



## ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

### **Projeto de Resolução n.º 759/XII/2ª**

**Recomenda ao Governo a criação de um regime específico de navegação nos estuários dos rios**

#### Exposição de motivos

Portugal assegurou uma relevantíssima presença na história das nações enquanto país de destemidos navegadores e descobridores de novos mundos, subindo rios e desbravando mares.

Com três quartos das suas fronteiras definidas pelo oceano, mesmo se em algumas épocas esteve de costas voltadas para ele, Portugal tem o seu destino indelevelmente traçado pela ligação ao meio aquático, e as dificuldades que o mundo da economia atravessa hoje vêm lembrar um mar de oportunidades por explorar que continua ali ao virar da porta.

No mar e nas suas ligações fluviais estão um futuro de potencialidades ligadas ao desporto, ao turismo, à medicina, à energia, à alimentação.

Foi recentemente estimado que a economia do mar represente direta ou indiretamente cerca de 11% do PIB, de 12% do emprego, e de 17% dos impostos indiretos na economia portuguesa.

O desenvolvimento das atividades náuticas, envolvendo um crescente número e variedade de embarcações e de desportistas justifica a necessidade de um continuado ajustamento do regime jurídico em vigor que, mantendo o nível de segurança exigível para as embarcações e seus utilizadores, permita uma maior celeridade e flexibilidade no processo de registo das embarcações e certificação dos navegadores de recreio.



## ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

Em Portugal a navegação nos rios e seus estuários, está subordinada ao regime jurídico da atividade da náutica de recreio, e ao respetivo Regulamento aprovado pelo Decreto-Lei n.º 124/2004, de 25 de Maio.

Esta regulamentação revela-se contudo demasiado marcada pela pressão do que se perspetiva ser o futuro, menorizando ou revelando-se ineficaz para salvaguardar o património histórico e as vivências de populações das zonas ribeirinhas que querem ter um papel no presente e no futuro que são também seus por direito.

Contrariando o que se poderia tornar uma perda irreparável, e fazendo eco da Carta de Barcelona datada de 2003, iniciativa que procurou lançar as bases para a salvaguarda do «património marítimo flutuante», uma legião de entusiastas lusos vem aderindo ao espírito do European Maritime Heritage através de uma atividade deveras meritória.

Esse crescente grupo de cidadãos, com muito empenho e energia, e o inestimável apoio de alguns municípios, têm procurado manter a tradição ajudando a que as artes não se percam, e vêm recuperando embarcações abandonadas, reconstruindo novas, copiando modelos antigos, e organizando passeios, concentrações, e regatas.

Como corolário dessa dedicação, foi em 2008, no dia Europeu do Mar, institucionalizada a «Marinha do Tejo» enquanto pólo vivo do Museu da Marinha, composto pelas embarcações típicas que navegam no Tejo, recuperando o tempo dos catraios, das canoas, botes e faluas, fragatas, varinos, bateiras e chatas.

Contudo, as tradicionais e típicas embarcações, outrora tão relevantes para a economia local, quer através do transporte de pessoas quer do abastecimento de géneros – substituindo as pontes inexistentes e as tortuosas estradas –, estão hoje muito condicionadas na sua movimentação e arredadas do seu potencial contributo para essa importante indústria portuguesa que é o Turismo, por ausência de tratamento específico adequado.



## ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

A experiência internacional mostra iniciativas diferenciadoras que salvagam este tipo de património e devolvem um papel relevante na atualidade às embarcações do passado, integrando-as harmoniosamente no tecido social e económico nacional.

Os regimes especiais aplicados à navegação nos rios e seus estuários na Holanda ou em Itália merecem no seu enfoque um olhar especial pela atenção dedicada às embarcações tradicionais enquanto objetos de cultura e componentes históricas, e apontam um caminho a seguir.

Seria importante definir «neste país à beira-mar plantado» um regime de Transporte fluvial não regular que proporcione localmente opções de transporte ocasional, e no contexto de uma atividade de inegável interesse turístico, articulados com licenciamento municipal adequado.

O potencial das atividades tradicionais como a construção naval e os transportes marítimos, a pesca e a transformação de pescado, o turismo, as energias de ondas e marés, a biotecnologia, a alimentação ou medicina são indiscutivelmente o futuro para regiões ribeirinhas mas não só.

É importante que volte a haver transporte mais fluido, liberto nestes espelhos de água, embarcações tradicionais típicas das localidades servidas por vias fluviais, a alegrar a paisagem, a servir população, a animar o turismo.

A dotação estratégica de algumas rampas de acesso ou a colocação de simples argolas para acostagem são exemplo algumas pequenas intervenções que contribuiriam positivamente para a afirmação destas atividades e deveriam também por isso ser prosseguidas.

Hoje, estas ocupações na pequena construção naval, na pintura e na calafetagem de embarcações, incentivando reminiscências de um passado vivo que precisa de ser acarinhado estão a impulsionar um potencial turístico que, significativamente, não tem passado despercebido a passageiros e organizadores de cruzeiros.



## ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

Portugal enquanto país-destino de turismo tem assistido a um crescimento muito significativo do número de cruzeiros que fazem escala nos nossos portos, daqui resultando naturais apelos a um aumento do investimento dirigido a este sector.

O apelo do mar e dos rios e a vontade de neles navegar, as aventuras à vela ou a remo, ou até em desculpável concessão a pequenos motores auxiliares, tem dado espaço para o reflorescimento de atividades pitorescas recorrendo a não raro a estaleiros improvisados por vezes nos próprios jardins das suas casas.

Portugal foi e será nação de navegadores e marinheiros enquanto souber preservar a sua Cultura e a sua História.

O Plano Estratégico de Transportes 2011-2015, concebido num período de dificuldades extremas do País resultantes da atual conjuntura põe em evidência o importante papel do sistema marítimo-portuário na economia nacional e na competitividade.

No domínio dos portos e da atividade portuária assistiu-se ao longo dos últimos dois anos a uma reorganização do trabalho e da atividade portuária, e na redução de custos de contexto associados enquanto contributo para a dinamização destas atividades ligadas ao mar.

A procura parece justificar a aposta nestas pequenas atividades colaterais tão importantes também para a micro-economia e o micro-emprego e um esforço nesse sentido das entidades com competência na matéria para a definição de um normativo equilibrado e adequado para uma marinharia dos rios e estuários que teima em não desaparecer, acenando com um enorme potencial em domínios ainda pouco explorados e fonte de enorme riqueza material e cultural.

Assim:

A Assembleia da República resolve, nos termos do disposto no n.º 5 do artigo 166º da Constituição da República Portuguesa, recomendar ao Governo que:



## ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

1. Pondere a criação de um normativo específico para as embarcações típicas dos rios e seus estuários tendo em consideração as suas características especiais;
2. Defina um regime de prestação de serviços no âmbito do transporte fluvial público não regular abrangendo as embarcações típicas e outras vocacionadas para o mesmo;
3. Preveja a dotação simples de infraestruturas ligeiras e outras facilidades pelo significativo impacto positivo que têm nestas atividades;
4. Confira coerência e integre estas atividades na estratégia e lógica da Economia do Mar e proximidades.

Palácio de São Bento, 07 de junho de 2013

Os Deputados do Grupo Parlamentar do PSD,

LUÍS MONTENEGRO; PEDRO LYNCE; LUÍS MENEZES; PAULO BATISTA SANTOS; JOSÉ MATOS ROSA; ANTÓNIO PRÔA; PEDRO DO Ó RAMOS; HÉLDER SOUSA SILVA; NUNO MATIAS; BRUNO COIMBRA; ULISSES PEREIRA; ANA SOFIA BETTENCOURT; PAULO SIMÕES RIBEIRO; SÉRGIO AZEVEDO; BRUNO VITORINO; NILZA DE SENA; MIGUEL SANTOS; FERNANDO MARQUES; PEDRO PINTO; NUNO ENCARNAÇÃO