



A Problemática da Mobilidade em Espaço Rural e Áreas de Baixa Densidade Urbana: o caso dos concelhos de Mértola e Ourique

André FERNANDES

Instituto de Dinâmica do Espaço (IDE)
andre.fernandes@fcsh.unl.pt

João FIGUEIRA DE SOUSA

Instituto de Dinâmica do Espaço (IDE)
j.fsousa@fcsh.unl.pt

Mílvia FONSECA

Instituto de Dinâmica do Espaço (IDE)
milviafonseca@gmail.com

Resumo

A problemática da mobilidade e da equidade no acesso da população a bens e serviços, conhece expressão maior no espaço rural e áreas de baixa densidade urbana, porquanto tal privação (ou deficit de acesso) constitui um elemento propulsor do agravamento das desigualdades e de fenómenos de exclusão social, os quais assumem uma natureza multidimensional. Partindo desta constatação, reflecte-se sobre a problemática da mobilidade nestes territórios, tendo como base empírica os concelhos de Mértola e Ourique. Neste âmbito, destaca-se a ideia de que a equidade no acesso a bens e serviços em espaço rural poderá alicerçar-se em duas estratégias complementares: a melhoria da oferta de serviços de transporte público através da implementação de soluções de transporte inovadoras, adaptadas às especificidades do macro-contexto rural; e, o alargamento e diversificação da rede de serviços itinerantes e comércio ambulante. Apresenta-se ainda as estratégias de intervenção delineadas para estes municípios, visando a melhoria das condições de mobilidade, alicerçadas no paradigma da “mobilidade sustentável”.

Introdução

A mobilidade em espaço rural e áreas de baixa densidade urbana apresenta um conjunto de particularidades que colocam ao planeamento dos transportes, em articulação com o

planeamento do território, o desafio de satisfazer as necessidades de deslocação da população de forma eficiente e financeiramente sustentável, visando garantir o acesso a bens, equipamentos e serviços em condições de equidade tendencial. Todavia, a inexistência de uma massa crítica que justifique ou viabilize uma oferta de transporte público regular com elevados níveis de serviço, como também a ocorrência de padrões de mobilidade pouco consentâneos com este tipo de oferta e a dificuldade dos operadores de transporte em desenvolverem serviços de transporte adaptadas às especificidades da procura neste tipo de espaços (de forma financeiramente sustentável), afirmam-se como importantes constrangimentos à concretização deste desígnio.

O presente artigo debruça-se precisamente sobre esta problemática – mobilidade em espaço rural e áreas de baixa densidade urbana –, analisando-se as directrizes fundadas no diagnóstico prospectivo elaborado pela Equipa do Instituto de Dinâmica do Espaço para os municípios de Mértola e Ourique, no âmbito do Projecto “Mobilidade Sustentável” (Projecto promovido pela Agência Portuguesa do Ambiente, que teve por objectivo a elaboração de Planos de Mobilidade Sustentável para 40 municípios portugueses), e sobre os conceitos de intervenção propostos, incidindo nas soluções a implementar. O artigo estrutura-se em três partes complementares:

- 1) na primeira parte analisa-se a problemática da mobilidade em espaço rural e áreas de baixa densidade urbana, abordando-se a questão da equidade no acesso a bens e serviços e as particularidades da mobilidade em espaço rural e áreas de baixa densidade urbana;
- 2) na segunda parte desenvolve-se uma breve caracterização da realidade territorial dos concelhos em estudo, enfocando-se ainda as estratégias de intervenção delineadas para ambos no âmbito dos respectivos Planos de Mobilidade;
- 3) a terceira parte corresponde à apresentação das soluções de serviços de transporte propostas nestes Planos.

1. A Mobilidade em Espaço Rural e Áreas de Baixa Densidade Urbana

1.1. A Problemática da Equidade no Acesso a Bens e Serviços

A problemática da equidade no acesso da população a bens e serviços, não sendo recente, tem vindo a assumir contornos mais ou menos diferenciados em função de vários aspectos, entre os quais contam-se:

- a organização funcional do espaço urbano e as dinâmicas de expansão urbana. De facto, com a crescente terciarização dos centros urbanos, a função residencial tem vindo a ocupar progressivamente áreas periféricas, em conjuntos urbanos onde a monofuncionalidade residencial obriga a maiores deslocações para aquisição de bens e serviços e onde as deficiências das redes de serviços de transporte colectivo incentivam o uso do automóvel particular;
- a alteração dos hábitos de consumo e a consolidação de novas formas de organização dos espaços comerciais, designadamente na fórmula das grandes superfícies comerciais, as quais têm vindo a afectar a vitalidade do pequeno comércio tradicional (i.e. do “comércio de rua”) cujo declínio (concretizado, por exemplo, no encerramento e na desqualificação dos estabelecimentos) tende a afastar os locais de consumo dos locais de origem dos consumidores;
- a evolução do sistema de povoamento que, ao ser matizada por um progressivo despovoamento do espaço rural, repercute-se em dificuldades acrescidas da população residente nestas áreas para aceder a bens e serviços essenciais, problema este que afecta tanto a população isolada (áreas de povoamento disperso) como a população concentrada em aglomerados de pequena dimensão (áreas de povoamento concentrado).

Não descurando a existência de algumas dificuldades de acesso a bens e serviços nas áreas urbanas, induzidas pelos factores acima enunciados (que afectam, sobretudo, a população com mobilidade condicionada), reconhece-se que é no espaço rural que tal problemática adquire expressão maior, porquanto tal privação (ou deficit de acesso) constitui um elemento propulsor do agravamento das desigualdades e de fenómenos de exclusão social, os quais assumem uma natureza multidimensional (i.e. em que o acesso

a bens/serviços não actua como causa única, mas antes no contexto de um teia complexa de causas interligadas – e.g. desemprego, baixos rendimentos, baixas qualificações).

O acesso a serviços de saúde, o acesso da população escolar a estabelecimentos de ensino, o acesso à cultura e à informação, o acesso a serviços administrativos ou o acesso a um conjunto de bens essenciais à vida das famílias (para além do acesso a bens alimentícios – que nas áreas rurais é em parte atenuado pela capacidade de produção própria de alguns produtos – salienta-se, como exemplo, o problema do acesso a produtos medicamentosos) apresentam-se como necessidades elementares determinantes da qualidade de vida das populações, cuja não satisfação pode contribuir para o agravamento daqueles fenómenos, colocando em causa a equidade e coesão social e territorial.

O povoamento disperso ou concentrado em aglomerados de pequena dimensão, característico de extensos sectores do “mundo rural” nacional (de acordo com os Censos 2001, 13,5% da população do Continente residia em “áreas predominantemente rurais” e cerca de 42% residia em lugares com menos de 2.000 habitantes), conjugado com o progressivo declínio e envelhecimento populacionais destas áreas, são factores nucleares na justificação da dificuldade de provisão de bens e serviços em condições de equidade tendencial às populações. Concretizando, estes factores acabam por determinar a ausência de limiares de procura que justifiquem a viabilidade económica, e subsequente existência, de actividades de comércio e serviços que respondam às necessidades das populações (note-se que nesta evolução interferem outros factores, como a falta de investimento ou as dificuldades de adaptação aos novos hábitos de consumo), implicando deslocções a aglomerados populacionais de hierarquia superior para aquisição de bens e serviços.

Contudo, tais limiares inviabilizam igualmente a existência de redes de serviços de transporte público regulares com níveis de serviço e cobertura territorial adequados, num contexto em que o transporte individual não se apresenta, por várias razões, como uma alternativa para uma parcela significativa da população. Desta forma, a extinção de carreiras de transporte público ou a redução da sua frequência e o progressivo encerramento de estabelecimentos comerciais, ambos resultantes do declínio da massa crítica, acabam por actuar como vectores indutores da privação ou agravamento da

difículdade de acesso a bens e serviços por parte da população residente nestas áreas de baixa densidade.

1.2. As Particularidades da Mobilidade em Espaço Rural e Áreas de Baixa Densidade Urbana

Face ao exposto, depreende-se que a mobilidade em espaço rural e áreas de baixa densidade urbana encerra particularidades que decorrem do macro-contexto (económico, social, demográfico, cultural, territorial) em que as deslocações das pessoas se operam, e que colocam (ao planeamento dos transportes, em articulação – ou de forma integrada – com o planeamento do território) o desafio de satisfazer as necessidades de deslocação destas populações (tendencialmente caracterizadas por níveis de mobilidade relativamente reduzidos) através de uma oferta de serviços de transporte colectivo de passageiros financeiramente mais sustentável, com níveis de serviço mais adequados e com uma cobertura territorial mais ampla, três objectivos difíceis de conciliar.

Não obstante este macro-contexto ser, necessariamente, diferenciável no espaço, é possível identificar um conjunto de características comuns, que possibilitam a determinação de um padrão transversal a estes territórios, e que influem na mobilidade das populações aí residentes:

- estruturas de povoamento pautadas pela dispersão da população ou pela sua concentração em aglomerados de pequena dimensão com maior ou menor dispersão no território;
- prevalência de duas tendências pesadas correlacionadas, assistindo-se a um progressivo despovoamento de vastas áreas predominantemente rurais, acompanhado por alguma resistência das principais “aglomerações urbanas” (geralmente sedes de concelho);
- tendência de concentração da oferta de equipamentos, serviços e bens nas aglomerações de “nível superior” (sedes de concelho);
- ocorrência de mutações socioeconómicas de cariz estrutural induzidas por transformações nas bases produtivas locais, as quais constituíram, enquanto factores de repulsão (“*push*”), um importante estímulo à mobilidade geográfica

dos escalões etários mais jovens, com reflexos no despovoamento das áreas predominantemente rurais;

- estruturas etárias caracterizadas por acentuados níveis de envelhecimento da população; baixos níveis de rendimento da população residente, traduzíveis em níveis de poder de compra igualmente baixos;
- redes de transporte escolar com custos de operação relativamente elevados, justificados pela necessidade de assegurar a deslocação diária da população escolar (mais ou menos dispersa pelo território) para estabelecimentos de ensino por vezes distantes das áreas de residência (neste sentido, importa notar que as orientações de reorganização da rede escolar têm conduzido ao encerramento de vários estabelecimentos de ensino, essencialmente em áreas isoladas ou de baixa densidade, o que tem exigido o desenvolvimento de respostas adequadas em matéria de transporte escolar).

A inexistência de uma massa crítica (entenda-se limiar de procura) que justifique ou viabilize – quer pela dimensão e características socioeconómicas dos efectivos populacionais (que constituem a procura potencial), quer pela sua dispersão territorial – uma oferta de transporte público regular (com cobertura, frequência, níveis de conforto e diversidade de serviços adequados), assim como a ocorrência de padrões de mobilidade pouco consentâneos com este tipo de oferta, traduzem-se numa oferta de serviços de transporte desajustada relativamente às necessidades específicas dos diferentes segmentos da procura, colocando-se aqui os desafios imediatos da equidade social e da coesão socioeconómica e territorial.

Por seu turno, os operadores de transportes a operar em áreas rurais de baixa densidade têm mostrado, de um modo geral, alguma dificuldade em desenvolver soluções de serviços de transporte público inovadoras (entenda-se mais flexíveis), adaptadas às necessidades específicas de mobilidade das populações rurais. Esta dificuldade de adaptação dos operadores decorre não apenas da dificuldade em implementar soluções alternativas à oferta tradicional de serviços de transporte regular decorrente de uma estrutura e *praxis* organizacional e de planeamento e gestão da oferta por vezes demasiado rígida, como também das dificuldades inerentes à necessidade de

investimento que esta adaptação pressupõe, num contexto de baixa rentabilidade financeira dos serviços de transporte público, ou ao próprio enquadramento legal.

Desta análise resulta claro que qualquer acção a empreender no domínio da oferta de serviços de transporte colectivo em espaço rural e áreas de baixa densidade urbana requer um profundo conhecimento da situação de partida no território que constitui a área de intervenção. A contratualização de novos percursos ao operador de transportes, a reestruturação das carreiras existentes, a implementação de novos serviços com horários e percursos flexíveis, o transporte de passageiros em viaturas subutilizadas da rede de transporte escolar ou de outras redes de serviços a operar no território (e.g. redes de serviços sociais, rede de serviços de transporte de funcionários das autarquias, rede de transporte e distribuição dos CTT), são exemplos de soluções de transporte cuja concepção, desenvolvimento e implementação exigem a avaliação prévia das condições de mobilidade da população e do macro-contexto em que as deslocações ocorrem, possibilitando assim aferir da especificidade dos padrões e problemas de mobilidade e, bem assim, da adequabilidade da solução (ou soluções) de transporte a desenvolver.

Considera-se, porém, que a promoção da equidade no acesso a bens e serviços em espaço rural poderá, em grande medida, orientar-se para dois tipos de intervenção. A melhoria da oferta de serviços de transporte público através da implementação de soluções de transporte inovadoras, adaptadas às especificidades do macro-contexto rural, formula-se como uma dessas estratégias. Os serviços de transporte flexíveis (em que se incluem os serviços de transporte a pedido) ou os serviços de transporte com percursos regulares planeados para responder a estas necessidades específicas da população (como tal assegurando uma ampla cobertura territorial – garantindo o acesso generalizado a um conjunto de pólos atractores previamente identificados – e com uma frequência adaptada a este tipo de deslocações – embora variável, a frequência praticada neste tipo de serviço é normalmente baixa, podendo não ir além de um serviço bimensal ou semanal) são exemplos de tipologias de soluções enquadráveis nesta estratégia. Por sua vez, o alargamento e diversificação da rede de serviços regulares itinerantes e o comércio ambulante formalizam outra concepção estratégica para garantir uma maior equidade no acesso a bens e serviços.

2. O Caso dos Concelhos de Mértola e Ourique

Esta problematização da mobilidade em espaço rural e áreas de baixa densidade urbana constitui, em traços largos, o quadro de referência para qualquer intervenção no domínio do planeamento de serviços de transportes ou da prossecução de políticas de gestão da mobilidade nestas áreas. A sistematização das especificidades que influem determinantemente nos padrões de mobilidade e que limitam a eficiência das soluções tradicionais de serviços de transporte para responder às necessidades da procura não dispensa, todavia, a elaboração de um diagnóstico aprofundando da situação de referência na área de intervenção. Tal constitui uma condição essencial à identificação das principais condicionantes à mobilidade da população e, bem assim, à garantia de conformidade dos objectivos a delinear para as soluções a desenvolver e de adequabilidade dos serviços de transporte a implementar relativamente às necessidades dos diferentes segmentos da procura, atendendo às especificidades inerentes ao contexto em que os mesmos são prestados.

No que concerne ao caso dos municípios de Ourique e Mértola, apresenta-se seguidamente um breve diagnóstico da situação de referência, a qual constituiu o quadro de intervenção em que foram delineadas a estratégia e as propostas preconizadas no âmbito do Projecto “Mobilidade Sustentável”.

2.1. Breve Diagnóstico dos Macro-contextos Territoriais

Os concelhos de Ourique e Mértola localizam-se na NUT III Baixo Alentejo e correspondem a territórios de transição. No caso de Ourique, a transição opera-se entre a planície alentejana e a Serra Algarvia, enquanto que no caso de Mértola esta transição está inerente ao facto de se tratar de um território de fronteira – o concelho faz a ligação a Este, com a Comunidade Autónoma da Andaluzia e com a Província de Huelva e a Sul com o Sotavento Algarvio.

Tratando-se de concelhos predominantemente rurais, destacam-se na sua rede urbana somente os aglomerados sede de concelho, os únicos a apresentar um cariz urbano (no caso, a Vila de Ourique e a Vila de Mértola). Em ambos os concelhos, a dinâmica demográfica tem vindo a ser pautada por um forte declínio dos efectivos populacionais, materializados numa diminuição de 6% e 11%, respectivamente no concelho de Ourique e no concelho de Mértola, no período censitário 1991-2001. Caso se considere um

período mais alargado, verifica-se que a perda populacional é mais acentuada: entre 1950 e 2001, Ourique perdeu 37% da sua população e Mértola perdeu 30%.

Por outro lado, ambos os concelhos apresentam uma forte tendência de envelhecimento populacional, duplamente motivada pela diminuição da população jovem e pelo aumento da população com idade superior a 64 anos. Concretizando, no período em análise, o grupo etário dos 0-14 anos diminuiu 4% em Ourique e 3,8% em Mértola, tendência acompanhada por um aumento da população integrante do grupo etário com mais de 64 anos de 6,1% em Ourique e 5,6% em Mértola. Tais cifras repercutiram-se, em 2001, num índice de envelhecimento de 287,5 em Ourique e de 280,5 em Mértola (quando em 1991 este índice era de 166,8 e de 180,6, respectivamente)

A densidade populacional constitui-se como um indicador que transmite uma leitura de enquadramento necessária ao entendimento da ocupação do território. Tanto no concelho de Ourique como no concelho de Mértola, este indicador apresentava em 2001, valores relativamente reduzidos, não indo além dos 9,3 hab./km² e 6,7 hab./km², respectivamente (uma realidade bastante diferente da registada no cômputo do território de Portugal Continental onde a densidade populacional ascendia a 110,8 hab./km² ou mesmo da que se verificava na NUT III na qual ambos os concelhos se inserem – Baixo Alentejo –, com 15,8 hab./km²).

Quanto à estrutura do povoamento propriamente dita, esta é caracterizada pela concentração da população em aglomerados de pequena dimensão, sendo os aglomerados sede de concelho os únicos que em ambos os concelhos apresentavam um efectivo populacional mais significativo. Em 2001, residiam 1.580 habitantes na Vila de Ourique e 1.451 habitantes na Vila de Mértola, o que representava 25% e 17% dos respectivos efectivos concelhios.

Também no que diz respeito à localização dos principais equipamentos e funções (tanto públicas como privadas), estes concentram-se nas Vilas de Ourique e de Mértola, facto que leva a que estes aglomerados se assumam como o núcleo central e polarizador dos respectivos concelhos. Todavia, importa frisar que esta concentração de equipamentos e serviços nas sedes de concelho acaba por repercutir-se na prevalência de algumas dificuldades à sua utilização por parte da população residente no restante território concelhio.

As Vilas de Ourique e de Mértola apresentam-se como os principais núcleos de redes urbanas concelhias pautadas pela inexistência de aglomerados de dimensão populacional e funcional significativa, sendo estas redes caracterizadas pelo predomínio de núcleos populacionais de pequena e muito pequena dimensão.

Ao nível dos padrões de mobilidade constata-se que nos territórios estudados predominam deslocações intra-concelhias, em que o modo pedonal apresenta um peso elevado nas deslocações por motivo de trabalho e estudo (47% e 38% das deslocações ocorridas, respectivamente, no interior dos concelhos de Ourique e de Mértola), embora prevalecendo uma tendência evolutiva declinante em favor do transporte individual nestas mesmas deslocações. Por outro lado, em ambos os casos o transporte colectivo rodoviário tem demonstrado pouca capacidade para captar novos utilizadores, apresentando um baixo nível de serviço à escala de operação concelhia. De facto, a oferta de transporte público rodoviário apresenta, em ambos os concelhos, um conjunto de características que se repercutem na dificuldade de adequação às necessidades de mobilidade da população, destacando-se:

- 1) Existência de um reduzido número de carreiras que asseguram a ligação entre as sedes de freguesia e os principais aglomerados;
- 2) Reduzida frequência das carreiras existentes (concentrando-se ao início da manhã e ao final da tarde, sendo o número de circulações entre estes períodos muito reduzido), que se acentua fora dos períodos escolares, aos fins-de-semana e feriados;
- 3) Apenas a sede de concelho tem ligação a todas as sedes de freguesia, facto que dificulta a deslocação entre aglomerados pertencentes a diferentes freguesias (que não a sede de concelho).

2.2. As Estratégias de Intervenção

Tendo em conta os diversos problemas identificados e visando a concretização de um sistema de transportes que contribuísse para uma maior equidade no acesso a equipamentos, bens e serviços, assim como para a emergência de dinâmicas socio-económicas indutoras da afirmação de uma nova ruralidade modernizada e que assegurasse níveis de conectividade que propiciassem o fortalecimento das relações de complementaridade e cooperação funcional entre centros urbanos num quadro de



desenvolvimento sustentável e de promoção da coesão socio-económica e territorial, definiram-se, para os concelhos de Ourique e Mértola, estratégias de intervenção incidentes no domínio dos transportes e mobilidade. Os Quadros seguintes apresentam as visões estratégicas estabelecidas para o sistema de transportes dos municípios de Ourique e Mértola no horizonte de 2015.

Quadro 1. Visão Estratégica para o Sistema de Transportes do Município de Ourique

1	É um sistema que contribui para uma melhor articulação funcional entre aglomerados populacionais	Porque constitui um suporte às necessárias relações de complementaridade entre os aglomerados populacionais do concelho, adaptando-se às matizes relacionais que decorrem da posição destes núcleos na rede urbana concelhia
		Por aumentar a conectividade entre a sede de concelho e os aglomerados urbanos de ordem inferior, melhora a articulação urbano-rural
2	É um sistema que contribui para a coesão socio-económica e territorial	Por assegurar uma cobertura territorial mais alargada, garantido níveis de acessibilidade e de permeabilidade das redes de transportes mais elevados, satisfazendo as necessidades específicas de mobilidade da população
		Ao desenvolver uma oferta de serviços complementares que respondem às necessidades da procura nas áreas de baixa densidade onde o mercado (operadores de transporte) não actua, promovendo a mobilidade da população
		Por promover uma maior equidade social e territorial no acesso a equipamentos, bens e serviços ao oferecer serviços de transporte que satisfazem as necessidades de deslocação dos cidadãos para a sua aquisição
		Porque os níveis de serviço da rede de transporte escolar garantem que todos os alunos, independentemente do seu local de residência, auferem de condições de aprendizagem tendencialmente similares, não sendo as deslocações diárias casa-escola um obstáculo ao bom desempenho escolar
3	É um sistema planeado, que articula, no quadro de um modelo eficaz de governância do sector, os vários operadores de transportes públicos, autarquia e outras instituições que prestam serviços de transporte	Sendo a oferta planeada e estruturada de forma a articular os serviços de transporte desenvolvidos pelos operadores, autarquia (incluindo Juntas de Freguesia) e instituições com actividade em áreas específicas (e.g. social, saúde, cultura)
		Na medida em que os diferentes os níveis de acessibilidade assegurados pelo sistema de transportes traduzem-se numa cobertura territorial articulada com a estrutura do sistema de povoamento
		Garantindo que as intervenções no sistema de transportes (serviços e infra-estruturas) são coerentes, porque equacionadas no quadro de uma estratégia e enquadradas por objectivos que buscam a concretização de uma visão global do sistema
		Assegurando-se a monitorização do sistema e a avaliação permanente dos resultados das intervenções sectoriais
4	É um sistema com níveis de segurança e de eficiência energética, ambiental e financeira que garantem a sua coerência num quadro de desenvolvimento sustentável	Os níveis de sinistralidade rodoviária reduziram-se gradualmente no território concelhio
		Os modos suaves aumentaram a sua participação nas deslocações intra-urbanas e inter-urbanas, em resultado de intervenções articuladas que favoreceram a sua utilização
		A melhoria dos níveis de serviço e da cobertura territorial do transporte público fomentou a transferência modal, verificando-se o aumento do peso do TP na repartição modal
		Foram implementadas soluções de transporte mais flexíveis que respondem às necessidades de deslocação dos vários segmentos da procura de forma mais eficiente
		A renovação gradual do material circulante atendeu a critérios de eficiência energética e de níveis de emissões, pelo que o desempenho energético e ambiental do sistema de transportes foi melhorado



	Os custos de operação dos serviços de transporte escolar foram reduzidos, fruto de um melhor planeamento da rede
--	--

Quadro 2. Visão Estratégica para o Sistema de Transportes do Município de Mértola

1	É um sistema que reforça a estrutura da rede urbana concelhia, promovendo um sistema de povoamento mais equilibrado	Porque reflecte uma política de mobilidade integrada, que expressa uma forte articulação entre o planeamento dos transportes e o planeamento do território
		Porque suporta as necessárias relações de complementaridade entre os aglomerados populacionais do concelho, adaptando-se às matizes relacionais que decorrem da posição destes núcleos na rede urbana concelhia
		Por aumentar a conectividade entre a sede de concelho e os aglomerados urbanos de ordem inferior, impulsiona a geração de um novo relacionamento urbano-rural
2	É um sistema que contribui para a coesão socio-económica e territorial	Por assegurar uma cobertura territorial ampla, garantido níveis de acessibilidade e de permeabilidade das redes de transporte diferenciados compatíveis com as necessidades específicas de mobilidade da população
		Ao desenvolver uma oferta de serviços complementares que respondem às necessidades da procura nas áreas de baixa densidade onde o mercado (operadores de transporte) não actua, promovendo a mobilidade
		Porque as intervenções no sistema de transportes (serviços e infra-estruturas) são pensadas e analisadas de forma integrada e articulada no quadro do sistema concelhio, visando a concretização destes desígnios
		Por promover a equidade social e territorial no acesso a equipamentos, bens e serviços ao oferecer serviços de transporte que satisfazem as necessidades de deslocação dos cidadãos para a sua aquisição
		Porque os níveis de serviço da rede de transporte escolar garantem que todos os alunos, independentemente do seu local de residência, auferem de condições de aprendizagem similares, não sendo as deslocações diárias casa-escola um obstáculo ao bom desempenho escolar
3	É um sistema planeado, que articula, no quadro de um modelo eficaz de governância do sector, os vários operadores de transportes públicos, autarquia e outras instituições que prestam serviços de transporte	Sendo a oferta planeada e estruturada de forma a articular os serviços de transporte desenvolvidos pelos operadores, autarquia (incluindo Juntas de Freguesia) e instituições com actividade em áreas específicas (e.g. social, saúde)
		Na medida em que diferentes níveis de acessibilidade assegurados pelo sistema de transportes se traduzem numa cobertura territorial articulada com a estrutura do sistema de povoamento, contribuindo para o reforço da estrutura urbana concelhia
		Garantindo que as intervenções no sistema de transportes (serviços e infra-estruturas) são coerentes, porque equacionadas no quadro de uma estratégia e enquadradas por objectivos que buscam a concretização de uma visão global do sistema
		Assegurando-se a monitorização do sistema e a avaliação permanente dos resultados das intervenções sectoriais
4	É um sistema com níveis de eficiência energética, ambiental e financeira que garantem a sua coerência num quadro de desenvolvimento sustentável	Os modos suaves aumentaram a sua participação nas deslocações intra-urbanas, em resultado de intervenções articuladas que favoreceram a sua utilização
		Enraizou-se uma “cultura de mobilidade sustentável” na praxis quotidiana dos cidadãos, fruto da prossecução de política formativa que envolveu a integração da problemática da mobilidade como um dos princípios dos projectos educativos de escola e o desenvolvimento permanente de acções de sensibilização junto da população em geral
		A melhoria dos níveis de serviço e da cobertura territorial do transporte público fomentou a transferência modal, verificando-se o aumento do peso do TP na repartição modal
		Foram implementadas soluções de transporte mais flexíveis que respondem às necessidades de deslocação dos vários segmentos da procura de forma mais eficiente
		A redução do tráfego automóvel no interior da Vila de Mértola resultando numa melhoria da qualidade do ambiente urbano
		A renovação gradual do material circulante atendeu a critérios de eficiência energética e de níveis de emissões, pelo que o desempenho energético e ambiental do sistema de transportes foi melhorado

		Os custos de operação os serviços de transporte escolar foram reduzidos, fruto de um melhor planeamento da rede
--	--	---

Partindo destas visões, bem como das orientações gerais que lhes subjazem, elaborou-se um exercício de prospectiva, objectivado na construção de uma estratégia sectorial. Metodologicamente, este exercício desenvolveu-se em duas grandes etapas.

Num primeiro momento desenvolveu-se um exercício de prospectiva, com o qual se preconizou a definição de um cenário de referência para o sector dos transportes. O racional deste procedimento metodológico foi o seguinte: planear consiste em determinar, face a um conjunto de incertezas futuras, quais serão as acções que melhor poderão responder às variações antecipáveis, assegurando a concretização da Visão. Tratou-se, pois, de estabelecer um quadro de referência que se considerava de elevada probabilidade de ocorrência (desde que as políticas de fronteira com o sector seguissem no mesmo sentido).

Assumindo então valores para as variáveis de enquadramento estabeleceu-se o Quadro Lógico (*logframe*) do programa a implementar no sistema de transportes – segunda etapa metodológica. O método do Quadro Lógico define um conjunto de procedimentos propensos a assegurar, à partida, a coerência e consistência interna e externa do Plano de Mobilidade Sustentável, do qual resultou uma matriz em que são enunciados os objectivos, apresentados indicadores e explicitados mecanismos de transmissão, alertas e riscos. Descrevem-se, seguidamente, os objectivos definidos no âmbito dos Planos de Mobilidade de cada um dos municípios em análise.

2.2.1. Município de Mértola

No âmbito do Plano de Mobilidade Sustentável do Município de Mértola definiu-se como Objectivo Geral, a existência de um “sistema de transporte que garanta níveis de mobilidade adequados para os diferentes segmentos da procura, contribua para a melhoria da mobilidade urbana e para a coesão sócio-económica e territorial e seja ambiental, energética e financeiramente eficiente”.

Visando a concretização do Objectivo Geral, delineou-se uma estratégia de intervenção formalizada num quadro articulado de orientações (concretizadas em Objectivos Específicos e Objectivos Operacionais).

O primeiro Objectivo Especifico definido para o concelho de Mértola foi o de consolidar a articulação entre planeamento do território e planeamento dos transportes,

num quadro alargado de promoção de uma “cultura de mobilidade sustentável”, melhoria da governância do sector dos transportes e de inovação na resposta às necessidades da população.

Tal partiu do entendimento de que a problemática da mobilidade, em geral, e da mobilidade em espaço rural, em particular, deve ser abordada numa perspectiva sistémica, entendimento que pressupõe um enfoque mais amplo que aquele que uma centralização exclusiva no sistema de transportes pode possibilitar, sob pena de se descurar um conjunto de aspectos que influem determinantemente na mobilidade dos cidadãos e nos padrões pelos quais esta tende a se operar.

A operacionalização deste primeiro Objectivo Específico alicerçou-se nos seguintes Objectivos Operacionais:

- 1) Definição de um quadro de directrizes para enquadramento da política municipal nas áreas do planeamento do território, do planeamento dos transportes e da gestão da mobilidade aprovado e em eficácia;
- 2) Definição de uma rede de serviços regulares itinerantes e de venda ambulante de bens alargada e diversificada;
- 3) Implementação de uma política de educação escolar e educação cívica sobre a problemática da mobilidade sustentável;
- 4) Implementação de um Observatório da Mobilidade.

Como segundo Objectivo Especifico identificou-se a promoção de um sistema de transportes eficiente vocacionado para responder às necessidades da procura e adaptado às suas especificidades, estruturado de forma a assegurar uma ampla cobertura territorial com níveis de serviço adequados.

A promoção da eficiência do sistema de transportes no concelho de Mértola foi perspectivada no sentido de procurar garantir, a cada momento (logo, de modo sustentado), a capacitação deste sistema para responder adequadamente às necessidades básicas de deslocação (diárias ou ocasionais) dos cidadãos, adaptando-se aos padrões de mobilidade da procura, no respeito pelas suas especificidades e pelo propósito do fomento da coesão socio-económica e territorial.

Para a concretização do segundo Objectivo Especifico estabeleceram-se três Objectivos Operacionais:

- 1) Rede de transportes públicos planeada, oferecendo serviços mais flexíveis para responder eficientemente às especificidades dos diferentes segmentos da procura;
- 2) Melhoria da sinalização rodoviária, procurando-se desta forma criar condições para o aumento da segurança da circulação na infra-estrutura e para a sensibilização dos condutores para comportamentos mais responsáveis;
- 3) Rede de caminhos rurais públicos e de caminhos vicinais recuperada, de forma a responder às necessidades de deslocação das populações rurais e potenciando a sua utilização para lazer.

O terceiro Objectivo Especifico definido centrou-se no desenvolvimento de uma política de planeamento e de gestão da mobilidade urbana orientada para a resolução dos problemas de acessibilidades e circulação na Vila de Mértola, com o qual preconizava-se contribuir para:

- Melhoria da fluidez da circulação automóvel na Vila de Mértola, através da eliminação de alguns pontos de conflito e do aumento da perceptibilidade da organização funcional da circulação;
- Aumento da oferta de estacionamento em parques dissuasores (periféricos ao aglomerado urbano), de modo a reduzir a procura de estacionamento e a circulação automóvel no interior da malha urbana (particularmente no Casco Histórico) e, assim, a criar condições para um maior conforto da circulação pedonal e apropriação do espaço público, bem como para a redução dos níveis de poluentes atmosféricos e de ruído no interior da Vila;
- Melhoria da acessibilidade e mobilidade no espaço público para cidadãos com mobilidade reduzida, promovendo uma política efectiva de remoção das barreiras físicas;
- Restabelecimento da ligação entre as duas margens do rio Guadiana através de uma travessia pedonal que crie uma continuidade entre dois espaços

actualmente desconexos e que promova a fruição da área ribeirinha da margem esquerda, potenciando a sua requalificação e revitalização;

- Requalificação do acesso à frente ribeirinha, criando as bases para a revitalização desta área com novos usos, designadamente através da sua dotação com infra-estruturas e equipamentos que possibilitem o desenvolvimento de actividades de recreio e lazer, no respeito pelos condicionalismos existentes em virtude de se tratar de uma área inundável.

No âmbito deste Objectivo Especifico formularam-se cinco Objectivos Operacionais:

- 1) Aumento da oferta de estacionamento em parques dissuasores, visando a diminuição da circulação automóvel no Casco Histórico e promoção da circulação pedonal;
- 2) Melhoria da acessibilidade no espaço público para cidadãos com mobilidade reduzida, através da remoção de barreiras arquitectónicas;
- 3) Reordenamento da circulação automóvel na Vila de Mértola. Entende-se que este objectivo se enquadra numa intervenção mais ampla de requalificação do espaço público e revitalização do núcleo urbano, pelo que se deverá concretizar na melhoria da fluidez da circulação automóvel, resolvendo alguns pontos de conflito existentes, no aumento da perceptibilidade da organização funcional da circulação automóvel na Vila de Mértola e na promoção da apropriação e fruição do espaço público, através de uma aposta na melhoria da coexistência entre o tráfego motorizado e a vivência deste espaço;
- 4) Restabelecimento da ligação pedonal entre as duas margens do Guadiana. Pretende-se que esta ligação constitua um elemento efectivo de conexão entre dois espaços marginais, contribuindo para a criação de uma nova centralidade ribeirinha, potenciadora da sua requalificação e revitalização;
- 5) Acesso à frente ribeirinha requalificado. Este objectivo, em articulação com o objectivo de restabelecimento da ligação pedonal entre as duas margens do Guadiana, encerra um entendimento e visão que ultrapassam necessariamente o âmbito operacional expresso em cada um destes objectivos *per si* e que se prende com uma intervenção de requalificação urbanística da frente ribeirinha do rio Guadiana.

O quarto Objectivo Especifico visa a melhoria das condições de mobilidade no Casco Histórico da Vila. A mobilidade, em particular a mobilidade pedonal, nesta área da Vila de Mértola é fortemente condicionada por um conjunto de factores que envolvem a irregularidade do pavimento, o declive acentuado, as características dos arruamentos (estreitos e com perfil acidentado), a ocorrência de estacionamento desordenado ou o tráfego automóvel em coexistência com a circulação pedonal. Tais condicionalismos acabam por ser agudizados pela estrutura etária da população residente (sobretudo população envelhecida), naturalmente com mobilidade reduzida. Acresce que, sendo o Casco Histórico um importante recurso turístico, as visitas aqui realizadas ocorrem preferencialmente a pé, pelo que estes entraves à mobilidade pedonal condicionam a fruição turística deste núcleo.

Perante este quadro referencial, definiram-se os seguintes Objectivos Operacionais:

- 1) Reordenamento da circulação e estacionamento no Casco Histórico, o qual deverá acontecer através da diminuição do número de veículos em circulação e da eliminação do estacionamento abusivo no Casco Histórico;
- 2) Melhoria das condições de segurança e de conforto da circulação pedonal através da intervenção ao nível da pavimentação (repavimentação dos arruamentos do Casco Histórico na Vila de Mértola).

2.2.2. Município de Ourique

O Objectivo Geral estabelecido no âmbito do Plano de Mobilidade Sustentável do Município de Ourique apresenta o seguinte enunciado: “sistema de transportes que disponibilize uma oferta de serviços adaptada às necessidades dos diferentes segmentos da procura e às especificidades do sistema de povoamento do concelho, promova a utilização do transporte público e modos suaves e assegure níveis elevados de segurança rodoviária”.

Tal como no caso do município de Mértola, delineou-se uma estratégia de intervenção formalizada num quadro articulado de orientações (concretizadas em objectivos específicos e objectivos operacionais) que permitissem a concretização do Objectivo Geral.

O primeiro Objectivo Especifico definido para o concelho de Ourique foi o de assegurar a satisfação das necessidades de mobilidade dos diferentes segmentos da procura através de uma rede de transportes que articulasse de forma mais eficaz operadores privados, serviços disponibilizados pela autarquia e por instituições de cariz social.

A satisfação das necessidades de mobilidade dos diferentes segmentos da procura foi perspectivada no contexto das especificidades inerentes ao facto do concelho de Ourique se apresentar como uma área de baixa densidade.

De facto, constatou-se que tais especificidades determinavam a ineficiência dos serviços de transporte regulares para satisfazer as necessidades de mobilidade das populações assegurando uma cobertura territorial alargada e bons níveis de serviço de forma financeiramente sustentável (condicionando, por isso, o aumento do número de carreiras ou extensão dos percursos das carreiras existentes, ou o investimento na aquisição de material circulante mais adaptado e capaz de assegurar maiores níveis de conforto).

Com efeito, entendeu-se que a resposta deveria consistir no desenvolvimento de uma rede de transportes que articulasse de forma mais eficaz os diferentes serviços de transporte disponibilizados por diversas entidades públicas e privadas. Esta panóplia de serviços estabelecia um conjunto complexo de redes com finalidades específicas que operavam no território concelhio de modo desarticulado, entre as quais se encontravam, por exemplo, a rede de transportes escolares disponibilizados pela Câmara Municipal e várias juntas de freguesia, os serviços de transporte de doentes disponibilizados igualmente por estas entidades ou as redes de serviços de apoio domiciliário das instituições de cariz social a operar no concelho.

O planeamento integrado destas redes, incluindo os serviços oferecidos pelo operador de transporte rodoviário, permitiria a sua maior articulação, de tal forma que a complementaridade entre serviços deveria tornar possível a resposta às necessidades dos diferentes segmentos da procura, com serviços mais flexíveis (percursos e horários), com uma cobertura territorial mais alargada e com melhor desempenho do sistema.

Face ao exposto, considerou-se que concretização deste Objectivo Específico pressupunha o envolvimento e actuação concertada de várias entidades públicas e privadas (em que se inclui o operador de transportes) que asseguram, no âmbito da sua actividade, o funcionamento de redes e de serviços de transporte.

A operacionalização do primeiro Objectivo Especifico assentou em dois Objectivos Operacionais:

- 1) Planeamento da rede de transportes públicos;
- 2) Reorganização da rede de transportes escolares.

A promoção e reordenamento da circulação automóvel na Vila de Ourique e a modernização da sinalização rodoviária constituíram os elementos nucleares do segundo Objectivo Especifico formulado no âmbito do Plano de Mobilidade Sustentável do Município de Ourique. A concretização deste objectivo visa a melhoria das condições de circulação automóvel no núcleo consolidado da Vila de Ourique, corrigindo alguns constrangimentos que decorrem das características da rede viária do mesmo (com vias estreitas e de pequena dimensão). Entendeu-se igualmente que este reordenamento da circulação automóvel seria tributário da melhoria das condições de mobilidade pedonal neste aglomerado, porquanto possibilitará o redimensionamento de infra-estruturas pedonais (e, assim, o incremento do conforto e o aumento da segurança da circulação pedonal), contribuindo para a melhoria da coexistência entre a circulação automóvel e a circulação pedonal na Vila de Ourique. Por outro lado, a correcção de algumas debilidades identificadas ao nível da sinalização rodoviária deverá traduzir-se na melhoria da informação ao condutor, na eliminação de potenciais pontos de conflito e no aumento da segurança da circulação rodoviária.

Para alcançar este Objectivo Específico definiram-se os seguintes Objectivos Operacionais:

- 1) Circulação automóvel adaptada às características da malha urbana no núcleo consolidado da Vila de Ourique, com a alteração, suspensão ou condicionamento do trânsito. Este Objectivo foi presidido pelo intento de melhorar a circulação automóvel no núcleo consolidado da Vila de Ourique e de promover a coexistência entre o tráfego motorizado e o tráfego pedonal.
- 2) Sinalização rodoviária modernizada, contribuindo para a melhoria da informação e segurança rodoviária. Tendo por base a identificação de algumas debilidades na sinalização rodoviária, este objectivo visa a criação de condições, a este nível, para melhorar a inteligibilidade e orientação na rede viária, eliminar potenciais pontos de conflito e contribuir para aumentar a segurança rodoviária.

O terceiro objectivo definido foi enunciado conforme se segue: “Melhorar os níveis de conforto e de segurança nas deslocações pedonais intra e inter-urbanas”. A definição deste objectivo teve por base a observação de que o conforto e a segurança nas deslocações pedonais eram condicionados por um conjunto de factores, arreigados na existência de obstáculos à circulação no espaço público (aspecto que ganha particular relevo enquanto condicionante da liberdade de movimentos dos cidadãos com mobilidade reduzida) e na inexistência (no caso dos percursos inter-urbanos) ou inadequação (no caso dos percursos intra-urbanos) das infra-estruturas pedonais, sobre os quais importava actuar. As orientações subjacentes a este Objectivo Especifico foram operacionalizadas através dos seguintes Objectivos Operacionais:

- 1) Mobilidade pedonal melhorada na Vila de Ourique através do redimensionamento de infra-estruturas pedonais;
- 2) Acessibilidade no espaço público para cidadãos com mobilidade reduzida melhorada através da eliminação de barreiras arquitectónicas;
- 3) Condições de segurança e de conforto da circulação nos principais percursos pedonais melhorada através da recuperação ou construção de infra-estruturas pedonais.

3. As Soluções de Serviços de Transporte

No seguimento dos diagnósticos concelhios e da identificação das estratégias sectoriais, definiram-se medidas de intervenção de dois tipos: intervenções de natureza física (quando compreendem a efectivação de medidas com incidência territorial, incluindo infra-estruturas, equipamentos e serviços de transporte) e intervenções sem expressão discreta no território (podendo incluir estudos, acções de sensibilização ou esquemas de incentivo). As soluções de serviços de transporte definidas para os concelhos de Mértola e Ourique envolveram:

- implementação de um serviço de transporte flexível;
- reestruturação da rede de transporte colectivo rodoviário;
- reestruturação da rede de transporte escolar.

Relativamente às propostas “reestruturação da rede de transporte colectivo” e “reestruturação da rede de transporte escolar”, uma vez que as suas especificações técnicas são similares em ambos os municípios, é apresentado somente o projecto de “reestruturação da rede de transporte escolar” relativo a Mértola e o projecto de “reestruturação da rede de transporte colectivo rodoviário” relativo a Ourique.

3.1. Concelho de Mértola

Implementação de um serviço de transporte flexível

Face à necessidade de planeamento de uma rede de transportes públicos com uma oferta de serviços mais flexível, melhor articulada e territorialmente mais abrangente, permitindo responder às necessidades específicas da procura e adaptando-se aos padrões de mobilidade de uma área de baixa densidade, propôs-se o estudo de viabilidade da implementação de um serviço de transporte público flexível complementar à rede de transportes colectivos. Para tal sugeriu-se a adopção de uma abordagem metodológica assente em quatro grandes fases:

- 1) avaliação da situação de partida;
- 2) avaliação das soluções alternativas de transporte (contemplando a identificação dos principais problemas e condicionantes à mobilidade da população, e em função destas, a identificação das prioridades de intervenção, a definição dos objectivos da solução a adoptar e a identificação das intervenções a implementar);
- 3) planeamento do serviço de transporte (processo no qual devem ser considerados os seguintes aspectos: definição das características do serviço, definição do modelo de exploração, definição da estrutura organizativa, identificação das necessidades de meios materiais, identificação das necessidades de recursos humanos, programação financeira, acções de divulgação);
- 4) operacionalização do serviço de transporte (o qual consiste no desenvolvimento e implementação de um sistema de monitorização e avaliação do serviço de transporte e na operacionalização do serviço).

Reestruturação da rede de transporte escolar

Uma das competências dos municípios consiste na organização, financiamento e controlo do funcionamento dos transportes escolares. Neste contexto, a autarquia de Mértola (à semelhança da Câmara Municipal de Ourique) tem procurado explorar complementaridades entre o transporte público e o transporte em carreiras municipais, sendo vários os casos em que os veículos municipais transportam os alunos residentes em locais não servidos pelo transporte público, até à paragem mais próxima, integrada no circuito do operador rodoviário, ponto a partir do qual os alunos são transportados em carreiras públicas até ao estabelecimento de ensino.

Considerando que a rede de transporte escolar deve obedecer a alguns critérios definidos no âmbito do Plano de Mobilidade (designadamente: o tempo de deslocação entre a casa e a escola dos alunos, não deve ultrapassar os 60 minutos; o tempo e número de transbordos nos percursos casa-escola/escola-casa deve ser reduzido; o custo de operação da rede de transporte escolar deve ser reduzido) e que em fase de diagnóstico se identificaram situações em que o tempo de deslocação dos alunos era superior a 60 minutos propôs-se a reformulação da rede, de modo a que nenhum aluno demorasse mais de 60 minutos no percurso casa-escola. A reformulação proposta traduziu-se na criação de um novo circuito e na reformulação de dois circuitos já existentes.

Determinou-se ainda que a reestruturação da rede de transportes escolares deveria contemplar uma melhor articulação entre os serviços disponibilizados pela autarquia e as carreiras de transporte público asseguradas pelo operador, o que pressupõe a análise comparativa dos percursos de transporte escolar realizados pela Câmara Municipal com os percursos das carreiras de transporte público asseguradas pelo operador e, bem assim, a definição de complementaridades. Com os percursos existentes os alunos residentes em algumas localidades demoravam sensivelmente o mesmo tempo na deslocação casa-escola recorrendo ao transporte escolar da autarquia e à carreira regular do operador de transporte. A articulação proposta deverá, contudo, ser analisada caso a caso para se encontrarem as soluções mais vantajosas em cada localidade e em cada período do dia (tendo em conta que muitas localidades só são servidas por carreiras do operador rodoviário no início e no final do dia, e considerando o horário de funcionamento das escolas). A sua concretização possibilitará a racionalização da oferta do serviço de transporte e consequentemente uma diminuição do custo de operação da rede de transporte escolar.

3.2. Concelho de Ourique

Reestruturação da rede de transporte colectivo rodoviário

O concelho de Ourique evidencia um conjunto de características que influenciam determinadamente a mobilidade da população residente, tais como:

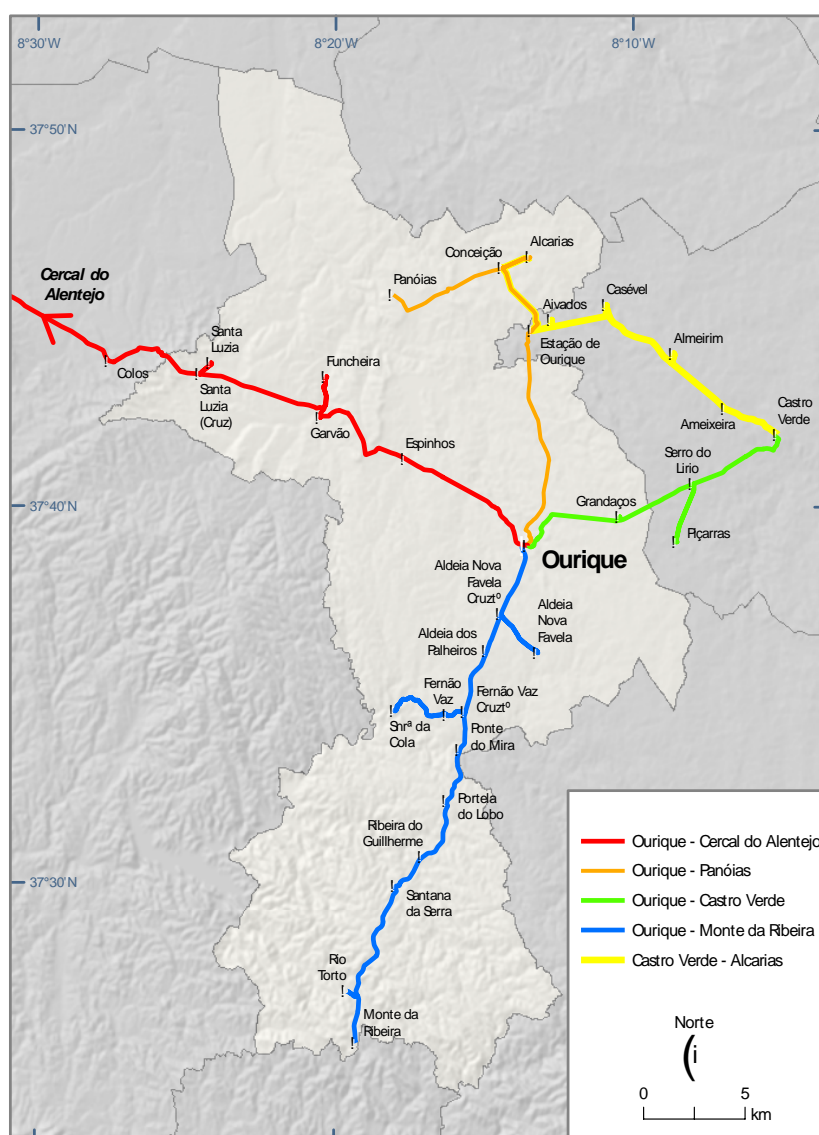
- concentração da população em aglomerados de pequena dimensão no sector Norte do território concelhio e a sua dispersão no sector Sul, correspondente a uma área de transição entre a planície alentejana e a serra algarvia;
- progressivo despovoamento das áreas predominantemente rurais;
- tendência de concentração da oferta de equipamentos, serviços e bens na aglomeração sede de concelho;
- estrutura etária caracterizada por um forte envelhecimento;
- baixo nível de rendimento da população residente (o que se traduz num baixo poder de compra);
- redes de transporte escolar com custos de operação relativamente elevados, justificados pela necessidade de assegurar a deslocação diária da população escolar (dispersa pelo território) para estabelecimentos por vezes distantes das áreas de residência;
- inexistência de uma massa crítica (limiar de procura) que justifique ou viabilize
 - quer pela dimensão e características socio-económicas, quer pela sua dispersão territorial – uma oferta de transporte público regular;
- ocorrência de padrões de mobilidade pouco consentâneos com uma oferta de serviços de transporte regulares e de qualidade.

Não obstante as limitações da oferta de transporte público existentes, trata-se de um serviço com um papel fundamental no sentido de assegurar a mobilidade da população residente no concelho de Ourique, especialmente para aqueles que não dispõem de transporte individual. Ademais, a concentração espacial dos equipamentos e funções públicas e privadas na sede de concelho reforçam a necessidade de deslocação regular da população residente noutros aglomerados, à Vila de Ourique, facto tanto mais

relevante quando se considera a estrutura etária da população, o tipo de povoamento e a extensão territorial do concelho.

Face às características do território e do serviço de transporte apresentadas propôs-se a reestruturação da rede de transporte colectivo rodoviário, de forma a suplantar as debilidades identificadas. A referida reestruturação (em termos de percurso e horário) deverá atender às seguintes orientações (cuja concretização poderá implicar a contratualização de novos percursos ao operador de transportes):

Figura 1. Rede de Transportes Colectivos Rodoviários de Passageiros do Concelho de Ourique



Fonte: FIGUEIRA DE SOUSA (Coord.), 2007b

- melhoria do tempo de percurso entre aglomerados, diminuindo a distância-tempo;

- aumento do número de aglomerados populacionais servidos por transporte público;
- aumento do número de ligações directas (sem necessidade de transbordo) entre aglomerados populacionais;
- redução do tempo de transbordo entre carreiras;
- melhoria dos níveis de conforto (do material circulante) de forma a aumentar a atractividade do transporte público, criando uma massa crítica (procura) que viabilize o desenvolvimento de novos serviços e assegure a sua sustentabilidade futura.

Nesta reestruturação deverá ainda ser tida em conta a complementaridade das carreiras disponibilizadas pelo operador e os serviços de transporte prestados pela autarquia e outras instituições, criando-se condições para o transporte de passageiros em viaturas sub-utilizadas da rede de transporte escolar ou de outras redes de serviços a operar no território (e.g. redes de serviços sociais, rede de serviços de transporte de funcionários da autarquia). Para tal será necessário identificar os serviços de transporte já existentes e, a partir desta identificação, definir serviços e percursos em que a articulação seja possível de efectivar.

Implementação de um serviço de transporte público flexível

No âmbito do Plano Mobilidade Sustentável do Município de Ourique foi proposta a implementação de um serviço de transporte público flexível. Tratando-se de um concelho rural levantavam-se questões relacionadas com a necessidade de planeamento de uma rede de transportes públicos mais flexível, melhor articulada e territorialmente mais abrangente, permitindo responder às necessidades específicas da procura e adaptando-se aos padrões de mobilidade característicos destas áreas. Para além da satisfação das necessidades da população havia ainda que considerar uma oferta de serviços de transporte colectivo de passageiros financeiramente sustentável.

No seguimento do trabalho realizado na fase de caracterização e diagnóstico, a autarquia desenvolveu o serviço “Serra Acima”, um serviço de transporte colectivo que visa atenuar os problemas associados ao isolamento da população residente na área Sul do concelho, correspondente ao território integrado na freguesia de Santana da Serra.

A freguesia de Santana da Serra apresenta um tipo de povoamento pautado pela concentração da população em núcleos de dimensão muito reduzida (“montes”), com um índice de envelhecimento elevado, por auferir de baixos rendimentos e por registar baixos níveis de instrução. Estas características sócio-económicas e de povoamento reflectem-se em limiares da procura e em padrões de mobilidade pouco consentâneos com uma oferta de serviços de transporte regular que garantam níveis de serviço e uma cobertura territorial adequados às necessidades de deslocação da população.

Com efeito, até à implementação do serviço “Serra Acima”, a população residente nesta freguesia dispunha apenas de uma carreira de transporte público (Ourique – Monte da Ribeira), cujo percurso, desenvolvido ao longo do IC1, serve cinco aglomerados populacionais. Ainda que apresentando uma frequência relativamente elevada no contexto das carreiras que servem o município, esta ligação visa, essencialmente, garantir a ligação à sede de concelho, sendo reduzida a permeabilidade territorial assegurada na freguesia em análise. Esta realidade é ainda indissociável do facto de algumas destas áreas serem acessíveis somente através de caminhos rurais (com pavimento de terra batida), não dispondo esta rede de qualquer sinalética de orientação.

Não sendo o transporte individual uma alternativa em função das razões supra enunciadas, estas tendências repercutiam-se na dificuldade de acesso dos habitantes da serra a um conjunto de bens e serviços essenciais, comprometendo ainda a prossecução do desígnio de promoção da equidade e coesão social (a este propósito importa notar que para aceder à extensão do centro de saúde localizada em Santana da Serra ou para adquirir bens neste aglomerado, alguns habitantes desta área realizavam percursos pedonais com duração de 2/3 horas).

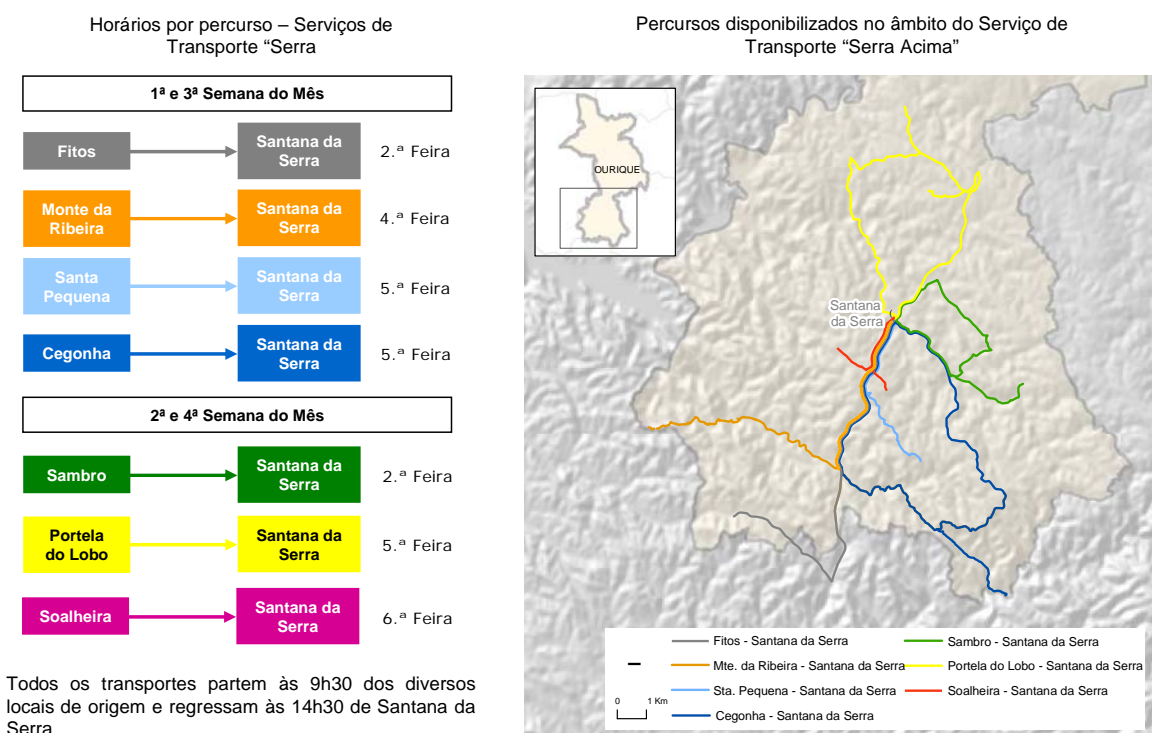
Tendo em conta esta realidade, foi implementado o serviço “Serra Acima”, com os seguintes objectivos:

- Melhorar a cobertura territorial dos serviços de transporte público na freguesia de Santana da Serra;
- Promover a generalização do acesso a bens e serviços essenciais por parte da população residente em “montes” isolados, através da garantia de serviços de transporte que satisfaçam as necessidades básicas de deslocação desta população, melhorando a sua qualidade de vida;

- Contribuir para a atenuação do isolamento social da população dispersa residente no sector Sul do concelho e para o aumento da equidade e coesão social.

Para a concretização dos objectivos identificados foi operacionalizado um serviço de transporte colectivo gratuito assegurado pela autarquia. Este serviço veio garantir o acesso da população dispersa à sede de freguesia através da disponibilização de sete percursos regulares, com horários fixos e com uma frequência bimensal. Desta forma são satisfeitas as necessidades de deslocação dos habitantes da serra para aquisição de bens e serviços, podendo estes programar as suas viagens de acordo com a periodicidade do serviço de transporte.

Figura 2. Horários e Percursos do Serviço de Transporte “Serra Acima”



Fonte: FIGUEIRA DE SOUSA, 2008d

Considerações Finais

A satisfação das necessidades de deslocação da população constitui um factor essencial no sentido de garantir o seu acesso a bens e serviços, sendo por isso um aspecto determinante da qualidade de vida da população. A não satisfação destas necessidades, ou a sua satisfação de forma deficitária, podem contribuir para o agravamento das

desigualdades e de fenómenos de exclusão social, colocando em causa a equidade e coesão social e territorial.

Face aos constrangimentos à concretização deste desafio, considera-se que a implementação de soluções de serviços de transporte em espaço rural e áreas de baixa densidade urbana é pouco compatível com uma abordagem do tipo *one size fits all*. Pelo contrário, requer o estudo das características e dinâmicas socioeconómicas e territoriais destas áreas, assim como um conhecimento aprofundando das diferentes abordagens e soluções de serviços de transporte experimentadas para este tipo de espaços. Será, assim, possível conceber estratégias de intervenções e desenvolver soluções de serviços adaptadas às especificidades locais, permitindo, entre outros aspectos, adoptar um modelo de exploração equilibrado, minimizador do risco para o operador de transporte.

Referências Bibliográficas

- FIGUEIRA DE SOUSA, J. (Coord.) (2007a), “Projecto Mobilidade Sustentável – Relatório de Diagnóstico – Município de Mértola”, APA, C. M. Mértola, Lisboa.
- FIGUEIRA DE SOUSA, J. (Coord.) (2007b), “Projecto Mobilidade Sustentável – Relatório de Diagnóstico – Município de Ourique”, APA, C. M. Ourique, Lisboa.
- FIGUEIRA DE SOUSA, J. (Coord.) (2008a), “Projecto Mobilidade Sustentável – Relatório de Objectivos e Conceito de Intervenção – Município de Mértola”, APA, C. M. Mértola, Lisboa.
- FIGUEIRA DE SOUSA, J. (Coord.) (2008b), “Projecto Mobilidade Sustentável – Relatório de Objectivos e Conceito de Intervenção – Município de Ourique”, APA, C. M. Ourique, Lisboa.
- FIGUEIRA DE SOUSA, J. (Coord.) (2008c), “Projecto Mobilidade Sustentável – Relatório de Propostas – Município de Mértola”, APA, C. M. Mértola, Lisboa.
- FIGUEIRA DE SOUSA, J. (Coord.) (2008d), “Projecto Mobilidade Sustentável – Relatório de Propostas – Município de Ourique”, APA, C. M. Ourique, Lisboa.