



Frederico José Entresede Marques de Figueiredo

TURISMO DESPORTIVO E TERRITÓRIO
O CASO PARTICULAR DOS CENTROS DE ALTO
RENDIMENTO

Relatório de Estágio do Mestrado em Turismo, Território e Patrimónios, orientado pelo
Doutor João Luís Jesus Fernandes, apresentado ao Departamento de Geografia e
Turismo da Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra.

Junho de 2021

FACULDADE DE LETRAS

TURISMO DESPORTIVO E TERRITÓRIO O CASO PARTICULAR DOS CAR

Ficha Técnica

Tipo de trabalho	Relatório de Estágio
Título	Turismo Desportivo e Território
Subtítulo	O caso particular dos Centros de Alto Rendimento
Autor/a	Frederico José Entresede Marques de Figueiredo
Orientador/a(s)	João Luís Jesus Fernandes Cláudia Alexandra Nunes
Júri	Presidente Paulo Manuel de Carvalho Tomás Vogais: 1. Doutor Luís Eduardo Ávila de Silveira 2. Doutor João Luís Jesus Fernandes
Identificação do Curso	2º Ciclo em Turismo, Território e Patrimónios
Área científica	Turismo
Especialidade/Ramo	Turismo, Desporto, 2021
Data da defesa	29-julho-2021
Classificação do Relatório	14 valores
Classificação do Estágio e Relatório	15 valores

Agradecimentos

Aos meus pais pelo apoio incondicional, pela força que me deram sempre, pela educação que me transmitiram e por estarem sempre presentes, tanto nas vitórias como nas derrotas.

À Teresa por estar sempre presente, por alinhar em todas as brincadeiras, por estudar comigo, pelas risadas, pelos bons momentos, por todas as aventuras que já tivemos juntos e acima de tudo por nunca desistir de mim, por me puxar para cima quando mais preciso e por me incentivar todos os dias a ser melhor, tanto nos estudos como na vida.

À camaradagem 4.6, André, Paulo e Tiago por tudo o que me ensinaram e vivenciaram comigo ao longo destes 6 anos que nos conhecemos e que somos amigos. Por aqueles almoços, jantares, saídas à noite, idas à praia entre tantos outros momentos que levo comigo para o futuro e que fizeram de mim uma pessoa mais completa.

Aos meus colegas do parque verde, sempre disponíveis para jogar mais 5 minutos, para conversar sobre diversos assuntos, pela entreaajuda, tanto no jogo como fora dele e pelos diversos momentos e risadas que passei com este grupo no qual jogo há 10 anos.

Ao Turismo do Centro de Portugal, pela oportunidade de estagiar em tão nobre instituição e em especial à minha orientadora, doutora Cláudia Nunes por todo o acompanhamento, por estar sempre disponível para me ajudar e pelo apoio que me deu em concretizar todas as tarefas nestes tempos complicados de pandemia.

De forma a terminar, ao meu orientador da Universidade de Coimbra, João Luís Fernandes por todo o apoio e orientação na construção deste relatório, pela disponibilidade para esclarecimento de dúvidas e por me ter ensinado a trabalhar de forma mais eficaz e produtiva.

RESUMO

Este relatório tem o objetivo de concluir a minha formação no mestrado de Turismo, Território e Patrimónios da Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra no qual, durante a minha formação, ao longo de 3 meses, tive oportunidade de realizar um estágio curricular no Turismo Centro de Portugal, no Núcleo de Estruturação, Planeamento e Promoção.

O tema principal deste relatório é o turismo desportivo. Este setor tem registado um elevado crescimento nos últimos anos e tem adquirido cada vez mais importância na sociedade atual. Para além dos grandes eventos que movimentam milhares de pessoas e dinamizam as economias locais dos territórios que os recebem, o turismo desportivo pode contribuir para a transmissão de uma imagem positiva do território, tanto a nível nacional como internacional. Outras vantagens são o legado que estes eventos deixam nos espaços geográficos, com estádios, pavilhões e infraestruturas de apoio que se tornam em equipamentos de elevada qualidade para usufruto da população local, contribuindo para o desenvolvimento dos países.

O objeto prático deste relatório foca-se nos Centros de Alto Rendimento (CAR's) portugueses. No país existem 14 infraestruturas deste género. Estas são utilizadas por atletas de diversas modalidades, onde podem aprimorar as suas habilidades e, conseqüentemente, terem melhores prestações desportivas e trazer mais prestígio para o país. Muitos destes CAR's, são também utilizados pelas comunidades para fins lúdicos, aumentando assim a qualidade de vida e bem-estar nos territórios onde se inserem. Estes espaços têm a particularidade de primarem por uma localização geográfica fora dos grandes centros urbanos. Por isso, podem contribuir para aumentar a coesão territorial do país, dinamizar regiões mais desfavorecidas e criar emprego qualificado nestes locais. A vocação principal destas infraestruturas é promover um ambiente profissional ao redor nestes espaços, onde o atleta se pode concentrar no desenvolvimento das suas aptidões, tendo as melhores condições ao seu dispor.

Palavras-chave: Centros de Alto Rendimento, Comunidade, Desporto, Região Centro, Turismo Centro de Portugal

ABSTRACT

This report aims to complete my training in the Masters in Tourism, Territories and Heritage at the Faculty of Arts of the University of Coimbra, where during my training, I had the opportunity to undertake a curricular internship at Turismo Centro de Portugal over 3 months in the Structuring, Planning and Promotion Center.

The main theme of this dissertation is sports tourism. This has been a sector that has registered a high growth in recent years and that has acquired more and more importance in today's society. In addition to the major events that move thousands of people and revitalize the local economies of the territories that receive them, sports tourism contributes to the transmission of a positive image of the places, both nationally and internationally. Other advantages are the legacy that these events leave in the territories, such as stadiums, pavilions and support infrastructures that become high quality equipment for the enjoyment of the local population, contributing largely to the development of the countries.

As the practical context of this thesis is the Portuguese High Performance Centers, there are 14 infrastructures of this kind in the country. These are used by athletes of different modalities, where they can improve their skills and, consequently, have better sporting performances and bring more prestige to the country. Many of these CAR's are also used by communities for recreational purposes, thus increasing the quality of life and well-being of the territories in which they operate. These spaces have the particularity of being geographically located outside large urban centers, with a view to increasing the territorial cohesion of the country, boosting the most disadvantaged regions and creating qualified employment in these places. Other objectives are to promote a professional environment around these spaces, where the athlete can concentrate on developing their skills, having the best conditions at their disposal.

Keywords: High Performance Center, Community, Sport, Center Region, Tourism Center of Portugal

Índice

RESUMO	6
ABSTRACT	8
Índice	10
Índice de Figuras	12
Índice de Mapas	13
Índice de Tabelas	14
SIGLAS e Abreviaturas	18
Introdução	20
Capítulo I - Turismo Desportivo	22
1.1. Conceito de Turismo Desportivo	22
1.2. Impacto do Turismo Desportivo no Destino	24
1.3. Desporto Profissional	27
1.4. Desporto Amador	28
Capítulo II - Entidade de Acolhimento	29
2.1. Turismo Centro de Portugal	29
2.2. Regiões do Turismo do Centro de Portugal.....	31
2.2.1. Ria de Aveiro.....	31
2.2.2. Viseu Dão Lafões	34
2.2.3. Região de Coimbra	36
2.2.4. Serra da Estrela.....	38
2.2.5. Região de Leiria	41
2.2.6. Médio Tejo.....	43
2.2.7. Oeste	45
2.2.8. Beira Baixa	47
Capítulo III - Centros de Alto Rendimento em Portugal	50
3.1. Centros de Alto Rendimento não localizados na área do Turismo Centro de Portugal.....	51
3.1.1. CAR da Golegã	51
3.1.2. CAR de Maia	53
3.1.3. CAR de Rio Maior.....	55
3.1.4. CAR de Viana do Castelo	56
3.1.5. CAR de Vila Nova de Gaia	57

3.1.6. CAR de Vila Real de Santo António.....	58
3.1.7. CAR do Jamor	60
3.1.8. CAR do Pocinho – Vila Nova de Foz Côa.....	61
3.1.9. Síntese dos CAR’s Portugueses fora da região Centro	62
3.2 Centros de Alto Rendimento na Região Centro	63
3.2.1. CAR da Nazaré	64
3.2.2. CAR das Caldas da Rainha.....	66
3.2.3. CAR de Anadia	67
3.2.4. CAR de Montemor-o-Velho.....	71
3.2.5. CAR de Peniche.....	73
3.2.6. CAR de São Jacinto	75
3.2.7 Síntese dos CAR’s da Região Centro.....	76
Capítulo IV - Estágio	77
4.1. 1ª Tarefa	78
4.2. 2ª Tarefa	78
4.3. 3ª Tarefa	80
4.4. 4ª Tarefa	81
4.5. Análise do Estágio Curricular.....	82
CONCLUSÃO	83
BIBLIOGRAFIA	85
WEBGRAFIA	86

Índice de Figuras

Figura 1 - CAR da Golegã

Figura 2 - CAR da Maia

Figura 3 - CAR de Rio Maior

Figura 4 - CAR de Viana do Castelo

Figura 5 - CAR de Vila Nova de Gaia

Figura 6 - CAR de Vila Real de Santo António

Figura 7 - CAR do Jamor

Figura 8 - CAR de Pocinho

Figura 9 - CAR da Nazaré

Figura 10 - CAR das Caldas da Rainha

Figura 11 - CAR de Anadia

Figura 12 - CAR de Montemor-o-Velho

Figura 13 - CAR de Peniche

Figura 14 - CAR de São Jacinto

Figura 15 - Informação tipo minerada e anexada ao excel “Tabela 1”

Figura 16 - Informação tipo minerada e anexada ao excel “Ovar 2020 TOP15”

Figura 17 - Informação tipo minerada e anexada à Brochura Sub-regional de Coimbra

Índice de Mapas

Mapa 1 - Regiões pertencentes ao TCP.

Mapa 2 - Municípios pertencentes à região da Ria de Aveiro.

Mapa 3 - Municípios pertencentes à região de Viseu Dão Lafões.

Mapa 4 - Municípios pertencentes à região de Coimbra.

Mapa 5 - Municípios pertencentes à região da Serra da Estrela.

Mapa 6 - Municípios pertencentes à região de Leiria.

Mapa 7 - Municípios pertencentes à região do Médio Tejo.

Mapa 8 - Municípios pertencentes à região do Oeste.

Mapa 9 - Municípios pertencentes à região da Beira Baixa.

Mapa 10 - Localização dos CAR's Portugueses.

Mapa 11 - Localização dos CAR's da Região Centro.

Índice de Tabelas

Tabela 1 - Estada média em alojamento turístico da região Centro do TCP e em Portugal, relativamente ao período compreendido entre os anos de 2013 a 2019.

Tabela 2 - Número total de hóspedes na região Centro do TCP e em Portugal, relativamente ao período compreendido entre os anos de 2013 a 2019.

Tabela 3 - Taxa de ocupação na região Centro do TCP e em Portugal, entre os anos de 2013 a 2019.

Tabela 4 - Valores referentes aos proveitos turísticos totais, em milhões de euros, na região Centro do TCP e em Portugal, durante o período de 2013 a 2019.

Tabela 5 - Estada média em alojamento turístico da região da Ria de Aveiro, relativamente ao período compreendido entre os anos de 2013 a 2019.

Tabela 6 - Número total de hóspedes na região da Ria de Aveiro, relativamente ao período compreendido entre os anos de 2013 a 2019.

Tabela 7 - Valores referentes aos proveitos turísticos totais, em milhões de euros, na região da Ria de Aveiro, durante o período de 2013 a 2019.

Tabela 8 - Taxa de ocupação na região da Ria de Aveiro, entre os anos de 2013 a 2019.

Tabela 9 - Estada média em alojamento turístico da região da Ria de Aveiro, relativamente ao período compreendido entre os anos de 2013 a 2019.

Tabela 10 - Número total de hóspedes na região da Ria de Aveiro, relativamente ao período compreendido entre os anos de 2013 a 2019.

Tabela 11 - Valores referentes aos proveitos turísticos totais, em milhões de euros, na região da Ria de Aveiro, durante o período de 2013 a 2019.

Tabela 12 - Taxa de ocupação na região da Ria de Aveiro, entre os anos de 2013 a 2019.

Tabela 13 - Estada média em alojamento turístico da região de Coimbra, relativamente ao período compreendido entre os anos de 2013 a 2019.

Tabela 14 - Número total de hóspedes na região de Coimbra, relativamente ao período compreendido entre os anos de 2013 a 2019.

Tabela 15 - Valores referentes aos proveitos turísticos totais, em milhões de euros, na região de Coimbra, durante o período de 2013 a 2019.

Tabela 16 - Taxa de ocupação na região de Coimbra, entre os anos de 2013 a 2019.

Tabela 17 - Estada média em alojamento turístico da região da Serra da Estrela, relativamente ao período compreendido entre os anos de 2013 a 2019.

Tabela 18 - Número total de hóspedes na região da Serra da Estrela, relativamente ao período compreendido entre os anos de 2013 a 2019.

Tabela 19 - Valores referentes aos proveitos turísticos totais, em milhões de euros, na região da Serra da Estrela, durante o período de 2013 a 2019.

Tabela 20 - Taxa de ocupação na região da Serra da Estrela, entre os anos de 2013 a 2019.

Tabela 21 - Estada média em alojamento turístico da região de Leiria, relativamente ao período compreendido entre os anos de 2013 a 2019.

Tabela 22 - Número total de hóspedes na região de Leiria, relativamente ao período compreendido entre os anos de 2013 a 2019.

Tabela 23 - Valores referentes aos proveitos turísticos totais, em milhões de euros, na região de Leiria, durante o período de 2013 a 2019.

Tabela 24 - Taxa de ocupação na região de Leiria, entre os anos de 2013 a 2019.

Tabela 25 - Estada média em alojamento turístico da região do Médio Tejo, relativamente ao período compreendido entre os anos de 2013 a 2019.

Tabela 26 - Número total de hóspedes na região do Médio Tejo, relativamente ao período compreendido entre os anos de 2013 a 2019.

Tabela 27 - Valores referentes aos proveitos turísticos totais, em milhões de euros, na região do Médio Tejo, durante o período de 2013 a 2019.

Tabela 28 - Taxa de ocupação na região da Ria de Aveiro, entre os anos de 2013 a 2019.

Tabela 29 - Estada média em alojamento turístico da região do Oeste, relativamente ao período compreendido entre os anos de 2013 a 2019.

Tabela 30 - Número total de hóspedes na região do Oeste, relativamente ao período compreendido entre os anos de 2013 a 2019.

Tabela 31 - Valores referentes aos proveitos turísticos totais, em milhões de euros, na região do Oeste, durante o período de 2013 a 2019.

Tabela 32 - Taxa de ocupação na região do Oeste, entre os anos de 2013 a 2019.

Tabela 33 - Estada média em alojamento turístico da região da Beira Baixa, relativamente ao período compreendido entre os anos de 2013 a 2019.

Tabela 34 - Número total de hóspedes na região da Beira Baixa, relativamente ao período compreendido entre os anos de 2013 a 2019.

Tabela 35 - Valores referentes aos proveitos turísticos totais, em milhões de euros, na região da Beira Baixa, durante o período de 2013 a 2019.

Tabela 36 - Taxa de ocupação na região da Beira Baixa, entre os anos de 2013 a 2019.

Tabela 37 - Enquadramento do CAR's portugueses, exceto os da região Centro.

Tabela 38 - Principais competições que o CAR de Anadia recebeu até 2021.

Tabela 39 - Principais competições que o CAR de Montemor-o-Velho recebeu até 2021.

Tabela 40 - Principais competições que o CAR de Peniche recebeu até 2021.

Tabela 41 - Enquadramento dos CAR's da região Centro.

Tabela 42 - Informação tipo minerada e anexada ao excel "Recursos Turísticos Acessíveis do TCP".

SIGLAS e Abreviaturas

AMRia - Associação de Municípios da Ria

CAR - Centros de Alto Rendimento

CCATD - Centro de Controlo e Avaliação do Treino Desportivo

HIGHSP - *High Performance Sports Centres of Portugal*

RMC - Roteiros Mais Centro

TCP - Turismo Centro de Portugal

UC - Universidade de Coimbra

VCP - Viver no Centro de Portugal

Introdução

O tema escolhido para a realização deste relatório foi o turismo desportivo. O turismo tem atualmente adquirido uma importância cada vez maior na sociedade, sendo a atividade predileta pela população em geral para ocupar o seu tempo de lazer. Esta é também a área que permite adquirir mais conhecimentos através de atividades lúdicas, servindo de exemplo as visitas a museus, monumentos, entre outros. O desporto é uma atividade que proporciona maior bem-estar nas comunidades. Este aumenta os índices anímicos dos indivíduos e melhora a saúde das pessoas, através da redução da obesidade, stress, ansiedade, entre outras doenças. Assim, o turismo desportivo surge como uma consequência natural do desenvolvimento da sociedade. Por isso, tem conquistado cada vez mais relevância no mundo atual.

Aproveitando a atração que diversas pessoas têm pelo desporto e a sua disponibilidade para viajar com o objetivo de assistir ou participar de um evento desportivo, as comunidades têm realizado diversos torneios desportivos (de diferentes categorias), atraindo novos visitantes, dando-lhes a oportunidade de assistir ao seu desporto favorito e, ao mesmo tempo, de poder conhecer uma nova realidade. Com esta realização, diversos locais têm crescido económica e socialmente, através dos diversos investimentos realizados para os eventos e pelos turistas atraídos que contribuíram para dinamizar estas economias locais.

O Turismo Desportivo e o caso concreto dos CAR's foram os escolhidos por diversas razões. Tendo por base a atividade turística, escolhi a componente desportiva por ser uma das que está mais em crescendo no mundo, com cada vez mais viajantes a deslocarem-se para assistir a competições desportivas no estrangeiro. Isto deve-se ao aumento exponencial de uma competição desportiva como um espetáculo onde se inserem diversas atividades lúdicas e a uma maior facilidade de deslocação entre países. De seguida, decidi concentrar esforços em estudar os CAR's portugueses por ser uma área que a instituição onde estagiei, o TCP, tem interesse em ter maior conhecimento e também por serem equipamentos criados com vista o desenvolvimento de aptidões físicas de atletas, de coesão territorial, de dinamização local, de criação de riqueza e de empregos qualificados e por fim, de ficarem ao dispor de usufruto das comunidades locais, melhorando os índices de qualidade de vida.

O plano deste relatório está dividido em quatro capítulos. O capítulo I é sobre o Turismo Desportivo e é onde estão explicados o seu conceito e os seus possíveis impactos no destino. O capítulo II é sobre o Desporto, sendo exploradas as definições de desporto profissional e desporto amador. O capítulo III trata sobre a entidade de acolhimento do meu estágio, explicando um pouco o funcionamento do TCP

e fazendo uma breve apresentação de cada região pertencente a esta instituição. O capítulo IV é acerca dos CAR's portugueses, tema de estudo deste relatório. Neste capítulo, foram aprofundados os CAR's, através da descrição das suas valências, impactos nas comunidades onde se inserem e as suas características distintivas e de outros fatores relevantes. O capítulo V é onde se descreve o estágio que tive oportunidade de realizar no TCP, fazendo uma descrição desta experiência. Por fim, o capítulo VI refere-se às conclusões deste relatório, ao que aprendi com ele e aspetos importantes a reservar.

Assim, os objetivos do relatório focaram-se principalmente em responder às seguintes questões: compreender as características dos CAR's portugueses e respetivos pontos fortes e pontos fracos, entender como estes espaços dinamizam o turismo nos territórios onde se localizam, perceber o impacto dos CAR's nos locais onde se insere e no contexto do desporto português e qual o seu contributo no desenvolvimento dos atletas.

A metodologia utilizada para a construção deste relatório foi principalmente a análise de diversas fontes documentais. A partir desta, pude agregar a informação já existente num único documento, servindo de base para o desenvolvimento dos temas. Esta informação, através de fontes fidedignas, é fundamental para uma boa construção de um relatório. Esta metodologia também contribui para a valorização e dignificação de trabalhos anteriormente realizados, adicionando sempre que possível, novo conhecimento aquele que já existia.

Capítulo I - Turismo Desportivo

1.1. Conceito de Turismo Desportivo

O conceito de turismo desportivo pode ter diversas nomenclaturas. Assim, de uma forma clara e objetiva, podemos considerar que é o setor que representa o conhecimento e o grupo de atividades que unem o turismo e o desporto, tornando-o dependente um do outro. O turista desportivo é classificado como um indivíduo que se desloca para fora do seu local de residência de forma a participar de um evento desportivo, como espetador ou atleta, ou para visitar uma atração turística com ligação ao mundo do desporto (Sousa, 2019).

O desporto é um setor em que uma das suas principais características é a grande mobilidade espacial que pode ser de curta ou longa distância. Este fenómeno contribui para o fomento da economia através do envolvimento de diversos atores (atletas, familiares, técnicos, dirigentes, jornalistas, adeptos). O setor é cada vez mais preponderante na nossa sociedade. No ano de 2019, o desporto movimentou 1.7 triliões de dólares (Depta, 2015). Em 2016, movimentava mais de 60 biliões de dólares em patrocínios (Parker, 2019). Em relação ao turismo desportivo, de acordo com os últimos dados revelados pelo *World Sport Tourism Show* (empresa fundada em 2005 com o objetivo de facilitar a cooperação entre *stakeholders* turísticos), o setor contribuiu no ano de 2019 com 12 a 15 milhões de turistas internacionais. Este setor representa cerca de 10% do turismo mundial e gerava receitas na ordem dos 800 biliões de dólares. Os países que mais emitiam turistas eram a Alemanha, Dinamarca, Espanha, Finlândia, Inglaterra, Itália, Reino Unido e Suécia.

Desta forma, o turismo desportivo é um dos vários temas no estudo do desporto. Este continua a ser estudado de forma a definir um conceito que seja aceite e consensual pela maioria dos seus investigadores (Zajadacz, 2016). Esta definição é sempre um assunto muito complexo no mundo científico. O estudo com vista à definição do conceito de turismo desportivo, começou relativamente tarde para a importância que tem na atualidade, tendo começado a ser discutido a partir dos anos 90 (Travassos, 2008). O que tem acontecido é um tratamento individual de cada atividade, sem haver uma junção das duas. No entanto, com o avançar dos estudos tem-se chegado a alguns princípios (Higham e Hinch, 2001). O primeiro é que existe o turista desportivo, que fica mais de 24 horas num destino fora da sua área de residência, e o excursionista desportivo, que se desloca durante um dia para assistir a um evento desportivo e regressa depois a casa (Gibson, 1998).

Uma questão que se tem revelado muito interessante é se o turismo desportivo pode ser incluído no turismo de negócios. Isto acontece pelos atletas, técnicos e dirigentes que se deslocam em trabalho e

pelo qual são renumerados (Zajadacz, 2016). Assim, o que será mais apropriado é considerá-los turistas de negócios desportivos, visto que se enquadram nos dois setores (Gibson, 1998).

Outra questão que merece ser mencionada, é que só perto do final dos anos 90 é que os espetadores que se deslocam para fora da sua área de residência começaram a ser considerados turistas desportivos. Após o mundial de futebol nos Estados Unidos da América em 1992, a propósito do qual milhares de pessoas se deslocaram a este país e depois entre espaços urbanos, é que se começou a perceber o impacto e as vantagens destes eventos e das cidades que os acolheram (Gibson, 1998).

Atualmente, existe grande disponibilidade por parte dos turistas para realizar viagens com o objetivo de assistir a eventos desportivos, destacando-se os jogos olímpicos e os campeonatos do mundo e da Europa de futebol. As principais motivações são: a vontade de assistir a um jogo da equipa ou atleta favorito numa grande competição (conhecido por efeito da tribo, o ritual da viagem em grupo, a pertença e filiação a um emblema ou cor) ou de conhecer um novo destino através da festa que os eventos proporcionam. Normalmente, estas viagens caracterizam-se por serem de estadas longas.

A partir do mundial de futebol de 1992, o turismo desportivo começou a ser visto como algo que pode atrair pessoas, dinamizar regiões e países e que tem uma grande possibilidade de gerar riqueza e qualidade de vida. O turismo desportivo é uma atividade que pode acontecer em diversas escalas geográficas, através de eventos mais regionalizados ou mais globalizados. No curto prazo e caso o evento decorra da melhor forma, os destinos revelam grandes benefícios na sua imagem. No entanto, de forma a esta se manter no longo prazo, é necessário continuar a investir nestes territórios, de forma a consolidar e aumentar os ganhos com o turismo desportivo. Segundo o *World Sport Tourism Show*, numa publicação do ano de 2020, o turismo desportivo permite: combater a sazonalidade, atrair novos turistas, criar e/ou modificar a imagem do destino (pode melhorar ou piorar conforme diversos fatores), levar entretenimento ao destino, o turista desportivo é por norma um turista que gasta muito dinheiro, permanece muito tempo no destino e quando gosta da sua experiência, incentiva amigos e familiares a fazer o mesmo para além de ser mais disposto a percorrer longas distâncias.

No entanto, os eventos têm de ter em conta os locais onde se inserem. Os três fatores que são de maior importância para uma realização bem-sucedida são: a adaptabilidade da competição à natureza do local de forma a elevar os resultados dos atletas e de sustentabilidade da região; a rentabilidade que o investimento na realização do evento vai trazer para os lugares nos diversos setores da sociedade como a hotelaria e a restauração e por fim a visibilidade que estes vão trazer para a área de realização do evento e a imagem que este vai passar para o exterior. Caso esta seja positiva, pode trazer mais benefícios a longo prazo ou, se for negativa, pode prejudicar a reputação do lugar (Travassos, 2008). Desta forma, os eventos desportivos, principalmente os de maior envergadura, devem fazer parte de um plano de planeamento estratégico local e, por isso, ser visto de modo integrado.

Assim, podemos concluir que uma definição mais justa de turismo desportivo é aquela em que o turista permanece pelo menos 24 horas na área do evento e que, de forma coincidente, é fora do seu local de residência e em que a principal motivação para a viagem é o evento desportivo, sendo as restantes atrações motivações complementares e de enriquecimento da primeira (Gibson, 1998). Estes, podem dividir-se em diferentes grupos como: participantes do evento; espetadores, familiares dos desportistas, jornalistas, membros das instituições organizadoras e os amantes do desporto que se deslocam para viver o ambiente que o evento trouxe ao lugar onde se realiza (Travassos, 2008).

1.2. Impacto do Turismo Desportivo no Destino

Ao longo do tempo, o desporto e o turismo estiveram bastante afastados um do outro. Até muito recentemente, estas 2 áreas eram consideradas como fenómenos totalmente incompatíveis. No caso do turismo, este era estudado como algo restrito, sendo considerado principalmente na sua vertente de sol e praia. Como o conceito de turismo começou a ser alargado com o seu crescimento, o desporto também foi inserido nos seus estudos. Assim, um dos grandes fatores impulsionadores desta mudança, é a facilidade cada vez maior de deslocação por parte dos indivíduos. Estes, tem tido um elevado crescimento sobretudo no caso dos países em desenvolvimento, nomeadamente China, Índia, Rússia, países africanos e da América Latina. Desta forma, a procura pela realização de torneios considerados com tamanho mega (por exemplo jogos olímpicos ou mundial de futebol), é cada vez maior. Estes, têm normalmente um grande orçamento que resulta, por princípio, em elevados impactos económicos para os locais. Estes eventos tem uma grande capacidade de atração de visitantes e com tendência para uma despesa média alta por turista. No entanto, a cada vez maior desvalorização do desporto puro e de uma maior valorização do aspeto económico, tem levado a uma competição grande para o acolhimento destes eventos, competição essa nem sempre muito leal. Num estudo realizado sobre os jogos olímpicos, os jogos de inverno de 2014 em Sochi, cidade da Rússia, foram os mais dispendiosos, com um orçamento de quase 22 biliões de dólares (Parker, 2019).

Assim, num destino, os setores do desporto e do turismo têm de trabalhar em conjunto de forma a garantir o sucesso do evento e da boa imagem transmitida pela cidade ao visitante. Tendo sucesso na realização da competição e na elevada cobertura por parte dos *media*, o local irá ser mais atrativo para o turista e com uma imagem mais positiva da região onde se insere. Outras formas de potenciar o evento a nível de *marketing*, é convidando *influencers*, como os escritores de turismo, jornalistas, agentes turísticos e operadores turísticos, que irão relatar a sua viagem ao público-alvo do destino, que caso a experiência

tenha sido positiva, irão influenciar os seus leitores de forma positiva a conhecer o destino (Travassos, 2008).

A imagem de um lugar turístico constrói-se inicialmente através do *marketing*. Este dá ao turista as imagens do que é considerado mais importante no destino e é a primeira influência que têm na escolha do destino. Esta imagem é avaliada através dos recursos e atrações que o país oferece e depois pelas emoções que estas passam ao turista, que correspondendo as suas expectativas, fica mais provável escolher este destino em detrimento de outrem. Esta imagem também é construída por amigos, media, *influencers* e família que já conheçam o destino. A imagem pode ser compreendida em 4 fases diferentes: vaga e irrealista, que é a visão passada diariamente sobre um destino, a distorção, acontece quando o turista escolhe o destino e começa a descobrir mais sobre ele, a imagem improvisada, que é adquirida durante a estada e o resultado, sendo a imagem do turista no final da sua viagem e da sua experiência no destino. De forma resumida, a imagem de um território é essencial para o sucesso ou não como destino turístico de referência (Lopes, 2011).

Para além destes aspetos, a imagem de um destino turístico é formada também por outros aspetos. A imagem é construída inicialmente pelos sentidos multissensoriais e visuais. Estes são os sentidos do turista que recolhem a informação primária do destino. Após esta recolha, surge o aspeto metodológico. Este consiste no efeito desta informação na mente do turista. Normalmente é o que define se a primeira impressão (adquirida através dos sentidos multissensoriais e visuais) é positiva, neutra ou negativa (Lai; et al. 2015).

O turista desportivo costuma realizar uma elevada despesa durante a sua estada. De acordo com uma publicação do *Greek Travel Pages* no ano de 2019, os EUA receberam quase 9 biliões de dólares com a chegada de 25 milhões de turistas desportivos ao país. No entanto, esse valor depende de vários fatores como por exemplo: o tipo de evento e o seu tamanho, que quanto maior for, mais elevado vai ser o gasto do turista e a distância em relação ao seu país de residência. No geral, quanto mais distante, mais extenso vão ser os custos que o visitante vai ter de suportar (Parker, 2019). Desta forma, o impacto do turismo desportivo no destino costuma ser correspondente com a grandeza que o evento desportivo tem.

Segundo uma publicação do *Greek Travel Pages* no ano de 2019, o impacto do turismo desportivo nos EUA foi de 25% das chegadas ao país. Outros exemplos são que este número sobe para 55% na Austrália e para alguns locais da Nova Zelândia. Assim, a probabilidade de sucesso de um evento aumenta consoante o investimento feito para o realizar, aumentando o possível retorno económico e de imagem que o turista irá ter do destino (Redvers, 2010). No entanto, existem casos que correm menos bem como o caso de Angola, que investiu uma grande quantia em infraestruturas, estádios e hotéis de forma a receber o CAN 2010, mas as deficiências ao nível organizativo e de segurança, foram impedimento para

melhores benefícios para o país (Almeida, 2010). Um mau evento vai expor as deficiências de um país ao mundo inteiro. Outro exemplo foi o mundial de futebol da África do Sul em 2010. Estes começaram logo no processo de candidatura com protestos em todo o país contra os elevados investimentos para receber a competição, até aos escândalos de corrupção e de compra de votos para que a candidatura do país vencesse. Tendo a África do Sul vivido um período perturbado antes do mundial, os casos de violência ganharam maior notoriedade em contextos internacionais, devido ao país receber uma competição de nível global. Inclusive, uma reportagem realizada pelo australiano *Craig Tanner*, (onde apontou diversos fatores negativos da preparação do país para o evento) não foi lançada nos órgãos de notícia sul-africanos por não ser uma reportagem que promovesse o evento, mas sim para apontar as suas falhas (Júnior; et al. 2014)

Assim, alguns fatores que fazem com que um turista queira participar num evento desportivo, são a expectativa criada pelo torneio, uma organização de excelência e que seja uma experiência única e acima de tudo a segurança. Esta, no contexto desportivo tem uma importância cada vez maior, sendo muito valorizada pelo adepto do evento. No entanto, também é muito relevante para este a existência de bons serviços, como transportes, alojamento e hospitais. Desta forma, são cada vez mais os países que tem uma preocupação crescente com o tema. No caso da Bélgica, foi criada uma regulação para os eventos desportivos radicais e de lazer, existindo uma série de critérios mínimos a cumprir por atletas, dirigentes e espetadores. Outros países como a França, a Grã-Bretanha, a Holanda e os Estados Unidos também já tem este protocolo aplicado (Travassos, 2008).

Nos eventos desportivos, costumam existir grandes deslocações de indivíduos. Estes, podem ficar alojados nos estabelecimentos hoteleiros já existentes da cidade, rentabilizando estas infraestruturas. Segundo o *website Vethanayake* (página que exhibe diversos estudos sobre o desporto e os seus impactos económicos), os turistas que visitaram a Inglaterra só para assistir a jogos de futebol, contribuíram com 706£ milhões para a economia nacional, o que deu uma média de 785£ por turista, mais 202 que um visitante com outra motivação.

Outro exemplo refere-se ao Grande Prémio de Singapura do ano de 2008, em que o visitante ficou no país uma média de 3.96 dias e que gerou mais de 15 biliões de dólares de receita, correspondendo a 6.5% do PIB daquele ano. Desta forma, eventos que decorram em épocas mais baixas turisticamente, podem ser uma grande mais valia para combater a sazonalidade do destino, o que ainda garante uma boa rentabilização dos espaços turísticos do destino. Assim, quanto maior for o número de eventos e de indivíduos a visitar o destino, maiores serão as vantagens para as comunidades locais em diversos setores, como o económico, social e cultural. Para além disso, ao ter um fluxo turístico disperso ao longo do ano,

evita grandes aglomerados de turistas que torna inevitáveis diversos problemas como por exemplo a salubridade do local (Travassos, 2008).

Um bom exemplo de um evento que trouxe imensos benefícios para o destino foram os jogos olímpicos de Barcelona em 1992. O evento contribuiu para uma reorganização da cidade em diferentes aspetos. Esta é aclamada pela crítica como um modelo para outras cidades em termos desportivos, organizacionais, económicos, sociais e urbanístico. Um exemplo que corrobora este sucesso é a escolha de Barcelona em 2006 para a quinta cidade mais atrativa da Europa. Assim, é importante saber que modelo foi escolhido para que esta edição dos jogos olímpicos tivesse um impacto tão positivo na cidade de Barcelona. Por ordem de importância, destacam-se: infraestrutura rodoviária e de transportes; espaços comerciais, escritórios e habitação, telecomunicações e serviços; instalações hoteleiras e desportivas; e infraestruturas ambientais (Brunet, 2009).

Assim, de forma a compreendermos melhor o impacto do turismo desportivo num destino, é importante perceber onde entra o desporto profissional e o amador nos eventos realizados. Nestes, é muito importante a escala geográfica dos eventos, podendo ser globais, continentais, nacionais, regionais ou locais. Inclusive, pode haver uma mistura como por exemplo o campeonato europeu de futebol que é uma competição a nível continental, mas que tem muitos aspetos em que é tido como um evento global.

1.3. Desporto Profissional

O desporto profissional tem um conceito bastante complexo, pois não existe nenhuma modalidade 100% profissional. Isto acontece porque quem é profissional é o atleta e não a modalidade. No caso português, existem atletas portugueses profissionais nas mais variadas modalidades desportivas, no entanto, só o futebol tem duas competições, de nível mais elevado, totalmente constituídas por atletas profissionais. Desta forma, não existem modalidades profissionais ou não profissionais pois o que define o desporto profissional é a situação contratual do atleta, a competição onde este se insere e não a modalidade (Santoro, 2011).

De forma a definir se um atleta é profissional ou não, é necessário que este tenha uma remuneração, juntamente com um contrato formal de trabalho desportivo celebrado com uma entidade desportiva (Mendonça, 2012). Caso esta situação não aconteça, o atleta não pode ser considerado profissional (Santoro, 2011).

Atualmente, o desporto profissional é bastante acompanhado pelos media, o que torna as competições cada vez mais populares entre as populações. Assim, este tornou-se numa indústria de entretenimento com o objetivo de entreter e gerar lucros para quem investe. O desporto hoje comunica de uma forma

totalmente diferente do passado, com o seu *target* alvo, influenciando nas suas escolhas de consumo e na visão que tem sobre a atividade física (Costi, *et al*, 2017).

Atualmente, o desporto tem a capacidade de mudar as nossas sociedades e de influenciar os nossos comportamentos. Um exemplo, sendo o espaço de media português tão direcionado para o futebol profissional, os seus maiores atores podem através de campanhas ou entrevistas, incentivar os mais jovens a fazer desporto, a participar em causas sociais entre outro tipo de iniciativas (Costi, *et al*, 2017).

O desporto profissional destaca-se por dentro da modalidade escolhida pelo atleta, este irá ter um aumento técnico-tático dentro da modalidade, que vai ser alimentado pela participação em competições com atletas com níveis intensos de treino similares aos dele. Um fator muito importante que define um atleta profissional é o equilíbrio emocional pois, ao participar num clube profissional, este vai ser sempre pressionado a ganhar o próximo jogo/competição o que cria elevados níveis de stress e de ansiedade. Assim, o atleta que conseguir gerir essas emoções da melhor forma estará sempre mais perto de ser um bom profissional (Costi, *et al*, 2017).

O desporto profissional é característico de em primeiro plano, estarem presentes atletas, dirigentes e treinadores, enquanto nos bastidores estão diversos setores profissionais como médicos, fisioterapeutas, nutricionistas ou preparadores físicos (Costi, *et al*, 2017).

1.4. Desporto Amador

Em relação ao desporto amador, este é a base do desporto e de todas as modalidades em qualquer país. De forma a ter o estatuto de atleta amador, este não tem uma remuneração fixa no seu contrato de trabalho. No entanto, este é recompensado pela sua atividade através de prémios ou outro tipo de recompensas. Assim, ser um atleta não profissional é diferente de ser um atleta amador (Mendonça, 2012).

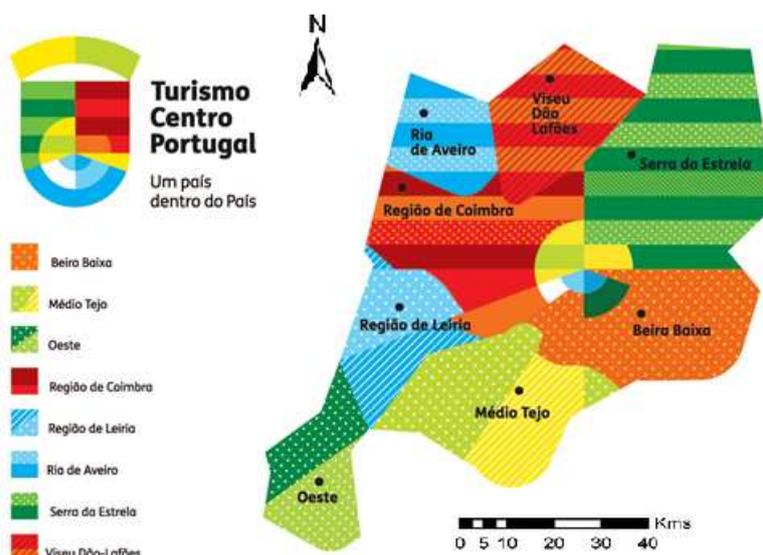
De forma a concluir, o atleta profissional é aquele que leva mais impacto económico, social e turístico consigo. Este é por princípio, mais conhecido pelo público e mais atrativo de conteúdos media para os meios sociais. Apesar de o desporto amador também conseguir movimentar diversos turistas atrás de si, é o desporto profissional e os seus atletas que tem uma maior capacidade de crescimento turístico no destino durante as competições.

Entrando agora na problemática deste relatório, de forma a compreender melhor os Centros de Alto Rendimento, é essencial perceber como funciona o TCP, instituição onde realizei o estágio e que compreende na sua zona geográfica, 6 CAR's.

Capítulo II - Entidade de Acolhimento

2.1. Turismo Centro de Portugal

O TCP foi fundado em 2008, após a promulgação do Decreto de Lei nº 67/2008 no dia 10 de abril, tendo a sua sede oficial em Aveiro (Pina, 2018). Está dividido em 8 subdelegações, entre as quais a da região da Ria de Aveiro com 11 municípios, a região de Viseu Dão Lafões com 14 municípios, a região da Serra da Estrela com 15 municípios, a região de Leiria com 16 municípios, a região do Oeste com 12 municípios, a região da Beira Baixa com 8 municípios, a região do Médio Tejo com 13 municípios e a região de Coimbra com 24 municípios segundo o site oficial do TCP.



Mapa 1 - Regiões pertencentes ao TCP. Fonte: TCP (2021)

As suas funções enquanto instituição, é a gestão da Região Centro como destino turístico. Nesta gestão, existem algumas responsabilidades essenciais à sua boa realização, sendo elas o desenvolvimento, a dinamização, a difusão e as acessibilidades dos territórios. O TCP é uma empresa pública segundo a sua constituição, possuindo património próprio e autonomia administrativa e financeira. As principais missões do TCP são a valorização, a promoção e o desenvolvimento do turismo na Região Centro. Nestas, é fundamental as parcerias com outras empresas e organizações, de forma a aumentar o alcance da promoção e valorização das marcas e de produtos de interesse turístico. Outro aspeto fundamental no funcionamento do TCP são os postos de turismo. Nestes, é possível um maior contacto entre a instituição e os turistas e as empresas, aumentando o impacto do TCP ao nível local (Pina, 2018).

Relativamente à delegação de Coimbra do TCP, na qual realizei o estágio, esta é também a delegação que compreende o maior número de municípios. A delegação de Coimbra destaca-se também por ser a única a estar subdividida em duas sedes, a delegação e o posto de turismo, localizados em Coimbra, segundo o site oficial do TCP.

De forma a estudar as regiões administradas turisticamente pelo TCP, foram fornecidos dados por parte da mesma instituição, compreendidos entre os anos de 2013 a 2019. Os números de 2020 ainda não estavam disponíveis no momento de realização deste relatório.

A região Centro de Portugal, no ano de 2019 contou com mais de 7 milhões de dormidas em alojamentos turísticos. A estada média de dormidas na região Centro entre os anos de 2013 a 2019, encontram-se discriminadas na tabela 1. Como se pode verificar, os valores de estada média foram consistentes desde 2013 a 2019, mantendo-se entre as 1.8 e as 1.7 noites por turista. Por outro lado, Portugal teve 2,6 noites de estada média no ano de 2019, mais 0,9 que a região centro. No entanto, em 2013, Portugal tinha 2.9 noites de estada média, tendo esta média vindo a reduzir até às 2.6 noites em 2019.

Considerarei pertinente a investigação destes dados para a região Centro e para as sub-regiões do TCP, de forma a ser possível comparar estas mesmas regiões. Através desta análise, é possível compreender mais facilmente o tipo de turismo que cada região têm e por consequência, arranjar formas de melhorar esses números.

Tabela 1 - Estada média em alojamento turístico da região Centro do TCP e em Portugal, relativamente ao período compreendido entre os anos de 2013 a 2019. Fonte: TCP, 2021.

Região\Anos	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Centro	1.8	1.8	1.8	1.7	1.8	1.7	1.7
Portugal	2.9	2.8	2.8	2.8	2.7	2.7	2.6

Relativamente ao número de hóspedes na região Centro e em Portugal, apresentada na tabela 2, pode-se observar que, no ano de 2019, a região Centro teve mais de 4 milhões de hóspedes, sendo este valor 15.2% do número total de hóspedes nacionais, que corresponde a mais de 27 milhões. Este é um crescimento de quase 2 milhões de hóspedes, comparativamente com o ano de 2013, o que equivale a um crescimento percentual de 183.8%. Durante o mesmo período, Portugal sofreu um crescimento percentual de 178.5%.

Tabela 2 - Número total de hóspedes na região Centro do TCP e em Portugal, relativamente ao período compreendido entre os anos de 2013 a 2019. Fonte: TCP, 2021.

Região\Anos	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Centro	2.241.208	2.498.106	2.879.206	3.227.138	3.805.166	3.895.612	4.118.656

Portugal	15.209.605	17.601.322	19.161.180	21.252.625	23.953.765	25.249.904	27.142.416
----------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------

No que toca à taxa de ocupação, a região centro sofreu um crescimento percentual de 24.8% para 32.8%, no período compreendido entre os anos de 2013 a 2019 como se pode observar na tabela 3. Em ambos os anos, estes valores foram inferiores aos do contexto nacional, de 39.7% e 47.4% em 2013 e 2019, respetivamente.

Tabela 3 - Taxa de ocupação na região Centro do TCP e em Portugal, entre os anos de 2013 a 2019.

Fonte: TCP, 2021.

Região\Anos	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Centro	24.8	27.7	28.9	30.9	34.3	32.8	32.8
Portugal	39.7	42.4	43.7	46.4	48.9	47.8	47.3

Em relação aos valores dos proveitos turísticos totais anuais obtidos pela região centro e por Portugal, estes encontram-se discriminados na tabela 4. É possível afirmar que, a região centro sofreu uma subida percentual de 220.4%, entre os anos 2013 e 2019. Por outro lado, Portugal sofreu uma subida percentual de 219.8%, durante o mesmo período. Comparando os valores relativos à região centro e a Portugal, estes significam que a região Centro acompanhou o crescimento dos proveitos turísticos totais do país.

Tabela 4 - Valores referentes aos proveitos turísticos totais, em milhões de euros, na região Centro do TCP e em Portugal, durante o período de 2013 a 2019. Fonte: TCP, 2021.

Região\Anos	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Centro	161.280	189.026	222.524	256.514	316.308	332.790	355.414
Portugal	1.954.569	2.285.896	2.627.741	3.103.755	3.681.207	3.986.553	4.295.814

2.2. Regiões do Turismo do Centro de Portugal

2.2.1. Ria de Aveiro

A região da Ria de Aveiro, segundo o portal online “Região de Aveiro”¹, é habitada por mais de 350 mil habitantes e é constituída pelos municípios de Águeda, Albergaria-a-Velha, Anadia, Aveiro, Estarreja, Ílhavo, Murtosa, Oliveira do Bairro, Ovar, Sever do Vouga e Vagos, todos pertencentes ao distrito de

¹ <http://www.regiaodeaveiro.pt/>

Aveiro. Segundo o sítio online “Ria de Aveiro” esta região estende-se por uma área de mais de 1500km² e que de acordo com o “Roteiros Mais Centro”, possui cerca de 50km de costa marítima.



Mapa 2 - Municípios pertencentes à região da Ria de Aveiro. Fonte: TCP (2021)

Segundo o “Região de Aveiro”, estes 11 municípios já têm parceria desde 1989 através da Associação de Municípios da Ria. Esta foi fundamental para criar uma região mais próspera, mais articulada, mais desenvolvida e que promovesse a qualidade ambiental da ria de Aveiro. Dentro desta região, os concelhos com maior destaque são Águeda, Aveiro e Ovar, devido à sua importância e desenvolvimento cultural, económico e social que é mais evoluído que nos restantes concelhos.

A Ria de Aveiro possui o “ABC” do turismo que constitui por: “A” de arte por Aveiro ser uma cidade reconhecida internacionalmente como cidade-museu de Portugal, “B” de biodiversidade graças à reserva natural das Dunas de São Jacinto e pela Ria de Aveiro e “C” de conforto pelo inúmero número de temas que a região possui. Este sistema que é bastante conhecido a nível nacional, tem contribuído bastante para a diferenciação da região em termos turísticos a nível nacional e para a melhoria dos serviços prestados (TCP, 2020).

A região da Ria de Aveiro, no ano de 2019 contou com 792.745 dormidas em alojamentos turísticos, representando o equivalente a 11.1% do número total de dormidas neste ano na região. A estada média de dormidas na região da Ria de Aveiro entre os anos de 2013 a 2019, encontram-se discriminadas na tabela 5. Como se pode verificar, os valores de estada média foram consistentes desde 2013 a 2019, situando-se nas 1.8 noites por turista.

Tabela 5 - Estada média em alojamento turístico da região da Ria de Aveiro, relativamente ao período compreendido entre os anos de 2013 a 2019. Fonte: TCP, 2021.

Região\Anos	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Ria de Aveiro	1.8	1.8	1.8	1.8	1.8	1.8	1.8

Relativamente ao número de hóspedes na região da Ria de Aveiro, apresentada na tabela 6, pode-se observar que, no ano de 2019, a região teve 446.545 hóspedes, sendo este valor 10.4% do número total de hóspedes do centro de Portugal, que corresponde a mais de 4 milhões. Este é um crescimento de quase 200 mil hóspedes, comparativamente com o ano de 2014, o que equivale a um crescimento percentual de 190.5%.

Tabela 6 - Número total de hóspedes na região da Ria de Aveiro, relativamente ao período compreendido entre os anos de 2014 a 2019. Fonte: TCP, 2021.

Região\Anos	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Ria de Aveiro	-----	264.348	304.864	338.654	391.440	405.534	446.545

Em relação aos valores dos proveitos turísticos totais anuais obtidos pela região da Ria de Aveiro, estes encontram-se discriminados na tabela 7. É possível afirmar que, a região sofreu uma subida percentual de 192%, entre os anos 2014 e 2019, passando de mais de 19 milhões de proveitos totais em 2013, para quase 38 milhões de proveitos totais no ano de 2019.

Tabela 7 - Valores referentes aos proveitos turísticos totais, em milhões de euros, na região da Ria de Aveiro, durante o período de 2014 a 2019. Fonte: TCP, 2021.

Região\Anos	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Ria de Aveiro	-----	19.671	21.957	25.236	30.448	34.605	37.776

No que toca à taxa de ocupação, a região da Ria de Aveiro sofreu um crescimento percentual de 28.8% para 36.9%, no período compreendido entre os anos de 2014 a 2019 como se pode observar na tabela 8.

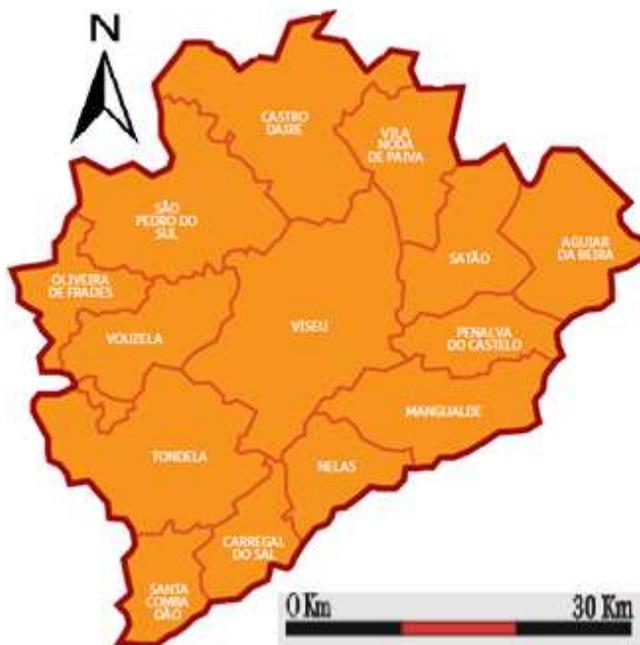
Tabela 8 - Taxa de ocupação na região da Ria de Aveiro, entre os anos de 2014 a 2019. Fonte: TCP, 2021.

Região\Anos	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019

Ria de Aveiro	-----	28.8	32.1	34.3	36	36	36.9
---------------	-------	------	------	------	----	----	------

2.2.2. Viseu Dão Lafões

De acordo com o (RMC) ², a região de Viseu Dão Lafões é constituída por cerca de 14 municípios que são: Aguiar da Beira, Carregal do Sal, Castro Daire, Mangualde, Nelas, Oliveira de Frades, Penalva do Castelo, Santa Comba Dão, São Pedro do Sul, Sátão, Tondela, Vila Nova de Paiva, Viseu e Vouzela. Esta é uma região que se estende por mais de 370 mil hectares e que é marcada por formações montanhosas de altimetria significativa, contribuindo para que o clima seja frio e chuvoso no inverno e quente e seco no verão.



Mapa 3 - Municípios pertencentes à região de Viseu Dão Lafões. Fonte: TCP (2021)

Segundo o (VCP) ³, a região de Viseu Dão Lafões é marcada turisticamente pela memória e pelas paisagens. Em relação ao passado, foi nesta região que nasceu um dos mais conhecidos líderes dos Lusitanos, Viriato. Ao longo de todo o ano acontecem diversos eventos com referências a esta personagem biográfica, sendo que inclusive, tem uma estátua sua na cidade de Viseu. As paisagens são maioritariamente pinhais e montes sendo o mais famoso a Serra do Caramulo, ponto turístico bastante visitado no país.

² <http://maiscentro.qren.pt/roteiros/>

³ <https://www.vivernocentrodeportugal.com/>

A região de Viseu Dão Lafões, no ano de 2019 contou com 580.935 dormidas em alojamentos turísticos, representando o equivalente a 8.1% do número total de dormidas neste ano na região. A estada média de dormidas na região de Viseu Dão Lafões entre os anos de 2013 a 2019, encontram-se discriminadas na tabela 9. Como se pode verificar, os valores de estada média foram reduzindo desde 2013 com 2.2 noites por turista de média a 2019 com apenas 1.9 noites por turista de média.

Tabela 9 - Estada média em alojamento turístico da região da Ria de Aveiro, relativamente ao período compreendido entre os anos de 2013 a 2019. Fonte: TCP, 2021.

Região\Anos	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Viseu Dão Lafões	2.2	2.2	2.1	2	2	1.9	1.9

Relativamente ao número de hóspedes na região de Viseu Dão Lafões, apresentada na tabela 10, pode-se observar que, no ano de 2019, a região teve 308.920 hóspedes, sendo este valor 7.2% do número total de hóspedes do centro de Portugal, que corresponde a mais de 4 milhões. Este é um crescimento de mais de 100 mil hóspedes, comparativamente com o ano de 2013, o que equivale a um crescimento percentual de 158.6%.

Tabela 10 - Número total de hóspedes na região da Ria de Aveiro, relativamente ao período compreendido entre os anos de 2013 a 2019. Fonte: TCP, 2021.

Região\Anos	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Viseu Dão Lafões	194.832	183.882	206.065	235.161	272.261	305.746	308.920

Em relação aos valores dos proveitos turísticos totais anuais obtidos pela região de Viseu Dão Lafões, estes encontram-se discriminados na tabela 11. É possível afirmar que, a região sofreu uma subida percentual de 149.2%, entre os anos 2013 e 2019, passando de quase 18 milhões de proveitos totais em 2013, para quase 27 milhões de proveitos totais no ano de 2019.

Tabela 11 - Valores referentes aos proveitos turísticos totais, em milhões de euros, na região da Ria de Aveiro, durante o período de 2013 a 2019. Fonte: TCP, 2021.

Região\Anos	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Viseu Dão Lafões	17.964	16.290	18.645	21.370	24.307	26.257	26.804

No que toca à taxa de ocupação, a região de Viseu Dão Lafões sofreu um crescimento percentual de 20.7% para 27.1%, no período compreendido entre os anos de 2013 a 2019 como se pode observar na tabela 12.

Tabela 12 - Taxa de ocupação na região da Ria de Aveiro, entre os anos de 2013 a 2019. Fonte: TCP, 2021.

Região\Anos	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Viseu Dão Lafões	20.7	22	22.1	23.8	25.5	27.7	27.1

2.2.3. Região de Coimbra

A Região de Coimbra é composta por 19 municípios que pertencem aos distritos de Coimbra (Arganil, Cantanhede, Coimbra, Condeixa-a-Nova, Figueira da Foz, Góis, Lousã, Mira, Miranda do Corvo, Montemor-o-Velho, Oliveira do Hospital, Penacova, Penela, Soure, Vila Nova de Poiares), Aveiro (Mealhada) e Viseu (Mortágua e Tábua) de acordo com o *site* da CIM RC ⁴.



Mapa 4 - Municípios pertencentes à região de Coimbra. Fonte: TCP (2021)

⁴ <https://www.cim-regiaodecoimbra.pt/>

De acordo com o mesmo portal, a região dispõe de mais de 11 mil camas para fins turísticos, divididos por perto de 200 estabelecimentos. Esta região também é aquela que apresenta um maior número de sociedades empresariais no país com mais de 50 mil empresas.

Segundo o sítio online do (VCP) ³, a região de Coimbra é muito procurada pelos turistas pelas suas tradições, pela sua história e pelas suas aldeias, muitas delas com um passado muito relevante. Em relação às tradições, a região tem as serenatas, os estudantes e os trajes académicos que marcaram pela positiva a imagem da cidade e do país. No que toca à história, é em Coimbra que “descansa” o primeiro rei de Portugal, é em Coimbra onde se localiza a universidade mais antiga do país e uma das mais antigas da Europa (inclusive, desde 2013 que é considerada Património Mundial da Unesco juntamente com a Alta e Sofia) e foi nesta cidade que decorreram algumas das maiores manifestações políticas e sociais que o país já presenciou. Por fim, as aldeias históricas têm a particularidade de serem quase todas contruídas em xisto o que as torna excelentes sítios para descansar e para apreciar devido à sua beleza natural.

A região de Coimbra, no ano de 2019 contou com 914.087 dormidas em alojamentos turísticos, representando o equivalente a 22.8% do número total de dormidas neste ano na região. A estada média de dormidas na região de Coimbra entre os anos de 2013 a 2019, encontram-se discriminadas na tabela 13. Como se pode verificar, os valores de estada média foram consistentes desde 2013 a 2019, situando-se nas 1.7 noites média por turista, com exceção de 2017 que desceu para 1.6 noites média por turista.

Tabela 13 - Estada média em alojamento turístico da região de Coimbra, relativamente ao período compreendido entre os anos de 2013 a 2019. Fonte: TCP, 2021.

Região\Anos	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Coimbra	1.7	1.7	1.7	1.7	1.6	1.7	1.7

Relativamente ao número de hóspedes na região de Coimbra, apresentada na tabela 14, pode-se observar que, no ano de 2019, a região teve 914.087 hóspedes, sendo este valor 22.8% do número total de hóspedes do centro de Portugal, que corresponde a mais de 4 milhões. Este é um crescimento de quase 400 mil hóspedes, comparativamente com o ano de 2014, o que equivale a um crescimento percentual de 167.9%.

Tabela 14 - Número total de hóspedes na região de Coimbra, relativamente ao período compreendido entre os anos de 2014 a 2019. Fonte: TCP, 2021.

Região\Anos	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Coimbra	-----	544.347	666.628	760.986	875.629	913.331	914.087

Em relação aos valores dos proveitos turísticos totais anuais obtidos pela região de Coimbra, estes encontram-se discriminados na tabela 15. É possível afirmar que, a região sofreu uma subida percentual de 200.3%, entre os anos 2013 e 2019, passando de cerca de 37 milhões de proveitos totais em 2013, para mais de 74 milhões de proveitos totais no ano de 2019.

Tabela 15 - Valores referentes aos proveitos turísticos totais, em milhões de euros, na região de Coimbra, durante o período de 2014 a 2019. Fonte: TCP, 2021.

Região\Anos	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Coimbra	-----	37.083	45.390	53.732	62.883	70.970	74.289

No que toca à taxa de ocupação, a região de Coimbra sofreu um crescimento percentual de 30.3% para 36.5%, no período compreendido entre os anos de 2014 a 2019 como se pode observar na tabela 16. De salientar que em 2018 foi atingido um máximo de 37.1%, que caiu para 36.5% no ano seguinte de 2019.

Tabela 16 - Taxa de ocupação na região de Coimbra, entre os anos de 2014 a 2019. Fonte: TCP, 2021.

Região\Anos	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Coimbra	-----	30.3	32.4	34.4	36.4	37.1	36.5

2.2.4. Serra da Estrela

Esta região de Portugal Continental abrange mais de 800km² de terreno e tem mais de 40 mil habitantes segundo o portal (RMC) ². A Serra da Estrela tem um atrativo turístico cada vez mais forte e que conquista cada vez mais visitantes sendo esse a gastronomia. Nesta região, podem-se provar o queijo da Serra da Estrela, requeijão, azeite, pão de centeio, broa de milho, fumeiro tradicional, cabrito e aguardente de medronho, sendo que todas estas iguarias são produzidas no local e de forma natural, o que salienta o sabor destes produtos.



Mapa 5 - Municípios pertencentes à região da Serra da Estrela. Fonte: TCP (2021)

De acordo com o (VCP)³, a Serra da Estrela é também um dos locais onde existe uma maior natureza no país. É muito procurada por turistas que querem afastar-se da cidade e ter um contacto mais próximo com áreas verdes. É inclusive muito procurada para turismo de saúde e bem-estar através da grande quantidade de termas que a região possui.

Segundo o mesmo sítio online, na Serra da Estrela existem mais de 300km de trilhos que os visitantes podem percorrer, é o local onde nasce o maior rio exclusivamente português e tem das espécies mais raras de aves do país. Sendo mais visitado pelo inverno devido à neve e à possibilidade de experienciar desportos de inverno, também é muito procurado no verão pelas praias fluviais e pelas perto de 25 lagoas que os turistas podem usufruir.

A região da Serra da Estrela, no ano de 2019 contou com 824.139 dormidas em alojamentos turísticos, representando o equivalente a 11.6% do número total de dormidas neste ano na região. A estada média de dormidas na região da Serra da Estrela entre os anos de 2013 a 2019, encontram-se discriminadas na tabela 17. Como se pode verificar, os valores de estada média foram consistentes desde 2013 a 2019, situando-se nas 1.6 noites por turista.

Tabela 17 - Estada média em alojamento turístico da região da Serra da Estrela, relativamente ao período compreendido entre os anos de 2013 a 2019. Fonte: TCP, 2021.

Região\Anos	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019

Serra da Estrela	1.6	1.6	1.6	1.6	1.6	1.6	1.6
------------------	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----

Relativamente ao número de hóspedes na região da Serra da Estrela, apresentada na tabela 18, pode-se observar que, no ano de 2019, a região teve 526.605 hóspedes, sendo este valor 12.8% do número total de hóspedes do centro de Portugal, que corresponde a mais de 4 milhões. Este é um crescimento de quase 200 mil hóspedes, comparativamente com o ano de 2013, o que equivale a um crescimento percentual de 172.9%.

Tabela 18 - Número total de hóspedes na região da Serra da Estrela, relativamente ao período compreendido entre os anos de 2013 a 2019. Fonte: TCP, 2021.

Região\Anos	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Serra da Estrela	304.648	335.180	364.154	424.790	434.878	487.877	526.605

Em relação aos valores dos proveitos turísticos totais anuais obtidos pela região da Serra da Estrela, estes encontram-se discriminados na tabela 19. É possível afirmar que, a região sofreu uma subida percentual de 185.2%, entre os anos 2014 e 2019, passando de quase 24 milhões de proveitos totais em 2013, para mais de 44 milhões de proveitos totais no ano de 2019.

Tabela 19 - Valores referentes aos proveitos turísticos totais, em milhões de euros, na região da Serra da Estrela, durante o período de 2014 a 2019. Fonte: TCP, 2021.

Região\Anos	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Serra da Estrela	-----	23.962	25.921	32.157	34.293	40.334	44.377

No que toca à taxa de ocupação, a região da Serra da Estrela sofreu um pequeno crescimento percentual de 25.9% para 28.1%, no período compreendido entre os anos de 2014 a 2019 como se pode observar na tabela 20. Este foi um crescimento que nunca foi consistente, com anos em que subia e outros em que descia.

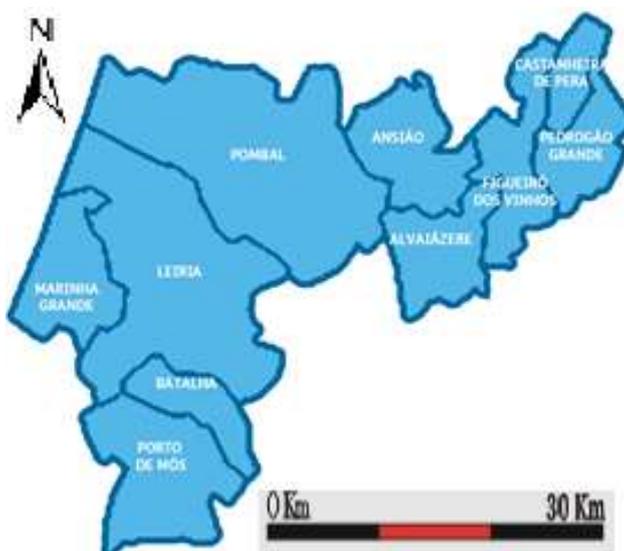
Tabela 20 - Taxa de ocupação na região da Serra da Estrela, entre os anos de 2014 a 2019. Fonte: TCP, 2021.

Região\Anos	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
-------------	------	------	------	------	------	------	------

Serra da Estrela	-----	25.9	25.1	27.6	27	28.4	28.1
------------------	-------	------	------	------	----	------	------

2.2.5. Região de Leiria

De acordo com o portal (VCP) ³, esta região é das mais ricas do país no que toca à história, à religião e à cultura. É constituída pelos municípios de Alvaiázere, Ansião, Batalha, Castanheira de Pera, Figueiró dos Vinhos, Leiria, Marinha Grande, Pedrógão Grande, Pombal e Porto de Mós. Na região de Leiria, pode-se encontrar uma grande quantidade de grutas, praias e castelos, uma ciclovia a percorrer o litoral da região de Leiria e um mosteiro que é Património Mundial da Humanidade.



Mapa 6 - Municípios pertencentes à região de Leiria. Fonte: TCP (2021)

Segundo o mesmo sítio online, nesta região tanto se pode explorar um turismo mais urbano como um mais de natureza. Num contexto urbano a região conta com a cidade de Leiria e o seu castelo, e a Batalha com o seu mosteiro que é Património Mundial da Humanidade. Em termos de natureza a região oferece a serra de Aire e Candeeiros com as suas grutas e trilhos, o Pinhal de Leiria, a Mata do Urso e a Serra de Sicó.

Outro atrativo da região, segundo a mesma fonte, é a gastronomia. Nesta região pode-se encontrar morcela de arroz, sopa do vidreiro, arroz de marisco, feijoada de chocos, cabrito assado ou guisado, caldeirada de borrego, friginada, leitão da boa vista, migas serranas, chicharos, arroz de sarrabulho, torresmos, pudim da batalha, cavacas do Reguengo do Fetal e biscoito do Louriçal. Todas estas iguarias são originárias desta zona do país e produzidas com produtos cultivados na região.

A região de Leiria, no ano de 2019 contou com 521.059 dormidas em alojamentos turísticos, representando o equivalente a 7.3% do número total de dormidas neste ano na região. A estada média de dormidas na região de Leiria entre os anos de 2013 a 2019, encontram-se discriminadas na tabela 21. Como se pode verificar, os valores de estada média foram consistentes desde 2013 a 2019, situando-se nas 1.9 noites por turista.

Tabela 21 - Estada média em alojamento turístico da região de Leiria, relativamente ao período compreendido entre os anos de 2013 a 2019. Fonte: TCP, 2021.

Região\Anos	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Leiria	1.9	1.9	1.9	1.9	1.9	1.9	1.9

Relativamente ao número de hóspedes na região de Leiria, apresentada na tabela 22, pode-se observar que, no ano de 2019, a região teve 277.288 hóspedes, sendo este valor 6.7% do número total de hóspedes do centro de Portugal, que corresponde a mais de 4 milhões. Este é um crescimento de menos de 100 mil hóspedes, comparativamente com o ano de 2014, o que equivale a um crescimento percentual de 144.8%.

Tabela 22 - Número total de hóspedes na região de Leiria, relativamente ao período compreendido entre os anos de 2014 a 2019. Fonte: TCP, 2021.

Região\Anos	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Leiria	-----	191.495	216.296	235.995	273.824	276.200	277.288

Em relação aos valores dos proveitos turísticos totais anuais obtidos pela região de Leiria, estes encontram-se discriminados na tabela 23. É possível afirmar que, a região sofreu uma subida percentual de 169.6%, entre os anos 2014 e 2019, passando de mais de 14 milhões de proveitos totais em 2013, para quase 24 milhões de proveitos totais no ano de 2019.

Tabela 23 - Valores referentes aos proveitos turísticos totais, em milhões de euros, na região de Leiria, durante o período de 2014 a 2019. Fonte: TCP, 2021.

Região\Anos	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Leiria	-----	14.078	16.564	18.829	22.472	23.106	23.873

No que toca à taxa de ocupação, a região de Leiria sofreu um crescimento percentual de 28.6% para 33.5%, no período compreendido entre os anos de 2014 a 2019 como se pode observar na tabela 24. No

entanto, este crescimento atingiu um máximo de 34.4% em 2017, tendo diminuído nos 2 anos seguintes até aos 33.5%.

Tabela 24 - Taxa de ocupação na região de Leiria, entre os anos de 2014 a 2019. Fonte: TCP, 2021.

Região\Anos	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Leiria	-----	28.6	30.2	31.8	34.4	33.9	33.5

2.2.6. Médio Tejo

A região do Médio Tejo, segundo o portal (RMC) ² está localizada na Região Centro do país e maioritariamente no distrito de Santarém. Esta é constituída pelos municípios de Abrantes, Alcanena, Constância, Entroncamento, Ferreira do Zêzere, Mação, Ourém, Sardoal, Tomar, Torres Nova e Vila Nova da Barquinha. O Médio Tejo ocupa mais de 2 500km² de território e tem mais de 220 mil habitantes, o que dá cerca de 84 habitantes por km².



Mapa 7 - Municípios pertencentes à região do Médio Tejo. Fonte: TCP (2021)

Segundo o mesmo portal, esta região destaca-se a nível nacional maioritariamente pela sua riqueza patrimonial. No Médio Tejo podemos encontrar o Convento de Cristo que é Património Mundial da Humanidade, o Santuário de Fátima - visitado por milhares de pessoas todos os anos, e pela sua componente paisagística acompanhada por 5 rios (Almonda, Alviela, Nabão, Tejo e Zêzere).

De acordo com o (VCP) ³, a gastronomia também tem um papel de bastante atratividade na região do Médio Tejo. Esta é conseguida pelo arroz de lampreia, açorda de sável, fataça frita, achigã grelhado, ensopado de enguias, sopas de verde, maranhos, morcela de arroz, queijinhos do céu, fatias de tomar, palha de Abrantes, tigelada, beija-me depressa, pastéis de feijão e as castanhas que são produtos típicos da região.

A região do Médio Tejo, no ano de 2019 contou com 1.347.791 dormidas em alojamentos turísticos, representando o equivalente a 18.9% do número total de dormidas neste ano na região. A estada média de dormidas na região do Médio Tejo entre os anos de 2014 a 2019, encontram-se discriminadas na tabela 25. Como se pode verificar, os valores de estada média foram alterando desde 2014 a 2019, situando-se entre 1.6 noites média por turista e as 1.8 noites média por turista.

Tabela 25 - Estada média em alojamento turístico da região do Médio Tejo, relativamente ao período compreendido entre os anos de 2014 a 2019. Fonte: TCP, 2021.

Região\Anos	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Médio Tejo	-----	1.7	1.6	1.6	1.8	1.6	1.6

Relativamente ao número de hóspedes na região do Médio Tejo, apresentada na tabela 26, pode-se observar que, no ano de 2019, a região teve 849.868 hóspedes, sendo este valor 20.6% do número total de hóspedes do centro de Portugal, que corresponde a mais de 4 milhões. Este é um crescimento de mais de 300 mil hóspedes, comparativamente com o ano de 2014, o que equivale a um crescimento percentual de 190.5%.

Tabela 26 - Número total de hóspedes na região do Médio Tejo, relativamente ao período compreendido entre os anos de 2014 a 2019. Fonte: TCP, 2021.

Região\Anos	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Médio Tejo	-----	497.220	573.086	633.990	861.966	764.256	849.868

Em relação aos valores dos proveitos turísticos totais anuais obtidos pela região do Médio Tejo, estes encontram-se discriminados na tabela 27. É possível afirmar que, a região sofreu uma subida percentual de 179.9%, entre os anos 2014 e 2019, passando de mais de 31 milhões de proveitos totais em 2013, para mais de 56 milhões de proveitos totais no ano de 2019. No entanto, de salientar que no ano de 2017 foi atingido o máximo de mais de 65 milhões de euros, valor que reduziu drasticamente em 2018, tendo voltado a subir em 2019.

Tabela 27 - Valores referentes aos proveitos turísticos totais, em milhões de euros, na região do Médio Tejo, durante o período de 2014 a 2019. Fonte: TCP, 2021.

Região\Anos	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Médio Tejo	-----	31.265	36.095	39.514	65.594	51.833	56.209

No que toca à taxa de ocupação, a região do Médio Tejo sofreu um crescimento percentual de 26.2% para 31.7%, no período compreendido entre os anos de 2014 a 2019 como se pode observar na tabela 28. De salientar que no ano de 2017 foi atingido um máximo de 39.5%, tendo este descido em 2018 para 29.7% e subido em 2019 para 31.7%.

Tabela 28 - Taxa de ocupação na região da Ria de Aveiro, entre os anos de 2014 a 2019. Fonte: TCP, 2021.

Região\Anos	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Médio Tejo	-----	26.2	27.5	28.9	39.5	29.7	31.7

2.2.7. Oeste

Segundo o (VCP) ³, a região do Oeste destaca-se pelos seus museus e monumentos e pelo bom tempo. Esta é uma região onde o turismo já está muito trabalhado, justificando-se por exemplo pelo elevado número de rotas existentes e que vão ao encontro dos mais diversos gostos. Essas rotas são: rota dos Castelos e Fortalezas, Rota do Barroco, Rota do Gótico, Rota da Cerâmica, Rota dos Moinhos, Rota do Vinho e por fim a Rota dos Mosteiros.

Relativamente ao número de hóspedes na região do Oeste, apresentada na tabela 30, pode-se observar que, no ano de 2019, a região teve 694.762 hóspedes, sendo este valor 16.9% do número total de hóspedes do centro de Portugal, que corresponde a mais de 4 milhões. Este é um crescimento de quase 300 mil hóspedes, comparativamente com o ano de 2013, o que equivale a um crescimento percentual de 195.9%.

Tabela 30 - Número total de hóspedes na região do Oeste, relativamente ao período compreendido entre os anos de 2013 a 2019. Fonte: TCP, 2021.

Região\Anos	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Oeste	354.648	416.787	475.169	518.307	607.363	650.917	694.762

Em relação aos valores dos proveitos turísticos totais anuais obtidos pela região do Oeste, estes encontram-se discriminados na tabela 31. É possível afirmar que, a região sofreu uma subida percentual de 265%, entre os anos 2013 e 2019, passando de mais de 31 milhões de proveitos totais em 2013, para quase 84 milhões de proveitos totais no ano de 2019.

Tabela 31 - Valores referentes aos proveitos turísticos totais, em milhões de euros, na região do Oeste, durante o período de 2013 a 2019. Fonte: TCP, 2021.

Região\Anos	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Oeste	31.685	41.644	51.696	59.288	69.176	78.070	83.964

No que toca à taxa de ocupação, a região do Oeste sofreu um crescimento percentual de 26.5% para 35.2%, no período compreendido entre os anos de 2013 a 2019 como se pode observar na tabela 32. No entanto, foi atingido um máximo de 37.5% em 2017, tendo descido em 2018 para 36.8% e em 2019 para 35.2%.

Tabela 32 - Taxa de ocupação na região do Oeste, entre os anos de 2013 a 2019. Fonte: TCP, 2021.

Região\Anos	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Oeste	26.5	31.6	32.2	35.4	37.5	36.8	35.2

2.2.8. Beira Baixa

De acordo com o (VCP) ³, a denominada “Capital da Beira Baixa” é Castelo Branco que tem um património bastante rico que vem desde a Idade Média, como a Sé de Castelo Branco. Em Idanha-a-Nova é onde o turista se pode distrair mais devido à sua intensa agenda cultural e a elevada quantidade de praias fluviais.



Mapa 9 - Municípios pertencentes à região da Beira Baixa. Fonte: TCP (2021)

Esta região, segundo o mesmo portal, também é muito procurada para turismo rural. Existem inúmeras Aldeias de Xisto que possuem um vasto património religioso e com vastas colinas para apreciar a sua beleza. O Parque Natural do Tejo Internacional é destaque pela grande biodiversidade de animais e plantas que aqui habitam tal como a Reserva Natural da Serra da Malcata. Existe ainda o geoparque da Naturtejo que tem 16 geomonumentos espalhados por vales e montes junto ao rio Tejo. Por fim, de destacar o Pico da Melriça em Vila de Rei que é o Centro Geodésico de Portugal.

Em suma, a diversidade paisagística da Região Centro é aquela que mais se destaca entre todas as suas atrações e é a sua beleza natural que a torna o local escolhido para a realização das férias de um turista. O desporto entra aqui como um fator que pode desenvolver estas regiões, através por exemplo do desporto de natureza ou do desporto aquático ou náutico. A região centro é caracterizada pela sua proximidade com diversos cursos de água, tornando-se evidente a sua diversidade geográfica e a razão pela qual grande parte dos CAR's da região possuem atividades náuticas. Estes, têm características que se enquadram na região Centro e que podem aumentar o turismo nestes locais. Outros eventos desportivos também são fundamentais para a dinamização destes territórios.

Após esta breve apresentação das regiões pertencentes ao TCP, é necessário ao desenvolvimento da tese, explorar e conhecer os CAR's. Estes, foram construídos numa lógica de descentralização de equipamentos desportivos no país e do aumento de qualidade das infraestruturas ao dispor dos atletas.

A região da Beira Baixa, no ano de 2019 contou com 167.931 dormidas em alojamentos turísticos, representando o equivalente a 2.4% do número total de dormidas neste ano na região centro de Portugal. A estada média de dormidas na região da Beira Baixa entre os anos de 2014 a 2019, encontram-se discriminadas na tabela 33. Como se pode verificar, os valores de estada média foram consistentes desde 2014 a 2019, situando-se nas 1.7 noites por turista.

Tabela 33 - Estada média em alojamento turístico da região da Beira Baixa, relativamente ao período compreendido entre os anos de 2014 a 2019. Fonte: TCP, 2021.

Região\Anos	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Beira Baixa	-----	1.6	1.7	1.7	1.7	1.7	1.7

Relativamente ao número de hóspedes na região da Beira Baixa, apresentada na tabela 34, pode-se observar que, no ano de 2019, a região teve 100.581 hóspedes, sendo este valor 2.4% do número total de hóspedes do centro de Portugal, que corresponde a mais de 4 milhões. Este é um crescimento de mais de 40 mil hóspedes, comparativamente com o ano de 2014, o que equivale a um crescimento percentual de 190.5%.

Tabela 34 - Número total de hóspedes na região da Beira Baixa, relativamente ao período compreendido entre os anos de 2014 a 2019. Fonte: TCP, 2021.

Região\Anos	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Beira Baixa	-----	64.817	72.944	79.255	87.805	91.751	100.581

Em relação aos valores dos proveitos turísticos totais anuais obtidos pela região da Beira Baixa, estes encontram-se discriminados na tabela 35. É possível afirmar que, a região sofreu uma subida percentual de 161.4%, entre os anos 2014 e 2019, passando de mais de 5 milhões de proveitos totais em 2014, para mais de 8 milhões de proveitos totais no ano de 2019.

Tabela 35 - Valores referentes aos proveitos turísticos totais, em milhões de euros, na região da Beira Baixa, durante o período de 2014 a 2019. Fonte: TCP, 2021.

Região\Anos	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Beira Baixa	-----	5.033	6.256	6.387	7.135	7.604	8.124

No que toca à taxa de ocupação, a região da Beira Baixa sofreu um pequeno crescimento percentual de 23.8% para 25.9%, no período compreendido entre os anos de 2014 a 2019 como se pode observar na tabela 36. No ano de 2018 atingiu um máximo de 26.6%, que reduziu em 2019 25.9%.

Tabela 36 - Taxa de ocupação na região da Beira Baixa, entre os anos de 2014 a 2019. Fonte: TCP, 2021.

Região\Anos	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Beira Baixa	-----	23.8	24.7	25	26	26.6	25.9

Capítulo III - Centros de Alto Rendimento em Portugal

Os CAR's foram construídos com o objetivo de melhorar a performance desportiva dos atletas nacionais e internacionais. Portugal tem em todo o seu território nacional continental, 14 CAR's reconhecidos pela Fundação do Desporto. Compete a esta fundação a gestão e rentabilização destas infraestruturas, que pode ser conseguida de diversas formas, como por exemplo: captando investimento para o CAR, organizando e apoiando os eventos realizados, apoiando as jovens promessas assegurando que estes têm todas as condições para atingir o seu potencial, mantendo as infraestruturas atualizadas e em bom estado e desenvolvendo estratégias para a economia desportiva (Sousa, 2019).

No mapa 10, podemos ver a localização de cada um dos CAR's à escala nacional.



Mapa 10 - Localização dos CAR's Portugueses. Fonte: Frederico Figueiredo, 2020

Os CAR's portugueses têm diversos pontos fortes como por exemplo: localização distribuída por todo o território continental, diversa oferta de modalidades, presença de atletas consagrados nos CAR's, boa aproveitação dos recursos marítimos e fluviais para os desportos náuticos e existência de uma entidade que gere todos os CAR's. Em relação a pontos fracos podem-se considerar os seguintes: reduzida sustentabilidade financeira, pouca internacionalização e promoção das infraestruturas, pouca qualidade dos equipamentos e falta de recursos humanos com qualificações necessárias para trabalhar nestes espaços (Sousa, 2019).

No capítulo seguinte, irá ser feita uma breve apresentação de todos os CAR's existentes até à data de realização deste relatório em Portugal.

3.1. Centros de Alto Rendimento não localizados na área do Turismo Centro de Portugal

3.1.1. CAR da Golegã

O CAR da Golegã, de acordo com o (HIGHSP) ⁵, foi a primeira infraestrutura portuguesa com o objetivo do alto rendimento para a modalidade de desportos equestres. Com inauguração em 2013, foi necessário um investimento de mais de 3 milhões de euros para a sua construção (Sousa, 2019). O espaço foi desenhado de forma a receber cavaleiros, equipas e seleções nacionais e internacionais da modalidade. Aqui, preparam-se para diversas competições, sendo as mais importantes o Campeonato da Europa e do Mundo e os Jogos Olímpicos e Paralímpicos (Figura 1).



Figura 1 - CAR da Golegã. Fonte: Equisport, 2021

Sedeado na “Capital do Cavalo”, os objetivos principais da construção deste CAR foi preparar cavaleiros e equipas portuguesas para as diversas competições em que estes participem. Para isso é muito importante o acompanhamento físico e psico-motor dos cavaleiros de alta competição de forma a retirar todo o seu potencial e rendimento desportivo.

O espaço é dotado de departamento médico e veterinário para um melhor acompanhamento dos cavalos. Este é feito a partir de cirurgias, diagnósticos, *follow-up* e terapêutica de forma a melhorar as suas *performances*. De forma a assegurar a qualidade da edificação, o seu plano e respetiva construção foram articuladas com a Federação Equestre Portuguesa e Internacional de forma a poder tornar-se um espaço de referência. Aqui podem ser também realizadas formações a atletas, treinadores, monitores,

⁵ <https://highsportugal.pt/pt-pt/>

juízes entre outros oficiais da modalidade. O recinto está igualmente apto a receber as maiores competições nacionais e internacionais. De forma a continuar sempre a melhorar os seus serviços, o CAR está ligado através da *EuroEquus* a *Jerez de la Frontera* em Espanha, *Waregem* na Bélgica, *Pardubice* na República Checa e *Wroclaw* na Polónia.

Em relação a pontos fortes, o CAR da Golegã tem um bom nível de infraestruturas, tem uma elevada qualidade na sua unidade de alojamento, condições climáticas favoráveis à prática da modalidade e um contexto histórico da região em relação ao desporto equestre. Os pontos fracos prendem-se principalmente, com: ausência de alguns serviços complementares de apoio ao alto rendimento, existência de uma clínica veterinária que não está operacional, reduzida capacidade de criação e promoção de eventos, parca gestão de recursos humanos, não havendo presença física constante, sendo só destacados quando se justifica a presença e inexistência de sustentabilidade financeira, dependendo de receitas camarárias (Sousa, 2019).

3.1.2. CAR de Maia

O CAR de Maia foi criado através de infraestrutura desportiva que já existia desde 1987 de acordo com o HIGHS Portugal⁵. A sua especialização é o atletismo, que desde a sua fundação, tem sido essencial para apoiar os atletas nos treinos e competições da modalidade. Devido à sua importância na modalidade, é considerado o CAR do Atletismo no Norte (Figura 2).



Figura 2 - CAR da Maia. Fonte: Município da Maia, 2020

O espaço é constituído por uma pista de atletismo, um campo de treinos e quatro cortes de ténis que foram, ou remodelados ou construídos e que ajudou a que a infraestrutura passasse a ter as condições de CAR. Para além do atletismo, tem capacidade para receber também provas e treinos de dança, futebol, ginástica e o ténis.

A relação deste CAR com o ensino superior é grande e isso fica demonstrado pelos recursos humanos altamente qualificados que aqui trabalham. Estes, são em geral, formados em desporto e em educação física na Faculdade de Desporto da Universidade do Porto e do Instituto Superior da Maia. O equipamento tem também sido alvo de elevados investimentos que tornam o equipamento uma das principais opções para atletas, equipas, técnicos e patrocinadores. Um dos maiores fatores de destaque deste CAR é o seu alto nível de investigação e inovação, que através de parcerias com o ISMAI e empresas da região, produz produtos com vista o alto rendimento (Sousa, 2019).

Alguns dos pontos fracos padecem-se com a reduzida sustentabilidade financeira, tornando o CAR muito dependente de apoios camarários, alojamento reduzido e não enquadrado com o nível internacional e a pouca notoriedade do espaço no estrangeiro (Sousa, 2019).

Desde 2014, ano no qual Maia foi Cidade Europeia do Desporto, o número de eventos desportivos na localidade duplicou, passando hoje os 200 eventos anuais de acordo com o site HIGHS Portugal, a sua maioria concentrados neste CAR.

3.1.3. CAR de Rio Maior

O CAR de Rio Maior é especializado na modalidade de natação, constituindo-se a infraestrutura como das mais eficientes e modernas do país segundo o espaço *online* HIGHS Portugal ⁵. Este possui 2 piscinas cobertas sendo uma de 25 metros e outra de 50 metros, um tanque de saltos e outro de aprendizagem, preparado para atletas das diversas vertentes da natação (Figura 3).



Figura 3 - CAR de Rio Maior. Fonte: Rede Regional, 2020

Segundo o mesmo sítio *online*, algumas das inovações deste CAR, são um equipamento de gravação de imagens subaquáticas de forma a uma melhor análise do treino. Outra inovação é um ginásio equipado com ergómetros VASA com o objetivo de treino específico de natação. Por fim, tem aparelhos que medem a força dinâmica e estáticas dos atletas, para melhorar a sua *performance*.

De acordo com o HIGHS Portugal ⁵, esta infraestrutura conta com 2 alas independentes de alojamento que, em conjunto, fornecem 32 quartos individuais. Tem também serviços como a medicina desportiva, massagens e fisioterapia. Alguns dos seus instrumentos inovadores são os lasers, magnetoterapia, ondas de

choque e ondas curtas e os ultrassons. Sendo a natação o principal foco deste CAR, o espaço tem também condições para receber as modalidades de atletismo, futebol e triatlo, rodeando-se de um parque escolar, fazendo com que as distâncias a percorrer entre os espaços sejam residuais.

O CAR de Rio Maior é gerido pela empresa municipal DESMOR há 20 anos de acordo com informação prestada pelo CAR. Este, possui uma baixa dependência financeira, evidenciando uma boa gestão económica e financeira. Outro fator de destaque é a parceria entre o CAR e a Universidade de desporto de Rio Maior (Sousa, 2019).

Após parceria efetuada em 2011 com a Federação de Natação, foi instalado nesta infraestrutura o CAR de natação. A época no CAR com os seus atletas residentes é igual a uma época desportiva de setembro a julho. No entanto, durante todo o ano existem estágios e eventos que mantêm o seu funcionamento os 12 meses do ano, não havendo sazonalidade. As principais competições que o CAR recebe são: Grande Prémio Internacional de Rio Maior em Marcha Atlética e o Duetlo Cidade de Rio Maior.

3.1.4. CAR de Viana do Castelo

Este CAR, segundo o HIGHS Portugal ⁵, foi inaugurado em 2013 para se dedicar à prática do *Surf* e teve a sua construção assente em pilares como a sustentabilidade, onde os materiais utilizados respeitam o ambiente. O material utilizado foi a cortiça que é 100% natural, reciclável, duradouro e sem efeitos tóxicos. O edifício tem também um reduzido consumo energético, sendo este proveniente de energias renováveis. Outro aspeto que comprova a preocupação com o meio-ambiente foi o respeito pelo relevo em forma de duna no qual se encontra, em que o edifício se encontra assente em pilares o que permite o normal funcionamento modular das dunas (Figura 4).



Figura 4 - CAR de Viana do Castelo. Fonte: Olhar Viana do Castelo, 2012

Uma das características deste CAR é a sua vocação para o desporto formativo, representando cerca de 80% da sua atividade (Sousa, 2019). Os recursos humanos do espaço são principalmente os sócios do Clube de Surf de Viana do Castelo, caso que não se verifica em mais nenhum CAR do país. Outro fator relevante é a boa gestão económica e financeira da infraestrutura, existindo pouca dependência de financiamentos externos. O CAR também tem uma parceria com a Escola Superior de Desporto e Lazer de Viana do Castelo, que resulta numa aposta em inovação e investigação. Desta, resulta a produção de novos produtos com o objetivo de fornecer o mercado do alto rendimento.

De acordo com o mesmo portal, juntando o facto de dispor de boas condições de equipamentos e de serviços de apoio à prática da modalidade, a proximidade com o mar e a tipologia de ondas desta região litoral, faz com que o CAR de Viana do Castelo seja considerado um dos melhores CAR's da Europa para a formação de novos atletas.

3.1.5. CAR de Vila Nova de Gaia

O CAR de Vila Nova de Gaia, tal como o de Viana do Castelo, foi inaugurado em 2013, tendo origem na recuperação de um pavilhão e na construção de outros pavilhões para ténis de mesa, *taekwondo* e numa

unidade de alojamento de atletas que realizam aqui os seus estágios, segundo informação obtida através do HIGHS Portugal ⁵ (Figura 5).



Figura 5 - CAR de Vila Nova de Gaia. Fonte: Telhabel, 2021

Este CAR foi construído pelo município de Vila Nova de Gaia, tendo custado cerca de 7 milhões e que após a sua construção, celebrou um acordo com as Federações de *Taekwondo* e de Tênis de Mesa para a sua rentabilização (Sousa, 2019). No entanto, os seus custos operacionais estão totalmente concentrados na câmara. Devido ao acordo com a federação de Tênis de Mesa, o CAR está aberto durante o ano todo pois costuma ser neste lugar que a seleção portuguesa prepara as suas competições. Para estágios de equipas de outras modalidades, os meses entre novembro e fevereiro costumam ser aqueles que tem uma menor procura. Estas informações foram prestadas pelo CAR de Vila Nova de Gaia (Sousa, 2019).

Em relação aos recursos humanos, a câmara municipal disponibiliza os funcionários conforme a necessidade e procura do CAR. Outro fator que foi identificado como algo a melhorar, é que apesar de se considerar que a modalidade de Tênis de Mesa têm todas as condições para a sua prática (comprovando pelo elevado número de atletas internacionais a treinar neste CAR), o *Taekwondo* tem algumas lacunas logísticas para o seu desenvolvimento apropriado.

3.1.6. CAR de Vila Real de Santo António

Em Vila Real de Santo António está um dos CAR's mais importantes do país. Este, segundo o HIGHS Portugal ⁵, é um complexo desportivo com reconhecimento europeu por parte da IAAF, *International Association of Athletics Federation* (Figura 6). Algumas razões para este reconhecimento são os seus equipamentos e infraestruturas, a experiência dos seus profissionais e dos seus técnicos desportivos. A sua construção foi realizada por fases. A primeira foi erguida em 1977 com o pavilhão desportivo, sendo que a última construção foi a conclusão da nave em 2004 (Sousa, 2019).



Figura 6 - CAR de Vila Real de Santo António. Fonte: Algarlife, 2014

O CAR de Vila Real de Santo António tem integrado no seu complexo e ao dispor dos seus utilizadores, uma unidade de saúde que pertence ao Hospital Particular do Algarve, sendo este especializado em fisioterapia e medicina desportiva. Em relação à prática desportiva, o CAR destaca-se pela possibilidade de simulação de treinos em condições de elevada altitude através da plataforma *Altitrainer* e de duas tendas hiperbáricas.

Apesar de ser um dos CAR's mais conceituados do país, este apresenta alguns problemas fruto do passar dos anos. A oferta de equipamentos de ponta é bastante reduzida, o que pode ter relação com a elevada dependência financeira de fundos camarários. Outro problema identificado é a reduzida qualificação dos profissionais do CAR e da sua estabilidade temporária no CAR. No entanto, o CAR de Vila Real de Santo António é dos melhores do país em questões de marketing e gestão comercial. Este aspeto é justificado pela aposta nas necessidades dos clientes e sua resolução e de uma boa noção da concorrência nacional e internacional, permitindo detetar fatores distintivos e aposta nos mesmos (Sousa, 2019).

3.1.7. CAR do Jamor

O CAR do Jamor, de acordo com HIGHS Portugal ⁵, foi inaugurado no dia 10 de junho de 1944, sendo um complexo desportivo que disponibiliza infraestruturas de qualidade para diferentes modalidades desportivas. Estas podem ser de desporto de alto rendimento, desporto federado e desporto de lazer (Figura 7).



Figura 7 - CAR do Jamor. Fonte: Espaço Cidade Arquitetos, 2021

Segundo o mesmo sítio *online*, em relação ao desporto de alto rendimento, este CAR abriga treinos e estágios de diversas seleções nacionais nas componentes de séniores e de formação. Inclui-se na sua infraestrutura de apoio alojamento, acompanhamento clínico, avaliação e controlo do treino e nutrição dos atletas. O CAR do Jamor conta com parcerias com diferentes instituições de Ensino Superior e com Centros de Investigação de forma a ter um acompanhamento próximo das atualizações de métodos de treino mais eficazes na preparação de um atleta.

De acordo com informações prestadas pelo CAR do Jamor, não existe sazonalidade nesta infraestrutura. Apesar de o período do verão ser aquele com menos procura, o CAR está preparado para receber atletas os 12 meses do ano. Estes, costumam usar o espaço conforme o calendário da sua modalidade e do seu quadro competitivo que pode variar dentro do mesmo desporto.

Um dos problemas atualmente identificados no CAR do Jamor é a necessidade de investir na melhoria da oferta desportiva do espaço e da atualização de alguns equipamentos. Outro problema é a pouca autonomia financeira, o que não permite um melhor desenvolvimento do espaço e que tem tido graves consequências na questão de recursos humanos, tendo-se reduzido de 89 funcionários para 29 entre 2012 e 2016 (Sousa, 2019). Por conseguinte, tem existido enormes dificuldades na contratação de pessoal qualificado.

3.1.8. CAR do Pocinho – Vila Nova de Foz Côa

Segundo o portal online da HIGHS Portugal ⁵, o CAR do Pocinho é especializado nas modalidades náuticas da canoagem e do remo. De acordo com informação disponibilizada pelo CAR, também é muito frequente receber equipas das modalidades de Ciclismo, Futebol, Futsal, Natação e *Stand Up Paddle*. Está inserido na região do Alto Douro Vinhateiro que é considerado Património Mundial da Unesco desde 2001. O projeto de arquitetura ficou a cargo do Sr. Fernando Álvaro Andrade que levou em conta as particularidades da região como o relevo em patamares ao longo do rio Douro. Uma das suas maiores vantagens é a parceria com a UTAD, que permite inovar em novos produtos e aumentar a oferta do CAR (Figura 8).



Figura 8 - CAR de Pocinho. Fonte: Diário de Notícias, 2017

O edifício tem capacidade para mais de 150 atletas e apresenta uma divisão em 3 áreas diferentes que são a de alojamento, a social e a de treino. As maiores motivações para a concretização deste projeto foram o desenvolvimento da prática de desportos náuticos potenciando as sinergias até então criadas, a promoção internacional do desporto português, valorização do território em que se insere e a cativação de turistas através de competições, estágios e da própria arquitetura da infraestrutura.

Uma área que foi identificada como importante de implementar neste CAR são os serviços de apoio complementares ao alto rendimento desportivo, que são cada vez mais procurados por equipas e federações. Outra área a investir é na deteção das vantagens competitivas que o CAR possa ter em comparação com a concorrência nacional e internacional. Por fim, é necessário investir numa formação adequada dos seus quadros, visto que nenhum dos 10 funcionários tem formação na área desportiva (Sousa, 2019).

Segundo informações prestadas pelo CAR, alguns clubes e seleções que já estagiaram nesta infraestrutura foram: Federação de Canoagem e de Remo, as Federações nacionais de remo da Estónia, Holanda, Noruega e Suíça, as seleções de futsal e de patinagem, o clube de remo de Dortmund, os atletas Nuno Mendes e Pedro Fragas entre outros. Este CAR também já recebeu inúmeras distinções como: *Prémio Arquitetura do Douro 2016/2017*; *Prémio Nacional do Imobiliário/" Óscar do Imobiliário" 2016*; *European Conference of Leading Architects (ECOLA) Award 2015*; *1st Prize winner in the New Buildings category: High Performance Rowing*; *Architizer A + Award 2015*; *German Design Awards 2016*; *Emerging Architecture 2016 – The Architectural Review (AREA)*. O CAR do Pocinho também já foi visitado por diversas entidades como, por exemplo: Faculdades de Arquitetura de Lisboa e do Porto; Universidades de Engenharia e Arquitetura de Espanha e da Suécia; Gabinete de Arquitetura da Noruega e de Jacarta, sendo este último um dos mais importantes da Indonésia e arquitetos da Dinamarca e da câmara de Lisboa para citar os mais importantes.

3.1.9. Síntese dos CAR's Portugueses fora da região Centro

De forma a poder ser mais fácil comparar os diferentes CAR's, foi construída uma tabela abaixo onde se identificam alguns aspetos relevantes como a densidade urbana, a dimensão, o espaço físico, a localização geográfica e o respetivo promotor. Analisando a tabela 37, é visível que a maioria dos CAR's é gerida por promotores municipais ou governamentais, sendo a exceção, Viana do Castelo que é gerido pelo clube de surf local. Em relação a densidade urbana onde os equipamentos estão inseridos, existe uma diversidade elevada de locais com maior densidade, locais com média densidade e locais com pequena densidade. No que toca à dimensão física do espaço, só um CAR, o de Vila Real de Santo António é que é de dimensão

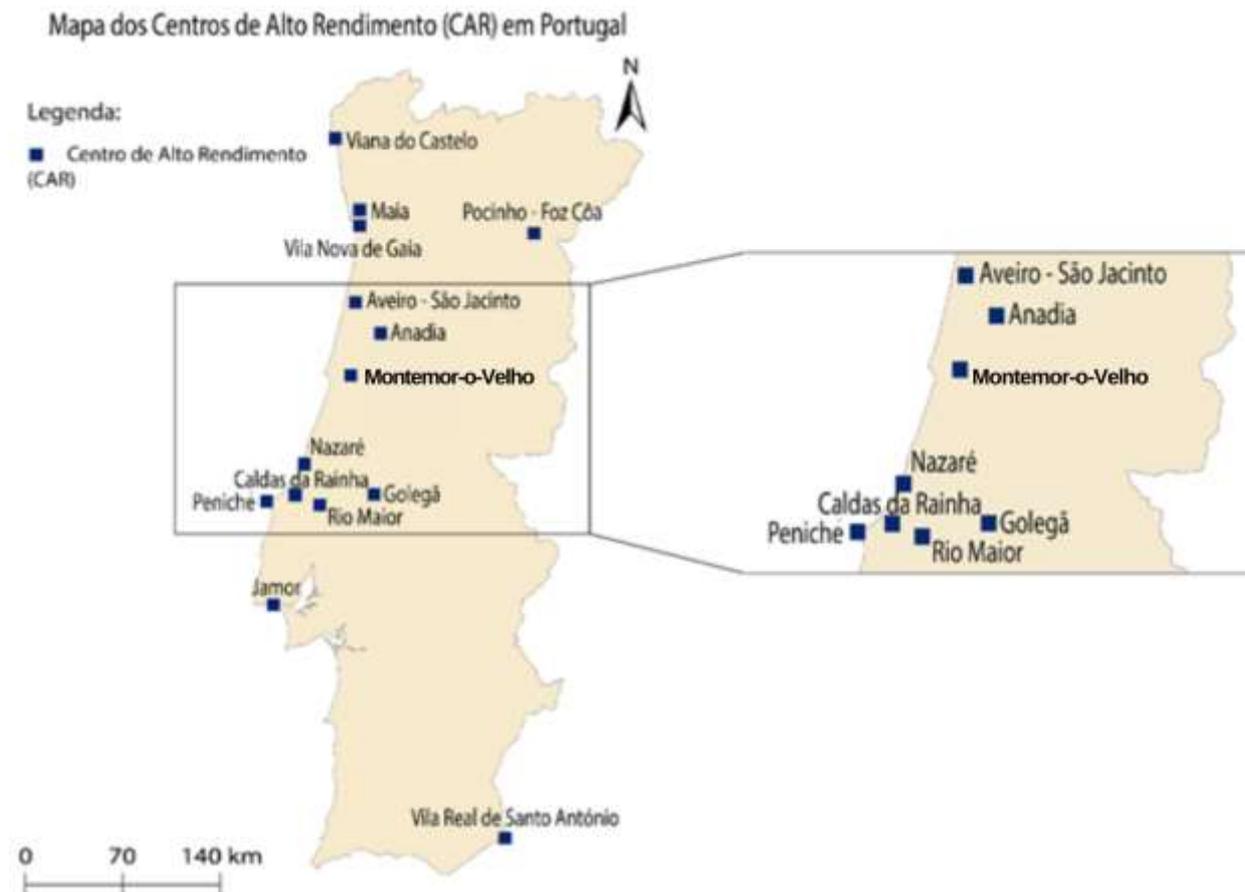
reduzida, sendo os restantes, média ou elevada. O espaço onde se inserem é na maioria urbano, apesar de por exemplo o CAR do Jamor estar inserido numa mata. Por fim, a localização geográfica é dispersa pelo país, mas com a particularidade de só os CAR's da Golegã, Rio Maior e o do Pocinho serem no interior do país.

Tabela 37 - Enquadramento do CAR's portugueses, exceto os da região Centro. Fonte: HIGHS Portugal, 2020.

	Densidade Urbana	Dimensão	Espaço	Localização Geográfica	Promotor
Golegã	Pequena	Média	Rural	Centro Interior	Município
Maia	Grande	Elevada	Urbano	Norte Litoral	Município
Rio Maior	Média	Elevada	Vila	Centro Interior	Município
Viana do Castelo	Média	Média	Urbano	Norte Litoral	Surf Clube de Viana
V. N. Gaia	Grande	Média	Urbano	Norte Litoral	Município
V.R.S.A.	Média	Reduzida	Rural	Sul Litoral	Município
Jamor	Grande	Grande	Urbano	Oeste Litoral	IPDJ
Pocinho	Pequena	Média	Rural	Norte Interior	Município

3.2 Centros de Alto Rendimento na Região Centro

No mapa 11, estão sinalizados os CAR's que fazem parte das regiões compreendidas pelo TCP, instituição onde realizei o estágio. Abaixo vão ser detalhados os CAR's e as suas principais características.



Mapa 11: Localização dos CAR's da Região Centro. Fonte: Frederico Figueiredo, 2020

3.2.1. CAR da Nazaré

Segundo o *website* HIGHS Portugal ⁵, o CAR da Nazaré foi edificado de forma a receber as modalidades de *Bodyboard*, *Longboard* e *Surf*. De acordo com o portal Praia do Norte, a sua construção inseriu-se no programa governamental de criação de infraestruturas que atendessem às necessidades de diversas federações desportivas com vista a obtenção de melhores resultados. O local para a sua construção foi perto da praia do Norte. Esta é bastante interessante pois, devido ao seu posicionamento em “L”, o edifício encontra-se protegido dos ventos vindos do Norte, para além de contar com uma vista panorâmica a sul sobre o mar. O espaço pode receber perto de 30 pessoas divididos em sete unidades de alojamento (Figura 9).



Figura 9 - CAR da Nazaré. Fonte: Cister, 2015

De acordo com informação prestada pelo município da Nazaré através do seu *website*, a área onde está inserido este CAR está definida como uma zona em desenvolvimento onde se encontra um pinhal, um parque urbano e um parque infantil e o Norpark. Neste local pode-se também observar o forte da Nazaré e o mar. A área desportiva do CAR da Nazaré é constituída por um espaço com mais de 100m², onde se encontra a área de ação, uma sala polivalente, o hangar para pranchas, os balneários, uma área médica e outra de sauna, um ginásio e uma sala de convívio.

Segundo informação recolhida junto deste CAR, o seu promotor é a empresa municipal “Nazaré Qualifica” através da comissão de gestão local que é composta pela Federação de *Surf*, IPDJ, Câmara Municipal da Nazaré e Clube de Desportos Alternativos da Nazaré. Segundo mesmo, existe uma equipa própria de apoio aos atletas da Nazaré e que é patrocinada pela marca do município “Praia do Norte”. Esta inclui um preparador físico, um fisioterapeuta, um psicólogo desportivo e um nutricionista. A partir da mesma referência, ficou esclarecido que este CAR não sofre com a sazonalidade porque a partir da colaboração com o município, o CAR realiza *Cross Selling*, rentabilizando desta forma o CAR e os seus equipamentos desportivos, cedendo-os a outros desportos.

Com o intuito de ser cada vez mais competitivo no mundo do alto rendimento, o CAR tem construído diversas parcerias com empresas locais no sentido de melhorar a oferta dos seus serviços. No entanto,

seria recomendado tentar reduzir a atual dependência de fundos camarários para a sua gestão corrente (Sousa, 2019).

Os principais eventos que este CAR já recebeu foram: Nazaré Challenge (Etapa do Big Wave World Tour *Surf*); Etapa do Mundial de Bodyboard; Campeonato do Mundo de Freeride de Jetski; Europeu de Andebol de Praia Sub-16; e Nazaré Cup de Andebol (Torneio Internacional de camadas jovens).

3.2.2. CAR das Caldas da Rainha

O CAR de Caldas da Rainha foi inaugurado em 2010 e de acordo com o *website* HIGHS Portugal ⁵, é dedicado à prática de badminton. Esta infraestrutura reúne condições de excelência para a realização de eventos internacionais, estágios e o aprofundamento de metodologias de treino com vista a excelência desportiva. Assim, foram criadas para o desenvolvimento e promoção da modalidade com vista a obtenção de mais êxitos desportivos (Figura 10).



Figura 10 - CAR das Caldas da Rainha. Fonte: Clube de Badminton de Évora, 2018

Devido às excelentes condições deste CAR, também pode ser utilizado para outras modalidades ou eventos não desportivos. Uma questão que contribui para esta utilização intermodal, é o facto de ser uma cidade de tamanho médio que permite aos atletas e treinadores uma melhor utilização e organização do

seu tempo de trabalho e de lazer. No entanto, um dos aspetos a ser melhorado é na criação de um alojamento próprio do CAR. Atualmente, os atletas costumam ficar nas instalações da Federação Portuguesa de Badminton, que em comparação com outras unidades nacionais, não cumpre algumas exigências por parte de atletas e treinadores. Outro aspeto a melhorar é que apesar do número adequado de colaboradores, estes trabalham em regime de voluntariado, diminuindo o potencial do CAR. Por fim, também é recomendado corrigir a atual dependência de fundos camarários e da Federação Portuguesa de Badminton (Sousa, 2019).

De acordo com informação recolhida junto deste CAR, este não tem sazonalidade, sendo que inclusive, está aberto durante todo o ano devido às provas de badminton. Em relação aos efeitos que o CAR tem na cidade das Caldas da Rainha, existem diversos clubes locais que usam estas instalações para realizar os seus treinos. Existem também projetos com crianças do pré-escolar, centro de educação especial Rainha Dona Leonor com pessoas portadoras de deficiência e com o hospital local no âmbito de doentes da psiquiatria. O CAR também promove férias escolares onde são desenvolvidos projetos de campos de férias. O ginásio do CAR está aberto à comunidade ao nível de trabalho da população de atletas e famílias. A nível de técnicos a federação conta com sete técnicos licenciados no desenvolvimento dos projetos acima transcritos e também de projetos de seleção nacional e na captação de novos talentos.

Este CAR já recebeu diversas competições de destaque na modalidade de badminton. Entre elas, as principais são: Campeonato Internacional Sénior de Badminton (ranking do circuito europeu/mundial sénior); Campeonato Internacional Júnior de Badminton (ranking do circuito europeu/mundial júnior); no ano de 2016 a Taça Ibérica de Ténis de Mesa; em 2014 o Campeonato Europeu de Badminton Veteranos; e em 2011 o Campeonato da Europa de Badminton de sub-17.

3.2.3. CAR de Anadia

De acordo com o *website* do município de Anadia, este CAR foi uma das maiores obras desportivas em Portugal. O seu investimento foi de perto de 12 milhões de euros, sendo que 70% foi financiado pelo Quadro de Referência Estratégica Nacional (QREN), 20% pelo IPDJ e o restante montante, cerca de 2.5 milhões, pelo próprio município (Figura 11).



Figura 11 - CAR de Anadia. Fonte: Câmara Municipal de Anadia, 2021

O CAR de Anadia, desde a sua fundação em 2009, tem apoiado o desenvolvimento, a deteção, formação e preparação de atletas e os diversos agentes desportivos com ligação ao mundo da alta competição. As formas de suporte passam por valências especializadas e orientadas para a investigação, qualificação e progresso de processos e métodos de alto rendimento desportivo seguindo os melhores padrões de nível internacional (Rosmaninho, 2012). No entanto, existem aspetos a melhorar como: aumento da oferta de serviços complementares, que pode ser conseguido através de parcerias com instituições locais, apesar das modalidades de Esgrima e de Judo encontrarem aqui excelentes condições para a sua prática, estas são pouco procuradas. Existe também a necessidade de definir quais são as vantagens competitivas deste CAR em comparação com outras infraestruturas nacionais e internacionais e, por fim, é importante reduzir a dependência de fundos camarários (Sousa, 2019).

Uma das maiores menções feitas a este CAR é o reconhecimento da União Ciclista Internacional através da conceção do título de Centro Satélite Continental do Centro Mundial de Ciclismo. Esta distinção significa que o CAR tem capacidade para receber estágios de ciclistas de diversas modalidades. As valências são no segmento do velódromo, da pista de BMX (que possui dois percursos de distâncias olímpicas, com uma pista *Challenger* a 5 metros do solo e uma na categoria *Supercross* a 8 metros do mesmo), de XCO e o CCATD que contempla três gabinetes de avaliação médico-desportiva, um laboratório, uma sala de formação e uma sala de reuniões.

O CAR de Anadia está dividido em 2 polos do concelho de Anadia. O principal é na freguesia de Sangalhos que para além de uma nave desportiva com cerca de 2500m², possui igualmente o Velódromo Nacional. Este tem uma pista *indoor* com cerca de 250 metros de perímetro e capacidade para cerca de 1000 espetadores. Como apoio a esta infraestrutura existe um edifício com 16 quartos triplos, um refeitório e uma cafetaria, uma sala de musculação, uma sala desportiva, uma sala de recuperação, um gabinete médico, seis balneários, uma oficina de bicicletas, uma sala de formações, uma sala de reuniões e uma lavandaria, segundo o descrito pela página online do município de Anadia.

O outro polo encontra-se localizado na vila da Curia. Este possui uma pista de *Cross Country* Olímpico (XCO). Na variante de BTT, o espaço contempla diversos percursos com diferentes níveis de exigência técnica desde a formação até aos competidores de elite. O objetivo é ensinar a modalidade aos mais graúdos e de preparar os atletas de alta competição para provas nacionais e internacionais.

Segundo o HIGHS Portugal ⁵, o CAR de Anadia já recebeu atletas de mais de 40 países diferentes e dos 5 continentes do globo. Desde 2014 que a sua gestão está a cargo de uma equipa que é representada pelo município de Anadia, IPDJ, a Comunidade Intermunicipal da Região de Aveiro, a Federação de Ciclismo de Portugal, de Ginástica e de Judo, o TCP, a UC e de Aveiro e a Associação Comercial e Industrial da Bairrada.

Tabela 38 - Principais competições que o CAR de Anadia recebeu até 2021. Fonte: HIGHS Portugal, 2020.

Anos	Eventos
2017	Troféu Internacional Município de Anadia (Prova Internacional de Ciclismo de Pista C1) Torneio Internacional Gymsport – Ginástica Artística Sport Clube do Porto Campeonato da Europa de Ciclismo de Pista, juniores e sub-23
2016	Cycling Portugal (Prova Internacional de Ciclismo de Pista C1) 4ª edição da Taça do Mundo de Ginástica Artística (Seleções Nacionais GAM e GAF)

	<p>Troféu Litério Marques (Prova Internacional de Ciclismo de Pista C1)</p> <p>Torneio Internacional Gymsport – Ginástica Artística</p>
2015	<p>Torneio de Ginástica Artística, Gymsport;</p> <p>Prova Internacional de Ciclismo de Pista C1</p> <p>Taça do Mundo de Ginástica Artística</p> <p>Campeonato Nacional e Troféu Marquês do Funchal de Pentatlo Moderno</p> <p>Troféu Internacional de Pista, Prof^o Litério Marques – C1</p>
2014	<p>5^o Torneio Internacional de Ginástica Artística GYMSPORT / Anadia</p> <p>Taça do Mundo de Ginástica Artística, feminina e masculina</p> <p>Campeonato da Europa de Ciclismo de Pista, juniores e sub-23</p> <p>Campeonato Nacional e Troféu Marques do Funchal de Pentatlo Moderno</p> <p>Troféu Internacional de Pista, Prof^o Litério Marques – C1</p>
2013	<p>4^o Torneio Internacional de Ginástica Artística GYMSPORT / Anadia</p> <p>Taça do Mundo de Ginástica Artística, feminina e masculina</p> <p>Campeonato da Europa de Ciclismo de Pista, juniores e sub-23</p>
2012	<p>3^o Torneio Internacional de Ginástica Artística, GYMSPORT / Anadia</p>

	Campeonato da Europa de Ciclismo de Pista, juniores e sub-23
2011	Taça do Mundo de Esgrima 2º Torneio Internacional de Ginástica Artística GYMSPORT/Anadia Campeonato da Europa de Ciclismo de Pista, juniores e sub-23
2010	Campeonato do Mundo de Ciclismo de Pista, categoria Masters
2009	1º Troféu Ibérico de Ciclismo de Pista

3.2.4. CAR de Montemor-o-Velho

Inaugurado em 2002, segundo o *website* do município de Montemor-o-Velho, este CAR foi planeado com vista o acolhimento de modalidades como a canoagem, natação, remo e triatlo. Este enquadra-se no plano de desenvolvimento de alto rendimento desportivo em Portugal através da criação de infraestruturas. Neste caso, as condições geográficas do rio Mondego são das melhores para a criação de um CAR de excelência. É muito importante este aspeto pois funciona como um foco de atração de atletas e de adeptos, trazendo os devidos impactos turísticos com a sua utilização ao longo do ano (Figura 12).



Figura 12 - CAR de Montemor-o-Velho. Fonte: EsposendeDesportivo, 2015

A zona de treino de desportos náuticos tem cerca de 2 mil metros de extensão, perto de 135 metros de largura e aproximadamente 3.5 metros de profundidade. Tem ainda uma pista de retorno, um canal de aquecimento e de arrefecimento conforme a necessidade, uma ciclovía e áreas de apoio ao treino como balneários, ginásio, hangares, salas polivalentes e saunas.

Apesar das suas boas condições, existem aspetos que podem ser melhorados neste CAR. Um dos mais importantes é a construção de um corta-vento de maneira a promover iguais condições competitivas nas pistas. Outras necessidades são a substituição de alguns equipamentos que já se encontram desatualizados ou desgastados e aumentar os serviços de alojamento e de restauração, atualmente inexistentes. Por fim, a dependência financeira de fundos camarários e os recursos humanos escassos e que trabalham para a câmara, impedem o CAR de Montemor-o-Velho de aumentar o seu potencial competitivo (Sousa, 2019).

Tabela 39 - Principais competições que o CAR de Montemor-o-Velho recebeu até 2021. Fonte: HIGHS Portugal, 2020.

Anos	Eventos
2018	EUSA Games de Remo e de Canoagem Campeonato do Mundo de velocidade de canoagem e de canoagem veteranos 13ª Regata Internacional Litocar – Remo
2017	12ª Regata Internacional Litocar – Remo
2016	III Taça do Mundo de velocidade de canoagem 11ª Regata Internacional Litocar – Remo
2015	Campeonato do Mundo de velocidade de masters e de canoagem Campeonato do Mundo de velocidade de sub23 e de juniores de canoagem I Taça do Mundo de velocidade de canoagem 10ª Regata Internacional Litocar – Remo

2014	9ª Regata Internacional Litocar – Remo
2013	Campeonato da Europa de Velocidade de Séniores de canoagem Portugal Winter Trial – Canoagem 8ª Regata Internacional Litocar – Remo
2012	Campeonato da Europa de Juniores e sub23 de Canoagem Portugal Winter Trial Canoagem 7ª Regata Internacional Litocar – Remo
2011	Portugal Winter Trial Canoagem
2010	Campeonato da Europa de Remo

3.2.5. CAR de Peniche

De acordo com o *website* do município de Peniche, este CAR foi construído com o objetivo do treino e do aperfeiçoamento técnico de atletas, equipas e seleções de alta competição. O edifício tem capacidade de residências para cerca de 30 pessoas ao mesmo tempo que com a devida logística, pode ser aumentado. Esta localidade foi selecionada para abrigar um CAR devido às condições naturais que dispõe para a prática de desportos náuticos. Outra motivação foi a especialização e investimento da cidade em ser reconhecida como Capital da Onda (Figura 13).



Figura 13 - CAR de Peniche. Fonte: Colmex, 2021

De forma ao CAR de Peniche aumentar o seu potencial competitivo, existem alguns aspetos que necessitam correção. Em relação ao alojamento, este deveria ser melhorado pois não cumpre os requisitos para a alta competição. Alguns equipamentos e serviços de complemento também necessitam de melhoramentos de forma a tornar o CAR mais competitivo. No entanto, a alta competição não é uma das prioridades da gestão do CAR. Esta, passa promoção do território e pela rentabilidade económica do espaço, algo que não tem sido conseguido. Em relação à concorrência, existem alguns espaços em Peniche que possuem melhor localização, melhores serviços de alojamento e de restauração e com serviços de apoio ao alto rendimento. Um fator relevante deste CAR que se constitui como um problema, é que só se encontra aberto quando existam reservas e os recursos humanos são pessoal disponibilizado pela câmara (Sousa, 2019).

Tabela 40 - Principais competições que o CAR de Peniche recebeu até 2021. Fonte: HIGHS Portugal, 2020.

Anos	Eventos
2018 - 2009	Campeonato do Mundo de Surf

2017	Campeonato Europeu de Stand Um Paddle - EuroSUP
Outros eventos	MEO Rip Curl Pro Portugal Rip Curl Gromsearch Peniche Paddle Series – Travessia Berlenga-Peniche

3.2.6. CAR de São Jacinto

Este CAR é dedicado à prática de desportos náuticos como *Bodyboard*, *Longboard* e *Surf*. No entanto, tem infraestrutura para poder acolher também outras modalidades como *Jetski*, *Motas de Água*, *Canoagem*, *Remo*, *Vela* e *Kite Surf*. O equipamento localiza-se em Aveiro na freguesia de São Jacinto. Este, tem capacidade para receber torneios nacionais e internacionais, formação de pessoas desde o nível iniciante até a um nível mais avançado e de treinadores, realização de estágios de forma ao CAR ganhar relevância em termos de promoção da prática desportiva e de promoção turística da localidade onde se insere de acordo com o *website* HIGHS Portugal. O espaço é o mais recente do país fazendo com que seja dos mais modernos, tendo capacidade de alojamento para cerca de 30 pessoas (Figura 14).



Figura 14 - CAR de São Jacinto. Fonte: Terranova, 2017

Também segundo o HIGHS, o CAR tem parceria com o município de Aveiro, a associação de *Surf* de Aveiro, a federação de *Surf* e o IPDJ, tendo os seguintes propósitos:

- Estimular a entreaajuda entre os *stakeholders* e as ações de formação e de treino promovidas pela federação de *Surf*;
- Organizar em colaboração com o município de Aveiro, a federação de *Surf* e a associação de *Surf* de Aveiro, diversos eventos nas escalas regional, nacional e internacional;
- Desenvolver um conjunto de atividade tendo como público as comunidades escolares de acordo com os quadros de desenvolvimento do *Surf* e dos diversos desportos náuticos;
- Incentivar e promover, de modo regular, a prática de *Surf* pelos cidadãos da região de Aveiro;

Tendo sido o último CAR a ser construído em Portugal, no ano de 2016, é natural que ainda existam aspetos a desenvolver de forma a tornar-se tão competitivo como outros CAR's nacionais. Um dos aspetos que falha atualmente, é a falta de um ginásio de apoio ao alto rendimento, ficando dependente de parcerias com entidades locais para fornecer esse serviço. Acompanhando os CAR's dedicados principalmente ao *surf*, o alojamento também não é adequado numa perspetiva de alta competição. Em comparação com outros CAR's, as acessibilidades, a qualidade das ondas e os restantes serviços de apoio, também ficam atrás nas condições oferecidas. Por fim, a grande dependência da câmara municipal de Aveiro de fundos monetários e de recursos humanos, também condiciona o desenvolvimento deste CAR (Sousa, 2019).

A principal competição que este CAR já recebeu foi em 2017 a Etapa do European Tour de Bodyboard.

3.2.7 Síntese dos CAR's da Região Centro

Analisando a tabela 41 que está abaixo, podemos constatar que a maioria dos CAR's da região centro localizam-se em meios urbanos de densidade média, com exceção para o CAR de São Jacinto que se encontra num território pouco denso. Em relação à dimensão física das infraestruturas, não existe nenhum com uma dimensão elevada, sendo só os CAR's das Caldas da Rainha e de Montemor-o-Velho de dimensão reduzida. No que toca ao espaço onde se inserem, com exceção do CAR de São Jacinto, todos os outros localizam-se em meios urbanos, sendo metade no litoral do país e a outra metade no interior. Por fim, os promotores, com exceção do CAR de Anadia, são os respetivos municípios onde se localizam.

Tabela 41 - Enquadramento dos CAR's da região Centro.

	Densidade Urbana	Dimensão	Espaço	Localização Geográfica	Promotor
Nazaré	Média	Média	Urbano	Litoral	Município
Caldas da Rainha	Média	Reduzida	Urbano	Litoral	Federação
Anadia	Média	Média	Vila	Interior	Sunlive
Montemor-o-Velho	Média	Reduzida	Vila	Interior	Município
Peniche	Média	Média	Vila	Litoral	Município
São Jacinto	Pequena	Média	Rural	Litoral	Município

Capítulo IV - Estágio

O início do estágio que tive oportunidade de realizar em modo de teletrabalho, devido às restrições impostas pela pandemia, foi no dia 4 de janeiro de 2021, tendo o seu término no dia 26 de março do mesmo ano. Motivado pela vontade em estudar mais aprofundadamente o turismo desportivo, escolhi a instituição Turismo Centro de Portugal para realizar o meu estágio. Fui integrado no núcleo de Estruturação, Planeamento e Promoção da delegação de Coimbra e o estágio durou 3 meses, tendo realizado 392 horas.

Ao longo da realização do estágio, foi concretizada uma estratégia de trabalho em articulação com os intervenientes, entidade de acolhimento, orientador da UC e estagiário. Nesta estratégia, foram delineadas duas tarefas principais, o estudo dos CAR's portugueses, com mais ênfase na Região Centro compreendida pelo TCP e que é a base deste relatório e a realização de tarefas que me permitissem aprender e conhecer melhor o trabalho desta instituição.

4.1. 1ª Tarefa

A primeira tarefa foi a atualização da base de dados das empresas de animação da Região de Coimbra. Esta atividade consistiu em observar os *websites* das empresas e registar quais as atividades que prestam ao cliente. Após este estudo, procedi a atualização dos dados como números de telefone, e-mail, moradas das respetivas sedes e as atividades que organizam.

Esta foi uma tarefa desenvolvida durante quase 1 semana e permitiu trazer conhecimento sobre algumas das empresas turísticas mais importantes da Região Centro (Figura 15). Assim, foi uma boa porta de entrada para me possibilitar conhecer o espaço de atuação do TCP.

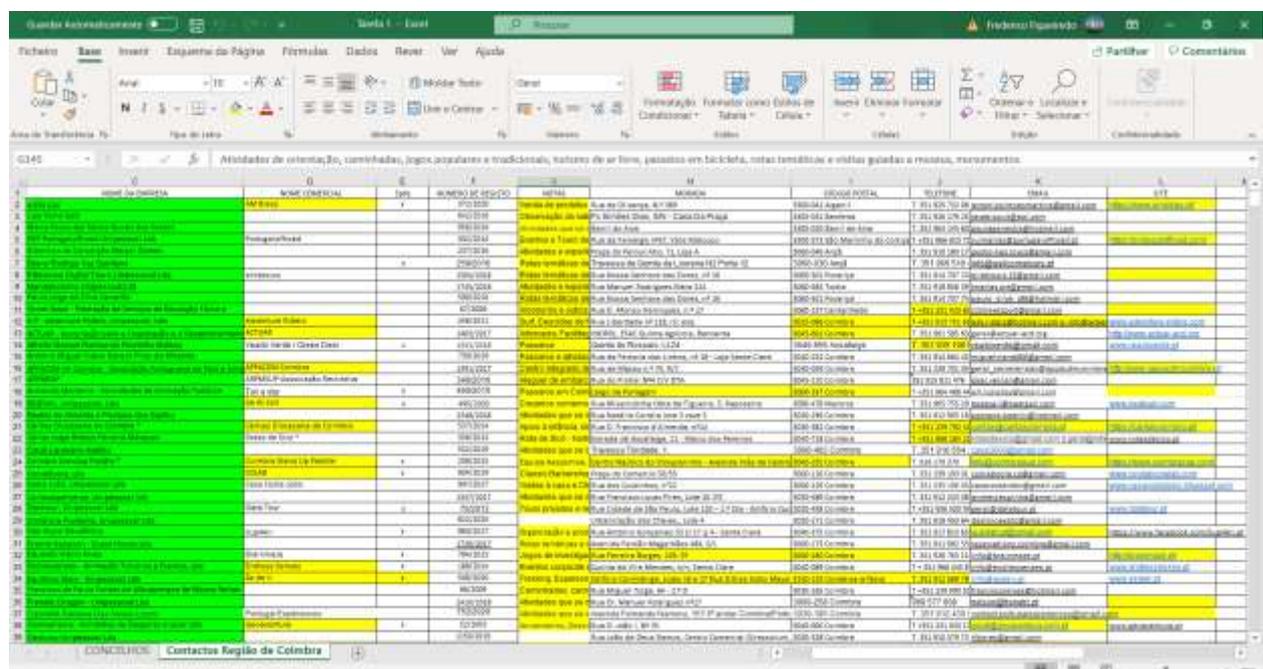


Figura 15 - Informação tipo minerada e anexada ao excel “Tabela 1”. Fonte: TCP, 2021

4.2. 2ª Tarefa

Na segunda tarefa, foi pedido para atualizar a base de dados dos postos de turismo de Ílhavo, Ovar e Sever do Vouga, para o ano de 2020. Esta consistiu em juntar os dados de diferentes documentos *excel* disponibilizados pela orientadora de forma a concentrar toda a informação no mesmo documento.

Após a entrega dos primeiros documentos, foi solicitada a atualização dos municípios de Ansião, Coimbra, Condeixa, Figueiró dos Vinhos, Góis, Guarda, Luso, Mealhada, Nazaré e Óbidos. As maiores

dificuldades que eu encontrei foi a diferente ordenação de países ou distritos entre os documentos disponibilizados pelos postos de turismo e os do TCP. Desta forma, sugeri a criação de um documento único para o TCP e os postos de turismo de forma a ser mais fácil executar a passagem de informação entre ambas. Esta passaria por: divisão dos turistas por distritos e não por concelhos e a uniformização do top 15 dos países para postos de turismo e o TCP.

Foi-me esclarecido que o tratamento de informação estatística do TCP é realizado pelo Núcleo de Apoio ao Investimento Turístico e os dados dos postos de turismo municipais são gentilmente cedidos pelos municípios. Desde o início deste processo, foi distribuído aos postos de turismo um modelo certificado de qualidade pelo TCP para o registo manual do turista, contudo, este rigor padrão nem sempre é cumprido pelas seguintes razões: alguns técnicos vão acrescentando informação que creem ser necessária, pelo que, cabe a este Núcleo a filtragem da informação enviada. Estes não podem estar constantemente a chamar a atenção pois são recetores de informação. Em relação à ordem do top 15, esta é construída a partir dos números do ano anterior apesar de haver um esforço de forma a cumprir na maioria das vezes a mesma ordem. Esta escolha de países está definida para que seja permitida um estudo da evolução anual que só é possível se as variáveis coincidirem.

Esta tarefa demorou cerca de 2 semanas a desenvolver. Permitiu-me perceber quais os maiores mercados da Região Centro de Portugal e que poderão de ter-se em conta de forma a criar campanhas de *marketing* cada vez mais direcionadas ao turista que queremos trazer para esta região (Figura 16).

País	JAN	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AUG	SET	OUT	NOV	DEZ	Total
Nacional	718	625	260			225	202	168	221	227	401	500	4918
Francia	48	89	36			16	116	146	46	38	24	7	326
Brasil	36	34	15			20	9	18	16	8	7	9	251
Espanha	26	52	8			8	191	489	34	18	0	0	688
Alemanha	11	9	4			8	16	26	25	18	1	1	137
Bélgica	5	10	7			3	11	8	7	0	2	0	38
Canadá	2	4	9			8	8	3	8	0	0	0	39
Reino Unido	3	5	4			8	16	16	16	0	0	0	72
Holanda	0	7	0			8	2	14	8	4	0	0	37
Polónia	0	3	8			8	4	2	1	0	1	0	11
E.U.A.	0	2	9			8	9	8	4	1	0	1	39
Itália	0	2	9			8	1	18	7	0	0	0	38
Japo	0	7	9			8	8	9	8	0	18	0	11
Áustria	0	0	0			8	8	1	8	0	0	0	4
Outros Países	7	19	9			2	8	31	18	0	0	0	191

Figura 16 - Informação tipo minerada e anexada ao excel “Ovar 2020 TOP15”. Fonte: TCP, 2021

4.3. 3ª Tarefa

Na 3ª tarefa realizada, foi pedido para agregar numa folha de *excel*, os recursos turísticos com acessibilidades para pessoas com mobilidade reduzida de todos os municípios desta instituição. Com a ajuda do sítio *online* do TUR4all, identifiquei os nomes, moradas, sítios oficiais na *web* e respetivas funções de forma a completar esta tarefa.

Esta tarefa demorou cerca de 2 semanas a elaborar e permitiu-me conhecer de uma forma geral, quais as ofertas que os municípios do TCP têm disponíveis para pessoas com as suas diversas necessidades especiais e a importância que é dada à participação e integração na vida turística destes indivíduos e algumas perspetivas de concelhos que podem melhorar e de outros que já tem um elevado número de atividades deste tipo. Esta tarefa demorou cerca de 2 semanas a elaborar. Com esta, pude conhecer de uma forma mais aprofundada quais as ofertas que os municípios do TCP têm disponíveis para pessoas de mobilidade reduzida, a importância que é dada à participação e integração na vida turística destes indivíduos e algumas perspetivas de concelhos que podem melhorar e de outros que já tem um elevado número de atividades deste tipo.

Tabela 42 - Informação tipo minerada e anexada ao excel “Recursos Turísticos Acessíveis do TCP”. Fonte: TCP, 2021.

Município	Recursos Turísticos	Morada	Contacto	Site	Link - Acessibilidades
Arganil	Restaurante Sombriinha	Rua da Cascalheira, 181 3300-450 Arganil	Telf (+351) 235 203 297 4makeithappen@gmail.com		https://www.tur4all.pt/resources/restaurante-sombriinha
	Centro Interpretativo de Arte Rupestre e de Chás d'Égua	Edifício da antiga Escola Primária, 6285 – 012 Chás d' Égua	Telf (+351) 235 732 787 rupestre.chas.egua@cm-arganil.pt	https://www.cm-arganil.pt/visitar/espacos-turisticos/centro-interpretativo-de-arte-rupestre-de-chas-degua/	https://www.tur4all.pt/resources/centro-interpretativo-de-arte-rupestre-de-chas-d-egua
	Capela de S. Pedro	Estrada Nacional 342, 3300-118 Arganil	Telf (+351) 235 200 150 turismo@cm-arganil.pt	https://www.cm-arganil.pt/visitar/oque-visitar/monumentos/capela-de-sao-pedro/	https://www.tur4all.pt/resources/capela-de-sao-pedro
	Inatel Piodão	Piodão, 6285-018 Piodão	Telf (+351) 235 730 100 inatel.piodao@inatel.pt	https://hoteis.inatel.pt/pt/Menu/Hotéis-Alojamento/Montanha/Piodao/Inatel-Piodao.aspx	https://www.tur4all.pt/resources/inatel-piodao

	Praia Fluvial da Cascalheira	Rua da Cascalheira, 3300-450 Secarias	Telf (+351) 235 200 150 geral@cm-arganil.pt	https://www.cm-arganil.pt/visitar/oque-visitatar/praia-fluviais/praia-fluvial-da-cascalheira-secarias/	https://www.tur4all.pt/resources/praia-fluvial-da-cascalheira
	Praia Fluvial de Côja	Caneiro de Côja, 3305 Côja e Barril De Alva	Telf (+351) 235 200 150 geral@cm-arganil.pt	https://www.cm-arganil.pt/visitar/oque-visitatar/praia-fluviais/praia-fluvial-de-coja/	https://www.tur4all.pt/resources/praia-fluvial-de-coja

4.4. 4ª Tarefa

De seguida, foi-me pedido para atualizar a Brochura Sub-Regional de Coimbra. Para esta, visitei os *sites* de diversas câmaras municipais da região de Coimbra, da CIC (Comunidade Intermunicipal de Coimbra) e diversas outras fontes de forma a poder corrigir alguns aspetos que já constituíam esta brochura e de a poder atualizar com novos locais que possam ser relevantes para os turistas.

A tarefa 4 demorou também cerca de 2 semanas a realizar, podendo perceber que a região já é constituída por uma elevada diversidade turística, a sua maioria bastante relevante no contexto nacional e que continua a crescer. Este crescimento turístico é fruto do trabalho de agentes económicos como o TCP, municípios e empresas públicas e privadas e seus trabalhadores (Figura 17).



Figura 17 - Informação tipo minerada e anexada à Brochura Sub-regional de Coimbra. Fonte: TCP, 2021

4.5. Análise do Estágio Curricular

De forma a analisar o meu percurso ao longo dos 3 meses no TCP, estes foram marcados pela pandemia COVID-19 e que levou à imposição de um estado de emergência que impediu a realização do estágio de forma presencial, passando este para o online. Ainda assim, foram 3 meses de muito trabalho, onde realizei diversas atividades muito importantes para o TCP e para os turistas. Estas atividades concentraram-se na atualização de bases de dados, essenciais para se conhecer o território e para tomadas de decisão mais conscientes e profícuas.

Durante o estágio, contei sempre com a minha orientadora para esclarecimento de dúvidas, para resolução de problemas e para apoio nas diversas atividades realizadas. Este apoio foi fundamental, pois como foi referido, foi um estágio realizado em regime online, onde para a segurança de todos, o contacto direto com outros indivíduos era de evitar. A Dra. Cláudia também foi sempre uma pessoa que me apoiou quando eu precisei, que me ajudou a melhorar profissionalmente, que me permitiu dar a minha opinião sobre diversos aspetos e que me ajudou a ser mais rigoroso, objetivo e eficiente no trabalho que efetuei.

Em relação às maiores dificuldades que senti durante o estágio, foi a falta de contacto com a equipa da delegação de Coimbra do TCP. Devido ao teletrabalho, acabei por me ver impossibilitado de contactar com os meus colegas, de dialogar com eles, de aprender mais sobre a instituição, de ter algumas experiências como por exemplo as Feiras de Turismo, entre outras atividades que só de forma presencial são possíveis. Pela mesma razão, fiquei impossibilitado de conhecer melhor a minha orientadora, de obter mais conhecimento, de conhecer outras formas de trabalho e de partilha de experiências.

Dadas as condições existentes, considero que foi uma experiência bastante profícuas, onde aprendi a ser mais autónomo, a definir horários, prazos e de melhorar as minhas capacidades de trabalho. Ao longo de três meses, tive a oportunidade de estudar diversos locais de todas as regiões do TCP, o que me deu a oportunidade de conhecer melhor esta região, as suas potencialidades, os seus pontos fortes e pontos fracos e o seu tipo de turismo.

CONCLUSÃO

Em jeito de conclusão deste relatório, torna-se importante conceber algumas conclusões após a sua construção, as suas principais ilações e a forma como se procedeu à sua realização.

Tendo idealizado o tema após diálogo com a instituição TCP, onde realizei o estágio, considero importante referir como se procedeu esta relação. Escolhi esta associação para realizar um estágio, pois, ao realizarem um trabalho de ligação entre instituições públicas e privadas, conseguem estabelecer acordos que tem permitido à Região Centro do país assumir-se como um destino turístico de referência. Este trabalho de ligação é fundamental no sentido de aproximar todos os *stakeholders* turísticos e de congregar forças, com o objetivo de aumentar os benefícios para os intervenientes.

Assim, dei início ao meu estágio com muita ambição e entusiasmo por poder aprender como funciona o TCP e poder contribuir para o progresso turístico na região. Salientando que a pandemia retirou alguns aspetos que considero que teriam sido essenciais para um melhor aproveitamento desta experiência, os 3 meses no qual colaborei com a instituição, foi um período de muitos ensinamentos, trabalho e no qual melhorei todos os dias.

Este trabalho passou pelo melhoramento das fontes de dados da instituição, fundamental para uma boa compreensão do território, das suas necessidades e que permitam, uma melhor intervenção nestas localidades. Ao longo deste período aprendi novos métodos de trabalho, novas formas de relacionamento e de adaptação a um mundo que vivia um dos seus períodos mais negros.

Referindo ao tema deste relatório, após a sua realização, ficou mais perceptível a forma como os CAR's portugueses funcionam em Portugal, as suas dinâmicas e os seus impactos nos territórios onde se inserem. De salientar, que estes localizam-se unicamente em Portugal Continental, o que pode demonstrar abertura e potencial a uma futura construção de um espaço destes numa região autónoma, ou inclusivamente nas duas. São duas regiões com diversas particularidades geográficas que permitem a prática de diversas modalidades, sendo ainda geograficamente localizado entre o continente americano, europeu e africano, o que pode indicar um potencial de mercado bastante abrangente.

Os CAR's portugueses são característicos por concentrarem equipamentos dotados principalmente à prática de desportos náuticos, por serem equipamentos geridos pelos serviços camarários, pela grande falta de autonomia financeira e de recursos humanos e ainda pelas suas condições medianas em comparação com outras infraestruturas europeias.

Num contexto nacional, todas as modalidades têm os seus espaços próprios. No entanto, nota-se uma grande tendência para espaços que permitam albergar modalidades como o surf, remo, canoagem entre outras atividades relacionadas com a água. Esta pode ser explicada por Portugal ser um país com uma costa vasta e que tem uma população concentrada maioritariamente no litoral, o que aumenta a disponibilidade para a prática destes desportos. Contudo, também o interior reúne condições para a prática de desportos náuticos através de rios, barragens e águas interiores. Outro fator importante e que compromete o evoluir dos CAR's nacionais, é a sua fraca independência económica. Devido a esta situação, os CAR's não conseguem evoluir os seus equipamentos e as suas condições de trabalho, o que se reflete nos resultados desportivos. Um aspeto muito importante é a falta de recursos humanos qualificados nos CAR's. Assim, os atletas não conseguem ter um acompanhamento tão adequado como seria desejado.

Estes são os aspetos que seriam mais importantes corrigir de forma a aumentar a eficiência destas infraestruturas, tão importantes para a dinamização dos territórios e para o país. Sendo o desporto uma atividade com benefícios para a saúde pública tão elevados, é premente a aposta nestes equipamentos e reformas com o objetivo de melhorar as suas condições e atingir níveis mais elevados de produtividade.

No que toca a constrangimentos evidenciados ao longo da construção deste relatório, estes foram vários. A pandemia do Covid-19, que durante largos períodos de tempo obrigou a um confinamento geral e a restrições de mobilidade, impediu o contacto pessoal com responsáveis do TCP e dos CAR's. Este era importantíssimo de forma a obter conhecimentos e informações que de outras formas torna-se muito mais difícil. No entanto, a pandemia também trouxe oportunidades como uma suposta maior facilidade de contacto telefónico ou por outras vias. Contudo, este também se revelou muito complicado de realizar. Muitos dos CAR's têm os seus dados de contacto (e-mail e telefone) desatualizados, tornando-se o contacto com estas instituições bastante mais complexo. Por fim, com o objetivo de enriquecer o relatório, foram requisitados dados como por exemplo: número de torneios anuais, número de participantes, impactos locais e outras estatísticas que envolvam os CAR's. Nos contactos que consegui realizar, foi-me informado que este tipo de informação não existe nas bases de dados dos CAR's. Para os descobrir, teria que ter sido feito um levantamento presencial com a ajuda de diversas entidades, que a pandemia Covid-19 impediu de ser possível. Assim, fica encontrada a justificação para alguma falta de informação neste relatório.

Em suma, é com o conhecimento do território, das suas populações, dos seus hábitos e dos seus equipamentos, que se poderá melhorar o turismo na Região Centro e com todos os benefícios que podem trazer a estes territórios e contribuir para que os CAR's nacionais alcancem o seu potencial máximo de rendimento, de apoio às comunidades e aos atletas.

BIBLIOGRAFIA

Almeida, Henrique (2010). *Emboscada em Angola ofusca maior evento africano de futebol*; Reuters - <https://www.reuters.com/article/esportes-futebol-copa-africana-de-nacoes-idBRSPE60903520100110>

Brunet, Ferran (2009). *An Economic analysis of the Barcelona'92 Olympic Games: resources, financing and impacts*; Universitat Autònoma de Barcelona

Costi, André Rímoli; Henrique, Ana Carolina Trincado; Tamagusko, Cristiane Tierni Nakamura dos Santos; Silva, Jean Victor Leal da; Rossi, Tiago Sertório (2017). *A influência do esporte profissional na iniciação esportiva*; Revista de Iniciação Científica, Tecnológica e Artística

Depta, Laura (2015). *12 Ways Sports Make a Positive Impact*; Bleacher Report - <https://bleacherreport.com/articles/2347988-12-ways-sports-make-a-positive-impact>

Gibson, Heather J. (1998). *Sport Tourism: A critical analysis of research*; The University of Florida

Higham, J. E. S.; Hinch, T.D. (2001). *Sport Tourism: a Framework for Research*; International Journal of Tourism Research

Júnior, Wanderley Marchi; Bolsmann, Chris; Almeida, Bárbara Schausteck de; Souza, Juliano de (2014). *A copa do mundo Fifa na África do Sul/2010 - como foi a experiência e o que podemos aprender com ela?*; Movimento

Lai, Kun; Li, Xiang (2015). *Tourism Destination Image: Conceptual Problems and Definitional Solutions*; Journal of Travel Research

Lopes, Sérgio Dominique Ferreira (2011). *Destination image: Origins, Developments and Implications*; Polytechnic Institute of Cávado and Ave (Portugal) e Universidad de Santiago de Compostela (Espanña)

Mendonça, Pedro Henrique Rebello (2012). *O profissionalismo no Desporto*; Universidade Cândido Mendes

Parker (2019). *The Remarkable Growth of Sport Tourism*; Human Kinetics

Redvers, Louise (2010). *Análise: Ataque frustra tentativa de melhorar a imagem de Cabinda*; BBC News - https://www.bbc.com/portuguese/noticias/2010/01/100111_angolaanalise1

Rosmaninho, Rui (2012). *Velódromo Nacional. Centro de Alto Rendimento de Anadia*; Câmara Municipal de Anadia

Santoro, Luiz Felipe Guimarães (2011). *O “desporto profissional” no ordenamento jurídico brasileiro*;

Sousa, Diogo Filipe Pereira de (2019). *Contributos e Constrangimentos para a Competitividade do Turismo Desportivo: O caso dos Centros de Alto Rendimento Desportivo em Portugal*; Instituto Politécnico de Leiria

Travassos, Diogo Fernandes (2008). *The impact of sport tourism in destination loyalty: the Estoril coast (Portugal) promotion of recurrent major sports event*; ISCTE Business School

Zajadacz, Alina (2016). *Sports Tourism: An attempt to define the concept*; Adam Mickiewicz University

WEBGRAFIA

<https://www.algarlife.com/> - Algarlife. Visitado em 3 de março, 2021

<https://www.cm-anadia.pt> – Câmara Municipal de Anadia. Visitado em 25 de outubro, 2020

<https://maia.pt/> - Câmara Municipal da Maia. Visitado em 8 de março, 2021

<https://cm-montemorvelho.pt> – Câmara Municipal de Montemor-o-Velho. Visitado em 13 de outubro, 2020

<http://www.cm-nazare.pt/pt> – Câmara Municipal de Nazaré. Visitado em 18 de outubro, 2020

<https://www.cm-peniche.pt> – Câmara Municipal de Peniche. Visitado em 6 de outubro, 2020

<https://www.cim-regiaodecoimbra.pt> – Comunidade Intermunicipal da Região de Coimbra. Visitado em 9 de novembro, 2020

<https://regiaodecister.pt/> - Cister. Visitado em 26 de março, 2021

<https://clubebadmintonevora.blogspot.com/> - Clube de Badminton de Évora. Visitado em 19 de março, 2021

<https://colmex.com.br/> - Colmex. Visitado em 22 de março, 2021

<https://www.dn.pt/> - Diário de Notícias. Visitado em 4 de março, 2021

<https://www.equisport.pt/> - Equisport. Visitado em 16 de março, 2021

<http://esposendedesportivo.blogspot.com/> - EsposendeDesportivo. Visitado em 2 de março, 2021

<http://fundacaodesporto.pt> – Fundação do Desporto. Visitado em 27 de outubro, 2020

<https://news.gtp.gr> – Greek Travel Pages. Visitado em 16 de dezembro, 2020

<https://highsportugal.pt/pt-pt/> – HIGHS Portugal. Visitado em 19 de outubro, 2020

<https://www.olharvianadocastelo.pt/> - Olhar Viana do Castelo. Visitado em 24 de março, 2021

<https://praiadonorte.com.pt> – Praia do Norte. Visitado em 28 de outubro, 2020

<https://www.rederegional.com/> - Rede Regional. Visitado em 17 de março, 2021

<http://marca.riadeaveiro.pt> – Ria de Aveiro. Visitado em 21 de novembro, 2020

<http://maiscentro.qren.pt/roteiros/> - Roteiros Mais Centro. Visitado em 12 de novembro, 2020

<http://telhabel.net/> - Telhabel. Visitado em 11 de março, 2021

<https://www.terranova.pt/> - Terranova. Visitado em 21 de março, 2021

<https://turismodocentro.pt> – TCP. Visitado em 7 de outubro, 2020

<https://vethanayake.wordpress.com> – Vethanayake. Visitado em 9 de dezembro, 2020

<https://www.vivernocentrodeportugal.com> – Viver no Centro de Portugal. Visitado em 30 de novembro, 2020

<https://www.wst-show.com/en/> - World Sport Tourism Show. Visitado em 22 de dezembro, 2020