

Turismo fluvial, lazeres em águas interiores e desenvolvimento local e regional

River tourism, leisure in inland waterways and local and regional development

Claudete Oliveira Moreira

Departamento de Geografia e Turismo, Universidade de Coimbra, Portugal
Centro de Estudos de Geografia e Ordenamento do Território, CEGOT, Portugal
claudete@fl.uc.pt
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-9188-191X>

Resumo:

O presente artigo parte da investigação realizada no âmbito do turismo fluvial e dos lazeres em águas interiores em Portugal. Realça a importância do rio como atração turística e como património. A conceptualização do turismo fluvial é um dos seus contributos. Esta centra-se no *stricto sensu* do turismo fluvial, evidencia a sua amplitude, a sua acentuada ancoragem territorial e sua importância para o desenvolvimento local e regional. A análise retrospectiva da valorização dos rios em Portugal releva as potencialidades do território nacional e o carácter relativamente recente e pontual dos investimentos para valorizar as águas interiores para os lazeres e para o turismo. O rio Douro é um caso paradigmático do turismo fluvial em Portugal. Os dados evidenciam um crescimento muito acentuado dos passageiros na via navegável do Douro a partir de 2011, explicado, fundamentalmente, pelo aumento de passageiros que realizam um cruzeiro fluvial na mesma albufeira; uma importância desigual de passageiros nos cais de acostagem, destacando-se Régua, Sabrosa/Pinhão, Gaia e Barca d'Alva; uma expressiva sazonalidade dos cruzeiros fluviais; uma preponderância de portugueses nos cruzeiros fluviais de um dia e de turistas internacionais nos cruzeiros em barco-hotel. A investigação sugere a importância de se inventariarem as potencialidades do território nacional em termos de turismo fluvial e de lazeres em águas interiores e de se analisar e monitorizar a procura para melhor gerir a oferta.

Palavras-chave: turismo fluvial, águas interiores, Portugal, rio Douro

Abstract:

This article takes the research undertaken on river tourism and leisure on inland waterways in Portugal as its starting point. It highlights the importance of rivers as tourist attractions and as heritage. The conceptualization of river tourism is one of its contributions. It focuses strictly on river tourism, and shows its extent, its significant foothold in the territory and its importance for local and regional development. The retrospective analysis of the exploitation of rivers in Portugal examines the potential of the national territory and the relatively recent and timely nature of investments made to exploit the inland waterways for leisure and tourism. The Douro river is a prime example of river tourism in Portugal. The data show a very strong growth of passengers on the Douro waterway from 2011 on, explained essentially by the increase in passengers who take river cruises there, with differing levels of importance of passengers at the berths, particularly at Régua, Sabrosa/Pinhão, Gaia and Barca d'Alva. There is also a significant seasonality of river cruises, and a prevalence for Portuguese people to take one-day cruises while international tourists prefer hotel boat cruises. The research suggests the importance of inventorying the national territory's potential when it comes to river tourism and leisure on inland waterways and of analysing and monitoring demand so that the supply can be managed better.

Keywords: river tourism, inland waterways, Portugal, River Douro

1. Introdução

Os recursos hídricos nos quais se integram os planos de água, naturais e artificiais, são diversos (águas minerais e naturais, fontes termais, quedas de água, lagos, lagoas, rios, albufeiras, mares, oceanos) e as suas potencialidades em termos de

lazer e de turismo amplas. São vários os lazeres que se ancoram na água: termalismo, natação em águas abertas, mergulho, pesca desportiva, remo, canoagem, *canyoning*, *rafting*, *hidrospeed*, *kayak*, *surf*, *bodyboard*, *kitesurf*, *windsurf*, *jet ski*, *ski náutico*, *wakeboard*, vela, cruzeiros marítimos e fluviais, observação de cetáceos, isto para apenas

se referirem alguns exemplos. Como são vários os produtos turísticos que dependem dos recursos hídricos, designadamente dos planos de água, naturais e artificiais: turismo náutico, turismo de saúde, turismo de natureza, turismo rural, golfe, mas também circuitos turísticos (*touring*) e estadas de curta duração em cidades (*city break*) são produtos que podem integrar na sua composição experiências que muito beneficiam de planos de água naturais e/ou artificiais.

O interesse crescente em termos de experiências de lazer e de turismo pelas águas interiores, pelos ambientes aquáticos não marítimos, pelo turismo fluvial, tem sido acompanhado pelo interesse em termos de investigação, sucedendo-se, desde o final dos anos 90 do século XX, as aproximações aos lazeres e ao turismo que procuram proximidade não só com os planos de água mas também com a borda d'água. O objetivo deste artigo é demonstrar a quantidade e a diversidade de estudos e de estudos de caso, pondo em evidência, ainda assim, a escassa investigação em Portugal centrada nos lazeres e no turismo em águas interiores. Os rios como atração merecem especial atenção. O turismo fluvial, pelas potencialidades que encerra, é objeto de uma proposta de conceptualização, demonstrando-se quão diversas são as atividades que integra. Põe-se em evidência a acentuada ancoragem territorial do turismo fluvial e a sua importância para o desenvolvimento local e regional. Uma análise retrospectiva da valorização para os lazeres e para o turismo dos rios e das paisagens fluviais em Portugal faz emergir o rio Douro. Este constitui-se como um caso paradigmático do turismo fluvial em Portugal, como se demonstra.

2. As águas interiores, os lazeres e o turismo fluvial

A água constitui-se como um recurso vital, sendo essencial para os lazeres e para o turismo, muito relevando para estas atividades não só a existência de água como também a qualidade da água. Um dos Objetivos para o Desenvolvimento Sustentável (ODS 6) — objetivos que devem ser implementados por todos os países do mundo até 2030 —, é precisamente *garantir a disponibilidade e a gestão sustentável da água potável e do saneamento para todos*. No contexto deste objetivo reconhece-se, entre outros aspetos, a importância de proteger e de restaurar ecossistemas relacionados com a água, designadamente, rios, lagos e zonas húmidas.

A importância da água para os lazeres e para o turismo tem sido evidenciada sob perspetivas muito diversas: Costa (2010) mostra a sua relevância para os lazeres e para o turismo em geral; Brito-Henriques, Sarmiento e Lousada (2010) numa análise retrospectiva realçam a sua importância para a experiência turística; Cavaco e Simões (1998) e Medeiros e Cavaco (2008) destacam o seu significado para o bem-estar, uma abordagem igualmente presente em Ramos (2005) e em Mangorrinha e Pinto (2010). Silveira (2016) centra-se nos ambientes aquáticos marítimos, no turismo náutico, particularmente, no turismo de iates. Já Moreira e Santos (2010), Moreira (2011), Moreira (2012a) e Moreira e Santos (2016) demonstram a importância dos ambientes aquáticos não marítimos para os lazeres e para o turismo. Os principais produtos e destinos turísticos associados às águas interiores, não só em Portugal como também em Espanha, são destacados por García González (2004).

Os rios e o turismo fluvial, em particular, têm suscitado um interesse crescente. Prideaux e Cooper (2009) dedicam-lhe um livro, o mesmo havia feito Damien (2001), abordando o turismo fluvial em geral mas privilegiando o turismo fluvial em França. García González (2004) realça a importância do turismo fluvial em Espanha, destacando os rios Ebro, Sil, Guadalquivir e Douro. O rio Douro, em Portugal, é valorizado por Fazenda, Silva e Costa (2010), por Marques (2011), por Teles (2012), por Senra (2014) e por Moreira e Santos (2016). Simões e Vale (2002) centram-se, por seu turno, naquele que é o segundo maior rio internacional em Portugal, e que secunda em extensão o rio Douro, isto é, na valorização do rio Tejo. Sousa, Fernandes e Carpinteiro (2009) valorizam o estuário do Tejo e o desenvolvimento das atividades náuticas de recreio. Em Silva (2005) é possível encontrar um estudo relativamente aprofundado no qual se efetua um diagnóstico do potencial de desenvolvimento turístico do rio Arade e da sua bacia hidrográfica. Santos (2012) centra-se na valorização turística dos ambientes fluviais, privilegiando na análise o rio Mondego e a sua bacia hidrográfica. Pereira (2014) aborda o turismo fluvial no rio Tâmega. Albuquerque (2013) privilegia a laguna de Aveiro. As *aquosidades fluvio-recreativas* e a refuncionalização das *planícies fluviais* encontram uma abordagem em Cavaco (2010b) na reflexão que efetua dos lazeres e do turismo de água doce, em Cavaco (2010a) quando aborda as áreas fluviais do interior mas também em Cavaco e Simões (1998) quando se referem aos lazeres na beira-rio.

Os lagos, lagoas e albufeiras, têm suscitado também múltiplas abordagens. Marques (1994) e Ferreira (1998) centram-se nas albufeiras das barragens, evidenciando que se convenientemente planeadas e ordenadas nos planos de água e nas margens se podem compatibilizar diferentes atividades e, deste modo, constituírem-se como uma alternativa aos lazeres das áreas costeiras. Marujo (2005), Espada (2011), Rodrigues, Correia e Kozak (2013) e Rodrigues (2015) privilegiam Alqueva. Hall e Härkönen (2006) também valorizam os lazeres e o turismo em águas interiores, nos lagos, ambientes aquáticos que, segundo os próprios, são pouco considerados na análise dos lazeres e do turismo.

3. O turismo fluvial: conceptualização

Entre os recursos hídricos merecem especial referência os rios. Os rios, que são uma atração linear em termos de configuração espacial (Wall, 1997; Wall e Mathieson, 2006), são usados pelo ser humano desde

tempos imemoriais (Cavaco & Simões, 1998; Haslam, 1997; Moreira, 2011; Moreira & Santos, 2010; Prideaux, Timothy & Cooper, 2009; Saraiva, 1999). Peixoto (2016, p. 68) nota “(...) que os rios passaram ou estão a passar de uma dimensão funcional a uma dimensão patrimonial”, que valoriza as paisagens fluviais, constituindo-se os rios como centrais em muitas estratégias de desenvolvimento local.

Os rios suportam, secularmente, várias atividades socioeconómicas (agricultura, pesca, indústria, turismo e lazer), atividades que coexistem nos rios no tempo presente. O turismo fluvial e os lazeres em águas interiores crescem em importância e diversificam-se na contemporaneidade (Figura 1), pelo que é muito relevante planejar e ordenar as águas interiores para estes fins, sendo um desafio compatibilizar os usos e assegurar a qualidade da água.

O turismo fluvial tem suscitado um interesse crescente, este constitui-se como uma oportunidade de descobrir os planos de água e a sua envolvente de modo multiforme. Para o turismo fluvial relevam os planos de água naturais e artificiais (rios, canais,

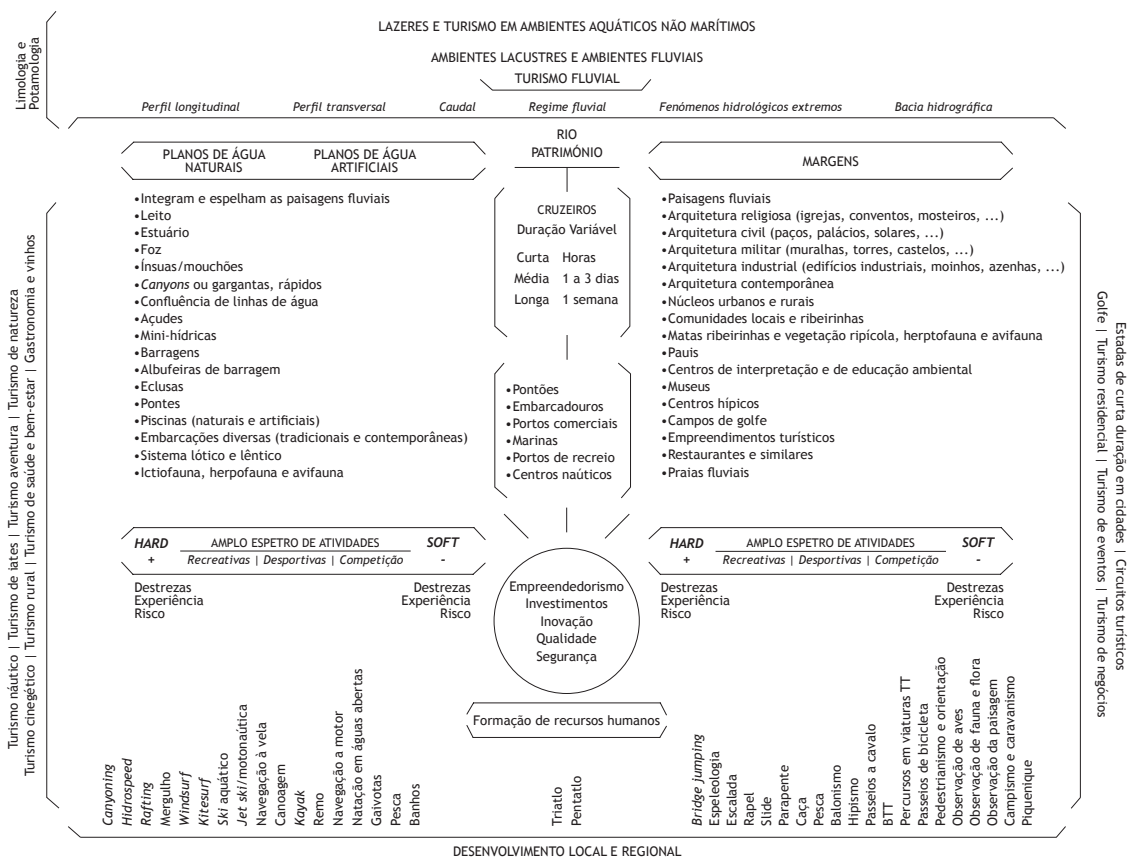


Figura 1

O turismo fluvial: ancoragem territorial e importância para o desenvolvimento local e regional.

Elaboração: Claudete Oliveira Moreira, 2018.

lagos), sendo nas margens (na paisagem, no património natural e cultural e nas comunidades locais ribeirinhas) que residem importantes fatores diferenciadores da oferta turística. Não é pois de estranhar que este turismo evidencie uma acentuada ancoragem territorial e que, também por isso, se constitua como extremamente relevante para o desenvolvimento local e regional. Pode mesmo afirmar-se que o turismo fluvial necessita, para ser verdadeiramente sustentável, de ter uma forte ancoragem territorial.

O turismo fluvial está muito conotado com a realização de cruzeiros de duração variável (que podem ser de apenas uma hora ou contemplar vários dias com estada a bordo), mas entende-se que é mais amplo o espetro de atividades associadas aos planos de água naturais e artificiais estreitamente ligados aos rios. Deste modo, nestes podem ter lugar atividades muito diversas, recreativas, desportivas ou de competição que pelas destrezas que requerem, pelo nível de experiência que exigem e pelo risco que envolvem podem ser classificadas de mais *hard* ou *soft*. O mesmo sucede com as atividades que têm lugar nas margens dos rios e dos planos de água naturais e artificiais a estes associados. Nas margens há um conjunto vasto de património, natural e cultural, construído e imaterial, mas também de equipamentos e de infraestruturas que viabilizam e potenciam muitas outras atividades de cariz mais *hard* ou *soft*. A oferta turística nas margens deve ser facilmente acedida a partir dos planos de água e a fruição dos planos de água deve ser facilitada a partir das margens. Este truismo não deve ser subestimado no planeamento e ordenamento dos planos de água e da sua envolvente.

De acordo com Damien (2001, p. 10) o turismo fluvial surge como um modo de “observar de forma original as paisagens e as suas riquezas”. O ritmo lento que marca a navegação; a calma; a tranquilidade; a emoção que a transposição do declive que caracteriza o perfil longitudinal do rio implica e que a eclusagem proporciona; as transições nas paisagens que marginam as linhas de água e que se fazem ao longo do perfil longitudinal do rio; os vales mais ou menos alcantilados que motivam obras de engenharia civil, seculares e magníficas, como pontes rodoviárias e ferroviárias, a que se juntam as barragens, as eclusas mas também os castelos que se alinham sobranceiros aos rios; o património molinológico que se dispõe no correr das linhas de água, tirando partido do perfil longitudinal e do caudal, bem como a parte deste património que, nos estuários, beneficia da dinâmica mareal; o património ligado à salicultura, atividade económica secular

que encontra precisamente nos estuários dos rios condições topoclimáticas propícias à sua existência, tudo isto, e muito mais, compõe as paisagens fluviais tantas vezes espelhadas e duplicadas nos planos de água, valorizadas pelo turismo fluvial e experienciadas pelos visitantes e turistas.

Cada rio possui um património natural e cultural, construído e imaterial, único, pelo que se pode afirmar que cada rio é, em si, um importante elemento patrimonial com valor social que importa preservar, conservar, valorizar, interpretar e experienciar. O turismo de natureza, o turismo rural mas também estadas de curta duração em cidades (*city breaks*), circuitos turísticos culturais (*touring*), gastronomia e vinhos, golfe, turismo aventura, turismo de natureza, são produtos turísticos que permitem valorizar o património fluvial.

A ativação do património fluvial e a sua valorização através dos lazeres e do turismo requer empreendedorismo local e regional e investimentos vários. Por outro lado, há atributos na oferta que não podem ser negligenciados: a inovação, a qualidade e a segurança. A qualidade reveste-se de extrema importância para o turismo fluvial. Não só a qualidade da água mas também a qualidade dos equipamentos, das infraestruturas, dos serviços prestados, relevando muito significativamente para esta última a formação dos recursos humanos.

A coexistência diversa, e por vezes mesmo conflituante, de várias atividades socioeconómicas coloca novos desafios à gestão dos rios e das águas interiores. Os desafios de hoje não encontram precedentes na história da humanidade pois nunca os rios foram objeto de uma procura tão diversa e intensa, em que a qualidade, não só da água mas também da paisagem, se apresenta como essencial. Pelo que as bacias hidrográficas, os rios e as suas margens se converteram em objetos de planeamento e de ordenamento. A criação de instrumentos de planeamento e de ordenamento reveste-se neste contexto como essencial para compatibilizar diferentes usos e para viabilizar crescentemente os lazeres e o turismo. Em Portugal o reconhecimento da importância da criação destes instrumentos tem sido notório.

4. A valorização dos rios em Portugal: importância para os lazeres e para o turismo das paisagens fluviais

Durante várias décadas, em Portugal, a valorização dos rios passou pela construção de grandes obras de engenharia hidráulica muito orientadas para

a regularização dos caudais, para a produção hidroelétrica e para a aproveitamento hidroagrícola, integrando-se as intervenções no fomento industrial e agrícola do território nacional. Construíram-se barragens, constituíram-se perímetros de rega, investiu-se muito pontualmente na navegabilidade, tendo esta sido, ainda assim, muito frequentemente subestimada. O valor ecológico, paisagístico e ambiental dos rios, esse, foi subalternizado, negligenciando-se a sua gestão integrada. Este cenário caracterizou a atuação pública até às décadas de 70 e de 80 do século XX.

Em Portugal terá sido no final da década de 60, princípios da década de 70 do século XX que cresce, ainda que de um modo muito incipiente, a procura das albufeiras para utilizações secundárias, isto é, para os lazeres, designadamente pesca e banhos (veja-se Ferreira, 1998). É, contudo, na década de 90, que se acentuam e diversificam nas albufeiras das barragens as utilizações secundárias crescendo a sua importância para os lazeres, sendo nesta altura que emergem estratégias de gestão integrada. A localização destes reservatórios de água concorre para que se constituam como uma alternativa ao turismo de sol e mar, que beneficia de uma procura mais massificada, permitindo o seu enquadramento paisagístico um contacto mais próximo com a natureza. Por outro lado, o planeamento e o ordenamento não só dos planos de água como também da sua envolvente conferem, de modo crescente no tempo, qualidade e segurança aos lazeres, assegurando a conservação da natureza e da biodiversidade. Hoje algumas destas albufeiras converteram-se em destinos turísticos preferenciais. Marques (1994), Cavaco e Simões (1998), Ferreira (1998) e Cavaco (2010a) sublinham a importância que as albufeiras adquiriram no âmbito dos lazeres e do turismo, dando conta de alguns exemplos de albufeiras que foram objeto de uma procura crescente para estes fins: Castelo de Bode, Caniçada, Cestruma-Lever, Alto Rabão, Montargil, Aguieira, Alqueva, entre muitas outras.

Neste sentido, uma gestão integrada dos recursos hídricos e uma valorização dos rios e das albufeiras das barragens é recente, data de década de 90 do século XX. O valor social, ecológico, paisagístico e ambiental dos rios é incalculável, pelo que a compatibilização de diferentes usos é essencial, impondo-se o planeamento e o ordenamento dos planos de água bem como das áreas ribeirinhas e a criação de instrumentos de gestão territorial especificamente voltados para a água em geral, e para as águas interiores em particular.

São vários os instrumentos que em Portugal enquadram a proteção, a gestão e a valorização dos recursos hídricos nos quais se integram as linhas de água. A referência primeira é para o Plano Nacional da Água 2002 (PNA), um instrumento de gestão das águas contemplado na Lei da Água no qual se definem as grandes opções da política nacional da água, bem como os princípios e as regras que devem orientar essa política, isto é, a estratégia nacional para a gestão integrada. Para além disto, e de acordo com a Diretiva-Quadro da Água, o planeamento dos recursos hídricos deve basear-se na elaboração de Planos de Gestão de Região Hidrográfica (PGRH), vigentes de 2009 até 2015. Em 2016 foram aprovados os Planos de Gestão de Região Hidrográfica de Portugal Continental para o período 2016-2021. Cada Plano de Gestão de Região Hidrográfica (PGRH) contém um ou mais Planos Gestão de Bacia Hidrográfica (PGBH). Estes instrumentos de planeamento dos recursos hídricos têm como objetivo a proteção, a gestão e a valorização não só ambiental mas também económica e social destes recursos ao nível das bacias hidrográficas, integradas estas numa unidade territorial, isto é, numa região hidrográfica, como previsto na Lei da Água. Ao compatibilizarem diferentes usos e promoverem o desenvolvimento do território local e regional estes instrumentos de planeamento constituem-se como essenciais para a implementação da Diretiva-Quadro da Água. As medidas definidas e contempladas nos Planos de Gestão das Bacias Hidrográficas (PGBH) de base, suplementares, adicionais e complementares têm como referencial o estado expectável das massas de água em 2015, em 2021 e em 2027, pelo que são estruturados em ciclos de seis anos.

A estes instrumentos somam-se os Planos de Ordenamento de Albufeiras de Águas Públicas (POAAP). Estes Planos Especiais de Ordenamento do Território (PEOT) contemplam não só os planos de água como protegem uma área envolvente da albufeira, numa largura de 500m a partir do nível pleno de armazenamento. Neles estão contempladas medidas de proteção e de valorização dos recursos hídricos e de salvaguarda dos valores ambientais, ecológicos e patrimoniais. Para além de definirem usos preferenciais contemplam a recuperação e a valorização do património natural e cultural construído, arqueológico e arquitetónico. Estes instrumentos de planeamento são extremamente relevantes, pois definem não só os usos principais como os usos condicionados e os usos interditos, considerando as albufeiras de utilização protegida, as albufeiras de utilização condicionada e as albufeiras de utilização livre.

Refira-se que a utilização turística e recreativa dos planos de água e da sua envolvente surge, muito frequentemente, contemplada quando se definem atividades secundárias compatíveis.

No âmbito dos Planos Especiais de Ordenamento do Território (PEOT) merecem igualmente referência os Planos de Ordenamento de Estuários (POE), instrumentos de gestão territorial que contemplam os rios Tejo, Douro, Vouga e Mondego. Estes instrumentos de planeamento pretendem proteger e valorizar as áreas estuarinas, os leitos e as margens, salvaguardando estes ecossistemas que são extremamente sensíveis e que se revestem de grande importância também para o turismo, pelas potencialidades que encerram, designadamente no âmbito do turismo de natureza e da observação de aves (*birdwatching*).

A valorização dos rios em Portugal tem no Programa de Valorização das Praias Fluviais uma importante referência. O Programa de Valorização das Praias Fluviais (MA, 1997), lançado a 4 de abril de 1994, procurou, precisamente, salvaguardar e valorizar algumas águas interiores, as suas áreas ribeirinhas e o seu património cultural, dotando-as de espaços balneares e de lazer; de acessos rodoviários e de parques de estacionamento; de acessos pedonais; de sinalização; de informação; de redes de infraestruturas básicas e de equipamentos, oferecendo-se um conjunto de serviços de apoio de praia e propiciando-se a prática de diversas atividades, designadamente desportivas, natação, pesca, *windsurf*, *ski* aquático e navegação a motor. Ampliou-se, assim, por esta via, a oferta turística de vários destinos do interior de Portugal Continental. Destinos que se caracterizam por baixas densidades, designadamente populacional, mas que têm nos rios um importante património, natural e cultural, construído e imaterial, que importa preservar e conservar, interpretar e projetar nacional e internacionalmente. Trata-se de investimentos que diversificam a oferta turística local e regional e que se complementam, muito facilmente, integrando vários produtos turísticos.

A criação de praias fluviais em planos de água naturais e ou artificiais no interior de Portugal tem permitido valorizações muito diversas em termos: i) *ambientais*, obrigando a uma manutenção e a um controlo regular da qualidade da água;¹ ii) *paisagísticas*, de áreas por natureza aprazíveis; iii) *patrimoniais* conservando equipamentos hidráulicos como moinhos e azenhas; iv) *de segurança*, pois garante a

vigilância na época balnear. Estes investimentos têm permitido que em Portugal seja já muito apreciável o número de praias fluviais, uma oferta que surge como alternativa ao produto turístico sol e mar que beneficia de uma procura muito mais massificada. Santos e Cunha (2008) notam que a intervenção do poder local, algumas vezes de modo isolado outras vezes conjuntamente com a iniciativa privada, tem permitido valorizar áreas ribeirinhas do interior em que a paisagem se conjuga com o ludismo aquático.

Muito frequentemente o poder local tirou partido dos incentivos financeiros comunitários. A valorização das praias fluviais surge enquadrada no II Quadro Comunitário de Apoio (QCA II, 1994-1999) através do Programa Operacional do Ambiente (POA). A medida 1 destinada à *Conservação e valorização do património natural e melhoria da qualidade ambiental* continha quatro ações distintas entre as quais merece destaque a ação 1.3 *Regularização e ordenamento de linhas de água e de outras áreas naturais*. Foram neste âmbito aprovados cerca de 83 projetos que passaram pela construção e valorização de praias fluviais, bem como pela recuperação, regularização e ordenamento das margens, tendo-se investido na preservação e na qualidade paisagística e sido criadas ou valorizadas cerca de 74 praias fluviais. Foi, assim, muito apreciável o esforço de melhorar a oferta de turismo e de lazer nas áreas de interior e de valorizar os rios.

No âmbito do III Quadro Comunitário de Apoio (QCA III, 2000-2006) cerca de 180 km de linhas de água beneficiaram de limpeza, desassoreamento, regularização e requalificação, tendo sido elaborados 32 Planos de Ordenamento de Albufeiras. Ainda neste III Quadro Comunitário de Apoio, mais concretamente através do Programa Operacional do Centro (PO Centro), foi possível obter financiamento do Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional (FEDER) e instituir, em 2006, um Programa de Valorização das Praias Fluviais e criar, no âmbito da Agência de Desenvolvimento Turístico das Aldeias do Xisto, a Rede de Praias Fluviais das Aldeias do Xisto.

Igualmente relevante para a valorização de algumas linhas de água foi o Programa Polis integrado, precisamente, no III Quadro Comunitário de Apoio. O Polis, Programa de Requalificação Urbana e Valorização Ambiental de Cidades, contemplou intervenções em várias cidades e nas suas linhas de água, promovendo a requalificação urbanística e ambiental. Um programa que consubstancia uma política pública orientada para resolver disfunções várias no espaço urbano, designadamente na relação da população com as frentes de água. No contexto urbano as frentes

¹ Importa sublinhar que remonta a meados da década de 70 do século XX, mais precisamente a 1976, a Diretiva Europeia que assegura a qualidade das águas balneares. Diretiva esta que foi revogada cerca de trinta anos mais tarde pela Diretiva Europeia 206/07/CE, transposta para o quadro legal português em 2009.

de rio, mas também as frentes de mar, foram consideradas elementos ambientais estruturantes. No conjunto das cidades intervencionadas foram requalificados mais de 80 km de frentes de rio e 17 km de frentes de mar. Os projetos contribuíram para aumentar a atratividade e a competitividade das cidades, reforçando e consolidando o sistema urbano nacional, reconheceu-se, assim, a importância do programa para o desenvolvimento local e regional. Tal sucedeu, por exemplo, nas cidades de Vila Nova de Gaia, Vila Real, Bragança, Guarda, Castelo Branco, Aveiro, Viseu, Leiria e Coimbra. Para Carvalho (2012, p. 48) “a requalificação urbana de frentes de água é um dos eixos de maior relevância e visibilidade das intervenções urbanísticas contemporâneas.”

O efeito demonstrativo que se pretendia com o Programa Polis foi, efetivamente, potenciado. O sucesso do programa foi tal que incentivou a criação não só da Política de Cidades Polis XXI, a implementar de 2007 a 2013, como fez surgir, em 2008, o *Polis Litoral, Operações Integradas de Requalificação e Valorização da Orla Costeira*, com o objetivo de requalificar e valorizar áreas de risco e áreas naturais degradadas no litoral. As áreas de intervenção definidas são:

- i. Polis Litoral Norte, cerca de 50 km de frente costeira, integrando as zonas estuarinas dos rios Coura, Minho, Âncora, Lima, Neiva e Cávado;
- ii. Polis Litoral Ria de Aveiro, uma extensão de 60 km de frente costeira, 140 km de frente lagunar e 24 km de frente ribeirinha do rio Vouga;
- iii. Polis Litoral Ria Formosa, cerca de 48 km de frente costeira e 57 km de frente da Ria Formosa;
- iv. Polis Litoral Sudoeste, cerca de 150 km de frente costeira, Sudoeste Alentejano e Costa Vicentina.

Mais tarde, em 2010, anuncia-se a criação do *Programa Polis Rios*, assumindo-se como um programa de requalificação dos principais rios portugueses, uma intervenção integrada assente na elaboração de planos estratégicos com o objetivo de requalificar e valorizar as margens dos rios e (re)aproximar a população dos rios.

Por fim, a valorização dos rios em Portugal surge no âmbito do *Projecto Rios (Project Rius)*, um projeto criado em 1997 na Catalunha, que chega a Portugal em 2006. Este projeto, que tem na educação ambiental a sua matriz, procura estreitar os laços da população com o rio, fazendo com que a sociedade civil se envolva na criação de um plano de reabili-

tação de um trecho de uma linha de água, promovendo-se, por esta via, a responsabilidade social. A intenção é que se adote um troço de uma linha de água, um rio ou uma ribeira, com uma extensão de cerca de 500m, e que a sociedade civil se envolva ativamente na sua conservação, proteção, monitorização regular e valorização. Procuram, assim, reatar-se os laços afetivos da comunidade local com o seu rio, estimulando-se uma participação pública efetiva.

Recentemente, na sequência do projeto *Portugal Náutico* (janeiro de 2015 - junho de 2016), desenvolvido pela Associação Empresarial de Portugal, em cooperação com a Fórum Oceano, foi constituído o *Grupo Dinamizador do Portugal Náutico*, com o objetivo de dinamizar o turismo náutico em Portugal, procurando promover e certificar estações náuticas, que integrem uma rede internacional, nomeadamente em água interiores: rios, lagos e albufeiras de barragens.

O aproveitamento em Portugal para fins turísticos de rios e de troços navegáveis é, apesar de tudo, muito incipiente. Destaca-se o turismo fluvial no rio Guadiana e na albufeira de Alqueva, bem como nos rios Tejo, Sado, Zêzere, Mondego, Vouga (designadamente no *haff* delta, na Laguna de Aveiro), Lima, Minho, Arade, a que se somam outras albufeiras de barragem e linhas de água onde têm lugar lazeres diversos (Moreira & Santos, 2010). Ainda assim onde a oferta de percursos flúvio turísticos é mais expressiva é no rio Douro.

5. O turismo fluvial no rio Douro

O Douro constitui-se como uma submarca da marca turística *Porto Norte de Portugal*. Esta submarca tem no rio principal um importante elemento identitário. A sua importância turística justificou que beneficiasse, em 2008, de um plano, designado Plano de Desenvolvimento Turístico do Vale do Douro 2007-2013 (PDTV). O plano, centrado no rio Douro, contemplou uma vasta área marginal ao rio, integrando os municípios atravessados pelo rio e outros contíguos (Figura 2). Esta é uma região que apresenta património natural com importância biofísica que beneficia de estatuto de proteção. Em termos de áreas protegidas destaca-se o Parque Natural do Douro Internacional, o Parque Natural do Alvão, o Parque Natural Regional do Vale do Tua, a Albufeira do Azibo e a Faia Brava. A este soma-se património cultural construído singular. No plano define-se como objetivo principal tornar o vale do Douro um destino turístico de referência através de um processo dinâmico de desenvolvimento sustentável. Inscrevem-

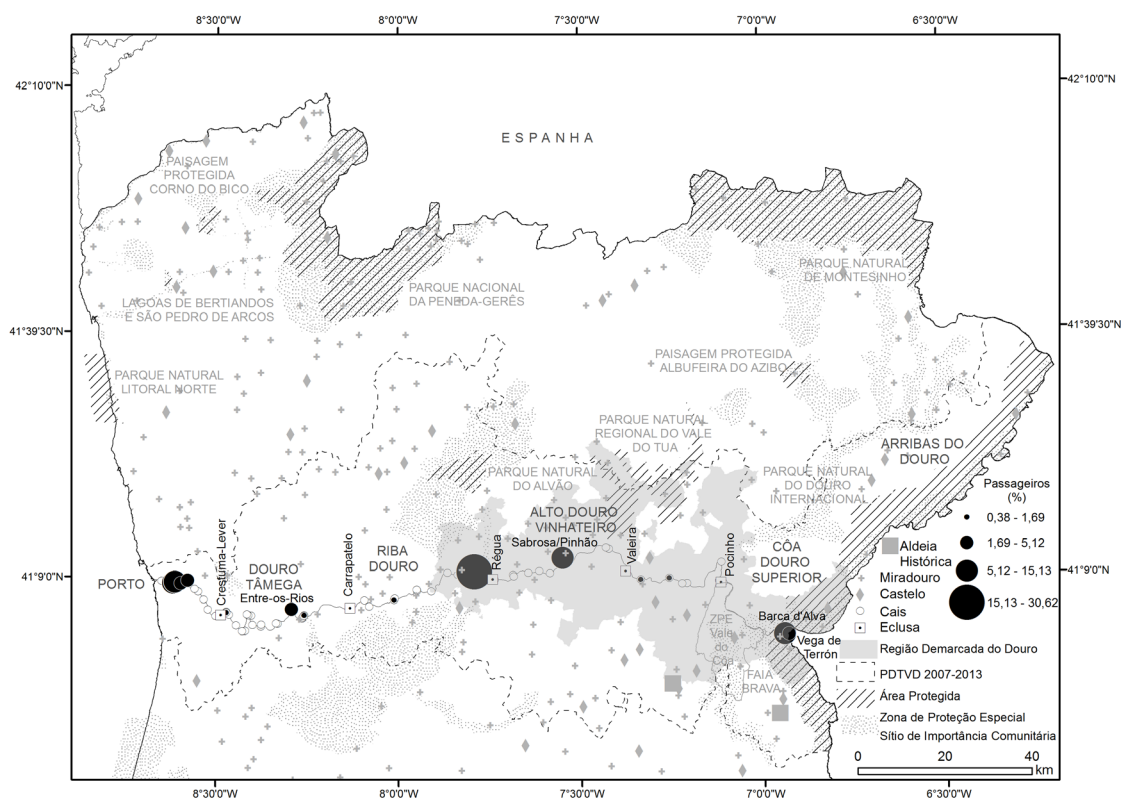


Figura 2

Turismo fluvial no rio Douro: eclusas e cais, percentagem de passageiros por cais, em 2016.

Fonte dos dados: APDL, Administração dos Portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo, 2018.

Elaboração: Claudete Oliveira Moreira, 2018.

-se como objetivos estratégicos: i) reforçar a infra-estruturação do território e dos serviços; ii) dinamizar, qualificar e fazer crescer a oferta turística; iii) qualificar e formar recursos humanos vocacionado para o turismo; iv) consolidar e afirmar a imagem do destino turístico Douro e v) reforçar a capacidade institucional do vale do Douro e promover a cooperação interterritorial, intermunicipal e interinstitucional. Neste plano definem-se programas de ação e medidas. No contexto das medidas expressa-se a importância de melhorar as condições de navegação fluvial, os canais de navegação e os centros de apoio à atividade turístico-fluvial (medida 1.3). É notória a preocupação de melhorar e de reforçar os equipamentos e as infraestruturas de apoio à atividade turístico-fluvial, recreativa e desportiva. Entre os projetos prioritários identifica-se a qualificação dos portos mais estruturantes para a navegação no rio Douro, de cais fluviais já existentes, bem como a construção de pequenos cais fluviais e fluminas, de pistas de remo, de plataformas de acostagem de embarcações de recreio e de polos turísticos fluviais.

A Administração dos Portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo apresentou, em 2015, um projeto

de intervenção na via navegável do Douro a cinco anos: *Douro's Inland Waterway 2020*. Entre outros objetivos destacam-se: tornar o curso de água seguro; assegurar as condições para o aumento do turismo de cruzeiros; otimizar os sistemas de comunicações, melhorar a sinalização, proceder à correção do canal navegável e à reabilitação das eclusas e promover a sustentabilidade ambiental e o desenvolvimento regional. No âmbito do projeto foi criado um órgão consultivo, o *Observatório para a navegabilidade do rio Douro*.

Na *Estratégia Integrada de Desenvolvimento Territorial da Região do Douro* (2014-2020) é identificada como fraqueza a desarticulação e reduzida cooperação entre o turismo fluvial, as embarcações, e as margens. No âmbito das ações reconhece-se a necessidade de Desenvolvimento de melhores condições de navegabilidade fluvial (ação 7.3), isto é, a requalificação e ampliação dos cais de embarque/desembarque e da respetiva envolvente para fins turísticos, bem como a reconversão das áreas ribeirinhas.

No rio Douro é, hoje, apreciável o número de cais de acostagem. Ao longo do canal de navegação dispõem-se 60 cais de acostagem que possibilitam o

contacto com os lugares que marginam o leito principal, 50 destinam-se a embarcações de recreio, dispondo de equipamentos de apoio e estando dotados de serviços. Estes cais densificam-se entre a Foz e Entre os Rios. A montante da eclusa do Carrapatelo a densidade é significativamente menor. A eclusa de Carrapatelo integra-se no primeiro empreendimento hidroelétrico a ser construído no rio Douro. Esta eclusa individualiza-se a nível mundial por figurar entre as que têm maior dimensão, permitindo vencer um desnível de 35m. A eclusagem, de duração variável, constitui-se, em si, como uma parte importante da experiência a bordo de um cruzeiro fluvial. No rio Douro a existência de cinco eclusas (Quadro 1) permite vencer um declive de 125m, viabilizando a navegação em toda a sua extensão. As eclusas estão integradas em barragens que redimensionam o plano de água interior em cinco albufeiras que valorizam as paisagens fluviais.

O rio Douro é navegável desde 1990 numa extensão de cerca de 207km, da barra até Barca d'Alva, individualizando-se por representar a maior extensão de via navegável em Portugal. Até Vega de Terrón, Espanha, são 208km, a uma velocidade média de 12 nós, sendo 1 nó equivalente a 1,852Km/h, de acordo com a Administração dos portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo, a distância tempo é de 9h 37m. No rio Douro a navegação fluvial para fins turísticos em toda a sua extensão surge em outubro desse mesmo ano. Hoje, a atividade marítimo-turística, a náutica de recreio e a náutica desportiva têm uma importância muito expressiva neste rio. Ainda que a navegação de recreio seja significativamente menos expressiva do que os cruzeiros fluviais. O número de operadores marítimo-turísticos cresce de um modo muito significativo. Em 2017 operavam na via navegável do Douro 149 embarcações, pertencentes a 61 operadores. Nesse mesmo ano atingiu-se um número de passageiros no rio Douro sem precedentes: 1 282 241. Um valor que contras-

ta com os 6 440 passageiros registados em 1994, primeiro ano em que há registo (Figura 3).

O crescimento do número de passageiros na via navegável do Douro é notório, sendo sensível a acontecimentos conjunturais com relevo turístico, refletindo-os. A inscrição de Bens na Lista de Património Mundial da UNESCO projetou internacionalmente o vale do rio Douro. A inscrição em 1996 do centro histórico do Porto, Ponte D. Luís I e Mosteiro da Serra do Pilar. A inscrição em 1998 do Sítio Pré-histórico de Arte Rupestre do Vale do rio Côa no Douro Superior e a extensão para Siega Verde em 2010. A estas somou-se a inscrição em 2001 do Alto Douro Vinhateiro, a mais antiga região vitivinícola regulamentada do mundo, uma região que é detentora de uma paisagem cultural com reconhecido valor universal excecional. Nesse mesmo ano, 2001, a cidade do Porto foi Capital Europeia da Cultura. Todos estes factos contribuíram para o aumento do número de passageiros no rio Douro. Para além disto, estas inscrições atestam bem o valor patrimonial do vale do Douro, um vale detentor de uma diversidade de Bens que se alinham do litoral até à linha de fronteira e que têm no leito do rio principal o elo de ligação. O crescimento dos passageiros na via navegável do Douro foi gradual entre 2001 e 2011, com uma taxa de variação média ao ano de cerca de 9.5%. O crescimento mais expressivo, exponencial até, de passageiros regista-se a partir de 2011, cerca de 36.2% em média ao ano até 2017, explicando-se por uma combinação cumulativa de factores, entre os quais se destacam: o crescimento do número de turistas na cidade do Porto e no norte de Portugal; os prémios e as menções recebidos pelo destino turístico, o Porto foi eleito melhor destino europeu (*European Best Destinations*) em 2012, 2014 e 2017; o aumento do número de eventos regionais, nacionais e internacionais; o surgimento de novos empreendimentos turísticos e de estabelecimentos de alojamento local, que aumentam em número e diversidade, emergindo uma

Quadro 1

Eclusas do rio Douro, Ano de Inauguração, Distância da Foz e Desnível

Eclusas	Ano da inauguração	Distância da foz (km)	Desnível da eclusa (m)	Largura (m)	Comprimento (m)	Tempo máximo de enchimento (minutos)
Crestuma-Lever	1985	21.7	13.9	11.4	89	8.5
Carrapatelo	1972	65	35	11.4	87	12.5
Régua	1973	105	28.5	11.4	85	11
Valeira	1976	144.8	33	11.4	87	11
Pocinho	1982	180.5	22	11.4	86.5	11

Fonte dos dados: APDL, Administração dos Portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo, 2018.

Elaboração: Claudete Oliveira Moreira, 2018.

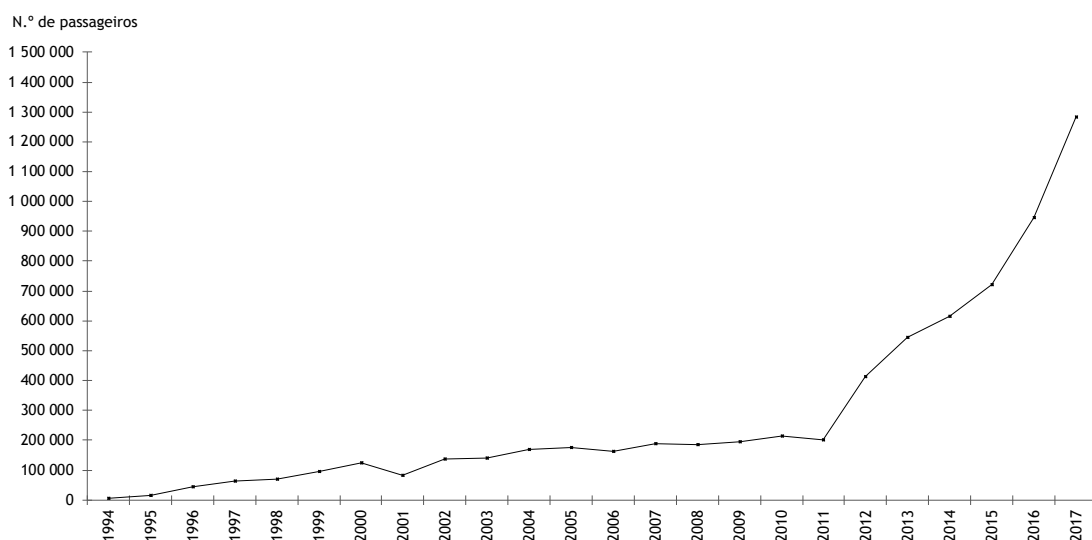


Figura 3

Número total de passageiros na via navegável do Douro de 1994 a 2017.

Fonte dos dados: APDL, Administração dos Portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo, 2018.

Elaboração: Claudete Oliveira Moreira, 2018.

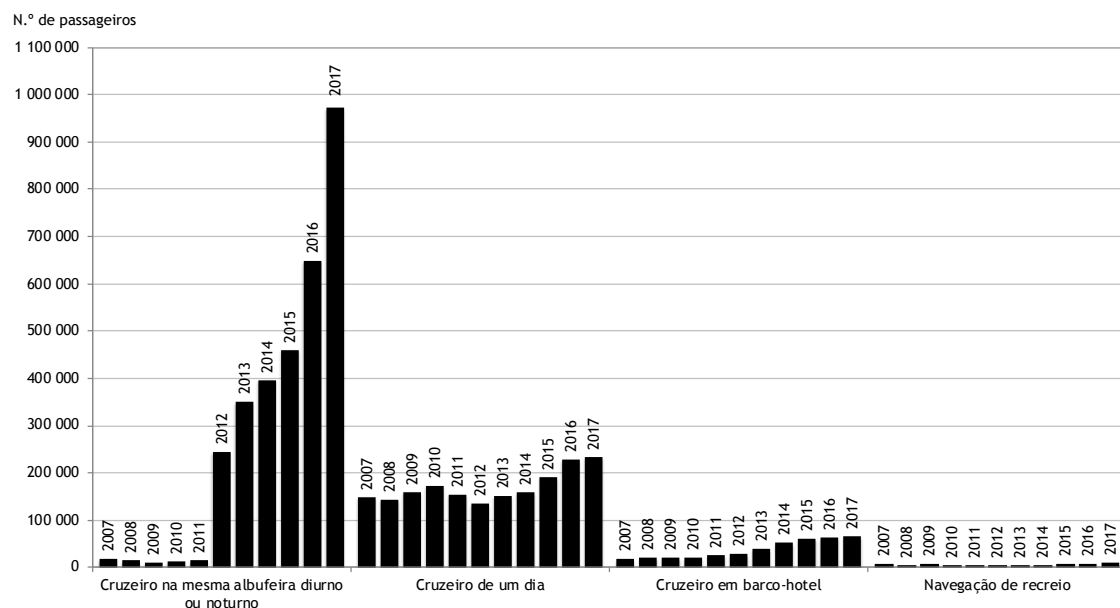


Figura 4

Número total de passageiros que utilizaram a via navegável do Douro, por segmento, de 2007 a 2017

Fonte dos dados: APDL, Administração dos Portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo, 2018.

Elaboração: Claudete Oliveira Moreira, 2018.

oferta diferenciada e de qualidade; o reforço de rotas aéreas; o crescimento das companhias *low-cost* a operar no aeroporto Francisco Sá Carneiro; a adoção de estratégias de atração de investimento; o investimento realizado pelas empresas que se dedicam a atividades de animação turística e marítimo-turísticas que operam na via navegável do Douro,

que têm vindo a adquirir embarcações de maiores dimensões e com características superiores em termos de qualidade, de comodidade, de inovação e de incorporação de tecnologia avançada, entre outras.

Em termos de passageiros os cais apresentam uma diferença muito expressiva. O cais da Régua é o que regista maior movimentação de passageiros (Figura 2).

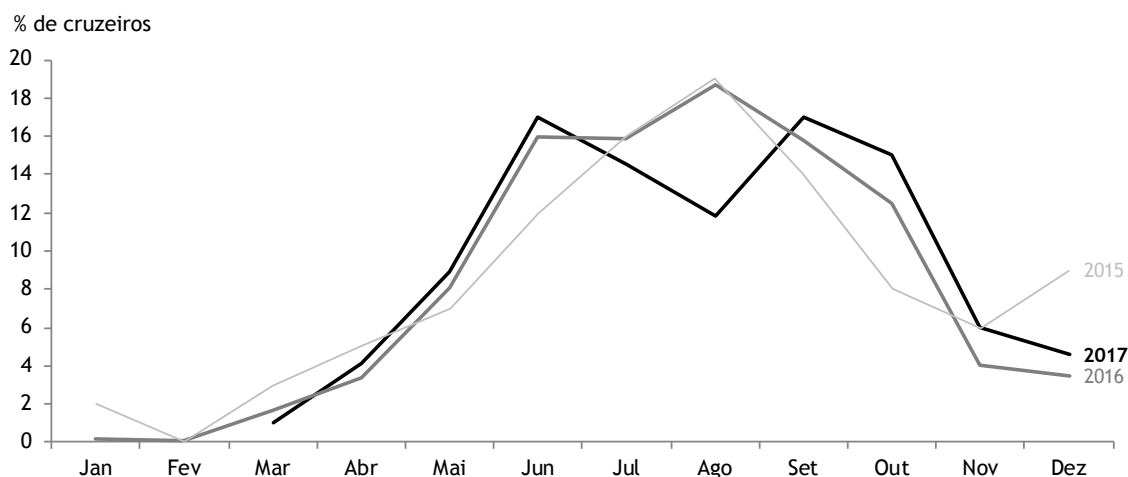


Figura 5

Variação intra-anual da percentagem de cruzeiros fluviais no rio Douro, em 2015, em 2016 e em 2017.

Fonte dos dados: APDL, Administração dos Portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo, 2018.

Elaboração: Claudete Oliveira Moreira, 2018.

Os cruzeiros Régua-Pinhão-Régua e Régua-Barca d'Alva-Régua, cuja duração mais frequente é de um dia, com eclusagem(ns), que complementam uma oferta mais consolidada com a mesma duração Porto-Régua-Porto, contribuem para a importância do cais da Régua. Os cruzeiros de um dia são os que apresentam um número mais regular de passageiros nos últimos anos, evidenciando um ligeiro aumento nos anos mais recentes (Figura 4). O turismo interno é preponderante nestes cruzeiros. Os portugueses representavam 93.6% dos passageiros destes cruzeiros em 2013, e 93.3% em 2014.

São os cruzeiros na mesma albufeira, sem eclusagem, com duração variável, meia hora ou uma hora, diurnos e noturnos, que mais têm crescido em termos de número de passageiros, sendo realizados por 76% dos passageiros que em 2017 utilizaram a via navegável do Douro. Os cruzeiros na mesma albufeira concentram-se, fundamentalmente, em Porto/Gaia (são cruzeiros entre pontes, que decorrem entre a foz e Crestuma-Lever), mas também Entre-os-Rios, Régua, Pinhão, Foz do rio Sabor e no Pocinho. Esta é uma oferta que se adequa bem à curta estada, integrada no produto *city break*.

Assinalável é o crescimento de passageiros em barco hotel. Estes associam-se a uma estada média de cinco noites, sendo a procura marcadamente internacional: Estados Unidos da América, França, Reino Unido e Alemanha.

De acordo com os dados da Administração dos Portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo no rio Douro a navegação de recreio apresenta-se como a menos expressiva em termos de número de passagerei-

ros. No plano de água do rio Douro os desportos fluviais mais comuns são o remo, a canoagem, a motonáutica e a vela, excluindo-se os veleiros com mais de 7.20 m de mastro.

A procura turística no rio Douro é marcadamente sazonal, o que evidencia bem que os cruzeiros são uma atividade realizada preferencialmente no verão, ainda que na primavera e no outono seja expressiva a percentagem de cruzeiros fluviais (Figura 5).

6. Considerações finais

As águas interiores adquirem cada vez maior importância para os lazeres e para o turismo, sendo diversas as atividades que lhes estão associadas. No contexto da valorização dos recursos hídricos os rios têm suscitado um interesse crescente. As relações multisseculares que os rios estabeleceram com o território que percorrem e que as comunidades ribeirinhas estreitaram com o seu rio levam a que os rios se constituam como um recurso patrimonial não negligenciável, sendo apreciável a diversidade de património fluvial que lhes está associado e que importa ativar. O turismo fluvial muito pode contribuir para esta ativação. Neste contexto processos de patrimonialização podem revestir-se de particular relevância.

Pelo facto de os rios serem elementos que unem diferentes municípios podem constituir-se como importantes elementos de referência para a concretização de projetos de cooperação e de colaboração interterritorial, intermunicipal e interinstitucional. Estes podem passar, por exemplo, pela criação de

infraestruturas e de equipamentos que salvaguardem e promovam o valor social, cultural, ecológico e paisagístico do rio, pela criação de um calendário de eventos culturais, desportivos (lúdicos e de competição) que ancorados no rio o projetem. É importante que se promova a fruição dos rios, que os rios sejam espaços vividos, pelo que a valorização dos seus leitos e das suas margens é essencial no âmbito de toda e qualquer estratégia de desenvolvimento territorial e turístico.

O crescimento do turismo fluvial e dos lazeres, designadamente ativos, em águas interiores em Portugal é de tal modo expressivo que se impõe que se inventariem as potencialidades do território nacional que se conheça e se monitorize a procura para melhor gerir a oferta. Atendendo à crescente valorização das águas interiores e à expressão cada vez mais significativa das atividades náuticas (do remo, da vela, da canoagem, do *rafting*, do *canyoning*, do windsurf, do *paddle board*, da motonáutica entre outras), dos cruzeiros fluviais, das praias fluviais muito relevaria agrupar a oferta turística numa plataforma que permitisse divulgar e monitorizar a oferta e a procura turística nas águas interiores de Portugal. Esta informação muito beneficiaria de estar agrupada, em rede e publicamente acessível.

Bibliografia

- Albuquerque, H. C. C. (2013). *Estratégia de desenvolvimento sustentável do turismo na ria de Aveiro* (Tese de doutoramento). Universidade de Aveiro, Aveiro, Portugal.
- Brito-Henriques, E., Sarmiento J., & Lousada M. A. (2010). When water meets tourism: An introduction. In E. Brito-Henriques, J. Sarmiento, & M. A. Lousada (Eds.), *Water and tourism. Resources management, planning and sustainability* (pp. 13-33). Lisboa: CEG, Universidade de Lisboa.
- Carvalho, P. (2012). Cidades e valorização paisagística de frentes aquáticas. In P. Carvalho, *Ordenamento territorial e desenvolvimento* (pp. 37-50). Coimbra: IUC.
- Cavaco, C. (2010a). *Desenvolvimento sustentável de municípios da Região Centro Interior: Agenda 21 Local*. In C. L. Medeiros & C. Cavaco (Coord.), *Povos e Culturas, 14, Desenvolvimento regional e local* (pp. 149-211). Lisboa: CEPCEP, Universidade Católica Portuguesa.
- Cavaco, C. (2010b). Água doce: Agricultura versus lazeres e turismo. In E. Brito-Henriques, J. Sarmiento & M. A. Lousada (Eds.), *Water and tourism. Resources management, planning and sustainability* (pp. 223-259). Lisboa: CEG, Universidade de Lisboa.
- Cavaco, C., & Simões J. M. (1998). *Água, desenvolvimento e bem-estar*. Lisboa: MADRP.
- Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Norte (CCDRN) (2008). *Plano de Desenvolvimento Turístico do Vale do Douro 2007-2013*. Porto: CCDRN.
- Comunidade Intermunicipal do Douro (2014). *Estratégia integrada de desenvolvimento territorial da região do Douro (2014-2020)*. Vila Real: CIM Douro.
- Costa, C. (2010). O turismo e a água. In CCDRC (Ed.), *À beira da água* (pp. 261-295). Coimbra: CCDRC.
- Damien, M.-M. (2001). *Le tourisme fluvial*. Paris: PUF.
- Espada, R. R. R. C. (2011). *Alqueva - roteiro para um destino turístico sustentável* (Dissertação de mestrado). Estoril, ESHTe, Portugal.
- Fazenda, N., Silva, F. N., & Costa, C. (2010). Douro Valley Tourism Plan: The plan as part of a sustainable tourist destination development process. *Worldwide Hospitality and Tourism Themes*, 2(4), 428-440.
- Ferreira, A. S. V. (1998). As atividades de turismo, recreio e lazer nas albufeiras. *Sociedade e Território*, 28, 37-49.
- García González, L. (2004). Agua y turismo. Nuevos usos de los recursos hídricos en la Península Ibérica. Enfoque integral. *Boletín de la AGE*, 37, 239-255.
- Hall, C. M., & Härkönen, T. (2006). *Lake tourism: An introduction to lacustrine tourism systems*. In C. M. Hall & T. Härkönen (Eds.), *Lake tourism: an integrated approach to lacustrine tourism systems* (pp. 3-26). Clevedon: Channel View Publications.
- Haslam, S. M. (1997). *The river scene: Ecology and cultural heritage*. Cambridge: CUP.
- Mangorrinha, J., & Pinto, H. G. (2010). Water and tourism. Culture heritage and new business opportunities - the legacy of Portuguese thermalism. In E. Brito-Henriques, J. Sarmiento, & M. A. Lousada (Eds.), *Water and Tourism. Resources management, planning and sustainability* (pp. 93-106). Lisboa: CEG, Universidade de Lisboa.
- Marques, H. (2011). A construción da rexión do Douro portugués a partir da súa identidade fluvial. In R. C. Lois González & V. Paül Carril (Eds.), *Turismo fluvial e da natureza. Un elemento de revitalización dos espazos rurais e do interior* (pp. 69-83). A Coruña: Instituto Galego de Estudos Europeos e Autonómicos.
- Marques, P. F. (1994). Reservoirs: Alternative landscapes to coastal recreation. *Littoral 94 Proceedings: A multi-Disciplinary Symposium on Coastal Zone Research-Management and Planning Europe and*

- Mediterranean* (pp. 849-863). Porto: Eurocoast Portugal.
- Marujo, M. N. (2005). Alqueva e a nova paisagem turística. *Revista Turismo & Desenvolvimento*, 2(2), 145-148.
- Medeiros, C. L., & Cavaco, C. (2008). *Turismo de saúde e bem-estar: Termas, spas termais e talassoterapia*. Lisboa: CEPCEP, Universidade Católica Portuguesa.
- Ministério do Ambiente (MA) (1997). *Programa de Valorização das Praias Fluviais*. Lisboa: MA, SERN e IA.
- Moreira, C. O. (2011). Ambientes aquáticos não marítimos no Baixo Mondego: Margens para a recreação, o lazer e o turismo. In N. Santos & L. Cunha (Coord.), *Trunfos de uma geografia activa: Desenvolvimento local, ambiente, ordenamento e tecnologia* (pp. 149-158). Coimbra: IUC.
- Moreira, C. O. (2012a). Lazer, animação turística e desenvolvimento local. In R. Jacinto (Coord.), *Patrimónios, territórios e turismo cultural: Recursos, estratégias e práticas*, Coleção Iberografias, 19, (pp. 77-103). Guarda: CEI, Âncora Editora.
- Moreira, C. O., & Santos, N. (2010). New opportunities for water environments: River tourism and water leisure activities. In E. Brito-Henriques, J. Sarmiento, & M. A. Lousada (Eds.), *Water and tourism. Resources management, planning and sustainability* (pp. 147-168). Lisboa: CEG, Universidade de Lisboa.
- Moreira, C. O., & Santos, N. (2016). Turismo fluvial em Portugal Continental: Oferta e potencialidades. In A. Nunes, C. O. Moreira, I. Paiva & L. Cunha (Coord.), *Territórios de água, water territories* (pp. 255-271). Coimbra: CEGOT.
- Peixoto, P. (2016). Os usos sociais dos rios. In P. Peixoto & J. P. Cardielos (Orgs.), *A água como património. Experiências de requalificação das cidades com água e das paisagens fluviais* (pp. 57-70). Coimbra: IUC.
- Pereira, A. F. C. (2014). *O turismo fluvial no rio Tâmega* (Dissertação de mestrado). Universidade do Minho, Guimarães, Portugal.
- Prideaux, B., & Cooper, M. (Eds.). (2009). *River tourism*. Oxfordshire: CABI.
- Prideaux, B., Timothy, D. J., & Cooper, M. (2009). Introducing river tourism: Physical, ecological and human aspects. In B. Prideaux & M. Cooper (Eds.), *River tourism* (pp. 1-22). Oxfordshire: CABI.
- Ramos, A. R. C. (2005). *O termalismo em Portugal: dos factores de obstrução à revitalização pela dimensão turística* (Tese de doutoramento). Universidade de Aveiro, Aveiro, Portugal.
- Rodrigues, A. I., (2015). *Lake-destination image assessment: The case of the Alqueva lake, Portugal* (Tese de doutoramento). Universidade do Algarve, Faro, Portugal.
- Rodrigues, A. I., Correia, A., & Kozak, M. (2013). The Alqueva reservoir in Portugal: Towards the development of a new lake destination. *Polish Journal of Natural Science*, 28(1), 131-143.
- Santos, N. (2012). A gestão das bacias hidrográficas e a valorização turística dos ambientes fluviais: O rio Mondego. *Revista Geonorte*, 4(4), 210-219.
- Santos, N., & Cunha, L. (2008). Novas oportunidades para o espaço rural. Análise exploratória no Centro de Portugal. In N. Santos & A. Gama (Coord.), *Lazer: Da libertação do tempo à conquista das práticas* (pp. 209-225). Coimbra: IUC.
- Saraiva, M. da G. A. N. (1999). *O rio como paisagem: Gestão de corredores fluviais no quadro do ordenamento do território*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian e FCT.
- Senra, J. N. T. (2014). *O turismo fluvial como vetor de desenvolvimento turístico do Alto Douro Vinhateiro Património da Humanidade* (Dissertação de mestrado). Universidade do Minho, Braga, Portugal.
- Silva, J. A. (Coord.). (2005). *O destino turístico Arade: Uma estratégia de intervenção*. Portimão: Agência do Arade, Associação de Desenvolvimento do Arade.
- Silveira, L. (2016). *O turismo de iates: Estratégia de desenvolvimento para a Figueira da Foz* (Tese de doutoramento em Turismo, Lazer e Cultura). Universidade de Coimbra, Coimbra, Portugal. URL: <http://hdl.handle.net/10316/31172>
- Simões, J. M., & Vale, M. (2002). Valorizar e fruir o Tejo: Uma aposta estratégica da região de Lisboa e Vale do Tejo. *Sociedade e Território*, 33, 108-122.
- Sousa, J. F., Fernandes, A., & Carpinteiro, A. (2009). Developing nautical recreational activities as a territorial strategy: A perspective on the Tagus estuary. *Journal of Coastal Research*, 56, 1154-1158.
- Teles, T. (2012). *Turismo fluvial no Douro: rio, caminho de ontem atração de hoje* (Dissertação de mestrado). Universidade de Coimbra, Coimbra, Portugal.
- Wall, G. (1997). Tourism attractions: points, lines, and areas. *Annals of Tourism Research*, 24(1), 240-243.
- Wall, G., & Mathieson, A. (2006). *Tourism: changes, impacts and opportunities*. Harlow: Pearson Education.