

Tourism and Nautical Activities on the Tagus Estuary

A actividade marítimo-turística no Estuário do Tejo



Lisboa, náutica de recreio no Estuário do Tejo.

Rede de apoio à náutica de recreio no estuário do Tejo.

Embarcações tradicionais na Moita.

Lisbon, nautical activities on the Tagus estuary.

Support network for nautical recreation on the Tagus estuary.

Traditional Vessels at Moita.



A brief historical review

Due to its magnificent natural conditions, the Tagus estuary is the perfect setting for nautical sports and recreational activities. The waters are calm and sheltered; the climate is temperate and mild; and it is located at the crossroads of the principal international maritime routes, being a port of call on the way between Northern Europe and the Mediterranean, as well as a base providing support for those crossing the Atlantic.

With an area of water exceeding 300 km² and a breadth that can reach 15 km, the Tagus estuary is highly valued for its landscape and remarkable natural heritage. Being one of the ten most important wetlands for waterfowl in Europe led to the creation of the Tagus Estuary Nature Reserve in 1976, an area covering about 15 thousand hectares.

As a natural port with optimum conditions for navigation and safety, it has always been a pole of attraction for peoples from different civilisations and cultures, which explains its rich diversity of historical and cultural heritage, on top of the diversity of the natural landscape, due to the differences in the geomorphology of its banks.

On the one hand, there are high cliffs near the mouth of the river on the left bank; on the other, the estuary spreads across plains at its widest point, an area called Mar da Palha.

Besides the large size of the body of water in the estuary, the shoreline of the estuary is profusely marked by branch streams, which produces an extensive fluvial coastline.

Over the centuries, the Tagus estuary did not keep the two banks apart; rather, it united them through heavy fluvial traffic that would become even more important with the fleets that set out to discover the New World during the period of Portuguese Expansion. The permanent link that the fluvial traffic guaranteed between the two banks led to a great diversification of the economic activities developed along the riverfronts. These included ship building and repair, wine production, grain mills, bread ovens, ceramic kilns, glass and soap factories, and the exploration of salt ponds.

This similarity of functions between the two banks was also given impetus by the complementary nature of the economic activities: wood and timber were gath-

Breve enquadramento histórico

Devido às magníficas condições naturais que apresenta, com águas calmas e abrigadas e um clima temperado e ameno, no cruzamento das principais rotas marítimas internacionais, constituindo um ponto de passagem entre o Norte da Europa e o Mediterrâneo, assim como um ponto de apoio à travessia do Atlântico, o estuário do Tejo constitui um palco privilegiado para o desenvolvimento de actividades náuticas lúdico-desportivas.

Com uma área molhada que excede os 300 km² e uma largura que pode atingir os 15 km, o estuário do Tejo possui um elevado valor paisagístico e um notável património natural, sendo uma das dez zonas húmidas mais importantes para a avifauna aquática da Europa, o que levou à criação, em 1976, da Reserva Natural do Estuário do Tejo, com cerca de 15 mil hectares.

Oferecendo óptimas condições de navegabilidade e segurança, este porto natural foi, desde sempre, pólo de atracção de povos de diferentes civilizações e culturas, o que está na origem da sua rica diversidade patrimonial histórica e cultural, a que se soma a diversidade da paisagem natural devida à diferente geomorfologia das suas margens, ora constituídas por altas arribas, junto à foz, na margem esquerda, ora esprairando-se em planícies na zona mais larga do estuário, designada por Mar da Palha.

À grande dimensão do plano de água acresce o facto de o litoral estuarino ser profusamente recortado por esteiros, o que contribui para a existência de uma extensa orla fluvial.

Ao longo dos séculos, o estuário do Tejo não separou, antes uniu as duas margens através de um tráfego fluvial intenso que viria a acentuar-se com o apoio às frotas dos Descobrimientos, no período da Expansão Portuguesa. A ligação permanente que a via fluvial garantiu entre as duas margens conduziu a uma grande diversificação das actividades económicas desenvolvidas junto às



Recuperação de moinho de maré
no Montijo
Restoration of the tide mill at Montino



frentes ribeirinhas, como sejam a construção e reparação naval, a produção de vinho, a moagem, fornos de pão, fornos de cerâmica, fábricas de vidro, de sabão e a exploração de salinas.

Esta proximidade funcional entre as margens era também impulsionada pela complementaridade entre as actividades económicas desenvolvidas: a recolha de lenha e madeira na margem esquerda para a construção naval que se desenvolvia na margem direita, em Lisboa, mas que durante as épocas de intempérie era desenvolvida na baía do Seixal e no esteiro do Coina; ou o transporte de produtos hortícolas para Lisboa em embarcações que regressavam com o lixo da capital aproveitado para fertilizante das terras.

Já no século XIV a indústria vitivinícola, bastante desenvolvida entre a Caparica (junto à foz do rio na margem esquerda) e Alcochete, assim como a salinicultura, explorada nas duas margens do estuário, tornaram o porto de Lisboa (no estuário do Tejo) extraordinariamente movimentado com embarcações que vinham carregar vinho e sal para várias cidades da Europa. Mais tarde, em princípios do século XVI, Lisboa era um grande entreposto comercial da Europa Ocidental e o seu maior mercado distribuidor.

Fruto de toda esta actividade, foram-se construindo, desde a Idade Média, na faixa litoral do estuário do Tejo, marinhas de sal, moinhos de maré e estabelecimentos industriais, nomeadamente de vidro e cerâmica, servidos por pequenos cais ou portinhos para o escoamento dos produtos. Na realidade, durante séculos, as actividades ligadas ao rio constituíam um dos principais recursos económicos do território, estando na origem dos primeiros núcleos urbanos.

Mais tarde, no século XIX, o desenvolvimento da indústria provocou o abandono progressivo das actividades tradicionais, passando os aglomerados populacionais a crescer para o interior, com o

consequente afastamento das populações do rio, situação que se viria a inverter com o movimento da requalificação das frentes ribeirinhas que, com excepção da zona histórica monumental de Belém, só veio a desenvolver-se, no estuário do Tejo, a partir de finais da década de 80.

Interesse turístico do estuário do Tejo

À heterogeneidade da paisagem natural soma-se a diversidade do património cultural dos diferentes aglomerados populacionais ribeirinhos, enriquecida pela sua longa história.

Desde os fortes de defesa de Oeiras construídos a partir do século XIV, por vezes ladeados de belas praias, muito frequentadas pela burguesia moderna na primeira metade do século XX, às aldeias palafitas de Vila Franca de Xira, características de modos de vida específicos baseados na pesca, a margem direita inclui diversos pontos de interesse turístico, de que se destaca a notoriedade da frente ribeirinha da cidade de Lisboa, que tanto inclui a zona histórica monumental de Belém como a nova frente ribeirinha oriental, reabilitada para a EXPO' 98, que abrange ainda uma parte da margem do concelho de Loures, onde se encontra o Parque do Tejo, com extensos passeios ribeirinhos.

Na margem esquerda, ainda mais extensa por contornar os diferentes braços do rio, Almada apresenta interessantes vestígios de ocupação romana e o Seixal um moinho de maré em pleno funcionamento. No Barreiro encontra-se um forno cerâmico dos séculos XV/XVI onde eram produzidas as formas do biscoito, espécie de pão de trigo em forma de bolacha, alimento-base dos marneiros durante as viagens da expansão portuguesa. Na Moita podem-se apreciar as técnicas artesanais de fabrico de velas e reparação de embarcações tradicionais do estuário do Tejo. No Montijo, conhecido pela rica azulejaria dos edifícios religiosos,

ered on the left bank for the ship building that was carried out on the right bank in Lisbon, which in seasons of bad weather was transferred to the bay of Seixal and the branch of the Coia; or the transport of horticultural products to Lisbon in vessels that returned with waste from the capital to be used for fertilising the fields. By the 14th century, the winemaking industry, which was well developed between Caparica (near the mouth of the river on the left bank) and Alcochete, along with the salt production carried out on both sides of the river, made the port of Lisbon (in the Tagus estuary) crowded with ships that came to load wine and salt for various European cities. Later, at the beginning of the 16th century, Lisbon was a large commercial clearing house for Western Europe and its largest distribution market.

As a result of all this activity, from the Middle Ages onwards, the strip of land bordering the Tagus estuary was used for constructing salt ponds, tide mills, and industrial facilities, especially for glass-making and ceramics, which were served by small docks or ports used for shipping the products. In truth, for centuries, the

activities linked to the river were one of the main economic resources of the territory, and gave rise to the first urban centres. Later, in the 19th century, the industrial development led to the progressive abandonment of traditional activities, and the population centres grew inland. As a consequence, the inhabitants moved away from the river. This situation would be reversed with the movement for the renewal of the riverfront areas, which, with the exception of the historical zone around the Belém monument, began in the Tagus estuary in the late 80's.

The Tagus Estuary as a Point of Interest for Tourism

The heterogeneity of the natural landscape is enhanced by the diversity of the cultural heritage of the various riverside settlements, a diversity enriched by its long history.

From the defensive forts of Oeiras that were built from the 14th century onwards, some of which sit alongside beautiful beaches sought out by the modern-day bourgeoisie in the first half of the 20th century, to the palafitte settlements

of Vila Franca da Xira, characteristic of lifestyles specifically based on fishing, the right bank includes various points of interest to tourists. Chief among them is Lisbon's well-known riverfront, which includes the historical zone surrounding the Belém monument, as well as the new riverfront on the eastern side, rehabilitated for EXPO'98, which also takes in a part of the riverbank of the municipality of Loures, where the Tagus Park is located with its many riverside paths.

The left bank is even longer, as it follows the course of different branches of the river. Almada has interesting vestiges of Roman occupation and at Seixal there is a tide mill that is still in full operation. At Barreiro there is a ceramic kiln dating from the 15th and 16th centuries which produced the molds for biscuits, a type of wheat bread in the form of crackers that served as the staple food of the sailors during their voyages at the time of the Portuguese expansion.

At Moita one can see the crafting techniques used in making candles and repairing the traditional vessels of the Tagus estuary. Montijo is known for the rich decorative tile work of its religious

buildings, and here another of the many tide mills that once existed in the Tagus estuary is in the final stages of being restored. Watching the pink flamingos in the Samouco salt marshes at Alcochete is always a favourite attraction. The whole riverfront of Benavente is an integral part of the Tagus Estuary Nature Reserve.

The Development of Nautical Recreation

The four recreational docks managed by the Lisbon Port Authority are each the result of the renovation of old mooring docks built at the end of the 19th century, at the time of the Great Works of the Port of Lisbon, which began in Alcântara.

It was in the proposed law for the improvement of the Port of Lisbon in 1946 that reference was made to the need to adapt the docks of Belém and Bom Sucesso for recreational use and nautical sports. These docks were built next to the site where, in 1497, the Vasco da Gama fleet sailed on its first voyage to India. Today, it is one of the most visited tourist sites in Lisbon.

The conversion of the Belém dock was

encontram-se em fase de conclusão as obras de reabilitação de outro dos muitos moinhos de maré outrora existentes no estuário do Tejo, e em Alcochete é sempre um espectáculo atractivo observar os flamingos rosa nas salinas do Samouco. Toda a frente ribeirinha de Benavente já se encontra em plena Reserva Natural do Estuário do Tejo.

Desenvolvimento da náutica de recreio

As quatro docas de recreio geridas pela Administração do Porto de Lisboa resultam, todas elas, de reabilitações de antigas docas de abrigo construídas em finais do século XIX, aquando das Grandes Obras do Porto de Lisboa, que tiveram início em Alcântara.

Já na proposta de lei sobre melhoramentos no porto de Lisboa de 1946 se referia a necessidade de adaptar a actividades de recreio e desporto náutico a Doca de Belém e a Doca do Bom Sucesso, construídas junto da zona de onde partiu, em 1497, a frota de Vasco da Gama para a primeira viagem marítima para a Índia, hoje em dia um dos locais turísticos mais visitados de Lisboa.

Os trabalhos de reconversão da Doca de Belém decorreram entre 1948 e 1950, no entanto foi só a partir de 1984 que se realizaram, até 2001, diversas obras de melhoramento e reequipamento da doca, com instalação de passadiços flutuantes para 194 postos de amarração.

A Doca do Bom Sucesso, utilizada parcialmente pela Marinha, foi sendo, desde a década de 60, ocupada com embarcações de recreio. Só em 1988/89 se procedeu à instalação de pontões flutuantes em metade da doca, que veio a ser, em 1998, totalmente dragada, tendo sido no mesmo ano colocados pontões na restante metade, oferecendo agora um total de 163 postos de amarração.

As docas mais afastadas da zona histórica monumental de Belém foram reconvertidas mais tarde: Santo Amaro em 1991, com o

reordenamento do seu plano de água, agora equipado para receber 331 embarcações, enquanto que apresentava anteriormente 100 amarrações com bóias, e Alcântara, cuja reconversão decorreu faseadamente, desde 1994 até 2001, oferecendo actualmente 388 postos de amarração.

No seu conjunto, estas quatro docas oferecem um total de 1076 postos de amarração, dispendo todas de serviços de recepção, telefones, fornecimento de água e electricidade, recolha de lixos e óleos, sistemas de segurança e WC/balneários. As docas de Belém e do Bom Sucesso também dispõem de abastecimento de combustível e a doca de Belém de um parque para reparações e meios de elevação (travel-lift e guindaste eléctrico).

Além destes postos de amarração existem no estuário do Tejo 436 poitas para embarcações de recreio.

A reabilitação de antigas docas de abrigo para actividades de índole recreativa, desportiva e turística tem tido, na região, um impacto muito positivo, constituindo, muitas vezes, um instrumento para a renovação urbanística de áreas degradadas, como é o caso da Doca de Santo Amaro, em que a recuperação dos antigos armazéns portuários para a restauração e outras actividades comerciais, mantendo a traça arquitectónica original, constitui um exemplo muitas vezes citado a nível internacional.

Este tipo de reabilitação gera, muitas vezes, a criação de novas actividades económicas e de emprego, contribuindo para o desenvolvimento económico local. Aumenta, ainda, a atractividade da região enquanto destino turístico, valorizando paisagisticamente zonas portuárias e frentes ribeirinhas degradadas, criando condições para o uso integrado e ordenado de planos de água e espaços terrestres marginais.

É ainda de referir que, para além de implicar menores investimentos, a requalificação de antigas docas portuárias para a activida-



Doca de Belém - 1968

Doca de Belém - 1988

Belém Dock - 1968

Belém Dock - 1988



de da náutica de recreio tem também um menor impacte ambiental do que a construção de portos de recreio feitos de raiz.

A rede de apoio à náutica de recreio no estuário do Tejo inclui ainda, além de vários pontos de acostagem e de clubes náuticos com rampas de varadouro e outro equipamento de apoio a esta actividade, a Marina do Parque das Nações, inaugurada aquando da EXPO' 98 mas entretanto fechada em 2002 devido a problemas causados por graves anomalias de construção, cuja reparação se prevê para breve, numa primeira fase para 150 embarcações e numa segunda fase para um total de 500 postos de amarração. Mais a montante, em Vila Franca de Xira, foi construído em 2001/2002 um porto de abrigo para 87 embarcações, estando prevista, para uma segunda fase, a criação de 40 postos de amarração adicionais.

Mais próximo da foz, no Concelho de Oeiras, encontra-se já em construção um porto de recreio para 273 embarcações, junto à piscina oceânica.

Já fora da área de jurisdição da Administração do Porto de Lisboa, em Cascais, existe em pleno funcionamento uma marina com 650 postos de amarração.

Pode-se dizer, assim, que nesta área se encontrarão disponíveis, ainda no presente ano, mais de 2000 postos de amarração, prevendo-se que, num futuro próximo, esse número venha a aumentar consideravelmente atendendo aos diversos projectos, ainda em fase de estudo, previstos para vários concelhos ribeirinhos do estuário, na linha do que é proposto no Plano Estratégico da Região de Lisboa e Vale do Tejo 2000-2010, no sentido da dinamização da projecção internacional de Lisboa como região privilegiada para a prática da náutica de recreio e desportiva na costa marítima e no estuário do Tejo.

Actividade marítimo-turística

As extraordinárias condições de navegabilidade do estuário, assim como a grande atractibilidade turística das suas margens, proporciona também o desenvolvimento de actividades marítimo-turísticas, quer na modalidade de passeios pelo rio e serviço de restauração prestado a bordo, quer na modalidade de serviços de táxis fluviais, quer ainda através da dinamização de regatas e passeios em embarcações típicas do Tejo, algumas delas recuperadas por várias autarquias ribeirinhas a partir da década de 80.

A base de apoio das embarcações que fazem regularmente passeios no estuário do Tejo e que prestam serviços de restauração situa-se na Doca de Alcântara.

Referências bibliográficas

- CCRLVT (1995) *Navegando no Tejo*. Comissão de Coordenação da Região de Lisboa e Vale do Tejo, Lisboa
- CEO (2004). *O Oceano – Um Desígnio Nacional para o Século XXI*. Comissão Estratégica dos Oceanos, Lisboa
- Dias, A. A. e Marques, J. M. Silva (1999). *Estuários, Estuário do Tejo, o seu valor e um pouco da sua história. Reserva Natural do Estuário do Tejo*. Instituto da Conservação da Natureza, Alcochete
- Ferrão, J. H. e al. (2004). *Área Metropolitana de Lisboa, Gentes, paisagens, lugares*. Área Metropolitana de Lisboa, Lisboa
- Ferreira, A. F. e al. (1999). *Plano Estratégico da Região de Lisboa Oeste Vale do Tejo, 2000-2010, o horizonte da excelência*. Comissão de Coordenação da região de Lisboa e Vale do Tejo, Lisboa
- Pereira, e Gamito, F. (1997). *Regresso ao Tejo*. Câmara Municipal da Moita, Moita

done between 1948 and 1950, but it was only between 1984 and 2001 that the dock was requalified and equipped, including the installation of fenders for 194 mooring slips.

The Bom Sucesso dock is used, in part, by the Navy, and since the Sixties, has been occupied by recreational vessels. It was only in 1988/89 that floating pontoons were installed on half the dock, and in 1998, it was completely dredged and pontoons were placed on the remaining half, presently offering a total of 163 mooring posts.

The docks farthest from the historic zone of the Belém monument were converted later: Santo Amaro in 1991, with the reconfiguration of its water layout, now equipped to receive 331 vessels, while the former layout had 100 mooring buoys; Alcântara's renewal work was done in phases from 1994 to 2001, and presently offers 388 mooring slips.

Altogether, these four docks provide a total of 1076 mooring posts with all the services of reception, telephone, water and electrical supply, removal of rubbish and oils, security systems and WC/shower facilities. The docks at Belém and Bom Sucesso also allow for refuelling and the Belém dock has a yard for repairs and a travel-lift and electric crane.

Besides these mooring posts, there are 436 anchoring buoys for recreational vessels in the Tagus estuary.

The requalification of the old harbour docks for recreational, sports, and tourist activities has had a very positive impact on the region. Many times it has been the instrument for the urban renewal of degraded areas, as is the case of the Santo Amaro dock, where the old port warehouses were recuperated for restaurants and other commercial activities, while maintaining the original architecture. It has been cited as an example many times at the international level.

Often, this type of requalification generates the creation of new economic activities and jobs, contributing to local economic development. It also increases the attractiveness of the region as a tourist destination, adding landscape value to the rundown port areas and riverfronts, creating conditions for the integrated and ordered use of water areas and the surrounding lands.

We should further mention that besides involving smaller investments, the renovation of the old port docks for the use of nautical recreation also has less of an environmental impact than that caused by the construction of recreational ports from scratch.

Besides the various landing points and nautical clubs with ramps for dry docks and other support equipment for nautical recreation in the Tagus estuary, the support network for this activity also includes the Marina at the Park of the Nations, inaugurated for EXPO'98. It was later closed in 2002 due to problems caused by serious flaws in construction, the correc-

tion of which is foreseen shortly, in a first phase for 150 vessels, and a second phase for a total of 500 mooring slips.

Further upstream, at Vila Franca de Xira, a harbour was built in 2001/2002 for 87 vessels, with plans for a second phase that will create 40 additional mooring slips.

Closer to the mouth of the river, in the Municipality of Oeiras, a recreational port for 273 vessels is already under construction next to the seawater swimming pool. In Cascais, outside the area of jurisdiction of the Lisbon Port Authority, there is a fully operational marina with 650 mooring slips.

One can say, then, that in this area, there are already more than 2000 mooring slips available in the current year, and in the near future, it is foreseen that this number will rise considerably, taking into account the various projects still under study which are planned for the various riverside municipalities of the estuary. This is in line with the proposals of the Lisbon and Tagus Valley Regional Strategic Plan 2000-2010, which aims to dynamise the international projection of Lisbon as a favoured region for leisure and sport sailing on the sea coast and in the Tagus estuary.

Maritime Tourism

The extraordinary conditions of navigability in the estuary, as well as the great attraction of its banks for tourists, also makes the development of maritime tourist activities a possibility, both in the form of excursions along the river and on board restaurants that are part of that service, and in the form of river taxis, as well as through the dynamisation of regattas and excursions in typical Tagus vessels, some of which were rebuilt by the various riverside municipalities starting in the 80's. The Alcântara Dock serves as the support base for the vessels that make regular trips on the Tagus estuary and provide restaurant service.

Further Reading

CCRLVT (1995) *Navegando no Tejo*. Comissão de Coordenação da Região de Lisboa e Vale do Tejo, Lisboa
 CEO (2004). *O Oceano – Um Desígnio Nacional para o Século XXI*. Comissão Estratégica dos Oceanos, Lisboa
 Dias, A. A. e Marques, J. M. Silva (1999). *Estuários, Estuário do Tejo, o seu valor e um pouco da sua história*. Reserva Natural do Estuário do Tejo.
 Instituto da Conservação da Natureza, Alcochete
 Ferrão, J. H. e al. (2004). *Área Metropolitana de Lisboa, Gentes, paisagens, lugares*. Área Metropolitana de Lisboa, Lisboa
 Ferreira, A. F. e al. (1999). *Plano Estratégico da Região de Lisboa Oeste Vale do Tejo, 2000-2010, o horizonte da excelência*. Comissão de Coordenação da região de Lisboa e Vale do Tejo, Lisboa
 Pereira, e Gamito, F. (1997). *regresso ao Tejo*. Câmara Municipal da Moita, Moita

Armazéns da Doca de Santo Amaro reconvertidos para actividades comerciais

Projecto do porto de recreio de Oeiras

Actividade marítimo-turística no estuário do Tejo

Warehouses at Santo Amaro Docks converted for commercial activities

Project for the recreational port at Oeiras

Nautical tourism in the Tagus Estuary

