

A problemática dos riscos costeiros no âmbito do Turismo Costeiro e Marítimo: o caso do município de Odemira

Mónica Brito

Universidade de Évora, CEGOT (Portugal)

ORCID: 0000-0002-9952-9240 mbmb@uevora.pt

José Gouveia

Instituto Hidrográfico (Portugal)

ORCID: 0000-0001-8752-4648 javgouveia@gmail.com

Resumo

A competitividade turística dos territórios decorre da conjugação de uma série de fatores, materiais e imateriais, entre os quais a segurança, que, na sua multidimensionalidade, tem vindo a assumir especial relevância. O Turismo Costeiro e Marítimo é um produto considerado estratégico para o desenvolvimento turístico sustentável dos territórios junto ao mar, sendo os riscos costeiros um dos aspetos que influenciam a perceção de segurança da sua procura turística, efetiva e potencial. Neste trabalho territorializa-se esta temática, constituindo-se o Município de Odemira como caso de estudo. A partir da caracterização do território, e com base num conjunto de entrevistas a diferentes atores relacionados com a temática, define-se o perfil de segurança do Município, uma ferramenta que poderá nortear a ação futura das entidades públicas e privadas.

Palavras-chave: Turismo costeiro e marítimo, riscos costeiros, competitividade turística, Odemira.

Abstract

The problem of coastal risks in the context of Coastal and Maritime Tourism: the case of the municipality of Odemira. The touristic competitiveness of the territories results from the combination of a set of issues, both material and immaterial, including safety and security, which, in their multidimensionality, have been assuming special relevance. Coastal and Maritime Tourism is considered as a strategic product for the sustainable tourism development of coastal territories. Coastal risks are among the subjects that could influence the perception of safety and security of the tourism demand, both effective and potential. In this work, this subject is territorialized, presenting the Municipality of Odemira as a case study. Based on the characterization of this territory and based on a set of interviews with different actors and authorities, the Municipality's safety and security profile is defined as a tool that can guide the future action of public and private entities in dealing with this matter.

Keywords: Coastal and maritime tourism, coastal risks, touristic competitiveness, Odemira.

Introdução

O Turismo é reconhecido pela União Europeia como um dos principais setores geradores de riqueza e de emprego, vindo a assumir um papel cada vez mais relevante na economia dos seus 28 Estados-Membros (até 31 de janeiro de 2020). O setor do Turismo Costeiro e Marítimo é o maior setor da Economia Azul (constitui um terço do setor) em termos de valor acrescentado bruto (€183 biliões) e emprego (emprega 3,2 milhões de pessoas). A Comissão Europeia manifestou a intenção de apoiar o desenvolvimento de parcerias transnacionais e inter-regionais, redes, *clusters* e estratégias de especialização inteligente para este setor específico (European Commission, 2019).

Em Portugal, e no que concerne ao planeamento e desenvolvimento, o mar é identificado no âmbito da “Estratégia Turismo 2027” como um dos dez ativos turísticos estratégicos para o País, referindo este documento de orientação estratégica que a orla costeira portuguesa tem potencial para a prática de *surf* – reconhecido mundialmente – e de outros desportos e atividades náuticas, possui uma notável biodiversidade marinha e, entre outros, dispõe de condições naturais e infraestruturais para cruzeiros turísticos. A combinação “sol e mar” permite oferecer praias (579) e marinas, portos e docas de recreio (52) de reconhecida qualidade (Turismo de Portugal, IP, 2017). No sentido de rentabilizar este ativo estratégico diferenciador, uma das linhas de atuação da Estratégia passa por “afirmar o turismo na Economia do Mar” (Turismo de Portugal, IP, 2017: 51), sendo, para o efeito, considerados prioritários os projetos que visem o reforço do posicionamento de Portugal como um destino de atividades náuticas, desportivas e de lazer associadas ao mar, em toda a costa, e como destino de *surf* de referência mundial; a dinamização e valorização de infraestruturas, equipamentos e serviços de apoio ao turismo náutico, nomeadamente, portos, marinas e centros náuticos; as atividades náuticas de usufruto do mar ligadas ao mergulho, vela, canoagem, observação de cetáceos e aves marinhas, pesca, passeios marítimo-turísticos e atividades de praia, que integrem a sustentabilidade na cultura náutica do mar; a dinamização de «rotas de experiências» e ofertas turísticas em torno do mar e das atividades náuticas; as ações de valorização do litoral, incluindo a requalificação das marginais e valorização das praias; os projetos de turismo de saúde e bem-estar associado às propriedades terapêuticas do Mar; e a valorização dos produtos do mar associados à Dieta Mediterrânica (Turismo de Portugal, IP, 2017: 55).

No caso particular do Município de Odemira, é identificável o potencial turístico e residencial deste território, confirmado pela sua capacidade crescente para atrair visitantes, e residentes, nomeadamente imigrantes – com particular enfoque nos reformados e

nómadas digitais – que procuram este território motivados pelos seus recursos naturais e culturais, entre quais se destacam os associados ao mar e à orla costeira. Uma realidade atestada pelo percurso ascendente dos indicadores, mas cuja concretização plena e respetiva manutenção depende de um conjunto de fatores, entre os quais a segurança, que assume particular importância na zona costeira, pela sua dimensão, pela representatividade da densidade populacional e pela procura turística face à totalidade do território municipal, motivos que têm orientado a ação governativa.

Face ao exposto, pretendemos com este trabalho caracterizar o Município de Odemira na perspetiva da segurança relacionada com o turismo, e em particular dos riscos costeiros que estão associados às principais atividades desenvolvidas junto ao mar e às ocorrências que ali têm lugar. Tudo isto tendo em consideração a sua realidade turística, nomeadamente a relacionada com o Turismo Marítimo e Costeiro, traçando o seu perfil de segurança como uma ferramenta que poderá ser utilizada no âmbito do processo de planeamento trístico deste território no sentido de aumentar a sua capacidade de atração sobre residentes e visitantes e, conseqüentemente, a sua competitividade.

O papel da segurança na competitividade turística dos territórios: o estado da arte

Em termos genéricos, e de acordo com Brito (2017) existem inúmeros acontecimentos naturais e humanos que constituem verdadeiras ameaças aos fluxos turísticos, às economias e à sustentabilidade e autossustentação dos destinos. Neste grupo integram-se os crimes (roubos, assassinatos, raptos), os conflitos étnicos, os aspetos sanitários (águas não potáveis, intoxicações, doenças), os desastres naturais (tufões, sismos, vulcões...), conflitos políticos, terrorismo e a guerra (Bentley e Page, 2001).

Normalmente, e de acordo com Tymothy (2006), a instabilidade e a insegurança surgem quase sempre associadas a destinos turísticos mais baratos, que se encontram estigmatizados devido a esses problemas. Por exemplo, as cidades de Roma e Hong Kong têm uma imagem negativa conectada com o número recorde de crimes cometidos contra turistas. No conjunto das questões da segurança também surgem os desastres naturais, em particular em zonas onde existe uma maior propensão para este tipo de situações.

Nas suas múltiplas dimensões, a segurança e a estabilidade são fatores a rentabilizar aquando do planeamento e dos destinos turísticos. Territórios com vocação turística com uma imagem positiva a este nível são cada vez mais competitivos. Ao contrário, os que não ofereçam estas garantias têm menos atratividade para o turismo (Brito, 2017: 626).

De igual forma, Gouveia (2020a) refere que, no que concerne ao turismo, em qualquer dos seus segmentos, a segurança é cada vez mais levada a sério e assume-se como um fator fundamental no planeamento de uma viagem dentro ou fora do território de um país ou de uma simples deslocação entre dois pontos geográficos. Não existem dúvidas de que a segurança dos turistas é uma matéria que tem vindo a preocupar todos os que detêm responsabilidade nesta matéria, inclusive a Organização Mundial de Turismo, que aprovou, em 1991, um documento chamado *Recommended Measures for Tourism Safety*, onde salientou a importância das questões da segurança no turismo (Gouveia, 2020a).

Segundo Tarlow (2014:11), muitos estudiosos das questões da segurança no turismo não quiseram abordar as duas *safety* e *security* em conjunto. Mas, na verdade, são as duas facetas de um mesmo problema: a segurança global com tudo o que representa para a segurança dos turistas e, conseqüentemente, para a competitividade dos territórios. No entanto, será sobre a perspetiva *safety* que irá recair a nossa abordagem, na medida em que é a que está relacionada com os objetivos do presente trabalho.

O caso particular dos riscos costeiros na perspetiva do Turismo Costeiro e Marítimo

O Turismo Costeiro e Marítimo integra dois subprodutos: o Turismo Costeiro que abrange o turismo de praia e lazer realizadas na costa, incluindo, entre outras, a prática de banhos e a natação recreativa no mar, um simples passeio junto ao mar, caminhadas junto à costa, exploração de grutas e arribas, observação da vida selvagem, ou as talassoterapias; e o Turismo Marítimo, que abrange os desportos náuticos e todas as atividades de lazer ligadas à água, incluindo a vela, canoagem, *windsurf*, *kitesurf*, *surf*, *bodyboard*, *stand up paddle*, pesca desportiva, caça submarina, mergulho e exploração subaquática, turismo de cruzeiros, entre muitas outras.

De um modo geral, os riscos e ameaças aos cidadãos que se fazem sentir no âmbito do Turismo Costeiro e de Mar, são os mesmos dos restantes locais. Existem, porém, alguns que são específicos deste território ou que aqui assumem maior acuidade (Gouveia, 2020a). No âmbito da perspetiva *safety*, há vários aspetos que têm impacto na segurança do Turismo Costeiro e Marítimo, como a alimentação, a qualidade da água de abastecimento público, a qualidade das infraestruturas públicas, a sinalética e outra informação pública relativa a perigos, os *tsunamis*, as tempestades, a exposição exagerada ao sol, as correntes marítimas, a queda de arribas, ou a poluição da água do mar e do ar. A prática dos desportos náuticos também pode incorrer em números riscos, tal como a pesca lúdica apeada, a caça submarina

e o mergulho recreativo (Gouveia, 2020b). O mesmo se passa com a navegação em embarcações marítimo-turísticas se as regras de segurança não forem cumpridas. Ao uso das praias para a prática balnear estão igualmente associados inúmeros riscos, entre os quais se destaca o de afogamento. Mas existem outros perigos resultantes de práticas como os saltos para a água em locais desconhecidos, a excessiva exposição ao sol, a falta de hidratação, o não cumprimento dos tempos de digestão, o não acatamento das recomendações do nadador-salvador ou da sinalética ali colocada, a permanência em locais de risco de queda de arribas, o contacto com certos animais marinhos, entre outros (Gouveia, 2020b).

Estas tipologias de riscos, integradas na perspetiva *safety*, serão, no âmbito do presente trabalho, analisadas no Município de Odemira, tendo como pressuposto que a intensidade da sua ocorrência, para além de permitir definir objetivamente o perfil de segurança desta unidade territorial, contribui para uma imagem que é igualmente determinante na construção das perceções dos residentes e dos visitantes, podendo ser um fator importante para o seu posicionamento enquanto destino turístico.

Metodologia

O presente trabalho assenta, do ponto de vista de metodológico, no estudo de caso, sendo este configurado pelo Município de Odemira. Esta é uma metodologia baseada em investigação empírica com técnicas maioritariamente qualitativas de contextos reais, em que múltiplas fontes de evidência são utilizadas numa abordagem científica essencialmente indutiva e parcialmente dedutiva (Eisenhardt 1989). Yin (1989: 23) define o estudo de caso como “pesquisa empírica que investiga um fenómeno contemporâneo dentro de seu contexto da vida real; quando as fronteiras entre o fenómeno e o contexto não são claramente evidentes; e em que múltiplas fontes de evidência são usadas”. No que concerne à sua validade científica, Larrinaga (2017) considera-a igual aos métodos quantitativos se os procedimentos exigidos forem cumpridos, sendo um método de investigação especialmente útil quando se pretende entender um fenómeno real observando todas as variáveis relevantes e quando se procura explorar ou avaliar situações ou fenómenos complexos.

As conclusões do presente estudo não são extrapoláveis para outras unidades territoriais devido à sua exclusividade no que concerne às condições naturais, demográficas e socioeconómicas. No entanto, o modelo utilizado para a construção do perfil de segurança de um território costeira na sua associação com a competitividade do turismo costeiro e marítimo, é replicável em outros territórios costeiros, desde que respeitados os fatores diferenciadores.

Para a caracterização do caso foi recolhida informação, quantitativa e qualitativa, em fontes primárias e secundárias e realizada uma entrevista aos responsáveis de várias entidades públicas e privadas com intervenção no território, na perspetiva da temática em estudo. A informação recolhida, foi analisada suportando a caracterização dos riscos costeiros no Município de Odemira na sua associação ao Turismo Costeiro e Marítimo, na perspetiva da sua competitividade.

O território: uma caracterização multidimensional

O território, a população e a sócio economia

O Município de Odemira situa-se no Alentejo Litoral e é o maior em extensão territorial do País, tendo, de acordo com os últimos censos (2011), 26 066 habitantes, e uma densidade populacional de 15,1 habitantes por km². O território é muito heterogéneo do ponto vista paisagístico apresentando cerca de 55 km de zona costeira, um rio navegável até alguns quilómetros para o interior, a albufeira de Santa Clara e zonas rurais de grande valor natural. Toda a extensão do litoral deste Município está classificada como Área Protegida (Parque Natural do Sudoeste Alentejano e Costa Vicentina) e como Sítio Classificado e Zona de Proteção Especial da Rede Natura 2000). O clima é temperado, constituindo um dos principais atrativos da região costeira deste território, e a amplitude térmica anual desta região uma das mais baixas do Continente. A temperatura média anual em Odemira é de 17,1 °C e a média anual de pluviosidade é de 516 mm.

O turismo e a agricultura destacam-se entre as atividades económicas, existindo, no entanto, uma significativa dicotomia demográfica e socioeconómica entre o litoral e o interior, tendo a zona costeira uma maior densidade populacional e uma maior dinâmica socioeconómica e, consequentemente uma maior capacidade para atrair residentes e visitantes.

O caso particular do Turismo e do Turismo Costeiro e Marítimo

O Turismo tornou-se numa das atividades com maior protagonismo no Município de Odemira, vindo ao longo do tempo a registar um percurso ascendente relativamente equilibrado entre a oferta e a procura. No entanto, há que questionar a sustentabilidade do modelo de desenvolvimento turístico, pois há evidências de sobrecarga turística, sendo

o indicador de saturação turística¹ de 5,3, em 2019, a que acresce a forte concentração na época alta e territorial nas freguesias costeiras.

No que respeita aos recursos turísticos, nomeadamente os que suportam o desenvolvimento do Turismo Costeiro e Marítimo, há que referir as praias, nomeadamente as que possuem maior aptidão para a prática balnear: Malhão, Farol, Franquia e Furnas (Rio e Mar) em Vila Nova de Milfontes, Almogrove, Zambujeira do Mar, Alteirinhos e Carvalhal. Sobre a qualidade das praias, é de salientar que as praias do Farol, Franquia, Furnas Rio, Almogrove Norte, Zambujeira do Mar e Carvalhal, têm mantido o galardão da bandeira azul desde há vários anos a esta parte, sendo que o Malhão Norte e os Alterinhos o ganharam também em 2017 enquanto o Malhão Sul, Furnas Mar e Almogrove Sul o conseguiram alcançar apenas em 2019 (ABAE, 2021). Todas o mantiveram em 2020, o que demonstra um grande esforço da autarquia na garantia das condições que permitem esta distinção.

No âmbito da oferta é também imperioso mencionar a Rota Vicentina, um projeto que veio aumentar grandemente a atratividade turística deste território, sobretudo fora da época alta, e atenuar os efeitos perversos da forte sazonalidade que o caracteriza. Nesta dimensão do sistema turístico, há a referir que o Município de Odemira, na presente data, tem registados 64 agentes de animação turística, no Registo Nacional de Turismo. Ainda relacionado com a oferta turística do Município há a referir o alojamento turístico (TABELA I), onde é notório o crescimento da capacidade instalada.

Na dimensão da procura, o Município de Odemira tem vindo a registar uma procura crescente (fig. 1), tanto de turistas nacionais como internacionais. Ainda assim, há que salientar a excessiva concentração na época alta, pois cerca de 50% de dormidas ocorrem no período entre julho e setembro (fig. 2). Este comportamento da procura pode colocar em causa a sustentabilidade turística do território, e demonstra a excessiva dependência da utilização mais convencional do mar e da orla costeira, configurada pelo produto “Sol & Mar”.

A caracterização do sistema turístico do Município de Odemira, na perspetiva da oferta e da procura, não evidencia, de forma objetiva e inequívoca, a relevância do Turismo Costeiro e Marítimo, devido à inexistência de dados estatísticos desagregados nas fontes oficiais. No entanto, de acordo com a Câmara Municipal de Odemira, o desenvolvimento turístico deste território, intensificado nos últimos anos, tem-se centrado sobretudo no produto “Sol & Mar” - um dos subprodutos do Turismo Costeiro e Marítimo -, identificando-se a este nível os polos da Zambujeira do Mar, Longueira-Almogrove e Vila Nova de Milfontes, onde se concentra a maior parte da oferta turística desta unidade territorial.

1 O indicador de saturação turística dá a relação entre o número de turistas que visita um país/destino e a respetiva população. Trata-se de um indicador que permite avaliar a importância relativa do turismo em cada país e a sua capacidade para suportar acréscimos adicionais da procura turística. Para valores de IST muito superiores à unidade temos elevados níveis de saturação turística.

TABELA I - Caracterização do alojamento turístico no Município de Odemira.

Ano	Estabelecimentos				Capacidade de alojamento			
	Total	Hotelaria	Alojamento local	Turismo no espaço rural e de habitação	Total	Hotelaria	Alojamento local	Turismo no espaço rural e de habitação
2015	62	8	19	35	2 405	377	623	1 405
2016	63	8	21	34	2 340	359	586	1 395
2017	75	9	29	37	2 008	397	751	860
2018	82	11	31	40	2 240	563	751	926
2019	107	11	50	46	2 643	651	991	1 001

Fonte: INE - Anuários Estatísticos do Alentejo 2016-2020.

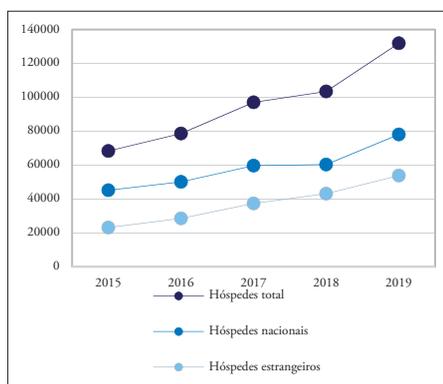


Fig. 1 - Hóspedes no Município de Odemira 2015-2019 (Fonte: INE - Anuários Estatísticos do Alentejo 2016-2020).

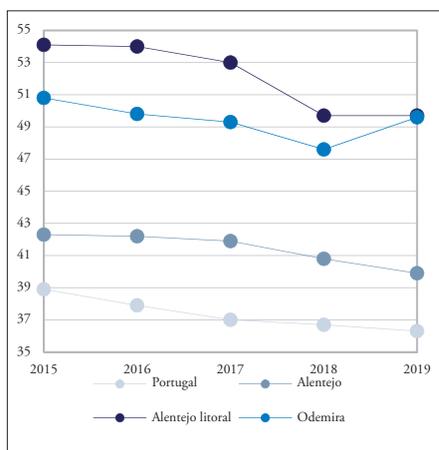


Fig. 2 - Proporção de dormidas entre julho-setembro (%) 2015-2019 (Fonte: INE - Anuários Estatísticos do Alentejo 2016-2020).

Ainda de acordo com a informação recolhida, através de entrevista, junto desta edilidade, o Município de Odemira, em colaboração com outras associações do setor do turismo, tem desenvolvido campanhas de promoção turística que alavancam a procura ao longo de todo o ano numa perspetiva de combate à sazonalidade, contudo continua a verificar-se o pico da afluência turística nos meses do verão, sobretudo devido a férias escolares e das famílias. Este aspeto vem causar constrangimentos nas infraestruturas e serviços devido à sobrecarga que acarreta ao território, o que representa um desafio a considerar no âmbito do processo de planeamento turístico. Um outro grande desafio é a compatibilização do turismo, nomeadamente do marítimo e costeiro, com a agricultura intensiva e os seus impactes ambientais.

Em face da situação pandémica causada pela Covid-19, a segurança sanitária e confiança no destino serão fundamentais para a retoma do setor, quer tanto local como nacional e internacionalmente. Haverá tendência por maior procura de destinos com oferta de turismo de natureza, onde a oferta do concelho de Odemira se enquadra, aliada à baixa densidade populacional do território. Não obstante, esta possibilidade poderá vir a representar desafios para o Município de Odemira, sendo que a maior procura por espaços de natureza, em particular nas zonas costeiras, poderá vir a causar alguma erosão costeira, potenciada pelo pedestrianismo no trilho dos pescadores da Rota Vicentina, bem como pelo autocaravanismo, no que se refere ao estacionamento ilegal de viaturas no litoral.

As questões relacionadas com a segurança

Saúde pública

A saúde pública é um dos fatores determinantes na capacidade de atração de um território sobre potenciais residentes ou visitantes, sobretudo por determinados grupos como os seniores ou famílias com crianças. O Município de Odemira é servido por uma Unidade de Cuidados de Saúde Personalizados (UCSP) que tem como missão garantir a prestação de cuidados de saúde personalizados à população inscrita, encontrando-se inserida na área de responsabilidade da Unidade Local de Saúde do Litoral Alentejano (ULSLA) que tem por missão contribuir para uma melhoria do estado de saúde da população visando a obtenção de ganhos de saúde.

Em relação à realidade da saúde pública em Odemira entrevistou-se a coordenadora da ULSLA, que enfatizou os seguintes riscos: (1) dificuldades na prestação deste serviço num território muito vasto, conducente a situações de isolamento social e demográfico; (2) recorrência de suicídios, numa zona onde é bem conhecida a propensão para este fenómeno associada a situações de deficiente saúde mental; (3) dificuldades em providenciar nadadores-salvadores em número suficiente para a época balnear; (4) acidentes com pescadores lúdicos apeados; (5) problemas relacionados com a perda de qualidade dos solos devido à enorme implantação de explorações agrícolas que aqui existem (estufas); (6) precaridade do alojamento no caso dos trabalhadores destas explorações (imigrantes) que vivem em grande número por habitação com fracas condições de salubridade e que procuram os serviços de saúde apenas em situações críticas; e (7) alguma resistência por parte de residentes estrangeiros (especialmente nas zonas interiores do concelho) no acesso

à saúde (por exemplo à vacinação das crianças) o que se traduz numa menor imunidade de grupo para algumas doenças.

Ainda de acordo com a Autoridade de Saúde, a existência de um número muito elevado de imigrantes e a precaridade das condições em que vivem, são fatores que apresentam grandes desafios e podem ter consequências graves para toda essa comunidade, mas também para todos os outros residentes, podendo, mesmo, ter repercussões negativas no âmbito do turismo. Para responder a toda esta panóplia de situações, existe um Plano de Saúde Pública que abrange Odemira, por estar incluída na ULSLA, existindo ainda um outro instrumento de gestão na área da saúde – o Plano Local de Saúde – que envolve vários parceiros locais e que foi interrompida a sua implementação no início da pandemia.

Segurança pública

No que respeita à segurança pública no Município de Odemira, e não havendo mais dados disponíveis para análise a este respeito, foi consultado o Relatório Anual de Segurança Interna (RASI) para os anos de 2018, 2019 e 2020, onde se pode verificar o número de crimes cometidos por Município (fig. 3). De acordo com estes relatórios, o Município de Odemira surge em segundo lugar no que respeita ao número de participações de crimes no distrito de Beja, logo a seguir à capital de distrito. Entre os crimes mais comuns encontram-se o fogo posto, a ofensa à integridade física voluntária simples, a condução de veículo com taxa de álcool superior a 1,2 g/l, a violência doméstica, e ameaça e coação. Embora não constem nesta estatística, tem vindo a crescer o número de queixas apresentadas às autoridades por parte de banhistas em algumas praias do concelho devido a comportamentos atentatórios da segurança e da privacidade levados a cabo por cidadãos estrangeiros residentes na zona. Esta situação merece a atenção das autoridades com competência em razão da matéria e do território, como é o caso da Polícia Marítima e da GNR.

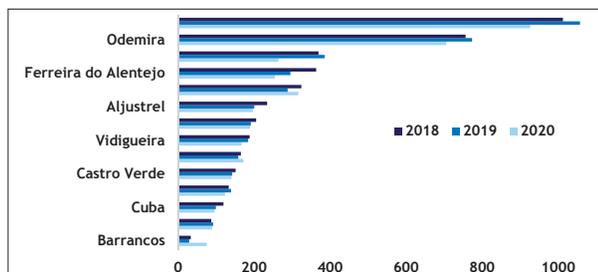


Fig. 3 – Crimes em 2018, 2019 e 2020 no distrito de Beja (Fonte: RASI, 2018, 2019 e 2020).

Qualidade da água canalizada

A qualidade da água que serve uma população é também um fator da maior importância no âmbito da saúde pública e pode influenciar a atração e fixação de pessoas. Em Odemira, de acordo com a Câmara Municipal e com a Autoridade de Saúde, a qualidade da água é em geral boa, pelo menos a controlada pelas autoridades. Há, contudo, situações em que a rede de distribuição é antiga e necessita ser substituída assim como algumas captações que também deveriam ser substituídas por outras de melhor qualidade, seguindo, aliás, o que tem vindo a ser feito pela autarquia. É natural que um concelho com a dimensão territorial do de Odemira tenha de fazer um maior esforço para se fazer dotar de infraestruturas e de ser serviços públicos necessários para cobrir as necessidades de todos os municípios.

Qualidade do ar

Embora no dia-a-dia as populações não se preocupem com esta relevantíssima variável da sua qualidade de vida, a verdade é que a qualidade do ar que se respira pode condicionar a fixação ou o afastamento de pessoas de alguns territórios. A poluição atmosférica é tida, hoje em dia, como uma das grandes preocupações a nível mundial e está diretamente relacionada com a emissão de gases com efeito de estufa para a atmosfera. Segundo a European Environment Agency (2021), este tipo de poluição está na origem de cerca de 400 000 mortes prematuras por ano na Europa (excluindo a Turquia), sendo considerado o maior risco ambiental para a saúde humana neste Continente.

Relativamente a este tema, apesar de no território em estudo não existirem fontes de poluição especialmente importantes a este respeito, a sua proximidade ao porto de Sines e à respetiva área industrial, são fatores que suscitam preocupações. As aproximações ao porto de Sines de milhares de navios por ano e a passagem ao largo (nos corredores de tráfego) de muitos mais, fazem com que este tipo de poluição mereça um cuidado especial. O impacto da navegação marítima não é despiciendo em relação à qualidade do ar nestas zonas. Este assunto tem sido estudado a nível mundial, tendo já levado à criação de zonas de monitorização da poluição do ar devida à navegação marítima em algumas partes do mundo (Gouveia, 2020b). De referir que em Portugal, a Estratégia Nacional para o Mar conta com uma medida destinada à criação de uma zona deste tipo na costa ocidental do Continente.

O Projeto Gestão Integrada de Saúde e Ambiente (GISA) estudou a situação da qualidade do ar na zona do Alentejo Litoral devida ao complexo industrial de Sines, do qual foi possível retirar importantes conclusões a este respeito nos concelhos de Alcácer do Sal, Grândola, Santiago do Cacém, Sines e Odemira.

Principais riscos costeiros em Odemira

Para se analisarem os riscos que se podem fazer sentir, temos de ter uma base dos acontecimentos que permitam tipificar aquelas situações, dentro das atividades que são realizadas num determinado território. Neste caso, os dados de base analisados pertencem à Direção-Geral da Autoridade Marítima (DGAM) que os obtém a partir dos seus órgãos e serviços locais: as capitánias dos portos e os comandos locais da Polícia Marítima. Apesar de muitos registos não estarem completos, e de poucos possuírem a localização exata da ocorrência, foi possível validar 504 registos de ocorrências no espaço de jurisdição da Autoridade Marítima – que corresponde a uma faixa costeira de 50 metros de largura contada a partir da linha da máxima preia-mar de águas-vivas equinociais -, no período compreendido entre 1997 e 2020. Quando se trate de águas fluviais esta faixa passa a ter a largura de 30 metros.

Nota-se uma tendência crescente no número de ocorrências embora as variações possam estar relacionadas com alguma falta de rigor no registo por parte dos órgãos supramencionados (fig. 4). De qualquer forma, é de ressaltar que nos últimos anos, em que tem havido um esforço em registar todas as ocorrências, o crescimento é notório.

Numa análise por mês, verifica-se que é nos meses de verão que há mais ocorrências o que encontra explicação no facto de ser a altura em que mais pessoas fazem uso deste

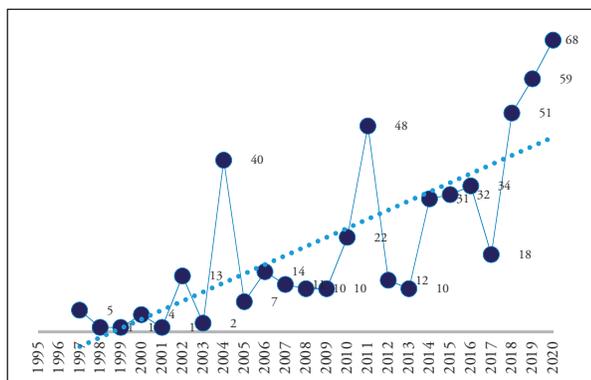


Fig. 4 – N.º de ocorrências na zona costeira de Odemira entre 1997 e 2020 (Fonte dos dados: DGAM, 2020).

espaço. É também no verão que há mais feridos resultantes das ocorrências. Todavia, se cruzarmos esta informação com o número de fatalidades ocorridas também por mês, constata-se que o padrão não acompanha o do número de ocorrências (figs. 5 e 6). Tal deve-se ao facto de as tipologias associadas às fatalidades corresponderem a atividades que são desenvolvidas durante todo o ano, como é o caso da pesca lúdica apeada.

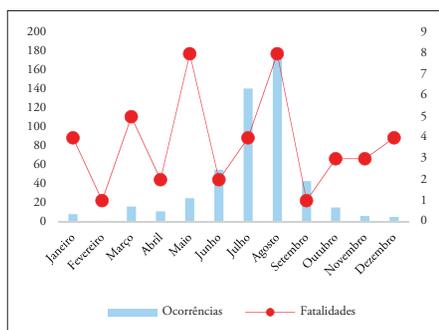


Fig. 5 – N.º de ocorrências e fatalidades entre 1997 e 2020 por mês (Fonte dos dados: DGAM, 2020).

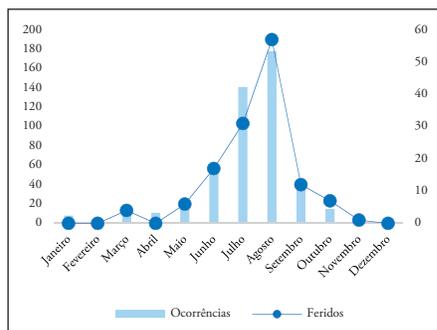


Fig. 6 – N.º de ocorrências e feridos entre 1997 e 2020 por mês (Fonte dos dados: DGAM, 2020).

Analisando os mesmos dados por hora do dia (fig. 7), verifica-se que é no período entre as 12 e as 18 horas que há mais ocorrências, mais do que nos restantes períodos em conjunto. O número de fatalidade também é maior neste período, mas há a registar um número significativo no período das 6 às 12 horas. Em relação ao género, são os homens que têm mais problemas no uso deste território, sendo responsáveis por 63% das ocorrências registadas (fig. 8).

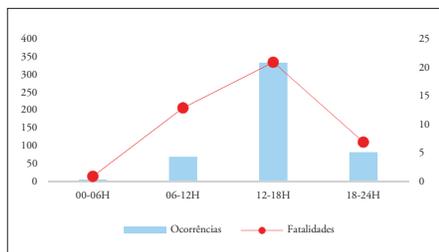


Fig. 7 – N.º de ocorrências e fatalidades entre 1997 e 2020 por hora do dia (Fonte dos dados: DGAM, 2020).

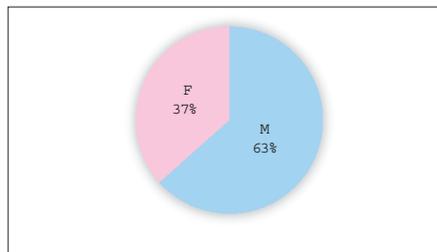


Fig. 8 – % das ocorrências entre 1997 e 2020 por género (Fonte dos dados: DGAM, 2020).

De seguida, apresentam-se as ocorrências por idade das pessoas sinistradas cruzando-as com o número de fatalidades – que incluem as mortes e os desaparecimentos – e os feridos. Mais uma vez o padrão dos feridos acompanha o das ocorrências, enquanto o das fatalidades apresenta um pico na faixa entre os 40 e os 50 anos e ainda um número relativamente alto nas idades acima de 50 anos (fig.'s 9 e 10).

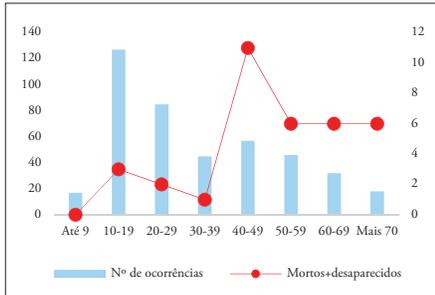


Fig. 9 – N.º de ocorrências e fatalidades entre 1997 e 2020 por idade (Fonte dos dados: DGAM, 2020).

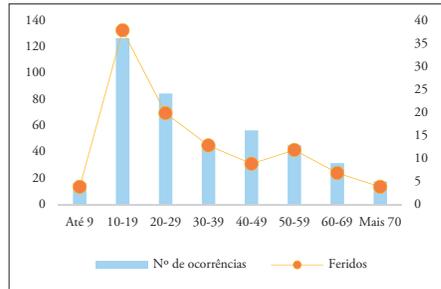


Fig. 10 – N.º de ocorrências e feridos entre 1997 e 2020 por idade (Fonte dos dados: DGAM, 2020).

Numa análise por nacionalidade dos sinistrados – retirando os portugueses que atingem o número de 275 ocorrências (quase 74% das mesmas) -, verifica-se que são os alemães os que se veem envolvidos em mais ocorrências, seguidos dos espanhóis, dos franceses, dos ingleses, dos italianos e dos holandeses (fig. 11).

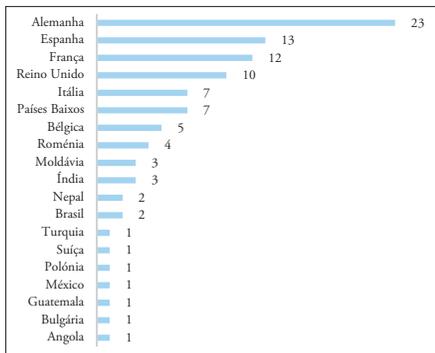


Fig. 11 – N.º de ocorrências entre 1997 e 2020 por país de origem (Fonte dos dados: DGAM, 2020).

Analisando as ocorrências por causa provável, surge destacada a tipologia que inclui as correntes, os agueiros, ondas e rebentação (42,7%), seguindo-se-lhe as quedas. As fatalidades estão associadas às quedas, doença súbita, ao fenómeno do suicídio e ao afogamento (fig. 12).

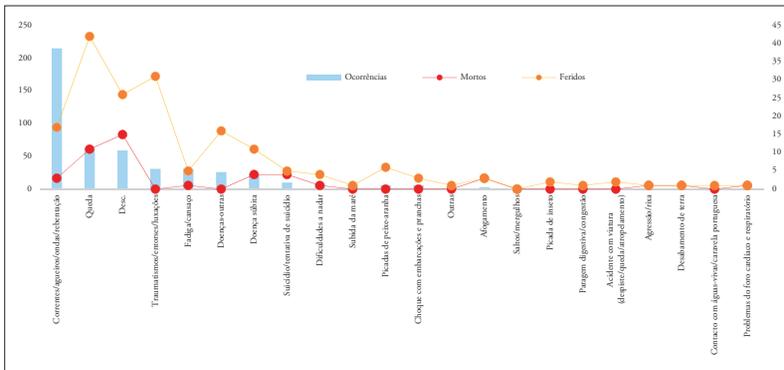


Fig. 12 – N.º de ocorrências, fatalidades e feridos entre 1997 e 2020 por causa (Fonte dos dados: DGAM, 2020).

Relativamente à consequência das ocorrências, verifica-se que 25% dos casos resultam em fatalidades, o que corresponde a um número muito significativo.

Uma outra análise prende-se com a ocupação dos sinistrados, onde se pode constatar que as ocupações mais perigosas são a prática da natação, seguindo-se-lhe as corridas, passeios e caminhadas   beira-mar, e a prática balnear (fig. 13). A pesca lúdica apeada surge em quarto lugar, mas merece uma aten o especial pela taxa de mortalidade que lhe está associada. Repare-se que de 31 ocorrências registadas resultaram 13 fatalidades, ou seja 42% das ocorrências nesta atividade resultam na morte dos praticantes! Em rela o aos feridos destacam-se as corridas, passeios e caminhadas, seguidos, por esta ordem, da prática balnear, da nata o, da pesca lúdica apeada e do *surf*.

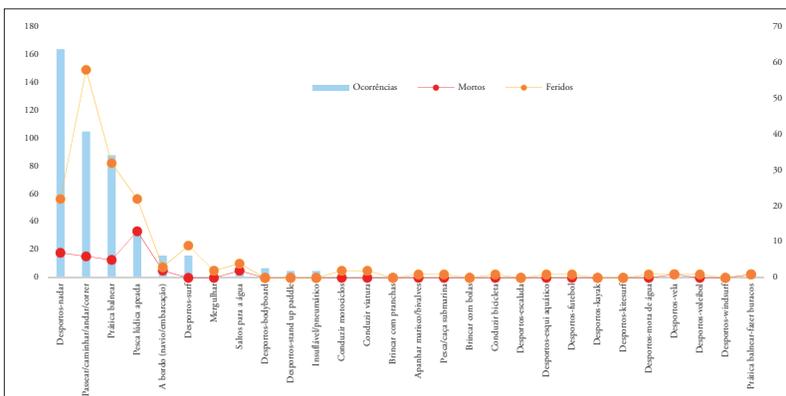


Fig. 13 – N.º de ocorrências, fatalidades e feridos entre 1997 e 2020 por ocupa o do sinistrado.

Finalmente, é ainda possível analisar as ocorrências por tipo de local (fig. 14). Aqui, de acordo com os dados analisados, destacam-se as praias, primeiro as vigiadas por serem as mais frequentadas e logo de seguida as não vigiadas, e outras ainda não incluídas nas anteriores. Surgem depois outras zonas marítimas, as zonas de arriba e outras zonas rochosas. Em último lugar estão as zonas fluviais/portuárias por serem mais abrigadas. Nesta tipologia de ocorrência, há mais fatalidades nas zonas de arriba e nas praias não vigiadas. Já os feridos acontecem mais nas praias vigiadas e não vigiadas, embora também nas zonas marítimas e em zonas de arriba (fig.'s 15, 16 e 17).

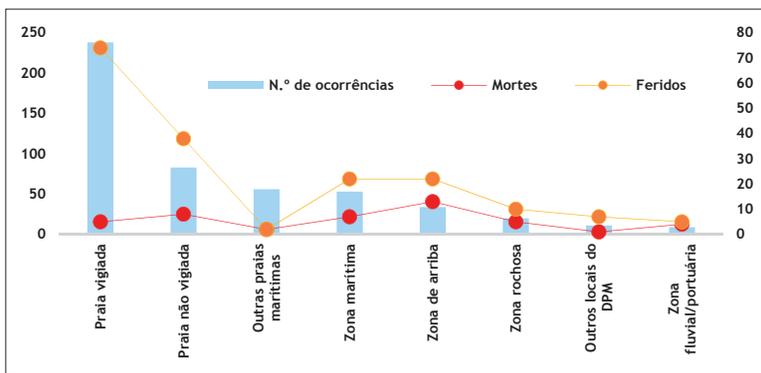


Fig. 14 – N.º de ocorrências, fatalidades e feridos entre 1997 e 2020 por tipo de local da ocorrência (Fonte dos dados: DGAM, 2020).



Fig. 15 – Ocorrências entre 1997 e 2020 (Fonte dos dados: DGAM, 2020).



Fig. 16 – Ocorrências na pesca lúdica a pé (Fonte dos dados: DGAM, 2020).



Fig. 17 – Fatalidades e feridos (Fonte dos dados: DGAM, 2020).

Resposta à emergência (socorro)

Quando a prevenção e o cuidado falham, é preciso existirem estruturas e mecanismos de resposta a acidentes e incidentes ocorridos com pessoas e bens. Existem, por isso, diversas entidades com responsabilidades nesta matéria, enquadradas no âmbito da proteção civil, embora algumas possuam responsabilidades específicas que podem não estar incluídas diretamente neste contexto, como é o caso da Autoridade Marítima no que respeita à busca e salvamento marítimo.

Em termos de estruturas de resposta a acidentes neste Município, existe a Autoridade de Saúde, a Proteção Civil Municipal, duas Corporações de Bombeiros Voluntários, em Odemira e em Vila Nova de Milfontes, a Capitania e o Comando Local da Polícia Marítima de Sines, uma estação salva-vidas em Vila Nova de Milfontes com meios operacionais que são usados especialmente no verão, o INEM e destacamentos territoriais da GNR em Odemira, Milfontes e São Teotónio.

Existem também três associações de nadadores-salvadores que embora tenham como função trabalhar na época balnear, também podem contribuir para o socorro em algumas situações específicas, a pedido das autoridades competentes (Resgate, Seagull Rescue e Guardião).

O Serviço Municipal de Proteção Civil é responsável pela execução das competências definidas para os serviços ou gabinetes municipais de proteção civil que incluem todo o tipo de situações de emergência que se façam sentir no concelho e de acordo com o disposto no Plano Municipal de Emergência.

Responsáveis dos bombeiros de Vila Nova de Milfontes apontam o verão como um período de maior trabalho devido ao grande aumento da população que tem origem nas excelentes condições naturais desta região e também a alguns eventos que têm lugar nos meses estivais. Destacam ainda a necessidade de se gerir adequadamente a segurança dos caminhos pedestres junto ao mar devido ao risco de queda, de insolações, desorientação e dificuldade na localização das vítimas.

De referir que, de acordo com o disposto na Lei de Bases da Proteção Civil e na Diretiva Operacional Nacional n.º 1/2010, da Autoridade Nacional de Emergência e Proteção Civil, no espaço de jurisdição da Autoridade Marítima, já identificado, a coordenação de todas as ações de proteção civil cabe ao capitão do porto e comandante local da PM de Sines, que usará os meios próprios e os de todas as entidades com capacidade para tal nas ações que for necessário realizar naquele espaço.

Conclusões

O Município de Odemira apresenta excelentes condições para o turismo e para a fixação de imigrantes que vêm trabalhar na agricultura e noutras atividades que permitem o teletrabalho. Este facto traz preocupações para as autoridades locais que têm sob sua responsabilidade a garantia da segurança de todos. Num Município onde, como se percebe, existe uma consciência ambiental e de segurança muito vincada, tem de se continuar a apostar no tratamento de todas as águas residuais, evitando esgotos de indústrias ou de outras explorações, nomeadamente agrícolas ou pecuárias, que possam poluir o meio ambiente, especialmente os recursos hídricos.

Na área da saúde pública, deve ser continuado o esforço em curso para a criação de condições que permitam a todos o acesso à saúde, ainda que seja necessário levar a cabo ações de sensibilização e educação junto da população mais esquivada, ou menos consciente da necessidade de todos colaborarem para um bem maior que é a saúde de todos.

No âmbito dos riscos costeiros, percebe-se que, à semelhança do resto do País, a época balnear – e o verão de um modo geral – é o período onde há mais problemas e onde se deve investir a todos os níveis para minimizar estes riscos. É de salientar a tipologia dos acidentes relativos à pesca lúdica, pois é a ocupação que causa mais fatalidades em Odemira. Embora a sensibilização para este problema deva ser feita a nível nacional, as autoridades locais podem aqui ter um papel ativo neste particular.

Na segurança balnear deve ser continuado o que tem sido feito para garantir boas condições aos banhistas nas praias e nos alojamentos onde se instalam.

Ressalta-se a utilidade de já existirem alguns documentos relevantes com aplicação neste contexto, como é o caso do Plano Municipal de Proteção Civil, a Estratégia Municipal de Adaptação às Alterações Climáticas (2016) e o Plano Municipal para a Integração dos Imigrantes (2020).

O desenvolvimento de uma App com tudo o que se relaciona com as atividades e usos da zona costeira, ou a inclusão e novos conteúdos na App “Descubra Odemira”, poderá ajudar a conhecer melhor os riscos que se fazem sentir neste território com vista a minimizá-los.

Também o desenvolvimento de ações de sensibilização e educação cívica nas escolas e em outras estruturas sociais do concelho poderia contribuir para a minimização destes riscos, assim como a realização de sessões destinadas, especificamente, a imigrantes para os enquadrar socialmente a respeito das questões de segurança no Município, onde poderão ser incluídas matérias sobre comportamento nas praias e em toda a zona costeira.

Agradecimentos

Agradecemos à Câmara Municipal de Odemira, à Autoridade de Saúde Local, às Associações Humanitárias dos Bombeiros Voluntários de Odemira e de Vila Nova de Milfontes, às associações de nadadores-salvadores Resgate, Segull Rescue e Guardião e à Direção-Geral da Autoridade Marítima pela informação disponibilizada para a realização deste trabalho.

Bibliografia

- ABAE – ASSOCIAÇÃO BANDEIRA AZUL DA EUROPA (<https://abae.pt/>, acessado a 25 de março de 2021).
- European Commission (2019). *The EU Blue Economy Report*. Publications Office of the European Union. Luxembourg.
- Brito, M. (2017). Turismo: um espelho da(s) realidade(s) contemporânea(s) – do mundo globalizado à globalização do medo e da insegurança. In F. Cravidão, L. Cunha, P. Santana, N. Norberto (org.), *Espaços e Tempos em Geografia – Homenagem a António Gama* (623-642). Coimbra: Imprensa da Universidade de Coimbra. ISBN 978-989-26-1348-2. DOI: <https://doi.org/10.14195/978-989-26-1343-7>
- Bentley, T. A. e Page, S. J. (2001). Scoping the extent of adventure tourism accidents. *Annals of Tourism Research*, 28 (3): 705-726.
- CÂMARA MUNICIPAL DE ODEMIRA (2016), *Estratégia de Sustentabilidade Municipal de Adaptação às Alterações Climáticas de Odemira*.
- Eisenhardt, K. (1989). Building Theories from Case Study Research. *Academy of Management Review*, 14 (4), 532-550.
- EUROPEAN ENVIRONMENT AGENCY (2020) *Air quality in Europe — 2020 report*.
- Gouveia, J. A. V. (2020a). Safety and Security as Premises for the Competitiveness of Coastal and Maritime Tourism. In M. Brito, A. Dias & M. Patuleia (coord.), *Managing, Marketing, and Maintaining Maritime and Coastal Tourism*. USA: IGI GLOBAL. Tourism (171-186). USA: IGI GLOBAL. ISBN 9781799815228 (hardcover) | ISBN 978179981523 (paperback) | ISBN 9781799815242 (ebook) | DOI: 10.4018/978-1-7998-1522-8.ch010.
- Gouveia, J. A. V. (2020b). *Riscos Antrópicos na Zona Costeira de Portugal Continental: as capacidades de antecipação (prevenção) e de resposta (Tese de doutoramento)*. Apresentada à Universidade de Coimbra, não publicada, Coimbra.
- Larrinaga, O. (2017). Is it desirable, necessary and possible to perform research using case studies? *Cuadernos de Gestión*, 17 (1), 147-172.
- Resolução do Conselho de Ministros n.º 152/98, de 30 de dezembro (Plano de Ordenamento da Orla Costeira entre Sines e Burgau).
- Resolução do Conselho de Ministros n.º 11-B/2011, de 4 de fevereiro (Aprova o Regulamento do Plano de Ordenamento do Parque Natural do Sudoeste Alentejano e Costa Vicentina).
- Sistema de Segurança Interna (2020). Relatório Anual de Segurança Interna (RASI).
- Sistema de Segurança Interna (2019). Relatório Anual de Segurança Interna (RASI).
- Sistema de Segurança Interna (2018). Relatório Anual de Segurança Interna (RASI).
- Tarlow, P. E. (2014). *Tourism Security: Strategies for Effectively Managing Travel Risk and Safety*. Elsevier. Amsterdam. <https://books.google.pt/> (em 15 junho 2019).
- TURISMO DE PORTUGAL (2019). Código Mundial de Ética do Turismo de 1999. <https://ethics.unwto.org/sites/all/files/docpdf/portugal.pdf> (em 16 junho 2019).
- Tymothy, D. J. (2006). Safety and Security Issues in Tourism. In C. Costa and D. Buhalis, *Tourism management dynamics – trends, management and tools*. Oxford: Elsevier, 19-27.
- Yin, R. (1989). Case Study Research. Design and Methods. In: *Applied Social Research Methods Series*, 5, second edition. London: Sage Publications.