

Autocaravanismo enquanto mobilidade de lazer: diagnóstico, potencial e ordenamento territorial no município de Lagos

Paulo Manuel Reis

Geógrafo Físico e Urbanista; Diretor-Geral da Geo21; Coordenado do Estudo de Ordenamento para a Prática do Autocaravanismo do Município de Lagos.

118

Introdução: mobilidade de lazer e território

A mobilidade constitui hoje um eixo central de análise da Geografia, abrangendo não apenas deslocamentos quotidianos, mas também mobilidades temporárias associadas ao lazer e ao turismo. Neste contexto, o autocaravanismo destaca-se como uma forma específica de mobilidade de lazer itinerante, que conjuga deslocamento, permanência temporária e apropriação do território (Almeida & Deville, 2014; Domingues & Ramos, 2009; Laranjeiro, 2018).

No Algarve, e em particular no município de Lagos, o crescimento do autocaravanismo tem produzido impactos territoriais significativos, exigindo respostas que articulem mobilidade, ambiente e ordenamento (CCDR Algarve, 2008). O Estudo de Ordenamento do Autocaravanismo de Lagos (EOAL), desenvolvido para o município de Lagos, no Algarve, surge precisamente como um instrumento estruturante para compreender e regular esta mobilidade turística, enquadrando-a numa lógica de sustentabilidade territorial.

Diagnóstico: problemáticas da mobilidade autocaravanista em Lagos

A fase de diagnóstico do EOAL permitiu identificar um conjunto consistente de problemáticas associadas à prática do autocaravanismo enquanto mobilidade de lazer, num contexto regional e nacional marcado pelo carácter recente e pelo crescimento acelerado deste fenómeno, resultantes da ausência histórica de planeamento específico e da inadequação das infraestruturas existentes (CCDR Algarve, 2008; Laranjeiro, 2018).

Principais problemáticas identificadas

O autocaravanismo em Lagos manifesta-se de forma desordenada, gerando pressões infraestruturais, ambientais e sociais, agravadas por défices de gestão e orientação da mobilidade turística. Entre os problemas mais relevantes destacam-se:

- Estacionamento e pernoita informais, frequentemente em espaços públicos sensíveis, como zonas dunares, falésias, frentes costeiras e áreas naturais protegidas;
- Sobrecarga de infraestruturas locais, nomeadamente parques de estacionamento balnear e vias de acesso, associada a picos sazonais de mobilidade turística;
- Impactes ambientais diretos, como o despejo indevido de águas residuais e resíduos sólidos, compactação do solo e degradação da paisagem;
- Conflitos com residentes e outros utilizadores do território, decorrentes da ocupação prolongada do espaço público e da perceção de desordem territorial;
- Défices de sinalização e de orientação da mobilidade, dificultando a canalização dos fluxos para locais adequados.

Estas problemáticas evidenciam que o autocaravanismo, enquanto mobilidade de lazer, não pode ser tratado apenas como uma questão turística, mas como um fenómeno territorial que exige enquadramento estratégico.

Limitações estruturais do território

De acordo com o diagnóstico realizado, as principais limitações do autocaravanismo em Lagos decorrem da insuficiência de infraestruturas e da forte restrição legal e ambiental do território, destacando-se as seguintes:

- Escassez de Áreas de Serviço para Autocaravanas (ASA) localizadas em pontos estratégicos da rede viária, litoral e urbana;
- Oferta limitada de Parques de Campismo e Caravanismo (PCC), em especial junto ao litoral e no interior do município;
- Inexistência de uma rede hierarquizada de acolhimento que distribua os fluxos de mobilidade pelo território;
- Forte presença de condicionantes legais e ambientais, especialmente na orla costeira.

Do ponto de vista da orientação estratégica para o EOAL, as limitações identificadas evidenciam a necessidade de estruturar uma resposta de ordenamento que colmate a insuficiência de infraestruturas formais, organize territorialmente os fluxos de mobilidade autocaravanista e compatibilize a prática com os constrangimentos legais e ambientais do território, em particular na orla costeira.

Potencial para a prática do autocaravanismo enquanto mobilidade de lazer

Paralelamente às problemáticas, o EOAL reconhece um elevado potencial territorial para a prática do autocaravanismo, sustentado em fatores ambientais, socioeconómicos e territoriais. Desenvolve-se nas duas secções seguintes o potencial ambiental e territorial, bem como o socioeconómico e turístico.

Potencial ambiental e territorial

O potencial ambiental e territorial de Lagos resulta da conjugação entre clima favorável, diversidade paisagística e disponibilidade de áreas interiores para redistribuição dos fluxos turísticos. Sobressaem os seguintes aspectos:

- Clima ameno e elevada atratividade ao longo de todo o ano, favorecendo a mobilidade fora da época alta;
- Diversidade paisagística entre litoral, barrocal e serra, permitindo experiências de lazer diferenciadas;
- Presença de áreas menos pressionadas no interior, com capacidade para absorver fluxos turísticos.

Do ponto de vista da orientação para o EOAL, o potencial ambiental e territorial de Lagos permite estruturar a prática do autocaravanismo de forma distribuída e sustentável, valorizando a diversidade paisagística e promovendo a desconcentração dos fluxos turísticos para além da orla costeira e da cidade de Lagos.

Potencial socioeconómico e turístico

O autocaravanismo potencia a redução da sazonalidade e a valorização económica local através da dispersão territorial da despesa turística, salientando-se os seguintes contributos:

- Redução da sazonalidade turística, promovendo fluxos mais regulares;

- Disseminação territorial da despesa turística, beneficiando áreas menos centrais;
- Valorização do comércio e serviços locais, associados a estadias itinerantes.

Este potencial reforça a necessidade de orientar a mobilidade autocaravanista para um modelo estruturado e equilibrado.

Metodologia: abordagem integrada à mobilidade itinerante

A metodologia aplicada no EOAL constitui um dos seus principais contributos científicos e técnicos, ao integrar diferentes instrumentos de análise adequados à complexidade da mobilidade de lazer.

Atendendo aos objectivos do EOAL utilizou-se uma abordagem metodológica mista que integra análise da capacidade de carga territorial, benchmarking e estudos de caso, inquéritos e trabalho de campo, e enquadramento jurídico-territorial, assegurando uma leitura integrada e operacional do autocaravanismo enquanto mobilidade de lazer, conforme detalhamos nas secções seguintes.

Capacidade de carga territorial

O conceito de Capacidade de Carga Territorial foi central na metodologia, permitindo determinar os limites sustentáveis da prática do autocaravanismo (quadro 1). Esta análise integrou critérios ambientais, infraestruturas e socioeconómicos e funcionais (quadro 1)

Quadro 1 - Critérios e indicadores da capacidade de carga territorial para a prática do caravanismo

Critério	Sub-critério	Indicador
Ambiental	Recursos geomorfológicos	1- Morfometria (Declives)
		2- Morfometria (Exposições)
		3- Orla Litoral (POOC)
	Recursos hídricos	4- Cursos de água e albufeiras
		5- Captações de água e recursos hídricos subterrâneos
	Recursos biogeográficos	6- ZOO
		7- Solos
		8- Floresta (PROF)
		9- Ecossistemas (RN2000 + IBA+ REN)
	Riscos naturais	10- Suscetibilidade Hidrogeomorfológica
		11- Naturais e mistos (PMDFCI)
Infraestruturas	Infraestruturas urbanas e ambiente	12- ETAR e ET
		13- Ruído ambiente
	Acessibilidade e mobilidade	14- Proximidade à rede viária nacional e municipal principal
		15- Proximidade à via ferroviária
		16- Parques estacionamento praias
		17- Proximidade às paragens de transporte público
		18- Proximidade às ecovias
Socioeconómico	Funções urbanas	19- Proximidade aos aglomerados urbanos
		20- Proximidade ao comércio e serviços

		21- Proximidade a equipamentos públicos
	Recursos culturais	22- Proximidade a sítios arqueológicos
	Recursos turísticos	23- Proximidade a pontos de atração turística

Fonte: extraído de GeoXXI (2021)

A aplicação de análise multicritério em ambiente de Sistemas de Informação Geográfica permitiu produzir cartografia de potencial territorial, diferenciando áreas favoráveis, condicionadas e excluídas (figura 1).

Benchmarking e estudos de caso

A metodologia incorporou benchmarking internacional, analisando experiências consolidadas em França, Espanha e Reino Unido, permitindo:

- Identificar modelos eficientes de gestão da mobilidade autocaravanista;
- Definir parâmetros de dimensionamento e serviços;
- Adaptar boas práticas ao contexto territorial português.

Inquéritos e trabalho de campo

Os inquéritos e o trabalho de campo assumiram um papel central na compreensão dos padrões efetivos de mobilidade autocaravanista, das necessidades dos utilizadores e da perceção social da prática, constituindo um suporte essencial para a validação da análise territorial e para o ajustamento das propostas de ordenamento. Neste âmbito, destacam-se três técnicas de recolha direta de informação:

- inquéritos aos autocaravanistas, que permitiram caracterizar os padrões de mobilidade, a duração das estadias e as necessidades de serviços;
- inquéritos à população local, orientados para a avaliação das perceções, dos conflitos e dos níveis de aceitação social; e
- observação direta no terreno, fundamental para confirmar e refinar a análise cartográfica e a leitura territorial.

Enquadramento jurídico e instrumentos de gestão territorial

A análise do enquadramento jurídico e dos Instrumentos de Gestão Territorial permitiu integrar o autocaravanismo enquanto mobilidade de lazer no quadro normativo existente, assegurando a coerência territorial da proposta do EOAL.

Foram considerados o PDM (Plano Diretor Municipal), como instrumento estruturante à escala municipal, os instrumentos de âmbito regional (PROTAL - Plano Regional de Ordenamento do Território do Algarve) e especial (POOC – Plano de Ordenamento da Orla Costeira), e ainda as principais restrições de Utilidade Pública (REN – Reserva Ecológica Nacional, RAN – Reserva Agrícola Nacional e Rede Natura 2000), que introduzem orientações estratégicas e condicionantes relevantes, particularmente na orla costeira e em áreas ambientalmente sensíveis.

A articulação destes instrumentos orientou o EOAL para um modelo de ordenamento compatível com os regimes legais em vigor, promovendo a redistribuição dos fluxos, a proteção ambiental e a sustentabilidade territorial da prática.

Proposta de ordenamento: estruturar a mobilidade de lazer

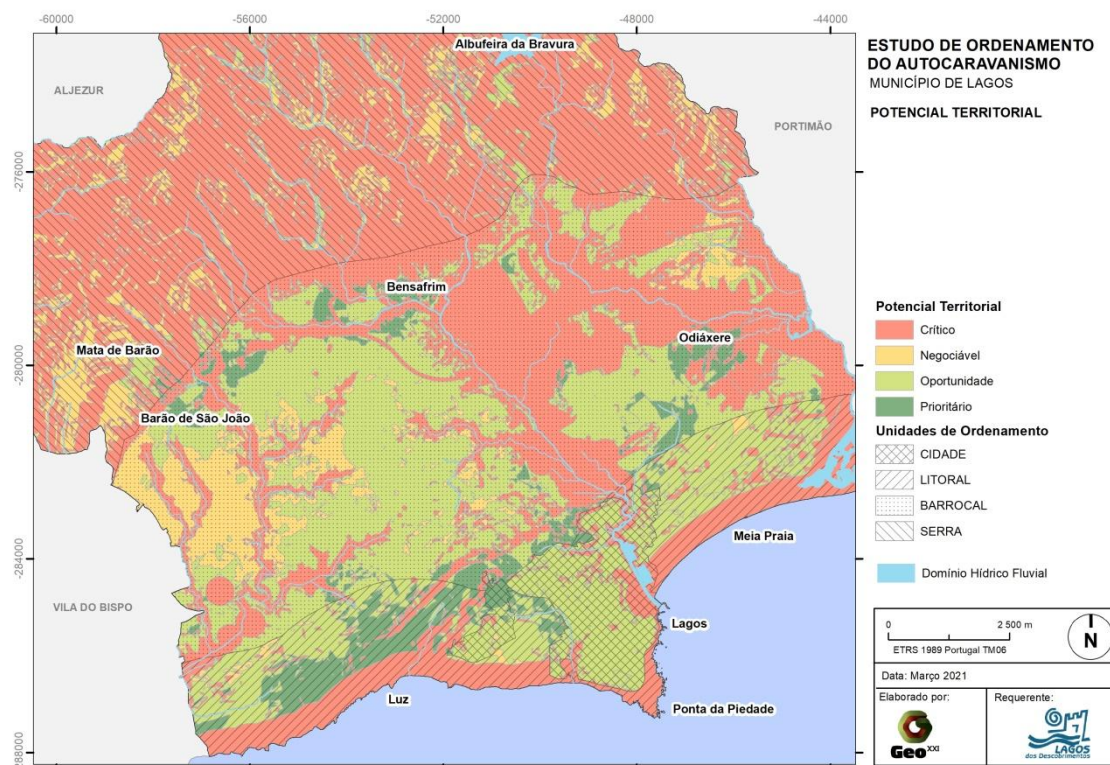
A proposta de ordenamento do EOAL visa transformar uma mobilidade informal e desestruturada numa mobilidade de lazer planeada e territorialmente integrada.

Zonamento territorial

O território foi organizado em unidades de ordenamento (cidade, litoral, barrocal e serra), definindo:

- Áreas prioritárias para ASA e PCC;
- Áreas condicionadas, com limites de capacidade;
- Áreas de exclusão (críticas), por sensibilidade ambiental ou incompatibilidade funcional.

Figura 3 - Potencial territorial para a prática de Caravanismo (ASA e PCC)



Fonte: extraído de GeoXXI (2021)

Capacidade e hierarquização da rede

A proposta define capacidades máximas de estacionamento e pernoita, evitando concentrações excessivas e promovendo a dispersão territorial dos fluxos.

Modelo de serviços

Foram definidos modelos-tipo de ASA e PCC, adequados à mobilidade itinerante, assegurando serviços essenciais, controlo da utilização e integração paisagística.

Regulamentação municipal

A proposta inclui um regulamento municipal específico, fundamental para operacionalizar o ordenamento da mobilidade autocaravanista e reduzir práticas ilegais.

Conclusão

O autocaravanismo, enquanto forma de mobilidade de lazer, coloca desafios complexos aos territórios turísticos, exigindo abordagens integradas que articulem diagnóstico, potencial, metodologia e proposta. O caso de Lagos demonstra que o ordenamento territorial, sustentado em capacidade de carga territorial, benchmarking, inquéritos e enquadramento jurídico, é essencial para transformar fluxos informais em mobilidades sustentáveis.

Este modelo constitui um contributo relevante para a Geografia das Mobilidades, evidenciando como o planeamento territorial pode orientar práticas de lazer itinerante de forma equilibrada, resiliente e territorialmente justa.

Referências bibliográficas

- Almeida, A., & Deville, A. (2014). Autocaravanismo e turismo itinerante: dinâmicas de mobilidade e consumo. *Turismo & Desenvolvimento*, 21, 45–60.
- CCDR Algarve. (2008). Caracterização do autocaravanismo na Região do Algarve. Faro.
- GeoXXI. (2021). Estudo de Ordenamento do Autocaravanismo de Lagos – 1.^a, 2.^a e 3.^a Fase e Relatório Síntese. Câmara Municipal de Lagos.
- Domingues, A., & Ramos, R. (2009). Turismo itinerante e ordenamento do território. *Cidades, Comunidades e Territórios*, 18, 27–44.
- Laranjeiro, M. (2018). Campismo e Atividades de Lazer e Turismo. Dissertação de Mestrado em Turismo Território e Patrimónios, Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra.