

**ESTUDO DE IMPACTE AMBIENTAL DA AMPLIAÇÃO E REQUALIFICAÇÃO DE ESTALEIRO
NAVAL, INCLUINDO PARQUEAMENTO A NADO E MODERNIZAÇÃO DAS INSTALAÇÕES DA
QUINTA DO PROGRESSO, FARO.**

ELEMENTOS ADICIONAIS AOS DESCRITORES:

- Saúde Humana
- Impactos Socioeconómicos

Prof. Doutor Fernando Perna

fperna@ualg.pt

Julho de 2024

NOTA: Cada entrada de resposta ao pedido de elemento adicional está numerada [1], [2], [3], (...) [12]. Esta organização da adenda permite que as entradas possam ser lidas não só isoladamente ponto a ponto, como também de forma integrada na sequência original no descritor como um todo.

Índice

1. Introdução	02
2. Metodologia	02
3. Situação atual	03
3.1 Estrutura económica e emprego	03
3.2 Acessibilidade	09
3.3. População e Saúde Humana	11
4. Evolução previsível da situação atual na ausência de projeto	15
5. Avaliação de Impactes	16
5.1 Fase de Construção	16
5.2 Fase de Exploração	18
6. Plano de Monitorização e Gestão	24
7. Conclusões	24
Referências Bibliográficas	25

1. Introdução

Os descritores têm por objetivo analisar as dimensões socioeconómica e qualidade de saúde humana na área de influência do projeto. A dimensão socioeconómica assenta nas atividades industriais relacionadas com a manutenção e reparação naval, combinadas com as atividades do setor terciário inerentes à náutica de recreio e turismo náutico. Esta conexão é o primeiro fator identitário do projeto da Nave Pegos, assente na ligação ao mar e à economia azul.

A dimensão da qualidade de saúde humana assenta no conhecimento das possíveis alterações nas condições de vida e de bem-estar humanos, decorrentes da análise socioeconómica projetada sobre as dimensões e princípios de desenvolvimento sustentável. Entre outros, esta nova conexão confere o segundo fator identitário do projeto, focado nos processos e benefícios da economia circular.

2. Metodologia

A metodologia adotada compreende um total de sete fases. Na primeira (i) procede-se ao enquadramento histórico da ocupação e utilização da área atual, situando-a no contexto da evolução da náutica profissional e de recreio. Na segunda (ii) estabelece-se a situação *status quo* como ponto de partida comparativo aos desenvolvimentos e impactos futuros. Na terceira, quarta, quinta, sexta e sétima fases são, respetivamente, (iii) analisados os impactos na ausência de projeto, (iv) os impactos em fase de construção e exploração, (v) os impactos cumulativos e, finalmente, (vii) o plano de monitorização e gestão.

Ao longo destas fases são utilizados métodos mistos, opção metodológica largamente defendida na aproximação ao estudo deste tipo de análises (Ivankova & Wingo, 2017). Assim, por um lado, o presente estudo utiliza aproximações quantitativas suportadas por estatísticas oficiais de caracterização do território local e regional, atividade económica e bem-estar, desde que publicadas em política de *open access* e com a maior atualidade possível, recorrendo maioritariamente ao Instituto Nacional de Estatística. Por outro lado, utiliza aproximações qualitativas baseadas na opinião publicada por nautas e media internacionais sobre a atividade da Nave Pegos, também suportadas pela observação participada realizada no local do projeto, ao longo dos últimos cinco anos em diferentes estações intra-anuais de procura de serviços.

3. Situação Atual

3.1 Estrutura económica e emprego

Com mais de 25 anos de atividade contínua (início em 1996), a Nave Pegos desenvolve com sucesso a recuperação e modernização da tradição da indústria de manutenção e reparação naval no concelho de Faro. A atividade naval no espaço utilizado pela empresa a poente da cidade remonta a 1911, data de construção do cais para descarrega de peixe para a conserveira aí existente e que laborou até ao final da II Grande Guerra. Este cais está ainda hoje presente e em funcionamento. Da II Guerra Mundial até à chegada da Nave Pegos, esta área foi utilizada pelos estaleiros ingleses Massion and Barry, reparando e construindo neste local embarcações em madeira com dimensões que ultrapassavam os 30 metros, destinadas quer à pesca quer ao recreio, nos armazéns onde são hoje os escritórios e oficinas da Nave Pegos.

A empresa é atualmente uma referência internacional no sector, com capacidade para 140 embarcações em seco provenientes dos cinco continentes. Com procura ao longo de todo ao ano, trata-se maioritariamente de veleiros e das suas tripulações, desde nautas residentes na região que na Nave Pegos asseguram a manutenção anual, passando pelos iatistas britânicos, franceses, alemães, nórdicos e de outras nacionalidades que regularmente invernam as suas embarcações no estaleiro, até clientes que na volta ao mundo escolhem a Nave Pegos em Faro como ponto de apoio para a execução das obras de segurança e manutenção.

Este contexto atual resulta do empenho pessoal e da política de investimento das duas últimas décadas, sendo um processo que não está encerrado. Através do projeto de ampliação e requalificação do estaleiro naval, incluindo o estacionamento a nado e a modernização das instalações da Quinta do Progresso em Faro, abrem-se horizontes que podem fazer crescer a empresa e os benefícios que gera no concelho e na região.

Incentivo a este impulso são as sucessivas boas referências ao estaleiro em revistas e guias náuticos de referência internacional. A título de exemplo, a revista *Practical Boat Owner*, publicada no Reino Unido, Alemanha, França, Espanha, Itália e Portugal, entre outros, editou recentemente um artigo de opinião sobre a Nave Pegos, no qual é expresso: “We spent three

weeks ashore in 'Bruce's Boatyard', and come to the conclusion that is ideal for anyone looking for winter storage.”

Outra publicação fundamental para os nautas, o guia *Atlantic Spain & Portugal* editado pela Royal Cruising Club Pilotage Foundation, refere-se à Nave Pegos como: “(...) an unpretentious but seemingly well-run boatyard.”

[6] A boa imagem internacional do estaleiro, associada ao compromisso interno de qualidade de gestão e de crescimento sustentado, faz posicionar a empresa Nave Pegos quer na situação atual, quer ainda de forma superior na prospetiva de implementação do projeto, como uma forte contribuidora para os pontos fortes revelados nos Quadros 1 e 2, bem como para a minimização de fragilidades neles patentes. Como opção metodológica refira-se que nestes quadros opta-se por apresentar os dados estatísticos mais recentes disponibilizados à data de edição deste estudo, o que, apesar de impor alguma variabilidade temporal, garante a maior atualização possível de suporte à análise.

Quadro 1 – População e Território, Emprego e Estrutura Económica 2021-2011:
Concelho de Faro vs Algarve vs Portugal

Indicadores		Concelho de Faro		Algarve (NUT II)		Portugal (NUT I)
		Valor	% na Região	Valor	% no País	
[6] População e Território						
População Residente (nº)	2021 (a)	67 622	10,2%	467 343	4,5%	10 298 252
	2011 (b)	64 560	14,3%	451 006	4,3%	10 562 178
Variação População Residente 2021 / 2011		4,7%	-4,1 pp	3,6%	0,2 pp	-2,5%
Densidade Populacional 2022 (nº habitantes / Km2) (c)		340,2	---	95,8	---	114,0

Fonte: INE (2024) www.ine.pt, acesso em 17 de julho de 2024. (a) INE, Recenseamento da população e habitação - Censos 2021, última atualização a 19 de março de 2024; (b)

Recenseamento da população e habitação - Censos 2011, última atualização a 13 de fevereiro de 2024; (c) INE, Estimativas anuais da população residente (densidade populacional), última atualização a 20 de junho de 2024.

Quadro 2 – Emprego e Estrutura Económica 2021-2011:

Concelho de Faro vs Algarve vs Portugal

Indicadores	Concelho de Faro		Algarve (NUT II)		Portugal (NUTI)
	Valor	%	Valor	%	
[7] Emprego por Setor de Atividade Económica, Desemprego e Ganho Médio					
Primário (a)	1 042	3,46%	6 750	3,59%	130 145
Secundário (a)	3 860	12,80%	28 220	15,00%	1 096 498
Terciário (social + económico) (a)	25 251	83,74%	153 174	81,41%	3 199 818
Taxa de Desemprego Anual 2021 (b)	8,76%		11,80%		8,13%
População Desempregada (nº) (c)	Janeiro 2023	1 946	22 860	306 371	
	Agosto 2023	1 453	9 063	283 103	
Ganho Médio Mensal 2021 (€) (d)	1 257,80		1106,32		1 289,50

Fontes: (a) INE (2024) INE, Recenseamento da população - População empregada (N.º) por Local de residência à data dos Censos 2011; b) INE (2024) Recenseamento da população e habitação - Censos 2011 - Taxa de desemprego (%) por Local de residência; (c) IEFP (2024) Estatísticas Mensais por Concelhos; (d) INE (2024) Ganho médio mensal (€) por Localização geográfica (NUTS - 2024).

[6] e [7] Do ponto de vista da estrutura económica e do emprego um dos destaques mais relevantes da atividade da Nave Pegos está na conexão que estabelece entre o setor secundário e o terciário, contribuindo para atenuar algum diferencial que nesta relação existe no concelho de Faro face à média da região do Algarve. Isto é, contribui e irá contribuir mais

para um maior “equilíbrio” na distribuição da população empregada entre os setores secundário e terciário. Note-se que economicamente este “equilíbrio” é um fator essencial para o reforço das cadeias de valor e multiplicadores económicos indiretos e induzidos pelas despesas diretas no setor terciário, por exemplo pelo turismo e recreação (náutica e outras), tão necessário para continuar a quebrar o *lock in* setorial da região do Algarve. Simultaneamente, tem condições para também ser um parceiro ativo na consolidação da atratividade do concelho através do ganho médio mensal, sobretudo se for tido em consideração o nível de especialização e competências ao nível tecnológico necessárias para o projeto de ampliação em estudo.

É esta atratividade que, por sua vez, reúne o potencial contributo do projeto para a redução de um relativo ponto fraco do concelho face à região. Em termos demográficos e tendo por referência a evolução da população entre períodos censitários, 2011 a 2021, o concelho de Faro cresce 4,7%, o que inclusive está acima da média do Algarve cuja evolução atingiu os 3,6%. No entanto, dada a diferença dos valores de base da população em 2011 a partir da qual se aplica a evolução, estes 3,6% sobre o conjunto de todos os concelhos do Algarve fazem com que Faro, apesar de crescer, acabe por perder peso relativo na região, na qual representa 14,3% dos residentes em 2011 e 10,2% em 2021, isto é, uma redução de 4,1 pontos percentuais no seu peso relativo regional. Se esta redução relativa tivesse gerado no todo regional um maior equilíbrio demográfico entre o litoral e o interior, tal seria inclusive um ponto positivo. Porém, sabe-se que apesar de todos os esforços o fenómeno da litoralização não diminui na última década, o que faz concluir que Faro perdeu peso relativo em população residente sobretudo face à evolução de outros concelhos do litoral. O projeto de ampliação e requalificação em apreço na Nave Pegos, em que a dinâmica empresarial e a inovação são condições de partida e que acompanham todo o seu ciclo de vida, constitui um excelente exemplo empresarial do que Faro pode acolher e disseminar para funcionar como um *hub* de crescimento económico fortemente relacionado com a região e com os diferentes setores de atividade.

[4] Em termos de investimento, existe uma parcela de 1.200.000€ já realizada a montante do processo de ampliação e requalificação e que assegurou a dragagem do canal de acesso ao estaleiro (comum ao estacionamento a seco e a nado), despesa essencial para garantir a segurança operacional da navegação. Posteriormente, a execução da totalidade do projeto de ampliação e requalificação tem previsto um novo investimento de aproximadamente mais

2.500.000€, admitindo-se alguma variabilidade face à evolução dos custos de obra e taxa de inflação.

[5] Atualmente com um número de pessoal ao serviço direto entre 5 a 10 trabalhadores ao longo do ano, para além de no estaleiro prestarem serviços mais de 20 empresas com os seus investimentos e postos de trabalho, com referência sobretudo para os concelhos de Tavira, Olhão, Loulé e Lagos. A atividade do estaleiro indicia desta forma um efeito multiplicador económico significativo sobre o concelho e a região. Tendo presente o projeto de ampliação e requalificação, este efeito multiplicador será ainda mais potenciado, prevendo-se a criação de um número aproximado de 25 postos de trabalho diretos durante a fase de construção e de 15 novos postos de trabalho quando atingido o ano cruzeiro da fase de exploração.

[10] Em termos económicos a presença atual e futura da Nave Pegos destaca-se também pela diversificação das atividades económicas que está a induzir e induzirá no concelho. De facto, apesar das potencialidades naturais, históricas, tecnológicas e de acessibilidade que um território como o abrangido pelo concelho de Faro detém sobre a cadeia de valor do desenvolvimento do setor da reparação e manutenção de embarcações (CAE 33150) e auxiliares dos transportes por água (CAE 52220), tal não é hoje ainda suficiente para que qualquer destas se posicione entre as 15 primeiras atividades económicas (CAE Rev.3) mais relevantes no concelho em termos de ranking de número de trabalhadores por conta de outrem (GEE - Gabinete de Estratégia e Estudos do Governo de Portugal, 2024).

No entanto, apesar desta reduzida expressão relativa, o potencial de crescimento é uma realidade evidenciada pelas dinâmicas existentes na própria região. Tendo por referência o ano 2022, é possível detetar a um conjunto de empresas com sede no Algarve a exercer como atividade principal a reparação e manutenção de embarcações, com um impacto económico e sobre o emprego que é já hoje uma evidência.

Quadro 3 – Indicadores de Atividade Económica e Emprego da Atividade de Reparação e manutenção de embarcações, 2022.

Indicadores	Algarve
Número de Empresas	65
VAB	5 665 583
Número de Trabalhadores	272

Fonte: SABI (2024)

É esta dinâmica que o projeto da Nave Pegos irá atrair, consolidar e potenciar no concelho de Faro. A dimensão, escala e impactos esperados do projeto, fazem prever uma evolução da situação atual com condições para a empresa e o concelho se afirmarem como um dos polos regionais mais relevantes de dinamização desta atividade e da respetiva cadeia de valor.

A realidade determinada pelo triângulo formado pela matriz económica e social da região/concelho, a dinâmica empresarial associada à fileira da náutica que tem origem no espaço da Nave Pegos e, finalmente, o facto de aproximadamente entre 90 a 95% dos clientes serem residentes no estrangeiro, resulta numa situação de partida onde a Nave Pegos é identificada como uma empresa de referência na fileira do turismo náutico e, simultaneamente, da indústria naval. Deste binómio nascem dois vetores de suporte e potenciação do impacto económico e social:

- Vantagens económicas e sociais induzidas no território pela linearização dos fluxos turísticos ao longo do ano e menor variabilidade intra-anual da atividade industrial. Em acumulado, as duas situações provocam o conseqüente aumento da robustez da cadeia de valor ligada à prestação de bens e serviços com origem no turismo e na recreação náuticos;
- Vantagens económicas e sociais também provocadas por se tratar de uma empresa exportadora por excelência. A empresa oferece um produto de suporte ao turismo náutico, posicionado num espaço de transição entre os quadrantes de “niche tourism”

e de “high profile tourism”, de acordo com os critérios de valor e volume de ECORYS (2013), opções de orientação prioritária no desenvolvimento do concelho de Faro e da região do Algarve.

Os nautas e respetivas embarcações encontram hoje no estaleiro um conjunto de serviços valorizados pelo *know-how* de décadas, num espaço qualificado para as receber, gerando efeitos sobre a área de influência envolvente, os quais podem ser ainda mais potenciados em benefício da matriz económica do concelho caso sejam resolvidos os limites físicos à produção com que atualmente se debate.

Não se trata apenas de uma questão empresarial em sentido estrito, mas sim de uma questão económica e social alargada. A atividade da Nave pegos em Faro não está restrita a um espaço delimitado de consumo/produção entre muros. Por oposição, a empresa propaga os seus efeitos ao longo da diversidade de serviços conectados com a manutenção e reparação naval associada maioritariamente ao turismo náutico e à náutica de recreio, distanciando-se assim do padrão de mercado fechado, o ambiente *bubble* tão criticado na literatura sobre economia do turismo, no qual os efeitos não se propagam porque existem “facilities and attractions, which is separated from its surrounding environment by spatially or psychologically created boundaries” (Bosley, 2008: 167).

3.2 Acessibilidade

Tendo presente a acessibilidade marítima aos serviços da cidade, focada naturalmente na navegação e/ou estada nas águas abrigadas da Ria Formosa, considera-se que o concelho de Faro está dotado de três “portas de entrada” por via marítima. Estas “portas” estão, por sua vez, claramente relacionadas com o uso por diferentes segmentos de turistas e visitantes, respetivamente:

- “Porta Doca de Recreio”, na cidade. Vocacionada para o residente e/ou turista urbano;
- “Porta Praia de Faro – Centro Náutico”, na Ilha de Faro. Vocacionada para o residente e/ou turista balnear;

- “Porta Barra de Faro-Olhão”, Ilha da Barreta / Ilha do Farol. Vocacionada para o residente e/ou turista nauta.

A “Doca de Recreio”, na cidade, assegura uma tripla atividade: (a) o Ginásio Clube Naval na contribuição para a promoção e formação da náutica de recreio e natação, formando em centenas de praticantes o gosto pelo mar/atividades náuticas; (b) a crescente aposta dos agentes privados nas atividades marítimo-turísticas no seio do Parque Natural da Ria Formosa, quer sobre a forma de lazer educacional (passeios) ou desportivo (desporto formal e informal); (c) a própria utilização da Doca de Faro como local de amarração de embarcações de recreio, cujos proprietários são maioritariamente residentes no concelho, cerca de 90% do total de utilizadores (Perna, Custódio e Oliveira, 2015).

A “Praia de Faro – Centro Náutico”, na Ilha de Faro, tem permitido formar e proporcionar momentos de lazer desportivo a munícipes e turistas que visitam o concelho, referindo-se por exemplo os cursos de canoagem, vela, windsurf e *stand up paddle*, os eventos e as competições promovidas, o que tem permitido ao longo dos anos atrair entusiastas do desporto náutico a participar em atividades no concelho, ao mesmo tempo que adquirem conhecimentos sobre a riqueza natural da Ria Formosa.

A prática e política pública das últimas décadas colocou a evidência nas duas primeiras “portas”. Se bem que relevantes, esta especialização em duas “portas” demonstra a forma desequilibrada como a economia do mar e as acessibilidades marítimas se têm desenvolvido no concelho, privilegiando a componente de turismo costeiro, mas descurando o potencial do turismo marítimo (para além das águas abrigadas) associado aos fluxos de entrada pela terceira porta, a “Barra de Faro-Olhão”.

Os nautas que procedem desta entrada pouco contactam com a cidade, exceto os serviços já existentes na Nave Pegos, internacionalmente reconhecidos, mas que se encontram no limite em termos de capacidade de carga física de resposta. Porém, quando de facto acedem ao interior da área da Nave Pegos, as condições da localização do projeto e da sua relação com a cidade são ímpares. As tripulações beneficiam da acessibilidade a pé ou bicicleta ao centro da cidade, ao comércio e à restauração, bem como à estação de comboio ou gare rodoviária.

Central é também a acessibilidade ao Aeroporto Internacional de Faro, do qual as tripulações distam 10 minutos numa viagem de táxi ou de autocarro e do início das respetivas ligações aos países de origem. A qualidade, segurança e acessibilidade do estaleiro originam que, por exemplo, seja prática corrente as tripulações internacionais com regularidade permanecem uma semana no estaleiro após a subida do barco a seco, regressarem durante o Inverno uma ou duas semanas para visita e/ou manutenção e, finalmente, antes do Verão permanecerem outra semana a preparar o retorno da embarcação ao mar.

Para a sustentação desta qualidade e competitividade, a Nave Pegos desenvolve o projeto de duplicação da capacidade para um número próximo das 300 embarcações, expandindo a eficácia de resposta às solicitações de que é e pode ser objeto. As novas acessibilidades marítimas estão garantidas pela dragagem efetuada pela Nave Pegos dos últimos 500 metros do canal de acesso até ao estaleiro, o designado Esteiro do Sobradinho, o qual regressa à situação de 2 metros na baixa-mar, produzindo uma multiplicidade de benefícios: económicos pela maior operacionalidade do estaleiro, ambientais pelo assegurar da maior circulação de água através dos fluxos de marés e, finalmente, sociais pelo benefício paisagístico de um espelho de água no passeio ribeirinho junto à rampa a nascente do Sítio da Má Vontade.

3.3. População e Saúde Humana

A qualidade de vida e saúde humana são dois fatores indissociáveis e indispensáveis ao bem-estar da população, no imediato nas dimensões que garantem compromissos e equilíbrios a curto prazo, sem os quais também não é possível a garantia de sustentabilidade a médio e longo prazo. Como referido, a identidade do projeto assenta na correlação entre a sua ligação ao mar e à economia azul através da náutica de recreio e turismo náutico e, simultaneamente, os processos que lidera e benefícios que induz na economia circular através da atividade de manutenção e reparação naval.

[12] No exercício desta atividade, a presença dos trabalhadores da Nave Pegos, colaboradores externos e nautas com embarcações no estacionamento, a nado ou a seco, beneficiam de uma rede já existente e estruturada de equipamentos e serviços de saúde na área imediata de influência do estaleiro. Não se perspetiva que, devido ao projeto, sejam necessárias alterações nos equipamentos e nos serviços de saúde atualmente disponibilizados. Entre estes, no âmbito do Serviço Nacional de Saúde, a principal referência está na Unidade Local de Saúde do

Algarve, EPE, cuja prestação de cuidados de saúde diferenciados abrange toda a área do Algarve “garantindo a segurança em saúde de todos os que habitam ou visitam a região” (SNS, 2024). Para além do vasto conjunto de valências e funções do Hospital de Faro, é importante destacar o acesso aos cuidados de saúde primários mais próximos, no caso consubstanciados no Agrupamento de Centros de Saúde (ACES) Algarve I – Central, onde o Centro de Saúde de Faro disponibiliza, entre outros, cinco Unidades de Cuidados de Saúde Personalizados e sete Unidades de Saúde Familiares.

Transversalmente aos diferentes cuidados de saúde acessíveis à população e visitantes, a tabela seguinte sintetiza quatro indicadores de saúde em duas áreas, pessoal de saúde e cuidados hospitalares, publicados, e que reforçam a identidade da situação atual.

Quadro 4 – Síntese de Indicadores de Saúde, 2022

Concelho de Faro vs Algarve vs Portugal

Indicadores	Concelho de Faro	Algarve (NUT II)	Portugal (NUT I)
Pessoal de Saúde			
Médicas/os por 1000 habitantes (N.º)	10,7	4,3	5,8
Enfermeiras/os por 1000 habitantes (N.º)	7,8	6,1	19,2
Cuidados Hospitalares			
Camas (N.º) dos hospitais	36 209	1 153	n.d.
Taxa de ocupação das camas nos hospitais (%)	76,8%	77,6%	n.d.

Fonte: INE (2024)

Finalmente, numa ótica de sustentabilidade a médio e longo prazo que incrementará positivamente os indicadores de referência da situação atual, cumpre referir o papel da Universidade do Algarve no domínio do ensino e investigação na área da saúde e afins. Naturalmente um dos desígnios desta área formativa consiste no aumento em quantidade e na qualificação crescente dos atuais e futuros profissionais do setor em exercício na região, destacando-se a oferta atual de 10 licenciaturas, 14 Mestrados e 5 Doutoramentos.

Quadro 5 – Oferta Formativa da Universidade do Algarve na área da Saúde e Afins

Cursos	Nível
Bioquímica, Biotecnologia, Ciências Biomédicas, Ciências Biomédicas Laboratoriais, Dietética e Nutrição, Enfermagem, Farmácia, Imagem Médica e Radioterapia, e Psicologia.	Licenciatura
Ciências Farmacêuticas, Medicina, Abordagens Experimentais em Biomedicina, Biologia Molecular e Microbiana, Biotecnologia, Ciências Biomédicas - Mecanismos de Doenças, Gestão de Unidades de Saúde, Gestão e Avaliação de Tecnologias em Saúde, Neurociências Cognitivas e Neuropsicologia, Oncobiologia - Mecanismos Moleculares do Cancro, Psicologia Clínica e da Saúde, Psicologia da Educação, Psicologia Social, do Trabalho e das Organizações, e Segurança e Saúde no Trabalho.	Mestrado
Cancro Programa Internacional, Ciências Biológicas, Ciências Biomédicas, Ciências Biotecnológicas e Psicologia.	Doutoramento

Fonte: Universidade do Algarve (2024)

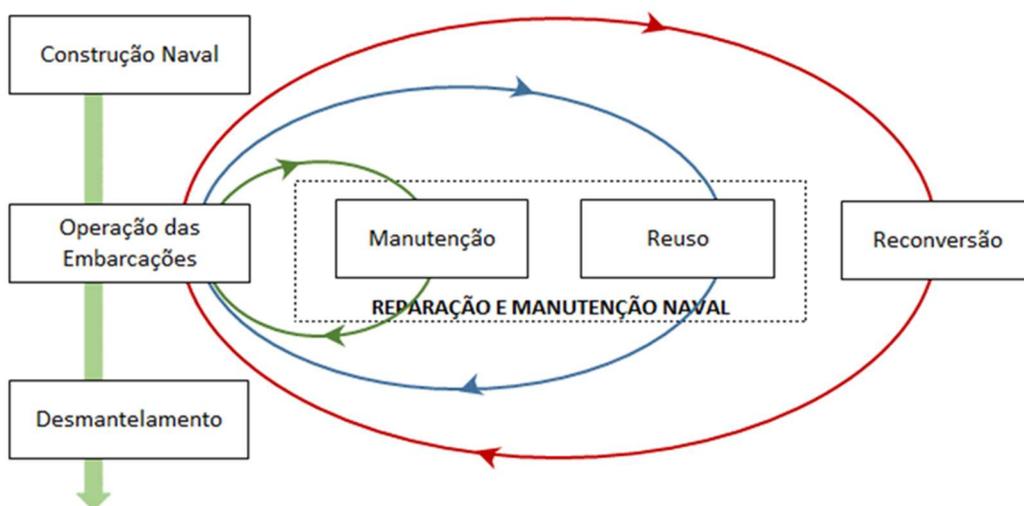
Pelo apoio que presta a montante na atratividade e qualidade da recreação e turismo náutico, consumido por residentes e visitantes, a ação da Nave Pegos é no concelho de Faro um exemplo de agente ativo no suporte à economia azul e em particular ao turismo marinho sustentável. Nesta ótica, a sua atividade é claramente aderente aos termos definidos pela Organização Mundial de Turismo como "Tourism that takes full account of its current and future economic, social and environmental impacts, addressing the needs of visitors, the industry, the environment and host communities" (WTO, 2021: 1). Esta união entre comunidades locais, ambiente, indústria, com origem nas necessidades do setor do turismo, tem na Nave Pegos um efetivo contributo atual e potencial económico, social e ambiental que deve ser tido em consideração nas ações de planeamento e decisão públicas.

Simultaneamente, nesta matéria de sustentabilidade cruzada com a população e saúde humana, a Nave Pegos é hoje um exemplo em matéria de descarbonização e diversificação de fontes de energia para origens renováveis (solar) e racionalização de consumos de água de abastecimento. Daqui resultam vantagens quer em termos empresariais diretos, quer por efeito de demonstração sobre os demais agentes económicos do concelho.

Finalmente, em matéria de economia circular, a Nave pegos possui sustentabilidade um vínculo inequívoco à sua implementação no concelho e na região. Quer as atuais quer as atividades propostas na ampliação e requalificação do estaleiro naval Nave Pegos, incluindo o estacionamento a nado e a modernização das instalações da Quinta do Progresso, constituem um exemplo concreto daquela que deve ser a aposta na economia circular através do turismo e indústria naval, reutilizando os recursos o mais possível e minimizando o desperdício, i.e., a própria génese da indústria de reparação e manutenção naval. Das intenções às ações, a execução do projeto aumentará a capacidade de prolongar da vida útil de embarcações e edifícios, em simultâneo um conjunto de oportunidades de emprego ao longo do ano e com diferentes perfis de competências.

A indústria de reparação e manutenção naval é dos exemplos mais fortes da economia circular, fechando um ciclo entre o uso de recursos que são limitados (embarcações, edifícios e seus materiais), a manutenção que prolonga o uso e reuso desses recursos (período de vida útil) e a atividade económica rentável e competitiva (procura dos nautas / turistas).

Figura 1 – Economia Circular e a Manutenção e Reparação Naval



Fonte: Adaptado de Ellen Macarthur Foundation, <https://www.ellenmacarthurfoundation.org/>

A Nave Pegos desempenha e virá a desempenhar um papel relevante no concelho, promovendo a ligação do turismo marinho às componentes industriais que dão suporte e sustentabilidade à economia do mar na interação náutica / turismo / indústria, da qual a população e a saúde humana serão beneficiárias diretas.

4. Evolução previsível da situação atual na ausência de projeto

O Município de Faro embora dotado de características territoriais únicas e excelentes para a prática da náutica de recreio e de lazer, quer em águas abrigadas (Ria Formosa) quer como ponto de acesso às demais áreas de navegação (costeira, largo e oceânica), tarda em traduzir essa vantagem em benefícios económicos concretos e duradouros.

Na base desta restrição está o predomínio do setor dos serviços associado aos fluxos sazonais do turismo balnear que caracterizam a região e o concelho, perspetivando o mar quase que exclusivamente através das práticas do turismo costeiro, isto é, atividades de recreação e turismo baseadas na praia (e.g. nadar, surf, banhos de sol, ...), acrescidas de outras não diretamente relacionadas com a praia mas que têm lugar nas zonas costeiras ou onde a proximidade ao mar é condição necessária (e.g. observação de aves marinhas), bem como a oferta e produção de bens e serviços associadas a essas atividades (e.g. hotelaria e restauração).

Existe, porém, uma cadeia de valor associado ao turismo marítimo que tem sido minimizada, e esse é um erro estratégico que induz a não geração e fixação de mais valias no concelho. Entenda-se o turismo marítimo como as atividades de recreação e turismo maioritariamente *water-based* em vez de *land-based* (e.g. *boating*, *yatching*, náutica de recreio, cruzeiros e desportos náuticos, ...), mas que inclui infraestruturas localizadas em terra, entre as quais se destaca a disponibilidade de equipamentos e serviços necessários para este segmento de turistas (e.g. estaleiros de reparação e manutenção, estacionamento, etc.).

A evolução da situação atual na hipotética ausência de projeto, não corresponderá a uma manutenção linear do *status quo* sintetizado nos parágrafos anteriores, mas sim a uma degradação exponencial e desperdício do potencial da cadeia de valor associada ao turismo marinho na cidade, reforçando um erro estratégico que induz a não geração e fixação de mais valias no concelho.

A ampliação da atividade de manutenção e reparação naval que a Nave Pegos se propõe realizar, proporcionará o maximizar da eficiência do uso dos materiais e, quando necessário, o apoio a reconversão dos mesmos, por exemplo quando a embarcação necessita de incrementar um seu desempenho ambiental e/ou económico. A inexistência desta

possibilidade proporcionada pelo projeto seria não só uma perda ambiental, como um desperdício de uma atividade económica em tudo em linha com os princípios da economia circular. São critérios de racionalidade económica, social e ambiental que se devem impor, não fosse a “Ship maintenance, repair and conversion: the oldest circular economy in the world!” (Sander den Heijer: 2018, Sector Manager at Netherlands Maritime Technology).

Os setores de atividade e destinos não são estáticos, a sua competição é crescente num quadro em permanente evolução, intensificação e globalização da concorrência entre destinos e produtos (Vasanicova *et al.*, 2022). Na economia de bem-estar, ganhos e danos não têm comportamentos simétricos (Landz *et al.*, 2010). Face às dinâmicas de competição dos mercados e territórios, os custos da não ação constituiriam uma perda e seriam elevados e potencialmente irreversíveis em termos de erosão de emprego, rendimento e circularidade, logo, por arrastamento, da própria coesão da matriz social da cidade e do concelho.

5. Avaliação de Impactes

5.1 Fase de Construção

Durante a fase de construção e de forma temporária na área de influência do estudo, verificar-se-ão alguns impactos positivos do ponto de vista socioeconómico e impactos um misto de impactos positivos e negativos (estes muito pouco significativos) na qualidade de vida e saúde da população.

Ao nível do **desenvolvimento socioeconómico**, a fase de construção do projeto irá assegurar a ocupação de mão-de-obra local e assim contribuir para a criação de emprego, quer em setores trabalho-intensivo e simultaneamente exigentes de competências específicas (e.g. associados à colocação dos pontões e *fingers* flutuantes, carpintaria, pintura, entre outros), quer em setores que com relativo menor requisito trabalho-intensivo, são porém de elevada exigência tecnológica (e.g. sistema de comportas, abastecimento elétrico em ambiente marinho, segurança, entre outros). Devido a este perfil e destacando a diversidade de competências que são necessárias gerir de forma integrada na fase de construção, considera-se que o impacto no desenvolvimento socioeconómico será positivo e, inclusive, diferenciador em termos do padrão comum de oferta de emprego.

Ao nível da **qualidade de vida e saúde humana**, a criação e/ou atração de emprego com competências descritas relacionadas com a economia do mar num perfil industrial local, irá trazer efeitos positivos na atratividade e eventual fixação deste *know-how* no concelho, com os inerentes ganhos em qualidade de vida e estabilidade social das famílias envolvidas.

[1] Dada a essência das infraestruturas a construir para suporte à atividade de manutenção e reparação naval prevista no projeto de expansão, é expectável que durante a fase de construção possa existir alguma exposição a poluentes atmosféricos e partículas em suspensão. Será o caso da suspensão de poeiras em consequência, por exemplo, da movimentação de maquinaria e das ações de escavação, nomeadamente a de movimentação de terras na zona do estacionamento a nado ou inclusive da reconstrução do moinho de maré. De forma paralela, a qualidade do ar na fase de construção pode refletir uma ligeira diminuição em consequência do funcionamento dos motores de combustão/explosão dos equipamentos e viaturas afetas à obra. No conjunto e face à circunscrição da obra em dimensão, tempo e espaço, acumulado com o cumprimento *sine qua non* dos imperativos legais do próprio Plano de Obra a elaborar pelo empreiteiro, considera-se que os impactos daqui decorrentes possuem natureza temporária, local e pouco significativa.

[2] Na fase construtiva é ainda expectável um incremento no acesso e circulação geral de veículos, maquinaria e equipamentos envolvidos nas operações necessárias à construção. Apesar dos impactos daqui decorrentes serem por natureza potencialmente negativos, designadamente em termos de segurança rodoviária/ferroviária relacionadas com o aumento de tráfego, verifica-se em mitigação deste impacto que as exigências legais sobre horários de circulação de veículos de apoio à obra, respetiva tonelagem e velocidades admissíveis, não colocam em causa os níveis de segurança já existentes no acesso e circulação geral, apenas prolongam as exigências de segurança passiva já existentes por um maior período de tempo ao longo do dia. Assinale-se também que no caso da Passagem de Nível (PN) junto ao Teatro das Figuras, do Tipo A, esta já se encontra dotada de proteção ativa e funcionamento automático, dispondo de sinalização luminosa e sonora, bem como de barreiras acionadas automaticamente pelo comboio. Esta PN já foi utilizada em idênticas condições durante a fase de construção do troço adjacente do Parque Ribeirinho e do estacionamento de veículos junto ao Sítio e Moinho do Grelha, sem que tal tenha provocado a exigência de modificações ativas de segurança, gerando apenas a continuidade da presença passiva ao longo do dia como já referido.

Os impactes ao nível do aumento dos níveis de ruído e de tráfego rodoviário, associado ao movimento de veículos pesados e de maquinaria específica, provenientes das operações necessárias à construção, são temporários e realizados dentro do horário diurno e em respeito dos parâmetros estabelecidos pelo Regulamento Geral do Ruído, Decreto-Lei n.º 9/2007, de 17 de janeiro. Inclusivamente, serão inferiores aos emitidos pela regular operação de carruagens e obras de manutenção nas linhas e cais de embarque da Estação de Comboios de Faro e, ainda, muito inferiores ao nível de ruído com origem no funcionamento dos estabelecimentos de animação noturna contíguos a nascente à área do projeto, não se antevendo assim qualquer acréscimo de efeitos negativos, mas sim, inclusive, um efeito demonstração positivo sobre os agentes e utilizadores da área de influência do projeto.

5.2 Fase de Exploração

O projeto de Ampliação e Requalificação de Estaleiro Naval – NP – incluindo Parqueamento a Nado e Modernização das Instalações da Quinta do Progresso, em Faro, propõe criar 120 lugares de estacionamento a nado, duplicando a capacidade atual situada exclusivamente em seco, para além da disponibilização de um pequeno serviço de alojamento para os nautas (9 camas) e uma pequena área de apoio comercial aos equipamentos e demais palamenta de apoio à náutica de recreio. Consiste num investimento de iniciativa privada cujos efeitos em fase de exploração em muito ultrapassam a escala empresarial que suporta o empreendimento.

[3] Na fase de exploração e no âmbito da **qualidade de vida e saúde humana**, importa analisar os possíveis riscos de segurança rodoviária/ferroviária induzidos pelo acréscimo de circulação de pessoas e veículos. Considerando o expectável incremento de funcionários associados ao projeto de parqueamento a nado e modernização de instalações, cerca de 10, acrescido da presença permanente de colaboradores externos por hipótese em número de 20 (i.e. trabalhadores empresas que poderão prestar serviços no local) e dos próprios nautas e convidados que possam aceder à cafetaria, pequena loja técnica e unidade de hospedagem (inferior a 10 camas), poder-se-á prever na fase de exploração um aumento em extensão da circulação de pessoas e veículos. Esta extensão é, porém, restringida à dimensão da própria oferta do estaleiro. Assim, em fase de exploração e num cenário hipotético limite com permanente ocupação a 100% do estacionamento a nado de 120 embarcações, admitindo também *reductio ad absurdum* que em todas as embarcações estariam a bordo 2 nautas em

permanência e que o alojamento previsto gera uma taxa de ocupação-cama anual de 100%, tal provocaria um acréscimo de movimento médio diário de 279 pessoas face à situação de referência. Note-se ainda que poucos nautas utilizam automóvel próprio, privilegiando a bicicleta tal como se pode observar atualmente no local. A repartição deste movimento máximo ao longo de 15 horas, entre as 8:00 e as 23:00, resulta num volume de movimento diário de pessoas e veículos que é considerado reduzido, quer em termos absolutos (inferior a 300), quer em termos relativos quando comparado com o gerado por outras atividades recreativas e de animação noturna (estas ainda acrescidas de emissão de ruído após as 23:00), atividades estas que partilham os mesmos acessos. Considera-se assim que o impacto sobre os riscos de segurança rodoviária/ferroviária em fase de exploração é pouco significativo.

Ainda em termos de segurança rodoviária/ferroviária e focando especificamente a PN junto ao Teatro das Figuras, esta infraestrutura está dotada dos equipamentos da classificação tipo A, não carecendo de alterações fruto do impacto específico do aumento de movimentos do estaleiro.

[8] Um outro cuidado do projeto na fase de exploração e relacionado com a saúde humana está no processo de recolha das águas cinzentas produzidas pelos nautas a bordo das embarcações parqueadas a nado. Como regra os nautas que estejam presentes nestas embarcações têm acesso direto e gratuito às instalações sanitárias e chuveiros localizados nas infraestruturas a seco, cujos efluentes serão naturalmente considerados como efluentes domésticos e encaminhados para a rede de recolha de águas residuais. Esta é a opção dominante e que inclusive é mais confortável para o utente uma vez que reduz o consumo de água a bordo. Como segunda opção, em muito menor escala mas igualmente compatível com a qualidade da saúde humana, no caso dos nautas utilizarem as instalações sanitárias e duches a bordo da própria embarcação, tal só o poderão fazer se a embarcação for dotada do comumente designado tanque de águas cinzentas, normalmente com capacidade entre os 30 a 60 litros cada, o qual em local próprio armazena diretamente a bordo estas águas. Posteriormente, de forma gratuita, a Nave Pegos procede a recolha por sucção destas águas em cada embarcação, através de equipamento facilmente deslocado por um trabalhador nos pontões e *fingers*, encaminhando posteriormente estas águas cinzentas para a rede de recolha de águas residuais.

Foto 1 – Tanque de Águas Cinzentas a Bordo de Embarcação



Crédito: Fernando Perna (2024)

[9] Na ponte entre os impactos na saúde e humana e a dimensão socioeconómica, uma das observações incide sobre a permanência consecutiva dos nautas nas embarcações em estaleiro, por períodos que se considerem de longa duração. Admitindo que este fenómeno a existir é certa e manifestamente residual face ao todo da presença de nautas, o mesmo será praticado na totalidade, ou quase, por residentes no estrangeiro, isto é, visitantes que de acordo com a conceptualização da Organização Mundial de Turismo (UNWTO, 2008) se classificam como turistas, cuja definição conceptual é aquele que exerce turismo, isto é, "as atividades que as pessoas realizam durante suas viagens e permanência em lugares distintos dos que vivem, por um período de tempo inferior a um ano consecutivo, com fins de lazer, negócios e outros". Face à necessidade que atrai os nautas aos serviços prestados no estaleiro, não é de todo expectável que estes visitantes nautas permaneçam consecutivamente por mais de um ano.

Se os impactos negativos na qualidade de vida e saúde humana são não significativos, situação oposta em sinal e dimensão acontece quando se consideram os **impactos económico e sociais** que o projeto induz direta e indiretamente no concelho e na região, cuja quantificação e mais valias estratégicas não são de todo negligenciáveis.

Estes impactos sendo importantes pela criação de emprego, rendimento e impostos, são ainda potenciados pela adequação do projeto às estratégias territoriais e setoriais de

desenvolvimento local e regional, em paralelo com a efetiva execução de princípios de sustentabilidade vinculados à economia circular onde se insere.

Um projeto com as características da ampliação e requalificação do estaleiro naval Nave Pegos é a oportunidade de Faro se afirmar como parte ativa e plenamente integrada na Economia do Mar, na qual em sede de União Europeia o conjunto do turismo costeiro e marinho gera um VAB anual de cerca de 159 mil milhões de euros e assegura 2,76 milhões de empregos, respetivamente 1/3 a 1/2 da Economia do Mar da União Europeia.

Não fará sentido que Faro, possuindo as condições naturais e empresariais, continue à margem deste todo focando-se numa visão parcial da realidade. Esta é a oportunidade de Faro ir mais além, traçando um desenvolvimento alavancado por investimento privado, estabelecendo, ou aliás recuperando, a ligação concelhia entre o mar e as componentes industriais sustentáveis, agora assentes na trilogia náutica / turismo / indústria.

O projeto Nave Pegos na fase de exploração demonstrará a capacidade do concelho atrair investimentos relacionados com os pontos fortes e oportunidades do território. A Nave Pegos, por exemplo, será um dos atores privados de referência no processo de consolidação da certificação do concelho como Estação Náutica, nomeadamente pelo facto do projeto atuar sobre:

- O reforço da captação de nautas nacionais e internacionais ao longo do ano;
- A execução de uma visão alargada e empresarial para o sector da náutica, potenciando o triângulo “náutica – turismo costeiro e marítimo – indústria” como vetor de desenvolvimento da economia do mar no concelho;
- O reforço da capacitação da empresa e seus fornecedores para a abordagem para o negócio e criação de emprego, de forma sustentada e baseada em competências próprias.
- A progressiva consolidação das parcerias desenvolvimento de conhecimento científico aplicado e acréscimo de literacia náutica em diversos ciclos de ensino, incluindo Ensino Superior, de que é exemplo a visitação e contacto com a atividade do estaleiro,

anualmente, pelos alunos da licenciatura em Gestão Marinha e Costeira da Universidade do Algarve.

Focando a estimativa de impacto económico direto em exclusivo sobre a atividade gerada pelos fluxos totais de estacionamento (a seco e a nado), a análise no presente descritor adota uma atitude conservadora de avaliação, tal como recomendado na literatura sobre análises de custo-benefício de impactos económicos e sociais. Os efeitos multiplicadores estimados têm por base a aplicação atualizada dos fatores de impacto deduzidos no estudo de Perna, Custódio, Gouveia e Oliveira (2009) sobre o Perfil e Potencial Económico-Social do Turismo Náutico no Algarve, e têm em consideração um cenário balizado por uma taxa de ocupação entre 80% a 100% da capacidade instalada em velocidade de cruzeiro (disponibilização de um total de 300 lugares).

Saliente-se que esta não é a análise interna de rentabilidade do investimento (empresa), mas sim a análise de impacto económico e social gerado no concelho e/ou região por esse investimento, i.e., o impacto externo do mesmo sobre as atividades socioeconómicas na área envolvente. São estimadas as seguintes variáveis: faixa etária do nauta, nova despesa gerada no concelho e/ou região e potencial de criação de postos de trabalho no concelho e/ou região.

Em termos de perfil etário, é esperado que 87,3% dos nautas possuam uma idade compreendida entre os 35 a 64 anos, logo em idade ativa e de geração de rendimentos; acresce que 13,3% poderão possuir 65 ou mais anos, o que no caso dos nautas não nacionais (a larga maioria) os posiciona já na fase de usufruto de pensão de reforma e, como tal, passível de estadas mais longas no destino.

Com base no número médio de tripulantes por embarcação e estimando um período mínimo de permanência de um mês na Nave Pegos (em dias consecutivos ou alternados), o quadro seguinte procede ao resumo do impacto esperado dos novos gastos – *new expenditure* – introduzida por estes nautas no concelho sem incluir a despesa com os serviços de estaleiro. Isto é, a tabela resume toda a receita e potencial de criação de emprego que as outras empresas do concelho e/ou região beneficiam pela existência do fluxo regular de nautas gerado pelo investimento realizado pela Nave Pegos. Os impactos são balizados pelo cenário regular (80% de ocupação) e cenário maximizador (100% de ocupação).

Quadro 6 – Impactos do Projeto Nave Pegos no Concelho de Faro e/ou Região

Cenários	Nova Despesa Gerada pelos Nautas no Concelho de Faro e/ou Região	Postos de Trabalho Gerados no Concelho de Faro e/ou Região
Moderado	3 041 894 €	60,2
Maximizador	3 802 368 €	75,2

Fonte: Elaborado pelo autor.

É assim possível concluir que, anualmente, e uma vez atingida a fase de velocidade de cruzeiro do projeto de Ampliação e Requalificação de Estaleiro Naval – NP – incluindo Parqueamento a Nado e Modernização das Instalações da Quinta do Progresso, em Faro, as empresas do concelho e/ou da região vão beneficiar de uma procura dos mais diversos serviços – alimentação, transportes, alojamento, etc.) que totaliza a procura de bens e serviços entre 3,0 a 3,8 milhões de euros anuais (a preços de 2022), bem como um potencial de criação de postos de trabalho entre os 60,2 a 75,2, consoante se verifique o cenário moderado ou o cenário maximizador de impacto.

Saliente-se que este impacto tem ainda a mais-valia de ser gerado de forma linear ao longo do ano, com os serviços prestados aos nautas a atraírem a sua estada fora do pico de procura da época de veraneio, com os consequentes impactos positivos sobre a estabilidade e sustentabilidade na envolvente socioeconómica do projeto e afirmação simultânea da importância da economia do mar.

O projeto Nave Pegos na fase de exploração tem também um impacto muito positivo na população e saúde humana, quer pela importância dos resultados socioeconómicos descritos, quer pela atuação em matéria de economia circular. Ao prolongar da vida útil das embarcações pela manutenção regular e/ou reparação das mesmas, ao promover o reuso dos materiais e, quando necessário, ao realizar a própria reconversão das embarcações, a Nave Pegos constitui-se como um agente efetivo de preservação da saúde humana através da economia circular, uma associação que merece o devido destaque e suporte. Acresce que ao criar um ponto de encontro nas instalações da Quinta do Progresso entre nautas com diferentes perfis e programas de navegação, quando um sistema de uma embarcação já não

satisfaz a exigência de um proprietário ou *skyper*, este pode ser reutilizado por outro nauta com diferente perfil de necessidade e navegação (e.g. potência de painéis solares, sistemas de navegação eletrônicos, etc.), uma vez mais prolongando a vida útil dos materiais e evitando o desperdício e deposição.

[11] Transversalmente às fases de construção e exploração, considera-se que os efeitos cumulativos negativos não são significativos. A agregação da dimensão individual de possíveis impactos como a influência sobre a inflação local ou deseconomias de escala no concelho não são de todos expectáveis face à natureza do projeto. Apenas há a ressaltar que numa hipotética desativação, tal pode significar do ponto de vista económico e social, em ano de cruzeiro, uma perda em amplitude superior ao benefício induzido pelo projeto, apenas e se essa desativação acontecer em ciclo económico desfavorável (crise ou recessão). Tal não será gerado por fatores internos imputáveis à Nave Pegos, mas sim pela previsível menor capacidade da economia local, nessa fase negativa, absorver em outras atividades e iniciativas o emprego e *know how* que foi sendo gerado e está concentrado no estaleiro. Porém, como o passado recente demonstrou, nomeadamente durante o período da pandemia COVID-19, este é no geral um setor de atividade com forte resiliência a adversidades externas, consideração ainda reforçada no particular pelo evidente compromisso com o local que a gestão da empresa tem demonstrado ao longo dos mais de 25 anos de atividade.

6. Plano de monitorização e gestão

Não se justifica a definição de um plano de monitorização dos impactes identificados no presente descritor.

7. Conclusão

Conclui-se que o projeto em análise tem impactes positivos significativos no desenvolvimento socioeconómico e de estabilização da qualidade da saúde humana.

Na fase de construção os primeiros têm maior valorização face à complexidade e capacitação tecnológica associada à implementação do projeto. Os segundos têm medidas mitigadoras correntes que garantem não só o não impacto significativo negativo, como, inclusive, induzem um efeito de demonstração por boas práticas sobre a área envolvente a norte e nascente, na

qual os níveis de ruído e incomodidade da população pela operação ferroviária e pelo funcionamento de estabelecimentos de animação noturna são claramente superiores aos que a Nave Pegos emite e irá emitir.

Na fase de exploração, considera-se muito positiva a contribuição que o projeto irá motivar no desenvolvimento económico sustentável do concelho e da região, fortalecendo a atratividade empresarial na economia do mar, na economia do turismo (marinho e costeiro) e na economia circular. O potencial de cruzar estes três elementos é elevado e em benefício a médio e longo prazo das dinâmicas económicas, sociais, qualidade de vida e saúde pública do concelho.

O projeto de ampliação e requalificação do estaleiro naval Nave Pegos, incluindo estacionamento a nado e a modernização das instalações na Quinta do Progresso, em Faro, é um contributo de superior valor e uma oportunidade para Faro se distanciar de hipotéticas posições minimalistas de concelho *price taker* e seguidor de tendências. Passará a integrar na sua matriz económica e social um projeto de referência de iniciativa privada, competitivo e sustentável, inovador, corroborando na afirmação do concelho como um parceiro ativo das estratégias de desenvolvimento sustentável focadas nas fileiras do mar, do turismo, da circularidade e, por consequência, na qualidade de vida da população.

Bibliografia

Bosley, H. (2008), Bridging an Interdisciplinary Gap: a Case for Uniting Tourism and Urban Planning for a Consistent Understanding of the “Urban Tourist Bubble”. Proceedings of the 2008 Northeastern Recreation Research Symposium.

ECORYS (2013). Study in support of policy measures for maritime and coastal tourism at EU level. Final Report. Brussels: DG Maritime Affairs & Fisheries.

Ellen Macarthur Foundation (2022), Ellen Macarthur Foundation. Disponível em <https://www.ellenmacarthurfoundation.org/>, último acesso a 6 de outubro de 2022.

Ivankova, N., & Wingo, N. (2018). Applying Mixed Methods in Action Research: Methodological Potentials and Advantages. *American Behavioral Scientist*, 62(7), 978–997. <https://doi.org/10.1177/0002764218772673>

INE (2024). Portal do INE - Estatísticas - Base de Dados. Acessível em https://www.ine.pt/xportal/xmain?xpid=INE&xpgid=ine_base_dados&contexto=bd&selTab=tab2, último acesso a 18 de julho de 2024.

GEE - Gabinete de Estratégia e Estudos do Governo de Portugal (2024). Estatísticas Regionais. Disponível em <https://www.gee.gov.pt/pt/publicacoes/estatisticas-tematicas/estatisticas-regionais>, último acesso a 18 de julho de 2024.

Lanz, B., Provins, A., Bateman, I.J., Scarpa, R., Willis, K. and Ozdemiroglu, E. (2010), "Investigating Willingness to Pay–Willingness to Accept Asymmetry in Choice Experiments", Hess, S. and Daly, A. (Ed.) *Choice Modelling: The State-of-the-art and The State-of-practice*, Emerald Group Publishing Limited, Bingley, pp. 517-541. <https://doi.org/10.1108/9781849507738-024>

Perna, F.; Custódio, M.J. & 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", Faro: Universidade do Algarve.

Perna, F.; Custódio, M.J.; Gouveia, P. & Oliveira, V. (2009), "Perfil e Potencial Económico-Social do Turismo Náutico no Algarve". Faro: Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Algarve / Universidade do Algarve.

SNS (2024). Serviço Nacional de Saúde – Unidade Local de Saúde do Algarve, EPE. Disponível em <https://www.sns.gov.pt/entidades-de-saude/unidade-local-de-saude-do-algarve/>, último acesso 23 de maio de 2024.

Universidade do Algarve (2024). Oferta Formativa. Disponível em <https://www.ualg.pt/oferta-formativa?page=2>, último acesso a 23 de maio de 2024.

Vasanicova, P., Jencova, S., Gavurova, B. & Bacik, R. (2022). Coopetition of European Union Countries within Destination Management. *Journal of Tourism and Services*, 24(13), 71-89.

UNWTO (2008). *Concepts and definitions*. Madrid: World Tourism Organization. Disponível em <https://world-tourism.org/>, último acesso a 18 de julho de 2024

UNWTO (2021). Sustainable Development. Madrid: World Tourism Organization. Disponível em <https://www.unwto.org/sustainable-development>, último acesso a 2 de outubro de 2021.