

OS PLANOS DE MOBILIDADE SUSTENTÁVEL DE FARO E LOULÉ

M. C. B. Gameiro, M. M. P. Rosa, V. F. R. Teixeira e J. P. Guerreiro

RESUMO

No âmbito do Projecto Mobilidade Sustentável elaborou-se em Portugal, entre 2006 e 2008, quarenta Planos de Mobilidade Sustentável e um Manual de Boas Práticas. Este Projecto envolveu três Ministérios e foi coordenado pela Agência Portuguesa do Ambiente e pelo Centro de Sistemas Urbanos e Regionais da Universidade Técnica de Lisboa. O Projecto interveio ao nível da mobilidade urbana, em articulação com as vertentes ambiental, social e económica. A universidade do Algarve colaborou na realização dos Planos de Mobilidade de Faro e Loulé. Nesta comunicação apresenta-se a metodologia de trabalho seguida, devidamente enquadrada nas orientações estratégicas de âmbito Europeu e Nacional, e as principais conclusões dos relatórios elaborados. Aborda-se o Plano de Acção e realça-se a importância da responsabilidade partilhada. Pretende-se, afinal, fazer uma reflexão sobre as potencialidades e as fragilidades desta grande experiência que foi a realização de dois Planos de Mobilidade Sustentável no Distrito do Algarve.

1. INTRODUÇÃO

No âmbito do Projecto Mobilidade Sustentável elaborou-se em Portugal, entre 2006 e 2008, de forma quase massiva, sinérgica e muito criativa, quarenta Planos de Mobilidade Sustentável (PMS). Este Projecto envolveu três Ministérios e foi coordenado pela Agência Portuguesa do Ambiente (APA) e pelo Centro de Sistemas Urbanos e Regionais (CESUR) da Universidade Técnica de Lisboa. O Projecto da Mobilidade Sustentável interveio ao nível da mobilidade urbana, em articulação com as vertentes ambiental, social e económica e do qual resultaram os quarenta PMS e um Manual de Boas Práticas para uma Mobilidade Sustentável.

O trabalho ficou concluído em meados de 2008, fruto de um acordo tripartido entre a APA, um centro de investigação (entre quinze centros Universitários e Politécnicos e o Laboratório Nacional de Engenharia Civil) e a respectiva Câmara Municipal. A universidade do Algarve colaborou na realização dos PMS de Faro e Loulé.

Para a realização sincronizada dos quarenta PMS foi elaborado pelo CESUR, na pessoa do professor Nunes da Silva, um guião com orientações sobre os conteúdos dos três relatórios constituintes do trabalho e realizaram-se vários Workshops para acompanhamento dos trabalhos e troca de ideias entre as equipas.

O Projecto Mobilidade Sustentável surge numa altura chave de mudança/afirmação do novo paradigma da mobilidade em Portugal.

No mundo Ocidental, até há pouco tempo a actuação dos engenheiros de transportes e dos urbanistas (em resposta à importância política e económica do investimento público em infra-estruturas de transporte) caracterizou-se por actuar basicamente sobre a oferta, garantindo os meios e infra-estruturas indispensáveis à mobilidade. De acordo com as necessidades de deslocação dos passageiros e mercadorias dotava-se o território de infra-estruturas e realizavam-se outros investimentos, considerados indispensáveis para a eficácia do sistema de transportes, relativos ao funcionamento e à articulação global. Este tipo de acção sobre a oferta, favoreceu sobretudo o transporte por estrada e incentivou o uso do automóvel. Assim, dava-se maior atenção e prioridade aos veículos motorizados e à sua fluidez, às deslocações de longo curso (ignorando por vezes as deslocações locais), ignorava-se frequentemente os peões e bicicletas, os arruamentos eram focalizados como uma artéria em movimento, as avaliações eram pensadas em termos de custos/benefícios dos automobilistas, assumia-se uma separação entre peões e veículos, promovendo passagens de peões, passagens subterrâneas, barreiras para impedir os peões de atravessar a estrada (Marshall, 2001).

Actualmente, perante o contexto ambiental e social, os sistemas de transporte devem ser analisados com um enfoque holístico, donde se advoga um novo paradigma de intervenção, em que já se considera o contexto ambiental e se privilegia a acessibilidade aos locais combinando o uso do solo e a oferta dos transportes.

A busca da mobilidade sustentável está dependente de um conjunto de medidas integradoras nas áreas do planeamento e gestão de infra-estruturas, dos meios de transporte público, da gestão da procura de tráfego em automóvel, do reforço de alternativas modais suaves, de um planeamento integrado de usos do solo e dos transportes, da partilha de responsabilidades e da participação pública.

Por outro lado, considera-se como um dos princípios básicos deste novo paradigma da mobilidade, a necessidade social de assegurar o acesso a todas as pessoas que vivem na cidade e nos lugares urbanos periféricos, donde destacamos as minorias: as pessoas com deficiência (por uma questão de igualdade de oportunidades e direito à participação) e as pessoas sem posse de automóvel. Em consequência dá-se ênfase ao conceito de acessibilidade no seu sentido topológico, o que remete para a importância dos transportes públicos, das redes pedonal e ciclável e de um urbanismo de proximidade.

Pretende-se para o Concelho de Faro e Loulé uma mobilidade que contribua para o desenvolvimento económico, para a coesão territorial e social, que seja pouco consumidora de recursos naturais não renováveis, não ponha em perigo a saúde pública ou dos ecossistemas naturais e que promova a qualidade de vida dos cidadãos. Para se concretizar uma mobilidade sustentável há que ter em atenção o novo enfoque “predizer e prevenir” (Owens, 1995) como um princípio básico fundamental.

A presente comunicação, apresenta três grandes itens: a metodologia seguida, o plano de acção e as considerações finais. A metodologia apresentada corresponde à defendida pela equipa da Universidade e foi seguida na totalidade no PMS de Faro. Distingue-se da metodologia do PMS de Loulé, pela ausência de participação pública. A equipa da autarquia de Loulé, aquando da elaboração do PMS, estava a desenvolver um outro processo de participação pública no âmbito da Estratégia de Desenvolvimento Sustentável de Loulé.

2. A ELABORAÇÃO DOS PLANOS DE MOBILIDADE DE FARO E LOULÉ

Este ponto segue as principais fases definidas na metodologia defendida pela equipa da Universidade do Algarve e as orientações do guião que serviu de rumo aos vários PMS realizados no âmbito do Projecto Mobilidade Sustentável.

A metodologia encontra-se representada na Figura 1 e servirá de referência aos temas a apresentar em seguida.

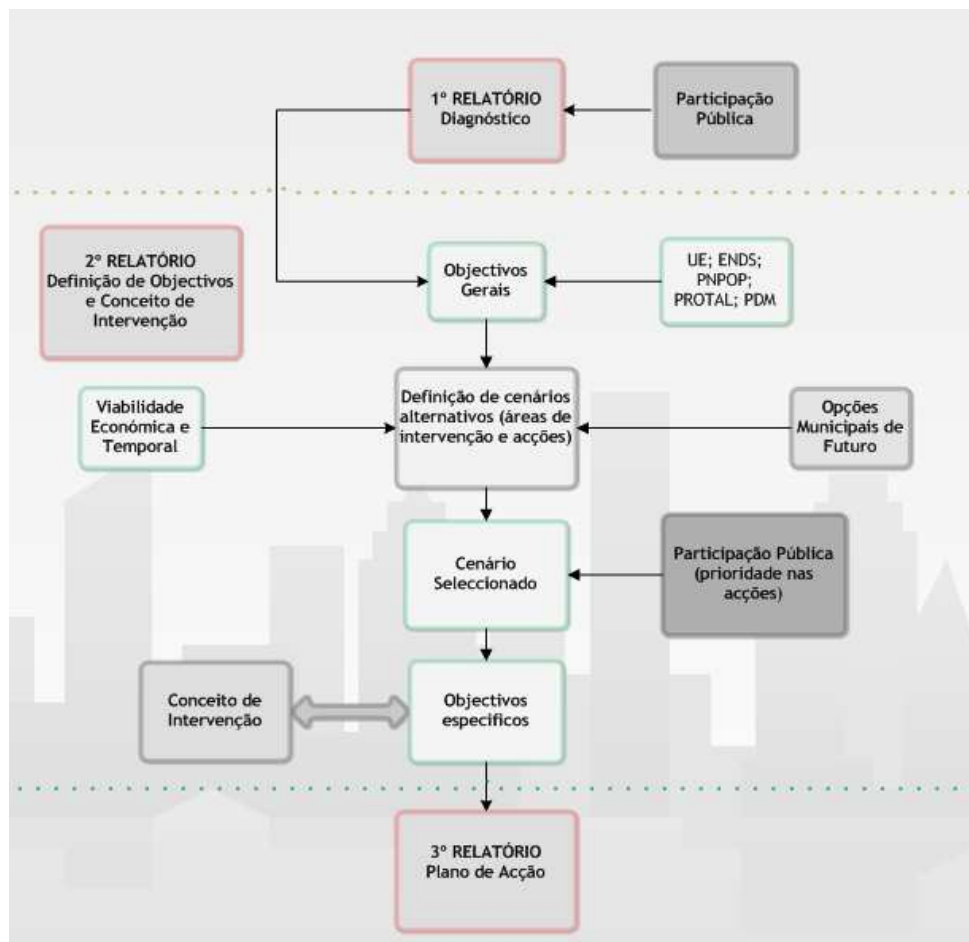
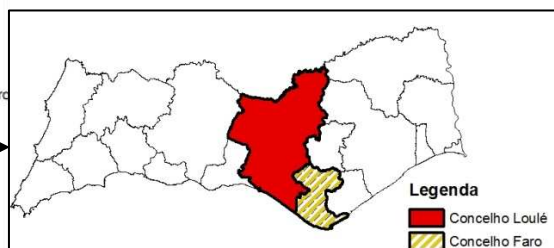


Fig.1 Metodologia para a elaboração dos Planos de Mobilidade Sustentável

Da metodologia destaca-se a produção de três relatórios e o papel da Participação Pública (no PMS de Faro houve o envolvimento dos principais stakeholders através de quatro Fóruns de Participação Pública). Destaca-se também a construção de cenários e a escolha do cenário de compromisso através de restrições de viabilidade económica e temporal (este processo teve a colaboração activa da equipa da autarquia), por fim o Plano de Acção suportado por um conjunto de acções estruturadas em função das áreas de intervenção.

2.1 Diagnóstico das cidades em estudo. Principais conclusões.

Os concelhos de Faro e de Loulé estão inseridos numa das mais ricas regiões do país, o Algarve (localizado a Sul de Portugal), detentor de um perfil de especialização económica baseado no turismo, hotelaria, comércio e serviços e de um grande dinamismo na criação de emprego nos serviços financeiros e nos serviços de suporte às actividades turísticas.



População:
 Faro 58051 habitantes
 Loulé 59160 habitantes

Densidade populacional:
 Faro 284,7 hab/km²
 Loulé 77,3 hab/km²

(INE, 2001)

Fig . 2 Localização dos Concelho de Faro e Loulé

É neste contexto regional que, nas últimas décadas, os concelhos de Faro e de Loulé demonstraram ter uma grande capacidade em atrair população, e enquadram-se na classe dos concelhos com níveis mais altos de qualificação da população residente activa e com trabalhadores por conta de outrem. A cidade de Faro, enquanto capital distrital, assume um papel catalisador e dinamizador da vida económica, social, cultural e política da região.

Nas últimas décadas, ocorreram grandes investimentos na rede rodoviária estruturante, de forma a fornecer bons padrões de acessibilidade à escala regional. Também nos próprios concelhos canalizaram-se esforços e fizeram-se investimentos significativos na melhoria do desempenho das redes rodoviárias, muitas vezes em detrimento dos restantes modos de transporte. Estamos a falar de cidades, Faro e Loulé, que no contexto de Portugal podem ser consideradas cidades médias.

Os resultados do diagnóstico à mobilidade são, em linhas gerais, muito semelhantes nestes dois concelhos e podem-se sintetizar da seguinte forma:

- O automóvel domina as cidades e as ligações à restante região, o elevado e crescente recurso ao transporte em automóvel particular tem conduzido a um agravamento da circulação e a uma excessiva e abusiva presença do automóvel. A estrutura das deslocações pendulares por modo de transporte dos residentes no concelho de Faro e Loulé revela que cerca de 51% e 49 %, respectivamente, são realizadas em automóvel particular como condutor (INE, 2001);
- A análise à evolução das cidades permite identificar uma dinâmica demográfica significativa, alicerçada sobre um povoamento disperso, configurado sobre um modelo territorial polinucleado de urbanização difusa;
- Os sistemas de transportes públicos que servem as cidades de Faro e Loulé suportam-se sobretudo no modo rodoviário no entanto, este apesar de apresentar uma cobertura espacial razoável apresenta uma má cobertura temporal;
- O sistema de estacionamento no interior da cidade de Faro tem vindo a conhecer alterações profundas, efectivamente tem vindo a ser implementada a política do utilizador pagador, com estacionamento pago na via pública e em parques subterrâneos. No interior da cidade de Loulé, o sistema de estacionamento tem vindo a conhecer poucas alterações, quer ao nível da qualidade de oferta quer ao nível das políticas de estacionamento e caracteriza-se essencialmente pela sua indisciplina/ilegalidade;

- Em ambas as cidades não existe uma política integradora dos transportes públicos com o sistema de estacionamento. O estacionamento na periferia da cidade é muito incipiente, observando-se que as principais portas da cidade não contemplam parques, que conjugadamente com os transportes públicos poderiam viabilizar uma mobilidade ambientalmente mais eficaz;
- No que respeita aos espaços pedonais, em muitas áreas urbanas das cidades de Faro, Loulé e de Quarteira, o desenho urbano dos arruamentos está sobretudo orientado para o tráfego automóvel. Apesar da remodelação dos espaços pedonais das zonas centrais e comerciais, persiste uma falta de articulação dos espaços pedonais nas restantes zonas das cidades, que são caracterizados por não se configurarem como uma rede e não serem acessíveis para as pessoas com deficiência;
- As vias cicláveis no concelho de Faro e Loulé são escassas e dispersas e as que existem têm como função principal o lazer. Não há uma rede de ciclovias urbana e permanece a percepção generalizada pelas populações que o uso da bicicleta é extremamente perigoso. Os dois concelhos são atravessados pela Ecovia Litoral do Algarve, via ciclável de nível regional (ainda incompleta em Faro). Esta Ecovia tem na sua génese uma função eminentemente de lazer e são poucos os troços realmente adaptados às bicicletas pois as medidas de acalmia de tráfego são incipientes e raras.

No caso do PMS de Faro, este diagnóstico foi apoiado por um processo de participação pública focalizada.

2.2 Determinação dos Objectivos Gerais

Partindo do diagnóstico, da visão estratégica das cidades e de um conjunto de documentos europeus e nacionais de publicação recente (que estabelecem os princípios e as estratégias convergentes para uma mobilidade sustentável) definiram-se os objectivos gerais ou objectivos estratégicos.

Actualmente existe uma documentação muito vasta de documentos internacionais, nacionais, locais que serviram de apoio à elaboração dos PMS. Refere-se em seguida um conjunto de documentos utilizados na orientação estratégica dos PMS.

- O Livro Verde “Por uma nova cultura de mobilidade urbana” iniciativa da Comissão das Comunidades Europeias;
- A Estratégia Nacional de Desenvolvimento Sustentável (ENDS) e o O Plano de Implementação da Estratégia de Desenvolvimento Sustentável (PIENDS);
- O “Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território” (PNPOT) constitui um instrumento de desenvolvimento territorial, de natureza estratégica e de âmbito nacional, com precedência em relação aos restantes instrumentos de gestão territorial;
- O Plano Regional de Ordenamento do Território do Algarve (PROTAlgarve);
- O Plano Director Municipal (PDM) e os Planos de Circulação e Estacionamento dos Concelhos em estudo.

Considerando as orientações estratégicas, os propósitos a que um PMS deve dar resposta e onde a melhoria da qualidade de vida dos munícipes não pode deixar de constituir um primeiro grande intento, resultaram os objectivos gerais:

- Potenciar a transferência modal;
- Criar redes funcionais e atractivas para os modos pedestre e ciclista;
- Conceber uma proposta integrada para os diferentes modos de deslocação;
- Adequar o espaço público em função das diferentes tipologias de mobilidade;
- Reduzir a necessidade de deslocação através de um urbanismo de proximidade;
- Fomentar a mudança de comportamentos na administração, nas empresas e nos municípios.

Estes objectivos determinaram a identificação das áreas e sub-áreas de intervenção.

2.3 Definição dos cenários. O Cenário escolhido.

Com base no guião, foram considerados três cenários de enquadramento da evolução da mobilidade nas áreas de estudo (cenário tendencial, cenário intermédio e cenário pró-activo), estes distinguem-se pelos níveis de intervenção.

Criaram-se os três cenários alternativos assentes nas diferentes áreas e sub-áreas de intervenção. A decisão da escolha do cenário que iria ser o suporte do plano de acção, teve fundamentalmente condicionalismos de natureza temporal e financeira. Perante os cenários elaborados e após diversas reuniões de trabalho entre a equipa da universidade e a equipa da respectiva autarquia, o cenário de compromisso do município recaiu sobre o cenário intermédio. Este foi assumido como o mais adequado face ao conjunto de restrições que envolvem a sua aplicação, e na essência corresponde a um avanço notório relativamente ao que se perspectivava vir a acontecer sem o presente PMS.

Escolhido o cenário, alargou-se esta informação aos principais Stakeholders através de Foruns de participação Pública, e é aqui que se reajusta as prioridades das acções a colocar em prática ao longo do período de vigência do Plano. É de realçar que recorrer a actores locais nas decisões com impacte na mobilidade colectiva é um elemento-chave no desenvolvimento de uma mobilidade urbana que se quer sustentável.

3. PLANO DE ACÇÃO

No que respeita ao Plano de Acção apresentam-se as propostas afectas às diferentes áreas de intervenção, e no final uma ficha exemplo que servirá de base à operacionalização do modelo de mobilidade sustentável.

3.1 Urbanismo

As acções consideradas na área do Urbanismo, têm sobretudo em vista reduzir a necessidade de deslocações motorizadas ou concretizar o desvio de tráfego com a construção de variantes às cidades de Faro e de Loulé.

Em termos de uso do solo, as acções preconizadas assentam quer na requalificação de espaços destinados exclusivamente a peões e ciclistas, quer no propósito de tornar a mobilidade um resultado da articulação entre urbanismo e transportes, para o que contribuirá a concepção de um modelo urbano orientado para o transporte público, construído com base na concentração do tecido urbano e localização de serviços estruturantes em torno das paragens de transporte público. É neste domínio que se propôs

para Montenegro e Gambelas um Desenvolvimento Urbano de Tráfego Orientado, no caso de Faro, e também para a cidade de Loulé. A freguesia do Montenegro é servida por uma rede de transportes públicos que circula entre a cidade de Faro, a Praia de Faro (passando pelo aeroporto) e Gambelas (passando por Montenegro). A proposta de intervenção urbanística desenvolvida num trabalho académico (Lemos e Rosa, 2008), e apresentada no PMS de Faro, visa articular a urbanização e a provisão de transportes nos aglomerados de Montenegro e Gambelas, de forma a reduzir a necessidade de uso do transporte individual. Também permitirá a um maior número de pessoas uma boa acessibilidade aos transportes públicos. Pretendeu-se aplicar o conceito do *Transit Oriented Development* (Barton *et al.*, 1995) tendo em consideração o tecido urbano preexistente, os loteamentos aprovados e os que estão em fase de apreciação. Considerou-se como muito bem servidos de TP, os terrenos situados até 250 metros a partir das paragens de autocarro.

No caso da cidade de Loulé apresentou-se igualmente uma proposta de desenvolvimento urbano em torno de eixos de transporte público.

As decisões de localização de novas urbanizações, de actividades e de equipamentos deverão circunscrever-se à área que resulta deste modelo urbano orientado para o transporte público, travando-se desta forma a expansão urbana e tornando mais atractiva a utilização de TP. Assim, poderá promover-se a densificação selectiva e reduzir-se a necessidade de uso do transporte individual.

3.2 Transportes públicos

No domínio da oferta de transportes públicos, as propostas apresentadas centraram-se na criação de melhores condições de ligação entre os vários locais de interesse das áreas em estudo, quer nas zonas urbanas, suburbanas ou interurbanas. Em qualquer das tipologias apontaram-se para acções conducentes à melhoria da cobertura espacial e temporal dos transportes públicos, esperando que a implementação possa resultar em uma maior utilização dos transportes públicos em substituição do transporte individual e também na satisfação de novos clientes.

Tema particularmente importante é a portabilidade dos títulos de transporte, uma vez que dela depende uma maior eficácia na utilização dos transportes públicos, constituindo um elemento de atracção para o sistema de transportes urbanos. No domínio das infra-estruturas de transportes promove-se a qualificação da rede de transportes nas áreas em estudo, através da ampliação da rede de abrigos nas paragens de autocarros com recurso aos princípios do Design Universal.

Na sub-área dedicada às tecnologias de transporte são consideradas propostas que visam dois âmbitos muito particulares. Por um lado, responder à questão da facilidade de acesso físico ao transporte público, assunto em crescendo de importância devido ao fenómeno do envelhecimento da população, e também à maior atenção para os temas sociais a conseguir através da adaptação dos veículos de transporte urbano às necessidades das pessoas com mobilidade reduzida. Por outro lado, contribuir para redução dos problemas ambientais, mediante aquisição e/ou adaptação de veículos de transporte público para soluções energeticamente mais eficientes e menos poluentes. No que respeita em particular à cidade de Loulé, considerou-se importante o incentivo à aquisição de táxis acessíveis para pessoas com deficiência motora e criação do contingente deste tipo de táxis no concelho, que

servindo a população do concelho, dará igualmente cobertura a procura turística, residente ou não, que faz deste concelho um destino de preferência.

3.3 Espaço Público e sua afectação aos diferentes modos e funções

Nesta área de intervenção, as acções consideradas apontam sobretudo para a adequação do espaço público às diferentes tipologias de mobilidade, e em particular concentram-se em duas redes em concreto: rede viária e rede pedonal.

Na rede viária estão presentes duas preocupações, por um lado a hierarquização das ruas com base na distribuição modal e no uso da rede viária a partir da qual se equaciona uma nova distribuição do espaço por referência aos tipos de utilizadores e aos meios de transporte, e por outro a pacificação do tráfego apontando-se medidas de acalmia de diferente intensidade condicionadas ao nível do trânsito e às serventias proporcionadas.

Quanto à rede pedonal, a lógica das intervenções propostas vai no sentido de melhorar a qualidade e aumentar a superfície destinada aos peões, onde se inclui igualmente a concretização de corredores pedonais acessíveis. Os espaços para circulação pedonal deverão configurar-se em rede e constituirão corredores contínuos, cómodos, seguros, atractivos e acessíveis para todos. Nesta sequência propuseram-se nos PMS redes de percursos pedonais estruturantes.

A definição da rede de percursos pedonais estruturantes na cidade de Faro, Montenegro e Gambelas, foi feita no âmbito de um trabalho académico (Gaspar e Rosa, 2008) e parte de pressupostos de âmbito cultural (arruamentos e edificação de grande interesse patrimonial e turístico na cidade de Faro), da necessidade de uma rede de qualidade de ligação entre espaços públicos e os equipamentos colectivos, da necessidade de fomentar uma maior utilização dos transportes públicos ao qualificar a intermodalidade entre peão e TP e da necessidade de promover o estabelecimento de uma rede de espaços verdes urbanos através do reforço da arborização urbana. Para o caso definiu-se uma rede estruturante de espaços públicos. Assim, estruturaram-se os percursos pedonais em termos de:

- Rede cultural (para a cidade de Faro);
- Rede de espaços públicos;
- Rede intermodal peão – transporte público;
- Eixos arborizados principais (constantes na proposta do Plano Verde de Faro, 2008);
- Rede lúdica (traçado indicativo proposto no Plano Verde de Faro, 2008);
- Corredor pedonal acessível para todos definido pela ACAPO.

No caso do PMS de Loulé, a definição da rede pedonal estruturante foi desenvolvida pelos técnicos da CML.

3.4 Estacionamento e Condicionamento da Circulação

O estacionamento é sem dúvida uma variável estratégica importante numa gestão mais sustentável do espaço urbano e no seu próprio funcionamento na medida em que pode condicionar, orientar ou desincentivar viagens através da sua localização, limitação dos tempos de permanência através de estacionamento pago e privilegiar uns utentes em detrimento de outros através de lugares reservados. Neste sentido, o estacionamento

complementado com outras medidas de gestão de tráfego pode contribuir para a transferência modal.

As políticas de estacionamento devem estar integradas numa estratégia de mobilidade global financiando melhorias nos sistemas de transportes mais sustentáveis. A aceitação pela população de medidas de estacionamento pago é facilitada caso sejam canalizadas as verbas ganhas com a taxação do estacionamento em melhorias perceptíveis na qualidade ambiental urbana. É de referir que através de políticas de estacionamento restritivas e orientadas para a sustentabilidade pode-se contribuir para um desenho do espaço urbano mais universal e inclusivo na medida em que se liberta espaço para os TP e modos suaves.

Nos PMS realizados, e no que diz respeito ao estacionamento, as propostas sintetizam-se em quatro grandes grupos, aumento da oferta em locais estratégicos, gestão do estacionamento na via pública com a aplicação de medidas restritivas, apoio ao estacionamento de alguns utentes (deficientes, ciclistas, moradores, motoristas de táxis e fornecedores) e aumento da fiscalização. Nesta área foi proposto:

- A construção de infraestruturas de estacionamento, na maioria auto-silos e parques subterrâneos no interior das cidades destinados aos visitantes, diminuindo à superfície o estacionamento ilegal /indisciplinado e libertando espaço para os transportes públicos, peões e ciclistas;
- A construção de parques periféricos para o estacionamento de média e longa duração, fazendo a sua articulação com os TP. Sendo que na cidade de Quarteira (pertencente ao concelho de Loulé), zona de muita procura no Verão devido às praias, a construção de parques periféricos de estacionamento sazonal;
- A Implementação ou ampliação de zonas de parquímetros nas vias públicas nas áreas mais centrais das cidades com dois sistemas de tarifação. Ao impulsionar a rotatividade do estacionamento contribui-se para sobrevivência/dinamização das actividades que aqui se localizam, diminui-se o número de estacionamentos ilegais e aumentam-se as receitas;
- A construção de parques subterrâneos para moradores, com aluguer de longa duração e a preços módicos. O objectivo é diminuir a presença do automóvel e libertar espaço à superfície para os modos suaves e criar espaços de qualidade para o lazer e socialização;
- A criação de novos lugares de estacionamento para cargas e descargas, estacionamento destinados a pessoas com mobilidade condicionada, motos, bicicletas e táxis;
- O aumento da fiscalização aliado a uma organização clara e flexível dos espaços com vista a produzir efeitos positivos no combate à ilegalidade.

3.5 Redes Cicláveis

O transporte em bicicleta deve ser incentivado e favorecido pois tem associado muitos benefícios quer para o indivíduo quer para a população em geral. Face ao automóvel, apresenta vantagens incontornáveis a nível ambiental e económico.

O litoral Algarvio tem clima e relevo propício ao uso da bicicleta. Se as cidades estudadas tiverem um padrão próximo da média europeia, as viagens com menos de oito quilómetros poderão constituir mais de 70 % do total das viagens realizadas, o que é sem dúvida uma janela de oportunidade na captação de utentes. É precisamente nas viagens de curta distância que se deve perspectivar a transferência do automóvel para os modos suaves.

As acções prendem-se com a conclusão da Ecovia Litoral do Algarve (via ciclável de interesse regional), a elaboração de um Plano de Redes Cicláveis e a necessidade de ciclovias urbanas. A Ecovia Litoral do Algarve, pelas ligações que tem, terá uma função essencialmente de lazer enquanto que a ciclovia urbana deverá captar viagens pendulares.

Sugere-se a elaboração de um Plano Municipal de Redes Cicláveis, definindo itinerários que permitam aceder aos principais pontos de interesse das cidades. Este Plano terá que incluir o desenho dos circuitos, a localização das zonas de estacionamento bem como definir as medidas que regulam a interferência com os outros modos de transporte, nomeadamente o estabelecimento de prioridades e medidas de acalmia de tráfego. Na hora de reforçar a segurança nas soluções que vierem a ser escolhidas deverá estar presente o historial trágico de acidentes entre automóveis e ciclistas e as variáveis de que depende (velocidades excessivas, comportamento de risco na estrada, consumo de álcool, falta de civismo e falta de apoio ao ciclista).

3.6 Comunicação e Inovação

A comunicação e a inovação têm um papel de suporte e garante da sustentabilidade na elaboração e operacionalização dos Planos de Mobilidade Sustentável. Com o novo paradigma da mobilidade sustentável, o papel dos municípios é central em todo o processo de implementação do Plano de Mobilidade. A participação pública assume assim uma relevância determinante no sucesso da aplicação dos Planos, mas complementarmente é também importante a disponibilização de informação sobre as acções a implementar bem como os resultados esperados da sua aplicação. É expectável que o processo de dinamização social, ligado com a implementação do Plano, conduza ao esclarecimento e à mudança de comportamentos.

Com o objectivo de promover a melhoria da segurança rodoviária, as propostas elaboradas vão no sentido da concretização de campanhas para fomentar os valores do civismo, relevando-se o apelo ao bom comportamento na estrada e ao respeito pela legislação.

Defende-se que os profissionais das escolas de condução e condutores das empresas transportadoras devem ter programas de formação, que deverão contribuir para uma condução ecológica. Finalmente, e uma vez que parte significativa das deslocações que se geram nas cidades é por motivo de trabalho, as entidades empregadoras, em particular as de maior dimensão, devem ser convocadas para participar. As acções propostas envolvem os profissionais das principais entidades geradoras/atractoras de deslocações, e as mesmas deverão relevar perante toda a população trabalhadora a ideia da responsabilidade partilhada nas questões da sustentabilidade e a necessidade de mudança de comportamento.

As acções inovadoras vão no sentido de criação de sistemas de informação de congestionamento do trânsito, fazendo uso dos recentes desenvolvimentos nos campos da informática e das telecomunicações, promovendo-se assim condições de maior atractividade do transporte público. Às propostas de novas formas de deslocação, que passam pela prática crescente do uso partilhado das viaturas particulares, como o car-sharing e o car-pooling, acrescem as de elaboração de planos de mobilidade sustentável por parte de organizações de maior dimensão, que enquanto entidades geradoras/atractoras devem ser participantes activas da sustentabilidade da região onde exercem actividade.

3.7 Fichas para operacionalização do modelo de mobilidade sustentável

Foram elaboradas fichas para cada acção ou “famílias” de acções com a explicitação dos objectivos, descrição da acção, área e subárea onde se insere, entidades envolvidas, custo económico, inter-relações com outras acções, grau de prioridade e indicadores de monitorização. Apresenta-se uma ficha exemplo no Quadro 1, que em conjunto com as outras dezenas de fichas, apoiarão o desenvolvimento do modelo de sustentabilidade defendido e a operacionalização dos Planos de Mobilidade Sustentável

Quadro 1 Exemplo de uma ficha do Plano de Acção

Plano de Acção: desenvolvimento de um modelo de mobilidade sustentável		
Área de intervenção	4.	Estacionamento e condicionamento da circulação
Sub-Área	4.1	Oferta de estacionamento
Acção	28	Criação de lugares de estacionamento para bicicletas, motos, táxis, e reservas para veículos de pessoas com deficiência.
Tipologia	Projecto/Construção	
Objectivo:	Criar estacionamento para bicicletas e reservas para veículos de pessoas com mobilidade reduzida; Ordenar e disciplinar o estacionamento na via pública.	
Descrição:	Recomenda-se a reserva de lugares de estacionamento para bicicletas, motos, táxis e para pessoas com mobilidade reduzida de forma a evitar conflitos de espaço com outros utentes da via. A criação de lugares para o estacionamento de bicicletas nos centros de Faro e Montenegro é fundamental pois neste momento não existem.	
Grau de prioridade:	Elevado	
Período de execução:	Baixo	
Custo económico:	Baixo	
Sectores implicados:	CMF	
Inter-relação com outras acções:	34, 35 e 37.	
Indicadores de monitorização:	N.º de lugares reservados segundo os meios/ n.º total de lugares de estacionamento.	

Fonte: adaptado de INTRA/Ayuntamiento de Mondragón (2006)

4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Apesar de não existir, no contexto legal nacional, a figura de PMS, recomenda-se que as propostas de intervenção urbanística desenvolvidas nos PMS de Faro e de Loulé deverão constituir orientações estratégicas a atender aquando da revisão dos Planos Directores Municipais e no desenvolvimento dos demais Planos Municipais de Ordenamento do Território, devendo também influenciar as decisões de localização de novas urbanizações, de actividades, de equipamentos e de infra-estruturas pedonais e cicláveis.

Findo o trabalho espera-se ter contribuído para uma mudança de paradigma nos dois concelhos e ter-se delineado um novo rumo mais sustentável, que embora urbanisticamente problemático, ainda assim possa ser conseguido. A colocação em prática destes PMS exige das autoridades competentes, consciência plena do que é a mobilidade sustentável, a aceitação das propostas apresentadas, capacidade financeira para as colocar em prática, muita tenacidade para resistir às opiniões adversas, trabalho continuado e criativo e sobretudo uma equipa técnica informada, inovadora e cooperante.

Fica a expectativa que no futuro, o papel do poder político local, no apoio à execução, implementação e divulgação destes PMS seja mais interventivo. O convívio e partilha de saberes entre as várias equipas envolvidas na sua elaboração se pautem pelo entendimento e enriquecimento mútuo.

Deixa-se uma última nota acerca do próximo desafio, a operacionalização dos PMS. Na operacionalização dos Planos é fundamental que as Câmaras Municipais revejam as suas formas organizativas e consigam implementar os PMS com o recurso a um sistema de gestão de qualidade em que o objectivo é a satisfação do cidadão.

5. REFERÊNCIAS

APA/CESUR (2007) **Guião para a elaboração dos Planos de Mobilidade**, APA/CESUR.

Barton, H., Guise, R. e Davis, G. (1995) **Sustainable settlements: a guide for planners, designers and developers**, Luton, Local Government Management Board in association with University of the West of England, Bristol.

Gaspar, S. e Rosa, M. (coord.) (2008) **Estudo Prévio da Rede Pedonal Estruturante de Faro, Montenegro e Gambelas**, estudo desenvolvido na disciplina de Projecto do Curso Bietápico de Engenharia Civil – 2º ciclo da Escola Superior de Tecnologia da Universidade do Algarve.

Guerreiro, J. (Coord.); Teixeira, V.; Rosa, M. e Gameiro, C. (2008) **Plano de Mobilidade Sustentável de Faro**, 3 volumes, Agência Portuguesa do Ambiente.

Guerreiro, J. (Coord.); Teixeira, V.; Rosa, M. e Gameiro, C. (2008) **Plano de Mobilidade Sustentável de Loulé**, 3 volumes, Agência Portuguesa do Ambiente.

INE (2001) **Censos 2001 XIV Recenseamento Geral da População/IV Recenseamento Geral da habitação**, Resultados Definitivos - Algarve INE Lisboa.

INTRA/ Ayuntamiento de Mondragón (2006) **Plan de Acciones de Arrasate Iraunkorra**, Arrasate.

Lemos, E. e Rosa, M. (coord.) (2008) **A integração dos usos do solo e dos transportes. O caso de Montenegro e Gambelas**, estudo desenvolvido na disciplina de Projecto do Curso Bietápico de Engenharia Civil – 2º ciclo da Escola Superior de Tecnologia da Universidade do Algarve.

MARSHALL, S. (2001) The Challenge of Sustainable Transport, LAYARD, A.; DAVOUDI, S. and BATTY, S. (eds), **Planning for a Sustainable Future**, London Spon Press, pp. 131-147.

Owens, S. (1995) From “predict and provide” to “predict and prevent”: pricing and planning in transport policy, **Transport Policy**, 2(1), pp. 43-49.