

## **CONTRIBUTO DA ASSOCIAÇÃO ROTA VICENTINA PARA A DISCUSSÃO DO ARTº 50º DO CÓDIGO DA ESTRADA**

### **A REGULAÇÃO DO AUTOCARAVANISMO SELVAGEM**

A Rota Vicentina trabalha há muitos anos no desenvolvimento do turismo sustentável de uma área costeira protegida, a Costa Alentejana e Vicentina, integrando o PNSACV.

Porque esta é também a área que mais sofreu abusos do autocaravanismo selvagem e respectivos impactos negativos nos últimos anos, importa que façamos um ponto da situação e uma análise de possíveis soluções.

A discussão da gestão sustentável de áreas protegidas está frequentemente ancorada na comparação com outros países onde os terrenos são privados e não existe actividade socio-económica regular. A comparação deve acontecer com áreas naturais/rurais e de lazer, que desenvolvam a saudável convivência entre o equilíbrio encontrado pelas populações locais na sua relação com os recursos naturais – nomeadamente a relação económica - e a visitação com as suas naturais flutuações.

O problema do caravanismo selvagem surge pela escala galopante, e é neste ponto que surge a divergência das várias propostas legislativas: uns entendem que o princípio deve ser o da permissão com fiscalização, outros reconhecem que a fiscalização não é suficiente e defendem uma proibição de princípio.

Segue-se uma breve análise por pontos/argumentos:

#### **Conceito de “pernoita e estacionamento”**

Este conceito de pernoita estava já previsto nos regulamentos municipais de todos os concelhos deste PN, sendo que juntamos, a título de exemplo, o RM Aljezur, do qual extraímos este excerto:

##### **REGULAMENTO DE ACTIVIDADES DE CAMPISMO OCASIONAL E CARAVANISMO DO CONCELHO DE ALJEZUR**

###### **Artigo 3.º**

###### **Definições**

Para efeitos do presente regulamento consideram-se as seguintes definições:



- a) Campismo: Actividade que consiste em acampar ao ar livre, em tendas, ou equipamento com fim idêntico;
- b) Caravana: Veículo sem motor, atrelado a um automóvel, concebido e apetrechado para servir de alojamento, podendo ou não existir confecção de refeições;
- c) Autocaravana: Veículo automóvel concebido e apetrechado para servir de habitação com tracção própria ou Reboques adaptados à prática do caravanismo;
- d) Caravanismo: Modalidade de campismo através da utilização de caravana, autocaravana ou em qualquer viatura automóvel;
- e) Estacionamento: paragem temporária em determinado local;
- f) Aparcamento: arrumar uma caravana, autocaravana ou automóvel, com intenção de realizar qualquer das acções previstas no artigo 14.o do presente regulamento;
- g) Acampamentos Ocasionais: Concentrações temporárias de um ou mais campistas, fora de parques de campismo, realizadas em locais devidamente autorizados para o efeito;
- h) Campismo selvagem ou ilegal: Acampamento ocasional realizado sem autorização das autoridades competentes;
- i) Campismo livre ou pontual: Prática de campismo e caravanismo, fora dos Parques de Campismo e dos locais autorizados, não enquadráveis nas alíneas anteriores.

## Artigo 12.o

### Prática do caravanismo

1 – No Concelho de Aljezur o aparcamento de viaturas com a finalidade de pernoitar, só é permitido nos parques de campismo e nos locais definidos para o efeito e devidamente identificados, mediante pagamento de taxa, quando fixada.

## Artigo 13.o

### Estacionamento

Fora dos locais destinados ao estacionamento, apenas é permitido o estacionamento das viaturas, não sendo permitido o estacionamento, assim definido nos termos do artigo 14o.

Artigo .14o

Aparcamento

1 – Será considerado estacionamento sempre que se verifiquem uma ou mais das seguintes situações em qualquer veículo automóvel e/ou reboque, excepto em serviço de transporte de mercadorias:

1. a) Arrear os estabilizadores e colocar calços;
2. b) Abertura de janelas laterais de caravanas ou autocaravanas;
3. c) Despejar depósitos de águas residuais;
4. d) Colocação de degrau de acesso;
5. e) Realização de fogueiras;
6. f) Estender roupa;
7. g) Colocação no pavimento do material de campismo, como mesas e cadeiras;
8. h) Pernoitar.

O Governo reconheceu que a regulação desta matéria não poderia prosseguir no nível autárquico, particularmente quando esta prática se alargou a todo o país com um crescimento exponencial e os respectivos impactos.

O facto é que a inclusão deste conceito no código da estrada viabilizou uma fiscalização eficaz, em que as multas podem ser passadas na hora e há um efeito dissuasor efectivo.

Argumentar que devem ser as autarquias e o ICNF a controlar centenas de caravanas que invadem um território por dias – e em alguns casos por semanas – é inverter a lógica do desenvolvimento integrado do país e do seu interior.

A actual lei viabiliza um negócio avultado – associado à venda e aluguer de caravanas – que publicita em primeiro lugar as zonas naturais costeiras como destino. Não poderão ser as autarquias locais as responsáveis por conseguir dissuadir os resultados desse investimento de promoção, que por sua vez está ancorado numa legislação nacional omissa.

### **“A legislação não pode resolver o problema, terá que ser a fiscalização”**

Há questões que não têm que ver com a capacidade de fiscalização e sim com a sua razoabilidade. Nesta costa, as praias não são facilmente acessíveis desde a estrada e controlar o que se passa em cada ponto da costa é difícil.

Se no enquadramento legal actual essa dificuldade é compensada com uma aplicação efectiva da lei, na versão anterior os regulamentos municipais apenas permitiam uma contra-ordenação enviada posteriormente por correio, o que na maior parte dos casos não chegava a acontecer e, quando acontecia, era massivamente ignorada, sobretudo por turistas estrangeiros.

### **“A discriminação dos autocaravanistas”**

Se existem veículos destinados à “pernoita turística”, é necessário que haja um enquadramento específico para estes, relativamente aos restantes veículos que apenas servem para deslocação.

Se for totalmente livre a pernoita dentro de uma “caravana ou similar” – desde que em lugar de estacionamento legal – a questão que se coloca é: num país turístico em que grande parte dos locais mais atractivos se tornaram muito dispendiosos (aquisição de terrenos/habitação ou aluguer), optar por passar vários dias ou menos numa caravana deverá ser entendido como um veículo estacionado?

No nosso entender, não, porque o fenómeno passou a assumir uma escala incomportável para as regiões mais turísticas.

No caso de uma área protegida, esta questão é ainda mais importante, uma vez que a construção e o investimento em oferta turística está muito limitado. Esta é a mais valia de quem investe numa oferta qualificada de turismo de natureza ou turismo rural. Mas se quem visita o território pode ficar a pernoitar gratuitamente no estacionamento (tenha ele vista para o mar ou não), quem se sente discriminado será o residente que vê restrições à sua actividade económica sem as vantagens de uma carga ordenada de acordo com a capacidade do território.

A questão do legítimo descanso por parte de autocaravanistas não pode nem deve ocorrer em zonas turísticas, devendo para o efeito recorrer-se aos locais apropriados para o efeito. Não temos uma proposta de redacção para este aspecto, mas defendemos que não é a permissão de pernoita em qualquer local de estacionamento e em qualquer circunstância que melhor acolhe esta necessidade, num saudável compromisso com os diversos territórios anfitriões.

## **A sustentabilidade e as nossas propostas**

A sustentabilidade implica compromissos colectivos.

As comunidades residentes nas áreas rurais e protegidas – nos destinos turísticos dos caravanistas – têm que estar na prioridade desta reflexão, como de resto da reflexão de qualquer estratégia de desenvolvimento turístico.

Neste momento, esta problemática divide-se a nível nacional em duas realidades:

- as áreas naturais/rurais com maior potencial turístico vêem no caravanismo selvagem (mesmo que no formato “pernoita”!) uma séria ameaça à sua sustentabilidade;
- as áreas naturais/rurais com menos potencial turístico vêem no caravanismo selvagem (mesmo que no formato “pernoita”!) ma importante incentivo à sua sustentabilidade.

Mais uma vez, o problema é a escala.

É francamente mais inteligente e saudável incentivar o investimento de cada município em áreas destinadas à pernoita de caravanistas para atrair este mercado do que fustigar os municípios com maior potencial turístico com o ónus de combater este fenómeno tão apetecível: quem investe na venda/aluguer de autocaravanas não tem qualquer relação com os impactos nos destinos escolhidos pelos seus clientes.

Não podemos deixar de salientar que a sustentabilidade implica sempre uma componente económica, não são apenas os impactos ambientais que estão em causa. O Caravanismo selvagem (incluindo a versão “pernoita”) ocupa o mesmo lugar que outros no usufruto de um território, das suas paisagens, dos seus recursos. Mas não respeita a capacidade de carga inerente ao ordenamento do território, às camas instaladas. Significa que, não apenas contribui menos para a economia local, como prejudica a experiência turística dos que nessa economia estão instalados. Se devem ser acolhidos com todo o respeito e hospitalidade, é necessário que se comprometam com a capacidade real dos destinos que visita. A capacidade tem custos e esgota-se, para caravanas ou para outras modalidades turísticas. Preços diferentes para ofertas diferentes.

O que é preciso distinguir radicalmente é: caravanismo de caravanismo selvagem. O primeiro é uma forma de turismo como qualquer outra, com regulação e possibilidade de controlo. A segunda é uma fórmula muito apetecível para quem pratica (e dela faz negócio e se situam nas grandes cidades e junto aos aeroportos) mas ingerível e incontrolável para os destinos de natureza, geralmente municípios de baixa densidade e com fraca capacidade de intervenção.

Estes são os factos.

Finalmente: é preciso investir na qualidade da oferta de espaços para caravanas. Espaços naturais e minimalistas, com infraestruturas básicas de apoio, integração na paisagem e nas comunidades, na economia local e dinâmica social. Naturalmente que os caravanistas investiram no pressuposto de poderem pernoitar sem custos. Mas quem investiu uma vida num território protegido também pressupôs razoabilidade na ocupação turística dos espaços comuns.

Saibamos encontrar uma solução equilibrada que responda a uma solução com futuro.

A Direcção da Rota Vicentina

Odemira, 5 de Julho de 2021