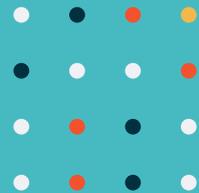




# PLANO ESTRATÉGICO DO PORTO DA NAZARÉ



julho 2025



## FICHA TÉCNICA

Título  
Plano Estratégico do Porto da Nazaré

Elaboração  
Equipa Externa - Vector Estratégico - Estudos e Consultoria  
Equipa Interna - Município da Nazaré

Edição  
julho 2025

---

# NAZARÉ

---

**ÍNDICE**

1. DIAGNÓSTICO TERRITORIAL DO MUNICÍPIO DA NAZARÉ.....	8
1.1. ENQUADRAMENTO GEOGRÁFICO.....	9
1.2. ENQUADRAMENTO SOCIODEMOGRÁFICO .....	11
1.3. ANÁLISE ECONÓMICA.....	14
1.4. ANÁLISE EMPRESARIAL.....	15
2. O PORTO DA NAZARÉ.....	16
2.1. CONTEXTUALIZAÇÃO .....	17
2.2. ACESSIBILIDADES.....	23
2.3. OCUPAÇÃO DO SOLO .....	24
2.4. ESTRUTURA EDIFICADA E PRINCIPAIS EQUIPAMENTOS/SERVIÇOS .....	25
3. ENQUADRAMENTO DAS PRINCIPAIS POLÍTICAS E INSTRUMENTOS A NÍVEL EUROPEU E NACIONAL.....	28
3.1. POLÍTICAS E INSTRUMENTOS DE ÂMBITO EUROPEU .....	29
3.2. POLÍTICAS E INSTRUMENTOS DE ÂMBITO NACIONAL (REGIONAL E LOCAL).....	33
4. BENCHMARKING .....	57
4.1. PROJETOS DE ÂMBITO NACIONAL.....	58
4.2. PROJETOS DE ÂMBITO INTERNACIONAL.....	71
5. CONTRIBUTOS PARA A DEFINIÇÃO ESTRATÉGICA DO PLANO.....	81
6. ESTRATÉGIA DO PLANO .....	86
6.1. MISSÃO E VISÃO DO PLANO ESTRATÉGICO DO PORTO DA NAZARÉ .....	87
6.2. EIXOS E OBJETIVOS ESTRATÉGICOS.....	89
7. PLANO DE AÇÃO .....	92
7.1. AÇÕES ESTRATÉGICAS E OPERACIONAIS.....	93
7.2. FONTES DE FINANCIAMENTO.....	119
8. PROPOSTA DE INTERVENÇÃO.....	128
9. MODELO DE GOVERNAÇÃO E REGULAMENTAÇÃO .....	154
9.1. MODELO DE GOVERNAÇÃO .....	155
9.2. ORIENTAÇÕES DE REGULAMENTAÇÃO .....	159
ANEXOS .....	167

## ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1. Mapa representativo das NUT II do Continente, com destaque para a NUT II do Oeste e Vale do Tejo e NUT III do Oeste .....	9
Figura 2. Mapa representativo das freguesias do concelho da Nazaré .....	10
Figura 3. População Residente (n.º) no concelho da Nazaré, 2011-2021 .....	11
Figura 4. Faixa etária da população residente no concelho da Nazaré, 2021 .....	12
Figura 5. Nível de Escolaridade mais elevado completo do concelho da Nazaré, 2021 .....	13
Figura 6. Dados económico-demográficos do concelho da Nazaré, 2021 .....	14
Figura 7. Dados económico-demográficos do concelho da Nazaré, 2021 .....	14
Figura 8. Área de Intervenção do Plano Estratégico do Porto da Nazaré (zonas assinaladas a vermelho) .....	18
Figura 9. Levantamento drone da Área de Intervenção do Plano Estratégico do Porto da Nazaré .....	19
Figura 10. Principais Acessibilidades na Área de Intervenção do Plano Estratégico do Porto da Nazaré.....	23
Figura 11. Ocupação do Solo na Área de Intervenção do Plano Estratégico do Porto da Nazaré.....	24
Figura 12. Estrutura Edificada na Área de Intervenção do Plano Estratégico do Porto da Nazaré .....	25
Figura 13. Objetivos de Desenvolvimento Sustentável .....	30
Figura 14. Princípios dos ODS.....	30
Figura 15. Modelo Territorial do PNPOT .....	35
Figura 16. Estrutura do Modelo Territorial do POC – ACE.....	45
Figura 17. Modelo Territorial do POC – ACE em ZTP, no concelho da Nazaré.....	46
Figura 18. Zonamento a Faixa Terrestre de Proteção, sobre a área de intervenção.....	49
Figura 19. Carta de Perigosidade da ARPSI, para um período de retorno de 100 anos .....	51
Figura 20. Condicionantes PGRI.....	52
Figura 21. Planta de Ordenamento do PDM da Nazaré .....	54
Figura 22. Categorias de Solo Rústico e Urbano do PDM da Nazaré .....	55
Figura 23. Zonamento da situação existente .....	129
Figura 24. Imagens da Zona 1 (Eixo marginal de ligação da Praia da Nazaré à Marina) .....	130
Figura 25. Imagens da Zona 1 (Eixo marginal de ligação da Praia da Nazaré à Marina) .....	131
Figura 26. Imagens da Zona 1 (Eixo marginal de ligação da Praia da Nazaré à Marina) .....	132
Figura 27. Imagens da Zona 2 (Entrada na Marina e áreas envolventes).....	133
Figura 28. Imagens da Zona 2 (Entrada na Marina e áreas envolventes).....	133
Figura 29. Imagens da Zona 2 (Entrada na Marina e áreas envolventes).....	134
Figura 30. Imagens da Zona 2 (Entrada na Marina e áreas envolventes).....	134
Figura 31. Imagens da Zona 2 (Entrada na Marina e áreas envolventes).....	135
Figura 32. Imagens da Zona 2 (Entrada na Marina e áreas envolventes).....	136
Figura 33. Imagens da Zona 3 (Porto da Nazaré).....	137
Figura 34. Imagens da Zona 3 (Porto da Nazaré).....	138

Figura 35. Imagens da Zona 3 (Porto da Nazaré).....	138
Figura 36. Imagens da Zona 4 (Zona dunar e Praia do Sul) .....	139
Figura 37. Imagens da Zona 4 (Zona dunar e Praia do Sul) .....	140
Figura 38. Imagens da Zona 4 (Zona dunar e Praia do Sul) .....	140
Figura 39. Imagens da Zona 4 (Zona dunar e Praia do Sul) .....	141
Figura 40. Imagens da Zona 4 (Zona dunar e Praia do Sul) .....	141
Figura 41. Imagens da Zona 5 (Espaços verdes de transição (matos)) .....	142
Figura 42. Imagens da Zona 5 (Espaços verdes de transição (matos)) .....	143
Figura 43. Proposta de Área para Plano de Pormenor .....	143
Figura 44. Mapa do Traçado de Percursos Pedonais e Viários Existentes .....	144
Figura 45. Mapa de percursos pedonais sem continuidade nos respetivos círculos.....	144
Figura 46. Mapa das Diferentes Vistas .....	145
Figura 47. Planta de Zonamento.....	146
Figura 48. Planta de Zonamento com indicação de cortes .....	147
Figura 49. Corte 1- Relação Passeio – ciclovía – Parque de estacionamento .....	148
Figura 50. Corte 2- Relação Passeio – ciclovía – Via pública .....	149
Figura 51. Corte 3- Multifuncionalidades do traçado urbano .....	150
Figura 52. Corte 4 - Espaço de Recreio e Estadia.....	150
Figura 53. Proposta de Intervenção - fotomontagens – Espaço de Recreio e Lazer.....	151
Figura 54. Proposta de Intervenção - fotomontagens – Espaço Dunar e Praia do Sul .....	152
Figura 55. Proposta de Intervenção - fotomontagens – Rio Alcoa .....	153
Figura 56. Estrutura Organizacional na Gestão e Operacionalização do Plano Estratégico do Porto da Nazaré.....	155

## ÍNDICE DE TABELAS

Tabela 1. Empresas e Pessoal ao serviço (n.º) no concelho da Nazaré, 2023 .....	15
Tabela 2. Domínios, Linhas de Orientação e Orientações Estratégicas do Plano de Ordenamento do Espaço Marítimo .....	37
Tabela 3. Membros do Conselho Municipal dos Assuntos do Porto e da Economia do Mar .....	82
Tabela 4. Resumo das Ações/projetos do Plano Estratégico do Porto da Nazaré .....	118
Tabela 5. Programa Regional do Centro 2021-2027 (Centro 2030).....	121
Tabela 6. Programa Temático para a Ação Climática e Sustentabilidade.....	122
Tabela 7. Membros do Conselho Municipal dos Assuntos do Porto e da Economia do Mar .....	157

## NOTA INTRODUTÓRIA

De acordo com dados de 2023, a Economia do Mar é a terceira maior área económica em Portugal, representando 5% do Produto Interno Bruto, mas tendo ainda um grande potencial de crescimento, uma vez que abrange diversos setores de atividade que vão desde a pesca, à aquicultura, aos portos e transporte marítimo, à construção e reparação naval, à energia renovável oceânica, à biotecnologia azul, à robótica marinha, ao ensino e investigação, até ao turismo costeiro, entre outros.

Para apoiar a Economia Azul, a “Estratégia Nacional para o Mar 2021-2030 (ENM 2030)” tem como propósito “potenciar o contributo do mar para a economia do país, a prosperidade e o bem-estar de todos os portugueses, e dar resposta aos grandes desafios da década, reforçando a posição e visibilidade de Portugal no mundo enquanto nação eminentemente marítima”. Neste sentido, identifica objetivos que se enquadram com o desenvolvimento sustentável, destacando-se:

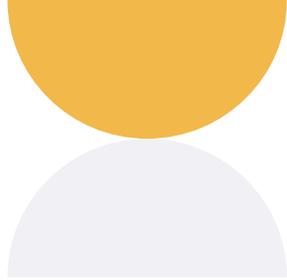
- ✓ combate às alterações climáticas e à poluição;
- ✓ apoio ao restauro dos ecossistemas;
- ✓ criação de emprego qualificado;
- ✓ fomento da economia azul, circular e sustentável;
- ✓ descarbonização da economia e promoção de energias renováveis;
- ✓ aposta na garantia da sustentabilidade e da segurança alimentar;
- ✓ acesso à água potável;
- ✓ promoção da saúde e bem-estar;
- ✓ estímulo do conhecimento científico, do desenvolvimento tecnológico e da inovação azul;
- ✓ incremento da educação, formação, cultura e literacia do oceano;
- ✓ incentivo à reindustrialização, capacidade produtiva e de digitalização do oceano;
- ✓ a garantia da segurança, soberania, cooperação e governação – de modo que se possa promover o aumento do valor acrescentado bruto do setor e a gestão sustentável dos recursos.

## **PLANO ESTRATÉGICO DO PORTO DA NAZARÉ**

Neste contexto, o Porto da Nazaré, um porto de abrigo artificializado protegido por dois molhes, que dispõe de espaços destinados às frotas pesqueiras e de espaços marítimo-turísticos, sendo uma excelente mais-valia para fomentar a economia local e o desenvolvimento social inclusivo, sustentado quer nos agentes do território ligados à economia do mar e no setor do turismo, quer na comunidade e nas suas raízes identitárias.

Ciente desta situação e da necessidade de existir uma estratégia e visão integradora, o Município da Nazaré pretende implementar o PLANO ESTRATÉGICO DO PORTO DA NAZARÉ, das zonas não afetadas à pesca, para assegurar que o desenvolvimento desta infraestrutura e da sua zona envolvente seja realizado de forma ordenada e sustentável, garantindo assim, uma gestão responsável do território marítimo adjacente.

# NAZARÉ



1.

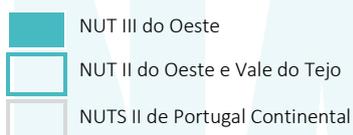
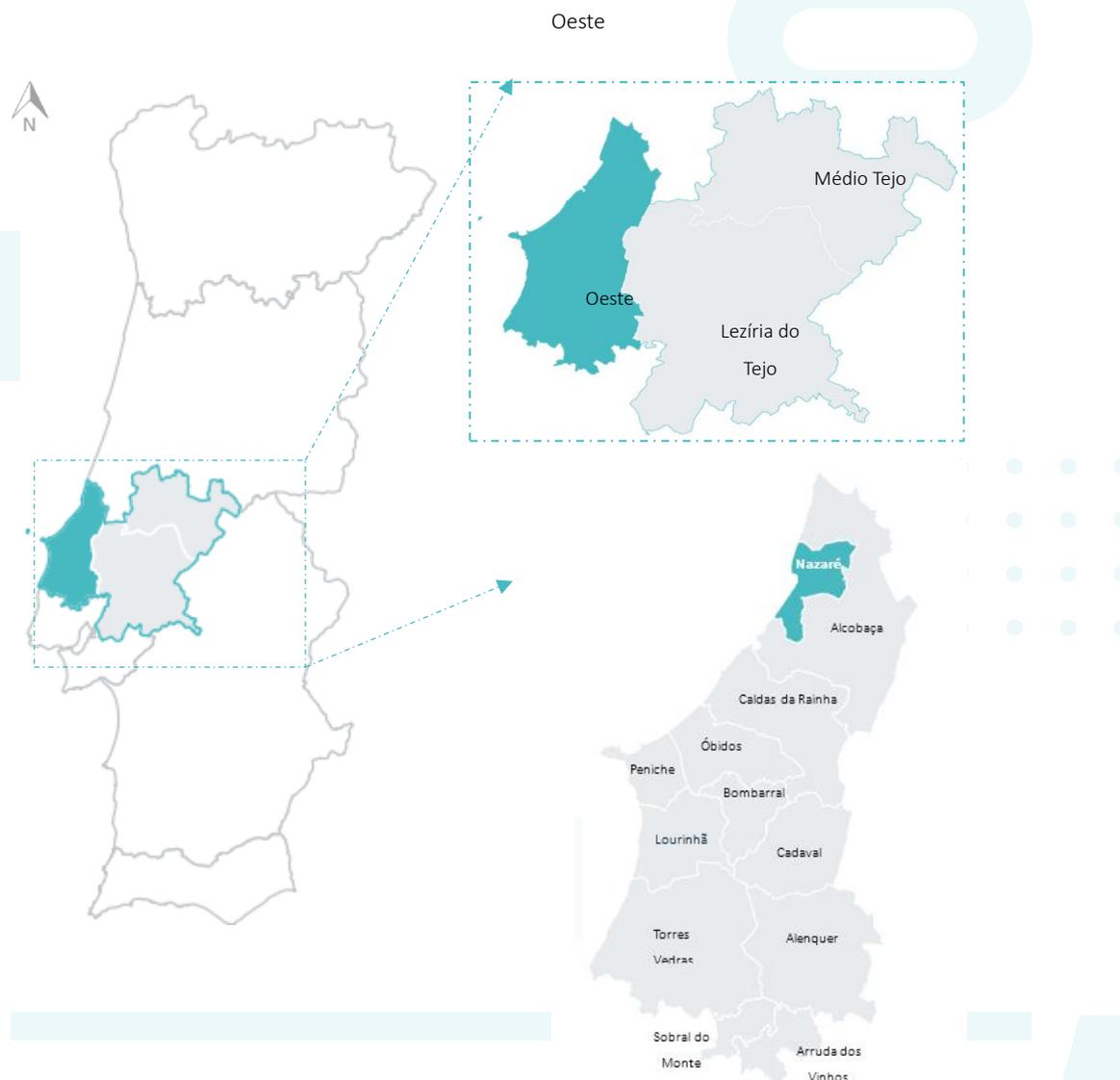
# DIAGNÓSTICO TERRITORIAL DO MUNICÍPIO DA NAZARÉ



## 1.1. ENQUADRAMENTO GEOGRÁFICO

O concelho da Nazaré localiza-se na NUT II do Oeste e Vale do Tejo e na NUT III do Oeste sendo limitado, a Norte, Este e Sul, pelo concelho de Alcobaça e a Oeste, pelo Oceano Atlântico.

Figura 1. Mapa representativo das NUT II do Continente, com destaque para a NUT II do Oeste e Vale do Tejo e NUT III do



Fonte: CAOP- 2024.

## PLANO ESTRATÉGICO DO PORTO DA NAZARÉ

Com uma extensão total de 82,43 km<sup>2</sup>, o concelho da Nazaré divide-se em três freguesias apresentadas na figura infra, nomeadamente, a freguesia de Famalicão, a freguesia da Nazaré e a freguesia de Valado dos Frades.

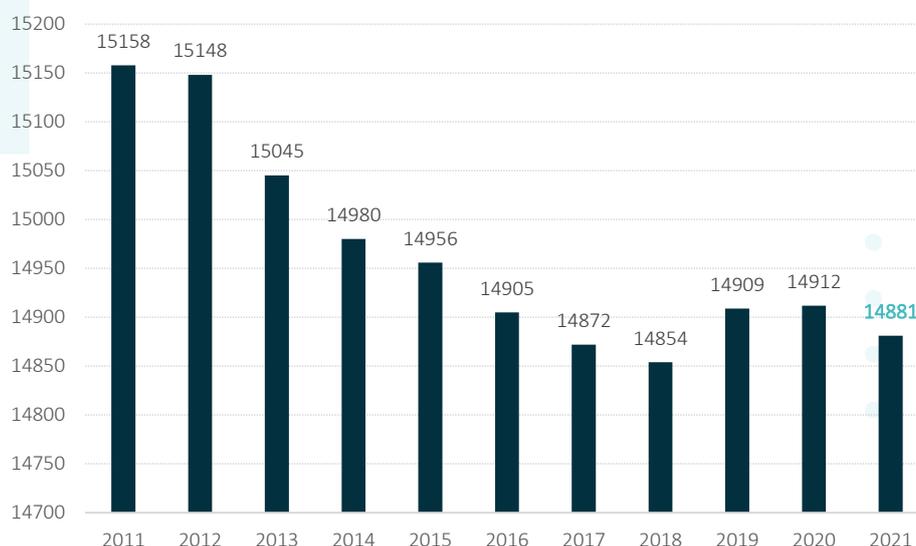
Figura 2. Mapa representativo das freguesias do concelho da Nazaré



## 1.2. ENQUADRAMENTO SOCIODEMOGRÁFICO

Em 2021, residiam em Portugal cerca de 10.421.117 pessoas. O número de residentes tem vindo a reduzir ao longo dos últimos anos tendo apresentado um decréscimo de 137.833 residentes relativamente a 2011. No concelho da Nazaré verifica-se que a população residente, em 2021, era de 14.881 habitantes, dos quais 52,39% eram Mulheres e 47,61% eram Homens. Neste contexto, e em conformidade com o verificado no País, o concelho da Nazaré sofreu uma redução do número de habitantes entre 2011 e 2021, atingindo um mínimo de residentes em 2018.

Figura 3. População Residente (n.º) no concelho da Nazaré, 2011-2021



Fonte: INE, População residente (N.º) por Local de residência, Sexo e Grupo etário; Anual- INE, Estimativas anuais da população residente.

Ao nível das freguesias do concelho da Nazaré, a freguesia da Nazaré era a que apresentava um maior número de residentes 10.394 habitantes (69,85% da população do concelho), seguindo-se a freguesia de Valado dos Frades com 2.823 residentes (18,97% da população do concelho) e, por fim, a freguesia de Famalicão com 1.664 residentes (11,18% da população do concelho).

Analisando outros indicadores demográficos do concelho verifica-se que a taxa de natalidade foi de 8,2‰, em 2021, uma taxa superior à média da Sub-Região do Oeste (7,5‰). No que respeita à Taxa de Mortalidade, verificou-se um valor de 14,4‰ no concelho da Nazaré, valor este superior à média da Sub-Região do Oeste (13,5‰). O facto de a taxa de mortalidade ser muito superior à taxa de natalidade justifica, pelo menos em parte, o decréscimo da população residente no concelho.

Continuando com a análise da população residente, e relativamente à faixa etária, em 2021, verificou-se que os intervalos de idades entre os 40 e os 74 anos são semelhantes em termos de representatividade. Neste sentido, e analisando por ciclos de vida, verifica-se que a idade ativa, entre os 25 e os 64 anos, compreende cerca 7.703 habitantes, cerca de 51,76% da população residente do concelho. O segundo grupo etário mais representativo é o de 65 e mais anos com 3.900 habitantes (26,21% da população do concelho), seguindo-se o grupo etário dos 0 aos 14 anos com 1.864 habitantes (12,53% da população do concelho) e, finalmente, o grupo etário dos 15 aos 24 anos com 1.414 residentes (9,50% da população do concelho).

Figura 4. Faixa etária da população residente no concelho da Nazaré, 2021



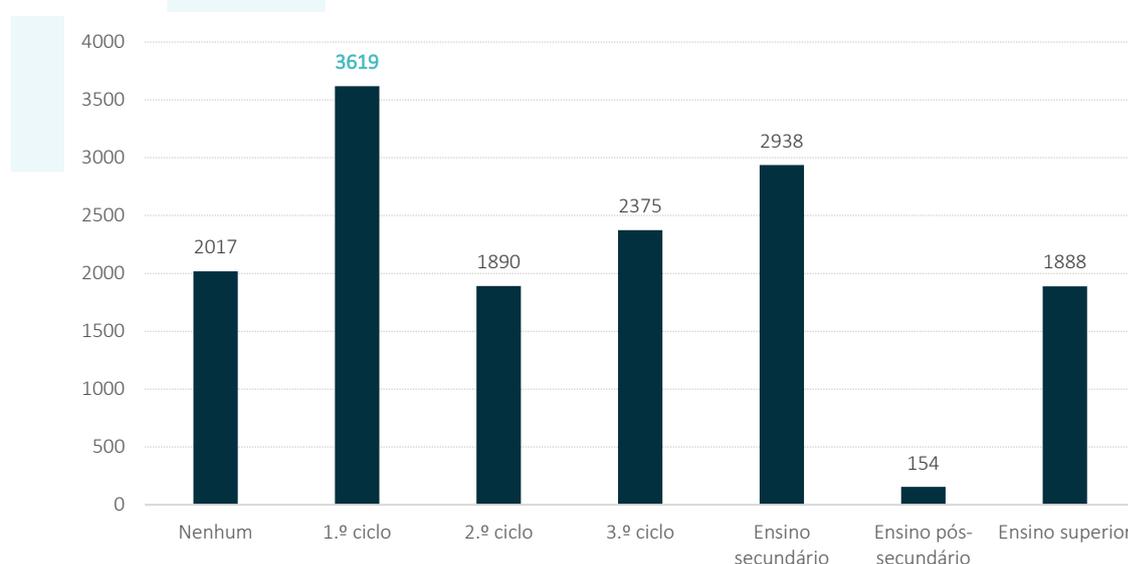
Fonte: INE, População residente (N.º) por Local de residência, Sexo e Grupo etário; Anual- INE, Estimativas anuais da população residente.

Quanto ao Índice de Envelhecimento, é possível verificar a existência de um aumento ao longo dos anos, sendo que, em 2021, registou um valor de 206,5. Este valor encontra-se acima do verificado na Região do Oeste e Vale do Tejo (202) e da Sub-Região do Oeste (183).

A figura seguinte apresenta os dados relativos ao nível de escolaridade da população residente no concelho da Nazaré, de acordo com os Censos de 2021.

A sua análise identifica que 3.619 residentes, cerca de 24,32% da população do concelho, possui apenas o 1.º Ciclo do Ensino Básico e 2.017 residentes, cerca de 13,55% da população do concelho, não possui qualquer nível de escolaridade completo, o que representa um nível de escolaridade bastante deficitário. A população residente com o ensino superior como nível de escolaridade mais elevado completo corresponde a 1.888 habitantes, cerca de 12,69% da população total do concelho.

Figura 5. Nível de Escolaridade mais elevado completo do concelho da Nazaré, 2021



Fonte: INE, População residente (N.º) por Local de residência à data dos Censos [2021], Nível de escolaridade mais elevado completo.

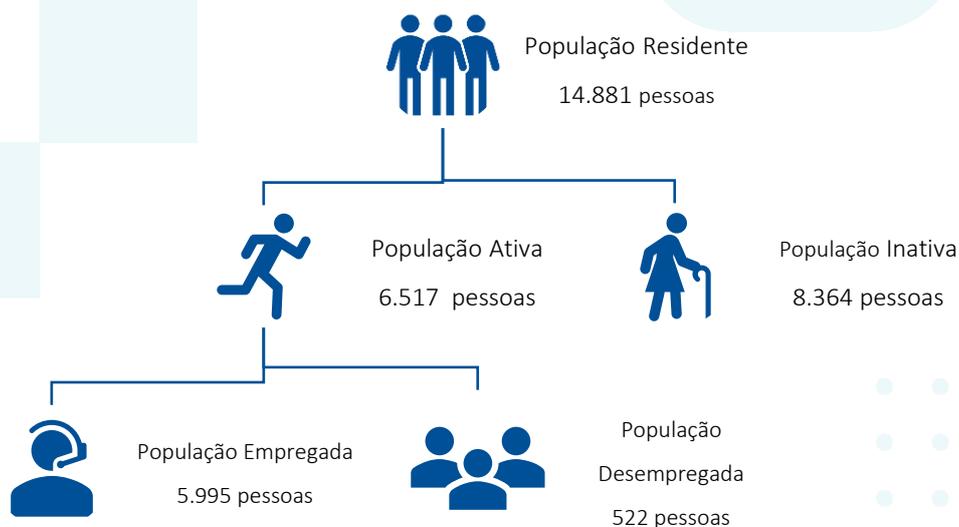
Esta situação reflete-se numa taxa de analfabetismo de 3,03%, um valor ligeiramente inferior à média da Região do Oeste e Vale do Tejo (3,61%) e à média da Sub-Região do Oeste (3,19%).

# NAZARÉ

### 1.3. ANÁLISE ECONÓMICA

Na análise dos indicadores económico-demográficos verifica-se que, em 2021, a população ativa da Nazaré era de 6.517 residentes, correspondendo a uma taxa de atividade, aproximada, de 43,79%, um valor inferior à registada na Região do Oeste e Vale do Tejo (44,81%) e na Sub-Região do Oeste (46,27%).

Figura 6. Dados económico-demográficos do concelho da Nazaré, 2021

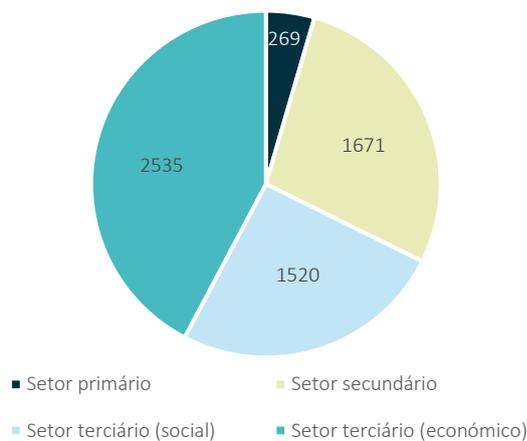


Fonte: INE, População ativa (N.º) por Local de residência à data dos Censos [2021] (NUTS- 2024); População desempregada (N.º) por Local de residência à data dos Censos [2021] (NUTS- 2024), Decenal- INE, Recenseamento da população e habitação- Censos 2021.

A população empregada corresponde a 92% da população ativa do concelho da Nazaré, destacando-se o setor terciário (social e económico) com o maior número de pessoas empregadas.

Por sua vez, e relativamente à taxa de desemprego, em 2021, verificou-se que o concelho da Nazaré apresentava uma taxa de 8,01%, bastante superior à registada na Região do Oeste e Vale do Tejo (6,41%) e na Sub-Região do Oeste (6,40%).

Figura 7. Dados económico-demográficos do concelho da Nazaré, 2021



Fonte: INE, População empregada (N.º) por Local de residência à data dos Censos [2021] (NUTS- 2024), Setor de atividade económica, Decenal- INE, Recenseamento da população e habitação- Censos 2021

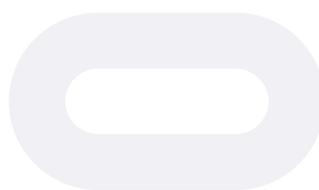
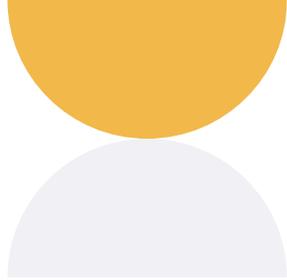
#### 1.4. ANÁLISE EMPRESARIAL

De acordo com os dados do INE, existiam no concelho da Nazaré, em 2023, 2.629 empresas que empregavam 5.545 pessoas. Considerando as atividades económicas verifica-se que existe uma elevada representatividade do número de empresas e de pessoal ao serviço na com atividade económica “Alojamento, restauração e similares”, nomeadamente, com 786 empresas e 1.713 pessoas, cerca de 30% do total do concelho.

Tabela 1. Empresas e Pessoal ao serviço (n.º) no concelho da Nazaré, 2023

Atividade Económica	Empresas		Pessoal ao Serviço	
	N.º	%	N.º	%
Agricultura, produção animal, caça, floresta e pesca	143	5,44	265	4,78
Indústrias extrativas	1	0,04	s/inf.	s/inf.
Indústrias transformadoras	73	2,78	798	14,39
Eletricidade, gás, vapor, água quente e fria e ar frio	1	0,04	s/inf.	s/inf.
Captação, tratamento e distribuição de água; saneamento, gestão de resíduos e despoluição	3	0,11	161	2,90
Construção	115	4,37	260	4,69
Comércio por grosso e a retalho; reparação de veículos automóveis e motociclos	401	15,25	714	12,88
Transportes e armazenagem	38	1,45	230	4,15
<b>Alojamento, restauração e similares</b>	<b>786</b>	<b>29,90</b>	<b>1713</b>	<b>30,89</b>
Atividades de informação e de comunicação	43	1,64	50	0,90
Atividades imobiliárias	80	3,04	s/inf.	s/inf.
Atividades de consultoria, científicas, técnicas e similares	166	6,31	217	3,91
Atividades administrativas e dos serviços de apoio	368	14,00	469	8,46
Educação	100	3,80	143	2,58
Atividades de saúde humana e apoio social	110	4,18	159	2,87
Atividades artísticas, de espetáculos, desportivas e recreativas	86	3,27	100	1,80
Outras atividades de serviços	115	4,37	149	2,69
<b>Total</b>	<b>2.629</b>	<b>100%</b>	<b>5.545</b>	<b>100%</b>

Fonte: INE, Empresas (N.º) por Localização geográfica (NUTS- 2024), Atividade económica (Divisão- CAE Rev. 3); Pessoal ao serviço (N.º) das Empresas por Localização geográfica (NUTS- 2024) e Atividade económica (Divisão- CAE Rev. 3); Anual- INE, Sistema de contas integradas das empresas



2.

# O PORTO DA NAZARÉ



## 2.1. CONTEXTUALIZAÇÃO

“Os sucessivos naufrágios marcaram de negro e luto a população nazarena durante décadas, sendo a construção de um porto de abrigo, que garantisse condições de segurança marítima e diminuísse o risco de vida dos pescadores, o maior desejo da população ao longo de quase todo o século XX.

Nos anos 50, segundo testemunhos da época, o nível de vida era baixo, devido ao facto das condições do seu porto natural não permitirem o exercício da pesca de uma forma mais lucrativa, como em outros locais da costa.

As mulheres trabalhavam, muitas vezes, para fazer face ao pouco dinheiro que o homem trazia da sua faina para o sustento da casa, vendendo peixe nos mercados da região.

A Nazaré começa a ser conhecida como uma terra de partidas e chegadas. A comunidade via os seus filhos partirem, em busca de melhores condições de vida, para Peniche, Matosinhos, Canadá, para a marinha mercante ou para a pesca do bacalhau nos mares da Terra Nova.

O sonho de um porto de abrigo, o sonho do progresso, após anos e anos de promessas, só será cumprido na primeira metade da década de 1980, provocando a saída das embarcações e da actividade piscatória da praia e maior segurança dos homens e das embarcações.

Como diria Alves Redol, que conheceu, de perto, a comunidade piscatória e os perigos do mar: “Hoje os meios técnicos de que o homem dispõe, permitem-nos afirmar que o homem será cada vez menos um joguete da natureza. A Nazaré só sentirá realmente o que a palavra progresso significa quando tiver um porto de abrigo.”

Iniciada a construção em 1979, o Porto foi oficialmente inaugurado a 3 de setembro de 1983 e abriu à navegação em 1986. O Porto da Nazaré, protegido por dois molhes, dispõe de espaços destinados à sua frota pesqueira e de uma Marina. É conhecido como Porto Santo dado a barra da Nazaré nunca ter fechado à navegação”<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Informação disponível em <https://www.cm-nazare.pt/visitar/onde-ir/monumentos-e-patrimonio/poi/porto-de-pesca>, acedida em janeiro de 2025.

## PLANO ESTRATÉGICO DO PORTO DA NAZARÉ

O Plano Estratégico do Porto da Nazaré com o objetivo de identificar medidas e ações, ordenadas e sustentáveis, para o desenvolvimento da infraestrutura e da sua zona envolvente, incide nas áreas transferidas para a gestão do Município da Nazaré, conforme imagem infra. Contudo, o presente plano irá contemplar, também, a análise do Porto da Nazaré, como infraestrutura nas suas diferentes dimensões.

Figura 8. Área de Intervenção do Plano Estratégico do Porto da Nazaré (zonas assinaladas a vermelho)



Fonte: Município da Nazaré, disponibilizado em janeiro de 2025.

# PLANO ESTRATÉGICO DO PORTO DA NAZARÉ

Figura 9. Levantamento drone da Área de Intervenção do Plano Estratégico do Porto da Nazaré



# PLANO ESTRATÉGICO DO PORTO DA NAZARÉ



# PLANO ESTRATÉGICO DO PORTO DA NAZARÉ



# PLANO ESTRATÉGICO DO PORTO DA NAZARÉ



Fonte: Vector Estratégico, imagens captadas em janeiro de 2025.

## 2.2. ACESSIBILIDADES

O concelho da Nazaré é facilmente acessível, tanto ao nível rodoviário como ferroviário, através dos diferentes acessos disponíveis. De destacar que o concelho possui uma estação ferroviária na freguesia de Valado dos Frades, que assegura a ligação Caldas da Rainha – Leiria, e dois apeadeiros em Famalicão e Fanhais, pertencentes à linha do Oeste, com um papel relevante no transporte de mercadorias.

Por sua vez, o acesso ao Porto da Nazaré e área envolvente é efetuado, facilmente, através da Estrada Municipal (antiga EN 242), que atravessa as freguesias da Nazaré e Famalicão.

Figura 10. Principais Acessibilidades na Área de Intervenção do Plano Estratégico do Porto da Nazaré



Fonte: Município da Nazaré, informação cartográfica disponibilizada em janeiro de 2025.

## 2.3. OCUPAÇÃO DO SOLO

Relativamente à ocupação do solo, e na envolvente ao Porto Marítimo (assinalado a azul na imagem infra), verifica-se a existência da zona dunar/praias, de áreas classificadas como agrícolas/florestais (com elevada presença de matos) e de equipamentos de apoio (estação de serviço, estacionamento, ETAR da Nazaré).

Figura 11. Ocupação do Solo na Área de Intervenção do Plano Estratégico do Porto da Nazaré



Fonte: Município da Nazaré, informação cartográfica disponibilizada em janeiro de 2025.

## 2.4. ESTRUTURA EDIFICADA E PRINCIPAIS EQUIPAMENTOS/SERVIÇOS

A Estrutura Edificada na área de intervenção é constituída por várias tipologias de edifício, destacando-se o edifício da Docapesca, assim como, os edifícios de habitações e de serviços na sua envolvente.

Figura 12. Estrutura Edificada na Área de Intervenção do Plano Estratégico do Porto da Nazaré



- 06000000-Construções\_em\_Geral
- 06020102-Vivenda/Casa
- 06020105-Barraca
- 06020202-Telheiro/Alpendre
- 06050202-Pensão/Residencial/Albergaria
- 06050301-Oficinas\_G
- 06070201-Edifício\_em\_Ruínas
- 06080107-Áreas\_Serviço\_(Restaurante)
- 06080402-Doca
- 06090104-Depósito\_Água\_Superfície
- 06090202-Posto\_Transformação
- 06100200-Resíduos\_Líquidos

Fonte: Município da Nazaré, informação cartográfica disponibilizada em janeiro de 2025.

Nos diferentes edifícios/equipamentos identificados na área de intervenção é possível encontrar:



## Infraestruturas de Serviços, Apoio e Associações

Docapesca

GNR – Unidade de Controlo Costeiro

For-mar - Centro de Formação Profissional das Pescas e do Mar

NOROESTE – Escola de Formação Noroeste

I.S.N. – Instituto de Socorros a Náufragos

CAPA – Cooperativa de Armadores de Pesca Artesanal

Associação dos Armadores Pescadores da Nazaré

33 – Rumo à Pesca | Gabinete de Apoio ao Pescador e à Família



## Atividades Recreativas, Náuticas e de Apoio

Nazaré Water Fun

Nazaré Jet

Atlantic Safari

Nazare Ocean Adventures

OndaWave Golfinhos

Soul Surf School Nazaré

Atlantic Marine

Clube Naval da Nazaré

West Tech Jetski Nazarenautica

Yamaha Marine

Octopus Concept

Praia do Norte Nazaré

GoBigger Team Nazaré

Uprising Lab



## Empresas de Transformação e/ou Comercialização de Pescado e Aquacultura

Luís Silvério e Filhos

Oceano Fresco

Nazaré Peixe

Fresco do Mar

Transfish

AmpliAqua



**Marina Clube Naval da Nazaré**

150 ancoradouros



eletricidade



água



duches



wc



combustível



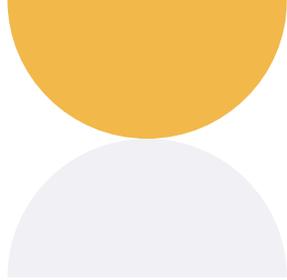
WIFI



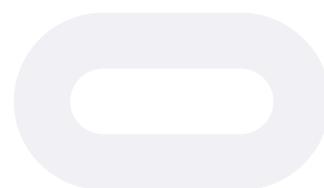
vídeo vigilância



guindaste de elevação



3.



# ENQUADRAMENTO DAS PRINCIPAIS POLÍTICAS E INSTRUMENTOS A NÍVEL EUROPEU E NACIONAL



A identificação das estratégias e instrumentos de base europeia, nacional, regional e local é fundamental para uma visão holística do território ao nível do ordenamento, coesão e desenvolvimento sustentável. Neste âmbito, são identificados um conjunto de políticas e instrumentos de referência para a elaboração do Plano Estratégico do Porto da Nazaré.

### 3.1. POLÍTICAS E INSTRUMENTOS DE ÂMBITO EUROPEU

#### ▪ POLÍTICA COMUM DAS PESCAS<sup>2</sup>

O Regulamento 1380/2013, de 11 de dezembro, apresenta as regras de base aplicáveis à Política Comum das Pescas, visando garantir que as atividades de pesca e aquicultura apresentam contributos para a sustentabilidade ambiental, económica e social a longo prazo.

A Política Comum das Pescas assenta, assim, em quatro pilares: a gestão das pescas, a política internacional, o mercado e política comercial e o apoio financeiro (Fundo Europeu dos Assuntos Marítimos, das Pescas e da Aquicultura) e define como pontos-chave: a gestão das pescas ao nível dos totais admissíveis de captura, a introdução da obrigação de desembarque, os planos plurianuais bem como as demais medidas técnicas estabelecidas de um modo geral, mas adaptadas as todas os enquadramentos regionais, trazendo, portanto, a descentralização das decisões. Apresenta ainda um regime de controlo de pescas, que permite aos consumidores melhores informações graças às normas de comercialização definidas e ainda a definição do princípio da sustentabilidade aplicado aos navios que pescam no território.

#### ▪ OBJETIVOS DE DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL

A Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável, adotada por todos os Estados-Membros das Nações Unidas em 2015, define as prioridades e aspirações do desenvolvimento sustentável global para 2030 e procura mobilizar esforços globais à volta de um conjunto de objetivos e metas comuns. São 17 Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) que representam um apelo urgente à ação de todos os países – desenvolvidos e em desenvolvimento – para uma parceria global.

---

<sup>2</sup> Fonte: Informação disponível em <https://eur-lex.europa.eu/PT/legal-content/summary/the-eu-s-common-fisheries-policy.html?fromSummary=02> e <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=celex:32013R1380>, acedida em janeiro de 2025.

Figura 13. Objetivos de Desenvolvimento Sustentável



Estes objetivos globais assumidos pelos 193 países das Nações Unidas têm como ambição “não deixar ninguém para trás”, através do estabelecimento de uma linguagem comum para todos os *stakeholders*, fixam metas de sustentabilidade, com foco em áreas críticas para a humanidade, e estruturam-se em torno de 5 Princípios:

Figura 14. Princípios dos ODS

Planeta	Pessoas	Prosperidade	Paz	Parcerias
Proteger os recursos naturais e o clima do nosso planeta para as gerações futuras.	Erradicar a pobreza e a fome de todas as maneiras e garantir a dignidade e a igualdade.	Garantir vidas prósperas e plenas, em harmonia com a natureza.	Promover sociedades pacíficas, justas e inclusivas.	Implementar a Agenda por meio de uma parceria global sólida.

Fonte: Adaptado do Relatório “ABC dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável” - comunidade educativa – novembro 2020.

### ▪ PACTO ECOLÓGICO EUROPEU: ECONOMIA AZUL<sup>3</sup>

O Pacto Ecológico Europeu, foi lançado em 2019, assume-se como a estratégia de crescimento da União Europeia, contemplando um conjunto de iniciativas estratégicas com vista a uma transição ecológica com o objetivo de alcançar, em 2050, a neutralidade climática.

Como parte integrante do Pacto é definida a Economia Azul, tendo sido, em 2021, lançada a “Estratégia para a Economia Azul Sustentável”.

Esta Estratégia alinhada com o Pacto Ecológico Europeu apresenta como principais objetivos a redução do impacto ambiental das atividades marítimas, a proteção da biodiversidade, o fomento da economia circular neste setor, a promoção do investimento em inovação e tecnologia azul, bem como o apoio à transição energética no setor marítimo.

Para que os objetivos sejam alcançados estão designadas algumas atuações em diversas áreas, desde a eletrificação de portos e infraestruturas marítimas para redução de emissões de CO<sub>2</sub>, o restauro de zonas costeiras degradadas, como recifes de coral e pradarias marinhas, redução da poluição marinha, incluindo plásticos, microplásticos e resíduos químicos, o desenvolvimento de energia das ondas e marés como fontes alternativas, bem como a promoção do ecoturismo e turismo responsável nas zonas costeiras.

O Pacto Ecológico Europeu é, entre outros, apoiado pelo Fundo Europeu dos Assuntos Marítimos, das Pescas e da Aquicultura (FEAMPA), que apoia iniciativas de pesca sustentável e inovação azul.

### ▪ FUNDO EUROPEU DOS ASSUNTOS MARÍTIMOS, DAS PESCAS E DA AQUICULTURA 2021-2027<sup>4</sup>

O Fundo Europeu dos Assuntos Marítimos, das Pescas e da Aquicultura vem apoiar a implementação da Política Comum das Pescas e as prioridades políticas da União Europeia, no que concerne o Pacto Ecológico Europeu, possuindo uma dotação financeira, para o período de 2021-2027, de 539,9 milhões de euros.

---

<sup>3</sup> Fonte: Informação disponível em <https://www.consilium.europa.eu/pt/policies/green-deal/#what>, acedida em janeiro de 2025.

<sup>4</sup> Fonte: Informação disponível em [https://portugal.representation.ec.europa.eu/news/fundo-europeu-dos-assuntos-maritimos-das-pescas-e-da-aquicultura-2021-2027-2022-12-02\\_pt](https://portugal.representation.ec.europa.eu/news/fundo-europeu-dos-assuntos-maritimos-das-pescas-e-da-aquicultura-2021-2027-2022-12-02_pt) e [https://oceans-and-fisheries.ec.europa.eu/funding/emfaf-programmes-2021-2027\\_en](https://oceans-and-fisheries.ec.europa.eu/funding/emfaf-programmes-2021-2027_en), acedida em janeiro de 2025.

Este programa presta apoio na área da pesca sustentável, nomeadamente, para medidas destinadas a melhorar infraestruturas de pesca, em especial nos portos; na área da aquicultura sustentável, como por exemplo, na descarbonização da aquicultura e da transformação dos produtos da pesca e da aquicultura; na área da Economia azul sustentável para o desenvolvimento das zonas costeiras através de grupos de ação local (GAL); assim como, na área de governação internacional dos oceanos em questões como a vigilância marítima e cooperação entre serviços de guarda costeira.

### ▪ ESTRATÉGIA DE BIODIVERSIDADE DA UNIÃO EUROPEIA (2030)<sup>5</sup>

No âmbito do Pacto Ecológico Europeu, foi apresentada em 2020, a Estratégia de Biodiversidade que se foca na proteção e recuperação da natureza para garantia de um futuro sustentável para as pessoas, o planeta e economia.

Esta Estratégia apresenta como alguns principais objetivos a intenção da União Europeia, de proteger 30% das áreas terrestres e marinhas até 2030, o restauro de ecossistemas degradados e aumentar a resiliência da natureza, passando pela reversão da atual diminuição de polinizadores e até ao investimento de milhões de euros na biodiversidade.

A Economia Azul, também se encontra no espectro de ação desta Estratégia, nomeadamente da sua proteção através da implementação de medidas que visem reduzir a pesca destrutiva e capturas acidentais, a proibição de práticas prejudiciais, como é exemplo a pesca de arrasto em áreas consideradas sensíveis, bem como o combate à poluição marinha por plástico ou compostos químicos.

# NAZARÉ

<sup>5</sup> Fonte: Informação disponível em <https://www.consilium.europa.eu/pt/policies/biodiversity/>, acedida em janeiro de 2025.

### 3.2. POLÍTICAS E INSTRUMENTOS DE ÂMBITO NACIONAL (REGIONAL E LOCAL)

#### ▪ PROGRAMA NACIONAL DA POLÍTICA DE ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO (PNPOT)<sup>6</sup>

A Lei n.º 99/2019, de 5 de setembro, aprova a primeira revisão do Programa Nacional da Política do Ordenamento do Território (PNPOT) e revoga a Lei n.º 58/2007, de 4 de setembro.

O Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território (PNPOT) é o instrumento de topo do sistema de gestão territorial, define objetivos e opções estratégicas de desenvolvimento territorial e estabelece o modelo de organização do território nacional. O PNPOT constitui-se como o quadro de referência para os demais programas e planos territoriais e como um instrumento orientador das estratégias com incidência territorial.

A alteração do PNPOT teve como objetivos a elaboração do novo programa de ação para o horizonte 2030, no contexto de uma estratégia de organização e desenvolvimento territorial de mais longo prazo suportada por uma visão para o futuro do País, que acompanha o desígnio último de alavancar a coesão interna e a competitividade externa do nosso País e, também, o estabelecimento de um sistema de operacionalização, monitorização e avaliação capaz de dinamizar a concretização das orientações, diretrizes e medidas de política e de promover o PNPOT como referencial estratégico da territorialização das políticas públicas e da programação de investimentos territoriais financiados por programas nacionais e comunitários.

O PNPOT estrutura-se em três documentos. O Diagnóstico, a Estratégia e o Modelo Territorial e a Agenda para o Território (Programa de Ação).

Tendo por base o conceito de coesão territorial, o PNPOT assume os seguintes **princípios territoriais**:

- ✓ **Governança Territorial:** Enfatizar a sua importância como motor de articulação institucional e reforço da subsidiariedade, através da cooperação vertical entre diferentes níveis governamentais, da cooperação horizontal entre distintos atores, e de uma maior coerência entre políticas setoriais e políticas de base territorial, promovendo uma maior eficiência e eficácia, assim como a transparência e a prestação de contas.

---

<sup>6</sup> Fonte: Informação disponível em PNPOT | Território Portugal, <https://pnpot.dgterritorio.gov.pt/pcat/pcatsite>, acessada em janeiro de 2025.

- ✓ **Organização Territorial:** Promover dinâmicas preferenciais de Organização Territorial, identificando os recursos territoriais capazes de criar sinergias e gerar massas críticas que favoreçam geografias funcionais, flexíveis e integradas, passíveis de apoiar ganhos de sustentabilidade e colmatar diferenças de dimensão, densidade e acesso a serviços e amenidades.
- ✓ **Diversidade e Especificidade Territorial:** Valorizá-las, considerando os ativos e as potencialidades locais e regionais como elementos de desenvolvimento e de diferenciação para o aumento da coesão e da sustentabilidade, nomeadamente em territórios rurais ou menos desenvolvidos
- ✓ **Solidariedade e Equidade Territorial:** Reforçá-las, como forma de promover a discriminação positiva dos territórios e reduzir as disparidades geográficas e sociais através de mecanismos de política que garantam direitos iguais a todos os cidadãos, independentemente de residirem em áreas centrais ou periféricas ou com diferentes graus de desenvolvimento ou expostas a diferentes riscos.
- ✓ **Sustentabilidade da Utilização dos Recursos:** Promovê-la nos diversos Territórios, assumindo a pressão da sua escassez e desperdício, a delapidação do património natural, paisagístico e cultural, e a importância do fomento de uma economia mais verde e circular, uma energia mais limpa e eficiente, a descarbonização da sociedade e a contenção e reversão das perdas de património natural, paisagístico e cultural.
- ✓ **Abordagens Territoriais Integradas:** Incentivá-las, enquanto instrumentos de potenciação dos ativos locais e regionais e de capacitação institucional a diferentes níveis territoriais, desenvolvendo estratégias, políticas e intervenções de coordenação e de cooperação para a coesão.

Seguindo os princípios da coesão territorial, foram identificados **5 grandes Desafios Territoriais** (subdivididos em 15 opções estratégicas de base territorial):

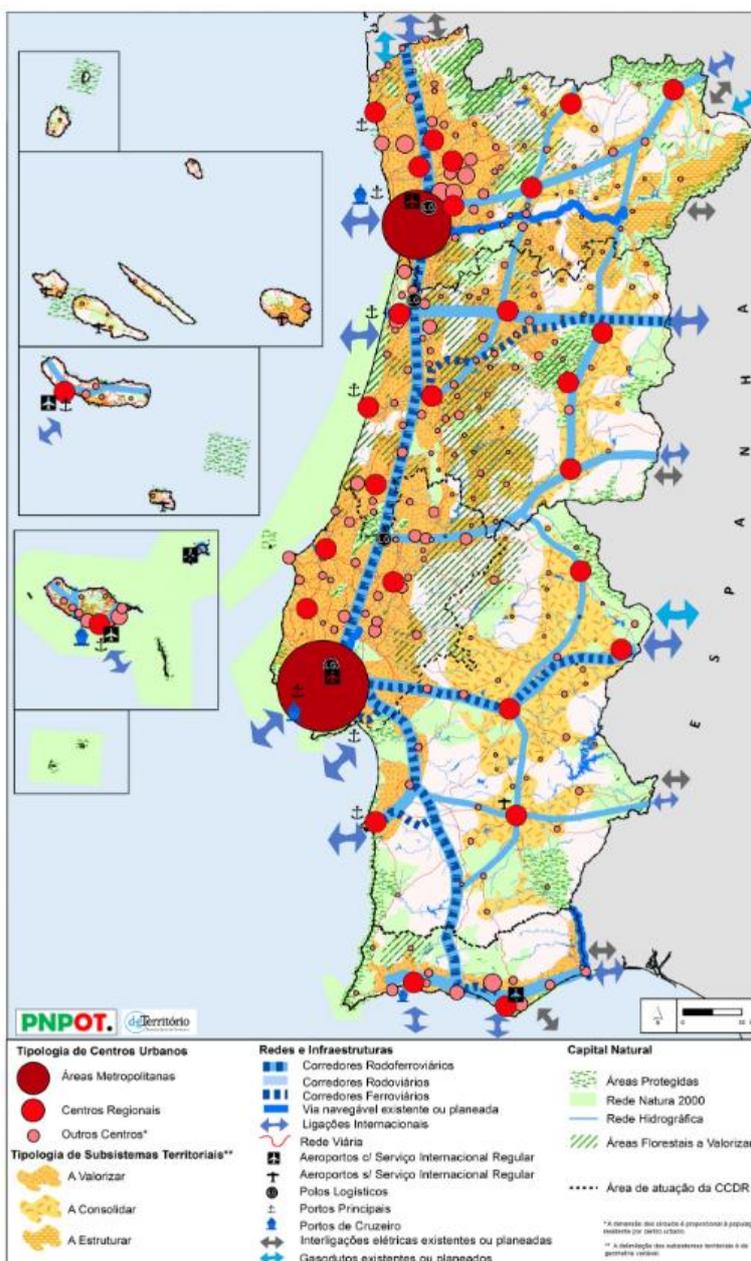
- Gerir os recursos naturais de forma sustentável.
- Promover um sistema urbano policêntrico.
- Promover a inclusão e valorizar a diversidade territorial.
- Reforçar a conectividade interna e externa.

- Promover a governança territorial.

Os Desafios Territoriais do PNPOT cruzam-se com os 17 Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) da Agenda 2030 da ONU. Os Desafios Territoriais abrangem visivelmente os ODS prioritários para Portugal (4. Educação de qualidade, 5. Igualdade de género, 9. Indústria, inovação e infraestruturas, 10. Reduzir as desigualdades, 13. Ação climática, 14. Proteger a vida marinha).

O Modelo Territorial estabelece um compromisso de organização do território, reconhecendo o valor dos recursos e da diversidade territorial, antevendo a necessidade de adaptação às mudanças críticas emergentes. Traduz os desafios territoriais, contribuindo para aumentar a capacidade de resiliência dos diferentes territórios num quadro de coesão territorial e para uma maior coerência entre as políticas setoriais e as de base territorial.

Figura 15. Modelo Territorial do PNPOT



### ▪ PLANO DE ORDENAMENTO DO ESPAÇO MARÍTIMO (POEM)

A elaboração do Plano de Ordenamento do Espaço Marítimo (POEM) foi determinada através do Despacho n.º 32277/2008 (da CIAM- Comissão Interministerial para os Assuntos do Mar), de 18 de dezembro, e considerando o disposto no n.º 2 do artigo 38.º do Decreto-Lei n.º 380/99, de 22 de setembro, na redação dada pelo Decreto-Lei n.º 316/2007, de 19 de setembro, e republicado pelo Decreto-Lei n.º 46/2009, de 20 de fevereiro.

O POEM, que incide sobre o território nacional correspondente aos espaços marítimos sob soberania ou jurisdição portuguesa, tem como objetivos:

- ✓ Efetuar o levantamento de todas as atividades que se desenvolvem nos espaços marítimos sob soberania ou jurisdição portuguesa, cartografando essas atividades e identificando o respetivo grau de dependência das comunidades locais e delimitar os espaços já consignados.
- ✓ Ordenar os usos e atividades do espaço marítimo, presentes e futuros, em estreita articulação com a gestão da zona costeira.
- ✓ Garantir a utilização sustentável dos recursos, a sua preservação e recuperação, potenciando a utilização eficiente do espaço marítimo no quadro de uma abordagem integrada e intersectorial.
- ✓ Definir os parâmetros de desenvolvimento sustentado de cada atividade e do espaço marítimo em que cada uma se poderá desenrolar.
- ✓ Definir outras atividades passíveis de desenvolvimento a médio e longo prazo.
- ✓ Fomentar a importância económica, ambiental e social do mar.
- ✓ Definir as orientações para o desenvolvimento de indicadores de avaliação do desempenho sustentável das atividades marítimas e respetiva monitorização.

Para alcançar os objetivos identificados, estruturou-se o POEM em 5 Domínios Estratégicos, associados a linhas de Orientação Estratégica e a Orientações Estratégicas, a saber:

Tabela 2. Domínios, Linhas de Orientação e Orientações Estratégicas do Plano de Ordenamento do Espaço Marítimo

Domínios Estratégicos	Linhas de Orientação Estratégica	Orientações Estratégicas
Geoestratégia	Espaço Geoestratégico	Espaço marítimo de excelência, que permita promover Portugal e projetar o mar português no espaço internacional.
		Valorização da identidade cultural e património do espaço marítimo, divulgando-o e promovendo a sua apropriação pela sociedade.
Economia	Valorização	Fomento das atividades associadas à utilização sustentável do espaço marítimo e dos seus recursos e modernização e sustentabilidade das respetivas infraestruturas.
		Incremento da atratividade e da competitividade das atividades associadas à utilização do espaço marítimo e dos seus recursos e das respetivas infraestruturas.
	Sinergias	Estabelecimento de sinergias (integração em cluster) entre as instituições e os agentes económicos cujas funções e atividades incidem no espaço marítimo e nos seus recursos.
		Mediação e Negociação/ <i>Trade-offs</i>
Recursos Naturais	Recuperação, Proteção, Conservação	Proteção, conservação e recuperação de espécies e habitats marinhos e da estrutura ecológica associada, a todos os níveis de organização biológica, de forma a manter a biodiversidade, a resiliência natural e os serviços ecossistémicos do espaço marítimo.
		Efetivação de uma rede de áreas protegidas no meio marinho.
	Prevenção, Minimização, Mitigação	Monitorização dos Ecossistemas e Biodiversidade Marinha.
		Prevenção, análise de riscos, adaptação, minimização e mitigação dos potenciais impactes negativos resultantes dos ciclos geodinâmicos e das alterações climáticas.
Conhecimento	Valoração	Prevenção, análise de riscos, minimização e mitigação dos impactes negativos resultantes de interferências externas como a poluição, espécies invasoras, os sinistros marítimos, o desordenamento da zona costeira.
		Valorização (ambiental, económica e social) da biodiversidade e dos ecossistemas marinhos e dos seus recursos.
Conhecimento	Capacitação	Fomento do conhecimento e da recolha, tratamento e disseminação da informação associados ao meio marinho (ecossistemas, recursos, tecnologias e controlo da sua utilização)

Domínios Estratégicos	Linhas de Orientação Estratégica	Orientações Estratégicas
	Investigação e Desenvolvimento	<p>Incremento da investigação científica para a valorização do meio marinho, assegurando financiamento nacional de longo prazo.</p> <p>Internacionalização da ciência desenvolvida em Portugal nos temas do mar português (eventos/congressos/ investigação)</p>
	Informação	Educação, informação e divulgação das áreas do mar e atividades conexas
Governança	Modelo de Governação	<p>Planeamento, organização e gestão adaptativa e integrada do espaço marítimo.</p> <p>Integração da dimensão marítima nas políticas nacionais, sectoriais e instrumentos de gestão territorial.</p> <p>Articulação com o normativo, orientações e regras de boas práticas internacionais, comunitários e nacionais.</p> <p>Articulação e compatibilização da atuação das entidades.</p> <p>Articulação entre o espaço marítimo, a zona costeira e as zonas estuarinas, na perspetiva da complementaridade de utilizações e funções e numa ótica de planeamento e gestão integrados.</p> <p>Aplicação de uma abordagem ecossistémica</p>
		<p>Promover e salvaguardar o interesse nacional em contextos internacionais.</p> <p>Garantia da soberania e da segurança e defesa no espaço marítimo (garantia da fiscalização, vigilância, controlo e aplicação de medidas de proteção contra atividades ilícitas e terroristas).</p>

▪ **ESTRATÉGIA NACIONAL PARA O MAR 2030**

A Estratégia Nacional para o Mar 2021-2030, aprovada pelo Conselho de Ministros n.º 68/2021, apresenta como visão “promover um oceano saudável para potenciar o desenvolvimento azul sustentável, o bem-estar dos portugueses e afirmar Portugal como líder na governação do oceano, apoiada no conhecimento científico”. A estratégia está organizada em 10 grandes objetivos estratégicos (OE) para a década, cada um com metas associadas:

- OE1 — Combater as alterações climáticas e a poluição e proteger e restaurar os ecossistemas

- Assegurar que 100 % do espaço marítimo sob soberania e/ou jurisdição nacional seja avaliado em Bom estado ambiental.
- Classificar 30 % das áreas marinhas nacionais até 2030, aprovando os respetivos planos de gestão e conservação, e assegurar que um terço destas áreas é estritamente protegido.
- Garantir que 100 % das embalagens de plástico colocadas no mercado nacional são reutilizáveis ou recicláveis.
- OE2 — Fomentar o emprego e a economia azul circular e sustentável
  - Garantir que 100 % dos portos comerciais, de pesca e marinas apresentem sistemas de gestão ambiental (das águas, águas residuais, resíduos e energia).
  - Aumentar em 30 % o emprego na economia azul nacional até 2030.
  - Garantir uma remuneração média na economia do mar 8 % acima da média nacional.
  - Aumentar o valor acrescentado bruto (VAB) da economia do mar em 30 % até 2030.
  - Aumentar o contributo da economia do mar para 7 % do VAB da economia nacional.
  - Duplicar o número de instrumentos de financiamento dedicado a projetos de economia azul (incluindo, por exemplo, financiamento sustentável, crowdfunding, capital de risco).
- OE3 — Descarbonizar a economia e promover as energias renováveis e autonomia energética
  - Atingir, pelo menos, 370 MW de capacidade instalada para geração de energia a partir de fontes renováveis oceânicas.
  - Assegurar uma redução de 17 % nas emissões de gases com efeito de estufa das atividades da economia do mar, face a 2005, em linha com o compromisso de Portugal no quadro do Regulamento Partilha de Esforços para 2030, para os setores não abrangidos pelo Comércio Europeu de Licenças de Emissão.
- OE4 — Apostar na garantia da sustentabilidade e na segurança alimentar
  - Aumentar a produção aquícola nacional para 25 mil toneladas por ano.
  - Aumentar para 7 % o contributo das exportações dos produtos do mar para as exportações totais nacionais.

- Manter 100 % das unidades populacionais de gestão pesqueira (stocks) dentro dos limites biológicos sustentáveis de acordo com os parâmetros resultantes da avaliação científica (p. ex. pelo ICES), adequando os níveis de esforço de pesca a esses limites.
- OE5 — Facilitar o acesso a água potável
  - Duplicar o número de unidades de dessalinização para o fornecimento de água a nível nacional.
- OE6 — Promover a saúde e o bem-estar
  - Aumentar o número de projetos de turismo de saúde e bem-estar associado às propriedades terapêuticas do mar.
  - Duplicar o número de participantes em atividades desportivas náuticas.
- OE7 — Estimular o conhecimento científico, desenvolvimento tecnológico e inovação azul
  - Duplicar o número de startups na economia azul bem como o número de projetos inovadores azuis financiados pelos programas operacionais.
  - Aumentar em 50 % o número de mestres e doutores nas áreas científicas ligadas ao oceano.
  - Aumentar em 60 % o número de infraestruturas ligadas ao mar no Roteiro Nacional de Infraestruturas de Investigação de Interesse Estratégico (RNIE).
  - Aumentar em 30 % o número de dias de mar dos navios oceânicos de investigação.
  - Duplicar o número de pedidos de direitos de propriedade industrial (patentes, marcas e design), com origem nacional em tecnologias oceânicas e relacionadas (tecnologia, industrial, capacitação).
- OE8 — Incrementar a educação, a formação, a cultura e a literacia do oceano
  - Aumentar o financiamento europeu relativo a formação profissional na economia do mar, promovendo a participação de raparigas e de mulheres.
  - Duplicar o número de trabalhadores nas atividades ligadas ao mar com ensino pós-secundário obtido através de qualificações de nível 5 do QNQ no âmbito do Sistema Nacional de Qualificações (SNQ), desenvolvidas por entidades formadoras no âmbito do SNQ, bem como cursos do ensino superior de nível 6, 7 e 8 do QNQ e, ainda, cursos técnicos superiores profissionais (CTeSP), também desenvolvidos em instituições de nível superior, mas, atualmente, sem atribuição de grau ou nível de qualificação.

- Duplicar o número de jovens e adultos formados com qualificações de dupla certificação nos setores e atividades relacionados com a economia do mar.
- Assegurar que 20 % dos Clubes Ciência Viva na Escola integra nos seus planos de atividade a exploração da temática mar.
- Assegurar o aumento de 10 % no número de Centros de Formação Desportiva do Desporto Escolar (Atividades Náuticas) e no número de Grupos-Equipa do Desporto Escolar nas modalidades náuticas (canoagem, surfing, vela e remo).
- Aumentar o financiamento da inventariação, monitorização e recuperação do património costeiro integrado em paisagens culturais.
- Aumentar 20 % o número de imóveis de património cultural náutico e subaquático classificados.
- OE9 — Incentivar a reindustrialização e a capacidade produtiva e digitalizar o oceano
  - Aumentar 20 % o valor da produção industrial dos setores emergentes da economia do mar.
  - Aumentar em 20 % os apoios financeiros à inovação, transferência de tecnologia e diversificação de modelos de produção dos setores tradicionais da economia do mar.
- OE10 — Garantir a segurança, soberania, cooperação e governação
  - Assegurar a adoção, pelas Nações Unidas, do acordo global para a conservação e uso sustentável da biodiversidade marinha em áreas para além da jurisdição nacional.
  - Concluir o processo de extensão da plataforma continental portuguesa.
  - Operacionalizar plenamente o ordenamento e a gestão do espaço marítimo nacional.

### ▪ PLANO REGIONAL DE ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO (PROT) DO OESTE E VALE DO TEJO

Os Planos Regionais de Ordenamento do Território (PROT) “são instrumentos de desenvolvimento territorial e de natureza estratégica. Em matéria de conteúdo, estabelecem a estrutura regional do sistema urbano, das redes de infraestruturas e dos equipamentos de interesse regional e definem os objetivos e princípios quanto à localização das atividades e os grandes investimentos públicos; as suas normas fixam o quadro estratégico, as orientações de carácter genérico e as diretrizes para o ordenamento do território regional.

O PROT do Oeste e Vale do Tejo (PROT OVT) visa, neste contexto, a espacialização de estratégias de desenvolvimento territorial nos territórios das NUTS III do Oeste, Médio Tejo e Lezíria do Tejo”.

O PROT OVT é enquadrado pela Lei de Bases da Política do Ordenamento do Território e de Urbanismo, aprovada pela Lei n.º 48/98, de 11 de agosto, nomeadamente o seu artigo 31.º, e pelo regime jurídico dos instrumentos de gestão territorial, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 380/99, de 22 de setembro, designadamente nos artigos 51.º a 59.º.

O PROT OVT estrutura-se em 4 Eixos Estratégicos com os respetivos Objetivos Estratégicos:

➤ **Eixo Estratégico 1:** Ganhar a aposta da inovação, competitividade e internacionalização

1.1. Renovar o modelo de crescimento económico, valorizando os recursos endógenos da região, promovendo polos de competitividade e tecnologia, afirmando lógicas sectoriais ou de atividades relacionadas e organizadas em clusters ou redes e dinamizando a renovação económica urbana e revitalização da atividade económica em centros urbanos.

1.2. Apostar na qualificação territorial através do reforço de infraestruturas de internacionalização, acolhendo atividades produtivas, logísticas e de serviços, e da afirmação de um leque de especializações regionais nas áreas do turismo, cultura, desporto e lazer, acolhimento empresarial, agricultura/agroalimentar, ambiente, recursos energéticos endógenos, e pesca e aquicultura.

1.3. Potenciar a utilização eficiente das infraestruturas de transportes existentes ou a criar, promovendo-se a elaboração e implementação de um Plano Regional de Transportes, impulsionando-se a criação de uma estrutura de coordenação dos transportes regionais e aumentando a acessibilidade aos centros urbanos e outros polos/equipamentos relevantes.

1.4. Fomentar a iniciativa empresarial e o empreendedorismo, garantindo a ligação das redes empresariais aos Centros de Investigação e às Universidades, e promovendo uma melhoria dos parques empresariais existentes.

1.5. Apostar na qualificação humana, através do reforço da capacidade de qualificação técnica para a agricultura, floresta e pesca, do apoio ao desenvolvimento das atividades económicas associadas à produção cultural, e da orientação da prestação dos serviços públicos com base na utilização das TIC.

➤ **Eixo Estratégico 2:** Potenciar as vocações territoriais num quadro de sustentabilidade ambiental

1.1 Proteger e valorizar os recursos naturais, patrimoniais e culturais através de medidas que os integrem na gestão do planeamento territorial regional e municipal, numa perspetiva de coesão territorial e reforço da identidade regional.

1.2 Apostar no desenvolvimento sustentável das atividades de turismo e lazer, nomeadamente o touring cultural e paisagístico, através da identificação de temas e recursos a preservar para a constituição de rotas turísticas, considerando a localização de referência das “portas do mar”, e do apoio a estratégias de comunicação e marketing que estruturam a procura dos produtos culturais regionais.

1.3 Potenciar o aproveitamento das atividades agrícolas, florestais, nomeadamente as associadas à exploração de produtos verdes (agro-florestais e energias renováveis), conciliando-as com as dinâmicas urbanas e as áreas fundamentais para a conservação da natureza e da paisagem e promover o aproveitamento dos recursos geológicos, numa perspetiva de compatibilização dos valores naturais e patrimoniais com as componentes económica e social.

1.4 Dar continuidade à aposta no aproveitamento da energia eólica da Região, e gerir a procura de energia através de políticas de planeamento do licenciamento urbanístico, de sensibilização e educação de populações e agentes económicos.

1.5 Identificar a distribuição espacial dos perigos naturais, tecnológicos e ambientais no território regional, e promover a gestão adequada das águas residuais e de resíduos de origem agrícola e não agrícola, tomando em consideração a saúde pública e segurança de pessoas e bens, a ocupação atual do território e as projeções da sua utilização futura.

➤ **Eixo Estratégico 3:** Concretizar a visão policêntrica e valorizar a qualidade de vida urbana

1.1 Reforçar e consolidar os subsistemas urbanos regionais, mitigando a dicotomia litoral/ interior no sentido da estruturação de uma rede urbana polinucleada, integrando soluções de carácter plurimunicipal no âmbito dos sectores do abastecimento público de água e saneamento de águas residuais e reforçando complementaridades e sinergias em redes de equipamentos para as áreas da saúde, educação, cultura, desporto e lazer.

1.2 Apostar na qualificação dos centros urbanos através da valorização dos recursos patrimoniais e frentes ribeirinhas, da recuperação dos espaços urbanos desqualificados, e do estabelecimento de redes de equipamentos, assegurando condições de acessibilidade e de mobilidade adequadas, e criar condições para o aparecimento de estruturas de nível concelhio vocacionadas para a reabilitação urbana, e promoção e recuperação do parque habitacional dos Centros Históricos, de modo a melhorar a sua atratividade.

1.3 Apostar em formas de turismo alternativas, materializadas nas áreas urbanas e nos pequenos aglomerados tradicionais, com base na valorização dos recursos do património cultural, requalificando Fátima como centro urbano de Turismo Religioso.

1.4 Apostar na qualificação dos recursos humanos, valorizando a oferta de ensino profissional e politécnico, e alargando a gama de oferta de serviços coletivos e de interesse público suportados na Internet e na utilização das TIC aos centros urbanos de menor dimensão.

➤ **Eixo Estratégico 4:** Descobrir as novas ruralidades

1.1 Incrementar e consolidar, de forma sustentável, a competitividade das fileiras de produção agrícola, florestal e agropecuária, valorizando os produtos de grau elevado de diferenciação e qualidade, e garantindo uma valorização ambiental, paisagística, da biodiversidade e dos recursos naturais, e da valência turística dos espaços rurais.

1.2 Requalificar e consolidar a agricultura de regadio, associada à promoção de mecanismos sustentáveis de gestão das infraestruturas e dos recursos naturais, e redimensionando as estruturas de transformação e comercialização.

1.3 Inovar ao nível da articulação urbano-rural, diversificando a economia e as funcionalidades agrícola e não agrícola associadas ao espaço rural, dirigida por uma utilização sustentável dos recursos naturais e do património rural e apostando numa ruralidade qualificada, através do desenvolvimento de competências técnicas, da melhoria da organização dos sectores produtivos, e do alargamento da gama de oferta de serviços coletivos e de interesse público suportados na Internet e na utilização das TIC.

**NAZARÉ**

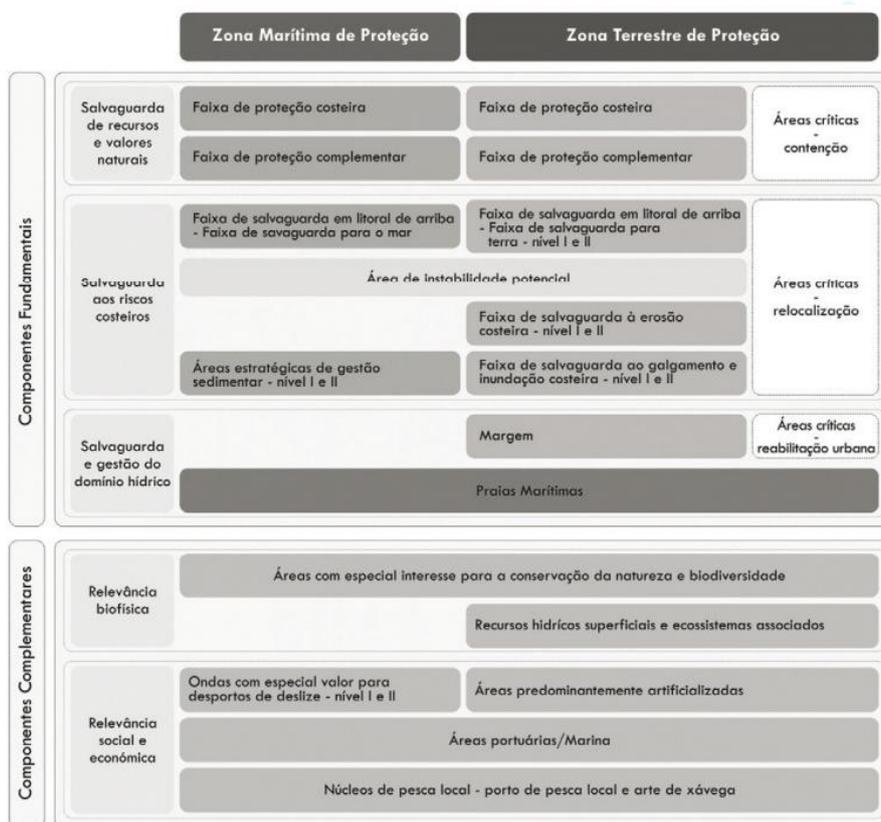
## PROGRAMA DA ORLA COSTEIRA ALCOBAÇA- CABO ESPICHEL

O Programa da Orla Costeira Alcobça - Cabo Espichel (POC-ACE), enquanto programa especial de ordenamento do território, estabelece os “regimes de salvaguarda de recursos e valores naturais, através de normas que estabelecem ações permitidas, condicionadas ou interditas em função dos objetivos de cada programa”, com vista à salvaguarda das águas marítimas costeiras e interiores e respetivos leitos e margens, assim como as faixas de proteção marítimas e terrestres, prevalecendo sobre os planos territoriais de âmbito intermunicipal e municipal.

O POC –ACE corresponde à fusão de três Planos de Ordenamento da Orla Costeiras (POOC Alcobça – Mafra; POOC Cidadela – São Julião da Barra; e POOC Sintra – Sado), estabelecendo as normas de salvaguarda de cerca de 725 km<sup>2</sup>, ao longo de 224 km de orla costeira, repartidos por 12 municípios, onde se inclui o Município da Nazaré.

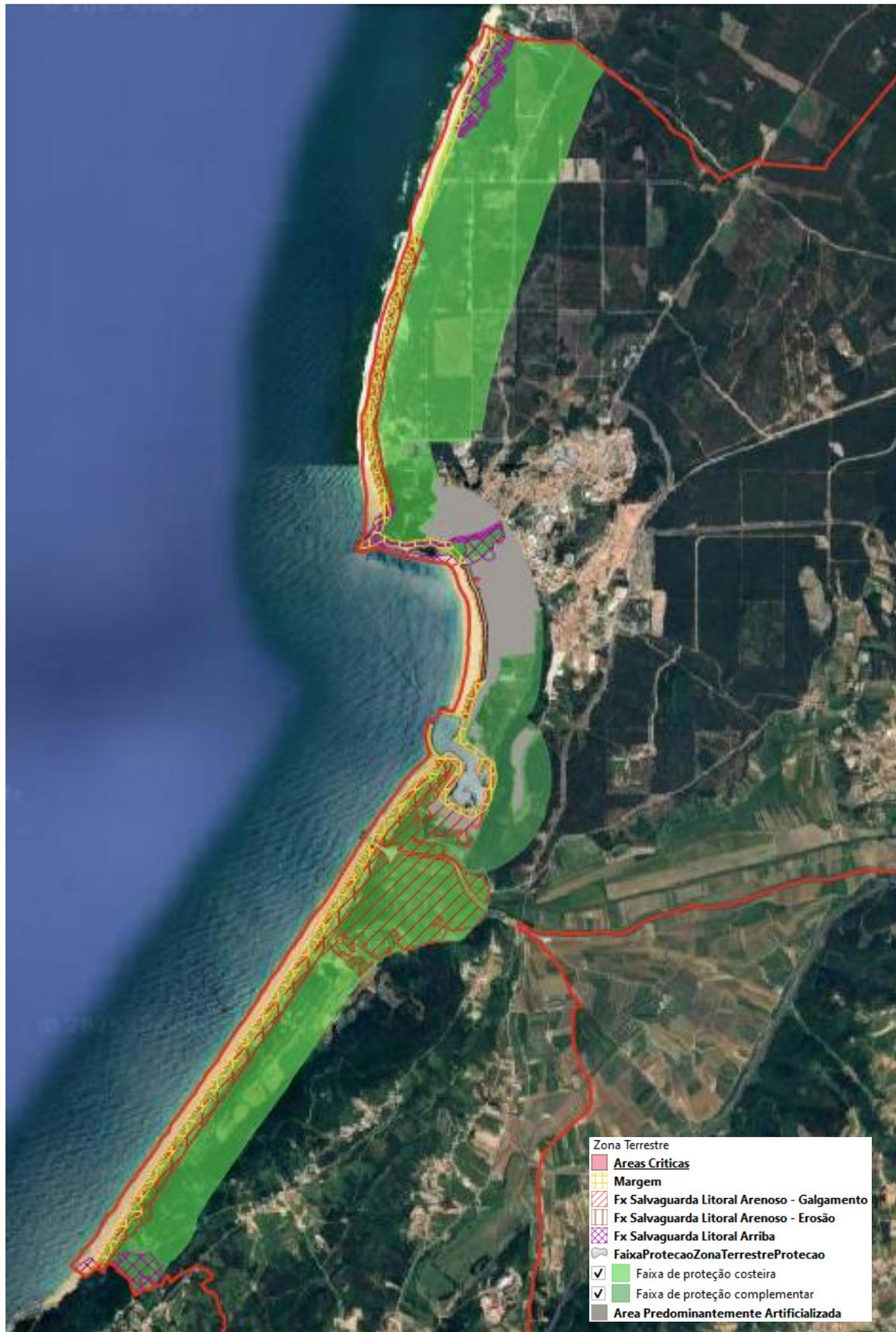
A análise e compreensão da estrutura e organização do modelo territorial definido pelo POC – ACE é fundamental para entender de que forma o seu regime de salvaguarda e proteção dos riscos e valores naturais, podem condicionar a intervenção no território.

Figura 16. Estrutura do Modelo Territorial do POC – ACE



Fonte: Resolução do Conselho de Ministros n.º 66/2019, de 11 de abril.

Figura 17. Modelo Territorial do POC – ACE em ZTP, no concelho da Nazaré



Os Programas da Orla Costeira estabelecem normas que visam a salvaguarda e proteção quer da Zona Marítima, quer da Zona Terrestre. Dependendo das ações a implementar as componentes e regimes de salvaguarda têm objetivos distintos.

No que respeita ao Município da Nazaré, na Zona Terrestre de Proteção (ZPT) do POC, as Faixas de Proteção, apresentam uma grande expressão, definindo regimes de proteção para 89% da ZPT. Estas Faixas são compostas pelas Faixas de Proteção Costeira (78% da ZPT do concelho) e Faixas de Proteção Complementar (11% da ZPT do concelho). Abrangem os *“espaços onde se localizam sistemas biofísicos costeiros indispensáveis para o equilíbrio fisiográfico e ecológico deste território e as áreas que pelas suas características físicas, nomeadamente a prevalência de espaços naturais não edificados, podem desempenhar funções de proteção e de contenção dos fatores de pressão sobre esses sistemas”*.

As Áreas Predominantemente Artificializadas representam 11% da ZTP, onde se remete para a aplicação das disposições legais dos Planos Municipais de Ordenamento do Território, em vigor, dado a realidade territorial destas áreas, não apresentar *“valores que justifiquem a adoção de regimes de salvaguarda no âmbito do POC – ACE”*.

Supletivamente, às Faixas de Proteção Costeira e Áreas Predominantemente Artificializadas, aplicam-se as normas e regimes específicos definidos para a Margem, Faixas de Salvaguarda em Litoral Arenoso de Proteção ao Galgamento Costeiro e Erosão Costeira e a Faixa de Salvaguarda em Litoral de Arriba. Estas Faixas de Salvaguarda dividem-se em 2 níveis (nível I e II), aos quais se aplicam diferentes regras e condicionalismos de acordo com o nível de risco e proteção necessária, tratadas em capítulo próprio.

No Município da Nazaré foi delimitada uma Área Crítica de Reabilitação/Regeneração, com uma área de 33,7 m<sup>2</sup>, que se caracteriza por ser uma área predominantemente artificializada *“localizadas na Margem, não abrangidas pelo regime de salvaguarda aos riscos costeiros, onde importa adequar o regime de salvaguarda de gestão aos recursos hídricos com a prossecução de objetivos prioritários de reabilitação urbana.”*

A Área Portuária da Nazaré delimitada tem cerca de 85 ha e constitui uma infraestrutura essencial ao *“aproveitamento das oportunidades da economia marítima desta orla costeira, nomeadamente no apoio à pesca, náutica de recreio e construção e reparação naval.”* A delimitação destas áreas concorre para a promoção da competitividade económica suportada na utilização sustentável dos recursos, pelo que o reconhecimento, garante a *“salvaguarda da existência de condições que permitam a manutenção e expansão das atividades portuárias e a mitigação de conflitos de usos que limitem ou inviabilizem a operação”*. As normas gerais a observar nestas áreas encontram-se definidas pelas NG7.

A área de intervenção do Porto da Nazaré encontra-se, fisicamente, dividida em duas áreas. A área a sul (Ai1) do Porto Marítimo, é uma área mais naturalizada, dominada por uma frente de praia e sistema dunar, sem construções ou áreas impermeabilizadas significativas. A área a norte do Porto Marítimo (Ai 2), que inclui a infraestrutura do Porto e plano de água, é uma área artificializada que inclui todas as infraestruturas necessárias ao bom funcionamento do Porto, incluindo os acessos, infraestruturas de apoio e tratamento do espaço público.

Relativamente às restrições impostas pela aplicabilidade dos IGTs, a **Ai1** é abrangida pelo POC-ACE nas categorias de: Faixa de proteção costeira; Margem; Faixa de salvaguarda em Litoral Arenoso de Proteção ao Galgamento e Inundação Costeira e Erosão Costeira (nível I e II).

Para melhor entender os constrangimentos impostos a esta área, por força do POC-ACE, serão, sucintamente, descritas as ações interditas, para cada categoria, sendo que esta caracterização não dispensa a consulta do normativo, no que toca às ações excecionais permitidas, de acordo com o objetivo, âmbito de aplicação e preexistências. Assim sendo:

**Faixa de proteção costeira (art. 62º- C)** em Faixa de Proteção Costeira ficam interditas ações que condução à “destruição da vegetação autóctone e introdução de espécies exóticas e indígenas invasoras, nomeadamente aquelas que se encontram listadas na legislação em vigor, não incluindo as ações necessárias ao normal e regular desenvolvimento das operações culturais de aproveitamento agrícola do solo e das operações correntes de condução e exploração dos espaços florestais”, novas edificações e ampliações, com exceção das situações previstas no normativo e sem prejuízo das ações e atividades permitidas, mediante autorização das entidades legalmente competentes, previstas no presente artigo do normativo.

**Margem (artigo 62º - D)** - em área de Margem ficam interditas a realização de operações de loteamento, obras de urbanização, construção e ampliação, com exceção das situações previstas no normativo mediante autorização das entidades legalmente competentes, a “abertura de acessos viários e estacionamento ou a ampliação dos existentes, salvo se associadas às infraestruturas previstas nas diretivas do POC -ACE ou se previstas em PMOT em vigor à data da aprovação do POC -ACE” e, ainda, a “construção de novos equipamentos coletivos que não tenham por função o apoio de praia, salvo quando se localizem em solo urbano” e, ainda, a prática de atividades passíveis de conduzir ao aumento da erosão, ao transporte de material sólido para o meio hídrico ou que induzam alterações ao relevo existente”.

**Faixa de salvaguarda em Litoral Arenoso de Proteção ao Galgamento e Inundação Costeira e Faixa de salvaguarda em Litoral Arenoso à Erosão Costeira - nível I ( art. 62º – H)**, fora do perímetro urbano, ficam interditas a realização de operações de loteamento, obras de urbanização, construção, reconstrução, alteração e ampliação, exceto quando se trate de obras de reconstrução que se destinem a suprir insuficiências de segurança, salubridade e

acessibilidade aos edifícios para garantir mobilidade sem condicionamentos. Nesta área de intervenção não se verifica a existência destas Faixas de Salvaguarda, em perímetro urbano.

**Faixa de salvaguarda em Litoral Arenoso de Proteção ao Galgamento e Inundação Costeira e Faixa de salvaguarda em Litoral Arenoso à Erosão Costeira - nível II** ( art. 62º – I), quando estas faixas se sobrepõem a áreas situadas dentro do perímetro urbano, são admitidas “obras de urbanização, construção, reconstrução, ampliação e alteração, desde que as edificações ou as áreas urbanas onde estas se localizem integrem soluções construtivas ou infraestruturais de adaptação/acomodação ao avanço das águas do mar, definidas em PMOT, que permitam aumentar a resiliência aos riscos costeiros.”

A Ai2 é uma área muito consolidada, onde se aplicam as disposições legais definidas pelos PMOT em vigor, à qual se sobrepõe a Margem e a Faixa de salvaguarda em Litoral Arenoso de Proteção ao Galgamento e Inundação Costeira. As disposições para estas categorias mantêm-se, embora se tenha que considerar que se trata de uma área em solo urbano. Numa franja de solo muito pequena, a norte desta área, voltam a vigorar as mesmas categorias descritas, para a área Ai1, correspondendo à faixa de terreno onde existe praia.

Figura 18. Zonamento a Faixa Terrestre de Proteção, sobre a área de intervenção





- Zona Terrestre
- Fx Salvaguarda Litoral Arenoso - Galgamento
  -  Nivel I
  -  Nivel II
  - Fx Salvaguarda Litoral Arenoso - Erosão
  -  Nivel I
  -  Nivel II

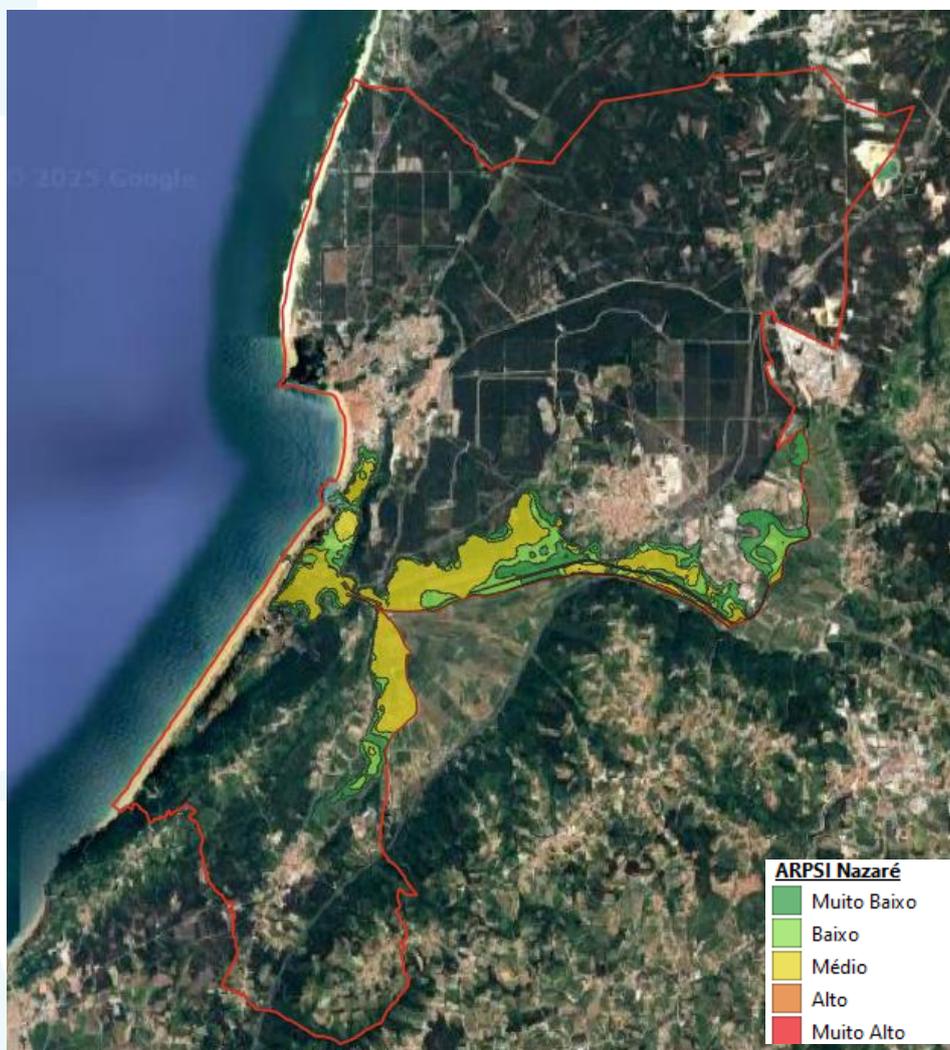
# NAZARÉ

## PLANO ESTRATÉGICO DO PORTO DA NAZARÉ

### ▪ PLANO DE GESTÃO DE RISCO DE INUNDAÇÃO DA REGIÃO HIDROGRÁFICA DO TEJO E RIBEIRAS DO OESTE (PGRI – RH5)

O Plano de Gestão de Risco de Inundação da Região Hidrográfica do Tejo e Ribeiras do Oeste (PGRI – RH5) foi aprovado pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 63/2024, de 22 de abril. A entrada em vigor deste plano ditou a necessidade de adequação dos PDM em vigor, com incidência nas zonas abrangidas pelas Áreas de Risco Potencial Significativo de Inundações (ARPSI), considerando um período de retorno de 100 anos, resultando na alteração das normas incompatíveis com o Regulamento e a introdução da ARPSI delimitada, à escala de 1:25000, por desdobramento da Planta de Ordenamento.

Figura 19. Carta de Perigosidade da ARPSI, para um período de retorno de 100 anos



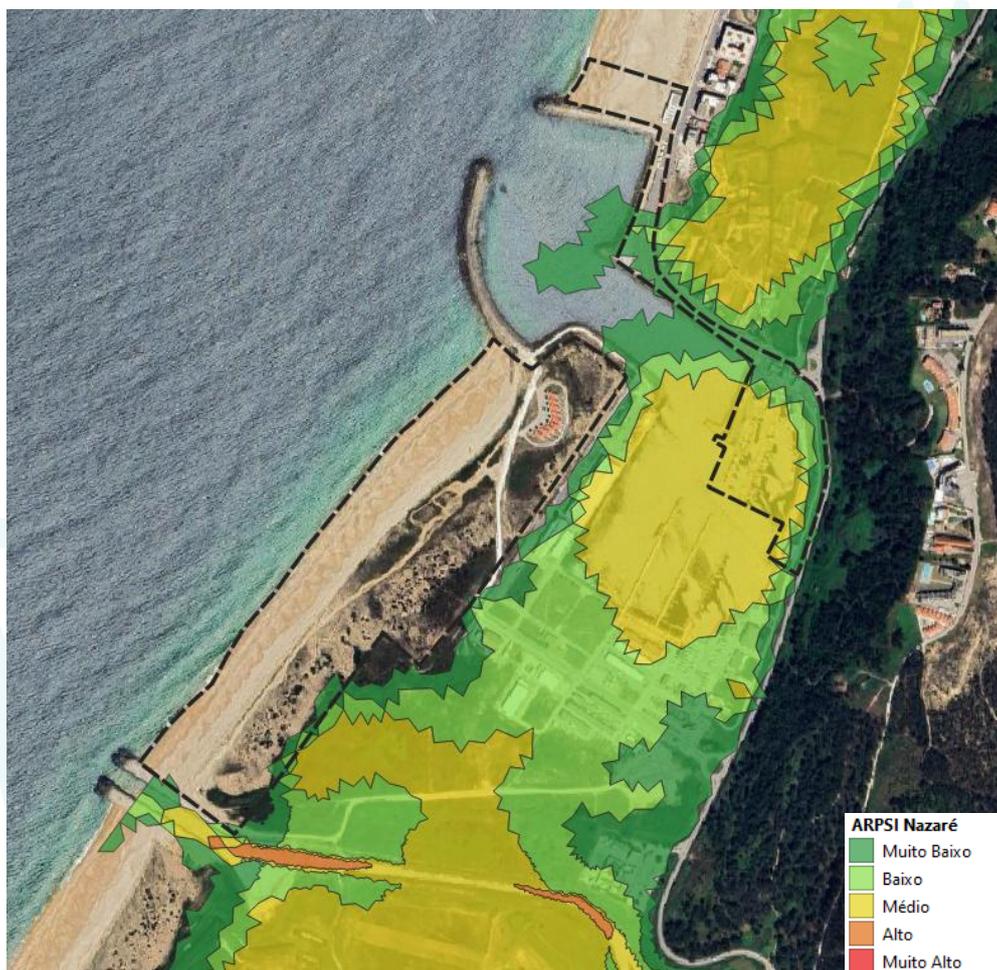
Verifica-se que a perigosidade de risco de inundação definido pela ARPSI, para um período de retorno de 100 anos, é de perigosidade média a muito baixa, encontrando-se as zonas de perigosidade das duas categorias mais elevadas, circunscritas ao leito e algumas margens do Rio Alcoa.

## PLANO ESTRATÉGICO DO PORTO DA NAZARÉ

Conforme referido anteriormente, a área de intervenção do Porto da Nazaré encontra-se, fisicamente, dividida em duas áreas: A área a sul (Ai1) do Porto Marítimo, é uma área mais naturalizada, dominada por uma frente de praia e sistema dunar, sem construções ou áreas impermeabilizadas significativas; a área a norte do Porto Marítimo (Ai 2), que inclui a infraestrutura do Porto e plano de água, é uma área artificializada que inclui todas as infraestruturas necessárias ao bom funcionamento do Porto, incluindo os acessos, infraestruturas de apoio e tratamento do espaço público.

No que respeita às condicionantes impostas pelo PGRI RH5 e respetiva transposição da carta de perigosidade da ARPSI, constatou-se que a Ai1 não está sujeita a perigosidade de risco de inundação, decorrente da delimitação da ARPSI, não havendo lugar à imposição de condicionantes. Relativamente, à Ai2 verificou-se que a perigosidade de inundação delimitada é de risco baixo e muito baixo, observando-se a ocorrência de risco médio no plano de água do Porto Marítimo. De acordo com as ações a implementar na área Ai2, deve ser verificada a sua compatibilidade com as áreas de risco identificado e as respetivas recomendações, descritas no normativo.

Figura 20. Condicionantes PGRI



▪ PLANO DIRETOR MUNICIPAL DA NAZARÉ

O Plano Diretor Municipal da Nazaré em vigor foi aprovado em sessão de Assembleia Municipal de 24 de novembro de 1995, tendo sido publicado em Diário da República, I série-B nº 13, pela Resolução de Conselho de Ministros n.º 7/97, de 16 de janeiro, entrando em vigor no dia da sua publicação.

Desde a sua entrada em vigor, foram publicadas quatro alterações simplificadas, por alteração a disposições do regulamento do PDM. Estas alterações foram publicadas em 2002, 2007, 2020 e 2022 e alteraram os artigos 43º, 38º, 46º e 56º e 62º-I, respetivamente.

Em 2010, o PDM foi alvo de uma suspensão parcial, por não adaptação das disposições incompatíveis com o Plano Regional de Ordenamento do Território (PROT) do Oeste e Vale do Tejo, aprovado pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 64-A/2009, de 6 de agosto, retificada pela Declaração n.º 71-A/2009, publicada no Diário da República, 1.ª série n.º 192, de 2 de outubro de 2009, tendo entrado em vigor a 1 de novembro do mesmo ano.

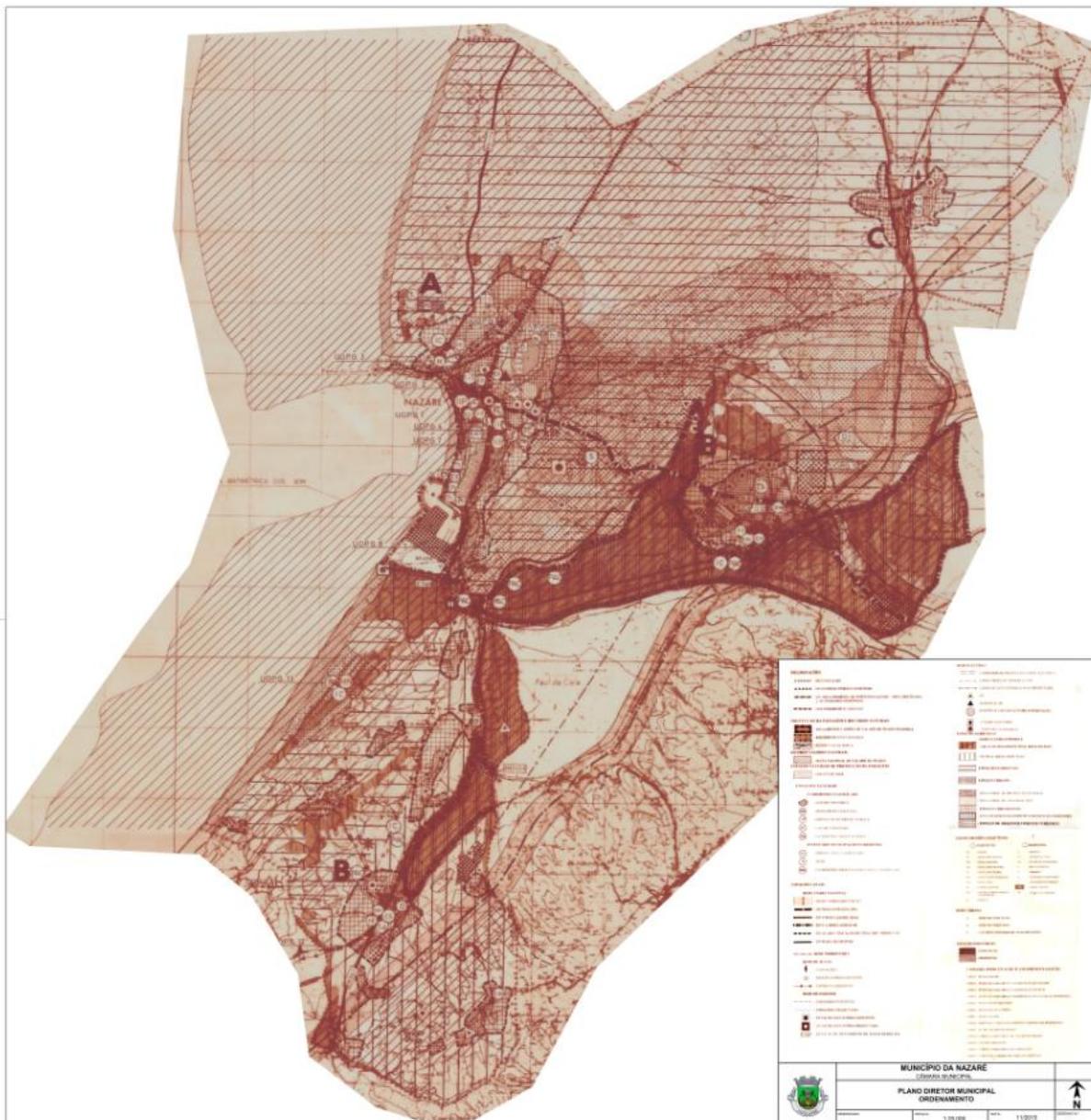
Foi publicada uma correção material, em 2016, à delimitação do equipamento coletivo – Parque de Campismo (PC), que consta da Planta de Ordenamento do PDM.

Para compatibilização com os planos e programas de ordem superior, o PDM da Nazaré em vigor, procedeu a duas alterações por adaptação. A primeira foi publicada em 2009, pelo Aviso n.º 14513/2019, de 18 de dezembro, que visou sua compatibilização com as normas identificadas no Anexo III do Programa da Orla Costeira Alcobça- Cabo Espichel, publicado pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 66/2019, de 11 de abril.

A segunda alteração por adaptação ocorreu em 2024, para compatibilização com as normas do Plano de Gestão de Risco de Inundação da Região Hidrográfica do Tejo e Ribeiras do Oeste (RH5), publicado pela Resolução de Conselho de Ministros nº 63/2024, de 22 de abril.

No âmbito municipal, o PDM é o instrumento de referência que estabelece a estratégia e o modelo de desenvolvimento territorial, definindo a localização e a forma de ocupação, uso e transformação do solo, tendo por base a classificação e qualificação do solo. Este instrumento constitui a referência para os demais planos e estratégias setoriais, com incidência no ordenamento territorial municipal.

Figura 21. Planta de Ordenamento do PDM da Nazaré



# NAZARÉ

Figura 22. Categorias de Solo Rústico e Urbano do PDM da Nazaré

Solo Rural	Solo Urbano
Espaços Culturais	Espaços Urbanos
Espaços Naturais e de Proteção da Paisagem	Espaços Urbanos nível I
Agricultura intensiva (incluindo RAN)	Espaços Urbanos nível II
Outras áreas Agrícolas	Espaços Urbanos nível III
Espaços Florestais	Indústrias e armazéns no espaço urbano
	Áreas Verdes
	Zona Verde de proteção integral
	Zona Verde de uso coletivo
	Espaços Urbanizáveis
	Espaço Urbanizável de aglomerados nível I
	Espaço Urbanizável de aglomerados nível II
	Espaço Urbanizável de aglomerados nível III
	Equipamentos e infraestruturas
	Zona de desenvolvimento turístico da Pedreireira
	Zonas Industriais
	Zonas industriais existentes
	Zonas industriais previstas
	Espaço de desenvolvimento turístico

A retoma dos trabalhos de Revisão do PDM da Nazaré, foi aprovada por unanimidade em reunião de Câmara de 15 de abril de 2016, e visam a adequação do PDM, ao novo quadro legal vigente, em matéria de Política Pública dos Solos, de Ordenamento do Território e de Urbanismo, nomeadamente, à Lei n.º 31/2014, de 30 de maio, e Decreto-Lei nº 80/2015, de 14 de maio, e à exigência estabelecida pelo Plano Regional de Ordenamento do Território do Oeste e Vale do Tejo (PROT-OVT), bem como às necessidades do território identificadas na avaliação da execução do PDM em vigor e ainda às atuais estratégias e políticas de desenvolvimento municipal.

**NAZARÉ**

## ▪ PLANOS DE PORMENOR

O Município da Nazaré tem dois Planos de Pormenor em vigor: o Plano de Pormenor da Zona Industrial de Valado dos Frades (PP- ALE) e Plano de Pormenor- Bombeiros Voluntários da Nazaré (PP de BVN).

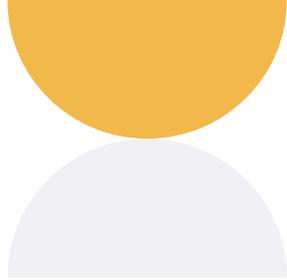
O Plano de Pormenor da Zona Industrial de Valado dos Frades, cujos documentos publicados, datam de 2008, tem por objetivo *“estabelecer as regras e orientações a que deve obedecer a ocupação e o uso do solo dentro dos limites da sua área de intervenção”*. Este PP situa-se na freguesia de Valado dos Frades, não tendo qualquer implicação com o projeto em apreço.

O Plano de Pormenor- Bombeiros Voluntários da Nazaré (PP de BVN), datado de 1977, define a área onde se localiza este equipamento, junto à EN 242, no Parque da Pedralva e Matadouro. Pela sua localização, próxima ao litoral, este PP é abrangido pela área de intervenção do POC- ACE, numa área designada por Áreas Predominantemente artificializadas, aplicando-se as disposições dos PMOT em vigor. Desta forma, não existe qualquer alteração ou constrangimento a este PP, imposto pela entrada em vigor do referido Programa Especial de Ordenamento do Território.

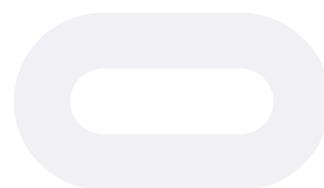
---

# NAZARÉ

---



4.



# BENCHMARKING



## 4.1. PROJETOS DE ÂMBITO NACIONAL

O Plano de Situação do Ordenamento do Espaço Marítimo Nacional (PSOEM)<sup>7</sup>, correspondente à subdivisão do Continente, à subdivisão da Madeira e à subdivisão da Plataforma Continental Estendida, foi aprovado pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 203-A/2019 e publicado no Diário da República n.º 250/2016, 1º Suplemento, Série I, de 30/12/2019 pretendendo ser “um instrumento fundamental para a criação das condições necessárias para que o uso privativo de espaço marítimo nacional ocorra sem colocar em causa o usufruto comum e a liberdade de circulação nos oceanos”.

Neste sentido, o “grande desígnio do PSOEM está em promover o desenvolvimento e o crescimento sustentável das economias marítima e costeira, bem como a utilização sustentável dos recursos marinhos, sendo que para tal foram integradas todas as medidas de proteção da orla costeira e definidas áreas marinhas protegidas”<sup>8</sup>.

Assim, o “ordenamento do espaço marítimo tem como objetivo a gestão das atividades humanas no espaço marítimo, em termos espaciais e temporais, tendo como base a minimização dos conflitos, a compatibilidade entre atividades e usos e a utilização sustentável dos recursos e serviços marinhos”, devendo “cobrir o ciclo completo de identificação de problemas e de oportunidades, recolha de informações, planeamento, tomada de decisões, execução, revisão ou atualização”. Desta forma, visa “encorajar o desenvolvimento de usos múltiplos, de acordo com a legislação em vigor e com as políticas nacionais relevantes nos vários sectores e cumprindo as normas ambientais”, e permitindo:

- ✓ Escolher os locais mais adequados para a localização das diferentes atividades;
- ✓ Gerir o uso dos recursos marinhos de acordo com padrões de sustentabilidade;
- ✓ Envolver os diversos interessados de modo a garantir que todos têm uma oportunidade de contribuir para o ordenamento do espaço marítimo;
- ✓ Adotar uma abordagem holística para a tomada de decisões, considerando os benefícios e impactos de todas as atividades humanas, atuais e futuras, que ocorrem em meio marinho;

---

<sup>7</sup> Fonte: Presidência do Conselho de Ministros. PSOEM (Pág. 72-(2), disponível em <https://files.diariodarepublica.pt/1s/2019/12/25001/0000200391.pdf>, acedido em janeiro de 2025.

<sup>8</sup> Fonte: DGRM, disponível em <https://www.dgrm.pt/destaques?articleId=645500>, acedido em janeiro de 2025.

- ✓ Melhorar o acesso a dados e informação do meio marinho;
- ✓ Reduzir os conflitos de uso.”<sup>9</sup>

Neste contexto, é importante conhecer-se o desempenho portuário, que segundo Vale (2017), “é um tema cuja complexidade tem sido crescente devido ao facto de os portos funcionarem cada vez mais como nós de cadeias logísticas que operam à escala global”, podendo alguns itens “relacionados com a dimensão, capacidade e atividade do porto, serem aspetos potenciadores ou limitadores do desempenho logístico”.<sup>10</sup>

Apesar do Porto da Nazaré, ter apenas espaços destinados à logística da frota pesqueira e à marina, é importante que o seu desempenho seja potenciado tendo em conta a melhoria das suas condições, a segurança de pessoas e embarcações e a sustentabilidade e nesse sentido, é feita esta análise estratégica de *benchmarking*.

Esta ferramenta não é mais que um processo de aprendizagem que permite a observação de outros exemplos, avaliando serviços, produtos, métodos de trabalho e melhores práticas, de forma comparativa.

Tendo como foco o nível de ordenamento de portos e ordenamento marítimo, foi analisada informação através desta abordagem genérica, funcional e dinâmica, que poderá enquadrar novas oportunidades e estimular as mudanças que se pretendem na Nazaré, para um território mais sustentável, competitivo e coeso, em que o Porto é peça chave.

---

<sup>9</sup> Fonte: Presidência do Conselho de Ministros. PSOEM (Pág. 72-(13)), disponível em <https://files.diariodarepublica.pt/1s/2019/12/25001/0000200391.pdf>, acedido em janeiro de 2025.

<sup>10</sup> Fonte: Vale, Filipe (2017). “Dissertação para obtenção do Grau de Mestre em Eng. Civil – Desempenho Logístico de Portos: Análise Comparativa”, disponível em <https://fenix.tecnico.ulisboa.pt/downloadFile/563345090415565/Desempenho%20Logistico%20de%20Portos.pdf>, acedido em janeiro de 2025.

## ▪ PORTOS DE ABRIGO

De acordo com a informação “Portos de Pesca”<sup>11</sup>, entre 2016 e 2019 foram alvo de **intervenção alguns portos de pesca** considerados “projetos âncora”, que “alavancam o Desenvolvimento Sustentável da Economia do Mar”, conforme informação a seguir.

### Projeto - “PORTINHO DE ANGEIRAS” (MATOSINHOS)

#### Intervenções de Ordenamento

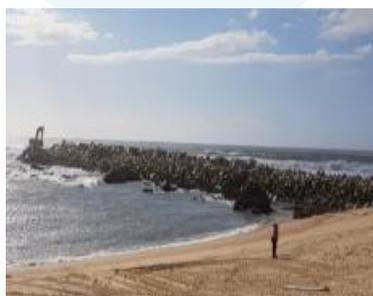
- Requalificação da lota;
- Aprofundamento do canal de acesso;
- Molhe de abrigo da zona piscatória.

#### Embarcações Envolvidas

22

#### Investimento

512M€ (Docapesca); 3.787M€ (Direção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos.)



### Projeto - “PORTO DE PESCA DE CASTELO DO NEIVA” (VIANA DO CASTELO)

#### Intervenções de Ordenamento

- Construção de nova lota;
- Construção de armazéns de apresto;
- Requalificação dos pavimentos;



<sup>11</sup> Fonte: República Portuguesa, Mar (agosto 2019). Brochura “14. Portos de Pesca”, disponível em [https://issuu.com/mm345/docs/14\\_-\\_portos\\_pesca\\_1\\_pagina](https://issuu.com/mm345/docs/14_-_portos_pesca_1_pagina), acessado em janeiro de 2025.

## PLANO ESTRATÉGICO DO PORTO DA NAZARÉ

- Reordenamento das áreas exteriores de circulação, de estacionamento de embarcações e manuseamento de aprestos;

- Instalação de novo guincho na rampa varadouro.

### Embarcações Envolvidas



58

### Investimento



2.151M€

## Projeto - "PORTO DE PESCA DA ERICEIRA" (ERICEIRA)

### Intervenções de Ordenamento



- Recuperação do quebra-mar (DGRM);

- Recuperação da rampa varadouro;

- Limpeza da zona de acesso ao porto.

### Embarcações Envolvidas



23

### Investimento



530M€ (Docapesca); 3.296M€ (Direção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos.)



# NAZARÉ

## Projeto - "PORTO DE PESCA DE SINES" (SINES)

### Intervenções de Ordenamento



- Construção de um novo edifício com o objetivo de dar resposta às operações de escolha, acondicionamento e expedição de "pescado do cerco", as quais se processam numa área aberta, apenas coberta por um telheiro. Com a construção do pavilhão estão a cumprir-se requisitos no domínio da higiene e segurança alimentar, contribuindo assim, para a valorização do pescado capturado através das artes do cerco e aumentar o retorno económico do produtor que se dedica, a essa atividade.



### Embarcações Envolvidas



89

### Investimento



597M€



## Projeto - "PORTO DE PESCA DE QUARTEIRA" (ALGARVE)

### Intervenções de Ordenamento



entre 2016 e 2018:

- Regularização do pavimento do porto;
- Reabilitação do pavimento e revestimento das paredes da lota;
- Reabilitação do pavimento do cais de descarga;
- Instalação de novas vedações em todo o porto e no cais de descarga;



- Substituição de equipamentos frigoríficos;
- Substituição da caleira de cobertura da lota.

em 2019:

- Reordenamento do porto (estendal de redes e estacionamento);
- Reabilitação dos cais flutuantes de apoio à pesca;
- Restabelecimento do sistema de fornecimento de água salgada.

## Embarcações Envolvidas



224

## Investimento



326M€ (2016-2018)

250M€ (2019)



## Outra informação de relevo

A par dos investimentos identificados, existem outros que envolvem questões relacionadas com:

- ✓ **Segurança** – 1.724M€ investidos em escadas, defensas e cais flutuantes, entre 2016 e 2019;
- ✓ **Inovação e Sustentabilidade** – que permitem a implementação de “boas práticas a bordo das embarcações” e apoiam o uso eficiente dos recursos naturais, com vista ao cumprimento dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS), com são os casos de:
  - **Smartocean** – que engloba um investimento de 4M€, no “Parque de Ciência e Tecnologia do Mar de Peniche”, com o objetivo de “criar condições para o surgimento de projetos empresariais baseados no conhecimento e na inovação, com enfoque particular em setores tradicionais e emergentes – inovação alimentar, aquicultura e biotecnologia, que permitam a criação de riqueza para a região e para o país”;

- “A pesca por um mar sem lixo” – projeto integrado no compromisso voluntário de Portugal relativo ao ODS 14 e que: promove a recolha de resíduos gerados a bordo e recolhidos na pesca; disponibiliza infraestruturas para receção e posterior valorização dos resíduos; contribui para a melhora das condições ambientais da zona costeira portuguesa;
- Intervenções realizadas dando “especial atenção à **melhoria da eficiência nos sistemas de iluminação e à monitorização dos consumos**, com o objetivo de contribuir para a sustentabilidade do setor”.

### ▪ MARINAS, DOCAS, CENTROS NÁUTICOS E PORTOS DE RECREIO

De acordo com a informação da brochura “Náutica de Recreio”<sup>12</sup>, o **turismo náutico** representa 1,2% da indústria e nele inclui-se a náutica de recreio, pelo que é importante que se promova, dinamize e modernize esta atividade, uma vez que é uma alavanca ao nível económico e social, ligada ao setor turístico.

Nesse sentido, e face ao crescimento deste segmento, que implica um número cada vez maior de embarcações e de desportistas náuticos, foram não só equacionados alguns ajustamentos burocráticos, como também, intervenções estruturais para maior segurança e logística.

Assim, a par dos investimentos realizados em obras e reabilitação de zonas litorais e portos até 2019 (11,1M€), que incluíram: reparações nas defesas aderentes e cais, dragagens, reabilitação de pavimentos e revestimentos, quebra-mar e passadiços flutuantes, como já referido, foram enquadrados outros “projetos âncora” e a seguir indicados.

---

<sup>12</sup> Fonte: República Portuguesa, Mar (julho 2019). Brochura “11. Náutica de Recreio”, disponível em [https://issuu.com/mm345/docs/11-nautica\\_1\\_pagina](https://issuu.com/mm345/docs/11-nautica_1_pagina), acedido em janeiro de 2025.

Projeto - "MARINA DE SETÚBAL"

**Intervenções de Ordenamento**



A nova Marina de Setúbal terá capacidade para mais 500 embarcações no plano de água, e inclui na parte terrestre a exploração comercial de diversos edifícios emblemáticos e espaços para o desenvolvimento hoteleiro e recreativo de áreas complementares. A concretização deste projeto, incluirá toda a área molhada e o espaço em terra envolvente.

**Investimento**

70M€



**Impactos socioeconómicos**

- Aumento da capacidade de estacionamento a nado para mais 500 embarcações até 20m de comprimento;
- Regeneração da área ribeirinha de Setúbal, como interface entre o rio e a zona urbana;
- Criação de novos postos de trabalho;
- Aproximação da população ao rio e às atividades marítimas, criando valor e uma nova centralidade na Península de Setúbal;
- Desenvolvimento do potencial turístico da região de Setúbal;
- Promoção do porto de Setúbal no segmento da náutica de recreio.



## Projeto - "CENTRO NÁUTICO DE SANTA CATARINA"

### Intervenções de Ordenamento



Este novo Centro, com uma área de implantação de 92 mil m<sup>2</sup>, permitirá aumentar a oferta integrada de serviços no segmento da náutica de recreio no Estuário do Sado.

### Investimento

10M€



### Impactos socioeconómicos

- Aumento da oferta de estacionamento a seco para 500 embarcações;
- Doca com capacidade para 50 embarcações e pontão de espera;
- Criação de 50 a 75 postos de trabalho;
- Criação de um polo de desenvolvimento da náutica de recreio;
- Desenvolvimento do potencial turístico da região de Setúbal, com a oferta de serviços de apoio às embarcações;
- Projeto complementar e potenciador dos serviços da Nova Marina de Setúbal.



## Projeto - "MARINA DO JAMOR"

### Intervenções de Ordenamento



Esta Marina está integrada no *Ocean Campus* e pretende ser um equipamento de lazer e recreio náutico que simultaneamente potencie o desenvolvimento de toda a zona Algés/Dafundo e se interligue no Centro Desportivo Nacional do Jamor.

### Impactos socioeconómicos

- 200 lugares p/ embarcações de classes de comprimento de 6 a 18 metros;
- Reabilitação da Praia da Cruz Quebrada;
- Criação de uma piscina oceânica;
- Reabilitação dos molhes do Rio Jamor;
- Potenciação do desenvolvimento de uma zona degradada;

## Investimento

30M€



- Criação de 75 postos de trabalho na fase de construção e criação de 88 postos de trabalho diretos e indiretos na exploração.



## Projeto - "CONCESSÃO DA EXPLORAÇÃO DA DOCA DE PEDOUÇOS"

### Intervenções de Ordenamento



A concessão desta exploração contempla uma marina de recreio com capacidade para 220 postos de amarração e uma área de apoio que inclui a construção e exploração de um novo edifício com uma área bruta de cerca de 14 mil m<sup>2</sup> (onde estará instalada a EMEPC – Estrutura de Missão para a Extensão da Plataforma Continental) e de 4 novos edifícios destinados a atividades de comércio e serviços.

### Impactos socioeconómicos

- 220 novos postos de atracação de embarcações;
- Espaço para atracação dos navios do IPMA afetos à realização de ações de investigação, monitorização e controlo;
- Infraestruturas adequadas para a instalação do EMEPC e operação do ROV;
- Reabilitação da zona envolvente com a localização de atividades de comércio e serviços para fruição da população em geral;
- Zona mais acessível para usufruto da margem à população.

## Investimento

31M€



## Projeto - "MARINA ATLÂNTICA DE VIANA DO CASTELO (RECONVERSÃO DA ANTIGA DOCA COMERCIAL)"

### Intervenções de Ordenamento



O núcleo do recreio náutico do porto de Viana do Castelo será complementado com esta futura Marina, após a reconversão da antiga Doca Comercial. Junto a esta doca encontra-se a Doca Seca Eng.º Duarte Pacheco, a qual está concessionada desde janeiro de 2017 e que, após a reabilitação em curso, será uma importante unidade de apoio às embarcações que pretendam fazer operações de manutenção e de reparação durante a estadia ou escala no porto de Viana do Castelo.

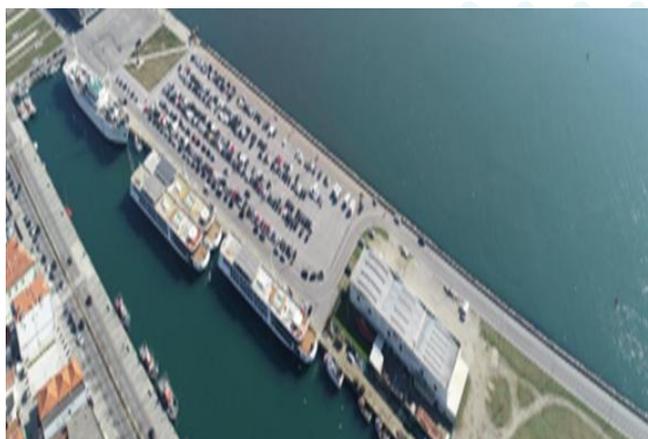
### Impactos socioeconómicos

- Reconversão da antiga Doca Comercial;
- Criação de emprego;
- Criação de 120 a 150 lugares de estacionamento de embarcações;
- Incremento de atividades relacionadas com o turismo náutico, recreativas e culturais, potenciando o desenvolvimento da Região;
- Realização de eventos náuticos de dimensão nacional e internacional;
- Inserção de Viana do Castelo, nas rotas do desporto náutico.

### Investimento



2,6M€



## Projeto - "MARINA DO NOVO TERMINAL DE CRUZEIROS DO PORTO DE LEIXÕES"

### Intervenções de Ordenamento



Esta marina constituirá uma solução na costa portuguesa para os passantes da náutica de recreio, tendo também um cais flúvio-marítimo, o qual permitirá explorar o interface potencial entre o porto de Leixões e a Via Navegável do Douro.

### Impactos socioeconómicos

- Criação de 170 lugares de atracação de embarcações;
- Incremento de atividades relacionadas com o turismo náutico, recreativas e culturais, potenciando o desenvolvimento da Região;
- Criação de emprego direto e indireto;

## Investimento

2,4M€



Realização de eventos náuticos de dimensão nacional e internacional;

- Desenvolvimento da conexão turística com a Via Navegável do Douro.



## Projeto - “PORTO DE RECREIO DO FREIXO, VULGO PÓLO FLUVIAL DO FREIXO”

### Intervenções de Ordenamento



Este porto, localizado na margem direita do rio Douro, junto ao Freixo, é uma estrutura pertencente à APDL – Administração dos Portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo, S.A.. Estando concessionada a uma entidade privada, a intervenção projetada consiste na melhoria de equipamentos e instalações de apoio.

### Investimento

500M€



### Impactos socioeconómicos

- Incremento de atividades relacionadas com o turismo náutico, recreativas e culturais, potenciando o desenvolvimento da Região;

- Realização de eventos náuticos de dimensão nacional e internacional;

- Consolidação da importância da Via Navegável do Douro na prática do desporto náutico.



Projeto - “INVESTIMENTO NAS DOCAS DE ALCÂNTARA, S. AMARO, BELÉM, BOM SUCESSO E PEDROUÇOS”

**Intervenções de Ordenamento**



A APL – Administração do Porto de Lisboa, S. A. realiza investimentos na dragagem e nas infraestruturas (passadiços e estruturas flutuantes) destas docas de recreio, com vista à garantia de condições de acesso às mesmas ou para criação de condições para a realização de eventos náuticos de relevância internacional.

**Investimento**

915M€



**Impactos socioeconómicos**

- Cerca de 100 lugares de estacionamento;
- Inserção de Lisboa na rota do desporto náutico internacional;
- Promoção do desporto náutico e do turismo português.



▪ **INTERVENÇÃO NO PORTO DA NAZARÉ**

De acordo com a informação constante do site da DGRM<sup>13</sup> efetuaram-se dragagens de manutenção neste porto, em 2023. Os sedimentos dragados enquadraram-se nas classes 1 e 2 (Portaria n.º 1450/2007, de 12 de novembro), tendo sido imersos em meio marinho para alimentação da deriva litoral. Esta dragagem inseriu-se no âmbito do contrato plurianual de dragagens de manutenção dos portos de pesca do centro, no triénio 2022/2024.

**NAZARÉ**

<sup>13</sup> Fonte: DGRM, disponível em <https://www.dgrm.pt/destaques?articleId=711164>, acedido em janeiro de 2025.

## 4.2. PROJETOS DE ÂMBITO INTERNACIONAL

### ▪ MARINAS E PORTOS

Só apostando na modernização de marinas e portos, melhorando procedimentos e a segurança, tendo em conta o desenvolvimento sustentável e o ordenamento territorial e marítimo, é que se pode promover a competitividade da logística marítima e das atividades de recreio náutico.

Nesse sentido, e dado que “os avanços tecnológicos, as preocupações ambientais e a evolução das exigências dos clientes são as forças motrizes por detrás deste setor, existem algumas tendências e fatores que estão a revolucionar esta indústria, para que o futuro seja marcado por maior eficácia, menor impacto ambiental e maior capacidade de resposta às necessidades da economia global do século XXI.

Algumas dessas tendências são:

- ✓ **Expansão da economia verde e azul** – através do uso de 5-10% de combustíveis com emissões nulas ou quase nulas, isto é, mais ecológicos; utilização de sistemas de controlo da poluição atmosférica; emprego de dispositivos de poupança de energia como assistência ao vento e de uma velocidade de navegação “ótima para o meio ambiente”; podem ajudar as embarcações a reduzir as emissões em 36-47% até 2030.
- ✓ **Utilização de navios autónomos** – principalmente navios de carga, quer tenham apenas automatização (para manuseamento da carga ou controlo do motor) quer sejam navios de superfície marítimos autónomos (MASS) que podem funcionar sem supervisão humana, o que permite otimizar o planeamento de rotas, reduzir custos de mão de obra, aumentar a segurança, melhorar a navegação e garantir viagens mais seguras e confortáveis. *Um exemplo é o navio porta-contentores norueguês Yara Birkeland pertencente à Yara Company, o primeiro do mundo sem emissões, totalmente elétrico e autónomo. Com a ajuda deste navio, esta empresa eliminará 40.000 viagens anuais realizadas por camiões a diesel de transporte de mercadorias.*
- ✓ **Digitalização e Internet das Coisas (IoT)** – através da integração das tecnologias digitais, que permitem o uso de informações em tempo real (fornecidas por sensores IoT e sistemas ligados à IoT) sobre o desempenho de uma embarcação e o seguimento de contentores, é possível aumentar a eficácia da gestão operacional de navios, diminuir o tempo de inatividade, e ter operações mais competitivas e ecológicas.

- ✓ Tornar a cadeia de suprimentos mais flexível – de modo a melhorar a resiliência e a eficácia da cadeia de abastecimento considerando, por exemplo: diversificação de fornecedores; recorrer a produção localizada; criação de redes de colaboração com fornecedores, prestadores de serviços de logística e até mesmo com empresas rivais; o que permite melhorar a capacidade de reação às mudanças na procura e na oferta, ao reduzir também os riscos de transporte”<sup>14</sup>.

Neste contexto, enquadram-se a seguir alguns exemplos de marinas e portos, considerados como inspiradores.

### “MARINA DE GOUVIA”<sup>15</sup>

#### Localização



- Mar Jónico, ilha de Corfu, na Baía de Gouvia.
- Dista do centro da cidade de Kerkyra, cerca de 10 km, o que se traduz numa viagem de 15 a 20 minutos (carro ou transportes públicos).

#### Infraestruturas



- É uma das maiores marinas da Grécia.
- Possui diversas instalações de apoio, lazer e recreação onde se incluem: uma piscina, um spa, um campo de críquete, hotelaria e restauração diversa, casas de banho e chuveiros para os/as marinheiros/as.
- Atualizada, recentemente, com mais 104 ancoradouros adicionais.

#### Equipamentos de apoio e comodidades

- Faz parte da seleção de marinas premium da rede D-Marin, garantindo instalações de topo e um serviço de excelência, onde se inclui: Aplicativo D-Marin; plataforma e sensores inteligentes; benefícios globais do Happy Berth Days; serviço, segurança e suporte premium 24 horas por dia, 7 dias por semana.
- Oferece amplas opções de estacionamento.
- Tem nas proximidades, vários supermercados, restaurantes e bares, lavandarias e lojas de recordações

#### Vantagem estratégica

- Fica perto da capital de Corfu, que é o ponto de encontro de várias companhias aéreas durante a época alta

<sup>14</sup> Fonte: Easycargo. Adaptado de “Transporte marítimo: Os Maiores Portos e as Novas Tendências da Logística Marítima Global”, disponível em <https://www.easycargo3d.com/pt-pt/blog/transporte-maritimo-os-maiores-portos-e-as-novas-tendencias-da-logistica-maritima-global/>, acedido em janeiro de 2025.

<sup>15</sup> Fonte: Yachting.com. “Os paraísos portuários da Grécia: uma visão privilegiada das 3 principais marinas”, disponível em <https://www.yachting.com/pt-pt/news/top-3-marinas-in-greece?srsId=AfmBOoqEMPrA2pgj1uM4sL7JKONd24MXis2h48Ltdba12ZcybR01nRWm> e “D Marin”, consultado em: <https://www.dmarin.com/en/marinas/gouvia/>, acedido em janeiro de 2025.

## PLANO ESTRATÉGICO DO PORTO DA NAZARÉ



- A sua localização oferece um excelente acesso ao Mar Jônico, servindo como porta de entrada para as restantes ilhas e zonas litorais.

### “MARINA DE ALIMOS”<sup>16</sup>

#### Localização

- Golfo de Sharon, Atenas.

Dista cerca de 15 km do centro de Atenas (o que corresponde a uma viagem de cerca de 20 minutos), e está a 8 km a sul do Porto de Pireu e 30 km do Aeroporto Internacional El Venizelos (cerca de 40 minutos de viagem).

#### Infraestruturas

- Tem uma área terrestre de 210.000 m<sup>2</sup> e área marítima de 428.000 m<sup>2</sup>, sendo a maior da Grécia e dos Balcãs, com 1.100 ancoradouros permanentes, dos quais 50 são adequados para iates com mais de 25 metros de comprimento

- A marina opera de acordo com os padrões internacionais e tem uma área de armazenamento de inverno (Dry Dock de 60.000 m<sup>2</sup>) que pode acomodar até 350 barcos, onde a profundidade máxima é de 6,5 m

#### Equipamentos de apoio e comodidades

- Portuários (controle de porto, luzes de entrada para navegação segura, serviços de reabastecimento, segurança da marina, CFTV – Vigilância por câmaras, serviços de lançamento/recuperação de embarcações).

- Receção (equipamentos de deteção e combate a incêndio; restaurantes e bares; piscina aquecida, com pistas de padrão olímpico; WC + WC para necessidades especiais + chuveiros para marinheiros/as; depósito de bagagem no Yacht Charter Village).

- Atendimento ao cliente (comunicação VHF (Canal 71); primeiros socorros; caixa multibanco; pontos de reciclagem e zonas de recolha de resíduos perigosos; estações de bombeamento de resíduos; reparação e manutenção de barcos; farmácia; cabeleireiro; aluguer de automóveis).

<sup>16</sup> Fonte: Yachting.com. “Os paraísos portuários da Grécia: uma visão privilegiada das 3 principais marinas”, disponível em <https://www.yachting.com/pt-pt/news/top-3-marinas-in-greece?srsId=AfmBOoqEMPrA2pgj1uM4sL7JKONd24MXis2h48Ltdba12ZcyBR01nRWm> e “Alimos Marina” e <https://alimos-marina.gr/en/>, acedido em janeiro de 2025.

## PLANO ESTRATÉGICO DO PORTO DA NAZARÉ



- Oferece amplas opções de estacionamento seguro (pago) ou gratuito (na rua).

No Centro Náutico local encontra serviços que incluem o aluguer de caiaques e canoas, expedições de mergulho e até torneios de polo aquático

### Vantagem estratégica

Tem como objetivo tornar-se a marina mais moderna do Mediterrâneo até 2025, prevendo o Plano de Desenvolvimento:

- a criação de um centro de lazer e recreação moderno e atraente, com uma área de aproximadamente 18.000m<sup>2</sup>, onde existirão serviços de alimentação, acomodações, escritórios e atividades comerciais.

- a área ao redor da marina será desenvolvida como um agradável polo de recreação à beira-mar, aberto ao público e projetado de forma amigável para pedestres e bicicletas e a configuração da área incluirá amplos espaços verdes, praças, calçadas e ciclovias e um grande número de estacionamentos para os visitantes.

### “CALA DEL FORTE”<sup>17</sup>

#### Localização

- Ventimiglia (Itália), ao longo do Mar Mediterrâneo.

#### Equipamentos de apoio e comodidades

- Tem um estaleiro para iates de até 30 metros.

<sup>17</sup> Fontes: Relevance Yacht. “As 10 melhores marinas de luxo do Mediterrâneo”, disponível em <https://relevanceyacht.com/pt/blog/as-10-melhores-marinas-do-mediterraneo/> e “Cala del Forte. Ventimiglia”, <https://caladelforte-ventimiglia.it/>, acedido em janeiro de 2025.

## Infraestruturas

- Inaugurada em 2021, é considerada uma marina de última geração, estando entre os portos mais avançados, mais bem equipados e mais seguros do Mediterrâneo.

- Possui 178 ancoradouros e pode acomodar super iates de até 70 metros ou mais.

- Este projeto em forma de caracol, exemplo bem-sucedido de simbiose entre o homem e a natureza, foi concebido com o propósito de estar na vanguarda da sustentabilidade ambiental, incluindo compromissos como: a adoção de boas práticas no que respeita ao descarte e reciclagem de resíduos (incluindo a restauração), utilização de sistemas de iluminação LED de baixo consumo de energia em toda a marina.



- Apresenta diversas comodidades, em instalações modernas e onde a hospitalidade e o profissionalismo são a chave do sucesso.

- Têm carrinhos de golfe elétricos para apoiar as deslocações e um empilhador elétrico para as diversas operações; têm bombas para escoamento de resíduos das embarcações.

- Têm pontos de carregamento rápido Enel X para veículos elétricos.

- Estando a marina comprometida em liderar o caminho para um futuro sustentável, apoia a transição para a mobilidade marinha verde com duas estações AQUA superPower para barcos e carros elétricos.

## Vantagem estratégica

- Estar a cerca de 15 a 20 minutos de Port Hercules e Port of Fontvieille, no Principado do Mónaco, sendo a viagem de deslocação feita num barco de alta velocidade.

- Quem visita pode aceder à cidade histórica de Cala del Forte através de um elevador vertical que liga o centro da cidade à marina em 40 segundos, contribuindo para a mobilidade sustentável.

- Ser explorada pela Moneco Ports, o que agrega uma vasta experiência baseada nos valores desta entidade: detém o título de concessão mais longa do Mediterrâneo, com duração até 2094.

## “PORTO MONTENEGRO”<sup>18</sup>

### Localização

- Margens do Mar Adriático, na costa de Boka Bay.

### Infraestruturas

- Foi projetado por marinheiros para marinheiros, oferecendo instalações para barcos de todos os tamanhos.



### Equipamentos de apoio e comodidades

- Posto de abastecimento com combustível; eletricidade monofásica e trifásica; assistência 24 horas para iates; oficina de reparações; porto oficial de entrada; alfândega e imigração no local; equipa multilíngua da marina; centro de formação de tripulação com cursos STCW-95 e RYA; descarte de águas cinzentas; segurança 24h; internet WiFi e fibra ótica, entre outras comodidades.
- Tem diversos clubes – Crew Club e o Yacht Club onde se pode desfrutar de tempo ao ar livre, em diversos eventos ou praticando atividades náuticas.

### Vantagem estratégica

- Primeira marina a receber a prestigiada certificação “Platinum Marina” da The Yacht Harbour Association.
- A gama abrangente de serviços/comodidades permitiu a obtenção do prémio “5 Star Gold Anchor” da The Yacht Harbour Association.
- Certificação UNI EN ISO 14001 para proteção ambiental e gestão de qualidade.

<sup>18</sup> Fontes: Relevance Yacht. “As 10 melhores marinas de luxo do Mediterrâneo”, disponível em <https://relevanceyacht.com/pt/blog/as-10-melhores-marinas-do-mediterraneo/> e “Porto Montenegro”, [https://www.portomontenegro.com/marina/?\\_gl=1\\*1oco3g0\\*\\_up\\*MQ..\\*\\_gs\\*MQ..&gclid=EAIaIQobChMIoeXHr\\_mYiwMVj31BAh2ArDSQEAA\\_YASAAEgJOrPD\\_BwE](https://www.portomontenegro.com/marina/?_gl=1*1oco3g0*_up*MQ..*_gs*MQ..&gclid=EAIaIQobChMIoeXHr_mYiwMVj31BAh2ArDSQEAA_YASAAEgJOrPD_BwE), acedido em janeiro de 2025.

## “PORT VELL – PORTO DE BARCELONA”<sup>19</sup>

### Localização

- À beira-mar na cidade de Barcelona.

### Infraestruturas

- Possui 151 ancoradouros que podem acomodar iates de luxo até 190 metros de comprimento.



### Equipamentos de apoio e comodidades

- Segurança 24 horas e assistência para atracação.

- Apresenta diversos serviços que incluem: marinas e espaços náuticos; centro de negócios; museus e aquário; hotelaria, comércio e restauração; zona de cruzeiros, ferrys e de barcos turísticos; clubes náuticos para atividades desportivas; centros empresariais; zona de formação onde se localizam escolas, institutos e faculdades; lota de pesca e a Confraria de Pescadores; entre outros espaços públicos com esculturas e mercados/feiras.

### Vantagem estratégica

- Port Vell tornou-se uma referência internacional de integração porto-cidade e alcançou uma coexistência produtiva e sustentável entre o uso urbano com atividades socioculturais, e as atividades comerciais, industriais e pesqueiras presentes na região, estando totalmente integrada na cidade de Barcelona.

- É das poucas marinas no Mediterrâneo com uma licença TPA, que permite que super iates de fora da EU, que necessitem de reparação e manutenção, beneficiem de isenções fiscais.

- Porto de Barcelona foi a primeira entidade a juntar-se ao “Acordo de Colaboração para o Impulso da Economia Azul na cidade de Barcelona”.

<sup>19</sup> Fontes: Relevance Yacht. “As 10 melhores marinas de luxo do Mediterrâneo”, disponível em <https://relevanceyacht.com/pt/blog/as-10-melhores-marinas-do-mediterraneo/> e “Port Veel. Porto de Barcelona” e <https://portvellbcn.cat/es/que-es-el-portvell/>, acedido em janeiro de 2025.

## “PORTO DE ROTERDÃO”<sup>20</sup>

### Localização

- Na foz do rio Reno, em Roterdão (zona sul dos Países Baixos).

### Infraestruturas

- A área abrangente tem 105 km<sup>2</sup>, onde existem instalações especializadas em contentorização, carga a granel e produtos químicos, tendo movimentado em 2023, cerca de 439 milhões de toneladas de mercadorias.

- Está entre os 10 maiores portos do mundo, sendo o mais importante do comércio europeu (em 2022, movimentou mais de 14 milhões de TEUs – Twenty-Foot Equivalent Units (uma unidade padrão de medida usada para quantificar o volume de contentores em portos e no transporte marítimo. Um TEU equivale a um contentor de 20 pés de comprimento, que é a unidade básica de medida).

- A sua logística está agregada à área industrial de Roterdão.



### Equipamentos de apoio e comodidades

- Disponibiliza diversos serviços/instalações relacionados com carga, armazenamento, transbordo e ligações (transporte marítimo e terrestre), autoridade portuária de saúde, sistema de informação e avisos, eventos corporativos, vela recreativa, restauração e lazer, entre outros.

- Tem uma draga própria que funciona 24 horas por dia, todos os dias do ano, para manter as suas operações eficientes.

- Está preparado para receber navios autônomos.

- É um dos portos mais seguros, por ter uma estação móvel de desgaseificação, que não liberta vapores de petróleo no ar.

### Vantagem estratégica

- É considerado o porto mais moderno do mundo, incorporando tecnologias inteligentes (ex: Inteligência Artificial, IoT, Big Data, Blockchain e 5G) – possui um Digital Twin, uma versão totalmente digital do porto que fornece informações sobre como os equipamentos operam em conjunto, permitindo a monitorização em tempo real de todas as operações.

- Tem Sensores IoT que medem o movimento, a agitação e a pressão da água, para garantir que as atividades estejam em conformidade com os padrões ambientais de água.

<sup>20</sup> Fontes: “Intermodal Digital”. “Portos mundiais: conheça os 10 maiores e as suas curiosidades”, disponível em <https://digital.intermodal.com.br/artigos/portos-mundiais-conheca-os-10-maiores-e-suas-curiosidades/> e “Porto de Roterdão” e <https://www.portofrotterdam.com/en>, acedido em janeiro de 2025.

- Estão a criar o PORTLANTIS, que abre em março de 2025, e é um centro de experiências interativas, na zona portuária de Maasvlakte 2 e que: mostrará através de realidade virtual ou modelos 3D, os terminais de contentores mais modernos e os maiores navios marítimos do mundo; convida os visitantes a serem operador/a de guindaste no jogo “Drop the Box”; permite um dia cheio de descobertas e diversão, incluindo expedições fósseis, passeios de barco ou a ver para além das portas das empresas portuárias no “360PortExplorer”.

- Estão comprometidos em garantir que as atividades do porto, criem valor económico e social e permitam alcançar o crescimento sustentável, contribuindo para o bem-estar e emprego da população – “Porto do Futuro”: projetos de descarbonização, digitalização da atividade e transição energética.

### Conclusão:

Após a análise de *benchmarking*, percebe-se que, seja um porto ou marina de grandes ou pequenas dimensões, a aposta passa por<sup>21 e 22</sup>:

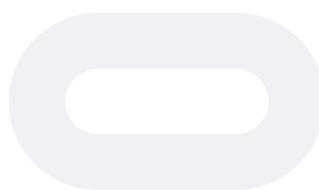
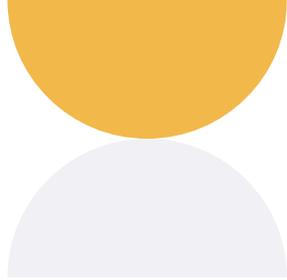
- ✓ promover o ordenamento territorial (terra e mar) considerando a segurança nos acessos marítimos e a facilidade nas manobras das embarcações à entrada, saída e no interior do porto/marina;

<sup>21</sup> Fonte: Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (2021). Adaptado de “ECOSSISTEMA PORTUÁRIO 2019”, disponível em [https://www.amt-autoridade.pt/media/3149/relatorio\\_ecossistema\\_portuario\\_2019.pdf](https://www.amt-autoridade.pt/media/3149/relatorio_ecossistema_portuario_2019.pdf), acedido em janeiro de 2025.

<sup>22</sup> Fonte: Vale, Filipe (2017). Adaptado de “Dissertação para obtenção do Grau de Mestre em Eng. Civil – Desempenho Logístico de Portos: Análise Comparativa”, disponível em <https://fenix.tecnico.ulisboa.pt/downloadFile/563345090415565/Desempenho%20Logistico%20de%20Portos.pdf>, acedido em janeiro de 2025.

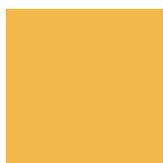
- ✓ promover a segurança marítima e portuária, considerando a disponibilidade da informação em tempo real, soluções de sensorização de apoio à navegação marítima, disponibilização de sistemas de identificação geográfica e soluções de automação e robotização;
- ✓ melhorar a capacidade estrutural dos cais de descarga e ancoradouros para as embarcações, que deve incluir a área do terminal e de armazenamento, tendo em conta o comprimento e a profundidade destas infraestruturas, as funções e serviços prestados;
- ✓ modernizar as instalações, lotas e equipamentos, tendo em conta critérios de eficiência energética e hídrica, e a recolha diferenciada de resíduos;
- ✓ melhorar e requalificar as acessibilidades e zonas de estacionamento, promovendo a facilidade do transporte intermodal, a mobilidade sustentável e a utilização lúdica;
- ✓ aumentar o grau de digitalização e inovação tecnológica, incluindo a desmaterialização de processos (nomeadamente em termos de eliminação de papel);
- ✓ incentivar a articulação entre os diversos serviços portuários e da marina, de modo a agilizar procedimentos;
- ✓ disponibilizar serviços logísticos de qualidade com: uma boa relação custo/benefício e em que se adequam as taxas praticadas aos serviços prestados, adequação dos horários de funcionamento à procura, tratamento equitativo e não discriminatório por parte dos prestadores de serviços, flexibilidade perante imprevistos, capacidade para acolher e resolver reclamações e aceitar sugestões;
- ✓ criar serviços e atividades diferenciadores/as, que agreguem valor e que envolvam projetos com a comunidade;

de modo que, o futuro destas áreas possa contribuir para o desenvolvimento sustentável dos territórios e para as metas previstas nas diferentes estratégias e pactos europeus.



5.

# CONTRIBUTOS PARA A DEFINIÇÃO ESTRATÉGICA DO PLANO



O envolvimento e a participação pública são essenciais para uma sociedade saudável e democrática, permitindo, assim, que as pessoas e entidades contribuam com opiniões, experiências e projetos que afetarão também as suas vidas e a comunidade.

O Conselho Municipal dos Assuntos do Porto e da Economia do Mar (CMAPEM) assume-se como entidade consultiva municipal que visa promover a articulação entre o Município da Nazaré e as várias entidades no acompanhamento, monitorização e avaliação de estratégias relacionadas com o ordenamento e a gestão da zona marítima da Nazaré.

Tabela 3. Membros do Conselho Municipal dos Assuntos do Porto e da Economia do Mar

Município da Nazaré	DOCAPESCA – Nazaré
Junta de Freguesia de Famalicão	Junta de Freguesia de Nazaré
Capitania do Porto da Nazaré	Guarda Nacional Republicana – Unidade de Controlo Costeiro da Nazaré
Serviço Municipal da Proteção Civil	Delegação de Saúde Local
Associação Comercial Industrial e de Serviços da Nazaré (ACISN)	Centro de Formação Profissional das Pescas e do Mar (FOR-MAR) da Nazaré
Clube Naval da Nazaré	Mútua dos Pescadores
Associação dos Armadores Pescadores da Nazaré (AAPN)	Sindicato Livre dos Pescadores e Profissões Afins
Bloco de Esquerda - Nazaré	CDU - Nazaré
PS - Nazaré	PSD – Nazaré
Agência Portuguesa do Ambiente	Instituto Português da Mar e da Atmosfera
Direção Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos	Museu Dr. Joaquim Manso

No âmbito da elaboração do presente **Plano Estratégico do Porto da Nazaré** foram desenvolvidas reuniões com os membros do Conselho Municipal, com vista à integração dos contributos na identificação de problemas, oportunidades e melhorias a implementar.

As reuniões iniciaram no dia 27 de janeiro de 2025, na Biblioteca Municipal José Soares, e decorreram nas semanas seguintes mediante a disponibilidade dos *stakeholders*.

Neste sentido, os contributos identificados pelos diferentes stakeholders estão vertidos em pontos fortes, pontos fracos, sugestões e oportunidades de melhoria.

### Pontos fortes

- O Porto da Nazaré é um pilar para o desenvolvimento económico e possui uma identidade própria.
- O Porto da Nazaré apresenta características únicas a nível nacional, dado que está sempre “aberto”, tendo sido “bem construído”.
- O Clube Naval tem feito um bom trabalho ao nível da melhoria de infraestruturas e da gestão eficiente das marinas, com repercussões positivas a quem usufrui destas instalações.

### Pontos fracos

- Falta de coordenação entre as entidades na definição do âmbito e responsabilidades, no que concerne à área do Porto da Nazaré, com a referência que, a administração da Docapesca, não está em permanência no Porto da Nazaré.
- Desorganização geral dos espaços do Porto da Nazaré, em particular na zona de reparação e “estacionamento” dos barcos, na parte seca.
- Limpeza urbana do Porto da Nazaré e gestão da recolha de resíduos muito irregular, colocando em causa a saúde pública.
- Condições de abastecimento de água são limitadas, pondo em perigo a eficiência hídrica e a saúde pública (a rede de abastecimento é antiga).
- Acessibilidades confusas e pavimentos em mau estado, sem uma sinalética adequada.
- Necessidade de intervenção num conjunto de edifícios, ao nível infraestrutural (telhados, caixilharia, pintura, entre outros) e reorganização de espaços entre as entidades ali sedeadas, os pescadores e as atividades marítimo-turísticas.
- Falta de condições de segurança e de fiscalização, uma vez que o Porto da Nazaré é um espaço internacional, que devia ser tratado como um aeroporto.
- Fragilidades na cabeça do molhe, assim como falta de assoreamento/dragagens da barra, com risco de acumulação de sedimentos.

- Preocupação ambiental com a orla costeira ao nível do sistema dunar e com o aumento do nível do mar face às alterações climáticas.
- O Plano de Qualidade (PQA) sem envio de regularidade às entidades que devem ter conhecimento do mesmo e o Plano de Emergência muito desatualizado.
- Existência de espécies de flora exótica invasora.
- Presença de resíduos poluentes (ex. hidrocarbonetos).
- Embarque e desembarque de pessoas e bens em cais indevidos (como o “cais de combustão”).

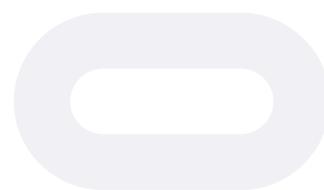
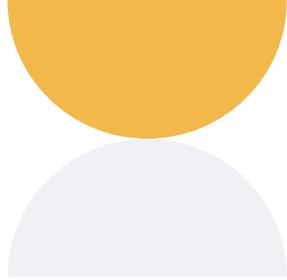
### Sugestões e Oportunidades de melhoria

- Melhoria das acessibilidades com requalificação da rede viária do Porto da Nazaré, para prevenir a sinistralidade.
- Melhoria das condições de segurança no geral (iluminação, controlo de entradas e saídas, rede de incêndios e implementação de medidas para proteção do espaço).
- Criação de condições de segurança para a pesca e a náutica turística.
- Criação de uma base para um heliporto de emergência e melhoria dos meios/equipamentos de socorro.
- Reorganização dos espaços para os pescadores, e requalificação dos armazéns tendo em conta a sua uniformização.
- Elaboração de um Plano de Dragagens.
- Criação de um sistema de controlo e de análise dos hidrocarbonetos e de recolha de amostras de vários sedimentos.
- Implementação de projetos/planos piloto sobre “Lixo Marinho” e “Monitorização/Controlo das Espécies Exóticas invasoras”.
- Requalificação da área do Porto da Nazaré e da zona da marina, com criação de equipamentos polivalentes e novas valências associadas ao lazer, negócios e ao “Cluster do Mar/Economia Azul”

(ex. zona de restauração/bares, lojas de náutica, surf ou de animação turística, galeria, zonas verdes, polo de investigação, etc.).

- Implementação de uma zona para paragem de “tuk-tuk”.
- Criação de um espaço para autocaravanas, não dentro da zona do Porto da Nazaré, mas na proximidade.
- Criação de uma entidade fiscalizadora, que faça a análise integrada das várias vertentes do Porto da Nazaré, promovendo uma maior articulação entre a Docapesca e o Município da Nazaré.
- Promoção de iniciativas que apoiem a manutenção da identidade local, através da integração da comunidade nas diversas atividades (ex. pesca, logística marítimo-turística, transmissão dos saberes às novas gerações, criação de um monumento de homenagem, etc.), para que o Porto da Nazaré seja um excelente “cartão de visita” do território.

**NAZARÉ**



6.

# ESTRATÉGIA DO PLANO



## 6.1. MISSÃO E VISÃO DO PLANO ESTRATÉGICO DO PORTO DA NAZARÉ

Para que um planeamento estratégico tenha sucesso e atinja os objetivos propostos, deve estar assente em **dois conceitos basilares**, que sustentem as decisões tomadas e que definam uma estratégia coerente, robusta e de futuro.

Neste contexto, foram definidas uma **Missão** e uma **Visão** para o **Plano Estratégico do Porto da Nazaré**.

A **Missão** é o que define uma entidade/estratégia, mantendo-se igual ao longo do tempo uma vez que corresponde à sua essência.

A missão tem como principal função, refletir aquilo que a/o organização/projeto tem de especial e a/o diferencia das/os demais existentes. Nesse sentido, deve ser clara e compreensível, identificando o propósito, a finalidade da sua existência e o motivo pela/o qual foi criada/o, respondendo a questões como – “quem somos?”, “o que fazemos?” e “porque estamos aqui?”.

A **Visão** representa um posicionamento desejado para o futuro, uma vez que descreve as aspirações que a/o organização/projeto tem num determinado horizonte temporal, podendo por isso ir mudando ao longo do tempo.

A visão define o caminho que se pretende seguir e por isso deve ser desafiadora, mas realista, tendo a capacidade de mobilizar pessoas para uma causa comum, de modo que se concretizem os objetivos a que a/o organização/projeto se propôs.

Assim, a Missão e a Visão pensadas para **Plano Estratégico do Porto da Nazaré** pretendem definir uma estratégia sustentável e inovadora, com identidade do presente e ordenamento territorial de futuro, que possam ser realizáveis e amplamente (com)partilhadas pelos *stakeholders*.

**NAZARÉ**

## **MISSÃO**

Ter Identidade e História, Pesca e Memória,  
Ser um abrigo de pertença, paixão e crença,  
Envolto num mar de oportunidades.

## **VISÃO**

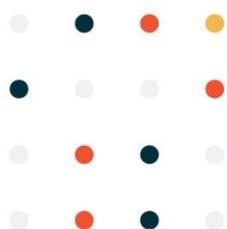
O Porto da Nazaré  
com farol no futuro!

# NAZARÉ

## 6.2. EIXOS E OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

Com base no Diagnóstico Territorial desenvolvido e considerando a Missão e Visão apresentadas definiram-se três Eixos Estratégicos para o Plano Estratégico do Porto da Nazaré.

# 3 EIXOS ESTRATÉGICOS



### **EIXO 1** **PROTEGER E VALORIZAR**

Com História e Identidade



### **EIXO 2** **REQUALIFICAR E INOVAR**

Para um futuro sustentável



### **EIXO 3** **ENVOLVER E COMUNICAR**

Porque tod@s importam



# NAZARÉ

Os Eixos Estratégicos apresentados visam a valorização da identidade do Porto da Nazaré e da sua envolvente, contribuindo para promover um espaço mais ordenado, sustentável, e que se destaque enquanto um local que potencia a harmonia e bem-estar de quem ali trabalha ou visita.



## EIXO 1

### PROTEGER E VALORIZAR

#### Com História e Identidade

- ✓ Contribuir para a valorização da flora autóctone.
- ✓ Promover a proteção dunar.
- ✓ Apoiar o restauro dos ecossistemas.
- ✓ Combater a poluição marítima e terrestre.
- ✓ Potenciar a educação e sensibilização ambiental.
- ✓ Promover o sentido de identidade e pertença.



## EIXO 2

### REQUALIFICAR E INOVAR

#### Para um futuro sustentável

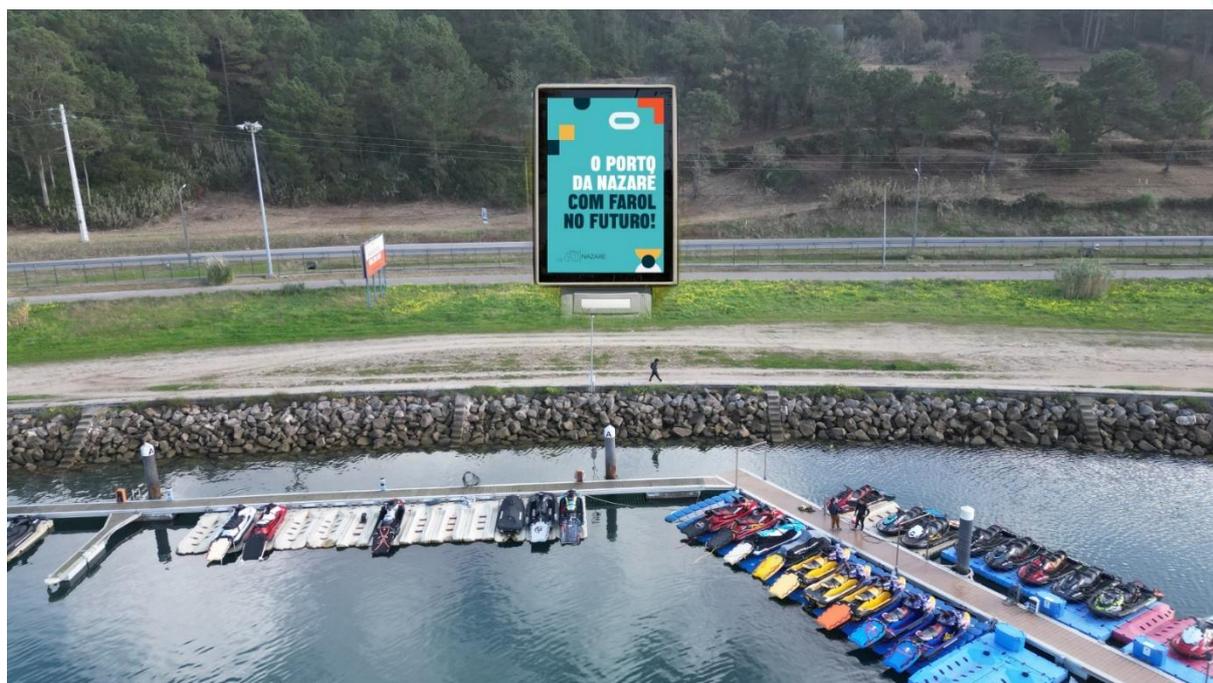
- ✓ Promover a requalificação e conservação de espaços edificados.
- ✓ Revitalizar e atribuir novas funcionalidades a edifícios e outras infraestruturas.
- ✓ Melhorar a rede viária e a circulação no Porto da Nazaré.
- ✓ Incrementar as atividades relacionadas com o turismo náutico, recreativas e culturais.
- ✓ Promover a limpeza, higiene e segurança do espaço afeto ao Porto da Nazaré.
- ✓ Implementar melhorias para que o Porto da Nazaré possua mais capacidade digital.
- ✓ Incentivar a recreação à beira-mar para o público em geral, como forma de promoção da saúde e bem-estar e de sensibilização ambiental.



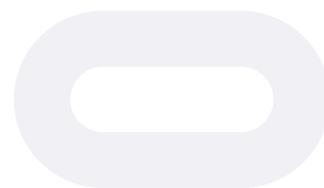
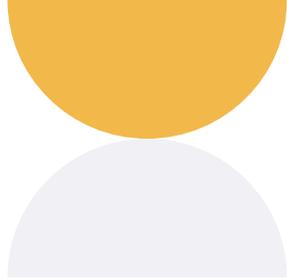
**EIXO 3  
ENVOLVER E COMUNICAR**

Porque tod@s importam

- ✓ Promover sinergias entre os/as diversos/as agentes locais.
- ✓ Desenvolver soluções diferenciadoras e uma oferta mais sustentável.
- ✓ Promover um Plano de Comunicação eficaz e com atividades que envolvam a comunidade.
- ✓ Facilitar a partilha do conhecimento científico, do desenvolvimento tecnológico e da inovação azul.
- ✓ Incrementar a educação, formação, cultura e literacia ambiental e do oceano.

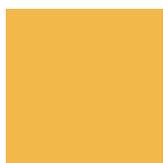


**NAZARÉ**



7.

# PLANO DE AÇÃO



7.1. AÇÕES ESTRATÉGICAS E OPERACIONAIS



**EIXO 1**

**PROTEGER E VALORIZAR**

Com História e Identidade

Ações | Projetos

1.1 Flora + é autóctone

1.2 Marcha à Ré: habitats protegidos

1.3 LI\_MAR: por oceanos limpos

1.4 Limpeza em movimento!

1.5 Um Porto seguro

1.6 Um muro, muitas espécies!

1.7 Quem fomos, quem somos?

1.8 Quebra-mar: recuperar e monitorizar

1.9 Plano de Pormenor da zona envolvente ao Porto da Nazaré

NAZARÉ



**EIXO 2  
REQUALIFICAR E INOVAR**

Para um futuro sustentável

Ações | Projetos

- |     |   |         |
|-----|---|---------|
| 2.1 | Um Porto renovado                             |         |
| 2.2 | RAS: Melhor abastecimento e saneamento        |         |
| 2.3 | RITE: Melhor energia, melhor comunicação      |         |
| 2.4 | O Futuro é N: Novas valências                 |         |
| 2.5 | PNI: Porto da Nazaré Inteligente              | • • • • |
| 2.6 | HeliPonto                                     | • • • • |
| 2.7 | Uma horta com vista mar...                    |         |
| 2.8 | Horizonte Atlântico: uma experiência imersiva |         |

**NAZARÉ**



**EIXO 3  
ENVOLVER E COMUNICAR**

Porque tod@s importam

Ações | Projetos

- 3.1 Conhecer para preservar
- 3.2 Parcerias: um bem necessário!
- 3.3 Plano de Comunicação “Porto da Nazaré: uma história com futuro...”



## EIXO ESTRATÉGICO 1 | PROTEGER E VALORIZAR

### Ação 1.1 Flora + é autóctone

**Objetivos:** Erradicar espécies de flora exótica invasora e promover a regeneração florística autóctone e promover ações de educação e sensibilização ambiental.

**Descrição:** Algumas espécies exóticas foram introduzidas com o objetivo de fixar as areias dunares, como é o caso do chorão-das-praias (*Carprobutus edulis* e *Carprobutus acinaciformis*) e da cana-comum (*Arundo donax*), entre outras. No entanto, a sua excelente adaptação às condições edafoclimáticas da orla costeira portuguesa levou a que se tornassem invasoras (integram a “Lista Nacional de Espécies Invasoras – anexo II do Decreto-Lei nº 92/2019, de 10 julho), ameaçando ecossistemas naturais pela monopolização das áreas, pondo em risco a sobrevivência de espécies nativas e a biodiversidade local.

De modo a travar o avanço deste tipo de espécies, conservar a zona de dunas e ecossistemas ribeirinhos e promover a recuperação ambiental da orla costeira, propõe-se a dinamização de Ações de Educação e Sensibilização Ambiental designadas como “Flora + é autóctone” sobre esta temática, alertando também para a importância do papel de todas as pessoas na prevenção e resolução deste problema.



#### Promotor

Município da Nazaré

#### Entidades a envolver

Agência Portuguesa do Ambiente  
Associações e ONG`s ambientais  
Agrupamentos escolares  
IPSS  
População em geral

#### Estimativa de Custos

€      €€      €€€      €€€€

#### Prazos de Execução

Curto prazo      Médio prazo      Longo prazo

#### Fontes de Financiamento

-  Investimento público
-  Investimento privado
-  Quadros Comunitários (PRR, Quadro 2021-2027, entre outros)

#### ODS

11 (11.4); 12 (12.8); 15 (15.1,15.8 e 15.9)

## EIXO ESTRATÉGICO 1 | PROTEGER E VALORIZAR

### Ação 1.2 Marcha à Ré: habitats protegidos

**Objetivos:** Proteger os habitats marinhos e a estrutura ecológica associada.

**Descrição:** Os oceanos, dada a área que ocupam no planeta Terra (cerca de 70%), têm um papel importante na regulação térmica e nas condições climáticas, são sumidouros de carbono e produtores de oxigénio, além de serem o habitat de um elevado número de espécies, o que contribui para a produção de alimentos e para a promoção da biodiversidade.

Uma vez que, é necessário “gerir de forma sustentável e proteger os ecossistemas marinhos e costeiros para evitar impactos adversos significativos” e “minimizar e enfrentar os impactos da acidificação dos oceanos”, de modo que sejam saudáveis e produtivos, esta Ação implica a:

- criação de uma estação de amostragem onde se possam medir alguns indicadores como por exemplo: Índice de eutrofização das águas costeiras e Acidificação do oceano (pH), assim como análise de alguns poluentes (ex. hidrocarbonetos);
- implementação de parcerias com diversas entidades, para cooperação científica e investigação relacionada com a temática dos habitats marinhos e costeiros, a sua proteção e o uso de tecnologia marinha;
- promoção de Ações de Capacitação dirigidas à comunidade de utilizadores dos serviços do Porto da Nazaré, sobre estas temáticas e que podem incluir: literacia dos oceanos, conservação de habitats e proteção de espécies.

Desta forma, está a contribuir-se para a conservação e uso racional dos recursos marinhos, em prol do Desenvolvimento Sustentável da Nazaré.

 **Promotor**

Docapesca

 **Entidades a envolver**

Município da Nazaré  
Instituto Português do Mar e Atmosfera  
Entidades de Ensino Superior  
Associações e ONG's ambientais  
Agentes de Animação Turística

 **Estimativa de Custos**

€      €€      €€€      €€€€

 **Prazos de Execução**

Curto prazo      Médio prazo      Longo prazo

 **Fontes de Financiamento**

-  Investimento público
-  Investimento privado
-  Quadros Comunitários (PRR, Quadro 2021-2027, entre outros)

 **ODS**

**8** (8.4); **11** (11.4); **12** (12.8; **14** (14.1, 14.2 e 14.3)

## EIXO ESTRATÉGICO 1 | PROTEGER E VALORIZAR

### Ação 1.3 LI\_MAR: por oceanos limpos

**Objetivos:** Promover projetos que permitam reduzir substancialmente o lixo marinho e potenciar a Economia Circular com resíduos de plástico.

**Descrição:** Em 2050, se não se reverter a tendência, haverá mais plástico nos oceanos do que espécies marinhas. Neste sentido é necessário que se adotem medidas para “prevenir e reduzir significativamente a poluição marítima de todos os tipos, especialmente a que advém de atividades terrestres, incluindo detritos marinhos e a poluição por nutrientes”.

Assim, com a implementação desta Ação deverá ser possível:

- medição do “Índice de densidade de resíduos plásticos flutuantes”, na zona do Porto da Nazaré e suas imediações, considerando a estação de amostragem criada na “Ação 1.2 Marcha à Ré: habitats protegidos”;
- promoção de parcerias para dinamização de ações de limpeza do mar, das praias e rios, na zona do Porto da Nazaré e imediações;
- criação de condições de atratividade para fixação de empresas ligadas à valorização dos resíduos marinhos e terrestres recolhidos, através da reciclagem/*upcycling* de plástico, transformando-o em novos produtos (ex.: pranchas de surf e produtos ligados a esta prática, cabides para utilização na hotelaria, etc.), promovendo a Economia Circular;
- implementação de Ações de Sensibilização dos agentes do canal HORECA (Hotelaria, Restauração, Cafeteria, Catering), nomeadamente roulottes e infraestruturas de fast-food, bares de praia, lotas e mercados de pesca, de modo a incentivar a redução e prevenção de plásticos nas zonas costeiras e no mar.

#### Promotor

Docapesca

Município da Nazaré

#### Entidades a envolver

Associações e ONG`s ambientais

Entidades de Ensino Superior

Agentes de Animação Turística

#### Estimativa de Custos

€      €€      €€€      €€€€

#### Prazos de Execução

Curto prazo      Médio prazo      Longo prazo

#### Fontes de Financiamento

- Investimento público
- Investimento privado
- Quadros Comunitários (PRR, Quadro 2021-2027, entre outros)

#### ODS

**8** (8.3, 8.4 e 8.9); **9** (9.4 e 9.5); **11** (11.4);  
**12** (12.2, 12.4 e 12.8); **14** (14.1)

## EIXO ESTRATÉGICO 1 | PROTEGER E VALORIZAR

### Ação 1.4 Limpeza em movimento!

**Objetivos:** Melhorar a gestão dos resíduos urbanos e promover a limpeza e higiene urbana do Porto da Nazaré.

**Descrição:** Estes dois objetivos, são essenciais para manter o espaço do Porto da Nazaré asseado e saudável, o que traz benefícios acrescidos, tanto para o bem-estar físico quanto mental, de quem ali trabalha ou visita. Nesse sentido, nesta Ação propõe-se a elaboração e implementação de um “Plano de Gestão de Resíduos Urbanos e de Higienização e Limpeza” da área em causa, que deverá incluir a:

- revisão da contentorização existente e sua tipologia, e adequação às necessidades logísticas atuais e futuras, considerando uma plataforma tecnológica que permita uma otimização e monitorização dos circuitos de recolha e a redução dos custos operacionais;
- criação de zonas específicas para a deposição adequada de resíduos perigosos (como baterias, pilhas, produtos químicos, óleos, etc.) e pontos de recolha para pequenos eletrodomésticos e equipamentos eletrónicos usados/estragados (*e-waste*);
- disponibilização de uma equipa de limpeza afeta ao Porto da Nazaré, tendo em conta a necessidade de manutenção e monitorização desta área e as novas funcionalidades;
- elaboração de um “Regulamento de Resíduos Sólidos, Higiene e Limpeza Pública do Porto da Nazaré”, de modo que as entidades atuais e futuras ali sediadas, possam reger-se pelos mesmos critérios e contribuir para a manutenção de espaços de circulação comuns, limpos e organizados;
- realização de campanhas de sensibilização e educação ambiental sobre as temáticas dos resíduos e da limpeza urbana, dirigidas à comunidade que trabalha no Porto da Nazaré.

Ao ser implementada esta Ação, está a apoiar-se a manutenção de um espaço mais acolhedor/harmonioso, a mitigar danos ambientais, a otimizar o uso de recursos naturais, e a promover-se a sustentabilidade.

 **Promotor**

Docapesca

 **Entidades a envolver**

Município da Nazaré

 **Estimativa de Custos**



 **Prazos de Execução**

Curto prazo      Médio prazo      Longo prazo

 **Fontes de Financiamento**

-  Investimento público
-  Investimento privado
-  Quadros Comunitários (PRR, Quadro 2021-2027, entre outros)

 **ODS**

**11** (11.4 e 11.6); **12** (12.4, 12.5 e 12.8);  
**14** (14.1)

## EIXO ESTRATÉGICO 1 | PROTEGER E VALORIZAR

### Ação 1.5 Um Porto seguro

**Objetivos:** Melhorar as condições de segurança e controlo de acesso ao Porto da Nazaré.

**Descrição:** Sendo o Porto da Nazaré um espaço onde entram e saem pessoas e mercadorias, diariamente, é fundamental existir um serviço de segurança eficiente, que garanta o bem-estar e conforto de quem ali trabalha ou está de visita.

Assim, é importante que se implemente o “Plano de Segurança” do espaço afeto ao Porto da Nazaré, que deverá incluir a:

- melhoria das condições de segurança na entrada, quer por via terrestre quer marítima, com identificação de quem chega ou parte;
- criação de um acesso próprio e identificação fiável, para quem ali trabalha diariamente e para quem se dirige ao “Resort Holidays Nazaré”;
- implantação de um sistema de câmaras de segurança, com monitorização em tempo real, nas áreas públicas e em pontos críticos de acesso;
- instalação de novas vedações em toda a zona do Porto da Nazaré;
- capacitação das pessoas afetas ao serviço de segurança, criação de um “serviço de rondas”, e melhoria da comunicação entre os diferentes órgãos de segurança e de proteção civil (polícia, GNR, bombeiros, etc.) e a entidade prestadora do serviço.

Para que esta Ação seja eficaz, é importante integrar esta ação com a “Ação 2.1 Um Porto renovado” de modo que os objetivos sejam cumpridos, os espaços de circulação sejam mais atrativos e seguros, e a comunidade no geral se sinta protegida.

 Promotor

Docapesca

 Entidades a envolver

Município da Nazaré

 Estimativa de Custos

€      €€      €€€      €€€€

 Prazos de Execução

Curto prazo      Médio prazo      Longo prazo

 Fontes de Financiamento

-  Investimento público
-  Investimento privado
-  Quadros Comunitários (PRR, Quadro 2021-2027, entre outros)

 ODS

7 (7.2); 8 (8.9); 11 (11.7)

## EIXO ESTRATÉGICO 1 | PROTEGER E VALORIZAR

### Ação 1.6 Um muro, muitas espécies!

**Objetivos:** Criar um mural com espécies da fauna e flora e valorizar a biodiversidade local.

**Descrição:** Uma vez que no Porto da Nazaré, existe um muro a separar a zona dunar do Resort da restante área logística, e que neste momento está com aspeto pouco atrativo e a necessitar de melhoria, sugere-se nesta Ação a criação de uma pintura mural.

A intervenção neste espaço poderá ser feita em modo “graffiti”, com a colaboração de diferentes artistas de “street art”, de nacionalidade portuguesa ou estrangeira, que evoquem um estilo mais naturalista e se proponham contar histórias sobre a fauna e flora locais, muitas vezes desconhecidas da comunidade.

Esta é uma forma simples de aliar arte e conhecimento transmitindo informação sobre diversas espécies, chamar à atenção para a biodiversidade local, promover a sensibilização ambiental e incutir em que vê, a necessidade de ajudar a preservar e valorizar habitats.

Com esta Ação, está também a valorizar-se um espaço público que potencia uma utilização mais harmoniosa e convidativa, que estimula positivamente quem ali trabalha ou visita.



 **Promotor**

Município da Nazaré

 **Entidades a envolver**

Docapesca

Artistas de “street art”

Agentes de Animação Turística

População em geral

 **Estimativa de Custos**

€      €€      €€€      €€€€

 **Prazos de Execução**

Curto prazo      Médio prazo      Longo prazo



 **Fontes de Financiamento**

- Investimento público
- Investimento privado
- Quadros Comunitários (PRR, Quadro 2021-2027, entre outros)

 **ODS**

**12** (12.2 e 12.8); **14** (14.2); **15** (15.5)

## EIXO ESTRATÉGICO 1 | PROTEGER E VALORIZAR

### Ação 1.7 Quem fomos, quem somos?

**Objetivo:** Criar um Roteiro Artístico que enquadre a identidade da Nazaré com a zona do Porto da Nazaré.

**Descrição:** A área do Porto da Nazaré deve também ser pensada e valorizada como um ponto de atratividade turística, em que a cultura se mistura com a arte, através de uma narrativa genuína que fale da identidade e das pessoas da Nazaré.

Neste sentido, propõem-se a criação de um Roteiro Artístico, onde a atratividade se centra em peças de arte que façam jus à história das gentes da Nazaré que tiveram ou têm alguma ligação à pesca e ao Porto.

Este Roteiro que abordará a arte de forma temática, inclusiva e sustentável, deverá enquadrar várias disciplinas artísticas e diversas visões, técnicas, texturas, performances, que nos falem do passado, mas que nos transportem também para o futuro.

A complementar esta atividade deve ser criada sinalética para memória futura, com identificação de entidades, pessoas e sua história, que tenham relevância no contexto do Porto da Nazaré.

Esta Ação deverá estar em consonância com a proposta sugerida na “Ação 2.1 Um Porto renovado” e novas valências a implementar, contribuindo para a revitalização e atratividade desta área.

 **Promotor**

Docapesca

Município da Nazaré

 **Entidades a envolver**

Artistas plásticos

Agentes de Animação Turística

 **Estimativa de Custos**

€      €€      €€€      €€€€

 **Prazos de Execução**

Curto prazo      Médio prazo      Longo prazo

 **Fontes de Financiamento**

- Investimento público
- Investimento privado
- Quadros Comunitários (PRR, Quadro 2021-2027, entre outros)

 **ODS**

11 (11.4 e 11.7)

# NAZARÉ

## EIXO ESTRATÉGICO 1 | PROTEGER E VALORIZAR

### Ação 1.8 Quebra-mar: recuperar e monitorizar

**Objetivo:** Recuperar e monitorizar a infraestrutura do molhe e zonas adjacentes.

**Descrição:** Uma vez que o molhe/quebra-mar de abrigo da entrada no Porto da Nazaré apresenta alguns danos, e a zona adjacente necessita ser renovada, nesta Ação propõe-se:

- recuperação do quebra-mar;
- aprofundamento do canal de acesso;
- recuperação da rampa varadouro;
- reordenamento do porto (estendal de redes e estacionamento).

Nestas intervenções, e dado que estamos na presença de uma zona costeira, deverá também ser tida em conta a necessidade se de “reforçar a resiliência e a capacidade de adaptação a riscos relacionados com o clima e catástrofes naturais”.

Nesse sentido, deve ser feita a monitorização destas áreas, de modo a poder verificar-se qual o impacto das intervenções feitas, quer para mitigar as alterações climáticas, quer na melhoria da logística e da biodiversidade.

Com esta ação, está a promover-se a requalificação de uma infraestrutura resiliente, projetada para resistir a desastres naturais (tempestades, tsunamis, etc.) e continuar a operar de forma eficiente, sem que haja danos maiores para o meio ambiente.

 **Promotor**

Docapesca

 **Entidades a envolver**

Município da Nazaré  
Instituto Português do Mar e  
Atmosfera  
Capitania do Porto da Nazaré

 **Estimativa de Custos**

€      €€      €€€      €€€€

 **Prazos de Execução**

Curto prazo      Médio prazo      Longo prazo

 **Fontes de Financiamento**

-  Investimento público
-  Investimento privado
-  Quadros Comunitários (PRR, Quadro 2021-2027, entre outros)

 **ODS**

**9** (9.1); **11** (11.4 e 11.b); **12** (12.2); **13** (13.1); **14** (14.2)

## EIXO ESTRATÉGICO 1 | PROTEGER E VALORIZAR

### Ação 1.9 Plano de Pormenor da zona envolvente ao Porto da Nazaré

**Objetivo:** Criar um instrumento de planeamento que apoie a definição de uma área específica da zona adjacente ao Porto da Nazaré.

**Descrição:** Um “Plano de Pormenor (PP)” desenvolve e concretiza o plano diretor municipal (PDM), incidindo sobre parte determinada do território municipal, definindo a implantação e volumetria das edificações, a forma e organização dos espaços de utilização coletiva e o traçado das infraestruturas.

Considerando que existe uma área limítrofe ao Porto da Nazaré, que complementarmente a área de intervenção deste Plano, cuja envolvente é preciso requalificar, sugere-se que o Município da Nazaré promova um Plano de Pormenor para aquele local, de modo a servir de base aos projetos de execução das infraestruturas, da arquitetura dos edifícios, entre outros., tendo em conta as prioridades estabelecidas no PDM.



#### Promotor

Município da Nazaré



#### Entidades a envolver

Juntas de Freguesia



#### Estimativa de Custos

€      €€      €€€      €€€€



#### Prazos de Execução

Curto prazo      Médio prazo      Longo prazo



#### Fontes de Financiamento

- Investimento público
- Investimento privado
- Quadros Comunitários (PRR, Quadro 2021-2027, entre outros)



#### ODS

8 (8.9); 11 (11.3, 11.4, 11.a e 11.b)

## EIXO ESTRATÉGICO 2 | REQUALIFICAR E INOVAR

### Ação 2.1 Um Porto renovado

**Objetivo:** Reorganizar e requalificar os espaços afetos ao Porto da Nazaré.

**Descrição:** Para que o Porto da Nazaré se torne um espaço mais atrativo e acolhedor para quem ali trabalha ou para quem visita, enquanto se cumprem os requisitos do Desenvolvimento Sustentável, é necessário que se promova uma renovação geral que implica:

- melhoria da organização dos espaços no Porto da Nazaré, dos núcleos edificados e atividades associadas, incluindo o reordenamento das áreas exteriores de circulação, de estacionamento de embarcações e manuseamento de aprestos;
- reorganização da rede viária/áreas de circulação e requalificação dos pavimentos das vias internas (tendo em conta a requalificação das infraestruturas elétricas, telefónicas e hidráulicas - redes de água e saneamento);
- requalificação de edificados sem uso, para novas valências.

Esta Ação deve ser concertada com outras deste Plano, tendo em vista a melhoria das condições de acolhimento e de fruição geral do espaço do Porto e o alavancar da economia à escala local e nacional.

 **Promotor**  
Docapesca

 **Entidades a envolver**  
Município da Nazaré

 **Estimativa de Custos**  
€      €€      €€€      €€€€

 **Prazos de Execução**  
Curto prazo      Médio prazo      Longo prazo

 **Fontes de Financiamento**

- Investimento público
- Investimento privado
- Quadros Comunitários (PRR, Quadro 2021-2027, entre outros)

 **ODS**  
7 (7.2 e 7.3); 8 (8.4 e 8.9); 9 (9.1 e 9.4);  
11 (1.4, 11.4 e 11.7); 12 (12.2 e 12.8)

# NAZARÉ



## EIXO ESTRATÉGICO 2 | REQUALIFICAR E INOVAR

### Ação 2.2 RAS: Melhor abastecimento e saneamento

**Objetivo:** Requalificar as Redes de Abastecimento de Água e de Saneamento.

**Descrição:** Sendo a água um recurso que é necessário preservar, é importante tomarem-se medidas que perspetivem a otimização, gestão e manutenção das infraestruturas hidráulicas, como as redes de água e saneamento.

Nesse sentido, e de modo a promover a eficiência hídrica e a melhoria do saneamento de águas residuais, propõe-se que a intervenção considere, entre outras situações:

- a reorganização e requalificação desta rede, tendo em conta que é necessário a: construção de novos troços de abastecimento e de rede de drenagem de águas residuais pluviais, face à reabilitação prevista para o Porto; a desativação dos troços de rede de drenagem de águas residuais que estejam inutilizados; etc.;
- a instalação de equipamentos para controlo e redução de perdas nos sistemas de distribuição de água, e a substituição da tubagem de abastecimento de água com aumento de calibre e instalação de Zona de Medição e Controlo;
- a instalação subterrânea de toda a rede.

Com esta Ação, está a promover-se a melhoria da qualidade e a eficiência no uso da água em todos os setores, e a apoiar a redução da poluição pelo aumento de águas residuais não-tratadas.

No entanto, a par desta Ação, devem também ser potenciadas outras que sustentem a reciclagem e a reutilização de águas pluviais para uso não doméstico (por exemplo: lavagem de espaços comuns e arruamentos, descargas de autoclismos de wc públicos, rega de espaços verdes, lavagem de equipamentos – barcos, motas de água e outros), no Porto da Nazaré.

 **Promotor**

Docapesca

 **Entidades a envolver**

Município da Nazaré

 **Estimativa de Custos**



 **Prazos de Execução**

Curto prazo      Médio prazo      Longo prazo



 **Fontes de Financiamento**

-  Investimento público
-  Investimento privado
-  Quadros Comunitários (PRR, Quadro 2021-2027, entre outros)

 **ODS**

**6** (6.3, 6.4 e 6.b); **12** (12.2, 12.4 e 12.8);  
**14** (14.1)

## EIXO ESTRATÉGICO 2 | REQUALIFICAR E INOVAR

### Ação 2.3 RITE: Melhor energia, melhor comunicação

**Objetivo:** Requalificar a Rede de Infraestruturas de Telecomunicações e Eletricidade, potenciar a energia verde e requalificar a rede de Iluminação Pública.

**Descrição:** Dado que é necessário aumentar a eficiência energética e a melhoria das ligações às redes públicas de comunicações eletrónicas, nesta ação propõe-se:

- reorganização e requalificação da rede de infraestruturas elétricas e de telecomunicações, tendo em conta, as normas e legislação em vigor, as necessidades de utilização compatível com a transição digital das empresas e dos espaços, e a opção por redes preferencialmente subterrâneas;
- elaboração do Plano de Iluminação Pública para a requalificação e manutenção da rede de iluminação pública, tendo em conta que: as áreas com deficiência de iluminação devem ser revistas; a tipologia de lâmpadas usadas deve ser adequada a uma maior eficiência energética; é necessário disponibilizar pontos de luz estruturantes adequados à logística, às atividades de alguns núcleos infraestruturais e às novas áreas previstas com diferentes valências no Porto da Nazaré;
- instalação de uma central de painéis fotovoltaicos que apoie a alimentação de energia das partes comuns do Porto da Nazaré.

Com esta Ação, está a potenciar-se não só a transição energética verde como também a transição digital, que sustenta a preservação e uso eficiente dos recursos.

 **Promotor**

Docapesca

 **Entidades a envolver**

Município da Nazaré

 **Estimativa de Custos**



 **Prazos de Execução**



 **Fontes de Financiamento**

-  Investimento público
-  Investimento privado
-  Quadros Comunitários (PRR, Quadro 2021-2027, entre outros)

 **ODS**

7 (7.1 e 7.2); 9 (9.1); 12 (12.2)

## EIXO ESTRATÉGICO 2 | REQUALIFICAR E INOVAR

### Ação 2.4 O Futuro é N: Novas valências

**Objetivo:** Construir um espaço multifuncional e incluir novas valências e promover a requalificação paisagística do Porto da Nazaré e zonas envolventes.

**Descrição:** De modo que este espaço se transforme numa área mais moderna e acolhedora, onde se integrem as valências existentes com outras complementares, esta Ação propõe o seguinte:

- reorganização e modernização da marina e do espaço de ancoragem, com aumento da oferta de estacionamento no plano de água e a seco;
- criação de estruturas modulares (em conformidade com as condicionante do território), cuja função possa cumprir diferentes propósitos, associadas a atividades económicas e promoção do Porto da Nazaré como: espaço de restauração; pequenas lojas ligadas ao Cluster 'Mar'; espaços de *co-working* e salas multifuncionais para atividades socioculturais; zona de locação de cacifos e espaços para surfistas e outros/as utilizadores/as; zonas de balneários;
- criação de um espaço para lazer e recreação, que seja potenciador de trocas intergeracionais e que englobe um parque a céu aberto, onde os equipamentos permitam a prática de *fitness*, *skate*, escalada, entre outras atividades físicas e os espaços verdes acolham atividades mais holísticas como *ioga*, *tai-chi*, *chi-kung*, meditação e concertos meditativos;
- elaboração de um projeto de Requalificação Paisagística que deverá incluir a área molhada e o espaço em terra envolvente: requalificação dos pavimentos; zonas ajardinadas de enquadramento das estruturas modulares e equipamentos – tendo em vista áreas verdes que permitam a permeabilidade urbana, jardins de chuva, caldeiras de árvores com bases permeáveis/ou com biovaletas; zonas de lazer, encontro e



#### Promotor

Município da Nazaré



#### Entidades a envolver

Docapesca

Agentes de Animação Turística



#### Estimativa de Custos

€      €€      €€€      €€€€



#### Prazos de Execução

Curto prazo      Médio prazo      Longo prazo



#### Fontes de Financiamento

- Investimento público
- Investimento privado
- Quadros Comunitários (PRR, Quadro 2021-2027, entre outros)



#### ODS

7 (7.2); 8 (8.9); 9 (9.1 e 9.4); 11 (11.4, 11.7 e 11.a); 12 (12.2 e 12.8); 13 (13.1 e 13.2); 16 (16.1)

contemplação; faixas para pedestres, ciclovias, incentivando à mobilidade sustentável; nova sinalética, mais atrativa, sustentável e inclusiva; entre outras situações.

Esta Ação, permite assim a criação de um agradável polo de recreação à beira-mar, que aproxima, a população residente e visitante, das atividades marítimas, e em que os ambientes verdes (com vegetação) e azuis (com água em movimento) ajudam a reduzir o *stress* do dia-a-dia, a aumentar as emoções positivas e a diminuir a ansiedade, contribuindo para a melhoria da qualidade de vida dos/as cidadãos/ãs.

Por outro lado, a concretização deste projeto permite também, alavancar o desenvolvimento socioeconómico da Nazaré, aportando um futuro mais sustentável através de:

- criação de uma nova centralidade na Nazaré impulsionadora da “Economia Azul”;
- criação de postos de trabalho diretos e indiretos, quer na construção quer na exploração;
- descentralização da sazonalidade turística, pela diversificação de atividades/comodidades/serviços afetos à marina e que não estão só ligadas/os ao surf;
- desenvolvimento do potencial turístico da Nazaré, com a oferta de serviços de apoio às embarcações;
- promoção do Porto da Nazaré no segmento da náutica de recreio, como um espaço “amigo” dos nautas.

# NAZARÉ

## EIXO ESTRATÉGICO 2 | REQUALIFICAR E INOVAR

### Ação 2.5 PNI: Porto da Nazaré Inteligente

**Objetivo:** Criar um Plano para que o Porto da Nazaré incorpore tecnologias Inteligentes e facilitar a monitorização das atividades do Porto da Nazaré.

**Descrição:** As tecnologias avançadas permitem melhorar a segurança, eficiência e sustentabilidade das operações portuárias, e nesse sentido é essencial que o Porto da Nazaré se torne um espaço cada vez mais inteligente, implementando medidas que permitam:

- monitorização das condições meteorológicas e das características do mar, através de um sistema de sensores de clima e oceanográficos;
- monitorização e gestão de cargas e embarcações em tempo real, através de sistemas de gestão de cargas, Inteligência Artificial e Big Data, Blockchain, sensores de tráfego, câmaras e drones, GPS avançado e sistemas de gestão de tráfego marítimo;
- uma maior sustentabilidade e eficiência energética, recorrendo a fontes de energia renovável e a tecnologias de redução de emissões para limitar a poluição do ar e da água no ambiente portuário;
- a segurança cibernética e a proteção física, usando por exemplo a biometria ou reconhecimento facial para controlar o acesso a áreas mais sensíveis do porto;
- uma maior conectividade entre sensores, sistemas e equipamentos e uma comunicação eficiente entre utilizadores, através de rede 5G e Internet das Coisas (IoT).

Com a implementação desta Ação, o Porto da Nazaré funcionará como um ecossistema integrado, onde a tecnologia é usada para otimizar a eficiência operacional, melhorar a segurança, reduzir os impactos ambientais e oferecer uma experiência mais fluida para quem utiliza os serviços, tornando-se numa infraestrutura mais funcional, sustentável, competitiva e mais adaptada aos riscos das alterações climáticas.

 **Promotor**

Docapesca

 **Entidades a envolver**

Município da Nazaré

 **Estimativa de Custos**



 **Prazos de Execução**

Curto prazo    Médio prazo    Longo prazo

 **Fontes de Financiamento**

-  Investimento público
-  Investimento privado
-  Quadros Comunitários (PRR, Quadro 2021-2027, entre outros)

 **ODS**

**8** (8.2 e 8.9); **9** (9.1); **11** (11.6); **12** (12.2); **13** (13.1)



## EIXO ESTRATÉGICO 2 | REQUALIFICAR E INOVAR

### Ação 2.6 HeliPonto

**Objetivo:** Criar uma infraestrutura de apoio para a realização de operações de descolagem e aterragem de helicópteros (heliporto).

**Descrição:** A criação de um heliporto na zona do Porto da Nazaré pode agregar valor a este complexo infraestrutural e trazer-lhe benefícios acrescidos, como por exemplo:

- permitir maior agilidade e rapidez em situações que exigem resposta rápida em caso de emergência;
- incrementar a atividade turística e de lazer, enquanto opção de transporte rápido, confortável, mais discreto e controlado, e que permite maior segurança e privacidade;
- potenciar a atividade económica local.



#### Promotor

Município da Nazaré



#### Entidades a envolver

Docapesca

Capitania do Porto da Nazaré

Forças de Segurança

Proteção Civil



#### Estimativa de Custos



#### Prazos de Execução

Curto prazo      Médio prazo      Longo prazo



#### Fontes de Financiamento

- Investimento público
- Investimento privado
- Quadros Comunitários (PRR, Quadro 2021-2027, entre outros)



#### ODS

8 (8.2); 9 (9.1); 11 (11.6)

# NAZARÉ

## EIXO ESTRATÉGICO 2 | REQUALIFICAR E INOVAR

### Ação 2.7 Uma horta com vista mar...

**Objetivo:** Reconverter da zona de baldios do Porto da Nazaré em hortas urbanas.

**Descrição:** A horticultura urbana tem-se tornado uma prática cada vez mais comum nas cidades devido aos diversos benefícios que oferece, tanto para as pessoas como para o meio ambiente e dos quais se destacam:

- cultivo de alimentos mais saudáveis utilizando práticas de agricultura em Modo de Produção Biológico, Agricultura Biodinâmica ou Permacultura, em que se respeita a natureza e os seus ritmos e se potencia o uso eficiente dos recursos;
- promoção da soberania alimentar e da autossuficiência, uma vez que quem cultiva se torna mais independente das grandes cadeias de abastecimento, que podem ser afetadas por diversas crises;
- redução de custos com alimentação;
- cultivo de proximidade, evitando circuitos de produção/comercialização mais longos e que implicam uma maior pegada ambiental;
- valorização do espaço urbano e promoção da qualidade ambiental, pela criação de uma paisagem em que se criam hortas-jardins;
- maior conexão com a natureza, o que permite uma maior consciencialização sobre a preservação do meio ambiente;
- apoio na melhoria da saúde mental, uma vez que este tipo de atividade pode ser uma forma de terapia que ajuda a reduzir o stress, a melhorar o humor e aumentar o bem-estar;
- incentivo à partilha de conhecimento e ao fortalecimento dos laços comunitários, criando o sentido de comunidade que se interajuda.

Esta Ação, deverá incluir ainda a criação de uma banca de venda comunitária, dos produtos cultivados, se houver excedentes de produção.

 **Promotor**

Docapesca

 **Entidades a envolver**

Município da Nazaré

População local

 **Estimativa de Custos**



 **Prazos de Execução**

Curto prazo      Médio prazo      Longo prazo



 **Fontes de Financiamento**

- Investimento público
- Investimento privado
- Quadros Comunitários (PRR, Quadro 2021-2027, entre outros)

 **ODS**

**11** (11.4); **12** (12.2, 12.3, 12.5 e 12.8);

**15** (15.3, 15.8 e 15.9)

## EIXO ESTRATÉGICO 2 | REQUALIFICAR E INOVAR

### Ação 2.8 Horizonte Atlântico: uma experiência imersiva

**Objetivo:** Criar um espaço interativo e imersivo relacionado com o mar e o Oceano Atlântico, na zona do Porto da Nazaré.

**Descrição:** Num dos edifícios, que esteja desativado, ou nas estruturas modulares a criar, propõe-se que se promova a sua requalificação para a criação de um espaço onde se possa usufruir uma experiência única, que combine elementos de educação, arte e tecnologia para sensibilizar e envolver os visitantes sobre a importância do oceano e os seus benefícios. Este equipamento de usufruto coletivo deverá incluir atividades diversas, como por exemplo:

- Mapa do Atlântico: que é um mapa interativo projetado no chão ou na parede, onde os/as visitantes podem tocar e explorar diferentes partes do Oceano Atlântico, vendo rotas comerciais antigas ou a migração de espécies;
- Exploração Submarina: através de uma experiência com Realidade Virtual onde os/as visitantes podem "mergulhar" nas profundezas do oceano e explorar os ecossistemas marinhos;
- Biodiversidade Atlântica: com a criação de um painel interativo digital que mostre a fauna e flora do Oceano Atlântico e onde quem visita pode tocar, clicar ou deslizar para aprender sobre cada espécie e a sua importância ecológica;
- Sons do Mar e Histórias: com a instalação de um sistema de áudio imersivo que reproduza sons autênticos do oceano, aliado a histórias e mitos marítimos, contados por narradores locais de modo a criar uma atmosfera mágica e um ambiente sensorial envolvente;
- Simulador de Navegação: onde os/as visitantes podem "navegar" pelas águas do oceano, controlando um navio, enquanto aprendem sobre navegação histórica e moderna;



#### Promotor

Docapesca  
Município da Nazaré



#### Entidades a envolver

Equipas de curadoria científica  
ONG's Ambientais  
Agentes de Animação Turística



#### Estimativa de Custos



#### Prazos de Execução

Curto prazo    Médio prazo    Longo prazo



#### Fontes de Financiamento

- Investimento público
- Investimento privado
- Quadros Comunitários (PRR, Quadro 2021-2027, entre outros)



#### ODS

**11** (11.4); **12** (12.8); **13** (13.3); **14** (14.1 e 14.c)

- Jogo de Conservação Marinha: que ensine sobre a importância da conservação e sobre os desafios enfrentados pelos ecossistemas marinhos devido à poluição, à acidificação dos mares, às alterações climáticas e à pesca excessiva;
- Arte escultórica da vida marinha: criar uma exposição feita de materiais recicláveis encontrados no oceano, como plásticos, redes de pesca e outros resíduos, para criar esculturas interativas (modelos 3D), que podem ser tocadas ou manipuladas, representando a vida marinha;
- Espaços Sensoriais Educativos para crianças e jovens: onde quem visita pode tocar objetos marinhos (como conchas, pedras, algas) e aprender sobre as texturas e características desses materiais podendo também recriar as sensações de estar à beira-mar, com vento, humidade, e até o cheiro da maresia. Nestes espaços, também devem existir jogos e atividades educativas onde as crianças possam aprender sobre a vida marinha, como identificar diferentes espécies ou entender o ciclo da água, ou fazer mini-aquários;
- Experiências ao Vivo: esta sala multifuncional deve estar preparada para acolher diversas oficinas assim como palestras relacionadas com a temática do mar e oceanos.

Com esta Ação, está a potenciar-se uma vivência imersiva, acessível e inclusiva do oceano, assim como, a sensibilizar a comunidade para a importância da preservação dos ecossistemas marinhos.

**NAZARÉ**

**EIXO ESTRATÉGICO 3 | ENVOLVER E COMUNICAR**

**Ação 3.1 Conhecer para preservar**

**Objetivo:** Promover ações de capacitação, qualificação, educação e sensibilização ambiental e desenvolvimento sustentável.

**Descrição:** A eficácia dos projetos e das ações previstas, está muito baseada quer na sua qualidade, quer na capacidade de implementação dos promotores. No entanto, há uma grande mais-valia que são as pessoas, e se estas não conhecerem o espaço onde estão e/ou não estiverem qualificadas e capacitadas para intervir e usufruir do mesmo, pode-se correr o risco de tudo o que se fizer não ser valorizado.

Também perante os desafios sociais relacionados com: a redução da pegada de carbono; a gestão eficiente de recursos naturais; a necessidade de se incutir nas entidades e nos/as seus/suas colaboradores/as princípios de desenvolvimento sustentável e de economia circular; é necessário capacitar os recursos humanos para estas temáticas. Nesta Ação sugere-se que as ações de qualificação e capacitação dos vários agentes ligados ao Porto da Nazaré devem versar:

- Temáticas gerais, como Boas Práticas no setor da Pesca, Serviços e Turismo; Higiene e Segurança no Trabalho; Certificações e Selos de Qualidade atribuídos; Línguas (principalmente inglês, espanhol e francês técnico); Gestão de Equipas e de conflitos; Literacia e Sensibilização Ambiental e do Oceano; Ação Climática; entre outras;
- Temáticas específicas, que promovam o desenvolvimento humano, o autoconhecimento, a empatia, o equilíbrio emocional e que ajudem a despertar uma consciência cívica e de cidadania em cada colaborador/a, estimulando as pessoas a usar a imaginação e a criatividade para viver uma vida profissional e familiar menos stressante.

Estas ações devem também estender-se e envolver a população, de modo que a capacitação e qualificação sobre o Porto da Nazaré seja transversal e apoie a sustentabilidade ambiental, social e de governação, em prol de um território mais coeso.

 **Promotor**

Docapesca

Município da Nazaré

 **Entidades a envolver**

Empresas instaladas no Porto da Nazaré

Agentes de Animação Turística

População local

 **Estimativa de Custos**



 **Prazos de Execução**

Curto prazo      Médio prazo      Longo prazo

 **Fontes de Financiamento**

- Investimento público
- Investimento privado
- Quadros Comunitários (PRR, Quadro 2021-2027, entre outros)

 **ODS**

**3** (3.9); **4** (4.3 e 4.4); **8** (8.2, 8.3, 8.4, e 8.9); **11** (11.4); **12** (13.2, 12.3, 12.4, 12.5 e 12.8); **13** (13.3); **14** (14.1, 14.2 e 14.3); **15** (15.1, 15.3, 15.5, 15.8 e 15.9)

## EIXO ESTRATÉGICO 3 | ENVOLVER E COMUNICAR

### Ação 3.2 Parcerias: um bem necessário!

**Objetivo:** Promover a troca de conhecimentos técnicos, científicos e operacionais e criar soluções mais eficazes para problemas ambientais.

**Descrição:** As parcerias entre diversas entidades, sejam instituições académicas, empresas, ONG's, órgãos governamentais ou outras organizações, são fundamentais para se atingirem os Objetivos do Desenvolvimento Sustentável, as estratégias tendo por base as normas ESG (E-Environment/Ambiente; S-Social e G-Governance/Governança) e as restantes metas nacionais e internacionais que é preciso alcançar a nível ambiental.

É através destas parcerias estratégicas que, se podem encontrar soluções inovadoras para problemas ambientais, como a mitigação das alterações climáticas, a poluição, a preservação da biodiversidade, e que apoiem a transição para energias renováveis, a economia circular e a sustentabilidade ambiental.

Este tipo de parcerias, tendo por base a partilha de conhecimento, também permite:

- promover o desenvolvimento profissional de equipas, técnicos/as e outros/as colaboradores/as;
- adaptar as melhores práticas globais ao contexto local e encontrar soluções mais abrangentes e sustentáveis a longo prazo;
- aumentar a visibilidade e credibilidade das partes envolvidas, ampliando a influência e a capacidade de impactar políticas ambientais, mercados ou comunidades;
- potenciar o acesso a diversos financiamentos comunitários, a fundos de investigação, ou a financiamento público e privado, apoiando a execução de projetos de maior escala e complexidade.

 **Promotor**

Docapesca

Município da Nazaré

 **Entidades a envolver**

Universidades e Institutos Politécnicos

 **Estimativa de Custos**

€      €€      €€€      €€€€

 **Prazos de Execução**

Curto      Médio      Longo  
prazo      prazo      prazo



 **Fontes de Financiamento**

- Investimento público
- Investimento privado
- Quadros Comunitários (PRR, Quadro 2021-2027, entre outros)

 **ODS**

**11** (11.4 e 11.a); **12** (12.2); **14** (14.a e 14.c); **15** (15.5, 15.9 e 15.a); **16** (16.6); **17** (17.14 e 17.16)

## EIXO ESTRATÉGICO 3 | ENVOLVER E COMUNICAR

### Ação 3.3 Plano de Comunicação “Porto da Nazaré: uma história com futuro...”

**Objetivo:** Elaborar o Plano de Comunicação do Porto da Nazaré.

**Descrição:** Sempre que se promovem ações que de alguma forma possam interferir com a logística e a atividade diária de entidades sedeadas na zona de intervenção, colaboradores/as e clientes das mesmas, é importante que haja um envolvimento de tod@s de modo que as ações sejam percebidas como essenciais para a melhoria e conforto geral.

Por outro lado, estando a ser equacionadas novas valências para o Porto, seria importante que:

- esta infraestrutura, fosse comunicada de forma mais abrangente;
- todas as pessoas tenham perceção das melhorias implementadas e como podem usufruir delas.

Nesse sentido, sugere-se que o Plano de Comunicação possa fazer jus à Missão e Visão do Porto da Nazaré renovado, através de:

- da disponibilização de informação organizada, clara e objetiva, que explique as intervenções que irão acontecer, o seu faseamento e os intervenientes;
- do reforço da ativação digital, recorrendo a várias campanhas informativas/promocionais quer nas redes sociais quer nos diferentes meios de comunicação social;
- elaboração de um Guia/Mapa, do “novo” Porto da Nazaré;
- criação de um Vídeo Promocional (com o máximo de 3 minutos) e sua divulgação.
- criação de um site do Porto da Nazaré.

 **Promotor**

Município da Nazaré

 **Entidades a envolver**

Docapesca

Agentes de Animação Turística

 **Estimativa de Custos**

€      €€      €€€      €€€€



**Prazos de Execução**

Curto prazo      Médio prazo      Longo prazo



**Fontes de Financiamento**

- Investimento público
- Investimento privado
- Quadros Comunitários (PRR, Quadro 2021-2027, entre outros)

 **ODS**

Todos os ODS e Metas identificados/as.

Tabela 4. Resumo das Ações/projetos do Plano Estratégico do Porto da Nazaré

Ações/Projetos	Promotor		Estimativa de Custos	Prazos de execução
	Município Nazaré	Docapesca		
1.1 Flora + é autóctone	√		€	Curto
1.2 Marcha à Ré: habitats protegidos		√	€	Curto
1.3 LI_MAR: por oceanos limpos	√	√	€	Curto
1.4 Limpeza em movimento!		√	€€	Curto
1.5 Um Porto seguro		√	€€	Médio
1.6 Um muro, muitas espécies!	√		€€	Curto
1.7 Quem fomos, quem somos?	√	√	€€	Médio
1.8 Quebra-mar: recuperar e monitorizar		√	€€€€	Médio
1.9 Plano de Pormenor da zona envolvente ao Porto da Nazaré	√		€	Curto
2.1 Um Porto renovado		√	€€€	Médio
2.2 RAS: Melhor abastecimento e saneamento		√	€€€	Médio
2.3 RITE: Melhor energia, melhor comunicação		√	€€	Médio
2.4 O Futuro é N: Novas valências	√		€€€€	Médio
2.5 PNI: Porto da Nazaré Inteligente		√	€€€	Médio
2.6 HeliPonto	√		€€	Longo
2.7 Uma horta com vista mar...		√	€€	Médio
2.8 Horizonte Atlântico: uma experiência imersiva	√	√	€€€	Médio
3.1 Conhecer para preservar	√	√	€€	Médio
3.2 Parcerias: um bem necessário!	√	√	€	Curto
3.3 Plano de Comunicação "Porto da Nazaré: uma história com futuro..."	√		€	Curto

## 7.2. FONTES DE FINANCIAMENTO

O **Plano Estratégico do Porto da Nazaré** apresenta um conjunto de Ações/Projetos que se enquadram em diferentes tipologias de intervenção.

Assim, considera-se importante referenciar as seguintes Fontes de Financiamento:

- Portugal 2030 | Programa Regional do Centro 2021-2027 (Centro 2030).
- Portugal 2030 | Programa Operacional Ação Climática e Sustentabilidade (Sustentável 2030).
- Plano de Recuperação e Resiliência (PRR) – Recuperar Portugal 2021-2026.
- Fundo Ambiental.
- Empresas Turismo 360º
- Programa LIFE 2021-2027

Estes instrumentos de financiamento servirão de orientação para a dinamização/implementação das ações/projetos apresentados.



Portugal 2030 | Quadro Comunitário de apoio 2021-2027

A Estratégia Portugal 2030, aprovada na reunião do Conselho de Ministros de 29 de outubro de 2020, consubstancia a visão do governo para a próxima década e é o referencial para os vários instrumentos de política, como sejam o Plano de Recuperação e Resiliência (PRR) e o Quadro Comunitário de apoio 2021-2027 (Portugal 2030).

O período de programação tem por base as prioridades elencadas nas quatro Agendas Temáticas da Estratégia Portugal 2030, as quais se articulam com os 5 Objetivos de Política, nomeadamente:

- **OP1.** Uma Europa + Inteligente, investindo na inovação, na digitalização, na competitividade das empresas, nas competências para a especialização inteligente, transição industrial e empreendedorismo;
- **OP2.** Uma Europa + Verde, que aplique o Acordo de Paris e invista na transição energética, nas energias renováveis e na luta contra as alterações climáticas;

- **OP3.** Uma Europa + Conectada, com redes de transportes estratégicas;
- **OP4.** Uma Europa + Social, na senda do Pilar Europeu dos Direitos Sociais, apoiando o emprego de qualidade, a educação, as competências, a inclusão social e a igualdade de acesso aos cuidados de saúde;
- **OP5.** Uma Europa + Próxima dos cidadãos, através do apoio a estratégias de desenvolvimento a nível local e ao desenvolvimento urbano sustentável na UE.

A Estratégia Portugal 2030 tem como Visão “Recuperar a economia e proteger o emprego, e fazer da próxima década um período de recuperação e convergência de Portugal com a União Europeia, assegurando maior resiliência e coesão, social e territorial” e está estruturada em torno de quatro agendas temáticas centrais para o desenvolvimento da economia, da sociedade e do território de Portugal no horizonte de 2030:

- Agenda 1. As Pessoas Primeiro: um melhor equilíbrio demográfico, maior inclusão, menos desigualdade;
- Agenda 2. Inovação, Digitalização e Qualificações como motores do desenvolvimento;
- Agenda 3. Transição climática e sustentabilidade dos recursos;
- Agenda 4. Um país competitivo externamente e coeso internamente.

O Acordo de Parceria 2021-2027 integrará Programas Operacionais de natureza temática e Programas Operacionais Regionais para as 5 NUTS II do Continente, bem como para as duas Regiões Autónomas (Açores e Madeira).

No âmbito do **Plano Estratégico do Porto da Nazaré** destaca-se o Programa Regional do Centro 2030, conforme tabela seguinte.

Tabela 5. Programa Regional do Centro 2021-2027 (Centro 2030)

Programa Financiamento	Prioridade	Objetivo
Programa Regional do Centro 2021-2027 (CENTRO 2030)	1A. Inovação e Competitividade	RSO1.1. Desenvolver e reforçar as capacidades de investigação e inovação e a adoção de tecnologias avançadas
		RSO1.3. Reforçar o crescimento sustentável e a competitividade das PME, bem como a criação de emprego nas PME, inclusive através de investimentos produtivos
		RSO1.4. Desenvolver competências para a especialização inteligente, a transição industrial e o empreendedorismo
	2A. Sustentabilidade e Transição Climática	RSO2.1. Promover a eficiência energética e reduzir as emissões de gases com efeito de estufa
		RSO2.2. Promover as energias renováveis, em conformidade com a Diretiva (UE) 2018/2001 [1], incluindo os critérios de sustentabilidade nela estabelecidos
		RSO2.4. Promover a adaptação às alterações climáticas, a prevenção dos riscos de catástrofe e a resiliência, tendo em conta abordagens baseadas em ecossistemas
		RSO2.5. Promover o acesso à água e a gestão sustentável da água
		RSO2.6. Promover a transição para uma economia circular e eficiente na utilização dos recursos
2B. Mobilidade Urbana Sustentável	RSO2.7. Reforçar a proteção e preservação da natureza, a biodiversidade e as infraestruturas verdes, inclusive nas zonas urbanas, e reduzir todas as formas de poluição	
	RSO2.8. Promover a mobilidade urbana multimodal sustentável, como parte da transição para uma economia com zero emissões líquidas de carbono	

Programa Financiamento	Prioridade	Objetivo
	4A. PEDS	RSO4.6. Reforçar o papel da cultura e do turismo sustentável no desenvolvimento económico, na inclusão social e na inovação social
	5A. Centro + Próximo	RSO5.1. Promover o desenvolvimento social, económico e ambiental integrado e inclusivo, a cultura, o património natural, o turismo sustentável e a segurança nas zonas urbanas



Portugal 2030 | Programa Operacional Ação Climática e Sustentabilidade (SUSTENTÁVEL 2030)

O SUSTENTÁVEL 2030 abrange exigentes desafios, como a adaptação às alterações climáticas, a prevenção dos riscos e resiliência a catástrofes, a transição para uma economia circular e a mobilidade urbana sustentável, enquadrando-se nos seguintes objetivos estratégicos e de política da União Europeia: "OP2- Uma Europa mais «verde»", que aplique o Acordo de Paris e investe na transição energética, nas energias renováveis e na luta contra as alterações climáticas, e; "OP3- Uma Europa mais conectada", que integra os principais investimentos destinados ao desenvolvimento de uma Rede Transeuropeia de Transportes sustentável.

Tabela 6. Programa Temático para a Ação Climática e Sustentabilidade

Programa Financiamento	Prioridade	Objetivo
Programa Temático para a Ação Climática e Sustentabilidade (SUSTENTÁVEL 2030)	2A. Sustentabilidade e Transição Climática	RSO2.3. Desenvolver sistemas, redes e formas de armazenamento energéticos inteligentes fora da RTE-E
		RSO2.4. Promover a adaptação às alterações climáticas, a prevenção dos riscos de catástrofe e a resiliência, tendo em conta abordagens baseadas em ecossistemas
	2B. Mobilidade Urbana Sustentável	RSO2.6. Promover a transição para uma economia circular e eficiente na utilização dos recursos (FC).
		RSO2.8. Promover a mobilidade urbana multimodal sustentável, como parte da transição

Programa Financiamento	Prioridade	Objetivo
		para uma economia com zero emissões líquidas de carbono.



## Plano de Recuperação e Resiliência (PRR) – Recuperar Portugal 2021-2026

O Plano de Recuperação e Resiliência (PRR) é um programa de aplicação nacional, com um período de execução até 2026, que irá implementar um conjunto de reformas e de investimentos, permitindo ao país retomar o crescimento económico sustentado, reforçando o objetivo de convergência com a Europa ao longo da próxima década.

Este Programa surgiu devido à crise pandémica provocada pela Covid-19 e orienta-se pelas estratégias e políticas nacionais, inserindo-se no quadro de resposta europeia e alinhando-se com a prioridade europeia conferida às transições climática e digital.

Neste âmbito, destacam-se as Componentes:

- C5. Capitalização e Inovação Empresarial, visa consolidar e expandir a ligação sinérgica e de progresso entre o sistema científico e tecnológico, em Portugal, com o tecido empresarial português. Para o efeito, a mesma foca-se em aumentar a competitividade e a resiliência da economia portuguesa com base em I&D, na inovação e na diversificação e especialização da estrutura produtiva, explorando o potencial efetivo de afirmação competitiva das fileiras industriais estabelecidas e das áreas emergentes, contribuindo para a dupla transição digital e energética e para o cumprimento das metas nacionais;
- C7. Reforçar a resiliência e a coesão territorial, através do aumento da competitividade do tecido produtivo e permitindo uma redução de custos de contexto.
- C10. Mar, desenvolver uma resposta estrutural, duradoura e impactante preparando o caminho para a construção de uma economia do mar mais competitiva, mais coesa e mais inclusiva, mas também mais descarbonizada e sustentável, com maior capacidade de aproveitamento das oportunidades decorrentes das transições climática e digital. Alinhada com estes princípios, a componente Mar irá contribuir para as opções nacionais relacionadas com o reforço do potencial produtivo nacional, procurando garantir condições de sustentabilidade e

competitividade do tecido empresarial ligado ao mar, assim como assumir a ambição de combater algumas das bolsas de pobreza localizadas em comunidades costeiras, e assegurar um território simultaneamente competitivo e coeso num contexto de adaptação às transições climática e digital. Ao nível da preservação do valor dos serviços ecossistémicos oceânicos, esta componente irá contribuir de forma inequívoca para a “Saúde dos Oceanos”. Complementarmente, a mesma contribuirá para o reforço da capacidade operacional, formativa e científica do país.

- C11. Descarbonização da Indústria, visa a descarbonização do setor industrial e empresarial e a promoção da mudança de paradigma na utilização dos recursos concretizando medidas do Plano Nacional Energia e Clima 2030 (PNEC), para promover a competitividade da indústria e das empresas, por via da sua descarbonização, redução do consumo de energia e da promoção de fontes endógenas de energia;
- C12. Bioeconomia Sustentável, visa promover uma alteração de paradigma para acelerar a produção de produtos de alto valor acrescentado a partir de recursos biológicos (em alternativa às matérias de base fóssil). Através de uma transição para a Bioeconomia Sustentável é possível apoiar a modernização e a consolidação da indústria por meio da criação de novas cadeias de valor e de processos industriais mais ecológicos, apresentando-se assim como uma oportunidade para toda a Europa;
- C13. Eficiência Energética dos Edifícios visar reabilitar e tornar os edifícios energeticamente mais eficientes, potenciando o alcance de múltiplos objetivos, proporcionando inúmeros benefícios sociais, ambientais e económicos para as pessoas e as empresas
- C14. Hidrogénio e Renováveis, visa promover a transição energética por via do apoio às energias renováveis, com grande enfoque na produção de hidrogénio e outros gases de origem renovável;
- C15. Mobilidade sustentável, assegura o desenvolvimento e melhoria dos sistemas de transporte coletivo, que promovam o reforço e a utilização crescente do transporte público com a consequente redução da dependência do transporte individual rodoviário, que promovam a descarbonização do setor dos transportes, e que tenham um importante contributo para a recuperação dos efeitos económicos e sociais resultantes da crise pandémica, em particular ao nível do emprego.

## PLANO ESTRATÉGICO DO PORTO DA NAZARÉ

A Adenda ao PRR permitiu uma maior ambição reformista e introduziu 11 novas reformas, as quais refletem as preocupações identificadas pelo governo português e estão direcionadas para dar cumprimento às Recomendações Específicas dirigidas a Portugal (REP), incluídas na seguinte componente:

- C21. REPowerEU, visa apoiar as ambições de Portugal em termos de independência energética e transição ecológica, no contexto das novas situações geopolíticas e do mercado da energia. Inclui, em especial, medidas para acelerar a implantação das energias renováveis, simplificar o licenciamento, descarbonizar o setor dos transportes, melhorar a eficiência energética dos edifícios, modernizar as redes de transporte e distribuição de eletricidade, aumentar o armazenamento de eletricidade e reforçar a aquisição das competências verdes necessárias para a transição ecológica.



O Fundo Ambiental, criado pelo Decreto-Lei n.º 42-A/2016, de 12 de agosto, veio concentrar os recursos dos fundos existentes num único fundo, procedendo à extinção do Fundo Português de Carbono, o Fundo de Intervenção Ambiental, o Fundo de Proteção dos Recursos Hídricos e o Fundo para a Conservação da Natureza e da Biodiversidade, e mais recentemente, o Fundo Florestal Permanente, o Fundo de Apoio à Inovação, o Fundo de Eficiência Energética e o Fundo para a Sustentabilidade Sistémica do Setor Energético.



Programa LIFE 2021-2027

O Programa LIFE 2021-2027 é um instrumento financeiro para o ambiente e a ação climática, foi estabelecido pelo Regulamento (UE) 2021/783 do Parlamento Europeu e do Conselho de 29 de abril de 2021, com vista a contribuir para a transição para uma economia sustentável, circular, energeticamente eficiente, baseada nas energias renováveis, neutra para o clima e resiliente. Apresenta os seguintes objetivos específicos:

- Desenvolver, demonstrar e promover técnicas, métodos e abordagens inovadores, com vista a atingir os objetivos da legislação e das políticas da União, nos domínios do ambiente, incluindo a natureza e a biodiversidade, e da ação climática, incluindo a transição para as energias

renováveis e o aumento da eficiência energética, e contribuir para a base de conhecimentos e para a aplicação de boas práticas, em especial no que diz respeito à natureza e à biodiversidade, nomeadamente através do apoio à rede Natura 2000.

- Apoiar o desenvolvimento, a aplicação, o acompanhamento e a execução da legislação e das políticas relevantes da União, nos domínios do ambiente, incluindo a natureza e a biodiversidade, e da ação climática e a transição para as energias renováveis ou o aumento da eficiência energética, inclusivamente mediante a melhoria da governação a todos os níveis por via do reforço das capacidades dos intervenientes dos setores público e privado, bem como da participação da sociedade civil.
- Agir como catalisador para o desenvolvimento em grande escala de soluções técnicas de sucesso e relacionadas com as políticas para a implementação da legislação e das políticas relevantes da União nos domínios do ambiente, incluindo a natureza e a biodiversidade, e da ação climática e a transição para as energias renováveis ou o aumento da eficiência energética, mediante a replicação dos resultados, a integração de objetivos relacionados noutras políticas e nas práticas dos setores público e privado, a mobilização de investimentos e a melhoria do acesso ao financiamento.

O Programa LIFE 2021-2027 apresenta dois domínios de intervenção, designadamente o Domínio do Ambiente (subprograma "Natureza e biodiversidade" e subprograma "Economia circular e qualidade de vida") e o Domínio da Ação Climática (subprograma "Mitigação e Adaptação às alterações climáticas" e subprograma "Transição para energias limpas").



Empresas Turismo 360º

O Programa Empresas Turismo 360º é uma iniciativa do Turismo de Portugal que pretende colocar as empresas no centro do processo de transformação sustentável do setor.

O Programa Empresas Turismo 360º aposta no desenvolvimento de ações que incluem a capacitação das empresas do turismo para a incorporação dos indicadores ESG (*Environmental, Social and Corporate Governance*) nos respetivos processos de gestão.

## PLANO ESTRATÉGICO DO PORTO DA NAZARÉ

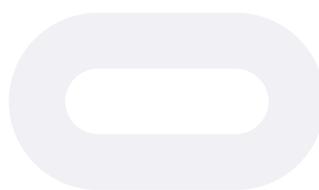
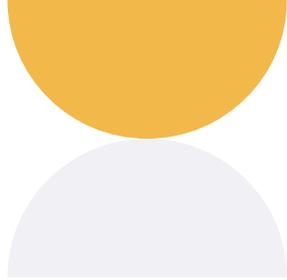
Com o Programa Empresas Turismo 360º, pretende acelerar-se o processo de incorporação dos indicadores ESG nas empresas, desafiando-as a, ativamente, reequacionarem as suas práticas ambientais, sociais e de governança.

O programa aposta no desenvolvimento de ações que incluem a capacitação das empresas do turismo para a incorporação dos indicadores ESG nos respetivos processos de gestão, a disponibilização de instrumentos de monitorização, de modelos de relatórios de sustentabilidade e inclui a promoção do reconhecimento público das organizações.

Esta iniciativa enquadra-se no âmbito das tendências internacionais que consubstanciam desafios à escala global relacionados com a sustentabilidade e com a responsabilidade social da atividade turística, para os quais importa alavancar iniciativas e dinâmicas que possam assegurar a divulgação de boas práticas, a recuperação responsável do setor e o reforço da sua resiliência e capacidade competitiva.

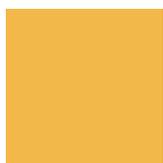


# NAZARÉ



8.

# PROPOSTA DE INTERVENÇÃO



## PLANO ESTRATÉGICO DO PORTO DA NAZARÉ

O Plano Estratégico do Porto da Nazaré identificou três Eixos de Intervenção que visam a valorização da identidade do Porto da Nazaré e da sua envolvente, contribuindo para promover um espaço mais ordenado, sustentável, e que se destaque enquanto um local que potencia a harmonia e bem-estar de quem ali trabalha ou visita.

De forma a dar resposta a estes eixos, foram propostas 20 medidas de intervenção, para a área de intervenção, considerando não só as “áreas não afetadas à pesca”, e da responsabilidade do Município, mas também a área do Porto da Nazaré, da gestão da DOCAPESCA.

Neste sentido, e como mote “O Porto da Nazaré com farol no futuro”, é apresentada uma proposta de intervenção, em consonância com as medidas de intervenção definidas. Importante referir que a área de intervenção está sujeita a diferentes e restritivas condicionantes do território (Anexo 1) e, por isso, qualquer intervenção terá de ter o acompanhamento das entidades responsáveis e o desenvolvimento dos respetivos projetos de execução. A proposta de intervenção foi analisada e estruturada em diferentes zonas, a saber:

Figura 23. Zonamento da situação existente

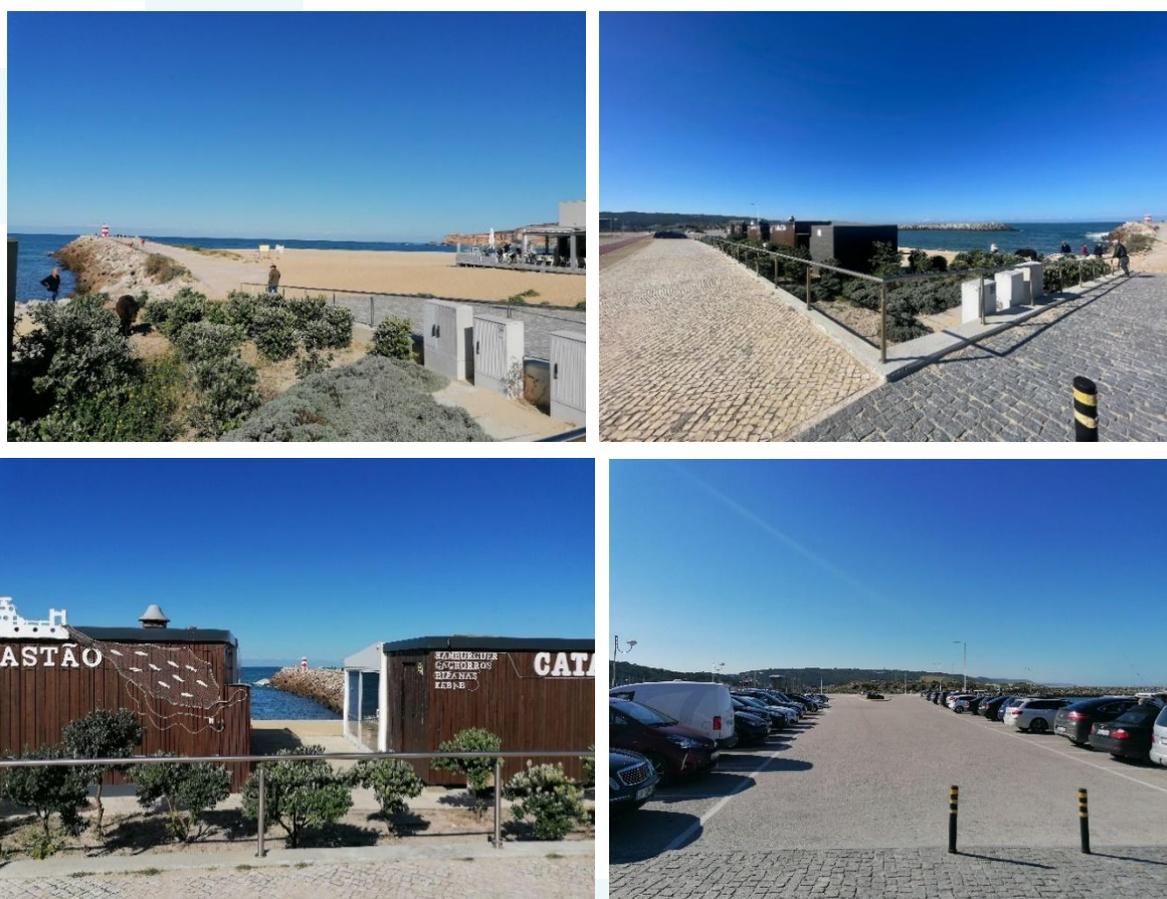


1. Eixo marginal de ligação da Praia da Nazaré à Marina;
2. Entrada na Marina e áreas envolventes;
3. Porto da Nazaré;
4. Zona Dunar e Praia do Sul;
5. Espaços verdes de transição (matos);
6. Área proposta para Plano de Pormenor.

### ▪ Zona 1 – Eixo marginal de ligação da Praia da Nazaré à Marina

A Norte da área de intervenção encontra-se a finalização da praia de Nazaré, com o seu Farol localizado no extremo do “Pontão Norte”. Nesta área concentram-se algumas infraestruturas de serviços de restauração, com esplanadas em sintonia com a paisagem e a disponibilidade espacial. A escolha de materiais e o remate envolvente de espécies como o *Metrosideros excelsa* e a *Santolina chamaecyparissus*, configuram esta articulação e sintonia.

Figura 24. Imagens da Zona 1 (Eixo marginal de ligação da Praia da Nazaré à Marina)



O passeio pedonal, em calçada, termina de forma abrupta com estas estruturas de apoio à restauração, onde se dá início a um parque de estacionamento, que se estende paralelamente à linha de mar por cerca de 500m, dividindo o fluxo pedonal em dois percursos distintos: um localizado entre a principal via de trânsito rodoviário, acompanhado pela ciclovia e o parque de estacionamento em si e, um outro, com a marginal. O parque de estacionamento está numa zona paisagisticamente privilegiada e funciona como uma zona tampão entre a malha urbana (existente e de possível expansão) e a linha e costa. Desta forma não ocorrem percursos e fluxos pedonais transversais entre malha ambas.

Figura 25. Imagens da Zona 1 (Eixo marginal de ligação da Praia da Nazaré à Marina)

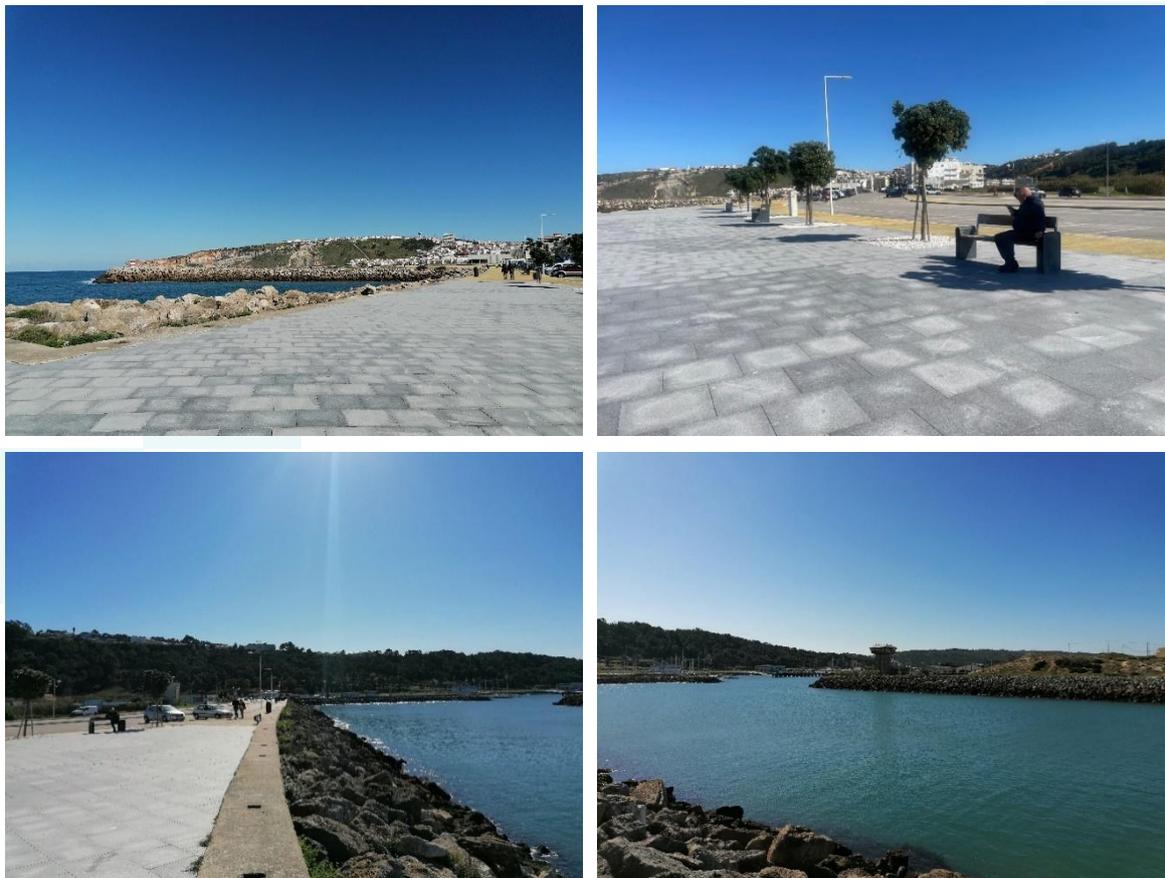


Os percursos pedonais e cicláveis, ocorrem de forma longitudinal às vias e à costa, entre vias e estacionamento sem grande segregação. A reduzida dimensão deste espaço pedonal e a falta de segregação conduz, frequentemente, os peões a utilizarem também ciclovia, que enfrenta problemas semelhantes. Além disso, os peões optam muitas vezes, por circular na ciclovia e os ciclistas por atravessar, indiscriminadamente, o parque de estacionamento, circulando, muitas das vezes, entre os automóveis, para acederem e passearem pela marginal, uma vez que o espaço disponível é limitado e se encontra, à escala local e do utente, afastado da orla marítima, por uma zona de estacionamento e respetivos acessos e fluxos.

O parque de estacionamento cuja entrada localiza-se no extremo norte e a saída dos veículos ocorre apenas no extremo sul, obrigando à circulação viária ao longo de toda a sua extensão não priorizando o peão, tendo em conta os seus necessários e desejáveis fluxos nesta zona privilegiada e muito concorrida.

O passeio marginal alarga-se num espaço mais amplo, dando posteriormente acesso a um passeio novamente mais estrangulado para sul. Esta zona mais ampla é utilizada tanto para circulação, como para paragem e repouso permitido usufruir das vistas e da frente marítima.

Figura 26. Imagens da Zona 1 (Eixo marginal de ligação da Praia da Nazaré à Marina)



Em consequência da disponibilidade e configuração espaciais a, ainda, presença do parque de estacionamento, obriga ao estreitamento do passeio pedonal, com evidentes efeitos e impacto na fluidez dos fluxos peões e no seu direcionamento para a Marina e Porto da Nazaré.

## ▪ Zona 2 – Entrada na Marina e áreas envolventes

A Entrada na Marina está secundarizada e não se encontra evidenciada. O acesso pedonal e ciclável encontra-se bastante condicionado principalmente pela proximidade e destaque que a presença da bomba de gasolina, impõe sobre esta. Além de criar uma barreira física aos fluxos circulatórios, constitui também uma barreira e obstáculo visual à Marina, à relação desta com a urbe, com o porto de pesca e no seu conjunto à relação intersticial e global com a paisagem e a frente marítima, com todo o potencial paisagístico.

Os ciclistas que se deslocam do Norte para Sul não têm autorização, para transitar, pelo contrário, existe sinalização que impede a sua passagem. No entanto, no sentido sul-norte, a sinalização encontra-se invertida, apesar de não existir uma formalização da ciclovia proveniente dessa direção.

Figura 27. Imagens da Zona 2 (Entrada na Marina e áreas envolventes)



A entrar por um acesso estreito e secundarizado, dos peões e ciclistas, obriga a que estes partilhem o espaço com o estacionamento viário informal e casuístico. Este é um local de extremo interesse paisagístico principalmente no que se refere ao usufruto de vistas e amplitude visual permitindo assistir à relação das diferentes tipologias de espaços de que se compõe esta paisagem. Associado à amplitude visual e à sua riqueza acrescentar-se ia o potencial como área de repouso, mas também para atividades físicas, caminhadas, passeio, onde existem proteções com guarda-corpos entre o cais e as embarcações.

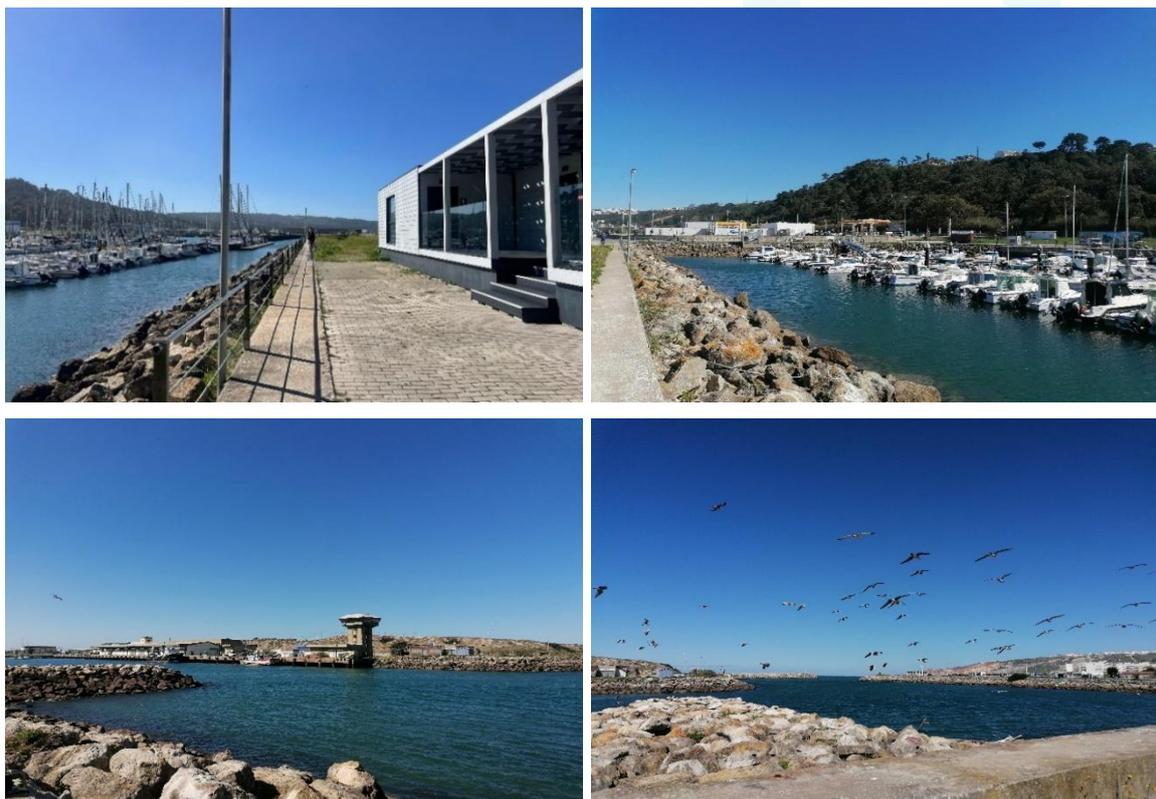
Figura 28. Imagens da Zona 2 (Entrada na Marina e áreas envolventes)



## PLANO ESTRATÉGICO DO PORTO DA NAZARÉ

Próximo desta entrada, encontra-se o Porto da Nazaré, onde se destaca uma estrutura da Clube Naval da Nazaré, que complementa o espaço. Esta localização proporciona diferentes perspetivas, tanto sobre a Marina como sobre o lado oposto do porto, onde se destacam o antigo farol e as dunas que conferem relevo à paisagem, assim como, para a zona norte da Nazaré.

Figura 29. Imagens da Zona 2 (Entrada na Marina e áreas envolventes)



O acesso ao usufruto destas vistas, é neste local, dominado por vegetação infestante, donde se destaca um caminho a “pé posto” entre a proliferação casuística e residual de outros pavimentos que ao fundo é rematado por um outro caminho, este formalizado, para o acesso aos cais de embarque.

Figura 30. Imagens da Zona 2 (Entrada na Marina e áreas envolventes)



## PLANO ESTRATÉGICO DO PORTO DA NAZARÉ



Do outro lado deste Porto, existe uma vasta área expectante de apoio à Marina, onde se encontram algumas estruturas dispersas, constituídas por contentores ou autocaravanas, destinadas à prática desportiva, nomeadamente ao surf. A distribuição destas estruturas não se encontra organizada e ordenada, e acabam por proliferar também de forma casuística, o que acaba por obstruir parcialmente as vistas e os fluxos pedonais, principalmente na sua relação com a Marina.

Este espaço define vários e indiscriminados percursos em direção à doca de pesca, caracterizados por um elevado grau de impermeabilização. O principal dos quais se situa no limite do cais, o que serve de pretexto para o estacionamento viário, face à proximidade imediata e direta com a frente da Marina. Aqui há visível degradação e desgaste dos pavimentos.

Figura 31. Imagens da Zona 2 (Entrada na Marina e áreas envolventes)



Passando o cais de embarque, o percurso marginal à marina, assume-se em saibro desagregado e assim resulta a existência de dois trajetos viários que, face aos baixos fluxos e ligações, não parecem muito justificáveis, para o acesso ao outro polo portuário, situado na zona piscatória. Este percurso, mais próximo da água, frequentemente utilizado por peões em detrimento dos mais interiores. Os utentes parecem mais interessados em percorrer todo o perímetro do espaço, até à região sul da área de intervenção, ou também em aceder às infraestruturas existentes no Porto de Pesca. Observam-se diversos caminhos informais formados pelo trânsito pedonal na região.

Importa referir que, no perímetro exterior e mais periférico, do lado oposto à Marina, toda a área é delimitada por uma vedação em rede, seguido ao longo da Estrada Municipal (antiga EN242).

Figura 32. Imagens da Zona 2 (Entrada na Marina e áreas envolventes)



### ▪ Zona 3 – Porto da Nazaré

Em continuidade ao percurso pedonal, os peões são obrigados a caminhar entre embarcações, estruturas e o Porto, por um caminho estreito, que conduz ao centro/sul da área de intervenção.

Esta área torna-se conflituosa com entrada e saída de embarcações e pessoas a caminhar. Nota-se a desorganização do espaço e a dispersão de equipamentos e materiais vários, embarcações, entre outros, mas também pela presença de estacionamento aleatório de viaturas, uma situação que prolifera de forma generalizada por toda a área sul da área de intervenção.

Figura 33. Imagens da Zona 3 (Porto da Nazaré)



Existem uma série de atividades empresariais por toda a área, algumas das quais parecem não apresentar uma relação direta com o Porto e as suas atividades. Consequentemente, a sua frente marginal é negligenciada, o que negativamente causa impactos ao que deveria ser uma estrutura urbana organizada e que caracterizaria à área em questão, mas que revela sinais de “abandono”, pouco cuidado e preocupação, em várias zonas.

Desta forma a paisagem acaba por ser dominada pelos aspetos menos positivos, quando o seu potencial é enorme relevância e interesse. Mais uma vez, se questiona a real necessidade da frequência e distribuição do trânsito viário, mas acima de tudo pela sua proliferação casuística e indiscriminada.

A zona em causa tem também extremo potencial para uma harmoniosa convivência com o peão/ciclista e suas atividades complementares, contudo nas atuais circunstâncias veem-se obrigados a percorrer o Porto de forma restrita ao longo das suas margens na medida que a desorganização espacial prolifera, os passeios estão ocupados por pequenas estruturas/ materiais, automóveis, etc., que, no seu conjunto, descaracterizam o potencial da área em causa, denotado necessidades de cuidado e preocupação da organização e gestão espacial.

Figura 34. Imagens da Zona 3 (Porto da Nazaré)



No interior desta área a situação acima referida mantém-se. Há passeios formalizados ao longo de certos espaços empresariais, mas que não se constituem como uma oportunidade na relação de uns com os outros e não servem o seu propósito inicial, mas antes para o depósito de materiais industriais.

Figura 35. Imagens da Zona 3 (Porto da Nazaré)

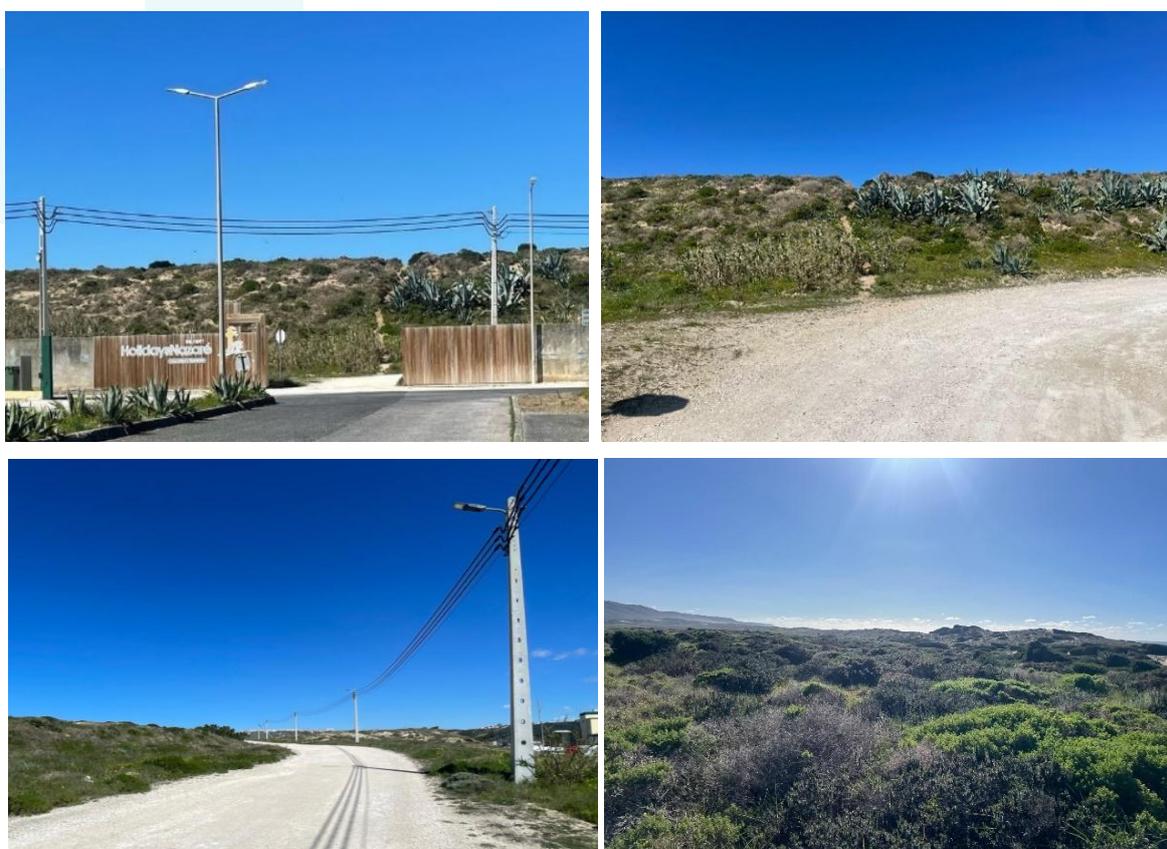


Na ponta oeste da área, existem outras entidades empresariais que necessitam da relação direta do embarque e desembarque de mercadorias. Com isso, o trânsito pedonal é direcionado para o interior dunar em direção a praia.

### ▪ Zona 4 – Zona Dunar e Praia do Sul

Existe uma passagem, tanto pedonal quanto viária, que conduz às construções no cimo da região dunar (Resort Holidays Nazaré), ocupando uma parte considerável do ambiente ecológico e fragmentando-o, restringindo a vegetação às margens. A escolha tanto de arranjos exteriores, como dos postes de iluminação com as correntes elétricas à vista, contribui para um fator visual negativo na paisagem, especialmente devido à sua proximidade da costa.

Figura 36. Imagens da Zona 4 (Zona dunar e Praia do Sul)



Entretanto, em áreas onde a vegetação dunar pode evidenciar-se, a paisagem retoma o seu carácter natural, adquirindo um valor único. Em alguns pontos, a paisagem é imersa pela vista para o mar no horizonte e mais a sul pelo carácter montanhoso.

É possível identificar algumas espécies da flora dunar como *Artemisia campestris*, Estorno (*Ammophila arenaria*), Camarinha (*Corema album*), *Ononis sp.*, *Helichrysum italicum* (Erva-do-caril), *Juniperus turbinata* e *Armeria welwitschii*, muito característica do centro sul do país em regiões dunares. Em regiões mais próximas da praia, vê-se a presença do Cordeirinho das Praias (*Otanthus maritimus*) o Fenodas-Areias (*Elymus fartus*) entre outras diversidades de espécies.

Figura 37. Imagens da Zona 4 (Zona dunar e Praia do Sul)



Existem outras regiões que comprometem a continuidade do relevo dunar ao litoral, que causam sobretudo um desgaste em determinadas áreas, que pela carga e peso sobre o solo potencializam o ocorrido. Além disso, formam-se bolsas d'água em algumas regiões pela falta de permeabilidade em decorrência da escolha de um pavimento em saibro denso.

Figura 38. Imagens da Zona 4 (Zona dunar e Praia do Sul)



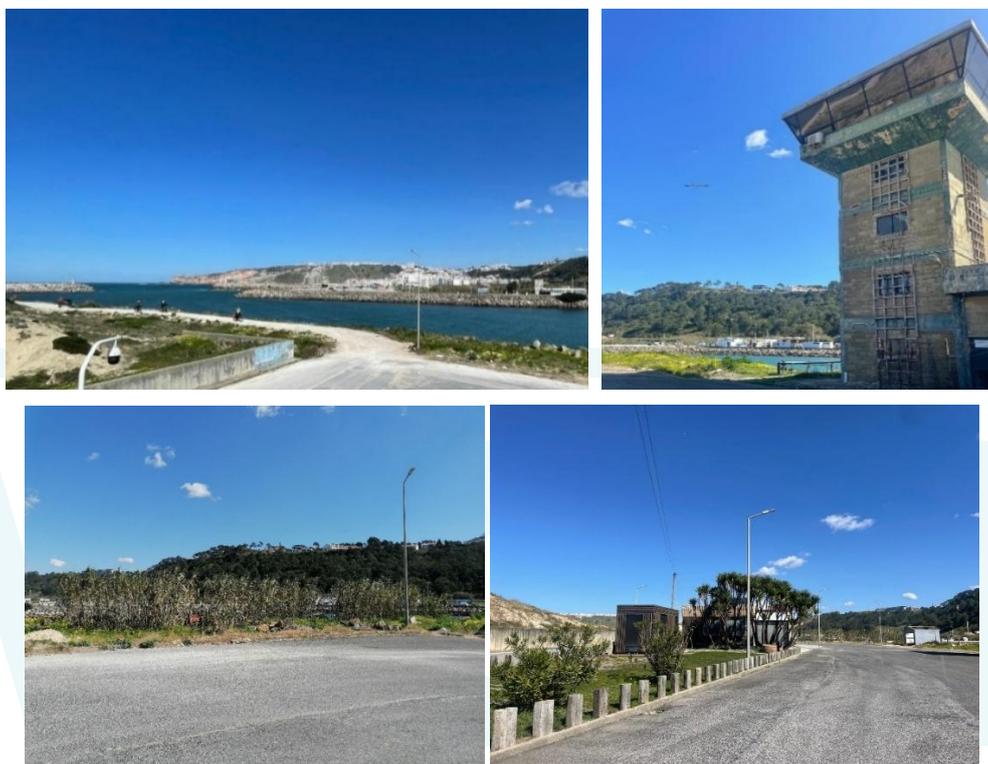
Este percurso conduz a norte para o porto e farol da “ponta sul” de Nazaré ou percorre a extensão da Praia do Sul, até a foz do rio Alcoa. Neste percurso marginal é notada presença de automóveis em espaços desfavoráveis à paisagem.

Figura 39. Imagens da Zona 4 (Zona dunar e Praia do Sul)



Nesta ponta sul ainda há um espaço de potencial interesse paisagístico. A percorrer o perímetro externo à duna, na marginal do porto, a passar pelo caminho em saibro com vista a norte, deparamo-nos com uma zona onde se localiza o antigo farol, com uma robustez não semelhante aos demais, este reflete a paisagem. Toda sua envolvente é coberta por zonas de asfalto com um pequeno remate de vegetação dominado por invasoras que condicionam a vista à sul para a Marina. Esta área é servida pelo único ponto de restauração, aparentemente aberto apenas para a realização de eventos específicos, podendo potencializar a dinâmica do espaço.

Figura 40. Imagens da Zona 4 (Zona dunar e Praia do Sul)



### ▪ Zona 5 – Espaços verdes de transição (matos)

A zona de transição (dominada por matos) tanto em termos de ordenamento do espaço como ao nível da vegetação e sua gestão, não podem ser negligenciadas, uma vez que constituem pontos de ligação entre diferentes áreas. Esta zona, situada no extremo sul, marca a transição entre o polo industrial e a região das dunas e da foz do rio Alcoa.

Por esse motivo, diversos percursos surgiram gradualmente entre a vegetação, resultado do uso frequente. Tal realidade evidencia a necessidade de formalizar esses caminhos, garantindo condições adequadas para todos os tipos de locomoção, inclusive viária, já que existem estruturas na foz do Rio Alcoa que necessitam de gestão.

Neste espaço, destaca-se a presença de vegetação em porte arbóreo como o Pinheiro Bravo, *Pinus pinaster* e sub arbóreos como o zimbro, característicos principalmente na frente dunar do litoral.

Figura 41. Imagens da Zona 5 (Espaços verdes de transição (matos))



A realidade dos caminhos à margem do rio Alcoa é evidenciada nesta região. Como as águas são agitadas e o caminho semipermeável é possível ver poças constantes ao longo de todo o troço ribeirinho.

Novamente retoma-se o argumento do excesso de carga nestas regiões por não haver um preparo para suportá-las, o que deforma o solo e consequentemente o percurso.

Figura 42. Imagens da Zona 5 (Espaços verdes de transição (matos))



### ▪ Zona 6 – Área proposta para Plano de Pormenor

Conforme identificado na Ação 1.9, o objetivo é criar um instrumento de planeamento que apoie a definição de uma área específica da zona adjacente ao Porto da Nazaré.

Considerando que existe uma área limítrofe ao Porto da Nazaré, que complementar a área de intervenção do presente plano, cuja envolvente é preciso requalificar, sugere-se que o Município da Nazaré promova um Plano de Pormenor para aquele local, de modo a servir de base aos projetos de execução das infraestruturas, da arquitetura dos edifícios, entre outros, tendo em conta as prioridades estabelecidas no PDM.

Figura 43. Proposta de Área para Plano de Pormenor



## PLANO ESTRATÉGICO DO PORTO DA NAZARÉ

De uma forma geral, é evidente a excessiva proliferação da rede viária (mais ou menos formalizada) em toda a área do Porto da Nazaré, regiões de estacionamento em zonas críticas, falta de fluidez nos percursos. Destaca-se a proliferação de percursos mais ou menos casuísticos, nomeadamente em ambiente sensível como são os habitats dunares conduzem a uma circulação desordenada.

Figura 44. Mapa do Traçado de Percursos Pedonais e Viários Existentes



Figura 45. Mapa de percursos pedonais sem continuidade nos respetivos círculos



## PLANO ESTRATÉGICO DO PORTO DA NAZARÉ

Contudo a área em apreço apresenta inúmeras vistas e ângulos visuais de interesse ao longo de todo o Porto da Nazaré, de norte a sul que devem ser potencializadas com uma criteriosa e melhorada estruturação e organização da paisagem em função das suas potencialidades e condicionantes.

Figura 46. Mapa das Diferentes Vistas



Neste sentido, e para solucionar a maioria das fragilidades identificadas e mitigar potenciais ameaças, resulta a **proposta de intervenção (Planta de Zonamento)**, assente em pontos de interesse específicos. Este plano prevê soluções de reordenamento do espaço, bem como a implementação de infraestruturas e vegetação (Imagem infra e Anexo 2).

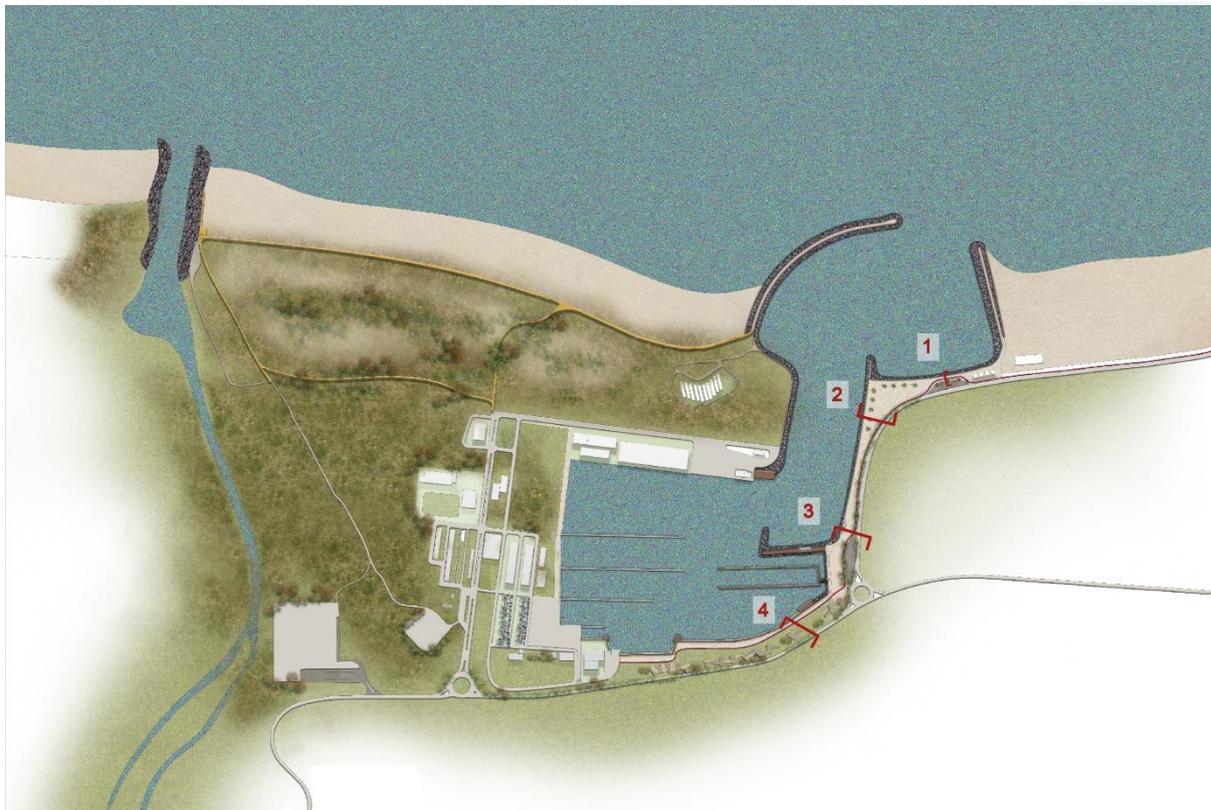
Figura 47. Planta de Zonamento



Legenda:

1. Reorganização do traçado urbano : Ciclovia – Marginal - Parque de estacionamento - Barreiras de vegetação.
2. Zona de equipamentos de desporto e áreas de estadia e circulação pedonal.
3. Proposta de um Plano de Pormenor.
4. Reestruturação de pavimentos do cais do porto.
5. Zona de apoio à Marina: área de estadia e espaços modulares
6. Prolongamento do passeio em direção ao Porto: estabelecimento de estruturas em deck.
7. Reordenamento do Porto da Nazaré.
8. Reordenamento do Porto da Nazaré.
9. Ligação pedonal à margem da região portuária.
10. Parque de estacionamento condicionado à público restrito.
11. Ligação do Porto da Nazaré à zona dunar.
12. Regeneração da Paisagem dunar: elevação de percursos em passadiço de forma a não perturbar a fauna e flora do local.
13. Conexão do percurso à foz do rio Alcoa: estruturas de apoio (parque de bicicletas e mobiliário urbano).

Figura 48. Planta de Zonamento com indicação de cortes



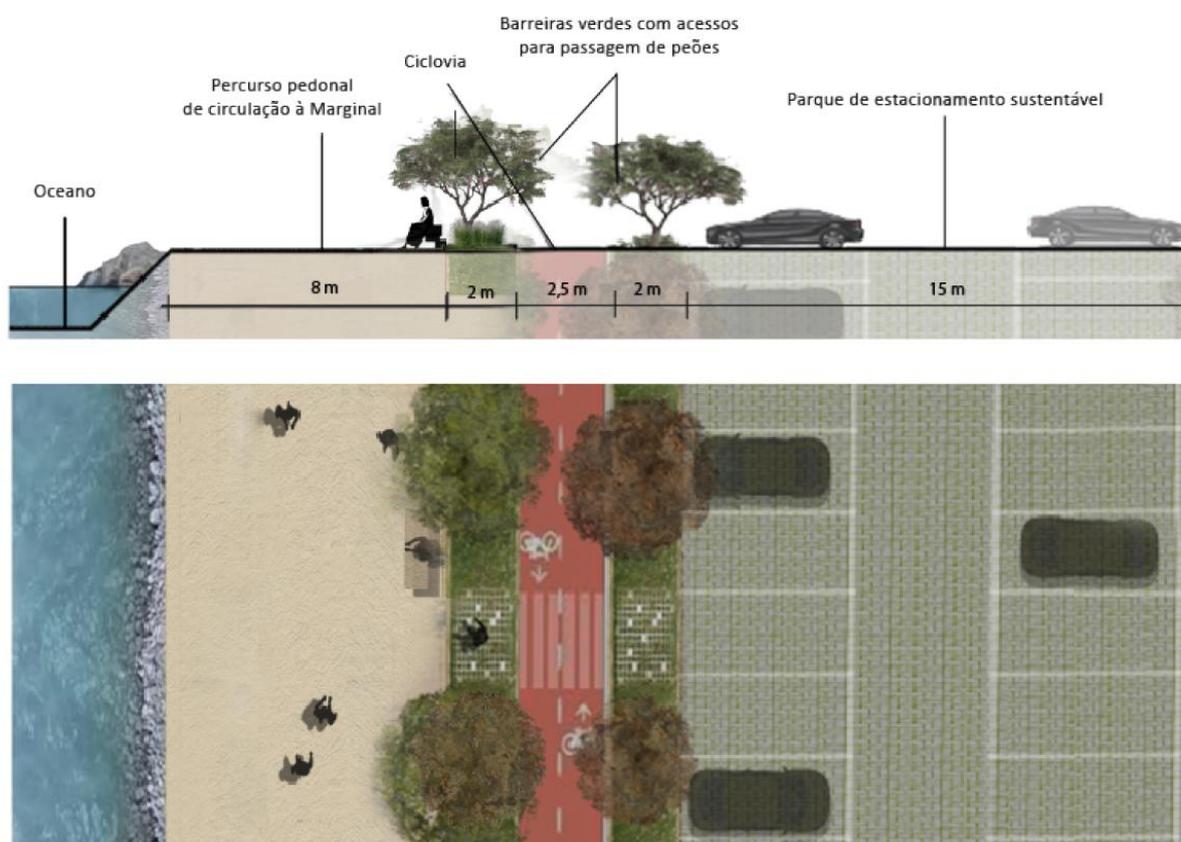
No âmbito da presente estratégia, propõe-se a criação de um percurso pedonal e ciclovia contínuos, estabelecendo a ligação entre o Norte e o Sul da área de intervenção. Para tal, torna-se necessária a reorganização do traçado destas vias em articulação com o amplo parque de estacionamento, cuja extensão e ausência de elementos vegetais acentuam o impacto visual negativo da área.

Adicionalmente, verifica-se que muitos peões optam por circular entre a via pública e o parque de estacionamento, dificultando a integração harmoniosa com a marginal. Como solução futura, e com o intuito de conferir maior coesão e apelo visual à paisagem existente, propõe-se a criação de uma barreira vegetal entre a ciclovia e o parque de estacionamento, garantindo que o percurso ciclável se desenvolva junto à marginal.

Esta barreira de vegetação será intercalada com passagens pedonais, conduzindo os transeuntes naturalmente para a marginal e incentivando a fruição do espaço de maior valor paisagístico.

Paralelamente, a introdução de vegetação no parque de estacionamento surge como uma solução sustentável, proporcionando ainda proteção contra a irradiação solar – tanto para os veículos como para as pessoas que optem por repousar nos mobiliários de apoio da zona, estrategicamente integrados nas estruturas verdes ao longo do percurso.

Figura 49. Corte 1- Relação Passeio – ciclovía – Parque de estacionamento



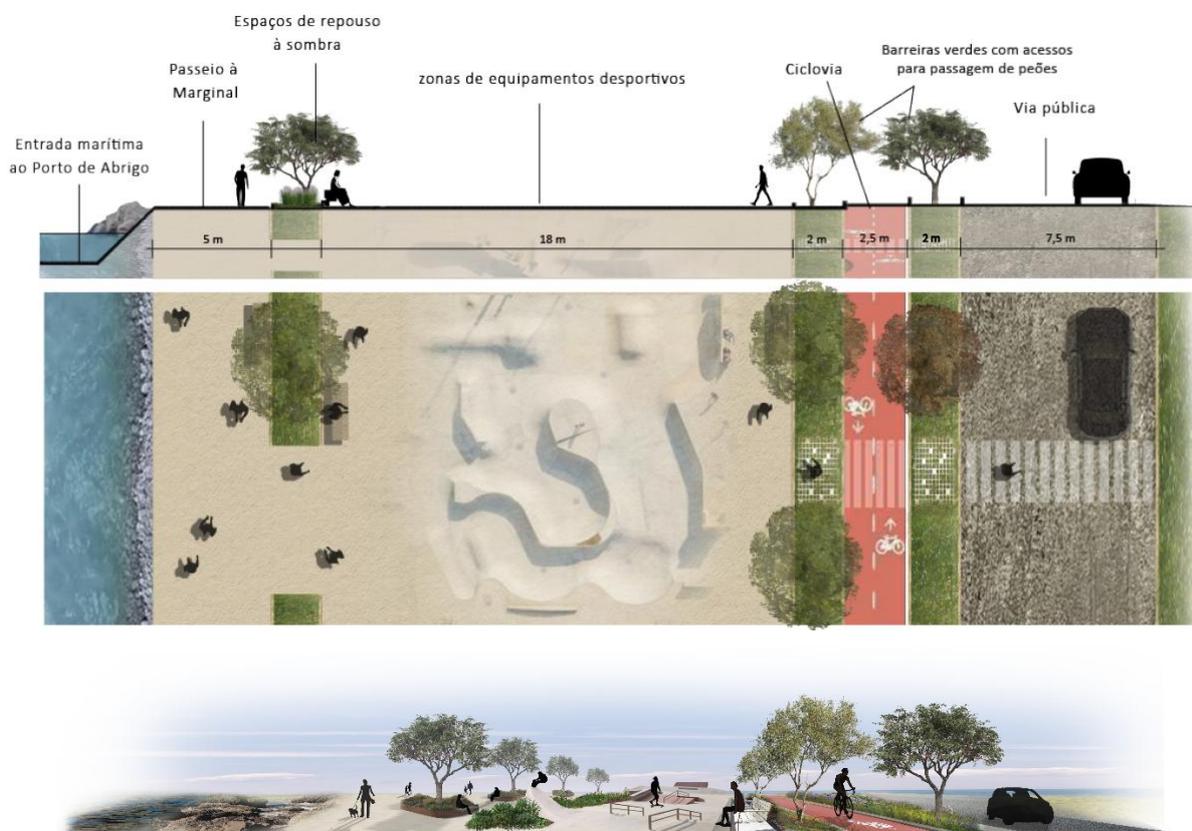
A Nazaré é reconhecida pela sua forte ligação aos desportos radicais aquáticos, nomeadamente o surf, atraindo assim um público que, além desta modalidade, demonstra interesse por outras práticas desportivas terrestres, como o skate, bem como por desporto para seu condicionamento físico.

Neste sentido, a extensa área anteriormente destinada ao parque de estacionamento, pretende abdicar de uma parte, em prol da criação de espaços dedicados a equipamentos de desporto na medida que esta região se revela uma localização privilegiada para potenciar essas atividades, através da implementação de infraestruturas adequadas e de equipamentos de apoio.

Paralelamente, a reorganização desta área contribuirá para melhorar a fluidez de circulação pedonal, anteriormente condicionada pelo estreitamento do percurso junto à marginal.

# NAZARÉ

Figura 50. Corte 2- Relação Passeio – ciclovia – Via pública



Considerando o forte impacto visual, paisagístico e em termos de mobilidade, pela presença da bomba de gasolina, propõe-se a sua realocação (num espaço temporal a longo prazo) para uma área estratégica e próxima da atual (ponderar no espaço destinado à proposta de Plano de Pormenor). Neste sentido, propõe-se que no próximo procedimento de concessão deste equipamento, seja ponderado o período de concessão, permitindo assim uma reavaliação estratégica daquela zona.

A desocupação deste espaço permitirá a implementação de diversas funcionalidades, entre as quais, uma zona verde de estadia, resultado da remodelação do terreno, tendo em conta a diferença de cotas de aproximadamente dois metros entre a bomba de gasolina e o estreito percurso remanescente junto ao limite da Marina, criando uma nova “Porta de Entrada” na Nazaré.

Anteriormente, o percurso localizado na cota mais baixa da Marina, era utilizado de forma desorganizada por peões, automóveis e bicicletas, sendo ainda frequentemente ocupado por veículos estacionados, o que agravava a circulação pedonal. Para corrigir esta situação, propõe-se a restrição do acesso a veículos nesta zona, salvo em situações de extrema necessidade, direcionando o estacionamento para uma parte da área anteriormente ocupada pela bomba de gasolina, situada na cota superior.

Desta forma, a reorganização do espaço permitirá a criação de uma entrada mais estruturada e atrativa para a Marina, promovendo a valorização da envolvente e incentivando uma utilização mais harmoniosa e sustentável da área.

Figura 51. Corte 3- Multifuncionalidades do traçado urbano



Dado que esta intervenção atrairá um maior número de pessoas propõe-se, para além da criação de amplos espaços de estadia e circulação, a implementação de uma área dedicada à recreação infantil, devidamente protegida através da vegetação e da modelação do terreno, complementada com estruturas de apoio modulares. O detalhe das espécies de vegetação encontra-se no Anexo 3.

Figura 52. Corte 4 - Espaço de Recreio e Estadia

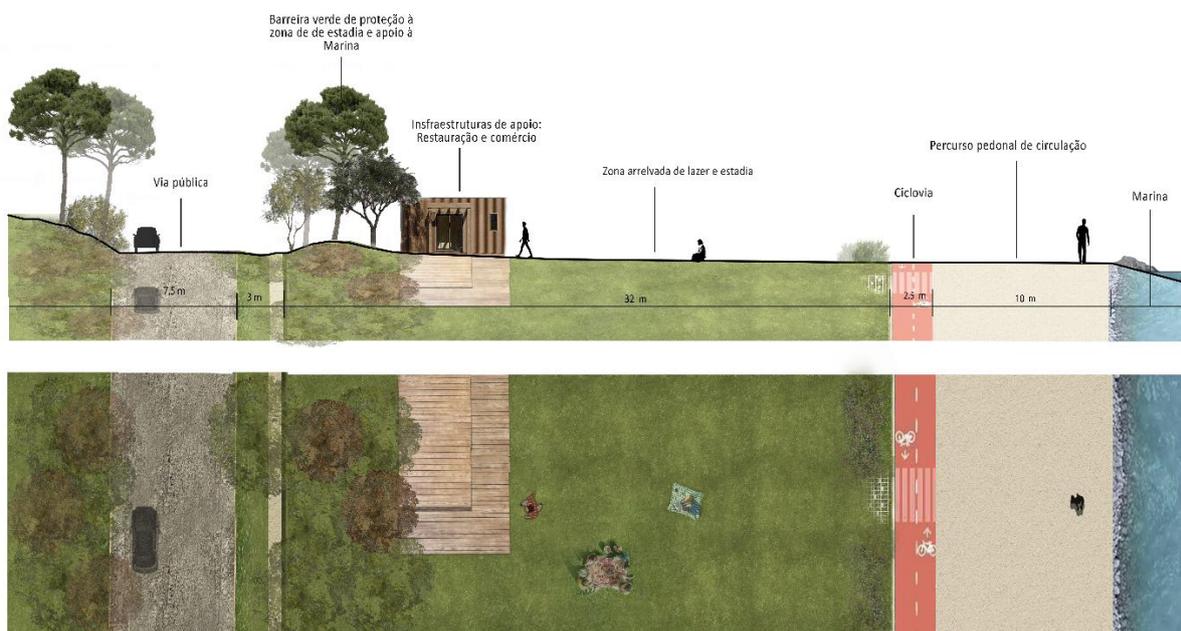


Figura 53. Proposta de Intervenção - fotomontagens – Espaço de Recreio e Lazer



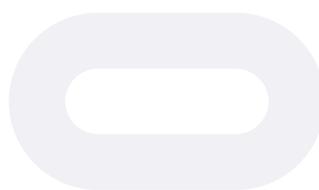
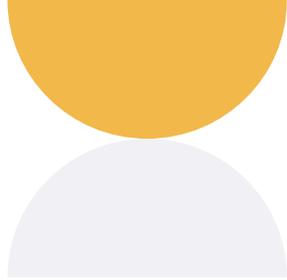
Após este espaço, e considerando que a da área do Porto da Nazaré, é fundamental que o acesso seja condicionado, através de sinalização e barreira física, e devidamente autorizado.

Figura 54. Proposta de Intervenção - fotomontagens – Espaço Dunar e Praia do Sul



Figura 55. Proposta de Intervenção - fotomontagens – Rio Alcoa





9.

# MODELO DE GOVERNAÇÃO E REGULAMENTAÇÃO



## 9.1. MODELO DE GOVERNAÇÃO

De acordo com o artigo 9.º da Constituição da República Portuguesa são tarefas fundamentais do Estado “promover o bem-estar e a qualidade de vida do povo e a igualdade real entre os portugueses, bem como a efetivação dos direitos económicos, sociais, culturais e ambientais, e proteger e valorizar o património cultural do povo português, defender a natureza e o ambiente, preservar os recursos naturais e assegurar um correto ordenamento do território”.

O Plano Estratégico do Porto da Nazaré define uma estratégia e visão integradora para o Porto da Nazaré, e especialmente, para as zonas não afetadas à pesca, para assegurar que o desenvolvimento desta infraestrutura e da sua zona envolvente seja realizado de forma ordenada e sustentável, garantindo assim, uma gestão responsável do território marítimo adjacente.

Neste contexto, é fundamental a definição de um Modelo de Governação que identifique a gestão e operacionalização do presente plano. O primeiro passo na definição do Modelo de Governação é, assim, a definição da sua estrutura organizacional.

Figura 56. Estrutura Organizacional na Gestão e Operacionalização do Plano Estratégico do Porto da Nazaré



O Município da Nazaré é responsável pela gestão das áreas não afetas à pesca, áreas estas transferidas para a sua competência.

O Município da Nazaré será, assim, responsável pela supervisão geral e coordenação das atividades, promovendo a monitorização contínua e a avaliação dos impactos do presente plano, através da sua equipa técnica do Gabinete de Pescas e Praia, em articulação com o Serviço Municipal da Proteção Civil, o Planeamento Urbanístico e a Comunicação e Marketing, entre outros serviços e departamentos que sejam necessários.

“A Docapesca – Portos e Lotas, S.A. é uma empresa do Setor Empresarial do Estado, tutelada pelo Ministério da Agricultura e Pescas e pelo Ministério das Finanças, que, nos termos do Decreto-Lei n.º 107/90 de 27 de março, tem a seu cargo no continente português, o serviço público da prestação de serviços de Primeira Venda de Pescado, bem como o apoio ao Setor da Pesca e respetivos portos.

Pelas suas características, a Docapesca está territorialmente dispersa por Portugal Continental, estando sediada em Lisboa. A Docapesca é composta por cinco Direções de Portos e Lotas, a saber: Norte e Matosinhos, Centro Norte, Centro, Centro Sul e Algarve”<sup>23</sup>.

A Docapesca é responsável pela gestão do Porto da Nazaré.

Estas entidades integram o Conselho Municipal dos Assuntos do Porto e da Economia do Mar (CMAPEM).

O Conselho Municipal dos Assuntos do Porto e da Economia do Mar assume-se como entidade consultiva municipal que visa promover a articulação entre o Município da Nazaré e as várias entidades no acompanhamento, monitorização e avaliação de estratégias relacionadas com o ordenamento e a gestão da zona marítima da Nazaré.

---

<sup>23</sup> Fonte: Informação disponível em <https://www.docapesca.pt/pt/paginas/resumo-executivo-e-apresentacao-docapesca>, acedida em março de 2025.

Tabela 7. Membros do Conselho Municipal dos Assuntos do Porto e da Economia do Mar

Município da Nazaré	DOCAPESCA – Nazaré
Junta de Freguesia de Famalicão	Junta de Freguesia de Nazaré
Capitania do Porto da Nazaré	Guarda Nacional Republicana – Unidade de Controlo Costeiro da Nazaré
Serviço Municipal da Proteção Civil	Delegação de Saúde Local
Associação Comercial Industrial e de Serviços da Nazaré (ACISN)	Centro de Formação Profissional das Pescas e do Mar (FOR-MAR) da Nazaré
Clube Naval da Nazaré	Mútua dos Pescadores
Associação dos Armadores Pescadores da Nazaré (AAPN)	Sindicato Livre dos Pescadores e Profissões Afins
Bloco de Esquerda - Nazaré	CDU - Nazaré
PS - Nazaré	PSD – Nazaré
Agência Portuguesa do Ambiente	Instituto Português da Mar e da Atmosfera
Direção Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos	Museu Dr. Joaquim Manso

O Conselho Municipal dos Assuntos do Porto e da Economia do Mar deverá integrar as seguintes competências:

- ✓ promover o debate sobre o ordenamento e a gestão da zona marítima da Nazaré, com reflexão nas áreas estratégicas de intervenção de cada agente;
- ✓ incentivar a participação da comunidade na temática através da disponibilização de informação sobre os potenciais impactes e consequências;
- ✓ fomentar a partilha de boas práticas em projetos e medidas de ordenamento e a gestão da zona marítima;
- ✓ Potenciar a cooperação entre instituições, privadas e públicas, de diferente natureza com vista à melhoria do ambiente e da qualidade de vida da população.

Complementarmente, identificam-se outros *stakeholders* que, em conjunto com o Município da Nazaré e com o Conselho Municipal dos Assuntos do Porto e da Economia do Mar, podem dar contributos para

a gestão e operacionalização do Plano Estratégico do Porto da Nazaré, seja através do fornecimento de dados, da partilha de ações a dinamizar, entre outras:

- **Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Centro:** apoiar com políticas e recursos.
- **Instituições de Ensino e Entidades de I&D:** contribuir com pesquisa, dados e conhecimentos científicos para orientar políticas e práticas.
- **Setor Empresarial e Associativo local:** incentivar a adoção de práticas sustentáveis e envolvimento na implementação do Plano.
- **Comunidade Local:** envolvimento ativo na implementação do Plano.

# NAZARÉ

## 9.2. ORIENTAÇÕES DE REGULAMENTAÇÃO

No âmbito da utilização e gestão da área de intervenção, assim como, na operacionalização de um conjunto de intervenções identificadas, é fundamental definir um conjunto de orientações para uma regulamentação futura. Esta Regulamentação a aplicar deverá sempre estar devidamente articulada com os Instrumentos Jurídicos e Planos Setoriais, assim como, com os Planos e Regulamentos Municipais como, por exemplo:

➤ **Regulamento n.º 509/2020 - Regulamento da Urbanização e Edificação do Município da Nazaré<sup>24</sup>**

“Artigo 1.º Normas legais habilitantes

O Regulamento da Urbanização e Edificação do Município da Nazaré, de ora em diante designado por RUEMN, é aprovado nos termos e ao abrigo do disposto no n.º 7 do artigo 112.º e do artigo 241.º da Constituição da República Portuguesa, da alínea n) do n.º 2 do artigo 23.º, e na alínea g) do n.º 1 do artigo 25.º, conjugadas com a alínea k) do n.º 1 do artigo 33.º do Anexo I à Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro, na sua redação atual, que estabelece o Regime Jurídico das Autarquias Locais, no disposto no artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 555/99, de 16 de dezembro, na sua redação atual, que aprovou o Regime Jurídico da Urbanização e Edificação (RJUE), e do determinado no Regulamento Geral das Edificações Urbanas, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 38 382, de 7 de agosto, de 1951 (com ulteriores alterações), dos artigos 98.º a 101.º do novo Código do Procedimento Administrativo, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 4/2015, de 7 de janeiro, e da Portaria n.º 113/2015, de 22 de abril.

Artigo 2.º- Objeto e âmbito de aplicação

O presente diploma assume-se como um regulamento complementar, tendo como objeto a fixação de regras relativas: a) À urbanização e edificação, complementares dos planos municipais de ordenamento do território e demais legislação em vigor e pedidos conexos, designadamente em matéria de conceitos, condicionamentos aplicáveis de desenho urbano e enquadramento arquitetónico, de conservação e utilização do edificado ou qualidade do ambiente urbano e do espaço público, sem prejuízo do disposto

---

<sup>24</sup> Fonte: Informação disponível em [https://www.cm-nazare.pt/cmnazare/uploads/document/file/12137/regulamento\\_da\\_urbanizacao\\_e\\_edificacao\\_do\\_municipio\\_da\\_nazare.pdf](https://www.cm-nazare.pt/cmnazare/uploads/document/file/12137/regulamento_da_urbanizacao_e_edificacao_do_municipio_da_nazare.pdf), acedida em março de 2025.

noutras normas legais e regulamentares em vigor; b) Às cedências de prédios e compensações devidas ao Município; c) Ao processo de desmaterialização de procedimentos urbanísticos e pedidos conexos”.

### ➤ Plano Municipal de Emergência de Proteção Civil <sup>25</sup>

O Plano Municipal de Emergência de Proteção Civil é um documento geral elaborado em conformidade com a diretiva que constitui o anexo à Resolução da Comissão Nacional de Proteção Civil n.º 25/2008 de 18 de julho, que contém os critérios e as normas técnicas para a elaboração e operacionalização do plano de emergência de proteção civil.

O Plano visa a organização da intervenção das entidades e recursos disponíveis, ao nível da gestão de acidentes graves e catástrofes, suscetíveis de ocorrer ou ter influência na área do Município.

### ➤ Regulamento de Ocupação do Espaço Público e Publicidade do Município da Nazaré <sup>26</sup>

#### “Artigo 2.º Objeto e âmbito de aplicação

1 — O presente regulamento aplica-se a toda e qualquer forma de publicidade de natureza comercial ou institucional, e a todos os meios ou suportes de afixação, inscrição ou difusão de mensagens publicitárias em locais públicos ou destes perceptíveis e regula as condições de ocupação do espaço público e utilização privativa de espaços públicos ou afetos ao domínio público municipal, designadamente por motivo da instalação de mobiliário urbano e suportes publicitários.

2 — Sempre que as atividades referidas no número anterior impliquem a realização de obras sujeitas a controlo prévio, o interessado, antes da apresentação da comunicação ou do pedido de licenciamento, deve dar cumprimento ao regime jurídico da urbanização e da edificação. (...)

#### Artigo 3.º Princípios gerais de ocupação do espaço público

Sem prejuízo das regras contidas no n.º 2 do artigo 11.º do Decreto-Lei n.º 48/2011, de 1 de abril, a ocupação do espaço público não pode prejudicar:

---

<sup>25</sup> Fonte: Informação disponível em [https://www.cm-nazare.pt/cmnazare/uploads/writer\\_file/document/317/pmepc\\_da\\_nazare.pdf](https://www.cm-nazare.pt/cmnazare/uploads/writer_file/document/317/pmepc_da_nazare.pdf), acedida em abril de 2025.

<sup>26</sup> Fonte: Informação disponível em [https://www.cm-nazare.pt/cmnazare/uploads/document/file/12331/publicacao\\_dre\\_regulamento\\_de\\_ocupacao\\_do\\_espaco\\_publico\\_e\\_publicidade.pdf](https://www.cm-nazare.pt/cmnazare/uploads/document/file/12331/publicacao_dre_regulamento_de_ocupacao_do_espaco_publico_e_publicidade.pdf), acedida em abril de 2025.

- a) A saúde e o bem-estar de pessoas, designadamente por ultrapassar níveis de ruído acima dos admissíveis por lei ou apresentar intensidade de iluminação que prejudique terceiros;
- b) A segurança das pessoas ou bens;
- c) O acesso a edifícios, jardins e praças;
- d) A circulação rodoviária e pedonal, designadamente de pessoas com mobilidade reduzida;
- e) A circulação e acesso de viaturas de recolha de lixo, veículos prioritários, o acesso a bocas-de-incêndio e a correta visibilidade do mobiliário urbano;
- f) A limpeza e conservação dos espaços públicos;
- g) A qualidade das áreas verdes, ou de elementos vegetais isolados, designadamente por contribuir para a sua degradação ou por dificultar a sua conservação;
- h) A eficácia da iluminação pública;
- i) A eficácia e visibilidade da sinalização de trânsito;
- j) A visibilidade das placas toponímicas;
- k) A utilização de outro mobiliário urbano;
- l) A ação dos concessionários que operam à superfície ou no subsolo;
- m) O equilíbrio estético de conjuntos edificados ou não edificados;
- n) A visibilidade sobre os imóveis classificados ou em vias de classificação;
- o) O acesso ou a visibilidade de imóveis classificados ou em vias de classificação ou onde funcionem hospitais, estabelecimentos de saúde, de ensino ou outros serviços públicos, locais de culto, cemitérios, elementos de estatuária e arte pública;
- p) Os direitos de terceiros”.

### ➤ Plano de Salvamento Marítimo da Capitania do Porto da Nazaré <sup>27</sup>

O Plano de Salvamento Marítimo da Capitania do PORTO DA NAZARÉ é o instrumento ao dispor do Capitão do Porto e Autoridade Marítima Local que contem as disposições e procedimentos a utilizar nas ações de socorro e busca e salvamento no seu espaço de jurisdição.

O PSM foi elaborado de acordo com a legislação em vigor, atentos os procedimentos estabelecidos em matéria de busca e salvamento marítimo, competências e acordos estabelecidos, pressupondo o envolvimento dos órgãos locais da Autoridade Marítima em toda a sua extensão, e prevendo uma estreita relação com os *Maritime Rescue Coordination Center (MRCC)*, *Maritime Rescue Sub-Centre (MRSC)* e estruturas de proteção civil, além de outras entidades que colaboram no âmbito das suas responsabilidades.

### ➤ Outros regulamentos de referência

Relativamente à **área do Porto da Nazaré**, de gestão da Docapesca, a entidade disponibiliza o seu Regulamento Interno de Exploração de Lotas que define como âmbito de aplicação:

“1 – O presente Regulamento é aplicável a todas as lotas na dependência da DOCAPESCA e a todos os seus utentes, nas suas qualidades de vendedores (armadores) ou compradores de pescado.

2 – A área de intervenção de cada uma das Delegações da DOCAPESCA, lotas e postos de vendagem dependentes de cada uma delas e as áreas de jurisdição das correspondentes Capitánias encontram-se discriminadas no anexo I”<sup>28</sup>.

---

<sup>27</sup> Fonte: Informação disponível em [https://www.amn.pt/DGAM/Capitanias/Nazare/Lists/Documentos\\_AMN/Plano%20de%20Salvamento%20Maritimo%20do%20Porto%20da%20Nazar%C3%A9.pdf](https://www.amn.pt/DGAM/Capitanias/Nazare/Lists/Documentos_AMN/Plano%20de%20Salvamento%20Maritimo%20do%20Porto%20da%20Nazar%C3%A9.pdf), acedida em abril de 2025.

<sup>28</sup> Fonte: Informação disponível em [https://www.docapesca.pt/uploads/REG\\_EXP\\_LOTAS\\_63a86de66c.pdf?token=eyJhbGciOiJIUzI1NiIsInR5cCI6IkpXVCJ9.eyJmaWxlbmFtZSI6IjFR19FWFBfTE9UQVNFjNjNhODZkZTY2Yy5wZGYiLCJpYXQiOiJlMjE3MjEzOTAwMTc3MjV4cCI6MTcyMTM5MDkxN30.gfaOZRpHJfoNxfj4n-jnqipi0jc2JM75hc-Bp7fIEGw](https://www.docapesca.pt/uploads/REG_EXP_LOTAS_63a86de66c.pdf?token=eyJhbGciOiJIUzI1NiIsInR5cCI6IkpXVCJ9.eyJmaWxlbmFtZSI6IjFR19FWFBfTE9UQVNFjNjNhODZkZTY2Yy5wZGYiLCJpYXQiOiJlMjE3MjEzOTAwMTc3MjV4cCI6MTcyMTM5MDkxN30.gfaOZRpHJfoNxfj4n-jnqipi0jc2JM75hc-Bp7fIEGw), acedida em abril de 2025.

Importa referir que as áreas transferidas para o Município da Nazaré compreendem a espaços públicos (vias, passeios e outros acessos) e espaço dunar e Praia do Sul, que estão regulamentados pelos instrumentos acima identificados.

O Município da Nazaré é, também, responsável pela concessão da marina, da gasolinera, do *Resort Holidays Nazaré* e do Clube Naval da Nazaré. Estes equipamentos/infraestruturas municipais deverão, também, cumprir o Regulamento da Urbanização e Edificação do Município da Nazaré, assim como, o Plano Diretor Municipal.

Neste sentido, em termos de Regulamento que estabeleça as normas de utilização, gestão e operação do Porto da Nazaré (das áreas transferidas), identificam-se os seguintes artigos:

**REGULAMENTO PARA AS ÁREAS TRANSFERIDAS PARA O MUNICÍPIO DA NAZARÉ (ÁREAS NÃO AFETAS À PESCA)**

**Preâmbulo**

O presente Regulamento estabelece as regras que disciplinam a utilização, gestão e operação das áreas não afetadas à pesca da Gestão da Câmara Municipal da Nazaré.

A Câmara Municipal da Nazaré assume a gestão do espaço, bem como o papel de entidade prestadora de serviços, colocando à disposição de entidades privadas a concessão de equipamentos/infraestruturas.

**CAPÍTULO I - Disposições gerais**

**Artigo 1.º - Objeto**

O presente Regulamento estabelece as regras que disciplinam a utilização, gestão e operação das áreas não afetadas à pesca, na envolvente do Porto da Nazaré.

**Artigo 2.º - Objeto**

Para efeitos do presente Regulamento, entende -se por:

- a) Áreas transferidas — área territorialmente delimitada e multifuncional, conforme Anexo I.

- b) Câmara Municipal da Nazaré - entidade responsável pelas áreas transferidas.
- c) Entidade Gestora — entidade com funções de gerir as áreas transferidas.
- d) Entidade Exploradora – entidade que explora o equipamento/serviço, com base num contrato.
- e) Contrato — negócio jurídico a outorgar com a Entidade Gestora, por meio do qual as empresas/entidades constituem direitos de concessão ou arrendamento, sobre um ou mais espaços/equipamentos das Áreas Transferidas.

### **Artigo 3.º - Caracterização das Áreas transferidas**

1. As áreas transferidas localizam-se no limite norte da freguesia de Famalicão e compreendem:
  - a. Espaço público e acessos;
  - b. Praia do Sul e sistema dunar;
  - c. Equipamentos/infraestruturas e serviços de apoio.
2. São admitidas as atividades em consonância com a ocupação do solo identificada e em cumprimento dos Planos Municipais de Ordenamento do Território e Regulamentos Municipais.
3. O espaço público e acessos compreendem ao eixo da marginal e acessos dentro das áreas transferidas para acesso pedonal ou automóvel.
4. A Praia do Sul e sistema dunar compreende a área junto ao Atlântico, com o limite norte no farol do Porto da Nazaré e limite sul, a foz do rio Alcoa.
5. Os equipamentos/infraestruturas e serviços de apoio compreendem a Marina da Nazaré, a gasolinera, o Resort Holidays Nazaré e do Clube Naval da Nazaré.

## **CAPÍTULO II – Acessos e espaço público**

### **Artigo 4.º - Acessos**

1. As intervenções no espaço público localizado a norte das Áreas Transferidas, que compreende o eixo marginal de ligação da Praia da Nazaré à Marina, devem cumprir os regulamentos em vigor.

2. Os acessos nas áreas transferidas serão, preferencialmente, de uso pedonal e ciclável permitindo o acesso automóvel, de acordo com as condições identificadas.

#### **Artigo 5.º - Acesso condicionado**

1. O acesso aos diferentes espaços, nomeadamente os que integram a área do Porto da Nazaré, deverão ser condicionados através de barreira física.

2. O acesso automóvel é condicionado às entidades com autorização para ações de manutenção/gestão e segurança, assim como, para cargas e descargas.

### **CAPÍTULO III – Equipamentos/infraestruturas/serviços**

Artigo 6.º - Identificação

Artigo 7.º - Utilização/Exploração

Artigo 8.º - Atividades Permitidas

### **CAPÍTULO IV – Gestão das Áreas Transferidas**

Artigo 9.º - Competências da Entidade Gestora

Artigo 10.º - Serviços a prestar pela Entidade Gestora

Artigo 11.º - Direitos da Entidade Exploradora

Artigo 12.º - Obrigações da Entidade Exploradora

Artigo 13.º - Seguro de Responsabilidade Civil

### **CAPÍTULO V - Proteção Ambiental**

Artigo 14.º - Normas gerais

Artigo 15.º - Energia

Artigo 16.º - Águas Residuais

Artigo 17.º - Ruído

Artigo 18.º - Resíduos sólidos

**CAPÍTULO VI - Incumprimento**

Artigo 19.º - Incumprimento pontual

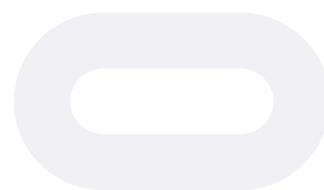
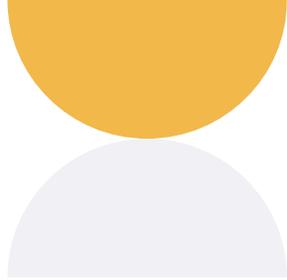
Artigo 20.º - Incumprimento grave

**CAPÍTULO VII - Disposições finais**

Artigo 20.º - Salvaguarda das Áreas Transferidas

Artigo 20.º - Revisão do Regulamento

**NAZARÉ**



# ANEXOS



## Anexo 1 - Análise das Condicionantes do Território (Informação Complementar)

De acordo com o artigo 62.º-B, secção I do Aviso n.º 14513/2019- Alteração por Adaptação do Plano Diretor Municipal da Nazaré, esta área apresenta os seguintes constrangimentos:

**“1 — Na Faixa de Proteção Costeira (ZMP) são interditas:**

- a) A edificação, exceto a prevista no n.º seguinte, onde se incluem as infraestruturas portuárias e as infraestruturas e instalações diretamente associadas a Núcleos de Pesca Local — Portos de Pesca Local;
- b) Ações que impermeabilizem ou poluam as areias;
- c) Atividades que causem destruição direta de ecossistemas relevantes;
- d) Destruição dos substratos rochosos submarinos e dos afloramentos;
- e) Outras ações que possam vir a introduzir alterações na dinâmica costeira, exceto quando se revele não existirem alternativas mais vantajosas para a proteção de pessoas e bens e desde que seja realizada uma avaliação do impacte ambiental que seguirá o previsto no Regime Jurídico de Avaliação de Impacte Ambiental;
- f) Ações relacionadas com a exploração de combustíveis fósseis.”

### Zona Marítima de Proteção



- Faixa de proteção complementar
- Faixa de proteção costeira

- **Zona Terrestre de Proteção (ZTP);**

- *Faixa de Proteção Costeira - constitui a primeira faixa de interação com a zona marítima, onde se localizam os elementos mais notáveis e representativos dos sistemas biofísicos costeiros, nomeadamente os sistemas praia-duna e as formações vegetais associadas e as arribas e os espaços contíguos que interferem com a sua dinâmica erosiva.*

- *Faixa de Proteção Complementar* – constitui um espaço tampão essencial para a proteção da Faixa de Proteção Costeira e/ou de enquadramento das Áreas Predominantemente Artificializadas, caracterizando-se pela prevalência de espaços naturais ou parcialmente artificializados. (POC - ACE, p.82)

De acordo com o artigo 62.º-C, subsecção I, secção II do Aviso n.º 14513/2019- Alteração por Adaptação do Plano Diretor Municipal da Nazaré, esta área apresenta os seguintes constrangimentos:

“1 — Nas Faixas de Proteção Costeira e Complementar da ZTP são interditas as seguintes atividades:

a) *Destruição da vegetação autóctone e introdução de espécies exóticas e indígenas invasoras, nomeadamente aquelas que se encontram listadas na legislação em vigor, não incluindo as ações necessárias ao normal e regular desenvolvimento das operações culturais de aproveitamento agrícola do solo e das operações correntes de condução e exploração dos espaços florestais;*

(...)

3 — Na Faixa de Proteção Costeira (ZTP), sem prejuízo do disposto no n.º anterior, são interditas as seguintes atividades:

a) *Novas edificações, exceto:*

i) *Infraestruturas de defesa e segurança nacional;*

ii) *Localizadas em Área Crítica de Relocalização, no âmbito de intervenções de retirada de parques de campismo, desde que cumpridas as seguintes condições:*

ii) a) *As novas edificações devem ser realizadas em estruturas ligeiras e sobrelevadas;*

ii) b) *As novas edificações devem implantar -se de forma contígua a área predominantemente artificializada definida em Modelo Territorial, no limite interior da Área Crítica de Relocalização;*

ii) c) *A intervenção deve assegurar a reposição e recuperação dos sistemas dunares, observando um modelo de ocupação que maximize estes objetivos;*

ii) d) *destinem -se a utilização turística e obtenham o reconhecimento de interesse para o setor pela entidade competente;*

iii) *Localizadas em Área Crítica de Relocalização e enquadradas por Plano Municipal de Ordenamento do Território que vise prosseguir os seguintes objetivos:*

iii) a) *As novas edificações, para efeitos da alínea e), devem implantar -se de forma contígua à área predominantemente artificializada definida em Modelo Territorial, no limite interior da Área Crítica de Relocalização;*

iii) b) *Redução da exposição aos riscos costeiros;*

- iii) c) Reposição e recuperação dos sistemas dunares, observando um modelo de ocupação que maximize esse propósito;*
- iii) d) demolição das construções ilegais, com vista à posterior renaturalização da área;*
- iii) e) Realojamento da «comunidade piscatória» preexistente dentro do perímetro urbano, entendendo-se por «comunidade piscatória» o conjunto formado por pescadores, pescadores apeados ou apanhadores de animais marinhos, que exerçam, ou sendo reformados tenham exercido atividade por conta própria ou por conta de outrem, que constitua a base económica de atividades económicas tradicionais do lugar, quando estas constituam a sua base económica de subsistência;*
- iii) f) Rentabilização dos recursos do local com vista ao uso público do espaço;*
- iii) g) Reformulação das construções e atividades associadas que permanecerem no local com vista ao uso público do espaço;*
- iii) h) Valorização da atividade piscatória;*
- iii) i) Criação de áreas de lazer equipadas no perímetro urbano, incluindo fins comerciais adequados ao local, restauração e de animação de marginal urbana;*
- iv) Equipamentos coletivos exclusivamente dirigidos à população local e desde que se demonstre a inexistência de localização alternativa fora da Faixa de Proteção Costeira;*
- v) Instalações de balneoterapia, talassoterapia e desportivas relacionadas com a fruição do mar e centros de interpretação dos sistemas biofísicos costeiros, que devam localizar -se nesta faixa e que obtenham o reconhecimento do interesse para o setor pela entidade competente;*
- vi) Instalações para centros de formação de nadadores -salvadores;*
- b) Ampliação de edificações, exceto:*
  - i) As previstas na alínea anterior;*
  - ii) Pisciculturas, aquiculturas e depósitos (centros de depuração) e infraestruturas associadas;*
  - iii) Nas situações em que a mesma se destine a suprir ou melhorar as condições de segurança, salubridade e acessibilidade a edifícios para garantir mobilidade sem condicionamentos;*
  - iv) Quando apenas originem um aumento da área total de construção, sem aumento da área de implantação, da altura da fachada ou do volume da edificação existente;*
- c) Abertura de novos acessos rodoviários e estacionamento, fora do solo urbano definido em PMOT, exceto os previstos em Plano de Intervenção nas Praias, nos termos definidos nas Normas de Gestão, ou que visem servir as edificações previstas na alínea a);*

*d) Ampliação de acessos existentes e estacionamento sobre as praias, dunas, arribas e zonas húmidas, exceto os previstos em Planos de Intervenção nas Praias e os associados a infraestruturas portuárias e Núcleos de Pesca Local;*

*e) Alteração ao relevo existente excetuando -se a decorrente de ações previstas no Plano de Intervenção e das exceções previstas nas alíneas anteriores;*

*f) Instalação de linhas de energia e telefónicas, exceto as de serviço a construções existentes licenciadas, autorizadas ou admitidas, a apoios de praia e a equipamentos previstos no POC -ACE, e as decorrentes da aplicação da alínea a).*

*(...)*

*5 — Na Faixa de Proteção Complementar (ZTP) são interditas as operações de loteamento, obras de urbanização, construção e ampliação, com exceção das seguintes situações:*

*a) Resultantes da realocação de equipamentos, infraestruturas e construções determinadas pela necessidade de demolição por razões de segurança relacionadas com a dinâmica costeira e desde que se demonstre a inexistência de alternativas de localização no perímetro urbano, ou fora da área de intervenção do POC -ACE, e se localizem em áreas contíguas a solo urbano e fora das Faixas de Salvaguarda;*

*b) Instalações ligeiras (i.e assente sobre fundação não permanente, executada em materiais ligeiros, prefabricados ou modulados, que permitam a sua fácil desmontagem e remoção, compreendendo estrutura, paredes e cobertura) de apoio aos setores da agricultura e floresta, ambiente, energia, recursos geológicos, telecomunicações e empreendimentos turísticos (por exemplo, apoios a piscinas);*

*c) Instalações e infraestruturas previstas em planos de intervenção nas praias, infraestruturas portuárias e infraestruturas e instalações diretamente associadas aos Núcleos de Pesca Local;*

*d) Infraestruturas de abastecimento de água de drenagem e tratamento de águas residuais e de gestão de efluentes, incluindo estações elevatórias, ETA, ETAR reservatórios e plataformas de bombagem;*

*e) Infraestruturas indispensáveis à operacionalização e viabilização de usos e atividades temporárias e permanentes no espaço marítimo nacional;*

*f) Parques de campismo e caravanismo;*

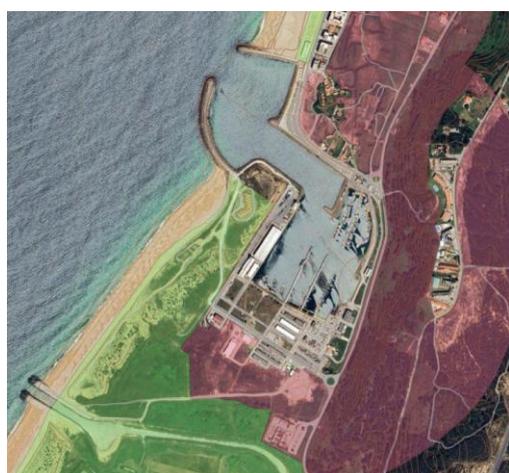
*g) Ampliação de edificações existentes a afetar a empreendimentos de turismo no espaço rural, turismo de habitação, hotéis e pousadas;*

*h) Obras de construção associadas à reconversão de edifícios, desde que os novos usos sejam mais vantajosos para os sistemas biofísicos costeiros, não haja aumento de áreas edificadas ou impermeabilizadas e seja efetuada a demolição dos edifícios realocados e realizada a renaturalização desses espaços;*

- i) Obras de construção que resultem da realocização de edifícios localizados em Faixa de Proteção Costeira, desde que se encontrem degradados, não haja aumento de áreas edificadas, haja reconversão para tipologia Hotel (4\* e 5\*) ou Pousada e seja efetuada a demolição dos edifícios realocizados e realizada a renaturalização desses espaços;*
- j) Beneficiações de vias e de caminhos municipais, sem novas impermeabilizações;*
- k) Alargamento de faixas de rodagem e pequenas correções de traçado;*
- l) Construção de estruturas para a circulação pedonal ou de bicicletas, e outras estruturas de apoio à fruição pública desde que não alterem o perfil natural, destinadas à educação e interpretação ambiental e descoberta da natureza;*
- m) Estabilização de taludes de áreas com risco de erosão, nomeadamente através da construção de muros de suporte e obras de correção torrencial, recorrendo, sempre que possível, a técnicas de engenharia natural;*
- n) Obras de desobstrução e regularização de linhas de água que tenham por objetivo a manutenção, melhoria ou reposição do sistema de escoamento natural;*
- o) Ampliação de edificações existentes que se destine a suprir ou melhorar as condições de segurança, salubridade e acessibilidade aos edifícios para garantir mobilidade sem condicionamentos;*
- p) As áreas contidas em perímetro urbano ou em aglomerado rural consagrado em PMOT à data da entrada em vigor do POC -ACE, ou que resultem da revisão ou alteração do PDM;*
- q) Direitos preexistentes e juridicamente consolidados, à data da entrada em vigor do POC -ACE.*

6 — A edificação permitida no n.º anterior fora dos perímetros urbanos deve adaptar -se à fisiografia de cada parcela de terreno e a área de impermeabilização total não pode ultrapassar em 50 % a área total de implantação dos edifícios licenciados.”

### Zona Terrestre de Proteção



Faixa de proteção complementar  
Faixa de proteção costeira

- Margem;

“2 — Na Margem são interditas as seguintes atividades:

- a) Realização de operações de loteamento, obras de urbanização, construção e ampliação, com exceção das previstas no n.º anterior, ou quando as obras de ampliação ocorram em Área Crítica — Reabilitação Urbana identificada em Modelo Territorial enquadradas em instrumento previsto no Regime Jurídico da Reabilitação Urbana e visem exclusivamente retificações volumétricas e harmonização com a cêrcea dominante;*
- b) Abertura de acessos viários e estacionamento ou a ampliação dos existentes, salvo se associadas às infraestruturas previstas nas diretivas do POC -ACE ou se previstas em PMOT em vigor à data da aprovação do POC -ACE;*
- c) Construção de novos equipamentos coletivos que não tenham por função o apoio de praia, salvo quando se localizem em solo urbano;*
- d) Prática de atividades passíveis de conduzir ao aumento da erosão, ao transporte de material sólido para o meio hídrico ou que induzam alterações ao relevo existente, com exceção das previstas nesta norma. (artigo 62.º-D, subsecção II, secção II do Aviso n.º 14513/2019).*

### Área de Margem



- Faixa de salvaguarda ao galgamento e inundação costeira - áreas potencialmente afetadas por galgamentos e inundação costeira no horizonte temporal de 50 (Nível I) e 100 anos (Nível II). (POC-ACE, p.85)

“Nas Faixas de Salvaguarda ao Galgamento e Inundação Costeira é interdita a construção de novas caves abaixo da cota natural do terreno e nas edificações existentes, caso haja alteração de uso, é interdita a utilização destes espaços para fins habitacionais.” (artigo 62.º-G, subsecção II, secção III do Aviso n.º 14513/2019)

### Faixa de salvaguarda ao galgamento e inundação costeira



- Faixa de Salvaguarda à Erosão Costeira – área potencialmente afetada pela erosão costeira e recuo da linha de costa no horizonte temporal de 50 (Nível I) e 100 anos (Nível II). (POC, p.85)

“Na Faixa de Salvaguarda à Erosão Costeira — Nível I e Faixa de Salvaguarda ao Galgamento e Inundação Costeira — Nível I é interdita a realização de operações de loteamento, obras de urbanização, construção, reconstrução, alteração e ampliação, exceto quando se trate de:

a) Obras de reconstrução que se destinem a suprir insuficiências de segurança, salubridade e acessibilidade aos edifícios para garantir mobilidade sem condicionamentos;

b) Obras de alteração desde que não se traduzam na criação de caves, novas frações e que no caso de empreendimentos turísticos não originem um aumento da capacidade de alojamento.”(artigo 62.º-H, subsecção II, secção III do Aviso n.º 14513/2019)

“1 — Nas Frentes Urbanas inseridas em Faixa de Salvaguarda à Erosão Costeira — Nível I e em Faixa de Salvaguarda ao Galgamento e Inundação Costeira — Nível I deve atender -se ao seguinte:

a) São interditas operações de loteamento, obras de urbanização, construção, reconstrução e ampliação, exceto quando as obras de ampliação e reconstrução se destinem a suprir insuficiências de segurança, salubridade e acessibilidade aos edifícios para garantir mobilidade sem condicionamentos;

b) As obras de ampliação e reconstrução não poderão originar a criação de novas frações;

c) As obras de alteração não se podem traduzir na criação de caves, novas frações e no caso de empreendimentos turísticos não podem originar um aumento da capacidade de alojamento.

2 — Fora das frentes urbanas, na Faixa de Salvaguarda à Erosão Costeira — Nível I e na

Faixa de Salvaguarda ao Galgamento e Inundação Costeira — Nível I, deve atender -se ao seguinte:

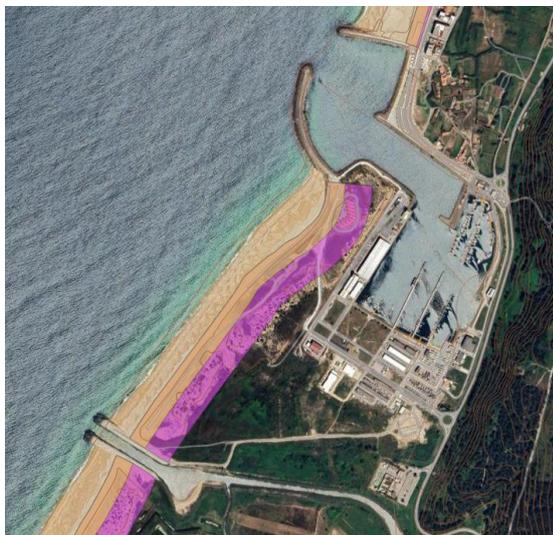
a) São proibidas novas edificações fixas, sendo de admitir reconstruções, alterações e ampliações, desde que não se traduzam no aumento de cércea e de novas frações, não correspondam a um aumento total da área de construção superior a 25 m<sup>2</sup> e não constituindo mais -valias em situação de futura expropriação ou preferência de aquisição por parte do Estado;

b) Consoante as tendências do sistema, admite -se que possa passar para nível I de salvaguarda — frentes urbanas — ou para o nível II de salvaguarda, consoante haja agravamento ou desagravamento da evolução do sistema costeiro.

3 — Na Faixa de Salvaguarda à Erosão Costeira — Nível II e na Faixa de Salvaguarda ao Galgamento e Inundação Costeira — Nível II, deve atender -se ao seguinte:

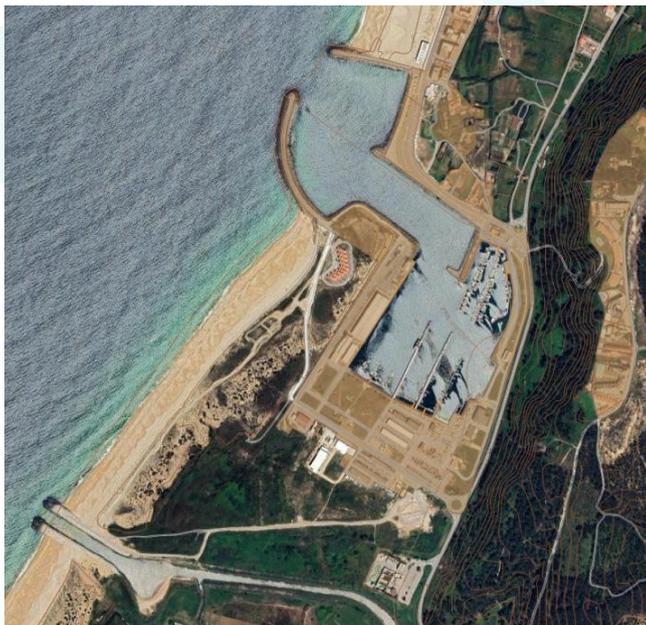
a) São admitidas obras de urbanização, construção, reconstrução, ampliação e alteração, desde que as edificações ou as áreas urbanas onde estas se localizem integrem soluções construtivas ou infraestruturais de adaptação/acomodação ao avanço das águas do mar, definidas em PMOT, que permitam aumentar a resiliência aos riscos costeiros.” (artigo 62.º-I, subsecção II, secção III do Aviso n.º 14513/2019).

#### Faixa de salvaguarda à erosão costeira



- Áreas Predominantemente Artificializadas – caracterizam-se pela prevalência da ocupação edificada do solo – compacta ou descontínua extensiva e, em resultado dessa situação, pela inexistência de valores biofísicos relevantes que justifiquem abrangência por qualquer Faixa de Proteção, sem prejuízo de em algumas situações o valor biofísico afetado poder vir a ser recuperado em resultado da reposição da legalidade por uso e ocupação indevido do solo. (POC, p.123)

### Áreas predominantemente artificializadas



- Áreas Portuárias – espaços essenciais no aproveitamento das oportunidades da economia marítima desta orla costeira nomeadamente no apoio às atividades da pesca, da náutica de recreio e da construção e reparação naval. (POC,p.183).

*“Área de jurisdição das juntas autónomas dos portos*

*1. As áreas de jurisdição das juntas autónomas dos portos abrangem as zonas terrestres, fluviais e marítimas necessárias à exploração portuária e à execução e conservação das obras dos respectivos portos, sendo definidas e delimitadas no diploma orgânico de cada junta.*

*2. Serão integradas na jurisdição das juntas autónomas dos portos as seguintes áreas:*

*a) As zonas do domínio público marítimo que forem definidas por portaria do Ministro das Comunicações;*

*b) Os portos fluviais de estuários de interesse comercial directamente servidos pela navegação marítima.*

*3. Ficarão directamente sujeitas à jurisdição da Direcção-Geral de Portos, no âmbito da competência que a lei lhe confere, as zonas do domínio público marítimo não abrangidas pela alínea a) do número antecedente, nem pela jurisdição de outras administrações portuárias.*

4. As obras a realizar nos portos referidos na alínea b) do n.º 2 serão coordenadas com os planos de obras fluviais, a cargo da Direcção-Geral dos Serviços Hidráulicos.” (artigo 3.º, capítulo I do Decreto-Lei n.º 9/74)

### **“Área dominial do porto da Nazaré**

1 - Sem prejuízo do estabelecido na legislação em vigor, a área dominial do porto de abrigo da Nazaré é condicionada e regulamentada ao abrigo do artigo 19.º do Decreto-Lei n.º 468/71, de 5 de Novembro, numa área total de 171500 m, afecta à jurisdição da Junta Autónoma dos Portos do Centro, com sede em Peniche.

2 - Este organismo portuário exerce todas as competências inerentes a essa jurisdição, conforme definidas no Decreto-Lei n.º 37754, de 18 de Fevereiro de 1950, e demais legislação complementar aplicável às juntas, e no Decreto-Lei n.º 468/71, de 5 de Novembro.

3 - A área dominial do porto da Nazaré encontra-se ainda abrangida pela seguinte legislação: Decretos-Leis n.os 217/85, de 1 de Julho, que cria a Junta Autónoma dos Portos do Centro e define a sua área de jurisdição, e 32842, de 11 de Junho de 1943, que cria os planos de arranjo e expansão portuários.

4 - Todos os projectos, independentemente da sua natureza e proveniência, que sejam pensados para serem concretizados nessa área dependem da autorização e do licenciamento desse organismo portuário.”(artigo 13.º, secção II, título II da Resolução do Conselho de Ministros n.º 7/97).

### **“Áreas Portuárias/Marinas**

As Áreas Portuárias da Nazaré, Peniche, São Marinho do Porto e Ericeira (totalmente implantadas na área de intervenção), e de Lisboa (apenas parcialmente abrangida), bem como os Canais de Acesso ao Porto de Lisboa e a Marina de Cascais, constituem infraestruturas fundamentais para a base económica local e nacional e para o aproveitamento das múltiplas oportunidades associadas à Economia do Mar, nomeadamente relacionadas com o comércio marítimo, com a navegação, com a pesca, com o turismo náutico ou com a produção de energias renováveis.

A dimensão estratégica destas infraestruturas exige não só o seu reconhecimento pelo POC-ACE, bem como a salvaguarda da existência de condições que permitam a manutenção e expansão das atividades portuárias e a mitigação de conflitos de usos que limitem ou inviabilizem a operação, tanto nas áreas sob jurisdição como nos espaços canais afetos a acessibilidades marítimas e terrestres, e nas áreas fundamentais para a gestão dos sedimentos dragados.

NG 7. Considerando este contexto, a Administração na sua atuação, designadamente no âmbito do planeamento e do ordenamento do território, deve observar o seguinte:

a) Assegurar as condições necessárias ao desenvolvimento das funções e atividades portuárias, garantindo as acessibilidades marítimas e terrestres, sendo competência das autoridades portuárias promover a elaboração de planos de ordenamento e de expansão dos portos sob a sua jurisdição, atendendo às orientações e à compatibilização de usos e atividades definidas no âmbito deste POC;

- b) Intensificar a qualificação das estruturas portuárias da pesca e as infraestruturas em terra para suporte à atividade das comunidades piscatórias e costeiras existentes;*
- c) Reduzir o impacto ambiental da ocupação do domínio hídrico no âmbito dos planos de ordenamento e de expansão dos portos;*
- d) Compatibilizar as vocações das áreas com uso portuário com os restantes usos e atividades da área de intervenção, respeitando a proteção e valorização dos recursos hídricos, tendo em conta o benefício socioeconómico delas decorrente;*
- e) Gerir de forma sustentável os espaços e as infraestruturas de interface terra-água através dos quais se proporcionam a utilização e fruição;*
- f) Assegurar que a extração periódica de inertes, destinada a assegurar as condições de navegabilidade e acessibilidade a portos comerciais, de pesca, marinas, cais de acostagem ou outras infraestruturas de apoio à navegação, concorre para reduzir o défice sedimentar da orla costeira e está devidamente articulada com as intervenções de alimentação artificial previstas para os troços mais críticos;*
- g) Potenciar o recreio e desportos náuticos ligados ao mar através da adequação das estruturas portuárias às diversas práticas e às condições locais;*
- h) Sem comprometer a viabilidade e segurança, assegurar que a fundação de navios mercantes se localiza fora da Faixa de Proteção Costeira e o mais afastado possível da linha de costa.”(Resolução do Conselho de Ministros n.º 66/2019)*

Área portuária

**NAZARÉ**



- Áreas de Risco Potencial Significativo de Inundações

“Normas gerais aplicáveis a todas as classes de perigosidade para os potenciais usos em solo urbano e rural nas áreas das ARPSI

Os potenciais usos em solo urbano e rural nas áreas das ARPSI, em todas as classes de perigosidade, devem atender às seguintes orientações:

- a) Potenciar, sempre que possível, o contínuo fluvial/corredores ecológicos, com soluções de maior infiltração que evitem o escoamento superficial, permitam o encaixe ou encaminhamento das águas e/ou de dissipação da energia das águas e possível utilização;
- b) Promover o zonamento dos usos de forma a aumentar a resiliência do território;
- c) Potenciar, sempre que possível, pavimentos permeáveis;
- d) Assegurar que os acessos que permitem operações de socorro e as ações de evacuação não fiquem comprometidos com a intervenção a realizar;
- e) Integrar o princípio de precaução no planeamento urbanístico, afastando, tanto quanto possível, as edificações das áreas sujeitas a inundações, evitando a densificação urbana de forma a reduzir a exposição aos riscos;
- f) Adotar soluções construtivas que sejam mais resilientes à ação das águas avaliando os benefícios para a área a intervencionar, bem como os potenciais efeitos negativos nas áreas circundantes, avaliando, nomeadamente:

- i) Se as áreas a montante estão preparadas para acomodar os efeitos de regolfo;*
  - ii) Se as zonas a jusante estão preparadas para transportar ou armazenar um eventual aumento de caudais de cheia;*
  - iii) Se as margens opostas do rio podem acomodar o potencial aumento de caudal ou de altura de água;*
  - g) Destinar, preferencialmente, as áreas livres, sem uso específico, situadas no interior dos perímetros urbanos, para a criação de espaços verdes ou áreas de lazer;*
  - h) Planear os espaços públicos como espaços multifuncionais que minimizem situações críticas, retendo ou encaminhando as águas ou ajudando a dissipação da sua energia;*
  - i) Assegurar que a classe de risco associada à área a intervencionar não sobe para níveis superiores;*
  - j) Garantir que a alteração do uso ou morfologia do solo pela afetação de novas áreas a atividades agrícolas, a implementação de novos povoamentos florestais ou a sua reconversão, ficam restritas a áreas não ocupadas por habitats ecologicamente relevantes, devendo a localização de infraestruturas de apoio à atividade seguir as mesmas regras das edificações.”(título IV, capítulo II, artigo 62.º-K, da Declaração n.º 8/2025/2)*
- “1 — A execução de novas edificações em solo rural, em todas as classes de perigosidade, deve atender às seguintes orientações:*
- a) Assegurar que a edificabilidade em áreas inundáveis assenta sempre no pressuposto de que a perigosidade não aumenta e que são estabelecidas medidas necessárias e indispensáveis, de forma a garantir a segurança de pessoas e bens e dos valores ambientais, não aumentando o risco;*
  - b) Promover a renaturalização das margens do rio e da área contígua, sempre que possível, adotando soluções urbanísticas que reduzam a perigosidade;*
  - c) Conservar as linhas de drenagem do escoamento superficial e as galerias ripícolas, devendo promover a sua manutenção ou reposição;*
  - d) Incluir no registo de propriedade a referência ao risco existente.*
- 2 — Nas classes de perigosidade Muito Alta/Alta, em solo rural, é interdita a realização de obras de construção e operações de loteamento.*
- 3 — Na classe de perigosidade Média, relativamente à execução de novas edificações em solo rural, deve atender-se ao seguinte:*
- a) É interdita a realização de obras de construção e operações de loteamento;*
  - b) Constitui exceção à alínea anterior a realização de obras de construção de apoios agrícolas*

*afetos exclusivamente à exploração agrícola;*

*c) O armazenamento de produtos químicos, como fitofármacos e fertilizantes, tem de ser sempre efetuado acima da cota de inundação.*

*4 — Nas classes de perigosidade Baixa/Muito Baixa, relativamente à execução de novas edificações em solo urbano, deve atender-se ao seguinte:*

*a) Devem ser desenvolvidas soluções urbanísticas e construtivas que não aumentem a perigosidade da inundação tal como definido nos termos do PGRI.*

*b) Não é permitida a construção de caves em área inundável.*

*c) Não é permitida a localização de quartos de dormir no piso inferior à cota de cheia definida para o local.”(título IV, capítulo II, artigo 62.º-M, da Declaração n.º 8/2025/2).*

# PLANO ESTRATÉGICO DO PORTO DA NAZARÉ

## Anexo 2 - Planta de Zonamento



### Anexo 3 - Tipologias de Vegetação

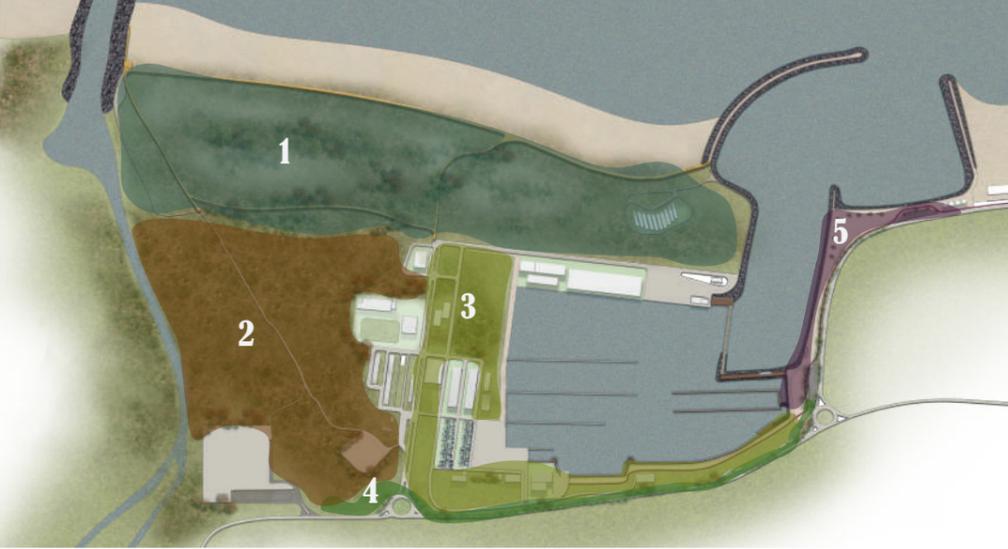
De acordo com as fichas anexas.

#### Informação Complementar- Erradicação de Espécies Invasoras

Na área de estudo, e sua envolvente, dentro da categoria de Invasoras não lenhosas – arbustiva/herbáceas foi possível identificar a cana (*Arundo donax*) e erva-das-pampas (*Cortaderia selloana*), caracterizadas com ervas perenes de grande pote, podendo atingir até 2,5m e 6 m de altura, respetivamente, e, na zona dunar, foram identificados alguns exemplares de *Carpobrotus edulis* (Chorão-das-praias), um subarbusto rastejante perene, suculento, de caules que podem atingir vários metros, e que enraízam nos nós.

Em Portugal é classificada com estatuto de Invasora, sendo considerada com um nível de risco 14 (Valor obtido de acordo com um protocolo adaptado do Australian Weed Risk Assessment (Pheloung et al. 1999), segundo o qual valores acima de 6 significam que a espécie tem risco de ter comportamento invasor no território português. Estes dados foram atualizados em finais de setembro de 2015.

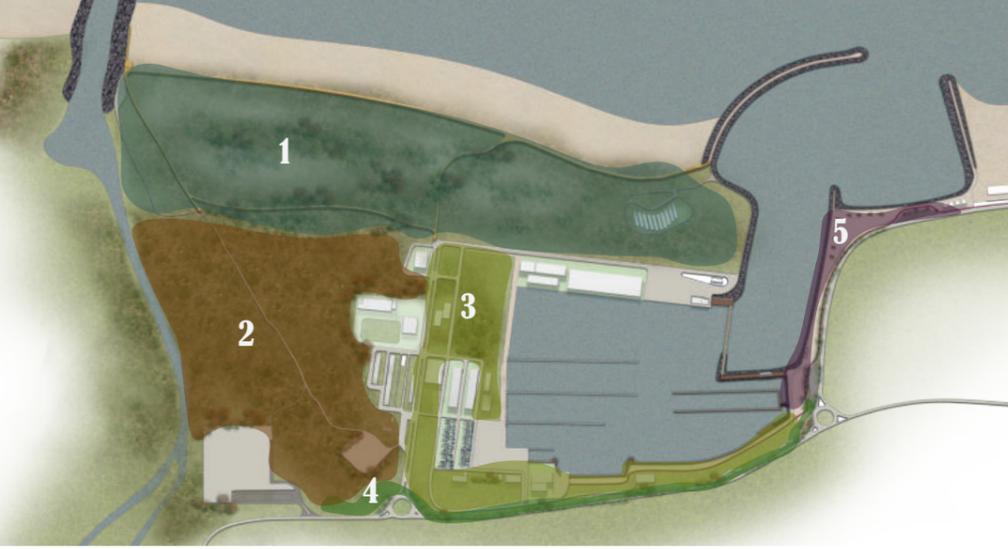
NAZARÉ



# TIPOLOGIAS DE VEGETAÇÃO

- 1**  
**Zona Dunar**
- 2**  
**Mata**
- 3**  
**Zona de enquadramento**
- 4**  
**Barreira vegetal**
- 5**  
**Arruamento**

	1	2	3	4	5
 <i>Achillea ageratum</i> (macela-de-são-joão)					
 <i>Allium ampeloprasum</i> (alho-de-verão)					
 <i>Ammophila arenaria</i> (Estorno)					
 <i>Anarrhinum bellidifolium</i> (Samacalo)					
 <i>Antirrhinum cirrhigerum</i> (bocas-de-lobo)					
 <i>Artemisia campestris</i> (Madorneira)					
 <i>Anthemis maritima</i> (Malmequer-das-praias)					
 <i>Arbutus unedo</i> (Medronheiro)					
 <i>Armeria pungens</i> (cravo-das-areias)					
 <i>Cichorium intybus</i> (chicória)					
 <i>Callistemon citrinus</i> (Escova-de-Garrafa)					
 <i>Cirsium vulgare</i>					
 <i>Cistus salviifolius</i> (Estevinha)					
 <i>Corema album</i> (camarinha)					
 <i>Coronilla glauca</i> (Pascoinhas)					
 <i>Crithmum maritimum</i> (funcho-marítimo)					
 <i>Daphne gnidium</i> (Trovisco)					
 <i>Elaeagnus angustifolia</i> (Oleastro)					
 <i>Erica umbellata</i> (Carrasca)					
 <i>Eryngium dilatatum</i> (ardo-azul-dos-matos)					
 <i>Erica arborea</i> (urze-branca)					
 <i>Genista triacanthos</i> (arranha-lobo)					
 <i>Grevillea rosmarinifolia</i>					
 <i>Glebionis coronaria</i> (Malmiquer)					

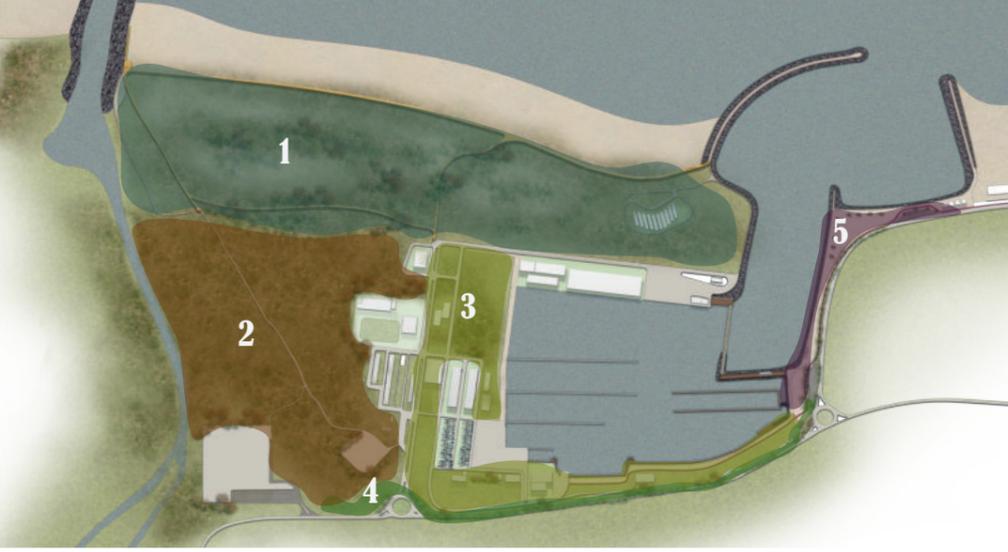


# TIPOLOGIAS DE VEGETAÇÃO

- 1**  
**Zona Dunar**
- 2**  
**Mata**
- 3**  
**Zona de enquadramento**
- 4**  
**Barreira vegetal**
- 5**  
**Arruamento**

	1	2	3	4	5
 <i>Halimium halimifolium</i> (Sargaça-das-areias)					
 <i>Hedysarum coronarium</i> (Sanfeno-de-espanha)					
 <i>Iberis procumbens</i> (Assembleias-bravas)					
 <i>Juniperus turbinata</i> (Sabina-da-praia)					
 <i>Lagunaria patersonii</i> (bocas-de-lobo)					
 <i>Limonium nydegger</i> (limónio-de-são-vicente)					
 <i>Lonicera implexa</i> (Madressilva)					
 <i>Medicago littoralis</i> (luzerna-das-areias)					
 <i>Melaleuca armillaris</i> (Escovilhão)					
 <i>Metrosidero var. excelsa</i> (Metrosideros)					
 <i>Muscari comosum</i> (jacinto-de-tapete)					
 <i>Myrtus communis L.</i> (Murta-comum)					
 <i>Ornithogalum narbonense</i> (cebolinho-arvense)					
 <i>Olea europaea var. sylvestris</i> (Zambujeiro)					
 <i>Osyris alba</i> (Cássia-branca)					
 <i>Papaver somniferum</i> (Dormideira-brava)					
 <i>Phillyrea angustifolia L.</i> (lentisco-bastardo)					
 <i>Phillyrea latifolia L.</i> (aderno-de-folhas-largas)					
 <i>Pinus pinaster</i> (Pinheiro-bravo)					
 <i>Pistacia lentiscus</i> (lentisco)					
 <i>Pistacia terebinthus</i> (Cornalheira)					
 <i>Polygonum maritimum</i> (polígono-marítimo)					
 <i>Pterospartum tridentatum</i> (Carqueja)					
<i>Pyrus bourgaeana</i> (Cachipirro)					

# TIPOLOGIAS DE VEGETAÇÃO



1  
Zona Dunar

2  
Mata

3  
Zona de enquadramento

4  
Barreira vegetal

5  
Arruamento

*Quercus coccifera* (Carrasco)



*Quercus lusitanica* (Carvalhiça)



*Quercus robur* (Carvalho-alvarinho)



*Retama monosperma* (Piorno-branco)



*Rosmarinus officinalis* L (Alecrim)



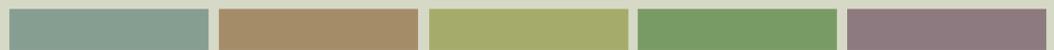
*Rhamnus alaternus* L. (sanguinho-das-sebes)



*Rosa sempervirens* (Roseira-brava)



*Rubia peregrina* (Ruiva-brava)



*Rumex bucephalophorus* (Catacuzes)



*Ruscus aculeatus* (Gilbardeira)



*Salix alba* (Salgueiro- Branco)



*Santolina impressa* (marcetão-das-areias)



*Sedum sediforme* (Erva-pinheira)



*Smilax aspera* L. (salsaparrilha-bastarda)



*Suaeda vera* (valverde-do-sapal )



*Tamarix africana* (tamargueira)



*Teucrium fruticans* (mato-branco)



*Teucrium vicentinum* (Pólio-vicentino)



*Thymus camphoratus* (mato-branco)



*Thymus carnosus* (Tomilho-das-praias)



*Urginea marítima* (cebola-albarrã)





**PLANO  
ESTRATÉGICO  
DO PORTO  
DA NAZARÉ**