

Normalmente são vistas perto da água. Junto a lagoas, barragens, em cima das falésias ou mesmo junto a monumentos. São motivo de alegria e de liberdade para quem as utiliza, mas de preocupação para os que as vêem cada vez mais e em todo o lado

POR BÁRBARA WONG (TEXTOS) E ENRIC VIVES-RUBIO (FOTOS)

AS AUTOCARAVANAS ESTÃO NO MEIO DE NÓS



As autocaravanas povoam a paisagem do país: estão no campo, na praia ou mesmo dentro das cidades

No Algarve, na costa alentejana, na costa do Oeste, em qualquer ponto do litoral ou mesmo junto aos monumentos na capital, elas destacam-se. São brancas, enormes, por vezes têm toldos abertos, mesas e cadeiras; antenas parabólicas ou de VHF/UHF no tejadilho. Nas estradas nacionais também não passam despercebidas, deslocam-se devagar para os passageiros verem a paisagem. As autocaravanas chegam a todo o lado – ao campo, à praia e à cidade.

Não há números oficiais, mas o Clube Português de Autocaravanas (CPA) estima que sejam cerca de cinco mil, espalhadas por todo o país. São compradas por reformados, mas também por jovens famílias com filhos, caracteriza Maria Laura Homem Ferreira, sócia da empresa Marcampo, em Lisboa, que comercializa artigos de campismo.

“É o fenómeno mais emergente na actividade turística do país”, defende Raul Lopes, vice-presidente do CPA. Na Europa Central há cerca de dois milhões de autocaravanas e o crescimento anual é de 20

por cento, informa. Por cá, as primeiras autocaravanas terão sido vendidas no final da década de 1980. Nos últimos quatro anos, deu-se um *boom* e serão comercializadas cerca de meio milhar por ano, calcula Laura Homem Ferreira. Mas não existem dados oficiais.

Investimento caro

Este é um investimento caro, mas que é compensado pela liberdade que permite, dizem os autocaravanistas portugueses e estrangeiros com quem o PÚBLICO falou.

Mas o uso dessa liberdade tem sido motivo de polémica. Os autocaravanistas têm sido acusados de fazer campismo selvagem, de não respeitarem a natureza, de estacionarem em sítios impróprios, enumeram Ruy Figueiredo e Raul Lopes, presidente e vice-presidente, respectivamente, do CPA.

A associação tem lutado pela dignificação da imagem dos autocaravanistas, pela criação de legislação que regule a actividade e por acções de educação cívica, porque “há donos de autocaravanas que não se comportam como

autocaravanistas, que acham que podem fazer o que lhes apetece”, acusa Raul Lopes.

O CPA defende que se deve “estacionar e não acampar”. Ou seja, sendo a autocaravana um veículo ligeiro, pode parar nos mesmos locais que os automóveis ou outros veículos, mas não deve acampar, alerta Raul Lopes. “Não se deve ocupar mais espaço além do da autocaravana, não se deve abrir o toldo, pôr mesas e cadeiras, o estendal ou o fogareiro na via pública”, recomenda. Mas, se só usar o espaço interior do veículo, o autocaravanista não deve ser discriminado em relação aos outros condutores, continua. Contudo, como existe um vazio legal sobre estes veículos, muitas autarquias têm proibido as autocaravanas de estacionar ou pernoitar em parques de estacionamento. E os veículos têm sido multados. Uma atitude que, no entender do CPA, é discriminatória.

Não aos parques

O casal Carmen e Patricio Nuevo pertencem à Plataforma de Autocaravanas Autónoma, uma organização espanhola criada em 2002 com o objectivo de defender quem faz este tipo de turismo. O casal insurge-se por haver sítios onde é proibido estacionar. “Isso é muito mau porque temos os mesmos direitos que os automóveis. Respeitamos mais o meio ambiente porque vivemos o campo, porque gostamos de chegar e ver tudo limpo. E por isso também deixamos tudo limpo”, reage Patricio Nuevo, industrial, que se recusa a entrar num parque de campismo.

O português Ricardo Silva, de 30 anos, também defende que não é preciso ir para o parque. “Não fazemos campismo selvagem. Esta é uma forma de inovar o campismo porque a autocaravana tem todas as condições de autonomia”, justifica.

A sócia da Marcampo Laura Homem Ferreira está convencida de que as pessoas começaram a aderir às autocaravanas devido à falta de qualidade dos parques de campismo. A falta de estações de serviço onde os autocaravanistas possam fazer os despejos sanitários (das casas de banho) e das águas usadas no interior da caravana é

outra das queixas dos turistas estrangeiros ouvidos pelo PÚBLICO. O Clube Português de Autocaravanas calcula que existam cerca de 60 áreas de serviço dentro de parques de campismo e menos de meia dúzia espalhadas pelo país.

O CPA fez um estudo que enviou, no final de Agosto, a todas as autarquias, para que apostem na construção de uma área de serviço. Esta pode ser uma mais-valia para a região, defende Raul Lopes, que dá o exemplo de Vermoil, Pombal, uma terra por onde poucos passariam, não fosse ter uma estação de apoio.

“O autocaravanista é um turista que não chega com um pacote com tudo pago, mas que, por onde passa, consome. Os dados apontam para que tenham um poder de compra superior à média nacional. Além disso, é um difusor de cultura”, enumera o vice-presidente do CPA.

É preciso mudar as mentalidades para que o autocaravanista não continue a ser visto como um vendedor ambulante, mas sim como um turista de qualidade, conclui. ■

Alugar antes de comprar

Antes de comprar, é bom experimentar uma autocaravana em regime de aluguer, aconselha Laura Homem Ferreira, sócia da Marcampo, empresa que comercializa artigos de campismo. Em época baixa, o aluguer ronda os 110 a 150 euros por três dias de utilização; em época alta, o preço para o mesmo período de tempo pode oscilar entre os 160 e os 220 euros. Fazer a compra é um passo importante, pois o investimento pode ser grande. Há produtos para todo o tipo de clientes. Os mais jovens, ou “os que não querem investir tanto”, optam por modelos na casa dos 38 mil euros. Os outros clientes, “os seniores, estão numa fase da vida em que exigem o melhor porque investem no seu conforto”, explica a empresária. Estes clientes podem gastar até 90 mil euros. O que separa os modelos mais baratos dos mais caros? Os equipamentos: antena satélite, GPS, painéis solares, ar condicionado, cozinhas com forno e micro-ondas.

Direitos e obrigações

Como é que deve comportar-se um autocaravanista? O Clube Português de Autocaravanismo lançou uma cartilha com os direitos e obrigações (em <http://cpa-autocaravanas.com>) e defende que o autocaravanista tem direito “ao bom nome e a gozar de uma imagem social dignificante”, deve usufruir da natureza, respeitar os regulamentos de trânsito legalmente instituídos e exigir ver respeitados os seus direitos por parte das autoridades. Tem também obrigações, como “estacionar sem transgredir nem perturbar”. “Sempre que possível, devem evitar-se grandes concentrações de autocaravanas”, recomenda a cartilha. O autocaravanista deve acampar só em parques de campismo e deve despejar os seus lixos nos locais apropriados. Os utilizadores de autocaravanas devem respeitar a natureza. “É a paisagem que nos alimenta o espírito”, defende Raul Lopes, vice-presidente da associação, que gostaria de ver o autocaravanismo legislado, para que não continue a haver pessoas que têm esses veículos, mas que dão “mau nome ao autocaravanismo”.

HISTÓRIAS DE QUEM PASSA A VIDA SOBRE RODAS

CARMEN, PATRICIO E LUIS NUEVO, espanhóis

“Ir aonde não poderia ir com uma agência de viagens”

Chove. Patricio está ao volante e prepara-se para pôr a autocaravana a trabalhar. Ao seu lado, vão o filho Luis e a mulher Carmen. “Na Ericeira, o tempo está mau, vamos passear para Mafra. À tarde, logo se vê se vamos à praia. Senão, seguimos viagem”, explica o industrial espanhol. É esta a liberdade que a autocaravana lhe permite, diz.

Há 21 anos que Patricio e Carmen fazem autocaravanismo pela “facilidade” com que se movem por toda a Europa, explica a mulher, que trabalha numa fábrica de rações. Sentada à mesa da autocaravana, Carmen vai debatendo os países por onde passaram e Luis, o filho de 16 anos, vai acrescentando mais nomes à lista: França, Alemanha, Suíça, Itália, Áustria, Luxemburgo, Holanda, Bélgica... Portugal, sempre que há uns diazinhos na Semana Santa ou no Verão. Mas o sonho é Inglaterra. “É muito caro levar a autocaravana... Fica mais barato ir de avião”, lamenta Carmen, que se imagina “nas ilhas” a passear por sítios “aonde não poderia ir se marcasse uma viagem através de uma agência”.

A família Nuevo recusa-se a dormir em parques de campismo. À noite, escolhe vilas pequenas onde pernoitar – as mesas transformam-se em camas e os sofás em colchões. Dormem descansados. “Nunca tivemos medo”, assegura Patricio. “Só em Milão é que tivemos problemas. Entraram na autocaravana, remexeram, mas não levaram nada”, acrescenta Carmen.

Por onde passam, gostam de comprar coisas típicas. Carmen abre um armário, por cima do pequeno fogão e lava-louça, de onde sai o cheiro de três queijos de cabra e de um bacalhau. Esta noite, a autocaravana já estará estacionada na garagem em Benavente, Zamora, e amanhã o casal volta ao trabalho, a sonhar com as próximas férias e com uma nova viatura que substitua a que têm há dezenas de anos e que já fez milhares de quilómetros.

RICARDO SILVA E CARLA CALHORDA, portugueses

“É um segundo carro, uma segunda casa”

Num quadrinho de vidro, debruado a madeira, está um par de namorados nus e a famosa frase “Amar é...” foi substituída por “Viver é... fazer bons petiscos a dois”. Ao lado, dois panos de cozinha pendurados. À frente dos móveis de cozinha fica a mesa com quatro lugares e, por cima, uma prateleira cheia de pastéis onde as praias portuguesas

predominam.

Carla Calhorda e Ricardo Silva, ambos de 30 anos, são casados e vivem a poucos quilómetros da Ericeira, mas elegem aquela região para passar alguns dias de férias e os fins-de-semana. “A costa oeste é belíssima, não faz sentido ir para muito longe”, justifica o técnico de segurança electrónica. “Ele pratica surf”, desvenda a mulher, secretária. “Sim”, confirma o marido.

O casal também podia ir para Carcavelos, mas lá as ondas não são tão boas e a marginal é demasiado urbana para estacionar a autocaravana, continua Ricardo. Além disso, se tantas pessoas que moram na região de Lisboa compram uma segunda moradia na Ericeira, por que é que eles não podem estar, na sua autocaravana, a poucos minutos de casa?, questiona.

A autocaravana é “um segundo carro, uma segunda casa, um segundo seguro, são muitos gastos, mas que compensam”. “Vou aonde quero e, neste caso, estou na praia que quero”, declara Ricardo.

Com tantos gastos, o casal recusa-se a entrar num parque de campismo e, por isso, as noites tornaram-se mais complicadas. É que nem sempre é fácil encontrar lugares para pernoitar, sobretudo depois de nos parques de estacionamento da vila piscatória terem aparecido sinais que indicam que lá é proibido passar a noite. Noutras regiões do país já viram autocaravanistas a ser multados: “Somos uma espécie de nómadas, mas não temos a vida facilitada



Ricardo e Carla vivem perto da Ericeira mas é lá que estacionam nas férias e fins-de-semana

porque queremos usufruir dos locais e as autarquias não permitem”, queixa-se Ricardo, que gosta de estacionar junto ao mar.

GÉRARD E MADELEINE MERGER, franceses

“Viajar muito, conhecer mais sítios”

É hora do almoço. Gérard acabou de celebrar os seus 62 anos na companhia da sua mulher Madeleine, de 60 anos. Estão os dois reformados e, por isso, têm “liberdade para andar, andar”. Compraram a autocaravana há três anos e nunca antes tinham tido a experiência. “A primeira vez que estivemos em Portugal ficámos ali, naquela casa. Foi há oito anos”, diz Gérard, espreitando para a rua e apontando em direcção

a uma casa amarela com vista para o mar e para a Capela de São Sebastião, na Ericeira. Madeleine está espantada com o crescimento da vila. Há oito anos, não havia tantas urbanizações, repara. “É uma pena. Em França, é proibido construir tão perto da praia. É uma pena. O que estão a fazer é quase selvagem.”

Ter uma autocaravana permite ao casal da região de Champagne, em França, “viajar muito, conhecer mais sítios. Chegamos, parqueamos, saímos, vemos, fazemos umas compras... É muito prático porque se junta o carro e a casa num só”, diz Gérard, sentado no banco do condutor, virado de costas para o volante e de frente para Madeleine. Uma mesa separa o casal, o papel de cozinha serve de individual onde pousam os pratos, ainda com restos de carne e batatas cozidas polvilhadas com orégãos.

Como nas grandes cidades é mais difícil estacionar, o casal procura terras pequenas. Gérard e Madeleine não param muito tempo no mesmo sítio e gostam de “andar à descoberta”. “O país é bonito...”, começa o reformado. “Magnífico”, interrompe-o a mulher. “Mas não há estações de serviço, não há espaços onde possamos fazer os despejos sanitários e acabamos por fazê-los nas estações de serviço, sem quaisquer condições”. Em França, na Alemanha e em Espanha, não faltam equipamentos de apoio aos autocaravanistas, continua Gérard, de mapa da estrada na mão para comprovar o que diz. “Assim é muito difícil respeitar a natureza”, termina. ■



Gérard e Madeleine compraram a autocaravana há três anos

Paulo Aguiar fez um escritório ambulante

Toda a vida fez campismo e sonhava com a compra da autocaravana – chegou mesmo a equipar uma carrinha como se fosse uma. “Mas era estúpido ir gastar dez mil contos para a ter parada à porta e só usar no mês de férias. Por isso, pensei em usá-la como escritório”, conta Paulo Aguiar, de 47 anos, designer gráfico e com uma empresa nas Caldas da Rainha. Foi há sete anos que tomou a decisão de comprar a autocaravana. É lá dentro tem um verdadeiro escritório: portátil, telemóvel, fax, mas

também a guitarra e a bicicleta. Se, de manhã, tiver uma reunião no Porto, sai das Caldas ao final do dia anterior. Acorda à porta do cliente e, antes do encontro, faz a sua corrida matinal, toma o duche e veste o fato. “Chego lá feliz e com um ar bem-disposto. Não estive no stress do trânsito... Sou mesmo feliz!” Não há semana que não utilize a autocaravana. Antes, se tinha reuniões em Lisboa, não tinha nada para fazer entre as visitas aos clientes. Agora, volta para a autocaravana e

continua a trabalhar, sempre em ligação com o escritório, nas Caldas da Rainha. Já chegou a ter reuniões dentro da autocaravana: “Tenho whisky, água...”. “Depois descasco-me todo, visto o calção e vou dar uma corridinha à beira-Tejo. Tenho uma vida saudável”, congratula-se. No Verão, a caravana serve para dar a volta à Europa, com a família. “É uma liberdade vir de Itália até Portugal sempre pela costa, a parar nas praias... É uma qualidade de vida estrondosa!”

HELIPORTO DO HOSPITAL DE FARO JÁ FUNCIONA À NOITE

A administração do Hospital Distrital de Faro (HDF) informou ontem que as aterragens nocturnas de helicópteros na unidade de saúde estão autorizadas desde sexta-feira, uma semana depois de um doente ter morrido, alegadamente por o heliporto estar fechado à noite.

Em comunicado, a administração hospitalar informou que, na sequência de um pedido de esclarecimento que formulou ao Instituto Nacional de Aviação Civil (INAC), aquela entidade lhe comunicou “oficialmente” que as aterragens e descolagens nocturnas no heliporto são autorizadas.

No dia 8 de Agosto, o encerramento do heliporto do HDF no período nocturno impediu que um doente, que sofria de insuficiência renal crónica, fosse transferido para Lisboa, acabando por morrer.

Impossibilitado de aterrar no heliporto do hospital – que funciona entre as 8h00 e as 20h00 – e no aeroporto, porque encerrava às 00h00, o piloto aterrou sem autorização no heliporto de Loulé. A aeronave acabaria por regressar a Lisboa sem o doente, já que a equipa médica não conseguiu estabilizá-lo e optou por encaminhá-lo para o bloco operatório do hospital de Faro, onde viria a falecer.

Em comunicado emitido no princípio desta semana, a administração dizia que a direcção clínica concluiu, após a realização de uma análise preliminar, que a morte “não se relaciona com a impossibilidade de evacuação aérea” e acrescenta que já instaurou um processo de averiguação interna.

No que respeita à operacionalidade do heliporto do HDF no período nocturno, fonte do INAC garantiu então à Lusa que aquela infra-estrutura “está aprovada para operações diurnas e nocturnas no Manual do Piloto Civil”. Estas declarações foram refutadas pela administração do hospital, segundo a qual, após uma avaliação efectuada em Setembro de 2004 pela Força Aérea Portuguesa ao heliporto da unidade, se decidiu que o mesmo só funcionaria no período diurno.

De acordo com o hospital, o INAC certificou o heliporto para voos diurnos em Abril de 2002, mas fez saber que a certificação de voos nocturnos só poderia ser concedida após a realização de um voo de teste pela Força Aérea para verificação do sistema. Depois de avaliadas as condições de segurança do heliporto no que respeita à utilização nocturna da estrutura, aquela entidade detectou existirem na zona envolvente vários obstáculos não sinalizados que poderiam “pôr em causa a segurança dos helicópteros”. ■LUSA