



Plano de  
Mobilidade  
Sustentável  
**Faro**





**Ficha Técnica:**



João Guerreiro (coord.)  
Vitor Teixeira  
Manuela Rosa  
Celeste Gameiro



Elisabete Lemos  
Fernando Macedo  
Filipe Cunha  
João Correia Vargues  
Sílvia de Jesus Cabrita

**Plano de Mobilidade Sustentável  
Faro | 2007**

## **Agradecimentos**

Ana Maria Coroado e Helena Clemente (DGV)

Andreia Correia (CMF – Divisão de Acção Social)

Andreia Correia e Vanda Balaia (CMF – Divisão Social)

Catarina Vargas e Helena Fernandes (Jumbo de Faro / Fórum Algarve)

Conceição Gago (CCDR - Algarve)

Generoso Mateus (Fórum Algarve)

Isabel Ponte e Graciete Campos (APPC)

Joana Afonso e Diana Carvalho (ACAPO)

José Domingos (CMF – Divisão Educação)

Luísa Currito (CP)

Manuel Conduto (EVA-Transportes)

Nicolau Rufino (ADFA)

Paulo Romão (ANA, Aeroportos de Portugal S.A.)

Sérgio Brito Mana (ANA, Aeroportos de Portugal S.A.)

Sónia Palma (Arquitráfego)

Teresa Alice Martins (DGV-Faro)

## Índice

1.	INTRODUÇÃO.....	1
2.	DELIMITAÇÃO DOS PERÍMETROS DE ESTUDO.....	5
2.1	<i>CARACTERIZAÇÃO DA POPULAÇÃO</i> .....	6
3.	CARACTERIZAÇÃO DA PROCURA DE TRANSPORTE .....	12
3.1	<i>MOBILIDADE NO CONCELHO DE FARO</i> .....	13
3.2	<i>TRANSPORTE INDIVIDUAL NO CONCELHO DE FARO</i> .....	17
3.3	<i>TRANSPORTE COLECTIVO NO CONCELHO DE FARO</i> .....	19
4.	CARACTERIZAÇÃO DA OFERTA DE TRANSPORTE.....	23
4.1	<i>TRANSPORTE RODOVIÁRIO</i> .....	24
4.2	<i>TRANSPORTE FERROVIÁRIO</i> .....	32
4.3	<i>OUTROS TRANSPORTES</i> .....	33
5.	CARACTERIZAÇÃO DA OFERTA E DA PROCURA DAS INFRA-ESTRUTURAS RODOVIÁRIAS .....	37
5.1	<i>CARACTERIZAÇÃO DA REDE VIÁRIA DA CIDADE DE FARO</i> .....	37
5.1.1.	Hierarquia da Rede Viária da Cidade de Faro.....	40
5.1.2.	Solicitações de Tráfego Rodoviário na Rede Viária .....	41
5.1.3.	Breve Caracterização do parque automóvel .....	56
5.2	<i>REDE VIÁRIA NA FREGUESIA DE MONTENEGRO</i> .....	58
5.3	<i>CARACTERIZAÇÃO DO ESTACIONAMENTO NA ÁREA DE INTERVENÇÃO DO PLANO DE MOBILIDADE</i> .....	60
5.3.1.	Estacionamento na cidade Faro.....	60
5.3.2.	Estacionamento na freguesia de Montenegro .....	66
6.	CARACTERIZAÇÃO DOS MODOS SUAVES .....	68
6.1	<i>CICLOVIAS</i> .....	68
6.2	<i>ESPAÇOS PEDONAIS</i> .....	69
7.	CONDICIONANTES À EVOLUÇÃO DA MOBILIDADE .....	83
7.1	<i>DINÂMICAS TERRITORIAIS E ACESSIBILIDADE</i> .....	83
7.2	<i>DINÂMICAS URBANÍSTICAS</i> .....	91
8.	DIAGNÓSTICO SÍNTESE .....	99
9.	CONSIDERAÇÕES FINAIS .....	116

## **1. INTRODUÇÃO**

O presente estudo insere-se no Projecto de Mobilidade Sustentável, que tem por objectivo a caracterização de áreas urbanas tipo com problemas idênticos em termos de mobilidade urbana.

De acordo com o protocolo estabelecido, entre a Agência Portuguesa do Ambiente, a Câmara Municipal de Faro e a Universidade do Algarve compete a esta o apoio técnico e científico para elaboração e concretização do Plano de Mobilidade Sustentável de Faro.

A área de estudo objecto do Plano de Mobilidade Sustentável de Faro compreende três freguesias do concelho abrangendo uma parte substancial do seu território urbano. Para efeito do presente estudo considera-se que as freguesias de São Pedro e Sé constituem o perímetro urbano da cidade de Faro, e assim conjuntamente analisado e designado como cidade de Faro. No que respeita à outra freguesia indicada para estudo – Montenegro – engloba os núcleos urbanos de Gambelas, Montenegro e da Praia de Faro.

A melhoria da qualidade vida dos munícipes constitui um dos grandes objectivos a considerar neste Plano, e representa só por si a razão principal para a elaboração de qualquer documento desta natureza. O horizonte temporal para a sua execução não se esgota em qualquer dos períodos em que normalmente se explicitam objectivos, devendo antes ser entendido que o seu cumprimento é intemporal na medida em que todas as intervenções que para ele contribuem devem ter natureza sistemática e não têm fim, porque no limite, é sempre possível proporcionar melhores condições de vida nas cidades. Para materializar este objectivo há que garantir a implementação de acções que conduzam a formas de mobilidade mais sustentáveis (andar a pé, andar de bicicleta e utilizar mais o transporte público) no interior da cidade, o que significará o recurso a modos de transporte que sejam compatíveis com o crescimento económico, a coesão social e a defesa do meio ambiente.

## **PLANO DE MOBILIDADE SUSTENTÁVEL FARO**

### **Relatório de Diagnóstico**

---

A análise ao modo como a mobilidade se pratica nas áreas em estudo legítima desde logo a demarcação de um conjunto de objectivos mais específicos a atingir ao longo do período para que se estabelece o Plano de Mobilidade Sustentável, que incluem:

- 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.

Assumindo estes objectivos um carácter ainda genérico, o diagnóstico a concretizar irá determinar um maior aprofundamento das necessidades referenciadas aos territórios em estudo.

A equipa do Plano é constituída por elementos das entidades mais directamente envolvidas na sua preparação e elaboração, contando, por parte da Câmara Municipal de Faro com as participações de Elisabete Lemos, Fernando Macedo, Filipe Cunha, João Correia Vargues e Silvia de Jesus Cabrita, e pontualmente com a colaboração de outros técnicos com funções em áreas de interesse para o desenvolvimentos dos trabalhos, nomeadamente no domínio da cartografia. Por parte da Universidade do Algarve, elemento da Rede de Centros Universitários que presta apoio técnico e científico à elaboração do Plano, a equipa é coordenada por João Guerreiro, e inclui Vítor Teixeira, Manuela Rosa e Celeste Gameiro.

O presente documento está organizado em capítulos identificados por pontos de acordo com as grandes questões que determinam a configuração da mobilidade actual das áreas em estudo, entre elas as solicitações sobre o sistema de transportes e as respostas nas várias componentes de serviço. Assim, inicia-se o **ponto 1** com a introdução, que além de identificar a área de estudo, procede à antecipação dos grandes objectivos a atingir, indica a composição da equipa do Plano, e no final adianta a organização do documento especificando o que irá ser abordado em cada um dos capítulos.

O **ponto 2** trata da delimitação das áreas objecto do Plano esclarecendo quais os perímetros urbanos envolvidos onde incidirá a análise da oferta e da procura de transporte, dando conta das razões das opções tomadas pela autarquia. É também neste ponto que se procede a uma caracterização de aspectos relacionados com a superfície e população de cada uma das áreas em estudo. Os dois capítulos seguintes tratam sobretudo da caracterização do sistema de transportes.

Enquanto no **ponto 3** se dá relevo à procura, observando com detalhe a mobilidade no concelho, e identificando e caracterizando para os diferentes modos de transporte, muito em particular para os serviços urbanos, as principais deslocações. No **ponto 4** faz-se a abordagem da oferta de transporte por modo, caracterizando os dois mais importantes de forma mais pormenorizada, e de modo ligeiro as restantes componentes do sistema.

Em capítulo autónomo no **ponto 5** procede-se à caracterização das infra-estruturas rodoviárias, dando-se destaque à rede viária urbana em cada uma das duas grandes áreas de estudo, com particular enfoque na da cidade de Faro, e aproveita-se para caracterizar o parque automóvel. Também com algum nível de pormenor, trata-se ainda neste ponto, da questão do estacionamento, analisado também de modo individualizado para cada uma das duas áreas com interesse para o estudo.

Também em capítulo próprio, no **ponto 6**, os modos suaves são caracterizados, revelando-se as insuficiências ao nível das ciclovias e dos espaços pedonais actualmente existentes.

O **ponto 7** é dedicado às condicionantes à evolução da mobilidade, procedendo-se a uma análise aprofundada dos diferentes aspectos que interferem com a mobilidade na cidade, individualizando-se as abordagens das dinâmicas territoriais e acessibilidade, por um lado, e das dinâmicas urbanísticas, por outro.

O diagnóstico é tratado no **ponto 8**, inventariando-se as situações problemáticas e os entraves à evolução da mobilidade, mas reconhecendo-se também alguns dos aspectos positivos que a análise permitiu detectar. A sinistralidade é também aqui tratada, dando-se evidência às causas

que parecem justificar as estatísticas apuradas para as duas áreas. Tendo por base o paradigma actual da mobilidade sustentável, elencam-se com algum detalhe, e em quadro próprio, os vários aspectos que se entendeu merecer referência, concluindo-se todavia, com uma síntese dos principais problemas mencionados.

Finalmente no **ponto 9**, nas considerações finais, no essencial, enquadram-se duas diferentes abordagens da provisão de transportes, e justifica-se a importância da participação pública para o sucesso da implementação do Plano de Mobilidade Sustentável. Em anexo deixa-se registo dos assuntos tratados nos dois fóruns entretanto já concretizados.

## **2. DELIMITAÇÃO DOS PERÍMETROS DE ESTUDO**

As áreas de interesse que o município de Faro pretende contemplar no Plano de Mobilidade Sustentável compreende as freguesias da Sé, de S. Pedro e do Montenegro. Enquanto as duas primeiras correspondem em grande medida ao núcleo da sede do concelho, e identificada com a própria cidade de Faro, a última, de constituição muito recente (1997) inclui um dos núcleos urbanos que tem vindo a crescer nas imediações de Faro, e que em muito se deve ao desenvolvimento da Universidade do Algarve na área das Gambelas e ao crescendo de actividade do Aeroporto de Faro, em sintonia com o crescimento do turismo na região do Algarve. A Praia de Faro está incluída nesta freguesia, e para efeito do Plano a elaborar a mesma será igualmente tida em consideração, que embora configure uma realidade muito própria, em muito ligada a uma actividade sazonal e com características de lazer, justificará um tratamento específico e desligado da realidade da parte restante da freguesia, mais identificada com “vida própria” e associada a movimentos de estudantes e de activos com actividade no seu exterior.

**Fig I. Localização do concelho de Faro**



Fonte: CCDR Alg

Fig II. Área de estudo



Fonte: Base de trabalho Google Earth

As razões das opções feitas pela autarquia relativamente às freguesias escolhidas têm a ver sobretudo com maior pertinência dos problemas ligados com a mobilidade do concelho, que à semelhança do que ocorre em cidades de dimensão média, igualmente decorrem de vários factores que tendo origem na própria configuração das urbes e da estratégias urbanísticas seguidas, passam pelo crescente recurso ao transporte particular.

## 2.1 CARACTERIZAÇÃO DA POPULAÇÃO

O concelho de Faro, é um dos 16 concelhos da Região do Algarve, representa em termos populacionais o 2º que maior contributo fornece para região, com uma quota de cerca de 15% (em 2001) e consolida um padrão de crescimento demográfico que se vem afirmando desde a década de 1970, momento a partir do qual o modelo de desenvolvimento da região começa a assentar predominantemente na actividade turística, mas que igualmente conta com o contributo dado pelo regresso de um número muito significativo de portugueses residentes nas

ex-colónias. O estatuto de capital regional, quer do ponto de vista administrativo quer económico, tem contribuído para a evolução demográfica do concelho, que traduzindo um dinamismo atractivo próprio e característico, fica marcada na última década pelo envelhecimento da população, em resultado da baixa taxa de natalidade (12,4%) e do aumento da esperança média de vida. Um outro dado importante para esta análise prende-se com a atracção que o concelho exerce sobre a comunidade emigrante, que no período decorrido entre os dois últimos recenseamentos registou um acréscimo de 2,3%.

Na última década inter censitária a evolução da população no concelho, à semelhança do que ocorreu na região, apresentou um comportamento não homogéneo nas suas diferentes freguesias, tendo-se mantido a tendência que vinha a ser registada nas últimas décadas de concentração populacional no litoral. Embora não tão evidente como em outras áreas da região, constata-se ainda assim uma diminuição da população na freguesia mais interior do concelho, e o crescimento é tanto mais significativo quanto mais próxima do litoral se situar a freguesia. Tratando-se de um concelho com preponderância de actividade terciária, fundamentalmente justificada pelo desenvolvimento turístico da região e pelas actividades produtivas e comerciais com aquele ligados, e em sentido oposto, pela redução das actividades de pesca e agricultura e perda de vitalidade do comércio, justifica-se que a localização dos principais equipamentos e infra-estruturas de transporte sirvam mais proximamente as áreas com maior dinamismo económico e assim captem residentes de territórios menos desenvolvidos.

Observando a evolução da população do concelho e das suas diferentes freguesias ao longo dos dois últimos períodos censitários, é possível concluir que o concelho apresentava em 2001, um total de 58051 habitantes repartidos por seis freguesias, o que se traduz num aumento de 14,4% quando comparado ao valor de 1991, 50761 habitantes distribuídos por cinco freguesias. Os valores atrás referidos representam uma taxa de crescimento médio anual na ordem dos 1,4%, enquanto na década de 81-91 o concelho de Faro registava um crescimento populacional, com valores ligeiramente inferiores, com uma taxa de crescimento médio anual de 1,2% e uma variação de 12,5% ao longo dos dez anos.

**PLANO DE MOBILIDADE SUSTENTÁVEL FARO**  
**Relatório de Diagnóstico**

**Quadro I. População Residente em 1981, 1991 e 2001.**

	1981	1991	2001	VARIACÃO (%)		TAXA CRESCIMENTO MÉDIO ANUAL (%)	
				81-91	91-01	81-91	91-01
Faro (concelho)	45109	50761	58051	12,5	14,4	1,2	1,4
Sé	21827	25287	28546	15,9	12,9	1,5	1,2
São Pedro	13801	14374	12761	4,2	-11,2	0,4	-1,2
Montenegro	-	-	5336	-	-	-	-
Conceição	3128	3662	3751	17,1	2,4	1,6	0,2
Estói	3184	3100	3538	-2,6	14,1	-0,3	1,3
Santa Bárbara	3169	4338	4119	36,9	-5,0	3,2	-0,5

Fonte: Produção própria com base em dados fornecidos pelo INE, Censos 1981, 1991 e 2001

De acordo com dados do quadro acima, em termos de distribuição populacional, em 2001, as freguesias sob observação para o estudo, Sé, São Pedro e Montenegro concentravam cerca de 80% da população, situação de diferenciação que se tem vindo a registar já que as restantes três freguesias sempre as menos populosas, representavam conjuntamente cerca de 21% e 22% da população do concelho, respectivamente, em 1981 e 1991.

Do ponto de vista da distribuição espacial da população, à semelhança do que se observa na Região do Algarve, por regra, a heterogeneidade continua a pautar a diferenciação entre as freguesias do interior e as do litoral. Globalmente observado o concelho apresenta em 2001 uma densidade populacional de 284,7 hab/km<sup>2</sup>, reportando aumentos relativamente aos anos de 1991 e 1981, porquanto os valores então registados eram, respectivamente, 248,9 hab/km<sup>2</sup> e 221,2 hab/km<sup>2</sup>.

Quando a atenção recai nas freguesias a distribuição da população processa-se de forma desigual, constatando-se que na parte norte do concelho as densidades populacionais apresentam valores abaixo da média concelhia enquanto a sul este indicador exibe valores bem mais significativos. Tais disparidades resultam dos diferentes níveis de desenvolvimento das sub-regiões em observação, que conforme já anteriormente referido, é resultado do diferente dinamismo económico. Enquanto na zona sul, que inclui as duas freguesias que constituem o

## PLANO DE MOBILIDADE SUSTENTÁVEL FARO

### Relatório de Diagnóstico

---

núcleo urbano da sede do concelho, e agrega ainda a restante freguesia alvo do estudo (Montenegro), o desenvolvimento é em grande parte devido à sua capitalidade, e com ela associada à diversidade de serviços próprios e atractores de novos residentes, na zona mais interior, o declínio das actividades próprias que aí se desenvolviam tem determinado algum êxodo, parcialmente atenuado quer pela relativa proximidade aos locais de emprego quer pela prática de preços mais moderada das habitações, que possibilita alguma fixação em termos residenciais. Para as freguesias que constituem o núcleo urbano da sede do concelho a densidade populacional média ronda os 710 e os 810 hab/km<sup>2</sup>, respectivamente em 1991 e 2001, nas que estão fora do âmbito do estudo, e nos mesmos anos, aquele indicador apresenta valores significativamente inferiores, respectivamente 116 e 119 hab/km<sup>2</sup>.

**Quadro II. Densidade Populacional em 1991 e 2001.**

	1991	2001	VARIAÇÃO (%) 91-01
Faro (concelho)	248,9	284,7	14,4
Sé	399,1	453,6	13,6
São Pedro	1022,5	1162,2	13,7
Montenegro	140,0	225,6	61,1
Conceição	168,0	172,1	2,4
Estói	66,6	76,0	14,1
Santa Bárbara	114,2	108,4	-5,0

Fonte: Produção própria com base em dados fornecidos pelo INE, Censos 1991 e 2001

A análise da distribuição da população no concelho em 2001 repartida pelos grandes grupos etários, quando comparada com os valores homólogos de 1991 e 1981, revela movimentos que se consolidam ao longo das duas décadas, e que dão evidência de um crescente aumento dos residentes na faixa intermédia e que inclui os activos, em parte alimentado pela imigração e pela capacidade indutora que a cidade apresenta no domínio do emprego, a estagnação dos activos jovens, um acréscimo da população mais idosa e em contrapartida uma diminuição do grupo etário mais jovem. Observando as freguesias em estudo, e no que respeita ao ano de 2001, conclui-se que em duas delas (Sé e Montenegro) e apenas nelas, os valores da população da faixa etária dos mais novos sobrepõem-se aos dos mais idosos, o que dá nota de alguma capacidade destas áreas reterem os seus jovens. O quadro global descrito desde logo demonstra

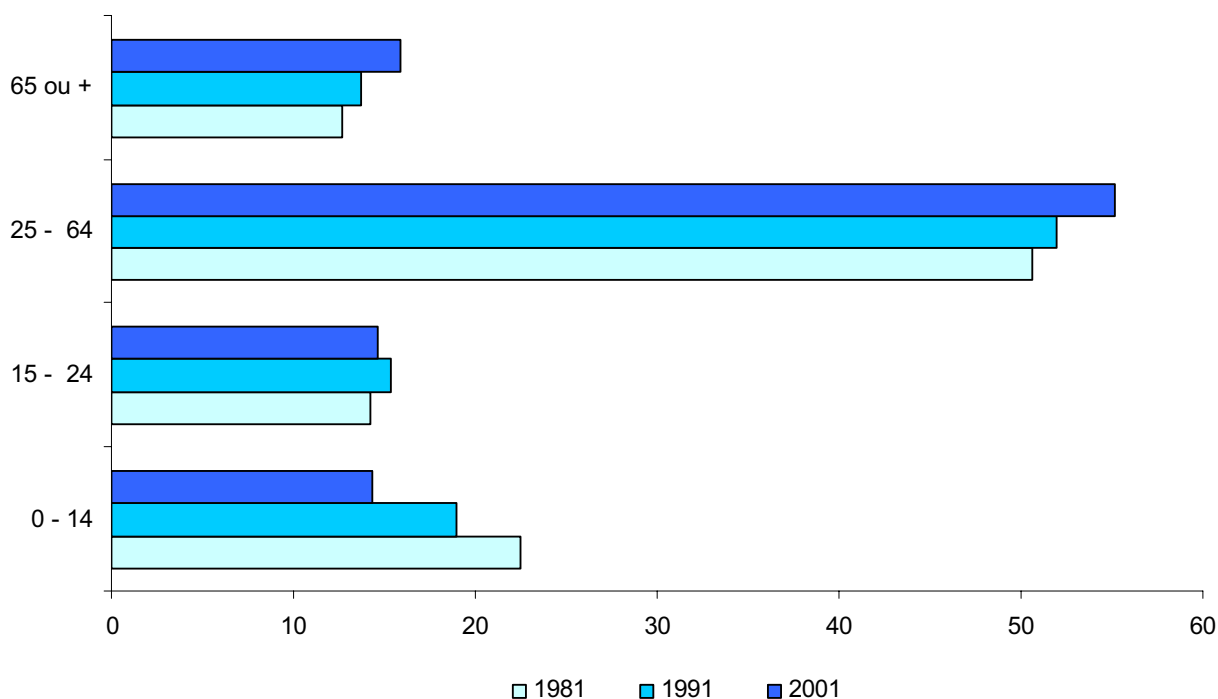
## PLANO DE MOBILIDADE SUSTENTÁVEL FARO

### Relatório de Diagnóstico

---

o envelhecimento do concelho, verificando-se a duplicação do índice de envelhecimento no período de duas décadas, passando de um valor de 56% em 1981 para o de 111% em 2001, o que significa que há 20 anos atrás para cada idoso existiam praticamente duas crianças e em 2001 a proporção inverte-se passando a existir mais de um idoso para cada criança, exceção feita às duas freguesias sob estudo e atrás assinaladas, em que o índice é inferior à unidade. A situação além de colocar alguma preocupação no médio prazo pelas dificuldades que poderão ocorrer na dinâmica económica justificada pelo consumo individual, determinará igualmente atenção particular no domínio da mobilidade.

Gráfico I - Distribuição da População por Grupos Etários em 2001



Fonte: Produção própria com base em dados fornecidos pelo INE, Censos 1981, 1991 e 2001

Da análise do quadro III pode concluir-se que entre 1991 e 2001 o concelho regista um acréscimo de 30,5% em relação ao número de famílias, evolução tipo que igualmente se observa na generalidade das freguesias, com duas notas discordantes: por um lado, a do Montenegro, a registar a variação positiva mais significativa, e ao invés, a freguesia mais interior, a apresentar o único decréscimo negativo. A análise, para o mesmo período, da

**PLANO DE MOBILIDADE SUSTENTÁVEL FARO**  
**Relatório de Diagnóstico**

evolução da dimensão média da família no concelho de Faro e nas suas diferentes freguesias resulta evidente a redução generalizada da dimensão média da família, a qual passa, no concelho, de 2,9 pessoas por agregado em 1991 para 2,6 em 2001.

**Quadro III. Evolução das famílias, alojamentos e da dimensão média da família em 1991 e 2001.**

	Famílias			Dimensão Média Família		Alojamentos		
	1991	2001	$\Delta$ (91-01)%	1991	2001	1991	2001	$\Delta$ (91-01)%
Faro (concelho)	17391	22688	30,5	2,9	2,6	24505	30779	25,6
Sé	8603	11314	31,5	2,9	2,5	12166	14890	22,4
São Pedro	3859	5199	34,7	2,9	2,5	5111	6838	33,8
Montenegro	1090	2005	83,9	3,0	2,7	1868	3000	60,6
Conceição	1191	1315	10,4	3,1	2,9	1585	1764	11,3
Estói	1072	1319	23,0	2,9	2,7	1535	1849	20,5
Santa Bárbara	1576	1536	-2,5	2,8	2,7	2240	2438	8,8

Fonte: Produção própria com base em dados fornecidos pelo INE, Censos 1991 e 2001

É possível verificar que, em termos de núcleos familiares residentes, continuam a ser as freguesias urbanas alvo do estudo - Sé, São Pedro e Montenegro –aquelas que, no concelho, apresentam valores mais significativos, destacando-se das restantes. A mesma proporção volta a surgir ao analisar-se o número de alojamentos familiares, mais uma vez com o Montenegro a afirmar-se como a freguesia que maior dinamismo apresenta, a deixar evidência sobre a importância que tem vindo a adquirir como zona residencial periférica à cidade.

A análise centrada na dimensão média da família nas diferentes freguesias permite constatar que a evolução acompanha o observado no concelho, com reduções em todas elas, mas de forma mais notória nas freguesias sob estudo.

### **3. CARACTERIZAÇÃO DA PROCURA DE TRANSPORTE**

A identificação e caracterização das principais deslocações tipo que ocorrem nas áreas em estudo suportam-se em documentos produzidos em data recente quer para a Região do Algarve, mas com informação relativa à cidade de Faro – Estudo de Viabilidade do Sistema Ferroviário do Algarve<sup>1</sup> - quer especificamente para a cidade – Estudo de Caracterização de Tráfego Rodoviário na Cidade de Faro<sup>2</sup>. Marginalmente serão utilizadas algumas informações consideradas de interesse para a caracterização com origem em documentação produzida há alguns anos atrás, nomeadamente o Estudo de Circulação e Estacionamento da cidade de Faro<sup>3</sup>, naturalmente com a precaução que o distanciamento no tempo deve exigir, e contaremos também com outra documentação avulsa, com diferente origem, mas sempre com o reconhecimento prévio da respectiva validade: Finalmente utilizaremos também os resultados das duas últimas edições dos Censos.

A análise dos movimentos pendulares no concelho de Faro<sup>4</sup>, baseada nos resultados dos Censos da população de 2001 e 1991, permitindo a identificação da estrutura espacial das dependências funcionais e dos fluxos quotidianos, tem em vista, em particular, contribuir para a caracterização da procura de transportes existente no concelho e nas diferentes freguesias, em particular nas que consubstanciam o centro de interesse do Plano de Mobilidade Sustentável a elaborar.

---

<sup>1</sup> Estudo em curso em elaboração por parte de um Grupo de Trabalho constituído para o efeito pela Secretária de Estado dos Transportes.

<sup>2</sup> Estudo desenvolvido pela empresa Arquitráfego para a Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Algarve.

<sup>3</sup> Estudo desenvolvido pela empresa Risco.

<sup>4</sup> O universo analisado é o conjunto de indivíduos com quinze ou mais anos residentes presentes no concelho de Loulé que nos momentos censitários de 1991 e 2001 estabeleceu uma deslocação para qualquer concelho da região do Algarve, ou tendo origem neste concelho tenha tido destino no seu exterior. Neste universo tiveram-se em conta apenas as deslocações pendulares diárias dos activos empregados ou estudantes entre o local de residência e o local de trabalho ou de estudo, tendo explicitamente sido retirados os indivíduos a cumprir serviço militar obrigatório.

### **3.1 MOBILIDADE NO CONCELHO DE FARO**

Com a informação disponibilizada é possível caracterizar o concelho do ponto de vista da geração de tráfego, o que faculta um conhecimento mais fundamentado dos níveis de atractividade existentes no concelho de Faro. Para além da percepção da importância do concelho medida pela atracção interna, é também possível identificar o efeito de polarização do concelho sobre os concelhos envolventes e igualmente perceber a importância desempenhada pelas suas freguesias.

O exame dos movimentos intra e inter-concelhios da população activa de Faro com carácter pendular, revela que o índice de geração<sup>5</sup> do concelho de Faro é particularmente baixo, registando um valor que nem sequer atingem os 15%, o que evidencia uma capacidade de retenção significativa dos seus activos no espaço concelhio. No que se reporta ao índice de interdependência<sup>6</sup>, Loulé (7,3%) e Olhão (2,8%) surgem como os únicos destinos com importância nas deslocações de trabalho dos activos residentes em Faro em 2001.

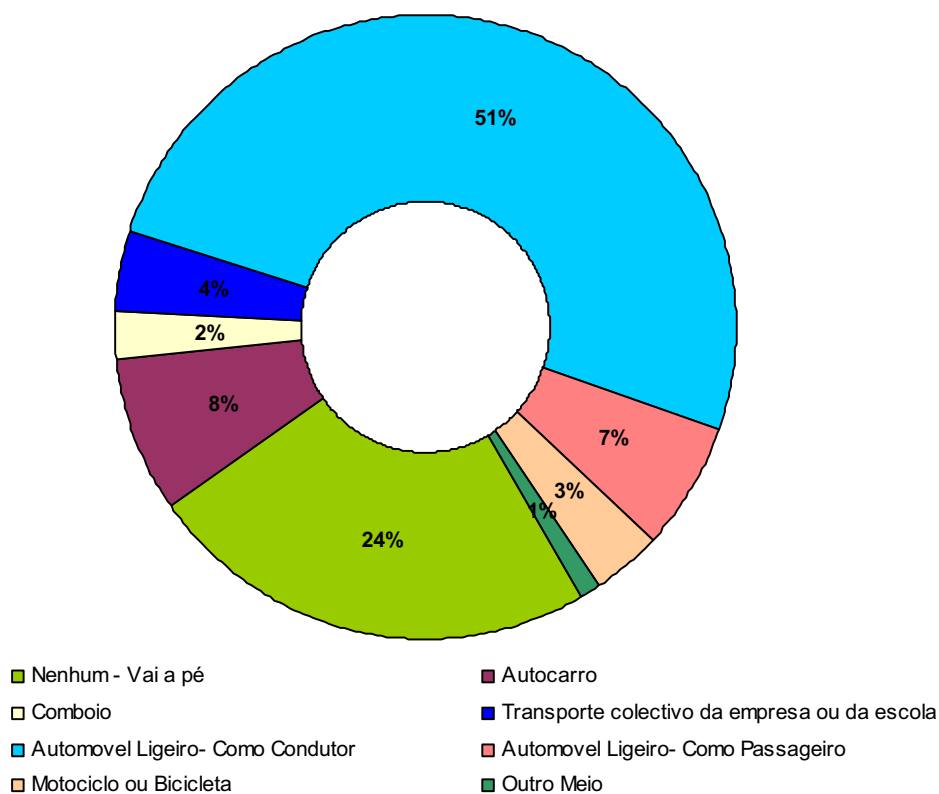
A análise da estrutura modal das deslocações pendulares revela que no decurso de uma década o automóvel passou a constituir o modo de transporte dominante representando 58% das deslocações.

---

<sup>5</sup> Índice de geração representa a intensidade de saídas da população activa de um concelho para trabalhar noutro.

<sup>6</sup> Índice de Interdependência concelhia identifica os principais destinos de trabalho dos activos que se deslocam para fora do concelho.

**Gráfico II - Estrutura das deslocações pendulares por modo de transporte dos residentes no concelho de Faro (2001).**



Fonte: Teixeira (2003) com base em dados fornecidos pelo INE, Censos 2001

Embora os percursos realizados a pé sejam a segunda forma de deslocação mais expressiva, o facto é que igualmente demonstram a maior quebra, passando de 47% em 1991, em que representavam a principal forma de deslocação, para 24% em 2001, situação esta de decréscimo de importância que é praticamente generalizada aos restantes modos especificados, excepção para o autocarro e o comboio que crescendo cada um cerca de um ponto percentual, ainda assim continuam a manter expressões muito modestas, respectivamente, 8% e 2%.

Uma consequência imediata dos valores observados tem a ver com o grande impulso que as deslocações motorizadas conhecem ao longo do último decénio censitário, fruto da conjugação do declínio da importância dos movimentos pedonais, e por outro lado, do forte aumento das viagens em transporte individual. As deslocações motorizadas, que no início da década em

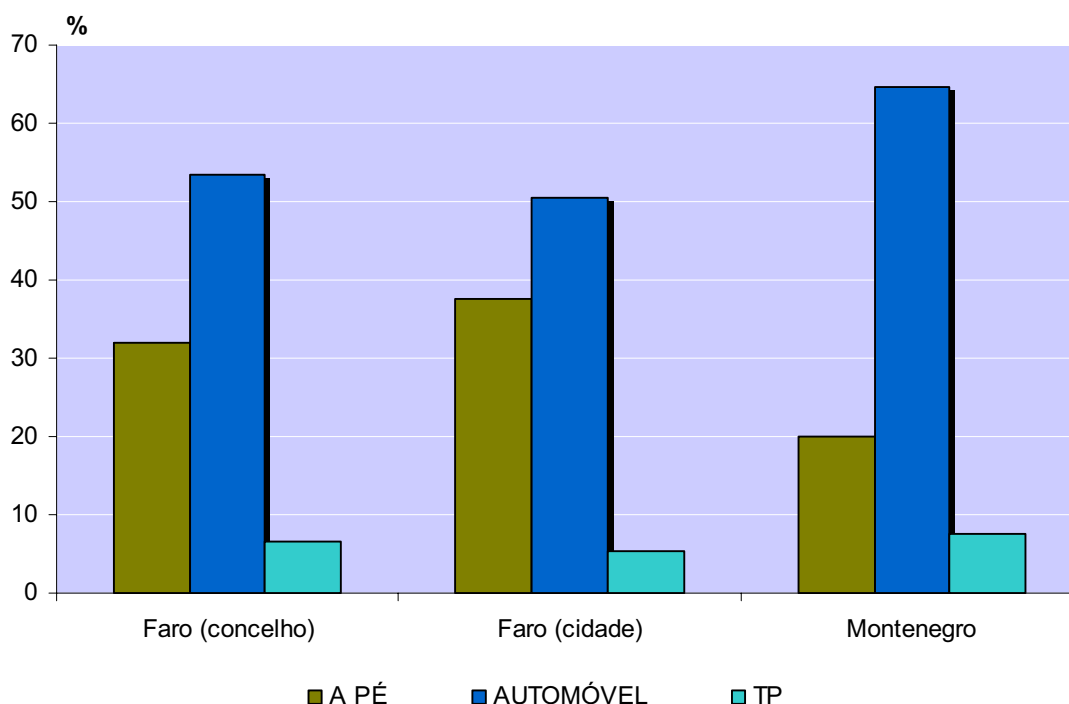
## PLANO DE MOBILIDADE SUSTENTÁVEL FARO

### Relatório de Diagnóstico

---

análise representavam cerca de metade do global das deslocações pendulares realizadas, em 2001, em cada quatro deste tipo de deslocações três são motorizadas. Do conjunto das deslocações motorizadas em 2001 por razões de trabalho ou estudo quase 80% são em transporte individual e apenas um pouco mais de 14% são em transporte público ou colectivo.

**Gráfico III - Estrutura das deslocações pendulares por modo de transporte dos residentes no concelho de Faro e nas freguesias de Sé, São Pedro (cidade Faro) e Montenegro (2001).**



Fonte: Teixeira (2003) com base em dados fornecidos pelo INE, Censos 2001

Uma análise mais detalhada da utilização dos diferentes modos de transporte em 2001, considerando apenas as deslocações pendulares com origem e destino no interior do concelho de Faro, permite concluir que as alterações não são muito significativas face à globalidade das deslocações realizadas no concelho, continuando o automóvel, de forma igualmente muito expressiva, a ser o transporte mais utilizado. Não sendo esta representatividade idêntica em todas as suas freguesias, fundamentalmente o padrão mantém-se em todas elas, observando-se em particular na freguesia do Montenegro que em cada três deslocações pendulares aí realizadas, praticamente duas são em transporte individual. Em concreto, no que respeita às

## PLANO DE MOBILIDADE SUSTENTÁVEL FARO

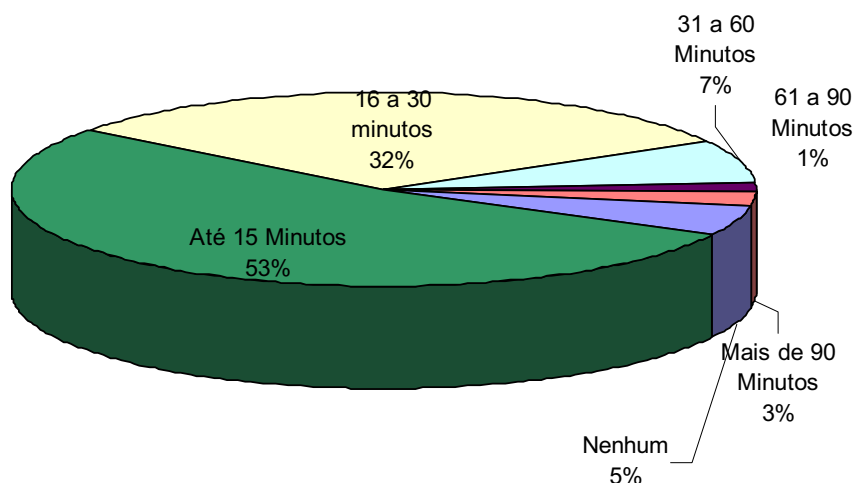
### Relatório de Diagnóstico

---

freguesias com interesse específico para o Plano, para além da supremacia do recurso ao transporte individual, o modo que se lhe segue em importância é materializado pelas deslocações a pé, totalizando estes dois tipos, valores que são quase sempre superiores aos 85% do total das deslocações realizadas na respectiva freguesia.

A duração média das deslocações pendulares dos residentes no concelho de Faro mantém-se praticamente sem alteração ao longo do último decénio censitário, rondando os 19 minutos o tempo de duração de uma viagem em média.

**Gráfico IV - Estrutura da duração média das deslocações pendulares dos residentes no concelho de Faro (2001).**



Fonte: Teixeira (2003) com base em dados fornecidos pelo INE, Censos 2001

Analisando a duração das deslocações no concelho ao longo da década de 1991 a 2001 verifica-se um decréscimo para metade das que teoricamente são consideradas como não consumidoras de tempo, assistindo-se igualmente a uma ligeira redução da quota das que têm maior duração, mas ao invés, são as viagens que não excedem os 30 minutos que conhecem o acréscimo mais acentuado (4%), o que confirma o maior recurso a meios motorizados nas deslocações. À semelhança do que se concluiu para os modos de transporte, também as durações das deslocações apresentam um padrão relativamente uniforme para as diferentes freguesias, ainda que seja observável que nas freguesias mais interiores as deslocações não consumidoras de tempo se apresentem com um maior significado e com valores acima da média do concelho, e ao invés, as duas áreas de interesse para o Plano (Faro - cidade e

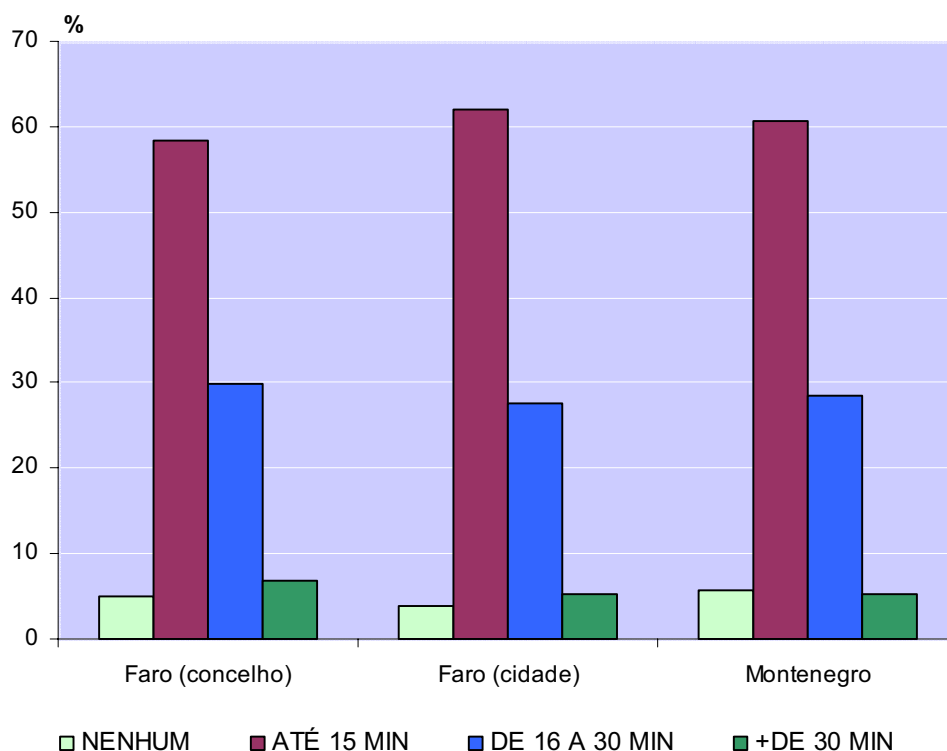
## PLANO DE MOBILIDADE SUSTENTÁVEL FARO

### Relatório de Diagnóstico

---

Montenegro) deixam observar deslocações com larga predominância de durações até aos 15 minutos e acima da média do concelho, sendo que as deslocações que não excedem os trinta minutos praticamente atingem os 90%.

**Gráfico V - Estrutura das durações médias das deslocações pendulares dos residentes no concelho de Faro e nas freguesias de Montenegro, Sé e São Pedro (2001).**



Fonte: Teixeira (2003) com base em dados fornecidos pelo INE, Censos 2001

### 3.2 TRANSPORTE INDIVIDUAL NO CONCELHO DE FARO

De acordo com o Estudo de Caracterização de Tráfego Rodoviário na Cidade de Faro e em função dos inquéritos de tráfego realizados em dois dias de Outubro de 2006 (um útil e outro ao sábado), é possível concluir sobre diversos aspectos tratados, nomeadamente motivo de deslocação, idade dos condutores, número de ocupantes dos veículos, local habitual de abastecimento do veículo, gastos em combustível, quilometragem efectuada, distribuição por tipo de veículo e idade dos veículos.

Os principais resultados dos inquéritos aos condutores que nos períodos das 9H30 às 12H30 e das 14H30 às 17H30 de um dia de Outubro acedem a Faro através das 3 portas principais (Olhão, Loulé e São Brás) apontam para que 33% dos inquiridos justificaram a sua viagem por razões de trabalho, enquanto 27% deslocaram-se com o objectivo de aceder aos serviços ou ao comércio, apresentando-se os motivos turísticos com uma reduzida participação de 7%, sendo marginais as viagens por razões de estudo, com uma quota de apenas 3%. A média das idades dos inquiridos ronda os 40 anos, sendo que 80% tinham idade até aos 50 anos. Aspecto importante tem a ver com o modo de utilização que os condutores fazem da viatura. Em média, cada veículo transporta 1,7 pessoas, sendo que mais de metade das viaturas transportam apenas o seu condutor. No que respeita aos hábitos de consumo, e no que em concreto se refere aos locais de abastecimento, Faro representa a principal referência com mais de 56% do total dos abastecimentos, seguido de Olhão e Loulé, com 20,1% e 8,6%, e na quarta posição com uma quota de 4% surgem os abastecimentos em Espanha. Ainda em termos de hábitos de consumo, os condutores inquiridos gastam em média por semana cerca de 39 euros, observando-se que 80% dos inquiridos não excedem os 30 euros semanais em combustível. O gasóleo (52%) já é o combustível maioritariamente utilizado pelos veículos inquiridos, com o restante a pertencer às gasolinas, porquanto nem os híbridos nem os movidos a gás, surgem com qualquer referência. A quilometragem semanal realizada pelos veículos dos inquiridos supera um pouco os 500 km, tendo também sido apurado que 80% não passam dos 400 km. No tocante ao tipo de veículo cerca de 82% são ligeiros de passageiros e mistos, os ligeiros de mercadoria rondam os 16%, sendo marginais as participações de pesados (1%) e duas rodas (1%). Finalmente, a idade média dos veículos sujeitos a inquirição situa-se nos 7 anos, sendo que os mais novos – com matrículas posteriores a 2000 - representam 43% do total, seguindo-se em ordem de importância, sequencialmente, os imediatamente mais recentes, com os do quinquénio de 96 a 2000 a significarem 31%, e os veículos com menos de 14 anos a representarem 90% da frota inquirida.

### **3.3 TRANSPORTE COLECTIVO NO CONCELHO DE FARO**

Em qualquer das duas áreas em estudo, a procura de transporte colectivo é analisada tendo como suporte o serviço urbano que é oferecido, e para a respectiva caracterização tiveram-se em conta os apuramentos mensais do último ano completo de exploração produzidos pela empresa que explora os dois tipos de transporte público rodoviário urbano. Através destes elementos de apoio é possível apenas identificar as cargas que ocorrem em cada uma das linhas que compõem os dois tipos de serviços, mas não existe informação detalhada que permita hierarquizar os diferentes pontos da rede em função do volume de entradas e saídas e assim identificar zonas de maior influência. Igualmente a carência de dados impede identificar de forma sustentada os motivos que justificam as viagens realizadas dentro da cidade, embora exista uma percepção das principais razões, que de uma forma genérica, determinam a procura por cada um dos tipos de serviços oferecidos. Assim enquanto os serviços urbanos, assim designados e conhecidos na cidade, servindo as zonas limítrofes da cidade e assumindo uma natureza suburbana, crê-se que são procurados sobretudo por estudantes e activos, já o serviço oferecido exclusivamente dentro do perímetro urbano da cidade (Minibus), parece mais vocacionado para deslocações de serviço e lazer, facilitando o acesso dos residentes nos diferentes bairros da cidade aos principais locais de interesse público, tais como Segurança Social, Centro de Saúde, Hospital Distrital e Fórum Algarve.

A procura de transporte colectivo assenta apenas na componente urbana, por apenas sobre ela existir informação disponível, e também por ter sido entendido que esta tipologia de oferta é a parte mais significativa que se processa dentro do perímetro urbano, e que no futuro poderá ter um papel mais relevante na modificação nos hábitos de deslocação no interior da cidade.

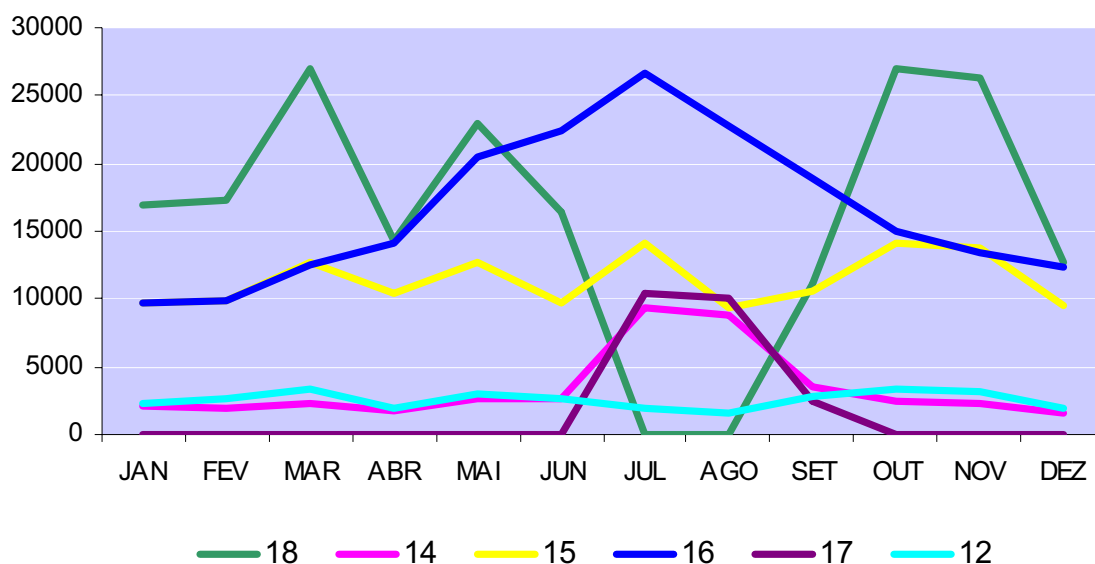
A análise aos dados disponibilizados permite concluir que existem diferenças no comportamento da procura nos tipos de serviços oferecidos, observando-se que os realizados exclusivamente no interior da cidade, mantém praticamente ao longo de todo o ano uma

## PLANO DE MOBILIDADE SUSTENTÁVEL FARO

### Relatório de Diagnóstico

procura com um volume relativamente homogêneo, enquanto os que têm uma serventia suburbana, a normalidade para os diferentes serviços oferecidos é a ocorrência de alterações durante o período estival. Neste âmbito, uma parte aponta para um reforço da procura durante os meses de Verão, casos das carreiras números 14 e 16, naturalmente justificado pelo facto de um dos terminos da carreiras ser a Praia de Faro, e ao invés, observa-se uma redução num serviço que serve zonas limítrofes não identificadas com o lazer, mas antes estão associadas com áreas residenciais (carreira 12); das três restantes, uma mantém um padrão regular ao longo do ano (carreira 15) que liga a cidade ao Montenegro e às Gambelas, em grande parte vocacionada aos estudantes e activos, outra deixa de funcionar durante os meses em que o período escolar reduz de forma intensa a sua actividade (carreira 18), surgindo uma nova carreira com funcionamento apenas nos meses de Verão que estabelece ligação entre uma área residencial populosa e na periferia interna da cidade e a Praia de Faro (carreira 17).

**Gráfico VI - Passageiros Transportados por circuito por mês nos transportes urbanos da cidade de Faro (2006).**



Fonte: Produção própria com base em dados fornecidos pela Eva Transportes, S.A.

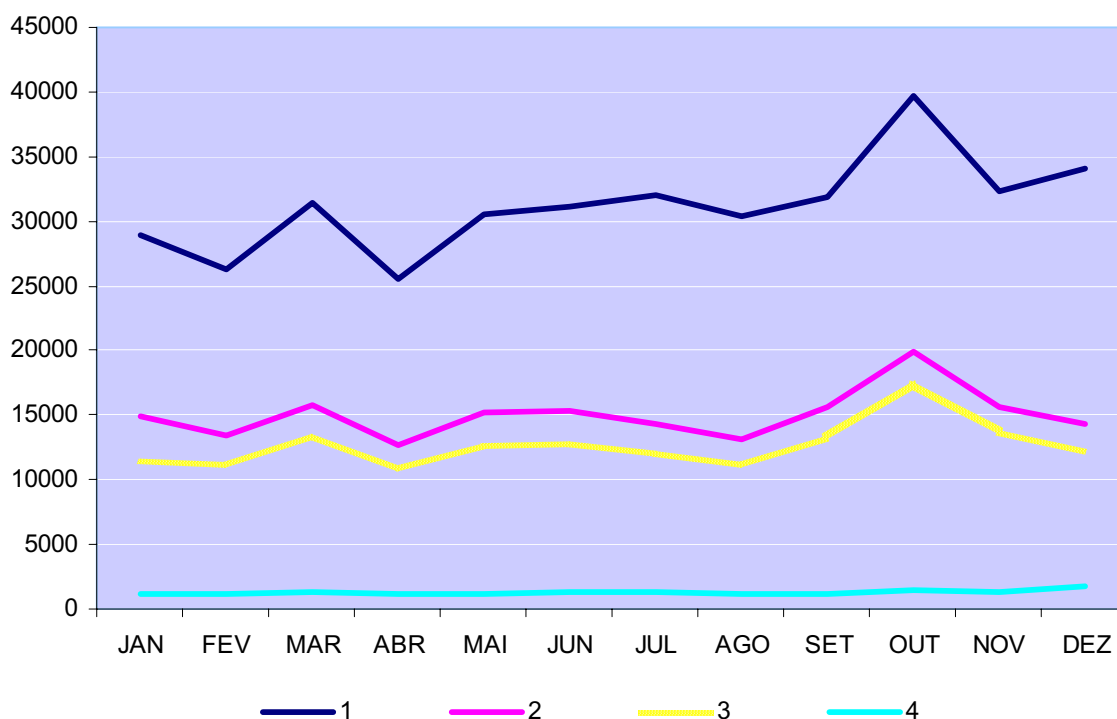
No que respeita aos serviços que se realizam apenas no interior da cidade e prestados através de pequenos autocarros, ou Minibus, designação porque é identificado este serviço perante o

## PLANO DE MOBILIDADE SUSTENTÁVEL FARO

### Relatório de Diagnóstico

público em geral, a par da relativa homogeneidade já referenciada ao nível da procura dos diferentes meses do ano, há a registar diferenças nos quatro serviços existentes, o que tem a ver sobretudo com a maior importância dos bairros residenciais e dos locais de interesse público que servem, caso do circuito 1, ficando a dever-se a expressão relativamente reduzida do circuito 4 à circunstância do mesmo estar apenas em funcionamento durante os sábados de manhã e com a intenção de apoiar clientes do mercado municipal e moradores em bairros distantes deste equipamento.

Gráfico VII - Passageiros Transportados por circuito por mês nos Minibus (2006).



Fonte: Produção própria com base em dados fornecidos pela Câmara Municipal de Faro

Observando na globalidade os dois serviços pode concluir-se que utilizaram estes serviços no ano de 2006 para cima de 1340 mil passageiros, que o pico de procura ocorre no mês de Julho, e que os 3 meses em que as solicitações são mais baixas concentram-se no primeiro quadrimestre do ano. Outra nota de registo, prende-se com o facto da procura do serviço de Minibus exceder por regra a dos serviços urbanos (apenas em 2 meses tal não ocorreu), o que

demonstra a importância que estes serviços assumem nas deslocações internas à cidade, que tendo entrado em funcionamento em data relativamente recente, impôs-se rapidamente como uma solução de transporte de grande interesse para a mobilidade na cidade.

#### **4. CARACTERIZAÇÃO DA OFERTA DE TRANSPORTE**

O sistema de transportes do concelho de Faro pode considerar-se completo do ponto de vista da diversidade de componentes que o integra, nele se incluindo transportes terrestres rodoviários e ferroviários, transportes aéreos, transportes marítimos e fluviais, e ainda por um sistema de transportes sem carácter colectivo, o táxi. Nalguns domínios, como por exemplo o caso do transporte aéreo, a sua escala excede o âmbito geográfico da cidade de Faro e freguesia do Montenegro – áreas de intervenção do Plano de Mobilidade Sustentável - no entanto, e porque mantém interacção com a cidade, produz-se uma abordagem dessa componente, ainda que particularmente centrada nas potencialidades da infra-estrutura. Nas componentes fluvial e marítima a sua reduzida contribuição justifica apenas uma breve referência. Assim, a análise que se desenvolve neste ponto aborda sobretudo o sistema rodoviário e o sistema ferroviário, privilegiando-se a dimensão municipal, mas sempre que se justifique, com enquadramento regional, para se poder ter uma melhor percepção do papel que os sistemas em apreciação desempenham na região e as implicações daí decorrentes para o município. A informação e as análises desenvolvidas no âmbito de diversos documentos, uns de elaboração mais antiga, tal como o Plano Director Municipal, o Plano Estratégico de Faro, Estudo de Circulação e Estacionamento da Cidade de Faro, e outros de elaboração muito recente, o Plano de Desenvolvimento Regional do Algarve (PROTAL) e Estudo de Viabilidade do Sistema Ferroviário do Algarve, constituíram as principais fontes de informação.

Sobre as áreas em estudo, convém neste âmbito deixar claro que não se justifica uma análise diferenciada para os diferentes tipos de transportes em análise, dando-se nota de algum aspecto em particular na freguesia do Montenegro, sempre que tal contribua para melhor esclarecer a situação em análise. Constituindo esta área de estudo, uma zona com características particulares e fundamentalmente de natureza residencial com forte dependência da sede concelhia, nomeadamente ao nível do emprego e dos serviços, é de todo justificável proceder à caracterização da oferta de transporte de modo integrado e naturalmente centrada na cidade

sede do concelho com funções específicas e exclusivas e por isso catalisadora de acessibilidades intransferíveis face ao modelo administrativo vigente.

#### **4.1 TRANSPORTE RODOVIÁRIO**

A componente rodoviária do sistema de transportes colectivos que serve o concelho de Faro e com interesse para a cidade, integra três tipos de serviços, de características e funções diferenciadas, e na sua grande maioria exploradas pela operadora única a Eva Transportes, S.A.: serviços interurbanos, serviços urbanos e serviços expressos.

Os serviços interurbanos, que se subdividem em serviços regionais e suburbanos, asseguram as ligações internas ao concelho e aos principais aglomerados da região, bem como as ligações de natureza suburbana à cidade que geograficamente lhe está mais próxima. No essencial, e do ponto de vista interno ao concelho, esta rede de serviços revela capacidade para estabelecer a ligação entre a sede do concelho e todas as sedes de freguesia, cumprindo-se nos dias úteis, e a título de exemplo, pelo menos, 7 horários de um carreira regular (Conceição de Faro) ou 10 horários (Estói), não se observando localidades, servidas de rede viária adequada, que não sejam acessíveis por transportes públicos. Todavia a acessibilidade facultada por este tipo de transportes apresenta lacunas, particularmente aos fins-de-semana em que a oferta, normalmente, reduz de forma acentuada, como por exemplo na freguesia da Conceição de Faro em que são apenas oferecidos 2 horários. Do ponto de vista regional, as ligações, num geral, e face às actuais solicitações da procura, podem considerar-se adaptadas à satisfação das actuais necessidades de transporte dos principais aglomerados populacionais da região, decrescendo a frequência com a distância. Dentro deste tipo de serviço, existem dois tipos de ofertas que se diferenciam pelo tempo de percurso entre origem e destino e pelo número de localidades servidas. Assim o serviço com características tradicionais, com paragem em todos os aglomerados ao longo do percurso, é predominante e apresenta tempos de percurso naturalmente mais elevados e menos atractivos, e o serviço complementar, vulgarmente apelidados de rápidos - Transrápido e Rota da Ria Formosa - serve, ao longo de um percurso que estabelece ligação entre Faro e as cidades situadas em cada um dos extremos da região – Lagos e Vila Real de Santo António - apenas as localidades económica e demograficamente mais importantes, com tempos de viagem mais reduzidos. Em particular o Transrápido, encerra

## PLANO DE MOBILIDADE SUSTENTÁVEL FARO

### Relatório de Diagnóstico

ainda o propósito de estabelecer ligação directa entre duas cidades relativamente distantes, e que por via do modo tradicional se tornava muito desinteressante pelo tempo de percurso imposto pela lógica de servir todos os aglomerados ao longo do percurso.

**Quadro IV. Atributos das Ligações Interurbanas entre Faro e os principais aglomerados**

LIGAÇÃO	DIA DA SEMANA	NÚMERO DE SERVIÇOS			TEMPO DE PERCURSO	PERÍODO DE FUNCIONAMENTO
		PPM	EP	PPT		
Faro - Loulé	Útil	6	5	6	30/40	07H00 - 19H15
	Sábado	3	3	2	40	07H20 - 18H30
	Dom. e Fer.	2	2	2	40	07H20 - 18H30
Faro - Quarteira	Útil	8	7	10	30/37	06H30 - 20H00
	Sábado	3	3	4	37	06H30 - 19H30
	Dom. e Fer.	3	3	3	37	06H30 - 18H45
Faro - Albufeira	Útil	3	2	3	75	07H15 - 19H15
	Sábado	3	3	3	90	06H30 - 18H45
	Dom. e Fer.	3	3	3	90	06H30 - 18H45
Faro - Olhão	Útil	6	9	10	20	08H40 - 18H40
	Sábado	4	3	5	20	08H40 - 19H15
	Dom. e Fer.	1	2	5	20	08H40 - 19H15
Loulé - Faro	Útil	7	4	4	30/40	07H00 - 19H20
	Sábado	3	2	3	40	07H25 - 19H55
	Dom. e Fer.	1	2	3	40	09H25 - 19H55
Quarteira - Faro	Útil	5	5	7	28/32	07H30 - 19H28
	Sábado	4	3	3	32	07H00 - 19H28
	Dom. e Fer.	4	3	3	32	07H00 - 19H28
Albufeira - Faro	Útil	3	2	3	75	07H30 - 19H30
	Sábado	3	3	3	90	07H25 - 18H45
	Dom. e Fer.	3	3	3	90	07H25 - 18H45
Olhão - Faro	Útil	11	10	6	20	08H40 - 18H40
	Sábado	5	4	3	20	08H40 - 19H15
	Dom. e Fer.	2	3	3	20	08H40 - 19H15
Faro - Lagos (Transrápido)	Útil	2	2	2	130	08H00 - 17H25
	Sábado	0	1	1	130	12H30 - 17H25
	Dom. e Fer.	0	1	1	130	12H30 - 17H25
Faro - V.R.S.António (Rota da Ria Formosa)	Útil	3	4	2	100	07H15 - 18H20
	Sábado	2	3	1	100	07H15 - 18H20
	Dom. e Fer.	2	3	1	100	07H15 - 18H20
Lagos - Faro (Transrápido)	Útil	3	2	1	120/130	07H00 - 17H15
	Sábado	1	1	0	130	08H30 - 15H00
	Dom. e Fer.	1	1	0	130	08H30 - 15H00
V.R.S.António - Faro (Rota da Ria Formosa)	Útil	3	3	3	100/110	07H05 - 18H30
	Sábado	2	3	2	100	07H05 - 18H30
	Dom. e Fer.	1	3	2	100	07H05 - 18H30

Fonte: Produção própria com base em dados da Eva Transportes.

A análise da oferta entre Faro e os principais aglomerados populacionais da região, tendo por base os elementos constantes do quadro IV, permite concluir que o número de serviços oferecidos é muito distinto para as diferentes carreiras, variando entre os 2 e os 27 serviços, dependendo fundamentalmente do período horário, do dia da semana em que se realizam e da extensão da carreira, considerando a cidade de Faro como referência. Assim, aos fins-de-semana e feriados o número de serviços é normalmente inferior ao dos dias úteis, e nas pontas da manhã e da tarde<sup>7</sup>, as ligações ocorrem quase sempre em maior número do que no período que medeia entre elas. Sobre os tempos de percurso não se observam alterações significativas entre os dias tipo, mas quando existem são sempre de agravamento ainda que ligeiro, com penalização para os fins-de-semana ou feriado.

De um modo geral, os horários das carreiras abrangem um período que decorre sensivelmente entre as 7 e as 20 horas, nos dias úteis, sendo regra a manutenção do período de funcionamento em que ocorre a oferta dos serviços entre os dias úteis e os de fim-de-semana ou feriado. Pontualmente constata-se um encurtamento para as ligações estabelecidas pelas carreiras de maior extensão, mas quando ocorre, a diminuição é expressiva.

A oferta de serviços urbanos da cidade de Faro concretiza-se através de dois tipos de carreiras, ambas exploradas pela empresa Eva Transportes. As vulgarmente conhecidas na cidade por urbanas, já em funcionamento há algumas décadas, e que seguem um padrão tradicional de exploração, que genericamente se identifica com percursos/horários que variam consoante a época – escolar e verão – utilizam viaturas de lotação elevada (superior aos 80 lugares), têm uma vocação suburbana, uma vez que saem do perímetro urbano da cidade e servem as suas zonas limítrofes, marcadamente residenciais e sem vida activa própria, não se vislumbrando preocupação em servir os bairros residenciais no interior da cidade, e a regra na construção dos horários, contrariamente ao que é normal para serviços desta natureza, não apresenta, com excepção de um deles, frequência constante.

---

<sup>7</sup> Considera-se o período de ponta da manhã (PPM) das 7:00 às 11:00, o período de ponta da tarde (PPT) das 16:00 às 20:00.

**Fig III. Traçados das carreiras urbanas da cidade de Faro (Época de Verão).**



Fonte: Câmara Municipal de Faro

O segundo tipo de carreiras apresenta um tipo de exploração distinto, porquanto os seus percursos concentram-se no interior do perímetro urbano da cidade, os seus diferentes serviços cobrem os bairros, quer os mais periféricos quer os mais interiores, e facultam acessibilidade aos principais locais de interesse público da cidade, tais como escolas, serviços de saúde, e locais de lazer com procura importante, e são utilizados veículos de lotação da ordem do 20 lugares, os Minibus, nome pelo qual este tipo de carreiras é comumente conhecido, e apresentam uma frequência constante.

Fig IV. Traçados das carreiras urbanas da cidade de Faro - Minibus.



Fonte: Câmara Municipal de Faro

A análise da oferta de transportes urbanos de Faro, apresentada de forma resumida no quadro VI, e apenas para a componente de natureza suburbana, mostra diferenças significativas entre os vários serviços que a compõem, que na essência revelam a vocação principal com que foram concebidos. Por um lado serviços criados com a intenção de servir procura muito específica, caso da carreira 18, claramente direccionada para os estudantes e funcionários ligados ao ensino superior, razão que em principio justificará que o seu funcionamento se processe apenas no período com actividade mais intensa na Universidade, e igualmente se realize com frequência praticamente constante ao longo de todo o período de funcionamento; o mesmo parece ocorrer com a carreira 12, que estabelece ligação a uma zona limítrofe residencial e dormitório, e praticamente sem actividade própria, observando-se que ao sábado o número de circulações reduz-se de forma acentuada e cobre apenas o período da manhã, e aos domingos e

## PLANO DE MOBILIDADE SUSTENTÁVEL FARO

### Relatório de Diagnóstico

feriados, desaparece completamente. Na mesma linha de concepção surge a carreira 14, que contudo, e com natural incómodo dos passageiros, procede à articulação com outros serviços, num ponto de transbordo importante para o conjunto destes serviços (Avenida). Pretendo dar resposta às necessidades de transporte de munícipes residentes num bairro periférico, a oferta facultada é muito reduzida nos dias úteis, cessando o seu funcionamento aos fins-de-semana.

**Quadro V. Atributos das Ligações Urbanas em Faro.**

LIGAÇÃO	DIA DA SEMANA	NÚMERO DE SERVIÇOS	TEMPO DE PERCURSO	PERÍODO DE FUNCIONAMENTO
Avenida - Braciais - Avenida (Carreira 12)	Útil	13	35	07H25 - 19H50
	Sábado	3		07H25 - 13H10
	Dom. e Fer.	-		-
Atalaia - Praia de Faro - Atalaia (Carreira 14)	Útil	7	35	07H00 - 19H15
	Sábado	-		-
	Dom. e Fer.	-		-
Avenida - Gambelas - Avenida (Carreira 15)	Útil	30	35	07H05 - 20H00
	Sábado	14		37
	Dom. e Fer.	14		37
Avenida - Praia de Faro - Avenida (Carreira 16)	Útil	30	25	07H15 - 21H10
	Sábado	27		07H15 - 20H00
	Dom. e Fer.	27		07H15 - 20H00
Penha - Praia de Faro - Penha (Carreira 17) (Julho/Setembro)	Útil	20	25/28	08H10 - 19H45
	Sábado			
	Dom. e Fer.			
Doca - Penha - Gambelas - Doca (Carreira 18) (Setembro/Junho)	Útil	53	30	07H25 - 21H30
	Sábado	-		-
	Dom. e Fer.	-		-

Fonte: Produção própria com base em dados da Eva Transportes.

A carreira 15 tem o propósito de servir a freguesia do Montenegro, e reforçar a oferta para a Universidade, funciona durante toda a semana, mas reduz praticamente a metade o nível de serviço aos fins-de-semana, denotando que na sua concepção está sobretudo a intenção de servir os activos e os estudantes que se movimentam entre esta freguesia e a cidade de Faro.

As duas restantes carreiras (16 e 17) estão claramente identificadas com o serviço à Praia de Faro, complementando-se para responder a este tipo de procura, quer numa das zonas

limítrofes da cidade quer na sua zona central, que face à sua proximidade ao terminal rodoviário, permite concentrações significativas de residentes e mesmo de outros habitantes de freguesias do concelho. A oferta estende-se por todo o dia de modo equilibrado, funciona sensivelmente entre as 7 e as 20 horas, registando-se todavia, num dos serviços, uma ligeira quebra aos fins-de-semana, exactamente quando se esperaria que a procura mais exija, face à motivação específica para viajar.

A análise da oferta facultada pelos serviços realizados através de Minibus, revela que os intervalos de passagem de qualquer das 3 carreiras são constantes ao longo de todo o dia, com uma frequência de 15 minutos e independente do dia útil da semana. Aos fins-de-semana a oferta de serviços altera-se, verificando-se aos sábados o aparecimento de um novo circuito, com o propósito de dar satisfação aos munícipes que procuram aceder ao mercado. Este novo circuito produz algumas alterações nos percursos dos restantes, que alteram a frequência de 15 para 30 minutos, e o número de circulações reduz-se sensivelmente para metade, dando cobertura apenas ao período da manhã. Aos domingos e feriados, este tipo de oferta desaparece completamente.

A realização destes serviços tem por base um regime contratual com a operadora de transportes, no qual se acorda o pagamento de um valor fixo que é estabelecido pelo nível de oferta que a autarquia estipula. Ao valor pré-fixado é deduzido o montante das vendas cobradas aos passageiros, sendo o remanescente considerado o custo suportado pela Câmara. No ano de 2006 o custo suportado por cada passageiro transportado rondou em média os 0,6 €, com variações ao longo do ano que oscilaram entre os 0,42 € e os 0,76 €, respectivamente em Outubro e Abril, meses extremos em termos de procura.

A análise conjunta da oferta dos dois tipos de serviços deixa antever diferenças sensíveis nos objectivos a cumprir com cada um deles. Enquanto nas urbanas tradicionais, pretende-se sobretudo servir uma procura de natureza pendular, quer de activos quer de estudantes, preocupando-se a organização dos mesmos em tornar acessíveis fundamentalmente os locais de trabalho e as escolas. No Verão a preocupação transfere-se parcialmente para procuras de lazer relacionadas com a praia, por substituição dos estudantes, mantendo-se a resposta às

necessidades dos activos. No que se respeita aos serviços de Minibus, a lógica da sua exploração encontra razões sobretudo na necessidade de tornar acessíveis aos residentes dos vários bairros interiores da cidade os diferentes equipamentos públicos e outros de interesse para os munícipes, existentes em diversos locais desconcentrados da cidade, e parecem direccionar-se preferencialmente a utentes cujas motivações para viajar têm natureza casuística, entre outras, serviços, saúde e lazer.

No âmbito da apreciação do sistema de transportes urbanos, não pode deixar de merecer referência particular a constatação da não articulação entre serviços prestados pelas duas categorias de carreiras. Existindo ao longo dos trajectos das várias carreiras pontos comuns de entrada/saída de passageiros, seria espectável, em benefício de todos os actores do sistema, dos seus utilizadores aos seus fornecedores, passando pela própria autarquia e culminando no nível de mobilidade da cidade, que naturalmente se proporcionasse a intermodalidade entre serviços. E uma das formas mais eficazes de o conseguir seria através do tarifário, criando-se condições para utilização de ambos os tipos de serviço mediante recurso a títulos conjuntos sem penalização tarifária.

Os serviços expressos, que asseguram as ligações nacionais e inter-regionais a partir de Faro, têm uma expressão significativa, sendo possível, num período máximo de 24 horas aceder a qualquer capital de distrito, as mais importantes, de forma directa e as restantes através de transbordo. Em particular, as ligações à capital do país assumem um papel bastante razoável, porquanto ao longo de um dia útil da época de Verão são no mínimo 15 circulações em cada sentido, que cobrem os vários períodos do dia, com uma duração de viagem de 3 horas e 15 minutos, no caso dos serviços de Alta Qualidade (6 em cada sentido), ou 4 horas para os restantes serviços (normais), normalmente com mais paragens intermédias. Aos sábados, domingos e feriados observa-se uma ligeira redução da oferta, que para o Alta Qualidade é de 2 serviços ao sábado e 1 ao domingo, e de uma unidade nos serviços normais mas apenas no sentido ascendente, aos sábados e domingos. No que respeita ao período de cobertura, estende-se entre as 06H15 e as 20H30 em qualquer dos dias da semana no sentido ascendente, e no sentido inverso entre as 07H00 e 22H30. Fora da época de Verão o leque horário é semelhante, com a primeira saída de Faro a verificar-se com 45 minutos de atraso e a partida mais tardia de

Lisboa a ocorrer às 20H30, em consequência da diminuição de duas circulações em cada sentido nos serviços normais.

Com natureza transfronteiriça importa ainda referir a existência de um serviço diário que nascendo em Lagos, passa por Faro e estabelece ligação com Ayamonte, Huelva e Sevilha, com um tempo de duração da ordem das 3 horas a partir de Faro, concretizada através de 4 circulações em cada sentido. Os horários estão concebidos de forma a permitir aos clientes a usufruírem de estada de quase todo o dia na cidade extrema de destino.

#### **4.2 TRANSPORTE FERROVIÁRIO**

O sistema ferroviário da região assegura fundamentalmente dois tipos de serviços: serviços intercidades e serviços regionais. Os serviços intercidades ligam Faro a Lisboa, subdividindo-se a oferta em duas modalidades: os intercidades propriamente ditos, com 4 circulações em cada sentido e um tempo de viagem que varia entre as 3 horas e 56 minutos e as 4 horas e 6 minutos, e o alfa pendular com duas circulações por sentido, um tempo de viagem que varia entre as de 3 horas e 9 minutos e as 3 horas e 18 minutos, e recentemente com destino final no Porto. As alterações feitas em Abril último tiveram como resultado a duplicação do serviço alfa pendular e serviço entre Faro e o Porto, evitando os transbordos para quem pretendia seguir para além de Lisboa, ou iniciar viagem antes da capital, mas em simultâneo a oferta do intercidades piorou, pois na generalidade dos serviços o tempo de viagem aumentou.

Os serviços regionais ligam os diferentes locais servidos pela linha de caminho de ferro da região, sendo desde logo de assinalar que não há serviços directos entre os extremos da linha, sendo Faro o ponto obrigatório de transbordo. A ligação entre Faro e Vila Real de Santo António, tem uma extensão de cerca de 56 km, um tempo de viagem entre 1 hora e 1 minuto e 1 hora e 14 minutos, e suporta-se em 21 circulações nos dois sentidos nos dias úteis. Ao fim-de-semana a oferta reduz-se ligeiramente diminuindo para 19 circulações, quer aos sábados quer aos domingos e feriados. A ligação entre Faro e Lagos, com uma extensão da ordem dos 85 km, tem um tempo de viagem entre 1 hora e 40 minutos e 1 hora e 49 minutos, e suporta-se em 18 circulações nos dois sentidos nos dias úteis. Ao fim-de-semana a oferta mantém-se aos

sábados mas reduz para 14 circulações aos domingos. No contexto dos serviços regionais, merecem referências particulares os casos das ligações de Faro a Olhão e a Tavira, uma vez que os tempos de percurso são muito interessantes, porque claramente mais reduzidos que os apresentados pelos serviços rodoviários. De facto a ligação entre Faro e Tavira apresenta tempos de viagem compreendidos entre os 35 minutos e os 38 minutos, e entre Faro e Olhão, as viagens podem demorar entre 10 e 16 minutos. A esta circunstância não será alheio o facto de estes pares de estações apresentarem as melhores performances no domínio dos movimentos de embarque e desembarque. Assim e de acordo com informação constante no PROTAL<sup>8</sup> “em 2001 foram transportados na Região do Algarve aproximadamente 1,8 milhões de passageiros, dos quais 0,87 milhões utilizaram a estação de Faro” Para este valor contribuíram de forma significativa os pares de estações Faro/Olhão e Faro/Tavira, os primeiro e terceiro com maior movimento, respectivamente com 300 e 130 mil passageiros. Para estes volumes convém ter presente o contributo do tarifário praticado pela CP, que é substancialmente mais baixo que o praticado pela EVA.

As ligações entre Faro e outros pólos urbanos importantes situados no Barlavento têm um significado muito reduzido, e nas actuais condições de traçado da linha, não é de esperar uma alteração da oferta que justifique captação de novas procuras, pois como diagnosticado já há muito tempo, a linha encontra-se descentrada em relação aos principais pólos, como são os casos de Loulé, Albufeira e Silves.

### **4.3 OUTROS TRANSPORTES**

No âmbito do presente trabalho, a referência ao transporte aéreo tem justificação não tanto na perspectiva de modo contribuinte para a mobilidade das áreas em estudo, sendo certo que a sua dimensão ultrapassa em muito a escala municipal, mas sobretudo enquanto infra-estrutura de grande importância para a economia da região, e naturalmente para a do concelho.

O Aeroporto de Faro está localizado a sudoeste da cidade, na freguesia do Montenegro, a cerca de 5 km do centro da Faro, e é o segundo mais importante do país em termos de passageiros

---

<sup>8</sup> Anexo P - Transportes e Acessibilidades - Página 15

movimentados nos aeroportos portugueses, representando no últimos três anos quotas sempre acima dos 23%<sup>9</sup>. As estatísticas indicam um tráfego comercial de 5.089.617 passageiros em 2006 (ANA, 2007). No entanto os movimentos de carga e correio não têm muita expressão com valores de 972,7 toneladas de carga e 0.1 toneladas de correio em 2006. A importância deste equipamento está também associada ao emprego directa e indirectamente gerado pelas actividades intrínsecas ao próprio aeroporto e às desenvolvidas por empresas instaladas nas suas imediações e com actividades conexas com elas, estimando-se que estejam globalmente envolvidos para cima de 3000 trabalhadores no período que decorre entre Abril e Outubro (Verão IATA), diminuindo para cerca de 2000, no período complementar.

Uma outra dimensão de apreciação da grande utilidade desta infra-estrutura deriva do facto da sua área de influência se ter alargado à zona da Andaluzia em território espanhol, movimentando-se a partir deste aeroporto volumes já apreciáveis de turistas com destino às zonas balneares daquela região do país vizinho.

As necessidades de transporte dos diferentes utilizadores são satisfeitas pelos serviços urbanos, cuja caracterização foi anteriormente feita, recordando-se que existem no período de Verão três carreiras que acedem ao aeroporto, com um total de quase seis dezenas de circulações em ambos os sentidos, reduzindo aos fins-de-semana para cerca de 50 circulações. No Inverno o decréscimo da oferta é bem mais significativa, uma vez que o Aeroporto passa apenas a ser servido por duas carreiras, diminuindo as circulações, em ambos os sentidos, para 40 e 30, respectivamente, num dia útil e nos fins de semana.

Para além dos transportes urbanos, em particular para os passageiros, o grande volume de deslocações é feito através de autocarros alugados especificamente para o efeito (*transfers*) por parte das agências de viagens, e igualmente através de táxis.

Tendo vindo os voos *low cost* a ganhar uma grande projecção, é de crer que as necessidades de deslocação de e para o aeroporto assumam um maior protagonismo e assim as suas exigências se tornem naturalmente maiores que as satisfeitas no passado próximo.

---

<sup>9</sup> Fonte de Informação: Aeroportos de Portugal, S.A.

A actividade portuária do concelho desenvolve-se no porto de comercial de Faro, localizado no interior da Ria Formosa, circunstância que tem constituído limitação ao seu desenvolvimento, uma vez que existem condicionamentos à navegabilidade da barra Faro/Olhão e do canal de Faro, nomeadamente para salvaguarda dos potenciais riscos ecológicos associados a poluição. O porto acomoda um cais comercial e uma ponte - cais para combustíveis, que movimentam granéis líquidos e sólidos, principalmente combustíveis e cimentos.

O acesso à zona portuária é exclusivamente rodoviário, embora a linha de caminho de ferro passe nas proximidades. O acesso rodoviário à zona portuária passou recentemente a ser concretizado através de uma via a partir da EN 125 e sem qualquer impedimento de atravessamento da linha de caminho de ferro, depois de ter sido construído a respectiva obra de arte. A construção deste viaduto teve a intenção de promover o acesso ao porto em melhores condições de segurança, libertando a rede viária interna da cidade dos pesados de mercadorias, muito em especial, os camiões tanque, que garantem o transporte de combustíveis para o aeroporto. Neste aspecto, alterações entretanto ocorridas com a movimentação de combustíveis através de caminho de ferro entre Sines e Loulé, e daqui através de camiões tanque para o aeroporto, retiraram muito do interesse desta infra-estrutura, porque também a movimentação da carga no porto tem vindo a perder importância, o que se retrata bem através da quebra dos valores de carga aí movimentada. De facto entre 2003 e 2005 quer as mercadorias carregadas (apenas granéis sólidos) reduzem mais de 57%, quer as descarregadas diminuem o seu peso, que passam de 148980 toneladas para 39531 toneladas, exclusivamente em resultado da redução da granéis líquidos (combustíveis) que decrescem 88,8% nos três anos em observação<sup>10</sup>.

O transporte de passageiros por via fluvial no concelho de Faro realiza-se a partir da cidade sede do concelho para as ilhas do Farol, Deserta e Praia de Faro, sendo que desde 1997 esta última ligação esteve desactivada, tendo reaberto apenas em 2006. Este modo de transporte constitui uma alternativa ao transporte rodoviário para a Praia de Faro, mas para as restantes Ilhas é mesmo a única forma de lhes aceder a partir de Faro. Estes serviços encerram uma

---

<sup>10</sup> Fonte de Informação: INE, Inquérito ao Transporte Marítimo de Passageiros e Mercadorias.

vocação específica de lazer, porquanto estão em funcionamento apenas durante os três meses de Verão; todavia a Ilha do Farol é servida durante todo o ano por transporte fluvial a partir de Olhão, num modelo organizativo que contempla as duas ilhas próximas – Armona e Farol– serviço que concretiza resposta a necessidades de natureza pendular (activos e estudantes), e também a deslocações esporádicas de lazer.

A procura por este tipo de transporte, sendo marginal no contexto do total dos movimentos para a Praia de Faro gerados pelos diferentes modos de transporte, e podendo vir a desempenhar um papel interessante no âmbito de uma mobilidade sustentável para esta área, apresenta todavia alguns estrangulamentos que resultam sobretudo do facto do transporte se realizar no interior da Ria Formosa parte integrante de um Parque Natural.

Com ligações apenas a partir de Faro, os últimos números conhecidos de procura por este transporte registaram no ano de 1995, um volume de 19280 e 9666 passageiros, respectivamente para as Ilhas do Farol e da Deserta, o que traduz uma estabilização dos valores desta última ilha, mas um aumento da ordem dos 30% para a Ilha do Farol.

## **5. CARACTERIZAÇÃO DA OFERTA E DA PROCURA DAS INFRA-ESTRUTURAS RODOVIÁRIAS**

Neste ponto pretende-se caracterizar a oferta das infra-estruturas quer ao nível da rede viária, que ao nível do estacionamento. Apresentar as características do traçado da estrutura viária bem como a hierarquia que está definida no Plano de Circulação e Estacionamento em vigor.

Em relação ao estacionamento apresenta-se a localização dos principais parques de estacionamento públicos (gratuitos e pagos) e do estacionamento pago na via pública.

Na caracterização da procura apresenta-se dados das solicitações de tráfego nas principais entradas da cidade de Faro identifica-se os períodos de ponta de entrada, faz-se a caracterização do parque automóvel ao nível do tipo de veículo, do combustível utilizado e da idade.

Os dados de procura do estacionamento existentes estão na sua maioria desactualizados o que convergiu para uma caracterização mais qualitativa.

É de referir que em relação à freguesia de Montenegro os dados de tráfego e estacionamento existentes ficam quase limitados à zona da praia de Faro no qual existe um estudo intitulado “Contribuição para o estudo da “capacidade de carga” da Praia de Faro” efectuado pelo aluno da Universidade do Algarve, Gonçalo Viegas.

### **5.1 CARACTERIZAÇÃO DA REDE VIÁRIA DA CIDADE DE FARO**

A estrutura da rede viária da cidade de Faro é uma estrutura rádio-concêntrica incompleta, em que o pólo geométrico coincide com o pólo funcional (centro da cidade). Como se pode observar na figura abaixo.

Fig V. Estrutura viária rádio-concêntrica incompleta



A estrutura viária principal da cidade de Faro foi influenciada pela fisiografia do território e é o resultado da evolução urbanística nos últimos anos. Afinal a cidade está limitada a Poente e a Sul pela Ria Formosa com a Linha de Caminho de Ferro a constituir uma barreira física que é transposta pela rede viária em poucos pontos: a Poente nos acessos à zona Poente da estação de Caminho de Ferro e a Nascente nos acessos ao Porto Comercial.

**Os Eixos radiais principais são<sup>11</sup>:**

**R1** – EN 125-Poente/Estrada de Loulé/Rua Gomes Freire – R. Dr. Francisco Baptista/Rua Infante D. Henrique – Rua Dr. Miguel Bombarda/Largo da Estação/Av. da República/Jardim.

**R2** – EN2/Estrada de S. Brás/Rua do Alportel - Largo do Carmo - Rua Frei Domingues Damaia/Rua Catarina Eufémia/Rua Filipe Alistão – Rua José Estêvão/Rua 1º de Maio/Jardim.

**R3** – Estrada da Penha/Rua de S. Luís/Rua Cruz das Mestras /Jardim Catarina Eufémia/Rua Filipe Alistão/Rua 1º de Maio/Jardim (sentido penetrante).

Jardim /Rua 1º de Maio/Rua Sacadura Cabral/Rua Mouzinho de Albuquerque /Largo Francisco de Sá Carneiro/Largo de S. Luís/Estrada de S. Luís (sentido inverso).

**R4** – EN 125 – Nascente/Rua Reitor Teixeira Guedes/Praça da Liberdade/Largo Alexandre Herculano/Rua Alexandre Herculano – Rua do Albergue/Rua da Misericórdia/Jardim.

**R5** – (Radial parcial) Av. 5 de Outubro/Praça da Liberdade.

---

<sup>11</sup> Estudo de Circulação e Estacionamento da Cidade de Faro e Plano Rodoviário Municipal de 1996

**R6** - (Radial parcial) Estrada do Moinho da Palmeira/Rua Dr. José de Matos/Av. 5 de Outubro.

### **Eixos Circulares**

**C1 – 1ª Circular** ou Estrada da Circunvalação

**C2 – 2ª Circular** – EN 125 – Poente/Av. Calouste Gulbenkian/Av. Dr. Júlio de Almeida Carrapato.

**C3- Circular parcial** – EN 125 – Rio Seco/Acesso ao Porto Comercial/Circular Norte e Circular Sul/S. Francisco /Porto Comercial.

A estrutura rádio concêntrica principal completa-se com uma diagonal constituída pela Av. Cidade de Hayward, que liga os eixos R4, R3, C2 e C3. Esta avenida faz a ligação para Olhão/EN125. O sistema viário secundário desenvolve-se no interior das malhas e sectores definidos pelo rádio concêntrico principal, detectando-se alguns eixos que asseguram ligações inter-sectorias e inter-malhas, particularmente no caso dos eixos circulares. Grande parte da rede viária inserida no casco urbano, isto é para o interior da Estrada da Circunvalação, é explorada em sentido único, pelo que os eixos secundários aí incluídos são, na sua maioria unidireccionais.

São de referir os seguintes eixos (radiais e circulares) secundários<sup>12</sup>:

### **Radiais**

**r1-** Mar e Guerra/Estrada da S<sup>a</sup> da Saúde/Rua Serpa Pinto/Rua Filipe Alistão/Rua 1º de Maio.

**r2-** Estrada de S. Luís/Av. República Federal Alemã/Rua Sotto Mayor.

**r3** – Rua Teófilo Braga/R. Gil Eanes.

**r4-** Largo do Sol Posto/Largo das Mouras Velhas/Rua Horta Machado.

**r5-** Rua Dr. Justino Cumano/Largo das Mouras Velhas/ Rua do Lettes.

**r6-** Rua de Berlim/R. General Humberto Delgado.

**r7-** Rua Antero de Quental/R. Pedro Nunes/R. de Berlim.

**r8-** Rua do Bocage/Rua da Trindade/Rua Dr. Manuel Arriaga.

---

<sup>12</sup> Estudo de circulação e Estacionamento da Cidade de Faro e Plano Rodoviário Municipal de 1996

### Circulares

**c1** - Rua Serpa Pinto/Rua Filipe Alistão/Rua Baptista Lopes.

**c2** - Rua Jardim do Cardeal /Pç. Silva Porto/Trav. S. Luís/Ig. Das Mouras Velhas/Rua de Portugal.

**c3** – Rua Almeida Garrett/Rua Nova.

**c4** - Travessa do Alportel/R. Brito Cabreira/R. D. João de Deus.

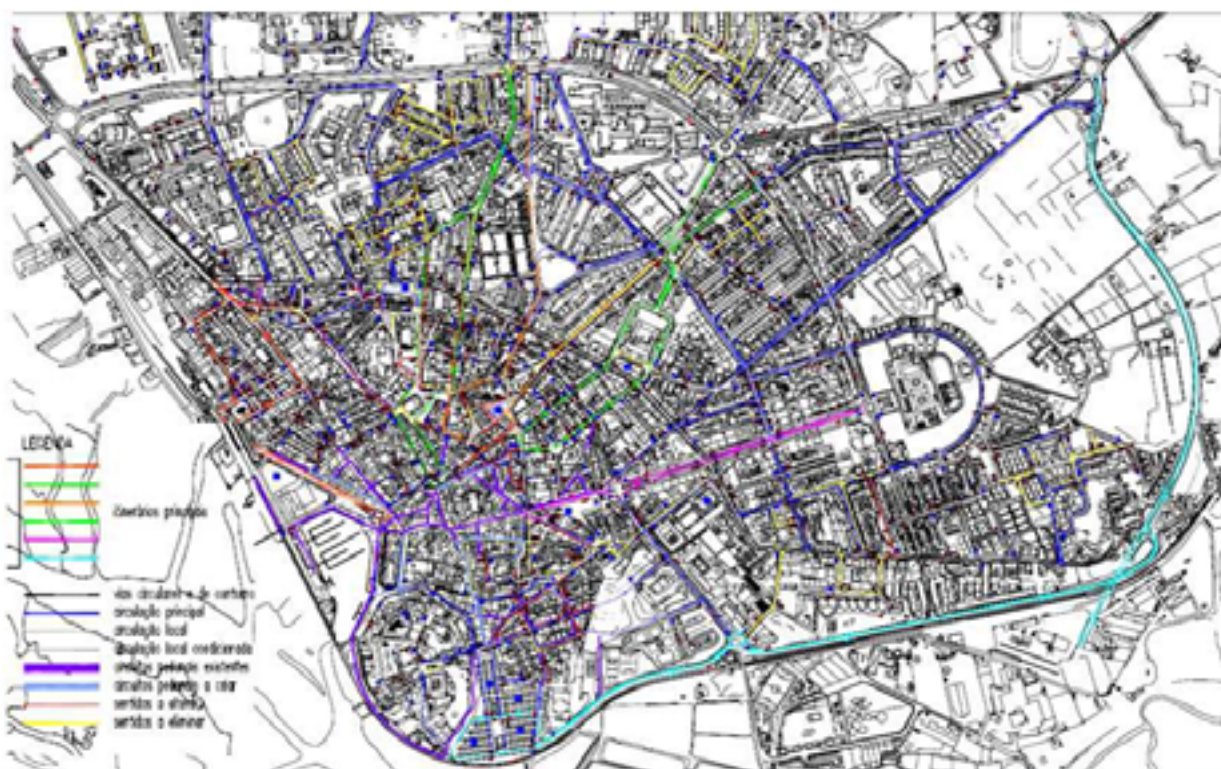
**c5** - R. Alferes Arnaldo/R. Brito Cabreira/R. Dr. Guilherme Centazzi/R. Sport Clube Farense/R. Ataíde de Oliveira/R. Pintor Carlos Porfírio.

**c6** –Rua Dr. Jerónimo Osório.

#### 5.1.1. Hierarquia da Rede Viária da Cidade de Faro

A hierarquia apresentada tem a haver exclusivamente com as funções das vias, quer dizer, sobre as ligações que asseguram independentemente do esquema de circulação respectivo ou das características físicas das vias.

**Fig VI. Hierarquia da rede viária**



Fonte: Plano de circulação e estacionamento de Faro

### **5.1.2. Solicitações de Tráfego Rodoviário na Rede Viária**

Como já foi referido, o município de Faro tem um Estudo de Circulação e Estacionamento da Cidade de Faro e um Plano Rodoviário Municipal, efectuados em 1996, elaborados pelas empresas RISCO, SETA e ENGIVIA. Ambos encontram-se desactualizados, quer ao nível do estacionamento quer ao nível da Circulação. Nestes últimos 10 anos a cidade de Faro adquiriu uma nova dinâmica ao nível económico com um aumento significativo das áreas de comércio e serviços. O tráfego de entrada cresceu 30 a 40% e como tal as infra-estruturas de acesso e a própria gestão da circulação foi sendo alterada. Em relação ao estacionamento existem novas infra-estruturas e novas formas de gerir a oferta.

Recentemente, Dezembro de 2006, foi feito o “*Estudo de Caracterização de Tráfego Rodoviário na Cidade de Faro*”, trabalho encomendado pela CCDR e elaborado pela empresa Arquitráfego com o objectivo de proporcionar dados de apoio à estimativa das emissões de poluentes atmosféricos por veículos automóveis. O estudo contempla contagens nas principais entradas na cidade de Faro e inquéritos aos condutores. Estimou-se o tráfego médio diário anual (TMDA) nas várias entradas em Faro, o nº de quilómetros percorridos no interior da cidade e fez-se a caracterização do parque automóvel.

Seguidamente apresentam-se alguns dados do “*Estudo de Caracterização de Tráfego Rodoviário na Cidade de Faro*” que se consideram relevantes para o presente Plano.

As contagens de tráfego foram feitas num dia de semana, Quarta-feira, e ao fim-de-semana, Sábado e Domingo, nas entradas da cidade de Faro, apresentadas abaixo.

**Fig VII. Identificação dos Principais corredores de entrada na cidade de Faro**



Fonte: Base de trabalho Google Earth

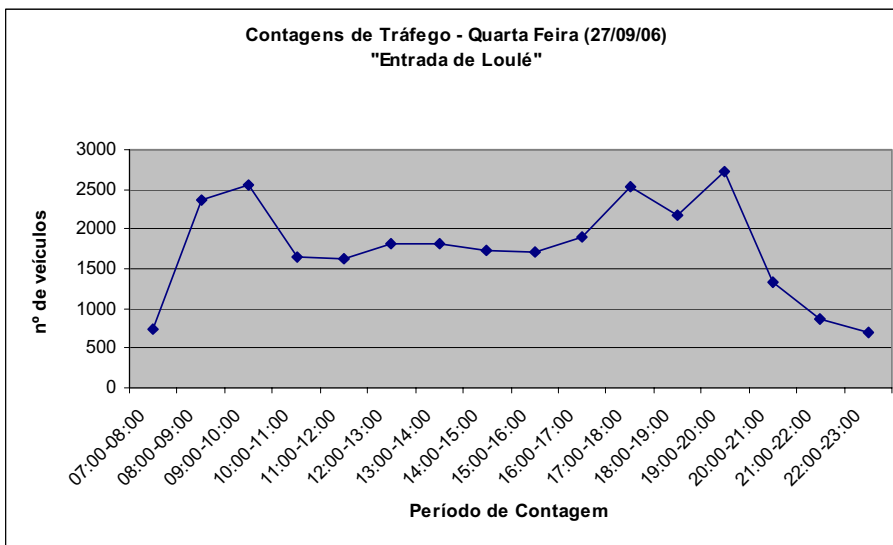
Através do estudo ficaram identificadas as horas de ponta de entrada de manhã e tarde das Portas de Loulé, Olhão, S° Brás e Penha.

Nas várias entradas podemos identificar a Hora de Ponta da Manhã (HPM) e a Hora de Ponta da Tarde (HPT) e os respectivos volumes de entrada expressos em unidades de veículos ligeiros equivalentes (uvle). Seguidamente apresenta-se valores obtidos para um dia de semana e para um sábado.

## PLANO DE MOBILIDADE SUSTENTÁVEL FARO

### Relatório de Diagnóstico

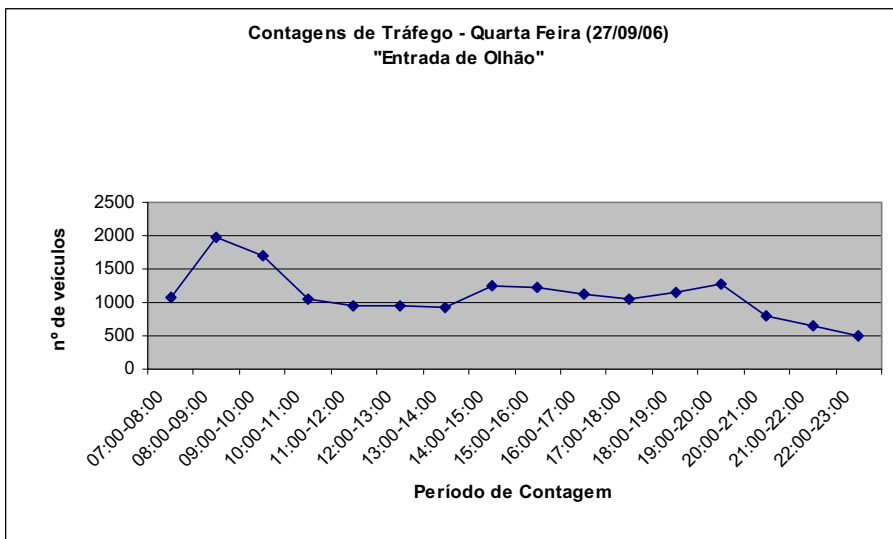
Gráfico VIII - Distribuição do tráfego de entrada – dia de semana - “Entrada de Loulé”.



Fonte: CCDR-Alg e Arquitráfego (2006)

Na “Entrada de Loulé” a HPM das 9:00h às 10:00h com um volume de entrada de 2 553 uvl e a HPT das 19:00h às 20:00h com um volume de entrada de 2 716 uvl.

Gráfico IX - Distribuição do tráfego de entrada - dia de semana - “Entrada de Olhão”.



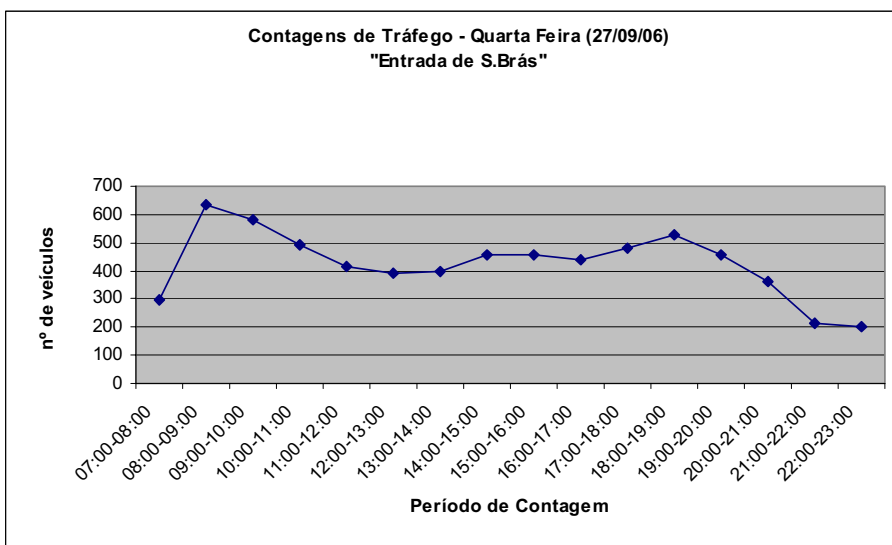
Fonte: CCDR-Alg e Arquitráfego (2006)

Na “Entrada de Olhão” a HPM das 8:00h às 9:00h com um volume de entrada de  $V_e=1\ 964$  uvl e a HPT das 19:00h às 20:00h com um volume de entrada de  $V_e=1\ 274$  uvl.

## PLANO DE MOBILIDADE SUSTENTÁVEL FARO

### Relatório de Diagnóstico

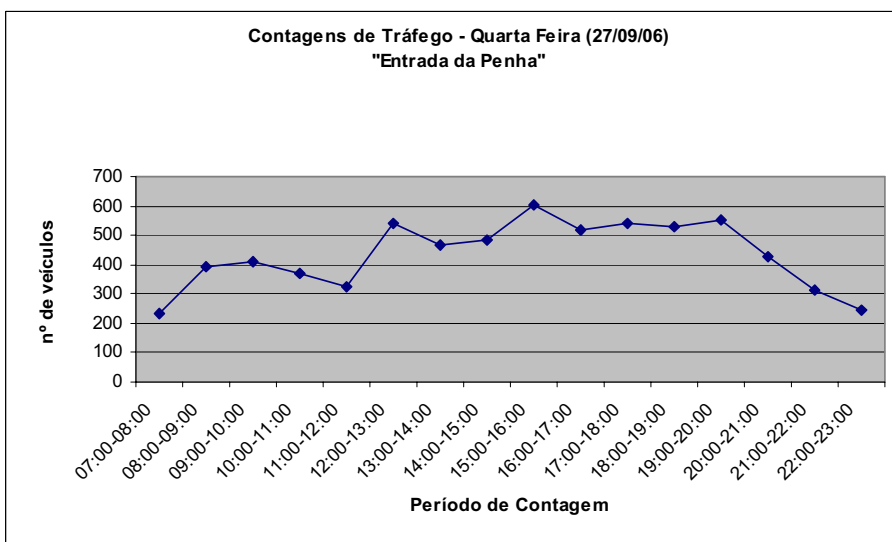
Gráfico X - Distribuição do tráfego de entrada - dia de semana - “Entrada de S Brás”.



Fonte: CCDR-Alg e Arquitráfego (2006)

Na “Entrada de Sº Brás” a HPM das 8:00h às 9:00h com um volume de entrada de  $V_e=635$  uvle e a HPT das 19:00h às 20:00h com um volume de entrada de  $V_e=527$  uvle.

Gráfico XI - Distribuição do tráfego de entrada - dia de semana - “Entrada da Penha”.



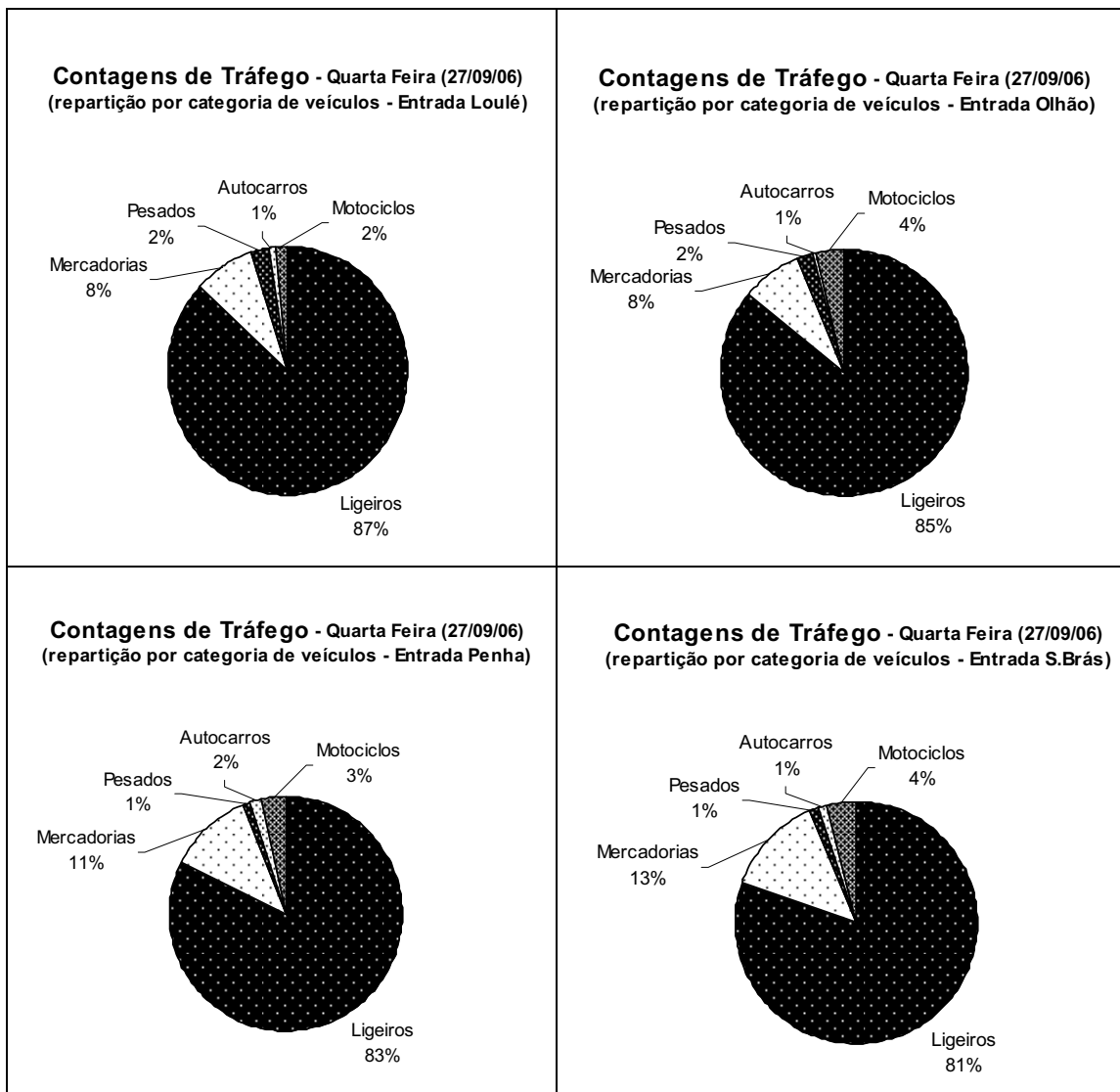
Fonte: CCDR-Alg e Arquitráfego (2006)

Na “Entrada da Penha” a HPM das 12:00h às 13:00h com um volume de entrada de 540 uvle e a HPT das 15:00h às 16:00h com um volume de entrada de 600 uvle.

## PLANO DE MOBILIDADE SUSTENTÁVEL FARO

### Relatório de Diagnóstico

Fig VIII. Repartição por categoria de veículos nas quatro Principais entradas de na cidade de Faro.



Fonte: CCDR-Alg e Arquitráfego (2006)

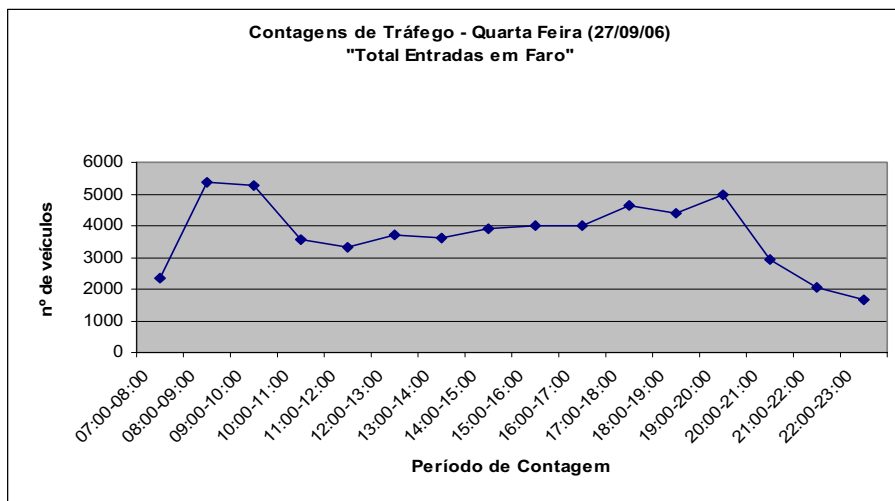
Como se pode observar pela figura anterior entra em Faro sobretudo veículos ligeiros de passageiros, entre 81% de “entrada S. Brás” para 87% de ”entrada Loulé”. Os autocarros têm uma expressão muito pequena 1% ou 2 %. O transporte de mercadorias varia entre 8% e os 13%.

Os resultados totais para a Cidade de Faro, que corresponde à soma das várias entradas, estão representados abaixo.

## PLANO DE MOBILIDADE SUSTENTÁVEL FARO

### Relatório de Diagnóstico

Gráfico XII - Distribuição do tráfego total de entrada em Faro - dia de semana.

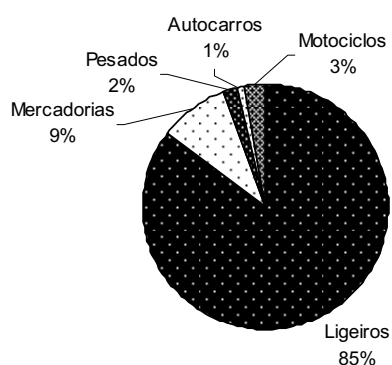


Fonte: CCDR-Alg e Arquitráfego (2006)

Na cidade de Faro as entradas maiores registam-se de manhã entre as 8:00h às 9:00h com 5400 uvle e a segunda maior entrada à tarde entre 19:00h às 20:00h com 5 000 uvle.

Gráfico XIII - Repartição por categoria de veículos no total de entrada em Faro - dia de semana.

Contagens de Tráfego - Quarta Feira (27/09/06)  
(repartição por categoria de veículos - Total Entradas)



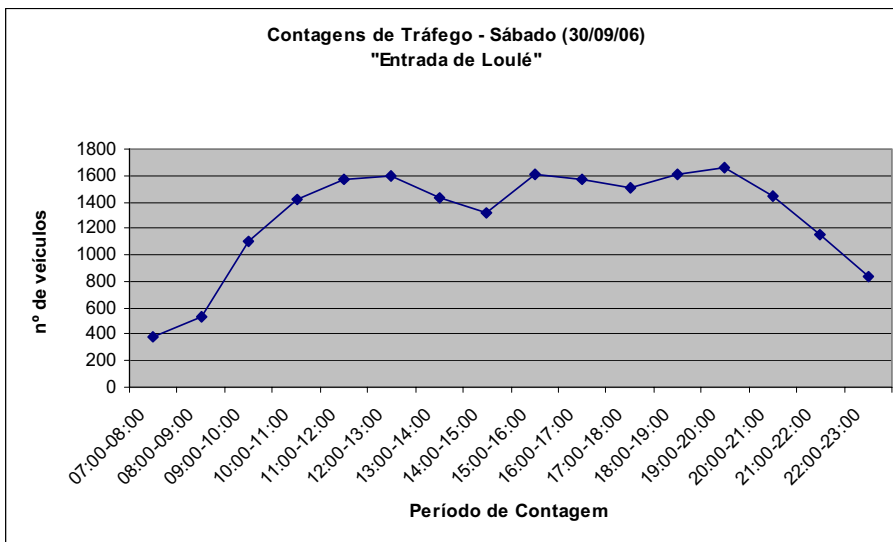
Fonte: CCDR-Alg e Arquitráfego (2006)

## PLANO DE MOBILIDADE SUSTENTÁVEL FARO

### Relatório de Diagnóstico

Entram na cidade de Faro sobretudo veículos ligeiros de passageiros (85%) seguido de Mercadorias com 9%.

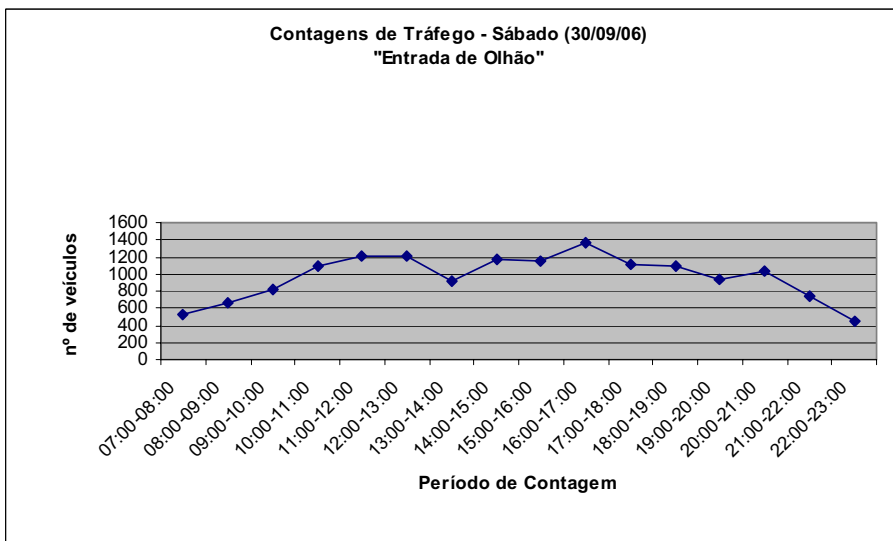
Gráfico XIV - Distribuição do tráfego de entrada – Sábado - “Entrada de Loulé”.



Fonte: CCDR-Alg e Arquitráfego (2006)

Ao Sábado, na “Entrada de Loulé” a HPM é das 12:00h às 13:00h com um volume de entrada de 1 600 uvl e a HPT das 19:00h às 20:00h com um volume de entrada de 1 660 uvl.

Gráfico XV - Distribuição do tráfego de entrada - Sábado - “Entrada de Olhão”.



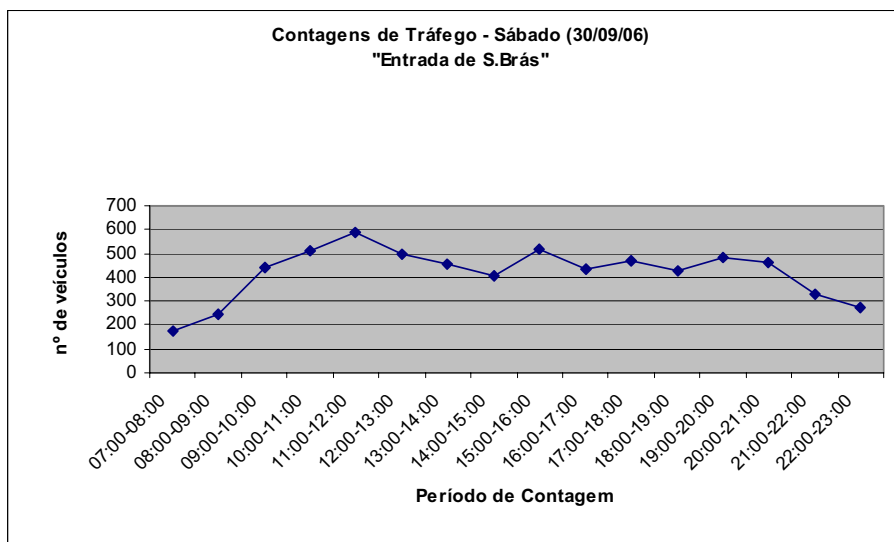
Fonte: CCDR-Alg e Arquitráfego (2006)

## PLANO DE MOBILIDADE SUSTENTÁVEL FARO

### Relatório de Diagnóstico

Ao Sábado, na “Entrada de Olhão” a HPM é das 12:00h às 13:00h com um volume de entrada de 1 000 uvle e a HPT das 16:00h às 17:00h com um volume de entrada de 1 380 uvle.

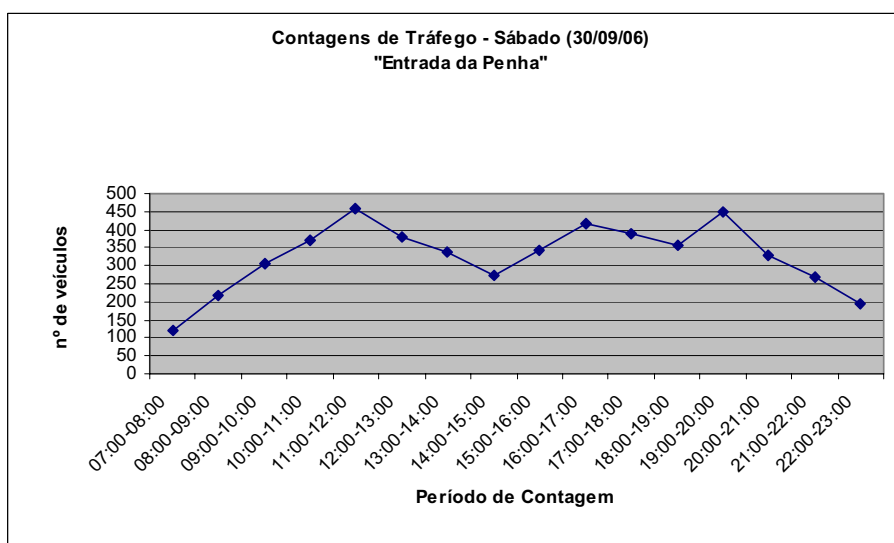
Gráfico XVI - Distribuição do tráfego de entrada - Sábado - “Entrada de S Brás”.



Fonte: CCCR-Alg e Arquitráfego (2006)

Ao Sábado, na “Entrada de S. Brás” a HPM é das 11:00h às 12:00h com um volume de entrada de 580 uvle e a HPT das 15:00h às 16:00h com um volume de entrada de 520 uvle.

Gráfico XVII - Distribuição do tráfego de entrada - Sábado - “Entrada da Penha”.

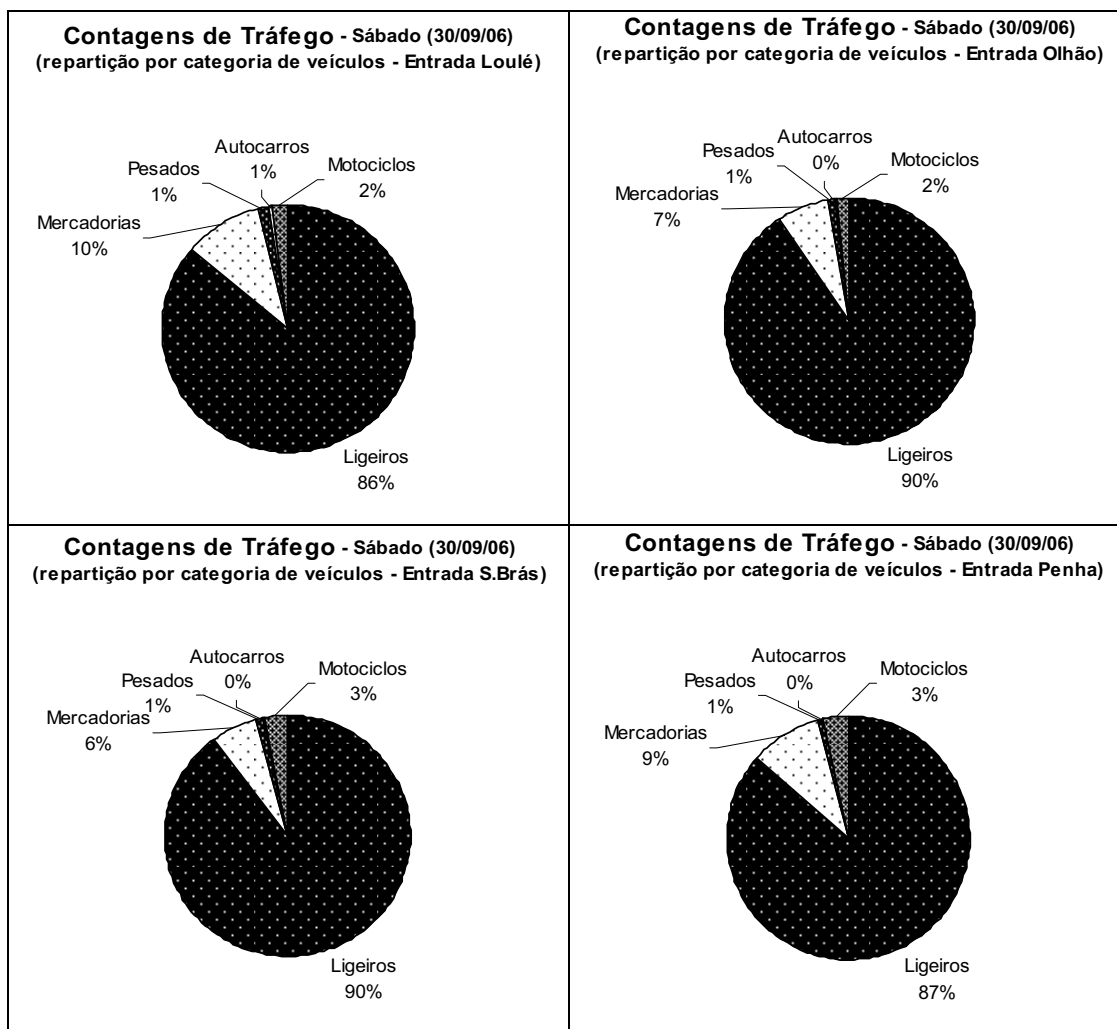


Fonte: CCCR-Alg e Arquitráfego (2006)

**PLANO DE MOBILIDADE SUSTENTÁVEL FARO**  
**Relatório de Diagnóstico**

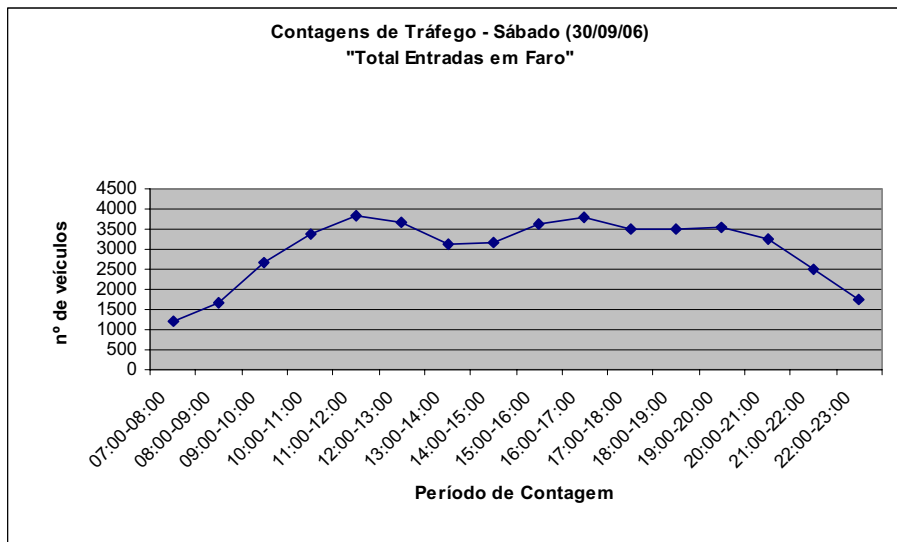
Ao Sábado, na “Entrada da Penha” a HPM é das 11:00h às 12:00h com um volume de entrada de 460 uvle e a HPT das 19:00h às 20:00h com um volume de entrada de 450 uvle.

**Fig IX. Repartição por categoria de veículos nas quatro Principais entradas de na Cidade de Faro**



Fonte: CCDR-Alg e Arquitráfego (2006)

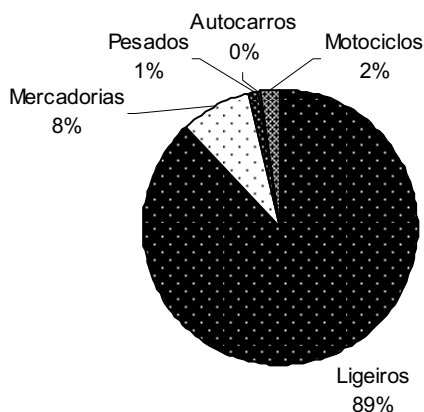
**Gráfico XVIII - Distribuição do tráfego total de entrada em Faro - Sábado.**



Fonte: CCDR-Alg e Arquitráfego (2006)

**Gráfico XIX - Repartição por categoria de veículos no total de entrada em Faro - Sábado.**

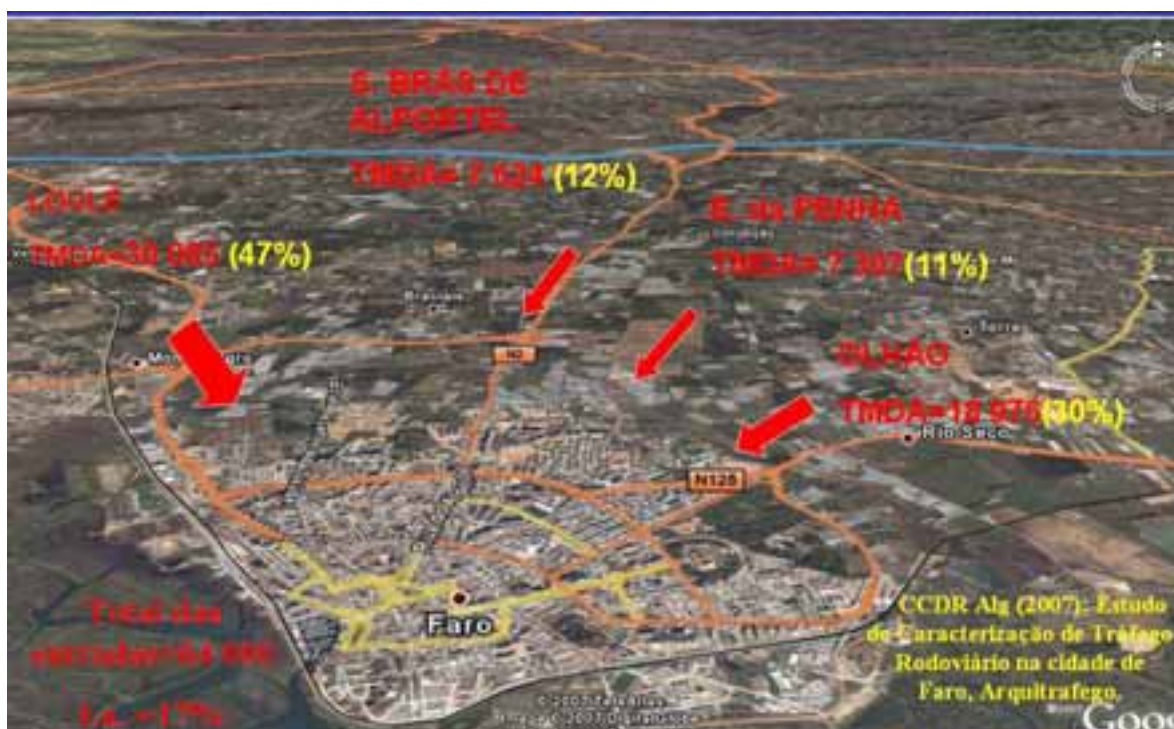
**Contagens de Tráfego - Sábado (30/09/06)**  
**(repartição por categoria de veículos - Total Entradas)**



Fonte: CCDR-Alg e Arquitráfego (2006)

Do estudo obteve-se dados importantes como seja o Tráfego Médio Diário Anual (TMDA) nas várias entradas bem como o tráfego de atravessamento.

Fig X. Peso relativo das várias entradas na cidade de Faro.



Fonte: Base de trabalho Google Earth

A porta mais carregada é a de Loulé com 47% seguida de Olhão com 30%. O tráfego pela EN2 e pela E. da Penha são semelhantes 12 e 11% respectivamente.

De realçar que três das entradas são controladas por rotundas e a quarta (Porta de S. Brás) por um sistema de semaforização.

O TMDA de entrada em Faro é de 64 000 uvle com um tráfego de atravessamento de 17%.

Os estudos de tráfego da antiga Junta Autónoma de Estradas e das Estradas de Portugal, E.P.E permitem-nos fazer a avaliação da evolução do Tráfego Médio Diário Anual (TMDA) de algumas secções de estradas próximas da cidade de Faro, como é o caso do IC4 (posto de contagem 799-U ao KM 98,85), da EN 125-10 (posto de contagem 803-C ao KM 1,40), da EN2 (posto de contagem 800-U ao KM 734,70) e da EN 125 (posto de contagem 802-P ao KM 109,95).

## **PLANO DE MOBILIDADE SUSTENTÁVEL FARO**

### **Relatório de Diagnóstico**

---

Os estudos de tráfego, que se desenvolveram em 1996, na EN 125-10 (entre o aeroporto e o entroncamento com a EN125) referem um TMDA motorizado de 12287 veículos. No período de 1996 a 2001, ocorreu um crescimento médio anual de tráfego motorizado de 3,5% que veio a aumentar, no seguinte período de 2001 a 2005, para 6,9% (ver quadro abaixo) devido ao tráfego de pesados, motociclos e ligeiros. O maior nº de passageiros que chega ao aeroporto de Faro e as dinâmicas de urbanização em torno de Montenegro, Gambelas e Praia de Faro estão directamente relacionadas com esta tendência. De referir que no 1º período registou-se uma diminuição do uso de velocípedes, tendência que se inverteu nos últimos anos.

Regista-se uma tendência de crescimento de TMDA no IC 4, na zona do Patacão, no período de 1995 a 2001, ocorreu um crescimento médio anual de tráfego motorizado de 8,5% e no seguinte período de 2001 a 2005, de 5,5% (ver quadro abaixo).

No caso da EN 2, a norte da cidade de Faro, regista-se uma tendência mais modesta de crescimento de TMDA no período de 1993 a 2001, ocorreu um crescimento médio anual de tráfego motorizado de 3,4% e no seguinte período de 2001 a 2005, de 2,5% (ver quadro abaixo).

Já no troço da EN 125, entre as cidades de Faro e Olhão, no período de 1990 a 2001, ocorreu um crescimento médio anual de tráfego motorizado de 5,0% mas no seguinte período de 2001 a 2005, ocorre um decréscimo de 1,9% (ver quadro abaixo). Este decréscimo está sobretudo relacionado com a diminuição de tráfego pesado e de mercadorias. O novo acesso Olhão-IP1 (inaugurado em Setembro de 2002) poderá ter contribuído para um desvio de tráfego motorizado, a par com desvios de tráfego para estradas municipais (devido ao congestionamento na passagem pela cidade de Faro), e a menores dinâmicas económicas nos últimos anos.

No caso do TMDA em ambas as entradas a nascente (porta de Olhão) e a poente (porta de Loulé) da cidade de Faro, no período entre 1995 e 2006, constatou-se um crescimento médio anual de tráfego motorizado de 4,1% (a partir de dados de CMF (1996) e de CCDR-Alg (2006)).

**PLANO DE MOBILIDADE SUSTENTÁVEL FARO**  
**Relatório de Diagnóstico**

No ano de 2005, a proporção dos automóveis ligeiros em relação ao total geral de TMDA é de cerca de 80% nestas secções de estradas analisadas. Desta forma, a utilização do meio de transporte privado motorizado é dominante nas deslocações internas e externas ao concelho devido à sua grande flexibilidade em termos espaciais e temporais.

**Quadro VI. Evolução do Tráfego Médio Diário Anual na EN 125-10 (acesso ao aeroporto)**

Nº de veículos por dia	EN 125-10 KM 1,40 (Posto 803-C)						
	1996	2001	2005	Varição 1996- 2001 %	Varição Média Anual 96-01 %	Varição 01-05 %	Varição Média Anual 01-05 %
VELOCÍPEDES S/ MOTOR	47	34	46	-27,7	-5,5	+35,3	+8,8
VELOCÍPEDES C/ MOTOR	268	203	257	-24,3	-4,9	+26,6	+6,7
<b>TOTAL VELOCÍPEDES (1)</b>	<b>315</b>	<b>237</b>	<b>303</b>	<b>-24,8</b>	<b>-5,0</b>	<b>+27,8</b>	<b>+7,0</b>
MOTOCICLOS	133	153	687	+15,0	+3,0	+349,0	+87,3
AUTOMÓVEIS LIGEIOS	10551	12457	14296	+18,1	+3,6	+14,8	+3,7
LIGEIOS MERCADORIAS	1244	1345	2476	+8,1	+1,6	+84,1	+21,0
<b>TOTAL LIGEIOS (2)</b>	<b>11928</b>	<b>13955</b>	<b>17459</b>	<b>+17,0</b>	<b>+3,4</b>	<b>+25,1</b>	<b>+6,3</b>
AUTOCARROS	168	254	553	+51,2	+10,2	+117,7	+29,4
<b>TOTAL PESADOS (3)</b>	<b>359</b>	<b>462</b>	<b>910</b>	<b>+28,7</b>	<b>+5,7</b>	<b>+97,0</b>	<b>+24,3</b>
<b>MOTORIZADOS [(2) + (3)]</b>	<b>12287</b>	<b>14417</b>	<b>18369</b>	<b>+17,3</b>	<b>+3,5</b>	<b>+27,4</b>	<b>+6,9</b>
<b>TOTAL GERAL [(1)+(2)+ (3)]</b>	<b>12602</b>	<b>14654</b>	<b>18672</b>	<b>+16,3</b>	<b>+3,3</b>	<b>+27,4</b>	<b>+6,9</b>
MERCADORIAS	1435	1543	2829	+7,5	+1,5	+83,3	+20,8

Fonte: elaboração a partir de JAE (1997), IEP (2003) e EP (2006)

## PLANO DE MOBILIDADE SUSTENTÁVEL FARO

### Relatório de Diagnóstico

Quadro VII. Evolução do Tráfego Médio Diário Anual no IC4 (zona do Patacão)

Nº de veículos por dia	IC4 KM 98,85 (Zona do Patacão)						
	Posto 799-U*						
	1995	2001	2005	Varição 95-01 %	Varição Média Anual 95-01 %	Varição 01-05 %	Varição Média Anual 01-05 %
VELOCÍPEDES S/ MOTOR	50	53	26	+6,0	+1,0	-50,9	-12,7
VELOCÍPEDES C/ MOTOR	423	264	172	-37,6	-6,3	-34,8	-8,7
<b>TOTAL VELOCÍPEDES (1)</b>	<b>473</b>	<b>317</b>	<b>198</b>	<b>-33,0</b>	<b>-5,5</b>	<b>-37,5</b>	<b>-9,4</b>
MOTOCICLOS	282	252	408	-10,6	-1,8	+61,9	+15,5
AUTOMÓVEIS LIGEIOS	19604	31267	41302	+59,5	+9,9	+32,1	+8,0
LIGEIOS MERCADORIAS	5022	6588	5969	+31,2	+5,2	-9,4	-2,4
<b>TOTAL LIGEIOS (2)</b>	<b>24908</b>	<b>38107</b>	<b>47679</b>	<b>+53,0</b>	<b>+8,8</b>	<b>+25,1</b>	<b>+6,3</b>
AUTOCARROS	301	389	338	+29,2	+4,9	-13,1	-3,3
<b>TOTAL PESADOS (3)</b>	<b>1768</b>	<b>2166</b>	<b>1506</b>	<b>+22,5</b>	<b>+3,8</b>	<b>-30,5</b>	<b>-7,6</b>
<b>MOTORIZADOS [(2) + (3)]</b>	<b>26676</b>	<b>40273</b>	<b>49185</b>	<b>+51,0</b>	<b>+8,5</b>	<b>+22,1</b>	<b>+5,5</b>
<b>TOTAL GERAL [(1)+(2)+(3)]</b>	<b>27149</b>	<b>40590</b>	<b>49383</b>	<b>+49,5</b>	<b>+8,3</b>	<b>+21,7</b>	<b>+5,4</b>
MERCADORIAS	6483	8358	7132	+28,9	+4,8	-14,7	-3,7

\* Neste posto de tráfego não ocorreram contagens em 1996.

Fonte: elaboração a partir de JAE (1996), IEP (2003) e EP (2006)

Fig XI. Localização dos postos de contagem



Fonte: EP (2006)

**PLANO DE MOBILIDADE SUSTENTÁVEL FARO**  
**Relatório de Diagnóstico**

**Quadro VIII. Evolução do Tráfego Médio Diário Anual na EN 2 (Norte de Faro)**

Nº de veículos por dia	EN2 KM 734,70 (Norte Faro) Posto 800-U*						
	1993	2001	2005	Varição 93-01 %	Varição Média Anual 93-01 (%)	Varição 01-05 %	Varição Média Anual 01-05 (%)
VELOCÍPEDES S/ MOTOR	64	75	42	+17,2	+2,1	-44,0	-11,0
VELOCÍPEDES C/ MOTOR	460	286	208	-37,8	-4,7	-27,3	-6,8
<b>TOTAL VELOCÍPEDES (1)</b>	<b>524</b>	<b>361</b>	<b>250</b>	<b>-31,1</b>	<b>-3,9</b>	<b>-30,7</b>	<b>-7,7</b>
MOTOCICLOS	149	168	163	+12,8	+1,6	-3,0	-0,8
AUTOMÓVEIS LIGEIOS	8283	10180	11393	+22,9	+2,9	+11,9	+3,0
LIGEIOS MERCADORIAS	1632	2383	2657	+46,0	+5,8	+11,5	+2,9
<b>TOTAL LIGEIOS (2)</b>	<b>10064</b>	<b>12731</b>	<b>14213</b>	<b>+26,5</b>	<b>+3,3</b>	<b>+11,6</b>	<b>+2,9</b>
AUTOCARROS	60	60	61	0,0	0,0	+1,7	+0,4
<b>TOTAL PESADOS (3)</b>	<b>501</b>	<b>700</b>	<b>571</b>	<b>+39,7</b>	<b>+5,0</b>	<b>-18,4</b>	<b>-4,6</b>
<b>MOTORIZADOS [(2) + (3)]</b>	<b>10565</b>	<b>13431</b>	<b>14784</b>	<b>+27,1</b>	<b>+3,4</b>	<b>+10,1</b>	<b>+2,5</b>
<b>TOTAL GERAL [(1)+(2)+ (3)]</b>	<b>11089</b>	<b>13792</b>	<b>15034</b>	<b>+24,4</b>	<b>+3,0</b>	<b>+9,0</b>	<b>+2,3</b>
MERCADORIAS	2071	3016	3162	+45,6	+5,7	+4,8	+1,2

\* Neste posto de tráfego não ocorreram contagens em 1995 e em 1996 e as de 1993 foram realizadas no posto 800-C localizado ao KM 737,00.

Fonte: elaboração a partir de JAE (1994), IEP (2003) e EP (2006)

**Quadro IX. Evolução do Tráfego Médio Diário Anual na EN 125 (Faro-Olhão)**

Nº de veículos por dia	EN 125 KM 109,9 (Posto 802-P)						
	1990	2001	2005	Varição 90-01 %	Varição Média Anual 90-01 (%)	Varição 01-05 %	Varição Média Anual 01-05 (%)
VELOCÍPEDES S/ MOTOR	75	147	99	+96,0	+8,7	-32,7	-8,2
VELOCÍPEDES C/ MOTOR	2	550	318	+27400,0	+2490,9	-42,2	-10,6
<b>TOTAL VELOCÍPEDES (1)</b>	<b>77</b>	<b>697</b>	<b>417</b>	<b>+805,2</b>	<b>+73,2</b>	<b>-40,2</b>	<b>-10,1</b>
MOTOCICLOS	919	212	245	-76,9	-7,0	+15,6	+3,9
AUTOMÓVEIS LIGEIOS	15301	21685	21429	+41,7	+3,8	-1,2	-0,3
LIGEIOS MERCADORIAS	884	5.240	4021	+492,8	+44,8	-23,3	-5,8
<b>TOTAL LIGEIOS (2)</b>	<b>17104</b>	<b>27137</b>	<b>25695</b>	<b>+58,7</b>	<b>+5,3</b>	<b>-5,3</b>	<b>-1,3</b>
AUTOCARROS	209	174	132	-16,7	-1,5	-24,1	-6,0
<b>TOTAL PESADOS (3)</b>	<b>1338</b>	<b>1406</b>	<b>707</b>	<b>+5,1</b>	<b>+0,5</b>	<b>-49,7</b>	<b>-12,4</b>
<b>MOTORIZADOS [(2) + (3)]</b>	<b>18442</b>	<b>28543</b>	<b>26402</b>	<b>+54,8</b>	<b>+5,0</b>	<b>-7,5</b>	<b>-1,9</b>
<b>TOTAL GERAL [(1)+(2)+ (3)]</b>	<b>18519</b>	<b>29240</b>	<b>26819</b>	<b>+57,9</b>	<b>+5,3</b>	<b>-8,3</b>	<b>-2,1</b>
MERCADORIAS	2007	6469	4594	+222,3	+20,2	-29,0	-7,3

Nota: Neste posto de tráfego não ocorreram contagens em 1993, 1995 e 1996, pelo que se apresenta as de 1990.

Fonte: elaboração a partir de JAE (1991), IEP (2003) e EP (2006)

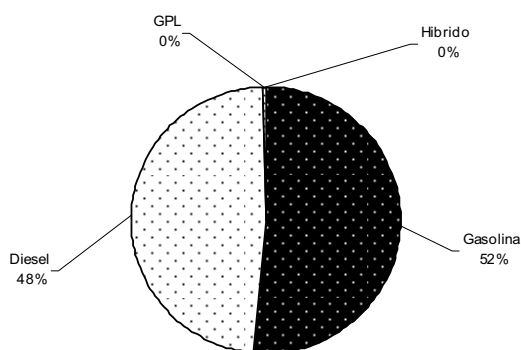
### 5.1.3. Breve Caracterização do parque automóvel

Os dados da caracterização do parque automóvel dizem respeito exclusivamente ao inquérito efectuado no “*Estudo de Caracterização de Tráfego Rodoviário na Cidade de Faro*”.

#### Distribuição por Tipo de Combustível e Cilindrada

Apresenta-se no gráfico seguinte a distribuição por tipo de combustível utilizado pelos veículos inquiridos.

**Gráfico XX - Inquéritos de Tráfego em Faro (dias 11 e 14/10/2006)**  
**(Análise da Distribuição por tipo de Combustível)**

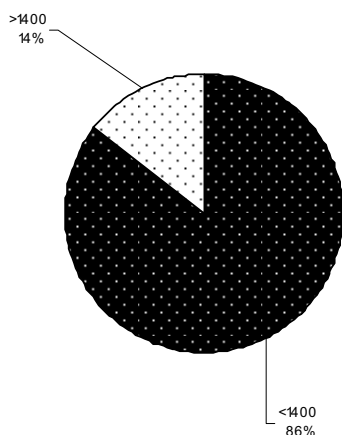


Fonte: CCDR-Alg e Arquitráfego (2006)

O número de veículos que utiliza Gasolina e Diesel é muito próximo, 52% e 48% respectivamente. Os veículos movidos a Gás de Petróleo Liquefeito e os Híbridos são praticamente inexistentes (2 ou 3 veículos que não têm expressão em termos de %).

Apresenta-se nos gráficos seguintes a distribuição das cilindradas em Gasolina e Diesel, respectivamente, dos veículos inquiridos.

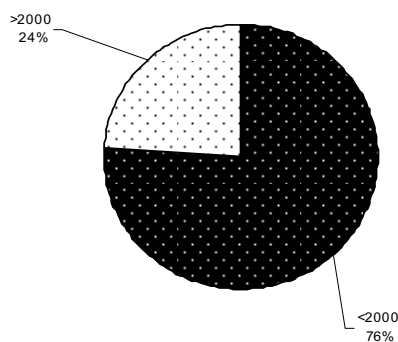
**Gráfico XXI - Inquéritos de Tráfego em Faro (dias 11 e 14/10/2006)**  
**(Análise da Distribuição das Cilindradas de Gasolina)**



Fonte: CCDR-Alg e Arquitráfego (2006)

Em relação à distribuição de cilindradas, dos veículos movidos a gasolina, podemos concluir que a realidade não é má, visto termos uma percentagem pequena (14%) de veículos com cilindradas superiores a 1400.

**Gráfico XXII - Inquéritos de Tráfego em Faro (dias 11 e 14/10/2006)**  
**(Análise da Distribuição das Cilindradas de Diesel)**



Fonte: CCDR-Alg e Arquitráfego (2006)

Nos veículos movidos a Diesel a distribuição das cilindradas é significativamente mais prejudicial do Ambiente que os veículos movidos a Gasolina.

## 5.2 REDE VIÁRIA NA FREGUESIA DE MONTENEGRO

A freguesia de Montenegro é constituída por três núcleos urbanos: Montenegro, Gambelas e praia de Faro.

Devido à falta de dados sobre a povoação de Montenegro e Gambelas apenas se faz uma caracterização muito sumaria.

O acesso à praia de Faro (rodoviário e pedonal) à ilha de Faro faz-se exclusivamente através de uma ponte. Essa ponte tem largura apenas para um sentido de circulação automóvel. As saídas e entradas são controladas por um sistema de semaforização.

**Fig XII. Acesso rodoviário/pedonal à praia de Faro**



Fonte: Base de trabalho Google Earth

A circulação na praia de Faro tem apenas uma rua ao longo de toda a povoação.

Na época balnear formam-se filas de entrada e saída levando frequentemente os condutores a fazerem um percurso que normalmente leva 5 minutos em uma hora.

**Fig XIII. Praia de Faro**



Praia de Faro



Praia de Faro - Fila de entrada em Julho de 2007

**Quadro X. Quadro comparativo da lotação dos veículos automóveis (dias 7,8 e 9 de Junho de 2002)**

		7 Junho 2002 (6ª feira)		8 Junho 2002 (Sábado)		9 Junho 2002 (Domingo)	
		Entrada	Saída	Entrada	Saída	Entrada	Saída
Automóvel	Pessoas	2807	2680	5124	4983	8049	7870
	Veículos	1641	1567	2397	2310	3570	3488
	Ocupação	<b>1,71</b>	<b>1,71</b>	<b>2,14</b>	<b>2,16</b>	<b>2,25</b>	<b>2,26</b>
Motociclo	Pessoas	128	112	204	173	326	288
	Veículos	105	93	152	134	240	216
	Ocupação	<b>1,22</b>	<b>1,20</b>	<b>1,34</b>	<b>1,29</b>	<b>1,37</b>	<b>1,33</b>

Fonte: Extraído de Viegas (2003)

O Domingo é o dia em que se verifica maior circulação de pessoas com destino à praia de Faro. Constatou-se que a lotação dos veículos mais frequente é de 2 passageiros (com excepção de Sexta-feira, onde ocorrem mais veículos com 1 passageiro).

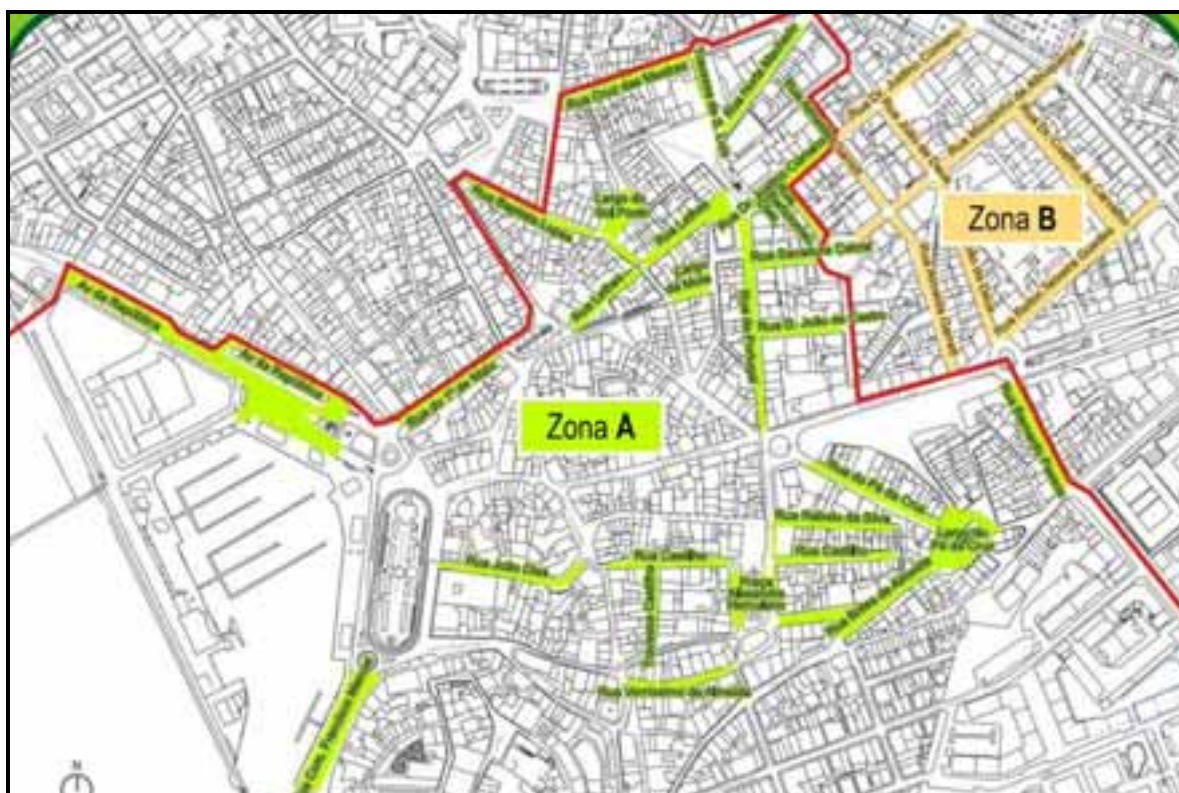


Parque de Estacionamento Pago: Parque da Pontinha (608 lugares), Parque do Largo do Campo da Feira (112 lugares) e Parque do Mercado Municipal (440 lugares). Num futuro próximo teremos também o Parque das Mouras Velhas (com 218 lugares e que neste momento encontra-se em fase de prospecção Arqueológica) e o Parque junto às piscinas municipais (com 236 lugares e em fase de abertura de concurso).

### **Estacionamento Pago na Via Pública**

O estacionamento pago na via Pública é constituído por duas Zonas denominadas de Zona A e Zona B.

**Fig XV. Estacionamento Pago na Via Pública (baixa de Faro)**



Fonte: CMF

## **PLANO DE MOBILIDADE SUSTENTÁVEL FARO**

### **Relatório de Diagnóstico**

---

As duas Zonas são contíguas, ambas localizadas no Centro da Cidade de Faro. A zona A, de maior área, localiza-se na parte da cidade que tem as maiores densidades de Serviços e Comércio.

No que diz respeito às regras de funcionamento do estacionamento pago tem-se que:  
O estacionamento é pago nos dias úteis das 9:00 às 19:00 horas e aos Sábados das 9:00 às 13:00 horas. Domingos e feriados é grátis.

As duas áreas têm tarifários diferentes:

**Quadro XI. Tarifário das Zonas A e B**

<b>Duração</b>	<b>Zona A (tarifário)</b>	<b>Zona B (tarifário)</b>
30 minutos	€ 0,3	€ 0,2
1 hora	€ 0,7	€ 0,4
2 horas	€ 1,6	€ 0,9
3 horas	€ 2,9	€ 1,6

O valor mínimo na Zona A é de € 0,3 e na Zona B é de € 0,2.

## PLANO DE MOBILIDADE SUSTENTÁVEL FARO

### Relatório de Diagnóstico

---

No quadro XII apresenta-se a capacidade das Zonas A e B na Via Pública.

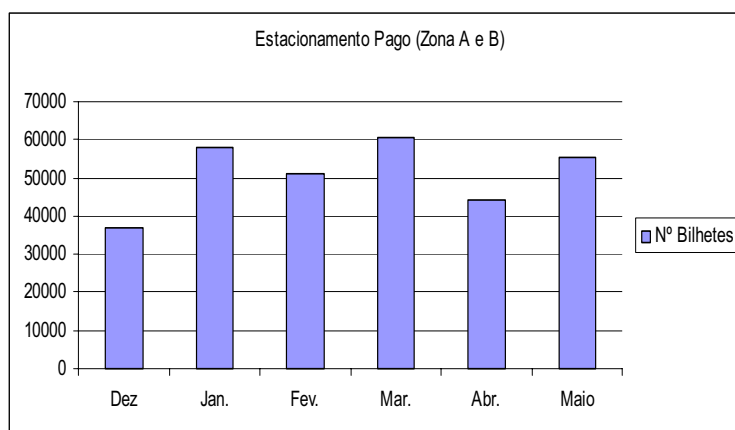
**Quadro XII. Lugares de estacionamento pago por Zona e por Rua.**

<b>Zona A</b>	<b>Lugares de Estacionamento Pagos</b>
Avenida da República	104
Rua Almeida Garrett	5
Rua Bartolomeu Dias	9
Rua Batista Lopes	24
Rua Bernardo Passos	11
Rua Brites de Almeida	42
Rua Castilho	32
Rua Com. Francisco Manuel	0
Rua Cruz das Mestras	13
Rua D. João de Castro	12
Rua Dr. Justino Cúmano	10
Rua de Portugal	29
Rua do Pé da Cruz	21
Rua do 1º de Maio	11
Rua Horta Machado	25
Rua João Dias	11
Rua Lethes	42
Rua Rebelo da Silva	12
Rua Sacadura Cabral	9
Rua Veríssimo de Almeida	14
Travessa Castilho	7
Travessa de Sº Luís	13
Largo da Mota	11
Largo do Pé da Cruz	31
Largo do Sol Posto	19
Praça Alexandre Herculano	36
<b>Total da Zona A</b>	<b>553</b>
<b>Zona B</b>	<b>Lugares de Estacionamento Pagos</b>
Rua Almeida Garrett	30
Rua Dr. Coelho de Carvalho	41
Rua Dr. Justino Cúmano	22
Rua João de Deus	54
Rua Mouzinho de Albuquerque	20
Rua Reitor Teixeira Guedes	20
<b>Total da Zona B</b>	<b>187</b>

Tem-se um total de 740 lugares de estacionamento pagos na via pública.

**Procura de estacionamento nas zonas A e B.**

**Gráfico XXIII - Bilhetes comprados no estacionamento da Zona A e Zona B**



Fonte: Produção própria com base em dados fornecidos pela CMF

Esta nova política de estacionamento, no centro da Cidade de Faro, entrou em funcionamento em Dezembro de 2006 e desde aí o número de bilhetes ronda os 50 000 por mês com pico em Março com 60 000 bilhetes comprados. A duração média de estacionamento, das duas zonas, ronda os 50 minutos.

Fazendo uma avaliação qualitativa podemos concluir que:

- Nas vias com estacionamento pago não existe, praticamente, estacionamento ilegal;
- Nas Franjas da Zona A e B existe uma percentagem grande de estacionamento ilegal. Os principais afectados são os peões devido ao estacionamento ilegal em cima dos passeios (os quais por sua vez já são na sua maioria estreitos).
- No centro da cidade verifica-se que os utilizadores tendem a evitar os lugares pagos o que tem provocado a existência de estacionamento ilegal (Figura XVI).

## PLANO DE MOBILIDADE SUSTENTÁVEL FARO

### Relatório de Diagnóstico

---

- Verifica-se, em geral, o uso e o “abuso” excessivo por parte dos condutores do espaço público.
- Estima-se que os novos parques venham colmatar uma parte da carência de lugares mas não irão resolver o problema (afinal o P. das Mouras velhas é pago e neste momento as zonas de estacionamento pago não se encontram com uma ocupação de 100%).

**Fig XVI. Estacionamento em Faro**

 <p><b>Rua de Portugal, estacionamento proibido.</b></p>	 <p><b>Rua Horta Machado, estacionamento ilegal 2</b></p>
<p><b>Zona A de Parómetros com lugares vazios (Rua Horta Machado).</b></p> 	<p><b>Largo das Mouras Velhas, estacionamento não organizado.</b></p> 

Estas quatro fotos foram tiradas num dia de semana em zonas muito próximas. Como se pode verificar a zona dos parquímetros tem lugares vazios mas nos espaços próximos existe estacionamento ilegal. De referir que no largo das Mouras Velhas vai surgir um novo parque de estacionamento subterrâneo pago com dois pisos com capacidade para cerca de duas centenas e meia de lugares.

### **5.3.2. Estacionamento na freguesia de Montenegro**

#### **Estacionamento na Praia de Faro.**

Não havendo valores a cerca da capacidade de oferta e da procura considera-se que as seguintes fotos dão uma ideia, ainda que qualitativa, da ilegalidade de estacionamento na ilha de Faro. Na realidade o que observa nas fotos estende-se a quase toda a ilha na época estival.

Nestes últimos anos a procura da ilha supera a sua capacidade de parqueamento a ponto de se deixar os veículos antes da ponte de acesso. O peão é sem dúvida o principal afectado pela falta de espaço. Há no entanto que equacionar e racionalizar este espaço exíguo. O desajuste da oferta à procura é notório.

**Fig XVII. Praia de Faro (problemas relacionados com a ilegalidade do estacionamento).**



**(1) Praia de Faro - Estacionamento em cima da passadeira.**



**(2) Praia de Faro - Obstrução total do passeio.**



**(3) Praia de Faro - Passagem insuficiente para os peões.**



**(4) Praia de Faro - Estacionamento totalmente em cima do passeio.**

## **6. CARACTERIZAÇÃO DOS MODOS SUAVES**

### **6.1 CICLOVIAS**

Actualmente, na cidade de Faro, não existe praticamente ciclovias.

No entanto está em fase de construção a Ecovia litoral do Algarve. Esta ecovia ligará o Cabo de São Vicente a Vila Real de Santo António (ao longo de toda a faixa litoral do Algarve), atravessando 12 dos 16 municípios do Algarve.

Vai ter uma extensão de 214 Km com troços distintos (troços segregados e troços partilhados) e o investimento ronda os três milhões de euros.

**Fig XVIII. Parte do traçado da Ecovia Litoral do Algarve**



Fonte: Algarve Digital 2007

A Ecovia Litoral do Algarve passa no Concelho de Faro, na freguesia de Montenegro e segue para a cidade de Faro. De poente para nascente faz a ligação do Concelho de Loulé ao Concelho de Olhão passando pelo de Faro

**Fig XIX. A Ecovia do Algarve- Troço de Faro**



Fonte: Algarve Digital 2007

A Ecovia, no sentido poente Nascente, entra no Concelho de Faro pelo Ludo, atravessa Gambelas, passa perto da ponte de Marchil e segue um percurso quase paralelo à linha de Caminho de Ferro. A Ecovia Litoral no Concelho de Faro está na fase de Adjudicação da Concepção/Construção.

## **6.2 ESPAÇOS PEDONAIS**

Ao longo do séc. XX, a massificação do automóvel determinou um paradigma de intervenção na cidade orientado para a provisão de transporte rodoviário que pôs no topo da hierarquia de acesso este meio de transporte, influenciando a organização do espaço urbano e a tipologia dos arruamentos.

Este paradigma, já convencional em face do actual paradigma da sustentabilidade, dava maior atenção e prioridade aos veículos motorizados privados e à sua fluidez, às deslocações de longo curso (muitas vezes ignorando as deslocações locais, dentro de uma determinada zona), ignorava frequentemente os peões e bicicletas (em estudos de tráfego<sup>13</sup>), os arruamentos eram focalizados como uma artéria em movimento, as avaliações eram pensadas em termos de custos e benefícios dos utilizadores de estradas (ou seja, tempo poupado pelos condutores ou passageiros), dava ênfase à abordagem ‘predizer e prover’ o território com infra-estruturas viárias baseada na procura prevista, assumia uma separação entre peões e veículos, promovendo passagens de peões, passagens subterrâneas, barreiras para impedir os peões de atravessar a estrada (Marshall, 2001).

É neste contexto que a cidade desenvolvida até às primeiras décadas do séc. XX teve de ser reorganizada em função do tráfego automóvel. A tipologia das ruas centenárias, caracterizadas pela sua tortuosidade, passa a considerar um canal privilegiado para o tráfego automóvel e o restante espaço fica vocacionado para o peão, em geral, faixas estreitas. Assim os espaços pedonais da Vila-Adentro, da cidade do séc. XVII (interior à muralha seiscentista) e dos espaços urbanos desenvolvidos até à 1ª circunvalação correspondem a passeios exíguos que não se configuram como uma rede, não sendo corredores agradáveis e acessíveis para todos.

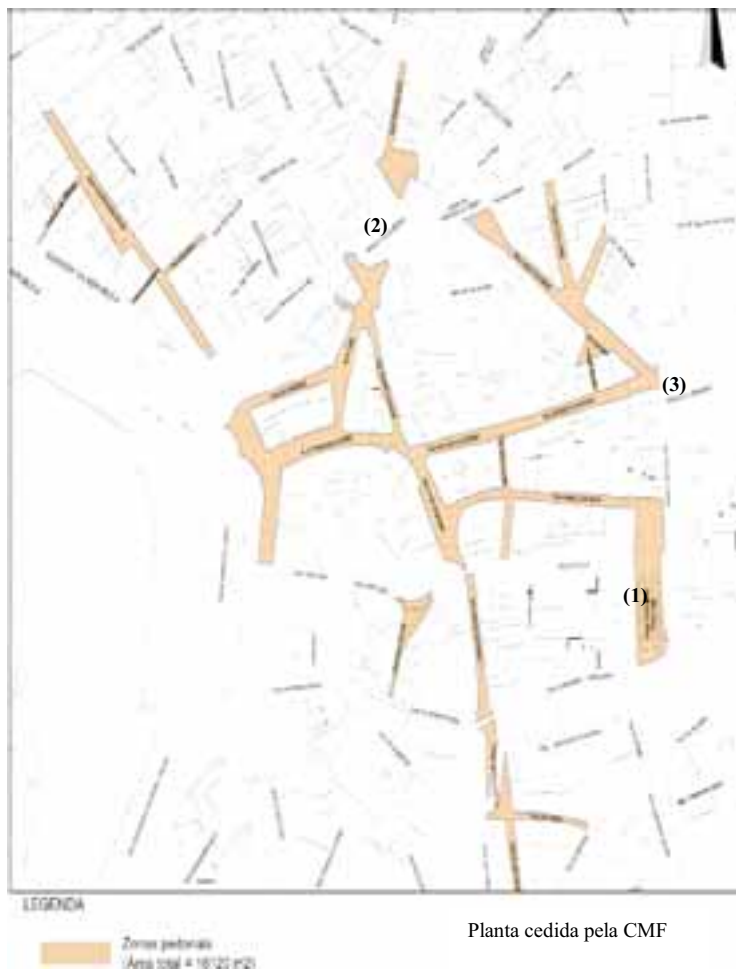
No entanto, no centro urbano comercial, o município tem desenvolvido projectos de requalificação urbana que promoveram a qualidade dos espaços pedonais que já se configuram em rede, sendo corredores contínuos, confortáveis, seguros e atractivos, em que se potenciou a acessibilidade para todos<sup>14</sup>(Figura XX).

---

<sup>13</sup> Assim se justifica a ausência de estudos de tráfego pedestre nas zonas urbanas no concelho de Faro. É disso exemplo o Estudo de Circulação e Estacionamento da Cidade de Faro desenvolvido em 1996.

<sup>14</sup> Não são plenamente acessíveis para todos já que o pavimento em calçada não é cómodo para as pessoas em cadeiras de rodas, o rebaixamento dos lancis limítrofes às passadeiras tem inclinações normalmente muito superiores às recomendadas pela legislação específica, impossibilitando a autonomia aos deficientes motores, existem balizadores esféricos que pela sua dimensão não são perceptíveis pelos invisuais, não existe semaforização sonora nas passadeiras. No entanto existe um corredor livre de obstáculos o que potencia a acessibilidade para todos.

Fig XX. Rede de espaços pedonais na Baixa de Faro



(1) Largo da Alagoa



(2) Largo da Palmeira



(3) Largo da Pontinha

## **PLANO DE MOBILIDADE SUSTENTÁVEL FARO**

### **Relatório de Diagnóstico**

---

Com o advento do automóvel construiu-se a estrada de Circunvalação que foi determinante no processo de expansão em coroas. Em 1945, a cidade apresentava uma área urbana compacta até este eixo viário (com excepção das zonas correspondentes ao actual Largo de S. Francisco, Horta do Ferragial, Escolas primárias do Carmo e de S. Luís) e existia alguma urbanização ao longo da Av. 5 de Outubro em direcção ao Liceu, da então Estrada de S. Luís, da Estrada de S. Brás em direcção a Alto Rodes e da Estrada da Sra. da Saúde ((Figura XXI). O perfil transversal destes eixos viários considerava uma faixa de rodagem com duas vias ladeadas por passeios com cerca de 1,50 metros. No entanto, existem pontualmente estreitamentos, o que compromete os desejáveis padrões de acessibilidade para todos.

**Fig XXI.** Planta da cidade de Faro em 1945



Fonte: extraído de Lemos (2004)

O Ante Plano Geral de Urbanização de Faro, de autoria do Arqº João Aguiar, apresentado e aprovado pela Câmara Municipal de Faro, em 2 de Junho de 1945, já apresenta como grande objectivo o ordenamento do trânsito urbano, seguindo o paradigma acima referido de prover o território com infra-estruturas, indutor da destruição de zonas históricas para garantir uma rede viária de grande capacidade. Este Plano não foi inteiramente implementado mas considera-se que influenciou a expansão urbanística. Foi revisto em Dezembro de 1963 onde se propôs a 2ª

circunvalação (actual Av. da Gulbenkian, inaugurada em 1980), uma reestruturação viária interna à cidade, a localização de equipamentos sociais, a protecção e conservação das construções notáveis e o arranjo urbanístico de áreas residenciais localizadas no Alto Rodes e na Penha.

Esta revisão do Plano também não foi concretizada mas resultou influenciadora dos arranjos urbanísticos de S. Luís (1966) e da Penha (1967) e da pedonalização da Baixa de Faro, como foi o caso da Rua de Santo António, D. Francisco Gomes, Tenente Valadim, parte das Ruas Ivens e 1º de Dezembro, Travessa Rebelo da Silva e Largo e Travessa do Bouzela, concluídas em 1969 (Lemos, 2004). A sequente expansão urbana, na década de 70 do séc. XX, foi feita de uma forma desordenada ao sabor dos interesses privados.

No início da década de 80 é desenvolvido o Plano Geral de Urbanização da cidade de Faro pelo Arqº Tomás Taveira, de teor funcionalista e expansionista (previa uma população de 100.000 habitantes no ano de 2000), já configurava o eixo urbano Faro-Montenegro-Gambelas e propunha uma nova variante a norte de Faro, um novo acesso ao porto comercial e uma interface rodo-ferroviária a poente da cidade. Não foi aprovado mas determinou a urbanização na envôlência da 2ª circunvalação (ex. Carreira de Tiro e a zona da Escola Neves Junior), no Alto de Sto António, no Montenegro e Gambelas, sobretudo ao longo dos eixos viários, bem como a construção da Av. Almeida Carrapato, os arruamentos da Carreira de Tiro, a estrada de acesso ao Campus de Gambelas e alguns arruamentos do Montenegro. A tipologia destes arruamentos já contempla passeios mais largos com cerca de 2,0-2,50 metros, mas registam-se estrangulamentos.

Na década de 90 consolidam-se grandes infra-estructuras de transporte como a circular sul (1998) que liga a rotunda de Olhão com o Largo de S. Francisco e a construção do parque de estacionamento no Largo de S. Francisco (1997). Foi desenvolvido o Estudo de Circulação e Estacionamento da cidade de Faro para ordenar o tráfego viário na cidade. Neste estudo faz-se alusão à circulação pedonal (Figura XXII) sem se concretizarem estudos de fluxos. Não se apresenta estruturada em rede e os arruamentos convergentes para o Hospital Distrital de Faro e o Campus da Penha da Universidade do Algarve não são considerados (por exemplo, a partir

do Largo Dr. Francisco Sá Carneiro, o eixo formado pela Rua dos Bombeiros Portugueses, Largo de S. Luís, Estrada da Penha).

Em face da massificação do automóvel, de acordo com os Censos Demográficos, ocorre uma diminuição do meio de transporte pedonal. Tal deriva de causas culturais e físicas que os cidadãos têm que enfrentar na sua vida quotidiana: uma cultura que prestigia quem se desloca de automóvel e que absorve o espaço dos peões (ex. estacionamento em cima de passeios), um desenho urbano que promove as distâncias entre actividades e um espaço público projectado essencialmente para uma adequada fluidez do tráfego viário. Este ambiente rodoviário (cheio de obstáculos) dificulta o quotidiano de todas as pessoas.

Apesar da remodelação dos espaços pedonais da Baixa de Faro, existe sistematicamente uma falta de articulação dos espaços pedonais nas restantes zonas da cidade que são caracterizados por não se configurarem como uma rede e não são corredores contínuos, confortáveis, seguros, atractivos e acessíveis para todos. Os peões vêm-se sistematicamente obrigados a circular pela faixa de rodagem perante a grande quantidade de obstáculos existentes nos passeios.

As constantes barreiras urbanísticas que se encontram ao longo dos espaços pedonais, para além das barreiras arquitectónicas e as que existem nos meios de transporte, levam a que as pessoas com deficiência enfrentem discriminação e exclusão social.

De acordo com os Censos Demográficos 2001, no Concelho de Faro existem 3566 pessoas com alguma deficiência (889 com deficiência visual e 878 com deficiência motora) (INE, 2002). Mas a questão das barreiras físicas também interessa a outras pessoas com mobilidade reduzida, como é o caso das crianças (14% da população) e dos idosos (19%).

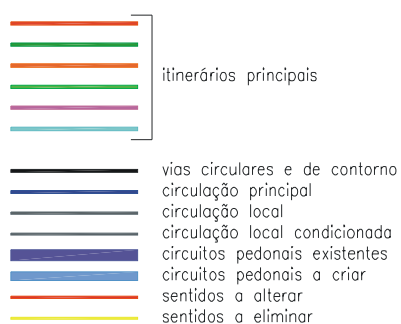
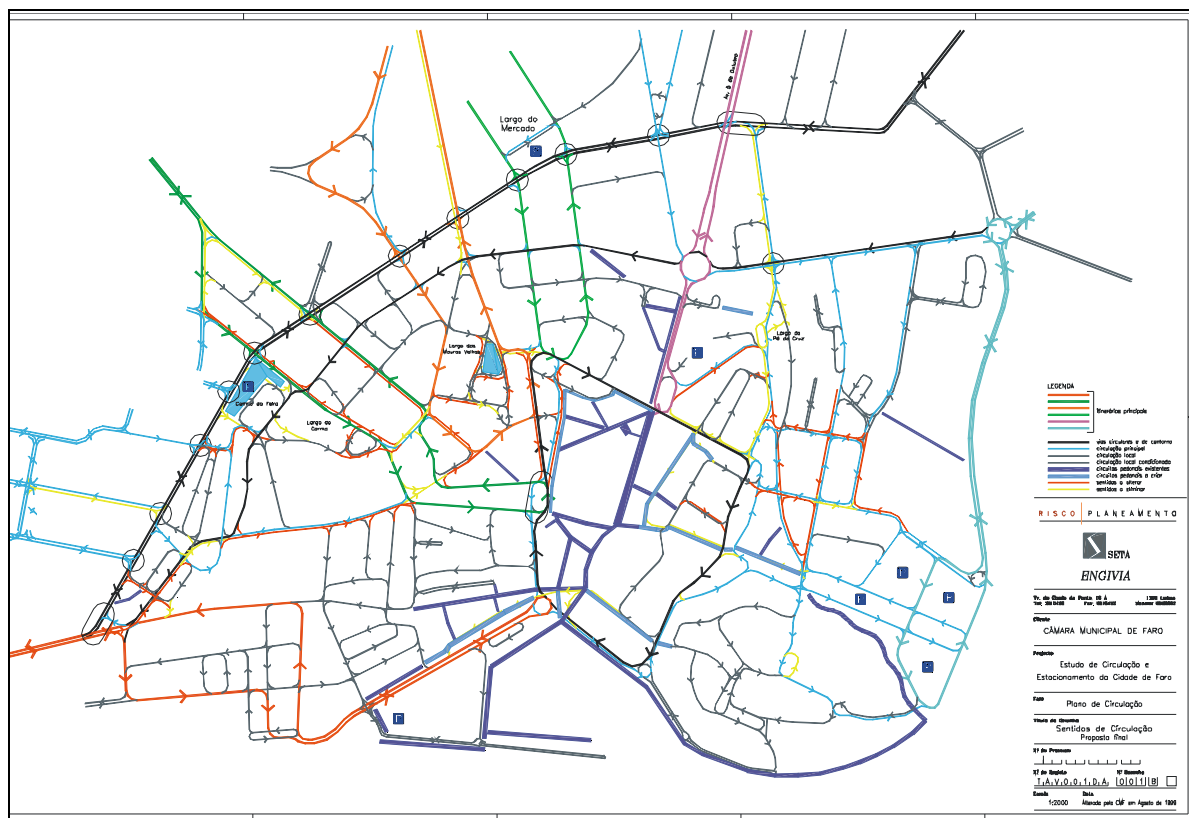
Nas últimas décadas tem-se defendido um novo modo de participação da pessoa com deficiência na sociedade, que promove a inclusão social. Neste novo modelo social dá-se ênfase aos direitos humanos e à igualdade de oportunidades de todos os cidadãos e, para efeitos da sua concretização, focaliza-se nas acções e não nas deficiências, ou seja, nas barreiras do

## PLANO DE MOBILIDADE SUSTENTÁVEL FARO

### Relatório de Diagnóstico

meio ambiente que dificultam ou incapacitam a inclusão do cidadão portador de deficiência na sociedade.

**Fig XXII. Circulação pedonal do Estudo de Circulação e Estacionamento da cidade de Faro (1999)**



Fonte: extraído de Lemos (2004)

Esta perspectiva da equidade social levou ao surgimento de uma nova abordagem do conceito de acessibilidade que reflecte em termos gerais a capacidade das pessoas chegarem aos serviços de que necessitam. Esta capacidade deve ser estendida a todas as pessoas, entendendo-

se por “acessibilidade para todos” o projectar e o garantir autonomia, segurança e conforto na arquitectura, urbanismo, transporte e comunicação para o maior número possível de pessoas, de acordo com a diversidade de conhecimentos antropométricos existentes (Jalf Access, 2001).

Em termos gerais, os actuais espaços pedonais da cidade de Faro, de Montenegro e Gambelas e da Praia de Faro não garantem fluidez aos peões, não se tem garantido uma largura mínima livre de qualquer obstáculo (para permitir a passagem de qualquer pessoa), a maioria dos passeios e separadores centrais não estão convenientemente rebaixados nas zonas das passeiras, as rampas não têm inclinações suaves (da ordem dos 6%), os passeios não se encontram bem conservados e limpos, não existe sinalização táctil para invisuais (Figuras XXIII e XXIV). O mobiliário urbano, como semáforos, postes de sinalização, bancos de sentar, cabinas telefónicas, fontes públicas, papeleiras, quiosques, entre outros, encontra-se desorganizado em determinadas zonas.

No caso dos edifícios a acessibilidade implica que as habitações possuam determinadas características para o livre acesso de todos, como por exemplo, corredores mais largos, portas mais largas, existência de espaços suficientes para cadeiras de rodas, elevadores para todos, pisos anti-derrapantes, interruptores baixos, casas de banho acessíveis a cadeiras de rodas, corrimãos adequados, barras de apoio nas casas de banho e nos elevadores, mesas que encaixam cadeiras de rodas, entre outros. A grande maioria dos edifícios públicos ainda não é acessível para todos, não obstante a obrigatoriedade legal.

As barreiras de transporte são as que existem nos meios de transporte e nas instalações associadas, tais como, terminais e estações. Os meios de transporte acessíveis (ex. autocarro) devem ser dotados de piso rebaixado, corrimãos adequados, ter assentos reservados aos deficientes e idosos e, se necessário, disporem de elevadores que permitam o acesso de cadeiras de rodas. Somente 3 Minibus na cidade de Faro têm estas condições e os terminais rodoviário e ferroviário não são plenamente acessíveis.

## PLANO DE MOBILIDADE SUSTENTÁVEL FARO

### Relatório de Diagnóstico

---

Fig XXIII. Exemplos de barreiras físicas na cidade de Faro.



Rua Filipe Alistão – Passeios estreitos



Estrada de São Luís – Estacionamento abusivo e pinos de pequena dimensão imperceptíveis pelos invisuais



Praça dos Bombeiros de Faro – Separadores centrais não rebaixados



Largo da Alagoa – Balizadores esféricos imperceptíveis pelos invisuais



Estrada de São Luís – Tapumes obstruindo o espaço pedonal sem oferecer alternativa à passagem de peões



Largo da Pontinha – Rebaixamento de lancil com 20% de inclinação, inacessível às pessoas em cadeiras de rodas



Largo de S. Luís – Ausência de rebaixamento de lancil na zona da passadeira, inacessível às pessoas em cadeiras de rodas

**Fig XXIV. Exemplos de barreiras físicas na freguesia do Montenegro**



Gambelas – Ausência de rebaixamento de lancil



Gambelas – Ausência de corredor livre de obstáculos



Gambelas – Estacionamento ilegal



Praia de Faro – Passeios estreitos, sem rampas de acesso



Praia de Faro – Floreiras em passeios estreitos



Montenegro – Passeios estreitos



Montenegro – Estacionamento ilegal

## PLANO DE MOBILIDADE SUSTENTÁVEL FARO

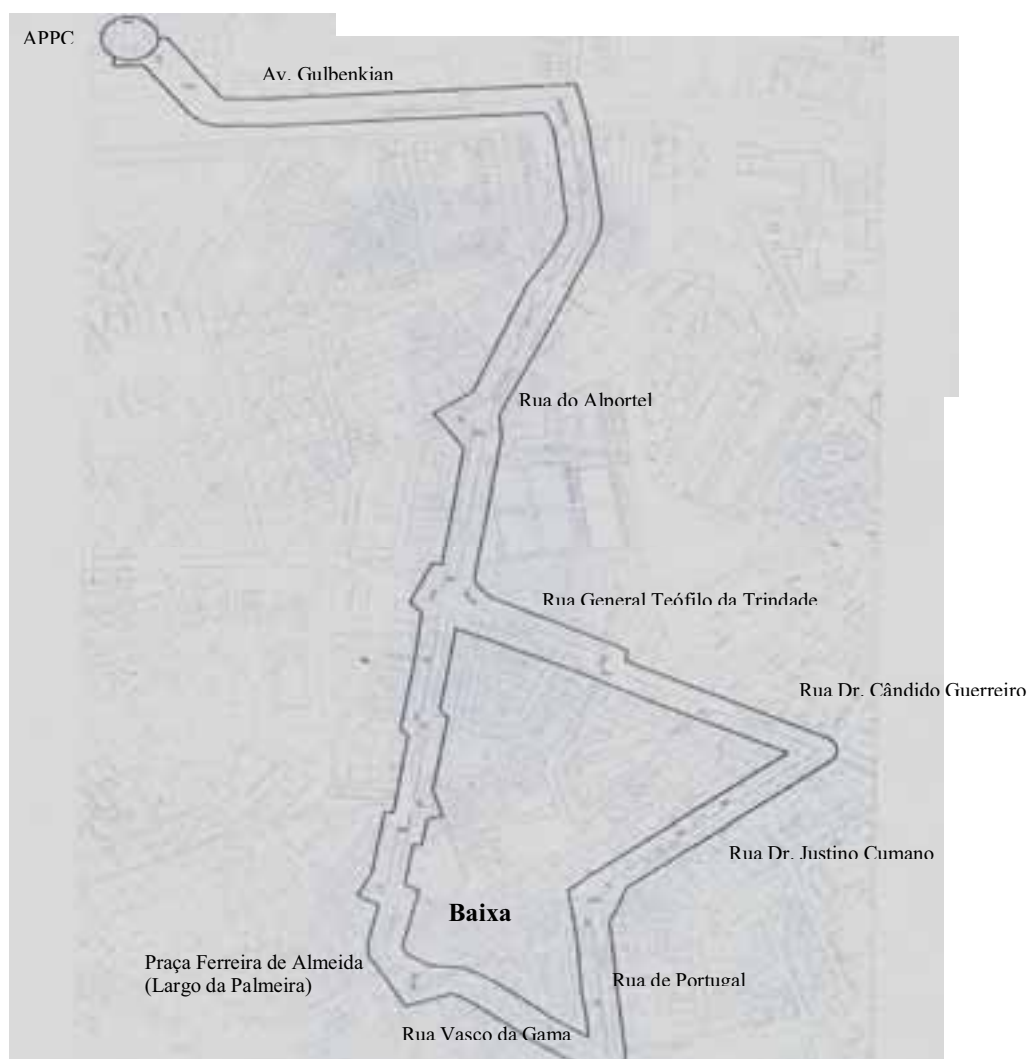
### Relatório de Diagnóstico

---

No entanto a CMF tem desenvolvido alguns esforços para tornar os espaços pedonais mais acessíveis. Em 2005, Faro foi um dos municípios aderentes à Rede Nacional de Cidades e Vilas com Mobilidade para Todos, projecto da responsabilidade da Associação Portuguesa de Planeadores do Território. Submeteu-se um projecto de corredor pedonal entre a Associação Portuguesa de Paralisia Cerebral e a Baixa de Faro para eliminar as barreiras urbanísticas (Figura XXV).

Tem progressivamente promovido uma nova organização de sinais de trânsito, sem constituírem obstáculos, uma largura livre de obstáculos nos passeios (ex. Largo Dr. Francisco Sá Carneiro) e rebaixamentos de lancil nas zonas das passadeiras.

**Fig XXV. Corredor pedonal para eliminação das barreiras urbanísticas**



Fonte: Planta cedida pela CMF

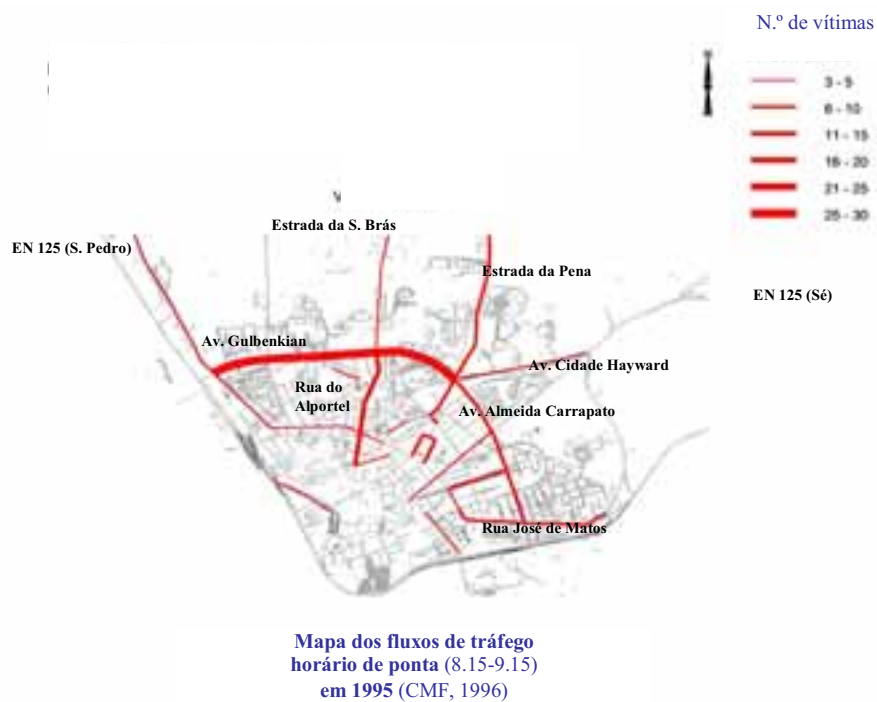
Esta falta de acessibilidade para todos afecta não só a circulação pedonal e a convivência social, mas também a circulação dos veículos motorizados, produzindo-se riscos adicionais de sinistralidade viária.

Efectivamente, a grande problemática social da massificação da motorização em Faro corresponde à ocupação do automóvel no espaço público, sobretudo dos passeios, impossibilitando o escoamento adequado dos peões, situação que se agrava quando se tem em consideração as pessoas com mobilidade reduzida, reduzindo significativamente a qualidade de vida dos cidadãos e não potenciando a igualdade de oportunidades para todos. Não obstante ter-se valorizado alguns espaços pedonais na Baixa da cidade, ocorre sistematicamente uma falta de articulação de espaços pedonais nas restantes zonas da cidade. Esta situação aumenta o risco de sinistralidade por parte dos grupos etários mais vulneráveis como é o caso das crianças e dos idosos.

A distribuição espacial dos acidentes de tráfego com atropelamentos reflecte a influência dos grandes eixos viários nesta problemática (Figura XXVI) por ocorrerem grandes fluxos de tráfego e maiores velocidades, aumentando o risco de sinistro. Comparativamente ao período anterior a situação agravou-se na Av. Cidade Hayward com 14 vítimas e na EN125 (São Pedro) com 13 vítimas (quadro XIII), ambas são artérias estruturantes na cidade constituindo autênticas barreiras físicas que dificultam a travessia dos peões.

No caso da freguesia do Montenegro, no período de 2000-2006, ocorreram 20 atropelamentos (somente 3 com vítimas graves). Os eixos viários de maior sinistralidade foram a antiga EN 125-10 com 3 feridos, a EM527-1 com 2 feridos e os arruamentos da Praia de Faro com 3 feridos.

**Fig XXVI. Principais eixos viários com peões vítimas de atropelamento na cidade de Faro (1998-2002)**



Base cartográfica propriedade da CMF/EDP/PT Cobertura  
fotográfica 1997

Fonte: Rosa (2004)

**PLANO DE MOBILIDADE SUSTENTÁVEL FARO**  
**Relatório de Diagnóstico**

---

**Quadro XIII. Principais eixos viários com peões vítimas de atropelamento na cidade de Faro(2003-2006)**

<b>Via</b>	<b>Número de vítimas</b>
Av. Cidade Hayward	14
EN125 (São Pedro)	13
Av. Calouste Gulbenkian	13
Rua do Alportel	13
Estrada da Penha	10
Rua Dr José de Matos	8
Av. Dr Julio Filipe Almeida Carrapato	8
EN125 (Sé)	6
R. Ataíde de Oliveira	5
Estrada da Sra da Saúde	4
Av. Heróis da Pátria	3
Estrada de S. Luís	3

Fonte: a partir de dados da DGV

## **7. CONDICIONANTES À EVOLUÇÃO DA MOBILIDADE**

### **7.1 DINÂMICAS TERRITORIAIS E ACESSIBILIDADE**

O concelho de Faro localiza-se no sul de Portugal, na região administrativa do Algarve. Ocupa uma área de 20.100 hectares correspondente a quatro por cento desta região. As freguesias da Sé, S. Pedro e Montenegro – objecto do presente Plano de Mobilidade – localizam-se no litoral, integrando parte da Ria Formosa.

As dinâmicas territoriais do concelho de Faro estão intrinsecamente relacionadas com a sua inserção numa das mais ricas regiões do país<sup>15</sup>, detentora de um perfil de especialização económica baseado no turismo, hotelaria, comércio e serviços, de um grande dinamismo na criação de emprego nos serviços financeiros e nos serviços de suporte às actividades turísticas (imobiliário e logística) e de uma taxa de emprego de 68.6% (em 2002), superior à média da União Europeia (UE15 e UE25) sendo a participação das mulheres no mundo do trabalho também mais elevada (CCE, 2004).

O concelho de Faro insere-se no subsistema litoral central do Algarve (Figura XXVIII), que abrange a faixa litoral entre Lagos e Tavira e que é caracterizado pelo seu desenvolvimento económico, por uma intensa urbanização difusa e índices demográficos mais elevados, por interesses imobiliários e uma forte concentração turística e por bons padrões de acessibilidade (sobretudo rodoviária). A urbanização deste litoral central corresponde a cerca de 30 por cento da área urbana total do Algarve (Silva e Seabra, 1997).

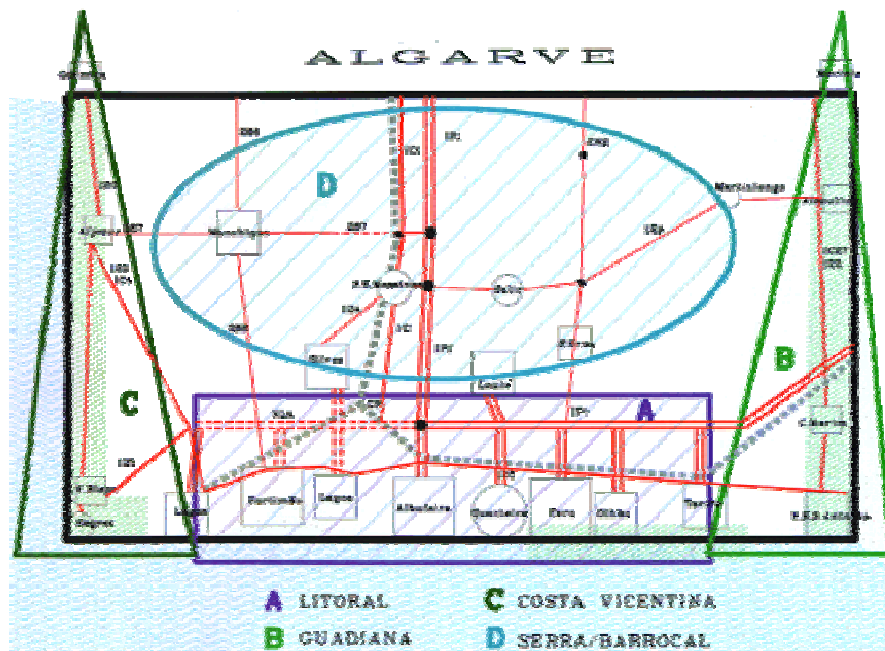
Neste eixo urbano litoral, globalmente pouco estruturado, é possível identificar duas redes urbanas cooperantes com expressão significativa, Faro-Olhão-Loulé-S. Brás do Alportel e Portimão-Lagos-Lagoa-Silves, autênticos espaços de fluxos.

---

<sup>15</sup> Entre 1995 e 2001 ocorreu no Algarve um crescimento anual do PIB de 5.4% (CCE, 2004) um dos mais elevados das regiões da União Europeia.

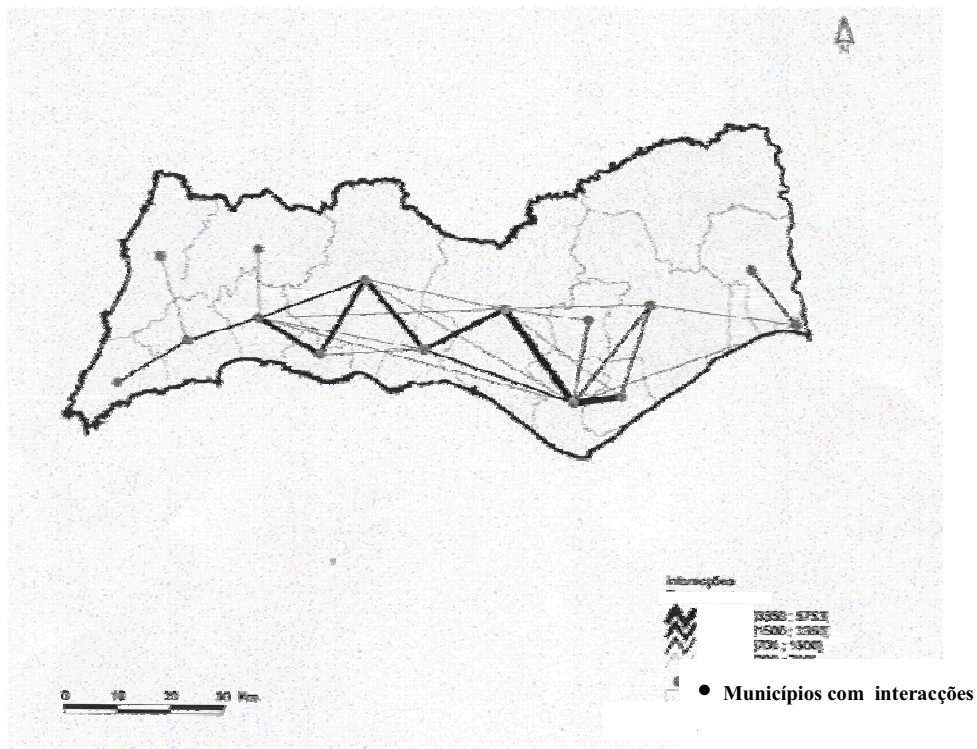
**PLANO DE MOBILIDADE SUSTENTÁVEL FARO**  
**Relatório de Diagnóstico**

Fig XXVIII. Modelo de organização espacial do Algarve



Fonte: Silva e Seabra (1997)

Fig XXIX. Movimentos pendulares – Interacções municipais



Fonte: INE (2002b, LXI)

Todos estes factores foram determinantes para o aumento do parque automóvel em toda a região e para padrões de mobilidade motorizada muito elevados. Efectivamente, nesta faixa litoral ocorrem intensos movimentos pendulares (Figura XXIX), que constituem verdadeiros indicadores de espaços de relacionamento e cruzamento de movimentos diários.

Considerando os censos demográficos de 2001, a análise dos movimentos pendulares (interacções entre municípios superiores a 200 habitantes) permite constatar que quase todos os municípios da região interactuam entre si, destacando-se vários núcleos localizados no litoral central, entre os quais se diferencia Faro com interacções mais intensas, sobretudo com os municípios de Loulé e de Olhão (INE, 2002b). Os municípios de Faro e de Albufeira apresentam-se como centros de atracção, com uma proporção de população trabalhadora e estudantil originária de outros municípios de 25,1% e de 18,8%, respectivamente.

É neste contexto regional que, nas últimas décadas, o concelho de Faro demonstrou uma grande capacidade em atrair população. Tem cerca de quinze por cento da população da região, sendo o segundo concelho com maior número de residentes, apresentando uma alta densidade populacional (284.7 hab/km<sup>2</sup>) e uma estrutura etária da população bastante nova, embora se tenha registado neste último decénio censitário um envelhecimento populacional, assim como um elevado número de activos (censos de 2001). Enquadra-se na classe dos concelhos com níveis mais altos de qualificação da população residente activa e com trabalhadores por conta de outrem.

A população deste concelho detém um grande poder de compra, superior à média portuguesa (indicador per capita de 140,15 considerando 100 como média nacional) (INE, 2005) correspondendo ao quinto concelho com maior poder de compra em Portugal.

Tradicionalmente as articulações e complementaridades intermunicipais ocorriam sobretudo com Olhão, possivelmente devido a processos históricos, proximidade geográfica (cidades distanciadas em cerca de 8 km), boa acessibilidade, características comuns de litoralização, iniciativas e lideranças locais. Mais recentemente estendem-se a Loulé e S. Brás de Alportel.

## **PLANO DE MOBILIDADE SUSTENTÁVEL FARO**

### **Relatório de Diagnóstico**

---

A cidade de Faro, enquanto capital distrital, assume um papel catalizador e dinamizador da vida económica, social, cultural e política da região. Está inserida em territórios com elevado valor ambiental.

No cenário prospectivo de Sistema Urbano Nacional proposto por DGOTDU/Quatenaire Portugal (1997a: 418), no domínio dos territórios mais dinâmicos, a cidade de Faro surge como cidade-porta no contexto nacional devido ao protagonismo existente de processos de internacionalização urbanos e territoriais “cidade com forte relacionamento internacional, com acesso a redes de transferência de *know-how* e de inovação, inserida em espaços potenciadores de competitividade ou que assumem posição importante em segmentos de mercado internacionais, envolvendo nestes processos o território que polarizam”. No entanto, estudos mais recentes da Quatenaire Portugal indiciam que a cidade já perdeu esse estatuto, derivado da ausência dos factores de inovação necessários a tal classificação.

As especializações de serviços desta cidade abrangem as áreas de Administração Pública, a Saúde, a Educação, Comércio automóvel a retalho e por grosso, transportes e comunicação, hotelaria e restauração e actividades imobiliárias e serviços às empresas (DGOTDU/Quatenaire Portugal, 1997a). A dependência do emprego público abarca os 23.5%.

A cidade de Faro detém uma boa rede de equipamentos culturais, em termos de bibliotecas, museus, espaços de valorização e divulgação do património cultural, salas de espectáculos e meios de comunicação tradicionais, rádio, televisão e jornais periódicos. Mantém níveis médios de procura e muito elevados de oferta de acontecimentos culturais com visibilidade elevada dentro do teatro, cinema, exposições, música, dança, entre outros.

As dinâmicas sociais e económicas do município de Faro estão a ser acompanhadas por um modelo de urbanização difuso e de edificação dispersa. Para além da cidade como núcleo urbano principal e das sedes de freguesia rurais, o sistema urbano estendeu-se em torno da cidade de Faro em áreas periféricas de residência urbana, como Montenegro, Gambelas e Praia de Faro, que são valorizadas pela grande qualidade ambiental desta zona, pela proximidade do

## **PLANO DE MOBILIDADE SUSTENTÁVEL FARO**

### **Relatório de Diagnóstico**

---

Campus de Gambelas da Universidade do Algarve e pelo Aeroporto Internacional de Faro, que são importantes centros desencadeadores de actividades e de emprego.

São também importantes pólos geradores/attractores de tráfego o Fórum Algarve, o Hospital Distrital de Faro, o Porto Comercial de Faro, o Sporting Clube Farense e em localizações mais afastadas o Parque das Cidades, o Mercado Abastecedor da Região de Faro e o Centro de Formação Profissional e Zona de Actividades no Areal Gordo.

A Universidade do Algarve tem uma comunidade académica de cerca de 11.000 pessoas que se distribui no concelho de Faro nos Campus de Gambelas, Penha e da Saúde.

Em termos de grandes infra-estruturas de transporte internacional realça-se o Aeroporto de Faro, localizado a escassos quilómetros desta cidade, que desde a sua inauguração, em 1965, tem constituído uma infra-estrutura estratégica ao contribuir para o desenvolvimento de novos negócios, crescimento e emprego constituindo um factor gerador de valor acrescentado no desempenho produtivo da região.

Em face das dinâmicas territoriais, registaram-se, nas últimas décadas, grandes investimentos na rede rodoviária estruturante, de forma a fornecer bons padrões de acessibilidade à escala regional.

Os eixos rodoviários estruturantes que atravessam o concelho de Faro correspondem ao Itinerário Principal n.º 1 (Auto-estrada A2 que a partir de Paderne comunica com a fronteira com Espanha através da A22), e o Itinerário Complementar n.º 4 (troço Aeroporto de Faro – S. João da Venda).

O concelho também é atravessado longitudinalmente pela EN 125<sup>16</sup>, que além de constituir um importante elemento estruturante de articulação dos centros urbanos localizados no litoral, constitui um autentico eixo logístico, sobretudo no atravessamento do subsistema territorial do litoral central, onde se localizam empresas de comércio especializado, comércio grossista, representações de equipamentos e indústrias, áreas de exposições e indústrias, próprio dos fenómenos de conurbação desencadeados nas ultimas décadas. Esta estrada escoia e distribui o

---

<sup>16</sup> Com a implementação do Plano Rodoviário Nacional de 2000 passaria a classificar-se como Estrada Regional – ER, mas tanto as Estradas de Portugal como a Direcção Geral de Viação mantém a designação de Estrada Nacional – EN, pelo que se optou por esta última.

tráfego ao longo do litoral e é detentora de grandes volumes de Tráfego Médio Diário Anual, graves problemas de congestionamento e índices de gravidade relevantes.

À escala concelhia está em projecto o novo acesso norte de Faro à Via Longitudinal do Algarve (Via do Infante) e a 2ª fase da variante a Faro, que ligará a EN 2 com a nascente da EN 125.

Em termos do subsistema ferroviário ocorreu nos últimos anos a modernização da Ligação Lisboa-Algarve, no entanto, a sua plena adequabilidade exigirá uma via dupla, electrificada na sua totalidade. Este projecto teve repercussões na linha ferroviária da região: a ligação Tunes-Faro tem um tipo de serviço inter-regional e as ligações Tunes-Lagos e Faro-Vila Real de St.º António têm um tipo de serviço regional.

O transporte ferroviário na região do Algarve em termos de passageiros e cargas transportadas tem pequena expressão, possivelmente devido a um tipo de serviço que não atende aos critérios de qualidade exigidos pela sociedade em termos de bons tempos de percurso e comodidade. É consensual a actual ineficiência do transporte ferroviário que serve toda a Região Algarvia em termos regionais. Já a introdução do Alfa-pendular melhorou significativamente o serviço inter-regional.

A percepção da importância da multimodalidade e da conectividade dos diversos subsistemas de transportes e o facto da ferrovia constituir um modo alternativo de transporte ambientalmente mais aceitável e, simultaneamente, constituir em termos de transporte público um meio atractivo no domínio do suburbano, levou a Comissão de Coordenação Regional do Algarve à promoção do redimensionamento e revitalização do caminho de ferro de forma a garantir a serventia do aeroporto, do pólo Universitário de Gambelas e de populações expressivas do Algarve central.

Nessa sequência, está a ser elaborado um “Estudo de viabilidade do sistema ferroviário do Algarve” por um Grupo Técnico para o Estudo do Sistema de Mobilidade do Algarve do qual fazem parte a REFER, a CP, a DGTTF, a CCDR-Algarve e a AMAL (constituído por Despacho da Sra Secretária de Estado dos Transportes, Ana Paula Vitorino). No passado 3 de Maio de 2007 foi apresentado o 1º estudo sobre Cenários de oferta futura e aspectos técnicos. A construção de seis cenários foi concretizada através da materialização de soluções ao nível

da infra-estrutura, sinalização e telecomunicações, electrificação, material circulante, paragens, topologia e exploração.

Os três primeiros cenários (cenários 1, 2 e 3) foram desenvolvidos partindo da situação de referência, ou seja, mantêm o actual traçado da Linha do Algarve, com as seguintes melhorias:

Cenário 1 – Intervenções na sinalização e na oferta: extensão da sinalização electrónica a toda a linha, reforço da oferta suburbana de Faro.

Cenário 2 – Cenário 1 acrescido de intervenções ao nível do material circulante (Diesel moderno), reforço de paragens entre Faro e Olhão e criação de capacidade adicional de cruzamento.

Cenário 3 – Cenário 1 acrescido de intervenções ao nível da electrificação total da Linha, material circulante eléctrico, maior n.º de paragens, criação de capacidade adicional de cruzamento e reforço da oferta suburbana e regional.

Os demais 3 cenários foram elaborados considerando as propostas de novos traçados e serviços ferroviários (convencionais e ligeiros) constantes do PROT Algarve:

Cenário 4 – Materializa-se em actuações que assentam no sistema ferroviário pesado e considera um traçado ferroviário alternativo ao traçado actual entre Estombar e Patã e uma linha complementar circular a Norte de Faro (Figura XXX).

Cenário 5 – Traçado da Linha do Algarve complementado por uma ligação em sistema ferroviário ligeiro Bom João-Faro-Universidade (Campus de Gambelas)-Aeroporto de Faro (Figura XXXI).

Cenário 6 – Traçado da Linha do Algarve complementado com uma ligação em sistema ferroviário ligeiro Lagoa-Portimão.

Na fase de discussão pública deste estudo fez-se referência à importância política e empresarial de uma ligação ferroviária Faro-Sevilha que permitiria uma melhor articulação entre as duas regiões.

Na presente fase estão a ser desenvolvidos estudos de viabilidade económica.





**Fig XXX.** Cenário 4 – Ligação complementar Circular Norte de Faro



Fonte: CCDR – Alg (2007b)

**Fig XXXI.** Cenário 5 – Ligação complementar com sistema ferroviário ligeiro em Faro



-  Linha Actual
-  Cenário 5
-  Equipamentos
-  Estações existentes

Fonte: CCDR – Alg (2007b)

## **7.2 DINÂMICAS URBANÍSTICAS**

As linhas de força que determinam a evolução das cidades decorrem da complexa interacção dos tecidos urbanos com os meios social e económico, denotando-se relações entre os processos sociais e os espaços onde estes se desenvolvem, orientados pelos modelos de inovação e progresso de cada época e local. É neste contexto que se reconhece que os sistemas de transportes das várias épocas – ferroviário, rodoviário, etc. – influenciaram decisivamente na organização e na morfologia das cidades e no estilo de vida dos cidadãos.

No séc. XX a massificação do automóvel vai determinar um paradigma de intervenção na cidade orientado para a provisão de transporte rodoviário que põe no topo da hierarquia de acesso este meio de transporte, influenciando a organização do espaço urbano e a tipologia dos arruamentos.

No caso da cidade de Faro, a Era anterior aos meios motorizados corresponde ao actual Centro Histórico que é constituído essencialmente pelos três núcleos tradutores da evolução espacial da cidade desde a reconquista crista até à estrutura urbana consolidada nos sécs. XVII e XVIII: a Vila Adentro, a Mouraria e o Bairro Ribeirinho.

Nas últimas décadas dos finais do Séc. XIX e as dos inícios do Séc. XX dão-se profundas mudanças na morfologia urbana de Faro resultantes da construção da linha de caminho de ferro (inaugurado em 1889) localizado entre a cidade e a ria. Assiste-se à sequente construção da Avenida Dona Amélia (actual Avenida da República), da Avenida Hintze Ribeiro (actual 5 de Outubro, estruturou a urbanização da encosta de St. António do Alto), junto à estação do caminho de ferro cria-se uma zona industrial (actualmente praticamente ao abandono) e parte do Castelo da Vila-a-Dentro é demolido para se adaptar uma unidade industrial e se construir um novo arruamento para acesso às indústrias existentes (Rua do Castelo).

Surge um porto de recreio conhecido por “Doca de Recreio” e o Jardim Manuel Bivar com um coreto dos finais do século XIX. Nesta zona Ribeirinha e da Mouraria conhecida por “Baixa” dá-se a tercearização nos eixos mais importantes, fenómeno que ainda prevalece.

## **PLANO DE MOBILIDADE SUSTENTÁVEL FARO**

### **Relatório de Diagnóstico**

---

Com o advento do automóvel, ocorre a construção da 1ª estrada de circunvalação, a destruição da Cerca Seiscentista para efeitos de expansão urbana, a urbanização das hortas localizadas nos interstícios da cidade e o aterro das valas de drenagem que ainda existiam.

São igualmente construídos novos equipamentos como o Mercado Municipal de peixe e de hortaliças, o Matadouro próximo ao Jardim da Alameda, o Liceu, algumas Escolas, o Passeio Vasco da Gama e Teatros.

Ao longo da segunda metade do século XX prosseguiu-se a urbanização das Hortas Urbanas, à expansão da cidade em anéis ou coroas, à construção na década de oitenta da segunda circunvalação (actualmente correspondente às Avenidas Gulbenkian e Almeida Carrapato) (Figura XXXII), à instalação de uma nova zona industrial (próxima ao cais comercial, a nascente da cidade), à instalação de equipamento de dimensão regional. Na zona histórica “Vila-Adentro” paralelamente à instalação de alguns equipamentos e serviços administrativos, ocorre o abandono progressivo da população a favor de novas zonas urbanas.

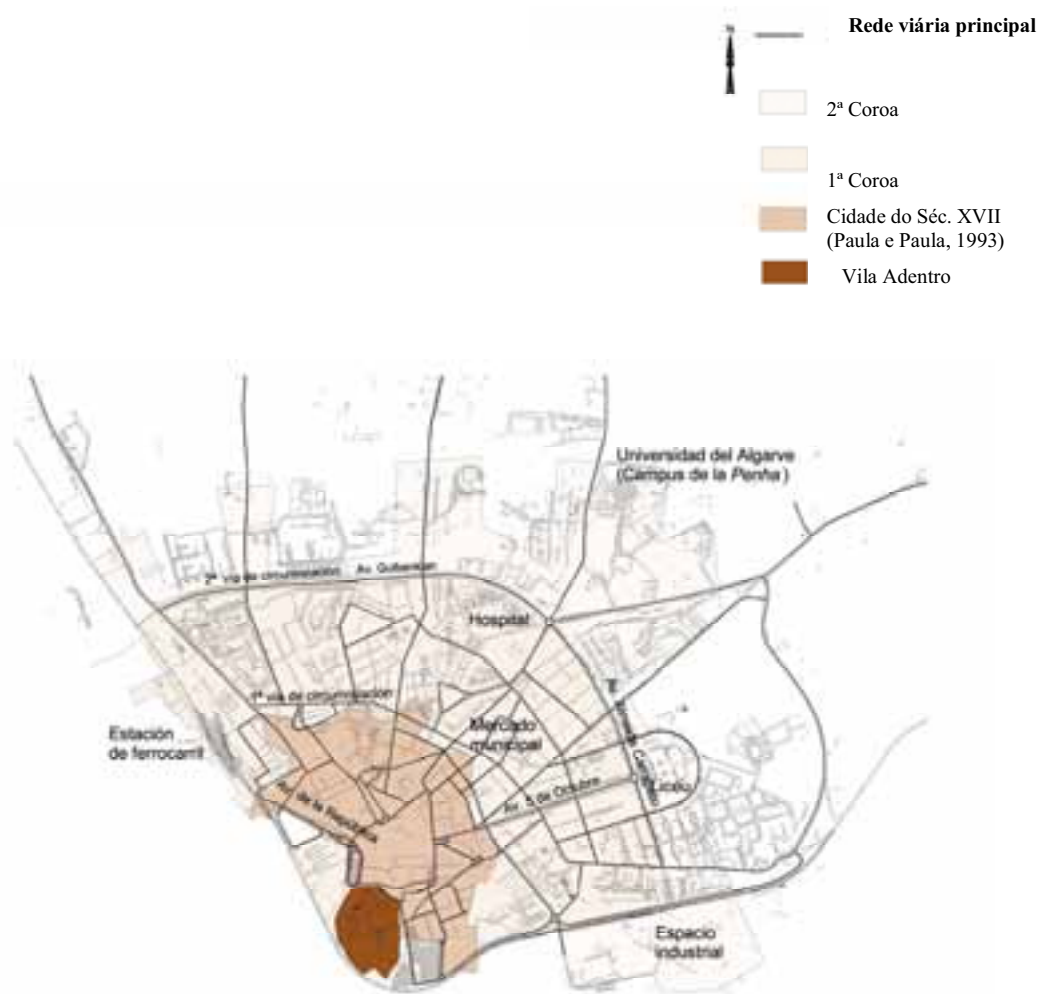
**Fig XXXII. Esquema da cidade de Faro, início da década de oitenta**



Fonte: extraído de Lemos (2004)

As novas áreas urbanas organizam-se em células, substituindo o esquema de estruturas contínuas (Paula e Paula, 1993) (Figura XXXIII).

**Fig XXXIII.** Evolução urbanística da cidade de Faro até finais da década de 80 do Séc. XX



Base cartográfica propriedade da  
CMF/EDP/PT Cobertura fotográfica 1997

Fonte: adaptado de Rosa (2004)

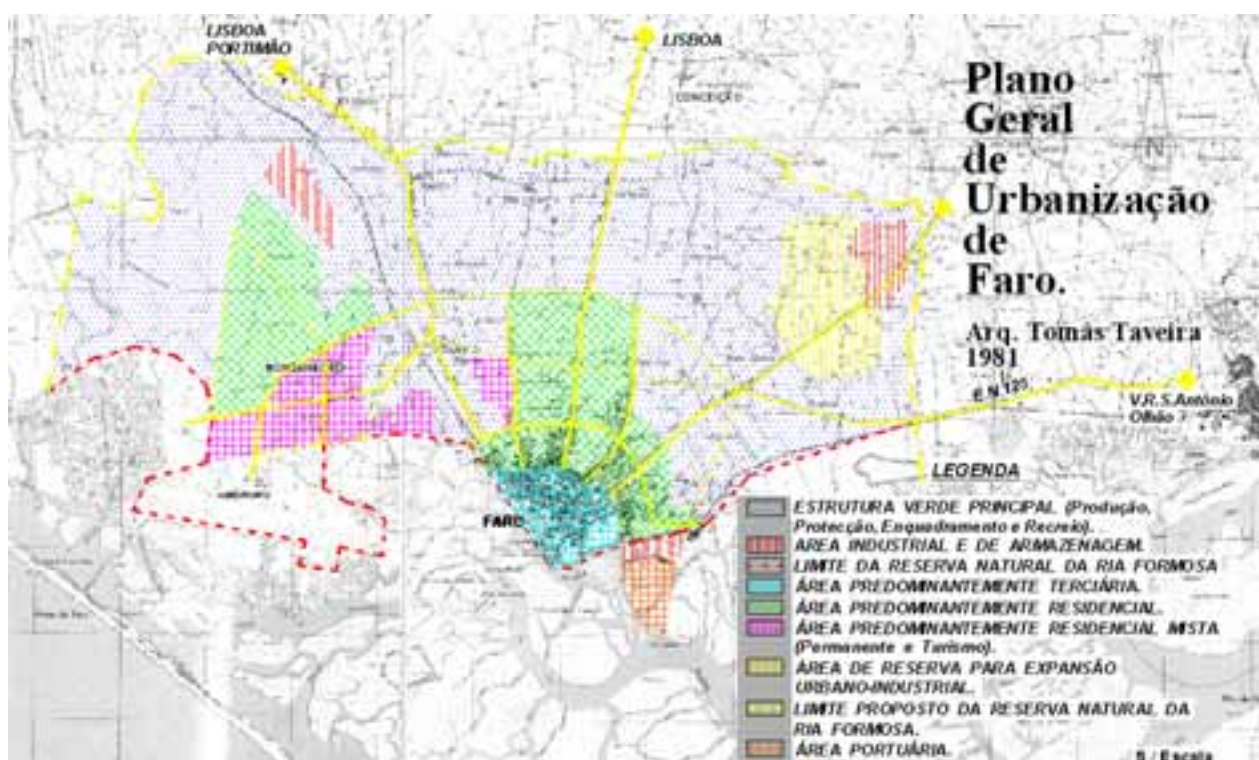
## PLANO DE MOBILIDADE SUSTENTÁVEL FARO

### Relatório de Diagnóstico

Com o desenvolvimento do turismo e a emergência do sector dos serviços, a construção de importantes novos equipamentos como o Aeroporto Internacional, o Hospital Distrital, a Universidade do Algarve, o Conservatório Regional e as sedes de organismos públicos e privados, Faro adquire uma dimensão nacional de relevo.

No início da década de 80 é desenvolvido o Plano Geral de Urbanização da cidade de Faro pelo Arqº Tomás Taveira, de teor funcionalista e expansionista (previa uma população de 100.000 habitantes no ano de 2000), já configurava o eixo urbano Faro-Montenegro-Gambelas (Figura XXXIV) e propunha uma nova variante a norte de Faro, um novo acesso ao porto comercial e uma interface rodo-ferroviária a poente da cidade. Não foi aprovado mas determinou a urbanização na envolvência da 2ª circunvalação (ex. Carreira de Tiro e a zona da Escola Neves Júnior), no Alto de Sto António, no Montenegro e Gambelas, sobretudo ao longo dos eixos viários, bem como a construção dos arruamentos da Carreira de Tiro, a estrada de acesso ao Campus de Gambelas e alguns arruamentos de Montenegro.

Fig XXXIV. Plano Geral de Urbanização da cidade de Faro



Fonte: extraído de Lemos (2004)

Surgiu, assim, um modelo de urbanização amplamente difuso e de edificação dispersa. Da cidade compacta de uso misto, o sistema expandiu-se em torno da cidade de Faro numa segunda coroa com função essencialmente residencial. Expandiu-se também para Montenegro e Gambelas, zonas que foram potenciadas pelos grande valor ambiental onde se inserem e pela proximidade do Aeroporto Internacional de Faro e do Campus de Gambelas da Universidade do Algarve que traduzem importantes pólos desencadeadores de actividades e de emprego. No entanto estas áreas urbanas permanecem por consolidar e têm problemas de desqualificação do espaço público.

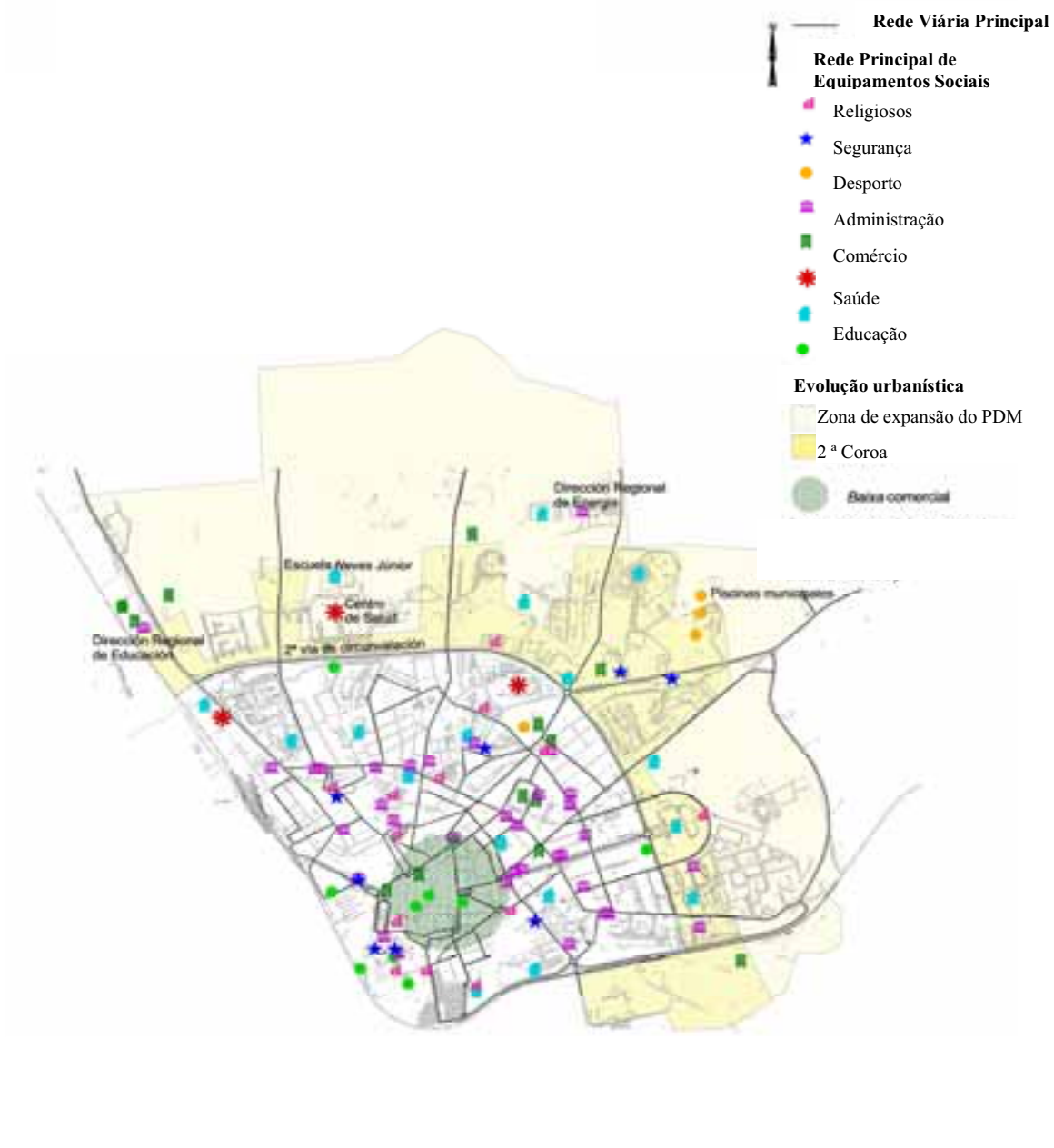
É de referir que as políticas públicas urbanísticas induziram a esta expansão residencial com a localização da Escola de Ensino Básico Neves Junior, da Escola do Ensino Secundário Pinheiro Rosa, do Novo Centro de Saúde, delegações públicas regionais como a Direcção Regional da Educação e a Direcção Regional da Energia, bem como a localização de hipermercados e de centros comerciais (Figura XXXV).

De acordo com a DGOTDU/Quatenaire Portugal (1997a) as lógicas de localização urbana de importantes equipamentos (como é o caso do campus de Gambelas da universidade, o centro de formação profissional e alguns serviços de administração pública) contribuíram para a dispersão da estrutura urbana.

Considerando o Plano Director Municipal, a DGOTDU/Quatenaire Portugal (1997b) analisou a dimensão das áreas urbanizáveis, proposta para a cidade de Faro, tendo concluído que tem uma grande proporção comparativamente à área urbana consolidada da cidade.

Esta expansão urbana foi induzida no próprio Plano Director Municipal (CMF, 1995), onde se previu infra-estruturas viárias estruturantes, grandes perímetros urbanos e o desenvolvimento de três pólos de centralidade: o tradicional centro (devendo ser preservado e qualificado), um novo centro terciário e administrativo (que se previa no limite poente da cidade) e o pólo tecnológico de Gambelas (integrando a universidade e industrias e serviços).

Fig XXXV. Localização de Equipamentos Sociais (2001)



Fonte: Rosa (2004)

Base cartográfica propriedade da CMF/  
EDP/PT Cobertura fotográfica 1997

Efectivamente, o Plano Director Municipal de Faro dotou de amplas áreas de expansão a rede urbana existente, no entanto, não estabeleceu um faseamento ideal em função das necessidades funcionais e temporais, ou seja, não promoveu indicadores de contenção do crescimento, que poderiam colmatar as áreas não consolidadas ou recuperar as áreas degradadas existentes. Assim, da análise desenvolvida podemos considerar que a partir da década de noventa, a dinâmica urbana de Faro de consolidação da malha urbana existente (caracterizada por morfologias concertadas por articulações sequenciais e por contiguidade espacial) evolui para formas de urbanização mais periféricas. Ocorre uma expansão espacial da cidade e, conseqüentemente, um esforço e intenção generalizada de infra-estruturação. No entanto, este esforço de infra-estruturação deveria “ser acompanhado pela definição de modelos e respectivas etapas de expansão, baseados nas necessidades reais de crescimento, para que os investimentos efectuados na cidade concorram para a criação (sempre no menor prazo possível) de sucessivas estruturas urbanas caracterizadas, em lugar de pôr à disposição, de uma só vez, áreas que demorarão décadas a adquirir uma caracterização urbanística reconhecível” (DGOTDU/Quatenaire Portugal, 1997a: 58).

Já no séc. XXI o novo centro terciário e administrativo a poente da cidade consolida-se com a construção do Fórum Algarve, o Teatro das Figuras e o Campus da Saúde da Universidade do Algarve.

O Fórum Algarve constitui uma forma de organização funcional e espacial das actividades de comércio, de restauração, serviços e lazer, que respondem a ditames próprios da lógica de funcionamento das economias de mercado, quer em termos da oferta (com a concentração de serviços), quer da procura crescente perante os novos comportamentos de abastecimento e de consumo da população.

Paralelamente à emergência desta centralidade, e em face do sequente esvaziamento do centro da cidade, a autarquia local desenvolve acções urbanísticas de requalificação do espaço público na Baixa de Faro (centro tradicional de comércio) de forma a melhorar o ambiente comercial e urbano e, conseqüentemente, aumentar a sua atractividade. São recuperadas

praças com esplanadas que proporcionam momentos de convívio e lazer (como o Largo da Palmeira, o Largo da Alagoa e o Jardim Bivar) e criados espaços pedonais, que devolvem em parte ao peão, percursos importantes, existentes antes do advento do automóvel.

Nestas zonas centrais tenta-se valorizar o espaço público, suporte da vida colectiva, que constitui uma condição indispensável para a qualidade de vida urbana e para viver o espaço lúdico e cultural da cidade. Ocorrem igualmente algumas intervenções pontuais de reabilitação urbana como a zona da Penha, a recuperação da mata do liceu, a zona da Carreira de Tiro.

As dinâmicas expansionistas próprias dos anos 80-90 também ocorrem, na Praia de Faro, localizada na península do Ancão e integrada no Parque Natural da Ria Formosa, resultando num fenómeno de urbanização desordenada. A Praia de Faro foi desafectada do Domínio Público Marítimo em 1956 (numa extensão de cerca de 2 km, ao longo da estrada pavimentada), sequestrada e integrada no domínio privado do Estado e ficado a cargo da CMF para desenvolvimento de núcleos urbanos. No final da década de 50 é construída a ponte por onde escoam actualmente milhares de pessoas por dia no Verão. O núcleo urbano chega a suportar cerca de 7800 pessoas, onde 4034 encontram-se alojadas e residentes<sup>17</sup> em 693 alojamentos, muitos deles ilegais (Viegas, 2003).

---

<sup>17</sup> Segundo os Censos de 2001, a Praia de Faro tem uma população residente de 381 habitantes, que estão distribuídos pelos concelhos de Faro e de Loulé.

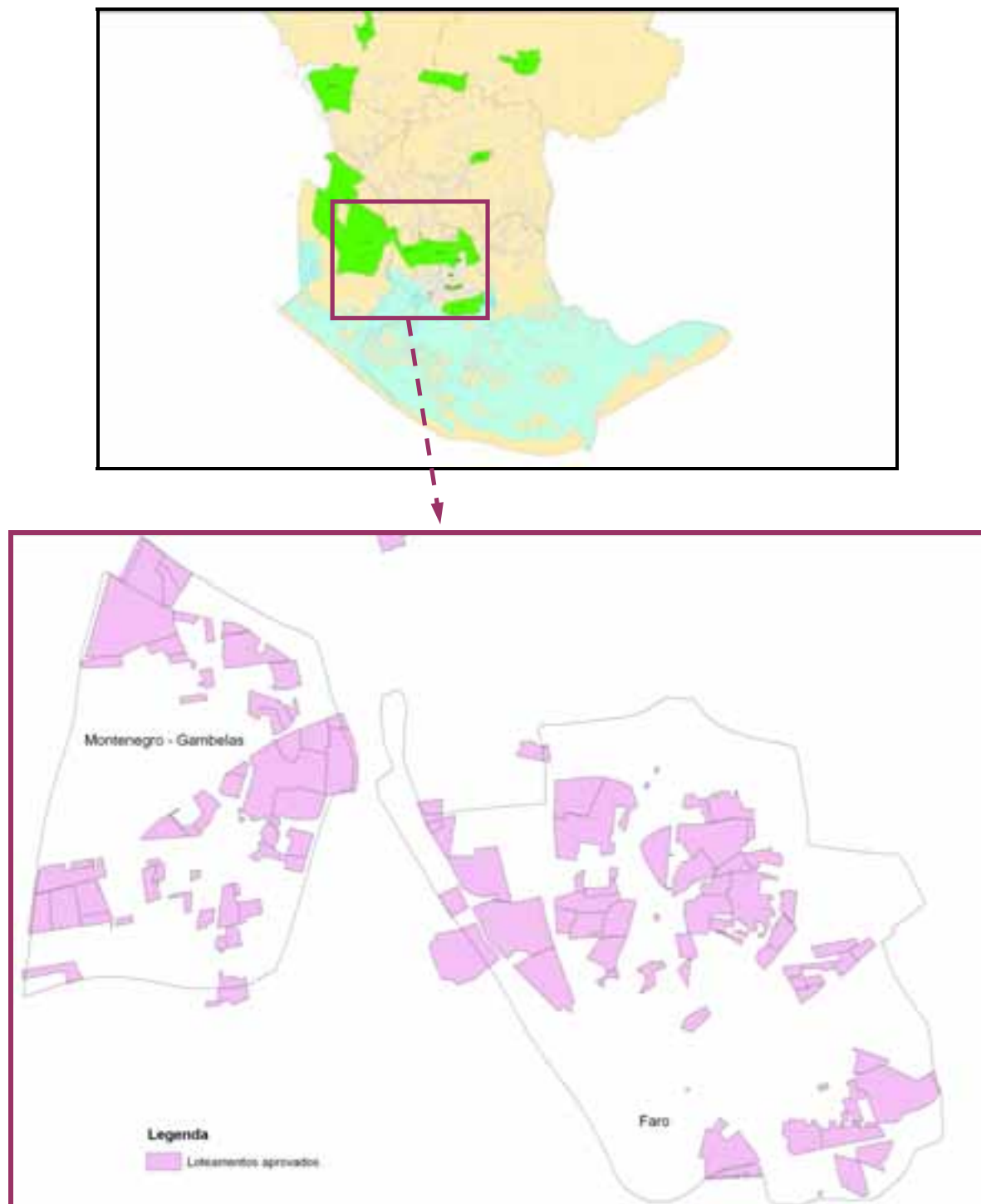
## **8. DIAGNÓSTICO SÍNTESE**

O fenómeno de urbanização difusa que ocorre no subsistema litoral algarvio, do qual o Concelho de Faro faz parte, é fortemente indutor da dependência do automóvel. Em termos do sistema urbano deste concelho, não obstante a cidade de Faro constituir tradicionalmente uma cidade compacta, na última década tem-se expandido para a periferia e têm-se intensificado as relações de dependência entre Faro e Montenegro. Em face das áreas urbanizáveis que estão a ser submetidas a planos de urbanização e de pormenor (Figura XXXVI) perspectiva-se no futuro que estas relações vão-se intensificar.

De uma perspectiva supra municipal valoriza-se o sistema urbano Faro-Olhão-Loulé que se têm estendido igualmente a S. Brás de Alportel, desencadeador no seu conjunto de maior competitividade. Esta dinâmica que se traduz em termos económicos, empresariais e de distribuição de serviços leva a uma crescente mobilidade que se traduz na ocorrência de intensos movimentos pendulares que constituem indicadores de espaços de relacionamento e cruzamento de movimentos diários.

Em termos de sistema de transportes existente no espaço municipal, já se fez alusão à importância que o Aeroporto de Faro tem para a região constituindo um pólo de desenvolvimento do concelho de Faro, às movimentações em termos de mercadorias do porto comercial, ao tráfego fluvial que existe entre a cidade de Faro e as ilhas da Culatra e Deserta e a Praia de Faro, bem como a pequena expressão do tráfego ferroviário, não obstante as inserções urbanas das estações ferroviárias de Faro e Olhão serem plenamente convidativas para a sua utilização, por se encontrarem no centro de ambas as cidades.

Fig XXXVI. Áreas sujeitas a Planos de Urbanização e de Pormenor e loteamentos aprovados



Fonte: Câmara Municipal de Faro

Os transportes colectivos rodoviários, pelas características que apresentam em termos de frequências baixas, horários nem sempre adequados à procura existente e, possivelmente, ainda com relação a questões inerentes a comodidade e divulgação, não tem conseguido responder às necessidades de deslocação da população, pelo que não tem conseguido captar o mercado potencial que existe ao seu alcance.

Em termos gerais considera-se que o Concelho detém boa acessibilidade à rede estruturante definida no Plano Rodoviário Nacional, prevendo-se melhorias no acesso norte ao IP1 com a construção de uma variante à EN2 e no acesso a Olhão com a construção da variante à EN 125, que contornará a cidade de Faro para desviar o tráfego de passagem.

A importância regional de Faro tem induzido à confluência na cidade de importantes infra-estruturas de transportes. Perante os elevados níveis de atractividade ocorrem intensos fluxos de tráfego levando a problemas de circulação (congestionamentos em horas de ponta) e de falta de áreas de estacionamento, que são continuamente reivindicadas pelos cidadãos.

De acordo com o Estudo de Circulação e Estacionamento da Cidade de Faro e Plano Rodoviário Municipal, em 1994, a taxa de motorização expressa em veículos ligeiros por mil habitantes era de 467 veículos por 1000 habitantes (CMF, 1996). Segundo dados da ACAP, em 1998, no concelho de Faro, existia um parque automóvel de 34440 resultando numa taxa de motorização aproximada de 593 veículos por 1000 habitantes (Rosa, 2004).

Estes aumentos de taxa de motorização estão associados a modelos territoriais de urbanização difusa e de baixa densidade, dinamismo económico e empresarial, poder de compra das famílias e aumento do número de automóveis por família, entre outros. O automóvel passou, não só a ser considerado como uma necessidade, mas também como um estilo de vida (confere status).

Constata-se, assim, que no geral, ocorrem aumentos de tráfego motorizado nas secções de estradas do concelho de Faro e zonas limítrofes, estando associados a problemas ambientais e sociais como o consumo de recursos naturais não renováveis (na maioria energia fóssil), as

## **PLANO DE MOBILIDADE SUSTENTÁVEL FARO**

### **Relatório de Diagnóstico**

---

emissões de poluentes e a poluição sonora (que causam grandes impactes na saúde das pessoas e dos ecossistemas naturais), as emissões de gases com efeito de estufa (que comprometem a estabilidade climática do planeta), a sinistralidade, a usurpação dos espaços pedonais para estacionamento nas cidades, a falta de acesso a determinados equipamentos às pessoas que não dispõem de automóvel, o efeito barreira do caminho de ferro e dos eixos viários detentores de grandes volumes de tráfego (ex. Av. Gulbenkian) que têm grandes repercussões em termos urbanísticos.

No ano de 2004, registou-se excesso de partículas em suspensão (PM<sub>10</sub>) monitorizado na Estação de Monitorização Afonso III (estação urbana de tráfego) localizada na zona poente da cidade de Faro. A tendência foi a mesma para o ano de 2005.

A concentração média diária, acrescida da margem de tolerância (55µg/m<sup>3</sup>), foi excedida em 42 dias, sendo permitido pela legislação em vigor apenas 35. De acordo com o trabalho desenvolvido pela CCDR-Alg sobre os necessários Planos e Programas para a melhoria da qualidade do ar – Algarve (Aglomeração Faro – Olhão), uma das mais importantes causas destes eventos corresponde à actual mobilidade motorizada muito dependente de transporte individual (CCDR-Alg, 2007c).

Neste estudo foi contabilizada a emissão de 8,48 Ton/ano de PM<sub>10</sub> na cidade de Faro derivadas dos transportes individuais motorizados e de 8,51 Ton/ano de PM<sub>10</sub> considerando também os transportes públicos colectivos. Especificou-se que a introdução do serviço de minibus levou a uma redução de 0,1 ton/ano.

No ano 2005, registou-se uma situação em que o ozono ultrapassou a concentração média horária de 180µg/m<sup>3</sup> tendo a população sido avisada (segundo dados fornecidos pela CCDR-Alg). Também se registaram 37 excedências para o poluente partículas em suspensão (PM<sub>10</sub>) na Estação de Monitorização Afonso III.

Segundo uma caracterização acústica da cidade de Faro desenvolvida em 1999, ocorriam locais ruidosos na cidade de Faro: na EN 125 na entrada poente de Faro junto do acesso à Av.

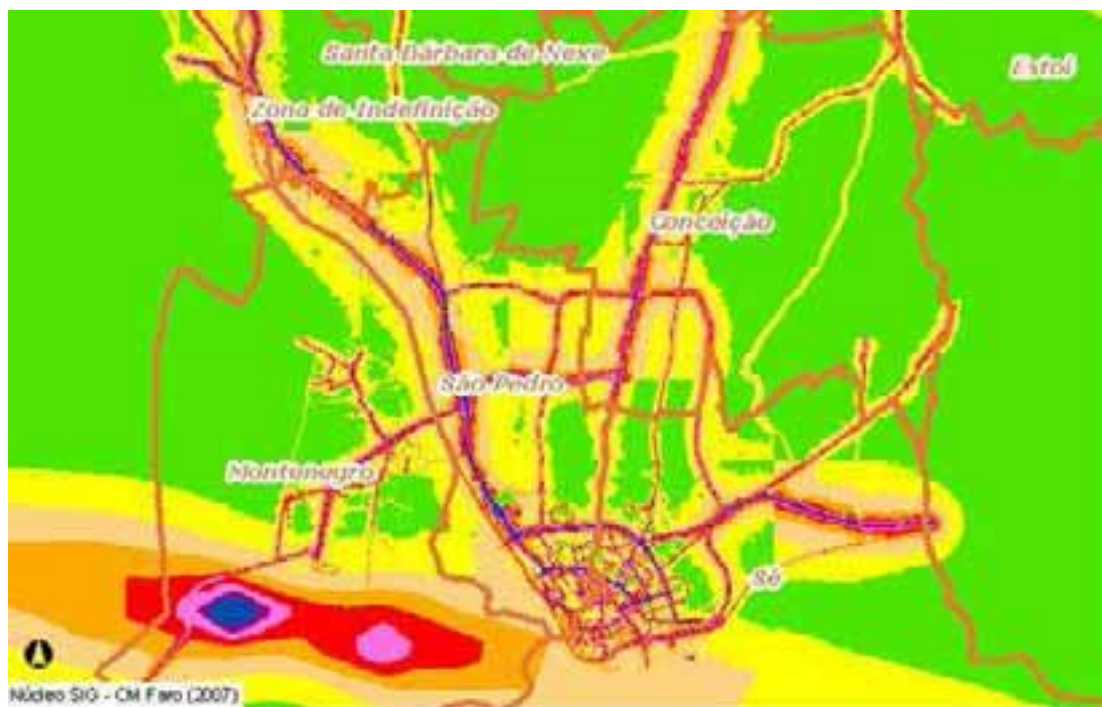
## PLANO DE MOBILIDADE SUSTENTÁVEL FARO

### Relatório de Diagnóstico

Calouste Gulbenkian (próximo do limiar da classificação para local muito ruidoso), na Avenida Almeida Carrapato (entre a Estrada de S. Luís e a Rua Reitor Teixeira Guedes) na EN 125 (parque de estacionamento do então supermercado “Pingo Doce” agora Feira Nova) e na zona frontal ao Centro de Saúde Mental do H.D.F. (MA, 1999). Estes locais ultrapassam os limiares adequados recomendados pelas leis em vigor, pelo que, tratando-se de zonas residenciais têm os correspondentes impactes na saúde e perda de qualidade de vida.

Mais recentemente foi elaborada a carta de ruído do concelho de Faro tendo sido diagnosticados mais zonas na cidade de Faro e em Montenegro que se classificam em locais muito ruidosos, conforme figuras seguintes.

Fig XXXVII. Carta de Ruído do Concelho de Faro



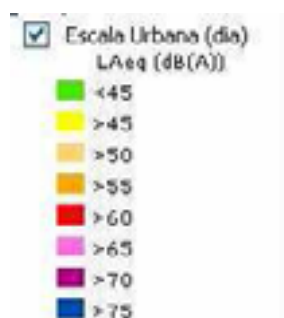
Escala 1:75000



Fig XXXVIII. Carta de Ruído da cidade de Faro



Escala 1:25000



A sinistralidade em Portugal e no Algarve constitui um dos maiores problemas sociais da actualidade, não obstante nos últimos anos ter havido uma evolução positiva em termos da sua diminuição, apesar do crescente número de veículos em circulação.

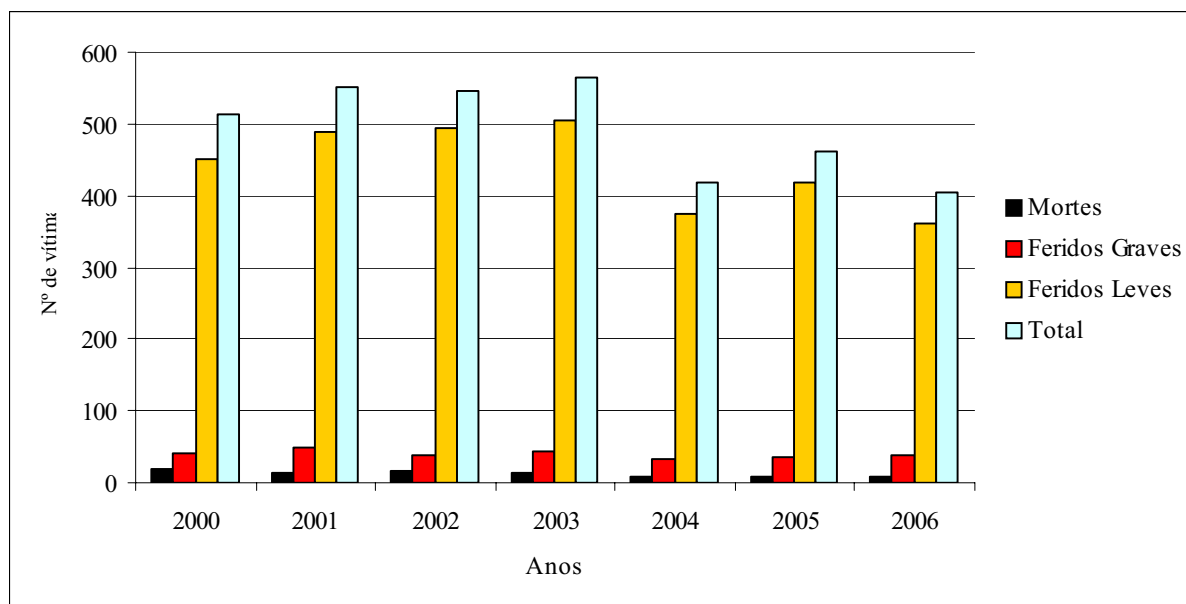
No caso do concelho de Faro também se regista igual tendência conforme mostra no Gráfico XXIV. No período entre 2000 e 2006, ocorreram 85 mortes em acidentes de viação, 277 feridos graves e 3.093 feridos leves, ou seja, um total de 3.455 vítimas. A média do número de mortes por ano foi de 12,14 o que resulta num índice de 20,82 mortes por 100.000 habitantes

## PLANO DE MOBILIDADE SUSTENTÁVEL FARO

### Relatório de Diagnóstico

neste concelho<sup>18</sup>, valor muito superior à média de Portugal para o mesmo período (12,07 mortes por 100.000 habitantes)<sup>19</sup>.

Gráfico XXIV - Evolução da sinistralidade no concelho de Faro (2000-2006)



Fonte: elaboração a partir de dados da DGV

Estima-se que esta evolução positiva em termos de diminuição da sinistralidade está directamente relacionada com a diminuição do número de pontos negros na ER 125 (ver Anexo), pontos onde existe grande probabilidade de ocorrência de acidentes. A remodelação da ER 125 (entre S. João da Venda e a cidade de Faro) e da EN125-10 resultantes da reclassificação do troço em IC4 (troço inaugurado em 2004) foram decisivas nesta melhoria relativa.

A problemática social da sinistralidade também tem importância à escala urbana.

<sup>18</sup> Considerou-se a população residente no concelho de Faro de 58.305 habitantes de acordo com dados estatísticos do INE de 2004.

<sup>19</sup> No período entre 2000 e 2006 ocorreram 8999 mortes em acidentes de viação em Portugal (calculado a partir de DGV, 2007). Considerou-se a população residente em Portugal de 10.650.480 habitantes de acordo com dados estatísticos do INE de 2004.

## **PLANO DE MOBILIDADE SUSTENTÁVEL FARO**

### **Relatório de Diagnóstico**

---

Na cidade de Faro, no período compreendido entre 1996-2002, foram vítimas de acidentes de tráfego 360 peões (3 vítimas mortais), 23,3% eram crianças com menos de 14 anos (somente 1 vítima mortal), sendo os idosos (26,9%) o grupo etário mais vulnerável aos atropelamentos (Rosa, 2004). Os acidentes que afectaram as crianças tiveram sobretudo lugar nas horas coincidentes com deslocações escolares 13 h e 18 h.

No período seguinte, compreendido entre 2002-2006, foram vítimas de atropelamento 189 peões (8 vítimas mortais), 20,6% eram crianças com menos de 14 anos, continuando os idosos (27,5%) a ser o grupo etário mais vulnerável.

No Quadro XV apresenta-se a evolução da sinistralidade das crianças e dos idosos peões na cidade de Faro, podendo constatar-se uma pequena diminuição no caso das crianças mas subsiste o problema no caso dos idosos.

**Quadro XV. Evolução da sinistralidade dos peões crianças e idosos na cidade de Faro (1996-2006)**

N.º vítimas	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
<= 5 anos	9	12	2	3	2	4	3	6	2	6	2
6-9 anos	3	1	5	2	0	4	1	2	4	2	3
10-14 anos	8	3	5	2	3	3	9	4	5	1	2
<b>Total crianças</b>	<b>20</b>	<b>16</b>	<b>12</b>	<b>7</b>	<b>5</b>	<b>11</b>	<b>13</b>	<b>12</b>	<b>11</b>	<b>9</b>	<b>7</b>
<b>Idosos (&gt;=65 anos)</b>	<b>10</b>	<b>13</b>	<b>18</b>	<b>4</b>	<b>14</b>	<b>22</b>	<b>16</b>	<b>11</b>	<b>12</b>	<b>16</b>	<b>13</b>

Fonte: elaboração a partir de dados da DGV

Toda a situação inerente à massificação automóvel, associada à percepção da incomodidade (ocupação dos passeios por veículos, ruído) e perigosidade, leva à redução da independência das crianças e a que não seja atraente a marcha a pé ou a deslocação por bicicleta (não havendo também infra-estruturas adequadas) numa cidade cuja morfologia urbana permite estes meios de transporte ambientalmente sãos e que contribuem para uma melhor saúde pessoal.

Consequentemente, mesmo nas deslocações dentro da cidade a tendência é as pessoas estarem dependentes do automóvel também devido à dispersão de equipamentos e concentração de áreas residenciais. Constata-se, então, que pessoas que não dispõem de automóvel não têm as mesmas igualdades de oportunidades no acesso à cidade.

Uma cidade onde domina o automóvel e as suas infra-estruturas contribui para a perda de qualidade de vida urbana e contribui para a iniquidade social. É uma cidade injusta porque marginaliza as pessoas que não podem conduzir, as que não disponham de veículo próprio e os grupos de risco (ex. crianças, idosos e doentes) sofrem mais com os efeitos ambientais dos transportes.

O grupo de pessoas que é marginalizado e que têm necessidade de se deslocarem a pé são os pais com carrinhos de criança, as próprias crianças, os adolescentes, as grávidas, os adultos sem acesso ao automóvel (ex. economicamente mais desfavorecidas), os idosos que não podem conduzir e os deficientes.

A própria massificação do tráfego rodoviário constitui uma importante barreira física (de carácter móvel) que prejudica a acessibilidade potencial do grupo detentor de mobilidade reduzida.

Não obstante alguns esforços por parte da CMF na eliminação de barreiras urbanísticas e na organização do estacionamento (aplicação de taxas), Faro continua a ter padrões de inacessibilidade para todos<sup>20</sup>. O mesmo se passa com Montenegro, Gambelas e a Praia de Faro.

A cidade de Faro, que no passado foi caracterizada pela sua continuidade espacial e pelas relações de proximidade, é actualmente atravessada pela Av. Calouste Gulbenkian, que pelas suas características, origina um efeito barreira com grandes implicações físicas e sociais, ao fragmentar o tecido urbano (zona do Centro de Saúde) e obrigar os peões a andar maiores distâncias através de passagens superiores ou de caminhos mais longos nem sempre acessíveis às pessoas com mobilidade reduzida.

Também o caminho-de-ferro está associado a um efeito barreira, sendo entendido como limite da cidade, levando a que os cidadãos que moram em Faro não usufruam da Ria Formosa.

---

<sup>20</sup> Este diagnóstico foi confirmado no processo de participação pública.

## **PLANO DE MOBILIDADE SUSTENTÁVEL FARO**

### **Relatório de Diagnóstico**

---

A questão da perda de integridade ecológica dos ecossistemas naturais direcciona a atenção para a Praia de Faro inserida em áreas de grande valor ambiental e ecológico. O Regulamento do Plano de Ordenamento da Orla Costeira Vilamoura-Vila Real de Santo António classifica a “ilha” de Faro como uma unidade operativa de planeamento e gestão (UOPG III) que contempla a realização de um projecto de intervenção e requalificação para a área do domínio hídrico (a elaborar pelo ministério responsável pela área do ambiente) e a realização de um plano de pormenor para a área desafectada do domínio hídrico (a elaborar pela Câmara Municipal de Faro até 2011). No âmbito da mobilidade, pode-se encontrar a inclusão das seguintes medidas:

- Condicionamento ao acesso de veículos particulares e de fornecedores durante a época balnear;
- Promoção de alternativas de acesso através de transportes públicos;
- Criação de estacionamento na margem terrestre;
- Ordenamento dos acessos pedonais ao longo da área edificada a reestruturar;
- Reestruturação do caminho de acesso à ilha com restabelecimento da circulação de água nos esteiros.

Parece, assim, oportuno remeter para este Plano de Pormenor medidas concretas para uma mobilidade Sustentável.

Não obstante estes entraves ao desenvolvimento de uma mobilidade sustentável, a CMF tem vindo a desencadear acções concretas convergentes para uma mobilidade, como a recente peatonização da Baixa, o estacionamento pago, a implementação de uma rede de Minibus e de uma carreira fluvial para a Praia de Faro, a eliminação de obstáculos nalguns passeios, entre outras.

A Câmara Municipal de Faro aderiu ao projecto VIRIATUS (Vehicle Impacte Reduction Initiative Adapting Transport-management in Urban Systems) da União Europeia (Lemos, 2006). Trata-se de um projecto de natureza demonstrativa e preventiva que tem como objectivos:

- A sustentabilidade económica das redes de transporte publico

## **PLANO DE MOBILIDADE SUSTENTÁVEL FARO**

### **Relatório de Diagnóstico**

---

- A melhoria da coordenação entre planificação e investimento nas infra-estruturas de transporte
- A promoção do uso dos transportes públicos nas zonas urbanas
- A melhoria da mobilidade urbana e
- O controlo da poluição atmosférica e sonora.

Constituíram medidas imediatas à implementação deste projecto a instalação de abrigos de passageiros, o lançamento de campanhas promocionais ao uso do transportes públicos, a introdução de novos circuitos de autocarros e a proibição da circulação a veículos pesados de mercadorias no interior da cidade.

Uma síntese do diagnóstico desenvolvido apresenta-se no Quadro XVI, onde se referenciam para as diferentes dimensões e objectivos da sustentabilidade, os comentários à mobilidade e acessibilidade ao concelho de Faro.

**PLANO DE MOBILIDADE SUSTENTÁVEL FARO**  
**Relatório de Diagnóstico**

**Quadro XVI. Diagnóstico da Mobilidade e Acessibilidade do concelho de Faro**

<b>Dimensões e Objectivos da sustentabilidade</b> (adaptado de Rosa, 2006)		<b>Comentários à mobilidade e acessibilidade ao concelho de Faro</b>
<b>Territorial</b>	<p><b>Coesão territorial</b></p> <p>Equidade territorial</p> <p>Procurar uma configuração rural - urbana mais equilibrada</p>	<p>As redes de transportes têm um efeito estruturante no território induzindo à urbanização e localização de empresas.</p> <p>A continua infra-estruturação rodoviária de territórios, já detentores de padrões elevados de acessibilidade, contribui para o aumento insustentável de fluxos de tráfego motorizados.</p> <p>Uma maior qualidade dos serviços de transportes públicos poderá contribuir para uma configuração rural - urbana mais equilibrada.</p> <p><b>Existe alguma insuficiência e desarticulação nos sistemas de Transportes Colectivos.</b></p> <p><b>Pequena extensão de Pistas Cicláveis</b> (as que existem estão vocacionadas apenas para lazer).</p> <p><b>Os espaços pedonais, no seu conjunto, não se configuram como uma rede não sendo contínuos, confortáveis, seguros, atractivos e acessíveis para todos</b> (a Baixa de Faro é uma excepção).</p> <p>As vias de comunicação estruturantes podem levar a um efeito barreira à mobilidade transversal das pessoas e à fragmentação do tecido urbano (ex. Av. Gulbenkian, caminho de ferro).</p> <p>Existe uma tendência para se configurar um <b>modelo territorial</b> polinucleado de <b>urbanização de baixa densidade</b> (sobretudo na freguesia do Montenegro) que pode contribuir, no futuro, para uma mobilidade mais insustentável.</p>
<b>Económica</b>	<p><b>Desenvolvimento económico</b></p> <p>Estabilidade</p> <p>Equidade</p> <p>Alienação da pobreza</p> <p>Eficiência – mudança de padrões de produção</p>	<p>Os transportes, incluindo as suas infra-estruturas, têm estado associados ao <b>empreendedorismo empresarial</b> no concelho de Faro, contribuindo para o seu desenvolvimento económico.</p> <p><b>Os custos de operacionalidade da rede de minibus são elevados para a CMF.</b></p> <p><b>Já ocorre aplicação de taxas no estacionamento</b> no centro da cidade, medida imprescindível para uma gestão urbana sustentável. Os benefícios económicos não estão a financiar directamente a melhoria dos transportes colectivos.</p> <p>Os custos externos dos transportes individuais não estão plenamente incorporados nos preços pagos pelos utentes.</p>
<b>Ecológica</b>	<p><b>Integridade ecológica</b></p> <p>Resiliência</p> <p>Manter a biodiversidade</p> <p>Manter os sistemas e as funções de suporte de vida</p> <p>Atender à capacidade de carga</p> <p>Estabilidade climática</p>	<p><b>O contínuo aumento da mobilidade motorizada do concelho de Faro está a contribuir com emissões de gases com efeito de estufa.</b> As emissões de gases com efeito de estufa, de uma forma acumulativa, têm um efeito perturbador na integridade ecológica do ecossistema global e induzem às alterações climáticas.</p> <p>A redução da camada de ozono, as chuvas ácidas e os derrames de combustíveis e matérias perigosas também originam sérios problemas na integridade dos ecossistemas.</p> <p>A ocupação espacial das infra-estruturas de transporte, as barreiras físicas inerentes ao sistema de transportes e a poluição operacional podem levar à <b>perda de integridade ecológica</b> de áreas que fazem parte do Parque Natural da Ria Formosa (ex. Praia de Faro).</p>

**PLANO DE MOBILIDADE SUSTENTÁVEL FARO**  
**Relatório de Diagnóstico**

Quadro XVI. (continuação)

<b>Dimensões e Objectivos da sustentabilidade</b> (adaptado de Rosa, 2006)		<b>Comentários à mobilidade e acessibilidade ao concelho de Faro</b>
<b>Ambiental</b>	<p><b>Conservar a base dos recursos</b>            Reduzir a dependência dos recursos não renováveis            Conservar os recursos renováveis            Atender à capacidade assimilativa do meio ambiente</p>	<p><b>A actividade de transporte contribui para o esgotamento dos recursos não renováveis, devido à dominante dependência dos combustíveis fósseis.</b> O sistema de transportes no concelho de Faro é quase totalmente dependente do automóvel.</p> <p>A <b>poluição operacional</b> associada aos transportes contribui para o problema de se estar a ultrapassar a capacidade assimilativa do meio ambiente, especialmente as emissões atmosféricas, as emissões de resíduos que alteram a qualidade das águas superficiais e subterrâneas e os resíduos procedentes dos meios de transporte abandonados.</p>
<b>Institucional, Política Governamental, Individual.</b>	<p><b>Desenvolvimento institucional</b>  <i>Empowerment</i>  <b>Participação activa</b>            Eliminar e evitar riscos de saúde            Proteger a segurança dos cidadãos  <b>Mudança de padrões de consumo</b>            Partilha de responsabilidade</p>	<p><b>As políticas públicas ainda consideram os transportes individuais motorizados no topo da hierarquia de acesso na gestão territorial em resposta às solicitações da sociedade.</b></p> <p>A CMF já desencadeou <b>acções convergentes para uma mobilidade sustentável</b>, como a recente peatonização da Baixa, o estacionamento pago, a implementação de uma rede de minibus e de uma carreira fluvial para a Praia de Faro, a eliminação de obstáculos nalguns passeios.</p> <p>A melhoria das características físicas do IC 4 e da EN 125-10, concretizada pelas Estradas de Portugal, contribuíram para a <b>diminuição da sinistralidade</b> do concelho de Faro.</p> <p><b>O envolvimento de actores privados na resolução da actual mobilidade insustentável ainda é incipiente.</b></p> <p>Ocorrem <b>falhas de fiscalização policial</b> no estacionamento abusivo em cima de espaços pedonais e na avaliação de velocidades, entre outros.</p>

**PLANO DE MOBILIDADE SUSTENTÁVEL FARO**  
**Relatório de Diagnóstico**

Quadro XVI. (continuação)

Dimensões e Objectivos da sustentabilidade (adaptado de Rosa, 2006)		Comentários à mobilidade e acessibilidade ao concelho de Faro
Social e Cultural	<p>Atender aos direitos humanos  <i>Empowerment</i> -                      Participação activa                      Alienação da pobreza  <b>Equidade social</b>                      Igualdade de oportunidades                      Inclusão social                      Identidade e herança cultural                      Dar atenção às minorias</p>	<p>Os padrões de acessibilidade têm uma grande importância na mobilidade social e na globalização económica.</p> <p><b>Os serviços de transporte colectivo não são satisfatórios</b> para as populações, (ex. comunidades do mundo rural), devido a problemas de viabilidade financeira. A EVA transportes, SA mantém certos trajectos por questões sociais.</p> <p>A cidade organizada em função do automóvel leva a uma perda do sentido de comunidade e desenvolvimento com escala humana.</p> <p><b>O direito ao acesso à cidade não está plenamente atendido</b> considerando as pessoas com deficiência e as demais com mobilidade reduzida, registando-se sistematicamente barreiras arquitectónicas e urbanísticas na cidade de Faro, no Montenegro, em Gambelas e na Praia de Faro. A CMF tem desenvolvido algum trabalho neste âmbito.</p> <p>A maioria dos meios de transporte não são plenamente acessíveis.</p> <p><b>Elevada indisciplina no Estacionamento e nas Cargas e Descargas.</b></p> <p><b>O cidadão entende o automóvel como um direito adquirido</b>, estacionando em cima de espaços pedonais. Com excepção do Projecto de Segurança Rodoviária da PSP e outras instituições, não há campanhas educativas expressivas que contrariem esta tendência.</p> <p><b>A oferta legal de estacionamento não é suficiente em face da procura</b> (ex. entram na Praia de Faro cerca de 2 000 automóveis, quando a capacidade de estacionamento é de cerca de 1050). Na cidade de Faro existe carência de Parques de Estacionamento Periféricos.</p> <p><b>Não existe grande envolvimento das maiores instituições atradoras e geradoras de tráfego motorizado</b>, bem como dos cidadãos em geral, no processo de gestão territorial, o que seria importante para aumentar a percepção da actual mobilidade insustentável e induzir a mudanças comportamentais.</p> <p>A poluição operacional (sobretudo as emissões de gases e de partículas e o ruído) e a sinistralidade originam problemas de <b>saúde pública</b>.</p> <p>No âmbito do presente Plano de Mobilidade Sustentável de Faro está a ser desencadeado um processo de participação pública, estando a criar-se um <b>Grupo Operacional para uma Mobilidade Sustentável em Faro</b>.</p>

### **Síntese do Diagnóstico**

- A cidade apresenta uma boa acessibilidade à região, circunstância que conjugada com as suas diversas funções de capital de distrito, exerce um efeito de atractividade significativo sobre as áreas limítrofes e menos intensa sobre a restante região. O elevado e crescente recurso ao transporte individual tem conduzido a um agravamento da circulação dentro da cidade, em particular nos seus eixos estruturantes e durante o período de pontas que tende a alargar-se, com consequências ambientais negativas.
- A análise à evolução da cidade em diferentes domínios, permite identificar uma dinâmica demográfica significativa, alicerçada sobre um povoamento disperso, configurado sobre um modelo territorial polinucleado de urbanização difusa. Tem-se vindo a assistir a uma localização dispersa pela cidade de vários equipamentos (Centro de Saúde, Escola Neves Júnior, Piscinas Municipais, Teatro Municipal, Fórum Algarve) que exigem acessibilidade e constituem resposta às carências de espaço em locais mais centrais, já consolidados.
- A implementação de soluções de transporte com recurso à criação do serviço de Minibus, resolvendo pontualmente as necessidades de deslocação internas, apresenta-se com insuficiências de articulação com outros modos, nomeadamente com o serviço que com ele mais directamente se deveria relacionar – as urbanas/suburbanas que servem sobretudo as zonas limítrofes à cidade.
- O sistema de transportes públicos que serve a cidade, embora diversificado e abarcando os diferentes modos, suporta-se sobretudo no rodoviário. O transporte público rodoviário apresenta uma cobertura espacial razoável, variando na razão directa da importância dos pólos populacionais que serve na região, mas as frequências de serviço não estão adaptadas às necessidades da população em geral.

- O transporte ferroviário, embora nos três últimos anos tenha melhorado de forma significativa a oferta nos serviços inter-regionais – alfa pendular e intercity – com níveis de comodidade e de tempo de percurso bastante aceitáveis, em termos de mobilidade urbana o seu papel é marginal. A boa integração urbana da linha de caminho-de-ferro na cidade bem como noutras cidades próximas com relações fortes em termos de deslocações, a prática de tarifas favoráveis e melhores tempos de percurso justificaria um outro nível de importância no conjunto dos movimentos gerados ou atraídos por Faro.
- Entre os transportes rodoviário e ferroviário não existe qualquer articulação da oferta, o que reduz as potencialidades que uma intermodalidade justifica. As infra-estruturas de apoio aos passageiros que utilizam os serviços estão situadas numa zona relativamente central da cidade e distam entre si não mais que uma centena de metros, facto que poderia motivar uma maior proximidade de interesses, com benefícios para os clientes do transporte público.
- O sistema de estacionamento no interior da cidade tem vindo a conhecer alterações profundas, quer ao nível da capacidade de oferta quer ao nível das políticas de estacionamento. Efectivamente tem vindo a ser implementada a política do utilizador pagador, com a oferta de estacionamento pago, na via pública e em parques subterrâneos.
- Esta nova política de estacionamento tem contribuído para a diminuição do número de veículos a circular, em particular na zona central onde o estacionamento é pago. Fora desta área, existe indisciplina, observando-se falhas de fiscalização policial no estacionamento abusivo em cima dos espaços pedonais.
- Na cidade de Faro existe a percepção que não existe capacidade de estacionamento legal para a procura revelada.

- Não existe uma política integrada entre os transportes públicos e o sistema de estacionamento. O estacionamento na periferia da cidade é muito incipiente, observando-se que as principais portas de entrada da cidade não contemplam parques, que conjugadamente com os transportes públicos poderiam viabilizar uma mobilidade ambientalmente mais eficaz.
- Embora se registem preocupações por parte da autarquia em proceder a melhoramentos nos espaços pedonais, a verdade é que persistem insuficiências, nomeadamente em conseguir que aqueles espaços se configurem como uma rede articulada e agradável à sua usufruição. Esta circunstância conjugada com a ocupação dos passeios por parte de automóveis e de colocação sem critério de algum mobiliário urbano, induz a dificuldades acrescidas para as pessoas com mobilidade reduzida.
- Para além da Ecovia do Algarve, que na sua génese tem uma função eminentemente de lazer, são escassos e dispersos os percursos adaptados às bicicletas, não existindo, uma rede de ciclovias. Existe uma percepção generalizada, pela população de Faro, que o uso da bicicleta é extremamente perigoso.
- A estrutura viária de suporte à mobilidade na área de estudo, tem uma extensão e densidade que permite dizer que existe uma boa acessibilidade.
- O tráfego de entrada e saída na cidade de Faro, nas horas de ponta da manhã e tarde, provoca congestionamento nas principais portas da cidade nomeadamente, S<sup>a</sup> Brás, Loulé, Penha e Olhão. O tráfego de atravessamento, apesar de ter diminuído, continua a ser significativo, estima-se em 17%, o que nas horas de ponta contribui para dificultar a operacionalidade da via, aumentando o comprimento da fila de espera. Revela-se urgente concluir a construção da circular exterior à cidade de Faro.
- A situação da Praia de Faro, pelo conjunto de problemas que lhe estão associados, que vão do excesso de automóveis em clara sobrecarga à sua capacidade de acomodação com

enormes filas de trânsito no único acesso rodoviário que a serve, que passam pela insuficiente oferta de estacionamento face à procura, e que não ignoram os sérios problemas ambientais e ecológicos que evidencia, exige um tratamento holístico muito particular, que aconselhando um plano de pormenor, extravasa o âmbito do Plano de Mobilidade em elaboração.

## **9. CONSIDERAÇÕES FINAIS**

Ao longo do séc. XX, a massificação do automóvel determinou um paradigma de intervenção na cidade orientado para a provisão de transporte rodoviário que pôs no topo da hierarquia de acesso este meio de transporte, influenciando a organização do espaço urbano e a tipologia dos arruamentos.

Este paradigma, já convencional em face do actual paradigma da sustentabilidade, dava maior atenção e prioridade aos veículos motorizados privados e à sua fluidez, às deslocações de longo curso (muitas vezes ignorando as deslocações locais, dentro de uma determinada zona), ignorava frequentemente os peões e bicicletas (em estudos de tráfego), os arruamentos eram focalizados como uma artéria em movimento, as avaliações eram pensadas em termos de custos e benefícios dos utilizadores de estradas (ou seja, tempo poupado pelos condutores ou passageiros), dava ênfase à abordagem ‘predizer e prover’ o território com infra-estruturas viárias baseada na procura prevista, assumia uma separação entre peões e veículos, promovendo passagens de peões, passagens subterrâneas, barreiras para impedir os peões de atravessar a estrada (adaptado de Marshall, 2001).

Esta forma de intervir no território foi atendida em resposta às demandas da sociedade e à importância política e económica do investimento público em infra-estruturas e foi fortemente influenciada por um período de combustível fóssil abundante. Legou-nos grandes expansões urbanas e uma urbanização dispersa caracterizada por baixas densidades populacionais e separação física das actividades (funcionalismo), induzindo a uma crescente mobilidade individual motorizada. Este crescimento da motorização também se deveu ao aumento dos padrões de acessibilidade no mundo desenvolvido, à melhoria da qualidade de vida dos

cidadãos e a consequente posse de automóvel, à globalização económica promotora de espaços de fluxos.

Em consequência originaram intensos fluxos de tráfego motorizado, cujos efeitos sinérgicos e acumulativos levam a grandes impactes sociais e ambientais.

A problemática reside no facto de enquanto a existência de bons meios de transporte é essencial para a eficiência da produção e para a satisfação das necessidades de muitos indivíduos e das comunidades, a ocorrência de intensos e crescentes fluxos de tráfego de pessoas e bens, sobretudo os rodoviários, está a contribuir:

- (1) à escala planetária para incertos problemas globais ambientais, para graves consequências ecológicas e para conflitos sociais mundiais;
- (2) à escala regional para desequilíbrios territoriais, problemas ambientais, problemas difusos de saúde pública devido à poluição e à sinistralidade;
- (3) à escala local para problemas de inequidade social (como as pessoas com mobilidade reduzida, como a não internalização das externalidades geradas pelos transportes) e ausência de qualidade de vida no quotidiano do cidadão sujeito a alguns destes impactes.

Um transporte ambientalmente sustentável não põe em perigo a saúde pública ou dos ecossistemas e vai ao encontro das necessidades de mobilidade mas de uma forma consistente com (a) o uso de recursos renováveis a taxas mais baixas que as da sua regeneração (b) a utilização dos recursos não renováveis não deverá exceder o ritmo da sua substituição por recursos renováveis (c) deverá manter as emissões contaminantes e resíduos dentro da capacidade de assimilação (presente e futura) do meio ambiente.

À escala urbana devem assegurar-se bons níveis de acessibilidade (no seu sentido topológico de proximidade) considerando no topo da hierarquia no acesso os grupos de pessoas que se deslocam a pé (incluindo as pessoas com deficiência), em transporte público e em bicicleta. A rua deixa de ser dimensionada como uma artéria em movimento motorizado e passa a ser projectada como um espaço público utilizado para actividades múltiplas incentivadoras da interacção e da sociabilidade.

**PLANO DE MOBILIDADE SUSTENTÁVEL FARO**  
**Relatório de Diagnóstico**

---

A administração pública, e alguns sectores da sociedade, têm agora a percepção de que de uma forma indirecta, sinérgica e acumulativa, os actuais sistemas urbanos e de transportes estão a gerar graves problemas ambientais e perdas de bem estar social, anulando os benefícios que poderiam gerar.

Em face da perspectiva da sustentabilidade, a gestão da mobilidade passa a ser influenciada por uma abordagem holística (quadro XVII) a explorar na fase seguinte do presente diagnóstico.

Advoga um novo paradigma de intervenção denominado “predizer e prevenir” (Owens, 1995) em que se prevê a procura futura de recursos (energia, espaço e transportes) e se encontram maneiras de evitar que a demanda se concretize através de medidas de gestão da procura.

**Quadro XVII. Abordagens diferenciadas à provisão de transporte**

<b>Abordagens convencionais (Tráfego e Transporte)</b>	<b>Abordagens para uma Sustentabilidade orientada</b>
Planeamento de transportes e especialização em engenharia viária	Mais holísticos, envolvendo planeamento urbano e disciplinas ambientais, assim como profissionais dos transportes
Tráfego orientado e especialmente orientado para o automóvel	‘Pessoas orientadas’ – em direcção a uma das opções: pessoas em automóvel ou a pé
Preocupação por deslocações de longo curso, muitas vezes ignorando as deslocações locais (ou seja, dentro de uma determinada zona)	Preocupação por deslocações locais e acessibilidade à pequena escala
Preocupação pelo transporte motorizado, especialmente o viário, ignorando frequentemente os peões e bicicletas (em estudos de tráfego)	Preocupação por todos os meios de transporte, frequentemente organizados em ‘hierarquia’, com os peões e os ciclistas no topo da lista e os utilizadores de automóveis no final
Rua focalizada como uma artéria em movimento	Maior preocupação pela rua como espaço público utilizado para fins e actividades que não favoreçam somente o movimento
Avaliação focalizada segundo o critério económico	Avaliação tendo em conta os criterios ambientais e sociais
Avaliação pensada em termos de custos e benefícios dos utilizadores de estradas (ou seja, tempo poupado pelos condutores ou passageiros)	Avaliação reconhecendo custos e benefícios dos não – utilizadores de estradas (ex. peões, residentes)
Preocupação pelo transporte e viagens isoladamente	Preocupação pelo transporte e viagens num contexto de actividades e objectivos mais amplos
‘Prever e prover’ – capacidade de provisão baseada na procura prevista	Gestão da procura – tentativa de moderar a procura de deslocações
Projecto baseado na eficiência do tráfego, facilitando a sua fluidez	Projecto baseado em moderar e diminuir o tráfego onde seja necessário
Separação de peões e veículos (utilização de passagens de peões, passagens subterrâneas, barreiras para impedir os peões de atravessar a estrada)	Integração do espaço para peões e veículos onde seja apropriado ( moderar o tráfego, superfícies partilhadas, etc.)

Fonte: adaptado de Marshall (2001, 139)

Perante esta nova abordagem à gestão territorial e à mobilidade, pretende-se com o actual Plano de Mobilidade Sustentável de Faro:

- Inverter a dependência do automóvel (sobretudo à escala urbana) transferindo automobilistas para os meios de transporte colectivos, a bicicleta e a marcha a pé.
- Conseguir redes funcionais e atractivas para os modos pedestre e ciclista.
- Reduzir a necessidade de deslocação (urbanismo de proximidade).

Tal dependerá do desenvolvimento institucional, do empreendedorismo empresarial (ex. como o Fórum Algarve e a ANA, Aeroportos de Portugal) e de mudanças concretas do padrão de produção e consumo da sociedade, onde o cidadão comum tem um papel determinante.

A percepção desta realidade levou ao desencadeamento de um processo de participação pública.

Com a participação pública pretende assegurar-se um processo de planeamento inclusivo e democrático, estabelecer uma visão ampla da mobilidade sustentável e traduzi-la para a política e acções locais, assegurar objectivos em harmonia com aspectos económicos, ambientais e sociais, promover uma educação com uma base alargada e ideias/soluções integradas, encorajar o projecto de comunidades sustentáveis em oposição ao projecto focalizado no automóvel.

Para seguir em frente de uma forma prática, nos primeiros Fóruns de Participação Pública, propôs-se a criação de um Grupo Operacional para uma Mobilidade Sustentável em Faro para colaborar no diagnóstico, na definição de prioridades de medidas de acção e eventual avaliação dos progressos conseguidos. É desejável que todos possam contribuir em campanhas de informação pública.

Envolve empresas e instituições do sector dos transportes e outras geradoras e atractoras de viagens motorizadas, Polícia de Segurança Pública, Guarda Nacional Republicana, associações de promoção da bicicleta, associações de defesa das pessoas com deficiência, associações ambientais, associações de comerciantes e outros agentes económicos e sociais.

O 1º Fórum decorreu no dia 29 de Junho, convergiu para o tema Acessibilidade para Todos, e o 2º em 24 de Julho, convergiu para o tema Transportes colectivos, conforme actas em anexo.

Estão-se a agendar mais Fóruns a partir de Setembro, alguns dirigidos ao público em geral. Tem-se a percepção de que o cidadão desempenha um papel primordial em todo o processo de desenvolvimento de uma mobilidade sustentável.

Hoje em dia a deslocação motorizada é entendida (por muitas pessoas) como um direito de cidadania e as estradas, arruamentos e estacionamento são reivindicados como um direito individual. Limitar o acesso do automóvel em certas áreas urbanas (a favor do transporte público por exemplo), corresponde para muitas pessoas a uma limitação da liberdade individual que só será previsivelmente ultrapassada com campanhas de informação pública realizadas de forma que os utilizadores de transporte privado motorizado sejam confrontados e convencidos sobre os impactes ambientais e sociais dos transportes levando a mudanças de atitude e de comportamento.

Por outro lado, muitos outros indivíduos consideram que o espaço cedido para o transporte motorizado individual (ou imposto por este) é um entrave à liberdade dos seus movimentos, é muito pouco compatível com a qualidade de vida que pretendem e contribui para a perda de igualdade de oportunidades e do direito à participação das pessoas com deficiência. Esta contestação está a originar mudanças de mentalidades de muitos cidadãos.

Ante o conflito entre estes pontos de vista diferenciados é crescentemente aceite pelas instituições gestoras do território que a inclusão da participação pública deva ser vista como um meio que, para além de melhorar a qualidade e a eficiência da tomada de decisão, contribua para mudanças comportamentais num processo de partilha de responsabilidades.

Constata-se que a participação na tomada de decisões e na gestão permite influenciar nos estilos de vida (Fudge *et al.*, 1996).

**Fotografias do 1º Fórum de Participação Pública**



**Fotografias do 2º Fórum de Participação Pública**







**Anexos**



**PLANO DE MOBILIDADE SUSTENTÁVEL FARO**  
**Relatório de Diagnóstico**

---

**ANEXO 1**

**Pontos negros no concelho de Faro (2000-2006)**

Freguesia	Via	KM inicial	KM final	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Faro (São Pedro)	EN 125	98,400	98,600	x						
Faro (São Pedro)	EN 125	98,700	98,800					x		
Faro (São Pedro)	EN 125	98,600	98,800			x				
Faro (São Pedro)	EN 125	98,640	98,800						x	
Faro (São Pedro)	EN 125	98,700	98,850				x			
Faro (São Pedro)	EN 125	99,200	99,400		x					
Faro (São Pedro)	EN 125	100,300	100,500				x			
Faro (São Pedro)	EN 125	100,400	100,600						x	
Faro (São Pedro)	EN 125	100,400	100,500							x
Faro (São Pedro)	EN 125	100,900	101,100	x						
Faro (São Pedro)	EN 125	102,000	102,200		x					
Faro (São Pedro)	EN 125	102,100	102,300	x						
Faro (São Pedro)	EN 125	102,200	102,400							x
Faro (São Pedro)	EN 125	102,300	102,500							
Faro (São Pedro)	EN 125	103,000	103,200		x		x			
Faro (São Pedro)	EN 125	103,150	103,300	x						
Faro (São Pedro)	EN 125	120,200	120,400			x				
Faro (Sé)	EN 125	107,600	107,700		x					
Faro (Sé)	EN 125	108,300	108,500		x					
Faro (Sé)	EN 125	108,400	108,500					x		
Faro (Sé)	EN 125	108,500	108,600	x						

Fonte: elaboração própria a partir de dados da DGV



**ANEXO 2**

**ACTAS DE PARTICIPAÇÃO PÚBLICA**





## 2º Fórum de Participação Pública do Plano de Mobilidade Sustentável de Faro

CMF – Rua do Município, 8000-398 FARO

24 / 07 / 07

### ----- Agenda -----

- |                                                            |                                                                                                                                                                                                   |
|------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 5. Introdução sobre o conceito de mobilidade sustentável   | João Vargues (CMF - Gab Planeamento e Desenvolvimento)<br>Elisabete Lemos (CMF – Divisão de Trânsito)                                                                                             |
| 6. Objectivos do Plano de Mobilidade Sustentável de Faro   | Andreia Correia (CMF – Divisão de Acção Social)<br>Filipe Cunha (CMF – Divisão Urbanismo)<br>Vitor Teixeira, Manuela Rosa e Celeste Gameiro (Univ. do Algarve)                                    |
| 7. Diagnóstico da actual mobilidade (pelos intervenientes) | Lúisa Currito – CP<br>Catarina Vargas – Jumbo de Faro / Fórum Algarve                                                                                                                             |
| 8. A 2ª fase do processo de discussão pública              | Helena Fernandes – Jumbo de Faro / Fórum<br>Generoso Mateus – Fórum Algarve<br>Sérgio Brito Mana – ANA, S.A - Aeroporto de Faro<br>Manuel Conduto – EVA-Transportes<br>Teresa Alice Martins – DGV |

### Assuntos:

- 1 As 14h45 deu-se início ao 2º Fórum de Participação Pública relativo ao Plano de Mobilidade Sustentável de Faro, fazendo-se uma introdução sobre “O que é uma mobilidade sustentável?”  
A equipa da Universidade do Algarve, que presta apoio técnico e científico ao PMS, fez uma introdução sobre os impactes ambientais e sociais dos transportes (derivados em grande parte do transporte individual motorizado) e sobre o conceito de mobilidade sustentável.
- 2 Foram apresentados os objectivos do Plano de Mobilidade Sustentável de Faro, tendo-se proposto que se está perante uma mudança de paradigma de intervenção na gestão da cidade, em que o automóvel deixa de estar no topo da hierarquia de acesso, passando a constar o peão, seguido dos transportes públicos.  
A equipa da Ualg sugeriu a criação de um Grupo Operacional para uma Mobilidade Sustentável em Faro, em que os presentes deste 2º Fórum farão parte do Grupo Temático sobre Transportes colectivos.  
Especificou, ainda, que o convite endereçado ao Fórum Algarve, à própria Ualg e à ANA, Aeroportos de Portugal se prende com o princípio da responsabilidade partilhada. A actual mobilidade sustentável não é somente um problema de gestão da administração central e local. Num futuro próximo, as grandes instituições atradoras e geradoras de tráfego vão ser responsabilizadas pela gestão da mobilidade dos seus recursos humanos e utentes, em prol da sustentabilidade.  
O Dr João Vargues da CMF colocou questões aos presentes sobre a actual mobilidade.



## 2º Fórum de Participação Pública do Plano de Mobilidade Sustentável de Faro

CMF – Rua do Município, 8000-398 FARO

24 / 07 / 07

### Continuação.

- 3 Teresa Alice Martins, da DGV, fez alusão aos problemas de congestionamento, trânsito caótico e total ausência de fluidez de tráfego e à exagerada proximidade das passadeiras nas intersecções.
- Manuel Conduto, da EVA-transportes, referiu que os transportes colectivos que operam têm nas horas de ponta alguns atrasos devido à pouca fluidez do trânsito, sobretudo no eixo Faro-Olhão. Muitas vezes os automóveis indevidamente estacionados comprometem essa fluidez o que causa transtornos à transportadora e aos utentes. Neste eixo a procura tem diminuído.
- Referiu que se está a equacionar a localização de um novo terminal rodoviário. Tem-se procedido à renovação da frota com veículos mais eficientes em termos energéticos, mas que não utilizam biocombustíveis. Tem-se procedido à formação dos recursos humanos para um melhor tratamento dos passageiros e do material circulante. Servem populações rurais mas assumem dificuldades financeiras nesse serviço, assumindo que tem carácter social porque dão acesso a famílias sem automóvel. Em relação aos minibus os primeiros 7 que foram adquiridos não são plenamente acessíveis, já a nova frota de 4 minibus já potencia a acessibilidade para todos. São veículos muito caros, que tiram espaço físico dentro do veículo. Até agora não têm sido muito requisitados.
- Helena Fernandes, do Jumbo/ Fórum Algarve, referiu que devido aos horários tardios dos trabalhadores muitos deles não têm acesso a TC a partir das 20h.
- Generoso Mateus, do Fórum Algarve, referiu que neste recinto trabalham 1750 pessoas, das quais 600 são utilizadores de transportes colectivos. No início da sua actividade (2000-2001) chegaram a pensar em fornecer transporte para os seus recursos humanos, estabelecendo ligação entre o Fórum e o Terminal Rodoviário. Não se chegou a concretizar pelos custos de operacionalidade. Poderão a longo prazo equacionar novamente uma oferta de transporte. Neste momento estão a preparar um processo de Certificação Ambiental.
- Sérgio Brito Mana, da ANA, Aeroportos de Portugal – Aeroporto de Faro, referiu que esta empresa sempre garantiu transporte aos seus funcionários através de uma parceria com a EVA, mas os recursos humanos têm preterido este serviço a favor do transporte individual. Sugere para no caso da cidade de Faro a oferta de estacionamento na periferia e o centro da cidade deveria somente dificultar a entrada e facilitar a saída. Fez alusão à necessidade de se concretizar a variante viária à cidade de Faro.
- Elisabete Lemos, da CMF – Divisão de Trânsito, referiu que falta implementar um sistema de bilhética integrada.
- 4 Luísa Curruto, da CP, referiu que a REFER é que tem responsabilidade na gestão do sistema ferroviário. A escala regional as tarifas não são rentáveis. A boa qualidade do serviço Alfa-pendular tem contribuído para um aumento de passageiros. Perspectivam-se grandes mudanças no sistema, mas estão ainda em curso estudos de viabilidade.
- Andreia Correia, da CMF – Divisão de Acção Social, referiu que o Diagnóstico Social elaborado em 2003 permitiu concluir que a zona de Estoi e Sta Bárbara de Nexe tinha transportes colectivos insuficientes e desarticulados em termos de horário.
- Falou-se da 2ª fase do processo de discussão pública e do papel activo que estas instituições poderão ter na definição de acções concretas para uma mobilidade sustentável em Faro.
- Às 17h30 deu-se por encerrado este 2º Fórum de Participação Pública.

Passos Seguintes:	Pessoa responsável:	Data:
Foi solicitado aos intervenientes uma participação activa na 2ª fase do processo de discussão pública.		

Plano de Mobilidade Sustentável  
**Faro | 2007**



Deputado da Região Autónoma da Madeira  
2014-2019 | FEDER