

CIRCULAR Nº 01/2026

LISBOA 2025-01-22

LISTA DE DISTRIBUIÇÃO:

- DELEGADOS DA ASSEMBLEIA GERAL DA FPR
- CLUBES FILIADOS
- ASSOCIAÇÕES REGIONAIS

Assunto: Reunião de Clubes – Campeonato Nacional de Velocidade

Exmos. Senhores Associados da Federação Portuguesa de Remo,

1. Em referência ao Ofício Nº 122/2025, que versa sobre propostas para o formato do Campeonato Nacional de Velocidade 2026, a Direção da FPR informa que recebeu um total de seis (6) propostas distintas.

2. No seguimento deste processo participativo e com o objetivo de discutir as referidas propostas de forma transparente e colaborativa, a Direção da FPR convoca uma reunião aberta, com a participação dos associados, a realizar através da plataforma Zoom, no próximo dia 27 de janeiro de 2026 (terça-feira), às 19h30.

A ligação para acesso à reunião será divulgada oportunamente através dos canais oficiais de comunicação da FPR.

A vossa presença e contributo são fundamentais para o enriquecimento deste debate e para a definição do melhor modelo competitivo para a temporada de 2026.

Desde já gratos pela colaboração,

Com os Melhores Cumprimentos,

O Presidente



Luís Faria

Exmo Senhor Presidente da
Federação Portuguesa de Remo

Assunto: Resposta ao V/ Ofício 122/2025

Exmos. Senhores,

No seguimento do vosso ofício supra identificado e da auscultação efetuada junto dos nossos Associados, vem a Associação de Remo do Norte apresentar o seu contributo relativamente à organização e estrutura do Campeonato Nacional de Velocidade 2026, bem como a uma eventual reorganização do calendário competitivo nacional, com particular enfoque na utilização do CAR de Montemor-o-Velho.

Compreendendo a possibilidade equacionada pela Federação Portuguesa de Remo de dividir o Campeonato Nacional em duas etapas, importa, no entanto, salientar que as datas avançadas configuram uma solução contra-natura face ao ciclo normal de competição — e de vida — estabelecido na sociedade e na comunidade desportiva em geral. As épocas desportivas decorrem, de forma estruturante, em paralelo com os calendários escolares, sendo igualmente prática consolidada que as competições de clubes precedam as grandes competições de seleções nacionais.

Acresce que, atendendo à atual dimensão do Remo Nacional, a divisão do Campeonato Nacional em duas etapas poderá resultar na diluição de um evento robusto e com elevado potencial promocional, originando dois eventos de menor duração e atratividade. Em particular, a etapa sem a participação dos escalões Sub-17 tenderá, previsivelmente, a apresentar uma moldura humana significativamente mais reduzida.

Neste contexto, a Associação de Remo do Norte propõe a manutenção do Campeonato Nacional de Velocidade numa única etapa, a realizar no fim de semana previsto para a Etapa 1 do Calendário da FPR, considerando, para o efeito, os seguintes ajustamentos de natureza organizativa:

- Início das provas na sexta-feira ao início da tarde e sábado e domingo às 8:00;
- Utilização das tardes de sexta-feira e sábado para provas eliminatórias, recorrendo, em caso de condições meteorológicas adversas, a formatos de contra-relógio que permitam mitigar desigualdades competitivas;
- Realização das finais nas manhãs de sábado e domingo;
- Inclusão de provas Sub-17 ao longo dos três dias de competição, assegurando que o domingo apresenta a melhor moldura humana possível nas provas de maior relevância competitiva e simbólica.

A Associação de Remo do Norte reconhece que o percurso de crescimento, consolidação e valorização do Remo Nacional não se esgota no Campeonato Nacional de Velocidade. Nesse

sentido, entende que existem outros ajustamentos estruturais que poderão contribuir positivamente para esse desígnio, nomeadamente:

- A introdução de equipas mistas de género, enquanto oportunidade de crescimento para os clubes, permitindo inclusivamente que clubes de menor dimensão possam competir de forma regular em embarcações longas (quatro e oito);
- No âmbito das equipas mistas de clubes, a definição de normas restritivas que salvaguardem a equidade competitiva, sugerindo-se, a título exemplificativo:

a) Uma equipa mista de clubes não deverá integrar atletas de mais de dois clubes distintos;

b) O clube maioritariamente representado apenas poderá recorrer a outro clube para completar uma tripulação caso não disponha de atletas inscritos suficientes nesse escalão para formar uma tripulação completa, seja em género único ou em mistos;

c) os atletas do grupo de trabalho da Seleção Nacional apenas poderão competir em tripulações completas do seu clube.

Adicionalmente, e no sentido de otimizar o calendário competitivo nacional, bem como de ir ao encontro do objetivo da FPR de potenciar uma utilização mais frequente da pista de Montemor-o-Velho, a Associação de Remo do Norte propõe a criação de uma segunda competição nacional — designadamente uma Taça de Portugal ou Liga de Clubes — com as seguintes características:

1) Provas de um único dia, com uma categoria única, permitindo a participação de equipas que integrem atletas desde o escalão Sub-17, sem desdobramentos, promovendo assim a maximização do número de embarcações, incluindo por parte dos clubes de menor dimensão;

2) Realização de uma prova mensal, preferencialmente entre os meses de março e junho;

3) Adoção de um modelo de liga, inspirado em formatos internacionais (ex.: Taça do Mundo), com identificação visual dos líderes em cada etapa;

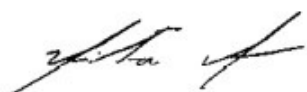
4) Classificação final apurada pela soma dos resultados obtidos ao longo das diferentes etapas.

Com o presente documento, a Associação de Remo do Norte vem reiterar o seu compromisso com o desenvolvimento saudável, sustentável e responsável do Remo Nacional, defendendo um modelo de crescimento assente no alinhamento estratégico entre a Federação, as Associações Regionais e os Clubes.

Apresentamos os nossos melhores cumprimentos e despedimo-nos com elevadas saudações desportivas.

Com os mais respeitosos cumprimentos,

O presidente da ARN



(Nuno Leite da Cunha)



PROPOSTA PARA O CAMPEONATO NACIONAL DE VELOCIDADE APRESENTADA PELA ADCJC

Relativamente à proposta apresentada pela Federação Portuguesa de Remo o entendimento defendido pela ADCJC é no sentido de que uma divisão do Campeonato Nacional de Velocidade em duas etapas (junho/outubro) não é a solução mais indicada, com o devido respeito por entendimento diferente.

1. Quanto à referência do aumento do número de eventos para ter mais visibilidade, entendemos que a solução será obter maior qualidade para o evento - Campeonato Nacional de Velocidade, aliada a uma adequada promoção e divulgação do mesmo, em vez de ser dividido em mais do que um evento. Ou seja, realizado em duas fases, pois implicará aumento de custos para todos os envolvidos, e no nosso caso, sendo um clube pequeno os recursos financeiros são reduzidos.

2. Relativamente à mudança da época desportiva, fazendo-a coincidir com o ano civil, entendemos que não será um problema, desde que o Campeonato Nacional de Velocidade não seja alterado. Torna-se necessário conciliar a época desportiva com o calendário escolar e com o período de férias escolares. Caso ocorra alteração da realização do Campeonato Nacional de Velocidade o remo jovem irá perder imensos atletas e o nível competitivo dos atletas diminuirá.

Face ao exposto, a proposta defendida pela ADCJC é que o Campeonato Nacional de Velocidade seja realizado como até agora, em junho ou julho, mas procurando fazer cada vez melhor, primando pela qualidade e visibilidade do evento.

Mais se propõe a manutenção do Campeonato Nacional de Velocidade numa única etapa, a realizar no fim de semana previsto para a Etapa 1 do Calendário da FPR, da seguinte forma:

- Início das provas: sexta-feira ao início da tarde, sábado e domingo inicia às 8:00;
- Utilização das tardes de sexta-feira e sábado para provas eliminatórias, recorrendo, em caso de condições meteorológicas adversas, a formatos de contrarrelógio que permitam mitigar desigualdades competitivas;
- Realização das finais nas manhãs de sábado e domingo;



- Inclusão de provas Sub-17 ao longo dos três dias de competição, assegurando que o domingo apresenta a melhor moldura humana possível nas provas de maior relevância competitiva e simbólica.

A introdução de equipas mistas de género, enquanto oportunidade de crescimento para os clubes, permitindo inclusivamente que clubes de menor dimensão possam competir de forma regular em embarcações longas (quatro e oito);

- No âmbito das equipas mistas de clubes, a definição de normas restritivas que salvaguardem a equidade competitiva, sugerindo-se, a título exemplificativo:

- a) Uma equipa mista de clubes não deverá integrar atletas de mais de dois clubes distintos;
- b) O clube maioritariamente representado apenas poderá recorrer a outro clube para completar uma tripulação caso não disponha de atletas inscritos suficientes nesse escalão para formar uma tripulação completa, seja em género único ou em mistos;
- c) Os atletas do grupo de trabalho da Seleção Nacional apenas poderão competir em tripulações completas do seu clube.

Vila Nova de Cerveira, 16 de janeiro de 2026

A Presidente da Direção

Ana Luísa Simões Duarte Carlos



PROPOSTA DO GRUPO DE TRABALHO
DA ASSOCIAÇÃO NAVAL DE LISBOA (ANL)

Lisboa, 15 de janeiro de 2026

Caros Membros da Direção da Federação Portuguesa de Remo (FPRemo),

Acreditamos que, através da proposta desenvolvida por um grupo de trabalho composto por treinadores, atletas e membros da direção da Associação Naval de Lisboa (ANL), conseguimos apresentar alternativas válidas para a construção de um calendário desportivo mais atrativo e mais bem adaptado às necessidades de toda a comunidade do remo nacional.

Neste sentido, e dando resposta ao desafio lançado pela FPRemo (OFÍCIO N° 122/2025), enviamos as nossas reservas, bem como as nossas propostas.

Aumento dos encargos

A ANL receia que o novo modelo competitivo, com etapas distintas do Campeonato Nacional de Velocidade (CNV) dirigidas a barcos curtos ou longos, possa causar dificuldades na gestão dos treinos e da frota dos clubes, levando a que os atletas se foquem apenas em determinados tipos de embarcação em função da conveniência do calendário competitivo.

A ANL convida a FPRemo a encontrar soluções e a desenvolver programas de aquisição de novos barcos, uma vez que o aumento das frotas dos clubes será uma necessidade evidente face às alterações propostas para o formato do CNV.

A ANL convida igualmente a FPRemo a estudar a criação de apoios concretos aos clubes, de forma a atenuar o aumento dos custos decorrentes do novo formato do CNV, nomeadamente no que respeita ao aumento do número de provas, deslocações e alojamentos.

Regatas de Veteranos

Por respeito pela natureza competitiva das provas e dos atletas veteranos, a designação “Encontro” deverá limitar-se às provas dos escalões jovens — as mesmas que, de acordo com o Regulamento Nacional de Regatas, não integram o CNV.

A ANL manifesta o desejo de que as regatas de velocidade da categoria de veteranos sejam anunciadas, em todos os suportes de comunicação, como uma etapa do “Campeonato Nacional de Velocidade” ou, em alternativa, como “Campeonato Nacional de Velocidade de Veteranos”.

A ANL entende que poderá haver necessidade de organizar estas regatas numa data distinta do restante Campeonato Nacional e sugere, tal como anteriormente calendarizado, o dia seguinte ao “Encontro Nacional de Remo Jovem” para esse efeito.

Estas propostas permitem:

- Valorizar o desporto e os atletas master;
- Acomodar as alterações pretendidas pela FPRemo no formato das regatas (equipas mistas de género, provas agrupadas por categorias etárias, entre outras);
- Assegurar o cumprimento do Regulamento Nacional de Regatas, em particular do seu artigo 7.º;
- Utilizar os dias já previstos na proposta inicial do CNV 2026, garantindo assim a reserva do CAR de Montemor para o evento dos jovens e para as regatas de veteranos.

Tempo entre regatas no CNV

A ANL solicita especial atenção por parte da FPRemo para que os programas do Campeonato Nacional de Velocidade tenham em consideração as atuais limitações do número de barcos disponíveis pelos clubes.

Com este pedido, a ANL pretende garantir que exista um intervalo de tempo adequado entre regatas, permitindo que todos os atletas disponham de embarcação para competir nas provas pretendidas.

Propostas para o Calendário Nacional

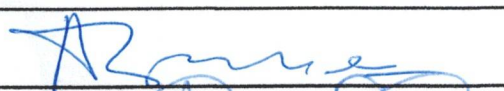
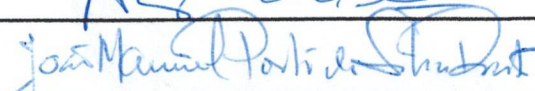
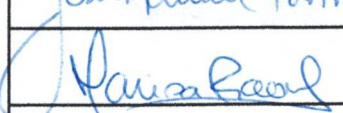

14 e 15 de março de 2026 – 1.ª Etapa do Campeonato Nacional de Velocidade (barcos curtos), no mesmo fim-de-semana dos Testes da Equipa Nacional de Pista (2000 metros).

27 e 28 de junho de 2026 – 2.ª Etapa do Campeonato Nacional de Velocidade ou Campeonato Nacional de Velocidade de Veteranos, no mesmo fim-de-semana do Encontro Nacional de Remo Jovem.

4 e 5 de julho de 2026 – 3.ª Etapa do Campeonato Nacional de Velocidade (barcos longos)

A Associação Naval de Lisboa reafirma a sua total disponibilidade para colaborar de forma construtiva com a Federação Portuguesa de Remo na implementação das alterações que venham a ser consideradas, sempre com o objetivo comum de promover o desenvolvimento e o crescimento sustentado do remo em Portugal.

Com os melhores cumprimentos,
Associação Naval de Lisboa

Pela direção da ANL	
	Anne Donckele - nº 7678
	João Prata - nº 6577
	Marisa Raoul - nº 7683
	Sofia Rosa - nº 7844

Pelos treinadores da ANL	
<i>José José Leitao</i>	José Leitao - nº 3474
<i>Madalena Ferreira</i>	Madalena Ferreira - nº 305
<i>N. Etchebarne</i>	Nahuel Etchebarne - nº 8043
<i>V. B. Fernandes</i>	Vitor Fernandes - nº 5959

<i>Madalena Ferreira</i>	<i>305</i>
<i>N. Etchebarne</i>	<i>8043</i>
<i>V. B. Fernandes</i>	<i>5959</i>
<i>José Leitao</i>	<i>3474</i>

Ex.mos Srs,

Em resposta ao V/ ofício nº 122/2025, deixamos a resposta do Clube dos Galitos:

A alteração da época desportiva tradicional para coincidir com o ano civil provoca um alongamento da época 2025/2026 para 14 meses, no entanto, cerca de 95% das regatas e eventos não tiveram qualquer alteração de momento. Ou seja, 95% ou mais das regatas mantêm-se até Julho e daí em diante a única regata de pista é a 2ª etapa do CNV. A distribuição de eventos não está equilibrada, o que dificulta e muito as opções das equipas técnicas.

Esta concentração de eventos num tão curto espaço de tempo é extremamente cansativa para os clubes/atletas, tem custos acumulados muito elevados e difíceis de suportar pelos clubes e irá fazer com que estes se vejam obrigados a abdicar de participar em todos os eventos que gostariam.

Embora possamos concordar que os meses privilegiados para a prática do remo sejam os de verão, não podemos simplesmente ignorar que também são os meses de férias instituídos na nossa cultura e, além disso, são as férias escolares também. Além disso, o remo não é um desporto que se possa "levar na mala" e praticar enquanto se vai de férias (como tantas outras modalidades onde este tipo de época faz mais sentido).

Com a realização da 2ª etapa do CNV em Outubro será necessário que as actividades nos clubes não parem nos meses de Verão, o que irá provocar uma sobrecarga das estruturas humanas e financeiras dos clubes. Além disso, serão poucos os atletas dispostos a abdicar de qualidade de férias para treinar.

Tudo isto irá provocar fraca adesão a esta etapa e uma diminuição acentuada da competitividade da prova, o que irá prejudicar o nível do remo em Portugal.

Considerando todos estes factos, consideramos importante que a 2ª etapa do CNV seja realizada até ao primeiro fim de semana de Julho (à semelhança do que tem vindo a ser praticado até ao momento, e deixamos a seguinte sugestão de datas:

- 1ª etapa do CNV: 30 e 31 de Maio (reorganização ou reagendamento dos testes para a Coupe e dos CNU. Assumimos que há disponibilidade da pista e que estas regatas estão ao encargo da FPR o que facilita este processo de reagendamento/reorganização)

- 2ª etapa do CNV: 4 e 5 de Julho, onde já estava agendada a 1ª etapa.

Sugerimos que seja proposto aos clubes que organizam regatas que o façam mais tarde, de forma a que haja regatas enquanto há "bom tempo", isto é, em Setembro e Outubro (pelo menos). Desta forma, alivia-se o calendário até Julho e prolongam-se as atividades até final do ano. Assumimos que em Agosto não faz sentido haver eventos.

Não discordamos que esta alteração de formato da época desportiva seja, à priori, má e estamos dispostos a "experimentar" para então tirar ilações. No entanto, parece-nos importante que sejam feitos estes ajustes para minorar o impacto deste ano de transição.

O modelo terá que estar em constante análise e sempre disponível para ajustes, já que é uma realidade totalmente nova para o remo português.

Por fim, gostaríamos de salientar que sentimos que a FPR está demasiado dependente dos clubes para funcionar. A FPR deveria alterar o seu paradigma para poder ajudar muito mais os clubes e não ter que lhes "facturar" (e muitas vezes a preço de ouro) para realizar, por exemplo, as regatas nacionais ou obrigar os clubes a assumir custos exorbitantes e "à cabeça" para assegurar a organização de Campeonatos Nacionais.

Não deveriam ser os clubes a financiar a federação.

Esperamos que as nossas considerações sejam tidas em conta e que contribuam para um clima mais saudável e positivo entre a FPR e os clubes (que, na nossa opinião, também poderiam ser muito mais proactivos e menos conflituosos).

Melhores cumprimentos,

Rui Rosa

Presidente da Secção Náutica do Clube dos Galitos



CLUBE FLUVIAL PORTUENSE

FUNDADO EM 04 DE NOVEMBRO DE 1876

Clube Fluvial Portuense
Secção de Remo

OFÍCIO Nº 122/2025

À Federação Portuguesa de Remo
A/C: Diretor Técnico / Presidente

Vila Nova de Gaia, 09 de janeiro de 2026

ASSUNTO: Apresentação de proposta para o formato do Campeonato Nacional de Velocidade 2026, assinando uma reestruturação do Regulamento de Inscrições – Prioridade à embarcação Shell 8 com timoneiro (8+).

Caros senhores,

O Clube Fluvial Portuense vem por este meio propor formalmente a esta Federação uma revisão nos critérios de inscrição e pontuação para o Campeonato Nacional de Velocidade, com a ressalva de que são mudanças que, segundo o regulamento, já não poderão ser feitas na corrente época, visando o fortalecimento da modalidade Shell 8 com timoneiro (8+), a "Prova Rainha" do nosso desporto. Atualmente, observa-se uma fragmentação do nível técnico em barcos curtos, o que por vezes esvazia o prestígio das embarcações coletivas. Constatámos que a atual dimensão do remo português não justifica um Campeonato Nacional de Velocidade dividido em dois eventos, que arrisca tornar-se “apático” em termos de audiência e interesse pelos seguidores da modalidade.

Não obstante, deve promover-se outros formatos de regatas nacionais, reativando a Taça de Portugal, em formato “Taça do Mundo” com várias etapas e de escalão único, sem desdobramentos.

E seguindo a história das iniciativas nacionais das últimas décadas, registou-se uma queda de participantes em termos gerais sempre que se “emagreceu” escalões, como é exemplo o caso dos peso-ligeiros e ainda, como já referido, do declínio na importância dada à prova que dita a excelência do remo desde sempre, o 8+.

Solução: "Inverter a pirâmide"

Em primeira instância propomos um Campeonato Nacional de Velocidade num fim de semana único, em que se reúnem juvenis, juniores e seniores, para garantir maior afluência de público nas margens. Os custos para ambos clubes e federação serão mais “amigáveis”. Adicionalmente, indicamos a extensão das provas dos juvenis até domingo, para haver mais massa humana em torno das regatas finais do evento, nomeadamente o 8+. Sugerimos ainda “dar vida ao 8+ juvenil feminino.

Quanto à reestruturação do Regulamento de Inscrições, vamos mais longe e alvitramos que os clubes devem dar prioridade à inscrição de um 8+ (a título não obrigatório) com regalias claras num sistema de pontuação que valoriza esta competição. Obviamente que a base desta proposta não é a de excluir. Neste documento apresentamos ainda um conceito de incentivo para clubes pequenos que podem formar mistos de qualidade, alavancando a competição. E sobre esta ideia propomos ainda que a federação, à semelhança do que já acontece no remo de mar, tenha um sistema de aluguer/empréstimo de cascos para os clubes garantirem a sua presença.

INTITULADO REAL, POR SUA MAJESTADE D. LUIZ I

INSTITUIÇÃO DE UTILIDADE PÚBLICA

MEDALHAS DE OURO DO PALÁCIO DE CRISTAL, DA CIDADE DO PORTO, MÉRITO “OURO” DA C.M. PORTO E FESTAS DA CIDADE

MEDALHAS DE CONSAGRAÇÃO DESPORTIVA, DE BONS SERVIÇOS DESPORTIVOS E DE MÉRITO DESPORTIVO

TROFÉU OLÍMPICO - CAVALEIRO DA ORDEM MILITAR DE CRISTO - CRUZ VERMELHA DE DEDICAÇÃO

MEDALHA DE MÉRITO MUNICIPAL DE GAIA “OURO”

COLAR DE HONRA AO MÉRITO DESPORTIVO



CLUBE FLUVIAL PORTUENSE

FUNDADO EM 04 DE NOVEMBRO DE 1876

Desta forma, promovemos um barco que é o auge de sinergia, disciplina e espetáculo visual do remo, sendo a embarcação com maior potencial de atração de público e imprensa. Veja-se o exemplo da Regata Internacional de Natal de 2025 que teve espaço de honra no canal televisivo SIC, com um direto e ainda notícia no programa informativo nos horários nobres. O 8+ deixa de ser o “extra” e passa a ser a base do Campeonato Nacional de Velocidade, alargando-se ao restante calendário!

Reestruturação do Regulamento de Inscrições

Sugerimos a implementação das seguintes diretrizes para as próximas regatas:

- **Prioridade de Inscrição:** Estabelecer que clubes com corpo de atletas acima de oito remadores federados de cada género devam, obrigatoriamente, inscrever uma tripulação de 8+ antes de se proporem às competições em categorias de barcos individuais.
- **Peso de Pontuação:** Reajuste da tabela de pontos para o Ranking Anual, conferindo ao 8+ uma importância central (ex: 100 pontos para o vencedor), garantindo que a soberania da prova rainha reflita diretamente no título de Campeão Geral de Pontos.
- **Estímulo aos mistos clubes para clubes com menos de oito atletas num escalão:** Incentivo à criação de barcos mistos, com garantia de cascos disponíveis e facilitar a comunicação entre os mesmos, para clubes de menor porte, garantindo que a regata esteja sempre preenchida com o número máximo de embarcações.

•

Impacto Esperado

Temos confiança de que estas medidas elevarão o nível de *performance* das equipas e, claro, de todas as categorias de barcos e atletas, fomentarão a união entre os atletas e dotará o remo nacional de provas nacionais com níveis competitivos mais apurados, seja no feminino ou no masculino. Este quadro final será uma mensagem muito mais fácil de transmitir a patrocinadores e à sociedade em geral, elevando o remo português ao seu lugar de destaque no pódio das modalidades.

Colocamo-nos à disposição para debater os detalhes.



INTITULADO REAL, POR SUA MAJESTADE D. LUIZ I

INSTITUIÇÃO DE UTILIDADE PÚBLICA

MEDALHAS DE OURO DO PALÁCIO DE CRISTAL, DA CIDADE DO PORTO, MÉRITO “OURO” DA C.M. PORTO E FESTAS DA CIDADE

MEDALHAS DE CONSAGRAÇÃO DESPORTIVA, DE BONS SERVIÇOS DESPORTIVOS E DE MÉRITO DESPORTIVO

TROFÉU OLÍMPICO - CAVALEIRO DA ORDEM MILITAR DE CRISTO - CRUZ VERMELHA DE DEDICAÇÃO

MEDALHA DE MÉRITO MUNICIPAL DE GAIA “OURO”

COLAR DE HONRA AO MÉRITO DESPORTIVO

PROPOSTA VRL PARA O CAMPEONATO NACIONAL DE VELOCIDADE

INTRODUÇÃO

Antes de passarmos à apresentação da nossa proposta, não poderíamos deixar de salientar (e de lamentar) que a FPR, aquando da apresentação da alteração em vigor, não tivesse a preocupação de a enquadrar segundo as diretrizes (fundamentação, objetivos, etc.) que vem agora exigir aos clubes na apresentação das suas propostas.

Estamos conscientes de que a forma como a FPR vem agora fazer esta audição resultará numa grande diversidade de propostas, reduzindo a probabilidade de alguma ser aceite, por falta de consenso, prevalecendo, provavelmente, a proposta inicial da FPR. Ainda assim, entendemos apresentar a nossa proposta, que não se cinge à divisão, ou não, do Campeonato Nacional de Velocidade em etapas, mas pretende olhar para o calendário como um todo (incluindo o Remo jovem e o Remo de Mar).

ANÁLISE DA PROPOSTA APRESENTADA PELA FPR

Entendemos que a divisão do Campeonato Nacional de Velocidade em 2 etapas (junho/outubro) apresenta mais desvantagens do que vantagens e que os poucos argumentos apresentados para justificar esta divisão não têm uma fundamentação sólida:

1. **Aumento o número de eventos para ter mais visibilidade** - A visibilidade não se consegue com mais eventos, consegue-se apostando na qualidade dos mesmos e investindo na sua divulgação e promoção. A divisão em duas etapas representa uma duplicação dos custos (para clubes e FPR). Como consequência, os já escassos fundos disponíveis para investir na qualidade e numa adequada divulgação e promoção do evento teriam de ser repartidos por dois eventos. Há ainda muito trabalho a fazer pela FPR ao nível da divulgação dos eventos (próprios e dos seus associados). A divulgação por parte de uma federação tem mais peso e alcance na imprensa e redes sociais do que quando feita a nível de clube ou ARs.
2. **Maior disponibilidade dos atletas da Equipa Nacional para remar pelos respetivos clubes** - A 1ª etapa realiza-se na mesma data de épocas anteriores, ou seja, a indisponibilidade mantém-se. A 2ª etapa coincide com o a preparação para o Mundial de Remo de Mar e surge logo após o final da época internacional do Remo de Pista, altura em que os atletas da Equipa

Nacional estão no seu período de transição e sem grande disponibilidade física e mental para competir pelos seus clubes num Campeonato Nacional.

3. **Aumento da competitividade** - A divisão em duas etapas poderia, potencialmente, aumentar a competitividade, em especial nos barcos curtos. No entanto, também poderá prejudicar os clubes com maior número de atletas, pois poderão ter dificuldade em ter embarcações suficientes para todos os atletas. Desta forma, corre-se o risco de deixar de fora alguns atletas. Por outro lado, os clubes com menor número de atletas deverão ter problemas em formar tripulações nos barcos longos, o que poderá levar à sua não participação nessa etapa.

4. **Preenchimento do calendário competitivo no período entre o Verão e o final da época** - Com a mudança da época desportiva, fazendo-a coincidir com o ano civil, coloca-se o desafio de preencher o vazio que fica entre o principal evento (Campeonato Nacional de Velocidade) e o final da época, em dezembro. Do ponto de vista técnico e da preparação dos atletas, o intervalo de 3 meses entre os dois eventos não faz sentido, não só pela questão da quebra de forma decorrente do habitual interregno para férias, habitualmente gozadas nos meses de Verão, mas também pela saturação mental deste arrastar da preparação ao longo dos meses de Verão. O planeamento da época desportiva não se pode alhear da realidade do calendário escolar e dos hábitos culturais da maioria da população.

PROPOSTA DO VRL PARA O CAMPEONATO NACIONAL DE VELOCIDADE

A nossa proposta é que o Campeonato Nacional de Velocidade se continue a realizar num único fim de semana (sexta a domingo), como até agora, em junho ou julho. São vários os exemplos de países em que o Campeonato Nacional se realiza, com muito sucesso, numa única etapa. Aposte-se na qualidade e na promoção do mesmo, tornando-o uma verdadeira “Festa do Remo”. Claro que, com a inclusão dos 4- Femininos e das tripulações mistas de género o programa fica bem mais sobrecarregado, mas com a saída dos Veteranos e um alargamento de horários, torna-se possível, como poderão verificar pela estrutura que apresentamos mais à frente.

Assim, por comparação com a proposta da FPR, a nossa proposta teria as seguintes vantagens:

Técnicas	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Maior facilidade em encontrar datas disponíveis para realização do evento na pista. ✓ Programa mais intenso e preenchido, com menos intervalos entre provas, conferindo maior dinamismo para quem assiste. ✓ Promoção e divulgação facilitada. É mais fácil promover um evento do que dois. ✓ Maior facilidade e redução de custos na contratação do serviço de <i>streaming</i>.
Logísticas	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Redução de custos e de recursos para a FPR, potenciando um maior investimento no aumento da qualidade, na angariação de apoios e patrocínios e na divulgação e promoção dum evento único. ✓ Evitar a duplicação de despesas para os clubes, que poderia condicionar a sua capacidade de uma participação plena nas duas etapas. ✓ Maior facilidade para os clubes em termos de gestão de frotas. Por um lado, evitamos o constrangimento que os clubes com mais atletas teriam em arranjar cascos (curtos) suficientes. Por outro, não limitamos a participação dos clubes com menos atletas, que teriam problemas em formar tripulações (na etapa de barcos longos).
Desportivas	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Maior facilidade de planeamento da época, evitando a natural quebra de forma decorrente do interregno no período de Verão. ✓ Melhor enquadramento com a nossa realidade laboral e académica, evitando a dificuldade que haveria em conjugar a marcação de férias de atletas e treinadores para o mesmo período, de modo a não perturbar a preparação específica para a 2ª etapa. ✓ Maior equilíbrio na distribuição dos principais eventos da modalidade.

Na eventualidade de se verificar que a participação dos clubes nas provas de barcos mistos de género não é satisfatória, ou que a inclusão destas provas no mesmo fim de semana se torna difícil, do ponto de vista logístico, poderíamos transferir estas provas para outro fim de semana (1 a 3 semanas depois, no máximo). Os custos acrescidos de mais uma deslocação poderiam ser minimizados organizando o evento num único dia. Neste caso, seria também uma excelente oportunidade para promover este como um evento singular no panorama nacional. E até se poderia pensar num formato de sprints (500m).

A distribuição das provas, apresentada de seguida, privilegia a realização das finais no período da manhã que, normalmente, oferece melhores condições de plano de água. A realização de cerimónias protocolares com horários definidos, agrupando várias provas, também trará maior organização e dignidade e facilitará a presença das entidades convidadas.

DISTRIBUIÇÃO E ORDEM DAS PROVAS:

	Sexta-feira	Sábado	Domingo
Manhã		Finais Sub17 W1x Sub17 M2x Sub17 W2- Sub17 M4x Sub17 M1x Sub17 W2x Sub17 M2- Cerimónias protocolares Sub-17 Sub19 W4x Sub19 M8+ Cerimónias protocolares Sub-19 Para-Remo (PR1, PR2 F) Sen W1x Sen M2x Sen W2- Sen M4x Sen W4- Para-Remo (PR1, PR2 M) Sen M1x Sen W2x Para-Remo (PR3, PR3i) Sen M2- Sen M4- Sen W8+ Cerimónias protocolares Sénior e Para-Remo	Finais Sen Mix2x Sub17 Mix4x Sub19 Mix8+ Sub19 Mix2x Sen Mix4x Sub17 Mix8+ Sub17 Mix2x Sub19 Mix4x Sen Mix8+ Cerimónias protocolares Mistos Sub19 W1x Sub19 M2x Sub19 W2- Sub19 M4x Sub19 W4- Sub17 W4x Sub17 M8+ Sub19 M1x Sub19 W2x Sub19 M2- Sub19 M4- Sen W4x Sen M8+ Cerimónias protocolares finais
Tarde	Eliminatórias Sub17 W1x Sub17 M2x Sub17 W2- Sub17 M4x Sub17 M1x Sub17 W2x Sub17 M2- Sub19 W4x Sub19 M8+ Sen W1x Sen M2x Sen W2- Sen M4x Sen W4- Sen M1x Sen W2x Sen M2- Sen M4- Sen W8+	Eliminatórias Sen Mix2x Sub17 Mix4x Sub19 Mix8+ Sub19 Mix2x Sen Mix4x Sub17 Mix8+ Sub17 Mix2x Sub19 Mix4x Sen Mix8+ Sen Mix2x Sen Mix4x Sen Mix8+ Sub19 W1x Sub19 M2x Sub19 W2- Sub19 M4x Sub19 W4- Sub17 W4x Sub17 M8+ Sub19 M1x Sub19 W2x Sub19 M2- Sub19 M4- Sen W4x Sen M8+	

PROPOSTA DO VRL PARA O CALENDÁRIO DE REGATAS

Como complemento à nossa proposta para o CNV, vimos apresentar mais algumas alterações, a entrar em vigor em 2027, que acreditamos fazerem sentido para tornar o calendário mais equilibrado e com uma sequência mais lógica e que se enquadre melhor com aquela que é a realidade dos nossos clubes e sociedade:

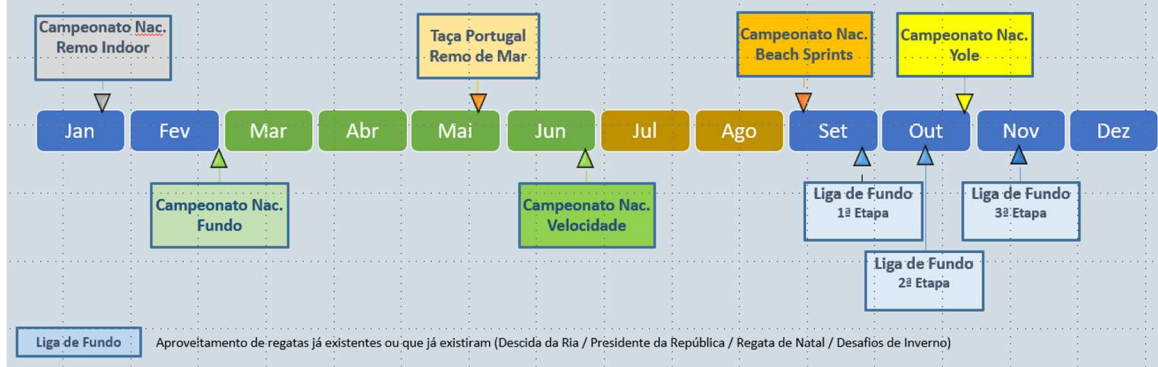
A principal alteração passaria pela realização do Campeonato Nacional de Fundo próximo do final da época (novembro), colmatando o vazio existente entre setembro e dezembro. Conscientes do carácter disruptivo desta proposta, apresentamos alguns argumentos a favor da mesma:

- ✓ Antecipação e encurtamento da “época de fundo”, concentrando-a, em parte, numa altura do ano em que os dias ainda são longos e de meteorologia tendencialmente mais favorável para realizar treinos na água (setembro, outubro e novembro).
- ✓ Redução do volume de treino que é feito no ergómetro, pois em janeiro e fevereiro já estaríamos a fazer a transição para a época de velocidade (menos volume). Resultando também num melhor enquadramento com o CN Remo Indoor.
- ✓ Maior incentivo ao aproveitamento dos meses de Verão para realização de atividades complementares (bicicleta, corrida, etc.), importantes para a construção de uma boa base aeróbia geral. Com a vantagem de poderem ser praticados mesmo pelos atletas dos clubes que encerram em agosto.
- ✓ Minimizar o abandono provocado pelos longos meses de “fundo” sem regatas “principais” e muitas vezes associados a um grande volume de treino no ergómetro.

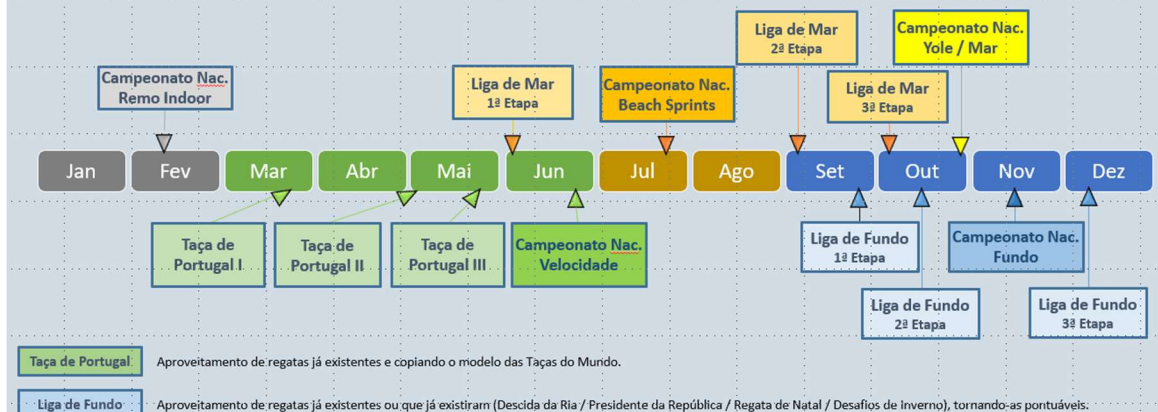
Para melhor ilustrarmos a nossa proposta, adicionámos, abaixo, linhas do tempo daquela que poderá ser a organização da época desportiva.

- Na primeira, ilustramos a nossa proposta para o ano 2026, assumindo que já existem compromissos assumidos que tornam inviáveis algumas das alterações que propomos.
- A segunda, ilustra a nossa proposta para 2027, já contemplando todas as alterações que nos parecem pertinentes.
- A terceira, corresponde à nossa proposta para o calendário do Remo Jovem, uma vez que, com a época a começar em janeiro, o Documento Orientador para o Remo Jovem, recentemente criado, tornou-se obsoleto e gera um vazio enorme nos meses após o Verão.

ESCALÕES COMPETIÇÃO - CALENDÁRIO 2026



ESCALÕES COMPETIÇÃO - CALENDÁRIO 2027



REMO JOVEM - CALENDÁRIO 2027

