MINISTÉRIO DO AMBIENTE, DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO DESENVOLVIMENTO REGIONAL
COMISSÃO DE COORDENAÇÃO E DESENVOLVIMENTO REGIONAL DO ALGARVE

CARACTERIZAÇÃO DO AUTO-CARAVANISMO NA REGIÃO DO ALGARVE E PROPOSTA PARA DEFINIÇÃO DE UMA ESTRATÉGIA DE ACOLHIMENTO

Estudo financiado pelo PROAlgarve

FARO, Julho de 2008

Nota introdutória:

O presente documento encontra-se dividido em duas partes distintas, que se encontram organizadas da seguinte forma:

- *Na primeira parte, apresenta-se o **resumo não técnico** do estudo em apreço, no qual se procura dar a conhecer as principais conclusões retiradas do relatório principal, bem como a justificação das acções de enquadramento propostas pela equipa técnica para o segmento do Auto-caravanismo (16 páginas).*

- *Na segunda parte, encontra-se o relatório principal que consiste na **caracterização, diagnóstico e proposta** de medidas e acções a desenvolver para o Auto-caravanismo na Região do Algarve, onde se apresenta o conjunto de informação quantitativa e qualitativa que esteve na base da elaboração deste estudo (154 páginas).*

A leitura do resumo não técnico não dispensa, de modo algum, a análise atenta do relatório principal.

MINISTÉRIO DO AMBIENTE, DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO DESENVOLVIMENTO REGIONAL
COMISSÃO DE COORDENAÇÃO E DESENVOLVIMENTO REGIONAL DO ALGARVE

CARACTERIZAÇÃO DO AUTO-CARAVANISMO NA REGIÃO DO ALGARVE E PROPOSTA PARA DEFINIÇÃO DE UMA ESTRATÉGIA DE ACOLHIMENTO

Resumo Não Técnico

Estudo financiado pelo PROAlgarve

FARO, Junho de 2008

i. Preâmbulo

O presente documento consiste num resumo do relatório principal do estudo de caracterização, diagnóstico e proposta para o acolhimento da modalidade "Auto-caravanismo" na Região do Algarve, com o objectivo de sintetizar os principais aspectos e conclusões retirados da elaboração do citado estudo.

Dada a abrangência das questões abordadas, entendeu-se conveniente organizar um resumo com os elementos essenciais à compreensão do tema abordado, tendo em vista explicitar de forma mais sintética o conteúdo do estudo e fazê-lo chegar a um maior número de leitores e decisores. Assim, entende-se que o presente documento contribuirá para promover e difundir a discussão entre as entidades sobre a dimensão e a importância desta modalidade de turismo na Região.

Questão 1. Porquê estudar a dinâmica do Auto-caravanismo na Região do Algarve?

- Desde logo, porque o fenómeno tem assumido, nos últimos anos e na Região do Algarve, uma dimensão bastante considerável e vem apresentando fortes crescimentos inter-anuais.

1.200.000 dormidas de Auto-caravanistas dentro e fora dos Parques de Campismo.

- Porque esta modalidade de turismo, que se desenvolve sobretudo num contexto de quase absoluta informalidade (fora dos locais constituídos para o efeito), se tornou um factor de conflito do ponto de vista ambiental e do ordenamento do território e, dadas as condições em que actualmente se desenvolve na Região, revela indícios de potencial conflito em matéria de segurança e ordem pública.

1.056.565 dormidas estimadas fora dos Parques de Campismo.
70% das localizações informais estão classificadas enquanto espaços não urbanos/urbanizáveis.

- Porque, se não conhecermos a dinâmica de base deste fenómeno não poderemos actuar e determinar qualquer acção para o seu enquadramento e ordenamento.

Criação de áreas específicas para o acolhimento de Auto-caravanas?

Questão 2. Qual o papel da CCDR Algarve neste processo?

- Tratando-se de um fenómeno analisado à escala regional, e dadas as competências e atribuições da CCDR em matérias de ordenamento do território e ambiente, considera-se fundamental o papel desta entidade não apenas na caracterização e diagnóstico da situação actual, mas também na formulação de uma proposta de trabalho que contemple um quadro estratégico e operativo de acções comuns a todos os concelhos.

Verificou-se que apenas metade das autarquias estão a equacionar estratégias por forma a enquadrar a prática do Auto-caravanismo no seu território.

- Porque o fenómeno, na forma como hoje se desenvolve, põe em causa os princípios de um correcto ordenamento do território, os valores ambientais e paisagísticos muito próprios da Região, bem assim como a própria imagem da Região e a sua projecção nos mercados internacionais.

A CCDR vem regularmente recebendo queixas de particulares e de responsáveis do ramo hoteleiro, dando conta da ocupação indevida de determinadas áreas.

- Porque se acredita que o Auto-caravanismo possui características muito positivas para a Região, que lhe conferem um enorme potencial para, devidamente enquadrado, deixar de ser uma ameaça para se transformar numa oportunidade para o Algarve.

De acordo com o observado em França, onde esta modalidade se encontra devidamente enquadrada, verifica-se que o Auto-caravanismo é uma importante fonte de receita.

ii. Objectivos operacionais

Podemos identificar, desde logo, **cinco objectivos base** a atingir:

1. **Sensibilizar os diferentes actores** que possuem competências e atribuições neste domínio para a realidade do fenómeno, na tentativa de gerar consensos: autarquias, entidades desconcentradas da Administração Central, forças de segurança, proprietários e responsáveis dos Parques de Campismo existentes, associações e clubes ligados ao Auto-caravanismo, bem assim como os organismos ligados ao Turismo.

   Razão: De acordo com o modelo Francês, a implementação de uma estratégia eficaz para o acolhimento do Auto-caravanismo passa, sobretudo, pela intervenção das próprias autarquias, enquanto entidades com competências directas na gestão e administração dos seus territórios e que podem, ao mesmo tempo, concertar estratégias de integração com outros actores com competências sobre este sector.

2. **Propor**, no âmbito das competências da CCDR Algarve**, cenários e propostas de intervenção** em função das dimensões e problemáticas identificadas.

   Razão: O Auto-caravanismo não possui qualquer enquadramento ao nível dos instrumentos de gestão territorial, bem como ao nível dos regimes jurídicos aplicáveis (empreendimentos turísticos). Como tal, julga-se necessário enquadrar o Auto-caravanismo, atendendo a que esta modalidade vem apresentando ritmos de crescimento inter-anuais consideráveis.

3. Contribuir para que um fenómeno encarado como **uma potencial ameaça se possa transformar numa oportunidade**.

   Razão: O número de dormidas contabilizado (mais de um milhão) não é, de forma alguma, um valor a menosprezar. Bem pelo contrário, é um valor que assume particular expressão quando comparado com o total de dormidas do segmento hoteleiro verificado noutras regiões nacionais. Ainda, de acordo com os inquéritos realizados à população auto-caravanista, esta revela um perfil distinto do turista dito "normal", o que ajuda a desenvolver e a promover os pequenos aglomerados do litoral como do interior, para além de diversificar a oferta turística existente e combater a sazonalidade.

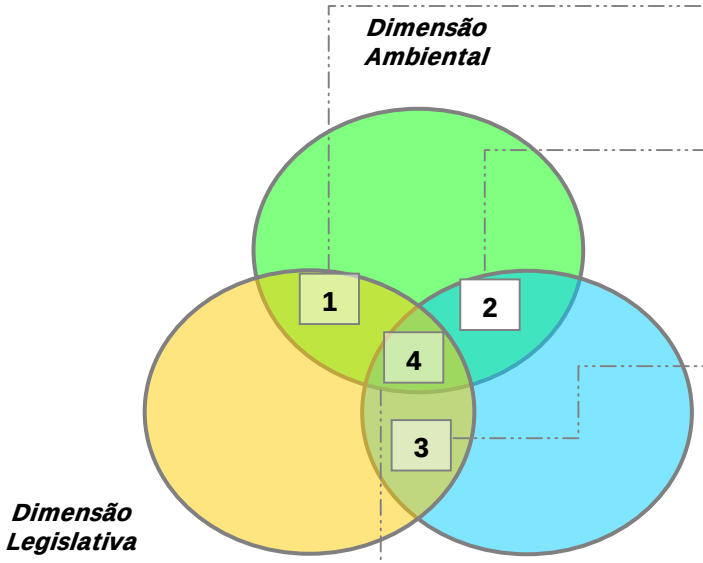
4. **Identificar boas práticas a nível Europeu** da integração harmoniosa do fenómeno.

   Razão: De acordo com os inquéritos realizados junto dos auto-caravanistas estrangeiros, foi possível aferir que: 25% dos auto-caravanistas apontam como factores negativos da Região a falta de áreas de acolhimento; 25% o desordenamento do território; 11.5% a falta de limpeza urbana; 9.6% a existência de Parques de Campismo com poucas condições.

5. **Reunir competências para auxiliar as Câmaras Municipais** na identificação de soluções para a integração deste fenómeno no usufruto correcto do seu território.

   Razão: Os regulamentos municipais criados pela grande maioria das Câmaras Municipais para o enquadramento do Auto-caravanismo, para além de pouco eficazes, uma vez que se continua a se constatar o aparcamento fora das áreas concebidas para tal, são também ilegais.

iii. As dimensões do fenómeno do Auto-caravanismo



ÁREA DE ACTUAÇÃO DA CCDR

	Resultados	Local	Regional	Nacional
1	**Resolução da Questão Ambiental**	Diminuição dos focos de incumprimento em matéria ambiental	Contributo para a melhoria da qualidade ambiental	---
2	**Resolução de Conflitos na Ocupação do Espaço**	Melhoria da qualidade ambiental e paisagística; Resolução de conflitos em matéria de Ordenamento do Território		---
3	**Regulamentação e Enquadramento da Actividade**	Criação de Regulamentos Municipais; Criação de Áreas de Serviço	Orientações Gerais; Articulação entre sectores; Proposta de Regulamento Municipal	Decreto-Regulamentar do Auto-caravanismo
4	**Potencial do fenómeno**	Enquadramento do Auto-caravanismo; Melhoria da competitividade local.	Redução da Sazonalidade; Afirmação da Competitividade da Região; Qualificação e diversificação da oferta turística	Difusão de soluções implementadas na Região para o território nacional.

Conforme é possível observar, através da interacção das várias dimensões assinaladas (ambiental, legislativa e territorial), podemos chegar a resultados práticos, tendo em vista o ordenamento e enquadramento desta actividade (ponto 1, 2 e 3). O potencial do fenómeno apenas será atingido quando estiverem garantidas as condições pré-determinadas em cada um dos pontos e nas várias escalas (em ponto 4). A actuação da CCDR neste âmbito é o de enquadrar globalmente o fenómeno à escala regional, com consequências, mais imediatas e concretas a nível local. A nível nacional a proposta vai no sentido de ser desenvolvida uma proposta de Decreto-Regulamentar que enquadre eficazmente o fenómeno.

1. Introdução

Tratando-se de um estudo que aborda os vários aspectos e implicações ligados com a prática do Auto-caravanismo na região, nomeadamente ao nível da componente social, económica, do ordenamento do território e do enquadramento jurídico, abordagens essas complementadas por um quadro de propostas e acções a desenvolver no futuro, julgou-se ser essencial conceber este relatório.

Em termos da organização, o documento encontra-se dividido em três pontos fundamentais:

1. Caracterização do modalidade Auto-caravanismo, em termos quantitativos e qualitativos, no que respeita aos fluxos e tempos de estada, locais e aspectos relacionados com a procura, número de dormidas e receitas e gastos diários;
2. A prática do Auto-caravanismo no âmbito dos instrumentos de gestão territorial (IGT);
3. Matrizes finais onde se assinalam as potencialidades e debilidades associadas à prática do Auto-caravanismo e acções/propostas a desenvolver tendo em vista o ordenamento e enquadramento desta modalidade de turismo.

Face ao exposto, passamos a apresentar, os pontos que no nosso entender, parecem ser mais importantes e necessários a reter sobre o tema em apreço.

2. Dinâmica do Auto-caravanismo na região do Algarve, principais aspectos

A Auto-caravanismo é uma modalidade de turismo, também designada por “turismo itinerante”, que tem apresentado valores de crescimento verdadeiramente notáveis.

Em Portugal, o fenómeno não tem ainda a dimensão que apresenta noutros países europeus, sendo no entanto de referir que o número de adeptos e praticantes desta modalidade tem vindo a registar acréscimos muito significativos.

A Região do Algarve, tal como o restante território nacional, não está preparada para receber esta nova modalidade de turismo; isto é, as infra-estruturas existentes (parques de campismo e de caravanismo), não servem as necessidades e as especificidades desta nova procura turística.

Contrariamente ao que se poderia eventualmente supor, a base do problema não reside no número de parques de campismo e caravanismo existentes na região, ou mesmo da sua capacidade de acolhimento, mas sim no desencontro entre as características da oferta e as especificidade muito próprias desta modalidade de turismo.

Como resultado do desencontro e dessa desadequação entre a oferta e a procura, verifica-se, assim, que o Auto-caravanismo na região do Algarve se desenvolve num contexto de completa informalidade (em termos espaciais).

Tal como foi possível detectar ao longo da elaboração deste estudo, as concentrações ditas "informais" de Auto-caravanas, ocorrem um pouco por toda a região, com especial incidência ao longo da faixa litoral e independentemente dos condicionamentos legais (definidos e regulamentados no âmbito dos vários instrumentos de gestão territorial existentes).

Considerando o actual cenário em que se desenvolve esta modalidade de turismo, podemos apontar como efeitos negativos, a pressão exercida em áreas de grande valor paisagístico e de elevada sensibilidade ambiental, os efeitos sobre um correcto ordenamento do território, os efeitos sobre as questões do tráfego e do estacionamento e por último a informalidade que se afigura perniciosa para a imagem da região e do próprio sector do turismo

Neste quadro, verifica-se a ausência de estratégias concertadas entre organismos com competências directas e indirectas sobre o sector face ao fenómeno emergente do Auto-caravanismo, o que tem contribuído para a proliferação de concentrações "informais", surgimento de conflitos e de várias reclamações junto das forças de segurança e de outros organismos.

Com a elaboração deste trabalho não se pretende, de forma alguma, desincentivar a prática do Auto-caravanismo, mas sim promover um enquadramento para esta prática.

Passamos de seguida a apresentar alguns dados que demonstram, de forma inquestionável, a expressão que esta modalidade possui no contexto regional.

2.a. Fluxos e tempo de estada

Durante o período compreendido entre Outubro de 2006 e Novembro de 2007, estima-se que tenham dado entrada na região uma média de **102 Auto-caravanas/dia**, valor esse que corresponde a um total anual de aproximadamente **37.250 Auto-caravanas** (números que se reportam apenas a auto-caravanistas estrangeiros), sendo que a grande maioria das entradas de Auto-caravanas (cerca de 59,4%), efectuou-se pela (única) ligação terrestre internacional da Região – a Ponte Internacional do Guadiana.

Considerando os anos anteriores (dados INE – Faro), verifica-se que o movimento deste veículos na fronteira vem registando consideráveis acréscimos relativamente aos anos anteriores: o valor de 2006 é **superior em 8.4%** ao valor de 2005; enquanto o valor de 2005 é **superior em 2.8%** ao de 2004.

Relativamente à distribuição do movimento de Auto-caravanas, destaca-se desde já a ocorrência do valor mais significativo do movimento no **período de Inverno** e que os segundo e terceiro picos de movimento ocorrem, respectivamente nos meses de **Agosto e Abril**.

Considerando apenas a permanência no Algarve, verifica-se que os auto-caravanistas entrevistados estiveram, em média, cerca de **42 dias** só na região e que, do total dos entrevistados, praticamente metade (49,6%) apenas esteve no Algarve, não tendo visitado previamente outras regiões nacionais e declarando pretender sair directamente para Espanha.

2.b. Locais de estada e aspectos relacionados com a procura

Como é do conhecimento geral, os auto-caravanistas que se dirigem ao Algarve, não recorrem unicamente aos parques de campismo. Está, assim, completamente vulgarizada e institucionalizada a permanência reiterada em locais, mais ou menos aprazíveis, fora dos parques de campismo.

A banalização do aparcamento e estada fora dos locais autorizados encontra-se relacionada com a incoerência e desarticulação da diversa legislação e regulamentos sobre a matéria e ainda com a ausência de uma eficiente fiscalização.

Durante o período a que se reporta o relatório, verificou-se que os parques de campismo na região do Algarve acolheram um total de **14.735 Auto-caravanas**, o que se traduz num total de **31.276 hóspedes** e um número médio de **2,11 indivíduos por auto-caravana**.

No que respeita à nacionalidade dos auto-caravanistas verifica-se um quase domínio absoluto de cidadãos **estrangeiros (88,3%)**, cabendo aos **portugueses** somente os restantes **11,7%**.

2.c. Dormidas e comparação com outras formas de alojamento

Relativamente ao **número de dormidas** dos auto-caravanistas, nos parques de campismo, verifica-se que o seu total se situou em **142.785**, sendo que destas **90,7%** cabem a **auto-caravanistas estrangeiros**.

Tendo por referência o método encontrado pela equipa técnica deste estudo (ver pág. 17 do relatório principal), estima-se que o **total de dormidas fora dos parques de campismo seja de 1.056.565**.

O valor estimado para o valor global das dormidas de auto-caravanistas na região – **quase 1 milhão e 200 mil dormidas** (Auto-caravanismo formal e informal) -, é um valor que assume algum significado quando comparado com outros valores, relativos a outras regiões ou a outras formas de alojamento. No quadro regional, com um valor de global das dormidas afectas ao estabelecimentos hoteleiros, no ano 2006, que se situa na ordem dos 14 milhões e 160 mil dormidas, o valor estimado para o Auto-caravanismo constitui cerca de 8.5%.

Se compararmos este valor com os valores das dormidas em estabelecimentos hoteleiros para outras regiões do país, verifica-se inequivocamente que o Auto-caravanismo tem já um dimensão longo de poder ser negligenciada **(p.e. verifica-se que o número estimado de dormidas dos auto-caravanistas na região do Algarve é superior em 23% ao total de dormidas em estabelecimentos hoteleiros na Região do Alentejo)**.

2.d. Estimativa de receitas hipoteticamente geradas pelos auto-caravanistas

Com base na informação recolhida nos parques de campismo, apurou-se que as **receitas dos parques**, geradas exclusivamente pelos auto-caravanistas na estada, se cifrou em **1.088.000€**.

Recorrendo ao método simples, eventualmente demasiado linear, que nos permitiu estimar um valor para o total de dormidas de auto-caravanistas na região, verifica-se que: tendo como referência o valor de 1.088.000€ para a receita correspondente a 142.785 dormidas nos parques de campismo, estima-se que o valor para a receita que eventualmente se obteria relativamente **às 1.056.565 dormidas fora dos parques de campismo seria de cerca de 8.057.000€**. Este valor de cerca de 8 milhões de Euros, constitui, por assim dizer, um valor bruto que eventualmente poderia e deveria ser cobrado aos auto-caravanistas pelas dormidas que efectuam na região.

No entanto, uma eventual criação de áreas de acolhimento para Auto-caravanas, de acordo com o modelo, os princípios, as práticas e as tarifas praticadas nos países europeus de onde provém a esmagadora maioria dos auto-caravanistas, estes preços não poderiam ser praticados. Com efeito, mesmo naqueles países, onde o custo de vida, tal como o poder aquisitivo, são superiores aos padrões

nacionais, as tarifas cobradas nas áreas de acolhimento variam entre os **5 e os 6 Euros/dia** (por veículo independentemente do número de ocupantes).

Assim, para estimar uma possível receita que poderia caber às áreas de acolhimento das Auto-caravanas (tomando o valor relativo ao custo/dia praticado noutros países) poder-se-à considera que as 1.056.565 dormidas fora dos parques de campismo corresponderiam, grosso modo, a receitas na ordem dos **3.170.000 €/ano** (se fosse cobrada uma quantia de 6 €/dia).

1.e. Gastos médios diários efectuados pelos auto-caravanistas

Contrariamente à esmagadora maioria dos turistas que afluem à região, que recorrem em larga escala a operadores turísticos encarregues de operações – como as deslocações de e para a Região, deslocações na Região, alojamento, e, frequentemente, até as despesas de restauração -, as despesas que os auto-caravanistas efectuam, mesmo que de menor quantitativo, não passam por operadores intermediários e são efectuadas directamente nos estabelecimentos e nos agentes económicos da Região.

Por outro lado, e decorrendo naturalmente do facto de a estada dos auto-caravanistas, principalmente os estrangeiros, ter uma duração muito superior à da grande maioria dos turistas que frequentam a Região, a diversidade da despesa é notoriamente maior.

Em termos meramente quantitativos, foi possível apurar, por via de inquérito, que a despesa média diária efectuada pelos auto-caravanistas (estrangeiros e nacionais, nos parques de campismo ou fora destes), varia **entre os 34,6 e os 46,7 €/dia**.

Estes valores, quando comparados com os gastos médios dos turistas chamados “normais” (estrangeiros) na região do Algarve, que se situa na ordem dos 100 €/dia (sem a despesa relativa ao Voo), é um facto indesmentível que os gastos dos auto-caravanistas são substancialmente menos significativos, representado em média cerca de 34 a 46% do valor médio do turista veraneante estrangeiro.

O turista veraneante estrangeiro, cujos gastos estão estimados em 100 €/dia, permanece em média cerca de 5.9 dias na Região. Os auto-caravanistas, embora efectuem gastos médios diários menos interessantes, permanecem muito mais tempo na Região **(42 dias em média para os estrangeiros e 10.7 para os nacionais)**, pelo que, embora o valor médio diário dos gastos dos auto-caravanistas seja inferior, a sua mais prolongada estada na Região resulta num valor global dos gastos superior ao que é deixado na Região pelo turista veraneante estrangeiro.

Por outro lado, os gastos efectuados pelos auto-caravanistas na Região contribuem para activar a pequena e média economia local que, nos meses de Outono, Inverno e Primavera, tem reduções acentuadas nas receitas.

2. A prática do Auto-caravanismo no âmbito dos Instrumentos de Gestão Territorial (IGT)

Tal como já foi referido, a prática do Auto-caravanismo na Região do Algarve caracteriza-se por uma enorme informalidade, sendo claramente dominante, por parte dos auto-caravanistas, a opção pela estada e permanência, muitas vezes durante largos períodos de tempo, em locais fora dos parques de campismo.

Os locais escolhidos pelos auto-caravanistas, basicamente incluídos numa espécie de roteiro informal da região que os auto-caravanistas divulgam entre si, têm as seguintes características, quer sejam dentro dos perímetros urbanos, designadamente:

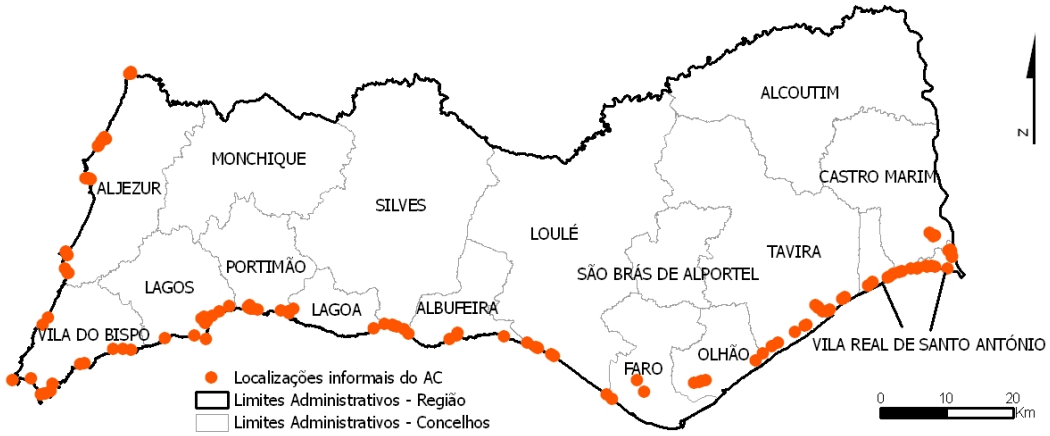
- Parques de estacionamento no interior dos aglomerados;
- Parques de estacionamento de serventia às praias;
- Áreas expectantes, frequentemente em loteamentos não concretizados em que apenas estão executadas as infra-estruturas (arruamentos, iluminação, etc.);
- Áreas envolventes de grandes equipamentos colectivos e/ou empreendimentos;
- Por vezes, as próprias avenidas e arruamentos mais largos;

quer sejam fora dos perímetros urbanos, frequentemente:

- Parques de estacionamento de serventia às praias;
- Áreas não constituídas como parques de estacionamento das praias, mas utilizadas como tal;
- E, muito frequentemente, áreas sobre as falésias, próximo de dunas e de zonas lagunares.

Este vasto conjunto de localizações, encontra-se, naturalmente, abrangido pelos diversos instrumentos de gestão territorial de vária ordem e hierarquia. Invariavelmente, verifica-se que a ocupação e uso de espaços por parte das Auto-caravanas não está prevista em qualquer plano, designadamente porque esta actividade não tem enquadramento legal. Ou seja, de acordo com a legislação portuguesa, o Auto-caravanismo está confinado aos Parques de Campismo. Por outro lado, são frequentes nos diversos planos as referências, no que respeita à ocupação e uso dos espaços, à interdição de qualquer actividade, à prática do campismo selvagem e ao estacionamento de viaturas.

Mapa 1. Identificação das principiais localizações informais do Auto-caravanismo na Região



Fonte: Câmaras Municipais e CCDR Algarve

Tendo como referencia um conjunto de 92 localizações, onde é frequente e vulgar a concentração de Auto-caravanas, foi desenvolvido um exercício tendo como objectivo o cruzamento dessas localizações (pontuais) com os instrumentos de gestão territorial, o que permitiu determinar com rigor classes de espaço e as condicionantes afectas a cada uma das localizações em questão.

Desta forma, foi possível apurar os seguintes dados:

De acordo com as **cartas de ordenamento** dos IGT

- Apenas **30.4%** das localizações identificadas (92 localizações), estão inseridas em áreas de características marcadamente **urbanas**;
- A esmagadora maioria dessas localizações, **69.6%** do total, encontram-se em áreas de características **não urbanas e/ou edificáveis**.

De acordo com as **cartas de condicionantes** dos IGT

- Verifica-se uma parte muito significativa das localizações (**79.3%**) encontra-se abrangida por **uma ou mais condicionantes**, enquanto que apenas cerca de **1/5 das localizações não está sujeita a qualquer condicionantes.**

Ainda, tendo presente que a maioria das localizações se encontram em áreas sob tutela do Instituto de Conservação da Natureza (ICNB), resulta que:

- Mais de metade das localizações **(58.7%)** estão situadas em área de **Rede Natura 2000**;
- Quase metade das localizações **(43.5%)** estão situadas em área de **Parque Natural (da Ria Formosa e da Costa Vicentina e Sudoeste Alentejano)**;
- **Cerca de 37%** estão em área pertencentes à **Reserva Ecológica Nacional (REN)**;
- **1/5** das localizações estão em áreas pertencentes ao **Domínio Público Marítimo (DPM)**;
- Por último, **a Reserva Agrícola Nacional (RAN)**, em cujos terrenos se localizam **pouco mais de 3%** das localizações.

Matriz 1. Principais debilidades e potencialidades associadas ao Auto-caravanismo

Debilidades	▪ Ocupação desregrada de locais classificados nos IGT enquanto áreas de elevada sensibilidade ambiental e paisagística; ▪ As grandes concentrações de Auto-caravanas constituem um entrave a uma correcta gestão do tráfego e do estacionamento; ▪ Excessiva concentração de Auto-caravanas em locais classificados, sem quaisquer infra-estruturas e condições; ▪ Número considerável de reclamações enviadas aos diversos organismos da administração local, central e forças de segurança; ▪ A informalidade existente no sector, nas suas actuais condições, é geradora de má imagem para a Região; ▪ Os Parques de Campismo estão construídos na perspectiva do campismo mais tradicional e dotados de uma série de equipamentos e serviços complementares que os auto-caravanistas não procuram; ▪ Os Parques de Campismo praticam preços considerados elevados pelos auto-caravanistas; ▪ Contexto jurídico nacional é praticamente omisso relativamente a esta matéria; ▪ Legislação existente sobre empreendimentos turísticos não integra a figura da área de serviço de Auto-caravanas; ▪ As acções de fiscalização desencadeadas pelas forças de segurança acabam por ser infrutíferas, uma vez que os auto-caravanistas acabam por mudar de localização, para locais próximos e não para os Parques de Campismo; ▪ Os regulamentos Municipais existentes para o efeito são, em muitos casos, ilegais.
Potencialidades	▪ Trata-se de uma modalidade que ajuda a diversificar a oferta turística existente na Região; ▪ O Auto-caravanismo ocorre fundamentalmente nas épocas do ano (Inverno e Primavera) em que os fluxos de turistas na Região são baixos, contribuindo assim para atenuar a sazonalidade; ▪ Consiste numa modalidade de turismo que apresenta elevadas taxas de retorno e gastos médios dos turistas não negligenciáveis; ▪ O tempo médio de estadia dos auto-caravanistas (cerca de mês e meio), muito superior ao verificado noutros segmentos do turismo; ▪ O auto-caravanista visita e conhece locais, nomeadamente do interior, que o turista dito “normal” não procura.

Matriz 2. Acções a desenvolver e entidades a envolver

N.º	Propostas / Acções	Entidades / organismos
1	**Criação de áreas de serviço devidamente infra-estruturadas** que deverão possuir equipamento específico para abastecimento de água, descarga de águas residuais, electricidade e ainda de sistema selectivo de recolha de resíduos.	▪ Câmaras Municipais (CM); ▪ Juntas de Freguesia; ▪ Associações/Clubes de Auto-caravanistas/Campistas.

O que é uma área de serviço para Auto-caravanas? *Trata-se de uma área projectada e desenvolvida especificamente para albergar Auto-caravanas. De acordo com o modelo Francês, as áreas de serviço estão implementadas em terrenos de área e geometria variável, com perfil topográfico suave e que podem ou não possuir árvores em seu redor (dependendo do contexto espacial onde se inserem). Em termos dos equipamentos disponíveis estas encontram-se dotadas de um ou mais terminais (dependendo do tamanho da área) que possuem dispositivos para descarga de águas cinzentas (sanitários e cozinha) e águas negras (instalações sanitárias) e para o abastecimento de água. Em alguns casos (raros) verifica-se a existência de casa de banho de apoio.*

Características gerais

Área mínima: *Área variável (de 2.000 a 5.000 m²)*

Gestão: *Pública/Privada (clubes/associações)*

Custos de implantação (valores indicativos): *40.000 € (barreiras; vedação; terminal para despejo de dejectos e abastecimento de água – não é contabilizado o preço do terreno)*

Emprego gerado: *2 a 3 pessoas por área de serviço (no caso Francês são funcionários camarários)*

Custo de manutenção: *Baixo/Mínimo.*

Receitas: *De acordo com o observado em França as receitas aumentam de ano apara ano (p.e., na localidade de Gruissan, onde existem quatro áreas de serviço, as receitas em 2006 rondaram os 211.000€). Tendo como referência os valores monetários de 2006, o investimento inicial (4x40.000€), na infra-estrutura, foi coberto em apenas 9 meses.*

2	As áreas de acolhimento para Auto-caravanas deverão estar **localizadas em áreas aprazíveis e interessantes**, sob o ponto de vista paisagístico e das acessibilidades.	▪ Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional (CCDR) do Algarve; ▪ Região de Turismo do Algarve; ▪ Câmaras Municipais (CM); ▪ Instituto de Conservação da Natureza e da Biodiversidade (ICNB); ▪ Associações de Desenvolvimento Local (ADL); ▪ Associações Ambientalistas; ▪ Associações/Clubes de Auto-caravanistas/Campistas.

Quais as características espaciais em que as áreas de serviços devem estar implementadas? *A localização dos terrenos deve contribuir para atrair os auto-caravanistas. Isto é, não nos parece ser boa solução remeter estas áreas para a retaguarda da faixa litoral, uma vez que os auto-caravanistas, tal como a generalidade dos turistas, têm preferência pelas área próximas das praias e das áreas com interesse paisagístico e, também, dentro ou nas franjas dos aglomerados.*

3	**Criação de uma rede regional** de áreas de serviço para Auto-caravanas, que responda às características de elevada mobilidade dos auto-caravanistas (locais mais procurados).	▪ Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional (CCDR) do Algarve; ▪ Região de Turismo do Algarve; ▪ Câmaras Municipais (CM); ▪ Instituto de Conservação da Natureza e da

		Biodiversidade (ICNB); ▪ Associações de Desenvolvimento Local (ADL); ▪ Associações Ambientalistas; ▪ Associações/Clubes de Auto-caravanistas/Campistas.

A rede regional de áreas de serviço deve ser estabelecida com base em que parâmetros? *Tal como já assinalado, devemos dar preferência à localização das áreas de serviço junto ao litoral. Para a organização da rede regional devemos ter presente alguns valores (identificados no relatório principal), como é o caso do: Valor mensal de Auto-caravanas aparcadas em locais informais por concelhos; Lugares preferidos para pernoitar (informação apurada por inquérito); A própria rede de Parques de Campismo existentes na Região.*

4	**Os preços a praticar nas referidas áreas de serviço deverão ser baixos** (na ordem dos 5-6 €/dia), tendo como referencia o modelo Francês.	▪ Câmaras Municipais (CM); ▪ Juntas de Freguesia; ▪ Associações/Clubes locais.

Qual a razão pela qual os preços a praticar nos Parques de Campismo devem ser baixos? *A auto-caravana é um veículo praticamente autónomo, ao contrário do campista tradicional que utiliza tenda e que usufrui do conjunto de serviços existentes nas instalações dos Parques de Campismo (duches, energia), como tal verifica-se que os preços a praticar devem ser inferiores aqueles praticados nos Parques de Campismo.*

5	**Conversão total ou parcial de alguns parques de campismo** existentes que actualmente apresentam um elevado estado de degradação, em áreas de acolhimento para Auto-caravanas.	▪ Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional (CCDR) do Algarve; ▪ Região de Turismo do Algarve; ▪ Câmaras Municipais (CM).

Porquê converter alguns parques de campismo existentes? *A conversão a efectuar não terá necessariamente de ser estendida a toda a área do parque de campismo, podendo ser restringida a uma área específica que se encontre provida de boas acessibilidades, de uma topografia suave e em que os solos não sejam arenosos. Por outro lado, verifica-se que existem parques em que as obras poderão ter uma dimensão bastante superior, como é o caso do Vale da Telha – Aljezur, face ao elevado estado de degradação que apresenta.*

6	**Desenvolver uma estratégia de promoção e divulgação** das áreas de acolhimento para Auto-caravanas, com recurso a folhetos informativos e a disponibilizar nos postos de turismo e nos sites oficiais do turismo.	▪ Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional (CCDR) do Algarve; ▪ Região de Turismo do Algarve; ▪ Câmaras Municipais (CM); ▪ Juntas de Freguesia; ▪ Associações de Desenvolvimento Local (ADL); ▪ Associações Ambientalistas.

Qual a informação a incluir nos folhetos informativos e promocionais? *Desde logo, a rede de áreas de serviço para Auto-caravanas e parques de campismo existentes na Região, os preços praticados em ambos e as condições existentes. Para além disso, seria importante assinalar alguns princípios de bom comportamento (baseado na cartilha do auto-caravanista do Clube Português de Auto-caravanas) e as multas aplicáveis em caso de ser detectada alguma infracção. Seria importante que esta informação estivesse disponível no posto de turismo da praça da portagem de Castro Marim (A22), uma vez que se trata do principal local de entrada de Auto-caravanas na Região (média de 60 AC/dia).*

7	**Articulação entre forças de segurança e autarquias**, no sentido de privilegiar o encaminhamento dos auto-caravanistas para as áreas de acolhimento em detrimento de acções punitivas.	▪ Câmaras Municipais (CM); ▪ Juntas de Freguesia; ▪ Forças de Segurança (Guarda Nacional Republicana e Polícia de Segurança Pública).

Qual o papel das forças de segurança? *As forças de segurança (PSP, GNR, Capitanias...) terão a árdua e essencial tarefa de, numa primeira fase de implementação deste modelo, convencer e incentivar os auto-caravanistas a se deslocarem para os locais apropriados para o efeito (áreas de serviço e parques de campismo), e ainda, sempre que necessário, aplicar as multas entendidas por convenientes. Acresce que, face ao actual cenário em que se desenvolve o Auto-caravanismo na Região, onde a estadia se encontra totalmente banalizada fora dos locais próprios, as forças de segurança teriam necessariamente de se deslocar com bastante regularidade aos principiais locais de pernoita e de estada (identificados no relatório principal), apenas assim seria possível disciplinar e ordenar esta modalidade de turismo eficazmente.*

8	Deverá ser efectuado um **esforço complementar por parte das administrações dos parques de campismo**, no sentido de se adaptarem a este novo segmento do turismo.	▪ Proprietários e responsáveis dos Parques de Campismo.

Em que medida esse esforço deve ser efectuado? *Tal como foi possível constatar, as taxas de ocupação dos Parques de Campismo da Região, durante a época baixa do turismo são bastante baixas (na ordem dos 12%). Tendo por objectivo o aumento do número de entradas e consequentemente do número de dormidas, seria fundamental investir em alguns equipamentos e condições adaptadas a esta nova realidade da actividade campista. Em complemento a este ponto devemos ter presente o assinalado nos pontos 4 e 5.*

9	**Integrar** no Regime Jurídico dos Empreendimentos Turísticos **a figura específica da "área de serviço (acolhimento) de Auto-caravanas"**, em separado dos "Parques de Campismo e Caravanismo" já existente.	▪ Instituto do Turismo de Portugal I.P.; ▪ Região de Turismo do Algarve.

Qual a necessidade desta nova figura? *Caso exista a intenção, por parte de uma entidade pública ou de um particular, de desenvolver uma área de serviço para Auto-caravanas, verifica-se que a lei geral aplicável (Regime Jurídico dos Empreendimentos Turísticos), não prevê a figura da "área de serviço", o que certa forma restringe e impede o avanço de qualquer pretensão. Deste modo, dever-se-à equacionar, a curto prazo, a introdução dessa figura, bem como o estudo/proposta dos requisitos e normas técnicas (arquitectura e engenharia civil) das respectivas áreas, conforme já elaborado e disponível no site do Clube Português de Auto-caravanas (CPA).*

10	**Alterar o código da Estrada** e integrar a "figura" das Auto-caravanas na legislação geral e específica.	▪ Organismos com poder vinculativo e legislativo sobre a matéria em questão (p.e., Instituto de Mobilidade e Transportes Terrestres).

Porquê alterar o código da estrada? *A classificação da figura da auto-caravana noutra categoria seria importante no sentido de efectuar a distinção entre o que é a classe dos ligeiros e dos ligeiros/pesados especiais. Nesse sentido, o CE. dispõe de normas que possibilitariam o estacionamento de auto-caravanas apenas nos locais indicados para o efeito (Parques de Campismo, Áreas de Serviço e em Áreas de Estacionamento devidamente autorizadas).*

11	**Autonomizar a figura das Auto-caravanas** dentro da classe de veículos ligeiros/pesados especiais uma vez que não se destinam unicamente ao transporte de passageiros e/ou mercadorias.	▪ Organismos com poder vinculativo e legislativo sobre a matéria em questão (p.e., Instituto de Mobilidade e Transportes Terrestres).

Porquê autonomizar a figura da auto-caravana? *Ao longo da realização do trabalho foi possível constatar que o veículo auto-caravana não é, de modo algum, um veículo ligeiro no verdadeiro sentido da palavra, uma vez que está concebido e projectado para um conjunto de actividades complementares (cozinha e espaço para dormir).*

12	**Criação de Regulamentos Municipais.**	▪ Câmaras Municipais (CM); ▪ Juntas de Freguesia; ▪ Forças de Segurança (Guarda Nacional Republicana e Polícia de Segurança Pública).

Porquê criar regulamentos municipais? *O regulamento municipal é um instrumento fundamental na gestão e no enquadramento desta actividade. Tal como foi possível observar no caso Francês, a esmagadora maioria dos municípios possuíam regulamentos que definiam, no essencial, os locais de pernoita, os horários estipulados para aparcar, as taxas cobradas, e as sanções aplicáveis nos casos de contra-ordenação (ver anexos do relatório principal).*

MINISTÉRIO DO AMBIENTE, DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO DESENVOLVIMENTO REGIONAL
COMISSÃO DE COORDENAÇÃO E DESENVOLVIMENTO REGIONAL DO ALGARVE

CARACTERIZAÇÃO DO AUTO-CARAVANISMO NA REGIÃO DO ALGARVE E PROPOSTA PARA DEFINIÇÃO DE UMA ESTRATÉGIA DE ACOLHIMENTO

| Relatório de caracterização, diagnóstico e proposta |

Estudo financiado pelo PROAlgarve

FARO, Julho de 2008

_____

Equipa técnica:

Alexandre Domingues, *geógrafo*

João Moura, *jurista*

Rui Guerreiro, *geógrafo*

Agradecimentos:

Ao longo da elaboração deste trabalho, foram várias as pessoas com quem contactámos e trabalhámos diariamente no terreno e sem as quais não teria sido possível aprofundar e diagnosticar a verdadeira dimensão deste tema. Deste modo, aproveitamos esta oportunidade para agradecer e saudar o seu contributo na participação e concepção deste trabalho:

- *Em primeiro lugar, aos responsáveis e funcionários dos Parques de Campismo e Caravanismo da Região, demasiados para aqui enunciar os seus nomes, que tiveram um papel fundamental no fornecimento da informação estatística que nos possibilitou desenvolver a caracterização regional destes equipamentos e ainda perceber a dinâmica do auto-caravanismo no seu conjunto;*

- *À EUROSCUT S.A., em particular ao Eng.º Pedro Pinto e ao Sr. Nelson Mendes, que nos forneceram mensalmente os registos de tráfego em formato vídeo e que nos acolheram sempre da melhor forma nas suas instalações;*

- *Ao Prof. Fernando Perna e à Prof.ª Helena Barracosa, ambos da Universidade do Algarve (UALG), que nos auxiliaram no tratamento e análise dos inquéritos realizados;*

- *Aos responsáveis técnicos e políticos dos municípios franceses que visitámos que nos explicaram as opções estratégias implementadas nos seus territórios, em Argelès Sur Mer – Sr. Richaud, Director do Posto de Turismo e em Gruissan – Sr. Louis Labatout, Vice-Presidente da Câmara Municipal de Gruissan e Daniel Tine, Técnico dessa autarquia;*

- *Aos nossos colegas João Duarte (arq.º) e Sandra Neto (arq.ª) que foram determinantes e essenciais no apoio à realização dos inquéritos, contagens e entrevistas;*

- *Às colegas do Posto de Turismo da Praça da Portagem de Castro Marim, Norbibi Ibrahimo e Sónia Coelho, que nos apoiaram durante as contagens de tráfego aí realizadas mensalmente, durante o período de um ano;*

- *A todos os elementos/organizações que de forma directa e/ou indirecta participaram e contribuíram neste estudo.*

As nossas saudações e agradecimentos!

ÍNDICE

Pág.

Introdução 5

1. Condições actuais da prática do auto-caravanismo na Região do Algarve 9

1.1. Fluxos de auto-caravanas e tempos de estada 9

1.2. Locais de estada dos auto-caravanistas na Região do Algarve e principais aspectos qualitativos e quantitativos que fomentam a procura 11

1.3. Estimativas para o valor das dormidas afectas ao auto-caravanismo e comparação com outras formas de alojamento 16

1.4. Estimativa das receitas hipoteticamente geradas pelo auto-caravanismo 21

1.5. Gastos médios diários dos auto-caravanistas 23

1.6. O ponto de vista da população local relativamente ao desenvolvimento do auto-caravanismo 26

1.7. Outros aspectos relevantes - motivações, percepções e principais acções que a população auto-caravanista considera importante para o desenvolvimento desta actividade 30

2. A prática do auto-caravanismo na Região do Algarve no quadro dos Instrumentos de Gestão Territorial (IGT) em vigor 33

2.1. Situação dos locais informais de concentração de auto-caravanas no quadro dos Instrumentos de Gestão Territorial (IGT) 34

2.1.1. Confrontação com as cartas de ordenamento dos IGT 36

2.1.2. Confrontação com as cartas de condicionantes dos IGT 38

2.2. Fichas de caracterização dos locais informais do auto-caravanismo no litoral da Região do Algarve 40

Aljezur 47

Vila do Bispo 53

Lagos 60

Portimão 65

Lagoa 69

Silves 70

Albufeira 72

Loulé 73

Faro 75

Olhão 77

Tavira 80

Castro Marim 85

Vila Real de Santo António 89

3. Perspectiva das entidades regionais e locais sobre o auto-caravanismo 95

4. Análise do quadro jurídico do auto-caravanismo 104

5. Exemplos de estratégias de acolhimento para auto-caravanas em Municípios do Sul de França 108

6. Principais considerandos para a elaboração da proposta final 120

7. Proposta final 126

Notas de fim – dados quantitativos e qualitativos sobre a actividade do auto-caravanismo na Região 130

Bibliografia 147

Anexos 148

Introdução

O auto-caravanismo é uma modalidade de turismo, também designada por "turismo itinerante", que tem apresentado valores de crescimento verdadeiramente notáveis, principalmente nos países do Norte e Centro da Europa, nas últimas duas décadas (mais concretamente desde meados dos anos 80 do séc. XX).

Os factores unânimes e consensualmente apontados para o forte ritmo de crescimento desta modalidade de turismo incidem sobretudo em aspectos de natureza laboral - como a redução dos tempos de trabalho, a maior disponibilidade de tempo, o fraccionamento dos períodos de férias, etc. -, de natureza sócio-económica - a chegada à reforma de estratos da população com elevado nível de instrução e maior poder aquisitivo -, factores estes que vêm, sem dúvida, contribuindo para a definição de novos padrões de consumo dos tempos livres, mais flexíveis e caracterizados por um novo espírito de liberdade e de mobilidade.

Por outro lado, e neste contexto de maior liberdade de movimentos, importa também referir a importância das constantes melhorias nas infra-estruturas viárias e a crescente facilidade de circulação no espaço europeu, aspectos que muito têm contribuído para a afirmação e consolidação desta modalidade de turismo.

Em Portugal, o fenómeno não tem ainda a mesma expressão que apresenta noutros países europeus (nomeadamente em França, na Alemanha, no Reino Unido, na Holanda e em Itália), sendo no entanto de referir que, de acordo com a informação de associações ligadas ao sector, é também crescente o número de cidadãos nacionais adeptos e praticantes do auto-caravanismo. Contudo, e embora o número de cidadãos nacionais praticantes do auto-caravanismo não seja particularmente representativo – ou seja, o mercado interno de auto-caravanistas é ainda largamente minoritário -, a afluência de auto-caravanistas estrangeiros ao território português, nomeadamente ao Algarve, tem conhecido nos últimos anos acréscimos muito significativos. Embora não exista informação que permita comparar os volumes dos fluxos de auto-caravanistas nas várias regiões portuguesas, a sua visibilidade tem sido maior na Região do Algarve, naturalmente em função das suas condições naturais e climáticas, confirmando assim o Algarve como o principal destino turístico, também nesta nova modalidade de turismo.

No entanto, a Região do Algarve, tal como o restante território nacional, não está preparada para receber esta nova modalidade de turismo. Isto é, no Algarve as infra-estruturas (ou os empreendimentos) existentes - designadamente os Parques de Campismo e Caravanismo -, não servem as necessidades e as especificidades desta nova procura turística. Contrariamente, ao que se poderia eventualmente supor, não é um problema que se deva ao número de Parques de Campismo e Caravanismo existentes, ou

mesmo à sua capacidade de acolhimento, mas sim ao desencontro entre as características da oferta existente e as especificidades muito próprias desta modalidade de turismo itinerante.

Como resultado do desencontro e desta desadequação entre a oferta (e as suas características) e a procura (com as suas especificidades), verifica-se que o auto-caravanismo na Região do Algarve se desenvolve num contexto de quase completa informalidade. A informalidade a que nos reportamos, assim como os termos "formal" e "informal" que frequentemente empregaremos no presente relatório, deverão ser entendidos sobretudo num contexto espacial e não num contexto económico ou fiscal.

Trata-se, assim, de uma informalidade em termos espaciais, uma vez que o auto-caravanismo, tal como se desenvolve na Região, tem uma expressão territorial muito para além das áreas e dos locais que foram, de facto, concebidos e infra-estruturados para tal: os Parques de Campismo e Caravanismo. Como foi possível detectar ao longo do trabalho de campo que precedeu o presente relatório, as concentrações "informais" de auto-caravanas ocorrem um pouco por toda a Região, com grande incidência sobretudo na faixa litoral, indepentemente das condicionantes legais (definidas segundo imperativos e lógicas da protecção dos valores ambientais e dos recursos naturais) e do zonamento veiculado pelos diferentes instrumentos de gestão territorial.

Naturalmente, são diversos os planos sobre os quais incidem as repercussões negativas desta "informalidade". Em primeiro lugar, destacam-se os efeitos negativos exercidos sobre, principalmente, as áreas de grande valor paisagístico e elevada sensibilidade ambiental, na medida em que vastas áreas classificadas como valores naturais são ocupadas por uma actividade que não respeita, em absoluto, os princípios e os valores em questão. Em segundo lugar, destacam-se os efeitos negativos sobre o que entende por um correcto ordenamento do território, na medida em que muitos dos espaços ocupados por concentrações de auto-caravanas têm vocações e aptidões substancialmente distintas. Em terceiro lugar, destacam-se os efeitos negativos sobre as questões do tráfego e do estacionamento, na medida em que a ausência de qualquer disciplina nestes domínios tem efeitos nocivos sobretudo nos meios mais densos e congestionados. Em quarto lugar, embora não menos importante, considera-se que a esta "informalidade" poderá revelar-se perniciosa para o próprio sector do turismo e, assim, para a Região.

Este entendimento, sobre os consequentes efeitos negativos para o sector do turismo e para a Região, assenta no facto de se considerar que as estratégias de crescimento económico e de desenvolvimento da Região, tal como são assumidas em vários documentos (p.e., o PROT Algarve), deverão contemplar obrigatoriamente a valorização e qualificação das actividades turísticas e têm necessariamente subjacente uma lógica de diversificação e de complementaridade da oferta turística. Neste quadro, verifica-se então que o actual cenário existente na Região pode não estar em perfeita consonância com aqueles objectivos. A ausência de estratégias concertadas face ao fenómeno do auto-caravanismo, por parte do próprio sector do turismo e das administrações central e local, e a proliferação de bastantes

concentrações "informais" de auto-caravanas, sobretudo ao longo da faixa litoral da Região, tem contribuído, não apenas para o desordenamento e a degradação de espaços naturais mas também para o surgimento de conflitos, mais ou menos latentes, na ocupação do espaço, expressos nas inúmeras queixas de residentes e das administrações de algumas unidades hoteleiras, bem como de reclamações junto das forças da ordem.

Por outro lado, e embora não se trate propriamente de uma "informalidade" em termos económicos e fiscais, em virtude de não haver uma actividade económica geradora de rendimentos não-declarados, considera-se que a definição de uma estratégia de acolhimento para as auto-caravanas e a subsequente criação de áreas de serviço e de permanência poderá contribuir, sem que o lucro seja o principal móbil, para a geração de receitas, sendo acima de tudo o principal objectivo que se pretende alcançar a disciplina e o correcto enquadramento para esta modalidade de turismo.

Não se pretende de forma nenhuma impedir ou desincentivar a prática do auto-caravanismo na Região do Algarve, ou em qualquer outra região nacional, mas sim promover um enquadramento para essa prática. Como o presente relatório irá demonstrar, o auto-caravanismo apresenta aspectos muito interessantes para a Região; consideramo-lo mesmo como um produto turístico que contribui determinantemente para o esbatimento do fenómeno da sazonalidade na Região e que tem um enorme potencial de crescimento. No entanto, para a própria sustentabilidade desta modalidade na Região, interessa urgentemente encontrar e definir um enquadramento.

O presente relatório está estruturado em sete partes, cada uma delas procurando abordar os aspectos que nos parecem mais significativos para um cabal entendimento do fenómeno do auto-caravanismo na Região do Algarve, tendo-se igualmente procurado que a sequenciação destas partes (capítulos) contribua, da mesma forma, para esse entendimento e consciencialização da importância de criar um enquadramento para o auto-caravanismo. Assim, ter-se-á:

- Em primeiro lugar, uma tentativa de quantificação e apuramento dos volumes e da dimensão do auto-caravanismo na Região do Algarve, bem como das reacções da população e agentes económicos quanto a este fenómeno. A informação tratada resulta da recolha efectuada pela CCDR Algarve ao longo do período compreendido entre Novembro de 2006 e Outubro de 2007;
- Em segundo lugar, e centrando o tema já apenas no quadro da informalidade em que o auto-caravanismo se processa na Região do Algarve, far-se-á uma análise da localização das principais e mais significativas concentrações informais no quadro do disposto para esses espaços nos instrumentos de gestão territorial em vigor;
- Em terceiro lugar, dar-se-á nota das perspectivas que as várias entidades regionais (autarquias e organismos da administração central) têm sobre o auto-caravanismo, por via de uma síntese efectuada com os elementos remetidos à CCDR Algarve por aqueles mesmas entidades;

- Em quarto lugar, serão feitas referências aos principais aspectos da legislação e do actual quadro jurídico que regulamenta o auto-caravanismo em Portugal;
- Em quinto lugar, será feita uma sintética apresentação da forma como alguns municípios da Região de Languedoc-Roussillon (Sul de França), têm vindo a enquadrar o fenómeno do auto-caravanismo nos seus territórios. As estratégias seguidas por estes municípios poderão trazer alguma luz para a formulação de estratégias e medidas a implementar na Região do Algarve, uma vez que se trata de municípios que se debatem com a mesma dimensão do fenómeno e que são igualmente territórios onde o turismo e actividades associadas representam uma parte muito significativa, quer do produto quer do volume de emprego;
- Em sexto lugar, serão apresentadas, em jeito de síntese dos conteúdos do presente relatório, as principais considerações que deverão ser contempladas na proposta;
- Por último, será apresentado um conjunto de notas que servirão de base para a elaboração futura de uma proposta específica, a ser concertada entre as diferentes entidades com competências sobre o assunto em questão, no sentido de procurar definir uma estratégia para enquadrar o auto-caravanismo na Região do Algarve.

1. Condições actuais da prática do auto-caravanismo na Região do Algarve

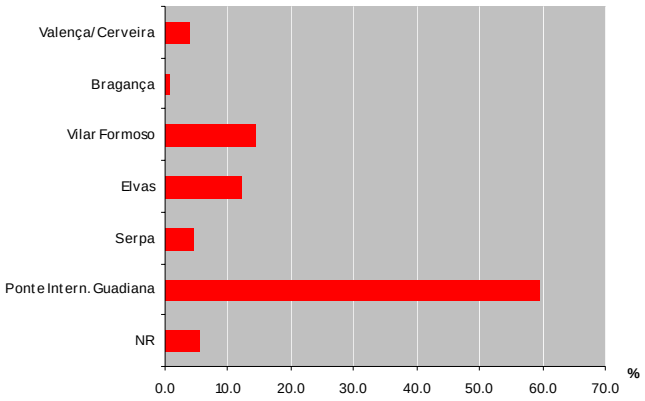
1.1. Fluxos de auto-caravanas e tempos de estada

No período compreendido entre Outubro de 2006 e Novembro de 2007 (correspondente a uma série temporal de um ano), estima-se que tenham dado entrada na Região do Algarve uma média de **102 auto-caravanas/dia** (ver Nota 1, pág. 128), valor que corresponde a um total anual de aproximadamente **37.250 auto-caravanas** (números que se reportam apenas a auto-caravanistas estrangeiros).

A grande maioria das entradas destes veículos na Região efectuou-se pela (única) ligação terrestre internacional da Região - a Ponte Internacional do Guadiana -, local onde se estima que entrem cerca de 59,4 % das entradas de auto-caravanas no Algarve, correspondendo assim este valor a um total anual de cerca de **22.130 auto-caravanas**, o que significa a entrada de uma **média diária de 61 auto-caravanas**. Os restantes 40,6% das auto-caravanas que entraram na região, no período considerado, provinham de outras regiões do país e entraram em território nacional, sobretudo, pelas fronteiras de Vilar Formoso e Elvas.

Relativamente a anos anteriores, e de acordo com os elementos fornecidos pelo INE - Faro, verifica-se que o movimento destes veículos na fronteira vem registando consideráveis acréscimos relativamente aos anos imediatamente anteriores: o valor de 2006 é superior em 8.4% ao valor de 2005; enquanto o valor de 2005 é superior em 2.8% ao valor de 2004.

Gráfico 1. Ponto de entrada em território nacional dos auto-caravanistas que visitaram a Região

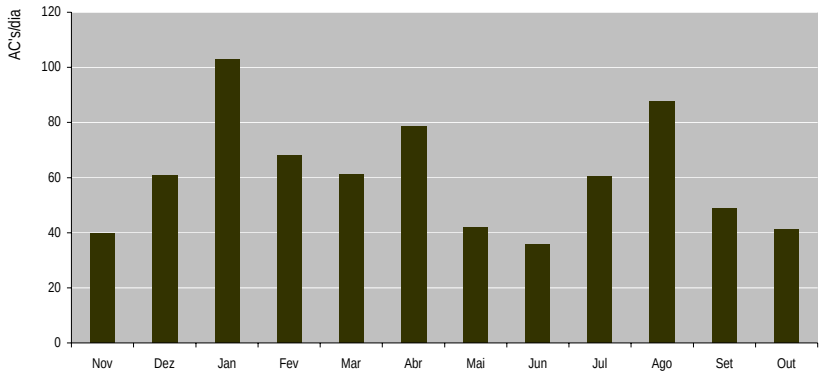


Fonte: CCDR Algarve

Relativamente à distribuição do movimento de auto-caravanas observado na fronteira internacional do Guadiana, destaca-se desde já (matéria que será frequentemente abordada ao longo do presente relatório), a ocorrência do valor mais significativo do movimento no período de Inverno (designadamente

em Janeiro: entrada de 103 auto-caravanas/dia). Verifica-se também que os segundo e terceiro picos de movimento ocorrem, respectivamente, nos meses de Agosto e Abril, factos que se relacionam sobretudo com o maior afluxo de cidadãos de nacionalidade espanhola nos períodos de Verão e da Páscoa.

Gráfico 2. Trafego médio diário de auto-caravanas na Ponte Internacional do Guadiana (Nov. 2006/Out. 2007)



Fonte: CCDR Algarve

De acordo com os resultados obtidos a partir dos inquéritos realizados junto dos auto-caravanistas, cerca de 41% dos auto-caravanistas entrevistados haviam, nesta deslocação ao território nacional, visitado outras regiões do país antes de se dirigirem à Região do Algarve, permanecendo em média cerca de 16 dias nessas outras regiões antes de darem entrada no Algarve. Por outro lado, cerca de 38% dos auto-caravanistas entrevistados afirmaram pretender deslocar-se para outras regiões do país após terem saído do Algarve, declarando que assim irão, em média, permanecer mais cerca de 22 dias em território nacional antes de rumarem aos seus países de origem (ou a outros destinos).

Dos referidos inquéritos importa sobretudo reter o valor respeitante ao número de dias que os auto-caravanistas referem passar na Região do Algarve, uma vez que será este o número de dias considerado como base para os cálculos relativos a um conjunto de indicadores, designadamente o número estimado de dormidas de auto-caravanistas na Região do Algarve. Com efeito, e considerando apenas a permanência no Algarve, verifica-se que os auto-caravanistas entrevistados estiveram, em média, cerca de 42 dias só na região e que, do total dos entrevistados, praticamente metade (49,6 %) apenas esteve no Algarve, não tendo visitado previamente outras regiões nacionais e declarando pretender sair directamente para Espanha após a estada na Região.

Ou seja, de acordo com esta informação, verifica-se que o principal destino dos auto-caravanistas em território nacional é a Região do Algarve, região a que a maioria dos entrevistados (quase 60 %) acede directamente sem passar por nenhuma outra região do país; verificando-se também que, após a permanência na região, a maioria dos auto-caravanistas (cerca de 62 %) sai directamente para Espanha sem visitar (ou percorrer) outras regiões do país. No entanto, o valor que se afigura mais importante a

reter para o presente estudo é a estada média dos auto-caravanistas estrangeiros (a grande maioria) na Região do Algarve, estimada em 42 dias.

Quadro 1. Estada dos auto-caravanistas, segundo o número médio de dias

	Visitantes (%)	Duração média da estada (dias)
Estada noutras regiões do País antes da entrada na Região do Algarve	42,8	16
Estada noutras regiões do País após a saída da Região do Algarve	37,6	22
Estada apenas na Região do Algarve	49,6	42

Fonte: CCDR Algarve

1.2. Locais de estada dos auto-caravanistas e principais aspectos qualitativos e quantitativos que fomentam a procura

Como é do conhecimento geral, e foi já referido na introdução do presente relatório, os auto-caravanistas que se dirigem à Região do Algarve, para uma permanência mais ou menos prolongada, não recorrem unicamente aos Parques de Campismo. Está completamente vulgarizada e institucionalizada a permanência reiterada, por dias e semanas consecutivas, em locais, mais ou menos aprazíveis, situados fora dos Parques de Campismo.

De acordo com a situação observada, o frequente recurso ao aparcamento e estada fora dos Parques de Campismo não se ficará propriamente a dever a um insuficiente número de Parques na Região, a quaisquer restrições de acesso das auto-caravanas aos Parques (decorrentes de calendários sazonais, exclusividade do acesso a sócios/filiados, etc.) ou ainda a uma eventual sub-dotação de equipamentos e/ou exiguidade e falta de capacidade (espaço) dos mesmos (ver Nota 2, pág. 132). Ao invés, a banalização do aparcamento e estada fora dos lugares autorizados estará mais relacionada com a incoerência e desarticulação da diversa legislação e regulamentos sobre a matéria - e, assim, com a ausência de uma eficiente fiscalização -, factos que foram gradualmente contribuindo para a consolidação na região de uma certa tradição da prática do auto-caravanismo fora dos locais apropriados.

Esta crescente banalização do aparcamento e prolongada estada das auto-caravanas fora dos locais apropriados vem, por outro lado, contribuindo para o ressurgimento de situações que praticamente já não ocorriam na Região. Reportamo-nos à permanência de caravanas (as tradicionais *roulottes*) fora dos Parques de Campismo, situação que deixara de ocorrer há já várias décadas, mas que agora parece ressurgir, fomentada pelo crescente número, e dimensão, das concentrações informais de auto-caravanas. Isto é, aproveitando a grande dimensão das concentrações informais de auto-caravanas, também o turista da tradicional roulotte já se sente mais à vontade para permanecer, indefinidamente e não por recurso temporário, fora dos Parques de Campismo.



Foto 1. Roulotte aparcada fora do Parque de Campismo



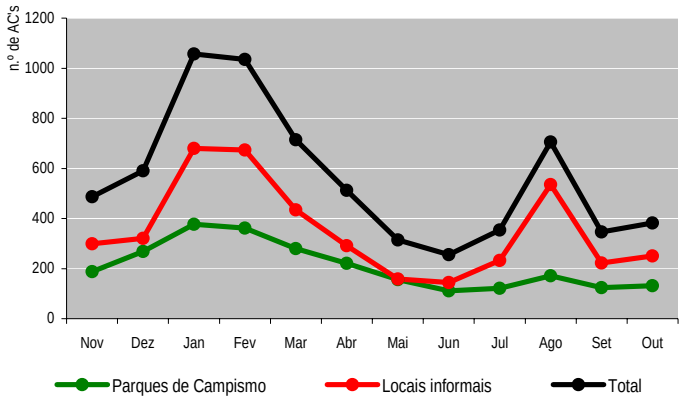
Foto 2. Auto-caravana transportando carro Mercedes-Smart

Por outro lado, contrariando a tese de alguns responsáveis por clubes e associações de auto-caravanistas, segundo os quais o auto-caravanismo nada tem que ver com o tradicional campismo e caravanismo, é praticado por pessoas com outra perspectiva e entendimento do turismo, caracterizada por uma maior mobilidade (conferida pelas especificidade e autonomia do veículo), tem-se verificado, no entanto, que, pelo menos para uma significativa parcela dos auto-caravanistas, a lógica é a mesma, independentemente do tipo de veículo (caravana ou auto-caravana). Ou seja, se recuarmos uns anos (ou mesmo se observarmos os actuais caravanistas), verificamos que o carro rebocava a caravana (*roulotte*) e que esta permanecia mais ou menos fixa, assegurando o veículo que a rebocava a desejada mobilidade ao turista. Com muitas auto-caravanas verifica-se precisamente o mesmo procedimento, só que o veículo rebocador é, agora, a auto-caravana, sendo a mobilidade ao seu proprietário/utente assegurada por um pequeno veículo atrelado à auto-caravana, frequentemente um *Mercedes Smart*, ou outros do mesmo segmento, ou então um pequeno motociclo.

Durante o período de tempo a que se reporta o presente relatório, verificou-se que **os Parques de Campismo na região do Algarve acolheram um total 14.735 auto-caravanas** (ver Nota 3, pág. 137).

Tal como já havia sido referido, aquando da referência ao movimento de auto-caravanas na fronteira terrestre da Região (Guadiana), o fenómeno da desigual distribuição ao longo do ano fica também aqui claramente demonstrado. Atendendo apenas ao movimento de auto-caravanas observado nos Parques de Campismo (ver Nota 4, pág. 139), verifica-se que os três meses que registam os mais elevados valores relativos à entrada de auto-caravanas são os meses de Março, Abril e Maio - que concentraram 33% do movimento anual -, sendo também de destacar que, se se atender aos valores dos meses de Janeiro e Fevereiro, o movimento dos primeiros 5 meses do ano corresponde a 49% do movimento anual. Por outro lado, há também a registar a ocorrência de um segundo pico anual, nos meses de Agosto e Setembro (dois meses que concentraram 20% do movimento anual de auto-caravanas).

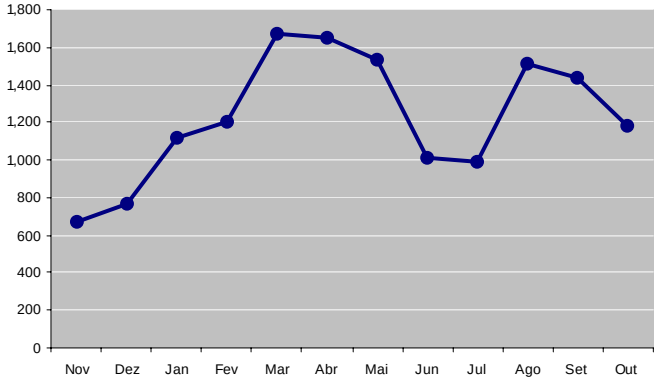
Gráfico 3. Estimativa do n.º de auto-caravanas aparcadas (dentro e fora dos Parques de Campismo, e total) na Região do Algarve, por meses (Out-2006/Nov-2007)



Fonte: CCDR Algarve

Contudo, existem profundas diferenças entre estes dois principais picos de afluência das auto-caravanas. Enquanto nos meses do Inverno e Primavera os auto-caravanistas são esmagadoramente cidadãos estrangeiros - sobretudo casais de reformados, provenientes dos países do Norte e Centro da Europa -, o fluxo dos meses de Julho e Agosto é originado sobretudo por auto-caravanistas portugueses e espanhóis, em idade activa, no gozo do seu período de férias anual.

Gráfico 4. N.º de auto-caravanas entradas nos Parques de Campismo na Região (Nov.2006/Out. 2007)



Fonte: CCDR Algarve

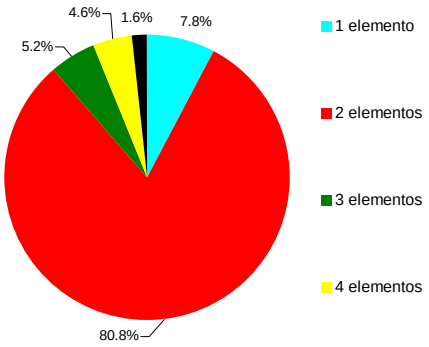
Poder-se-á notar alguma discrepância entre a distribuição mensal verificada no movimento na fronteira (que relevava o mês de Janeiro como o mês com maior movimento de entradas) e os valores relativos à entrada de auto-caravanas nos Parques de Campismo (que indicam o mês de Março como o mês com maior movimento de entradas). Em nosso entender, interpretando a situação observada no terreno e de acordo com as explicações adiantadas pelos responsáveis pelos Parques de Campismo, o desfasamento verificado entre estes dois picos poderá residir no facto de uma grande maioria dos auto-caravanistas entrados na Região no mês de Janeiro permanecerem fora dos Parques durante largas semanas

(recorrendo muito pontualmente aos Parques de Campismo) e, nos meses de Março e Abril, em vésperas da saída da região, afluírem em maior número aos Parques de Campismo de forma a melhor prepararem a viagem de regresso aos seus países de origem.

Ou seja, aparenta ser relativamente frequente a ida aos Parques de Campismo no período que antecede o início de uma longa viagem de regresso, pois nos Parques os auto-caravanistas procedem não só aos preparativos das suas viaturas - designadamente o enchimento dos depósitos de água, a recarga das baterias eléctricas e outras operações de manutenção/verificação -, mas também a outros procedimentos logísticos, nomeadamente arrumações no veículo, lavagem de roupa e outros preparativos, beneficiando assim dos equipamentos e serviços existentes nos Parques de Campismo.

O total apurado de 14.735 auto-caravanas que frequentaram os Parques de Campismo da Região traduziu-se num total de **31.276 hóspedes**, valor este que permite apurar um número médio de **2,11 indivíduos por auto-caravana**. Este valor corresponde, de facto, à ideia generalizada de que a grande maioria das auto-caravanas são ocupadas por duas pessoas, casais na maioria dos casos. Com efeito, a informação obtida junto dos Parques de Campismo corrobora esta ideia, na medida em que, tendo em consideração o total anual, verifica-se que 80,8% das auto-caravanas eram ocupadas por duas pessoas. No entanto, e eventualmente ao contrário do que se poderia supor, surge em segundo lugar o valor das auto-caravanas ocupadas apenas por uma pessoa (7,8% do total das auto-caravanas), e só em terceiro lugar o valor das auto-caravanas ocupadas por 3 pessoas.

Gráfico 5. N.º de elementos por auto-caravana

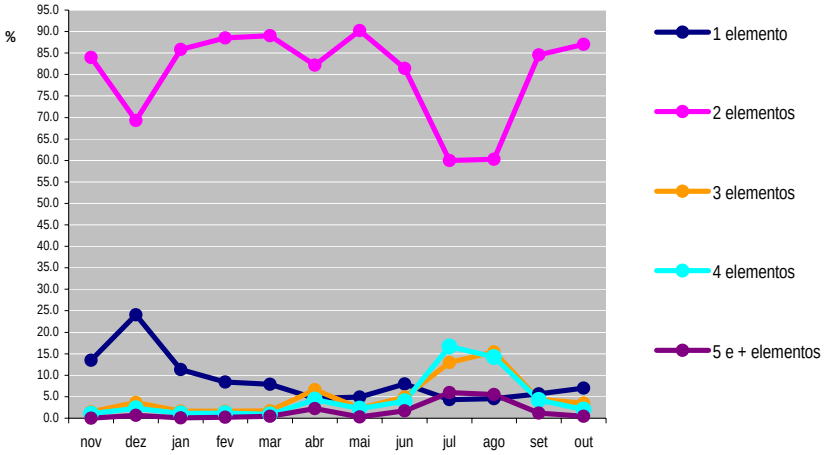


Fonte: CCDR Algarve

Todavia, estes valores, que correspondem ao total anual observado, sofrem uma significativa alteração nos meses de Verão (nomeadamente em Julho e Agosto), verificando-se então que as percentagens de auto-caravanas ocupadas por 3 e mais elementos superam claramente as de 1 elemento. Esta alteração demonstra claramente que os auto-caravanistas que afluem à Região nos meses de Verão constituem uma população diferente da de Inverno onde, para além do casal (apenas duas pessoas), as famílias com

filhos têm maior expressão e visibilidade. De notar que este aspecto foi também visível no mês de Abril, o que se explica pelo facto de o curto período de férias da Páscoa ter (em 2007) ocorrido no mês de Abril.

Gráfico 6. N.º de elementos por auto-caravana, segundo os meses (Nov. 2006/Out. 2007)



Fonte: CCDR Algarve

No que respeita à nacionalidade dos auto-caravanistas, verifica-se um quase absoluto domínio de cidadãos estrangeiros (88,3%), cabendo aos portugueses somente os restantes 11,7%. Entre os auto-caravanistas estrangeiros são claramente dominantes os cidadãos provenientes de Reino Unido (20,3%), da Alemanha (18,9%) e de França (14,7%). Estas três nacionalidades representam 54% do total dos auto-caravanistas entrados nos Parques de Campismo.

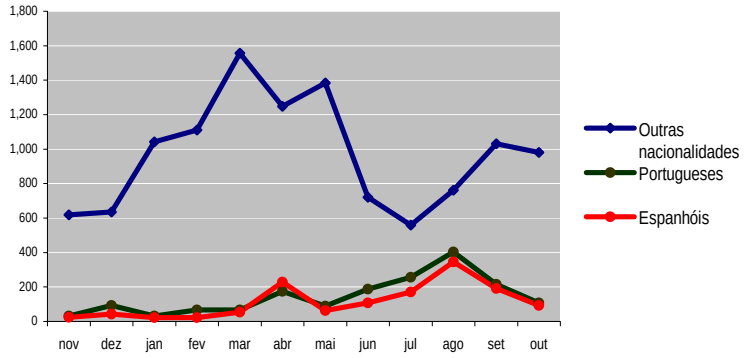
Para além destas três nacionalidades, surgem num segundo plano, para além dos auto-caravanistas portugueses, os de nacionalidade holandesa (11,1%) e espanhola (9,3%). O conjunto das restantes nacionalidades europeias (italianos, belgas, suíços, austríacos, etc.) contabiliza 8,4% dos auto-caravanistas, sendo ainda de registar os escandinavos (suecos, noruegueses, finlandeses e dinamarqueses) que compõem 4,2% do total.

Uma fatia muito pouco significativa é composta pelos auto-caravanistas de nacionalidades não-europeias - designadamente norte-americanos, canadianos, australianos e neozelandeses - que constituem apenas 1,2% do total. No entanto, será expectável a médio prazo, que o valor referente aos não-europeus, pelo menos em termos absolutos, venha a conhecer algum crescimento, na medida em que, como já vem acontecendo nos países do Centro da Europa, começa a ganhar expressão o aluguer de auto-caravanas a não-europeus, que optam por esta modalidade para viajar pela Europa.

Ainda no que respeita à questão das nacionalidades, há a destacar o facto de ser nos meses de Verão (particularmente em Agosto) que se registam os valores mais elevados para os auto-caravanistas Portugueses e Espanhóis, correspondendo este período à altura do ano em que fluxo de auto-

caravanistas estrangeiros assume os valores mais baixos. Um segundo pico anual da afluência de nacionais e espanhóis regista-se no mês de Abril (Páscoa), o que contribui para justificar o aspecto anteriormente referido relativamente ao aumento, neste mês, da percentagem de auto-caravanas ocupada por 3 e mais elementos.

Gráfico 7. N.º de auto-caravanas entradas nos Parques de Campismo, por nacionalidade (Nov. 2006/Out. 2007)



Fonte: CCDR Algarve

O valor percentual apurado para os cidadãos portugueses nos Parques de Campismo (11,7%) é igualmente um valor a reter, na medida em que será utilizado nos cálculos para a estimativa do número dos valores relativos a um conjunto de indicadores, designadamente o número estimado de dormidas de auto-caravanistas na Região do Algarve.

1.3. Estimativas para o valor das dormidas afectas ao auto-caravanismo e comparação com outras formas de alojamento

Relativamente ao número de dormidas dos auto-caravanistas, nos Parques de Campismo, verifica-se que o seu total se situou em **142.785**, sendo que destas: apenas 9,3% (13.232) cabem a auto-caravanistas nacionais, enquanto os restantes 90,7% (129.533) são dormidas de auto-caravanistas estrangeiros.

Com estes valores e com o valores relativos ao número de hóspedes - 31276 ocupantes das auto-caravanas: 12,3% dos quais (3.836) nacionais, e 87,7% (27440) estrangeiros - é possível determinar os valores para a estada média diária – número médio de dias passados nos Parques de Campismo pelos auto-caravanistas -, que se situou na ordem dos 4,5 dias para os cidadãos estrangeiros e 3,4 dias para os cidadãos nacionais.

Ou seja, tendo em consideração que a duração média da estada na Região do Algarve é de:

- 42 dias para os auto-caravanistas estrangeiros;
- e de 10,7 dias para os auto-caravanistas nacionais (ver Nota 5, pág. 138);

e que a estada média nos Parques de Campismo é de:

- 4,5 dias para os auto-caravanistas estrangeiros;
- e de 3,4 dias para os nacionais;

facilmente se confirma que, não apenas que a estada dos auto-caravanistas fora dos locais é uma prática corrente, mas também que é possível efectuar uma estimativa para a dimensão da informalidade deste fenómeno na Região do Algarve.

Assim, e tendo em consideração os valores acima referidos, é possível estimar um valor para as dormidas efectuadas fora dos Parques de Campismo. Estabelecendo uma relação entre os valores declarados para a permanência na Região e os valores relativos às dormidas e à estada média nos Parques de Campismo, é possível estimar os valores para as dormidas fora dos Parques de Campismo.

De acordo com este método, que apresenta naturalmente algumas debilidades, mas que é o único passível de aplicar face à ausência de valores estatísticos oficiais, estima-se que o **total de dormidas fora dos Parques de Campismo seja de 1.056.565**. Naturalmente, e reflectindo o peso dominante dos auto-caravanistas estrangeiros (já visível nas variáveis até aqui abordadas), estima-se que cerca de 97,3% dessas dormidas sejam de auto-caravanistas estrangeiros e os restantes 2,7% sejam de auto-caravanistas nacionais.

Estes valores relativos às dormidas (97,3% para cidadãos estrangeiros e 2,7% para os nacionais) não traduzem a proporção observada nos Parques de Campismo: 90,7% e 9,3%, respectivamente. A causa que se afigura mais plausível para explicar esta diferença reside, em nosso entender, sobretudo no facto de ao auto-caravanistas estrangeiros, por passarem mais tempo na Região, recorrerem menos aos Parques de Campismo do que os auto-caravanistas nacionais, em termos proporcionais, decisão esta que contribuirá de forma certamente representativa para uma redução das despesas.

Ao invés, os auto-caravanistas nacionais que, proporcionalmente, passam menos tempo na Região, optam em maior número pelos Parques de Campismo, de acordo com os elementos constantes na resposta ao inquérito, por questões que têm acima de tudo que ver com a segurança. Por outro lado, infere-se ainda que, pelo facto de passarem menos tempo na Região, os nacionais terão assim um orçamento disponível maior e, desta forma, estarão mais propensos a efectuar uma despesa com a estada nos Parques de Campismo.

Poder-se-ão ainda considerar outros factores para justificar esta maior procura dos nacionais pelos Parques de Campismo. Entre estes estará certamente o facto de os nacionais se deslocarem à Região sobretudo nos meses de Verão, quando muitos dos locais informais habitualmente ocupados por auto-caravanistas no Inverno e na Primavera estarem ocupados como parques de estacionamento (principalmente na envolvente das praias); e, ainda, eventualmente, pelo facto de os nacionais, por

terem aderido à menos tempo à prática do auto-caravanismo, não estarem ainda tão à vontade como os estrangeiros para estadas prolongadas fora dos Parques de Campismo.

Quadro 2. Estada dos auto-caravanistas, dentro e fora dos Parques de Campismo, segundo a origem

	Permanência declarada na Região do Algarve (dias)	Parques de Campismo						Fora dos Parques de Campismo		
		Entradas (veículos)		Hóspedes		Dormidas		Estada média (dias)	Estada média (dias)	Dormidas
		n.º	*%*	n.º	*%*	n.º	*%*			n.º
Auto-caravanistas estrangeiros	42,0	13.012	*88,3*	27.440	*87,7*	129.553	*90,7*	4,7	37,3	1.028.155
Auto-caravanistas nacionais	10,7	1.723	*11,7*	3.836	*12,3*	13.232	*9,3*	3,4	7,3	28.410
Total		**14.735**	***100.0***	**31.276**	***100.0***	**142.785**	***100.0***			**1.056.565**

Fonte: CCDR Algarve

Quadro 3. Estada dos auto-caravanistas, dentro e fora dos Parques de Campismo

	Parques de Campismo		Fora dos Parques de Campismo		**Total**
	n.º	*%*	n.º	*%*	**n.º**
Dormidas	142.785		1.056.565		**1.199.350**
Hóspedes	31.276	*11,9*	231.433	*88,1*	**262.709**
Veículos	14.785		109.404		**124.189**

Fonte: CCDR Algarve

Os valores até aqui referidos confirmam, de uma forma bastante clara e elucidativa, a dimensão da informalidade que caracteriza a prática do auto-caravanismo na Região do Algarve, na medida em que se estima que apenas 11,9% das dormidas dos auto-caravanistas tem lugar nos Parques de Campismo. Ou seja, os restantes 88,1% das dormidas ocorrem fora dos locais legalmente autorizados.

Naturalmente, estes valores correspondem a valores médios e, mesmo estes, obtidos por estimativa. Isto é, não é expectável que cada auto-caravanista individualmente distribua desta forma as suas noites passadas na Região (quase 12% das noites nos Parques de Campismo e pouco mais de 88% das noites passadas fora dos mesmos), uma vez que, como foi possível apurar com a realização dos inquéritos, existem auto-caravanistas que, pelo menos em território nacional, nunca recorrem aos Parques de Campismo, enquanto outros, em muito menor número, apenas recorrem aos Parques de Campismo e, muito excepcionalmente, pernoitam fora destes.

A importância desta relação numérica entre a estada média nos Parques de Campismo e a estada média na Região é particularmente relevante para o apuramento dos valores estimados relativos aos hóspedes, dormidas e receitas.

Com efeito, e tendo aqueles valores como referência, é possível estimar os valores globais para os hóspedes, dormidas e receitas, verificando-se desde já que, de valores eventualmente modestos e pouco significativos - os valores que se reportam aos Parques de Campismo -, uma vez ponderados com a

relação acima descrita, é possível determinar (estimar) valores já bastante significativos e que nos elucidam sobre a real dimensão do auto-caravanismo na Região do Algarve. Assim, estima-se que:

- o valor de 14735, relativo ao número de auto-caravanas entradas nos Parques de Campismo poderia, caso todas as auto-caravanas afluíssem aos Parques, ascender a cerca de 124.000;
- o número de hóspedes, que se apurou ser de 31276 nos Parques de Campismo poderia, caso todas as auto-caravanas afluíssem aos Parques, ascender a cerca de 263.000.;

Assim, e não podendo perder de vista que se está, no caso dos valores estimados para a realidade fora dos Parques de Campismo a laborar sobre uma extrapolação, conclui-se que os valores apurados permitem afirmar que o fenómeno do auto-caravanismo na Região do Algarve assume já um volume e um significado que não pode ser subestimado.

Com efeito, o valor estimado para o valor global das dormidas de auto-caravanistas na região – quase 1 milhão e 200 mil dormidas -, é um valor que assume algum significado quando comparado com outros valores, relativos a outras regiões ou a outras formas de alojamento. No quadro regional, com um valor global das dormidas afectas aos estabelecimentos hoteleiros, no ano de 2006, que se situa na ordem dos 14 milhões 160 mil dormidas, o valor estimado para o auto-caravanismo constitui cerca de 8,5%.

Este valor poderá, à primeira vista, não aparentar grande significado, uma vez que está a ser comparado com o valor das dormidas na Região que detém 38% do total nacional de dormidas. Contudo, se aquele mesmo valor for comparado com os valores das dormidas em estabelecimentos hoteleiros para outras regiões do país, verifica-se inequivocamente que o auto-caravanismo, na região, tem já uma dimensão longe de poder ser negligenciada. Por exemplo, verifica-se que o número estimado de dormidas dos auto-caravanistas na Região do Algarve é superior em 23% ao total das dormidas em estabelecimentos hoteleiros na Região do Alentejo; cifra-se em 34,3% do valor apurado para a Região Centro e um pouco menos (31,3%) em relação ao valor apurado para a Região Norte.

Quadro 4. Relação do n.º de dormidas nos estabelecimentos hoteleiros (2006), por Regiões, com o n.º de dormidas de auto-caravanistas na Região do Algarve

Regiões	Dormidas em estabelecimentos hoteleiros (2006)	Valor (percentual) assumido pelo total de dormidas de auto-caravanistas no Algarve
Alentejo	978.492	123,1
Centro	3.508.135	34,3
Norte	3.844.374	31,3
Lisboa	8.162.614	14,8
Ilhas	6.909.194	17,4
Algarve	14.163.652	8,5
País	37.566.461	3,2

Fonte: CCDR Algarve

Mesmo no contexto do total das dormidas registadas nos Parques de Campismo (campismo, caravanismo, auto-caravanismo e outro alojamento), o valor global das dormidas afectas ao auto-caravanismo no Algarve apresenta valores bastante significativos: é, por exemplo, superior ao valor das regiões do Alentejo, Norte e Lisboa, sendo apenas superado pelos valores das regiões Centro e Algarve.

Quadro 5. Relação do n.º de dormidas efectuadas nos Parques de Campismo (2006), por Regiões, com o n.º de dormidas de auto-caravanistas na Região do Algarve

Regiões	Dormidas nos Parques de Campismo (2006)	Valor (percentual) assumido pelo total de dormidas de auto-caravanistas no Algarve
Alentejo	904.585	133.1
Centro	2.085.454	57.7
Norte	1.031.780	116.7
Lisboa	934.165	128.9
Ilhas	*negligenciável*	*negligenciável*
Algarve	1.822.253	66.1
País	6.831.903	17.6

Fonte: CCDR Algarve

O valor da estimativa das dormidas relativas ao auto-caravanismo no Algarve assume uma dimensão que pulveriza em absoluto os valores apurados para, por exemplo, o segmento do Turismo em Espaço Rural (TER). Os valores relativos às dormidas em TER, em todo o país, constituem apenas 42,9% do valor apurado para as dormidas de auto-caravanistas no Algarve e, nesta Região, os valores para as dormidas em TER constituem apenas 3,1% do valor estimado para o auto-caravanismo.

Estes valores, e sobretudo a sua comparação, poderão eventualmente ter alguma pertinência na medida em que se constata que um produto turístico como o TER (merecidamente objecto de profunda produção legislativa e inclusive de alguns incentivos financeiros) representa, em termos de volume, significativamente menos do que o auto-caravanismo, uma matéria que não tem, até hoje, merecido a devida atenção.

Quadro 6. Relação do n.º de dormidas efectuadas nos estabelecimentos de TER (2006), por Regiões, com o n.º de dormidas de auto-caravanistas na Região do Algarve

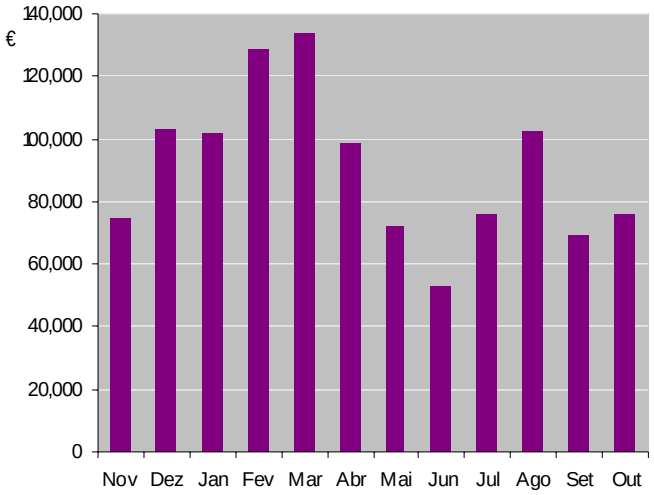
Regiões	Dormidas em TER (2006)	Valor assumido face ao n.º estimado do total de dormidas de auto-caravanistas no Algarve (%)
Alentejo	115.536	9,6
Centro	93.962	7,8
Norte	151.835	12,6
Lisboa	33.608	2,8
Ilhas	84.658	7,0
Algarve	37.454	3,1
País	517.053	42,9

Fonte: CCDR Algarve

1.4. Estimativa das receitas hipoteticamente geradas pelo auto-caravanismo

Ainda com base na informação recolhida junto dos Parques de Campismo, apurou-se que as receitas dos Parques, geradas exclusivamente pelos auto-caravanistas na estada, se cifrou em 1.088.000 €. Obviamente, também nesta variável se reflecte o efeito sazonalidade que já foi referido anteriormente, sendo mais uma vez visível a importância, sobretudo, dos meses de Dezembro a Abril e, ainda, o mês de Agosto.

Gráfico 8. Receitas dos Parques de Campismo, geradas exclusivamente com base no auto-caravanismo (Nov. 2006/Out. 2007)



Fonte: CCDR Algarve

Não sendo a quantificação e análise das receitas geradas pelos auto-caravanistas propriamente o objectivo primordial deste documento (até porque, quando comparadas com as receitas geradas pelos estabelecimentos hoteleiros classificados, assumem uma expressão insignificante[1]), uma breve abordagem a este assunto poderá revestir-se de alguma pertinência na medida em que estas receitas são, sem dúvida, importantes para os Parques de Campismo, principalmente porque entram numa altura do ano - Inverno e Primavera - em que a afluência aos Parques é muito reduzida. Esta breve análise poderá também ser útil para uma extrapolação dos valores das receitas que eventualmente poderiam ser geradas caso toda a prática do auto-caravanismo na Região do Algarve tivesse lugar nos locais adequados (Parques de Campismo ou, como sucede em grande parte dos países de onde provém a esmagadora maioria dos auto-caravanistas, em Áreas de Serviço ou de Acolhimento para auto-caravanas).

[1] - Segundo dados do INE, o total dos "Proveitos de Aposento" para a Região do Algarve, em 2006, foi de 362.411.000 €. Como se constata é um valor incomparavelmente superior ao valor apurado como o equivalente, ou seja os "Proveitos de Aposento" para o auto-caravanismo nos Parques de Campismo.

Recorrendo ao método simples, eventualmente demasiado linear, que nos permitiu estimar um valor para o total das dormidas de auto-caravanistas na Região, verifica-se que: tendo como referência o valor de 1.088.000 € para a receita correspondente a 142.785 dormidas nos Parques de Campismo, estima-se que o valor para a receita que eventualmente se obteria relativamente às 1.056.565 dormidas fora dos Parques de Campismo seria de cerca de 8.057.000 €. Este valor, cerca de 8 milhões de Euros, constitui, por assim dizer, um valor bruto que eventualmente poderia e deveria ser cobrado aos auto-caravanistas pelas dormidas que efectuam na Região.

A referência a este valor como "valor bruto" significa que uma eventual criação de áreas de acolhimento para auto-caravanas poderia captar receitas que não teriam obrigatoriamente que ascender a este montante, mas sim captar uma parte (uma fracção) dele.

Ou seja, como o valor apurado das receitas dos Parques de Campismo (1.088.000 €) corresponde, em termos médios, a um valor de 7,62 €/dormida (142.785 dormidas), e que é este valor médio do custo/dormida que geraria os cerca de 8 milhões de Euros, uma vez que este valor se reporta apenas a um indivíduo, ter-se-ia que o custo médio suportado por um casal (como é a grande maioria dos casos dos auto-caravanistas) seria de 15,24 € / dormida.

No entanto, numa eventual criação de áreas de acolhimento para auto-caravanas, de acordo com o modelo, os princípios, as práticas e as tarifas praticadas nos países europeus de onde provém a esmagadora maioria dos auto-caravanistas (e onde a criação de áreas de acolhimento se tem revelado como uma estratégia de sucesso), estes preços não poderiam ser praticados. Com efeito, mesmo naqueles países, onde o custo de vida, tal como o poder aquisitivo, são superiores aos padrões nacionais, as tarifas cobradas nas áreas de acolhimento variam entre os 5 e os 6 Euros/dia (por veículo, independentemente do número de ocupantes).

Assim, para estimar uma possível receita que poderia caber às áreas de acolhimento das auto-caravanas (tomando como referência o valor relativo ao custo/dia praticado noutros países) poder-se-á considerar que, uma vez que a situação mais corrente é uma ocupação de duas pessoas por veículo, as 1.056.565 dormidas fora Parques de Campismo corresponderiam, grosso modo, a 528.283 veículos. Se fosse cobrada uma quantia de 6 €/dia, as receitas poderiam ascender a cerca de 3.170.000 €/ano.

Naturalmente que a análise económica não se esgota com a mera referência a estes valores, mas o que se afigura mais importante a reter é o facto de o volume da informalidade em que se processa a prática do auto-caravanismo na Região ser susceptível de gerar um montante de receitas bastante significativo.

Quadro 7. Cálculo das receitas geradas nos Parques de Campismo e estimativa das receitas potencialmente geradas nas áreas de acolhimento

	Custo médio da dormida	Dormidas	Receitas
Parques de Campismo (apenas auto-caravanismo)	7,62 €	142.785	1.088.000 €
Estimativas:			
1 - C/ as dormidas informais a terem lugar nos Parques de Campismo	*7,62 €*	*1.056.565*	*8.057.000 €*
2 - C/ as dormidas informais a terem lugar em áreas de acolhimento	*6 € (veíc. + 2 indiv.)*	*528.283 (veíc./dia)*	*3.170.000 €*

Fonte: CCDR Algarve

1.5. Gastos médios diários dos auto-caravanistas

Outro aspecto que se afigura relevante, em matéria de receitas, tem a haver com as despesas efectuadas pelos auto-caravanistas durante a permanência na Região. Estas receitas, tal como muitos outros aspectos ligados a esta forma de turismo itinerante, não têm suscitado grande interesse por parte dos organismos responsáveis pelo turismo, talvez por serem à partida consideradas como baixas e irrelevantes, nomeadamente quando comparadas com as receitas geradas noutros produtos turísticos. No entanto, existem aspectos no domínio da quantificação destas receitas que julgamos merecedores de serem tidos em atenção.

Em primeiro lugar, e embora não tenhamos informação que o ateste, para além do que foi observado na realização dos inquéritos aos auto-caravanistas, é possível afirmar que a grande parte da despesa efectuada por estes durante a permanência na Região é uma despesa que reverte directamente nas economias regional e local.

Contrariamente à esmagadora maioria dos turistas que afluem à Região, que recorre em larga escala a operadores turísticos encarregues de operações - como as deslocações de e para a Região, deslocações na Região, alojamento, e, frequentemente, até as despesas na restauração -, as despesas que os auto-caravanistas efectuam, mesmo que de menor valor quantitativo, não passam por operadores ou intermediários e são efectuadas directamente nos estabelecimentos e nos agentes económicos da Região.

Por outro lado, e decorrendo naturalmente do facto de a estada dos auto-caravanistas, principalmente os estrangeiros, ter uma duração muito superior à da grande maioria dos turistas que frequentam a Região, a diversidade das despesas é notoriamente maior. Para além das normais despesas em restauração e similares e em produtos da Região (artesanato, etc.), os auto-caravanistas efectuam igualmente outros tipos de despesa menos frequentes nos turistas normais, como por exemplo:

- com a manutenção e equipamento da auto-caravana[2];
- nos mercados municipais;
- em estabelecimentos de venda de vestuário, calçado e similares;
- em drogarias e casas de tintas e ferragens;
- em serviços pessoais (lavandarias, cabeleireiros, etc.);
- e, também, em equipamentos colectivos (museus, piscinas municipais, etc.).

Esta maior diversidade da despesa, que decorre de uma mais prolongada estada na Região, tem igualmente a virtude de contribuir para distribuir e fazer chegar a mais agentes económicos da Região (sobretudo estabelecimentos comerciais) as receitas trazidas pelos turistas, que normalmente usufruem em muito menor grau das vantagens económicas associadas aos fluxos turísticos na Região pelos.

Por outro lado, em função do crescimento do mercado de auto-caravanas, quer de viaturas novas quer de viaturas de aluguer e, ainda de um crescente e dinâmico mercado de viaturas usadas, são visíveis para quem circula no principal eixo viário do litoral – a EN 125 –, não apenas a cada vez maior presença de auto-caravanas nos parques e *stands* dos estabelecimentos de venda e/ou aluguer de viaturas, como também já alguns estabelecimentos exclusivamente dedicados à venda, aluguer e manutenção/reparação de auto-caravanas.

Em termos meramente quantitativos, foi possível apurar, por via dos inquéritos, que a despesa média diária efectuada pelos auto-caravanistas (estrangeiros e nacionais, nos Parques de Campismo ou fora destes), varia entre os 34,6 e os 46,7 €/dia.

Em termos de estrutura da despesa, a rubrica que detém maior significado são as despesas relacionadas com a alimentação (que varia entre os 32.9 e os 46.1 %), o que significa que esta rubrica representa aproximadamente entre 1/3 e metade da despesa efectuada pelos auto-caravanistas. Sendo os valores para as restantes rubricas genericamente bastante aproximados, destaca-se claramente como excepção, naturalmente, a despesa em alojamento.

[2] - Foi referido por mais do que um auto-caravanista (estrangeiro) que, embora não seja esse o motivo para a sua deslocação ao Algarve, aguardou por esta deslocação para mudar o sistema de aquecimento por meio da energia solar do veículo numa empresa localizada no concelho de Aljezur, conhecida pela qualidade do produto/serviço e pelos preços competitivos.

Quadro 8. Gastos médios diários efectuados pelos auto-caravanistas, segundo a origem e o local de estada

	Estrangeiros				Nacionais			
	Fora dos Parques de Campismo		Nos Parques de Campismo		Fora dos Parques de Campismo		Nos Parques de Campismo	
	€	*%*	€	*%*	€	*%*	€	*%*
Alimentação	15,8	*45.5*	15,3	*32.9*	16,5	*46.1*	17,4	*41.4*
Combustível	6,2	*18.0*	7,0	*15.1*	7,0	*19.6*	6,0	*14.3*
Alojamento	2,7	*7.8*	10,2	*21.8*	1,0	*2.8*	7,1	*16.9*
Recreio, cultura...	4,5	*13.0*	7,1	*15.1*	4,6	*12.8*	5,3	*12.6*
Outros bens/serviços	5,4	*15.6*	7,1	*15.2*	6,7	*18.7*	6,2	*14.8*
Total	**34,6**	***100.0***	**46,7**	***100.0***	**35,8**	***100.0***	**42,0**	***100.00***

Fonte: Inquérito CCDR Algarve

Os valores para cada uma das 5 rubricas são relativamente semelhantes, não havendo pronunciadas diferenças entre maiores e menores frequentadores dos Parques de Campismo, excepção feita muito naturalmente à despesa em alojamento. No caso dos auto-caravanistas que pouco (ou nada) frequentam os Parques de Campismo, os valores situam-se nos 2,7 € (estrangeiros) e 1,0 € (nacionais), valores estes que na estrutura da despesa diária representam muito pouco (7.8 e 2.8 %, respectivamente). No entanto, claramente se verifica que a despesa em alojamento, efectuada pelos auto-caravanistas que frequentam habitualmente os Parques de Campismo, assume valores pouco representativos quer em termos absolutos (10,2 ou 7,1 €) quer em termos percentuais (21.8 ou 16.9 %), revelando assim que a opção pela estada e permanência fora dos Parques de Campismo não será tanto uma opção de natureza económica, mas sim uma prática que gradualmente se foi enraizando.

Quando comparados com os valores dos gastos médios dos turistas chamados “normais” (estrangeiros) na Região do Algarve, que se situam na ordem dos 100 €/dia (sem a despesa relativa ao voo), é um facto indesmentível que os gastos dos auto-caravanistas são substancialmente menos significativos, representando em média cerca de 34 a 46 % do valor médio do turista veraneante estrangeiro. Contudo, poderá haver um detalhe, bastante importante, que permite efectuar uma outra leitura destes valores e melhor contextualizar a importância do auto-caravanismo na Região.

O turista veraneante estrangeiro, cujos gastos estão estimados em 100 €/dia, permanece em média cerca de 5,9 dias na Região (estada média de 5,9 noites em 2006). Os auto-caravanistas, embora efectuem gastos médios diários menos interessantes (do ponto de vista do valor bruto da receita), permanecem muito mais tempo na Região (42 dias em média para os estrangeiros e 10,7 para os nacionais), pelo que, embora o valor médio diário dos gastos dos auto-caravanistas seja inferior, a sua mais prolongada estada na Região resulta num valor global dos gastos superior ao que é deixado na Região pelo turista veraneante estrangeiro.

A este aspecto haveria ainda a juntar outros de natureza mais qualitativa como, por exemplo, o facto já referido de estes gastos serem difundidos a agentes económicos (estabelecimentos comerciais e outros) que normalmente usufruem menos das receitas deixadas pelo turismo e, ainda, o aspecto muito

importante da característica contra-sazonal de que se reveste o fenómeno do auto-caravanismo na Região. Ou seja, os gastos efectuados pelos auto-caravanistas na Região contribuem para activar a pequena e média economia local que, nos meses de Outono, Inverno e Primavera, tem reduções acentuadas nas receitas.

1.6. O ponto de vista da população local

Por forma a melhor entender as posições e opiniões que a população da Região tem acerca do auto-caravanismo, foi efectuado um curto e sumário inquérito junto dos residentes e dos proprietários/empregados de estabelecimentos comerciais localizados nas áreas envolventes às grandes concentrações informais de auto-caravanas, nomeadamente em Tavira, Castro Marim, Quarteira, Armação de Pêra mas também em áreas de concentrações quantitativamente menores.

No sub-capítulo anterior havíamos afirmado que a prática do auto-caravanismo na Região apresentava aspectos positivos como, por exemplo, uma maior distribuição de receitas por mais agentes económicos da Região (alargada a mais estabelecimentos comerciais e serviços) e a entrada de receitas durante a época baixa. Estes aspectos são, naturalmente, do agrado de uma parte significativa da população e dos agentes económicos, mas existem já indícios de algum descontentamento, gerado quer pelo volume que a informalidade do auto-caravanismo vem apresentando quer pelas práticas de alguns auto-caravanistas.

Em termos muito genéricos, registe-se que existe um equilíbrio muito acentuado no que respeita às opiniões que os inquiridos manifestaram sobre o auto-caravanismo: apenas 37,2% dos inquiridos revelaram ter uma opinião totalmente favorável; quase 1/3 dos inquiridos manifestaram-se totalmente desfavoráveis ao auto-caravanismo (naturalmente, nos moldes em que o mesmo se desenvolve na Região) e cerca de 1/3 dos inquiridos revelou ter uma opinião dividida, apresentando simultaneamente aspectos positivos e aspectos negativos.

Quadro 9. Opinião dos inquiridos relativamente ao auto-caravanismo

	Percentagem
Opinião Totalmente Favorável	37,2
Opinião Totalmente Desfavorável	30,2
Opinião Dividida	32,6
Total	**100,0**

Fonte: CCDR Algarve

Naturalmente, existem algumas diferenças consoantes as opiniões provenham de residentes ou dos comerciantes. Assim, verifica-se que, no universo dos residentes: não há opiniões inequivocamente favoráveis; 2/3 dos inquiridos revelaram ser totalmente desfavoráveis à prática do auto-caravanismo de

forma informal na envolvência das suas residências; enquanto os restantes apresentam simultaneamente aspectos positivos e negativos.

No universo da população afecta ao comércio e serviços, as opiniões são substancialmente diferentes: 43,2% dos inquiridos manifestam uma opinião totalmente favorável; ¼ dos inquiridos manifesta uma opinião totalmente desfavorável; os restantes (cerca de 1/3) apresentam simultaneamente aspectos positivos e negativos.

Quadro 10. Opinião da população residente/comerciantes locais relativamente ao auto-caravanismo

	Residentes %	Comerciantes %
Opinião Totalmente Favorável	0,0	43,2
Opinião Totalmente Desfavorável	66,6	24,4
Opinião Dividida	33,3	32,4
Total	**100,0**	**100,0**

Fonte: CCDR Algarve

Tendo agora em consideração os motivos invocados pelos inquiridos para as opiniões manifestadas verifica-se, em primeiro lugar, que o auto-caravanismo é uma questão que está longe de gerar consensos, na medida em que as leituras e as interpretações dos inquiridos sobre exactamente as mesmas matérias apresentam sinais de valoração frequentemente antagónicos.

Com efeito, e quanto à questão do contributo que o auto-caravanismo presta à dinamização do comércio local, as respostas recolhidas não podiam ser mais díspares. Enquanto uma parte significativa das opiniões desfavoráveis (44.9%) refere que os auto-caravanistas não fazem despesa, gastam muito pouco e procuram sobretudo promoções, pelo contrário, no universo das opiniões favoráveis, 35% das respostas referem que os auto-caravanistas efectuam, de facto, despesa nos estabelecimentos comerciais e que a sua presença contribui para a animação do comércio local. Os diferentes teores das respostas explicam-se sobretudo pelos diferentes tipos de comércio. Enquanto que a generalidade dos entrevistados nos pequenos e médios supermercados, padarias, mercearias e alguns cafés referiram que os auto-caravanistas efectuam despesa nos seus estabelecimentos, já a maioria dos inquiridos noutro tipo de comércio (essencialmente restaurantes) afirmaram que, na perspectiva dos seus negócios, os auto-caravanistas não têm expressão.

Quadro 11. Opiniões e factores favoráveis/desfavoráveis relativamente ao auto-caravanismo

	%
Opiniões Favoráveis	**100,0**
Os auto-caravanistas são ordeiros e respeitadores	40,7
Os auto-caravanistas efectuam despesa nos estabelecimentos e animam o comércio local	35,3
Os auto-caravanistas cumprem as normas de higiene e limpeza públicas	9,2
A presença de auto-caravanistas (em determinados locais) reforça a segurança	7,4
A presença de auto-caravanistas confere alguma animação aos locais	7,4
Opinião Desfavoráveis	**100,0**
Os auto-caravanistas não fazem despesa/gastam muito pouco	44,9
Os auto-caravanistas produzem muito lixo, maus cheiros e águas residuais	26,5
As actuais concentrações geram muita confusão	14,3
A proliferação das actuais concentrações contribui para uma má imagem da Região	8,2
As actuais concentrações estragam e diminuem o estacionamento existente	6,1

Fonte: CCDR Algarve

Quanto às outras aparentes "contradições" na opinião das populações, destaque-se igualmente o facto de, embora parte dos inquiridos aponte que os auto-caravanistas cumprem as normas de higiene e limpeza públicas, uma parte mais significativa ainda dos inquiridos refere que as concentrações informais de auto-caravanas geram "lixo, maus cheiros e águas residuais". As diferenças encontradas têm sobretudo explicação em função do lugar onde foram efectuados os inquéritos e, naturalmente, em função da dimensão das concentrações de auto-caravanas. Nos locais onde as concentrações não atingem grandes proporções, regra geral, a população não aponta as questões de higiene e limpeza pública mas, nos locais das grandes concentrações – como em Castro Marim, Tavira e Quarteira -, a dimensão das concentrações é já de tal ordem que são inevitáveis, quer as situações de acumulação de lixos, despejo de águas e respectivos cheiros, como as referências às mesmas por parte das populações das áreas envolventes.

Quanto às restantes opiniões favoráveis, estas referem-se essencialmente:

- ao facto de, em determinados locais, a existência de concentrações de auto-caravanas conferir maior segurança à área em que se estas se encontram;
- ao facto de as concentrações de auto-caravanas propiciarem, de certa forma, algum convívio e de contribuírem para uma maior animação dos lugares;
- e, ainda, embora não menos representativo, pela indicação de que os auto-caravanistas são, por norma, ordeiros, cumpridores e respeitadores.

As restantes opiniões negativas reportam-se, sobretudo:
à confusão gerada pelo excesso de auto-caravanas em alguns locais (Tavira, Castro Marim e Quarteira, sobretudo);

- à má imagem que estas concentrações, na opinião dos inquiridos, aportam à Região do Algarve;
- e aos efeitos que estas concentrações têm sobre o estacionamento, não só no que respeita à diminuição do número de lugares para as restantes viaturas, como também, de acordo com o que foi referido por alguns inquiridos, porque, em alguns locais (designadamente em Castro Marim), o

estacionamento das auto-caravanas parcialmente sobre os passeios vem contribuindo para a degradação dos mesmos e das canalizações subterrâneas.

Em síntese, conclui-se que a aceitação do auto-caravanismo, na sua componente informal, por parte da população aparenta, como assim se pode interpretar, uma tendência para a saturação. De acordo com a informação recebida e tratada, tem-se o entendimento de que as concentrações de auto-caravanas nos aglomerados, numa primeira fase e enquanto não foram particularmente grandes como hoje são, colhiam a aceitação e a simpatia das populações. Contudo, e à medida que essas concentrações têm vindo não só a proliferar como a atingir proporções consideráveis (e, de certa forma, absurdas[3]), a tolerância das populações aparenta vir a diminuir, naturalmente porque começam a ser insustentáveis os aspectos como a acumulação de lixos, os cheiros das águas vertidas das auto-caravanas e a saturação física do estacionamento. Para além destes aspectos, de natureza ambiental e do ordenamento dos lugares, alguma população demonstrou igualmente alguma preocupação com a imagem que esta informalidade estará a dar, quer dos lugares quer da Região. Invariavelmente, e quando tal referência é feita, o valor atribuído à imagem é negativo.

Quanto às soluções apresentadas pela população, por forma a que não tenham lugar as actuais concentrações de auto-caravanas a que nos temos estado a reportar, destaque-se o facto de, mesmo alguma da população que afirmou ter uma perspectiva tolerante (opinião favorável) sobre o auto-caravanismo, revelou que, por forma a enquadrar o fenómeno, deveriam ser criadas áreas próprias para acolher as auto-caravanas. De referir que, sendo a questão colocada em aberto, a esmagadora maioria dos inquiridos referiu a criação destas áreas e não o reencaminhamento das auto-caravanas para os Parques de Campismo existentes.

No total das respostas recolhidas, verificou-se que 60% dos inquiridos referiram que a solução para resolver a actual proliferação das concentrações de auto-caravanas pelo território, no geral, e a excessiva dimensão de algumas dessas concentrações, em particular (nomeadamente as que se localizam próximas das áreas de residência/trabalho), reside, assim, na criação de áreas próprias para acolherem estes veículos.

[3] - Referimo-nos, muito concretamente, a concentrações como as que se observam em Tavira, junto ao supermercado Pingo Doce, mesmo no meio da cidade, onde são frequentes os ajuntamentos de 80/90 auto-caravanas; ou em Castro Marim, igualmente no centro do aglomerado, onde foram já contabilizadas cerca de 50 auto-caravanas.

1.7. Outros aspectos relevantes - motivações, percepções e principais acções que a população auto-caravanista considera importante para o desenvolvimento desta actividade

Um outro aspecto que se considera particularmente relevante neste fenómeno do auto-caravanismo tem a ver com a elevada taxa de retorno destes turistas. De acordo com os dados apurados, apenas 16% dos auto-caravanistas estrangeiros entrevistados (que constituem a larga maioria dos auto-caravanistas que afluem à Região) se encontrava na Região pela primeira vez. Os restantes 84% de entrevistados já tinham visitado a Região em anos anteriores e a média de vezes que estes turistas visitaram a Região cifra-se em 6,6 vezes (95% das quais viajando em auto-caravana). Isto é, estamos perante uma população de turistas que, genericamente, desde há largos anos adoptou a Região do Algarve como destino para ocupação dos seus tempos livres, principalmente no Inverno e Primavera (quando as condições climatéricas nos seus países de origem são mais rigorosas), e que demonstra uma grande "fidelidade" pela Região.

Apurou-se igualmente que uma parte significativa destes turistas esteve, aquando da primeira visita/estada na Região, hospedada noutras formas de alojamento (hotelaria classificada e parques de campismo, sobretudo, mas também, embora residualmente, em casa de amigos ou de passagem pela Região viajando por mar). Desse primeiro contacto com a Região terão, evidentemente, guardado impressões favoráveis e fortemente positivas da Região e, desde que aderiram ao auto-caravanismo, elegeram o Algarve como destino habitual para passar os (na Região) amenos meses de Inverno e de Primavera.

Questionados sobre as razões para uma tão regular e periódica visita ao Algarve, os auto-caravanistas (estrangeiros) referem as já habituais motivações como: o clima da Região (27% dos inquiridos); a afabilidade da população (25%); a paisagem e o ambiente natural (16%); a gastronomia da Região (6%); o sossego (4%) e outras (das quais se destaca a segurança).

Ainda um outro aspecto relevante na caracterização desta população consiste no facto de quase ¾ dos entrevistados referir desenvolver a prática regular de actividades desportivas e de lazer na Região, como por exemplo: caminhadas, passeios de bicicleta e (particularmente na Costa Vicentina), a prática de desportos como o *surf*, o *windsurf* e outras especialidades deste tipo de modalidade. Com efeito, é esta de facto uma parte muito significativa da população que, sobretudo nos meses de Inverno e Primavera, é vista pela Região em caminhadas pelas falésias e áreas naturais e em passeios de bicicleta, aspectos que conferem a esta população de turistas algumas particularidades e características que não são tão generalizadamente observadas nos contingentes de turistas que visitam a Região no Verão.

Regra geral, os aspectos que os auto-caravanistas referiram como mais atractivos na Região do Algarve, e que a distinguem das outras regiões que visitam, são sobretudo os aspectos relacionados com:

- os aspectos físicos e naturais da Região (o clima e a paisagem);
- a simpatia e a afabilidade da população;
- e, em último, os aspectos relativos à segurança que sentem na Região.

Estes aspectos merecem uma leitura atenta e devem ser considerados sobretudo porque estabelecem uma comparação entre a Região e as vastas regiões de Espanha que, para chegar ao Algarve, os auto-caravanistas têm de percorrer. Pelo que foi possível apurar nas entrevistas com os auto-caravanistas, e os próprios resultados do inquérito confirmam, para além da amenidade do clima (o que também pode ser desfrutado de uma maneira geral em largos troços do litoral mediterrânico e atlântico do Sul de Espanha), os auto-caravanistas valorizaram de forma muito consistente na Região do Algarve os aspectos como a simpatia das populações e a segurança que sentem na Região; denunciando desta forma, não explicitamente (se bem que se possa inferir), não só a experiência de sentimentos de insegurança em Espanha, mas sobretudo a sensação de alguma indiferença, fraco acolhimento e pouca receptividade por parte da população espanhola.

Os auto-caravanistas portugueses referiram-se particularmente as aspectos como o clima, as praias, a gastronomia (em suma, os aspectos normalmente referidos para justificar a preferência pelo Algarve), não tendo mencionado os outros aspectos, mais sensíveis para quem vem de outros países, como a simpatia e afabilidade da população e a segurança.

Todavia, pese embora os aspectos positivos apontados à Região do Algarve, que justificam a "tarefa" de atravessar os cerca de mil quilómetros de território espanhol, os auto-caravanistas referiram igualmente aspectos que consideraram menos positivos na Região. De entre estes aspectos negativos, destacam-se com maior evidência:

- os aspectos designados como "desordenamento do território" e que se reportam sobretudo à grande dinâmica de construção na Região, à proliferação do edificado sobretudo na faixa litoral e à ocupação das áreas naturais;
- a falta de áreas de acolhimento para auto-caravanas;
- aspectos relacionados com alguma falta de manutenção e de limpeza, sobretudo nas áreas urbanas;
- as fracas condições, relativamente ao auto-caravanismo, existentes nos Parques de Campismo (o que se interpreta, não como uma sub-dotação dos Parques, mas apenas como a inadequação da generalidade dos Parques face às necessidades específicas das auto-caravanas);
- embora de forma não muito representativa, foram também mencionados aspectos como a excessiva concentração de auto-caravanas nalguns locais (em situação informal), e, facto

apontado por auto-caravanistas que desde há muito visitam a Região, a subida muito significativa do custo de vida na Região (e no País) nos últimos anos.

Os aspectos negativos referidos pelos auto-caravanistas portugueses reportam-se sobretudo à ausência de área de acolhimento para auto-caravanas, o "desordenamento do território" e o mais elevado custo de vida na Região (comparativamente com outras regiões do País), e ainda aspectos tipicamente "sazonais" (uma vez que a maioria dos nacionais visita o Algarve no Verão) como: o excesso de população no Verão, as dificuldade em estacionar as auto-caravanas e as proibições a que, nalguns locais, as auto-caravanas estão sujeitas[4].

Como até aqui se tem dado conta, ao longo das várias questões focadas têm sido frequentes as alusões, feitas tanto pelos auto-caravanistas estrangeiros como nacionais, a uma série de condicionalismos que poder-se-ão considerar como inibidores de um correcto e adequado acolhimento do auto-caravanismo na Região do Algarve. Pelas respostas obtidas, verifica-se, tal como foi apontado na introdução do presente relatório, que o problema não reside tanto na não existência de locais adequados – sendo que, face ao enquadramento legal em vigor, os Parques de Campismo são os únicos locais adequados -, uma vez que, como foi possível apurar, as taxas de ocupação dos Parques de Campismo, designadamente no Inverno/Primavera são muito baixas. Ou seja, não é pela falta de Parques de Campismo que a prática do auto-caravanismo fora dos locais adequados (o auto-caravanismo informal) assume uma tão elevada dimensão na Região. Quando indagados sobre os motivos para não recorrerem aos Parques de Campismo, uma grande maioria dos auto-caravanistas refere, pura e simplesmente, que não precisa dos Parques de Campismo. Ou seja, está-se perante um caso de desadequação entre a oferta (proporcionada pelos Parques) e a procura (as necessidades dos auto-caravanistas). Apenas 7.3% dos inquiridos referiram que deverão ser criados mais Parques de Campismo na Região e apenas 12.6% referiram que deveria existir mais espaço para auto-caravanas nos actuais Parques de Campismo. Por outro lado, há também referências à necessidade de melhor sinalização e indicação dos Parques de Campismo e outras à necessidade de maior divulgação dos Parques.

No entanto, a grande maioria dos inquiridos (57.6%) referiu-se sobretudo à necessidade de criar uma tipologia de espaço até à data inexistente na Região[5]: as áreas de serviço específicas para o auto-caravanismo, tipologia esta disseminada por toda a Europa, nomeadamente nos principais países de proveniência dos auto-caravanistas (Reino Unido, França, Alemanha e Holanda).

[4] - Neste particular, os auto-caravanistas portugueses referem-se sobretudo aos parques de estacionamento e envolvente de algumas das praias mais procuradas na Região que, durante o Inverno, não têm fiscalização e onde se pode permanecer durante semanas sem qualquer restrição mas, nos meses de Julho e Agosto, a intervenção de forças de segurança desincentiva a permanência de auto-caravanas.

[5] - A única excepção, na Região do Algarve, é o Parque da Carrasqueira (no concelho de Monchique), de natureza privada, que foi concebido unicamente para o acolhimento de auto-caravanas e que é bastante apreciado pelo auto-caravanistas essencialmente pelo contexto espacial em que se insere.

2. A prática do auto-caravanismo na Região do Algarve no quadro dos Instrumentos de Gestão Territorial (IGT) em vigor

Tal como foi frequentemente referido no capítulo 1., a prática do auto-caravanismo na Região do Algarve caracteriza-se por uma enorme informalidade, sendo claramente dominante, por parte dos auto-caravanistas, a opção pela estada e permanência, muitas vezes durante largos períodos de tempo, em locais fora dos Parques de Campismo.

Esses locais estão, na grande maioria dos casos, na faixa litoral da Região, havendo no entanto alguns focos de concentração em aglomerados urbanos numa imediata retaguarda do litoral, designadamente nos aglomerados de Silves e Castro Marim. Os locais escolhidos na faixa litoral, e já incluídos numa espécie de roteiro informal da Região que os auto-caravanistas divulgam, têm as mais diferentes características, quer sejam **dentro dos perímetros urbanos**, designadamente:

- Parques de estacionamento no interior dos aglomerados;
- Parques de estacionamento de serventia às praias;
- Áreas expectantes, frequentemente em loteamentos não concretizados em que apenas estão executadas as infra-estruturas (arruamentos, iluminação, etc.);
- Áreas envolventes de grandes equipamentos colectivos e/ou empreendimentos;
- Por vezes, as próprias avenidas e arruamentos mais largos;

quer sejam **fora dos perímetros urbanos**, frequentemente:

- Parques de estacionamento de serventia às praias;
- Áreas não constituídas formalmente como parques de estacionamento das praias, mas utilizadas como tal;
- E, muito frequentemente, áreas sobre as falésias, próximo de dunas e de zonas lagunares.

Ao longo do ano em que foi efectuado um reconhecimento regular e sistemático das principais concentrações de auto-caravanas, sobretudo na faixa litoral, foi possível verificar que os pontos de concentração não são sempre os mesmos e que, pelos mais diversos motivos, existem locais que deixam de ser frequentados surgindo, em contrapartida, outros locais que anteriormente não eram procurados mas onde as concentrações ganham, no espaço de poucos meses, dimensões consideráveis.

Normalmente, e pela percepção que se teve ao longo do trabalho de campo, os motivos para que determinados locais deixassem de ter tão significativa afluência e concentração de auto-caravanas são essencialmente os seguintes:

- Por vezes, basta que a autarquia coloque sinalização nesses locais com a intenção de proibir o auto-caravanismo (contudo, a sinalização afixada não tem enquadramento legal, pelos motivos que em local próprio serão referidos). Nestes casos, e demonstrando o carácter genericamente

ordeiro e cumpridor dos auto-caravanistas, deixam de ter lugar as grandes concentrações que, pouco tempo antes, caracterizavam estes locais[6];

- Noutros casos, e quando as concentrações se davam em terrenos expectantes, o início de obras anteriormente previstas mas cuja execução tardava implicou, naturalmente, o desaparecimento das grandes concentrações de auto-caravanas[7].

Para além destes lugares, onde as concentrações de auto-caravanas deixaram, em absoluto, de ocorrer, existem naturalmente aqueles lugares que são caracterizados pela fortíssima concentração de auto-caravanas em determinado período do ano (Inverno/Primavera) mas que, no Verão, com o afluxo da população às praias, deixam de ter lugar, uma vez que os espaços são ocupados pelas viaturas dos veraneantes[8]. Frequentemente, no mês de Setembro, quando o volume de veraneantes começa notoriamente a decrescer, estes lugares voltam a ser de novo frequentados por auto-caravanas.

No entanto, subsistem alguns pontos que, tanto de Inverno como de Verão, são habitualmente frequentados e ocupados por auto-caravanas. Estão nesta situação sobretudo as imediações das praias situadas na Costa Vicentina, onde a frequência de veraneantes nunca atinge os mesmas dimensões que se registam nas praias do litoral meridional da Região.

Sendo esta, muito resumida e sinteticamente, uma identificação e descrição genérica dos lugares frequentados por auto-caravanas, em maior ou menor grau e em função da estação do ano, importará efectuar, nos pontos subsequentes, uma mais rigorosa verificação e análise dos objectivos, orientações e desígnios veiculados nos usos consignados nos instrumentos de gestão territorial para as áreas frequentemente ocupadas pelas auto-caravanas.

2.1. Situação dos locais informais de concentração de auto-caravanas no quadro dos Instrumentos de Gestão Territorial (IGT)

Tal como seria de prever, os auto-caravanistas optam frequentemente por se fixar em locais de elevado valor paisagístico e ambiental, essencialmente na faixa litoral, perto, ou mesmo sobranceiramente às praias, sendo frequente a opção por áreas classificadas - Parques Naturais da Região e/ou áreas

6 - Estas situações foram observadas sobretudo em locais como: Meia Praia (Lagos), Manta Rota e Praia da Lota (Vila Real de St.º António).

7 - Situações desta natureza foram observadas na área onde está actualmente em construção a Lota de Albufeira, na Praia do Zavial (Vila do Bispo), em Santa Luzia (Tavira), em Armação de Pêra – Nascente (Silves) e num loteamento em Castro Marim.

8 - Os exemplos desta situação são bastante numerosos: Quatro Águas e Pedras d'el-Rei (Tavira), Altura, Retur e praias a Poente da Mata Nacional de Monte Gordo (Castro Marim), Ilha de Faro (Faro), Armação de Pêra (Silves), Alvor (Portimão), Salema (Vila do Bispo) e outros.

sensíveis, como são o caso de arribas, dunas e zonas lagunares integradas na faixa costeira dos quinhentos metros dos Planos de Ordenamento da Orla Costeira (POOC).

O vasto conjunto de localizações informais de auto-caravanas, que se estende ao longo de todo o litoral da Região, de Odeceixe a Castro Marim, encontra-se, naturalmente, abrangido pelos diversos instrumentos de gestão territorial (IGT) de vária ordem e hierarquia – Plano Regional de Ordenamento do Território, Planos Especiais de Ordenamento do Território (referentes aos Parques Naturais e à Orla Costeira) e os Planos Municipais de Ordenamento do Território -, dispondo o ordenamento dos citados planos sobre as ocupações e usos permitidos e compatíveis. Invariavelmente, verifica-se que a ocupação e uso de espaços por parte das auto-caravanas não está prevista em qualquer plano, designadamente porque esta actividade não tem enquadramento legal. Ou seja, de acordo com a legislação portuguesa, o auto-caravanismo está confinado aos Parques de Campismo. Por outro lado, são frequentes nos diversos planos as referências, no que respeita à ocupação e uso dos espaços, à interdição de qualquer actividade, à prática do campismo selvagem e ao estacionamento de viaturas.

Mapa 1. Identificação das principiais localizações informais do auto-caravanismo



Fonte: Câmaras Municipais e CCDR Algarve

Tendo por referência um conjunto de 92 localizações[9], onde é frequente e vulgar a concentração de auto-caravanas, foi desenvolvido um exercício tendo com objectivo o cruzamento dessas localizações (pontuais) com os instrumentos de gestão territorial, o que permitiu determinar com rigor as classes de espaço e as condicionantes afectas a cada uma das localizações em questão.

Para o efeito foram apreciados os seguintes instrumentos de gestão territorial:

[9] - Localizações onde foram efectuadas, mensalmente, contagens do número de veículos estacionados. Estas localizações, que não representam exaustivamente todas as localizações de concentração informal de auto-caravanas, foram sobretudo as indicadas pelas Câmaras Municipais, às quais foram acrescentadas ainda mais algumas após o reconhecimento no terreno de novos focos de concentração.

- Planos Directores Municipais de Aljezur; Albufeira; Castro Marim; Faro; Lagoa; Lagos; Loulé; Portimão; Silves; Tavira; Vila do Bispo e Vila Real de Santo António;
- Planos de Ordenamento da Orla Costeira de Sines/Burgau; Burgau/Vilamoura e Vilamoura/Vila Real de Santo António;
- Planos do Ordenamento Parque Natural da Ria Formosa e do Parque Natural do Sudoeste Alentejano e da Costa Vicentina;
- Rede Natura 2000.

2.1.1. Confrontação com as cartas de ordenamento dos IGT

De acordo com os resultados obtidos da análise às cartas de ordenamento dos instrumentos de gestão territorial, verifica-se que:

- apenas 30.4% das localizações identificadas (92 localizações), estão inseridas em áreas de características marcadamente urbanas;
- enquanto a esmagadora maioria dessas localizações, 69.6% do total, encontram-se em áreas de características não urbanas e/ou edificáveis.

Quadro 12. Cruzamento das localizações informais com as cartas de ordenamento dos IGT

Solo	Localizações	N.º		%
	Classe/categoria de espaço			
Urbano		**28**		***30,4***
	Espaços urbanos	20		*71,5*
	Espaços urbanizáveis		4	*14,3*
	Áreas portuárias		2	*7,1*
	Espaços edificados a reestruturar		2	*7,1*
Não urbano		**64**		***69,6***
	Em área do POOC (até aos 500 metros)	55		*85,9*
	Espaços naturais de protecção		12	*21,8*
	Espaços naturais dunares		10	*18,2*
	Espaços naturais lagunares/zonas húmidas		10	*18,2*
	Espaços naturais de enquadramento		9	*16,4*
	Espaços naturais de arriba		5	*9,1*
	Espaço de praias marítimas		4	*7,3*
	Outros		5	*9,1*
	Fora de área do POOC (mais de 500 m.)	9		*14,8*
	Espaços naturais		6	*66.7*
	Espaços agrícolas		3	*33.3*
Total		**92**		***100,0***

Fonte: CCDR Algarve

No contexto das áreas urbanas, apurou-se que:

- 71,4% das localizações estão em espaços urbanos;
- 14,3% estão em espaços urbanizáveis;
- 7,1% estão em áreas portuárias;
- e 7,1% estão em espaços edificados a reestruturar (ilha/praia de Faro);

No contexto das áreas não urbanas, apurou-se que:

1. 85,9% das localizações estão em área de POOC, nas seguintes classes de espaço:
   - 21,8% em Espaços naturais de protecção;
   - 18,2% em Espaços naturais Dunares;
   - 18,2% em Espaços naturais Lagunares/Zonas húmidas;
   - 16,4% em Espaços naturais de enquadramento;
   - 9,1% em Espaços naturais de Arribas;
   - 7,3% em Espaços de praias marítimas;
   - 9,1% noutros Espaços.

2. 14,1% das localizações estão fora de área de POOC, onde está representado um amplo conjunto de classes de espaço que se podem agrupar em dois grupos:
   - 66,7% em Espaços naturais de especial interesse ecológico e ambiental;
   - 33,3% em Espaços agrícolas e agro-florestais.

Relativamente aos planos de ordenamento dos Parques Naturais da Região, há a destacar o facto de 23 das localizações identificadas incidirem em área do Parque Natural do Sudoeste Alentejano e Costa Vicentina (PNSACV), enquanto na área do Parque Natural da Ria Formosa (PNRF) são identificadas 13 localizações.

Em termos das categorias de espaço que abrangem essas localizações, importa assinalar que:

- No caso do PNSACV as áreas de Protecção Parcial abrangem 43.5% do total;
- Já no caso do PNRF as áreas de Protecção Parcial II correspondem a 61.6% das ocorrências identificadas.

Quadro 13. Cruzamento das localizações informais com as cartas de ordenamento dos IGT, Parque Natural da Ria Formosa e Sudoeste Alentejano e Costa Vicentina

Parque Natural	Localizações Categoria de espaço	N.º	%
PNSACV		**23**	***63,9***
	Áreas de Protecção Parcial	10	*43,5*
	Áreas de Intervenção Específica de Carácter Natural	3	*13,0*
	Áreas de Protecção Complementar	3	*13,0*
	Áreas de Protecção Total	1	*4,3*
	Áreas Urbanas	2	*8,7*
	Praias	4	*17,4*
PNRF		**13**	***36,1***
	Área Marinha – Protecção Parcial II	5	*38,4*
	Área Marinha – Protecção Parcial I	3	*23,1*
	Área Terrestre – Protecção Complementar	2	*15,4*
	Área Terrestre – Protecção Complementar I	3	*23,1*
Total		**36**	***100,0***

Fonte: CCDR Algarve

Ainda no âmbito das localizações inseridas em área de POOC, foram desenvolvidos alguns ensaios em ambiente SIG com recurso às cartas dos apoios de praia (escala 1:2000), no sentido de aferir a tipologia e as principais características de cada um dos locais estudados. Deste modo, podemos determinar que das 55 localizações inseridas em área de POOC:

- 41.8% dos locais referem-se a parques de estacionamento desqualificados do ponto de vista urbanístico pertencentes a apoios de praia;
- 25.5% dos locais referem-se a terrenos/baldios desqualificados do ponto de vista urbanístico;
- 18.2% dos locais referem-se a parques de estacionamentos pertencentes a apoios de praia;
- 12.7% dos locais referem-se a parques de estacionamento integrados em aglomerados urbanos;
- 1.8% dos locais referem-se a locais inseridos em margens de zonas lagunares/ribeirinha.

2.1.2. Confrontação com as cartas de condicionantes dos IGT

No que respeita às condicionantes identificadas nos instrumentos de gestão territorial, verifica-se que uma parte muito significativa das localizações (79,3%) encontra-se abrangida por uma ou mais condicionantes, enquanto que apenas cerca de 1/5 das localizações não está sujeita a qualquer condicionante.

O carácter fortemente condicionado das áreas onde se localizam as concentrações de auto-caravanas é reforçado pelo facto de, frequentemente, essas áreas estarem abrangidas simultânea e cumulativamente por várias condicionantes chegando, em algumas localizações, a estarem sobrepostas 5 condicionantes.

Destacando-se a evidência de que a maioria das localizações se encontra em áreas sob tutela do Instituto da Conservação da Natureza e da Biodiversidade (ICNB), resulta que:

1. Mais de metade das (58.7%) localizações estão situadas em área de Rede Natura 2000;
2. Quase metade das localizações (43.5%) estão situadas em área de Parque Natural (da Ria Formosa e da Costa Vicentina e do Sudoeste Alentejano);
3. Cerca de 37% estão em área pertencente à Reserva Ecológica Nacional (REN);
4. 1/5 das localizações estão em área pertencente ao Domínio Público Marítimo;
5. Por último, a Reserva Agrícola Nacional (RAN), em cujos terrenos se situam pouco mais de 3% dessas localizações.

Quadro 14. Número de condicionantes identificadas nas localizações informais

Localizações	N.º	%
Com condicionantes	**73**	***79,3***
1 condicionante	27	*29,3*
2 condicionantes	13	*14,1*
3 condicionantes	23	*25,0*
4 condicionantes	6	*6,5*
5 condicionantes	4	*4,3*
Sem condicionantes	**19**	***20,7***
Total	**92**	***100,0***

Fonte: CCDR Algarve

Quadro 15. Condicionantes e número de ocorrências identificadas nas localizações informais

Condicionante	N.º	*%*
Rede Natura 2000	54	*58,7*
Área de Parque Natural	40	*43,5*
Reserva Ecológica Nacional	34	*37,0*
Domínio Público Marítimo	18	*19,6*
Reserva Agrícola Nacional	3	*3,3*
Outras	14	*15,2*
Total	**---**	**---**

Fonte: CCDR Algarve

Não podendo obviamente efectuar uma transcrição dos textos dos referidos regimes quanto às actividades e usos permitidos nas áreas sujeitas às condicionantes acima descritas, tarefa necessariamente exaustiva, resulta no entanto evidente que, em função da natureza sensível destas áreas, a prática de uma actividade como o auto-caravanismo estará certamente excluída.

Aquando da realização dos inquéritos aos auto-caravanistas, apurou-se que a grande maioria dos auto-caravanistas (85%), quando aparcados fora dos Parques de Campismo (a situação mais frequente), procedem ao despejo das águas residuais ("águas cinzentas" e "águas negras"[10]) acumuladas nos veículos directamente nos locais onde estão aparcados.

Quando em área urbanas, o despejo das águas é efectuado nas sarjetas, em balneários públicos[11] e, com menor frequência, directamente para o solo. Se bem que, no caso de balneários públicos, as águas residuais sejam encaminhadas para as redes de saneamento, a descarga directa na rede carece de autorização da entidade gestora da mesma (autarquia, empresa municipal ou empresa multimunicipal), uma vez que o beneficiário de um sistema de drenagem e tratamento de águas residuais deve pagar pela

[10] - As águas cinzentas (*eaux grises*) são as águas saponáceas, provenientes dos sanitários e cozinha; as águas negras (*eaux noires*) são as águas com aditivos químicos, provenientes das instalações sanitárias das auto-caravanas.

[11] - O caso mais representativo é a situação que ocorre em Castro Marim, onde os balneários e lavadouros públicos são muito utilizados e frequentados pelos auto-caravanistas. Esta situação vem suscitando um forte desagrado na população residente na envolvente, queixando-se esta sobretudo da elevada frequência, dos maus cheiros produzidos pelas descargas das "águas negras" e do estacionamento desregrado destes veículos, em arruamentos que não estão dimensionados para este tipo de tráfego.

disponibilização e prestação desse serviço. Por outro lado, as redes devem estar dimensionadas para esse acréscimo de caudal e carga poluente, sob pena de representar risco para o seu funcionamento.
Já no caso da descarga directa para o solo tal constitui uma contra-ordenação ambiental muito grave punível com coima (Decreto-Lei 226A/2007 de 31 de Maio). De facto, não constitui uma boa prática ambiental, uma vez que os compostos dessas águas infiltram-se nos solos contribuindo para a poluição dos solos, dos aquíferos e das águas superficiais. Pode ainda induzir problemas de saúde pública, afectando assim as captações subterrâneas de abastecimento de água (públicas ou privadas) e pode ainda pôr em causa a qualidade de vida das populações quando associado à produção de maus cheiros.

Assim sendo, as sarjetas órgãos integrantes da rede de águas pluviais (águas das chuvas), apenas drenam para uma ETAR quando fazem parte de sistemas unitários (sistemas conjuntos de águas pluviais e residuais). No caso dos sistemas separativos (vulgar no caso do Algarve) as águas pluviais são drenadas para o meio receptor sem tratamento prévio, pelo que a descarga em sarjetas é uma prática totalmente desaconselhada.

Desta forma, estas práticas, se executadas, nas áreas classificadas e sujeitas às condicionantes acima referidas, as implicações serão imediatamente mais gravosas, dado o carácter de grande sensibilidade ecológica e ambiental destas áreas.

2.2. Fichas de caracterização dos locais informais do auto-caravanismo no Litoral da Região do Algarve

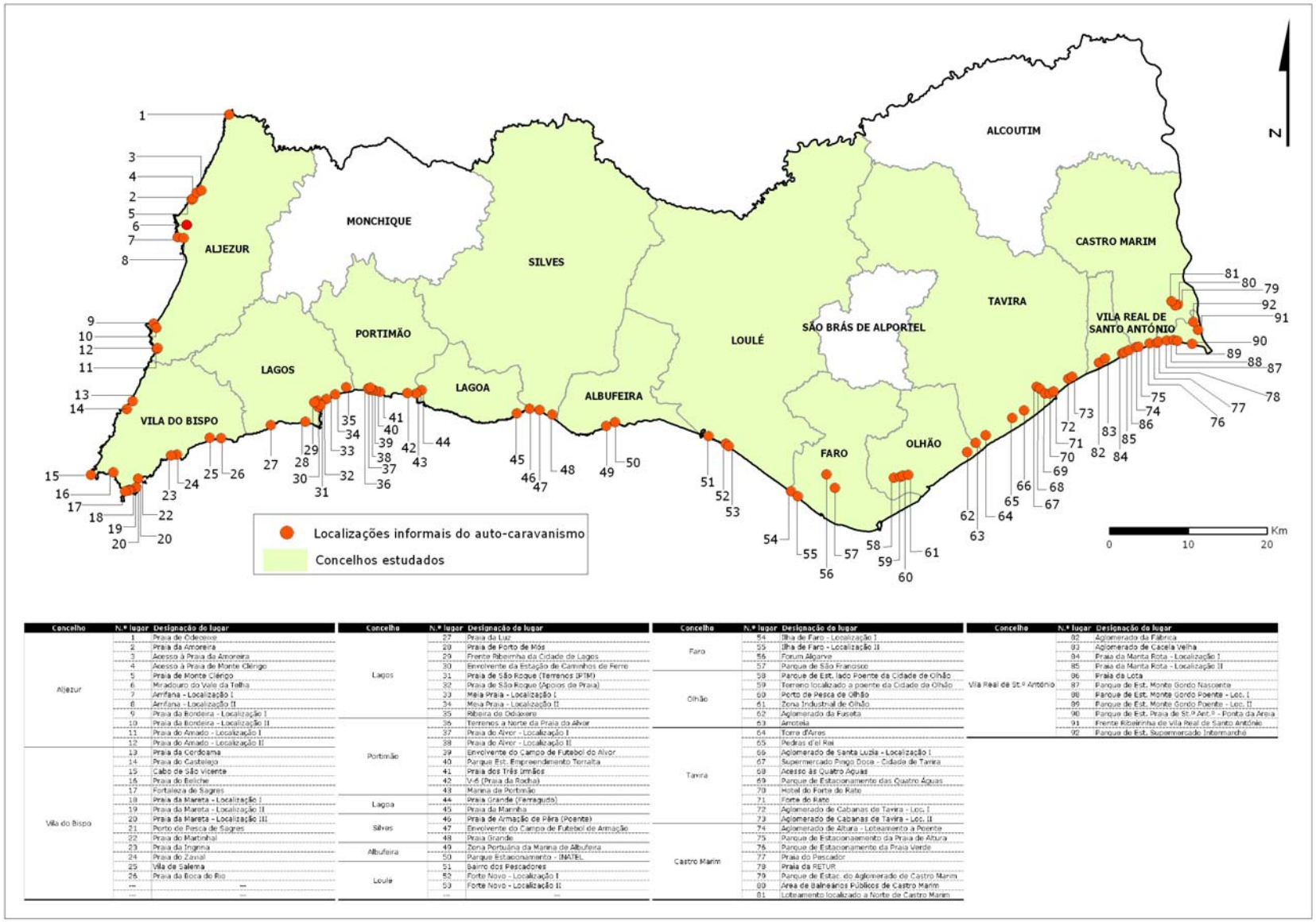
De seguida encontram-se expostas as fichas de caracterização, relativas a cada um dos locais informais estudados e analisados neste projecto (92 no seu total). Os dados quantitativos e qualitativos apresentados, em cada uma das fichas, reportam-se a um conjunto de informação que julgamos ser importante dar a conhecer, no sentido de perceber as verdadeiras implicações que o desenvolvimento desta actividade induz sobre o ordenamento do espaço rural e urbano e na gestão/disciplina do tráfego ao nível local.

Para o efeito, os dados apresentados são os seguintes:

1. Designação do Local;
2. Concelho;
3. Número de Auto-caravanas observadas;
    a. Máximo;
    b. Mínimo;
    c. Média.
4. Sinalética rodoviária existente;

5. Ocorrências/condicionantes existentes nos Instrumentos de gestão territorial (IGT) existentes para o local;
    a. Plano Director Municipal (PDM);
    b. Plano de Ordenamento da Orla Costeira (POOC);
    c. Plano de Ordenamento do Parque Natural – Parque Natural da Ria Formosa ou Parque Natural do Sudoeste Alentejano e Costa Vicentina;
    d. Outros instrumentos/directrizes – p. e., Rede Natura 2000.

Mapa 2. Identificação das localizações informais do auto-caravanismo na Região



Concelho	N.º lugar	Designação do lugar
Aljezur	1	Praia de Odeceixe
	2	Praia da Amoreira
	3	Acessos à Praia da Amoreira
	4	Acessos à Praia de Monte Clérigo
	5	Praia de Monte Clérigo
	6	Miradouro do Vale da Telha
	7	Arrifana - Localização I
	8	Arrifana - Localização II
	9	Praia da Bordeira - Localização I
	10	Praia da Bordeira - Localização II
	11	Praia do Amado - Localização I
	12	Praia do Amado - Localização II
Vila do Bispo	13	Praia da Cordoama
	14	Praia do Castelejo
	15	Cabo de São Vicente
	16	Praia do Beliche
	17	Fortaleza de Sagres
	18	Praia da Mareta - Localização I
	19	Praia da Mareta - Localização II
	20	Praia da Mareta - Localização III
	21	Porto de Pesca de Sagres
	22	Praia do Martinhal
	23	Praia da Ingrina
	24	Praia do Zavial
	25	Vila de Salema
	26	Praia da Boca do Rio
	...	...
	...	...

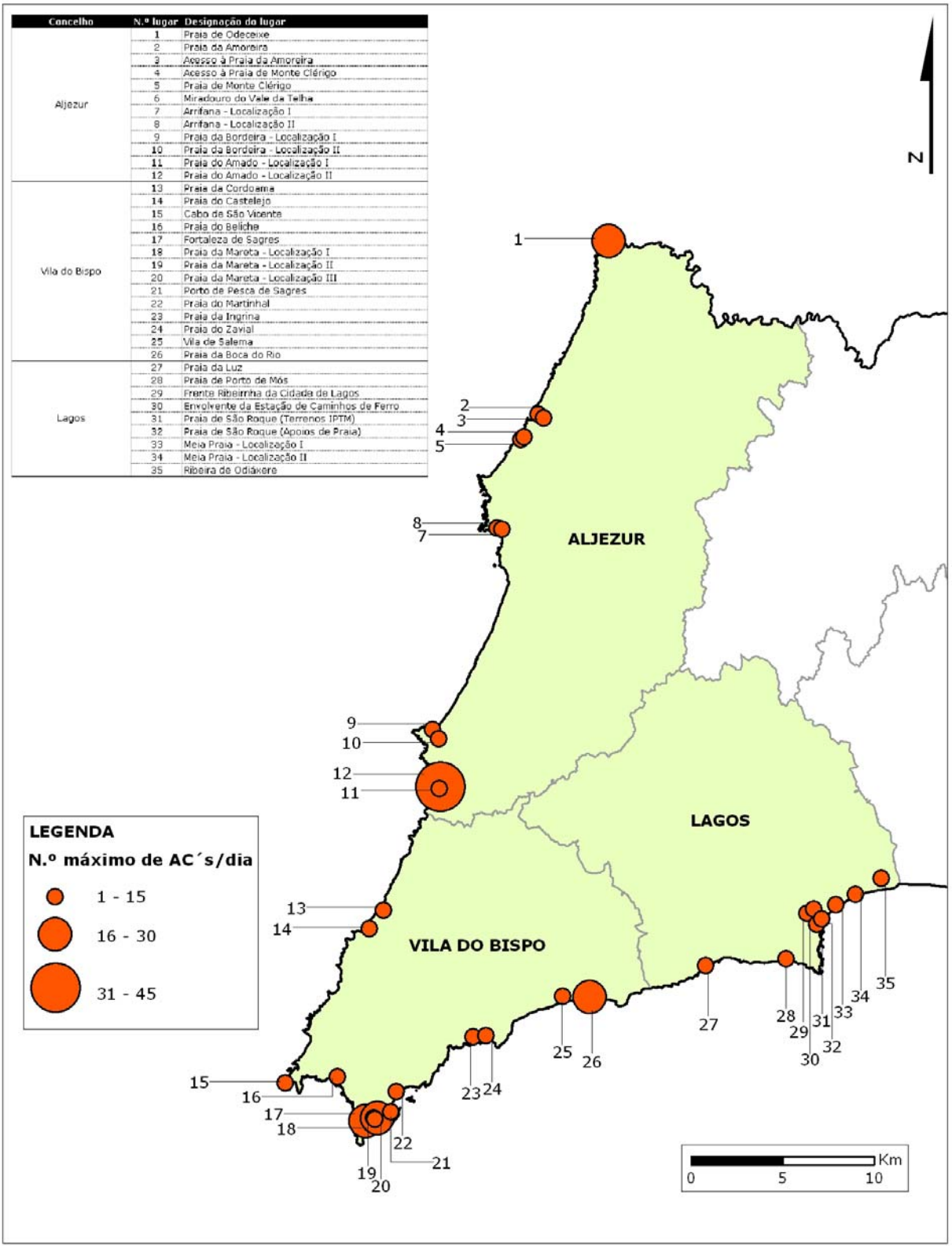
Concelho	N.º lugar	Designação do lugar
Lagos	27	Praia da Luz
	28	Praia de Porto de Mós
	29	Frente Ribeirinha da Cidade de Lagos
	30	Envolvente da Estação de Caminhos de Ferro
	31	Praia de São Roque (Terrenos IPTM)
	32	Praia de São Roque (Apoios de Praia)
	33	Meia Praia - Localização I
	34	Meia Praia - Localização II
	35	Ribeira de Odiáxere
Portimão	36	Terrenos a Norte da Praia da Alvor
	37	Praia do Alvor - Localização I
	38	Praia do Alvor - Localização II
	39	Envolvente do Campo de Futebol do Alvor
	40	Parque Est. Empreendimento Terralta
	41	Praia dos Três Irmãos
	42	V-6 (Praia da Rocha)
	43	Marina de Portimão
Lagoa	44	Praia Grande (Ferragudo)
	45	Praia da Marinha
Silves	46	Praia de Armação de Pêra (Poente)
	47	Envolvente do Campo de Futebol de Armação
	48	Praia Grande
Albufeira	49	Zona Portuária da Marina de Albufeira
	50	Parque Estacionamento - INATEL
Loulé	51	Bairro dos Pescadores
	52	Forte Novo - Localização I
	53	Forte Novo - Localização II
	...	...

Concelho	N.º lugar	Designação do lugar
Faro	54	Ilha de Faro - Localização I
	55	Ilha de Faro - Localização II
	56	Forum Algarve
	57	Parque de São Francisco
Olhão	58	Parque de Est. lado Poente da Cidade de Olhão
	59	Terreno localizado a poente da Cidade de Olhão
	60	Porto de Pesca de Olhão
	61	Zona Industrial de Olhão
	62	Aglomerado da Fuseta
	63	Amoreira
Tavira	64	Torre d'Ares
	65	Pedras d'el Rei
	66	Aglomerado de Santa Luzia - Localização I
	67	Supermercado Pingo Doce - Cidade de Tavira
	68	Acesso às Quatro Águas
	69	Parque de Estacionamento das Quatro Águas
	70	Hotel do Forte do Rato
	71	Forte do Rato
	72	Aglomerado de Cabanas de Tavira - Loc. I
	73	Aglomerado de Cabanas de Tavira - Loc. II
Castro Marim	74	Aglomerado de Altura - Loteamento a Poente
	75	Parque de Estacionamento da Praia de Altura
	76	Parque de Estacionamento da Praia Verde
	77	Praia do Pescador
	78	Praia da RETUR
	79	Parque de Estac. do Aglomerado de Castro Marim
	80	Area de Balneários Públicos de Castro Marim
	81	Loteamento localizado a Norte de Castro Marim

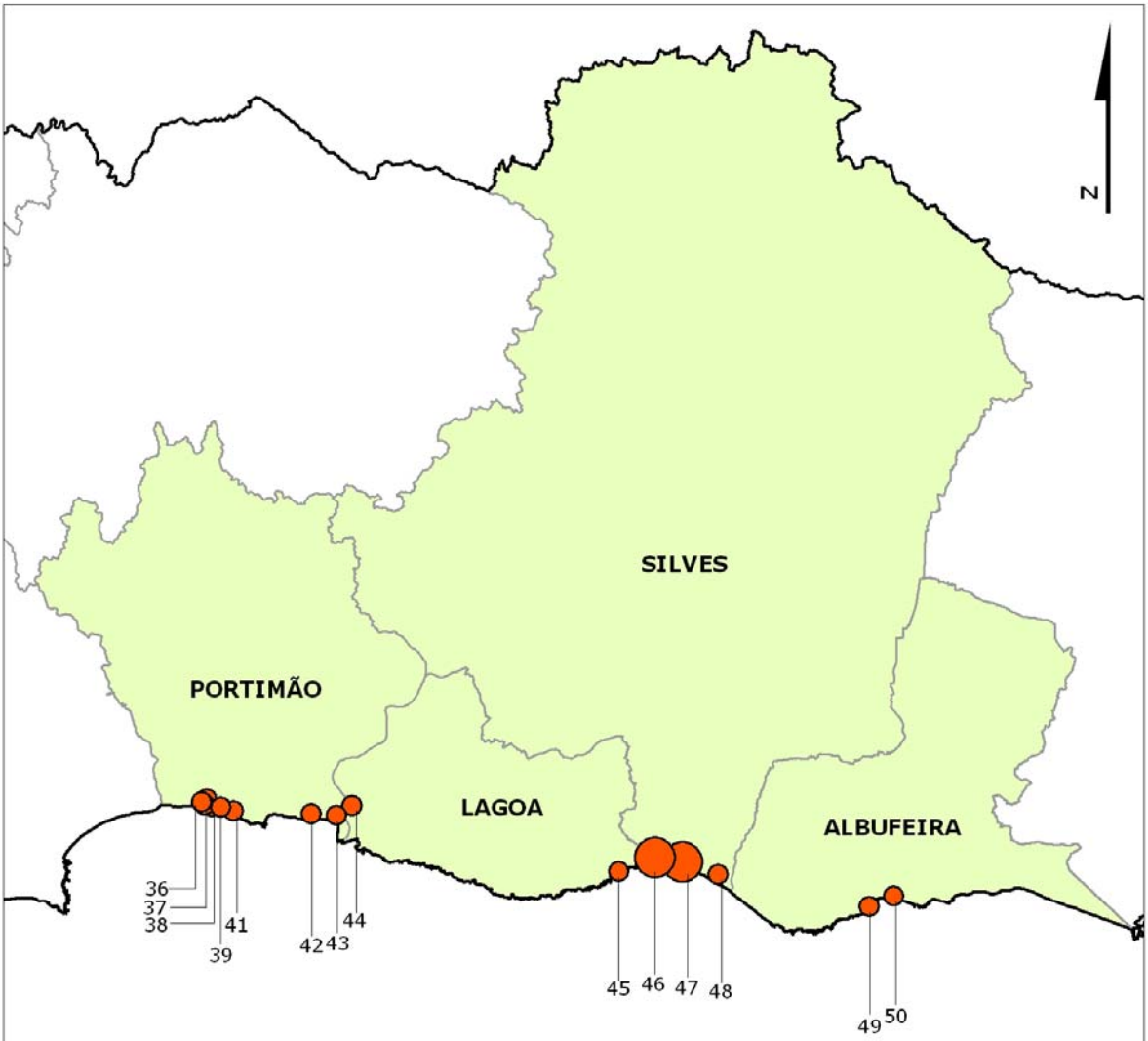
Concelho	N.º lugar	Designação do lugar
Vila Real de St.º António	82	Aglomerado da Fábrica
	83	Aglomerado de Cacela Velha
	84	Praia da Manta Rota - Localização I
	85	Praia da Manta Rota - Localização II
	86	Praia da Lota
	87	Parque de Est. Monte Gordo Nascente
	88	Parque de Est. Monte Gordo Poente - Loc. I
	89	Parque de Est. Monte Gordo Poente - Loc. II
	90	Parque de Est. Praia de St.º Ant.º - Ponta da Areia
	91	Frente Ribeirinha de Vila Real de Santo António
	92	Parque de Est. Supermercado Intermarché

Mapa 3. Identificação das localizações informais do auto-caravanismo nos Concelhos de Aljezur, Vila do Bispo e Lagos

Concelho	N.º lugar	Designação do lugar
Aljezur	1	Praia de Odeceixe
	2	Praia da Amoreira
	3	Acesso à Praia da Amoreira
	4	Acesso à Praia de Monte Clérigo
	5	Praia de Monte Clérigo
	6	Miradouro do Vale da Telha
	7	Arrifana - Localização I
	8	Arrifana - Localização II
	9	Praia da Bordeira - Localização I
	10	Praia da Bordeira - Localização II
	11	Praia do Amado - Localização I
	12	Praia do Amado - Localização II
Vila do Bispo	13	Praia da Cordoama
	14	Praia do Castelejo
	15	Cabo de São Vicente
	16	Praia do Beliche
	17	Fortaleza de Sagres
	18	Praia da Mareta - Localização I
	19	Praia da Mareta - Localização II
	20	Praia da Mareta - Localização III
	21	Porto de Pesca de Sagres
	22	Praia do Martinhal
	23	Praia da Ingrina
	24	Praia do Zavial
	25	Vila de Salema
	26	Praia da Boca do Rio
Lagos	27	Praia da Luz
	28	Praia de Porto de Mós
	29	Frente Ribeirinha da Cidade de Lagos
	30	Envolvente da Estação de Caminhos de Ferro
	31	Praia de São Roque (Terrenos IPTM)
	32	Praia de São Roque (Apoios de Praia)
	33	Meia Praia - Localização I
	34	Meia Praia - Localização II
	35	Ribeira de Odiáxere

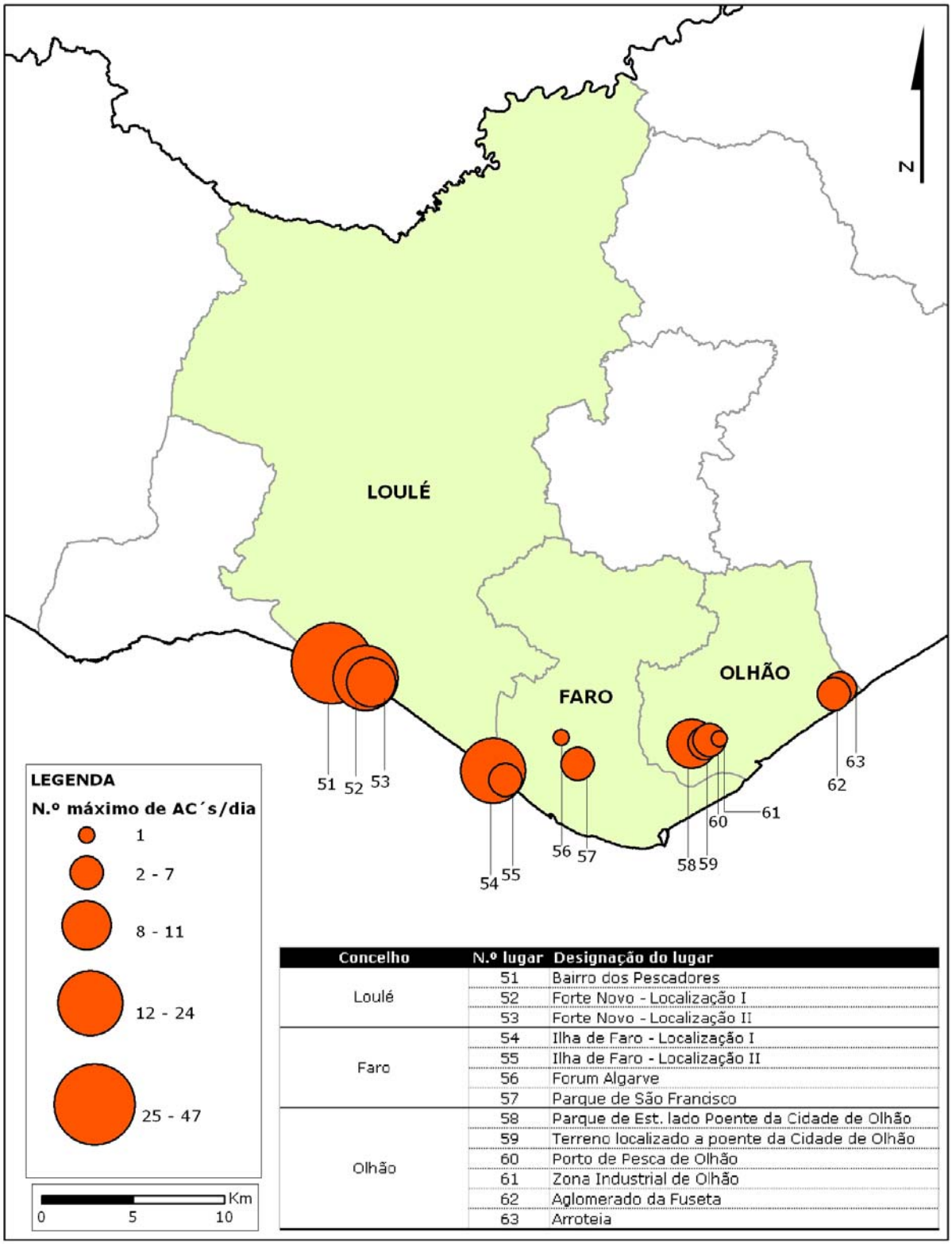


Mapa 4. Identificação das localizações informais do auto-caravanismo nos Concelhos de Portimão, Lagoa, Silves e Albufeira



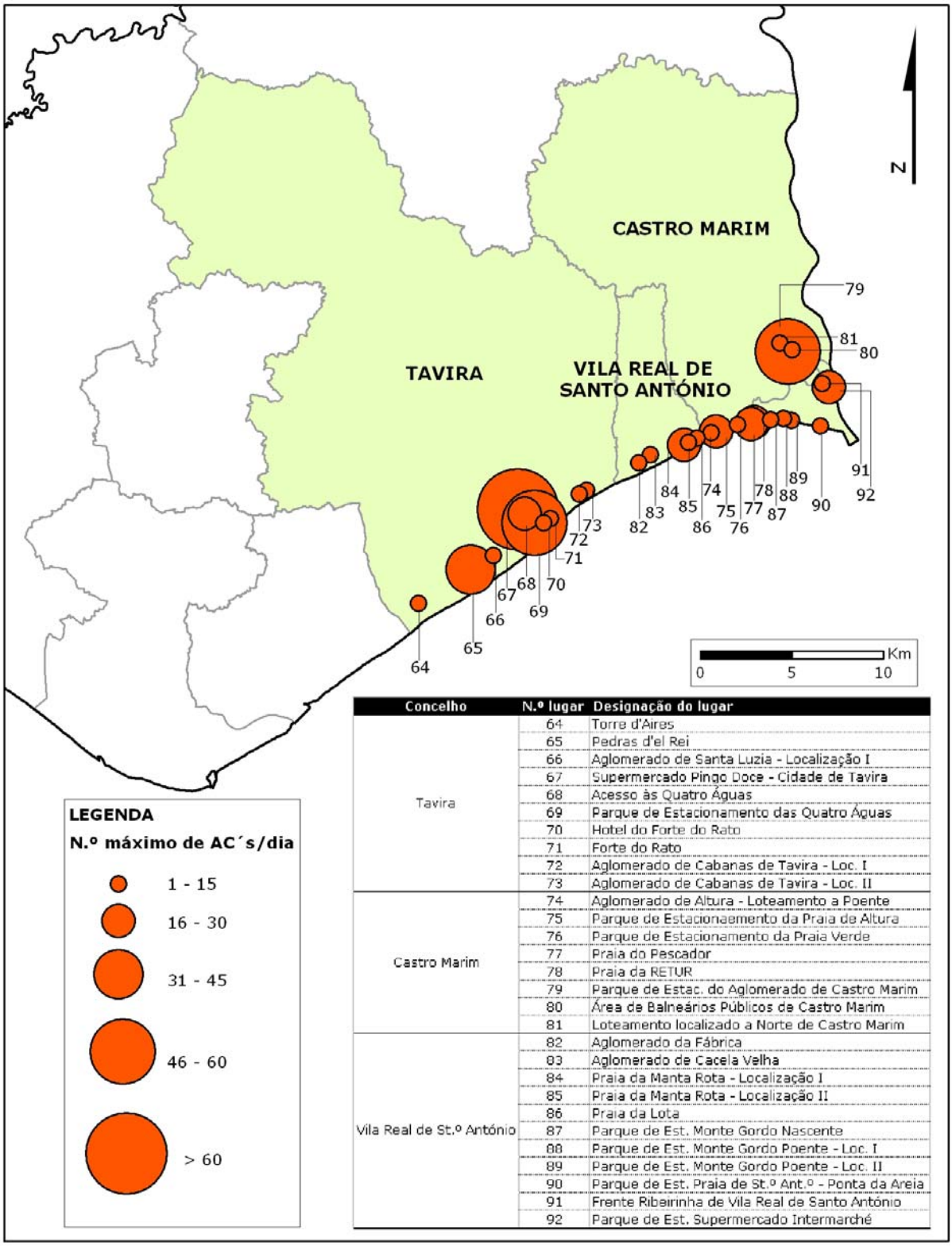
Concelho	N.º lugar	Designação do lugar
Portimão	36	Terrenos a Norte da Praia do Alvor
	37	Praia do Alvor - Localização I
	38	Praia do Alvor - Localização II
	39	Envolvente do Campo de Futebol do Alvor
	40	Parque Est. Empreendimento Torralta
	41	Praia dos Três Irmãos
	42	V-6 (Praia da Rocha)
	43	Marina de Portimão
Lagoa	44	Praia Grande (Ferragudo)
	45	Praia da Marinha
Silves	46	Praia de Armação de Pêra (Poente)
	47	Envolvente do Campo de Futebol de Armação
	48	Praia Grande
Albufeira	49	Zona Portuária da Marina de Albufeira
	50	Parque Estacionamento - INATEL

Mapa 5. Identificação das localizações informais do auto-caravanismo nos Concelhos de Loulé, Faro e Olhão



Concelho	N.º lugar	Designação do lugar
Loulé	51	Bairro dos Pescadores
	52	Forte Novo - Localização I
	53	Forte Novo - Localização II
Faro	54	Ilha de Faro - Localização I
	55	Ilha de Faro - Localização II
	56	Forum Algarve
	57	Parque de São Francisco
Olhão	58	Parque de Est. lado Poente da Cidade de Olhão
	59	Terreno localizado a poente da Cidade de Olhão
	60	Porto de Pesca de Olhão
	61	Zona Industrial de Olhão
	62	Aglomerado da Fuseta
	63	Arroteia

Mapa 6. Identificação das localizações informais do auto-caravanismo nos Concelhos de Tavira, Castro Marim e Vila Real de Santo António



Concelho	N.º lugar	Designação do lugar
Tavira	64	Torre d'Aires
	65	Pedras d'el Rei
	66	Aglomerado de Santa Luzia - Localização I
	67	Supermercado Pingo Doce - Cidade de Tavira
	68	Acesso às Quatro Águas
	69	Parque de Estacionamento das Quatro Águas
	70	Hotel do Forte do Rato
	71	Forte do Rato
	72	Aglomerado de Cabanas de Tavira - Loc. I
	73	Aglomerado de Cabanas de Tavira - Loc. II
Castro Marim	74	Aglomerado de Altura - Loteamento a Poente
	75	Parque de Estacionamento da Praia de Altura
	76	Parque de Estacionamento da Praia Verde
	77	Praia do Pescador
	78	Praia da RETUR
	79	Parque de Estac. do Aglomerado de Castro Marim
	80	Área de Balneários Públicos de Castro Marim
	81	Loteamento localizado a Norte de Castro Marim
Vila Real de St.º António	82	Aglomerado da Fábrica
	83	Aglomerado de Cacela Velha
	84	Praia da Manta Rota - Localização I
	85	Praia da Manta Rota - Localização II
	86	Praia da Lota
	87	Parque de Est. Monte Gordo Nascente
	88	Parque de Est. Monte Gordo Poente - Loc. I
	89	Parque de Est. Monte Gordo Poente - Loc. II
	90	Parque de Est. Praia de St.º Ant.º - Ponta da Areia
	91	Frente Ribeirinha de Vila Real de Santo António
	92	Parque de Est. Supermercado Intermarché

| Aljezur |

N.º do lugar: 1 **Designação do lugar:** Praia de Odeceixe

Descrição do lugar: Terreno desqualificado localizado no topo da praia de Odeceixe. O local para além de se encontrar bastante próximo do centro do pequeno aglomerado, proporcionada ainda uma excelente vista panorâmica para o mar.

N.º de auto-caravanas observadas/dia

Máximo: 23 (Agosto 2007)
Mínimo: 1 (Maio de 2007)
Média: 6/dia

Sinalética: Sim. Parque de estacionamento de ambulâncias.





Instrumentos de Gestão Territorial (IGT):

PDM: Carta de Ordenamento: Espaços Agrícolas (cat.) Áreas Agricolas Especiais (sub-cat). Carta de Condicionantes: Área de Reserva (APPSACV); Reserva Agrícola Nacional
POOC: Não se verificam ocorrências
POPN: Áreas de Protecção Parcial
OUTROS: Rede Natura 2000

N.º do lugar: 2 **Designação do lugar:** Praia da Amoreira

Descrição do lugar: As auto-caravanas localizam-se no pequeno parque de estacionamento da praia da amoreira. No local existe ainda uma área de apoio aos banhistas (bar/restaurante).

N.º de auto-caravanas observadas/dia

Máximo: 6 (Janeiro e Fevereiro de 2007)
Mínimo: 0 (vários meses)
Média: 2/dia

Sinalética: Sim. PNSACV.





Instrumentos de Gestão Territorial (IGT):

PDM: Carta de Condicionantes: Áreas de Reserva (APPSACV); Reserva Ecológica Nacional
POOC: Espaços Naturais (class.) Dunares (cat.)
POPN: Áreas de Protecção Parcial (cat.)
OUTROS: Rede Natura 2000

N.º do lugar: 3 **Designação do lugar:** Acesso à praia da Amoreira

Descrição do lugar: Terreno contíguo à estrada de acesso à praia da Amoreira, localizado um pouco antes do parque de estacionamento (anterior localização).

N.º de auto-caravanas observadas/dia

Máximo: 6 (Janeiro 2007)

Mínimo: 0 (Outubro 2007)

Média: 2

Sinalética: Sim. PNSACV.





Instrumentos de Gestão Territorial (IGT):

PDM: Carta de Ordenamento: Espaços Naturais (cat.) Áreas Preferencias de Especial Interesse Ecológico (sub-cat). Carta de Condicionantes: Áreas de Reserva (APPSACV); Domínio Público Marítimo; Reserva Ecológica Nacional

POOC: Não se verificam ocorrências

POPN: Áreas de protecção parcial (cat.)

OUTROS: Rede Natura 2000

N.º do lugar: 4 **Designação do lugar:** Acesso à praia de Monte Clérigo

Descrição do lugar: Pequena área de estacionamento localizada junto à estrada de acesso ao aglomerado de Monte Clérigo (lado norte).

N.º de auto-caravanas observadas/dia

Máximo: 6 (Agosto de 2007)

Mínimo: 0 (vários meses)

Média: 1/dia

Sinalética: Não.





Instrumentos de Gestão Territorial (IGT):

PDM: Carta de Condicionantes: Áreas de Reserva (APPSACV); Domínio Público Marítimo; Reserva Ecológica Nacional

POOC: Espaços Naturais (class.) Protecção (cat.)

POPN: Áreas de Protecção Parcial (cat.)

OUTROS: Rede Natura 2000

N.º do lugar: 5 **Designação do lugar:** Praia de Monte Clérigo

Descrição do lugar: Parque de estacionamento existente no seio do pequeno aglomerado de Monte Clérigo. Junto ao local existe ainda o bar/restaurante de apoio aos utentes da praia.

N.º de auto-caravanas observadas/dia

Máximo: 7 (Agosto de 2007)

Mínimo: 0 (vários meses)

Média: 2/dia

Sinalética: Não.





Instrumentos de Gestão Territorial (IGT):

PDM: Carta de ordenamento: Espaços Urbanos (cat.). Carta de condicionantes: Áreas de Reserva (APPSACV)

POOC: Espaços Urbanos, Urbanizáveis e Turísticos (class.)

POPN: Áreas Urbanas (cat.)

OUTROS: Rede Natura 2000

N.º do lugar: 6 **Designação do lugar:** Miradouro do Vale da Telha

Descrição do lugar: Área de miradouro, localizada a poente do empreendimento do Vale da Telha.

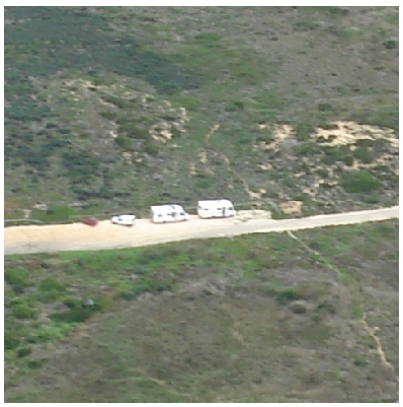
N.º de auto-caravanas observadas/dia

Máximo: 2 (Janeiro de 2007)

Mínimo: 0 (vários meses)

Média: inferior a 1/dia

Sinalética: Não.





Instrumentos de Gestão Territorial (IGT):

PDM: Carta de Ordenamento: Espaços Naturais (cat.) Áreas Preferenciais de Especial Interesse Ecológico (sub-cat.); Carta de Condicionantes: Reserva Ecológica Nacional; Áreas de Reserva (APPSACV)

POOC: Espaços Naturais (class.) Protecção (cat.)

POPN: Áreas de Protecção Parcial (cat.)

OUTROS: Rede Natura 2000

N.º do lugar: 7 **Designação do lugar:** Arrifana – Localização I

Descrição do lugar: Terreno desqualificado contíguo à estrada que atravessa e estrutura o aglomerado da Arrifana. Junto ao local encontra-se o acesso à zona da praia.

N.º de auto-caravanas observadas/dia

Máximo: 3 (Agosto 2007)

Mínimo: 0 (vários meses

Média: 1/dia

Sinalética: Sim. Proibido estacionar auto-caravana.





Instrumentos de Gestão Territorial (IGT):

PDM: Carta de Condicionantes: Áreas de Reserva (APPSACV); Reserva Ecológica Nacional

POOC: Espaços Naturais (class.) Protecção (cat.)

POPN: Áreas de Protecção Complementar (cat.)

OUTROS: Rede Natura 2000

N.º do lugar: 8 **Designação do lugar:** Arrifana – Localização II

Descrição do lugar: Local com características semelhantes ao anterior (número 7.). Localiza-se do lado poente do aglomerado.

N.º de auto-caravanas observadas/dia

Máximo: 3 (Fevereiro 2007)

Mínimo: 0 (vários meses)

Média: 1/dia

Sinalética: Não.





Instrumentos de Gestão Territorial (IGT):

PDM: Carta de Ordenamento: Espaços Urbanos (cat.). Carta de Condicionantes: Áreas de Reserva (APPSACV); Reserva Ecológica Nacional

POOC: Não se verificam ocorrências

POPN: Áreas Urbanas (cat.)

OUTROS: Rede Natura 2000

N.º do lugar: 9 **Designação do lugar:** Praia da Bordeira – Localização I

Descrição do lugar: Local situado fora do aglomerado da Carrapateira, mais especificamente num terreno localizado a poente e contíguo à estrada de acesso à praia da Bordeira.

N.º de auto-caravanas observadas/dia

Máximo: 12 (Agosto 2007)

Mínimo: 1 (Julho de 2007)

Média: 4/dia

Sinalética: Não.





Instrumentos de Gestão Territorial (IGT):

PDM: Carta de Condicionantes: Áreas de Reserva (APPSACV); Reserva Ecológica Nacional

POOC: Espaços Naturais (class.) Protecção (cat.); Áreas de Protecção Total (PNSACV)

POPN: Áreas de Protecção Total

OUTROS: Rede Natura 2000

N.º do lugar: 10 **Designação do lugar:** Praia da Bordeira – Localização II

Descrição do lugar: Área localizada a sul da praia da Bordeira, junto ao acesso pedonal (passadiço) da praia. O local é utilizado como parque de estacionamento pelos utentes da praia na ausência de local próprio. No local está actualmente a ser construído um bar/restaurante de apoio.

N.º de auto-caravanas observadas/dia

Máximo: 7 (Agosto de 2007)

Mínimo: 1 (vários meses)

Média: 3/dia

Sinalética: Não.





Instrumentos de Gestão Territorial (IGT):

PDM: Carta de Ordenamento: Espaços Naturais (cat.) Áreas Preferenciais de Especial Interesse Ecológico (sub-cat). Carta de Condicionantes: Áreas de Reserva (APPSACV); Reserva Ecológica Nacional

POOC: Não se verificam ocorrências

POPN: Áreas de Protecção Parcial (cat.)

OUTROS: Rede Natura 2000

N.º do lugar: 11 **Designação do lugar:** Praia do Amado – Localização I

Descrição do lugar: Terreno desqualificado localizado no topo da praia do Amado.

N.º de auto-caravanas observadas/dia

Máximo: 14 (Agosto 2007)

Mínimo: 0 (Março de 2007)

Média: 5/dia

Sinalética: Sim. PNSACV.





Instrumentos de Gestão Territorial (IGT):

PDM: Carta de Condicionantes: Áreas de Reserva (APPSACV); Reserva Ecológica Nacional

POOC: Espaço de Praias Marítimas (class.)

POPN: Áreas de Protecção Parcial (cat.)

OUTROS: Rede Natura 2000

N.º do lugar: 12 **Designação do lugar:** Praia do Amado – Localização II

Descrição do lugar: Área de estacionamento da praia do Amado.

N.º de auto-caravanas observadas/dia

Máximo: 35 (Agosto 2007)

Mínimo: 0 (Março de 2007)

Média: 7/dia

Sinalética: Sim. PNSACV.





Instrumentos de Gestão Territorial (IGT):

PDM: Carta de Ordenamento: Espaços Agrícolas (cat.) Áreas Agrícolas Especiais (sub-cat). Carta de Condicionantes: Áreas de Reserva (APPSACV); Reserva Ecológica Nacional

POOC: Não se verificam ocorrências

POPN: Áreas de Protecção Parcial (cat.)

OUTROS: Rede Natura 2000

| Vila do Bispo |

N.º do lugar: 13 **Designação do lugar:** Praia da Cordoama

Descrição do lugar: Pequena área de estacionamento que serve de apoio aos banhistas. O acesso ao local é bastante difícil devido ao estado do piso.

N.º de auto-caravanas observadas/dia

Máximo: 4 (Agosto 2007)

Mínimo: 0 (vários meses)

Média: 6/dia

Sinalética: Não



Instrumentos de Gestão Territorial (IGT):

PDM: Carta de Condicionantes: Área de Reserva (APPSACV); Servidões do Domínio Público Marítimo

POOC: Espaços Naturais (class.) Áreas de Protecção (cat.)

POPN: Áreas Prioritárias para a Conservação da Natureza (class.) Áreas de Protecção Parcial (cat.)

OUTROS: Rede Natura 2000

N.º do lugar: 14 **Designação do lugar:** Praia do Castelejo

Descrição do lugar: Consiste no parque de estacionamento da praia do Castelejo.

N.º de auto-caravanas observadas/dia

Máximo: 3 (Agosto de 2007)

Mínimo: 0 (vários meses)

Média: inferior a 1/dia

Sinalética: Sim. PNSACV





Instrumentos de Gestão Territorial (IGT):

PDM: Carta de Condicionantes: Áreas de Reserva (APPSACV); Perímetros Florestais e Mata Nacional do Barão de São João; Reserva Biogenética de Sagres; Domínio Público Hídrico

POOC: Espaços Naturais (class.) Protecção (cat.)

POPN: Áreas de Intervenção Específica (class.) Áreas de Intervenção Específica de Carácter Natural (cat.)

OUTROS: Rede Natura 2000

N.º do lugar: 15 **Designação do lugar:** Cabo de São Vicente

Descrição do lugar: Consiste na área de estacionamento existente no local para os visitantes/turistas.

N.º de auto-caravanas observadas/dia

Máximo: 3 (Janeiro e Abril de 2007)

Mínimo: 0 (Março de 2007)

Média: 1/dia

Sinalética: Sim. Parque de ligeiros.





Instrumentos de Gestão Territorial (IGT):

PDM: Carta de Condicionantes: Áreas de Reserva (APPSACV); Reserva Biogenética de Sagres

POOC: Espaços Naturais (class.) Áreas de Intervenção Específica de Carácter Natural (cat.)

POPN: Não se verificam ocorrências

OUTROS: Rede Natura 2000

N.º do lugar: 16 **Designação do lugar:** Praia do Beliche

Descrição do lugar: Local situado entre o Cabo de S. Vicente e a Fortaleza de Sagres. Os auto-caravanistas aparcam no terreno contíguo à estrada, no terreno em frente aos bar/restaurante que existe no local.

N.º de auto-caravanas observadas/dia

Máximo: 4 (Fevereiro 2007)

Mínimo: 0 (Junho de 2007)

Média: 2/dia

Sinalética: Sim. Proibido estacionar AC das 20:00 as 8:00.





Instrumentos de Gestão Territorial (IGT):

PDM: Carta de Condicionantes: Áreas de Reserva (APPSACV); Reserva Biogenética de Sagres

POOC: Espaços Naturais (cat.) Protecção (cat.)

POPN: Áreas de Intervenção Específica (class.) Áreas de Intervenção Específica de Carácter Natural (cat.)

OUTROS: Rede Natura 2000

N.º do lugar: 17 **Designação do lugar:** Fortaleza de Sagres

Descrição do lugar: Parque de estacionamento dotado de uma área considerável, pertencente à fortaleza de Sagres. A riqueza paisagística e patrimonial são alguns dos factores que contribuem para a intensa ocupação que este local possui ao longo de todo o ano.

N.º de auto-caravanas observadas/dia

***Máximo*:** 28 (Fevereiro 2007)

***Mínimo*:** 3 (Abril e Maio de 2007)

***Média*:** 10/dia

Sinalética: Sim. Parque de viaturas ligeiras.





Instrumentos de Gestão Territorial (IGT):

***PDM*:** Carta de condicionantes: Áreas de Reserva (APPSACV); Reserva Biogenética de Sagres

***POOC*:** Espaços Naturais (class.) Protecção (cat.)

***POPN*:** Áreas de Intervenção Específica (class.) Áreas de Intervenção Específica de Carácter Natural (cat.)

***OUTROS*:** Rede Natura 2000

N.º do lugar: 18 **Designação do lugar:** Praia da Mareta – Localização I

Descrição do lugar: No contexto da praia da Mareta os auto-caravanistas utilizam três locais distintos. O primeiro local consiste na pequena área de estacionamento que existe no topo norte.

N.º de auto-caravanas observadas/dia

***Máximo*:** 14 (Agosto 2007)

***Mínimo*:** 0 (vários meses)

***Média*:** 3/dia

Sinalética: Não





Instrumentos de Gestão Territorial (IGT):

***PDM*:** Carta de Ordenamento: Espaços Urbanos e Urbanizáveis – Áreas Urbanizáveis; Carta de Condicionantes: Áreas de Reserva (APPSACV)

***POOC*:** Não se verificam ocorrências

***POPN*:** Não se verificam ocorrências

***OUTROS*:** Rede Natura 2000

N.º do lugar: 19 **Designação do lugar:** Praia da Mareta – Localização II

Descrição do lugar: O segundo local consiste no terreno localizado também no topo norte da praia da Mareta, junto ao bar/restaurante. O local encontra-se desqualificado do ponto de vista urbanístico.

N.º de auto-caravanas observadas/dia

Máximo: 21 (Fevereiro 2007)

Mínimo: 1 (Setembro 2007)

Média: 6/dia

Sinalética: Não.





Instrumentos de Gestão Territorial (IGT):

PDM: Carta de Condicionantes: Áreas de Reserva (APPSACV)

POOC: Espaços Naturais (class.) Protecção (cat.)

POPN: Ámbiente Marítimo (class.) Praias (cat.)

OUTROS: Rede Natura 2000

N.º do lugar: 20 **Designação do lugar:** Praia da Mareta – Localização III

Descrição do lugar: Local com características semelhantes ao anterior (número 19.).

N.º de auto-caravanas observadas/dia

Máximo: 6 (Janeiro de 2007)

Mínimo: 0 (Setembro e Outubro de 2007)

Média: 2/dia

Sinalética: Sim. Proibido estacionar caravanas.





Instrumentos de Gestão Territorial (IGT):

PDM: Carta de Condicionantes: Áreas de Reserva (APPSACV)

POOC: Espaços Naturais (class.) Protecção (cat.)

POPN: Ambiente Marítimo (class.) Praias (cat.)

OUTROS: Rede Natura 2000

N.º do lugar: 21 **Designação do lugar:** Porto de Pesca de Sagres

Descrição do lugar: Zona de estacionamento existente no interior do porto de pesca de Sagres.

N.º de auto-caravanas observadas/dia

Máximo: 2 (Agosto 2007)

Mínimo: 0 (Julho de 2007)

Média: inferior a 1/dia

Sinalética: Não.





Instrumentos de Gestão Territorial (IGT):

PDM: Carta de Ordenamento: Espaços Não Urbanizáveis. Carta de Condicionantes: Área de Paisagem Protegida do PNSACV

POOC: Não se verificam ocorrências

POPN: Áreas Prioritárias para a Conservação da Natureza (class.) Áreas de Protecção Complementar (cat.)

OUTROS: Rede Natura 2000

N.º do lugar: 22 **Designação do lugar:** Praia do Martinhal

Descrição do lugar: Os auto-caravanistas estacionam nos terrenos envolventes à praia do Martinhal e também junto à área de apoio dos utentes da praia (bar/restaurante).

N.º de auto-caravanas observadas/dia

Máximo: 10 (Agosto 2007)

Mínimo: 0 (vários meses)

Média: 2/dia

Sinalética: Sim. Proibido estacionar caravanas.





Instrumentos de Gestão Territorial (IGT):

PDM: Carta de Condicionantes: Áreas de Reserva (APPSACV); Servidões do Domínio Público Hídrico

POOC: Espaços Naturais (class.) Zonas Húmidas (cat.)

POPN: Áreas Prioritárias para a Conservação da Natureza (class.) Áreas de Protecção Parcial (cat.)

OUTROS: Rede Natura 2000

N.º do lugar: 23 **Designação do lugar:** Praia da Ingrina

Descrição do lugar: Terrenos localizados a poente da praia da Ingrina. Junto ao local encontra-se sediado o parque de campismo da Ingrina.

N.º de auto-caravanas observadas/dia

Máximo: 10 (Março de 2007)

Mínimo: 0 (Outubro 2007)

Média: 4/dia

Sinalética: Não.





Instrumentos de Gestão Territorial (IGT):

PDM: Carta de Condicionantes: Áreas de Reserva (APPSACV)

POOC: Espaços Naturais (class.) Protecção (cat.)

POPN: Ambiente Marítimo (class.) Praias (cat.)

OUTROS: Rede Natura 2000

N.º do lugar: 24 **Designação do lugar:** Praia do Zavial

Descrição do lugar: Os auto-caravanistas utilizam a pequena área de estacionamento de apoio aos utentes da praia do Zavial. Foram recentemente efectuadas obras no local o que levou à requalificação do mesmo.

N.º de auto-caravanas observadas/dia

Máximo: 9 (Março 2007)

Mínimo: 0 (vários meses)

Média: 2/dia

Sinalética: Sim. PNSACV.





Instrumentos de Gestão Territorial (IGT):

PDM: Carta de Condicionantes: Áreas de Reserva (APPSACV); Domínio Público Marítimo

POOC: Espaços Naturais (class.) Protecção (cat.)

POPN: Áreas Prioritárias para a Conservação da Natureza (class.) Áreas de Protecção Complementar (cat.)

OUTROS: Rede Natura 2000

N.º do lugar: 25 **Designação do lugar:** Vila de Salema

Descrição do lugar: Terreno desqualificado do ponto de vista urbanístico localizado no centro do aglomerado de Salema.

N.º de auto-caravanas observadas/dia

Máximo: 9 (Março de 2007)

Mínimo: 0 (vários meses)

Média: 4/dia

Sinalética: Sim. Proibido estacionar caravanas.





Instrumentos de Gestão Territorial (IGT):

PDM: Carta de Ordenamento: Perímetros Urbanos. Carta de Condicionantes: Área de Paisagem Protegida do Sudoeste Alentejano e Costa Vicentina

POOC: Não se verificam ocorrências

POPN: Não se verificam ocorrências

OUTROS: Rede Natura 2000

N.º do lugar: 26 **Designação do lugar:** Praia da Boca do Rio

Descrição do lugar: Difícil seria não encontrar auto-caravanas neste local. A beleza natural, o contacto com o mar, o sossego e a segurança, são alguns dos factores que potenciam o surgir de veículos no local. O terreno onde os auto-caravanistas permanecem encontra-se totalmente desqualificado em termos urbanísticos.

N.º de auto-caravanas observadas/dia

Máximo: 26 (Agosto 2007)

Mínimo: 0 (Julho de 2007)

Média: 12/dia

Sinalética: Não.





Instrumentos de Gestão Territorial (IGT):

PDM: Carta de Condicionantes: Áreas de Reserva (APPSACV); Domínio Público Marítimo

POOC: Espaço de praias marítimas (class.)

POPN: Ambiente Marítimo (class.) Praias (cat.)

OUTROS: Rede Natura 2000

| Lagos |

N.º do lugar: 27 **Designação do lugar:** Praia da Luz

Descrição do lugar: Os auto-caravanistas optam por se fixar num terreno desqualificado, junto ao limite da falésia a poente do aglomerado da Luz. A envolvente é caracterizada pelo desenvolvimento de um número considerável de projectos de loteamento, grande parte, em fase de concretização.

N.º de auto-caravanas observadas/dia

Máximo: 10 (Janeiro 2007)

Mínimo: 0 (vários meses)

Média: 2/dia

Sinalética: Não





Instrumentos de Gestão Territorial (IGT):

PDM: Carta de Condicionantes: Reserva Ecológica Nacional

POOC: Espaços Naturais (class.) Arribas (cat.)

POPN: Não se verificam ocorrências

OUTROS: Não se verificam ocorrências

N.º do lugar: 28 **Designação do lugar:** Praia de Porto de Mós

Descrição do lugar: Extenso terreno localizado junto à praia de Porto de Mós que serve como parque de estacionamento para os utentes da praia.

N.º de auto-caravanas observadas/dia

Máximo: 2 (Abril e Julho de 2007)

Mínimo: 0 (vários meses)

Média: inferior a 1/dia

Sinalética: Não.





Instrumentos de Gestão Territorial (IGT):

PDM: Carta de Ordenamento: Zonas Urbanas (class.) Verde Urbano (cat.)

POOC: Espaços Naturais (class.) Enquadramento (cat.)

POPN: Não se verificam ocorrências

OUTROS: Não se verificam ocorrências

N.º do lugar: 29 **Designação do lugar:** Frente ribeirinha da Cidade de Lagos

Descrição do lugar: Os auto-caravanistas utilizam os vários locais de estacionamento que existem ao longo da marginal da Cidade de Lagos.

N.º de auto-caravanas observadas/dia

Máximo: 12 (Agosto 2007)

Mínimo: 2 (Junho e Agosto de 2007)

Média: 4/dia

Sinalética: Sim. Proibido estacionar caravana.





Instrumentos de Gestão Territorial (IGT):

PDM: Carta de Ordenamento: Zonas Urbanas (class.) Áreas Urbanas (cat.)

POOC: Não se verificam ocorrências

POPN: Não se verificam ocorrências

OUTROS: Não se verificam ocorrências

N.º do lugar: 30 **Designação do lugar:** Envolvente da estação de caminhos de ferro

Descrição do lugar: Do lado nascente da Cidade de Lagos, mais propriamente, no perímetro circundante à estação de caminhos de ferro é habitual verificar a presença de algumas auto-caravanas estacionadas, em particular, no parque de estacionamento da escola preparatória.

N.º de auto-caravanas observadas/dia

Máximo: 11 (Agosto 2007)

Mínimo: 1 (Julho de 2007)

Média: 4/dia

Sinalética: Sim. Proibido estacionar auto-caravana.





Instrumentos de Gestão Territorial (IGT):

PDM: Carta de Ordenamento: Zonas de Ocupação Turística (class.)

POOC: Não se verificam ocorrências

POPN: Não se verificam ocorrências

OUTROS: Não se verificam ocorrências

N.º do lugar: 31 **Designação do lugar:** Praia de São Roque – Localização I

Descrição do lugar: Terreno desqualificado, sob jurisdição do Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos (IPTM).

N.º de auto-caravanas observadas/dia

Máximo: 4 (Março de 2007)

Mínimo: 0 (Junho de 2007)

Média: 2/dia

Sinalética: Sim. Proibido estacionar caravanas.



Instrumentos de Gestão Territorial (IGT):

PDM: Carta de Ordenamento: Zonas de Recursos Naturais e Equilíbrio Ambiental (class.) Áreas Naturais (cat.)

POOC: Espaços Naturais (class.) Enquadramento (cat.)

POPN: Não se verificam ocorrências

OUTROS: Não se verificam ocorrências

N.º do lugar: 32 **Designação do lugar:** Praia de São Roque – Localização II

Descrição do lugar: Estacionamento de apoio aos banhistas da praia de São Roque. No local existe ainda o apoio de praia (bar/restaurante).

N.º de auto-caravanas observadas/dia

Máximo: 3 (Março de 2007)

Mínimo: 1 (vários meses)

Média: inferior a 1/dia

Sinalética: Não





Instrumentos de Gestão Territorial (IGT):

PDM: Carta de Condicionantes: Reserva Ecológica Nacional

POOC: Espaços Naturais (class.) Enquadramento (cat.)

POPN: Não se verificam ocorrências

OUTROS: Não se verificam ocorrências

N.º do lugar: 33 **Designação do lugar:** Meia Praia – Localização I

Descrição do lugar: Ao contrário do que seria de esperar, na Meia Praia o número de auto-caravanas tem vindo a diminuir substancialmente, considerando a situação de anos transactos, onde era possível detectar dezenas de auto-caravanas aparcadas de forma desordenada por toda a extensão da Meia Praia.

N.º de auto-caravanas observadas/dia

Máximo: 10 (Agosto 2007)

Mínimo: 0 (Setembro 2007)

Média: 3/dia

Sinalética: Sim. Proibido estacionar auto-caravanas.





Instrumentos de Gestão Territorial (IGT):

PDM: Carta de Condicionantes: Reserva Ecológica Nacional

POOC: Espaços Naturais (class.) Enquadramento (cat.)

POPN: Não se verificam ocorrências

OUTROS: Não se verificam ocorrências

N.º do lugar: 34 **Designação do lugar:** Meia Praia – Localização II

Descrição do lugar: Local com características semelhantes ao anterior (número 33.).

N.º de auto-caravanas observadas/dia

Máximo: 7 (Janeiro de 2007)

Mínimo: 0 (Setembro 2007)

Média: 2/dia

Sinalética: Sim. Proibido estacionar caravanas.





Instrumentos de Gestão Territorial (IGT):

PDM: Carta de Condicionantes: Reserva Ecológica Nacional

POOC: Espaços Naturais (class.) Dunares (cat.)

POPN: Não se verificam ocorrências

OUTROS: Não se verificam ocorrências

N.º do lugar: 35 **Designação do lugar:** Ribeira de Odiáxere (Lagos Nascente)

Descrição do lugar: Consiste na margem da ribeira de Odiáxere. Próximo do local localiza-se o campo de golfe de Palmares.

N.º de auto-caravanas observadas/dia

Máximo: 1 (Junho e Agosto 2007)

Mínimo: 0 (vários meses)

Média: inferior a 1/dia

Sinalética: Não





Instrumentos de Gestão Territorial (IGT):

PDM: Carta de Ordenamento: Zonas de Recursos Naturais e Equilibro Ambiental (class.) Áreas Naturais (cat.). Carta de Condicionantes: Reserva Ecológica Nacional

POOC: Não se verificam ocorrências

POPN: Não se verificam ocorrências

OUTROS: Rede Natura 2000

| Portimão |

N.º do lugar: 36 **Designação do lugar:** Terrenos a norte da Praia do Alvor

Descrição do lugar: Extensa área localizada a norte da praia do Alvor. O local é bastante isolado e encontra-se próximo do centro da Vila e de alguns equipamentos.

N.º de auto-caravanas observadas/dia

Máximo: 5 (Junho de 2007)

Mínimo: 0 (vários meses)

Média: 1/dia

Sinalética: Sim. Proibido estacionar auto-caravanas e fazer campismo.





Instrumentos de Gestão Territorial (IGT):

PDM: Carta de Condicionantes: Reserva Ecológica Nacional

POOC: Espaços Naturais (class.) Zonas Húmidas (cat.)

POPN: Não se verificam ocorrências

OUTROS: Rede Natura 2000

N.º do lugar: 37 **Designação do lugar:** Praia do Alvor – Localização I

Descrição do lugar: Na praia do Alvor os auto-caravanistas estacionam no parque de estacionamento pertencente aos apoios de praia (lado nascente e poente).

N.º de auto-caravanas observadas/dia

Máximo: 7 (Janeiro e Fevereiro de 2007)

Mínimo: 1 (vários meses)

Média: 3/dia

Sinalética: Não.



.

Instrumentos de Gestão Territorial (IGT):

PDM: Carta de Condicionantes: Reserva Ecológica Nacional

POOC: Praias (class.)

POPN: Não se verificam ocorrências

OUTROS: Rede Natura 2000

N.º do lugar: 38 **Designação do lugar:** Praia do Alvor – Localização II

Descrição do lugar: (ver descrição anterior)

N.º de auto-caravanas observadas/dia

Máximo: 7 (Fevereiro 2007)

Mínimo: 1 (vários meses)

Média: 3/dia

Sinalética: Não.





Instrumentos de Gestão Territorial (IGT):

PDM: Carta de Condicionantes: Reserva Ecológica Nacional

POOC: Praias (class.)

POPN: Não se verificam ocorrências

OUTROS: Não se verificam ocorrências

N.º do lugar: 39 **Designação do lugar:** Envolvente do campo de futebol - Alvor

Descrição do lugar: Terrenos circundantes do campo de futebol de Alvor.

N.º de auto-caravanas observadas/dia

Máximo: 5 (Fevereiro 2007)

Mínimo: 0 (vários meses)

Média: 2/dia

Sinalética: Não.





Instrumentos de Gestão Territorial (IGT):

PDM: Carta de Condicionantes: Reserva Ecológica Nacional

POOC: Espaços Naturais (class.) Enquadramento (cat.)

POPN: Não se verificam ocorrências

OUTROS: Rede Natura 2000

N.º do lugar: 40 **Designação do lugar:** Parque de estacionamento do empreendimento da Torralta

Descrição do lugar: Área de estacionamento localizada no empreendimento da Torralta e junto à praia.

N.º de auto-caravanas observadas/dia

Máximo: 2 (Março de 2007)

Mínimo: 0 (vários meses)

Média: inferior a 1/dia

Sinalética: Sim. Proibido estacionar caravanas e fazer campismo.





Instrumentos de Gestão Territorial (IGT):

PDM: Carta de Ordenamento: Espaços Urbanos (class.) Zona de Expansão Urbana (cat.)

POOC: Não se verificam ocorrências

POPN: Não se verificam ocorrências

OUTROS: Não se verificam ocorrências

N.º do lugar: 41 **Designação do lugar:** Praia dos Três Irmãos

Descrição do lugar: Área de estacionamento da praia dos Três Irmãos.

N.º de auto-caravanas observadas/dia

Máximo: 3 (Fevereiro 2007)

Mínimo: 0 (vários meses)

Média: 1/dia

Sinalética: Sim. Proibido estacionar caravana e fazer campismo.





Instrumentos de Gestão Territorial (IGT):

PDM: Carta de Condicionantes: Reserva Ecológica Nacional

POOC: Espaços Naturais (class.) Enquadramento (cat.)

POPN: Não se verificam ocorrências

OUTROS: Não se verificam ocorrências

N.º do lugar: 42 **Designação do lugar:** V-6 (Praia da Rocha)

Descrição do lugar: Parque de estacionamento localizado a poente da praia da Rocha, junto à V-6, próximo do conjunto de edifícios denominado por três castelos. Recentemente os auto-caravanistas passaram a se concentrar numa área de loteamento por concretizar, existente do outro lado da via.

N.º de auto-caravanas observadas/dia

***Máximo*:** 11 (Fevereiro e Agosto de 2007)

***Mínimo*:** 0 (Maio 2007)

***Média*:** 5/dia

Sinalética: Não.





Instrumentos de Gestão Territorial (IGT):

***PDM*:** Carta de Ordenamento: Espaços Urbanizáveis (class.) Zona de Expansão Urbana (cat.)

***POOC*:** Não se verificam ocorrências

***POPN*:** Não se verificam ocorrências

***OUTROS*:** Não se verificam ocorrências

N.º do lugar: 43 **Designação do lugar:** Marina de Portimão

Descrição do lugar: Ampla área de estacionamento adjacente ao porto de recreio de Portimão. A proximidade com a Marina e a Praia da Rocha são alguns dos factores que fomentam a procura deste local.

N.º de auto-caravanas observadas/dia

***Máximo*:** 7 (Agosto de 2007)

***Mínimo*:** 0 (Junho de 2007)

***Média*:** 2/dia

Sinalética: Não.





Instrumentos de Gestão Territorial (IGT):

***PDM*:** Carta de Ordenamento: Outras Infra-estruturas e Equipamentos (class.) Zona do Porto (cat.). Carta de Condicionantes: Área de Jurisdição da Junta Autónoma dos Portos do Barlavento Algarvio

***POOC*:** Não se verificam ocorrências

***POPN*:** Não se verificam ocorrências

***OUTROS*:** Não se verificam ocorrências

| Lagoa |

N.º do lugar: 44 **Designação do lugar:** Praia Grande (Ferragudo)

Descrição do lugar: No Ferragudo os auto-caravanistas aparcam em duas localizações que possuem características semelhantes. A primeira localização, consiste no terreno situado a norte do Aglomerado, contíguo à estrada e junto ao Rio Arade. A segunda localização diz respeito aos terrenos situados a sul do Aglomerado, também junto ao Rio, onde se localiza a área de apoio do Instituto de Socorros a Náufrago (ISN).

N.º de auto-caravanas observadas/dia

Máximo: 7 (Setembro e Outubro de 2007)

Mínimo: 0 (vários meses)

Média: 2/dia

Sinalética: Não.





Instrumentos de Gestão Territorial (IGT):

PDM: Carta de Ordenamento: Área Portuária (class.) Área Portuária (cat.)

POOC: Não se verificam ocorrências

POPN: Não se verificam ocorrências

OUTROS: Não se verificam ocorrências

N.º do lugar: 45 **Designação do lugar:** Praia da Marinha

Descrição do lugar: Os auto-caravanistas estacionam no terreno desqualificado existente junto à entrada do parque de estacionamento da praia da Marinha.

N.º de auto-caravanas observadas/dia

Máximo: 7 (Julho de 2007)

Mínimo: 0 (vários meses)

Média: 1/dia

Sinalética: Não.





Instrumentos de Gestão Territorial (IGT):

PDM: Carta de Ordenamento: Zona de Recursos Naturais e Equilíbrio Ambiental (class.) Carta de Condicionantes: Áreas Ocupadas (Área Urbana e Turística)

POOC: Espaços Naturais class.) Arribas (cat.)

POPN: Não se verificam ocorrências

OUTROS: Não se verificam ocorrências

| Silves |

N.º do lugar: 46 **Designação do lugar:** Praia de Armação de Pêra (Poente)

Descrição do lugar: Terreno desqualificado do ponto de vista urbanístico, composto por uma vasta área que confina com o limite da zona da praia.

N.º de auto-caravanas observadas/dia

Máximo: 25 (Abril de 2007)

Mínimo: 4 (vários meses)

Média: 10/dia

Sinalética: Sim. Proibido estacionar caravanas.





Instrumentos de Gestão Territorial (IGT):

PDM: Carta de Ordenamento: Espaços Urbanizáveis (class.) Parque Urbano (cat.)

POOC: Espaços Naturais (class.) Arribas (cat.)

POPN: Não se verificam ocorrências

OUTROS: Não se verificam ocorrências

N.º do lugar: 47 **Designação do lugar:** Campo de futebol de Armação de Pêra

Descrição do lugar: Extenso terreno expectante existente junto ao campo de futebol. Recentemente o terreno foi vedado pelo que se prevê o inicio de obras no local.

N.º de auto-caravanas observadas/dia

Máximo: 29 (Agosto 2007)

Mínimo: 0 (Setembro 2007)

Média: 8/dia

Sinalética: Não.





Instrumentos de Gestão Territorial (IGT):

PDM: Carta de Condicionantes: Reserva Ecológica Nacional

POOC: Espaços Naturais (class.) Zonas Húmidas (cat.)

POPN: Não se verificam ocorrências

OUTROS: Não se verificam ocorrências

N.º do lugar: 48 **Designação do lugar:** Praia Grande

Descrição do lugar: Estacionamento de apoio dos utentes da praia Grande. O local é bastante isolado e sossegado.

N.º de auto-caravanas observadas/dia

Máximo: 9 (Agosto de 2007)

Mínimo: 0 (vários meses)

Média: 3/dia

Sinalética: Sim. Proibido estacionar caravanas.





Instrumentos de Gestão Territorial (IGT):

PDM: Carta de Condicionantes: Reserva Agrícola Nacional

POOC: Espaços Naturais (class.) Enquadramento (cat.)

POPN: Não se verificam ocorrências

OUTROS: Não se verificam ocorrências

| Albufeira |

N.º do lugar: 49 **Designação do lugar:** Zona portuária da Marina de Albufeira

Descrição do lugar: Durante algum tempo, foi possível verificar a presença de várias auto-caravanas nos terrenos do porto de recreio da Marina de Albufeira que permanecia totalmente desqualificado. Com as recentes obras no local, verificou-se que os auto-caravanistas deixaram de acolher a esta localização.

N.º de auto-caravanas observadas/dia

Máximo: 14 (Março de 2007)

Mínimo: 0 (vários meses)

Média: 4/dia

Sinalética: Não.





Instrumentos de Gestão Territorial (IGT):

PDM: Carta de Ordenamento: Outras Infra-estruturas e Equipamentos (class.) Zona de Protecção de Recursos Naturais (cat.)

POOC: Não se verificam ocorrências

POPN: Não se verificam ocorrências

OUTROS: Não se verificam ocorrências

N.º do lugar: 50 **Designação do lugar:** Parque de estacionamento - INATEL

Descrição do lugar: Terreno desqualificado utilizado como parque de estacionamento, junto ao estabelecimento hoteleiro e à praia do Inatel.

N.º de auto-caravanas observadas/dia

Máximo: 5 (Julho 2007)

Mínimo: 0 (vários meses)

Média: 1/dia

Sinalética: Não.





Instrumentos de Gestão Territorial (IGT):

PDM: Carta de Ordenamento: Espaços Urbanos

POOC: Não se verificam ocorrências

POPN: Não se verificam ocorrências

OUTROS: Não se verificam ocorrências

| Loulé |

N.º do lugar: 51 **Designação do lugar:** Bairro dos Pescadores

Descrição do lugar: Terreno dotado de uma extensa área, situado entre os aglomerados de Quarteira e de Vilamoura, junto ao porto de pesca de Quarteira e da praia dos Pescadores. No local, onde hoje é possível detectar a presença de dezenas de auto-caravanas, este implantado, durante vários anos, o Bairro dos Pescadores (área urbana de génese ilegal).

N.º de auto-caravanas observadas/dia

Máximo: 47 (Fevereiro 2007)
Mínimo: 0 (Outubro 2007)
Média: 14/dia

Sinalética: Recentemente foi introduzida sinalética (Março 2008).





Instrumentos de Gestão Territorial (IGT):

PDM: Carta de Condicionantes: Servidão Aeronáutica
POOC: Espaços Naturais (class.) Enquadramento (cat.)
POPN: Não se verificam ocorrências
OUTROS: Não se verificam ocorrências

N.º do lugar: 52 **Designação do lugar:** Forte Novo – Localização I

Descrição do lugar: Terreno desqualificado localizado a nascente da Cidade de Quarteira, próximo da praia do Forte Novo.

N.º de auto-caravanas observadas/dia

Máximo: 24 (Março 2007)
Mínimo: 11 (maio 2007)
Média: 18/dia

Sinalética: Não.





Instrumentos de Gestão Territorial (IGT):

PDM: Carta de Condicionantes: Servidão Aeronáutica
POOC: Espaços Naturais (class.) Enquadramento (cat.)
POPN: Não se verificam ocorrências
OUTROS: Não se verificam ocorrências

N.º do lugar: 53 **Designação do lugar:** Forte Novo – Localização II

Descrição do lugar: Zona de pinhal localizada a nascente da praia do Forte Novo.

N.º de auto-caravanas observadas/dia

Máximo: 10 (Março 2007)

Mínimo: 0 (vários meses)

Média: 4/dia

Sinalética: Não.



Instrumentos de Gestão Territorial (IGT):

PDM: Carta de Condicionantes: Reserva Ecológica Nacional

POOC: Espaços Naturais (class.) Arribas, Taludes e Zona Adjacente (cat.)

POPN: Não se verificam ocorrências

OUTROS: Não se verificam ocorrências

| Faro |

N.º do lugar: 54 **Designação do lugar:** Ilha de Faro – Localização I

Descrição do lugar: Na ilha de Faro os auto-caravanistas localizam-se, em maior número, no parque de estacionamento localizado à entrada da ilha. Esta localização acaba por ser o único local, com condições razoáveis, por razões de espaço e de comodidade para estacionar. Importa ainda destacar a existência de sinalética à entrada da ilha proibindo o estacionamento de auto-caravanas e a prática de campismo selvagem.

N.º de auto-caravanas observadas/dia

Máximo: 17 (Janeiro 2007)

Mínimo: 0 (Setembro 2007)

Média: 6/dia

Sinalética: Sim. Proibido campismo.





Instrumentos de Gestão Territorial (IGT):

PDM: Carta de Condicionantes: Desafectação do Domínio Público Marítimo

POOC: Espaços Edificados a Reestruturar

POPN: Não se verificam ocorrências

OUTROS: Parque Natural da Ria Formosa

N.º do lugar: 55 **Designação do lugar:** Ilha de Faro – Localização II

Descrição do lugar: Na ilha de Faro, também é possível observar algumas auto-caravanas, nos lugares de estacionamento localizados no lado nascente da ilha, virados para a ria e próximo de alguns apoios de praia.

N.º de auto-caravanas observadas/dia

Máximo: 4 (Janeiro 2007)

Mínimo: 0 (vários meses)

Média: 1/dia

Sinalética: Não.





Instrumentos de Gestão Territorial (IGT):

PDM: Carta de Condicionantes: Desafectação de Domínio Público Marítimo

POOC: Espaços Edificados a Reestruturar

POPN: Não se verificam ocorrências

OUTROS: Parque Natural da Ria Formosa

N.º do lugar: 56 **Designação do lugar:** Forum Algarve

Descrição do lugar: Os auto-caravanistas optam por estacionar no terreno desqualificado/expectante situado junto ao Forum Algarve. De referir ainda que é também possível verificar pontualmente a presença de outros veículos, nos estacionamentos do Faro Shopping e Feira Nova, sobretudo durante o período nocturno.

N.º de auto-caravanas observadas/dia

Máximo: 1 (Fevereiro 2007)

Mínimo: 0 (vários meses)

Média: inferior a 1/dia

Sinalética: Não.





Instrumentos de Gestão Territorial (IGT):

PDM: Carta de Ordenamento: Espaços Urbanizáveis (class.) Espaços Urbanizáveis de Expansão (cat.)

POOC: Não se verificam ocorrências

POPN: Não se verificam ocorrências

OUTROS: Não se verificam ocorrências

N.º do lugar: 57 **Designação do lugar:** Parque de Estacionamento de São Francisco

Descrição do lugar: Pelo facto de se tratar de uma das infra-estruturas mais polivalentes para o estacionamento de viaturas na Cidade de Faro, este parque de estacionamento, acaba por ser um local frequentemente utilizado pelos auto-caravanistas para pernoitar, os quais, na ausência de locais apropriados para o efeito, nomeadamente de parques de campismo e de áreas de serviço nas imediações, acabavam por acolher a este local. Importa ainda destacar a proximidade do local com o centro da Cidade e do centro histórico.

N.º de auto-caravanas observadas/dia

Máximo: 5 (Fevereiro 2007)

Mínimo: 0 (Outubro 2007)

Média: 2/dia

Sinalética: Não.





Instrumentos de Gestão Territorial (IGT):

PDM: Carta de Ordenamento: Espaços Urbanizáveis (class.) Espaços Urbanos Estruturantes (cat.)

POOC: Não se verificam ocorrências

POPN: Não se verificam ocorrências

OUTROS: Não se verificam ocorrências

| Olhão |

N.º do lugar: 58 **Designação do lugar:** Parque de estacionamento do lado poente da Cidade de Olhão

Descrição do lugar: Ampla área de estacionamento localizada no final do passeio ribeirinho a poente do aglomerado de Olhão.

N.º de auto-caravanas observadas/dia

Máximo: 11 (Agosto 2007)

Mínimo: 1 (vários meses)

Média: 3/dia

Sinalética: Sim. Proibido o estacionamento de caravanas e auto-caravanas.





Instrumentos de Gestão Territorial (IGT):

PDM: Carta de Condicionantes: Área de Domínio Público Marítimo; Área de Parque Natural da Ria Formosa

POOC: Espaços Naturais Lagunares – Uso Condicionado

POPN: Área Marinha – Protecção Parcial II

OUTROS: Rede Natura 2000

N.º do lugar: 59 **Designação do lugar:** Terreno localizado a poente da Cidade de Olhão

Descrição do lugar: Terreno desqualificado existente no limite poente do aglomerado de Olhão, próximo do bairro social e das instalações da Polícia de Segurança Pública (PSP).

N.º de auto-caravanas observadas/dia

Máximo: 5 (Fevereiro 2007)

Mínimo: 1 (vários meses)

Média: 2/dia

Sinalética: Não.





Instrumentos de Gestão Territorial (IGT):

PDM: Carta de Ordenamento: Espaços Urbanos (class.) Espaços Urbanos Históricos (cat.)

POOC: Não se verificam ocorrências

POPN: Não se verificam ocorrências

OUTROS: Não se verificam ocorrências

N.º do lugar: 60 **Designação do lugar:** Porto de Pesca de Olhão

Descrição do lugar: Área de estacionamento existente entre o mercado municipal e a zona industrial de Olhão. O local encontra-se bastante próximo das instalações da Guarda Nacional Republicana (GNR) e de vários estabelecimentos comerciais e de restauração.

N.º de auto-caravanas observadas/dia

Máximo: 7 (Janeiro 2007)

Mínimo: 0 (vários meses)

Média: 2

Sinalética: Não





Instrumentos de Gestão Territorial (IGT):

PDM: Carta de Ordenamento: Equipamentos, Serviços e Infra-estruturas (class.) Equipamentos Existentes (cat.)

POOC: Não se verificam ocorrências

POPN: Não se verificam ocorrências

OUTROS: Não se verificam ocorrências

N.º do lugar: 61 **Designação do lugar:** Zona Industrial de Olhão

Descrição do lugar: Terreno localizado junto a um antigo estaleiro naval que se encontra do lado nascente da cidade de Olhão.

N.º de auto-caravanas observadas/dia

Máximo: 1 (Janeiro de 2007)

Mínimo: 0 (vários meses)

Média: inferior a 1/dia

Sinalética: Não



Instrumentos de Gestão Territorial (IGT):

PDM: Carta de Condicionantes: Área de Domínio Público Marítimo; Área de Parque Natural da Ria Formosa

POOC: Espaços Naturais (class.) Espaço Lagunar – uso restritivo (cat.)

POPN: Área Terrestre – Protecção Complementar

OUTROS: Rede Natura 2000

N.º do lugar: 62 **Designação do lugar:** Aglomerado da Fuseta

Descrição do lugar: O facto do núcleo da Fuseta possuir um carácter pitoresco e tradicional, tem dinamizado e promovido, de alguma forma, a chegada de um número considerável de turistas deste segmento de turismo a este local. Junto ao local onde se verifica a informalidade está localizado o Parque de Campismo da Fuseta.

N.º de auto-caravanas observadas/dia

Máximo: 7 (Janeiro e Outubro de 2007)

Mínimo: 2 (Abril e Junho 2007)

Média: 5/dia

Sinalética: Sim. Proibido acampar e estacionar auto-caravanas fora do PC.





Instrumentos de Gestão Territorial (IGT):

PDM: Carta de condicionantes: Área de Domínio Público Marítimo; Área do Parque Natural da Ria Formosa

POOC: Espaços Naturais (class.) Dunares (cat.)

POPN: Área Terrestre – Protecção Complementar

OUTROS: Rede Natura 2000

N.º do lugar: 63 **Designação do lugar:** Arroteia (Ria)

Descrição do lugar: Pequena área de estacionamento destinada aos mariscadores/pescadores que neste local possuem um conjunto de instalações de apoio à sua actividade.

N.º de auto-caravanas observadas/dia

Máximo: 4 (Agosto 2007)

Mínimo: 0 (vários meses)

Média: inferior a 1/dia

Sinalética: Não





Instrumentos de Gestão Territorial (IGT):

PDM: Carta de Condicionantes: Reserva Ecológica Nacional; Reserva Agrícola Nacional; Parque Natural da Ria Formosa

POOC: Solo Rural (class.) Espaços Agrícolas (cat.)

POPN: Área Terrestre – Protecção Complementar I

OUTROS: Rede Natura 2000

| Tavira |

N.º do lugar: 64 **Designação do lugar:** Torre d'Aires (Ria)

Descrição do lugar: Nesta localização é possível observar algumas auto-caravanas junto ao restaurante "O Fialho" bem como na zona de estacionamento, a nascente, junto ao moinho de vento.

N.º de auto-caravanas observadas/dia

Máximo: 3 (Fevereiro 2007)

Mínimo: 0 (vários meses)

Média: inferior a 1/dia

Sinalética: Não



Instrumentos de Gestão Territorial (IGT):

PDM: Carta de Condicionantes: Áreas sujeitas ao Domínio Hídrico; Reserva Ecológica Nacional; Parque Natural da Ria Formosa

POOC: Solo Rural (class.) Espaços Agrícolas (cat.)

POPN: Área Marinha – Protecção Parcial I

OUTROS: Rede Natura 2000

N.º do lugar: 65 **Designação do lugar:** Pedras d'el Rei

Descrição do lugar: Trata-se de um dos focos de maior expressão do auto-caravanismo informal na região. A zona onde as auto-caravanas se concentram localiza-se no lado sul do aldeamento turístico "Pedras d'el Rei". O terreno em questão, caracteriza-se por possui uma extensa área que permanece desqualificada do ponto de vista urbanístico.

N.º de auto-caravanas observadas/dia

Máximo: 40 (Fevereiro 2007)

Mínimo: 0 (vários meses)

Média: 10/dia

Sinalética: Não.





Instrumentos de Gestão Territorial (IGT):

PDM: Carta de Condicionantes: Parque Natural da Ria Formosa

POOC: Espaços Naturais (class.) Áreas de Enquadramento (cat.)

POPN: Não se verificam ocorrências

OUTROS: Rede Natura 2000

N.º do lugar: 66 **Designação do lugar:** Aglomerado de Santa Luzia

Descrição do lugar: Durante bastante tempo os auto-caravanistas estacionaram no limite poente do aglomerado de Santa Luzia, numa zona desqualificada do ponto de vista urbanístico, contígua à faixa ribeirinha e onde habitualmente se realiza a feira semanal. Após a realização de várias obras no local, onde foi criado um extenso e amplo passeio deixou-se de verificar a presença assídua de veículos no local.

N.º de auto-caravanas observadas/dia

Máximo: 13 (Janeiro 2007)

Mínimo: 0 (vários meses)

Média: 2/dia

Sinalética: Não.





Instrumentos de Gestão Territorial (IGT):

PDM: Carta de Condicionantes: Domínio Hídrico; Reserva Ecológica Nacional; Parque Natural da Ria Formosa

POOC: Espaços Naturais (class.) Espaço Lagunar – uso sustentável dos recursos (cat.)

POPN: Área Marinha – Protecção Parcial II

OUTROS: Não se verificam ocorrências

N.º do lugar: 67 **Designação do lugar:** Supermercado Pingo Doce – Cidade de Tavira

Descrição do lugar: Neste local é possível observar a verdadeira expressão da informalidade do auto-caravanismo na região. O impacte visual gerado pela densidade de dezenas de auto-caravanas estacionadas de forma desordenada durante a estação de Inverno é verdadeiramente notável. O terreno em questão está totalmente inserido em perímetro urbano, junto ao rio Gilão e ao lado de uma superfície comercial de média dimensão (Pingo Doce) e encontra-se desqualificado do ponto de vista urbanístico.

N.º de auto-caravanas observadas/dia

Máximo: 93 (Março 2008)

Mínimo: 0 (Agosto de 2007)

Média: 21/dia

Sinalética: Não.





Instrumentos de Gestão Territorial (IGT):

PDM: Carta de Ordenamento: Espaços Urbanos (class.) Áreas Urbanas e Urbanizáveis (cat.)

POOC: Não se verificam ocorrências

POPN: Não se verificam ocorrências

OUTROS: Não se verificam ocorrências

N.º do lugar: 68 **Designação do lugar:** Acesso às Quatro Águas

Descrição do lugar: Neste local o auto-caravanismo informal desenvolve-se em dois lugares distintos: o primeiro deles, consiste num terreno desqualificado junto à via de comunicação (lado esquerdo); o segundo, junto a um antigo armazém da industria conserveira totalmente abandonado e devoluto.

N.º de auto-caravanas observadas/dia

Máximo: 20 (Janeiro e Fevereiro 2007)

Mínimo: 0 (Maio e Junho de 2007)

Média: 6/dia

Sinalética: Não.





Instrumentos de Gestão Territorial (IGT):

PDM: Carta de condicionantes: Área sob jurisdição Portuária; Área Sujeitas ao Domínio Hídrico; Reserva Ecológica Nacional; Parque Natural da Ria Formosa

POOC: Espaços Naturais (class.) Espaço Lagunar – uso sustentável dos recursos (sub-cat.)

POPN: Área Marinha – Protecção Parcial II

OUTROS: Rede Natura 2000

N.º do lugar: 69 **Designação do lugar:** Parque de estacionamento das Quatro Águas

Descrição do lugar: Parque de estacionamento existente no local das Quatro Águas. O local é bastante concorrido durante os meses de inverno.

N.º de auto-caravanas observadas/dia

Máximo: 52 (Agosto 2007)

Mínimo: 0 (Junho 2007)

Média: 13/dia

Sinalética: Não





Instrumentos de Gestão Territorial (IGT):

PDM: Carta de Condicionantes: Área sob jurisdição portuária; Áreas sujeitas ao Domínio Hídrico; Reserva Ecológica Nacional; Parque Natural da Ria Formosa

POOC: Espaços Naturais (cat.) Espaço Lagunar – uso sustentável dos recursos (sub-cat.)

POPN: Área Marinha – Protecção Parcial I

OUTROS: Rede Natura 2000

N.º do lugar: 70 **Designação do lugar:** Hotel do Forte do Rato

Descrição do lugar: Parque de estacionamento junto ao hotel do Forte do Rato.

N.º de auto-caravanas observadas/dia

Máximo: 3 (Fevereiro 2007)

Mínimo: 0 (Setembro 2007)

Média: inferior a 1/dia

Sinalética: Não.



Instrumentos de Gestão Territorial (IGT):

PDM: Carta de Condicionantes: Área sob jurisdição Portuária; Áreas sujeitas ao Domínio Hídrico; Reserva Ecológica Nacional; Parque Natural da Ria Formosa

POOC: Espaços Naturais (class.) Espaço Lagunar – uso condicionado (sub-cat.)

POPN: Área Marinha – Protecção Parcial I

OUTROS: Rede Natura 2000

N.º do lugar: 71 **Designação do lugar:** Forte do Rato

Descrição do lugar: Terrenos envolventes à fortaleza do Forte do Rato.

N.º de auto-caravanas observadas/dia

Máximo: 7 (Fevereiro 2007)

Mínimo: 0 (vários meses)

Média: 1/dia

Sinalética: Não.





Instrumentos de Gestão Territorial (IGT):

PDM: Carta de Condicionantes: Área sujeitas ao domínio hídrico, Reserva Ecológica Nacional; Parque Natural da Ria Formosa

POOC: Espaços Naturais (class.) Espaço lagunar – uso restritivo (cat.)

POPN: Área Marinha – Protecção Parcial I

OUTROS: Rede Natura 2000

N.º do lugar: 72 **Designação do lugar:** Aglomerado de Cabanas de Tavira – Localização I

Descrição do lugar: Consiste nos lugares de estacionamento que se localizam ao longo da marginal do aglomerado de Cabanas de Tavira.

N.º de auto-caravanas observadas/dia

Máximo: 4 (Fevereiro 2007)

Mínimo: 0 (Maio de 2007)

Média: inferior a 1/dia

Sinalética: Não





Instrumentos de Gestão Territorial (IGT):

PDM: Carta de Condicionantes: Parque Natural da Ria Formosa; Reserva Ecológica Nacional

POOC: Espaços Urbanizados (cat.) Espaços Urbanizados Consolidados (sub-cat)

POPN: Não se verificam ocorrências

OUTROS: Rede Natura 2000

N.º do lugar: 73 **Designação do lugar:** Aglomerado de Cabanas de Tavira – Localização II

Descrição do lugar: Terreno desqualificado localizado no limite nascente do aglomerado de Cabanas

N.º de auto-caravanas observadas/dia

Máximo: 7 (Fevereiro 2007)

Mínimo: 1 (Maio e Julho de 2007)

Média: 3/dia

Sinalética: Não.





Instrumentos de Gestão Territorial (IGT):

PDM: Carta de Condicionantes: Áreas sujeitas ao domínio hídrico; Reserva Ecológica Nacional; Parque Natural da Ria Formosa

POOC: Espaços Naturais (class.) Arribas, Taludes e Zona Adjacente (sub-cat.)

POPN: Área Terrestre – Protecção Complementar I

OUTROS: Rede Natura 2000

| Castro Marim |

N.º do lugar: 74 **Designação do lugar:** Aglomerado de Altura – Loteamento a poente

Descrição do lugar: Loteamento localizado a poente do aglomerado de Altura. O local caracteriza-se pelo predomínio de habitação unifamiliar destinada ao uso sazonal/secundário.

N.º de auto-caravanas observadas/dia

Máximo: 10 (Janeiro e Fevereiro de 2007)

Mínimo: 0 (Junho de 2007)

Média: 4/dia

Sinalética: Não





Instrumentos de Gestão Territorial (IGT):

PDM: Carta de Ordenamento: Espaços Naturais (class.) Espaços Naturais de grau I (cat.)

POOC: Não se verificam ocorrências

POPN: Não se verificam ocorrências

OUTROS: Não se verificam ocorrências

N.º do lugar: 75 **Designação do lugar:** Parque de estacionamento da praia de Altura

Descrição do lugar: Parque de estacionamento da praia de Altura. Esta infra-estrutura serve também de apoio aos residentes e aos clientes dos estabelecimentos comerciais existentes no local.

N.º de auto-caravanas observadas/dia

Máximo: 16 (Janeiro 2007)

Mínimo: 1 (Maio e Junho 2007)

Média: 5/dia

Sinalética: Não.



Instrumentos de Gestão Territorial (IGT):

PDM: Carta de Condicionantes: Reserva Ecológica Nacional

POOC: Espaços Naturais (class.) Dunares (cat.)

POPN: Não se verificam ocorrências

OUTROS: Não se verificam ocorrências

N.º do lugar: 76 **Designação do lugar:** Parque de estacionamento da Praia Verde

Descrição do lugar: Estacionamento localizado a sul do empreendimento da Praia Verde que serve também de apoio aos utentes da praia.

N.º de auto-caravanas observadas/dia

Máximo: 2 (Janeiro 2007)

Mínimo: 0 (vários meses)

Média: inferior a 1/dia

Sinalética: Não.





Instrumentos de Gestão Territorial (IGT):

PDM: Carta de Condicionantes: Domínio Público Marítimo; Reserva Ecológica Nacional.

POOC: Espaços Naturais (cat.) Dunas (sub-cat.)

POPN: Não se verificam ocorrências

OUTROS: Rede Natura 2000

N.º do lugar: 77 **Designação do lugar:** Praia do Pescador

Descrição do lugar: Parque de estacionamento da praia do Pescador.

N.º de auto-caravanas observadas/dia

Máximo: 17 (Outubro 2007)

Mínimo: 1 (Junho de 2007)

Média: 7/dia

Sinalética: Não.





Instrumentos de Gestão Territorial (IGT):

PDM: Carta de Condicionantes: Domínio Público Marítimo; Reserva Ecológica Nacional

POOC: Espaços Naturais (cat.) Dunares (sub-cat.)

POPN: Não se verificam ocorrências

OUTROS: Rede Natura 2000

N.º do lugar: 78 **Designação do lugar:** Praia da RETUR

Descrição do lugar: O número de auto-caravanas existente no local é revelador da falta de condições que a região possui para esta modalidade de turismo. Os auto-caravanistas permanecem no local devido às condições naturais existentes (terreno composto por uma extensa área e com bastante vegetação em redor). O local é bastante calmo, principalmente durante a estação do Inverno. Durante o período de Verão é difícil observar auto-caravanas nesta localização devido ao intenso afluxo de banhistas ao local. Contudo, durante o período nocturno, é de prever que este seja um ponto utilizado para os auto-caravanistas pernoitarem.

N.º de auto-caravanas observadas/dia

***Máximo*:** 21 (Abril de 2007)

***Mínimo*:** 1 (Maio e Julho de 2007)

***Média*:** 9/dia

Sinalética: Não.





Instrumentos de Gestão Territorial (IGT):

***PDM*:** Carta de Ordenamento: Limite da Reserva Natural (cat.), Mata Nacional (cat.); Res. Ecológica Nacional (cat.)

***POOC*:** Solo Rural (class.) Espaços Florestais de Protecção (cat.)

***POPN*:** Não se verificam ocorrências

***OUTROS*:** Rede Natura 2000

N.º do lugar: 79 **Designação do lugar:** Parque de estacionamento do aglomerado de Castro Marim

Descrição do lugar: Extensa área de estacionamento localizada no seio do aglomerado de Castro Marim. A relativa proximidade da fronteira com a vizinha Espanha acaba por fazer deste local um dos preferidos pelos auto-caravanistas para descansar após as longas viagens que efectuam até à região. Deve-se ainda destacar a vista do local para os Castelos de Castro Marim e a proximidade com alguns estabelecimentos comerciais e equipamentos.

N.º de auto-caravanas observadas/dia

***Máximo*:** 55 (Janeiro 2007)

***Mínimo*:** 2 (vários meses)

***Média*:** 10/dia

Sinalética: Não





Instrumentos de Gestão Territorial (IGT):

***PDM*:** Carta de Ordenamento: Espaços Urbanos e Urbanizáveis (class.) Áreas Urbanas (cat.)

***POOC*:** Não se verificam ocorrências

***POPN*:** Não se verificam ocorrências

***OUTROS*:** Sapal de Castro Marim e Vila Real de Santo António

N.º do lugar: 80 **Designação do lugar:** Área de balneários públicos do aglomerado de Castro Marim

Descrição do lugar: Área localizada no aglomerado de Castro Marim. Este local é bastante concorrido pelo facto de existir um conjunto de serviços essenciais para quem pratica esta modalidade, nomeadamente: chuveiros, tanques para lavar roupa e estendais (propriedade camarária). Durante o período em que realizamos inquéritos fomos informados que as instalações são utilizadas para despejar as águas sujas, despejar as cassetes e reabastecer os depósitos de água.

N.º de auto-caravanas observadas/dia

Máximo: 5 (Janeiro 2007)

Mínimo: 0 (vários meses)

Média: 1/dia

Sinalética: Não.





Instrumentos de Gestão Territorial (IGT):

PDM: Carta de Ordenamento: Espaços Urbanos e Urbanizáveis (class.) Áreas Urbanas (cat.); Espaços Naturais (class.) Espaços Naturais – Grau II (cat.). Carta de Condicionantes: Reserva Natural do Sapal de Castro Marim

POOC: Não se verificam ocorrências

POPN: Não se verificam ocorrências

OUTROS: Não se verificam ocorrências

N.º do lugar: 81 **Designação do lugar:** Loteamento localizado a Norte de Castro Marim

Descrição do lugar: Área de loteamento localizada a norte do aglomerado de Castro Marim. Recentemente com o desenvolvimento de novas construções no local, verificou-se que os auto-caravanistas deixaram de frequentar o mesmo.

N.º de auto-caravanas observadas/dia

Máximo: 14 (Janeiro 2007)

Mínimo: 0 (vários meses)

Média: 2/dia

Sinalética: Não.



Instrumentos de Gestão Territorial (IGT):

PDM: Carta de Ordenamento: Espaços Agro-Florestais (class.) Espaços Agro-Florestais (cat.)

POOC: Não se verificam ocorrências

POPN: Não se verificam ocorrências

OUTROS: Não se verificam ocorrências

| Vila Real de Santo António |

N.º do lugar: 82 **Designação do lugar:** Aglomerado da Fábrica

Descrição do lugar: Pequeno aglomerado localizado junto à Ria Formosa. O local parece ser bastante calmo e tranquilo. Recentemente foram efectuadas algumas obras de requalificação em toda a marginal.

N.º de auto-caravanas observadas/dia

Máximo: 1 (Janeiro de 2007)

Mínimo: 0 (vários meses)

Média: inferior a 1/dia

Sinalética: Não.





Instrumentos de Gestão Territorial (IGT):

PDM: Carta de Ordenamento: Áreas Residências (class.) Zona de Habitações a integrar (cat.); Reserva Natural (cat.); Perímetro Urbano Proposto (cat.)

POOC: Solo Urbano (class.) Espaços de Urbanização Programada (cat.)

POPN: Não se verificam ocorrências

OUTROS: Rede Natura 2000

N.º do lugar: 83 **Designação do lugar:** Aglomerado de Cacela Velha

Descrição do lugar: Em Cacela Velha os auto-caravanistas estacionam no parque de estacionamento situado à entrada da Vila. Junto a este pequeno aglomerado existe um terreno com vista para a Ria que possui uma barra em altura (instalada pelos serviços da autarquia local) com o objectivo de limitar o acesso de auto-caravanistas ao local.

N.º de auto-caravanas observadas/dia

Máximo: 13 (Janeiro 2007)

Mínimo: 0 (vários meses)

Média: 3/dia

Sinalética: Não.





Instrumentos de Gestão Territorial (IGT):

PDM: Carta de Ordenamento: Reserva Ecológica Nacional (cat.); Reserva Natural (cat.)

POOC: Espaços Naturais (cat.) Arribas, Taludes e Zona Adjacente (sub-cat.)

POPN: Área Terrestre – Protecção Complementar I

OUTROS: Rede Natura 2000

N.º do lugar: 84 **Designação do lugar:** Praia da Manta Rota – Localização I

Descrição do lugar: Após o final das recentes obras de requalificação do parque de estacionamento da praia da Manta Rota, verificámos que o local começou a ser bastante procurado por auto-caravanistas. Este parque de estacionamento que possui uma área bastante considerável, promete vir a ser, pelas suas características espaciais e paisagísticas, um dos locais mais procurados por auto-caravanistas na Região.

N.º de auto-caravanas observadas/dia

Máximo: 21 (Agosto 2007)

Mínimo: 0 (vários meses)

Média: 4/dia

Sinalética: Não.





Instrumentos de Gestão Territorial (IGT):

PDM: Carta de Ordenamento: Limite do Equipamento Proposto – grandes áreas; Limite da Reserva Natural; Apoios de Praia – Praia da Lota

POOC: Espaços Naturais (cat.) Dunas (sub-cat.)

POPN: Área Marinha – Protecção Complementar II

OUTROS: Rede Natura 2000

N.º do lugar: 85 **Designação do lugar:** Praia da Manta Rota – Localização II

Descrição do lugar: (ver descrição anterior).

N.º de auto-caravanas observadas/dia

Máximo: 5 (Fevereiro 2007)

Mínimo: 0 (vários meses)

Média: inferior a 1/dia

Sinalética: Não.





Instrumentos de Gestão Territorial (IGT):

PDM: Carta de Ordenamento: Limite Equipamento Proposto – Grandes Áreas; Limite Reserva Natural; Apoio de Praia – Praia da Lota (cat.)

POOC: Espaços Naturais (class.) Dunas (cat.)

POPN: Não se verificam ocorrências

OUTROS: Rede Natura 2000

N.º do lugar: 86 **Designação do lugar:** Praia da Lota

Descrição do lugar: Pequena área de estacionamento localizada junto à praia da Lota. O número de auto-caravanistas no local é reduzido.

N.º de auto-caravanas observadas/dia

Máximo: 3 (Janeiro de 2007)
Mínimo: 0 (vários meses)
Média: inferior a 1/dia

Sinalética: Sim. Proibido estacionar caravanas e auto-caravanas.





Instrumentos de Gestão Territorial (IGT):

PDM: Carta de Ordenamento: Rede Viária (class.) Parque de Estacionamento (cat.)
POOC: Espaços Naturais (cat.) Dunas (sub-cat.)
POPN: Não se verificam ocorrências
OUTROS: Rede Natura 2000

N.º do lugar: 87 **Designação do lugar:** Parque de Estacionamento Monte Gordo Nascente

Descrição do lugar: Trata-se de uma localização bastante apelativa pela proximidade com a praia e com a marginal de Monte Gordo. Os serviços da CCDR Algarve (Ambiente, Ordenamento e Litoral), recebem anualmente várias queixas provenientes de particulares reportando situações que se passam no local, nomeadamente: Despejo de dejectos para o solo e estacionamento por tempo indeterminado. A cerca de 100/200 metros do local encontra-se o parque de campismo municipal de Monte Gordo.

N.º de auto-caravanas observadas/dia

Máximo: 11 (Agosto 2007)
Mínimo: 1 (vários meses)
Média: 8/dia

Sinalética: Sim. Proibido estacionar caravanas.





Instrumentos de Gestão Territorial (IGT):

PDM: Carta de Ordenamento: Limite da Reserva Natural (cat.); Perímetro Urbano (cat.); Áreas de Produção Turísticas (class.) Zonas Turísticas de Expansão (cat.)
POOC: Espaços Urbanizados (class.) Espaços Turísticos (sub-cat.)
POPN: Não se verificam ocorrências
OUTROS: Rede Natura 2000

N.º do lugar: 88 **Designação do lugar:** Parque de Estacionamento Monte Gordo Poente – Loc. I

Descrição do lugar: No parque de estacionamento localizado a poente do aglomerado de Monte Gordo é vulgar verificar a presença de auto-caravanistas. A proximidade com a marginal e a praia são alguns dos factores que justificam a presença de auto-caravanistas no local.

N.º de auto-caravanas observadas/dia

Máximo: 13 (Agosto 2007)
Mínimo: 1 (Abril e Maio 2007)
Média: 3/dia

Sinalética: Sim. Proibido estacionar caravanas e auto-caravanas.





Instrumentos de Gestão Territorial (IGT):

PDM: Carta de Ordenamento: Limite Reserva Natural (cat.); Perímetro Urbano Proposto (cat.); Rede Viária (class.) Parque de Estacionamento (cat.)
POOC: Espaços Naturais (cat.) Áreas de Enquadramento (sub-cat.)
POPN: Não se verificam ocorrências
OUTROS: Rede Natura 2000

N.º do lugar: 89 **Designação do lugar:** Parque de Estacionamento Monte Gordo Poente – Loc. II

Descrição do lugar: (ver descrição anterior)

N.º de auto-caravanas observadas/dia

Máximo: 14 (Agosto 2007)
Mínimo: 0 (vários meses)
Média: 4/dia

Sinalética: Sim. Proibido estacionar caravanas e auto-caravanas.





Instrumentos de Gestão Territorial (IGT):

PDM: Carta de Ordenamento: Limite Reserva Natural (cat.); Reserva Ecológica Nacional (class.) Zona de Protecção – Grau I (cat.)
POOC: Espaços Naturais (cat.) Dunas (sub-cat.)
POPN: Não se verificam ocorrências
OUTROS: Rede Natura 2000

N.º do lugar: 90 **Designação do lugar:** Parque de Estacionamento da Praia de St.º António – Ponta da Areia

Descrição do lugar: Amplo terreno utilizado como parque de estacionamento pelos utentes da praia. O acesso ao local efectua-se através da barra de V.R.S.A..

N.º de auto-caravanas observadas/dia

***Máximo*:** 4 (Julho 2007)

***Mínimo*:** 0 (vários meses)

***Média*:** inferior a 1/dia

Sinalética: Não.





Instrumentos de Gestão Territorial (IGT):

***PDM*:** Carta de Ordenamento: Limite da Reserva Natural (cat.); Reserva Ecológica Nacional (class.) Zona de Protecção – Grau I (cat.)

***POOC*:** Espaços Naturais (class.) Dunas (cat.)

***POPN*:** Não se verificam ocorrências

***OUTROS*:** Rede Natura 2000

N.º do lugar: 91 **Designação do lugar:** Frente Ribeirinha de Vila Real de Santo António

Descrição do lugar: Em toda a marginal de V.R.S.A. é possível observar auto-caravanas dispersas. A sua presença pode-se justificar pelo contacto com o rio e ainda pela proximidade com o centro da Cidade.

N.º de auto-caravanas observadas/dia

***Máximo*:** 20 (Fevereiro 2007)

***Mínimo*:** 1 (Maio de 2007)

***Média*:** 6/dia

Sinalética: Não.





Instrumentos de Gestão Territorial (IGT):

***PDM*:** Carta de Ordenamento: Área Urbana – Aglomerado Rural; Limite Reserva Natural (cat.); Limite de Equipamento Proposto

***POOC*:** Não se verificam ocorrências

***POPN*:** Não se verificam ocorrências

***OUTROS*:** Não se verificam ocorrências

N.º do lugar: 92 **Designação do lugar:** Supermercado Intermarché

Descrição do lugar: Parque de estacionamento desta superfície comercial.

N.º de auto-caravanas observadas/dia

Máximo: 3 (Março e Abril 2007)

Mínimo: 0 (vários meses)

Média: inferior a 1/dia

Sinalética: Não.





Instrumentos de Gestão Territorial (IGT):

PDM: Carta de Ordenamento: Limite Reserva Natural (cat.); Perímetro Urbano Proposto (cat.); Área de Produção – Industriais (class.) Zona Industrial de Expansão (cat.).

POOC: Não se verificam ocorrências

POPN: Não se verificam ocorrências

OUTROS: Não se verificam ocorrências

3. Perspectiva das entidades regionais e locais sobre o auto-caravanismo

No âmbito do presente trabalho, uma das primeiras tarefas desenvolvidas consistiu em auscultar a posição e a sensibilidade das Câmaras Municipais da Região e dos diversos organismos da administração com competências no âmbito dos sectores do Turismo, Segurança Pública e Portos Marítimos.

Esta recolha permitiu efectuar um ponto de situação relativamente a vários parâmetros, nomeadamente:

1. a situação existente em cada concelho, no caso das autarquias, e nas restantes áreas;
2. o conhecimento da opinião dos serviços das Câmaras face ao forte crescimento desta modalidade na Região, no seu registo informal;
3. e, ainda, conhecer se, da parte das entidades consultadas, estão a ser estudadas estratégias de acolhimento para esta modalidade de turismo itinerante.

Para o efeito, foi dirigida uma circular à totalidade das autarquias, na qual se solicitava resposta a um conjunto de questões sobre as condições existentes em cada concelho para o segmento de turismo em estudo, nomeadamente sobre:

a) as infra-estruturas existentes em cada concelho para albergar auto-caravanas e a capacidade de utentes prevista;
b) as localizações (pontos informais do auto-caravanismo), em que por norma é possível observar auto-caravanas aparcadas e qual o número médio de utentes por norma observados;
c) as soluções pensadas pela autarquia no sentido de ordenar e regular esta modalidade de turismo itinerante;
d) as potencialidades e debilidades associadas ao auto-caravanismo;
e) as medidas/acções a considerar futuramente, em particular, aquando da revisão do Plano Director Municipal (PDM);
f) outros aspectos a considerar.

No que diz respeito à participação das autarquias dever-se-á, em primeiro lugar, assinalar o facto de todas as autarquias da Região, com excepção de Olhão e Vila do Bispo, terem respondido à circular.

A informação remetida pelas autarquias revelou-se de extrema importância, não apenas pela indicação da localização dos pontos informais de concentração das auto-caravanas, mas sobretudo pelo entendimento e pela perspectiva que as autarquias têm do fenómeno, bem como as indicações que fornecem (ou não) sobre o equacionar de estratégias no sentido de futuramente ordenar, regular

e disciplinar esta modalidade (ao nível dos instrumentos de gestão territorial e não só), bem como as principais potencialidades e debilidades associadas ao seu desenvolvimento.

Relativamente à informação solicitada na alínea **a)**, as autarquias referiram que as únicas infra-estruturas existentes nos respectivos concelhos para acolher as auto-caravanas são os Parques de Campismo, empreendimentos analisados em parte própria do presente trabalho. Em relação às localizações solicitadas na alínea **b)**, a informação remetida pelas autarquias foi englobada nas matérias analisadas no capítulo 2.

Quanto à informação solicitada nas restantes alíneas, e após uma cuidada análise e interpretação das respostas (ver quadro da Nota 7), destacam-se como principais aspectos a reter relativamente a cada uma das alíneas:

c) Soluções pensadas pela autarquia no sentido de ordenar e regular o auto-caravanismo.

Exactamente metade das autarquias que responderam à questão referem que estão a ser equacionadas estratégias por forma a enquadrar a prática do auto-caravanismo no território concelhio. Destas autarquias (7):

- duas (Aljezur e Loulé), referem que as soluções recaem na criação de regulamentos municipais, não indicando a previsão de criar áreas específicas;
- quatro (Faro, Lagos, Tavira e Vila Real de Sto. António) não referindo a eventual criação de regulamento municipal específico, referem estarem a ser equacionadas localizações, no âmbito ou não da revisão do PDM, nas quais se prevê que venham a ser criadas áreas para auto-caravanas;
- uma (Silves) refere que no âmbito dos trabalhos de revisão do PDM estão ser desenvolvidos estudos de caracterização do auto-caravanismo, foram colocados recipientes para a recolha de lixo nos locais informais, assim como sinalética de proibição, e ainda que está em fase de estudo uma campanha de sensibilização junto dos auto-caravanistas.

Sendo claramente positivo que o assunto esteja já a ser equacionado por algumas das autarquias da Região, destaca-se no entanto que as abordagens referidas poderão não ser suficientes para a resolução do problema da informalidade. Ou seja, e analisando muito sumariamente o conteúdo da informação prestada pelas autarquias:

- a solução não pode passar unicamente pela criação de regulamentos municipais, sobretudo em concelhos como Aljezur e Loulé, onde se verificam algumas das maiores concentrações da Região (Praia do Amado, Praia da Amoreira, Quarteira, etc.). A criação de regulamentos sem a simultânea criação de áreas resultaria, salvo melhor entendimento, na remissão do problema da informalidade para os concelhos vizinhos;

- por outro lado, algumas das localizações apontadas pelos citados quatro concelhos parecem bastante excêntricas e remetidas para locais que, independentemente do seu interesse natural e paisagístico, poderão não suscitar muita procura, como é o caso da Palhagueira (Faro) e do Chinicato (Lagos), em função dos seus substanciais afastamentos às principais áreas procuradas em ambos os concelhos ;
- considera-se ainda que a solução apontada pela Câmara Municipal de Tavira poderá não responder cabalmente ao problema, uma vez que o futuro Parque de Campismo de Cabanas, embora acolha auto-caravanas (aliás, como todos os Parques de Campismo), não parece perspectivado na lógica das áreas de serviço para auto-caravanas.

As restantes sete autarquias, ou não responderam a esta questão ou, as que responderam (cinco autarquias), referiram não prever qualquer solução para o auto-caravanismo. Se por um lado se entende que as autarquias de Alcoutim, Monchique e São Brás de Alportel tenham referido que não têm em perspectiva qualquer actuação nos domínios do auto-caravanismo, uma vez que nestes concelhos o fenómeno (quer em Parques de Campismo quer em termos informais) não tem particular expressão, tal entendimento já poderá ser mais questionável no sentido em que estas autarquias do interior e da Serra poderiam perspectivar a criação de áreas específicas para auto-caravanas como uma forma de atrair e de dinamizar um mercado turístico com evidentes sinais de crescimento na Região.

As outras duas autarquias que referiram não prever qualquer solução para o auto-caravanismo, justificam as suas opções com a remissão das acções a efectuar no âmbito da melhoria das condições existentes no Parque de Campismo (Albufeira), ou alegando que o Parque de Campismo existente no concelho (Lagoa) satisfaz a procura. Com efeito, e como se demonstra exaustivamente no presente trabalho, a mera existência dos Parques de Campismo está longe de atender às necessidades do auto-caravanismo e estes dois concelhos, pelas mais diversas razões, deveriam encarar o fenómeno noutra perspectiva.

d) Potencialidades e debilidades associadas ao auto-caravanismo

No que respeita às potencialidades e debilidades que as autarquias detectam no auto-caravanismo, a quase totalidade das autarquias (12 das 14 que responderam) refere a existência. As potencialidades que as autarquias referiram, que entendemos e interpretamos como aspectos positivos a potenciar, abarcam um leque muito vasto de domínios que, de uma forma muito sintética, consistem no facto de o auto-caravanismo:

1. apresentar apreciáveis dinâmicas de crescimento e contribuir para a diversificação da oferta turística dos concelhos e da Região;

2. ser uma modalidade do turismo que contribui significativamente para a redução do fenómeno da sazonalidade do turismo na Região;
3. ter impactos económicos interessantes para a Região, contribuir para a animação do pequeno comércio local, contribuir para a promoção turística dos concelhos e da Região e, inclusive, poder gerar emprego;
4. permitir e facultar um maior contacto e usufruto da Natureza, assim como uma integração e contacto mais próximo com as comunidades locais;

Ou seja, de uma forma geral as autarquias partilham da esmagadora maioria dos pontos de vista dos autores do presente relatório no que às potencialidades do auto-caravanismo diz respeito.

Houve, no entanto, duas autarquias – Castro Marim e Loulé – que referiram não descortinar qualquer potencialidade no auto-caravanismo, atribuindo-lhe somente aspectos negativos e debilidades. Esta situação, em nosso entender, poderá dever-se ao facto de nestes concelhos ocorrerem algumas das maiores concentrações informais de auto-caravanas, com o acumular e o agravar de problemas inerentes a essas concentrações, face aos quais as autarquias não dispõem de resposta. Por outro lado, é também do nosso entendimento que, em função da existência (e já, tradição) dessas significativas concentrações, ambas as autarquias poderiam ter já criado mecanismos de resposta ou, pelo menos, terem uma perspectiva diferente sobre o assunto, na linha, aliás, das restantes autarquias.

Quanto às debilidades referidas pelas autarquias importa, antes de resumidamente as elencar, referir que os aspectos negativos (transpostos para as debilidades) apontados se reportam, acima de tudo, à forma como o auto-caravanismo é generalizadamente praticado na Região – quadro em que a informalidade assume, como já vimos, uma realidade claramente predominante – e não, ao auto-caravanismo em si.

Assim, verificamos que as debilidades apontadas ao auto-caravanismo se devem, muito sumária e sinteticamente, a aspectos como:

1. a degradação ambiental das área ocupadas pelas concentrações, com destaque para aspectos como a proliferação de focos de lixo, despejo de águas residuais (carentes de tratamento) para os solos e para as sarjetas;
2. o forte impacto negativo na paisagem, muitas das vezes em áreas classificadas e turisticamente atractivas, contribuindo assim para o incremento da erosão antrópica e actuando no sentido da desqualificação da paisagem e da má imagem da Região;
3. os efeitos nocivos sobre o ordenamento do tráfego e, sobretudo, no estacionamento;
4. a fraca rendibilidade económica desta modalidade do turismo e os poucos proventos que deixa na Região;

5. a falta de legislação específica e de infraestruturas adequadas e, ainda, as dificuldades sentidas no domínio da fiscalização.

Como se constata, talvez com a excepção da matéria referida no ponto 4 (apenas referida pela Câmara municipal de Silves), todos os problemas e debilidades apontadas ao auto-caravanismo respeitam única e exclusivamente ao modo como, dominantemente, se pratica o auto-caravanismo na Região. De outra forma, não seria possível entender que, as mesmas autarquias, houvessem referido, quase unanimemente, as potencialidades que reconheceram ao auto-caravanismo. Ou seja, para que essas mesmas potencialidades possam ter expressão e para que a Região possa colher os citados benefícios – diversificação da oferta turística regional, promoção turística da Região, animação do comércio local, atenuação da sazonalidade, incremento das receitas, criação de algum emprego, etc., etc. -, surge como premente a implementação de uma estratégia de acolhimento para as auto-caravanas.

e) Medidas para o enquadramento futuro ao nível dos PDM

Quando questionadas sobre futuras estratégias relacionadas com o tema – o enquadramento do auto-caravanismo -, apenas uma autarquia (Alcoutim) referiu que tem em perspectiva contemplar o assunto em sede de revisão do Plano Director Municipal, por via de:

- uma “definição em carta de ordenamento de zonas com aptidão para a construção de parque de auto-caravanismo”;
- “integrar espaços deste tipo nas zonas de recreio e lazer que coincidam com espaços de RAN e REN”;
- “prever um lugar em parques de estacionamento para estada ocasional, onde não existam parques de auto-caravanismo.”

Nenhuma das restantes autarquias que responderam à circular mencionou perspectivar o assunto no âmbito da revisão do PDM, facto inteiramente entendível na medida em que as autarquias dispõem de competências para, fora do âmbito da revisão dos planos, elaborar e aprovar regulamentos municipais e criar áreas de acolhimento que não interferem com os actuais regimes de ocupação do solo consignados pelos PDM. Com efeito, e tal como se irá formalizar na proposta do presente relatório, as áreas de acolhimento para auto-caravanas são de pequenas dimensões, não têm que se localizar fora dos perímetros urbanos e, assim, na grande maioria dos casos, não é expectável que tenham que ocupar áreas de terreno condicionadas.

A esmagadora maioria destas autarquias (8 em 10) afirmaram estar a equacionar, genericamente, a criação de áreas de serviço para auto-caravanas, caracterizadas com expressões como: “… compatíveis para o fim em causa e devidamente equipadas e apetrechadas para o aparcamento”; “…

áreas condignas, reservadas ao estacionamento e aparcamento de auto-caravanas"; "... com as devidas condições de segurança e higiene (água, electricidade, canalização de águas residuais" e outras. Isto é, algumas autarquias têm já noção da dimensão que o auto-caravanismo vem assumindo na Região, do elevado peso da informalidade associado à sua prática e dos problemas daí resultantes, motivos pelos quais afirmam equacionar formas para criar um necessário enquadramento, não só por via da criação de área mas também por meio de regulamentos municipais específicos.

Contudo, há também autarquias que defendem que a questão deve ser unicamente encarada por via da criação de legislação e, sobretudo, por via de uma maior fiscalização. Esta perspectiva, se não acompanhada da criação de áreas de acolhimento, será seguramente infrutífera e contribuirá unicamente para perpetuar a situação que actualmente existe no território. Julga-se igualmente merecedor de referência o facto de uma autarquia ter afirmado que encara a "possibilidade de acautelar áreas para o auto-caravanismo, por exemplo em locais do interior". Esta perspectiva, positiva enquanto prevê a criação de áreas, parece no entanto desajustada e desenquadrada de uma correcta abordagem ao tema, na medida em que a remissão do auto-caravanismo para o interior, tendo implícita a ideia de o afastar do litoral, não virá contribuir para a resolução do problema mas sim perpetuá-lo.

f) Outros aspectos a considerar

Por último, salientam-se outros aspectos a que as autarquias atribuem algum grau de importância, designadamente:

- a criação de cartas informativas (quais os locais autorizados para aparcamento e condições existentes) para os auto-caravanistas que circulam na Região (p. e., nos Postos de Turismo);
- a criação de sinalética própria para esta modalidade;
- a uniformização de critérios técnicos que definam as características, em termos de arquitectura e das especialidades, tendo em vista a criação de áreas condignas para os auto-caravanistas;
- uma clarificação das competências de cada entidade e/ou organismo relacionadas com os sectores no ordenamento do território, ambiente, turismo e segurança, relativamente à regulação e fiscalização ao nível do sector.

Ainda no âmbito da consulta a entidades e/ou organismos regionais deve-se assinalar alguns aspectos que ficaram patentes da primeira reunião do grupo de trabalho, efectuada em Novembro de 2006, onde, para além de algumas Autarquias da região, estiveram também presentes várias entidades com responsabilidade e competências, directas e indirectas, sobre o sector do turismo e das áreas portuárias.

Deste modo, importa assinalar algumas declarações proferidas pelos representantes/técnicos presentes na sessão, como é o caso:

Do **Governo Civil do Distrito de Faro**, que assinalou:

- o facto desta problemática ter sido por diversas vezes colocada, não tendo obtido até esse momento qualquer solução válida;
- a questão de que cabe sobretudo às autarquias e às Forças de Segurança (GNR e PSP), encontrar soluções viáveis para o problema;
- a ausência de legislação específica para este sector e a necessidade de encontrar soluções viáveis, possivelmente através da formulação de legislação local.

Da **Região de Turismo do Algarve** (RTA), que assinalou:

- a necessidade de criar espaços apropriados para o estacionamento de auto-caravanas no seio dos parques de campismo existentes, tal como junto ao traçado das eco-vias (ciclovias);
- a necessidade de ouvir as associações/federações de auto-caravanistas que são os principais interessados no estudo em questão;
- o facto de existirem vários particulares com interesse em investir na construção de parques de auto-caravanas, mas que, no entanto, acabam por não conseguirem levar avante as suas pretensões devido a condicionalismos que surgem no âmbito do ordenamento do território;
- a inexistência de diplomas legais específicos para o sector.

Das **Capitanias Marítimas da Região** que globalmente, assinalaram:

- o facto de terem conhecimento de vários casos de auto-caravanistas que aparcam de forma desordenada, nomeadamente nos parques de estacionamento junto às praias como nas frentes urbanas costeiras;
- a necessidade de encontrar alternativas para o adequado desenvolvimento desta actividade, sugerindo como medida de fundo a possibilidade das auto-caravanas aparcarem um a dois dias;
- a introdução de placas de sinalização indicando os locais e períodos em que é possível estacionar, tal como previsto no Decreto-Lei n.º. 218/95;
- a necessidade de rever os regulamentos dos três Planos de Ordenamento da Orla Costeira (POOC) que recaem na região, dado não serem coincidentes, no que respeita aos horários definidos para o aparcamento;
- a possibilidade de lançar folheto informativo, em vários idiomas, onde conste uma lista com as responsabilidades dos auto-caravanistas e dos locais apropriados para essa actividade.

No decurso destas consultas foram ainda, em Maio de 2007, estabelecidos contactos com o **Clube Português de Auto-caravanas** (CPA), na pessoa do seu Vice-Presidente, no sentido de aferir as

posições e tomar conhecimento das preocupações desta entidade face ao desenvolvimento desta actividade nos últimos anos ao nível nacional e, em particular, na Região do Algarve. Sobre a questão, foram os seguintes os principais entendimentos e posições do Vice-Presidente do CPA:

- o fenómeno do auto-caravanismo encontra-se em franca expansão no espaço europeu e em Portugal (como exemplo, referiu as várias reportagens televisivas e alguns artigos de jornais que têm vindo a público nos últimos tempos);
- regra geral, os auto-caravanistas procuram locais pouco conhecidos pela população em geral, locais recônditos e pouco acessíveis ao turista que procura a Região sobretudo em busca do binómio sol-praia, o que tem reflexos positivos para o desenvolvimento local desses aglomerados e das actividades comerciais ai existentes;
- em Portugal, as regiões mais procuradas pelos auto-caravanistas, tanto nacionais como estrangeiros, são o Algarve e o Alentejo, mais especificamente, as zonas costeiras de maior beleza paisagística e ambiental onde o desenvolvimento do turismo de massas não se encontra patente;
- considera que as forças de segurança (Guarda Nacional Republica e Polícia de Segurança Pública) devem lidar com o auto-caravanismo de forma amigável, desde logo porque ao nível do código da estrada as auto-caravanas são considerados veículos ligeiros, embora reconheça que em determinadas situações alguns veículos possuem tara/peso considerável (p. e., veículos pesados transformados em auto-caravanas);
- existem algumas autarquias que possuem regulamentos municipais que, no essencial, são criados com o propósito de demover os auto-caravanistas de aparcarem em determinados locais, embora com pouco êxito; apesar da proibição da permanência de auto-caravanas no espaço público (parques de estacionamento em praias e/ou no centro de aglomerados), os auto-caravanistas não frequentam os Parques de Campismo uma vez que se trata de uma oferta desadequada ao nível dos equipamentos existentes e dos preços praticados;
- apenas os Regulamentos dos Planos de Ordenamento da Orla Costeira (POOC) podem interditar a permanência de auto-caravanas em determinados locais. Contudo, tem algumas reservas em relação à sua aplicabilidade, uma vez que esta disposição proíbe que todos os veículos estacionem nesse local e não apenas as auto-caravanas;
- é necessário fazer a distinção entre o que é estacionar e acampar, uma vez que, no comum das situações, uma auto-caravana parada num parque de estacionamento de uma praia e/ou aglomerado urbano ou num qualquer terreno desqualificado, nem sempre significa que esteja acampada;
- existe a necessidade de os Parques de Campismo se adaptarem às necessidades dos auto-caravanistas, assim como uma aposta na qualidade e nas condições existentes nesses equipamentos para os auto-caravanistas (como exemplo referiu o Parque de Campismo de Monte Gordo, bastante procurado, que não se encontra equipado com área de serviço específica para auto-caravanas);

- existem vários relatos de auto-caravanistas estrangeiros, em fóruns sobre esta temática na internet, que assinalam com frequência algumas situações ocorridas na Região do Algarve, particularmente no que respeita à acção das forças de segurança que obriga os auto-caravanistas a abandonar os locais habituais de pernoita;
- considera a necessidade de punir os auto-caravanistas que sejam detectados a despejar dejectos/resíduos directamente para o solo e da existência de uma cartilha do auto-caravanista (documento do CPA que estipula as regras e o comportamento a adoptar pelos auto-caravanistas nas suas jornadas).

Quanto às soluções a adoptar para o ordenamento desta modalidade de turismo no futuro, o Vice-Presidente do CPA considerou como fundamental:

1. a criação de infra-estruturas nos Parques de Campismo (sobretudo a construção áreas de serviço de apoio à manutenção deste tipo de veículos);
2. a criação de lugares de estacionamento exclusivamente dedicados às auto-caravanas nos parques de estacionamento a construir e já existentes, sujeitos à cobrança de uma taxa municipal;
3. a indicação de locais de estacionamento de curta duração (sobretudo em contexto urbano), onde seja possível aparcar a auto-caravana por um curto período de tempo;
4. a criação de áreas de serviço para auto-caravanas fora dos Parques de Campismo, à imagem do que existe em França, dotadas dos serviços indispensáveis para esta actividade (terminal para abastecimento de água para consumo, despejo de cassete química e de águas cinzentas).

4. Análise ao quadro jurídico do auto-caravanismo

No âmbito da análise jurídica efectuada aos auto-caravanismo, importa começar por referir que este segmento emergente de turismo já mereceu alguma atenção por parte da Comissão Europeia (CE), a qual constatou quer o vazio legal relativamente a esta matéria, quer a necessidade urgente da sua regulamentação.

Neste sentido, a Resolução do Parlamento Europeu sobre as novas perspectivas e os novos desafios para um Turismo sustentável (2004/2225/INI), texto aprovado em 8 de Setembro de 2005-Estrasburgo, refere no ponto 30 -" Reconhece o papel do turismo itinerante como o caravanismo, na atenuação dos efeitos negativos do turismo de massas, ao dispersar as concentrações de turistas; insiste na necessidade de promover iniciativas destinadas a contribuir para o seu desenvolvimento, principalmente solucionando a questão da falta de estruturas adequadas de estacionamento e proporcionando locais dotados de infra-estruturas multifuncionais e zonas de permanência para caravanas e auto-caravanas em todo o território comunitário (sublinhado nosso).

Ainda, de acordo com o Código do Urbanismo Francês não existe uma definição jurídica de campismo e caravanismo. Esta omissão é expressamente invocada pelo Código do Urbanismo Francês ao alegar (sic):

Il n'existe pas de définition juridique du camping et du caravanage, mais des critères spécifiques qui soulignent : le caractère précaire des installations d'hébergement, l'utilisation temporaire (même si le caravanage peut aussi s'utiliser à des fins professionnelles), l'adaptation des installations à l'accomplissement des actes essentiels à la vie matérielle quotidienne. Le camping et le caravanage n'en peuvent pas moins se réaliser sous des formes très différentes réglementées par le Code de l'urbanisme en termes d'occupation de l'espace. Le principe fondamental est celui de la liberté, lorsque camping et caravanage sont pratiqués en dehors de l'emprise des routes et des voies publiques, mais leur pratique peut être interdite en dehors des terrains aménagés par arrêté du maire dans les commune dotées d'un PLU approuvé. Camping et caravanage sont interdits dans les espaces sensibles, en raison de leur qualité ou de leur fragilité (rivages de la mer, sites classés ou inscrits, zones situées dans un rayon de 200 m des points d'eau captés pour la consommation, dans les espaces naturels sensibles, autour des installations classées pour la protection de l'environnement, dans les parcs naturels régionaux et dans les zones sensibles aux incendies de forêts).

Art. L-443-1 et s. et R-443-1 et s. du code de l'urbanisme.

Assim, do exposto constata-se que:

- Não é um problema exclusivamente nacional, mas sim comunitário;
- Não existem estruturas adequadas e destinadas a fazer face a esta nova e florescente realidade que é o turismo itinerante em auto-caravana;

- As soluções apresentadas até ao momento apenas têm solucionado local e temporariamente o problema, transferindo-o simplesmente para novos locais o que significa que o problema acaba por não se resolver;
- Do ponto de vista legal, as auto-caravanas são considerados veículos ligeiros podendo estacionar onde estes estacionam, aplicando-se as restrições legais que a estes assistem e não outras;
- Os próprios parques de campismo não estão ainda, na maior parte, dotados de funcionalidades que permitam o uso dos mesmos pelas auto-caravanas.

Quanto a esta matéria importa assim destacar que o nosso ordenamento jurídico:

1. É praticamente omisso, dada a ausência de um quadro normativo exequível o que conduz à crescente proliferação do auto-caravanismo, leva ao aparecimento de graves problemas sobretudo de tráfego/estacionamento, nomeadamente por via do seu número e envergadura, quando concentrados em locais de grande procura como é o litoral. De facto, quer o Decreto-Regulamentar n.º 22-A/98, de 1 de Outubro, alterado pelo Decreto-Regulamentar n.º 41/2002, de 20 de Agosto - Regulamento da Sinalização e Trânsito, quer o Decreto-Lei n.º 81/2006, de 20 de Abril, que aprovou o regime relativo às condições de utilização dos parques e zonas de estacionamento, quer o Decreto-Lei nº2/98, de 3 de Janeiro, alterado pelo Decreto-Lei n.º 265-A/01, de 28 de Setembro, que transfere para as Câmaras Municipais novas competências em determinadas áreas de circulação, ordenamento e estacionamento de veículos, são omissos relativamente a esta matéria.

2. Curiosamente na legislação sobre parques de campismo possui normas que, a terem-se mantido em vigor, teriam permitido um maior e mais eficaz controlo da situação, assim:

    a. De acordo com o artigo 59º do Regulamento dos Parques de Campismo (Decreto Regulamentar n.º 38/90 de 19-08) – "***Fora dos parques de campismo, não é permitida a prática do campismo nos centros urbanos, nas zonas de protecção a nascentes e condutas de água potável, ou a menos de 1 Km dos próprios parques e das praias ou outros lugares habitualmente frequentados pelo público.***";

    b. Em qualquer das situações e para falar de instalação conjunta, o número de campistas não poderá ser inferior a vinte na instalação fora dos parques, quer sejam tendas, reboques ou veículos habitáveis e é necessário que a distância entre eles seja inferior a 300 m.

    c. Apesar de ser permitido o campismo fora dos parques existiam uma série de restrições de ordem legal à sua prática e que hoje não estão plasmadas em diploma

normativo. Do nosso ponto de vista faria todo o sentido proceder à "repescagem" e actualização desta norma.

3. As auto-caravanas são, nos termos do artigo 106º nº3 do Código da Estrada- revisto pelo DL 44/2005, de 23 de Fevereiro, classificadas como veículos ligeiros ou pesados do tipo especial, por serem veículos destinados ao desempenho de uma função específica, diferente do transporte normal de passageiros ou carga. Estão sujeitas às regras gerais de circulação rodoviária, bem como ao estipulado quanto ao estacionamento nos artigos 48º a 50º e 70º a 79º do Código da Estrada.

4. As auto-caravanas até 3,5 ton são veículos ligeiros e por isso não lhes são aplicadas as regras dos veículos pesados, nem estão sujeitas às regras dos transportes de mercadorias.

5. Dificuldade maior é determinar se a auto-caravana está estacionada, ou se está "acampada". Não havendo sinais ou indícios que demonstrem que existe uma intenção de permanecer imobilizado, com o objectivo de utilizar o equipamento não como veículo de locomoção mas como instalação fixa de utilização idêntica á que é dada na prática do campismo (e estamos neste caso perante um acto de campismo na via pública ou numa situação de habitar na via pública), não poderemos falar em campismo fora dos locais permitidos por lei, e nessa medida passível de remoção[12].

6. Considerando o exposto é nosso entendimento que não se provando o "acampamento"(e é difícil de provar. Quantas pessoas dormem/comem no automóvel sem que isso configure um acampamento?). Tampouco nos parece defensável que o assentamento dos patins da auto-caravana seja condição suficiente para se afirmar que o proprietário está acampado na via pública!), deste modo, não é possível do ponto de vista legal impedir o estacionamento e permanência de auto-caravanas onde seja possível o estacionamento e permanência de veículos ligeiros a que a lei atribui a mesma classificação, sob pena de a remoção configurar um abuso de direito.

[12] - Refira-se ainda que permitindo a esta tipologia de veículos a sua utilização como habitação, a não regulamentação da circulação e estacionamento dos mesmos, permite o uso de espaços físicos não vocacionados para habitação, quer sejam públicos ou privados em flagrante violação dos planos de ordenamento do território e do princípio da igualdade e da legalidade, pedras basilares do Estado de Direito. Ora, se o cidadão comum não pode "pôr a casa onde quer" ainda que o terreno seja seu, como é possível alguns "habitarem" na via pública, nos parques de estacionamento, nas arribas ou em qualquer lugar como se fosse deles, quando normalmente são espaços colectivos/públicos, insusceptíveis de uso privativo pela sua própria natureza ou pelo interesse público a proteger/preservar.



Fig. 3. Veículo pesado transformado em auto-caravana (1)



Fig. 4. Veículo pesado transformado em auto-caravana (2)



Fig. 5. Auto-caravana com toldo



Fig. 6. Equipamento junto a auto-caravana



Fig. 6. Auto-caravanas em Domínio Público Marítimo



Fig. 7. Auto-caravanas em Domínio Público Hídrico



Fig. 8. Caravana fora do Parque de Campismo (1)



Fig. 9. Caravana fora do Parque de Campismo (2)

5. Exemplos de estratégias de acolhimento para auto-caravanas em municípios do Sul de França

Como é do conhecimento geral, o turismo itinerante, nas suas várias formas (campismo, caravanismo e auto-caravanismo), possui uma enorme tradição em França. Terá sido este um dos países onde se iniciou e e/ou generalizou a prática do campismo, inicialmente com a tradicional tenda, tendo evoluído com o passar dos tempos, com o aumento dos níveis de conforto, com as inovações tecnológicas e com a consolidação do conceito de "férias", para outros formatos, como são exemplos o caravanismo, o auto-caravanismo e, mais recentemente, as mobile-homes.

Assim sendo, e tendo em linha de conta o reduzido conhecimento que as entidades e organismos a administração central (com competências nos sectores do turismo, ordenamento do território e ambiente, etc.) e as autarquias locais possuem relativamente a esta modalidade do turismo, suas especificidades e dinâmicas, e ainda quanto aos modelos de enquadramento a adoptar (no sentido de enquadrar esta modalidade de turismo), considerou-se pertinente analisar algumas das estratégias e procedimentos adoptados por alguns municípios franceses, e transpostos para os seus territórios, com vista ao ordenamento e regulamentação desta modalidade de turismo.

Para tal, foram previamente estabelecidos contactos com os municípios de Argelès-sur-Mer e Gruissan (Região Languedoc-Roussillon, sul de França). Posteriormente, no âmbito de uma deslocação a estes dois municípios, foram efectuadas reuniões com os respectivos responsáveis técnicos e políticos e efectuadas visitas às áreas de acolhimento para auto-caravanas implementadas nestes municípios.

Como ponto prévio à apresentação dos resultados e das principais conclusões retiradas da tomada de conhecimento da realidade vivida nesta região francesa quanto à abordagem da questão do auto-caravanismo, julga-se conveniente destacar alguns aspectos tidos por convenientes. Em primeiro lugar, e tal como consta no Capítulo 4 do presente relatório, no quadro jurídico francês não existe, tal como em Portugal, uma regulamentação específica para o auto-caravanismo. A questão do estacionamento das auto-caravanas está regulamentada por três códigos: o código da estrada, que define a auto-caravana como um veículo; o código geral das colectividades territoriais, que regulamenta a questão do estacionamento sobre a via pública; e o código do urbanismo, que equipara a auto-caravana à caravana quanto ao estacionamento no domínio privado.

Terá sido em face deste "entrecruzamento" e sobreposição de vários códigos que, em 1985, por via de uma circular interministerial dos sectores do Urbanismo, Turismo e Interior, o governo francês delega nas circunscrições regionais e nos municípios a definição das condições de aplicação dos textos dos citados códigos. Ou seja, foi conferida aos agentes regionais e locais a capacidade de os executivos elaborarem os respectivos regulamentos por forma a, tendo em consideração as

especificidades de cada área, melhor ser enquadrada a questão do auto-caravanismo atendendo a matérias como o ordenamento e gestão territorial, a segurança e a salubridade pública.

Como tal, e destes factos se tomou conhecimento no terreno, os dois municípios visitados adoptaram distintas estratégias, relativamente a alguns pontos, com vista ao acolhimento do auto-caravanismo, diferenças essas que foram igualmente observadas relativamente a municípios vizinhos (ou da mesma região), como por exemplo em Port-Vendres, Banyuls-sur-Mer e Amélie-les-Bains. As diferenças encontradas registam-se quer ao nível da concepção e da gestão das áreas de acolhimento quer ao nível de regulamentos, horários e tarifários praticados. Ou seja, longe de ser uma matéria abordada e regulamentada por igual em todo o território francês, ou mesmo no quadro da mesma região, são muitas e diversificadas as formas encontradas pelos municípios por forma a enquadrar e disciplinar a questão.

No quadro seguinte encontram-se sumariamente descritas algumas questões formuladas e as respectivas respostas por parte dos dois citados municípios.

Quadro 16. Acções e medidas implementadas para o ordenamento do auto-caravanismo

	Argelès-sur-Mer	Gruissan
Porquê desenvolver uma estratégia de acolhimento	- Elevado número de auto-caravanas dispersas pelo território; - Forte impacte visual gerado pelo estacionamento desordenado das auto-caravanas; - Pressão efectuada pelos proprietários dos parques de campismo e pela população local.	- Disciplinar o tráfego e o estacionamento; - Motivos ligados com a preservação ambiental e saúde e salubridade pública.
Acções desenvolvidas nesse sentido	- Criação de duas áreas de serviço específicas para auto-caravanas (complementares aos 56 parques de campismo existentes, um dos quais é municipal); - Criação de regulamento próprio para enquadramento do auto-caravanismo no território municipal; - Construção de barreiras em altura à entrada das zonas de acesso às praias; - Concertação da estratégia de acolhimento do auto-caravanismo com as forças de segurança.	- Criação de quatro áreas de serviço específicas para auto-caravanas (estando uma delas apenas aberta alguns meses por ano); - Criação de regulamento próprio para enquadramento do auto-caravanismo no território municipal; - Concertação da estratégia de acolhimento do auto-caravanismo com as forças de segurança.
Custos da criação áreas de serviço	- Cada terminal (para água, electricidade e despejos) para a área de serviço custou ao município 3.800 €.	- Custo de cada área de serviço: aprox. 40.000 € (barreiras; vedação; área para despejo de dejectos e abastecimento de água).
Receitas/dia	- 10 € / auto-caravana / dia.	- 6,10 € / auto-caravana / dia.
Emprego gerado	- 5 funcionários (época baixa); - 40 funcionários (época alta).	- 6 funcionários (época baixa); - 12 funcionários (época alta).
Valor das multas impostas ao auto-caravanismo informal	- 12 € para os auto-caravanistas que se encontrem fora das áreas autorizadas.	- 12 € para os auto-caravanistas que se encontrem fora das áreas autorizadas; - 350 € para os auto-caravanistas que sejam apanhados a despejar resíduos para o solo.
Resultados obtidos	- Não possuem dados apurados para o efeito. Contudo, existe a percepção de que o número de auto-caravanistas que visitam o município tem aumentado cerca de 10% / ano.	- Desde a implementação das áreas de serviço (1997) que o número de auto-caravanas tem vindo a aumentar, tendo as receitas aumentado cerca de nove vezes (211.271 € em 2006); - Também ao nível das dormidas verifica-se uma evolução considerável (não quantificada em detalhe); - Tendo como referência os valores monetários de 2006, o investimento inicial (4 x 40.000 €) apenas na infraestrutura foi coberto em 9 meses.

Fonte: Municípios entrevistados

A situação nestes dois municípios, quanto à proliferação de concentrações de auto-caravanas um pouco por todo o território, era precisamente a mesma que ocorre actualmente na Região do Algarve. O diagnóstico adiantado pelos responsáveis destes dois municípios é, como facilmente se pode verificar, muito semelhante ao que é referido pelos serviços das autarquias algarvias (ver Capítulo 3), sendo os problemas apontados precisamente os mesmos: indisciplina no tráfego e no estacionamento; impacte visual negativo gerado pelo estacionamento anárquico das auto-caravanas; problemas relacionados com a preservação ambiental, saúde a salubridade públicas; e, ainda, o descontentamento dos residentes e dos responsáveis pelos Parques de Campismo.

As acções desenvolvidas pelos dois municípios para fazer face ao problema não foram precisamente idênticas, havendo a apontar como principais diferenças:

- enquanto em Argelès-sur-Mer se optou por reservar para o auto-caravanismo uma área específica do Parque de Campismo municipal já existente (dentro do perímetro do aglomerado), em Gruissan a autarquia decidiu criar 4 áreas específicas para auto-caravanas;
- em Argelès-sur-Mer o estacionamento de auto-caravanas durante o dia está interdito dentro do aglomerado, excepto em áreas já determinadas para o efeitos (p.e., no centro do aglomerado, junto ao Posto de Turismo), tendo ainda sido criada uma área para estacionamento diurno próxima da marina, em Gruissan o estacionamento não está interdito, durante o dia, nos arruamentos do aglomerado;
- os preços praticados em Argelès-sur-Mer são um pouco mais elevados do que em Gruissan, porque no primeiro o auto-caravanismo ficou num Parque de Campismo já existente (melhor equipado) e no segundo são áreas muito mais simples, apenas com o indispensável (o que é o suficiente).

Quanto à situação observada em Gruissan, destaque-se o facto de duas das quatro áreas para auto-caravanas estarem localizadas dentro do aglomerado, enquanto as outras duas se encontram localizadas na estrada litoral que liga os centros entre si e os acessos às praias. As duas áreas dentro do aglomerado estão em localizações privilegiadas: uma está contígua à marina (terrenos esses que no Algarve estariam maciçamente ocupados por blocos de apartamentos) e a outra veio ocupar uma parte da área de estacionamento existente junto à praia.

Naturalmente, tanto num município como no outro, a questão do auto-caravanismo está devidamente regulamentada e disciplinada por regulamentos municipais e foram envolvidas as forças de segurança.

Os custos que os municípios tiveram que suportar para a criação das áreas foram também distintos. Em Argelès-sur-Mer, como já existia o espaço (Parque de Campismo municipal) apenas houve que adquirir terminais (para abastecimento de água, electricidade e bacia de despejos), tendo o município despendido 3.800 € por cada unidade. Em Gruissan, como o espaço foi criado de novo, em terrenos

municipais, houve que custear a infraestruturação e vedação dos espaços, o que custou ao município cerca de 40.000 € por área.

Houve ainda um aspecto pertinente, referido pelos responsáveis de ambos os municípios, que tem que ver com o emprego gerado pela criação destas áreas de acolhimento. Enquanto em Argelès-sur-Mer é difícil quantificar com rigor o emprego sazonal gerado pelo movimento de auto-caravanas (uma vez que estas estão no Parque de Campismo municipal), já em Gruissan, nos meses de Julho e Agosto, o número de funcionários duplica. O sistema implementado nestas áreas[13] , com a existência de uma recepção aberta 24 horas por dia, obriga à afectação de mais recursos humanos durante os meses de maior procura.

Um outro aspecto em que os responsáveis dos municípios foram unânimes tem a ver com a eficiência das medidas implementadas. Embora o valor das multas aplicadas aos auto-caravanistas que violam os dispositivos municipais tenham um valor, quanto a nós, meramente simbólico (12 €), os responsáveis afirmaram que, não só a situação de informalidade do auto-caravanista praticamente desapareceu destes concelhos como as áreas criadas tem uma elevada frequência. Ou seja, a implementação destas medidas e a cobrança de tarifas aos auto-caravanistas não "empurrou" o problema para os concelhos vizinhos. Em conversa com auto-caravanistas nestas áreas, foi-nos afirmado que consideram justas as medidas aplicadas pelos municípios assim como o valor das diárias cobradas. Obviamente, continuam-se a verificar episódios (esporádicos) de incumprimento dos regulamentos, mas são casos muito pontuais. Com efeito, e durante o período da visita efectuada, foi possível observar que as áreas estavam com lotações bastante apreciáveis e não se vislumbrou qualquer concentração informal mesmo em áreas "apetecíveis".

Como foi já referido, os vários municípios elaboraram e aprovaram os seus próprios regulamentos municipais. Como se pode observar (ver anexo 1, 2 e 3), estes regulamentos são documentos muito simples e curtos, compostos por poucos artigos (nos casos analisados, de 5 a 11 artigos apenas), onde estão consubstanciadas, grosso modo, as seguintes indicações e normas:

- identificação precisa das áreas onde é permitido o estacionamento e permanência de auto-caravanas (genericamente, e variando de município para município: Parques de Campismo; áreas de serviço para auto-caravanas; áreas de estacionamento no centro do aglomerado ou contíguos ao perímetro deste);
- indicação das infra-estruturas e equipamentos de manutenção para as auto-caravanas existentes nos locais;

[13] - Noutros municípios foi observada uma outra modalidade de cobrança das tarifas aos auto-caravanistas. Em locais menos procurados, onde não se justifica construir um imóvel (ou amovível, como em algumas situações), os municípios adoptaram um procedimento muito mais simples, e aparentemente eficaz, que consiste em fazer deslocar ao local (área para auto-caravanas) um funcionário municipal todos os dias por volta das 8/9 horas da manhã para que este cobre a tarifa diária e resolva eventuais situações colocadas pelos auto-caravanistas.

- indicação dos preços praticados em cada uma das áreas, bem como dos respectivos horários e calendários;
- referência à interdição das acções de despejo de resíduos e/ou dejectos provenientes das auto-caravanas fora das zonas especificamente programadas para o efeito (p.e., áreas de serviço para auto-caravanas);
- referência ao papel desempenhado pelas forças de segurança do município para o cumprimento das várias disposições regulamentares e às coimas aplicáveis nos casos de infracção.

Concluindo, reteve-se a ideia de que as formas encontradas pelos municípios para controlar e disciplinar a informalidade do auto-caravanismo são medidas muito simples assentes em duas componentes primordiais que se complementam e que não podem, de forma alguma, serem aplicadas uma sem a outra. Por um lado, a criação de um regulamento municipal; em paralelo, a criação das áreas específicas para auto-caravanas. Como nos foi sublinhado, não adianta criar regulamentos sem a criação das ditas áreas, tal apenas teria como resultado o "empurrar" do problema para os municípios vizinhos.

Embora tal não se configure como ponto da proposta a apresentar para a tentativa de enquadramento do auto-caravanismo na Região do Algarve, observou-se que, em alguns municípios desta região francesa, e em função do grande volume de auto-caravanas, os regulamentos municipais dispõem que apenas é permitida a permanência de auto-caravanas nas áreas municipais por períodos de 48 ou 72 horas, no máximo. Caso os auto-caravanistas pretendam ficar mais tempo no concelho, terão então que dirigir-se aos Parques de Campismo existentes, onde as tarifas praticadas já não têm esta componente "social" e têm valores normais de mercado (15/20 €).



Fig. 10. Área de serviço (Amélie e Sur Les Bains)



Fig. 11. Área de serviço (Gruissan - Marina)



Fig. 12. Área de estacionamento (Argelès Sur Mer)



Fig. 13. Área de serviço (Port Vendres)



Fig. 14. Área de serviço – entrada (Gruissan - Praia)



Fig. 15. Área de serviço (Gruissan - Praia)



Fig. 16. Equipamento de apoio (Amélie e Sur Les Bains)



Fig. 17. Equipamento de apoio (Port Vendres)



Fig. 18. Fossa de despejo (Port Vendres)



Fig. 19. Área de serviço (Auto-Estrada de Girona-Catalunha)

Síntese das principais conclusões e considerações retiradas das abordagens efectuada nos capítulos anteriores

1. Principais aspectos do auto-caravanismo na Região do Algarve

Estimativa para um valor anual do número de auto-caravanas na Região (apenas estrangeiros)	▪ 37.250 auto-caravanas
Estimativa para uma média diária de entrada de auto-caravanas na Região (apenas estrangeiros)	▪ 102 auto-caravanas/dia
Principal entrada: Ponte Internacional do Guadiana	▪ 59,4% do volume total ▪ 61 auto-caravanas/dia
Crescimento dos fluxos na fronteira do Guadiana relativamente a anos anteriores	▪ 2,8% (2004/2005) ▪ 8,4% (2005/2006)
Principais picos do movimento na fronteira	▪ 103 auto-caravanas/dia – (Janeiro) ▪ 88 auto-caravanas/dia – (Agosto) ▪ 79 auto-caravanas/dia – (Páscoa)
Meses de menor movimento na fronteira	▪ 36 auto-caravanas/dia (Junho) ▪ 40 auto-caravanas/dia (Novembro) ▪ 42 auto-caravanas/dia (Maio)
Tempo médio de permanência na Região	▪ 42 dias (Estrangeiros) ▪ 10,7 dias (Nacionais)
Auto-caravanistas estrangeiros que visitaram outras regiões do país antes de darem entrada na Região	▪ Percentagem: 41% ▪ Tempo de permanência: 16 dias
Auto-caravanistas estrangeiros que visitaram outras regiões do país depois de saírem da Região	▪ Percentagem: 38% ▪ Tempo de permanência: 22 dias
Percentagem de auto-caravanistas estrangeiros que apenas estiveram na Região	▪ 49,6%
Valores dos Parques de Campismo na Região, quanto a auto-caravanas (Nov. 2006/Out. 2007):	
N.º de Parques (que acolhem auto-caravanas)	▪ 18
N.º de entradas	▪ 14.735
N.º de hóspedes	▪ 31.276
Principais nacionalidades	▪ Reino Unido (20%); ▪ Alemanha (19%); ▪ França (15%); ▪ Portugal (12%); ▪ Holanda (11%); ▪ Espanha (9%)
N.º médio hóspedes/veículo	▪ 2,11
N.º total de dormidas	▪ 142.785
de nacionais	▪ 13.232 (9,3%)
de estrangeiros	▪ 129.533 (90,7%)
Estada média diária	
de nacionais	▪ 3,4 dias
de estrangeiros	▪ 4,5 dias
Receita gerada	▪ 1.088.000 €
Custo médio dormida/indivíduo	▪ 7,62 €
Estimativa para o n.º de dormidas de auto-caravanistas fora dos Parques, na Região	▪ 1.056.565
de nacionais	▪ 2,7%
de estrangeiros	▪ 97,3%
Estimativa para o n.º total de dormidas de auto-caravanistas na Região	▪ 1.199.350
Receita estimada (caso todas as dormidas de auto-caravanistas tivessem lugar nos Parques de Campismo, com as tarifas nestes praticadas)	▪ 8.057.000 €

Receita estimada (com as dormidas informais a terem lugar em eventuais áreas de acolhimento)	▪ 3.170.000 €
Gastos médios diários dos auto-caravanistas	▪ Entre 34,6 e 46,7€
Taxa de retorno dos auto-caravanistas	▪ Apenas 16% dos inquiridos estavam na Região pela primeira vez; ▪ 84% dos inquiridos havia já visitado a Região, em média 6,6 vezes.
Motivos para a preferência pela Região	1. Clima da Região 2. Afabilidade da população 3. Paisagem e ambiente natural 4. Gastronomia da Região
Actividades desportivas e de ar livre desenvolvidas pelos auto-caravanistas	1. Caminhadas 2. Passeios de bicicleta 3. Surf e windsurf
Aspectos negativos referidos quanto à Região	1. Desordenamento do Território 2. Falta de áreas de acolhimento para auto-caravanas 3. Falta de manutenção e de limpeza, sobretudo nas áreas urbanas 4. Fracas condições existentes nos Parques de Campismo 5. Excessiva concentração de auto-caravanas em alguns locais
Recomendações deixadas pelos auto-caravanistas	1. Criação de áreas de serviço (acolhimento): 58% 2. Criação de mais Parques de Campismo: 7% 3. Mais espaço para auto-caravanas nos Parques existentes: 13%

2. A prática do auto-caravanismo no quadro dos Instrumentos de Gestão Territorial (IGT)

Detecção de 92 principais locais de concentrações informais de auto-caravanas	
Cartas de Ordenamento	
Espaços urbanos (30% dos locais)	▪ Espaços urbanos ▪ Espaços urbanizáveis ▪ Áreas portuárias ▪ Espaços edificados a reestruturar
Espaços não urbanos (70% dos locais)	Em área do POOC (até aos 500 metros) ▪ Espaços naturais de protecção ▪ Espaços naturais dunares ▪ Espaços naturais lagunares/zonas húmidas ▪ Espaços naturais de enquadramento ▪ Espaços naturais de arriba ▪ Espaço de praias marítimas ▪ Outros Fora de área do POOC (mais de 500 metros) ▪ Espaços naturais ▪ Espaços agrícolas
(em Parques Naturais) – 36 locais	▪ Parque Natural do Sudoeste Alentejano e Costa Vicentina (23) ▪ Parque Natural da Ria Formosa (13)
Cartas de Condicionantes	
Com condicionantes (80%)	▪ 1 condicionante (29,3%)

	▪ 2 condicionantes (14,1%) ▪ 3 condicionantes (25,0%) ▪ 4 condicionantes (6,5%) ▪ 5 condicionantes (4,3%)
Sem condicionantes (20%) *Tipo de condicionante*	▪ Rede Natura 2000 (58,7%) ▪ Área de Parque Natural (43,5%) ▪ Reserva Ecológica Nacional (37,0%) ▪ Domínio Público Marítimo (19,6%) ▪ Reserva Agrícola Nacional 3,3%) ▪ Outras (15,2%)
Desde 1990 a 2007 foram apreciados nos serviços de ordenamento da CCDR Algarve 42 projectos sobre projectos de parques de campismo e caravanismo	▪ Apenas 4 projectos (9.5% das pretensões) tiveram parecer positivo ▪ Apenas 4 projectos (9.5%) tiveram parecer favorável condicionado ▪ 34 pretensões (81%) tiveram parecer negativo
Locais informais com maior número de auto-caravanas aparcadas	1. Tavira - Pingo Doce – 70 AC/dia (Fevereiro 2007) e 93 AC/dia (Março 2008); 2. Castro Marim – Parque de Estacionamento do Aglomerado – 55 AC/dia (Fevereiro 2007) 3. Tavira – Parque de Estacionamento das Quatro Águas – 52 AC/dia (Março 2007)

3. Perspectiva das entidades locais e regionais sobre o auto-caravanismo

Perspectiva das entidades Regionais/Locais relativamente ao auto-carvanismo	
Soluções a implementar	▪ Construção de áreas específicas ▪ Criação de regulamentos municipais próprios para o sector; ▪ Criação de parques de campismo (na sua lógica tradicional) e/ou melhoria das condições existentes;
Potencialidades	▪ Auto-caravanismo contribui para atenuar a sazonalidade ▪ Modalidade importante para o desenvolvimento local dos aglomerados do interior
Debilidades	▪ Constrangimentos e externalidades geradas pela ocupação de espaços de elevada sensibilidade ambiental e paisagística ▪ Despejo de resíduos directamente para o solo ▪ Impacte visual gerado pelos grandes ajuntamentos
Medidas a integrar ao nível dos instrumentos de gestão territorial	▪ Programar e delimitar equipamentos e áreas específicas para o auto-caravanismo
Outros aspectos a considerar	▪ Criação de cartas informativas (localização dos locais específicos e próprios para o auto-caravanismo) ▪ Criação de sinalética própria para esta modalidade ▪ Clarificação das competências de cada entidade/organismo relacionados com o sector do ordenamento do território, turismo e segurança pública

4. Breve análise ao quadro jurídico do auto-caravanismo

Do ponto de vista jurídico constata-se que:	▪ o auto-caravanismo não é um problema nacional, mas sim comunitário ▪ as soluções apresentadas até ao momento têm solucionado local e temporalmente o problema, transferindo-o simplesmente para outros/novos locais ▪ as auto-caravanas, de acordo com o Código da Estrada, são veículos ligeiros ▪ é difícil definir quando um veículo está estacionado e acampado

5. Estratégia de acolhimento do auto-caravanismo em Municípios do Sul de França

Estratégias de acolhimento de Municípios do Sul de França	
Porquê a necessidade de desenvolver estratégias	▪ Elevado número de auto-caravanas dispersas pelo território municipal ▪ Necessidade de disciplinar o tráfego e estacionamento ▪ Motivos ligados com a preservação ambiental e saúde pública
Acções desenvolvidas	▪ Criação de áreas de serviço específicas ▪ Criação de regulamento municipal próprio ▪ Concertação da estratégia de acolhimento com as forças de segurança
Receitas geradas	▪ Entre 6 a 10 €/dia nas áreas de serviço/parques
Emprego gerado	▪ De 5 a 40 pessoas (conforme estação do ano)
Medidas impostas ao auto-carvanismo informal	▪ Multas de 12 € (estacionamento) e 350 € para que for detectado a despejar resíduos para o solo
Resultados obtidos	▪ Número de auto-caravanas aumentou ▪ Receitas geradas aumentaram 9 vezes desde a implementação da estratégia de acolhimento ▪ Retorno do investimento e praticamente imediato

Síntese das principais potencialidades e debilidades associadas ao desenvolvimento do auto-caravanismo na Região do Algarve

Potencialidades

- Produto que apresenta forte expansão em todo o espaço comunitário;
- Determinante para o esbatimento do fenómeno da sazonalidade na Região, pela especial incidência nos meses de Inverno e Primavera;
- Produto com elevadas taxas de crescimento inter-anuais;
- Produto turístico que poderá contribuir para a pretendida diversificação da oferta turística da Região;
- O auto-caravanista apresenta um tempo médio de permanência na região muito superior aos restantes turistas;
- Região do Algarve é o principal destino dos auto-caravanistas no território nacional;
- Número de dormidas efectuadas por auto-caravanistas no Algarve (entre Nov. 2006 e Out. 2007) é superior ao total de dormidas efectuadas nos estabelecimentos hoteleiros na Região do Alentejo (2006);
- Ao nível das despesas, verifica-se que os auto-caravanistas efectuam despesas directamente nos estabelecimentos e nos agentes económicos da Região, sem o recurso a agentes intermediários e operadores;
- Diversidade da despesa é notoriamente maior do que a da maioria dos turistas. Para além das normais despesas em restauração e produtos regionais, os auto-caravanistas efectuam despesa nos mercados municipais, em vestuário, em calçado, em serviços pessoais e em equipamentos colectivos;
- O auto-caravanista, pela sua elevada mobilidade, visita e frequenta locais que o turista comum não tem facilidade de conhecer;
- Parte da população inquirida considera que os auto-caravanistas são ordeiros e limpos e que, em determinados casos, acabam mesmo por gerar alguma segurança nos locais onde aparcam (locais mais recônditos e/ou afectos ao uso sazonal/secundário);
- A esmagadora maioria dos auto-caravanistas inquiridos já visitou a Região em média quase 7 vezes, o que demonstra uma enorme "fidelidade" pela Região;
- Alguns organismos/entidades da Região encaram o auto-carvanismo como um produto interessante, sustentando que é necessário criar regulamentação e áreas específicas para o auto-caravanismo;
- Os modelos desenvolvidos no Sul de França demonstram que é possível, sem o envolvimento de grandes meios financeiros mas com vontade e iniciativa, desenvolver e implementar estratégias para um enquadramento desta actividade garantindo simultaneamente: a prática normal e sustentável da modalidade, o cumprimento e o respeito dos princípios e das normas do ordenamento do território e das boas práticas em matéria ambiental e uma eficiente gestão de matérias como o tráfego e o estacionamento.

Debilidades

- A desadequação da oferta existente - as infra-estruturas de acolhimento (Parques de Campismo) - face às especificidades desta modalidade de turismo;
- A elevada informalidade que caracteriza a prática do auto-caravanismo na Região;
- A muito provável saturação da situação actual num curto/médio prazo;
- A excessiva concentração de auto-caravanas em muitos pontos do litoral e de aglomerados urbanos, sem quaisquer infra-estruturas e condições;
- A ocupação desregrada de locais classificados nos instrumentos de gestão territorial enquanto áreas de elevada sensibilidade ambiental e paisagística;
- Os problemas em termos de estacionamento e gestão do tráfego;
- A informalidade que, nas actuais dimensões, é geradora de má imagem para a Região;
- A ausência de estratégia e de uma visão, concertada ou não, para perspectivar esta modalidade e para fazer face aos problemas gerados pelo contexto de informalidade, sobretudo por parte do próprio sector do turismo, mas também das administrações central e local;
- O surgimento de conflitos entre turistas e residentes/empresários do sector turístico devido às grandes concentrações de auto-caravanas; o surgimento de alguma intolerância e saturação em função das dimensões que o fenómeno entretanto adquiriu;
- Desaproveitamento de receitas potencialmente geradas, dada a inexistência de áreas de serviço para auto-caravanas, e para os próprios Parques de Campismo;
- Riscos associados à situação de insegurança e potencial exposição a actos de vandalismo;
- Abuso e mau uso de alguns equipamentos e infra-estruturas implementados na lógica do serviço à população local, como é o caso de balneários e lavadouros públicos, locais onde frequentemente são despejadas águas residuais das auto-caravanas;
- As autarquias locais possuem pouco conhecimento/experiência de como gerir este fenómeno;
- O contexto jurídico nacional é praticamente omisso relativamente a esta matéria;
- Diplomas legais existentes sobre empreendimentos turísticos não integram a figura da área de serviço para auto-caravanas, pelo que não se prevê no imediato soluções válidas.

6. Principais considerandos para a elaboração da proposta final

Ao longo do presente documento foram abordados diversos aspectos que retratam quer a prática do auto-caravanismo na Região do Algarve quer as condições e o enquadramento, ou a falta dele, em que esta modalidade de turismo se desenvolve na Região. Como aspectos essenciais para reflexão, que constituem genericamente uma síntese das principais conclusões extraídas, e que deverão contribuir para delinear uma proposta com vista à criação de um enquadramento para o auto-caravanismo, dever-se-á, em nosso entender, ter em consideração o conteúdo dos seguintes pontos:

1. A modalidade do auto-caravanismo encontra-se em franca expansão tanto na Europa como, embora mais recentemente, no território nacional. Estima-se igualmente que a Região do Algarve seja a região do país com maior procura por parte dos auto-caravanistas. Os fluxos de auto-caravanas apresentam valores persistentemente crescentes de ano para ano, não apenas de cidadãos estrangeiros, mas também de cidadãos nacionais, uma vez que a modalidade tem cada vez mais adeptos em Portugal.

2. Esta modalidade de turismo apresenta aspectos que se poderão considerar como bastante interessantes para a Região do Algarve, na medida em que, fundamentalmente: constitui um produto turístico que promove a diversificação da oferta turística; ocorre fundamentalmente nas épocas do ano (sobretudo Inverno e Primavera) em que os fluxos de turistas na Região são mais baixos; apresenta elevadas taxas de retorno e os gastos médios dos turistas não são negligenciáveis. Estes gastos, embora unitariamente baixos, assumem valores interessantes uma vez que a estadia dos auto-caravanistas na Região se situa em cerca de mês e meio. Como tal, não são valores despiciendos mesmo quando comparados com os gerados noutros produtos turísticos.

3. Como foi igualmente reportado, o auto-caravanismo desenvolve-se na Região do Algarve (e, generalizadamente, em todo o território nacional) num contexto de quase absoluta informalidade; isto é, o aparcamento e estadia de auto-caravanas, frequentemente prolongada, ocorrem fora dos únicos locais autorizados pela legislação portuguesa – os Parques de Campismo.

4. Os valores que constam no presente relatório relativamente à dimensão informal do auto-caravanismo na Região do Algarve, e que se reportam aos doze meses compreendidos entre Novembro de 2006 e Outubro de 2007, são bem elucidativos desta mesma dimensão. Há ainda a registar que os valores observados para o período compreendido entre Novembro de 2007 e Abril de 2008 (6 meses) são superiores em 8% aos valores observados para o período homólogo do ano anterior, o que ilustra bem a dinâmica de crescimento deste fenómeno.

5. O número de Parques de Campismo existentes na Região e com características para acolher auto-caravanas (18) não é elevado, mas não é por si só a causa para a proliferação das concentrações informais de auto-caravanas. Como se demonstrou, a taxa de ocupação nos Parques de Campismo é baixa, mesmo nas épocas de maior afluência de auto-caravanas.

6. As razões para a fraca afluência de auto-caravanas aos Parques de Campismo terão sobretudo que ver com a desadequação entre a oferta e a procura, no sentido em que os Parques de Campismo, construídos na perspectiva do campismo mais tradicional (tenda e caravana) e dotados de uma série de equipamentos e serviços complementares que os auto-caravanistas não procuram, praticam preços considerados elevados pelos auto-caravanistas. Por outro lado, a vulgarização e banalização do aparcamento e estadia fora dos Parques de Campismo contribui também para "legitimar" a opção dos auto-caravanistas não afluírem aos Parques.

7. Os locais informais de maior concentração de auto-caravanas ocorrem tanto em áreas contidas dentro dos perímetros urbanos como em áreas fora dos aglomerados. No entanto, na Região do Algarve, os locais de maior concentração informal de auto-caravanas estão frequentemente em áreas classificadas como espaços naturais pelos diversos instrumentos de gestão territorial, onde não raramente se sobrepõem as mais diversas condicionantes em função do elevado valor ambiental e sensibilidade ecológica desses espaços.

8. Para além dos aspectos relacionados com as matérias ambientais, a proliferação de concentrações de auto-caravanas, por vezes de dimensões muito consideráveis (tanto a concentração como as próprias auto-caravanas, frequentemente veículos pesados transformados e adaptados), constitui um sério entrave a um correcto ordenamento do território e à disciplina de matérias como o tráfego e estacionamento de veículos, para além de contribuir de forma muito significativa para a projecção de uma má imagem da Região, precisamente a região portuguesa mais divulgada e conhecida no exterior.

9. De uma forma geral, e de momento, em termos genéricos a receptividade da população quanto às (por vezes, grandes) concentrações informais de auto-caravanas nas áreas envolventes das residências é pautada por alguma indiferença mas, ainda, globalmente positiva, não obstante existirem residentes que vêm manifestando um certo desconforto, incomodidade e desagrado, quer através das entrevistas realizadas no âmbito do presente trabalho quer, inclusive, por via de reclamações enviadas aos diversos organismos da administração local e central e forças de segurança. Quanto aos agentes económicos (proprietários de estabelecimentos comerciais e de estabelecimentos hoteleiros) a questão surge já menos pacífica, havendo uma clara divisão entre alguns agentes económicos, que referem auferir ganhos acrescidos graças às concentrações de auto-caravanas nas

imediações dos seus estabelecimentos, e outros para os quais as grandes concentrações não trazem nada de positivo e, em alguns casos, bem pelo contrário.

10. Assim, não será difícil de prognosticar que, a não muito longo prazo, a população (de uma forma geral, residentes e agentes económicos) possa, muito naturalmente, vir a saturar-se da perpetuação da situação que se verifica no terreno, resultante do crescimento de ano para ano da dimensão da informalidade que caracteriza o auto-caravanismo na Região.

11. Acresce ainda salientar que, até hoje, não há registo significativo de casos problemáticos relacionados com a segurança dos auto-caravanistas (há apenas referência a um ou outro caso de auto-caravanas que foram vandalizadas, mas sem expressão no contexto da Região). Contudo, a situação de relativa exposição e desprotecção das concentrações de auto-caravanas coloca os turistas num quadro de potencial insegurança e, assim, mais vulneráveis e susceptíveis a roubos e assaltos. Como é sabido, os acidentes e incidentes dos quais resultam como vítimas cidadãos estrangeiros são largamente noticiados e divulgados em toda a Europa, resultando normalmente num revés para a imagem (sobretudo) exterior da Região.

12. Como curiosidade, mas que certamente importa referir numa reflexão desta natureza, destaque-se a relativa "subversão" que a prática do auto-caravanismo vem introduzindo na Região:

    a. por um lado, a banalização das grandes concentrações informais (sobretudo estas) de auto-caravanas tem proporcionado, o que se julgava praticamente extinto, que no meio destas se vão tornando mais ou menos frequentes as situações de aparcamento e estadia de caravanas (*roulottes*), que habitualmente não se viam noutros locais que não os Parques de Campismo. Ou seja, aproveitando a informalidade generalizada, também os turistas que viajam na mais tradicional *roulotte* já se sentem mais à vontade para permanecerem fora dos Parques de Campismo;

    b. por outro lado, verifica-se que o auto-caravanismo, da forma como é praticado por alguns turistas (e não serão assim tão poucos), constitui, por assim dizer, um caravanismo "ao contrário". Isto é, no caravanismo o automóvel reboca a roulotte, esta habitualmente permanece estacionada num Parque de Campismo enquanto o automóvel é utilizado para as diversas deslocações; em alguns casos do auto-caravanismo, assiste-se a situações em que a auto-caravana reboca um automóvel (frequentemente um *Mercedes Smart,* ou outros do mesmo segmento, ou ainda um pequeno motociclo). A ocorrência de situações como esta rebate de certa forma alguns argumentos de alguns auto-caravanistas que insistentemente referem não ter o auto-caravanismo qualquer relação com o tradicional caravanismo e, como tal, não deverá o primeiro ser visto e regulamentado da mesma forma, isto é, remetido para

espaços próprios (quer sejam Parques de Campismo ou áreas de serviço), mas sim circular, aparcar e permanecer indefinidamente.

13. A legislação portuguesa, apesar da recente revisão do projecto-lei dos empreendimentos turísticos, continua a não consignar a figura "Área de Acolhimento para Auto-caravanas", remetendo todas as variantes do campismo (tendas, caravanas e auto-caravanas) para a mesma tipologia de espaços – os Parques de Campismo – apesar das flagrantes diferenças entre as citadas variantes do campismo.

14. O Código da Estrada continua omisso quanto ao reconhecimento do tipo de veículo que é a auto-caravana (incluído na categoria ligeiro ou pesado consoante tenha mais ou menos de 3,5 ton) e quanto à existência de sinalética oficializada para a representação da auto-caravana (verificando-se assim que, em termos legais, a sinalética que proíbe o acesso de auto-caravanas a determinados locais, muito utilizada na Região do Algarve, não tem enquadramento legal). De facto o Decreto Regulamentar n.º 22-A/98 de 1 de Outubro, alterado pelo Decreto Regulamentar n.º 41/2002, de 20 de Agosto, que aprova o Regulamento de Sinalização e Trânsito é omisso quanto à sinalética específica das auto-caravanas, mantendo apenas a sinalética de parques de campismo, parques de caravanismo e mistos. Deste modo não se podem "inventar" sinais para além dos previstos na Lei.

15. As acções de fiscalização desencadeadas pelas forças de segurança, que ocasionalmente expulsam os auto-caravanistas dos locais onde se concentram, acabam por se revelar infrutíferas, uma vez que os auto-caravanistas se limitam a mudar de localização, para um local mais resguardado e menos frequentado a pouca distância, no concelho contíguo, etc., e não para os Parques de Campismo ou para áreas específicas (por estas não existirem).

16. Não obstante a subsistência destes "vazios legais", considera-se que, sobretudo as autarquias da Região do Algarve poderão, e deverão, à semelhança da iniciativa tomada pelas autarquias noutros países europeus, desenvolver e implementar estratégias no sentido de proporcionar o acolhimento às auto-caravanas, designadamente a criação de "áreas municipais de acolhimento de auto-caravanas". Não obstante, refira-se que o artigo 6.º do Decreto-Lei n.º 2/98, alterado pelo Decreto-Lei n.º 265-A/2001, de 28 de Setembro, prevê expressamente que "os regulamentos municipais que visem disciplinar o trânsito de veículos e peões nas vias sob jurisdição das autarquias, só podem conter disposições susceptíveis de sinalização nos termos do código da estrada e legislação complementar". Ora, como se refere no ponto 14, não existe sinalética para auto-caravanas, pelo que os sinais que nos aglomerados urbanos proíbem o estacionamento de auto-caravanas são ilegais face ao ordenamento jurídico em vigor. Nos termos legais a competência é atribuída por lei ou por regulamento, pelo que se considera ilegal o disposto em alguns regulamentos municipais que

proíbem o estacionamento de auto-caravanas em parques de estacionamento de veículos ligeiros, quando a classificação da auto-caravana pode ser de veículo ligeiro.

17. Como foi observado em alguns casos no Sul de França (região de Languedoc-Roussillon) onde os municípios desenvolveram estratégias de acolhimento para as auto-caravanas, o investimento necessário para a criação de áreas municipais é relativamente baixo e recuperável a curto/médio prazo.

18. O facto de se entender que uma resposta adequada à questão do auto-caravanismo deverá surgir por parte das autarquias e não dos privados tem a ver sobretudo com as características muito específicas desta modalidade. Como sucede noutros países europeus (designadamente em França), as áreas de acolhimento de auto-caravanas são concebidas e perspectivadas na lógica da prestação de um serviço de baixo custo, como forma de as autarquias resolverem a questão das concentrações disseminadas pelo território. As áreas de acolhimento para auto-caravanas são instalações muito simples, resumindo-se praticamente a um terreno (frequentemente vedado) onde são instalados: uns poucos pontos de água; um terminal de despejo das "*cassettes*" das águas negras; uma fossa de despejo para as águas cinzentas e contentores para o lixo[14] .

19. Tendo em consideração que os preços praticados são baixos (na ordem dos 5/6 €), porque a lógica subjacente à criação destas áreas é essencialmente evitar as concentrações informais, disciplinar o tráfego e o estacionamento de auto-caravanas, zelar pelo correcto ordenamento do território e evitar as descargas de águas residuais para os solos e colectores de águas pluviais, e não criar uma actividade economicamente rentável, entende-se que a exploração possa não ser interessante para os privados. Por outro lado, as áreas de acolhimento eventualmente criadas por privados não poderiam certamente praticar os referidos preços baixos, representando provavelmente uma replicação da situação actual – mais oferta de Parques de Campismo -, que não viria contribuir para a resolução do problema na Região do Algarve.

20. Por último, o que poderia eventualmente ser apontado como ponto primeiro destas conclusões, considera-se que o auto-caravanismo é uma modalidade, ou uma variante, do campismo e que constitui, de certa forma, uma evolução desta modalidade, proporcionada pelo desenvolvimento de novos veículos e equipamentos que permitem ao campista gozar de um maior conforto, autonomia e mobilidade. Contudo, apesar desta evolução, tem-se o entendimento de que o auto-caravanismo não sai do domínio, mais geral, do campismo. Como tal, considera-se que o auto-caravanismo deverá ficar afecto a espaços como os

[14] - Refira-se ainda que em determinadas áreas de serviço existem balneários equipados com duches de água quente.

Parques de Campismo e, em função das suas recentes dinâmicas, a espaços concebidos e ou adaptados para o efeito. Caso se permita que ao auto-caravanismo continue a proliferar livremente nas actuais condições de generalizada e banalizada informalidade, estar-se-á de novo, como na década de 80, perante uma nova forma de “campismo selvagem”.

7. Proposta final

Após estes sumários considerandos, propõe-se um conjunto de acções a implementar no futuro, do ponto de vista técnico e jurídico, tendo em vista o ordenamento do auto-caravanismo na Região do Algarve, que deverão servir de base para a discussão entre as entidades/organismos envolvidas no sentido de formular uma proposta final.

1. Incentivar, sensibilizar e motivar as autarquias da Região para a necessidade de criarem, com um carácter de relativa urgência, áreas de acolhimento para auto-caravanas mesmo na ausência de figura própria[15] prevista na legislação dos empreendimentos turísticos, dada a fortíssima dinâmica de crescimento deste fenómeno na Região e noutras zonas do país (designadamente na Costa Alentejana).

2. Considera-se essencial que todas as autarquias da Região estejam envolvidas neste processo, por forma a que todo o território da Região, e não apenas alguns municípios, disponham de áreas de acolhimento para auto-caravanas. Entende-se que a não adesão da totalidade dos municípios será susceptível de não resolver os problemas da Região, prevendo-se assim que os auto-caravanistas tenderão a confluir em áreas situadas em concelhos que não regulamentem e que não criem áreas de serviço para auto-caravanas.

3. As áreas de acolhimento para as auto-caravanas não deverão estar localizadas em áreas pouco aprazíveis e desinteressantes, sob o ponto de vista paisagístico e de acessibilidades, mas sim em terrenos cuja localização possa contribuir para atrair os auto-caravanistas. Isto é, não nos parece boa solução remeter estas áreas para a retaguarda da faixa litoral, uma vez que os auto-caravanistas, como a generalidade dos turistas, tem preferência pelas áreas próximas das praias e das áreas com interesse paisagístico e, também, dentro ou nas franjas dos aglomerados.

4. As áreas de acolhimento para auto-caravanas não deverão ser de grandes dimensões e não deverão ser perspectivadas na lógica de uma área de serviço por concelho (muito menos na escala inter-municipal), por motivos que se prendem não apenas com os grandes investimentos e a afectação de espaços de consideráveis dimensões que tal acarretaria, mas também porque se entende que a melhor forma de criar condições para um efectivo acolhimento ao auto-caravanismo passa, sobretudo, pela criação de uma rede de pequenas

[15] - O Regime Jurídico dos Empreendimentos Turísticos (Decreto-Lei n.º 39/2008, de 7 de Março), continua a não prever a figura das "Áreas de Serviço para auto-caravanas", mas apenas a dos Parques de Campismo e Caravanismo, pelo que seria conveniente a criação desta figura nesse regime.

áreas, facilmente reversíveis, que melhor respondam às características de elevada mobilidade dos auto-caravanistas.

5. A infra-estruturação das áreas de acolhimento, deverá contemplar, para além do abastecimento de água, terminais de descarga de águas residuais e electricidade, ainda, sistema de recolha de resíduos, com eco-pontos incluídos, por forma a potenciar a recolha selectiva de resíduos.

6. Para que as áreas de acolhimento sejam eficazes naquilo a que se propõem – a captação de auto-caravanas que habitualmente aparcam e permanecem fora dos Parques de Campismo – será conveniente que os preços praticados sejam baixos, na ordem dos 5/6 €/dia por auto-caravana. Doutra forma, com preços semelhantes aos praticados nos Parques de Campismo, a possibilidade de captar auto-caravanistas diminuirá, por certo, substancialmente.

7. Propõe-se igualmente que, sem prejuízo de outras soluções, as associações, clubes e colectividades desportivas, proprietárias de terrenos já infra-estruturados, possam, como forma de rentabilização das suas instalações, afectar parte dos seus parques desportivos à criação de áreas de acolhimento para auto-caravanas. Esta solução permitiria, não só contribuir para a resolução da informalidade do auto-caravanismo, como também proporcionar às associações a geração de receitas alternativas.

8. No caso dos concelhos com grandes extensões de áreas classificadas (Parques Naturais e Rede Natura 2000), e atendendo a que existem já muitas situações de ocupação “de facto” por parte do auto-caravanismo, deverão as autarquias articular e consertar a estratégia de intervenção com o Instituto da Conservação da Natureza e da Biodiversidade (ICNB), por forma a viabilizar a criação de áreas de acolhimento em terrenos cuja renaturalização se afigura inviável.

9. Uma vez que alguns Parques de Campismo, com localizações excelentes, actualmente encerrados e em rápido processo de degradação, são propriedade das autarquias, considera-se que estas deveriam equacionar a possibilidade de converter/recuperar esses espaços total ou parcialmente para áreas de acolhimento de auto-caravanas.

10. Propõe-se que, pelo menos nas fases iniciais de implementação e divulgação da existência das áreas de acolhimento, se promova uma articulação entre as autarquias e as forças de segurança, no sentido de privilegiar o encaminhamento dos auto-caravanistas para as áreas de acolhimento em detrimento de acções punitivas.

11. Articular com a Região de Turismo do Algarve (RTA) uma estratégia de promoção e divulgação das áreas de acolhimento para auto-caravanas, com o recurso a folhetos informativos a disponibilizar nos Postos de Turismo (principalmente o da Ponte Internacional do Guadiana) e nos *sites* oficiais da RTA e das autarquias.

12. Introduzir no Regime Jurídico dos Empreendimentos Turísticos a figura das áreas de serviço de auto-caravanas, à imagem dos parques de campismo e caravanismo já previstos, enquanto espaços específicos para este tipo de veículos.

13. Modificar a sinalética do Código da Estrada, autonomizando a figura da Auto-caravana, actualmente inexistente, uma vez que se contempla apenas a caravana. Refira-se que neste âmbito, o artigo 7.º do Código da Estrada as prescrições resultantes de sinais prevalecem sobre as regras de trânsito.

14. Autonomizar a figura das auto-caravanas[16] dentro da classe de veículos ligeiros/pesados especiais uma vez que não se destinam unicamente ao transporte de passageiros e/ou de mercadorias, (artigo 106 do CE.). Desta forma permitir-se-á a proibição de estacionamento destes veículos específicos fora dos locais destinados para o efeito, o que actualmente não acontece uma vez que só é permitida a proibição de estacionamento de veículos ligeiros ou pesados em determinados locais (artigo 50 f. do CE.); - *"É proibido o estacionamento...nos locais reservados mediante sinalização ao estacionamento de determinados veículos"* (Art.º 70 do Código da Estrada).

15. Sensibilizar as autarquias para a necessidade de criarem regulamentos municipais específicos para a questão do auto-caravanismo.

16. Repescar o conteúdo do artigo 59.º do Regulamento dos Parques de Campismo, aprovado pelo Decreto-Regulamentar n.º 38/90 de 19 de Agosto.

17. O estacionamento de Auto-caravanas, independentemente da sua duração e fora dos locais autorizados para o efeito deverá encontrar-se em grande medida interdito[17] :

---

[16] - Como proposta de definição: As Auto-caravanas seriam veículos automóveis destinados a utilização temporária de lazer mantendo em permanência acoplados os meios mecânicos que lhes permite a deslocação por sí próprios e dotados de equipamentos que permitam a sua utilização como habitação.

[17] - No entanto, quando se justifique poderá ser autorizado o parqueamento de auto-caravanas em certas épocas do ano e por períodos nunca superiores a quinze dias, nem a mais de trinta Auto-caravanas, em locais não previstos para o efeito (exemplo: eventos temporários locais e/ou regionais como são as feiras, festivais e mostras culturais e artísticas). O licenciamento, neste caso, deverá caber ao respectivo município no âmbito do licenciamento de acampamentos ocasionais. No fundo ao utilizar como habitação a auto-caravanas, fora dos locais destinados para o efeito,

a. Nas áreas classificadas por Plano de Ordenamento do Território (seja de carácter municipal e/ou especial) como espaços naturais a preservar e de elevada sensibilidade ambiental e ecológica;
b. Nas vias de domínio público, excepto nos locais destinados a esse efeito ou fora das faixas de rodagem neste caso, quando não se trate de aglomerados urbanos;
c. Em todas as demais situações que possam pôr em risco a segurança rodoviária, a segurança de pessoas e bens, bem como todas as situações que possam pôr em causa a protecção de património e interesses da colectividade.

18. Reconhecendo que a maioria dos Parques de Campismo existentes na Região têm procurado, nos últimos anos, adaptar-se a este novo segmento do turismo, considera-se no entanto que deverá ser efectuado um esforço suplementar por parte das suas administrações no sentido de dotarem os seus empreendimentos das condições necessárias para acolheram auto-caravanas e reverem as tarifas praticadas para este mesmo segmento.

nomeadamente parques de estacionamento públicos, está a dar uma utilização do espaço, diferente daquela para o qual ele foi planeado, aprovado e licenciado pelas entidades competentes, desvirtuando o seu uso.

Notas de fim - dados quantitativos e qualitativos sobre a actividade do auto-caravanismo na Região do Algarve

Nota 1:

Os cálculos que permitiram apurar estes valores foram elaborados a partir de informação constante em duas fontes de informação complementares:

- em primeiro lugar, as contagens de tráfego (apenas o movimento de auto-caravanas) na fronteira da Ponte Internacional do Guadiana. As contagens reportam-se a 3 dias por mês, durante o período compreendido entre Novembro de 2006 e Outubro de 2007, e foram efectuadas presencialmente e com base na informação disponibilizada pela Euroscut;
- em segundo lugar, tendo por base a informação extraída dos inquéritos realizados junto dos auto-caravanistas, dentro e fora dos Parques de Campismo, durante os meses de Março e Abril de 2007. Foram efectuados um total de 133 inquéritos, 52% dos quais junto de auto-caravanistas que permaneciam fora dos Parques de Campismo e os restantes 48% realizados junto de auto-caravanistas a frequentar os Parques de Campismo.

Relativamente aos inquéritos referidos na alínea *b)*, são apresentados seguidamente os principais aspectos qualitativos e quantitativos utilizados no relatório e na formulação das propostas.

Quadro 1. Perfil socio-económico dos auto-caravanistas

1. N.º de indivíduos a viajar na auto-caravana*	1 indiv. = 6%; 2 indiv. = 88.7%; 3 indiv. = 3%; 4 indiv. = 2.3%.
2. Sexo	Masculino = 51.7%; Feminino = 48.3%.
3. Idade	0 a 30 anos = 2.6%; 31 a 40 anos = 2.3%; 41 a 50 anos = 6.8%; 51 a 60 anos = 30.2%; 61 a 70 anos = 47.5%; ≥ 71 anos = 10.6%.
4. Nacionalidade*	Reino Unido = 20.3%; Alemanha = 18.9%; Holanda = 11.1%; França = 14.6%; Portugal = 11.7%; Espanha = 9.3%; Bélgica = 2.4%; Itália = 2.3%; Outros = 9.3%.
5. Profissão (situação)	Doméstica = 3%; Empresário(a) = 2.6%; Engenheiro(a) = 3.0%; Reformado(a) = 69.3%; Professor(a) = 2.2%.
6. Grau de instrução	Ensino Primário = 20.4%; Ensino Secundário = 42.2%; Ensino Médio/Superior = 37.3%.
7. Parentesco	Casal = 93.2%; Parceiros = 1.7%; Amigos = 2.6%; Casal c/ Filhos = 2.6%.

Fonte: CCDR Algarve

***** Dados apurados na informação proveniente dos Parques de Campismo

Quadro 2. Circuito dos auto-caravanistas

1. Circuito previamente programado	Sim = 27.5%; Não = 72.5%.
Antes do Algarve	
1. Local de entrada na Região (fronteira)	Ponte do Guadiana (A22) = 62.7%; Vilar Formoso = 15.1%; Elvas = 12.7%; Serpa = 4.8%; Outros = 4.8%.
2. Regiões visitadas (fora do Algarve)	Nenhuma = 55.4%; Alentejo = 27.7%; Restantes = 16.9%.
No Algarve	
1. Locais de estada	Tavira = 10%; Sagres = 8.8%; Quarteira = 7.6%; Castro Marim = 7.6%; Lagos = 4.4%; Boca do Rio (Vila do Bispo) = 4%; Olhão = 3.6%; Restantes = 54.2%.
2. Tempo médio de estada	42 dias.
Depois do Algarve	
1. Portugal e/ou Espanha	Espanha = 51.6%; Portugal = 48.4%.
2. Tempo médio de estada previsto	Média de 22 dias.
3. Região a visitar	Região de Lisboa e Vale do Tejo = 40.3%; Alentejo = 10.1%; Restantes = 23.3%; Não sabe = 26.4%.

Fonte: CCDR Algarve

Quadro 3. Factores de eleição dos auto-caravanistas para as suas deslocações à Região

1. É a primeira vez que visita a região	Não = 84%; Sim = 16%.
2. Quantas vezes visitou antes	Média de 6.6 vezes.
3. Onde ficou hospedado	Auto-caravana = 95%; Outros = 5%.
4. Qual a estação em que visitou	Inverno = 46.5%; Inverno e Primavera = 17.5%; Primavera = 13.2%; Outros = 22.8%.
5. Motivos para nova visita à Região	Clima = 26.8%; As pessoas = 24.6%; Património natural (paisagem e ambiente natural) = 16.4%; Gastronomia = 5.7%; Sossego = 4.3%; Outros = 13.6% .
6. Conhecimento da Região através de	Amigos = 41.7%; Publicidade = 7.6%; Amigos e Publicidade = 6.8%; Amigos e Web sites = 4.5%; Literatura = 4.5%.
7. Desenvolve outra actividade	Sim = 72.2%; Não = 22.8%.
8. Quais?	Caminhadas = 24.3%; Ciclismo e caminhadas = 24.3%; Ciclismo = 18.7%; Outros = 32.7%.

Fonte: CCDR Algarve

Quadro 4. Opções pelo local de estada

		Origem
1. Onde prefere aparcar	Litoral = 43.5%; Litoral e Campo = 35.9%; Outros = 20.6%.	IF
2. Por norma, pernoita	Informal: Dentro dos PC = 8.7%; Fora dos PC = 91.3%; Formal: Dentro dos PC = 86.4%; Fora = 13.6%.	I;F
3. Razões que levaram a pernoitar nos PC	Segurança = 32.2%; Serviços disponíveis = 26.7%; Convívio = 9.6%; Localização = 5.5%; Outros = 26%.	F
4. Indique as razões que o levam a ficar fora dos PC	PC demasiado cheios = 29.8%; Custo elevado dos parques = 18.5%; Maior liberdade = 8.9%; Património natural = 8.9; Outros = 33.9%.	I
5. Já alguma vez foi multado por ter a AC estacionada fora dos PC	Não = 89.4%; Sim = 10.6%.	IF
6. Onde?	Espanha = 50%; Portugal e Espanha = 14.3%; Outros = 35.7%.	IF

Fonte: CCDR Algarve

Legenda: IF = Cruzamento dos dados proveniente dos inquéritos informais e formais; F = Dados provenientes dos inquéritos formais; F = Dados provenientes dos inquéritos informais

Quadro 5. Manutenção da AC na Região

	Informal	Formal
1. Por norma, onde enche os depósitos de água da AC	Áreas de serviço (bombas gasolina) = 33.3%; Área de serviço e fontes públicas = 16.7%; Áreas de serviço, nascentes e bicas = 15%; Áreas de serviço e casas de banho públicas = 13.3%; outros = 21.7%.	PC = 96.5%; Outros = 3.5%.
2. Por norma, como carrega as baterias da AC	Painel solar = 87%; PC = 7.2%; Outros = 5.8%.	PC = 91%; Outros = 8.9%.
3. Por norma, onde despeja os resíduos domésticos e a cassete química	Sarjetas = 42%; PC = 14.5%; Sarjetas e casas de banho públicas = 13%; Outros = 30.4%.	PC = 96.5%; Outros = 3.5%.

Fonte: CCDR Algarve

Quadro 6. Despesa média diária efectuada na Região

	Informal	Formal	Informal/Formal
1. Total	34.6 €	46.8 €	40.3 €
2. Comida	15.8 €	15.4 €	15.5 €
3. Combustível	6.2 €	7.0 €	6.6 €
4. Alojamento	2.7 €	10.2 €	6.3 €
5. Outros bens (roupa, artesanato, etc.)	5.4 €	7.1 €	6.2 €
6. Recreio, cultura e lazer	4.5 €	7.1 €	5.7 €

Fonte: CCDR Algarve

Quadro 7. Impressões dos auto-caravanistas relativamente à Região

1. Locais que mais gostou de visitar na região	Sagres = 11.2%; Tavira = 9.3%; Monchique = 6.6%; Lagos = 6.2%; Monte Gordo = 6.2%; Paderne = 6.2%; Alvor = 5%; Albufeira = 4.3%; Silves = 3.5%; Faro = 3.1%; Outros = 38.4%.
2. Locais que menos gostou de visitar na região	Albufeira = 26%; Portimão = 18.8%; Faro = 11.5%; Quarteira = 10.4%; Lagos = 8.3%; Tavira = 6.3%; Vilamoura = 5.2%; Outros = 18.8%.
Comparando o Algarve com outras regiões que conhece, refira:	
1. Os aspectos que considera positivos	A população local = 25.6%; Clima = 22%; Património natural = 12.6%; Segurança = 6.1%; Outros = 33.7%.
2. Os aspectos que considera negativos	Desordenamento do território = 25%; Falta de áreas de acolhimento = 25%; Falta de limpeza urbana = 11.5%; PC com poucas condições = 9.6%; Excesso de turismo = 5.8%; Custo de vida elevado = 5.8%; Outros = 17.3%.

Fonte: CCDR Algarve

Quadro 8. Avaliação da Região (em termos globais) e das condições existentes para o auto-caravanismo

Em termos globais:	***de 1 (mínimo) a 5 (máximo)***
1. Segurança	4
2. Segurança rodoviária	4
3. Custo de vida	4
4. Qualidade dos serviços	4
5. Sinalização rodoviária	4
6. Paisagem natural	5
7. Clima	5
8. Gastronomia	5
Especificamente o sector do AC	
1. Condições oferecidas aos AC	3
2. Segurança nos locais de aparcamento	4
3. Preço dos PC	3
4. Qualidade dos PC	3
5. Sinalização dos PC	3

Fonte: CCDR Algarve

Quadro 9. Aspectos a serem melhorados e implementados na Região tendo em vista o auto-caravanismo

1. Mais Parques de Campismo	11.60%
2. Mais espaço para as AC nos Parques de Campismo	18.30%
3. Novas áreas/áreas de serviço específicas para AC	35.20%
4. Melhoria da sinalização dos PC	15.30%
5. Mais informação dos Parques de Campismo e sua localização	19.60%

Fonte: CCDR Algarve

Nota 2:

Sumária caracterização dos Parques de Campismo da Região do Algarve

A Região do Algarve actualmente está servida por 22 Parques de Campismo, sendo que apenas 18 estão verdadeiramente em funcionamento no que respeita ao acolhimento de auto-caravanas. Os restantes 4 Parques de Campismo encontram-se nas seguintes situações:

- o Parque de Campismo Municipal de Tavira, localizado na Ilha de Tavira, não é acessível a veículos;
- o Parque de Campismo Municipal de Aljezur (Vale da Telha) encontra-se encerrado;
- o Parque de Campismo Municipal da Ilha de Faro, embora em funcionamento, não permite a entrada de auto-caravanas);
- o Parque de Campismo da PSP, em Tavira, apenas é frequentado por elementos deste Corpo de Segurança e respectivos familiares.

A esmagadora maioria destes 18 Parques de Campismo localiza-se na faixa litoral Sul, constituindo o Parque de Campismo do Serrão, em Aljezur, e o Parque de Vale da Carrasqueira, em Monchique, as únicas excepções. Este Parque (no concelho de Monchique) é o única da Região exclusivamente concebido para acolher auto-caravanas.

Dos 16 concelhos da região:

- apenas 11 têm Parques de Campismo (ou parques que acolhem auto-caravanas);
- dos 6 concelhos que não têm Parques de Campismo, apenas 2 são concelhos interiores (Alcoutim e São Brás de Alportel);
- verificando-se assim que 3 concelhos do litoral, e com significativa procura turística – Castro Marim, Tavira e Faro – não têm qualquer equipamento/estrutura de acolhimento de auto-caravanas.

Destaque-se ainda que, daqueles 18 Parques de Campismo:

- 6 estão claramente inseridos em meio urbano – os parques da Fuzeta, Quarteira, Albufeira, Armação de Pêra, Alvor e Lagos;
- 2 estão em meio urbano mas igualmente numa situação de clara proximidade a espaços naturais com relevância – os parques de Monte Gordo (contíguo à Mata Nacional) e de Olhão (no Parque Natural da Ria Formosa);
- os restantes 10 localizam-se fora dos perímetros urbanos.

Relativamente ao regime de funcionamento e calendário de funcionamento dos Parques de Campismo, verifica-se que:

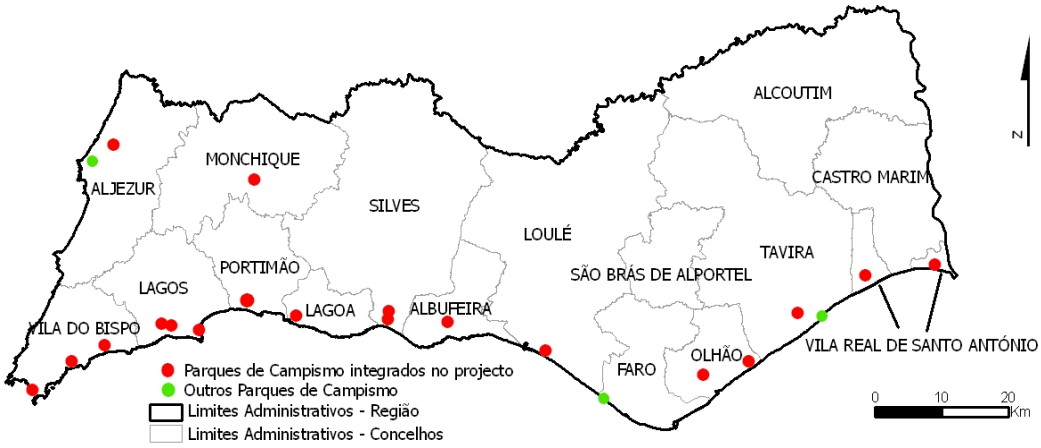
- todos os Parques são de livre acesso, não condicionado apenas a sócios ou funcionários de entidades;
- todos os Parques funcionam durante todo o ano, tendo-se apenas verificado que dois parques, de pequenas dimensões e por serem geridos apenas por uma pessoa, fecharam durante 1 ou 2 meses do ano em que decorreram os trabalhos de campo.

No que respeita às infra-estruturas e equipamentos existentes nos Parques, e postos ao dispor dos auto-caravanistas, verifica-se que, regra geral, os Parques de Campismo se encontram bastante bem equipados. A

esmagadora maioria dos Parques de Campismo dispõe, inclusive, de uma oferta de equipamentos e serviços muito superior àquela que, normalmente, os auto-caravanistas exigem. Esta dotação de equipamentos e serviços não causará especial surpresa, uma vez que são espaços que foram concebidos durante a fase (na década de 70) de massificação do campismo, perspectivados como alternativa (mais económica) aos estabelecimentos hoteleiros e dirigidos a um público alvo essencialmente composto por famílias, factores que podem contribuir para explicar a existência, quase generalizada de serviços como as lavandarias, cozinhas/churrasco, espaços para a prática de desporto, espaços de lazer e recreio, parques infantis, piscinas, discotecas, etc.

Por outro lado, a existência de outras valências, como os meios complementares de alojamento (designadamente *bungalows* e apartamentos), demonstra que os Parques vêm tentando diversificar a oferta e, assim, captar mais utentes, particularmente na época baixa do turismo. Neste sentido, é de realçar a existência, em alguns Parques, de áreas exclusivas para auto-caravanas bem como de algumas infra-estruturas concebidas unicamente para as auto-caravanas, nomeadamente as fossas para recolha de águas residuais. No entanto, são ainda poucos os Parques que dispõem destas infra-estruturas.

Mapa 1. Localização dos Parques de Campismo da Região do Algarve



Fonte: CCDR Algarve

Quadro 1. Principais características, infra-estruturas e equipamentos existentes nos Parques de Campismo da Região do Algarve

Equipamentos / Serviços / Parque de Campismo	Alojamento complementar	Bar/Café	Restaurante	Supermercado/ Minimercado	Lavandaria	Cozinha	Churrasco	Balneários c/ Água Quente	Piscina de Adultos	Piscina de Crianças	Telefone/ Posto Internet	Serviços Médicos	Discoteca	Quiosque	Parque Infantil	Equipamento Desportivo	Área Manutenção Viaturas	Multibanco
Monte Gordo (CM)	X	X	X	X	X	X	X	X			X			X	X	X		X
Caliço (Cacela)	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		X	X	X	X	
Fuseta (JFF)		X		X	X	X		X			X							
Olhão (SBSI)	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		X	X	X	X	X
Quarteira (Orbitur)	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		X	X	X	X
Albufeira	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Canelas (Armação)	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		X	X	X	X	
Praia de Armação	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		X	X	X	X	X
Ferragudo (CCL)	X	X	X	X	x	X	X	X	X	X		X	X	X	X	X	X	X
Monchique	X					X	X	X	X		X	X				X	X	X
Dourada - Alvor	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X			X	X	X	
Trindade – Lagos		X	X	X	X	X	X	X			X	X				X		
Valverde (Orbitur)	X	X	X	X	X	X		X	X	X		X			X	X	X	X
Espiche – Lagos	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Quinta dos Carriços	X	X	X	X	X	X	X	X			X	X		X	X		X	
Ingrina		X	X	X	X	X	X	X			X	X						
Sagres (Orbitur)	X	X	X	X	X	X	X	X				X			X		X	
Serrão - Aljezur	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		X	X	X	X	X

Fonte: CCDR Algarve

Quadro 2. O auto-caravanismo nos Parques de Campismo da Região do Algarve

Parque de Campismo	Zonas especificamente destinadas ao AC	Capacidade para AC's	% da área do Parque reservada a AC's	Estação de serviço especificamente concebida para AC's (*)
Monte Gordo		300	30%	X
Caliço (Cacela)		200	30%	
Fuseta (JFF)		160	55%	
Olhão (SBSI)		380	45%	X
Quarteira (Orbitur)		400	40%	X
Albufeira		800	75%	X
Canelas (Armação)		450	50%	
Praia de Armação		650	40%	X
Ferragudo (CCL)	X	228	25%	X
Monchique (**)	X	14	100%	X
Dourada - Alvor		100	50%	
Trindade – Lagos	X	200	60%	
Valverde (Orbitur)		300	45%	X
Espiche – Lagos	X	80	??	X
Quinta dos Carriços		150	75%	
Ingrina		35	100%	
Sagres (Orbitur)		200	25%	
Serrão - Aljezur		200	25%	

Fonte: CCDR Algarve

(*) – Designação para uma infra-estrutura que engloba: fossa para lavagem das auto-caravanas e recolha das águas residuais "cinzentas"; depósito para as águas "negras"; abastecimento de água e contentor de lixo.

(**) – Único Parque da Região exclusivamente concebido para acolher auto-caravanas.

Relativamente aos preços praticados pelos Parques de Campismo, e apenas no que diz respeito às tarifas praticadas para o auto-caravanismo, verifica-se que os preços praticados variam consideravelmente de Parque para Parque, tanto no que respeita às tarifas para pessoas como para os veículos. Com efeito, observa-se que existem grandes diferenças nas tarifas cobradas, podendo genericamente o mesmo serviço custar num Parque de Campismo duas e três vezes mais do que noutro (p. e.: adulto/época baixa: de 2.20 a 5.50 €; auto-caravana/época baixa: de 2.75 € a 10.00 €); verificando-se todavia que as variações de preços da época baixa para a época alta não são muito significativas.

Tendo em consideração a situação mais normal verificada junto dos auto-caravanistas, estima-se que o custo médio de uma dormida - a soma das tarifas respeitantes a uma auto-caravana de tamanho grande (mais de 6 metros) e duas pessoas adultas - poderá oscilar, na época baixa, entre os 7,4 e os 22,95 € e, na época alta, entre os 9,00 e os 23,15 €.

Quadro 3. Tarifas cobradas nos Parques de Campismo (apenas para o auto-caravanismo)

	Pessoa (€)					Auto-caravana (€)			
	Adulto		Criança			Tamanho Pequeno (até 4/6 metros)		Tamanho Grande (+ de 6 metros)	
	Época Baixa	Época Alta	Época Baixa	Época Alta		Época Baixa	Época Alta	Época Baixa	Época Alta
Monte Gordo (CM)	3.17	5.60	0.89	1.55		3.99	5.70	4.43	6.54
Caliço (Cacela)	2.40	4.20	1.35	2.10		3.15	4.95	3.65	5.75
Fuseta (JFF)	3.00	3.00	1.25	1.25		3.00	3.00	3.00	3.00
Olhão (SBSI)	2.20	4.00	1.20	1.90		2.75	5.25	4.00	7.50
Quarteira (Orbitur)	2.90	5.40	1.45	2.70		4.80	8.00	5.40	8.90
Albufeira	5.20	5.20	2.60	2.60		8.40	8.40	11.95	11.95
Canelas (Armação)	4.50	4.50	2.25	2.25		4.50	4.50	5.00	5.00
Praia de Armação	5.50	5.50	3.20	3.20		5.20	5.20	6.00	6.00
Ferragudo (CCL)	3.00	5.30	1.00	1.00		6.00	10.00	6.00	10.00
Monchique						10.00	10.00	10.00	10.00
Dourada - Alvor	4.00	4.00	2.00	2.00		5.00	5.00	5.00	5.00
Trindade – Lagos	2.80	3.10	1.20	1.60		4.10	4.80	5.10	5.60
Valverde (Orbitur)	2.90	5.40	1.45	2.70		4.80	8.00	5.40	8.90
Espiche – Lagos	2.75	5.00	1.50	2.60		4.50	6.20	4.50	6.20
Quinta dos Carriços	4.60	4.60	2.30	2.30		6.90	6.90	8.30	8.30
Ingrina						10.00	10.00	10.00	10.00
Sagres (Orbitur)	2.40	4.40	1.20	2.20		3.70	6.40	4.00	7.10
Serrão - Aljezur	3.15	4.50	1.60	2.25		3.80	5.40	4.20	6.00
Valor médio	**3.40**	**4.61**	**1.65**	**2.14**		**5.26**	**6.54**	**5.89**	**7.32**
Valor mínimo	**2.20**	**3.00**	**0.89**	**1.00**		**2.75**	**3.00**	**3.00**	**3.00**
Valor máximo	**5.50**	**5.60**	**3.20**	**3.20**		**10.00**	**10.00**	**11.95**	**11.95**

Fonte: CCDR Algarve

Enquanto que os valores respeitantes aos custos mínimos (7,4 € na época baixa e 9,0 € na época alta) podem ser, grosso modo, comparáveis aos valores praticados nas áreas de acolhimento de auto-caravanas em França (entre os 4 e os 6 €/dia), embora sejam superiores em cerca de 50% mas, de

certa forma, dentro da mesma ordem de grandeza, os valores máximos excedem claramente os valores de referência (4 e 6 €). Este dado poderá ser importante para explicar, em certa medida, a pouca afluência dos auto-caravanistas aos Parques de Campismo. Convém relembrar que a grande maioria dos auto-caravanistas que visitam o Algarve são provenientes dos países do Centro e Norte da Europa (sobretudo ingleses, alemães, franceses e holandeses), conhecedores da realidade e da oferta existente nesses países e que, uma vez no Algarve para uma estadia de algumas semanas (cerca de 38 dias em média), não estarão naturalmente na disposição de despender uma verba muito superior à que pagariam nos países de origem, onde existem áreas de acolhimento para auto-caravanas a preços bem mais acessíveis.

Quadro 4. Valores mínimos e máximos cobrados nos Parques de Campismo do Algarve para uma Auto-caravana e dois adultos

	2 adultos (€)	Auto-caravana (mais de 6 metros) (€)	Custo Total (€)
Época baixa			
custo mínimo	4.40	3.00	**7.40**
custo máximo	11.00	11.95	**22.95**
Época alta			
custo mínimo	6.00	3.00	**9.00**
custo máximo	11.20	11.95	**23.15**

Fonte: CCDR Algarve

Em relação à capacidade de alojamento, verifica-se, e de acordo com a informação fornecida pelos Parques (que em certas situações resulta de uma estimativa mais ou menos rigorosa) que o total de auto-caravanas que podem estar simultaneamente em todos os Parques da região é de 4847 veículos.

Assim, considerando que é esta a capacidade aproximada dos Parques, ter-se-ia como máximo de ocupação (taxa de ocupação a 100%) aquele valor multiplicado por 30,4 dias (número médio de dias do mês). Ou seja, com a taxa de ocupação no valor máximo, os Parques de Campismo da Região do Algarve poderiam acolher, por mês, cerca de 147.834 auto-caravanas. Contudo, observou-se que os valores relativos às taxas de ocupação são extremamente baixos.

Quadro 5. Valores mínimos e máximos cobrados nos Parques de Campismo do Algarve para uma auto-caravana e dois adultos

Parque de Campismo	Capacidade/mês	N.º de pernoitas de AC's nos Parques de Campismo		Taxa de Ocupação (%)	
		Mínima	Máxima	Mínima	Máxima
Monte Gordo	9.150	30	2046	0.3	22.0
Caliço (Cacela)	6.100	15	163	0.2	2.6
Fuseta (JFF)	4.880	278	1537	5.8	34.3
Olhão (SBSI)	11.590	298	1976	2.5	16.8
Quarteira (Orbitur)	12.200	294	1352	1.7	12.1
Albufeira	24.400	224	853	0.7	3.4
Canelas (Armação)	13.725	60	605	0.4	4.3
Praia de Armação	19.825	50	324	0.2	1.8
Ferragudo (CCL)	6.954	4	97	0.1	1.4
Monchique	427	8	116	1.2	29.6
Dourada - Alvor	3.050	22	206	0.7	6.6
Trindade – Lagos	6.100	153	668	2.5	11.4
Valverde (Orbitur)	9.150	140	641	0.6	7.1
Espiche – Lagos	2.440	278	1537	11.6	68.6
Quinta dos Carriços	4.575	98	382	0.5	8.5
Ingrina	1.067	0	188	0.0	17.3
Sagres (Orbitur)	6.100	190	644	2.5	10.4
Serrão - Aljezur	6.100	20	102	0.3	1.6
Total	147.834	2.612	13.437	1.9	8.2

Fonte: CCDR Algarve

Nota 3:

Os resultados apresentados resultam de um levantamento, especificamente direccionado para a questão do auto-caravanismo, efectuado junto dos Parques de Campismo da Região do Algarve durante o período compreendido entre os meses de Novembro de 2006 e Outubro de 2007. Com a inexcedível colaboração das administrações e gerências dos Parques de Campismo, foi possível efectuar um levantamento mensal das auto-caravanas entradas nos Parques, com a recolha da informação relativa a: número de auto-caravanas; número de ocupantes; nacionalidade dos ocupantes, datas de entrada e de saída (e, assim, a duração da estadia) e ainda a despesa efectuada no Parque relativamente à estadia.

Nota 4:

Naturalmente, e por razões que se prendem essencialmente com a localização dos Parques de Campismo (mais ou menos próximos dos principais aglomerados, da frente litoral e das praias, etc.), com as próprias dimensões dos mesmos e, também, com a relação qualidade/custo, verifica-se que a distribuição da procura pelos 18 Parques de Campismo da região está longe de ser uniforme. Assim, há a destacar essencialmente:

- o Parque de Campismo do SBSI (em Olhão), que acolhe mais de 16% do total de auto-caravanas;

- os Parques de Campismo de Sagres e de Quarteira, que acolhem, respectivamente, 11.2 e 10.0% das auto-caravanas;
- os Parques de Campismo de Albufeira, Praia da Luz e Trindade (Lagos), que acolhem, respectivamente, 9.5, 8.4 e 8.0% das auto-caravanas;
- os Parques de Campismo da Fuseta, Espiche (Lagos) e Monte Gordo, que acolhem, respectivamente, 7.1, 6.7 e 5.8% das auto-caravanas.

Os restantes 9 parques de campismo, precisamente metade dos parques existentes na região, acolhem todos eles, valores inferiores a 5% do total das auto-caravanas; sendo que, todos juntos, apenas recebem 17% do total das auto-caravanas.

Nota 5:

Em simultâneo com a realização dos inquéritos nos Parques de Campismo e nos locais informais, efectuou-se ainda outro inquérito direccionado aos auto-caravanistas nacionais, uma vez que nos primeiros inquéritos não se conseguiu chegar a esta população. Este novo inquérito, disponibilizado on-line na internet e que obteve um elevado número de respostas, estava genericamente estruturado da mesma forma que os inquéritos realizados presencialmente, tendo-se apenas efectuado ligeiros ajustes, e visava naturalmente obter a mesma informação.

Quadro 1. Perfil socio-económico dos Auto-caravanistas

1. Idade	Média de 53 anos
2. Profissão	Reformado(a) = 31%; Técnico(a) especializado(a) = 9%; Professor(a) = 5%; Engenheiro(a) = 4%; Empresário(a) = 4%; Outras = 47%.
3. Grau de escolaridade	9.º ano = 23.2%; 12.º ano = 35.3%; Curso médio/superior = 41.5%.
4. Região de residência	Lisboa e Vale do Tejo = 62.4%; Norte = 17%; Centro = 15.5%; Algarve = 4.6%; Alentejo = 0.5%.
5. N.º de indivíduos, em regra, que viajam na auto-caravana	1 indiv. = 0.5%; 2 indiv. = 56.9%; 3 indiv. = 20.1%; 4 indiv. = 18.2%; 5 ou mais indiv. = 4.3%
6. Idade dos indivíduos	0 a 30 anos = 12.4%; 31 a 40 anos = 13.3%; 41 a 50 anos = 20%;

	51 a 60 anos = 34.3%; 61 a 70 anos = 16.7%; > 70 anos = 3.3%.

Fonte: CCDR Algarve

Quadro 2. Estada, opções pelo local de pernoita e impressões da Região

1. N.º de vezes/ano que se desloca à Região	1 vez = 9.6%; 2 vezes = 25.4%; 3 vezes = 22.8%; 4 vezes = 18.8%; 6 vezes = 9.1%; NR = 14.2%.
2. Tempo médio de estadia por deslocação	1 semana = 49.4%; 2 semanas = 29.3%; 3 semanas = 12.6%; NR = 8.6%.
3. Estação do ano em que se desloca à região com maior regularidade	Primavera = 38.6%; Inverno = 36.8%; Verão = 19.3%; Outono = 5.3%.
4. Opção por tipo de área	Litoral = 87.3%; Aglomerados urbanos = 8.1%; Áreas rurais = 4.6%.
5. Preferência habitual para a estadia	Fora dos PC= 66.2%; Dentro dos PC= 33.8%.
6. Qual a razão que o leva a escolher essa opção	
6.1. Para quem utiliza sempre os PC	Segurança = 70%; Inexistência de áreas de serviço específicas = 16./%; Intervenção das forças de segurança (PSP e GNR) = 5%; Condições oferecidas nos PC = 5%; NR = 3.3%.
6.2. Para quem opta pelas localizações informais	Maior liberdade = 20.9%; AC auto-suficiente = 19.1%; Custo elevado dos PC = 14.5%; Falta de condições nos PC = 11.8%; Locais informais mais atractivos (paisagem) = 10.9%; Outras = 22.7%.
7. Quais os locais mais utilizados para pernoitar	
7.1. Para quem utiliza sempre os PC	PC Lagos = 15.4%; PC Monte Gordo = 13.6%; PC Albufeira = 9.6%; PC Quarteira = 8.6%; PC Armação = 7.5%; PC Olhão = 6.6%; PC Sagres = 6.1%; Outros = 32.5%.
7.2. Para quem opta pelas localizações informais	Lagos = 15%; Tavira = 11%; Monte Gordo = 9.7%; Quarteira = 8.7%; Sagres = 6.8%; Armação = 6.3%; Portimão = 5.3%;

	Albufeira = 4.9%;
	Vila Real de Santo António = 4.7%;
	Faro = 3.8%;
	Outros = 23.9%.
8. Aspectos que diferenciam a Região face a outras	
8.1. Pontos positivos	Clima = 62.4%;
	Clima e praia = 10.1%;
	Praia = 10.1%;
	Clima e gastronomia = 9%;
	Clima e paisagem = 3.7%;
	Outros = 4.8%.
8.2. Pontos negativos	Falta de áreas específicas para AC = 32.5%;
	Desordenamento do território = 14.6%;
	Custo de vida elevado = 13.2%;
	Excesso de população no Verão = 11.9%;
	Dificuldades em estacionar a AC = 7.9%;
	Proibições existentes para as AC = 6.6%.

Fonte: CCDR Algarve

Quadro 3. Despesa média diária efectuada na Região

	Informal	Formal	Informal / Formal
1. Total	48.2 €	56.6 €	50.8 €
2. Comida	22.2 €	23.4 €	22.6 €
3. Combustível	9.4 €	8.1 €	9.0 €
4. Alojamento	1.4 €	9.6 €	3.9 €
5. Outros (roupa, artesanato, etc.)	9.0 €	8.4 €	8.8 €
6. Cultura e lazer	6.2 €	7.1 €	6.4 €

Fonte: CCDR Algarve

Quadro 4. Avaliação da Região em termos globais e das condições existentes para o auto-caravanismo

Em termos globais: de 1 (mínimo) a 5 (máximo)	
1. Segurança	3
2. Segurança rodoviária	3
3. Sinalização rodoviária	3
4. Custo de vida	2
5. Qualidade dos serviços	3
6. Paisagem natural	4
7. Clima	5
8. Gastronomia	4
Especificamente o sector do AC: de 1 (mínimo) a 5 (máximo)	
1. Condições oferecidas aos AC	2
2. Segurança nos PC	3
3. Preço dos PC	3
4. Qualidade dos PC	3
5. Sinalização dos PC	3

Fonte: Inquérito CCDR Algarve

Quadro 5. Aspectos a serem melhorados e/ou implementados na Região para o auto-caravanismo

1. Mais PC	0.5%
2. Mais espaço para as AC nos PC	3.6%
3. Áreas de serviço específicas para AC	92.7%
4. Melhoria da sinalização dos PC	0.5%
5. Mais informação dos PC e sua localização	2.6%
6. Outros aspectos	Possibilitar o estacionamento na via pública; Melhorar as condições existentes nos PC; Difundir mais informação turística.

Fonte: CCDR Algarve

Quadro 1. Resultado da consulta efectuada as autarquias do Algarve sobre a dinâmica do auto-caravanismo

Questões / Entidades	1) Estão a ser pensadas soluções para o auto-caravanismo?	2) Potencialidades e debilidades associadas ao auto-caravanismo	3) Medidas para o enquadramento futuro ao nível dos PDM.	4) Outros aspectos a considerar.
CM Albufeira	Não. Apenas melhoria das actuais condições de funcionamento e acolhimento do parque de campismo de Albufeira.	**(+)** – Diversificação da oferta de produtos turísticos; elevada mobilidade dos turistas; contacto privilegiado com a natureza. **(-)** – Ocupação desregrada, desordenada e imprópria do território; degradação ambiental e paisagística; excesso de pisoteio das arribas; acção erosiva pela actuação antrópica; lixo e águas pluviais depositados em locais impróprios.	Delimitação de equipamentos e áreas específicas e/ou compatíveis para o fim em causa, devidamente equipadas e apetrechadas para o aparcamento.	Elaboração de carta informativa que apresente a localização dos locais destinados a auto-caravanas, a disponibilizar em postos de turismo; Elaboração de regulamentos e sinalética adequada.
CM Alcoutim	Não. Não existe nenhum plano que considere o problema do AC informal no Concelho.	**(+)** – Turismo integrado no meio ambiente; Menos afecto ao fenómeno da sazonalidade; Integração das comunidades que visitam; Ideal para as situações em que o número de camas disponíveis em unidades hoteleiras é reduzido. **(-)** – Turismo menos dependente do sector da restauração; Poluição.	Definição em carta de ordenamento de zonas com aptidão para a construção de parque de auto-caravanas; Integrar espaços deste tipo nas zonas de recreio e lazer que coincidam com espaços de RAN e REN; Prever um lugar em parques de estacionamento para estadia ocasional, onde não existam parques de AC.	Uniformização de critérios ao nível de projectos (arquitectura, execução) para a região.
CM Aljezur	Sim. Apesar de não existirem espaços infra-estruturados para o efeito, a Assembleia Municipal aprovou regulamento municipal, sob proposta da Câmara.	**(+)** – O auto-caravanismo permite estadias médias superiores ao turismo tradicional; Segmento do mercado turístico em crescimento; Contribui para reduzir os efeitos negativos do turismo de massas; Favorece o desenvolvimento do turismo local. **(-)** – Falta de legislação específica para o estacionamento, pelo que se utiliza somente medidas proibitivas através de sinalização vertical.	Criação de áreas condignas, reservadas ao estacionamento e aparcamento de AC.	Fenómeno turístico em grande expansão nos últimos anos.

CM Castro Marim	---	**(-)** – Lotação de parques de estacionamento; Despejo de efluentes para redes de águas pluviais e para o solo; Abandono de RSU´s e furtos de energia eléctrica nos parques.	---	Criação de regulamentos próprios e um esforço conjunto de fiscalização por parte de várias entidades.
CM Faro	Sim. Assunto tem sido abordado a nível técnico, julgando-se que venha a adquirir maior significado durante a revisão do PDM. Julga-se que o Concelho de Faro deveria dispor de um espaço com as devidas infra-estruturas (AT da Palhagueira) e ainda no recinto onde ser realiza a concentração de Motas do Pontal.	**(+)** – Turismo de ar livre alternativo na época baixa; Ocupação associada à segurança de determinadas áreas. **(-)** – Despejo de lixo e águas residuais em locais inapropriados, nomeadamente em sarjetas de águas pluviais; Ocupação de estacionamento de forma prolongada em locais de vista panorâmica.	Deverão ser criadas infra-estruturas específicas que se situem entre o parque de campismo e o estacionamento, tal como acontece no Norte da Europa; A localização deverá reger-se por: articulação com a componente turística do respectivo concelho; rentabilização das infra-estruturas instaladas ou a instalar; articulação com outros investimentos.	---
CM Lagoa	Não. Parque de Campismo existente é suficiente para satisfazer procura.	**(+)** – Poder de compra dos auto-caravanistas; auto-caravanistas circulam todos os meses do ano ao contrário do turismo tradicional. **(-)** – Dificuldades de fiscalização quanto ao aparcamento.	Legislação própria e adequada à actividade; Fiscalização e actuação das entidades policiais.	Existe um vazio legal que implica a indefinição de infra-estruturas.
CM Lagos	Sim. É uma questão para a qual a Autarquia se encontra sensibilizada. Está prevista a criação de um parque de campismo e caravanismo no âmbito do plano de pormenor do Chinicato.	**(+)** – Ocupações geradas fora da designada época baixa, contribuindo para a revitalização das economias locais (restaurantes, comércio e serviços). **(-)** – Auto-caravanismo desenvolve-se de modo anárquico, ao nível ambiental e de ordenamento do território.	Criação de espaços adequados às necessidades dos auto-caravanistas, como alternativas credíveis aos locais actualmente utilizados de forma indevida; Este processo só vingara se for acompanhado por um envolvimento próximo e actuação firme das autoridades de segurança.	---
CM Loulé	Sim. Criação de regulamento municipal.	**(-)** – Má imagem; Sujidade deixada pelos auto-caravanistas nos locais de concentração; Degradação de áreas turisticamente atractivas.	Possibilidade de acautelar áreas para o auto-caravanismo, por exemplo em aglomerados do interior.	Inquirir utentes; Inquirir população; Avaliar questões de segurança.
CM Monchique	Não. Inexistência de auto-caravanismo informal no Concelho.	**(+)** – Acolhimento de outras formas de turismo; Criação de alguns postos de trabalho.	---	---
CM Olhão*	---	---	---	---

CM Portimão	---	**(+)** – Impacto económico regional; Elevado poder de compra dos auto-caravanistas; **(-)** – Impacto visual negativo provocado pelo estacionamento em locais indevidos; Resíduos deixados em locais inapropriados (sumidouros)	Rede regional de locais (áreas de serviço) com as devidas condições de segurança e higiene, como: água, electricidade, canalização de águas residuais.	---
CM São Brás de Alportel	Não. Fenómeno sem grande expressão no Concelho.	**(+)** – Actividade turística que promove um contacto muito próximo com a Natureza; **(-)** – Falta de infra-estruturas adequadas.	Não se justifica a inclusão desta temática em revisão de PDM.	---
CM Silves	Sim. No âmbito da revisão do PDM, estão a ser desenvolvidos estudos de caracterização desta realidade com base em inquérito aos auto-caravanistas. Foram ainda colocados recipientes de recolha de resíduos nos locais informais e alguma sinalética de proibição. Encontra-se em fase de estudo uma campanha de sensibilização junto dos AC.	**(+)** – Menor sazonalidade do AC (Outono e Inverno); Mobilidade e Autonomia; Possibilidade de escolha de locais de maior beleza natural e paisagística. **(-)** – Aglomeração de auto-caravanas em locais de maior riqueza natural e paisagística ou patrimonial; Fraca rendibilidade desta actividade, na medida em que o auto-caravanista efectua poucas despesas.	Seria importante definir critérios para a localização de infra-estruturas para albergar esta prática, assim como meios que permitam a circulação/deslocação desta população a locais de interesse; Criação de código de boas práticas do auto-caravanismo.	Importante clarificar as responsabilidades legais nesta matéria, uma vez que se trata de uma questão onde se entrecruzam muitas entidades e organismos, o que pode provocar sobreposição de competências ou vazios de responsabilidade.
CM Tavira	Sim. Estão previstos 305 lugares de estacionamento de caravanas e auto-caravanas no futuro parque de campismo de Cabanas.	**(+)** - Promoção turística do Concelho; Animação do comércio local. **(-)** – Impacte negativo na paisagem; Ocupação de locais que deveriam estar livres para a circulação pedonal, prática desportiva; Observação de fauna e flora; Agressões do ponto de vista ambiental na sequência do despejo de cassetes químicas directamente para o meio ambiente.	Deverão ficar definidos locais concretos, dispondo de condições para este tipo de prática e estipulada legislação específica para regulamentar os mesmos.	Iniciativas de âmbito regional concertadas pelas CCDR´s.
CM Vila do Bispo*	---	---	---	---
CM Vila Real de Santo António	Sim. Previsto, em sede de PDM, implementar novo parque de campismo em Monte Gordo.	**(+)** – Atenuação da sazonalidade; Fomento da actividade comercial e turística; **(-)** – Desqualificação da paisagem; Poluição difusa; Apropriação de áreas de estacionamento.	Proporcionar novas áreas para albergar formalmente as auto-caravanas.	Reformulação de áreas de estacionamento, com utilização apenas no verão; Incentivar as infra-estruturas que permitam aos auto-caravanistas depositar os resíduos, nomeadamente nas estações de serviço.

* - Não foi dado resposta ao ofício circular remetido pela CCDR, tendo em vista a averiguação da sensibilidade e perspectivas da autarquia relativamente ao auto-caravanismo.

Fonte: CCDR Algarve

Bibliografia

- **Agence Francaise de L'Ingéníerie Touristique (2003)** – *"L´Accueil des Camping-Cars das las Communes Touristiques de Savoir Faire"*, Novembro de 2003;

- **Fédération Francaise de Camping et Caravaning (2007)** – *"Guide Officiel des Aires de Services de Camping Car"*, 2007;

- **Universidade do Algarve (2004)** – *"Estudo sobre o Golfe na Região do Algarve – Diagnóstico e Áreas Problema – Vol. 9"*, Faro, Março de 2004.

Endereços electrónicos:

- **Clube Português de Auto-caravanas -** www.cpa-autocaravanas.com
- **Instituto Nacional de Estatística –** www.ine.pt
- **Jornal Público –** www.publico.pt

A N E X O S

REPUBLIQUE FRANCAISE

Département des Pyrénées-Orientales

Commune d'ARGELES-SUR-MER

036ARPE-PM07

ARRETE DU MAIRE

PORTANT REGLEMENT DU STATIONNEMENT DES CAMPINGS CARS SUR LE TERRITOIRE DE LA COMMUNE D'ARGELES-SUR-MER

Nous Pierre AYLAGAS, Maire d'Argelès-sur-Mer, Vice-Président du Conseil-Général, Président de la Communauté de Communes des Albère, soussigné,

Vu les articles L.2212-1, L.2213-1, L.2213-2, et L.2213-4 du Code Général des Collectivités Territoriales.

Vu les articles R.443-4, R.443-9, R.443-9-1, R.443-13, du Code de l'Urbanisme.

CONSIDERANT, que le mode d'utilisation des campings cars, par leurs équipements spécifiques, permet à leurs propriétaires d'y passer la nuit, le stationnement et le nombre important de ces véhicules présents sur le territoire communal portant atteinte à l'environnement,

CONSIDERANT que du fait de ce mode d'utilisation le stationnement, la nuit, de ces véhicules sur, en bordure ou à proximité des voies publiques ou des parcs de stationnements porte atteinte non seulement à la salubrité publique mais aussi à la sécurité et à la tranquillité publique,

CONSIDERANT, en outre, que le stationnement de ce type de véhicules porte atteinte aux paysages urbain et naturel de la commune, à la conservation des milieux naturels et de façon plus globale à l'environnement communal,

CONSIDERANT, que la salubrité publique mais aussi la tranquillité publique doivent être préservées en bordure ou à proximité des voies publiques ou des parcs de stationnements tout autant que la préservation des paysages urbains et naturels de la commune, la conservation des milieux naturels et de façon plus globale à l'environnement communal doivent être respectés,

CONSIDERANT, dans ces conditions qu'il est nécessaire de réglementer le stationnement de ces véhicules sur l'ensemble du territoire communal,

A R R E T O N S

Article 1 : Le présent arrêté remplace et abroge l'arrêté municipal n° 08-02 du 22 avril 2002.

Article 2 : En sus de la législation et de la réglementation relatives à l'environnement et au stationnement et de portée générale, les dispositions complémentaires qui suivent sont applicables sur le territoire de la Commune d'Argelès-sur-Mer.

Article 3 : Le stationnement des véhicules de tourisme et de loisirs aménagés du type camping car est réglementé sur l'ensemble du territoire communal d'Argelès sur Mer.

Article 4 : Le stationnement des véhicules de tourisme et de loisirs aménagés du type camping car est interdit sur, en bordure ou à proximité des voies publiques ou des parcs de stationnement pendant les périodes et horaires d'ouvertures des parkings cités aux articles 5 et 6 ci-dessous.

Article 5 : Deux parkings d'accueil sont à disposition des usagers ;
Le 1er sur la zone sud du port *(côté Le Racou)* ouvert dés le 28 avril 2007 jusqu'au 30 septembre 2007 de 7 heures à 20 heures.
Le 2ème secteur du Tamariguer boulevard de la Mer *(devant le camping le Roussillonnais)* ouvert de 7 heures à 20 heures; du 1er juin 2007 jusqu'au 30 septembre 2007.

Article 6 : Durant la période allant du 1er octobre 2007 au 31 mars 2008, le parking des Platanes situé avenue des Platanes permet le stationnement des campings cars de 7 heures à 18 heures.

Article 7 : Le camping Municipal « le Roussillonnais » situé boulevard de la Mer ainsi que d'autres campings privés, disposent d'aires de services et d'accueil de nuit des campings cars à disposition des usagers.
La documentation et les renseignements les concernant peuvent être retirés auprès de la Mairie, l'Office Municipal du Tourisme, et la police d'Argelès sur Mer.

Article 8 : Une aire de service permettant la fourniture en eau et électricité ainsi que la vidange des eaux usées des campings cars est à disposition des usagers, Route du Littoral *(face à l'Espace de Loisirs)* où le stationnement est strictement autorisé le temps nécessaire de ces manoeuvres.

Article 9 : Cet arrêté fera l'objet d'un affichage en mairie, dans les lieux habituels ainsi que par apposition des panneaux réglementaires aux entrées d'agglomération et sur l'ensemble du territoire communal

Article 10 : Monsieur le Directeur Général des Services et Monsieur le Commandant de la Brigade de Gendarmerie et Monsieur le Chef de la Police Municipale d'Argelès sur Mer, sont chargés chacun en ce qui le concerne de l'application du présent arrêté.

APPLICATION ET PUBLICATION DU PRESENT ARRETE

Article 11: Le présent arrêté est applicable sur tout le territoire de la commune d'Argelès sur Mer et entre en vigueur dés le 28 avril 2007, il annule et remplace l'arrêté municipal du 16 juillet 2004. Il sera publié et affiché aux lieux habituels.

Ampliation en sera transmise à :
Monsieur le Sous Préfet de Céret (Pyrénées Orientales) ;
Monsieur le Commandant de la Brigade de Gendarmerie d'Argelès sur Mer ;
Monsieur le Chef de la Police Municipale d'Argelès sur Mer ;
Monsieur le Président de l'Association des campings d'Argelès sur Mer ;
Monsieur le Directeur de l'Office Municipal du Tourisme ;
Madame la Présidente de l'Association de défense des Riverains d'Argelès sur Mer ;

Fait à Argelès sur Mer le, 25 avril 2007.

Le Maire,
Conseiller Général,

Pierre AYLAGAS

Pierre AYLAGAS

Le Maire de la commune de GRUISSAN,

VU les articles L 131-1 L 131-2-6 L 131-7,

Considérant que les espaces boisés, les garrigues ainsi que les espaces lacustres de la Commune doivent être protégés,

Considérant que les risques d'incendie et de pollution nécessitent le règlementation du stationnement des camping-cars sur le territoire de la commune.

A R R E T E :

ARTICLE 1 : Le stationnement des camping-cars est interdit de 22 H à 7 H du matin en dehors de l'agglomération.

ARTICLE 2 : Une aire de camping-cars est aménagée quai du yatch club. Elle est équipée pour les vidanges des ordures ménagères, électricité, prise d'eau potable.

ARTICLE 3 : Des panneaux "aire de camping-cars" seront implantés aux entrées de la commune.

ARTICLE 4 : Les vidanges sont interdites sur toute la commune. Elles doivent s'effectuer sur la borne prévue à cet effet.

ARTICLE 5 : Tous les agents de la force publique sont chargés de l'exécution du présent arrêté.

GRUISSAN, le 17 juillet 1990

Le Maire,

NUI NU21/06/2007 11:41 Número de Registo PCCDP 2007-011779 Data do Registo 26-06-2007 Tipo do Documento Fax Data do Documento 21-06-2007
04-68-82-19-62 D G S

DÉPARTEMENT
PYRÉNÉES-ORIENTALES
CANTON
CÔTE-VERMEILLE
COMMUNE
PORT-VENDRES

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Liberté - Égalité - Fraternité

N° P 26/1997

ARRÊTÉ DU MAIRE

LE MAIRE DE LA COMMUNE DE PORT-VENDRES.

Vu le Code des Communes notamment les articles L.131-2 à L.131.4 et notamment l'article L.131-4/1 ajouté,

Services Techniques

Vu les articles R.443-1 et 443-16 du Code de l'urbanisme et notamment l'article R.443-9 interdisant le stationnement des caravanes dans les sites classés,

CONSIDERANT les nombreuses plaintes parvenues en Mairie,

CONSIDERANT que le stationnement abusif des autos-caravanes, des caravanes, cirques, sur le parking de la place de l'Obélisque, entraîne un manque flagrant d'hygiène, de propreté et de tranquillité notamment le bruit qui gêne considérablement les habitants du quartier.

ARRETE

ARTICLE N°1 : Le stationnement d'autos-caravanes et de caravanes est interdit :

Sur le périmètre protégé du site classé de l'ensemble architectural de l'Obélisque.

Sur la portion du littoral dite de La Mauresque et de La Mirande.

Aux abords immédiats du cimetière.

Sur tout le périmètre de la zone portuaire.

Place du Maréchal de Castellane.

Sur toute la zone classée du Cap-Béar au Cap Ouestreil incluant la plage Bernadi à Paulilles.

ARTICLE N°2 : En application de l'article R.443-1 du code de l'urbanisme, est considéré comme caravane, le véhicule ou l'élément de véhicule qui, équipé pour le séjour ou l'exercice d'une activité, conserve en permanence des moyens de mobilité lui permettant de se déplacer par lui-même ou être déplacé par simple traction.

REÇU LE
7 JUIN 1997
S-PRÉFECTURE
DE -RET

ARTICLE N°3 : Une aire spécialement aménagée à cet effet permettant une halte maximum de 4 jours pleins est à disposition des usagers route de la jetée au lieu dit les "TAMARINS".

ARTICLE N°4 : En cas d'infraction, une contravention de première classe en vertu de l'article R 36 - A 3 et R 233-1 - Alinéa 4 du Code de la Route sera appliquée.

ARTICLE N°5 : Cet arrêté annule et remplace les précédants portant spécialement sur le stationnement des autocaravanes.

ARTICLE N°6 : Monsieur le Secrétaire Général de la Mairie, Monsieur le Commandant de la Brigade de Gendarmerie de Port-Vendres, Monsieur le brigadier Chef de la Police Municipale sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

FAIT A PORT-VENDRES, Le 19 juin 1997.

LE MAIRE,

MAIRIE DE PORT-VENDRES (PYT.-O.)

Jean-Jacques VILA.