações Náuticas do Alentejo e Ribatejo e Porto e Norte registam valores próximos de 5, o que corresponde a “Concordo totalmente”.

A última expressão tem como base averiguar a opinião dos inquiridos relativamente aos benefícios económicos para a população local, gerados através da Estação Náutica. Assim, as médias registadas são elevadas, variando entre 4.5 e 4.8, muito próximas de “Concordo Totalmente”. As EN da Região de Lisboa apresentaram a média mais alta, de 4.8.

- **A localização da Estação Náutica (Q.6) influencia a valorização dos parceiros estratégicos para atingir objetivos de sustentabilidade (Q.17)**

A Rede de Estações Náuticas de Portugal possui um leque variado de parceiros estratégicos, nomeadamente no que se refere à Comissão de Avaliação que colabora diretamente com o Fórum Oceano, entidade coordenadora, na certificação de Estações Náuticas (Fórum Oceano, s.d.). Foram contabilizados, de acordo com o Regulamento de Certificação de Estações Náuticas de Portugal, nove parceiros estratégicos para atingir os objetivos de sustentabilidade (Fórum Oceano, 2023): Fórum Oceano, Turismo de Portugal, Associação Nacional de Municípios Portugueses (ANMP), Associação Portuguesa de Empresas de Congressos, Animação Turística e Eventos (APECATE), Associação Nacional de Cruzeiros (ANC), Associação Portuguesa de Portos de Recreio (APPR), Direção-Geral de Educação (DGE), Direção-Geral de Política do Mar (DGPM) e a Associação Bandeira Azul da Europa (ABAE).

Esta afirmação presente analisar a relação existente entre a localização da Estação Náutica e a valorização dos parceiros estratégicos para atingir objetivos de sustentabilidade, mencionados acima.

Tabela 61 - A localização da Estação Náutica (Q.6) influencia a valorização dos parceiros estratégicos para atingir objetivos de sustentabilidade (Q.17)

Parceiros Estratégicos para atingir os objetivos de sustentabilidade	Localização da Estação Náutica				
	Porto e Norte	Centro de Portugal	Lisboa	Alentejo e Ribatejo	Algarve
Fórum Oceano – Associação da Economia do Mar	11	11	2	7	4
Turismo de Portugal	10	9	2	7	4
ANMP – Associação Nacional de Municípios Portugueses	2	0	1	2	3
APECATE – Associação Portuguesa de Empresas de Congressos, Animação Turística e Eventos	1	6	1	2	2
ANC – Associação Nacional de Cruzeiros	1	1	0	1	1
APPR – Associação Portuguesa de Portos de Recreio	1	1	0	0	2
DGE – Direção-Geral de Educação	2	2	0	2	3
DGPM – Direção-Geral da Política do Mar	2	2	2	1	3
ABAE – Associação Bandeira Azul da Europa	4	6	2	6	3

Fonte: Elaboração Própria

A Região do Porto e Norte considera que o Fórum Oceano é o parceiro estratégico para atingir os objetivos de sustentabilidade, seguido do Turismo de Portugal (11 e 10 inquiridos, respetivamente). No Centro de Portugal, as Estações Náuticas também consideram estes dois parceiros como fundamentais, seguidos da APECATE e da ABAE com 6 inquiridos, respetivamente.

Em relação à região de Lisboa, as duas Estações Náuticas consideram como parceiros estratégicos o Fórum Oceano, Turismo de Portugal, DGPM e a ABAE.

Já no Alentejo, as Estações Náuticas consideram, para além Fórum Oceano e Turismo de Portugal, a ABAE. O mesmo é registado na região do Algarve.

➤ **Existe uma relação entre a localização da Estação Náutica (Q.6) e os seus principais atrativos (Q.7)**

Como referido anteriormente, a Rede das Estações Náuticas de Portugal distribui-se geograficamente pelo país, entre as seguintes regiões: Porto e Norte, Centro de Portugal, Lisboa, Alentejo e Algarve.

Cada uma destas regiões possui características que as distinguem das outras, o que influenciará que tipo de atividades náuticas são disponibilizadas.

A afirmação “Existe uma relação entre a localização da Estação Náutica e os seus principais atrativos” tem como objetivo agregar estes dois tópicos, averiguando a oferta de cada Região, com base nas atividades náuticas catalogizadas no Nautical Portugal (s.d.).

Tabela 62 - Relação entre a localização da Estação Náutica (Q.6) e os seus principais atrativos (Q.7)

Principais Atrativos	Localização da Estação Náutica									
	Porto e Norte		Centro de Portugal		Lisboa		Alentejo e Ribatejo		Algarve	
	F.A.	F.R.	F.A.	F.R.	F.A.	F.R.	F.A.	F.R.	F.A.	F.R.
Canoagem e Caiaque	8	73%	8	67%	2	100%	7	88%	3	75%
Kitesurf e Windsurf	4	36%	4	33%	2	100%	2	25%	4	100%
Mergulho	2	18%	2	17%	2	100%	1	13%	1	25%
Passeios de Barco	8	73%	11	92%	2	100%	7	88%	4	100%
Pesca Desportiva	5	45%	2	17%	2	100%	7	88%	3	75%
Remo	3	27%	5	42%	1	50%	4	50%	1	25%
Wakeboard e Ski Náutico	1	9%	3	25%	1	50%	2	25%	1	25%
Stand-Up-Paddle	10	91%	11	92%	2	100%	5	63%	3	75%
Surf	8	73%	7	58%	2	100%	4	50%	3	75%
Vela	5	45%	5	42%	2	100%	2	25%	4	100%

Fonte: Elaboração Própria

No Porto e Norte destaca-se o Stand-Up-Paddle (91%), seguido da Canoagem e Caiaque, Passeios de Barco e o Surf identificados como atrativos de 73% das Estações Náuticas desta Região, respetivamente. Em contrapartida, as atividades com menos

destaque são o Wakeboard e Ski Náutico e o Mergulho, escolhidas por 1 e 2 inquiridos, o que corresponde a 9% e 18%.

As Estações Náuticas do Centro de Portugal possuem como principais atrativos os Passeios de Barco e o Stand-Up-Paddle, destacadas por 11 inquiridos, correspondente a 92% do total, respetivamente. Por outro lado, as atividades de Mergulho e Pesca Desportiva são aquelas que menos inquiridos identificaram como sendo atrativo da Estação Náutica, com apenas 17% do total de EN nesta região.

No que se refere à Região de Lisboa, é fundamental salientar que existem apenas duas Estações Náuticas (Litoral de Cascais e Sesimbra), daí que a identificação de alguns destes atrativos, é unânime, correspondente a 100%. É o caso da Canoagem e Caiaque, Kitesurf e Windsurf, Mergulho, Passeios de Barco, Pesca Desportiva, Stand-Up-Paddle, Surf e Vela. Em contrapartida, apenas uma das Estações Náuticas referiu como seu atrativo as atividades de Remo e Wakeboard e Ski Náutico.

Relativamente às Estações Náuticas do Alentejo e Ribatejo, destacam-se as atividades de Canoagem e Caiaque, Passeios de Barco e Pesca Desportiva, identificados por 7 inquiridos (88% do total de EN, respetivamente). Em contrapartida, o Mergulho foi apenas escolhido como atrativo de 1 representante.

Por fim, no Algarve, destaca-se o Kitesurf e Windsurf, os Passeios de Barco e a Vela, identificados por todas as Estações Náuticas da Região (100%). Por outro lado, o Mergulho, Remo e Wakeboard e Ski Náutico foram referidos como atrativos apenas por um inquirido.

De uma forma geral, existe uma relação entre a localização da Estação Náutica e os seus atrativos:

- A Canoagem e Caiaque destaca-se nas Estações Náuticas de Lisboa e Alentejo e Ribatejo (100%, respetivamente)
- O Kitesurf e Windsurf foi identificado por 100% das EN de Lisboa e do Algarve.
- No Mergulho, os valores registados correspondem a menos de 50% do total de EN, exceto a região de Lisboa, onde 100% das Estações Náuticas identificaram esta modalidade.

- Relativamente aos Passeios de Barco, foram registados valores acima dos 73%, com foco para a Região de Lisboa e Algarve (100%), Centro de Portugal (92%) e Alentejo e Ribatejo (88%).
- A Pesca Desportiva é considerada atrativo de 100% das EN de Lisboa, seguido de 88% do Alentejo e Ribatejo.
- No Remo, os valores registados variam entre 25% e 50%, sendo este último referente a Lisboa e ao Alentejo e Ribatejo.
- O Wakeboard e Ski Náutico regista valores semelhantes ao Remo, cujas percentagens variam entre 9% e 50%, Porto e Norte e Lisboa, respetivamente. Nas restantes Estações Náuticas, esta modalidade foi identificada por 25% dos inquiridos, respetivamente.
- O Stand-Up-Paddle possui valores acima dos 50%, por Estação Náutica, tendo como principal foco Lisboa (100%), Centro de Portugal (92%) e o Porto e Norte (93%).
- No Surf e, como registado nas restantes modalidades, 100% das Estações Náuticas da Região identificaram esta modalidade como atrativo. Seguido de 75% das Estações Náuticas do Algarve e 73% do Porto e Norte.
- A Vela foi identificada pela totalidade das Estações Náuticas englobadas pela região de Lisboa e do Algarve (100%, respetivamente). Em contrapartida, as restantes regiões apresentaram valores abaixo dos 50% do total de Estações Náuticas.

Apesar de a Região de Lisboa possuir a maior parte dos atrativos apresentados, é importante ter em conta que existem apenas 2 Estações Náuticas contrapondo com as restantes, que possuem um maior número de EN e, conseqüentemente, uma maior variabilidade dos dados.

- **Existe uma relação entre o grau de desenvolvimento das atividades sustentáveis (Q.13) com a localização da Estação Náutica (Q.6)**

Na Q.6 apresentaram-se as 5 Regiões de Portugal onde existem Estações Náuticas: Porto e Norte, Centro de Portugal, Lisboa, Alentejo e Ribatejo e Algarve (Nautical Portugal, s.d.).

Face às atividades de carácter sustentável e tendo em conta a literatura apresentada anteriormente, foi possível identificar alguns parceiros das Estações Náutica que disponibilizam aos seus utilizadores estas atividades. É o caso da Azibo Solar Boat e a Sun Azibo Cruzeiros, parceiros da Estação Náutica de Macedo de Cavaleiros; Còa Parque, da Estação Náutica de Foz Côa; Picapeixe, da Estação Náutica de Estarreja, entre outros.

A Q.6 tem como principal objetivo identificar a localização da Estação Náutica, por região (Nautical Portugal, s.d.).

Assim, nesta afirmação procura-se estudar a relação entre o grau de desenvolvimento das atividades sustentáveis e a localização da Estação Náutica.

Tabela 63 - Relação entre o grau de desenvolvimento das atividades sustentáveis (Q.13) com a localização da Estação Náutica (Q.6)

Atividades Sustentáveis	Grau de Desenvolvimento	Localização da Estação Náutica				
		Porto e Norte	Centro de Portugal	Lisboa	Alentejo e Ribatejo	Algarve
Passeios de Barco Eletrossolar	Mau	0	0	0	1	1
	Fraco	3	3	1	0	1
	Satisfatório	1	2	0	0	0
	Bom	0	1	0	0	0
	Muito Bom	3	4	1	3	2
	Não aplicável	4	2	0	4	0
Stand-Up-Paddle	Mau	0	0	0	0	0
	Fraco	0	0	0	0	0
	Satisfatório	0	1	0	0	1
	Bom	5	1	1	1	1
	Muito Bom	6	9	1	6	2
	Não aplicável	0	1	0	1	0
<i>E-foil</i>	Mau	0	0	0	1	0
	Fraco	0	2	1	0	1
	Satisfatório	0	1	0	0	2
	Bom	2	1	0	1	1
	Muito Bom	1	4	1	2	0
	Não aplicável	8	4	0	4	0
Remo	Mau	0	0	0	0	0
	Fraco	2	0	0	0	0
	Satisfatório	0	1	0	0	2

	Bom	2	1	1	3	0
	Muito Bom	3	9	1	4	2
	Não aplicável	4	1	0	1	0
<b>Vela</b>						
	Mau	0	0	0	0	0
	Fraco	0	0	0	1	0
	Satisfatório	0	1	0	0	1
	Bom	3	3	1	1	0
	Muito Bom	5	6	1	3	3
	Não aplicável	3	2	0	3	0
<b>Wakeboard</b>						
	Mau	0	0	0	1	0
	Fraco	1	2	0	0	0
	Satisfatório	0	1	2	1	3
	Bom	2	4	0	2	1
	Muito Bom	0	3	0	1	0
	Não aplicável	8	2	0	3	0

Fonte: Elaboração Própria

A primeira atividade sustentável a ser alvo de análise são os passeios de barco eletrossolar. Assim, no Porto e Norte, existem 4 Estações Náuticas onde estes passeios não são disponibilizados. Naquelas onde se verifica esta oferta, ela varia entre “Fraco” e “Muito Bom”. No Centro de Portugal, 4 inquiridos referem que o desenvolvimento desta atividade é “Muito Bom”, contrapondo com 3 que responderam “Fraco”. Para além disso, nesta região 2 Estações Náuticas não possuem esta atividade. Em Lisboa apenas existem duas Estações Náuticas cujas respostas são antagónicas: uma respondeu que o desenvolvimento da atividade é “Fraco” e a outra “Muito Bom”. No Alentejo e Ribatejo, metade das Estações Náuticas classificam esta atividade como não aplicável ao seu território. Em contrapartida, as restantes EN classificam-na como “Muito Bom” e apenas um inquirido afirma que o desenvolvimento é “Mau”. Por fim, na Região do Algarve, 50% das Estações Náuticas consideram que o desenvolvimento é “Mau” e “Fraco”, contrapondo com os restantes 50% que responderam “Muito Bom”.

No Stand-Up Paddle, nenhuma região considerou o desenvolvimento da atividade como mau, ou fraco. No entanto, na Região Centro e Algarve é considerado como “Satisfatório”. Os inquiridos afirmam que esta atividade possui um grau de desenvolvimento “Bom” na região do Porto e Norte (5 respostas) e, no que se refere à opção “Muito Bom” destaca-se o Centro de Portugal, o Porto e Norte e o Alentejo e Ribatejo.

De seguida, o *E-foil* encontra-se mal desenvolvido no Alentejo e Ribatejo e fracamente desenvolvido no Centro de Portugal, Lisboa e Algarve. Ao nível “Satisfatório”, registaram-se respostas de 1 inquirido do Centro de Portugal e 2 do Algarve. No que se refere ao grau de desenvolvimento “Bom” e “Muito Bom” destaca-se, em relação ao primeiro, a região do Porto e Norte e, no que se refere a “Muito Bom”, o Centro de Portugal. É fundamental também referir que, 8 Estações Náuticas do Porto e Norte não possuem esta atividade, sendo que o mesmo se regista no Centro de Portugal e Alentejo e Ribatejo (4 respostas, respetivamente).

O Remo é caracterizado pelo seu desenvolvimento Fraco na região do Porto e Norte, seguido de “Satisfatório” no Centro de Portugal e no Algarve. Relativamente ao desenvolvimento “Bom”, destaca-se o Alentejo e Ribatejo, seguido do Porto e Norte. Para além disso, 9 representantes de Estações Náuticas do Centro de Portugal consideram que o desenvolvimento é “Muito Bom”, seguido de 4 no Alentejo e Ribatejo. Por fim, 4 representantes de EN do Porto e Norte não possuem esta atividade tal como 1 do Centro de Portugal e 1 do Alentejo e Ribatejo.

A penúltima atividade em análise é a Vela, considerada de desenvolvimento “Fraco” no Alentejo e Ribatejo e “Satisfatório” no Centro de Portugal e no Algarve. A Norte, 8 representantes de Estações Náuticas consideram que o desenvolvimento desta atividade se encontra entre “Bom” e “Muito Bom”. No Centro de Portugal 6 inquiridos consideram o seu desenvolvimento Muito Bom, seguido de 3 no Alentejo e Ribatejo e Algarve, respetivamente. De referir ainda que 3 inquiridos da região do Porto e Norte e Alentejo referem que esta atividade não é aplicável ao seu território.

Por fim, o desenvolvimento da atividade de Wakeboard é considerada “Má” no Alentejo e Ribatejo e “Fracamente” no Porto e Norte e Centro de Portugal. Para além disso, 3 inquiridos referem que esta atividade é “Satisfatória” no Algarve, seguido de Lisboa (2 respostas). No Porto e Norte e Alentejo e Ribatejo, 2 inquiridos referem que esta atividade possui um grau de desenvolvimento “Bom”, respetivamente, seguido de 4 inquiridos do Centro de Portugal. Relativamente a “Muito Bom”, obteve-se respostas do Centro de Portugal (3 representantes) e Alentejo e Ribatejo (1 representante). Para além disso, é fulcral ter em conta que 8 inquiridos do Porto e Norte não possuem esta atividade, seguido de 2 do Centro de Portugal e 3 do Alentejo e Ribatejo.

Posto isto, é possível afirmar que existe uma relação entre a localização da Estação Náutica e as atividades sustentáveis disponibilizadas:

- Os Passeios de Barco Eletrossolar possuem um desenvolvimento “Muito Bom” no Centro de Portugal, Alentejo e Ribatejo e Porto e Norte.
- No Stand-Up-Paddle, referem-se as Estações Náuticas do Centro de Portugal e do Alentejo, cujas respostas são de “Muito Bom”.
- Ao nível do *E-foil*, destacam-se as Estações Náuticas do Centro de Portugal e do Alentejo.
- O Remo possui um desenvolvimento “Muito Bom” particularmente nas Estações Náuticas do Centro de Portugal.
- Relativamente à Vela, destaca-se, como no ponto anterior, as EN do Centro de Portugal, juntamente com o Porto e Norte.
- Por fim, o Wakeboard destaca-se pelo maior grau de desenvolvimento nas Estações Náuticas do Centro de Portugal.

## 7. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A conceptualização de turismo náutico tem vindo a mudar ao longo dos anos, tendo em conta o aparecimento de outros conceitos semelhantes e de estudos mais recentes que o abordam de uma forma diferente.

O turismo náutico inclui “rios, lagos e outros ambientes aquáticos onde os turistas podem desfrutar de atividades num barco” (Martínez Vázquez et al., 2021). Também é visto como uma forma de turismo que engloba férias, lazer e recreio e que, através das suas características socioeconómicas, representa um potencial turístico e económico cada vez mais importante (Kovačić e Silveira, 2018)

Portugal oferece um cenário propício para os amantes da náutica, seja para os que procuram águas tranquilas ou mares agitados (Lopes, 2022; Silveira et al., 2018). A Estratégia Nacional para o Mar 2021-2030 é um documento de elevada importância pois vinca a importância da náutica de recreio em Portugal, vista como uma área com potencial para criar emprego e que associa diversas atividades e infraestruturas. Também na Estratégia Turismo 2027, foram apresentadas linhas de ação específicas para o Turismo Náutico (Turismo de Portugal, 2017).

A sustentabilidade é um termo amplo, estudado por uma panóplia de autores e que remonta a 1713. A partir daí, a palavra “sustentabilidade” começou a ser cada vez mais utilizada. No entanto, a definição globalmente aceite surge na Comissão das Nações Unidas sobre o Meio Ambiente e o Desenvolvimento, definindo o desenvolvimento sustentável como “aquele que responde às necessidades do presente sem comprometer a capacidade de resposta das gerações futuras à suas próprias necessidades” (United Nations, 1987). Ao longo dos anos foram realizadas outras conferências de onde surgiram relatórios, agendas e Objetivos de Desenvolvimento Sustentável. Estes 18 ODS têm como principal objetivo proporcionar um futuro mais sustentável para todos e traçar o caminho da sustentabilidade até 2030 (Mio et al., 2020).

Munashinghe e Shearer (1995) agruparam o conceito de sustentabilidade numa abordagem triangular assente nas dimensões económica, ambiental e social. De relembrar ainda que vários autores consideram que a sustentabilidade cultural é o quarto pilar da sustentabilidade (Soini & Birkeland, 2014).

Depois de abordar as questões da sustentabilidade, bem como as suas dimensões, é importante focar o turismo sustentável e de que forma é que este tem vindo a evoluir ao longo dos tempos. Este é caracterizado por o turismo que “tem em conta os seus impactos económicos, sociais e ambientais atuais e futuros, no meio ambiente e das comunidades anfitriãs” (UNTWO, 2005).

Blancas et al. (2016) desenvolveram um estudo extensivo com base nos indicadores de turismo sustentável nas suas três dimensões: social, económica e ambiental. Estes indicadores foram utilizados no inquérito através da apresentação de um conjunto de afirmações que seriam classificadas pelos inquiridos.

O Fórum Oceano coordena a Rede das Estações Náuticas de Portugal que surgiu do projeto Portugal Náutico (Cardoso et al., 2023). De uma forma geral, as Estações Náuticas são consideradas uma “rede de organizações que operam e promovem oferta turística náutica de qualidade, organizada a partir da valorização integrada de recursos náuticos presentes num território, a qual inclui a oferta de alojamento, restauração, atividades náuticas e outras atividades e serviços relevantes para a atração de turistas e outros utilizadores, acrescentando valor e gerando emprego” (Correia, 2022).

Estas encontram-se distribuídas geograficamente por Portugal, nas regiões do Porto e Norte, Centro de Portugal, Lisboa, Alentejo e Ribatejo e Algarve, constituindo, no total, 32 Estações Náuticas Certificadas (Nautical Portugal, s.d.).

Posto isto, este estudo tem como pergunta de investigação “Qual a importância do Turismo Náutico nas Práticas Sustentáveis?”

Foram definidos objetivos de carácter geral e específico bem como hipóteses, com base na literatura existente de cada uma das temáticas da investigação. Assim, objetivo geral é “Avaliar a importância do Turismo Náutico nas Práticas Sustentáveis tendo como estudo de caso a Rede das Estações Náuticas de Portugal”.

- **Objetivo 1:** Analisar a relação entre a localização da Estação Náutica e as dimensões da sustentabilidade.
  - **H1:** Existe uma relação entre o posicionamento geográfico da Estação Náutica e os indicadores da sustentabilidade social

Esta hipótese tem como objetivo determinar se existe uma relação entre o posicionamento geográfico e os indicadores de sustentabilidade ambiental.

De entre os indicadores de sustentabilidade ambiental, refere-se o facto de a Estação Náutica providenciar uma rede de serviços de transporte, investe na segurança pública local, conserva as estruturas, monumentos e locais históricos, possui capacidade de carga social, aumenta o bem-estar das comunidades anfitriãs e fornece acesso para pessoas com deficiência física (Wall e Mathieson, 2006; Zhuang et al., 2019; Martins, 2020; Blancas et al., 2016; Fórum Oceano, s.d.; Turismo de Portugal, 2023a; Responsible Tourism Partnership, 2018).

O Regulamento de Certificação de Estações Náuticas é também fundamental dado que agrega critérios ligados à sustentabilidade social. Um desses critérios é a acessibilidade, dado que, de acordo com o Fórum Oceano (2023), a Estação Náutica disponibiliza uma variedade de serviços, infraestruturas e equipamentos projetados para acomodar a prática de modalidades adaptadas para receber visitantes com necessidades específicas. Para além disso, promovem iniciativas de capacitação relacionadas com o turismo acessível com o objetivo de ampliar a oferta de produtos e serviços de alta qualidade, aliados à acessibilidade.

O turismo náutico diferencia-se pela prática de atividades desportivas ligadas não só ao mar, como também em águas interiores (Lukovic, 2013). De facto, as Estações Náuticas de Portugal estão distribuídas por todo o território, seja de norte a sul e do litoral ao interior, sendo que as características do território são distintas entre si.

Neste caso, o valor de  $p$  registado é superior a 0.05 em todas as correlações, o que significa que não existem diferenças estatisticamente significativas. No entanto, é fundamental ter em conta que as diferenças territoriais se debruçam na importância atribuída a cada uma das afirmações relativamente à sustentabilidade social.

Assim, afirma-se que a Hipótese 1 não é válida.

- **H2:** A localização da Estação Náutica influencia o grau de concordância face aos indicadores de sustentabilidade ambiental

A Hipótese 2 tem como base a localização da Estação Náutica, tal como focado anteriormente dado que cada território possui características distintas e, conseqüentemente, diversas visões relativas à sustentabilidade ambiental.

A sustentabilidade ambiental está presente no Regulamento de Certificação de Estações Náuticas de Portugal no critério V, referindo que a Entidade Coordenadora, juntamente com a sua rede de parceiros, assegura a execução de uma Agenda para a Sustentabilidade. Esta engloba ações de conscientização tanto para a comunidade local como para os visitantes, visando informá-los sobre os regulamentos e obrigações estabelecidos no âmbito local (Fórum Oceano, 2023).

Esta hipótese tem como foco a Q.6 e a Q.14 sendo que a primeira identifica a região da qual a Estação Náutica faz parte, e a segunda possui um conjunto de 6 afirmações com base nos estudos levados a cabo por Blancas et al. (2016), Esteban Curiel e Antonovica (2010), Pan et al. (2018), Pereira et al. (2022), Fórum Oceano (s.d.).

De acordo com o teste *ANOVA* aplicado anteriormente, todas as Regiões atribuíram um valor mais elevado à afirmação “A Estação Náutica visa proteger os ativos naturais valiosos” (Q.14.1)

No que se refere ao valor mais baixo a afirmação destacada por todas as Estações Náuticas foi a Q.14.6 “A Estação Náutica tem um baixo impacto no meio ambiente e na cultura local”.

No entanto, os valores registados são muito acima de 0.05, o que significa que não existem diferenças estatisticamente significativas. Isto deve-se ao facto de que existem Estações Náuticas quer no litoral, quer no interior (Nautical Portugal, s.d.) que possuem características distintas entre si. O elemento que diferencia o turismo náutico, de acordo com Lukovic (2013), é a prática de atividades em águas interiores.

Os diferentes graus de maturidade e de consolidação dos territórios influenciam diretamente a opinião relativamente a esta matéria de sustentabilidade. Para além disso, a distribuição geográfica regional das Estações Náuticas não é

uniforme, sendo que há regiões onde este número é maior, contrapondo com outras, como é o caso de Lisboa, que possui apenas 2 Estações Náuticas.

Assim, a Hipótese 2 “A localização da Estação Náutica influencia o grau de concordância face aos indicadores de sustentabilidade ambiental” não é válida

- **Objetivo 2:** Avaliar a relação entre a sustentabilidade social e ambiental.
  - **H3:** Existe uma relação entre os indicadores de sustentabilidade ambiental e social

A Hipótese 3 pretende averiguar a relação existente entre os indicadores de sustentabilidade ambiental e social. A sustentabilidade ambiental, de acordo com Kaswan et al. (2019), procura a satisfação das necessidades da população, não compromete a qualidade do meio ambiente, devendo o ecossistema ser sustentado para o bem-estar das gerações futuras. Morelli (2013) adiciona que a sustentabilidade ambiental é um estado de equilíbrio e resiliência que permite à população satisfazer as suas necessidades, sem exceder a capacidade dos seus ecossistemas de suporte.

Vallance et al. (2011) agregam estes pilares afirmando que se deve atingir uma qualidade de vida suficiente e que esta deve possibilitar mudanças em relação à dimensão ambiental e que as características socioculturais devem ser preservadas da mesma forma como o meio ambiente deve ser também.

Posto isto, foi utilizada a Correlação de *Pearson* de modo a averiguar se, de facto, existe uma relação entre os indicadores de sustentabilidade ambiental e social.

De facto, existem relações estatisticamente significativas quer no que se refere a  $p < 0.05$  e  $p < 0.01$ . Relativamente a  $p < 0.05$ , destaca-se a relação entre: “A Estação Náutica possui preocupações ao nível do consumo de energia” e “A Estação Náutica possui capacidade de carga social” e “A Estação Náutica fornece acesso para pessoas com deficiência física”; e entre “A Estação Náutica tem um baixo impacto no meio ambiente e na cultura local” e “A Estação Náutica providencia uma rede de serviços de transporte”.

Foram também registadas relações positivas estatisticamente significativas, cujo  $p < 0.01$  entre: “A Estação Náutica aumenta o bem-estar das comunidades anfitriãs” e “A Estação Náutica possui preocupações ao nível do consumo de energia”; “A Estação

Náutica aumenta o bem-estar das comunidades anfitriãs” e “A Estação Náutica possui preocupações ao nível do consumo de água”; “A Estação Náutica fornece acesso para pessoas com deficiência física” e “A Estação Náutica possui preocupações ao nível do consumo de água” ; “A Estação Náutica aumenta o bem-estar das comunidades anfitriãs” e “A Estação Náutica possui preocupações ao nível do volume de resíduos gerados”; “A Estação Náutica conserva as estruturas, monumentos e locais históricos” e “A Estação Náutica possui preocupações ao nível da poluição (sonora, ambiental e do ar)”.

Posto isto, a Hipótese 3 “Existe uma relação entre os indicadores de sustentabilidade ambiental e social” é válida.

- **Objetivo 3:** Analisar a relação entre a sustentabilidade ambiental e o grau de desenvolvimento das atividades náuticas sustentáveis
  - **H4:** A perceção da Estação Náutica face à sustentabilidade ambiental influencia o grau de desenvolvimento das atividades sustentáveis

As atividades náuticas sustentáveis foram identificadas por vários autores (Flood et al., 2021; Lumertz, 2015; Cury et al., 2023; Laera et al., 2020; Silva et al., 2019; Lopes & Simões, 2022), nomeadamente: Passeios de Barco Eletrossolar, Stand-Up-Paddle, *E-foil*, Vela, Remo e Wakeboard.

Posto isto, foi feita uma análise no Nautical Portugal (s.d.) que permitiu identificar quais os parceiros das Estações Náuticas que possuem este tipo de modalidade sustentável.

Assim, ao nível dos Passeios de Barco Eletrossolar destaca-se a Sun Azibo (s.d.), Terras de Trás-os-Montes (s.d.), Póvoa de Varzim (2021); Sterna (s.d.), Aquastart (s.d.), Algarve Sun Boat (s.d.), Sun Concept (s.d.); no Stand-Up-Paddle, a Picapeixe (s.d.) e no *E-foil* a Alqueva4all (s.d.).

A Hipótese 4 procura analisar a perceção da Estação Náutica face à sustentabilidade ambiental e de que forma esta influencia o grau de desenvolvimento das atividades sustentáveis.

Como referido previamente, a análise da sustentabilidade ambiental e da perceção dos representantes das Estações Náuticas tem como foco a Q.14., onde foram apresentadas um conjunto de afirmações com base nos indicadores de sustentabilidade ambiental. Ao nível do grau de desenvolvimento das atividades, foi utilizada uma Escala de Likert onde os inquiridos avaliaram de 1 a 5 (sendo que 1 corresponde a “Mau” e 5 corresponde a “Não aplicável”).

Através dos resultados obtidos na Correlação de *Pearson*, é possível concluir que se regista uma correlação estatisticamente significativa entre “A Estação Náutica possui preocupações ao nível do volume de resíduos gerados” e “Stand-Up-Paddle”, cujo valor de  $p < 0.05$ .

Embora exista apenas uma correlação abaixo de 0.05, destacam-se outras correlações cujo valor se encontra no limiar dos 0.05, o que as torna quase significativas ao nível estatístico: “A Estação Náutica possui preocupações ao nível do consumo de energia” e “Passeios de Barco Eletrossolar” (0.085); “A Estação Náutica possui preocupações ao nível do consumo de energia” e “Stand-Up-Paddle” (0.072); “A Estação Náutica tem um baixo impacto no meio ambiente e na cultura local” e “Vela” (0.070); e “A Estação Náutica tem um baixo impacto no meio ambiente e na cultura local” e “Wakeboard” (0.068).

É fundamental ter em conta que estas correlações possuem valores acima de 0.05 dado que, no caso da Q.13, algumas Estações Náuticas selecionaram a opção “não aplicável” dado que esta oferta não integra o seu portfólio.

A Hipótese 4 “A perceção da Estação Náutica face à sustentabilidade ambiental influencia o grau de desenvolvimento das atividades sustentáveis” é parcialmente válida.

De uma forma geral, embora 2 das relações apresentadas anteriormente, não tenham sido estabelecidas estatisticamente, a atenção às especificidades territoriais e a promoção da sustentabilidade social através de práticas inclusivas, são elementos importantes e serem considerados na gestão das Estações Náuticas.

A participação de 30 Estações Náuticas demonstra também o envolvimento das entidades em projetos como o apresentado. Para além das questões que serviram como base das hipóteses, salienta-se também os dados obtidos ao longo do questionário.

A intervenção do Coordenador da Rede das Estações Náuticas permitiu consolidar e complementar o conhecimento adquirido face à temática. Da entrevista exploratória foram retirados aspetos essenciais, tal como a visão do Fórum Oceano/Rede das Estações Náuticas face ao turismo náutico em Portugal com base no panorama atual da sustentabilidade.

Assim, esta investigação permitiu a identificação de atividades náuticas sustentáveis na Rede, servindo como caso de boas práticas para outros negócios.

### **7.1. Limitações do estudo**

No desenvolvimento desta investigação, foram identificadas algumas limitações.

Em primeiro lugar, ao nível do conceito de Turismo Náutico, ainda não existe um consenso naquela que é a sua definição dado que existem outros conceitos semelhantes: Turismo de lates, Turismo Marítimo, Turismo de Cruzeiros...

No que se refere ao turismo náutico em Portugal, apesar de existirem dados publicados pelo INE, a diversidade de indicadores é baixa.

As Estações Náuticas de Portugal ainda constituem um conceito novo, com pouca literatura associada, sendo que a literatura se baseou sobretudo no Regulamento de Certificação das Estações Náuticas, no Portal Nautical Portugal e em informações disponibilizadas pelo Turismo de Portugal.

O inquérito aplicado às Estações Náuticas contou com a representação de 30 Estações Náuticas, das 32 existentes. Para além disso, a distribuição das Estações Náuticas não é homogénea por região, o que se deve à dimensão do próprio território. Por exemplo, na região de Lisboa existem apenas duas Estações Náuticas, contrapondo com o Porto e Norte, com 11.

## **7.2. Contributos para estudos futuros**

Esta investigação constitui um ponto de partida para outros estudos, com base nas Estações Náuticas de Portugal e nos domínios da sustentabilidade.

Este estudo fornece uma base de trabalho rica em informação e em recolha de dados dado que foi possível obter uma entrevista com o Coordenador da Rede das Estações Náuticas de Portugal bem como a resposta ao questionário de 30 das 32 Estações Náuticas.

Em estudos futuros, fará sentido analisar cada uma das regiões individualmente dado que, como referido anteriormente, o número de Estações Náuticas por região consegue ser substancialmente diferente. Por exemplo, um estudo entre o turismo náutico e as práticas sustentáveis tendo como base as Estações Náuticas do Porto e Norte, Centro de Portugal, Lisboa, Alentejo e Ribatejo e Algarve, individualmente.

Para além do inquérito por questionário, nestes estudos mais específicos, seria interessante a utilização de entrevistas como método de recolha de dados, tendo como base os Coordenadores de cada uma das Estações Náuticas. Deste modo as respostas obtidas seriam de carácter aberto, o que permitiria ao entrevistado o desenvolvimento das temáticas.

As entrevistas com os representantes das Estações Náuticas bem como do Fórum Oceano são fundamentais pois permitem a definição de conceitos e de informação que poderá ser utilizada em estudos futuros.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Agudelo-Vera, C. M., Mels, A. R., Keesman, K. J., & Rijnaarts, H. H. M. (2011). Resource management as a key factor for sustainable urban planning. *Journal of Environmental Management*, *92*(10), 2295–2303. <https://doi.org/10.1016/j.jenvman.2011.05.016>
- Agyeiwaah, E., McKercher, B., & Suntikul, W. (2017). Identifying core indicators of sustainable tourism: A path forward? *Tourism Management Perspectives*, *24*, 26–33. <https://doi.org/10.1016/j.tmp.2017.07.005>
- Algarve Sun Boat. (n.d.). *Frota / Algarve SUN BOAT Trips*. Algarve SUN BOAT. <https://pt.algarvesunboat.com/fleet>
- Alqueva4All. (2023, February 2). *Efoil no Alqueva 4 All*. Alqueva4All. <https://alqueva4all.com/efoil/>
- Amaral, M., Rodrigues, A. I., & Curvo, P. M. (2020). Innovative Tourism Partnership Models: The Case of Nautical Stations in Portugal and Spain. In *Managing, Marketing, and Maintaining Maritime and Coastal Tourism* (pp. 151–170). IGI Global. 10.4018/978-1-7998-1522-8
- Amran, Y. H. M., Alyousef, R., Alabduljabbar, H., & El-Zeadani, M. (2020). Clean production and properties of geopolymer concrete; A review. *Journal of Cleaner Production*, *251*, 119679. <https://doi.org/10.1016/j.jclepro.2019.119679>
- Anup, K. C., Ghimire, S., & Dhakal, A. (2021). Ecotourism and its impact on indigenous people and their local environment: case of Ghalegaun and Golaghat of Nepal. *GeoJournal*, *86*(6). <https://doi.org/10.1007/s10708-020-10222-3>
- Aquastart. (n.d.). *Sobre nós*. Aquastart. <https://aquastart.pt/sobre-nos/>
- Aron, A. S., & Molina, O. (2020). Green innovation in natural resource industries: The case of local suppliers in the Peruvian mining industry. *The Extractive Industries and Society*, *7*(2), 353–365. <https://doi.org/10.1016/j.exis.2019.09.002>
- Asmelash, A. G., & Kumar, S. (2019). Assessing progress of tourism sustainability: Developing and validating sustainability indicators. *Tourism Management*, *71*, 67–83. <https://doi.org/10.1016/j.tourman.2018.09.020>
- Ballet, J., Bazin, D., & Mahieu, F. (2020). A policy framework for social sustainability: Social cohesion, equity and safety. *Sustainable Development*, *28*(5), 1388–1394.

<https://doi.org/10.1002/sd.2092>

- Baumgärtner, S., & Quaas, M. (2010). What is sustainability economics? *Ecological Economics*, *69*(3), 445–450. <https://doi.org/10.1016/j.ecolecon.2009.11.019>
- Benevolo, C., & Spinelli, R. (2018). Evaluating the quality of web communication in nautical tourism: A suggested approach. *Tourism and Hospitality Research*, *18*(2), 229–241. <https://doi.org/10.1177/1467358416643624>
- Berg, B. L., & Lune, H. (2017). *Qualitative research methods for the social sciences* (9th ed.). Pearson.
- Biosphere Sustainable. (n.d.). *Sobre nós*. Biosphere Sustainable Lifestyle. <https://www.biospheresustainable.com/pt/page/59/sobre-nos>
- Blancas, F. J., Lozano-Oyola, M., González, M., & Caballero, R. (2016). Sustainable tourism composite indicators: a dynamic evaluation to manage changes in sustainability. *Journal of Sustainable Tourism*, *24*(10), 1403–1424. <https://doi.org/10.1080/09669582.2015.1122014>
- Brandão, C. (2008). *Minha Casa, o Mundo* (1ª ed.). Idéias e Letras.
- Buckley, R. (2011). Tourism and Environment. *Annual Review of Environment and Resources*, *36*(1), 397–416. <https://doi.org/10.1146/annurev-environ-041210-132637>
- Budeanu, A., Miller, G., Moscardo, G., & Ooi, C.-S. (2016). Sustainable tourism, progress, challenges and opportunities: an introduction. *Journal of Cleaner Production*, *111*, 285–294. <https://doi.org/10.1016/j.jclepro.2015.10.027>
- Butler, J. (2019). *The incredible rise of the electric hydrofoils! - Plugboats*. Plugboats. <https://plugboats.com/the-incredible-rise-of-the-electric-hydrofoils/>
- Cador, C., Casas, M., & Alayola, P. (2022). Cancún, Emergent City: A Proposal to Apply the Balance Scorecard Model as a Method to Evaluate Sustainability and Quality of Life. *Journal of Strategic Innovation and Sustainability*, *17*(1). <https://doi.org/10.33423/jsis.v17i1.5107>
- Cardona, J. (2000). El papel de la administración local en destinos con oferta náutica. In *Futuro y Expectativas del Turismo Náutico*. Universidad Politécnica de Valencia.
- Cardoso, L., Lopes, E., Almeida, G., Santos, L. L., Sousa, B., Simões, J., & Perna, F. (2023). Features of Nautical Tourism in Portugal—Projected Destination Image with a Sustainability Marketing Approach. *Sustainability*, *15*(11), 8805–8805.

<https://doi.org/10.3390/su15118805>

- Carrasco, F. (2001). La Relevancia Del Turismo Náutico en la Oferta Turística. *Cuadernos de Turismo*, 7, 67–80. <https://revistas.um.es/turismo/article/view/22131>
- Caruana, R., Glozer, S., Crane, A., & McCabe, S. (2014). Tourists' accounts of responsible tourism. *Annals of Tourism Research*, 46, 115–129. <https://doi.org/10.1016/j.annals.2014.03.006>
- Ceballos-Lascurain, H. (1987). The future of ecotourism. *Mexico Journal*.
- Clarke, T., & Clegg, S. R. (2000). *Changing paradigms: the transformation of management knowledge for the 21st century*. Harpercollins Business.
- Côa Parque. (n.d.). *Visita de Barco*. Côa Parque. <https://arte-coa.pt/visitas/visita-de-barco/>
- Colantonio, A. (2010). Urban social sustainability themes and assessment methods. *Proceedings of the Institution of Civil Engineers - Urban Design and Planning*, 163(2), 79–88. <https://doi.org/10.1680/udap.2010.163.2.79>
- Comissão Europeia. (2017). *Indicators*. [https://single-market-economy.ec.europa.eu/sectors/tourism/eu-funding-and-businesses/funded-projects/sustainable/indicators\\_en](https://single-market-economy.ec.europa.eu/sectors/tourism/eu-funding-and-businesses/funded-projects/sustainable/indicators_en)
- Contreras, F., & Abid, G. (2022). Social sustainability studies in the 21st century: A bibliometric mapping analysis using VOSviewer Software. *Pakistan Journal of Commerce and Social Sciences (PJCSS)*, 16(1), 167–203. <http://hdl.handle.net/10419/261309>
- Correia, A. J. (2022). Prefácio - O Contributo da Rede das Estações Náuticas de Portugal. In *Turismo Náutico: A gestão sustentável dos recursos hídrico-fluviais, culturais e naturais*. Instituto Politécnico de Tomar. <https://www.calameo.com/read/0066462019cfdc4595a30>
- Crnogaj, K., Rebernik, M., Bradac Hojnik, B., & Omerzel Gomezelj, D. (2014). Building a model of researching the sustainable entrepreneurship in the tourism sector. *Kybernetes*, 43(3/4), 377–393. <https://doi.org/10.1108/k-07-2013-0155>
- Cronbach, L. J. (1951). Coefficient alpha and the internal structure of tests. *Psychometrika*, 16, 297–324.
- Cronbach, L. J., & Shavelson, J. R. (2004). My current thoughts on coefficient alpha and successor procedures. *Educational and Psychological Measurement*, 64, 391–418.

- Cury, R., Kennelly, M., & Howes, M. (2023). Environmental sustainability policy within Australian Olympic sport organisations. *International Journal of Sport Policy and Politics*, *15*(1), 1–21. <https://doi.org/10.1080/19406940.2023.2166975>
- Cuthill, M. (2010). Strengthening the “social” in sustainable development: Developing a conceptual framework for social sustainability in a rapid urban growth region in Australia. *Sustainable Development*, *18*(6), 362–373. <https://doi.org/10.1002/sd.397>
- Del Pizzo, A., Polito, R. M., Rizzo, R., & Tricoli, P. (2010). Design criteria of on-board propulsion for hybrid electric boats. *19th Int. Conf. Electr. Mach. ICEM 2010*.
- Dempsey, N., Bramley, G., Power, S., & Brown, C. (2011). The social dimension of sustainable development: Defining urban social sustainability. *Sustainable Development*, *19*(5), 289–300.
- Denzin, N. K., & Lincoln, Y. S. (2005). *The SAGE Handbook of Qualitative Research* (3rd ed.). Sage Publications.
- DGPM. (2021). *Estratégia Nacional para o Mar 2021-2030* (pp. 1–60). [https://www.dgpm.mm.gov.pt/\\_files/ugd/eb00d2\\_69ba72534a2840c0895ca5483d13df30.pdf](https://www.dgpm.mm.gov.pt/_files/ugd/eb00d2_69ba72534a2840c0895ca5483d13df30.pdf)
- Dowling, R. K. (2006). *Cruise ship tourism*. Cabi.
- Duarte, I. (2017). *As motivações do turista para a prática de Turismo Náutico na Região Centro de Portugal* [Tese de Mestrado]. <https://repositorio.ipv.pt/bitstream/10400.19/4734/1/As%20motiva%C3%A7%C3%B5es%20do%20turista%20para%20a%20pr%C3%A1tica%20de%20Turismo%20Na%20Regi%C3%A3o%20Centro%20de%20Portugal.pdf>
- Duxburry, N., & Gillette, E. (2007). *Culture as a key dimension of sustainability: Exploring concepts, themes, and models*. Centre of Expertise on Culture and Communities. <https://cercles.diba.cat/documentsdigitals/pdf/E130054.pdf>
- Eber, S. (1992). *Beyond the Green Horizon*. World Wide Fund for Nature.
- Eckert, C., & Pechlaner, H. (2019). Alternative Product Development as Strategy Towards Sustainability in Tourism: The Case of Lanzarote. *Sustainability*, *11*(13), 3588. <https://doi.org/10.3390/su11133588>
- Eizaguirre, A., García-Feijoo, M., & Laka, J. P. (2019). Defining Sustainability Core Competencies in Business and Management Studies Based on Multinational

- Stakeholders' Perceptions. *Sustainability*, 11(8), 2303.  
<https://doi.org/10.3390/su11082303>
- Enders, J. C., & Remig, M. (2016). *Theories of sustainable development*. Routledge.
- Engfeldt, L. (2002). Adequate, Stable and Predictable Funding of UNEP. *Environmental Policy and Law*, 32(1), 18–20.  
<https://content.iospress.com/download/environmental-policy-and-law/epl32-1-06?id=environmental-policy-and-law%2Fep32-1-06>
- Esteban Curiel, J., & Antonovica, A. (2010). El ecoturismo como modelo internacional de desarrollo sostenible del turismo cultural. *Teoría Y Praxis*, 8, 43–53.  
<http://risisbi.uqroo.mx/bitstream/handle/20.500.12249/622/Esteban-Antonovica.pdf?sequence=1>
- Estêvão, R. S. G., Ferreira, F. A. F., Rosa, Á. A., Govindan, K., & Meidutė-Kavaliauskienė, I. (2019). A socio-technical approach to the assessment of sustainable tourism: Adding value with a comprehensive process-oriented framework. *Journal of Cleaner Production*, 236, 117487. <https://doi.org/10.1016/j.jclepro.2019.06.318>
- European Federation of Nautical Tourism Destinations. (2012). *Manifesto europeu turismo náutico sustentável para o turismo náutico sustentável*.  
[http://www.nautical-tourism.eu/upload/files/03\\_14%20Manifeste%20PR%20HD.pdf](http://www.nautical-tourism.eu/upload/files/03_14%20Manifeste%20PR%20HD.pdf)
- FEDETON. (2012). *European Manifest Sustainable Nautical Tourism*.  
[http://www.nautical-tourism.eu/upload/files/06\\_15%20Manifeste%20ANG%2012p\(1\).pdf](http://www.nautical-tourism.eu/upload/files/06_15%20Manifeste%20ANG%2012p(1).pdf)
- Feroz, A. K., Zo, H., & Chiravuri, A. (2021). Digital Transformation and Environmental Sustainability: A Review and Research Agenda. *Sustainability*, 13(3), 1530.  
<https://doi.org/10.3390/su13031530>
- Fisher, M. J., & Marshall, A. P. (2009). Understanding Descriptive Statistics. *Australian Critical Care*, 22(2), 93–97.
- Flood, Z., Potter, N., Sava, W., & Walker, T. (2021). *Electric Hydrofoil Board* [Thesis].  
[https://scholarcommons.scu.edu/mech\\_senior/106/](https://scholarcommons.scu.edu/mech_senior/106/)
- Fórum Oceano. (n.d.). *Candidatura*. Fórum Oceano.  
<https://forumoceano.pt/candidatura/>
- Fórum Oceano. (2022). *Estações Náuticas reforçam o seu compromisso com a*

- sustentabilidade na BTL – ForumOceano*. Fórum Oceano. <https://forumoceano.pt/news/estacoes-nauticas-reforcam-o-seu-compromisso-com-a-sustentabilidade-na-btl/>
- Fórum Oceano. (2023). *Regulamento para a Certificação de Estações Náuticas de Portugal (Revisão)*. [http://forumoceano.pt/wp-content/uploads/2023/09/Regulamento-de-Certificacao-ENP\\_2023.pdf](http://forumoceano.pt/wp-content/uploads/2023/09/Regulamento-de-Certificacao-ENP_2023.pdf)
- Friedkin, N. E. (2004). Social Cohesion. *Annual Review of Sociology*, 30(1), 409–425. <https://doi.org/10.1146/annurev.soc.30.012703.110625>
- Gadotti, M. (2010). Reorienting Education Practices towards Sustainability. *Journal of Education for Sustainable Development*, 4(2), 203–211. <https://doi.org/10.1177/097340821000400207>
- Garg, R. (2016). Methodology for Research. *Indian Journal of Anaesthesia*, 60(9), 640. NCBI. <https://doi.org/10.4103/0019-5049.190619>
- Garrigos-Simon, F., Narangajavana-Kaosiri, Y., & Lengua-Lengua, I. (2018). Tourism and Sustainability: A Bibliometric and Visualization Analysis. *Sustainability*, 10(6), 1976. <https://doi.org/10.3390/su10061976>
- GDSI. (2019). *The Global Destination Sustainability Index*. GDS-Movement. <https://www.gds.earth/index/>
- Gieryn, T. F. (1999). *Cultural boundaries of science : credibility on the line*. University Of Chicago Press.
- Goodwin, H. (2011). *Taking responsibility for tourism: Responsible tourism management*. Goodfellow Publishers Limited.
- Grum, B., & Kobal Grum, D. (2020). Concepts of social sustainability based on social infrastructure and quality of life. *Facilities*, 38(11), 783–800. <https://doi.org/10.1108/f-04-2020-0042>
- GSTC. (2013). *GSTC Destination Criteria / Global Sustainable Tourism Council (GSTC)*. Global Sustainable Tourism Council (GSTC). <https://www.gstccouncil.org/gstc-criteria/gstc-destination-criteria/>
- Guamán, F., Dominguez, J., Espinoza, J., & Jara, J. (2015). Electric-solar boats: An option for sustainable river transportation in the Ecuadorian Amazon. In Universidad Pontificia Bolivariana & Wessex Institute of Technology (Eds.), *Energy and Sustainability VI* (pp. 439–448). WIT Press. <http://dx.doi.org/10.2495/ESUS150371>

- Guo, Y., Jiang, J., & Li, S. (2019). A Sustainable Tourism Policy Research Review. *Sustainability*, *11*(11), 3187. <https://doi.org/10.3390/su11113187>
- Hammer, S. (2011). Catch the wave of stand-up paddling. *The Providence Journal*, *3*.
- Hashemkhani Zolfani, S., Sedaghat, M., Maknoon, R., & Zavadskas, E. K. (2015). Sustainable tourism: a comprehensive literature review on frameworks and applications. *Economic Research-Ekonomska Istraživanja*, *28*(1), 1–30. <https://doi.org/10.1080/1331677x.2014.995895>
- Hens, L., & Nath, B. (2003). The Johannesburg Conference. *Environment, Development and Sustainability*, *5*, 7–39. <https://link.springer.com/content/pdf/10.1023/a:1025303511864.pdf>
- Hill, M., & Hill, A. (2002). *Investigação por questionário* (2a ed). Sílabo.
- Honey, M. (2008). *Ecotourism and Sustainable Development: Who owns paradise?* Island Press.
- INE. (2019). *Estatísticas do Turismo - 2019*. [https://www.ine.pt/xportal/xmain?xpid=INE&xpgid=ine\\_publicacoes&PUBLICACOESpub\\_boui=133574&PUBLICACOESmodo=2](https://www.ine.pt/xportal/xmain?xpid=INE&xpgid=ine_publicacoes&PUBLICACOESpub_boui=133574&PUBLICACOESmodo=2)
- INE. (2020). *Estatísticas do Turismo - 2020*. In [https://www.ine.pt/xportal/xmain?xpid=INE&xpgid=ine\\_publicacoes&PUBLICACOESpub\\_boui=280866098&PUBLICACOESmodo=2](https://www.ine.pt/xportal/xmain?xpid=INE&xpgid=ine_publicacoes&PUBLICACOESpub_boui=280866098&PUBLICACOESmodo=2).
- INE. (2021). *Estatísticas do Turismo - 2021*. [https://www.ine.pt/xportal/xmain?xpid=INE&xpgid=ine\\_publicacoes&PUBLICACOESpub\\_boui=22122921&PUBLICACOESmodo=2](https://www.ine.pt/xportal/xmain?xpid=INE&xpgid=ine_publicacoes&PUBLICACOESpub_boui=22122921&PUBLICACOESmodo=2)
- Jara-Alvear, J., Callo-Concha, D., & Denich, M. (2013). Decentralized rural electrification projects with solar home systems in the Ecuadorian Amazon: a holistic analysis. *1st International Congress and Scientific Expo ISEREE 2013*, 1–8.
- Jennings, G. (2011). *Water-Based Tourism, Sport, Leisure, and Recreation Experiences*. Routledge.
- Jovanovic, T., Dragin, A., Armenski, T., Pavic, D., & Davidovic, N. (2013). What Demotivates the Tourist? Constraining Factors of Nautical Tourism. *Journal of Travel & Tourism Marketing*, *30*(8), 858–872. <https://doi.org/10.1080/10548408.2013.835679>
- Kandel, B. (2020). Qualitative Versus Quantitative Research. *Marsyangdi Journal*, *1*, 1–5.

- [https://www.researchgate.net/publication/352550744\\_Qualitative\\_Versus\\_Quantitative\\_Research](https://www.researchgate.net/publication/352550744_Qualitative_Versus_Quantitative_Research)
- Kasum, J., Žanić Mikuličić, J., & Kolić, V. (2018). Safety Issues, Security and Risk Management in Nautical Tourism. *Transactions on Maritime Science*, 7(02), 184–188. <https://doi.org/10.7225/toms.v07.n02.008>
- Kaswan, V., Choudhary, M., Kumar, P., Kaswan, S., & Bajya, P. (2019). Green Production Strategies. *Encyclopedia of Food Security and Sustainability*, 492–500. <https://doi.org/10.1016/b978-0-08-100596-5.22292-0>
- Khan, A., Chenggang, Y., Hussain, J., Bano, S., & Nawaz, Aa. (2020). Natural resources, tourism development, and energy-growth-CO2 emission nexus: A simultaneity modeling analysis of BRI countries. *Resources Policy*, 68, 101751. <https://doi.org/10.1016/j.resourpol.2020.101751>
- Knollenberg, W., McGehee, N., Perdue, R., & Andereck, K. (2016). What Makes a Political Leader? Identifying the attributes of tourism industry advocates. *Travel and Tourism Research Association: Advancing Tourism Research Globally*, 11, 1–6. <https://scholarworks.umass.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1213&context=ttra>
- Kovačić, M., & Silveira, L. (2018). Nautical Tourism in Croatia and in Portugal in the Late 2010's: Issues and Perspectives. *Pomorstvo*, 32(2), 281–289. <https://doi.org/10.31217/p.31.2.13>
- Laera, F., Foglia, M., Evangelista, A., & Boccaccio, A. (2020). Towards Sailing supported by Augmented Reality: Motivation, Methodology and Perspectives. *2020 IEEE International Symposium on Mixed and Augmented Reality Adjunct*. <http://dx.doi.org/10.1109/ISMAR-Adjunct51615.2020.00076>
- Lee, T. H., & Jan, F.-H. (2018). Ecotourism Behavior of Nature-Based Tourists: An Integrative Framework. *Journal of Travel Research*, 57(6), 792–810. <https://doi.org/10.1177/0047287517717350>
- Leedy, P., & Ormrod, J. (2015). *Practical Research: Planning and Design*. Pearson Education Limited.
- Leslie, D. (2012). *Responsible Tourism*. CABI.
- Li, H., & Shi, J. (2015). Research on Influence Factors of Dynamic Recreation Value of Desert Scenic Spots. *Springer EBooks*, 85–99. [https://doi.org/10.1007/978-3-642-35910-1\\_7](https://doi.org/10.1007/978-3-642-35910-1_7)

- Lin, P. M. C., Kim, Y., Qiu, H., & Ren, L. (2017). Experiential Learning in Hospitality Education Through a Service-Learning Project. *Journal of Hospitality & Tourism Education, 29*(2), 71–81. <https://doi.org/10.1080/10963758.2017.1297716>
- Lopes, E. (2022). Nautical Tourism and Sustainable Territorial Development. In *Turismo Náutico: a gestão sustentável dos recursos hídrico-fluvial, cultural e natural*. Instituto Politécnico de Tomar. [http://www.cda.ipt.pt/download/ebooks/turismo-nautico-ebook\\_.pdf](http://www.cda.ipt.pt/download/ebooks/turismo-nautico-ebook_.pdf)
- Lopes, E., & Fernandes, M. (2022). Aquatic Event(S) in the Cultural and Nautical Diversity of a Destination. *Proceedings of the ICTR 2022 5th International Conference on Tourism Research*. A Conference Hosted by Polytechnic Institute of Porto, Porto, Portugal.
- Lopes, E., Nunes, M., Simões, J., Silva, J., Simões, J., Rosa, M., Rego, C., & Santos, J. (2021). Nautical Tourism: Contribution to Sustainable Tourism Development. *Journal of Tourism Research, 26*, 123–143. [http://jotr.eu/pdf\\_files/V26.pdf#page=123](http://jotr.eu/pdf_files/V26.pdf#page=123)
- Lopes, E., & Simões, J. (2022). Turismo e Atividades Náuticas em Praias Fluviais. *Journal of Tourism and Heritage Research, 5*(2), 106–120. <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/9064242.pdf>
- Lukovic, T. (2013). *Nautical Tourism*. CABI.
- Mahmud, K. (2013). Fuel Cell and Renewable Hydrogen Energy to Meet Household Energy Demand. *International Journal of Advanced Science and Technology, 54*, 97–104. <http://article.nadiapub.com/IJAST/vol54/9.pdf>
- Mahmud, K., Morsalin, S., & Khan, Md. I. (2014). Design and Fabrication of an Automated Solar Boat. *International Journal of Advanced Science and Technology, 64*, 31–42. <https://doi.org/10.14257/ijast.2014.64.04>
- Marôco, J. (2011). *Análise Estatística com o SPSS Statistics* (5ª ed). Edições Report Number.
- Martínez Vázquez, R., Milán García, J., & De Pablo Valenciano, J. (2021). Analysis and Trends of Global Research on Nautical, Maritime and Marine Tourism. *Journal of Marine Science and Engineering, 9*(1), 93. <https://doi.org/10.3390/jmse9010093>
- Martins, C. I. (2012). *Turismo Rural e Desenvolvimento Sustentável: O Papel da Arquitetura Vernacular* [Dissertação de Mestrado]. <https://ubibliorum.ubi.pt/bitstream%20/10400.6/1937/1/Turismo%20rura%20e%20desenvolvimento%20sustent%C3%A1vel.%20pdf>.

- Martins, M. (2020). The Impact of Touristification in City Neighborhoods – The Case of Lisbon. In *The Overtourism Debate* (pp. 137–150). Emerald Publishing Limited. <https://doi.org/10.1108/978-1-83867-487-820201010>
- Martins, M. (2022). Nautical Tourism and Sustainable Development – The Case of the Portuguese Douro River. In *Turismo Náutico: A gestão sustentável dos recursos hídrico-fluviais, culturais e naturais* (pp. 201–218). Instituto Politécnico de Tomar. [http://www.cda.ipt.pt/download/ebooks/turismo-nautico-ebook\\_.pdf](http://www.cda.ipt.pt/download/ebooks/turismo-nautico-ebook_.pdf)
- Marušić, E., Šoda, J., & Krčum, M. (2020). The Three-Parameter Classification Model of Seasonal Fluctuations in the Croatian Nautical Port System. *Sustainability*, *12*(12), 5079. <https://doi.org/10.3390/su12125079>
- Mio, C., Panfilo, S., & Blundo, B. (2020). Sustainable development goals and the strategic role of business: A systematic literature review. *Business Strategy and the Environment*, *29*(8). <https://doi.org/10.1002/bse.2568>
- Mirjana Kovačić, & Favro, S. (2012). Development possibilities of nautical tourism within the Zadar County. *Pomorstvo: Scientific Journal of Maritime Research*, *26*(1), 151–164.
- Morelli, J. (2013). Environmental Sustainability: A Definition for Environmental Professionals. *Journal of Environmental Sustainability*, *1*(1), 1–10. <https://doi.org/10.14448/jes.01.0002>
- Muijs, D. (2011). *Doing quantitative research in education with SPSS*. Sage.
- Mukhtar, N., Saud, M. S., Kamin, Y., Al-Rahmi, W. M., Mohd Kosnin, A., Yahaya, N., Abd. Hamid, M. Z., Abd. Latib, A., & Nordin, M. S. (2019). Environmental Sustainability Competency Framework for Polytechnics Engineering Programmes. *IEEE Access*, *7*, 125991–126004. <https://doi.org/10.1109/access.2019.2936632>
- Munasinghe, M., & Shearer, W. (1995). *Defining and measuring sustainability: the biogeophysical foundations*. World Bank.
- Muñiz, J. (2009). *Teoría Clásica de los Tests*. Pirâmide.
- Nações Unidas. (n.d.). *17 Objetivos • ODS - BCSD Portugal*. ODS. <https://ods.pt/ods/>
- Nautical Portugal. (n.d.). *Estações Náuticas de Portugal*. Estações Náuticas de Portugal. <https://www.nauticalportugal.com/>
- Navarro, J., Martínez, M., & Jiménez, J. (2019). An approach to measuring sustainable tourism at the local level in Europe. *Current Issues in Tourism*, *23*(4), 423–437.

- <https://doi.org/10.1080/13683500.2019.1579174>
- Njoroge, M., Anderson, W., & Mbura, O. (2020). Innovation strategy and economic sustainability in the hospitality industry. *The Bottom Line*, 32(4), 253–268. <https://doi.org/10.1108/bl-03-2019-0080>
- Orams, M. (2002). *Marine Tourism: Development, Impacts and Management*. Routledge - Taylor & Francis Group.
- Ouboter, D. A., Kadosoe, V. S., & Ouboter, P. E. (2021). Impact of ecotourism on abundance, diversity and activity patterns of medium-large terrestrial mammals at Brownsberg Nature Park, Suriname. *PLOS ONE*, 16(6). <https://doi.org/10.1371/journal.pone.0250390>
- Pan, S.-Y., Gao, M., Kim, H., Shah, K. J., Pei, S.-L., & Chiang, P.-C. (2018). Advances and challenges in sustainable tourism toward a green economy. *Science of the Total Environment*, 635, 452–469. <https://doi.org/10.1016/j.scitotenv.2018.04.134>
- Payne, R. (1993). Sustainable tourism: Suggested indicators and monitoring techniques. In *Tourism and Sustainable Development: Monitoring, Planning, Managing* (pp. 249–254). University of Waterloo.
- Pereira, E., Martins, R., Marques, J. F., Flores, A., Aghdash, V., & Mascarenhas, M. (2022). Portugal nautical stations: Strategic alliances for sport tourism and environmental sustainability. *Frontiers in Sports and Active Living*, 4. <https://doi.org/10.3389/fspor.2022.982691>
- Perna, F., Custódio, M., & Oliveira, V. (2015). *Estudo sobre o impacto económico e turístico de cenários de desenvolvimento da náutica de recreio nas marinas e portos de recreio na área de jurisdição da docapesca – Relatório 2*. University of Algarve.
- Philippe, M. (2020). Social and Associative Sports Tourism in France: The *Glénans* and the National Union of Outdoor Sports Centres (UCPA). *The International Journal of the History of Sport*, 37(5-6), 433–450. <https://doi.org/10.1080/09523367.2020.1754197>
- Picapeixe. (n.d.). *Picapeixe – Stand Up Paddle & Boat Tours*. <https://picapeixe.eu/>
- Picken, F. (2018). The Interview in Tourism Research. In *Qualitative Methods in Tourism Research* (pp. 200–224). Channel View Publications.
- Polèse, M., & Stren, R. (2001). The Social Sustainability of Cities: Diversity and the

- Management of Change. *Canadian Public Policy*, 27(3), 381.  
<https://doi.org/10.2307/3552480>
- Póvoa de Varzim. (2021). *Nova Marina da Póvoa de Varzim: Um concelho de porta aberta para o mar - C.M. da Póvoa de Varzim*. Www.cm-Pvarzim.pt. <https://www.cm-pvarzim.pt/comunicacao/noticias/nova-marina-da-povo-a-de-varzim-um-concelho-de-porta-aberta-para-o-mar/>
- Poyyamoli, G. (2018). Ecotourism Policy in India: Rhetoric and Reality. *Grassroots Journal of Natural Resources*, 1(1), 46–61. <https://doi.org/10.33002/nr2581.6853.01015>
- Publituris. (2022a). *Portugal cria “Caminho Marítimo de Santiago.”* Jornal PUBLITURIS. <https://www.publituris.pt/2022/03/23/portugal-cria-caminho-maritimo-de-santiago>
- Publituris. (2022b). *Turismo em Portugal poderá ultrapassar níveis pré-pandémicos já em 2023, prevê WTTC.* PUBLITURIS. <https://www.publituris.pt/2022/06/14/turismo-em-portugal-podera-ultrapassar-niveis-pre-pandemicos-ja-em-2023-preve-wttc>
- Publituris. (2023, June 20). *Estações Náuticas mostram oferta no “Water Fun in Portugal by Nautical Portugal.”* Jornal PUBLITURIS. <https://www.publituris.pt/2023/06/20/estacoes-nauticas-mostram-oferta-no-water-fun-in-portugal-by-nautical-portugal>
- Responsible Tourism Partnership. (2018). *The Responsible Tourism Partnership*. Responsible Tourism Partnership. <https://responsibletourismpartnership.org/>
- Rowing Australia. (2009). *Rowing Australia - ENVIRONMENTAL SUSTAINABILITY*. [https://rowingaustralia.com.au/wp-content/uploads/2015/02/ra\\_environmental\\_sustainability\\_policy.pdf](https://rowingaustralia.com.au/wp-content/uploads/2015/02/ra_environmental_sustainability_policy.pdf)
- Samal, R., & Dash, M. (2023). Ecotourism, biodiversity conservation, and local livelihoods: Understanding the convergence and divergence. *International Journal of Geoheritage and Parks*, 11(1). <https://doi.org/10.1016/j.ijgeop.2022.11.001>
- Schram, B., Hin, W., Climstein, M., & Walsh, J. (2014). Profiling Elite Stand Up Paddle Boarders. *Journal of Fitness Research*, 3(1), 40–51. [https://www.researchgate.net/publication/276929791\\_Profiling\\_Elite\\_Stand\\_Up\\_Paddle\\_Boarders](https://www.researchgate.net/publication/276929791_Profiling_Elite_Stand_Up_Paddle_Boarders)
- Scoones, I. (2007). Sustainability. *Development in Practice*, 17(4-5), 589–596.

<https://doi.org/10.1080/09614520701469609>

- Şengül, H., Theis, T. L., & Ghosh, S. S. (2008). Toward Sustainable Nanoproducts. *Journal of Industrial Ecology*, 12(3), 329–359. <https://doi.org/10.1111/j.1530-9290.2008.00046.x>
- Shang, Y., Sun, Y., & Xu, A. (2020). Rural ecotourism planning and design based on SWOT analysis. *International Journal of Low-Carbon Technologies*, 15(3). <https://doi.org/10.1093/ijlct/ctaa003>
- Sharpley, R., & Telfer, D. J. (2015). *Tourism and development: concepts and issues*. Channel View Publications.
- Silva, M., Malheiro, B., Gueses, P., & Ferreira, P. (2019). Airfoil Selection and Wingsail Design for an Autonomous Sailboat. *Robot 2019: Fourth Iberian Robotics Conference*, 305–316.
- Silveira, L. (2016). *O Turismo de lates - Estratégia de desenvolvimento para a Figueira da Foz* [Tese de Doutoramento]. <https://estudogeral.sib.uc.pt/handle/10316/31172>
- Silveira, L., Santos, N., & Perna, F. (2018). Yachts Passing by the West Coast of Portugal – What to Do to Make the Marina and the Destination of Figueira da Foz a Nautical Tourism Reference? *Pomorstvo*, 32(2), 182–190. <https://doi.org/10.31217/p.32.2.3>
- Smith, R. A. (1992). Beach resort evolution. *Annals of Tourism Research*, 19(2), 304–322. [https://doi.org/10.1016/0160-7383\(92\)90083-2](https://doi.org/10.1016/0160-7383(92)90083-2)
- Soini, K., & Birkeland, I. (2014). Exploring the scientific discourse on cultural sustainability. *Geoforum*, 51, 213–223. <https://doi.org/10.1016/j.geoforum.2013.12.001>
- Song, M., Chen, Y., & An, Q. (2018). Spatial econometric analysis of factors influencing regional energy efficiency in China. *Environmental Science and Pollution Research*, 25(14), 13745–13759. <https://doi.org/10.1007/s11356-018-1574-5>
- Souza, G. S., Machado, P. B., Reis, V. R., Santos, A. S., & Dias, V. B. (2013). Environmental education as a tool for the management of solid waste in school daily life. *Revista Brasileira de Educação Ambiental (RevBEA)*, 8(2), 118–130. <https://doi.org/10.34024/revbea.2013.v8.1792>
- Spenceley, A., Relly, P., Keyser, H., Warneant, P., Mckenzie, M., Mataboge, A., Norton, P., Mahlangu, S., & Seif, J. (2002). *Responsible Tourism Manual for South Africa*. *Responsible Tourism Manual for South Africa*.

- <https://www.tourism.gov.za/CurrentProjects/ResponsibleTourism/Responsible%20Tourism/Responsible%20Tourism%20Manual.pdf>
- Spenceley, A., & Snyman, S. (2016). Can a wildlife tourism company influence conservation and the development of tourism in a specific destination? *Tourism and Hospitality Research*, 17(1), 52–67. <https://doi.org/10.1177/1467358416634158>
- Stahle, L., & Wold, S. (1989). Analysis of variance (ANOVA). *Chemometrics and Intelligent Laboratory Systems*, 6(4), 259–272. [https://doi.org/10.1016/0169-7439\(89\)80095-4](https://doi.org/10.1016/0169-7439(89)80095-4)
- Sterna. (n.d.). *Passeios de Barco & Bidwatching na Ria de Aveiro*. Sterna. <https://sterna.pt/pt-pt/#SOBRENOS>
- Stroetzel, M. (2021). *FOIL.zone*. FOIL.zone. <https://foil.zone/>
- Sun Azibo. (n.d.). *Sobre Nós*. SunAzibo. <https://sunazibo.com/sobre-nos/>
- Sun Concept. (n.d.). *Sun Concept: Solar Boat Builders*. Sun Concept. <https://sunconcept.pt/Historia>
- Sutton, P. (1999). Sustainability. *Greener Management International Journal*, 23.
- Terras de Trás-os-Montes. (n.d.). *Azibo Solar Boat | Terras de Trás-os-Montes*. [www.terrasdetrasosmontes.pt](http://www.terrasdetrasosmontes.pt). [https://www.terrasdetrasosmontes.pt/ver-e-fazer/atividades/passeios-de-barco/geo\\_artigo/azibo-solar-boat?page\\_nearby\\_list=2](https://www.terrasdetrasosmontes.pt/ver-e-fazer/atividades/passeios-de-barco/geo_artigo/azibo-solar-boat?page_nearby_list=2)
- Torres-Delgado, A., & López Palomeque, F. (2012). The growth and spread of the concept of sustainable tourism: The contribution of institutional initiatives to tourism policy. *Tourism Management Perspectives*, 4, 1–10. <https://doi.org/10.1016/j.tmp.2012.05.001>
- Torres-Delgado, A., & Palomeque, F. L. (2014). Measuring sustainable tourism at the municipal level. *Annals of Tourism Research*, 49, 122–137. <https://doi.org/10.1016/j.annals.2014.09.003>
- Turismo de Portugal. (2017). *Estratégia Turismo 2027*. Turismo de Portugal. <https://www.turismodeportugal.pt/SiteCollectionDocuments/estrategia/estrategia-turismo-2027.pdf>
- Turismo de Portugal. (2023a). *Estações Náuticas de Portugal*. [Business.turismodeportugal.pt](http://business.turismodeportugal.pt). <https://business.turismodeportugal.pt/pt/Conhecer/programas->

- iniciativas/Paginas/estacoes-nauticas-portugal.aspx
- Turismo de Portugal. (2023b). *Guias Temáticos de Boas Práticas de Sustentabilidade*. <https://business.turismodeportugal.pt/pt/crescer/sustentabilidade/Paginas/guias-tematicos-boas-praticas-sustentabilidade.aspx>
- Ukko, J., Nasiri, M., Saunila, M., & Rantala, T. (2019). Sustainability strategy as a moderator in the relationship between digital business strategy and financial performance. *Journal of Cleaner Production*, 236(1), 117626. <https://doi.org/10.1016/j.jclepro.2019.117626>
- United Nations. (2012). *The Future We Want | Department of Economic and Social Affairs*. <https://sdgs.un.org/future-we-want>
- United Nations. (2015). *Transforming Our World: The 2030 Agenda for Sustainable Development*. United Nations. <https://sdgs.un.org/2030agenda>
- United Nations. (2018). *The Sustainable Development Goals Report 2018*. <https://unstats.un.org/sdgs/files/report/2018/TheSustainableDevelopmentGoalsReport2018-EN.pdf>
- United Nations. (2023). Sustainability. *United Nations*. <https://www.un.org/en/academic-impact/sustainability>
- UNTWO. (2016). *Statistical Framework for Measuring the Sustainability of Tourism*. <https://www.unwto.org/tourism-statistics/statistical-framework-for-measuring-the-sustainability-of-tourism>
- UNWTO. (2004). *Indicators of Sustainable Development for Tourism Destinations A Guidebook (English version)*. Madrid.
- UNWTO. (2005). Making Tourism more Sustainable: A Guide for Policy Makers. In *wedocs.unep.org*. UNWTO. <https://wedocs.unep.org/20.500.11822/8741>
- Vallance, S., Perkins, H. C., & Dixon, J. E. (2011). What is Social Sustainability? A Clarification of Concepts. *Geoforum*, 42(3), 342–348. <https://doi.org/10.1016/j.geoforum.2011.01.002>
- Vázquez, R. (2020). Nautical tourism: a bibliometric analysis. *Journal of Spatial and Organizational Dynamics*, 8(4), 320–330.
- Verdet, A. (2002). *Puertos Deportivos: Repercusión de su Administración y Gestión en el Desarrollo del Turismo Náutico. Estrategias para el caso de la Costa del Sol* [Tese de Doutoramento].

- Viljoen, W. (2011). *Aid for trade and the green economy in Africa* (Vol. 5). International Centre for Trade and Sustainable Development.
- Vukonic, B., & Čavlek, N. (2001). *Dictionary of Tourism*. Masmedia.
- Wakeboard Portugal. (n.d.). *Sobre o Projeto Wakeboard Portugal*.  
<http://wakeboardportugal.com/wb/pt-pt/wakeboard-portugal/>
- Wall, G., & Mathieson, A. (2006). *Tourism: changes, impacts and opportunities*. Harlow: Pearson Prentice Hall.
- WEF. (2019). *The Travel & Tourism Competitiveness Report 2019: Travel and Tourism at a Tipping Point* (pp. 1–129).  
[https://www3.weforum.org/docs/WEF\\_TTCR\\_2019.pdf](https://www3.weforum.org/docs/WEF_TTCR_2019.pdf)
- Wilderer, P. A. (2007). Sustainable water resource management: the science behind the scenes. *Sustainability Science*, 2(1), 1–4. <https://doi.org/10.1007/s11625-007-0022-0>
- Woodcraft, S. (2012). Social Sustainability and New Communities: Moving from Concept to Practice in the UK. *Procedia - Social and Behavioral Sciences*, 68, 29–42.  
<https://doi.org/10.1016/j.sbspro.2012.12.204>
- Zhang, K., Wang, H., Wang, J., Li, C., & Zhang, J. (2021). Nature-based experiential learning as a framework for preparing responsible tourism practitioners. *Journal of Hospitality, Leisure, Sport & Tourism Education*, 29.  
<https://doi.org/10.1016/j.jhlste.2020.100297>
- Zhuang, X., Yao, Y., & Li, J. (Justin). (2019). Sociocultural Impacts of Tourism on Residents of World Cultural Heritage Sites in China. *Sustainability*, 11(3), 840.  
<https://doi.org/10.3390/su11030840>
- Zorlu, K., & Yilmaz, A. (2020). Determination of Strategies of Ecotourism in Protected Areas with SWOT-AHP Method: The Case of Aksaray – Ihlara Special Environmental Protection Zone (SEPZ)\*. *Journal of Geography*, 40, 247–257.  
<https://doi.org/10.26650/jgeog2019-0051>

## ANEXOS

### Anexo I – Inquérito por Questionário

#### Turismo Náutico e as Práticas Sustentáveis: o caso das Estações Náuticas de Portugal

O presente inquérito por questionário enquadra-se numa investigação da dissertação de mestrado em Gestão de Turismo da Escola Superior de Hotelaria e Turismo do Porto do Instituto Politécnico do Porto para obtenção do grau de mestre.

A investigação intitula-se Turismo Náutico e as Práticas Sustentáveis: o caso das Estações Náuticas de Portugal que tem como objetivo geral conhecer as práticas sustentáveis no âmbito do Turismo Náutico.

A sua participação é fundamental e voluntária, pelo que pode recusar-se a participar a qualquer momento sem qualquer tipo de resultado negativo para si.

Todos os dados recolhidos neste estudo são anónimos e estão abrangidos pelo Regulamento Geral de Proteção de Dados (RGPD). A informação recolhida será utilizada apenas para responder questões e os seus dados apenas serão mantidos até ao final deste estudo quando forem atingidos os objetivos traçados.

Em caso de dúvidas, por favor contacte a responsável pelo estudo Gisela Sousa através do endereço eletrónico [9180213@esht.ipp.pt](mailto:9180213@esht.ipp.pt)

Concordo com o Regulamento Geral de Proteção de Dados (RGPD) e autorizo a posterior publicação dos seus resultados

<input type="checkbox"/>	Sim
<input type="checkbox"/>	Não

## Parte I – CARACTERIZAÇÃO SOCIODEMOGRÁFICA

### 1. Idade

<input type="checkbox"/>	< 20 anos
<input type="checkbox"/>	20-29 anos
<input type="checkbox"/>	30-39 anos
<input type="checkbox"/>	40-49 anos
<input type="checkbox"/>	50-59 anos
<input type="checkbox"/>	> 60 anos

### 2. Género

<input type="checkbox"/>	Masculino
<input type="checkbox"/>	Feminino
<input type="checkbox"/>	Outro
<input type="checkbox"/>	Prefiro Não Dizer

### 3. Habilitações Literárias

<input type="checkbox"/>	Ensino Básico
<input type="checkbox"/>	Ensino Secundário
<input type="checkbox"/>	Ensino Profissional
<input type="checkbox"/>	Licenciatura
<input type="checkbox"/>	Mestrado
<input type="checkbox"/>	Doutoramento

## Parte II – REDE DAS ESTAÇÕES NÁUTICAS DE PORTUGAL

Entende-se por Estação Náutica *"uma rede de organizações que operam e promovem oferta turística náutica de qualidade, organizada a partir da valorização integrada de recursos náuticos presentes num território, a qual inclui a oferta de alojamento, restauração,*

*atividades náuticas e outras atividades e serviços relevantes para a atração de turistas e outros utilizadores, acrescentando valor e gerando emprego nas respetivas regiões" (Correia, 2022)*

#### 4. Estação Náutica que representa

---

#### 5. Função que exerce

---

#### 6. Localização da Estação Náutica

- |                          |                     |
|--------------------------|---------------------|
| <input type="checkbox"/> | Porto e Norte       |
| <input type="checkbox"/> | Centro de Portugal  |
| <input type="checkbox"/> | Lisboa              |
| <input type="checkbox"/> | Alentejo e Ribatejo |
| <input type="checkbox"/> | Algarve             |

#### 7. Identifique os principais atrativos da Estação Náutica que representa

- |                          |                         |
|--------------------------|-------------------------|
| <input type="checkbox"/> | Canoagem e Caiaque      |
| <input type="checkbox"/> | Kitesurf e Windsurf     |
| <input type="checkbox"/> | Mergulho                |
| <input type="checkbox"/> | Passeios de Barco       |
| <input type="checkbox"/> | Pesca Desportiva        |
| <input type="checkbox"/> | Remo                    |
| <input type="checkbox"/> | Wakeboard e Ski Náutico |
| <input type="checkbox"/> | Stand Up Paddle         |
| <input type="checkbox"/> | Surf                    |
| <input type="checkbox"/> | Vela                    |
| <input type="checkbox"/> | Outra: _____            |

## 8. Identifique as principais vantagens de constituir uma Estação Náutica

<input type="checkbox"/>	Diversificação da Oferta Turística
<input type="checkbox"/>	Mitigação da Sazonalidade
<input type="checkbox"/>	Aumento do gasto por visitante
<input type="checkbox"/>	Criação de uma imagem de referência e qualidade
<input type="checkbox"/>	Promoção conjunta de produtos turísticos ao nível internacional
<input type="checkbox"/>	Oferta de experiências diversificadas
<input type="checkbox"/>	Outra: _____

### Parte III – ESTAÇÕES NÁUTICAS DE PORTUGAL E A SUSTENTABILIDADE SOCIAL E ECONÓMICA

Entende-se por Estação Náutica *"uma rede de organizações que operam e promovem oferta turística náutica de qualidade, organizada a partir da valorização integrada de recursos náuticos presentes num território, a qual inclui a oferta de alojamento, restauração, atividades náuticas e outras atividades e serviços relevantes para a atração de turistas e outros utilizadores, acrescentando valor e gerando emprego nas respetivas regiões"* (Correia, 2022)

## 9. Sustentabilidade Social

Classifique as seguintes afirmações de acordo com a Estação Náutica que representa, onde 1 corresponde a "Discordo Totalmente" e 5 a "Concordo Totalmente".

Afirmações	1 – Discordo Totalmente	2 – Discordo	3 – Não Concordo nem Discordo	4 – Concordo	5 – Concordo Totalmente
9.1. A Estação Náutica providencia uma rede de serviços de transporte					
9.2. A Estação Náutica investe na segurança pública local					
9.3. A Estação Náutica conserva as estruturas, monumentos e locais históricos					

9.4. A Estação Náutica possui capacidade de carga social					
9.5. A Estação Náutica aumenta o bem-estar das comunidades anfitriãs					
9.6. A Estação Náutica fornece acesso para pessoas com deficiência física					

## 10. Sustentabilidade Económica

Classifique as seguintes afirmações de acordo com a Estação Náutica que representa, onde 1 corresponde a "Discordo Totalmente" e 5 a "Concordo Totalmente".

Afirmações	1 – Discordo Totalmente	2 – Discordo	3 – Não Concordo nem Discordo	4 – Concordo	5 – Concordo Totalmente
10.1. A Estação Náutica atrai turistas					
10.2. A Estação Náutica gera empregos					
10.3. A Estação Náutica visa controlar o ordenamento do território					
10.4. A Estação Náutica possui uma rede de oferta de alojamento turístico e restauração					
10.5. A Estação Náutica permite mitigar os efeitos da sazonalidade					
10.6. A Estação Náutica gera benefícios económicos para a população local					

### Parte IV – ESTAÇÕES NÁUTICAS DE PORTUGAL E A SUSTENTABILIDADE AMBIENTAL

Entende-se por Estação Náutica *"uma rede de organizações que operam e promovem oferta turística náutica de qualidade, organizada a partir da valorização integrada de recursos*

*náuticos presentes num território, a qual inclui a oferta de alojamento, restauração, atividades náuticas e outras atividades e serviços relevantes para a atração de turistas e outros utilizadores, acrescentando valor e gerando emprego nas respetivas regiões" (Correia, 2022)*

11. Considera que a Estação Náutica que representa possui preocupações ao nível ambiental?

<input type="checkbox"/>	Sim
<input type="checkbox"/>	Não

12. Existem práticas sustentáveis na Estação Náutica que representa?

<input type="checkbox"/>	Sim
<input type="checkbox"/>	Não

12.1. Se sim, quais?

---

13. Avalie o grau de desenvolvimento das seguintes atividades de carácter sustentável, tendo como base a Estação Náutica que representa.

Atividades	1 - Mau	2 - Fraco	3 - Satisfatório	4 - Bom	5 - Muito Bom	Não aplicável
13.1. Passeios de Barco Eletrossolares						
13.2. Stand Up Paddle						
13.3. E-foil						
13.4. Remo						
13.5. Vela						
13.6. Wakeboard						

## 14. Sustentabilidade Ambiental

De 1 a 5, onde 1 corresponde a Discordo Totalmente e 5 a Concordo Totalmente, classifique as seguintes afirmações de acordo com a Estação Náutica que representa

Afirmações	1 – Discordo Totalmente	2 – Discordo	3 – Não Concordo nem Discordo	4 – Concordo	5 – Concordo Totalmente
14.1. A Estação Náutica visa proteger os ativos naturais valiosos					
14.2. A Estação Náutica possui preocupações ao nível do consumo de energia					
14.3. A Estação Náutica possui preocupações ao nível do consumo de água					
14.4. As Estação Náutica possui preocupações ao nível do volume de resíduos gerados					
14.5. A Estação Náutica possui preocupações ao nível da poluição (sonora, ambiental e do ar)					
14.6. A Estação Náutica tem um baixo impacto no meio ambiente e na cultura local					

## 15. A Estação Náutica que representa possui Agenda para a Sustentabilidade Social?

<input type="checkbox"/>	Sim
<input type="checkbox"/>	Não

15.1. Identifique quais as ações desenvolvidas no âmbito da Agenda para a Sustentabilidade Ambiental

<input type="checkbox"/>	Ações e medidas de promoção e valorização dos ecossistemas e dos recursos hídricos
<input type="checkbox"/>	Ações de informação para a sustentabilidade dirigidas a clientes, público escolar e comunidade
<input type="checkbox"/>	Ações de Capacitação no âmbito da sustentabilidade dirigida aos parceiros
<input type="checkbox"/>	Não foram desenvolvidas ações

15.2. Que outras ações foram levadas a cabo pela Estação Náutica que representa, ao nível da sustentabilidade ambiental?

---

16. A Estação Náutica possui selos/galardões em matéria de sustentabilidade?

<input type="checkbox"/>	Sim
<input type="checkbox"/>	Não

16.1. Quais?

<input type="checkbox"/>	Ecolabel
<input type="checkbox"/>	Green Globe
<input type="checkbox"/>	Programa Green Key
<input type="checkbox"/>	Certificação LEED
<input type="checkbox"/>	Certificação BREEAM
<input type="checkbox"/>	Certificação Biosphere
<input type="checkbox"/>	Certificação Líder A
<input type="checkbox"/>	Não possui selos/galardões
<input type="checkbox"/>	Outra: _____

**17. Quais os principais parceiros estratégicos para atingir os objetivos da sustentabilidade?**

<input type="checkbox"/>	Fórum Oceano - Associação da Economia do Mar
<input type="checkbox"/>	Turismo de Portugal
<input type="checkbox"/>	ANMP - Associação Nacional de Municípios Portugueses
<input type="checkbox"/>	APECATE - Associação Portuguesa de Empresas de Congressos, Animação Turística e Eventos
<input type="checkbox"/>	ANC - Associação Nacional de Cruzeiros
<input type="checkbox"/>	APPR - Associação Portuguesa de Portos de Recreio
<input type="checkbox"/>	DGE - Direção-Geral da Educação
<input type="checkbox"/>	DGPM - Direção-Geral de Política do Mar
<input type="checkbox"/>	ABAE - Associação Bandeira Azul da Europa
<input type="checkbox"/>	Outra: _____

**18. Qual a importância da Estação Náutica para o desenvolvimento do Turismo Náutico na Sustentabilidade?**

<input type="checkbox"/>	1 – Nada Importante
<input type="checkbox"/>	2 – Pouco Importante
<input type="checkbox"/>	3 – Sem Opinião
<input type="checkbox"/>	4 – Importante
<input type="checkbox"/>	5 – Muito Importante