

## LAZER EM TAIWAN: AS TENDÊNCIAS NAS ATIVIDADES AQUÁTICAS E DE NAVEGAÇÃO

Chiung-Tzu Lucetta Tsai<sup>1</sup>  
Universidade Nacional de Taipei  
Taipei - Taiwan

**RESUMO:** Este estudo buscou explorar a forma e tendências da navegação náutica e o desenvolvimento das organizações internacionais do setor. Além disso, aponta as restrições da atividade em Taiwan. Nas províncias do oeste, navegar é uma das principais atividades de lazer para a maioria das pessoas. Assim, desde a construção do navio e de equipamentos até a administração de clubes e escolas de navegação, este negócio é uma indústria de alto valor comercial. No futuro, ainda existe espaço para crescimento. Taiwan recebe apaixonados advindos de todo o mundo para apreciar a diversão de navegar pelas ondas e pelo vento e de imergir na brisa fria do mar sob o sol brilhante de Taiwan. Embora o esporte recreativo de navegação náutica possa desenvolver-se por vários anos em muitos países, o crescimento dos veleiros é restrito em Taiwan devido a uma lei marcial, a licenças de barcos, portos e outros fatores.

**Palavras-chave:** Náutico. Esportes marítimos. Oceano. Navegação. Taiwan.

### LEISURE IN TAIWAN: THE TRENDS IN KEELBOAT SAILING ACTIVITIES

**ABSTRACT:** This study has attempted to explore the form and trends of keelboat sailing and the development of international keelboat organization. Moreover, it indicates the restrictions of keelboat sailing in Taiwan. In western counties, sailing is one of the main leisure activities for many people. Therefore, from shipbuilding and equipment to club managing and sailing schools, the sailing business is a well-developed industry with a very high commercial value. There is still room for more market growth in Taiwan in the future. Taiwan welcomes all enthusiasts from around the world to enjoy the fun of sailing over the wind and waves and immerse in the cool sea breeze and bright sunshine of Taiwan. Although the recreational sports of keelboat sailing has been developed for several years in many countries, the development of sailboats is restricted in Taiwan due to martial law, boat licenses, ports, and other factors.

**Keywords:** Keelboat. Marine sports. Ocean. Sailing. Taiwan.

### OCIO EN TAIWAN: LAS TENDENCIAS EN LA ACTIVIDAD DE NAVEGACIÓN

**RESUMEN:** Este estudio ha tratado de explorar la forma y las tendencias de la navegación en crucero e desarrollo de las organizaciones internacionales de crucero. Por otra parte, él muestra

---

<sup>1</sup> Professora doutora na Universidade Nacional de Taipei sobre temas lazer do gênero feminino, barreiras para o lazer, administração do lazer, esporte aquático, *windsurfing* e balão de ar quente. Tel.: 02-8674-1111#66886; Email: ctsai@gm.ntpu.edu.tw; Website: <http://web.ntpu.edu.tw/~ctsai/>. Tradução: Jessica Miyuki Nagae e Xuanyi Wang (GIEL/USP/CNPq).

las restricciones de la navegación de náuticos en Taiwán. En las provincias del oeste, navegar es una de las principales actividades de ocio para muchas personas. Por lo tanto, desde la construcción naval y del equipo de gestión del club y escuelas de vela, el negocio de la vela, el negocio de la vela es una industria bien desarrollada con un alto valor comercial. Todavía hay margen para un mayor crecimiento del mercado en Taiwán en el futuro. Taiwán es bienvenida a todos los entusiastas de todo el mundo para disfrutar de la diversión de la navegación contra el viento y las olas y sumergirlos en la brisa fresca del mar y el sol brillante de Taiwán. Aunque los deportes recreativos de navegación a vela se ha desarrollado durante varios años en muchos países, el desarrollo de los veleros está restringida en Taiwán debido a la ley marcial, las licencias de embarcaciones, puertos, y otros factores.

**Palabras-clave:** Crucero. Deportes marítimos. Océano. Navegación. Taiwán.

### Visão geral do desenvolvimento da navegação náutica

O desenvolvimento da navegação de náuticos é uma longa história e a tecnologia relacionada é bem desenvolvida e madura. O que é um náutico? Genericamente, se refere a navegar um iate com uma quilha de lastro (BRUCE, 2008). Em termos de performance, náuticos são classificados em duas categorias: os de corrida e os de passeio; o primeiro tem os requerimentos de velocidade enquanto o segundo é supostamente para ser seguro e confortável, por exemplo, o barco de longa distância para recreações ou o multifuncional “*racer cruiser*” que serve tanto para corridas quanto para passeios. Náuticos também são conhecidos por outros nomes incluindo iate à vela de manobras, veleiros com quilha de lastro e veleiros de cruzeiros. Eles têm diferentes formas e tamanhos, podem ser projetados e configurados dependendo do clima, podendo tender para recreação ou corrida (TSAI, 2011). O interior do náutico geralmente possui um equipamento de manobras, bem como espaço para cozinha, banheiro e cabines (WEATHERITT, 2006). Os livros chineses sobre o desenvolvimento histórico dos navios do oeste são muito raros e a maioria dos materiais relacionados é fragmentos sobre a história naval, história da batalha marítima ou história de barcos e navios (TSAI, 2011). Mesmo assim, muitas batalhas marítimas e histórias de aventuras reduziram as pistas que permitiriam descobrir o desenvolvimento dos náuticos. Um náutico é um navio marítimo que utiliza água para navegação. Antes da sua invenção, barcos podiam apenas deslizar sobre a água ou se mover através do esforço humano (BARRY, 2009a). Dessa forma, o veleiro foi uma invenção memorável para os antigos. O primeiro, de acordo com o que se conhece, foi construído em 2500 a.C. para o funeral de Khufu, faraó da quarta dinastia do Egito, que foi encontrado nos túneis de sua tumba. Alguns veleiros similares foram também descritos nos murais do mesmo período. Eles eram de madeira com um veleiro retangular (TOM, 2009).

A tecnologia de navegação teve um grande impacto na civilização humana e nas atividades militares. Em torno de 1200 d.C., fenícios que negociavam no Mediterrâneo construíram veleiros mais robustos do que os egípcios. Os veleiros deles não tinham

apenas longos formatos e velas, mas também vigas grossas, permitindo assim o carregamento de quantidades maiores de mercadorias e proporcionando uma navegação mais estável nos oceanos (TARIAN, 2007). Em torno de 500 d.C., os fenícios construíram o primeiro bergantim, capaz de utilizar melhor as direções do vento. Com embarcações marítimas mais resistentes, os fenícios se tornaram fortes mercadores no Mediterrâneo. Posteriormente, os gregos e os romanos aprenderam dos fenícios e fizeram melhoras, tornando-se os maiores comerciantes da história. Em 500 d.C., um novo modelo de veleiro surgiu (TARIAN, 2007). Naquele tempo, os árabes descobriram que o uso de uma larga vela triangular poderia facilitar a navegação melhor do que a vela quadrada original: a triangular poderia ser útil mesmo com um vento lateral, mas a retangular apenas com o vento frontal. Com um novo modelo, os veleiros se tornaram mais adaptáveis às variações do mar (WEATHERITT, 2006).

Por volta dos séculos VIII ao XI, os vikings nórdicos construíram um grande e sólido veleiro com velas bem separadas e faixas vermelhas ou vermelhas e brancas. Os veleiros tinham cascos longos e estreitos, com um baixo calado que lhes permitiam navegar pelas costas da Europa, atracar nas áreas costeiras e navegar no mar, por isso eles são chamados de piratas nórdicos naquele tempo (BRUCE, 2008). Com a vinda da época das navegações que surgiu por volta do fim da era medieval, muitos exploradores se lançaram ao mar em busca de descobertas e aventuras. Na intenção de ocupar territórios para fortalecer o poder de seus países, eles dedicaram esforços em produzir veleiros mais rápidos e mais estáveis para atividades marinhas (WEATHERITT, 2006). Como resultado, veleiros ou navios com múltiplas velas foram desenvolvidos (TARIAN, 2006), com cascos bem maiores e um número elevado de mastros e velas na intenção de aumentar a velocidade. A frota que Cristóvão Colombo navegou para as Índias em 1492, por exemplo, era composto de grandes navios de madeira com pequenos cascos, eram fáceis de manobrar e capazes de ir contra o vento. Eles eram também equipados com aparelhos que funcionavam através da tração humana em casos de ventos fracos ou direções contrárias. Com o contínuo aprimoramento dos veleiros, eles gradativamente se tornaram importantes ferramentas nas batalhas marítimas. Em 1588, por exemplo, as frotas espanholas que tentaram invadir a Inglaterra consistiam de grandes veleiros chamados "Saint Martin" que eram equipados com 48 canhões (BRUCE, 2008). A viagem de *Mayflower* até Plymouth na Nova Inglaterra no início do século XVII é um importante evento na história dos Estados Unidos da América. No século XVIII, com a invenção dos motores a vapor, os barcos a vapor foram inventados. No entanto, os primeiros barcos eram lentos e constantemente apresentavam falhas, fazendo com que o barco a vela permanecesse como o mais importante transporte marítimo até que surgissem as evoluções dos barcos a vapor (TOM, 2009). Mais tarde, o casco e a vela do barco a vela obtiveram melhorias e assim, estes se tornaram veículos mais rápidos, encurtando o tempo de viagem. Tais barcos foram grandes veículos com muitos mastros, em que cada um era equipado com velas. Eles eram principalmente usados para carregar chá e outras

mercadorias. Hoje, barcos a vela se tornaram veículos de recreação para muitas pessoas (BARRY, 2009b), devido ao fato de que as embarcações marítimas são empurradas em nichos econômicos cada vez mais estreitos e gradualmente desapareceram da negociação comercial. Em Taiwan, as embarcações marítimas são somente para usos recreativos como iatismo e veleiros de cruzeiro para passageiros.

## Tendências na navegação internacional

Navegar tem sido incluído como esporte oficial nas Olimpíadas desde as primeiras Olimpíadas modernas de 1896. No entanto, devido a diversas condições climáticas, a navegação não pode ser realizada nesse mesmo ano. Na segunda Olimpíada realizada em Paris – França em 1900, um total de sete classes de competições de navegação foram feitas. Exceto pela terceira Olimpíada em Saint Louis nos EUA onde as competições de navegação não foram realizadas, todas as outras olimpíadas incluíram as competições de navegações. Para a quarta Olimpíada em 1908, as regras mudaram para categorizar os barcos a vela de acordo com o tamanho de seus cascos. Antes da nona Olimpíada em 1928, barcos a vela eram caracterizados pelo peso ou tamanho; por exemplo, abaixo de 0,5 toneladas, de 0,5 até uma tonelada, e 12M, 8M, entre outros (ROTH, 2008). Nos primeiros jogos olímpicos, os tipos de barcos a vela permitidos a competir não eram fixos. Atualmente, a competição tem critérios de categorização restritos: barcos a vela de peso e tamanho semelhante são determinados para mesma classe de competição. Devido às mudanças constantes das classes de competição, os barcos a vela foram melhorando. Com o avanço de plásticos com fibras reforçadas, reduziu-se o custo dos veleiros e melhoraram as tecnologias de produção, veleiros de peso leve e veleiros compactos gradativamente têm substituído os tradicionais. Pequenos veleiros aos poucos substituíram os grandes na categorização de regras para os jogos olímpicos. Em 1976, no 21º jogos olímpicos, todas as seis classes de competição foram mudadas para barcos a vela menores e mais leves. Em 1992, no 25º jogos olímpicos em Barcelona, dez classes de jogos foram criadas para competições de homens e mulheres (ROTH, 2008).

Atualmente, a competição de navegação nos jogos olímpicos é realizada em rotas de formato trapezoidal ou em rotas definidas pela direção do vento. Navegar era originalmente um evento de gêneros misturados, mas desde as olimpíadas de 1988, as competições foram separadas para homens e mulheres. Em 1988, os jogos olímpicos realizados em Seoul arranjaram a competição para a categoria 470 feminina. Em 2004 as olimpíadas cancelaram a categoria solo masculina e substituíram com a categoria yingling feminina. Na 28ª olimpíada em 2004, as 11 provas incluindo windsurfe Mistral masculino e feminino, categoria Finn, categoria Laser, categoria 470 masculina, categoria 470 feminina, categoria 49er, categoria Tornado, categoria Estrela, categoria Europa e categoria Yingling classe, chegaram a um total de 400 atletas participantes da



competição, sendo que era permitido por competição um barco por associação, no máximo. Nos 28° jogos olímpicos em 2004, as competições envolvendo navegação tinham um total de 11 sub-provas incluindo quatro provas para homens, quatro para mulheres e os três remanescentes abertos em quais homens e mulheres poderiam participar juntos.

Windsurfe tem se desenvolvido rapidamente e se tornou altamente valorizado pela organização internacional de esportes. Na 23° olimpíada de 1984, o windsurfe foi incluído como evento competitivo. Na 25° Olimpíada de 1992, duas competições de windsurfe (masculina e feminina) foram realizadas. Desde a 23° olimpíadas, windsurfe foi categorizado seguindo quatro modalidades. No 9° jogos olímpicos em Beijing o RS: X foi incluído como modalidade, incluindo dois eventos masculinos e dois femininos (ROITBLAT, 2009).

O evento de navegação mais importante da Ásia é o “*Qingdao Olympic Regatta*”. Qingdao é o local de nascimento das navegações modernas Chinesas, o que faz com que o governo local tenha certa familiaridade com tal atividade. No entanto, enquanto a conscientização de receber um evento olímpico de navegação, os cidadãos de Qingdao têm um fraco entendimento sobre navegações modernas e o nível olímpico internacional de competição. Em termos de construção de locais, Qingdao construiu um centro internacional de navegação que é reconhecido mundialmente como local de navegação olímpica pela Federação Internacional de Navegação, a equipe esportiva de cada país, e a mídia doméstica e estrangeira. Em relação à criação de um ambiente, Qingdao implementou o projeto de uma cultura olímpica, popularizou conhecimento das olimpíadas e de navegações para promover esta atividade entre os jovens. Enquanto que para a meteorologia, a previsão do tempo foi fortalecida e uma competição orientada pela organização do evento foi melhorada. Do ponto de vista da cidade, o reconhecimento da visibilidade de Qingdao melhorou significativamente por ter sido a sede dos jogos olímpicos. O efeito das olimpíadas teve efeitos positivos sobre os residentes rurais e urbanos. Em adição, investimentos em projetos de construção para os jogos olímpicos criaram aproximadamente 100.000 empregos.

## **A organização internacional da navegação de Náuticos**

A Federação Internacional de Navegação (ISF) é a organização administradora internacional dos esportes de navegação que foi estabelecida em Paris, em outubro de 1907 (LEONARD, 2006). A ISF comanda as promoções em atividades de navegação pelo mundo, a administração dos jogos olímpicos de navegação, o desenvolvimento das regras e regulamentos de vários tipos de competições de navegação e o treinamento de uma variedade de detalhes administrativos incluindo árbitros e juizes. Enquanto isso, a ISF promove o desenvolvimento de eventos de navegação internacional e representa marinheiros que participam de diferentes encontros de compreensão para navegação. A

ISF tem 121 membros internacionais com o inglês como língua oficial. Como organização internacional para administrar várias atividades de navegação no mundo, é missão da ISF estabelecer diferentes atividades, supervisionar e interpretar regras de competições de navegação, lidar com conflitos entre diferentes membros; determinar qualificações entre vários competidores; organizar a regata olímpica, controlar uma variedade de campeonatos de navegação; revisar, estudar e investigar vários assuntos relacionados a navegação, providenciar resultados e transferir mensagens para manter os interesses dos membros da ISF; organizar várias competições e atividades para criar interesse público na navegação; premiar os atletas e outros e providenciar serviços para pessoas e organizações que se importam com atividades de navegação.

Os membros da ISF são categorizados em 17 grupos nomeados após as letras A até Q de acordo com a sua localização geográfica. No entanto, o número de lugares reservados para cada grupo no conselho varia. Por exemplo, dois lugares são reservados para o Grupo A que consiste apenas três associações britânicas; três cadeiras são reservadas para o grupo P que consiste duas associações nos EUA e do Canadá; e apenas uma cadeira é reservada para os grupos Q e K que consiste em nove associações na África e nove no Sudeste da Ásia. O congresso é a mais alta autoridade da ISF e realiza uma reunião a cada quatro anos para discutir a relevância do trabalho da ISF. Durante o encerramento no comitê, o conselho exerce seu poder. O conselho é organizado com o presidente da ISF, seis vice-presidentes, menos que 30 membros do conselho, quatro representantes especiais e representantes que não votam.

### **Oportunidades e obstáculos de promover a navegação de náuticos em Taiwan**

Em muitos países, atividades de navegação têm continuado sem interrupções por muito tempo, desde os antigos barcos de madeira até os atuais de novos materiais. Navegar se tornou um dos mais comuns esportes para muitas famílias (BRUCE, 2008). Nos EUA e na Europa quase metade da população que mora em casa já esteve presente em atividades relacionadas à navegação e, portanto, a navegação se tornou uma indústria com um alto valor comercial (JAMIESON, 2009). Desde a indústria de construção de barcos até os clubes e os empregos criados, incluindo os de recepções de clubes e vendas, sites de administração pessoal, limpadores e terminais de gerenciamento, nota-se ser uma indústria geradora de grandes receitas, bem similar a de iates (BAIRD, 2006). O preço de construção é alto também para que, por exemplo, um estaleiro seja capaz de manter sua operação produzindo apenas de um a dois navios anualmente. Para usar o veleiro de Mr. Yan-Liang como exemplo “RT-Mart”, este custa NT\$300 milhões, o que é equivalente ao turnover anual de uma pequena e média empresa em Taiwan. Portanto, enquanto um estaleiro pode produzir um veleiro dentro de dois anos, suas operações de negócios pode se sustentar sutilmente. Em outros países,

essa indústria pode ser sustentada e operada porque o desenvolvimento das atividades relacionadas à navegação nunca é interrompida por diferentes fatores. Portanto, suas atividades incluindo os aspectos técnicos são relativamente seguros e altamente desenvolvidos e maduros.

Na China e em Taiwan, a forma de vida baseada na terra teve um grande impacto por causa das limitações geológicas (TSAI, 2011). Além do mais, devido à relação especial entre os dois lados através da história, um considerável número de restrições políticas para atividades marítimas foram estipuladas pelo governo para banir o acesso do povo do oceano até certa extensão e restringir alianças do povo em atividades marítimas (TSAI; HSIEH, 2009a). Portanto, durante aquele período, exceto por pescadores e pessoas com permissões especiais, o povo era completamente restrito às atividades marítimas. Somente as pessoas que tinham licenças de pescadores podiam navegar (TSAI; HSIEH, 2009a). Agora tal restrição tem sido gradualmente apagada. Nos primeiros estágios do desenvolvimento quando a restrição se tornou mais flexível em 2005, Taiwan tinha aproximadamente 20 barcos a vela, revelando um enorme espaço para o mercado crescente de veleiros em Taiwan (TSAI; HSIEH, 2009b). Atualmente, McGregor tem mais do que uma dúzia de navios em Taiwan. O número de marinheiros compradores está crescendo rapidamente nos anos recentes. No presente, existem aproximadamente 50 veleiros em Taiwan<sup>2</sup>. No entanto devido à falta de bons portos para ancorar esse tipo de navio, o crescimento tem mostrado declínios graduais e compradores estão apenas assistindo e esperando por enquanto. Os portos superiores são os portos de Houbihu em Pingdong e Gushan em Kaohsiung localizados no sudoeste de Taiwan (TSAI; HSIEH, 2009b). Na parte norte, apenas o porto de pesca de Bisha tem condições levemente melhores. Uma vez que um furacão atinge a parte norte de Taiwan, o forte agito dos barcos de pesca em Bisha pode causar colisões devido a ondas fortes e quebrar cabos e veleiros que atracaram no porto. Isto é, se as condições do porto não são boas o suficiente, não é fácil proteger os barcos contra as forças poderosas da natureza, incluindo o poder das ondas. Embora o porto de Bisha possua diques altos, as grandes ondas podem ainda cobrir todos os barcos quando chega uma forte tempestade. Atualmente, a agência de pescadores, conselho de agricultura e o executivo Yuan de Taiwan estão planejando um fundo de NT\$200 milhões para ser usado em um novo porto de iates. Como o porto de Bisha é bem amplo, ele permite a construção de novo porto para iates no mesmo local.

A diferença entre um porto pesqueiro e um de late é que não existem facilidades adicionais em um porto pesqueiro (TSAI, 2011). No entanto, um porto de late, como um estacionamento, deve ser configurado com dedicação e espaço para cada barco e cada área deve estar equipada para garantir a segurança dos barcos. Um bom porto de iates precisa ter um mecanismo que utiliza o terreno geográfico para criar um nível de água natural e mecanismos para proteger todos os veleiros atracados no porto sem nenhuma

---

<sup>2</sup> Entrevista com o capitão do “At Ease”, em 24 out. 2011.

força externa para regular os níveis de água do mar dentro e fora do porto. Como os portos em Taiwan não têm tais estruturas atualmente, os veleiros não podem ser protegidos quando uma forte tempestade ataca. Como resultado, os mesmos ficam vulneráveis a furacões e fortemente danificados devido a severas colisões<sup>3</sup>. Tal situação afugenta muitas pessoas de comprarem barcos.

Longdong Harbor e Houbihu Harbor são portos bem configurados em Taiwan (TSAI; HSIEH, 2009b). Em adição, o Budai Harbor em Chiayi é também um bom porto de late. No entanto, devido à quão remota é sua localização, muito poucos marinheiros de recreação mantêm atividade marítima e aproximadamente nenhum barco atraca ali. Os portos em Taiwan têm um problema comum de localizações geográficas de pouco valor e que são bem remotas. Longdong é ainda dentro de uma distância aceitável longe da cidade de Taipei, mas sua área de porto é tão pequena que os barcos devem evacuar quando uma tempestade forte ataca e não há outra forma de resolver o problema. Nem mesmo as duas esculturas de larga escala em formato de baleia com centenas de toneladas de concreto localizada na entrada para bloquear o enorme fluxo de água podem ser derrubadas pelo vento e pelas ondas durante uma poderosa tempestade. Portanto, donos de barcos não querem atracar seus queridos barcos lá. Além de que, a liberação do porto é tão estreita em ambos os lados (aproximadamente 20 a 30 metros) que é bem difícil para veículos largos navegarem ou dois passarem um ao outro. Para completar, a praticidade de Longdong não é alta. É desenhada para veículos de 30 pés e dividido em duas áreas de atracamento. No entanto a maioria dos barcos a vela é maior que isso então eles não podem ser atracados na área de proteção. Os píeres são desenhados apenas para suportar barcos a motor do que náuticos. No entanto, barcos a motor são seriamente sujeitos ao vento devido à sua alta velocidade. Enquanto as ondas e o vento excederem o nível dois, esses barcos não podem viajar. Como resultado, eles têm um período de vida relativamente pequeno, dentro de um ano para andar em Taiwan (TSAI, 2011).

Na nova lei marítima, as restrições para a importação de veículos usados são revisadas como: a idade das velas que possuem menos de 12 metros deve ter menos do que cinco anos; a idade de um maior de 12 metros deve ser menos de 15 anos (TSAI, 2011). A revisão da lei é feita no intuito de: primeiramente, proteção do meio ambiente; segundo, a disposição e processamento de FRP são difíceis; e por último, proteção da indústria de construção de barcos em Taiwan. Tais restrições são estipuladas para prevenir o envelhecimento de barcos estrangeiros que ficam jogados em Taiwan, resultando em uma difícil reciclagem e eliminação de problemas de gastos com os cascos de FRP e sérios danos ao meio ambiente de Taiwan. Enquanto o conceito de preocupação ambiental rapidamente aumenta, o governo de Taiwan fortemente resiste à importação de barcos usados. A política nos oceanos de Taiwan tem dissuadido o sonho dos compradores de navegar pelo mundo em busca de aventura. Por exemplo, quando

---

<sup>3</sup> Entrevista com o capitão do "At Ease", em 30 out. 2011.



um barco é registrado de Taiwan, não é fácil de viajar devido às restrições onde os barcos registrados de Taiwan podem ir, que os permitem somente ir ao mar dentro de 30 milhas náuticas da costa de Taiwan. Para navegar em áreas remotas, é necessário requisitar uma permissão especial. Contudo, o custo é muito alto para essa permissão e o processo é muito demorado, o que não facilita o acesso a essa permissão<sup>4</sup>. E essa permissão só é válida por uma vez. Para uma viagem secundária deve se tentar uma segunda permissão. Uma disposição tão desfavorável tem acabado com a paixão dos que navegam em Taiwan, fazendo com que o desejo de comprar um barco a vela quase desapareça. O único benefício de ser registrado como de Taiwan é que o barco pode ser colocado em qualquer porto do país (TSAI; HSIEH, 2009b).

Por outro lado, em outros países, a administração de veleiros é feita de maneira auto controlada e o governo raramente intervém (CUNLIFFE, 2006). Para um veículo registrado em outro país ancorar em Taiwan é necessário apenas um simples procedimento para solicitar a permissão para a autoridade portuária antes de atracar no porto; é bem conveniente. A taxa para atracar dependerá do tamanho do navio<sup>5</sup> e da finalidade do navio<sup>6</sup>. Se for um de treinamento<sup>7</sup>, ele pode conduzir aulas e coletar taxas; apesar das vantagens não é fácil passar dos critérios porque não só o registro de Taiwan, mas também um certificado de atracamento é solicitado. Para um náutico que foi registrado como iate não é permitido fazer atividades comerciais e recolher dinheiro de passageiros.

O governo taiwanês possui uma política oceânica? O Conselho Nacional para o Avanço dos Assuntos Marítimos, a coordenação política interministerial governamental e o corpo de tomada de decisão presidido pelo primeiro ministro, criou, em 7 de janeiro de 2004, após o ex-presidente Shui-Bian Chen aceitar a proposta de criar o conselho antes do estabelecimento de um Ministério de Oceano especializado, feita pelo “Conselho Consultivo Presidencial para Ciência e Tecnologia” em setembro de 2003, “Diretrizes Nacionais para Política Oceânica”, as quais foram adaptadas no segundo encontro em 13 de outubro de 2004. Tais diretrizes constituem um instrumento político por parte do poder executivo do governo de Taiwan (HU, 2012). Keelung é o berço das modernas atividades náuticas de Taiwan. Free China, um velho navio de madeira que viajou pelo Oceano Pacífico do Porto de Keelung em Taiwan para São Francisco em 1955, relações entre o Partido Dirigente Nacional e o Partido Comunista Chinês estavam tensas no momento. A implementação da lei marcial durante o período significou que ninguém podia sair do país sem a aprovação do governo. De acordo com os membros da tripulação, eles realizaram a viagem para São Francisco para participar de uma competição mundial de navegação. Calvin E. Mehlert, ex-vice-cônsul dos Estados Unidos em Taiwan e o único membro

---

<sup>4</sup> Entrevista com M. H. Chung, presidente do Keelung Yacht Club, em 1 nov. 2010.

<sup>5</sup> NT\$ 20 por tonelada por dia pelo iate. Disponível online em: <[http://coinmill.com/GBP\\_TWD.html#GBP=1](http://coinmill.com/GBP_TWD.html#GBP=1)>. Acesso em 24 nov. 2011.

<sup>6</sup> NT\$ 4 por tonelada por dia pelo iate. Disponível online em: <[http://coinmill.com/GBP\\_TWD.html#GBP=1](http://coinmill.com/GBP_TWD.html#GBP=1)>. Acesso em 24 nov. 2011.

<sup>7</sup> Somente aplicável para embarcações registradas em Taiwan.

estrangeiro da tripulação no navio, disse que a *voyage* foi resultado de um jovem impulso para aproveitar uma oportunidade antes dela ser perdida para sempre (GUO, 2012).

Taiwan sediará o Campeonato Juvenil Mundial de Windsurfe RS:X 2012, no entanto, para sediar essa competição mundial de windsurfe, os cidadãos taiwaneses possuem um entendimento pobre sobre as atividades náuticas modernas e as competições internacionais de navegações do nível mundial. Em termos da construção do espaço-sede, Taiwan tem construído um centro de navegação em Penghu que é reconhecido como um espaço-sede para navegações mundiais pela Federação Internacional de Navegação, pelos times esportivos de cada país e pela mídia doméstica e estrangeira. Para a criação da atmosfera, Taiwan tem implementado o projeto cultural a fim de popularizar conhecimentos de navegação para promover as atividades náuticas para os jovens. Para a meteorologia, a previsão de tempo foi fortalecida, e o plano de resposta a evento competitivo orientado para a organização foi melhorado. Do ponto de vista do reconhecimento da imagem do país, a visibilidade de Taiwan melhorou significativamente. Taiwan acelerou os seus passos ao mundo graças ao fato de sediar as competições mundiais de windsurfe; enquanto isso o mundo passa a ter um melhor entendimento de Taiwan devido às competições.

### Eventos de navegação e a situação de treinamento em Taiwan

Em 1995, a Associação de Náuticos foi estabelecida como subsidiária da Associação Chinesa de Navegação Taipei e três náuticos foram importados. Os náuticos “J24” e “Melges” foram deixados na Baía da Esmeralda no norte de Taiwan<sup>8</sup>. O Melges é superior ao J24 em termos de performance, equipamento e preço. Portanto, os primeiros treinamentos e outras operações foram feitos no Melges. Enquanto isso, o náutico “Jelik” foi deixado na parte sul de Taiwan. Os cursos de treinamento no norte de Taiwan eram realizados por profissionais americanos porque os estudantes estavam por dentro das formas corretas de instruções de navegação desde o início, se tornando excelentes navegadores.

Como para as forças e organizações globais de esportes específicos, exceto pelo late “*At Ease*”, a associação não tinha praticamente nenhuma chance de vencer uma competição internacional devido à larga diferença de habilidade entre os navegadores nacionais e os estrangeiros<sup>9</sup>. A importante razão é a falta de conhecimento náutico<sup>10</sup>. Em adição, os requerimentos para treino envolvem uma dedicação ao veleiro tanto quanto um treinamento contínuo e operações. No entanto, a maioria dos entusiastas em Taiwan não consegue alcançar altas habilidades devido à falta de recursos. Preparar um dedicado veleiro, permitindo à equipe gastar um bom tempo para se familiarizar com o barco e tomar as melhores respostas para enfrentar qualquer tipo de adversidade seria o

<sup>8</sup> Entrevista com M. H. Chung, presidente do Keelung Yacht Club, em 2 nov. 2010.

<sup>9</sup> Entrevista com M. H. Chung, presidente do Keelung Yacht Club, em 5 nov. 2010.

<sup>10</sup> Entrevista com Kenny Wang, capitão do “*At Ease*”, em 24 out. 2011.

único jeito de preparar e treinar uma boa equipe de navegação.

### **Conclusão: Estabelecer a marca asiática de navegação**

O esporte de navegação na Ásia está se desenvolvendo através de um caminho de sobrevivência (CORT, 2009). Navegação Asiática garante características únicas, preferências e posicionamento devido sua fundação. Navegar na Ásia tem demonstrado duas enormes tendências: uma é o desenvolvimento próspero da navegação jovem, enquanto a outra é o potencial de médio a grande esporte de navegação. Em comparação com a Europa e os EUA, apesar de a navegação na Ásia ainda estar em seu início, tem demonstrado condições decentes para crescimento<sup>11</sup>; portanto, promover, introduzir, e desenvolver vastos recursos na sociedade são os maiores desafios. Atualmente, o governo tem tido iniciativas em várias cidades costeiras na China para providenciar apoio político, reforços na construção da aparelhagem e estabelecer numerosos portos de navegação.

A marca política adotada na cidade de Qingdao em criar uma metrópole de veleiros é construir um centro internacional de navegação e focar o treino de profissionais e amadores tanto de navegação quanto de windsurfe<sup>12</sup>. O centro dos esportes marinhos possui treinamento, competição e recreação em um só lugar. Keelung e Kaohsiung são cidades portuárias com imenso potencial; se eles estão para serem moldados em metrópoles de navegação, é imperativo que eles popularizem o conhecimento de navegar, tomem a dianteira em relações com organizações internacionais, entrem em competições de grande importância e expandam sua publicidade (TSAI, 2011). Como ajudar os cidadãos de Taiwan a entender e se familiarizar com as habilidades, cultura e regras relacionadas a navegar é o maior problema, fortalecer esta navegação na Ásia é também um desafio. Particularmente, em termos de médio a grandes esportes de navegação, promover colaboração entre os vários países asiáticos e associações regionais de navegação, assim como dividir recursos e criar em conjunto uma marca asiática são desafios importantes para a navegação nacional de náuticos.

Navegar requer pouco ou quase nenhum gasto com combustível, se usado como meio de transporte para viajar pelo mundo ou por outros países e portos. Os gastos para viajar, acomodação e transporte são significativamente mais baixos que os convencionais; por isso existe um considerável número de pessoas desejando viajar o mundo por navegação (COLGATE; COLGATE, 2009). O maior problema para desenvolver a navegação em Taiwan é atracar em portos<sup>13</sup>, ainda tal problema não pode ser resolvido tão facilmente; um porto com um meio ambiente inferior não é apenas incapaz de proteger os barcos dos elementos, ele irá também acelerar dano aos cascos, resultando em altas taxas de manutenção. Tal problema será uma influência significativa para

<sup>11</sup> Entrevista com Quan Hai Li, vice-presidente da Associação Chinês do late, em 20 ago. 2011.

<sup>12</sup> Entrevista com Quan Hai Li, vice-presidente da Associação Chinês do late, em 20 ago. 2011.

<sup>13</sup> Entrevista com M. H. Chung, presidente do Keelung Yacht Club, em 2 nov. 2010.

aqueles que estiverem intencionados em adquirir um veleiro. O porto de pesca de Bisha é um porto bandeirado; no entanto o porto requer indústrias relacionadas como clubes. Além do mais, o governo pode adotar a manobra BOT para terceirizar a organização para um setor privado. Já que a área natural do porto de Bisha é grande o suficiente, se um plano compreensivo for aplicado no futuro, o próspero desenvolvimento das indústrias relacionadas pode ocorrer.

Este estudo pode servir como um ponto de partida na exploração de como o desenvolvimento da navegação de náuticos está formulado e entregue num contexto dado. O que o autor quis atingir com esse estudo foi identificar e explicar os debates em torno dos objetivos estratégicos no desenvolvimento do interesse na navegação de náuticos em Taiwan. O número de pessoas que adquire veleiros está crescendo rapidamente nos últimos anos. No entanto, devido a um número insuficiente de bons portos para atracar, o crescimento nas compras reduziu sua velocidade. Ademais, o problema dos portos em Taiwan agora é inferior em localização; são muito longe das cidades. Os portos para atracar precisam ter completa facilidade de suprimentos e gasolina para a frota. Além do mais, precisa providenciar lazer e atividades recreativas para os marinheiros (BRUCE, 2008). De acordo com os diferentes tipos de barcos, os veleiros podem ser operados por uma pessoa ou mais; não apenas preparo físico, mas conhecimento marítimo e trabalho em equipe são muito importantes.

## REFERÊNCIAS

- BAIRD, E. **Laser racing**. NJ: John Wiley & Sons Inc., 2006.
- BARRY, P. **Dinghy sailing: start to finish**. NJ: John Wiley & Sons Inc., 2009a.
- BARRY, P. **Yachting: start to finish**. NJ: John Wiley & Sons Inc., 2009b.
- BRUCE, P. **Adlard Coles' heavy weather sailing**. New York: McGraw-Hill, 2008.
- CARRING ON OLYMPIC SPIRITS SAILING IN QINGDAO. Disponível em: <[http://www.qdsailing.org/node/node\\_29612.htm](http://www.qdsailing.org/node/node_29612.htm)>. Acesso em: 23 nov. 2011.
- COLGATE, S.; COLGATE, D. **Fast track to sailing: learn to sail in three days**. New York: McGraw-Hill, 2009.
- CORT, A. **The blue book of sailing: the 22 keys to sailing mastery**. New York: McGraw-Hill, 2009.



CUNLIFFE, T. **The complete yachtmaster**: sailing, seamanship and navigation for the modern yacht skipper. Minneapolis: Motorbooks Intl., 2006.

GUO, G. Free China set for Taiwan return after 60 years. **Taiwan Today**, 30 abr. 2012.

HU, N. T. A. Taiwan's oceans policy making: Its development and assessment. **Costal Management**, n.40, p.195-208, 2012.

INTERNATIONAL SAILING FEDERATION. A Short History of the International Sailing Federation. Disponível em: <http://www.sailing.org/167.php>. Acesso em: 23 nov. 2011.

JAMIESON, J. **Seamanship secrets**: 185 tips & techniques for better navigation, cruise planning, and boat handling under power or sail. New York: McGraw-Hill, 2009.

LEONARD, B. A. **The voyager's handbook**: the essential guide to bluewater cruising. New York: McGraw-Hill, 2006.

ROITBLAT, B. **Sailor Speak**: the complete insider's guide to yacht racing terms, jargon & slang. Edinburgh: Manifest Destiny Press, 2009.

ROTH, H. **Handling storms at sea**: the 5 secrets of heavy weather sailing. New York: McGraw-Hill, 2008.

TARIAN, G. **Catamarans, every sailor's guide**. Boston: Chiodi Advertising & Pub Inc., 2006.

TARIAN, G. **Catamarans**: The complete guide for cruising sailors. New York: McGraw-Hill, 2007.

THE INTERNATIONAL SAILING FEDERATION. Disponível em: <<http://www.sailing.org/>>. Acesso em 23 nov. 2011.

TOM, C. **Complete yachtmaster**: sailing, seamanship & navigation for the modern yacht skipper. Minneapolis: Consortium Book Sales & Dist., 2009.

TSAI, Chiung-Tzu Lucetta; HSIEH, Li-Wen. Preliminary analysis of assessment on Water-Skiing in 2009 World Game. **Journal of Sport Management Quarterly**, v.13, p.53-61, 2009a.

TSAI, Chiung-Tzu Lucetta; HSIEH, Li-Wen. Service to society: The role of scuba diving

education. **Journal of Taiwan Aquatic Sport**, 1, 1-12, 2009b.

TSAI, Chiung-Tzu Lucetta. Preliminary analysis of keelboat sailing in the case of Taiwan. **Journal of Taiwan Aquatic Sport**, v.2, p.148-156, 2011.

WEATHERITT, L. **Atlantic crossings**: a sailor's guide to Europe and beyond. New York: Sheridan House Inc., 2006.

WINDSURFING. About Windsurfing New Zealand, Disponível em: <<http://www.windsurfingnz.org/node/73>>. Acesso em: 23 nov. 2011.

### Endereço para correspondência

151, University Rd, Sanshia - New Taipei City - Taiwan 235.

**Recebido em:**  
12/04/2014

**Aprovado em:**  
30/05/2014