



VOLUME III

A OCUPAÇÃO DO SOLO E LINHAS ESTRUTURANTES

Lagoa, 2 de junho de 2021



FICHA TÉCNICA

Diretor Executivo:

Ricardo Tomé (Geógrafo Físico, Msc.)

Coordenação Geral:

Luís António Alves da Encarnação

(Presidente da Câmara Municipal de Lagoa)

Coordenador Técnico:

Tiago Sousa (Geógrafo)

Colaboradores Técnicos:

Ana Rodrigues (Geógrafa)

Daniel Santana (Historiador de Arte)

Isabel Morais Cardoso (Jurista)

João Paulino (Arquiteto)

Luísa Adelino (Geógrafa)

Mónica Sagreiro (Geógrafa)

Vítor Oliveira (Geógrafo)

ESTRUTURA DO PLANO

VOLUME I

Do âmbito e alcance do PDM à história do concelho de Lagoa

VOLUME II

Do espaço físico às pessoas e dinâmica socioeconómica

VOLUME III

A ocupação do solo e linhas estruturantes

VOLUME IV

Do património aos fenómenos perigosos, saúde e segurança pública

VOLUME V

Do estado do ordenamento a uma estratégia para o desenvolvimento

VOLUME VI

Planeamento, ordenamento e desenvolvimento do território

VOLUME VII

O regulamento do PDM de Lagoa

VOLUME VIII

Avaliação ambiental estratégica

VOLUME IX

Anexos

ÍNDICE GERAL DO PLANO

VOLUME I. DO ÂMBITO E ALCANCE DO PDM À HISTÓRIA DO CONCELHO DE LAGOA

PARTE I. O PLANO DIRETOR MUNICIPAL DE LAGOA. ÂMBITO E ALCANCE	9
I.1. Nota Introdutória	10
I.2. Metodologia e estrutura do PDM	25
I.3. Quadro estratégico, legal e processual	39
PARTE II. AO ENCONTRO DO CONCELHO DE LAGOA. O TERRITÓRIO E A HISTÓRIA	66
II.1. Enquadramento geográfico. Da Europa a Lagoa	67
II.2. Uma visita à história do concelho	73

VOLUME II. DO ESPAÇO FÍSICO ÀS PESSOAS E DINÂMICA SOCIOECONÓMICA

PARTE III. ESPAÇO FÍSICO	17
III.1. Espaço físico e ordenamento do território	18
III.2. Clima	21
III.3. Geomorfologia	46
III.4. Hidrogeologia	79
III.5. Hidrografia e hidrologia	93
III.6. Solos no concelho de Lagoa. Tipos e capacidades de usos	116
PARTE IV. AS PESSOAS E A DINÂMICA SOCIOECONÓMICA	131
IV.1. População. Situação atual e dinâmicas da população	132
IV.2. Base Socioeconómica do Concelho de Lagoa	202

VOLUME III. A OCUPAÇÃO DO SOLO E LINHAS ESTRUTURANTES

PARTE V. OCUPAÇÃO DO SOLO E LINHAS ESTRUTURANTES	14
V.1. Ocupação e uso do solo. A situação atual	15
V.2. Sistema urbano e características funcionais do espaço	28
V.3. Equipamentos	103
V.4. Infraestruturas	154
V.5. Acessibilidades e mobilidade territorial	198

VOLUME IV DO PATRIMÓNIO AOS FENÓMENOS PERIGOSOS, SAÚDE E SEGURANÇA PÚBLICA

PARTE VI. PATRIMÓNIO. UM LEGADO A VALORIZAR	12
VI.1. Conhecimento para valorizar património	13
PARTE VII. FENÓMENOS PERIGOSOS, SAÚDE E SEGURANÇA PÚBLICA	123
VII.1. A Perigosidade e risco. Das preocupações globais ao concelho de Lagoa	124
VII.2. Saúde e segurança pública. Uma condição para uma sociedade moderna e sustentável	221

VOLUME V DO ESTADO DO ORDENAMENTO A UMA ESTRATÉGIA PARA O DESENVOLVIMENTO

PARTE VIII. DO ESTADO DO ORDENAMENTO A UMA ESTRATÉGIA PARA O DESENVOLVIMENTO	10
VIII.1. O PDM de Lagoa de 1ª geração e outros planos territoriais. Conteúdos e dinâmica	11
VIII.2. De um retrato da situação existente ao pano de fundo para a definição de uma estratégia para o desenvolvimento	71
VIII.3. Uma estratégia para o desenvolvimento do concelho de Lagoa	95

VOLUME VI PLANEAMENTO, ORDENAMENTO E DESENVOLVIMENTO DO TERRITÓRIO

PARTE IX. DAS CONDICIONANTES AO USO DO SOLO À PROPOSTA DE ORDENAMENTO	11
IX.1. As condicionantes ao uso do solo	12
IX.2. Os compromissos urbanísticos	82
IX.3. A proposta de ordenamento	92
IX.4. O PDM de Lagoa de 2.ª geração. Compatibilidade e conformidade com os IGT eficazes	254
IX.5. Gestão e operacionalização do PDM de Lagoa	315
IX.6. Conclusões	355

VOLUME VII. O REGULAMENTO DO PDM DE LAGOA

PARTE XI. REGULAMENTO	
-----------------------	--

VOLUME VIII AVALIAÇÃO AMBIENTAL ESTRATÉGICA

PARTE XII. AVALIAÇÃO AMBIENTAL ESTRATÉGICA	11
XII.1. Relatório dos fatores críticos para a decisão	12
XII.2. Relatório Ambiental	99

VOLUME IX. ANEXOS

PARTE XIII. RELATÓRIO DE PONDERAÇÃO DA PARTICIPAÇÃO PÚBLICA	9
XIII.1. Nota introdutória	11
XIII.2. A Participação Pública no Processo de Revisão Do PDM	12
XIII.3. Resultados da participação pública em sede de discussão pública	19
XIII.4. Considerações finais	38
XIII.5. Bibliografia	39

ÍNDICE DO VOLUME III

PARTE V. Ocupação do solo e linhas estruturantes	14
V.1. Ocupação e uso do solo. A situação atual	15
V.1.1. Fundamentos da abordagem	16
V.1.2. Situação atual da ocupação do solo	17
V.1.3. Aspetos a reter para o ordenamento do território	25
V.1.4. Bibliografia	27
V.2. Sistema urbano e características funcionais do espaço	28
V.2.1. Fundamentos da abordagem	29
V.2.2. Unidades de povoamento	30
V.2.3. Sistema urbano	34
V.2.4. Evolução urbana	45
V.2.5. O licenciamento de edifícios	74
V.2.6. Unidades funcionais	82
V.2.7. Reabilitação urbana	86
V.2.8. Aspetos a reter para o ordenamento do território	96
V.2.9. Bibliografia	99
V.3. Equipamentos	103
V.3.1. A programação de equipamentos no PDM	104
V.3.2. A oferta de equipamentos no concelho	105
V.3.3. Bibliografia	152

V.4. Infraestruturas.....	154
V.4.1. As infraestruturas no PDM.....	155
V.4.2. As infraestruturas terrestre de transporte	156
V.4.3. Rede de abastecimento de água	172
V.4.4. Rede de saneamento.....	178
V.4.5. Resíduos sólidos urbanos.....	185
V.4.6. Rede elétrica.....	190
V.4.7. Rede de telecomunicações.....	193
V.4.8. Aspetos a reter para o ordenamento do território.....	194
V.4.9. Bibliografia	196
V.5. Acessibilidades e mobilidade territorial	198
V.5.1. Fundamentos da análise.....	199
V.5.2. Acessibilidade e <i>design for all</i>	201
V.5.3. Rede de Acessos no Concelho de Lagoa	207
V.5.4. Mobilidade da população no concelho.....	217
V.5.5. Acessos no contexto urbano.....	235
V.5.6. A acessibilidade no setor turístico	245
V.5.7. A acessibilidade para todos em Lagoa.....	248
V.5.8. Aspetos a reter para o ordenamento do território.....	254
V.6. Bibliografia.....	256

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura V.1.1. Ocupação do Solo.....	24
Figura V.2.1. Tipologias de povoamento em esboço.....	31
Figura V.2.2. Unidades de povoamento no concelho de Lagoa.....	32
Figura V.2.3. Distribuição da população e edifícios (percentagem) e n.º de lugares por classes de dimensão dos lugares, 2011	34
Figura V.2.4. Sistema urbano do Algarve, 2011	35

Figura V.2.5. Distância-tempo	38
Figura V.2.6. Hierarquia do sistema urbano de Lagoa	44
Figura V.2.7. Evolução da área construída (1978/1990/2006)	46
Figura V.2.8. Evolução da área construída (1978/1990/2006) – Lagoa.....	53
Figura V.2.9. Tipologia e número de pisos dominantes do edificado (2011) – Lagoa.....	54
Figura V.2.10. Evolução da área construída (1978/1990/2006) – Estômbar.....	58
Figura V.2.11. Tipologia e número de pisos dominantes do edificado (2011) – Estômbar	59
Figura V.2.12. Evolução da área construída (1978/1990/2006) – Mexilhoeira da Carregação	60
Figura V.2.13. Tipologia e número de pisos dominantes do edificado (2011) – Mexilhoeira da Carregação	61
Figura V.2.14. Evolução da área construída (1978/1990/2006) – Ferragudo.....	63
Figura V.2.15. Tipologia e número de pisos dominantes do edificado (2011) – Ferragudo.....	64
Figura V.2.16. Evolução da área construída (1978/1990/2006) – Carvoeiro	65
Figura V.2.17. Tipologia e número de pisos dominantes do edificado (2011) – Carvoeiro	66
Figura V.2.18. Evolução da área construída (1978/1990/2006) – Parchal	68
Figura V.2.19. Tipologia e número de pisos dominantes do edificado (2011) – Parchal	69
Figura V.2.20. Evolução da área construída (1978/1990/2006) – Bela Vista	70
Figura V.2.21. Tipologia e número de pisos dominantes do edificado (2011) – Bela Vista	71
Figura V.2.22. Evolução da área construída (1978/1990/2006) – Porches.....	72
Figura V.2.23. Tipologia e número de pisos dominantes do edificado (2011) – Porches	73
Figura V.2.24. Evolução do número de licenças de construção (edifícios), Lagoa e Algarve (2000/2013)	74
Figura V.2.25. Total (%) de licenças de construção (edifícios) emitidas de 2000 a 2013, por concelhos	75
Figura V.2.26. Total de licenças de construção (edifícios) emitidas, nas freguesias de Lagoa (2000/2013).....	76
Figura V.2.27. Total de licenças de construção (edifícios) emitidas, nas freguesias de Lagoa, no quadro da Reforma de 2013 (2000/2013)	77
Figura V.2.28. Licenças de construção (edifícios) emitidas, segundo o tipo de obra, (2000/2013).....	77
Figura V.2.29. Licenças de construção (edifícios) (%) emitidas, segundo o tipo de obra, (2000/2013). 78	

Figura V.2.30. Licenças de construção (%) para “ampliações, alterações e reconstruções”, freguesias de Lagoa (2000/2013)	80
Figura V.2.31. Licenças de construção (%) para “habitação familiar”, Lagoa e Algarve (2000/2013)....	80
Figura V.2.32. Percentagem das licenças de construção para “habitação familiar”, concelhos do Algarve (2000/2013)	81
Figura V.2.33. Licenças de construção (%) para “habitação familiar”, freguesias de Lagoa (2000/2013)	82
Figura V.2.34. Unidades funcionais de Lagoa.....	85
Figura V.2.35. Áreas e operações de reabilitação urbana.....	90
Figura V.2.36. Áreas de reabilitação urbana propostas.....	95
Figura V.2.37. Áreas de reabilitação urbana propostas.....	95
Figura V.2.38.....	95
Figura V.3.1. Equipamentos de utilização coletiva por tipologia	106
Figura V.3.2. Percentagem de equipamento de utilização coletiva por freguesia.....	107
Figura V.3.3. Equipamentos administrativos.....	110
Figura V.3.4. Equipamentos de Comércio.....	111
Figura V.3.5. Equipamentos de tipologia de culto por freguesia	113
Figura V.3.6. Equipamento de culto.....	114
Figura V.3.7. Equipamentos culturais	117
Figura V.3.8. Hierarquia dos equipamentos desportivos.....	118
Figura V.3.9. Número de equipamentos desportivos por freguesia.....	119
Figura V.3.10. Equipamentos desportivos	121
Figura V.3.11. Equipamentos de educação	125
Figura V.3.12. Evolução do número de alunos a frequentar a educação pré-escolar	126
Figura V.3.13. Taxa de ocupação dos estabelecimentos pré-escolares no ano letivo 2011/12	127
Figura V.3.14. Evolução do número de alunos a frequentar o 1º ciclo.....	127
Figura V.3.15. Taxa de ocupação dos estabelecimentos de 1º ciclo.....	128
Figura V.3.16. Evolução do número de alunos a frequentar o 2º ciclo.....	129
Figura V.3.17. Evolução do número de alunos a frequentar o 2º ciclo.....	129
Figura V.3.18. Número de salas de aula por estabelecimento.....	130

Figura V.3.19. Taxa de ocupação dos estabelecimentos de 2º e 3º ciclo.....	130
Figura V.3.20. Taxa de ocupação.....	131
Figura V.3.21. Evolução do número de alunos a frequentar o ensino secundário.....	132
Figura V.3.22. Equipamentos de recreio e lazer.....	134
Figura V.3.23. Equipamentos de saúde.....	136
Figura V.3.24. Equipamentos de saúde pública.....	138
Figura V.3.25. Equipamentos de segurança pública.....	139
Figura V.3.26. Equipamentos de segurança social.....	145
Figura V.3.27. Equipamentos de transportes e comunicação.....	148
Figura V.4.1. Rede viária municipal.....	159
Figura V.4.2. Hierarquia da rede viária.....	163
Figura V.4.3. Volume médio de tráfego na A22 (Portimão - Alcantarilha).....	167
Figura V.4.4. Tráfego por via e total.....	168
Figura V.4.5. Volume de tráfego por setor/ano.....	169
Figura V.4.6. Rede nacional ferroviária.....	171
Figura V.4.7. Troço ferroviário no concelho.....	172
Figura V.4.8. Áreas de serviço de abastecimento.....	174
Figura V.4.9. Sistema de abastecimento hídrico e respetivas entidades gestoras.....	176
Figura V.4.10. Áreas de serviço de saneamento.....	182
Figura V.4.11. Sistemas de saneamento de águas residuais e respetivas entidades gestoras.....	183
Figura V.4.12. Volume dos resíduos indiferenciados recolhidos entre 2010 e 2014.....	188
Figura V.4.13. Volume de resíduos diferenciados recolhidos entre 2010 e 2014.....	189
Figura V.4.14. Esquema da gestão de RSU e óleos vegetais no município de Lagoa.....	190
Figura V.4.15. Rede elétrica municipal.....	192
Figura V.5.1. Acessibilidade para todos.....	203
Figura V.5.2. Design for all.....	205
Figura V.5.3. Caminho que estabelece a ligação entre a EM530-1 e o CM1151.....	209
Figura V.5.4. CM1151.....	209
Figura V.5.5. A ER125 no atravessamento da cidade de Lagoa.....	210
Figura V.5.6. A antiga EN125 junto a Estômbar/Mexilhoeira da Carregaço.....	211

Figura V.5.7. A ligação Lagoa/Ferragudo, via Sesmarias - deficiências ao nível da acessibilidade para todos	212
Figura V.5.8. A EM530, à saída de Ferragudo – Bairro dos Pescadores	212
Figura V.5.9. Infraestruturas marítimo-portuárias.....	216
Figura V.5.10. Deslocações para os locais de trabalho / estudo da população residente, por concelhos (Algarve, 2011).....	218
Figura V.5.11.Deslocações intra-concelhias para os locais de trabalho / estudo (total), da população residente, por concelhos (Algarve, 2011)	219
Figura V.5.12. Deslocações intra-concelhias para os locais de trabalho / estudo, da população residente, por concelhos (Algarve, 2011)	219
Figura V.5.13. Deslocações de ativos e estudantes para os concelhos do Algarve, com origem no concelho de Lagoa (2011).....	221
Figura V.5.14. Deslocações de ativos e estudantes dos concelhos do Algarve, com destino ao concelho de Lagoa (2011).....	221
Figura V.5.15. Destino das deslocações (%) dos estudantes e ativos residentes nas freguesias do concelho de Lagoa	225
Figura V.5.16. Meios de transporte utilizados pelos ativos e estudantes de Lagoa (2011).....	228
Figura V.5.17. Meios de transporte utilizados pelos ativos e estudantes de Lagoa (2011).....	228
Figura V.5.18. Meios de transporte utilizados pelos ativos e estudantes de Lagoa, por freguesia (2011)	229
Figura V.5.19. Deslocações (%) com duração inferior a 15 minutos (Algarve, 2011).....	231
Figura V.5.20. Deslocações (%) com duração compreendida entre 16 e 30 minutos (Algarve, 2011).	231
Figura V.5.21.Deslocações (%) com duração compreendida entre 31 e 60 minutos (Algarve, 2011)..	232
Figura V.5.22. Percentagem das deslocações com duração superior 60 minutos (Algarve, 2011).....	232
Figura V.5.23. Tempos de deslocação dos ativos e estudantes (Lagoa e Algarve, 2011).....	233
Figura V.5.24. Ruas estreitas sem passeios, Ferragudo.....	236
Figura V.5.25. Dificuldades de circulação e estacionamento no centro da cidade de Lagoa	236
Figura V.5.26. Exemplos de mecanismos de redução da velocidade (Países Baixos).....	238
Figura V.5.27. Ecovias no Algarve e no concelho de Lagoa.....	241
Figura V.5.28. Exemplo de estacionamento abusivo em Lagoa	244

Figura V.5.29. Circulação e estacionamento no centro do Carvoeiro.....	244
Figura V.5.30. Passadeiras inacessíveis, Lagoa.....	250
Figura V.5.31. Mobiliário urbano inacessível, Ferragudo	250

ÍNDICE DE QUADROS

Quadro V.1.1. Classes de ocupação do solo.....	23
Quadro V.2.1. Tipologias de povoamento.....	30
Quadro V.2.2. População residente nos lugares com mais de 100 habitantes (valor absoluto e em percentagem do total do concelho), 2011.....	37
Quadro V.2.3. Síntese da ponderação das variáveis consideradas na determinação da hierarquia do sistema urbano de Lagoa	42
Quadro V.2.4. Evolução da área urbanizada.....	48
Quadro V.2.5. Edifícios por época de construção	55
Quadro V.2.6. Tipologia, cêrceas e materiais do edificado	56
Quadro V.2.7. Licenças para "construções novas" e "ampliações, alterações e reconstruções" (%), Lagoa e Algarve (2000 e 2013).....	79
Quadro V.2.8. Unidades funcionais, Lagoa.....	83
Quadro V.3.1. Equipamentos culturais.....	116
Quadro V.3.2. Equipamentos de educação por freguesia.....	123
Quadro V.3.3. Zonas de concentração local e abrigo temporário no concelho de Lagoa.....	141
Quadro V.3.4. Instituições de Segurança Social no município de Lagoa.....	144
Quadro V.3.5. Locais do município com rede <i>wi-fi</i>	147
Quadro V.4.1. Extensão de cada tipo de via em território concelhio.....	158
Quadro V.4.2. Estado de conservação das vias.....	160
Quadro V.4.3. Hierarquia da rede viária.....	162
Quadro V.4.4. Extensão da rede de saneamento no concelho de Lagoa	178
Quadro V.4.5. Extensão da rede de saneamento (km) por materiais dos coletores.....	180
Quadro V.4.6. Estações elevatórias da rede em alta no município de Lagoa.....	180

Quadro V.4.7. Distribuição da rede de telecomunicações no município de Lagoa	194
Quadro V.5.1. Destino das deslocações de estudantes e ativos residentes no concelho de Lagoa (2011)	220
Quadro V.5.2. Destino das deslocações (%) dos estudantes e ativos residentes nas freguesias do concelho de Lagoa (2011).....	222
Quadro V.5.3. Destino (concelhos do Algarve) das deslocações (%) dos estudantes e ativos residentes nas freguesias do concelho de Lagoa (2011).....	223
Quadro V.5.4. Meios de transporte utilizados nas deslocações casa-trabalho/escola. Valores máximos e mínimos da utilização dos meios de transporte, por concelhos (2011).....	227

PARTE V. OCUPAÇÃO DO SOLO E LINHAS ESTRUTURANTES

V.1. OCUPAÇÃO E USO DO SOLO. A SITUAÇÃO ATUAL

V.1.1. FUNDAMENTOS DA ABORDAGEM

A ocupação e o uso do solo constituem a estrutura basilar de um território, conferindo-lhe *per se* cunho e identidade. São ainda um reflexo das dinâmicas que um território encerra do ponto de vista socioeconômico, urbanístico, ambiental ou até mesmo político, podendo ainda daí inferir-lhe dos recursos, potencialidades e fragilidades que encerra. A ocupação e o uso do solo representam aliás, no limite ainda que não exclusivamente, a razão de ser do ordenamento do território e da própria Lei de Bases de Política Pública de Solos, de Ordenamento do Território e Urbanismo (LBPSOTU)¹. O próprio nome da Lei é sugestivo, sendo que esta, em bom rigor, em toda a sua essência procura regular, orientar, disciplinar, o uso e, por conseguinte, a ocupação do solo através da definição do regime de uso e dos respetivas regras, instrumentos e parâmetros de ocupação.

É, pois, facilmente entendível da relevância do conhecimento da ocupação e uso do solo em sede de um plano territorial de âmbito municipal (PTAM), como seja o PDM, estando implícito no conteúdo do plano, nos termos do artigo 96.º (veja-se em particular a alínea a)) do regime jurídico dos instrumentos de gestão território (RJIGT).

Além do mais, por se tratar de uma das variáveis mais inconstantes do território, é incontornável procurar a sua apreensão em sede de planeamento, contribuindo também para compreender e apreender o espaço físico e o espaço “vivido” do território. A ocupação e uso do solo define igualmente as tendências de ocupação do espaço, constitui assim a base para a definição do regime de uso do solo (*vd. e.g.*, artigo 9.º da LBPSOTU em conjugação com o artigo 69.º do RJIGT), bem como para a delimitação de algumas condicionantes e/ou

¹ Lei n.º 31/2014, de 30 de maio.

limitações ao regime de uso do solo, como é o caso da REN, RAN, vulnerabilidade e perigosidade a fenómenos perigosos, entre outros.

V.1.2. SITUAÇÃO ATUAL DA OCUPAÇÃO DO SOLO

A ocupação do solo reflete a aptidão do território e a forma como este é ocupado. Sendo variável sofre influências de diversos fatores, nomeadamente da evolução do tecido económico, da pressão urbana, disponibilidade de recursos, conjuntura económica e social, das flutuações da população e alterações do seu modo de vida e necessidades, e da evolução física natural do próprio território.

No concelho de Lagoa, o facto de se identificarem três classes de ocupação do solo com representatividades semelhantes [territórios artificializados (21,8%), áreas agrícolas e agroflorestais (37,7%) e florestas e meios naturais e seminaturais (36,9%)] leva a que não exista uma matriz dominante (*vd.* Quadro V.1.1). Assim sendo, numa primeira abordagem, o concelho caracteriza-se como um espaço heterogéneo, com uma evidente dicotomia norte-sul e com particularidades específicas. De acordo com a COS2007 (DGT, 2010) destacam-se as **cinco classes de ocupação do solo**, (*vd.* Figura V.1.1), nomeadamente:

1. os territórios artificializados,
2. as áreas agrícolas e agroflorestais,
3. as florestas e meios naturais e seminaturais,
4. as zonas húmidas
5. os corpos de água.

DOS TERRITÓRIOS ARTIFICIALIZADOS

De acordo com a COS 2007 (DGT, 2007) caracterizam-se como superfícies artificializadas ou ajardinadas, destinadas as atividades relacionadas com as sociedades humanas. No concelho de Lagoa, o **tecido urbano** ocupa cerca de 1258 ha (14%) no qual estão inseridas zonas construídas de tipologia urbana, nomeadamente casas, edifícios, áreas de estacionamento, logradouros, etc. que podem ser classificadas como áreas de tecido urbano contínuo ou áreas de tecido urbano descontínuo. Corresponde, essencialmente, às sedes de freguesia e áreas envolventes, estando implícita uma grande concentração junto ao litoral (entre Carvoeiro e Alporchinhos) e em, praticamente, toda a zona ribeirinha desde o Calvário até Ferragudo, sem esquecer a importância da cidade de Lagoa (*vd.* Quadro V.1.1 e Figura V.1.1).

A **indústria, comércio e transportes** com 392ha (4% de ocupação) é a classe que se segue e corresponde a áreas ocupadas por estruturas relativas à atividade industrial, comercial e de transportes, incluindo áreas associadas e também zonas de exploração agroindustrial. (DGT2007). Desenvolvem-se no seguimento dos tecidos urbanos, nas áreas envolventes às sedes de freguesia, onde as acessibilidades são mais favoráveis (*e.g.* proximidade à A22 e à ER125), destacando-se três importantes espaços industriais e comerciais: a) o espaço industrial de Lagoa, b) o espaço industrial do Pateiro/ Parchal e c) a área comercial do Parchal na qual está implementada duas cadeias comerciais bastante conhecidas (STAPPLES e DEBorla) contribuindo desta forma para uma dinamização das zonas em questão (*vd.* capítulo IV.2.4) O Vale d'Oliveiras Quinta Resort & Spa, parte oeste da zona da Alfanzina, e os Alporchinhos, estão incluídos nesta classe mas, em rigor, tratam-se de espaços de ocupação turística revelando uma certa incongruência da COS2007 (DGT, 2007) (*vd.* Quadro V.1.1 e Figura V.1.1).

Os **espaços verdes urbanos e equipamentos** com uma ocupação de 1,6% localizam-se, maioritariamente, a SW da cidade de Lagoa e são caracterizados por áreas artificializadas ou

áreas naturais aproveitadas para uso recreativo e de lazer associadas aos equipamentos existentes no município (DGT, 2007). O golfe Gramacho integra esta classificação da COS2007 (DGT, 2007) não estando correto pois, em bom rigor, trata-se de um espaço de ocupação turística (vd. Quadro V.1.1 e Figura V.1.1).

Também com uma ocupação de 1,6% de ocupação aparecem **as áreas de extração de inertes**, áreas artificializadas principalmente por atividades extrativas, estaleiros de construção, zonas de deposição de resíduos e áreas associadas a todas estas atividades. Estão incluídas pedreiras, extração mineira, aterros, lixeiras, etc. A maior área extrativa (pedreira Manuel Rodrigues) localiza-se a NW do concelho. Atualmente encontra-se inativa devido à situação de insolvência da empresa exploradora, podendo ser retomada a exploração após a resolução da situação uma vez que a licença encontra-se válida (vd. Quadro V.1.1 e Figura V.1.1).

DAS ÁREAS AGRÍCOLAS E AGROFLORESTAIS

A classe supramencionada caracteriza-se por áreas agrícolas, constituídas por terras aráveis, culturas permanentes, prados e pastagens permanentes (DGT, 2007). Neste grupo destacam-se as **áreas agrícolas heterogêneas**, com uma ocupação de 16% (1416 ha) e nas quais se incluem as culturas temporárias e/ ou pastagens associadas a culturas permanentes, culturas temporárias ou permanentes cultivadas sob coberto florestal, áreas de mosaicos de culturas temporárias, pastagens e culturas permanentes. Concentram-se um pouco por todo o concelho, no entanto a zona central é a que tem maior representação; e eventualmente poderão estar vocacionadas para a produção local, de subsistência e/ ou direcionadas ao mercado local (vd. Quadro V.1.1 e Figura V.1.1).

Seguem-se as **culturas permanentes** numa área de 1110 ha (12,6%). Traduzem-se em espaços de culturas que ocupam a terra durante um longo período e fornecem repetidas colheitas, não entrando em rotações culturais; estando, essencialmente, direcionadas para a

produção intensiva e orientadas para o mercado grossista. Fazem parte desta classe os pomares, olivais, e vinhas para produção. Para as árvores de fruto só são considerados os povoamentos com densidade mínima de 100 árvores/ha ou de 45 árvores/ha no caso de oliveiras, figueiras e árvores de frutos secos (DGT, 2007).

No caso específico do concelho de Lagoa predominam, essencialmente, a vinha, o arroz e os pomares constituídos, quase que exclusivamente, por citrinos e em grande parte cultivados em consonância com outras culturas como o milho e feijão (DGADR, 2013) assim como os pomares de sequeiro (*e.g.* frutos secos); localizando-se, essencialmente, na zona central do concelho (*vd.* Quadro V.1.1 e Figura V.1.1). Com efeito, denota-se uma tendência positiva em termos de desenvolvimento e crescimento do setor agrícola no concelho, para o qual contribui o perímetro de rega enquanto principal área de produção do concelho. Segundo dados da DGADR (2016), o aproveitamento hidroagrícola de Silves, Lagoa e Portimão (AHLSP) tem como principal objetivo a agricultura e o fornecimento à indústria, dispõe de uma área total de regadio de 2300ha e conta com 1465 beneficiários.

Com uma ocupação de 487ha (5,5%) surgem as **pastagens permanentes**, áreas permanentemente ocupadas, (período igual ou superior a 5 anos) com vegetação do tipo herbácea cultivada (semeada) e/ou natural (espontânea), que não estejam incluídas no sistema de rotação da exploração; são melhoradas por adubações, cultivos, sementeiras ou drenagens; são utilizadas de forma intensiva e geralmente sujeitas a pastoreio; pode verificar-se a presença de árvores, ainda que com um grau de coberto inferior a 10% e têm frequentemente estruturas agrícolas tais como sebes ou cercados, abrigos, comedouros e bebedouros (DGT, 2007). Esta classe encontra-se dispersa pelo concelho, contudo na zona central e na parte Este verifica-se uma maior expressão (*vd.* Quadro V.1.1 e Figura V.1.1).

Com uma menor representação (3,5%) surgem as **culturas temporárias** nas quais o ciclo vegetativo não excede um ano e as que não sendo anuais são ressemeadas com intervalos que não excedam os 5 anos. Encontram-se, normalmente, sob regime de rotação anual ou plurianual e estão incluídas culturas regadas, não regadas, culturas em campos inundados e pastagens temporárias, bem como terrenos em regime de pousio agrícola até um máximo de 5 anos (DGT, 2007). Distribuem-se, maioritariamente, na parte central do concelho (na área da ribeira das Lagoas) e correspondem a áreas de arrozais, de estufas, de culturas hortícolas, de culturas forrageiras e flores e plantas ornamentais, segundo o INE (*vd.* Quadro V.1.1 e Figura V.1.1). Tal como as culturas permanentes, as temporárias também poderão estar direcionadas para o mercado grossista ao contrário das áreas agrícolas heterogêneas.

DAS FLORESTAS E MEIO NATURAIS E SEMINATURAIS

São áreas onde se incluem florestas, vegetação arbustiva e herbácea e áreas naturais com pouco ou, mais raramente, nenhum coberto vegetal. Neste domínio a classe com maior expressão é a de **florestas abertas, vegetação arbustiva e herbácea**, que ocupa cerca de 3101 ha, *i.e.*, 35%, estando bem representada no concelho. Segundo a COS 2007 (DGT, 2007) refere-se a áreas com coberto vegetal composto principalmente por arbustos e vegetação herbácea (*e.g.* "maquis" e "garrigue" mediterrânicos) e os terrenos outrora agrícolas, mas atualmente abandonados (*vd.* Quadro V.1.1 e Figura V.1.1).

As **florestas**¹, que compreendem áreas ocupadas por conjuntos de árvores florestais resultantes de regeneração natural, sementeira ou plantação, estão representadas em 1,5% do território (131ha) distribuindo-se por pequenas áreas a este/ sudeste da cidade de Lagoa. Já as **zonas descobertas e com pouca vegetação** associadas a áreas naturais com pouca ou nenhuma vegetação têm uma representação pouco expressiva aparecem só em 0,3% ou seja

¹ As árvores florestais devem ter uma altura superior ou igual a 5 m e no seu conjunto constituir uma área com coberto superior ou igual a 30% e o sob coberto não é dedicado à agricultura nem a atividades recreativas quando inseridas num contexto urbano.

27,5ha do concelho, estando relacionadas com as praias e areais e como tal distribuídas ao longo da faixa costeira do concelho. Em termos gerais esta classe ocupa cerca de 3260ha, *i.e.*, 36,9% do território de Lagoa (*vd.* Quadro V.1.1 e Figura V.1.1).

DAS ZONAS HÚMIDAS

Este nível está relacionado com zonas húmidas interiores que abrangem zonas apaúladas (caniçais, canaviais e juncais) e trufeiras; com zonas húmidas litorais que incluem sapais, juncais e caniçais halófitos; com salinas e zonas entre-marés (DGT, 2007) (*vd.* Quadro V.1.1 e Figura V.1.1).

No caso específico do concelho esta classe é representada pelas **zonas húmidas litorais**, ocupando apenas 87ha, equivalentes a 1% do concelho. Consistem em áreas submersas durante a preia-mar e que podem ser sapais, vegetação que ocupe zonas de salinidade e humidade variáveis, areias e lodos sem plantas vasculares e salinas ativas ou recentemente abandonadas. Distribuem-se, em particular, na zona ribeirinha na parte NW do concelho entre o porto de pesca e o limite norte do concelho, associadas, naturalmente à presença do Arade e respetivas margens.

DOS CORPOS DE ÁGUA

Os corpos de água representam os cursos de água e planos de água, naturais e artificiais; superfícies de água salgada (e.g. oceanos) e/ou de água salobra que incluem lagoas costeiras e desembocaduras fluviais (DGT, 2007). Em Lagoa identificam-se as águas marinhas e costeiras e as águas interiores (*vd.* Quadro V.1.1 e Figura V.1.1).

As **águas marinhas e costeiras** ocupam cerca de 183ha (2%) e referem-se ao oceano (que limita o concelho a sul) e outros planos de água salgada, como o caso do estuário do Arade, limite natural do concelho a oeste (*vd.* Quadro V.1.1 e Figura V.1.1). As **águas interiores** (*vd.*

Quadro V.1.1 e Figura V.1.1) encontram-se localizadas numa pequena zona a NW do concelho entre a ponte sobre o rio arade e o limite do concelho e ocupam cerca de 44ha (0,5%), caracterizam-se, essencialmente, como cursos de água e planos de água, naturais e artificiais, que incluem lagoas interiores naturais, charcas e reservatórios de barragens, de represas e açudes (DGT, 2007).

Quadro V.1.1. Classes de ocupação do solo

Classes de ocupação do solo		Área (ha)	%
1. Territórios Artificializados	1.1.Tecido Urbano	1258,6	14,3%
	1.2.Indústria comércio e transportes	391,7	4,4%
	1.4.Espaços verdes urbanos e equipamentos	139,8	1,6%
	1.3.Áreas de extração de inertes	137,6	1,6%
Total		1927,8	21,8%
2. Áreas agrícolas e agroflorestais	2.4.Áreas agrícolas heterogêneas	1416,5	16,1%
	2.2.Culturas permanentes	1110,1	12,6%
	2.3.Pastagens permanentes	486,8	5,5%
	2.1.Culturas temporárias	309,9	3,5%
Total		3323,3	37,7%
3.Florestas e meios naturais e seminaturais	3.2.Florestas abertas vegetação arbustiva e herbácea	3101,7	35,1%
	3.1.Florestas	130,7	1,5%
	3.3.Zonas descobertas e com pouca vegetação	27,5	0,3%
Total		3259,8	36,9%
4. Zonas húmidas	4.2.Zonas húmidas litorais	87,2	1,0%
Total		87,2	1,0%
5. Corpos de águas	5.2.Águas marinhas e costeiras	183,1	2,1%
	5.1.Águas interiores	44,1	0,5%
Total		227,3	2,6%
TOTAL GERAL		8825,4	100%

Fonte: COS - Carta ocupação do solo, DGT, 2007.

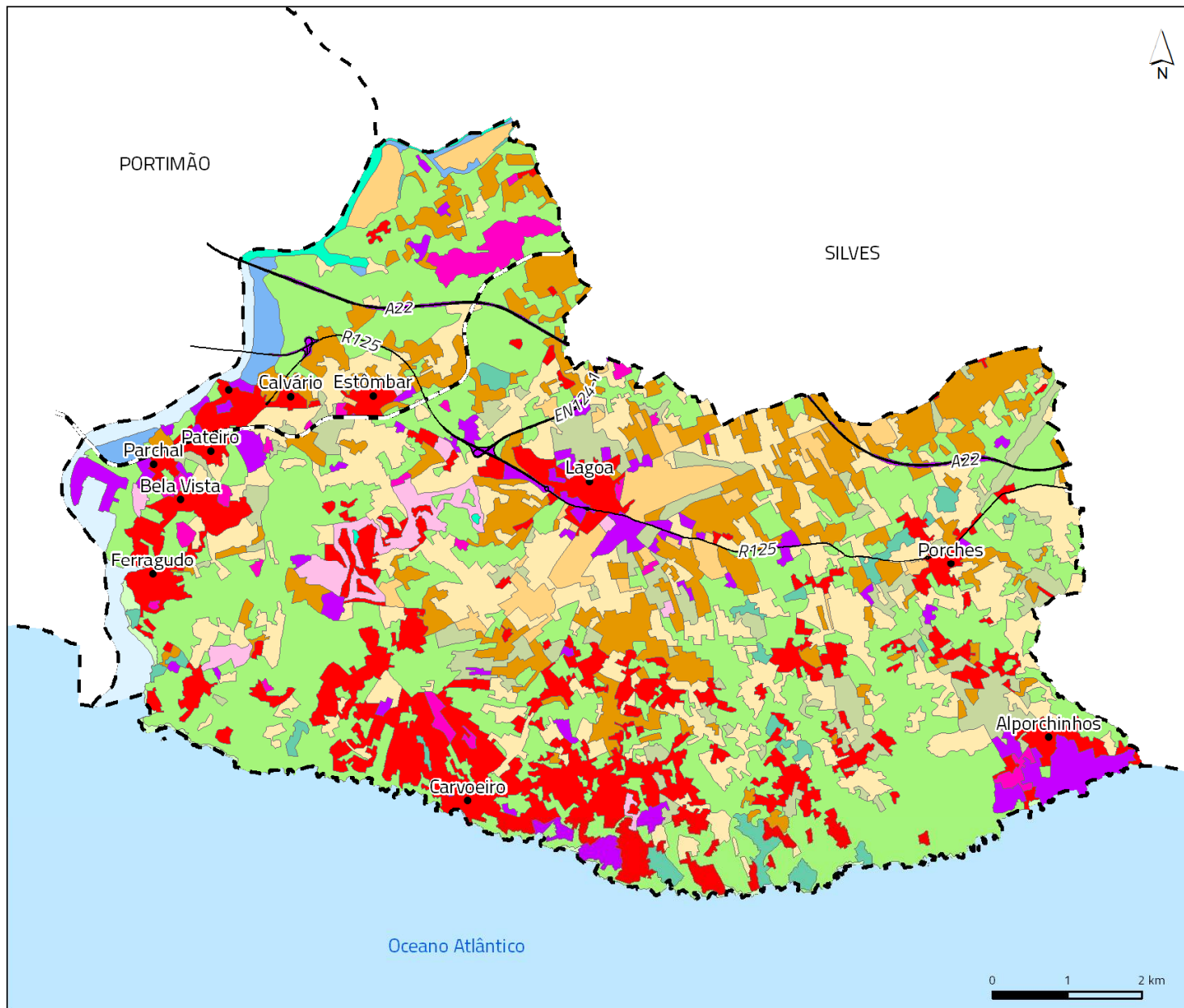










Figura V.1.1. Ocupação do Solo

Classes de ocupação do solo




Territórios artificializados

-  Indústria comércio e transportes
-  Tecido urbano
-  Espaços verdes urbanos e equipamentos
-  Áreas de extracção de inertes


Áreas agrícolas e agroflorestais

-  Pastagens permanentes
-  Culturas permanentes
-  Culturas temporárias
-  Áreas agrícolas heterogêneas



Florestas e meios naturais e seminaturais

-  Zonas descobertas e com pouca vegetação
-  Florestas abertas vegetação abustiva e herbácea
-  Florestas



Zonas húmidas

-  Zonas húmidas litorais

Corpos de água

-  Águas interiores
-  Águas marinhas e costeiras

Rodovias

-  Principais
-  Ferrovia

Limites administrativos

-  Concelho

Toponímia

-  Lagoa



Fontes: Limites administrativos: CAOP, 2016; Cartografia de base: AMAL e DGT, 2013; COS: DGT, 2007.

Data: 11-04-2017

V.1.3. ASPETOS A RETER PARA O ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO

Da análise à **ocupação e uso do solo** foi possível compreender as características e as distribuições principais que ocorrem no território municipal. Sintetizando destacam-se, assim, os principais aspetos a potencializar e as principais fragilidades do concelho de Lagoa no que se refere à ocupação do solo.

Como **fatores a valorizar ou potencialidades** identificam-se:

1. Grande área de ocupação por parte do **tecido urbano**, o que poderá ser relevante aquando de uma análise mais pormenorizada em sede de ordenamento do território, nomeadamente no que se refere aos perímetros urbanos;
2. Grande disponibilidade de áreas agrícolas heterogéneas e de culturas permanentes na zona central do concelho, sendo que estes serão os territórios mais aptos às práticas agrícolas;
3. Área considerável afeta a exploração de recursos geológicos (pedreira com licença válida) sujeita a restrições ao uso do solo;
4. Possibilidade da recuperação paisagística da pedreira de forma a compatibilizar esta área com outros usos;
5. Perímetro de rega considerável e importante para o concelho (AHSLP), na medida que se trata da única área de produção agrícola, estimulando o desenvolvimento da atividade, deverá por isso, mesmo, ser considerado no ordenamento e condicionantes pelo fato de se tratarem de áreas com proteção legal;
6. Valorização das áreas agrícolas ocupadas pelos arrozais;
7. A zona ribeirinha e zonas marítimas/ costeiras;
8. Promoção de espécies aromáticas do "maqui" e do "garrigue" mediterrânicos.

Como **fragilidades ou fatores a reverter** enunciam-se:

1. Existência de grandes áreas de vegetação arbustiva e herbácea que poderão remeter para terrenos outrora agrícolas e atualmente abandonados;
2. Atividade agrícola esquecida
3. Forte concentração urbanística junto ao litoral em zonas sensíveis exercendo pressão sobre os elementos naturais (*e.g.* arribas);
4. Forte concentração urbanística em grande parte da zona ribeirinha do arade, mais especificamente na zona do Parchal e Mexilhoeira da carregação, podendo criar zonas de conflito com áreas ecologicamente sensíveis (*e.g.* rede natura).

V.1.4. BIBLIOGRAFIA

DGT (2007) – “COS – Carta de ocupação do solo”.

DGADR (2013) – “Aproveitamento Hidroagrícola de Silves, Lagoa e Portimão”. Ministério da Agricultura, do Desenvolvimento Rural e das Pescas. Direção Geral de Agricultura e Desenvolvimento Rural do Algarve.

OUTRAS FONTES

DGADR – Regadios em exploração Algarve, <http://sir.dgadr.pt/expl-algarve> , consultado em dezembro de 2012.

V.2. SISTEMA URBANO E CARACTERÍSTICAS FUNCIONAIS DO ESPAÇO

V.2.1. FUNDAMENTOS DA ABORDAGEM

Os instrumentos de gestão territorial estabelecem, de acordo com o artigo 18.º do Regime Jurídico¹ que os define, os objetivos quantitativos e qualitativos que asseguram a coerência do sistema urbano e caracterizam a estrutura do povoamento. Este, por sua vez, constitui um elemento fundamental do território, nomeadamente porque:

1. reflete a atratividade – histórica ou presente - de um dado espaço;
2. denuncia as dinâmicas demográficas e, de certa maneira, o *modus* de vida da população;
3. lança indícios sobre as dinâmicas de mobilidade e acessibilidade existentes;
4. introduz distorções na renda locativa (preço dos terrenos), sobretudo em (sub)sistemas de ocupação concentrada e/ou de passível adensamento;
5. determina diferentes níveis de investimento e intervenção pública;
6. carece de abordagens específicas em termos de ordenamento e ambientais.

O conhecimento do sistema de povoamento de um concelho e dos fatores que o determinam, bem como a evolução dos lugares no espaço e no tempo, incluindo a análise da morfologia das malhas, da morfotipologia e estado de conservação do edificado, bem como da dinâmica de licenciamento, é determinante para compreender, no tempo e espaço, as dinâmicas e os fatores de crescimento e a própria natureza e funcionalidade do espaço-território. Também, só a partir destas abordagens é possível avaliar eventuais estrangulamentos que apresente ao desenvolvimento, sendo igualmente fundamental para criar uma *visão prospetiva* da evolução urbana e em concreto no processo de classificação e qualificação do solo, informando assim os capítulos que concretizam a proposta de ordenamento.

O capítulo iniciar-se-á assim com uma abordagem às unidades de povoamento do concelho, ao que se seguirá a análise à evolução urbana e tipologia das malhas urbanas, dinâmica do

¹ DL n.º 80/2015, de 14 de maio.

licenciamento, unidades funcionais e aspetos essenciais da reabilitação urbana. Termina-se o capítulo sistematizando os principais aspetos a reter para o ordenamento do território e desenvolvimento.

V.2.2. UNIDADES DE POVOAMENTO

As formas de povoamento clássicas podem ser divididas em quatro tipologias essenciais, nomeadamente, **concentrado**, **disperso**, **intercalar** e **linear**, segundo as características que apresentam (*vd.* Quadro V.2.1 e Figura V.2.1), compreendendo lugares que estruturam o espaço vivido.

Quadro V.2.1. Tipologias de povoamento

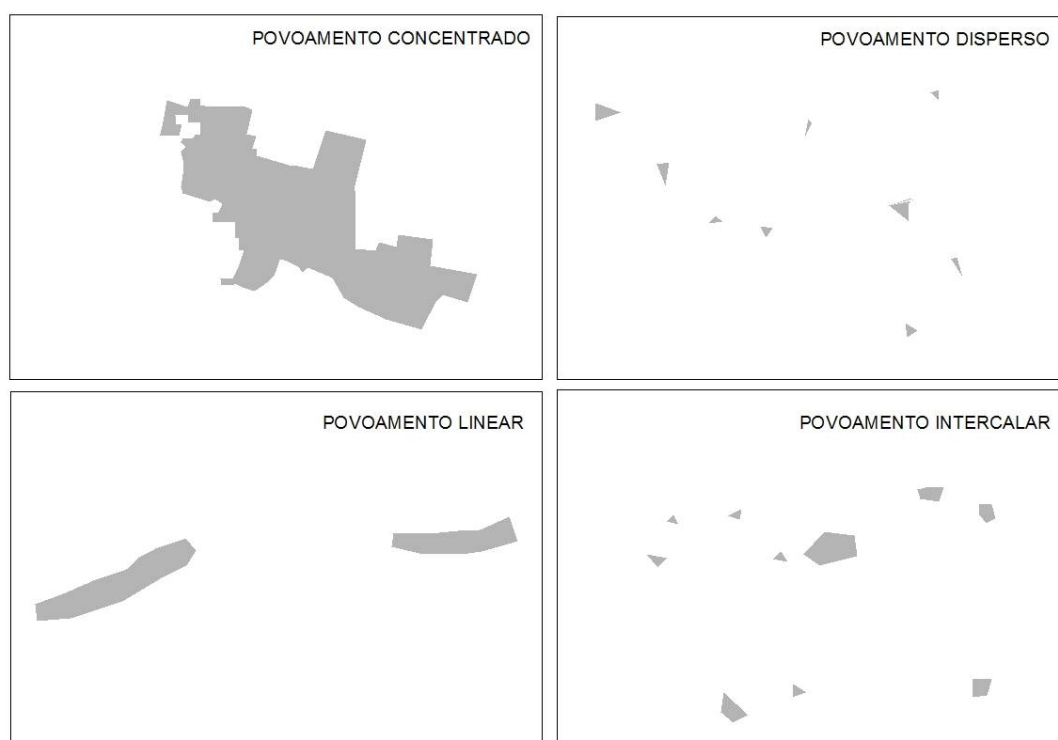
Tipologia de povoamento	Definição
Concentrado	As edificações agrupam-se, constituindo pequenos aglomerados/povoações de forma compacta e concentrada, relativamente fáceis de diferenciar e delimitar.
Disperso	O edificado em regra aparece isolado ou em pequenos aglomerados, mas com fraco agrupamento, de forma difusa ou desordenada.
Intercalar	É um povoamento de transição, intermédio ou misto, com a interpenetração do concentrado com o disperso e vice-versa.
Linear	É um povoamento que se desenvolve acompanhando a rede viária, formando um contínuo de edificações que definem eixos de aglomerados.

Fonte: TOMÉ *et al.* (2011)

Contudo, apresentam condições próprias em termos morfológicos, natureza e especificidades da malha e funções enquanto lugares de troca, de concentração de funções urbanas, habitantes e possibilidades (serviços, emprego, informação, *etc.*), de certo modo associadas à hierarquia que cada um ocupa na rede urbana. Daí que as suas dimensões sejam

variáveis, em população e extensão, com ritmos e formas de crescimento distintos relacionados com a localização, dinamismo social e económico, atratividade e mesmo capacidade de carga.

Figura V.2.1. Tipologias de povoamento em esboço



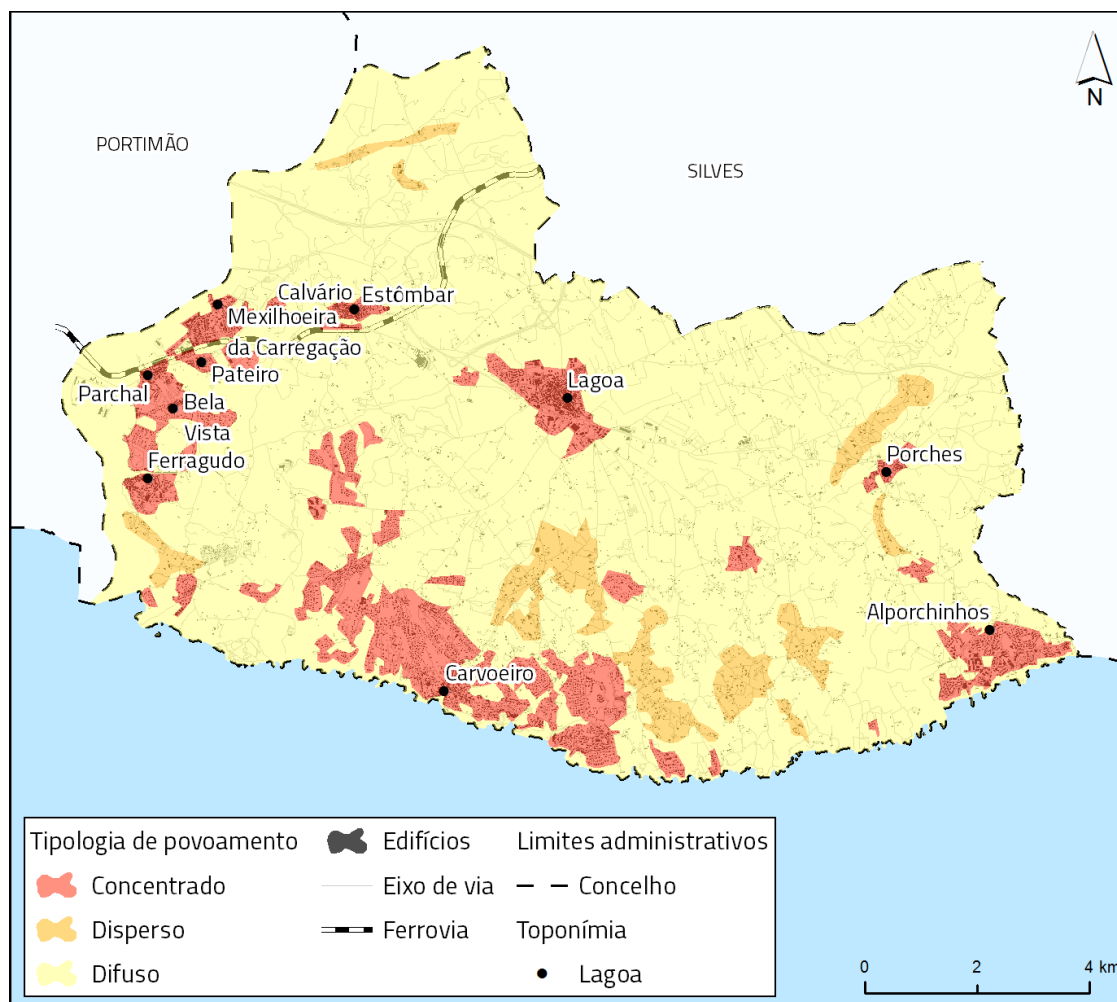
Fonte: RTGeo, 2015

O concelho de Lagoa não foge a esta regra, dispondo igualmente de um sistema de povoamento próprio, fruto das vicissitudes histórico-geográficas que foi sofrendo, sendo contudo de destacar da análise da Figura V.2.2- cartograma¹ de pequena escala elaborado para o concelho, que facilitou, através da distribuição do edificado e da rede viária no espaço, a **identificação prévia de grandes padrões de ocupação**² -, que o concelho integra três tipologias essenciais: povoamento concentrado, disperso e difuso (vd. Figura V.2.2).

¹ Mapa temático, muito simplificado.

² Na prática traduzem-se em “unidades de povoamento”, classificadas de acordo com a tipologia dominante

Figura V.2.2. Unidades de povoamento no concelho de Lagoa



Fonte: RTGeo, 2015

POVOAMENTO CONCENTRADO

Com efeito, como se pode ver na Figura V.2.2, as áreas de maior concentração populacional correspondem às sedes de freguesia e a alguns núcleos próximos. São áreas relativamente acessíveis, onde a oferta de bens e serviços e o conjunto de infraestruturas e equipamentos existentes promovem maior atratividade populacional. Incluem-se também nesta tipologia as áreas de génese turística, que não obstante apresentarem um padrão de ocupação distinto dos aglomerados tradicionais - caracterizado essencialmente pela predominância de moradias unifamiliares inseridas em lotes de dimensões generosas, incluindo espaços verdes e piscinas

-, à escala de análise, constituem uma mancha de ocupação urbana que se aproxima da concentração, apesar da menor densidade de edificação (*vd.* Figura V.2.2).

Destacam-se Lagoa, Estômbar, Parchal, Ferragudo, Carvoeiro e Porches, correspondentes às sedes de freguesia¹, bem como a Mexilhoeira da Carregação, na envolvente imediata, como os principais aglomerados urbanos do concelho em que se verifica uma concentração das edificações e da população (cerca de 75% da população residente). Integra-se aqui, inclusive, o povoamento na da faixa litoral do concelho, fortemente marcado por marcado por uma mancha de edificações de génese urbano-turística (Alporchinhos, Vale Centianes, Mato Serrão, Sesmarias), que representam 5,6% da população residente (*vd.* Figura V.2.2).

POVOAMENTO DISPERSO

As orientações de política local e nacional e a ausência de um ordenamento eficaz conduziram, nas últimas décadas, a uma acentuada dispersão do edificado de onde resulta um subsistema de povoamento disperso, que marca de forma mais ou menos extensiva todo o território (um pouco à imagem do que ocorre no Algarve). É, contudo, mais evidente no setor meridional do concelho, na envolvente de Poço Partido, Vale d'El-Rei e Caramujeira, a norte de Alfanzina e de Azinhaga, ocorrendo também numa faixa com alinhamento SW-NE, a norte de Porches, e junto às fontes de Estômbar (*vd.* Figura V.2.2). Caracteriza-se pela existência de moradias unifamiliares, que embora com relativo afastamento entre si, apresentam uma certa contiguidade espacial, apesar do fraco agrupamento.

POVOAMENTO DIFUSO

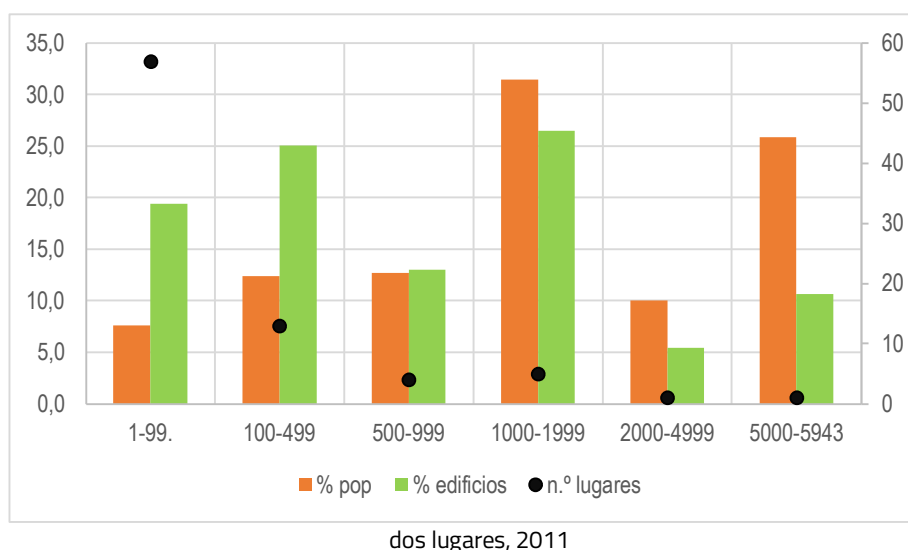
O povoamento difuso predomina em termos de área ocupada e distingue-se do disperso pela maior rarefação que a distribuição do edificado apresenta no território (*vd.* Figura V.2.2), sendo

¹ Antes da reforma administrativa que ocorreu no ano de 2013.

que as razões da sua existência e os problemas que encerram são semelhantes aos do povoamento disperso.

No concelho de Lagoa, a população residente em lugares com menos de 100 habitantes representa apenas 7,6% do total da população residente, enquanto a percentagem de edifícios nesses lugares ascende a 19,4% do total, o que confirma o predomínio do sistema de povoamento difuso (*vd.* Figura V.2.3).

Figura V.2.3. Distribuição da população e edifícios (percentagem) e n.º de lugares por classes de dimensão



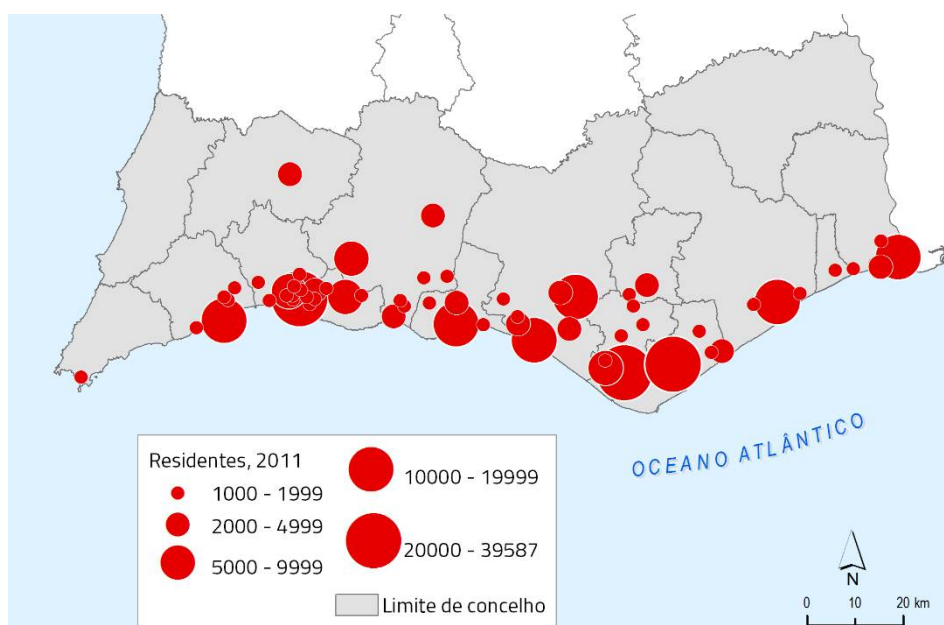
Fonte: Elaboração própria. Dados estatísticos, INE 2011

V.2.3. SISTEMA URBANO

O **sistema urbano** é composto pela rede de aglomerados urbanos, *i.e.*, locais onde são tomadas decisões de soberania, onde predominam os serviços, onde se processa a inovação e onde circulam os maiores fluxos tecnológicos, sociais, culturais, demográficos e mesmo ideológicos. O sistema apresenta-se, porém, hierarquizado, com nós com múltiplas inter-relações que importa apreender.

O Algarve apresenta um “modelo territorial que caminha progressivamente para um modelo polinucleado e policêntrico” (CCDR ALGARVE, 2007), em que os aglomerados de maior dimensão demográfica (mais de 10 mil habitantes) se localizam no litoral¹, concentrando também funções de nível hierárquico superior (vd. Figura V.2.4)

Figura V.2.4. Sistema urbano do Algarve, 2011



Fonte: Elaboração própria. Dados estatísticos, INE 2011; CAOP 2016.

O sistema urbano polinucleado do concelho de Lagoa estrutura-se em **três eixos principais** que gravitam em torno da **cidade de Lagoa**, com interdependências essencialmente funcionais (vd. Figura V.2.5):

1. o eixo poente Estômbar - Mexilhoeira da Carregaço – Parchal - Ferragudo;
2. o eixo central da envolvente do Carvoeiro;
3. o eixo nascente Porches - Alporchinhos.

¹ Loulé constitui a única exceção, localizando-se já na unidade territorial do barrocal.

O primeiro eixo, que concentra o maior efetivo de população residente, representa cerca de 44% do total do concelho. Integra os aglomerados da Mexilhoeira da Carregaçã¹ (com uma população superior a 2000 habitantes), Ferragudo, Bela Vista, Parchal e Estômbar (entre 1000 e 1999 habitantes), e os lugares de Pateiro e Calvário (entre 500 e 999 habitantes). A importância deste eixo prende-se essencialmente com a sua proximidade ao concelho de Portimão, cuja área de influência em termos de bacia de emprego se estende aos concelhos de Lagoa, Lagos e Monchique (vd. Figura V.2.5 e Quadro V.2.2).

O eixo que se desenvolve em torno do aglomerado de Carvoeiro, numa faixa de sentido oeste-este, engloba os aglomerados de Sesmarias, Boavista, Mato Serrão, Poço Partido, Salicos, Vale Milho e Vale de El Rei, apresenta uma menor compactação no que se refere à ocupação do território, sobretudo na área envolvente de Carvoeiro. Este é o único aglomerado com mais de 1000 habitantes e caracteriza-se pelo uso essencialmente residencial, nalguns casos associado à atividade turística. No conjunto, este eixo representa cerca de 13,4% do total de população residente do concelho, mas ainda assim, com menor importância que a cidade de Lagoa, a qual detém aproximadamente 25,9% do total (vd. Figura V.2.5 e Quadro V.2.2).

O terceiro eixo é o menos representativo em termos de população residente, não ultrapassando os 6,3% do total do concelho. Os lugares que integra não alcançam os 1000 habitantes: Porches com 800 habitantes e Alporchinhas com 550 residentes (vd. Figura V.2.5 e Quadro V.2.2).

No conjunto, a população residente nos três eixos identificados e na cidade de Lagoa totaliza quase 90% do total do concelho, muito embora daqui não se possa inferir que o sistema de povoamento é predominantemente concentrado, já que esta população se distribui por 19

¹ Que não é sede de freguesia, mas cuja localização privilegiada junto ao anterior traçado da EN 125 e a uma curta distância de Portimão (inferior a 5 minutos do centro desta cidade, como se pode observar na figura V.2.5) justifica a sua dimensão.

aglomerados e apenas setes destes detêm mais de 1000 habitantes (vd. Figura V.2.4 e Quadro V.2.2).

Quadro V.2.2. População residente nos lugares com mais de 100 habitantes (valor absoluto e em percentagem do total do concelho), 2011

Lugar	População residente	% do total concelho
Vale Milho	133	0,58
Lombos	135	0,59
Corgos	144	0,63
Boavista	160	0,70
Caramujeira	178	0,77
Sobral	183	0,80
Salicos	270	1,18
Vale de El - Rei	290	1,26
Mato Serrão	329	1,43
Sesmarias	341	1,48
Poço Partido	458	1,99
Sub-total	2621	11,41
Alporchinhos	550	2,39
Calvário	665	2,89
Porches	800	3,48
Pateiro	898	3,91
Sub-total	2913	12,68
Carvoeiro	1093	4,76
Estômbar	1441	6,27
Parchal	1520	6,62
Bela Vista	1544	6,72
Ferragudo	1628	7,09
Sub-total	7226	31,45
Mexilhoeira da Carregação	2297	10,00
Lagoa	5943	25,87
Total	21000	91,40

Fonte: INE, RGP 2011

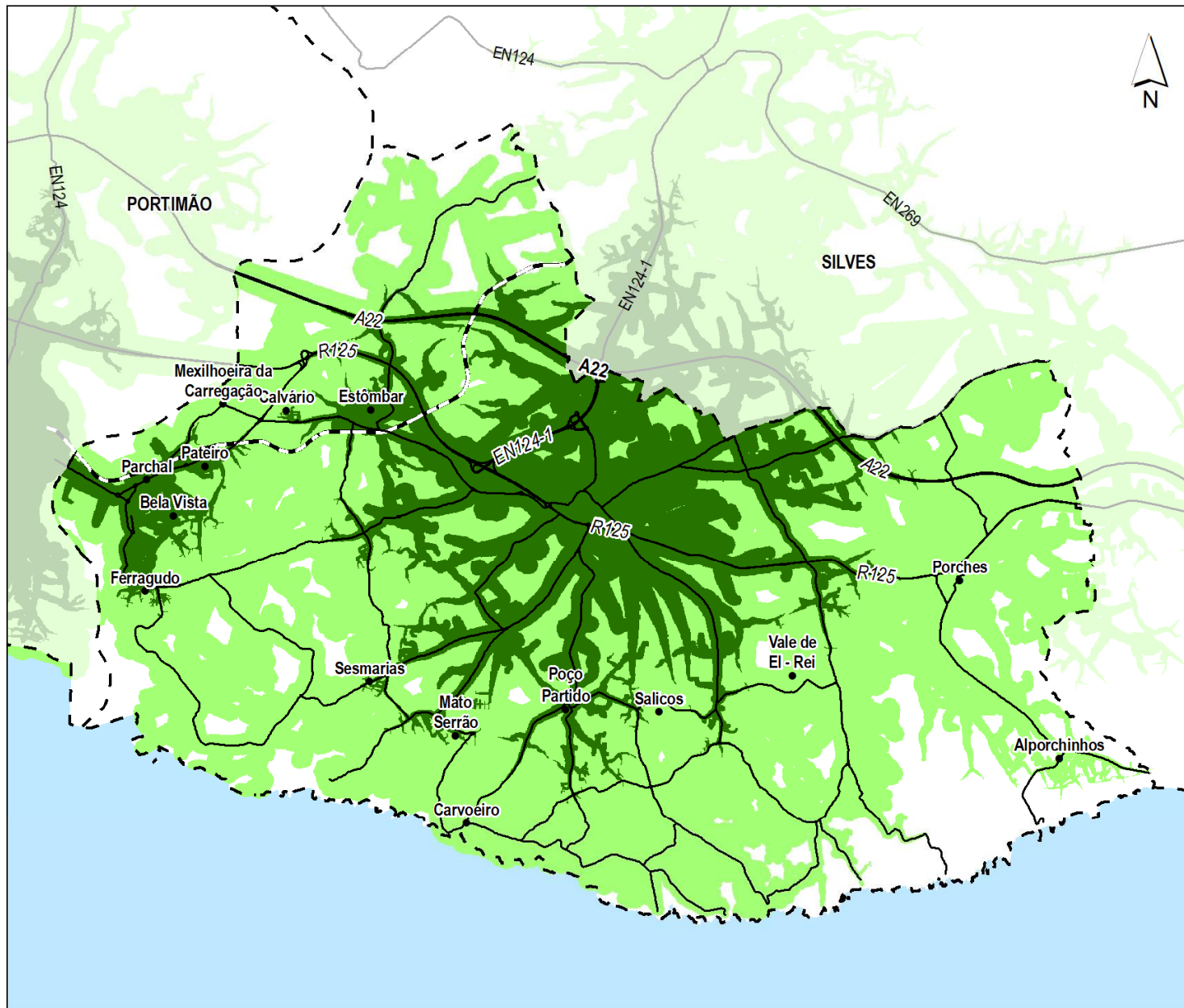


Figura V.2.5. Distância-tempo

Distância/tempo (minutos)

■ 5

■ 10

Rodovias

—

Ferrovias

- - -

Limites administrativos

- - - Concelho

Toponímia

• Lagoa

0 1 2 km



Fontes: Limites administrativos: CAOP, 2016; Cartografia de base: AMAL e DGT, 2013.

HIERARQUIA URBANA

A definição da **hierarquia do sistema urbano** constitui um **elemento síntese** importante na caracterização do concelho de Lagoa, desde logo, pela convergência de dados e pela sua análise parcial (para cada lugar) e, por outro lado, pela leitura relativa que daí se obtém, permitindo avaliar as necessidades, objetivas e relativas, de quase 71% da população residente de Lagoa.

A metodologia utilizada decorreu em **três** fases distintas:

1. **identificação dos aglomerados urbanos** – foram considerados todos os lugares¹ com 1000 ou mais habitantes em 2011, ou que não cumprindo este critério, fossem sedes de freguesia, o que se traduz num total de oito lugares;
2. **determinação dos dados a valorar** – recolha de informação por lugar, enquadrada em três componentes, nomeadamente:
 - a. **administrativa** – assente na importância administrativa do lugar;
 - b. **demográfica** – constituída por uma variável simples e por outra composta, respetivamente pela população residente em 2011 e pela taxa de crescimento populacional, entre 2001 e 2011;
 - c. **económica** – aferida pela taxa de atividade, pela percentagem de população empregada no setor III e pela percentagem de população que trabalha ou estuda noutra concelho;
 - d. **formativa** – dada pela percentagem de população residente com curso superior completo;
 - e. **funcional** – constituída pelos dados relativos à mobilidade (acesso aos diferentes níveis da hierarquia da rede viária) e à dotação de equipamentos (nomeadamente aqueles que servem as necessidades sociais, de saúde, desportivas, do turismo, da justiça e

¹ Com base na Base Geográfica de Referenciação da Informação Geográfica (BGRI) e no ficheiro síntese, do INE, ambos de 2011, foram agregadas as subsecções estatísticas cuja designação do lugar fosse igual, obtendo-se assim um conjunto de informação estatística referenciada ao nível do lugar.

segurança, da educação, culturais e recreativas, mas incluindo também os principais estabelecimentos comerciais e outros serviços).

3. **ponderação dos dados** – a cada variável considerada em cada uma das componentes foi atribuída uma ordem¹, tendo-se posteriormente aplicado um fator de ponderação final, resultante da valorização deliberadamente atribuída².

De salientar que na componente funcional houve uma valoração composta. No caso da **mobilidade**, foram mais bem pontuados os aglomerados servidos pelos níveis hierárquicos superiores da rede viária³, enquanto aos **equipamentos** foi atribuída uma valorização baseada na quantidade e tipologia, tendo os equipamentos sofrido uma ordenação hierárquica⁴. Os resultados foram posteriormente agrupados em três classes e níveis, nomeadamente:

Classe	Nível
<=30	1
31-93	2
94-108	3

A ponderação final das variáveis consideradas nesta análise, patente no quadro V.4.3, como seria de esperar, coloca **Lagoa no topo da hierarquia**, destacada dos restantes aglomerados. Contribuem para esta situação sobretudo, o peso demográfico, equipamentos e mobilidade, bem como o facto de ser a sede de concelho.

No **segundo nível** da hierarquia do sistema urbano posicionam-se os aglomerados de **Estômbar, Mexilhoeira da Carregação, Ferragudo, Carvoeiro e Parchal**, todos sedes de

¹ A ordem de nível inferior corresponde a uma posição mais favorável em cada variável, sendo os restantes valores distribuídos pelos restantes aglomerados de forma sequencial e por ordem crescente.

² População – 5 vezes; Equipamentos, Comércio e Serviços – 5 vezes; Acessibilidade – 4 vezes; Administrativa – 3 vezes.

³ IC/AE – 1, ER – 2, EN – 3, EM – 4, CM – 5, Caminho – 6, Arruamento – 7.

⁴ Administrativo / Saúde / Segurança Pública – 1; Educação / Saúde Pública / Transportes e Comunicações / Segurança Social – 2; Cultura – 3; Desporto / Culto / Recreio e Lazer – 4; Comércio / Outros Serviços – 5.

freguesia, com exceção dos dois últimos, cujas freguesias foram agrupadas¹, respetivamente, com as freguesias de Lagoa e de Estômbar e com efetivos demográficos entre os 1000 e os 2000 habitantes (*vd.* Quadro V.2.3).

Estômbar destaca-se pela concentração e tipologia dos equipamentos que oferece à população, designadamente os de saúde, educação e cultura e, pese embora, tenha registado uma perda demográfica na última década, regista uma posição favorável no que respeita à mobilidade. O aglomerado da **Mexilhoeira da Carregaço**, sendo o segundo mais importante em termos demográficos e com um crescimento na ordem dos 19%, apresenta igualmente uma boa posição face aos níveis hierárquicos da rede viária que o servem, à taxa de atividade e à população que trabalha/estuda noutro concelho (*vd.* Quadro V.2.3)

Ainda no segundo nível da hierarquia urbana encontram-se os aglomerados de **Ferragudo**, Carvoeiro e Parchal. O primeiro, ainda que com um crescimento demográfico perto do zero, ocupa a terceira posição na componente do efetivo populacional e a quarta na percentagem de residentes com o ensino superior completo. Já o **Carvoeiro** ocupa, nesta componente, o segundo lugar e o primeiro na percentagem de população que trabalha/estuda noutro concelho e que trabalha no setor terciário, embora seja o aglomerado com maior quebra demográfica. O **Parchal**, por sua vez, destaca-se no nível de equipamentos (terceira posição) e na mobilidade (*vd.* Quadro V.2.3).

Os aglomerados da Bela Vista e de Porches ocupam o **terceiro nível** da hierarquia do sistema urbano do concelho de Lagoa e, embora encerrem situações distintas nalgumas das componentes analisadas, correspondem a uma realidade de crescimento demográfico bastante semelhante, sendo os dois aglomerados que maiores incrementos registaram na última década, na ordem dos 53% e 44%, respetivamente. O nível atribuído ao aglomerado da

¹ Decorrente da reorganização administrativa de 2013.

Bela Vista justifica-se pelas posições menos favoráveis ao nível dos equipamentos, da mobilidade e da população que trabalha/estuda noutro concelho, constituindo um local com características de dormitório (de Portimão). No aglomerado de **Porches**, último no que respeita ao total de população residente, as componentes relacionadas com a taxa de atividade e com os equipamentos contribuem também para o seu fraco posicionamento hierárquico no sistema urbano (vd. Quadro V.2.3).

Quadro V.2.3. Síntese da ponderação das variáveis consideradas na determinação da hierarquia do sistema urbano de Lagoa

	Lagoa	Estômbar	Mexilhoeira da Carregação	Ferragudo	Carvoeiro	Parchal	Bela Vista	Porches
População Residente 2011	5943	1441	2297	1628	1093	1520	1544	800
Ordem (pond. X5)	1	6	2	3	7	5	4	8
Taxa Crescimento Populacional	22,81	-8,51	19,20	-0,97	-16,05	-11,78	52,72	44,14
Ordem	3	6	4	5	8	7	1	2
% Pop. trabalha/estuda noutro concelho	26,39	36,56	*	42,59	20,16	52,16	*	37,57
Ordem	2	3	3	5	1	6	6	4
Taxa Atividade	65,5	61,33	65,14	60,44	60,46	59,61	67,73	52,75
Ordem	2	4	3	6	5	7	1	8
% População Empregada setor III	83,22	80,11	80,75	79,78	89,51	82,71	84,92	80,9
Ordem	3	7	6	8	1	4	2	5
% Pop. Ensino Superior Completo	8,58	5,14	4,96	7,8	10,06	4,8	11,72	6,88
Ordem	3	6	7	4	2	8	1	5
Equipamentos	199	73	32	44	46	64	12	40
Ordem (pond. X5)	1	2	7	5	4	3	8	6
Mobilidade	2	3	3	4	3	3	7	2
Ordem (pond. X4)	1	3	3	4	3	3	5	2
Administrativa - Ordem (pond. X3)	1	2	3	2	3	3	3	2
Sub-total Ordem	17	39	38	42	34	46	31	42

Total ponderado	30	84	89	90	93	93	100	108
Nível hierárquico	1	2	2	2	2	2	3	3
Informação não disponível ao nível do lugar, tendo sido atribuída a ordem da sede de freguesia (2011) mais próxima: no caso da Mexilhoeira foi assumida a ordem de Estômbar e no caso da Bela Vista foi assumida a ordem do Parchal.								

Fonte: RTGeo, 2015

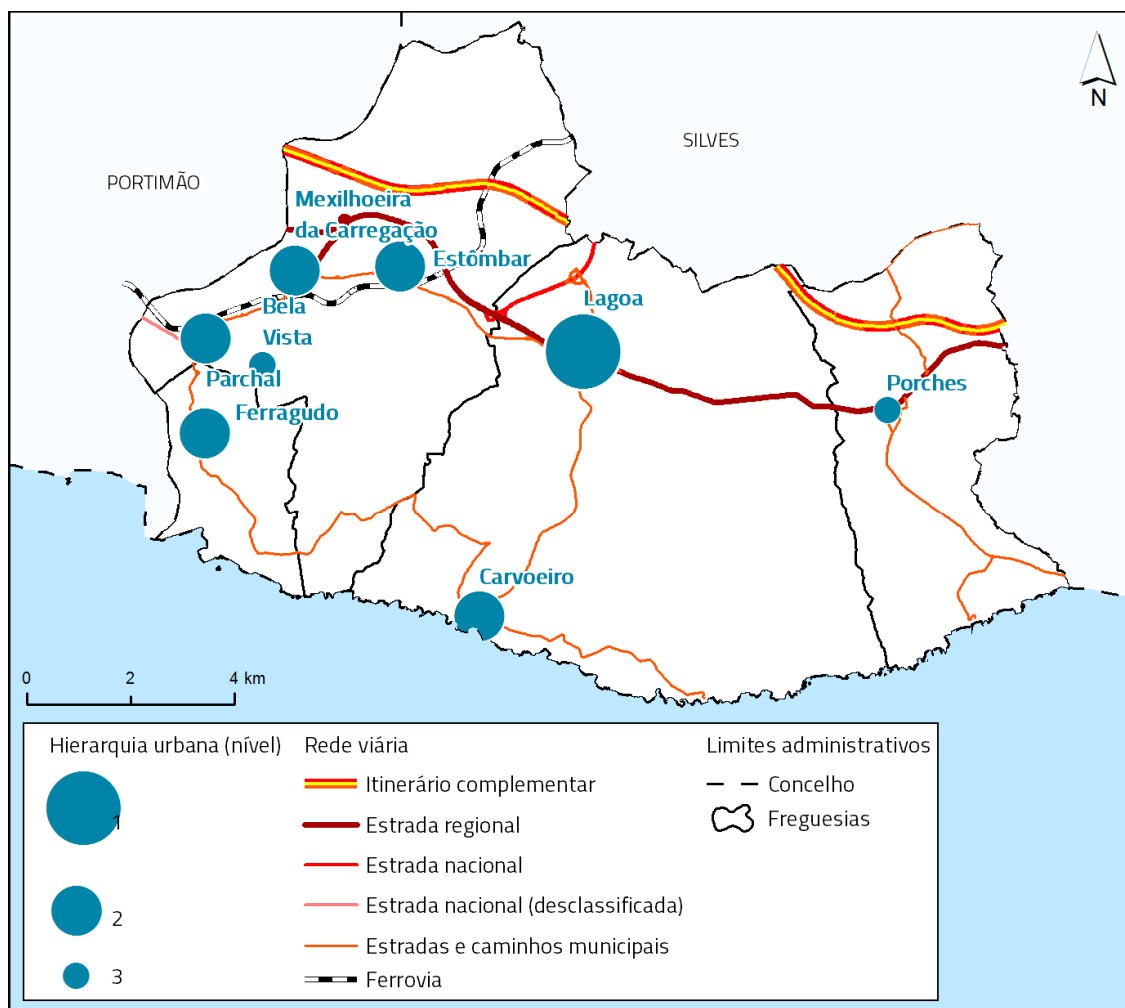
Ainda que fora desta análise, considera-se que os aglomerados com uma população residente inferior a 1000 e superior a 100 habitantes (*vd.* Quadro V.2.2), não incluídos nos níveis anteriores, integram um quarto nível hierárquico do sistema urbano concelhio. Apresentam alguma dispersão geográfica, salientando-se os lugares que se localizam no eixo envolvente ao Carvoeiro e no eixo poente. Neste nível, predominam a função residencial, ocorrendo também, nalguns lugares, sobretudo nos da faixa litoral, importantes espaços para fins turísticos, e as funções menos raras, havendo uma forte relação de dependência com os aglomerados de nível superior, designadamente os do segundo nível, em torno do qual gravitam.

Deste modo, a cidade de Lagoa, além da sua posição geográfica central, **situa-se no topo da hierarquia do sistema urbano** do concelho, detendo as funções mais raras e notáveis, o maior peso demográfico e importância administrativa (*vd.* Figura V.2.6).

Os aglomerados urbanos do segundo nível não demonstram um grau de dependência da sede de concelho muito elevado, notando-se, no entanto, uma forte dependência do concelho de Portimão (com exceção do Carvoeiro), relacionada com a proximidade do mesmo. Ainda assim, detêm funções com alguma importância no contexto municipal, **não funcionando como dormitórios**, registando-se vivências e dinâmicas próprias que lhes conferem identidade (*vd.* Figura V.2.6).

Os aglomerados de terceiro nível distinguem-se essencialmente dos segundos, ou por terem características de dormitório (Bela Vista), ou pela sua residual importância em termos demográficos (Porches) (vd. Figura V.2.6).

Figura V.2.6. Hierarquia do sistema urbano de Lagoa



Fonte: CAOP, 2016.

V.2.4. EVOLUÇÃO URBANA

A análise da urbanização e da edificação e dos elementos que as marcam, numa perspetiva evolutiva, constitui uma premissa essencial na compreensão e avaliação do tecido urbano existente, orientando, em conjunto com a análise de aspetos demográficos e socioeconómicos, as propostas de classificação e qualificação do solo, que devem responder às deficiências detetadas e antecipar carências.

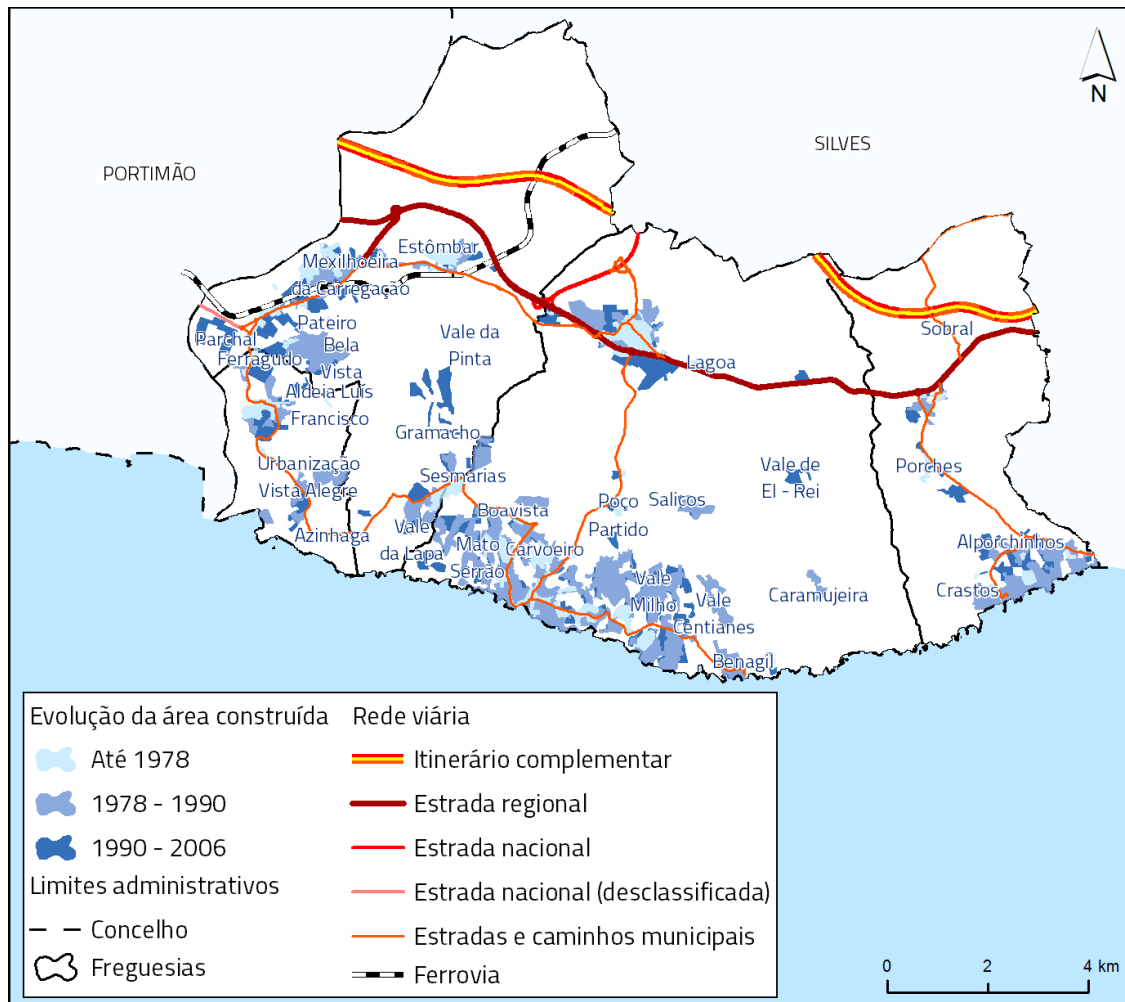
Neste sentido, o presente capítulo debruçar-se-á sobre a evolução da área construída, a época de construção dos edifícios, a tipologia e cêrceas dominantes do edificado.

Atentando à evolução da área construída **entre 1978 e 2006**¹ no concelho de Lagoa, verifica-se que a área construída **aumentou 428%**, tendo havido também um incremento importante no que respeita ao número de lugares, pois de um total de 81 lugares com área construída em 2006, apenas 29 tinham alguma construção em 1978 (*vd.* Quadro V.2.4).

No que concerne à área construída em 2006, destacam-se os lugares de Lagoa, Carvoeiro, Alporchinhos, com aproximadamente 1km², Mato Serrão, Vale Milho, Sesmarias, Ferragudo, Alfanzina, Estômbar, Mexilhoeira da Carregação e Bela Vista com uma superfície ocupada entre 0,5 km² e 0,9 km² (*vd.* Quadro V.2.4 e Figura V.2.7).

¹ O estudo da evolução da área construída no concelho ateu-se apenas sensivelmente a partir dos finais da década de setenta do século XX até à atualidade, para o que se recorreu a duas versões da Carta Militar de Portugal: 1978 e 2006, tendo sido complementada com a COS 1990.

Figura V.2.7. Evolução da área construída (1978/1990/2006)



Fonte: IGeoE, 1978 e 2006; COS, 1990 e DGT, 2010

Entre o final da década de setenta do século XX e 2006 os lugares com as maiores taxas anuais de crescimento da área construída foram Bela Vista (quase 75%), Vale Milho, Alporchinhos e Pateiro (na ordem dos 40%). Estes incrementos foram particularmente importantes entre 1978 e 1990, correspondendo ao período de maior expansão urbana do Algarve (vd. Quadro V.2.4)

As sedes de freguesia (antes da reorganização administrativa) apresentaram, entre 1978 e 2006, ritmos de crescimento anual entre os 7% e os 15,9%, verificando-se que estes foram

mais intensos entre 1978 e 1990, com exceção do Parchal, que no período 1990-2006 cresceu a um ritmo anual de 17%, contra 0,4% no período anterior (*vd.* Quadro V.2.4).

Quadro V.2.4. Evolução da área urbanizada

	Área urbana (m ²)			Taxa de variação (%)			Taxa de crescimento anual (%)			Pop.res.2011
	<1978	1978-1990	1990-2006	1978-1990	1990-2006	1978-2006	1978-1990	1990-2006	1978-2006	
Aldeia Luís	5853,5									57
Alfanzina*	1661,2	516270,1	555306,2	30977,2	7,6	33327,0	2581,4	0,5	1190,3	76
Alfanzina Poente*	1661,2495	267949,3	39036,0	16029,4	-85,4	2249,8	1335,8	-5,3	80,3	
Alfanzina		169660,7	169660,7		0,0		0,0	0,0	0,0	
Alfanzina Norte*		76998,8	76998,8		0,0		0,0	0,0	0,0	
Algar Seco	21032,4	63720,0	78566,9	203,0	23,3	273,6	16,9	1,5	9,8	8
Alporchinhos	76986,1	781765,8	1016761,3	915,5	30,1	1220,7	76,3	1,9	43,6	550
Areia das Almas			73481,9				0,0	0,0	0,0	63
Areia dos Moinhos	29368,7	254407,9	267183,9	766,3	5,0	809,8	63,9	0,3	28,9	81
Azinhaga		63917,9	124664,7		95,0		0,0	5,9	0,0	49
Bela Vista	21984,8	396905,2	483476,2	1705,4	21,8	2099,1	142,1	1,4	75,0	1544
Benagil	15337,2	24732,4	36425,2	61,3	47,3	137,5	5,1	3,0	4,9	43
Boa Nova		83520,3	139324,8		66,8		0,0	4,2	0,0	47
Boavista	9077,4	91878,7	91878,7	912,2	0,0	912,2	76,0	0,0	32,6	160
Calvário	44762,7	98507,2	112670,3	120,1	14,4	151,7	10,0	0,9	5,4	665
Caramujeira		55429,4	55429,4		0,0		0,0	0,0	0,0	178
Carvoeiro	249509,5	981135,9	1034535,8	293,2	5,4	314,6	24,4	0,3	11,2	1093
Corgos		1512,5	34343,1		2170,6		0,0	135,7	0,0	144
Cotovio		2657,3	2657,3		0,0		0,0	0,0	0,0	64
Crastos	22462,1	161034,4	164608,0	616,9	2,2	632,8	51,4	0,1	22,6	88
Estômbar	127086,5	314582,7	528219,6	147,5	67,9	315,6	12,3	4,2	11,3	1441
Ferragudo	188255,3	375751,5	589388,3	99,6	56,9	213,1	8,3	3,6	7,6	1628

Gramacho			223893,8				0,0	0,0	0,0	36
Lagoa	362037,3	751131,0	1165386,8	107,5	55,2	221,9	9,0	3,4	7,9	5943
Lombos			10758,2				0,0	0,0	0,0	135
Mato Serrão	180869,4	794859,7	892828,2	339,5	12,3	393,6	28,3	0,8	14,1	329
Mexilhoeira Carregação	209817,8	411550,5	498985,1	96,1	21,2	137,8	8,0	1,3	4,9	2297
Parchal	103761,6	108369,7	404887,2	4,4	273,6	290,2	0,4	17,1	10,4	1520
Pateiro	17527,1	59681,3	212174,4	240,5	255,5	1110,6	20,0	16,0	39,7	898
Pintadinho		38994,9	38994,9		0,0		0,0	0,0	0,0	8
Poço Partido	28832,5	28832,5	100811,9		249,6	249,6	0,0	15,6	8,9	458
Porches	44756,3	182997,2	243920,6	308,9	33,3	445,0	25,7	2,1	15,9	800
Presa da Moura		5837,8	5837,8		0,0		0,0	0,0	0,0	48
Residual 17		175096,5	175096,5		0,0		0,0	0,0	0,0	44
Residual 21	27549,6	27549,6	63638,2	0,0	131,0	131,0	0,0	8,2	4,7	122
Residual 23			7326,1				0,0	0,0	0,0	68
Residual 28	4935,7	4935,7	4935,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	4
Salicos	131322,1	131322,1	159123,0	0,0	21,2	21,2	0,0	1,3	0,8	270
Sesmarias	117914,6	459819,9	596816,3	290,0	29,8	406,1	24,2	1,9	14,5	341
Sobral	6980,8	6980,8	6980,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	183
Urbanização Vista Alegre	12331,7	12331,7	14167,4	0,0	14,9	14,9	0,0	0,9	0,5	13
Vale Centianes	66687,2	180598,5	218514,4	170,8	21,0	227,7	14,2	1,3	8,1	67
Vale Covo	62839,7	125789,1	133989,6	100,2	6,5	113,2	8,3	0,4	4,0	60
Vale Currais		90388,7	118247,9		30,8		0,0	1,9	0,0	31
Vale da Lapa		4292,0	100887,9		2250,6		0,0	140,7	0,0	30
Vale da Pinta		3975,5	7951,0		100,0		0,0	6,3	0,0	32
Vale de El - Rei		104705,6	76773,5		-26,7		0,0	-1,7	0,0	290
Vale Milho	50111,9	529008,2	693396,0	955,7	31,1	1283,7	79,6	1,9	45,8	133

TOTAL	2243314,3	9021386,7	11850940,3	302,1	31,4	428,3	25,2	2,0	15,3	22006
-------	-----------	-----------	------------	-------	------	-------	------	-----	------	-------

*Neste lugar a mancha urbana encontra-se fragmentada em três locais, sendo que apenas num deles (a ponte) se verifica um acréscimo de área edificada. De modo a não enviesar a análise, apresentam-se os totais individuais de cada mancha.

De referir, no entanto, que lugares com reduzida expressão em termos de população residente assinalaram, entre 1978 e 2006, incrementos consideráveis de área construída, designadamente Vale Milho, Pateiro, Areia dos Moinhos, Crastos, Sesmarias e Mato Serrão, todos com menos de 500 habitantes em 2011 (*vd.* Quadro V.2.4).

De modo a compreender a atual forma urbana e os principais fatores do desenvolvimento urbano do concelho de Lagoa, os quais se revelam determinantes na antevisão das dinâmicas emergentes e das necessidades futuras, detemo-nos, seguidamente, sobre a evolução urbana e as morfotipologias dos aglomerados considerados no capítulo da hierarquia urbana

LAGOA

O primitivo aglomerado de Lagoa, que remonta à ocupação árabe, terá crescido em volta de uma lagoa (*vd.* capítulo II.2.1) a qual depois de seca deu lugar a terras férteis e habitações.

A representação cartográfica da área construída em 1978, 1990 e 2006, permite concluir, que no final da década de setenta do século passado, a então vila de Lagoa se circunscrevia a um núcleo localizado a norte da ER 125¹, o qual não ocupava mais de 31% da área construída em 2006. Este núcleo corresponde ao atual centro da cidade, cujo desenvolvimento não planeado terá resultado no traçado irregular das artérias que o constituem, onde dominam as ruas e travessas estreitas e os becos não programados para o automóvel, a ausência de praças, e exíguos espaços públicos. O núcleo existente no final da década de 1970, compreendia ainda a entrada nascente da cidade, cuja malha ortogonal indica uma expansão urbana determinada pela existência de um plano, bem como o recinto da FATACIL (*vd.* Figura V.2.8 e Quadro V.2.4).

A representação cartográfica também permite perceber que foi na década de oitenta quando ocorreu a maior expansão urbana, registando uma taxa de crescimento anual de 9%,

¹ Com exceção da urbanização Bemparece.

decorrente essencialmente do apogeu do crescimento do setor do turismo e da procura de residência para segunda habitação (por estrangeiros ou portugueses) na faixa litoral do concelho.

O desenvolvimento da área construída de Lagoa ocorreu, sobretudo, no setor noroeste e nordeste do núcleo central, designadamente com a construção do bairro da CHE Lagoense, onde, ao contrário do casco antigo da cidade, as ruas e o espaço público adjacente são manifestamente mais generosos, denotando-se alguma preocupação com a circulação e estacionamento automóveis, patente numa malha não ortogonal, mas cujo desenho terá obedecido a algumas regras urbanísticas (*vd.* Figura V.2.8 e Quadro V.2.4).

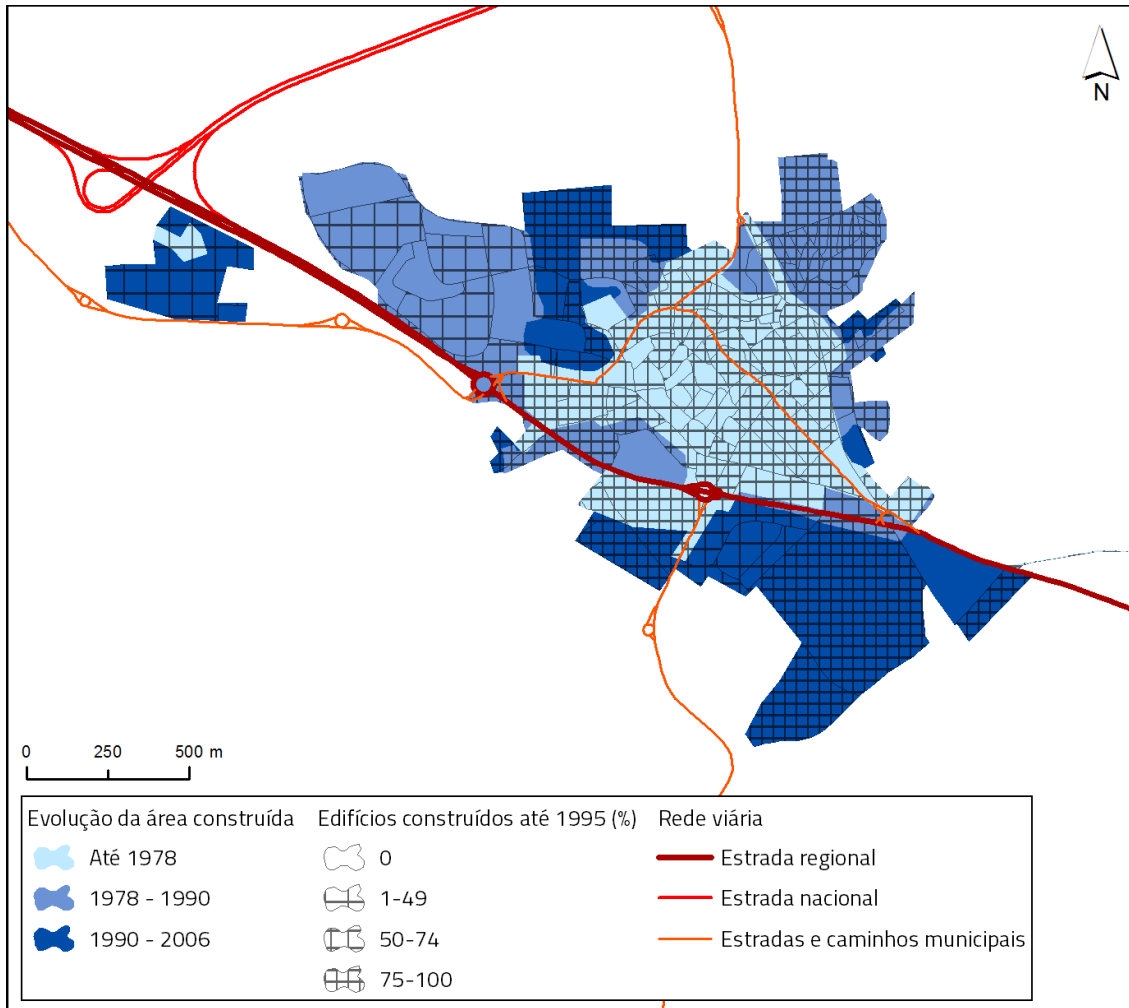
Entre 1990 e 2006, a expansão urbana da sede de concelho ocorreu para norte, com a construção de alguns equipamentos a rematarem a malha, e para sul da ER 125, com a construção dos parques empresarial e industrial (*vd.* Figura V.2.8 e Quadro V.2.44).

A informação referente à época de construção dos edifícios confirma que mais de 64% dos edifícios da cidade de Lagoa foram construídos entre 1981-2011, e que quase 39% remontam à década 80' e primeira metade da década de 90' – o período de maior crescimento urbano (*vd.* Quadro V.2.5 e Figura V.2.8). São, portanto, edifícios relativamente recentes construídos em betão (45% dos edifícios clássicos) e com placa (34% dos edifícios clássicos) (*vd.* Quadro V.2.6).

No que respeita à morfotipologia do edificado em Lagoa, dominam os edifícios em banda¹ (65%), ocupando toda a área central, com apenas 1 ou 2 alojamentos (80% dos edifícios clássicos), correspondentes, na sua maioria, a cêrceas que não ultrapassam os 2 pisos (78,3%). Aliás, apenas 5% do edificado tem 5 ou mais pisos (*vd.* Quadro V.2.6 e Figura V.2.9).

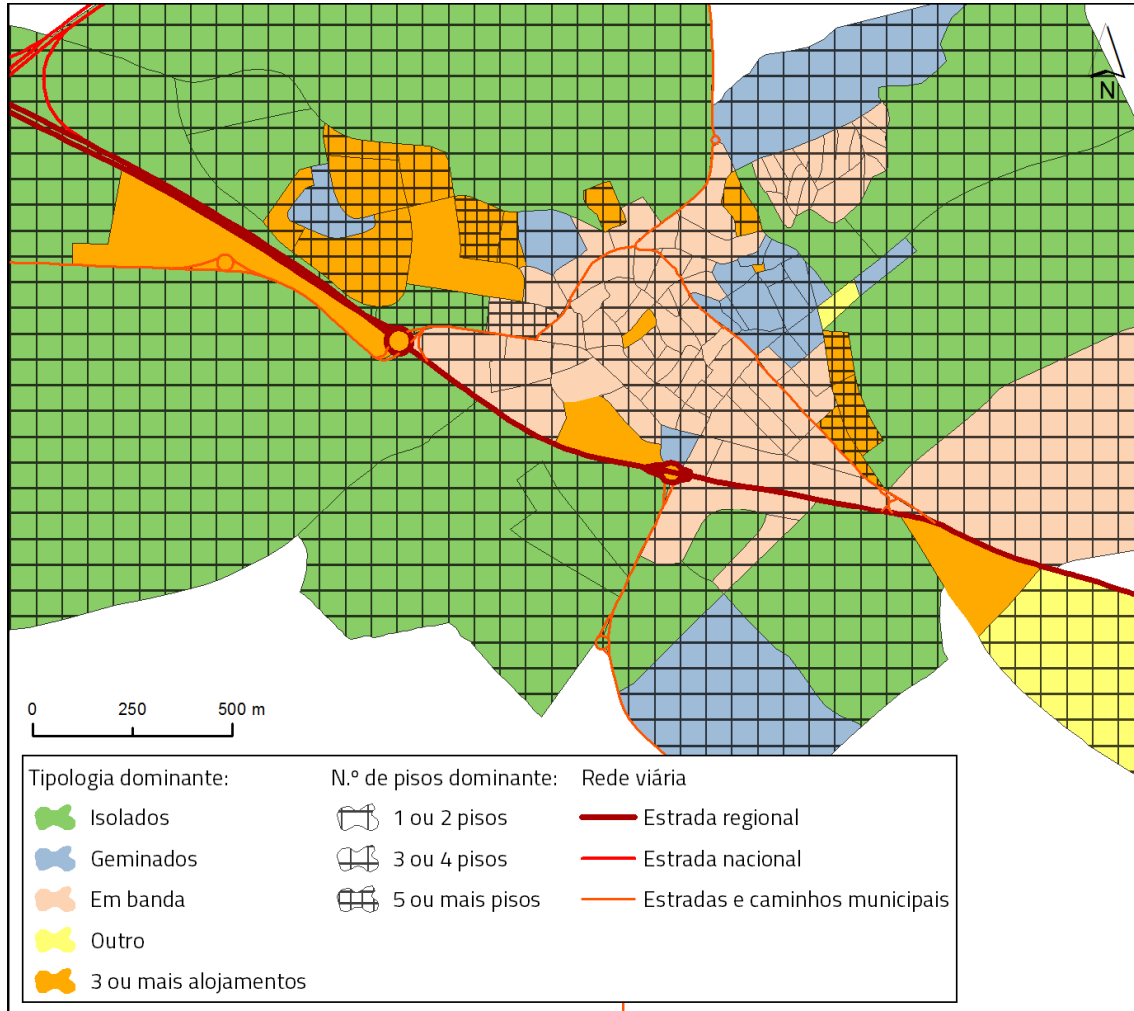
¹ Edifício com uma ou mais superfícies das paredes exteriores encostadas a outros edifícios, perfazendo no mínimo um conjunto de três (INE).

Figura V.2.8. Evolução da área construída (1978/1990/2006) – Lagoa



Fonte: IGeoE, 1978 e 2006; COS, 1990

Figura V.2.9. Tipologia e número de pisos dominantes do edificado (2011) – Lagoa



Fonte: INE, 2011

Quadro V.2.5. Edifícios por época de construção

Lugar		<1919	1919-1945	1946-1960	1961-1970	1971-1980	1981-1990	1991-1995	1996-2000	2001-2005	2006-2011	Total
Bela Vista	N.º	2	6	18	32	106	144	43	30	118	300	799
	%	0,3	0,8	2,3	4,0	13,3	18,0	5,4	3,8	14,8	37,5	100,0
Carvoeiro	N.º	11	11	48	63	55	285	543	158	131	119	1424
	%	0,8	0,8	3,4	4,4	3,9	20,0	38,1	11,1	9,2	8,4	100,0
Estômbar	N.º	0	23	37	39	82	200	162	178	38	43	802
	%	0,0	2,9	4,6	4,9	10,2	24,9	20,2	22,2	4,7	5,4	100,0
Ferragudo	N.º	3	37	64	110	135	330	209	31	111	266	1296
	%	0,2	2,9	4,9	8,5	10,4	25,5	16,1	2,4	8,6	20,5	100,0
Lagoa	N.º	69	62	172	167	149	258	413	121	183	138	1732
	%	4,0	3,6	9,9	9,6	8,6	14,9	23,8	7,0	10,6	8,0	100,0
Mexilhoeira Carregação	N.º	3	34	56	59	87	279	159	183	46	57	963
	%	0,3	3,5	5,8	6,1	9,0	29,0	16,5	19,0	4,8	5,9	100,0
Parchal	N.º	21	14	9	77	148	111	50	133	24	77	664
	%	3,2	2,1	1,4	11,6	22,3	16,7	7,5	20,0	3,6	11,6	100,0
Porches	N.º	1	6	23	16	59	122	285	65	91	101	769
	N.º	0,1	0,8	3,0	2,1	7,7	15,9	37,1	8,5	11,8	13,1	100,0

Fonte: INE, 2011

Quadro V.2.6. Tipologia, cêrceas e materiais do edificado

	Edifícios							Pisos			Materiais				
	Clássicos Total	Com 1 ou 2 alojamentos				Com 3 ou + alojamento s	Outros	1 ou 2	3 ou 4	5 ou +	Betão	Com placa	Sem placa	Adobe e pedra	Outra
		Total	Isolados	Geminados	Em banda										
Lagoa	1356	1085	183	195	707	259	12	1062	225	69	610	461	160	122	3
%		80,01	16,87	17,97	65,16	19,10	0,88	78,32	16,59	5,09	44,99	34,00	11,80	9,00	0,22
Estômbar	648	631	45	15	571	14	3	615	33	0	388	229	20	11	0
%		97,38	7,13	2,38	90,49	2,16	0,46	94,91	5,09	0,00	59,88	35,34	3,09	1,70	0,00
Mexilhoeira da Carregação	694	607	40	365	202	86	1	544	147	3	623	22	33	16	0
%		87,46	6,59	60,13	33,28	12,39	0,14	78,39	21,18	0,43	89,77	3,17	4,76	2,31	0,00
Parchal	336	276	11	15	250	60	0	272	43	21	244	78	12	1	1
%		82,14	3,99	5,43	90,58	17,86	0,00	80,95	12,80	6,25	72,62	23,21	3,57	0,30	0,30
Ferragudo	1041	960	118	383	459	56	25	867	171	3	473	313	186	68	1
%		92,22	12,29	39,90	47,81	5,38	2,40	83,29	16,43	0,29	45,44	30,07	17,87	6,53	0,10
Carvoeiro	851	705	330	185	190	107	39	731	109	11	729	99	8	15	0
%		82,84	46,81	26,24	26,95	12,57	4,58	85,90	12,81	1,29	85,66	11,63	0,94	1,76	0,00
Bela Vista	509	442	68	138	236	66	1	445	64	0	497	10	2	0	0
%		86,84	15,38	31,22	53,39	12,97	0,20	87,43	12,57	0,00	97,64	1,96	0,39	0,00	0,00
Porches	367	328	141	29	158	33	6	329	37	1	343	17	3	4	0
%		89,37	42,99	8,84	48,17	8,99	1,63	89,65	10,08	0,27	93,46	4,63	0,82	1,09	0,00

Fonte: INE (2011)

ESTÔMBAR

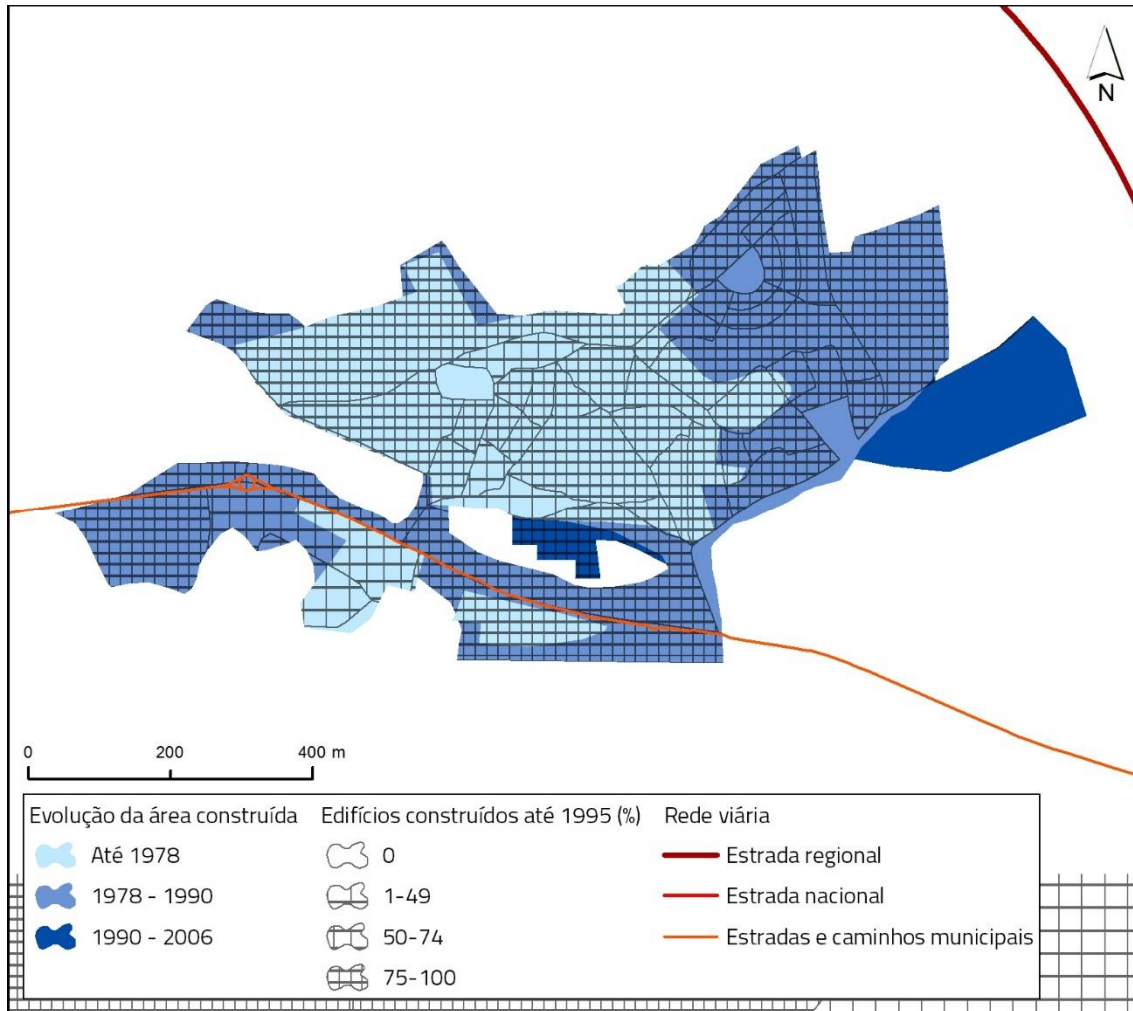
Da ocupação árabe desta vila restarão apenas vestígios da fortificação tomada pelas tropas de D. Sancho I, em 1191¹, e que serviu de base para a conquista de Silves. A sua localização privilegiada contribuiu para a sua importância económica ao longo dos tempos, primeiro muito dependente da atividade agrícola e depois relacionada com a exploração do sal e o tráfico comercial no Rio Arade. Mais tarde, sobretudo na década de 1930, a expansão da indústria conserveira é responsável pelo incremento demográfico e do parque habitacional desta vila e a sua decadência motiva, na segunda metade do século XX, um abrandamento significativo dos ritmos de crescimento de população residente, os quais voltam a registar valores consideráveis e mais próximos da áurea década de trinta apenas nas décadas de setenta e oitenta (INE, Censos 1864 a 2011).

Com efeito, no final da década de setenta, a área construída do aglomerado de Estômbar não ultrapassava os 24% da superfície ocupada em 2006, e cingia-se, *grosso modo*, à encosta sul, onde a malha irregular da rede viária traduz um crescimento orgânico do aglomerado, em função das necessidades residenciais que iam surgindo, sem obedecer a um plano, mas adaptado às condicionantes topográficas do terreno (*vd.* Figura V.2.10 e Quadro V.2.4). Os edifícios anteriores a 1980 representam, com efeito, apenas 22,6% do total (*vd.* Quadro V.2.5).

Entre 1978 e 1990, Estômbar expandiu-se para nascente e sul, tendo registado um crescimento anual de 12,3%, correspondendo, assim, em 1990, a 60% da área construída. No período subsequente, a expansão foi mais tímida, limitando-se a pouco mais que a ocupação do extremo nascente (*vd.* Figura V.2.10 e Quadro V.2.4). Aliás, cerca de 67% dos edifícios desta vila foram construídos entre 1981 e 2000 (*vd.* Quadro V.2.5). A ocupação posterior a 1978 continua a traduzir-se em malhas orgânicas, relativamente bem adaptadas à topografia, sem ortogonalidade, mas em que o traçado e dimensão das vias obedecem a regras urbanísticas.

¹ De acordo com http://pt.wikipedia.org/wiki/Est%C3%B4mbar#cite_note-IGESPAR1-6

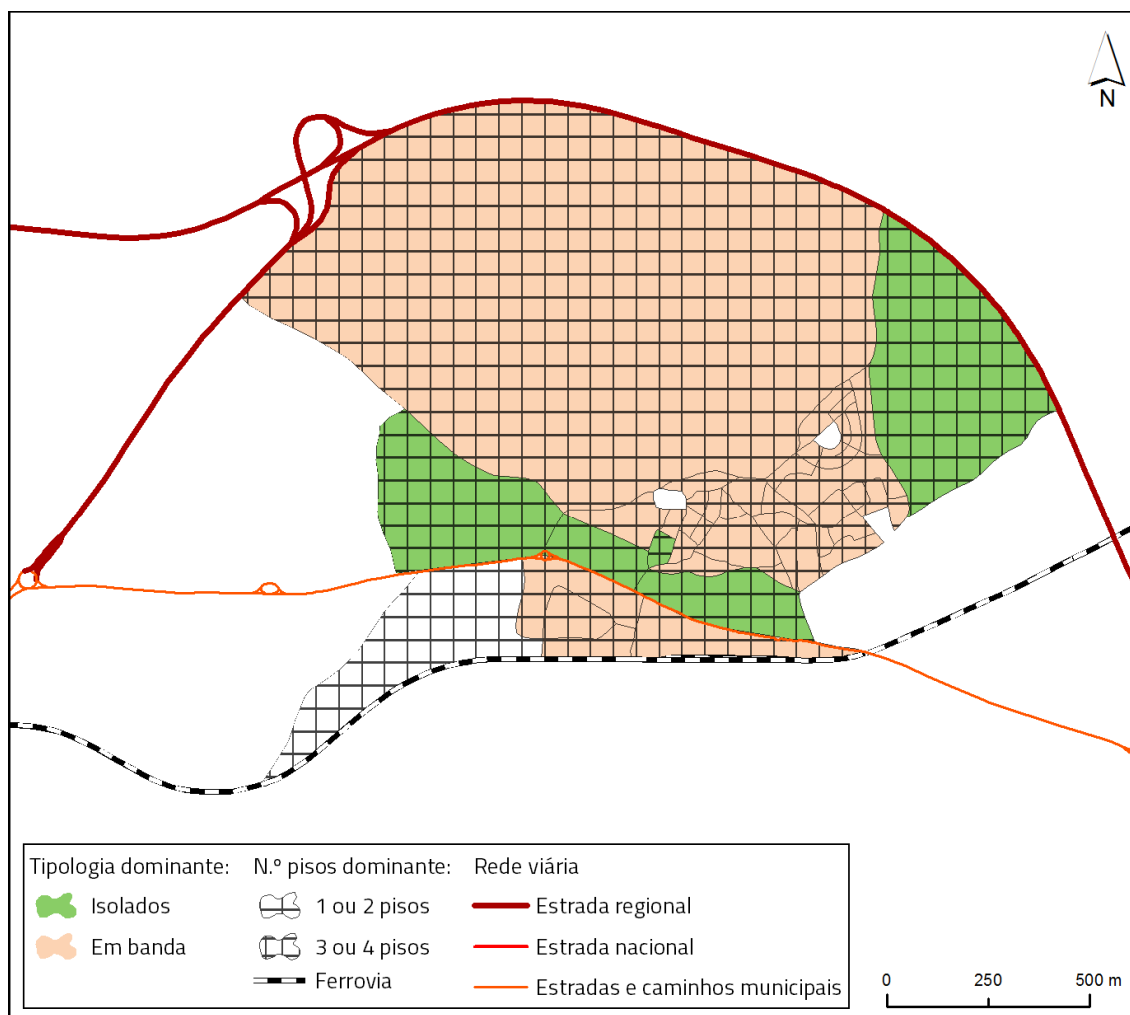
Figura V.2.10. Evolução da área construída (1978/1990/2006) – Estômbar



Fonte: IGeoE, 1978 e 2006; COS, 1990.

Trata-se, portanto de edifícios relativamente recentes, onde são usuais os materiais e técnicas de construção como o betão (60% dos edifícios clássicos) e a placa (35,3% dos edifícios clássicos), predominando a tipologia unifamiliar (97,4% dos edifícios não vão além dos 2 alojamentos), em banda (90,5%) e com um ou dois pisos (90,5%). As cercas mais elevadas situam-se nas áreas de expansão mais recente do aglomerado (vd. Quadro V.2.6 e Figura V.2.11).

Figura V.2.11. Tipologia e número de pisos dominantes do edificado (2011) – Estômbar



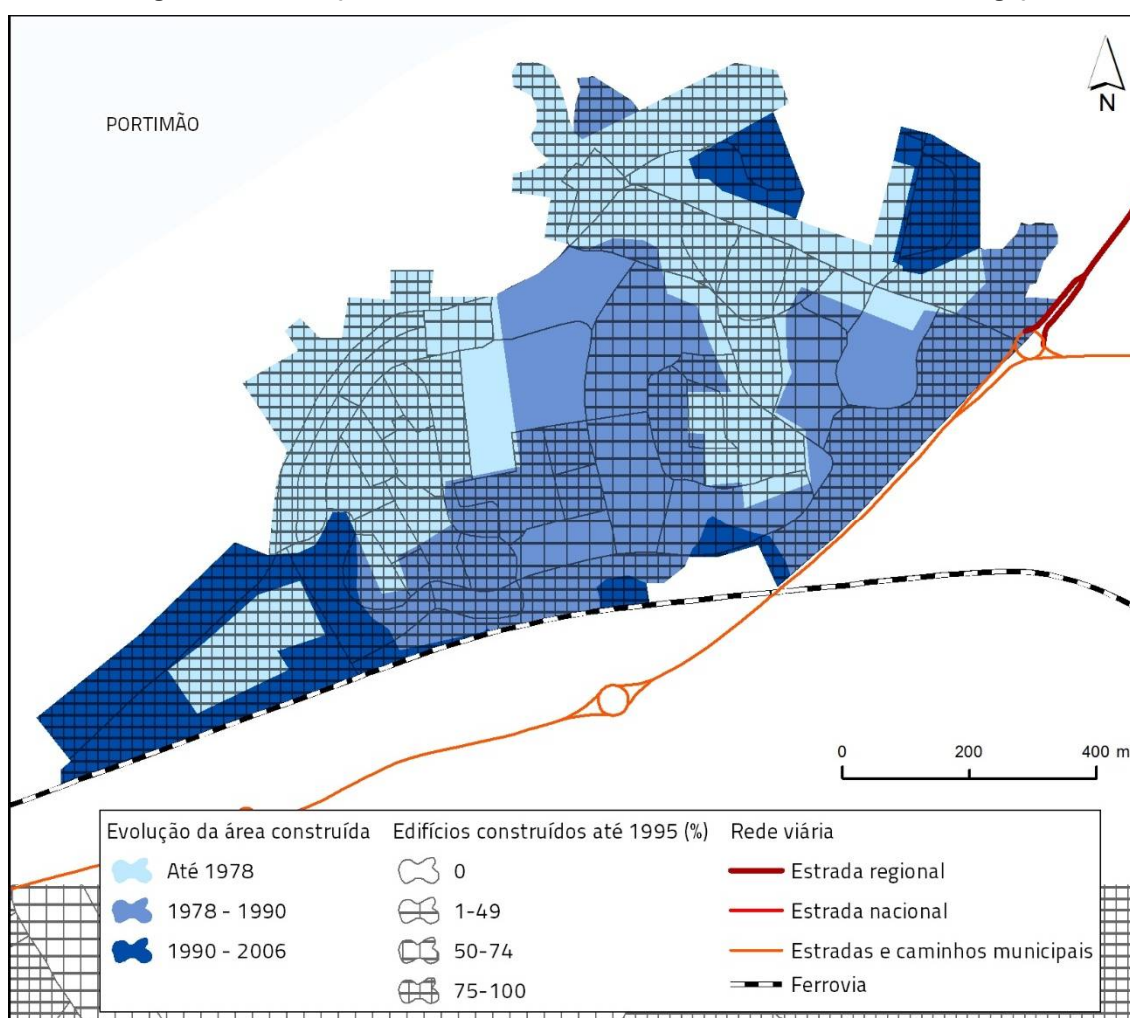
Fonte: INE, 2011.

MEXILHOEIRA DA CARREGAÇÃO

O aglomerado da Mexilhoeira Grande conheceu um crescimento importante durante a primeira metade do século XX relacionado com o desenvolvimento da indústria conserveira. No final da década de setenta, a mancha urbana, que já representava 40% da área cartografada em 2006, encontrava-se fragmentada por três locais, dos quais os dois com maior expressão parecerem ter crescido a partir da margem do Rio Arade em direção à ER 125. Esta tendência de desenvolvimento consolida-se no período seguinte, até 1990, com o fechamento das manchas, através da construção nos espaços intersticiais, donde resulta

uma ocupação de 82%, a um ritmo anual de 8%, sendo que 29% dos edifícios remontam à década de oitenta. Entre 1990 e 2006, a expansão deste aglomerado cingiu-se aos extremos sudoeste e nordeste, não ultrapassando 1,3% de crescimento anual de área construída (vd. Figura V.2.12 e Quadro V.2.4 e Quadro V.2.5).

Figura V.2.12. Evolução da área construída (1978/1990/2006) – Mexilhoeira da Carregação

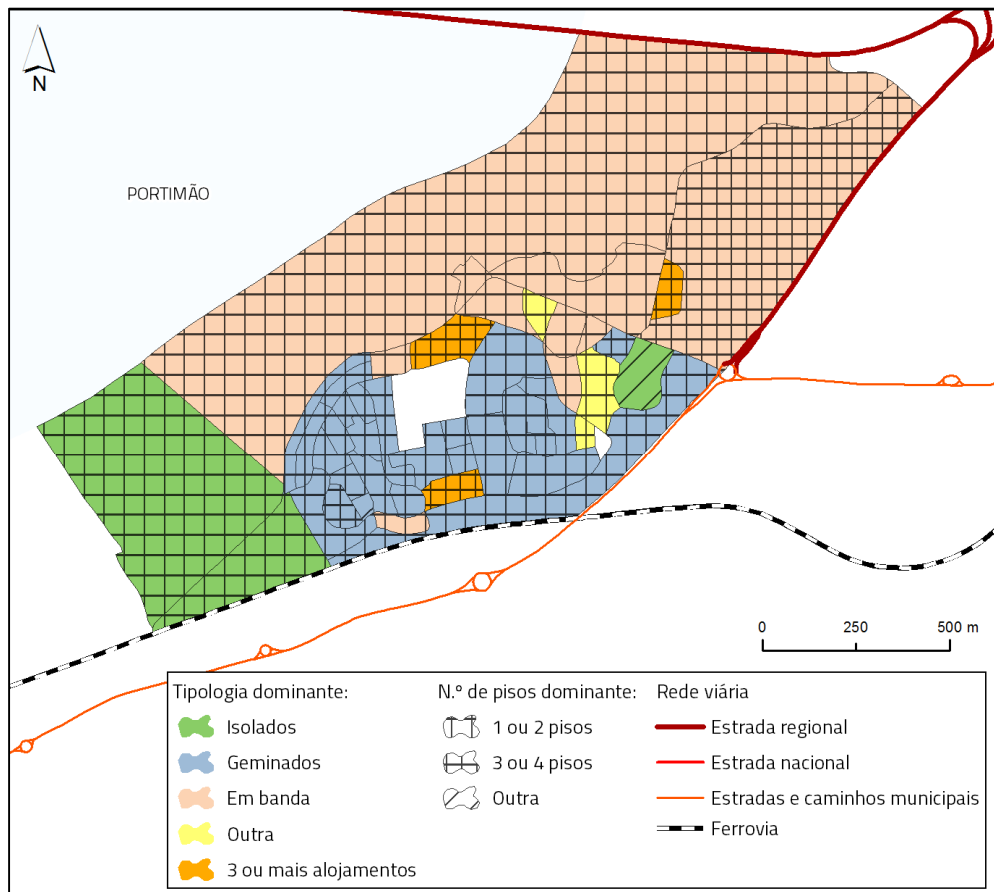


Fonte: IGeoE, 1978 e 2006; COS, 1990.

No que respeita à morfotipologia deste aglomerado, verifica-se que também aqui as áreas mais antigas (próximas de antigas unidades de conserva de peixe) correspondem a plantas mais irregulares, em que o espaço público se resume praticamente ao eixo viário, onde

domina a tipologia de edifícios geminados¹ (60% dos edifícios com 1 ou 2 alojamentos), com pequenos logradouros, não ultrapassando os dois pisos (vd. Figura V.2.13 e Quadro V.2.6).

Figura V.2.13. Tipologia e número de pisos dominantes do edificado (2011) – Mexilhoeira da Carregação



Fonte: DGT, 2010. INE, 2011

Por outro lado, nas áreas de expansão mais recente, as vias são mais largas, contendo espaço para o peão e para o automóvel, os lotes, de um modo geral, mais generosos, resultante de ações de planeamento, o que lhes confere uma morfologia distinta das áreas mais antigas, ainda que não se trate de uma malha reticulada ou ortogonal.

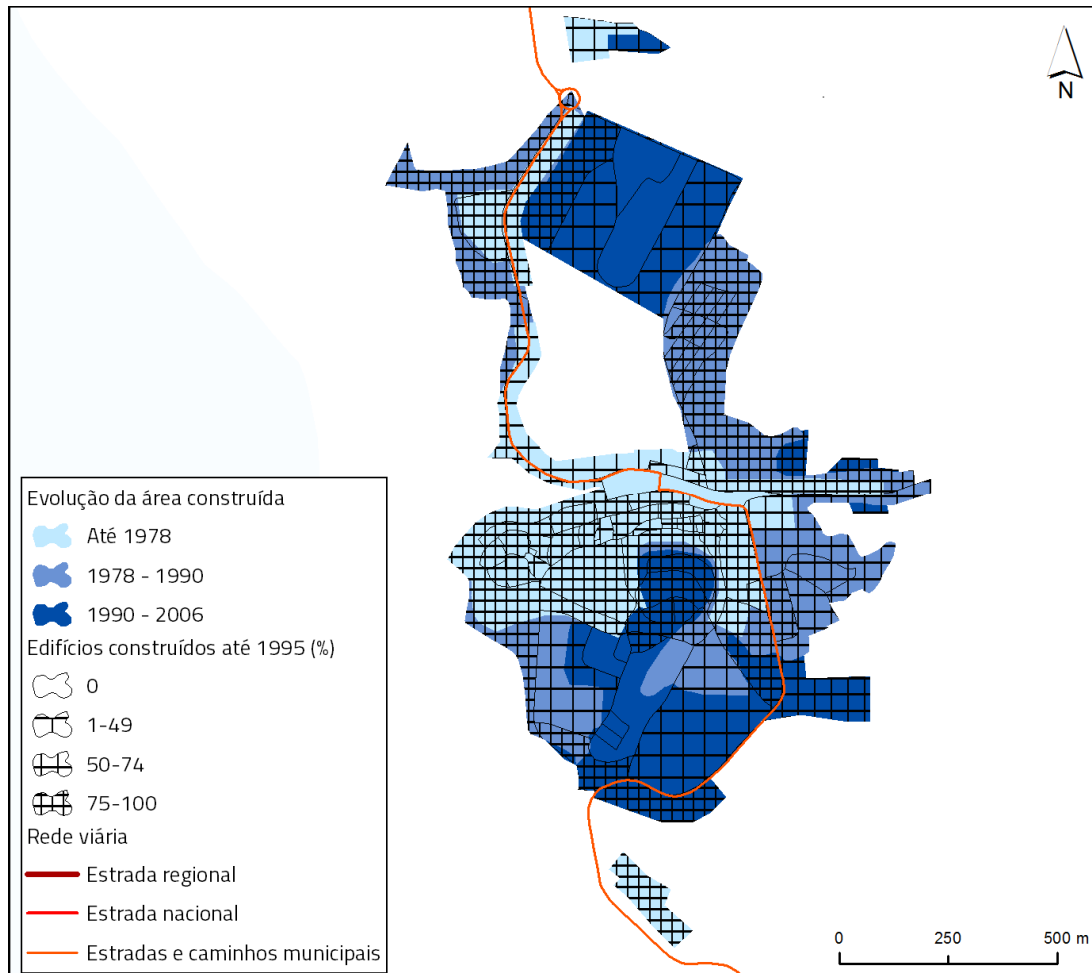
¹ Edifício com uma superfície das paredes exteriores encostada a outro edifício, normalmente por via da construção simétrica "dois a dois" (INE).

FERRAGUDO

Os limites desta vila piscatória, ligada desde sempre ao rio e ao mar, cingiam-se, no final da década de setenta, à encosta voltada para a serra de Monchique (a norte da Cerca do Moinho), havendo também alguma ocupação junto à EM530, que estabelece a ligação com a EN125, com uma planta irregular, adaptada à topografia do terreno, caracterizada por ruas apertadas, travessas e becos sem saída, onde a circulação automóvel se torna difícil. No total, a área construída não chegava aos 32% da área registada em 2006, sendo que apenas 26,9% dos edifícios foram construídos antes de 1980 (*vd.* Figura V.2.14 e Quadro V.2.4 e Quadro V.2.5).

A década de oitenta registou as maiores taxas de crescimento anual de área construída nesta vila (8,3%), com 25,5% dos edifícios, tendo correspondido à expansão do núcleo primitivo para nascente, sul e norte. Entre 1990 e 2006, o crescimento da área construída foi ainda assim importante, com um ritmo anual de 3,6%, sendo de destacar a expansão para o setor da Cerca do Moinho e respetiva encosta sul, englobando a urbanização das Amendoeiras, a vila Castelo Resort, o Concierge at Vila Castelo Parque e também o setor norte, correspondente ao Bairro do Arade. Embora a representação cartográfica não abranja o período 2006-2011, a idade dos edifícios atesta que a primeira década do século XXI terá sido importante no crescimento urbano desta vila, tendo sido construídos neste período 29% dos seus edifícios (*vd.* Figura V.2.12 e Quadro V.2.4 e Quadro V.2.5).

Figura V.2.14. Evolução da área construída (1978/1990/2006) – Ferragudo

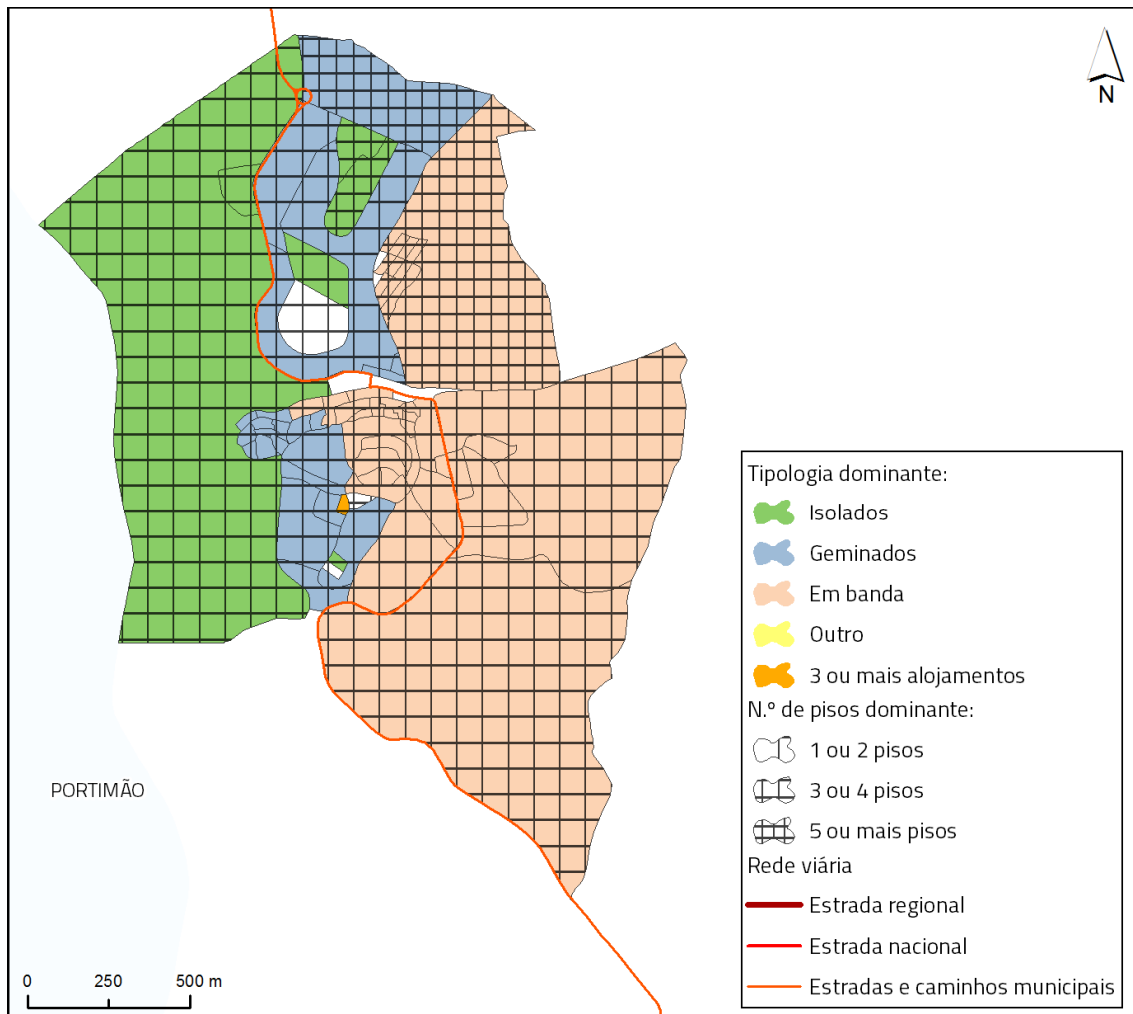


Fonte: IGeoE, 1978 e 2006; COS, 1990.

A planta destas áreas de expansão mais recente é, sem dúvida, distinta da observada no centro e apesar de não se caracterizar pela ortogonalidade, verifica-se que o seu crescimento foi enquadrado por regras urbanísticas manifestas na dimensão dos arruamentos e passeios, dos lotes, com menor densidade de construção.

Predominam os edifícios com 1 ou 2 alojamentos (92,2%), sendo que destes 47,8% são em banda e 39,9% geminados, e as cêrceas dominantes não vão além dos 2 pisos (83,3%). Os edifícios construídos em betão ou com placa ultrapassam os 75% (vd. Figura V.2.15 e Quadro V.2.6).

Figura V.2.15. Tipologia e número de pisos dominantes do edificado (2011) – Ferragudo

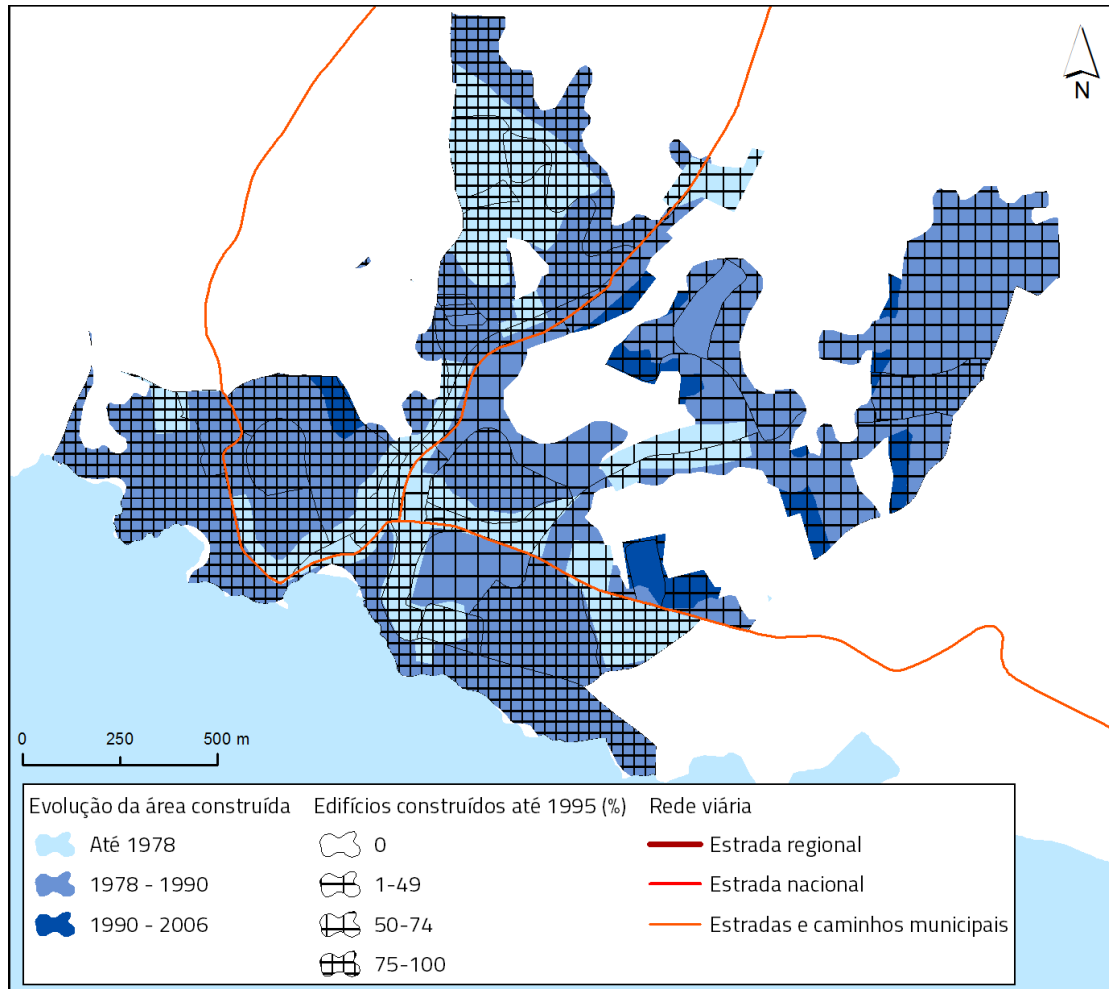


Fonte: INE, 2011

CARVOEIRO

A história da atual vila do Carvoeiro é indissociável da ligação ao mar, seja pela importância da pesca, seja pelo desenvolvimento turístico que se iniciou a partir da década de sessenta. No final dos anos setenta, o aglomerado de Carvoeiro cingia-se a uma estreita faixa que se desenvolvia em torno da EN124-1, desde a praia com o mesmo nome, numa extensão de não mais de 500m (*vd.* Figura V.2.16).

Figura V.2.16. Evolução da área construída (1978/1990/2006) – Carvoeiro



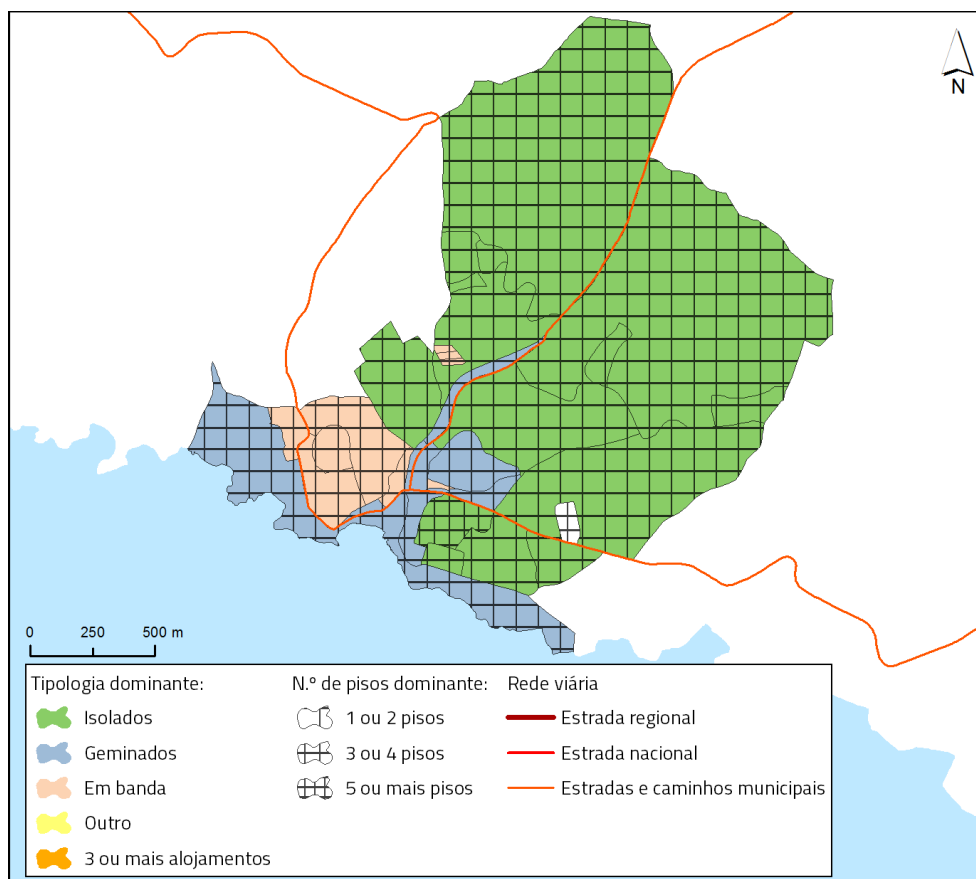
Fonte: IGeoE, 1978 e 2006; COS, 1990

Esta faixa prolongava-se ainda um pouco ao longo da EM530 para nascente (estrada do Farol) e ponte (rua do Paraíso) desta praia. De referir que, no setor norte, encostada a Mato Serrão, em 1978, regista-se a existência de uma área construída significativa. A área ocupada deste aglomerado representava então apenas cerca de 24% do total registado em 2006 e somente 13,6% dos edifícios recenseados em 2011 foram construídos até 1981. Por conseguinte, constata-se um elevado crescimento da área urbana entre 1978 e 1990, na ordem dos 24% ao ano, de modo que, em 1990, esta já representava 95% do total de 2006. O incremento entre 1990 e 2006 é sobretudo ao nível do remate da malha urbana. Aliás, a idade dos

edifícios mostra uma desaceleração a partir de 1995, de 38% entre 1991 e 1995 para 8,4% entre 2006 e 2011 (vd. Figura V.2.16 e Quadro V.2.4 e Quadro V.2.5).

O primeiro período de expansão urbana identificado anteriormente (até 1978) coincide com uma planta irregular, em que o casario, na topologia dominante de edifícios geminados e com cêrceas que não vão além dos dois pisos, bem como as ruas estreitas se adaptaram à topografia do barranco onde se desenvolveu este aglomerado (vd. Figura V.2.17).

Figura V.2.17. Tipologia e número de pisos dominantes do edificado (2011) – Carvoeiro



Fonte: INE, 2011.

O desenvolvimento urbano ocorrido posteriormente já indicia a existência de normas urbanísticas distintas, patentes, desde logo, na forma de ocupação, em que os edifícios isolados (ou moradias unifamiliares), com 46,8% do total dos edifícios clássicos com 1 ou 2

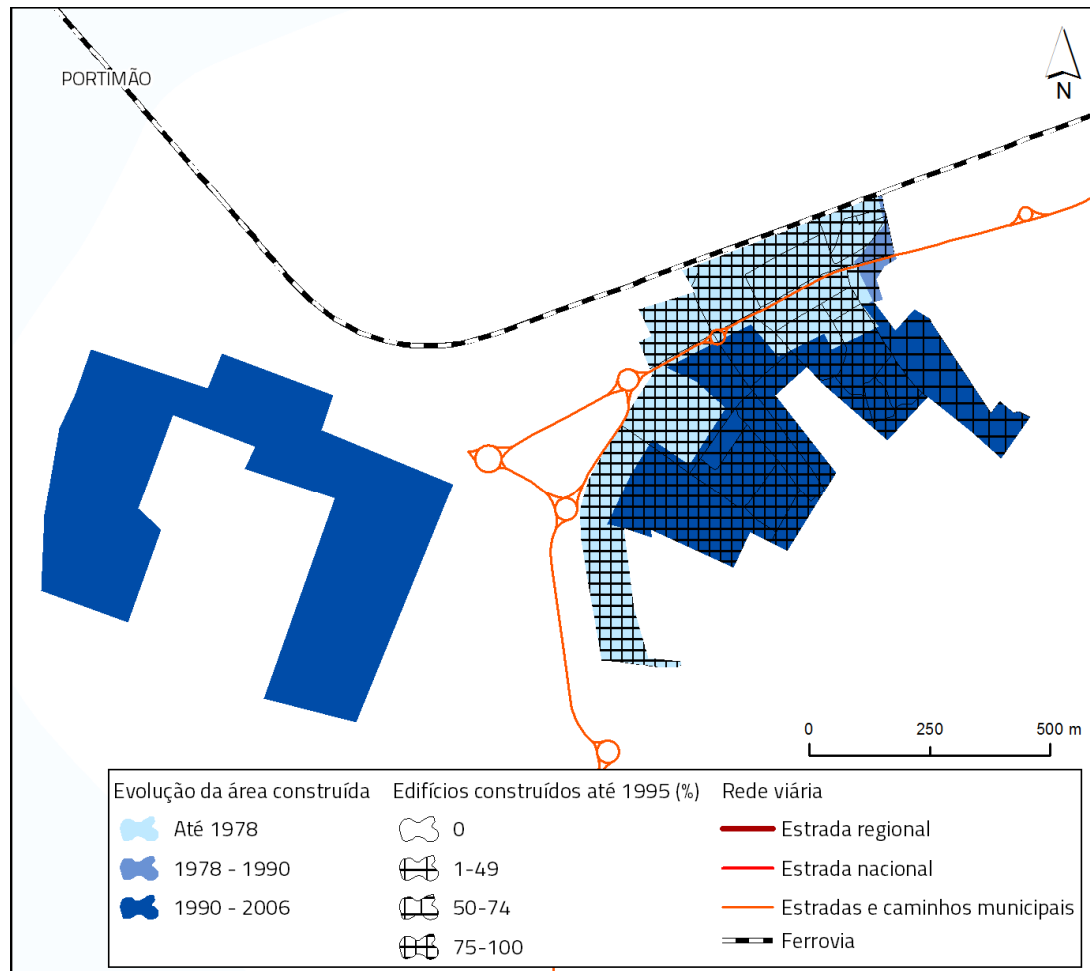
alojamentos, se distribuem por lotes maiores e os arruamentos são dimensionados para a circulação automóvel e pedonal (*vd.* Figura V.2.17 e Quadro V.2.6).

PARCHAL

No final da década de setenta, o Parchal representava, em termos de área construída, cerca de 26% do total cartografado em 2006, sendo constituído por um núcleo de edifícios localizados em frente a Portimão, de ambos os lados da EN125, eixo viário determinante na ligação com esta cidade, com a qual, desde sempre, mas sobretudo, desde a inauguração da ponte sobre o Rio Arade em 1876, manteve relações de interdependência. Deve o seu crescimento, numa primeira fase, à agricultura de subsistência, depois à pesca e ao desenvolvimento da indústria conserveira que aqui se fixou. A partir da década de setenta, com o declínio desta indústria, a dependência de Portimão relativamente ao emprego, designadamente nos setores da pesca, comércio e serviços, ter-se-á acentuado (*vd.* Figura V.2.18 e Quadro V.2.4).

A evolução urbana registou, na década de oitenta, e ao contrário do sucedido nos restantes aglomerados urbanos, uma estabilização (crescimento anual de 0,4%), enquanto no período 1990-2006 o aumento da área construída se cifrou em 273%, donde resulta uma taxa de crescimento anual de 17,1%. Este incremento deveu-se à expansão do aglomerado para sul da EN125, sendo que 20% dos edifícios remontam ao segundo quinquénio da década de noventa, mas também à construção do porto de pesca de Portimão, na margem esquerda do rio Arade, o qual inclui ainda o edifício das lotas, armazéns e instalações oficiais e sócio administrativas. Esta infraestrutura foi, aliás, responsável por cerca de 60% da expansão da área construída verificada neste período (*vd.* Figura V.2.18 e Quadro V.2.4 e Quadro V.2.5).

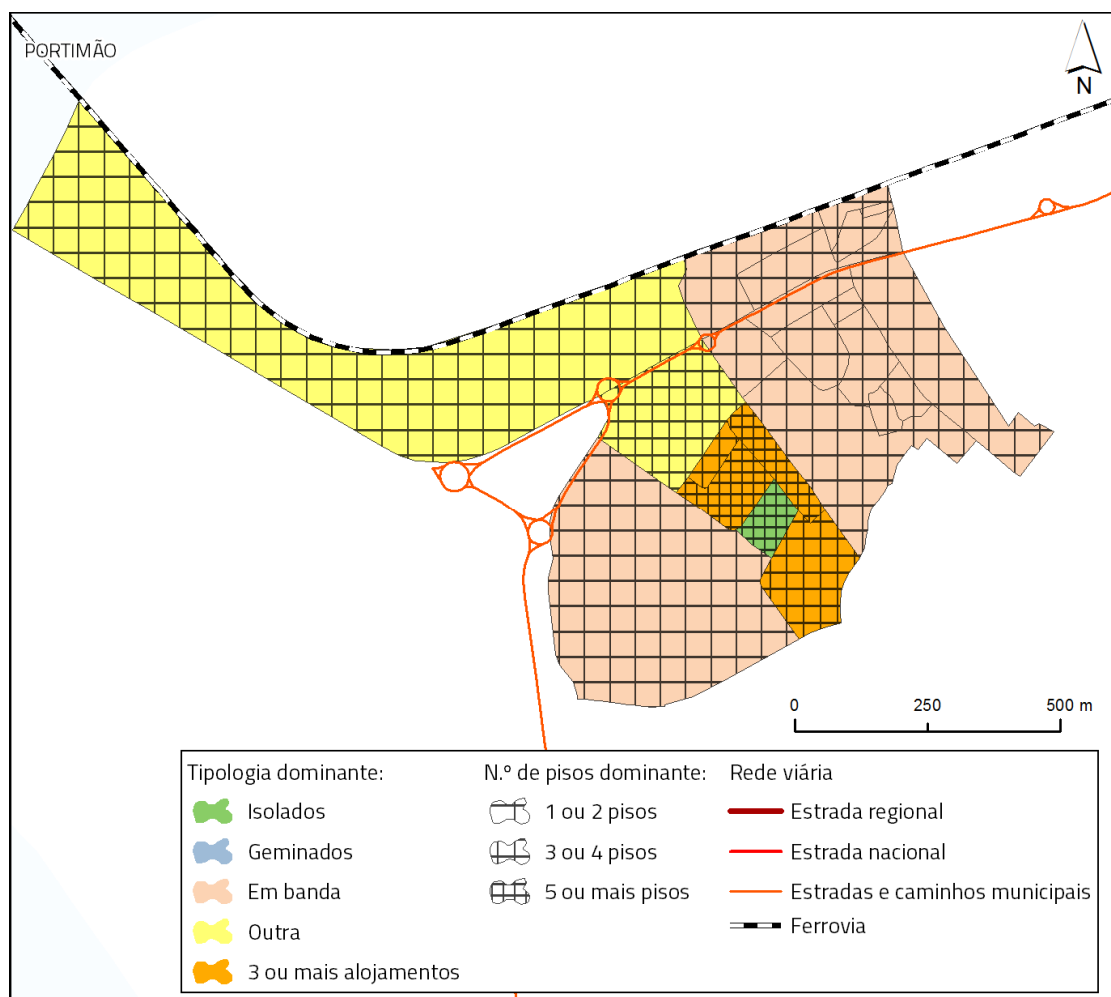
Figura V.2.18. Evolução da área construída (1978/1990/2006) – Parchal



Fonte: IGeoE, 1978 e 2006; COS, 1990

As características morfotipológicas do tecido urbano permitem distinguir claramente a evolução urbana ocorrida até ao início da década de noventa da verificada posteriormente. Com efeito, na área mais antiga deste aglomerado predominam os edifícios em banda (90,6% do total de edifícios clássicos com 1 ou 2 alojamentos), com 1 ou 2 pisos, de dimensões modestas, distribuídos por quarteirões com alguma regularidade, enquanto as áreas mais recentes (a sul da EN125) são essencialmente compostas por edifícios com 3 ou mais alojamentos, de 3 ou mais pisos. Aliás, os edifícios com 5 ou mais pisos representam 6,3% do total (vd. Figura V.2.19 e Quadro V.2.6).

Figura V.2.19. Tipologia e número de pisos dominantes do edificado (2011) – Parchal



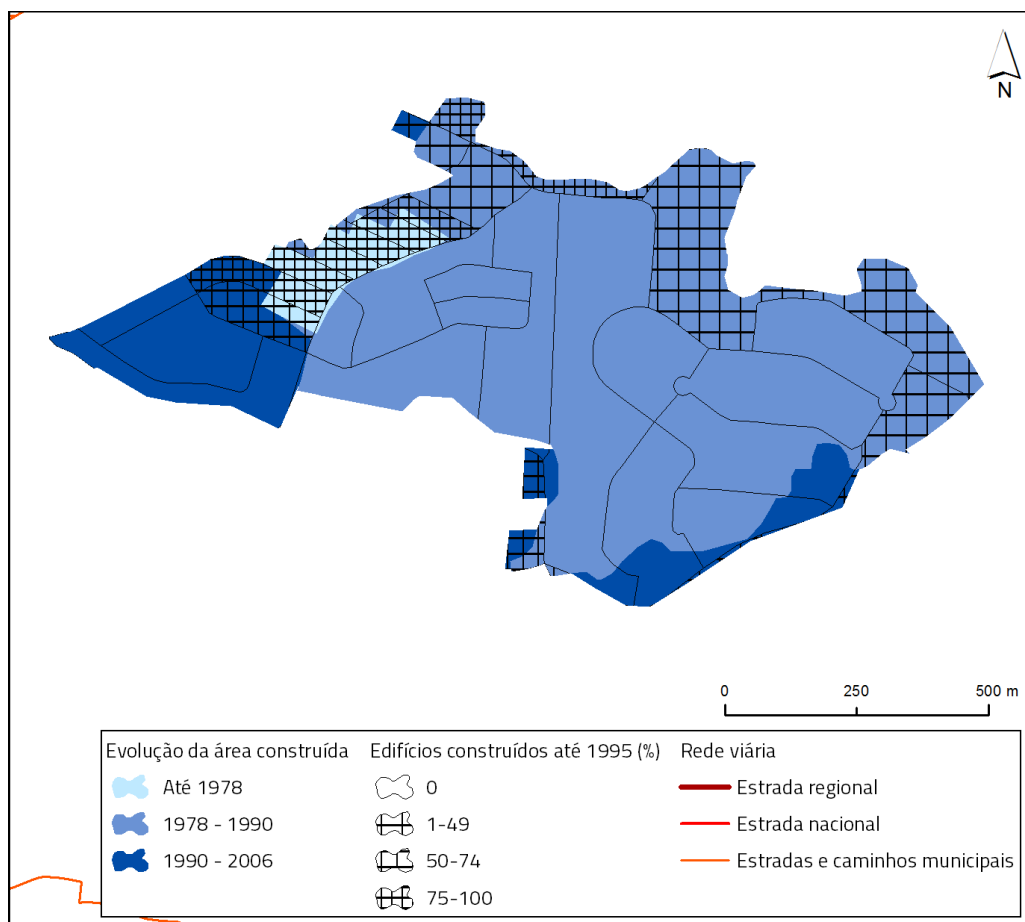
Fonte: INE, 2011

BELA VISTA

O aglomerado de Bela Vista, que em 1978 se resumia a apenas 4,5% da área construída em 2006, desenvolve-se no limite do Parchal, em direção a nascente, e caracteriza-se pela presença de lotes com edifícios unifamiliares. Entre 1978 e 1990, este aglomerado teve (aparentemente) um crescimento muito acima da média dos restantes aglomerados urbanos (142% ao ano), no entanto, a idade dos edifícios da área cartografada como urbana em 1990 atesta que esta área estaria urbanizada, mas que os edifícios terão sido construídos posteriormente, essencialmente a partir de 2001, já que 52% dos edifícios pertencem à

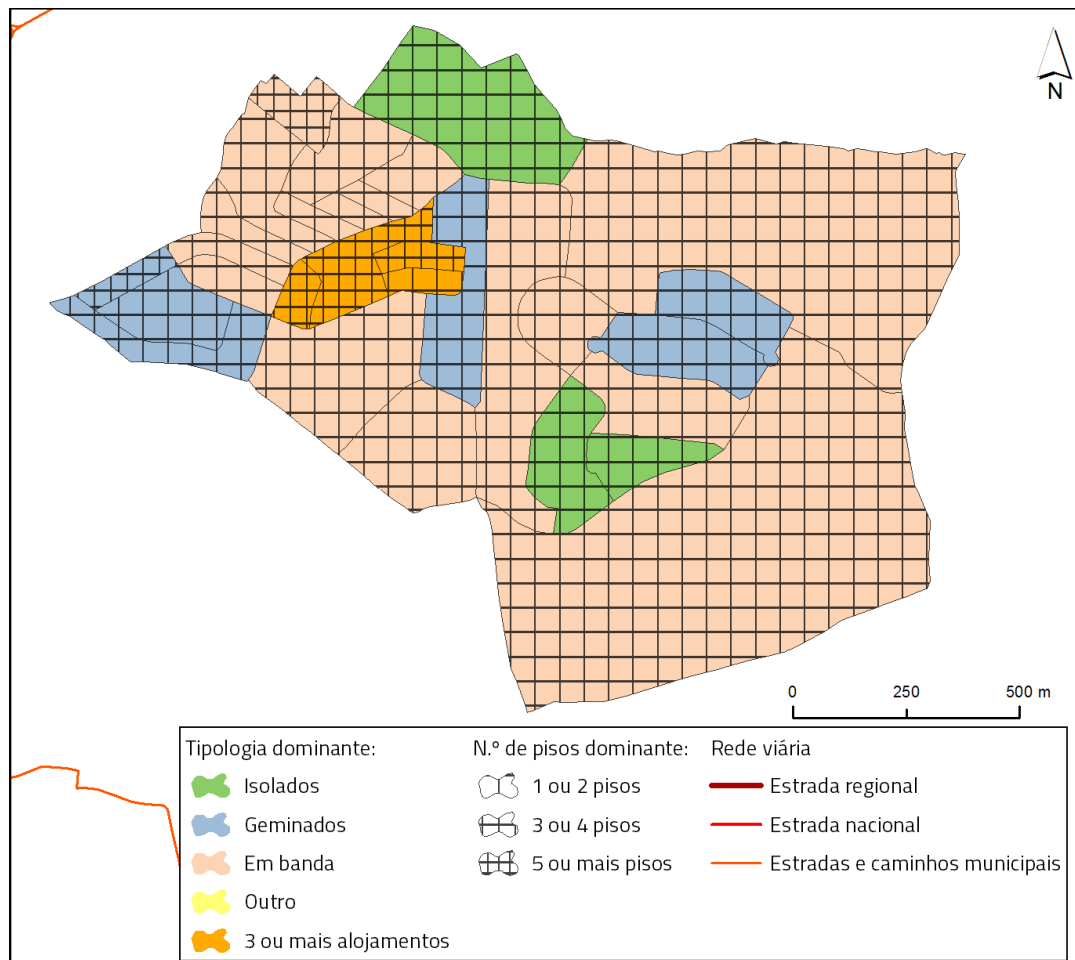
primeira década do século XXI. A expansão para poente do núcleo primitivo deste aglomerado terá sido então contemporânea da expansão da maior parte da área já identificada como urbana em 1990, uma vez que também nesse setor os edifícios foram maioritariamente construídos entre 2001 e 2006 (vd. Figura V.2.20 e Quadro V.2.4 e Quadro V.2.5).

Figura V.2.20. Evolução da área construída (1978/1990/2006) – Bela Vista



Fonte: IGeoE, 1978 e 2006; COS, 1990.

Figura V.2.21. Tipologia e número de pisos dominantes do edificado (2011) – Bela Vista



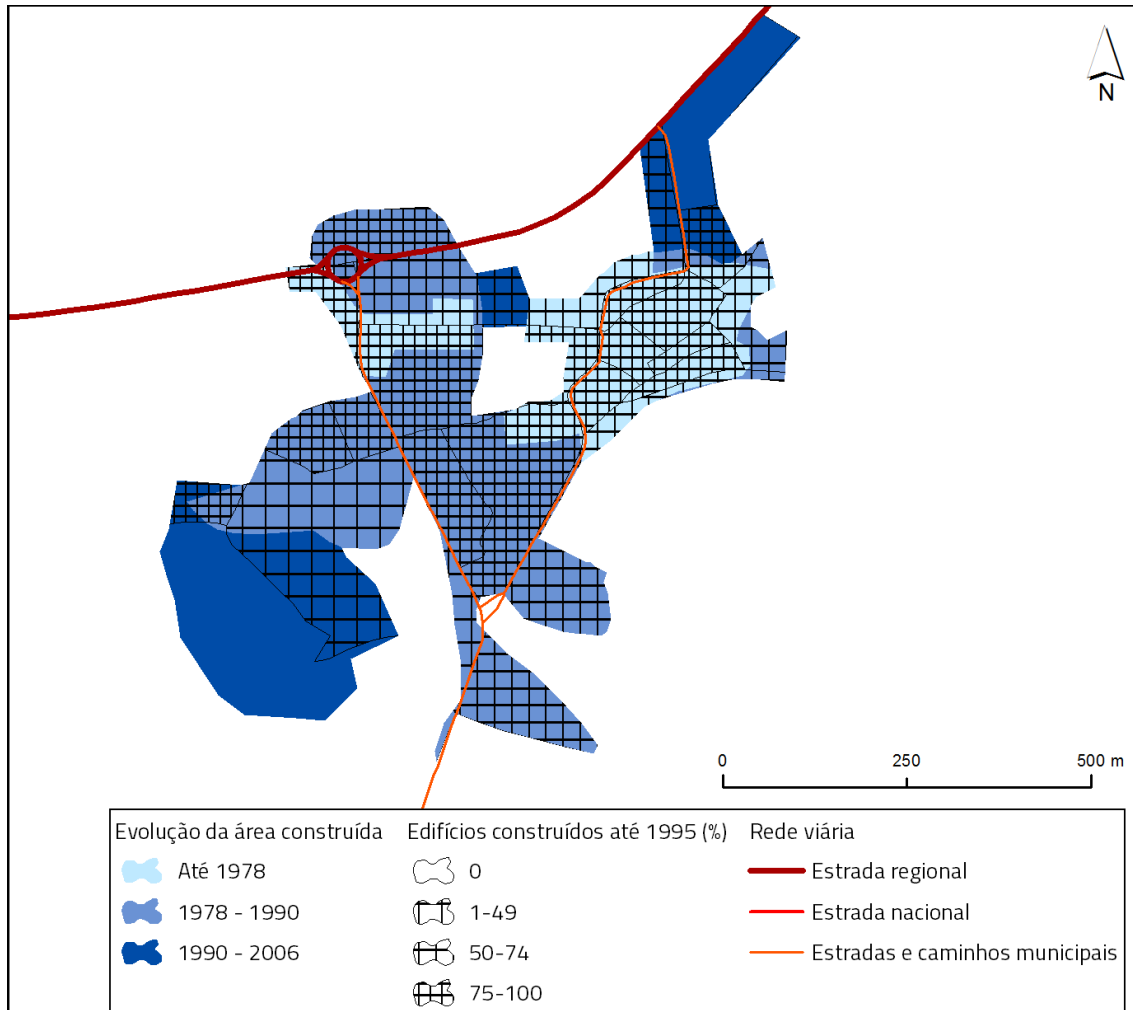
Fonte: INE, 2011.

PORCHES

A vila de Porches, apesar da ocupação bastante remota, representava, no final de década de setenta, apenas 18% da área construída em 2006. O período de maior crescimento deste aglomerado corresponde à década de oitenta, relacionado com o desenvolvimento da atividade turística na região, apresentando uma taxa de crescimento anual na ordem dos 25,7%. Deste modo, o núcleo primitivo de Porches, localizado sobre um outeiro sobranceiro à EN125, de malha irregular, expandiu-se, num padrão próximo da ortogonalidade, sobretudo para poente e sudoeste, sendo atravessado pela EM 530-1, que liga esta vila a Armação de

Pêra, passando por Alporchinhos e Vila Vita (importantes polos turísticos do concelho) (vd. Figura V.2.22 e Quadro V.2.4 e Quadro V.2.5).

Figura V.2.22. Evolução da área construída (1978/1990/2006) – Porches

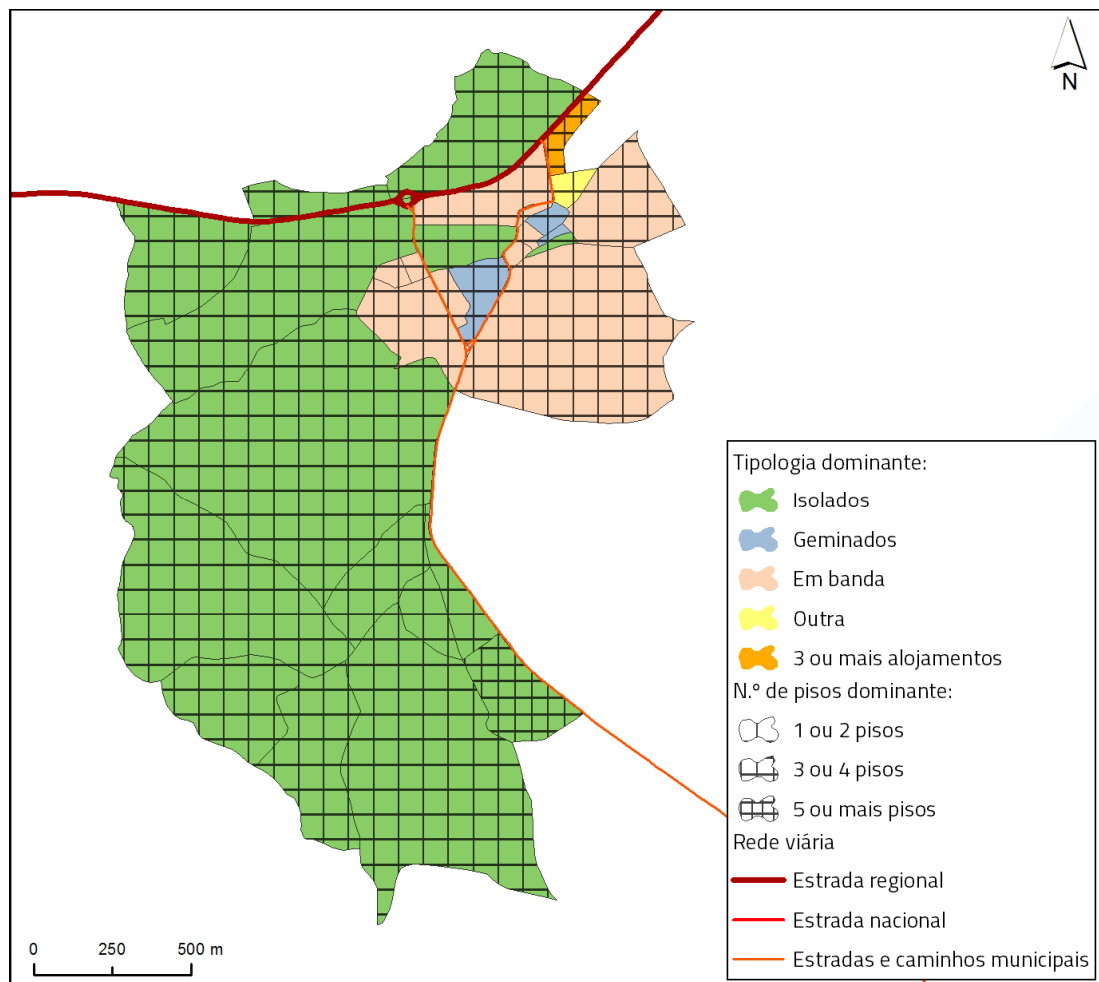


Fonte: IGeoE, 1978 e 2006; COS, 1990

Entre 1990 e 2006, o crescimento anual foi inferior (2,1%) e ocorreu, essencialmente, nos setores nordeste e sudoeste, onde se localizam cerca de 70% dos edifícios do aglomerado, construídos entre 1990 e 2011

Cerca de 89,4% dos edifícios tem 1 ou 2 alojamentos (unifamiliares), sendo que 48,2% destes são em banda e 87,4% não têm mais de 2 pisos. Os edifícios com 3 ou mais alojamentos localizam-se no extremo nordeste deste aglomerado e correspondem a habitação social, sendo os únicos edifícios com mais de 2 pisos. A maioria do edificado (93,5%) é de betão (vd. Figura V.2.23 e Quadro V.2.6).

Figura V.2.23. Tipologia e número de pisos dominantes do edificado (2011) – Porches



Fonte: INE, 2011

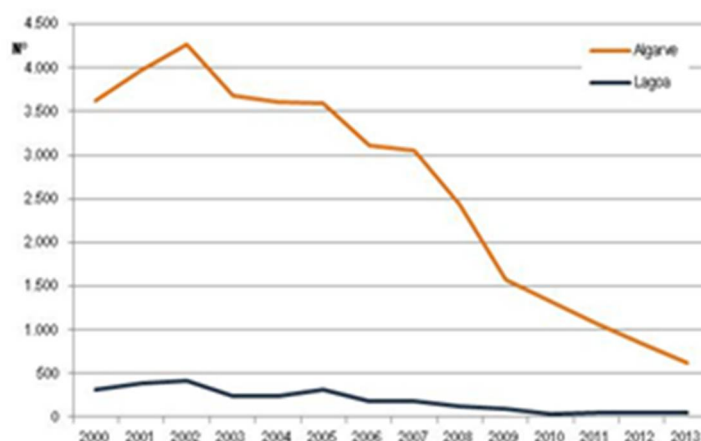
V.2.5. O LICENCIAMENTO DE EDIFÍCIOS

Por forma a complementar a análise anterior, este capítulo será dedicado à compreensão do fenómeno do licenciamento de edifícios que tendo em consideração os três parâmetros analisados – **quantitativos, tipo de obra** (“construções novas” ou “ampliações, alterações e reconstruções”) e o **destino da obra** (“habitação familiar” ou “outros”) –, poder-se-á desde já adiantar que em dois deles, provavelmente os mais significativos, ocorreram, entre os anos de 2000 e 2013, profundas transformações.

Em primeiro lugar, e no que respeita ao número de **licenças de construção de edifícios** (os quantitativos), nos 13 anos considerados ocorreu uma drástica redução, tanto em Lagoa, como de uma forma geral em toda a região (*vd.* Figura V.2.24), sobretudo a partir do ano de 2002. Os valores para o decréscimo são particularmente notórios:

1. em Lagoa, foram emitidas, em 2013, 46 licenças (contra 315 em 2000), o que significa um decréscimo médio de -9,0%/ano;
2. no Algarve, 619 licenças em 2013 (contra 3625 em 2000), o que significa um decréscimo médio de -11,8%/ano.

Figura V.2.24. Evolução do número de licenças de construção (edifícios), Lagoa e Algarve (2000/2013)

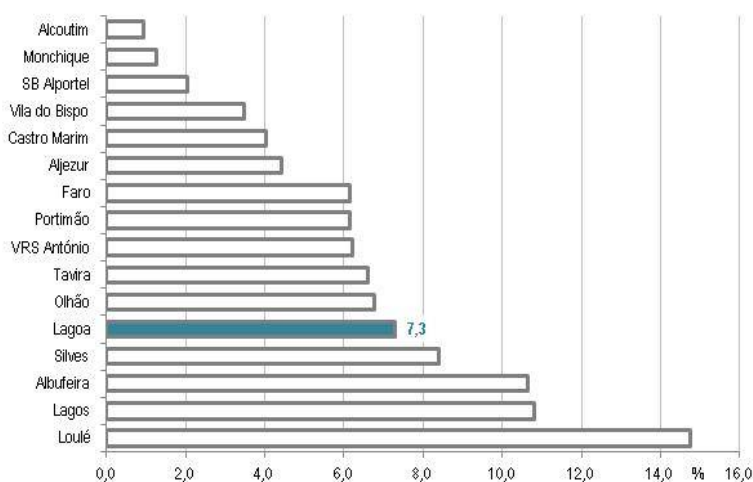


Fonte: INE, <http://www.ine.pt>, Dados Estatísticos, Construção e Habitação /Licenciamento de obras

Como balanço destes 13 anos, refira-se que no Algarve foi emitido um total de 36777 licenças para edifícios, naturalmente, muito desigualmente repartidas pelos 16 municípios (vd. Figura V.2.24). Lagoa é o quinto concelho com maior número de licenças emitidas (7,3% do total regional), atrás de concelhos como Loulé, Lagos, Albufeira e Silves que, juntos, concentram quase 45% do total regional de licenças.

A distribuição das licenças de edifícios emitidas, no mesmo período de tempo, para as freguesias de Lagoa, evidencia também, e naturalmente, fortes contrastes (vd. Figura V.2.25).

Figura V.2.25. Total (%) de licenças de construção (edifícios) emitidas de 2000 a 2013, por concelhos



Fonte: INE, <http://www.ine.pt>, Dados Estatísticos, Construção e Habitação /Licenciamento de obras

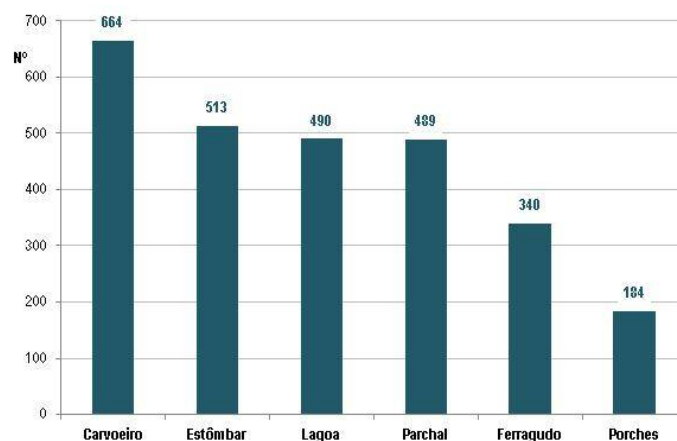
Há a destacar, principalmente:

1. o maior número de licenças atribuídas para a freguesia de Carvoeiro – 664 licenças, equivalente a 24,8% do total do concelho;
2. o facto de a freguesia de Lagoa (sede de concelho) ser apenas a terceira freguesia com maior número de licenças emitidas – 490 licenças, correspondentes a 18,3% do total do concelho;
3. o elevado número de licenças nas freguesias de Estômbar (a segunda com maior número de licenças) e de Parchal (valor praticamente idêntico ao de Lagoa).

No quadro das freguesias saídas da reforma administrativa de 2013 (vd. Figura V.2.26), poder-se-á fazer uma segunda leitura, que ilustra o seguinte:

1. o maior número de licenças emitidas cabe à União das Freguesias de Lagoa e Carvoeiro – com 1154 licenças, o que representa 43,1% do total concelhio;
2. o segundo maior número de licenças emitidas cabe à União das freguesias de Estômbar e Parchal – com 1002, o que representa 34,7% do total concelhio.

Figura V.2.26. Total de licenças de construção (edifícios) emitidas, nas freguesias de Lagoa (2000/2013)



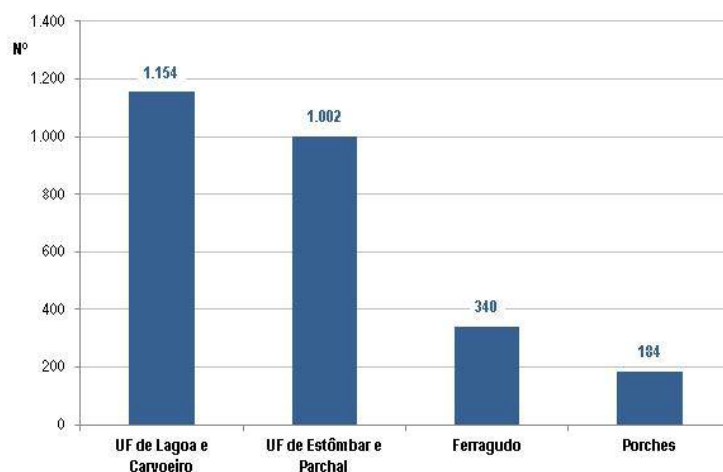
Fonte: INE, <http://www.ine.pt>, Dados Estatísticos, Construção e Habitação /Licenciamento de obras

No entanto, releva-se que esta aglutinação de freguesias poderá dificultar substancialmente a leitura e interpretação dos dados. Enquanto em todas as freguesias, com a exceção de Carvoeiro, houve, entre 2001 e 2011, um aumento da população residente que, de certa forma, acompanha o aumento do número de licenças, aquela freguesia, precisamente a freguesia com o maior número de licenças de construção de edifício, foi a única onde se registou um decréscimo populacional (-2,3%). Este facto, sem mais análises, revela desde logo que, particularmente em Carvoeiro, a edificação se destina sobretudo à segunda residência, como melhor se irá ver na abordagem à forma de ocupação dos alojamentos.

Para além do número de licenças emitidas houve também, e agora num plano qualitativo, uma radical inversão no que respeita ao **tipo de obra**. Para além do acentuado decréscimo do

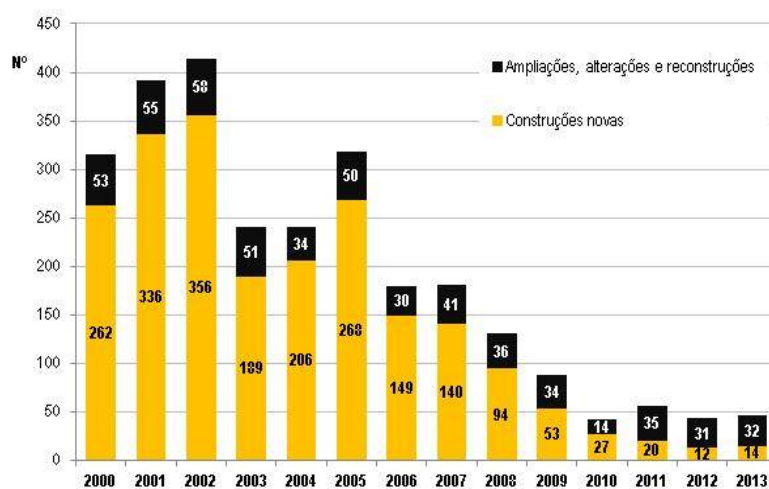
número de licenças emitidas (vd. Figura V.2.27), houve praticamente uma inversão do peso das licenças para edifícios segundo o tipo de obra - “construções novas” ou “ampliações, alterações e reconstruções” (vd. Figura V.2.28 e Figura V.2.29).

Figura V.2.27. Total de licenças de construção (edifícios) emitidas, nas freguesias de Lagoa, no quadro da Reforma de 2013 (2000/2013)



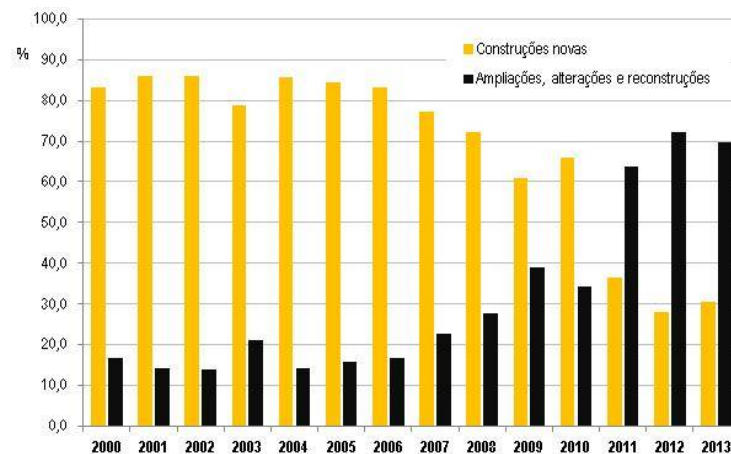
Fonte: INE, <http://www.ine.pt>, Dados Estatísticos, Construção e Habitação /Licenciamento de obras

Figura V.2.28. Licenças de construção (edifícios) emitidas, segundo o tipo de obra, (2000/2013)



Fonte: INE, <http://www.ine.pt>, Dados Estatísticos, Construção e Habitação /Licenciamento de obras

Figura V.2.29. Licenças de construção (edifícios) (%) emitidas, segundo o tipo de obra, (2000/2013)



Fonte: INE, <http://www.ine.pt>, Dados Estatísticos, Construção e Habitação /Licenciamento de obras

Com efeito, como se pode ver na Figura V.2.29 as licenças para “**construções novas**”:

1. até ao ano de 2008 dominaram claramente, embora sempre com sucessivas perdas em termos percentuais;
2. nos anos de 2009 e 2010 o seu peso é só já na ordem dos 60%;
3. e nos três anos seguintes (2011, 2012 e 2013) representam apenas 30% do total das licenças (vd. Figura V.2.29).

Em sentido contrário, as licenças para “**ampliações, alterações e reconstruções**”, que representavam somente 16,8% das licenças em 2000, representam 69,6% em 2013.

Comparando a evolução das licenças segundo o tipo de obra entre Lagoa e o Algarve (vd. Quadro V.2.7), verifica-se, em primeiro lugar, o mesmo padrão de inversão, *i.e.*, também para o total do Algarve são as licenças para “**ampliações, alterações e reconstruções**” que **dominam em 2013**, quando em 2000 eram as licenças para “**construções novas**” que predominavam (vd. Quadro V.2.7). Em segundo lugar, verifica-se igualmente que a inversão foi claramente mais pronunciada em Lagoa do que no Algarve. Poder-se-á então inferir que estará já mais presente no concelho de Lagoa uma **tendência** da construção que se afigura

dominante para os próximos anos: a **recuperação do edificado**, a **requalificação desse mesmo edificado** e, assim, uma **menor propensão para o consumo de espaço com edificação**.

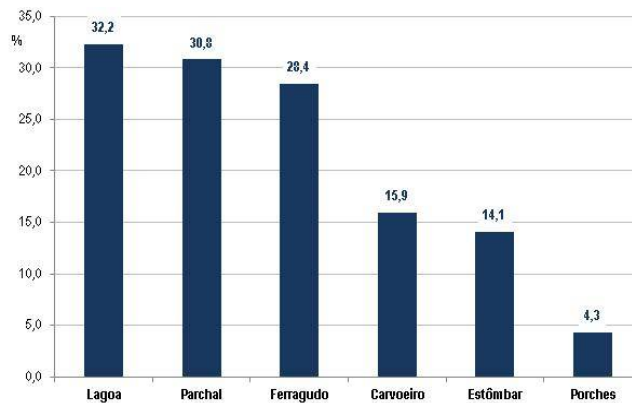
Quadro V.2.7. Licenças para "construções novas" e "ampliações, alterações e reconstruções" (%), Lagoa e Algarve (2000 e 2013)

	Construções novas (%)		Ampliações, alterações e reconstruções (%)	
	2000	2013	2000	2013
Algarve	86,4	46,5	13,6	53,5
Lagoa	81,4	30,4	18,6	69,6

Fonte: INE, <http://www.ine.pt>, Dados Estatísticos, Construção e Habitação /Licenciamento de obras

No entanto, a dinâmica do licenciamento para "**ampliações, alterações e reconstruções**" é substancialmente distinta entre freguesias (*vd.* Figura V.2.30). Nos 13 anos em análise (2000/2013), o licenciamento para aquele tipo de obra assumiu **particular expressão sobretudo nas freguesias com maior cariz urbano**. Os valores percentuais das licenças para "**ampliações, alterações e reconstruções**" nas freguesias de **Lagoa, Parchal e Ferragudo** (32,2, 30,8 e 28,4%, respetivamente) são notoriamente superiores aos valores para as restantes freguesias.

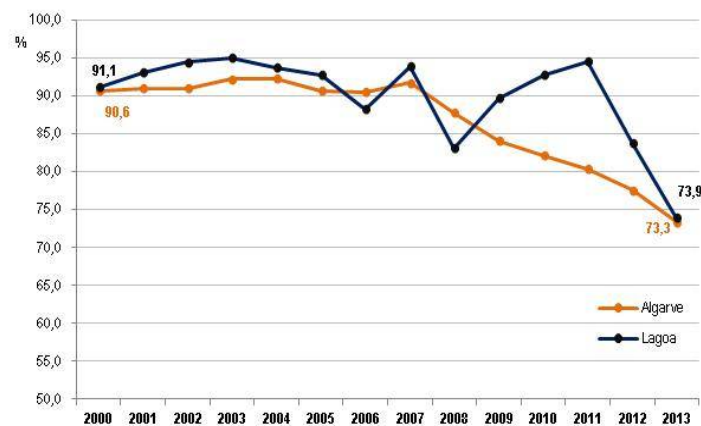
Figura V.2.30. Licenças de construção (%) para “ampliações, alterações e reconstruções”, freguesias de Lagoa (2000/2013)



Fonte: INE, <http://www.ine.pt>, Dados Estatísticos, Construção e Habitação /Licenciamento de obras

Quanto ao destino da obra – “habitação familiar” e “outros” (vd. Figura V.2.31) – houve também alterações de certa forma significativas entre os anos de 2000 e 2013. Essas alterações ocorreram em Lagoa na quase exata medida em que ocorreram de uma forma geral em todo o Algarve sendo comum uma **progressiva diminuição do peso das licenças para “habitação familiar”**: de 91,1 para 73,8% em Lagoa, e de 90,6 para 73,3% no Algarve

Figura V.2.31. Licenças de construção (%) para “habitação familiar”, Lagoa e Algarve (2000/2013)

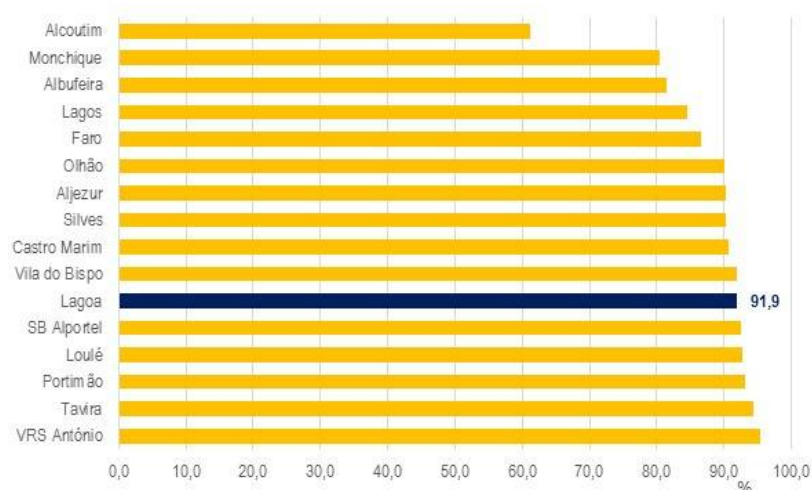


Fonte: INE, <http://www.ine.pt>, Dados Estatísticos, Construção e Habitação /Licenciamento de obras

Ainda para os 13 anos em análise, verifica-se que Lagoa é o quinto concelho do Algarve com o maior domínio de licenças para “**habitação familiar**” (vd. Figura V.2.32). Embora os valores (%) de licenças para “habitação familiar” venham a descer desde o ano 2000, ainda assim 91,9% das licenças emitidas em Lagoa nos últimos 13 anos foram para aquelas obras (valor superior ao da região (89,4%)) e apenas superado por Vila Real de Santo António, Tavira, Portimão, Loulé e São Brás de Alportel.

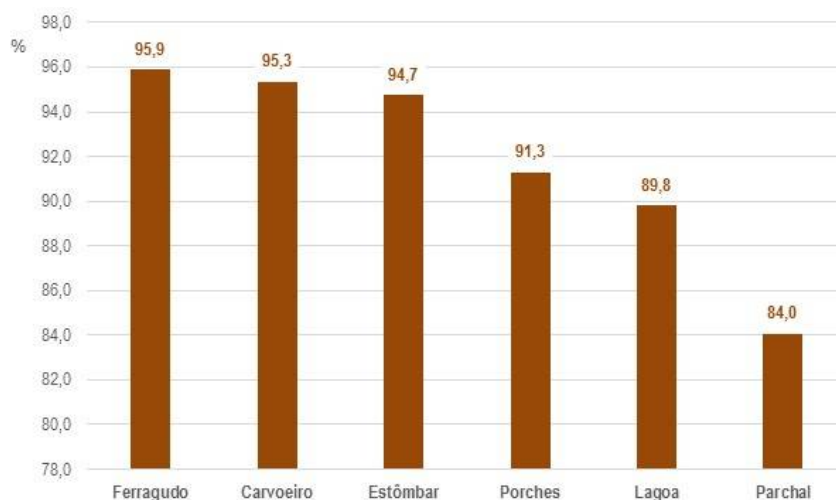
As licenças por tipo de obra nas freguesias do concelho de Lagoa apresentam, naturalmente, uma **forte dominância da “habitação familiar”**, seguindo assim o padrão do concelho. Contudo, no balanço dos 13 anos decorridos entre 2000 e 2013, verifica-se a existência de algumas diferenças de valor de freguesia para freguesia (vd. Figura V.2.33). Sendo que todas as percentagens de licenças para aquele tipo de obra são substancialmente elevadas, destacam-se, todavia, os **valores mais baixos para as freguesias de Parchal e Lagoa (84,0 e 89,8%, respetivamente)**.

Figura V.2.32. Percentagem das licenças de construção para “habitação familiar”, concelhos do Algarve (2000/2013)



Fonte: INE, <http://www.ine.pt>, Dados Estatísticos, Construção e Habitação /Licenciamento de obras

Figura V.2.33. Licenças de construção (%) para “habitação familiar”, freguesias de Lagoa (2000/2013)



Fonte: INE, <http://www.ine.pt>, Dados Estatísticos, Construção e Habitação /Licenciamento de obras

V.2.6. UNIDADES FUNCIONAIS

A *cidade* constitui um elemento estruturante do território, comportando um conjunto diferenciado de funções, entre as quais se destacam as relacionadas com a educação, cultura, religião, administração e económica.

A **função residencial** predomina, de um modo geral, em todo o concelho, sendo responsável por cerca de 67,5% do total das funções existentes neste território. É nos aglomerados urbanos de hierarquia inferior que esta função assume maior expressão, já que as restantes são, também, normalmente, pouco consumidoras de espaço e as menos raras (*vd.* quadro V.2.8 e Figura V.2.34).

Em segundo lugar, posiciona-se a função de **alojamento turístico**¹, com quase 21% do total e que se encontra presente, sobretudo, na faixa mais litoral do concelho, bem como na margem esquerda do Rio Arade (*vd.* Quadro V.2.8 e Figura V.2.34).

Quadro V.2.8. Unidades funcionais, Lagoa

Função	Área m ²	%
Atividades económicas	726323,72	4,76
Equipamentos	651694,41	4,27
Infraestruturas	415319,96	2,72
Residencial	10293380,40	67,45
Turístico	3173883,36	20,80
Total	15260601,85	100,00

Fonte: DGT, 2012

Os espaços dedicados às funções **comercial e de serviços** representam cerca de 4,8% do total, seguidos de perto pelas áreas afetas aos **equipamentos** (4,3%). Não obstante a proximidade no que concerne ao peso que cada uma destas funções detém no total do concelho, verifica-se que a sua distribuição geográfica não segue o mesmo padrão. Com efeito, os primeiros correspondem a áreas mais generosas, concentrados em alguns aglomerados urbanos, dos quais se destacam, pela dimensão da área ocupada, Lagoa, Pateiro e Parchal, enquanto as áreas de equipamentos revelam um padrão de distribuição mais difuso pelo território, embora sejam de salientar, pela área ocupada, os aglomerados de Lagoa, Parchal e Estômbar (*vd.* Quadro V.2.8 e Figura V.2.34).

Os espaços residenciais nos aglomerados urbanos do concelho de Lagoa ocupam, de um modo geral, os espaços centrais, enquanto nas áreas mais periféricas predominam os espaços dedicados às atividades comerciais e de equipamentos, os quais necessitam de

¹ Que engloba os empreendimentos turísticos registados na Base de Dados do Turismo de Portugal, em 2014.

maiores áreas de implantação. Os equipamentos, as funções comerciais ou os serviços que ocorrem no centro dos aglomerados urbanos, em estreita articulação com a função residencial são aqueles que, de um modo geral, necessitam de menos espaço e dependem da existência de massa crítica para o seu normal funcionamento (*vd.* Figura V.2.34).

Na faixa costeira dominam claramente as funções residencial e turística, em detrimento das restantes, geralmente comércio e serviços, que são menos especializadas e não assumem dimensão para a sua individualização (*vd.* Figura V.2.34).

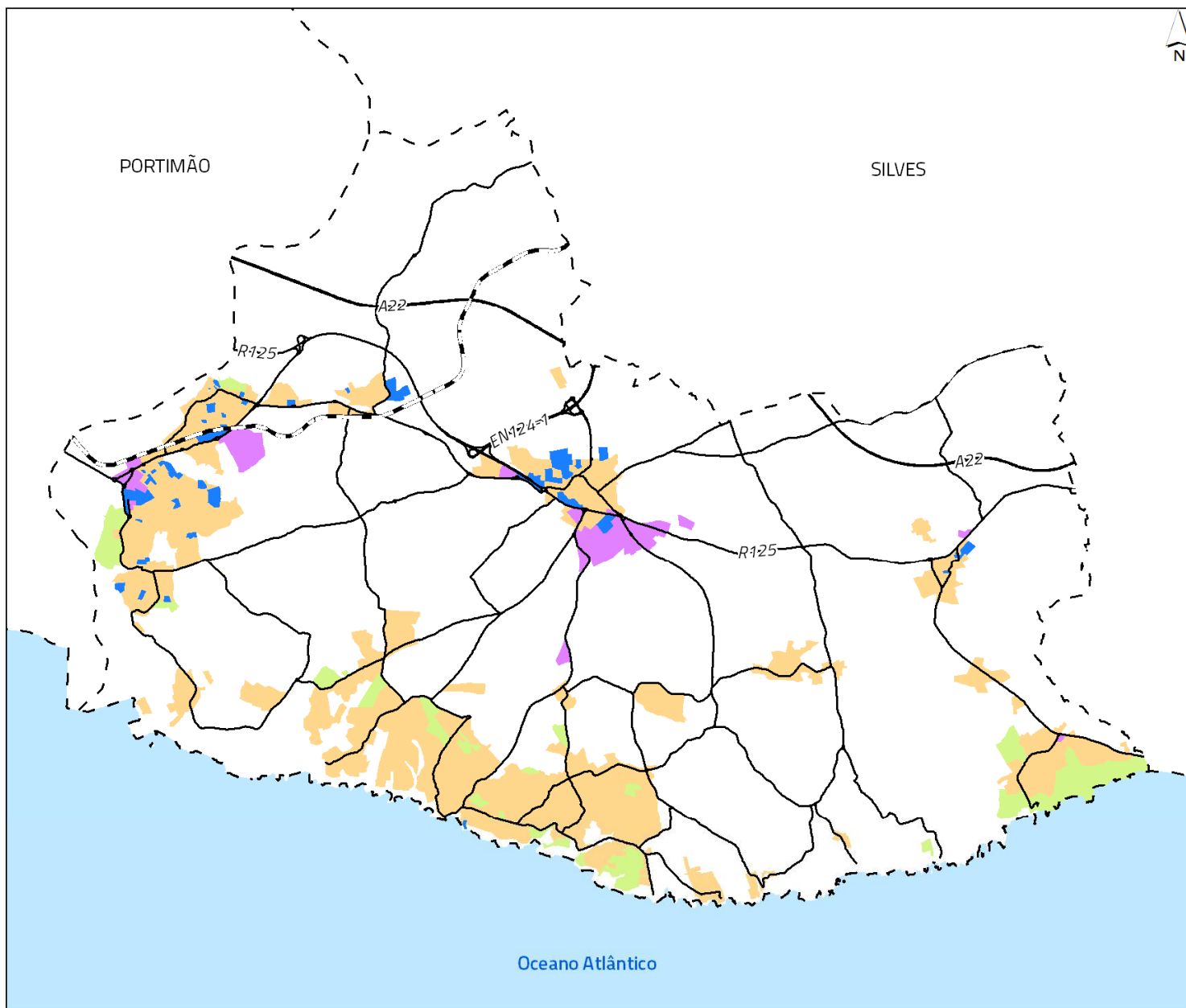


Figura V.2.34. Unidades funcionais de Lagoa

Unidades funcionais

- Residencial
- Atividades económicas
- Equipamentos
- Turístico

Rodovias

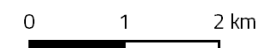


Ferrovia



Limites administrativos

- Concelho



Fontes: Limites administrativos: CAOP, 2016; Cartografia de base: AMAL e DGT, 2013.

V.2.7. REABILITAÇÃO URBANA

ENQUADRAMENTO LEGAL

Os espaços urbanos, compostos pelo edificado e espaços públicos exteriores, têm vindo a degradar-se devido ao envelhecimento decorrente da idade, da sobrecarga de usos ou pelo desajustamento dos desenhos e funcionalidade a novos usos e modos de vida. Esta situação associada a uma alteração de paradigma do desenvolvimento que permaneceu pelo menos nas últimas três décadas, assente na construção e imobiliária, abre novos caminhos e perspetivas de intervenção e desenvolvimento do território. Emerge daqui o enfoque sobre a reabilitação e a regeneração urbanas.

Neste sentido, a promoção da **reabilitação urbana** foi assumida no Programa do XIX Governo Constitucional como um objetivo estratégico e um desígnio nacional, havendo uma aposta num **paradigma de cidades com sistemas coerentes e bairros vividos** no que diz respeito à política de ordenamento do território (IHRU). A Lei de Bases da Política Pública de Solos, Ordenamento do Território e Urbanismo¹ (LBPSOTU) define, entre outros, como seus fins (alíneas g) e m) do artigo 2.º):

- racionalizar, reabilitar e modernizar os centros urbanos, os aglomerados rurais e a coerência dos sistemas em que se inserem;
- regenerar o território, promovendo a requalificação de áreas degradadas e a reconversão de áreas urbanas de génese ilegal.

¹ Lei n.º 31/2014, de 30 de maio.

Para o efeito, esta Lei estabelece que os planos intermunicipais e municipais “devem prever mecanismos de incentivo visando prosseguir”, entre outras, a “**reabilitação¹ ou regeneração urbanas²**” (alínea d) do artigo 173.º).

Esta alteração de paradigma é assumida igualmente na **Estratégia “Cidades Sustentáveis 2020”**, aprovada pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 61/2015, de 11 de agosto, onde se pode ler no preâmbulo que importa “prosseguir um modelo de desenvolvimento territorial mais sustentável, centrado na **reabilitação e regeneração** dos territórios existentes, na contenção dos perímetros urbanos...” de modo a contribuir para a transformação das cidades em **cidades mais sustentáveis**. Esta estratégia define a “**regeneração e reabilitação urbana**” como um dos temas do **eixo estratégico 2 “Sustentabilidade & Eficiência”** que visa prosseguir os seguintes objetivos:

- a. conter a expansão dos perímetros urbanos, estruturando e requalificando as frentes urbanas e protegendo os terrenos rústicos envolventes da urbanização avulsa e discriminando positivamente a ocupação dos vazios urbanos existentes, sem prejuízo da possibilidade de eventuais e excecionais necessidades de crescimento, devidamente enquadradas e programadas;
- b. promover ações de reabilitação urbana nos centros históricos e em áreas urbanas e periurbanas com carências multidimensionais, fomentando a recuperação, beneficiação e reconstrução do edificado, a requalificação e reconversão de zonas industriais abandonadas e a qualificação do espaço público e das infraestruturas, garantindo condições de conservação, segurança, salubridade, estética, paisagem e ambiente;

¹ A **reabilitação urbana** é “a forma de intervenção territorial integrada que visa a valorização do suporte físico de um território, através da realização de obras de reconstrução, recuperação, beneficiação, renovação e modernização do edificado, das infraestruturas, dos serviços de suporte e dos sistemas naturais, bem como de correção de passivos ambientais ou de valorização paisagística” (n.º 1 do artigo 61.º da LBPSOTU).

² A **regeneração urbana** corresponde, por sua vez, à “forma de intervenção territorial integrada que combina ações de reabilitação com obras de demolição e construção nova e com medidas adequadas de revitalização económica, social e cultural e de reforço da coesão e do potencial territorial.” (n.º 2 do artigo 61.º da LBPSOTU).

- c. fomentar a regeneração urbana na perspetiva da valorização integrada do território, incluindo, não apenas a valorização física e a diversificação funcional, mas ações materiais e imateriais complementares de revitalização económica, social, cultural e ambiental, em especial em territórios urbanos desfavorecidos.

A Lei n.º 32/2012, de 14 de agosto, procede à primeira alteração ao DL n.º 307/2009, de 23 de outubro, que estabelece o **regime jurídico da reabilitação urbana (RJRU)**¹, e à 54.ª alteração ao Código Civil, aprovando **medidas destinadas a agilizar a reabilitação urbana**, nomeadamente²:

1. flexibilizando e simplificando os procedimentos de criação de áreas de reabilitação urbana;
2. criando um procedimento simplificado de controlo prévio de operações urbanísticas;
3. regulando a reabilitação urbana de edifícios ou frações, ainda que localizados fora de áreas de reabilitação urbana, cuja construção tenha sido concluída há pelo menos 30 anos e em que se justifique uma intervenção de reabilitação destinada a conferir-lhes adequadas características de desempenho e de segurança.

O RJRU regulou a figura de **Plano de Pormenor de Reabilitação Urbana** e estruturou as **intervensões de reabilitação** com base em dois **conceitos fundamentais**, nomeadamente:

1. o de **área de reabilitação urbana (ARU)**;
2. o de **operação de reabilitação urbana (ORU)**.

Desta forma, o DL n.º 307/2009 (alínea b) do artigo 2.º), define uma **ARU** como “a área territorialmente delimitada que, em virtude da insuficiência, degradação ou obsolescência dos edifícios, das infraestruturas, dos equipamentos de utilização coletiva e dos espaços urbanos

¹ Redação atual conferida pelo DL 66/2019, de 21 de maio.

² Cf. artigo 1º

e verdes de utilização coletiva, designadamente no que se refere às suas condições de uso, solidez, segurança, estética ou salubridade, justifique uma intervenção integrada, podendo ser delimitada em instrumento próprio ou corresponder à área de intervenção de um plano de pormenor de reabilitação urbana.”

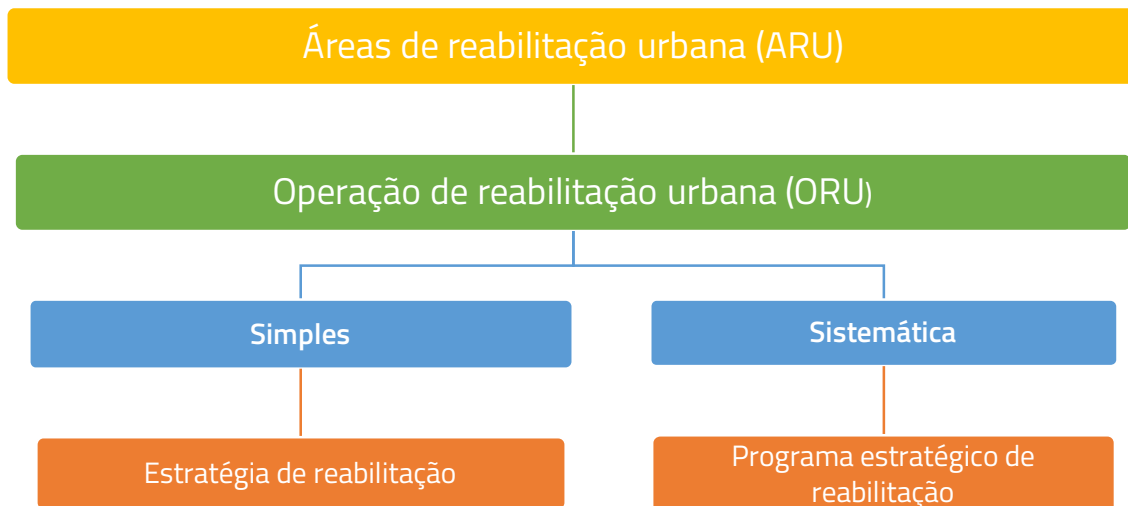
A **ORU**, por sua vez, é definida como “o conjunto articulado de intervenções visando, de forma integrada, a reabilitação urbana de uma determinada área” (alínea h) do artigo 2.º).

A cada ARU, que se afigura como instrumento privilegiado para enquadrar a política municipal de reabilitação e regeneração urbana, corresponde uma ORU (n.º 4 do artigo 7º). Se a ORU se dirige principalmente à reabilitação do património edificado, é enquadrada por uma **estratégia de reabilitação** e adota a designação de **ORU simples**. Quando a ORU envolve, não só a reabilitação do edificado, mas também a qualificação das infraestruturas, dos equipamentos, dos espaços verdes e urbanos de utilização coletiva, tem associado um programa de investimento público, e é enquadrada por um **programa estratégico de reabilitação**, adotando a designação de **ORU sistemática** (vd. Figura V.2.35).

Em Portugal, ao abrigo deste novo RJRU, foram criadas¹ **30 ARU** contra apenas **sete** criadas na sequência da Lei n.º 67-A/2007, de 31 de dezembro, ou do disposto no artigo 71.º do Estatuto dos Benefícios Fiscais. Esta diferença é ainda mais significativa, tendo em conta as ARU criadas após a primeira alteração ao RJRU (**186**).

¹ Segundo dados do Instituto da Habitação e da Reabilitação Urbana, IP: <http://www.portaldahabitacao.pt/pt/portal/reabilitacao/homearu.html>, acedido em 30-06-2015.

Figura V.2.35. Áreas e operações de reabilitação urbana



Fonte: Adaptado do RJRU.

As intervenções de reabilitação urbana realizadas numa ARU devem ser enquadradas por **plano de pormenor**, que em função das características do território em que incide, pode ter uma de duas tipologias¹:

1. **Plano de Pormenor de Reabilitação Urbana (PPRU)** cujo conteúdo e as finalidades são definidos no regime jurídico da reabilitação urbana e concretizadas em particular no DL n.º 309/2009, de 23 de outubro (cf. artigo 63.º e seguintes), conforme o artigo 105.º do DL n.º 80/2015, de 14 de maio²;
2. **Plano de Pormenor de Salvaguarda (PPS)**, cujo conteúdo e as finalidades são definidos nos termos previstos na lei de bases do património cultural e demais legislação complementar, conforme o artigo 106.º do RJIGT.

¹ Alíneas b) e c) do n.º 2 do artigo 103.º do Decreto-Lei n.º 80/2015, de 14 de maio (novo RJIGT).

² Que aprovou o novo Regime Jurídico dos Instrumentos de Gestão Territorial (RJIGT).

OS INSTRUMENTOS FINANCEIROS PARA A REABILITAÇÃO URBANA

A alteração de paradigma ocorrida nos últimos anos, em que a reabilitação e regeneração urbanas ganharam novo impulso enquanto condição para a sustentabilidade do território ao nível regulamentar, foi acompanhada por alguns instrumentos e/ou mecanismos financeiros que pretendem permitir a sua implementação.

O **Acordo de Parceria Portugal 2020** considera a regeneração e a revitalização física, económica e social em zonas urbanas como um dos domínios associados ao desenvolvimento urbano sustentável prioritário para o ciclo de financiamento europeu 2014-2020¹. Nesse sentido foi criado o **Instrumento Financeiro para a Reabilitação e Revitalização Urbana - IFRRU 2020**², que constitui um fundo agregador de diversos fundos (Fundo de Fundos).

A **regeneração e reabilitação urbanas** são financiadas pelos seguintes FEEI:

1. Fundo de Coesão (FC);
2. Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional (FEDER);
3. Fundo Social Europeu (FSE).

Estes FEEI são canalizados, no caso da regeneração e reabilitação urbanas, para os seguintes programas operacionais (PO):

1. POSEUR—Eixo 1;
2. POISE —Eixo 3;
3. POR Norte— Eixos 3 a 5 e 7;
4. POR Centro—Eixos 3, 5, 7 e 9;
5. POR Lisboa—Eixos 3, 4-, 6 e 8;

¹ Disponibilizado através dos Fundos Europeus Estruturais e de Investimento (FEEI).

² RCM n.º 52-A/2015, de 23 de julho. Este instrumento financeiro assenta em dois planos de intervenção, em que as funções de gestão e de acompanhamento do instrumento financeiro são cometidas a uma estrutura de missão, a funcionar junto do IHRU, I. P., e as funções de apreciação e aprovação da política de investimento e do programa de ação do instrumento financeiro em causa, entre outras medidas, são asseguradas por um Comité de Investimento

6. POR Alentejo—Eixos 4- e 6 a 9 Norte – Eixo 9 8;
7. POR Algarve—Eixos 3, 4-, e 6.

No total, os fundos do Portugal 2020 para a reabilitação urbana poderão atingir os 247 M€, valor que poderá ser incrementado através do efeito de alavanca, resultante da articulação deste financiamento com fundos do Banco Europeu de Investimento (BEI) e da banca de retalho.

O financiamento destinado à reabilitação urbana dirige-se à administração pública, às empresas e à habitação particular. Visa a **reabilitação integral dos edifícios com idade igual ou superior a 30 anos**, ou, no caso de idade inferior, que demonstrem um nível de conservação igual ou inferior a dois. O instrumento financeiro (IFRRU) destina-se também ao **espaço público**, desde que surja associado a ações de **reabilitação do conjunto edificado**, e aos **espaços e unidades industriais abandonadas** com vista à sua reconversão.

Como instrumento adicional de estímulo às operações de requalificação urbana, existem ainda um conjunto de **benefícios fiscais**, dos quais se destacam os principais e que dizem respeito à (IHRU, 2015):

1. aplicação da **taxa reduzida de 6%** do Imposto sobre o Valor Acrescentado (**IVA**) nas “empreitadas de reabilitação urbana, tal como definida em diploma específico, realizadas em imóveis ou em espaços públicos localizados em áreas de reabilitação urbana (áreas críticas de recuperação e reconversão urbanística, zonas de intervenção das sociedades de reabilitação urbana e outras) delimitadas nos termos legais;
2. possibilidade de **isenção** de Imposto Municipal sobre Imóveis (**IMI**) dos prédios urbanos objeto de ações de reabilitação e por um período de **5 anos**, a contar do ano, inclusive da conclusão da mesma reabilitação, podendo ser renovada por um período adicional de 5 anos. As ações de reabilitação têm que ter iniciado após 1 de janeiro de 2008 e estar

concluídas até 31 de dezembro de 2020 e os prédios urbanos têm que se localizar em Áreas de Reabilitação Urbana (ARU);

3. **isenção** de Imposto Municipal sobre Transmissões Onerosas de Imóveis (**IMT**) nas aquisições de prédios urbanos destinados a reabilitação urbanística, desde que, no prazo de dois anos a contar da data da aquisição, o adquirente inicie as respetivas obras, e nas aquisições de prédio urbano ou de fração autónoma de prédio urbano destinado exclusivamente a habitação própria e permanente, na primeira transmissão onerosa do prédio reabilitado, quando localizado em ARU. As ações de reabilitação têm que ter iniciado após 1 de janeiro de 2008 e estar concluídas até 31 de dezembro de 2020;
4. isenção de Imposto sobre o Rendimento Coletivo (**IRC**) sobre os rendimentos de qualquer natureza obtidos por fundos de investimento imobiliário que operem de acordo com a legislação nacional, desde que se constituam entre 1 de janeiro de 2008 e 31 de dezembro de 2013 e pelo menos 75% dos seus ativos sejam bens imóveis sujeitos a ações de reabilitação realizadas nas áreas de reabilitação urbana;
5. deduções em sede de Imposto sobre o Rendimento Singular (**IRS**), designadamente com encargos suportados pelo proprietário relacionados com a reabilitação de imóveis localizados em ARU e benefícios associados ao arrendamento de imóveis também situados em ARU.

De salientar, que no caso dos impostos municipais (IMI e IMT) as isenções referidas estão dependentes de deliberação da Assembleia Municipal do respetivo município onde se insere o prédio urbano.

A REABILITAÇÃO URBANA EM LAGOA

O concelho de Lagoa apresentou em 2013 proposta para delimitação de uma área de reabilitação urbana, coincidente com o Núcleo Antigo da Cidade de Lagoa, identificado no

Plano de Urbanização da UP3¹ como HBC 1 e delimitado na respetiva planta de zonamento (vd. Figura V.2.36). No entanto, o processo não foi concluído, pelo que legalmente ainda não foi constituída a ARU do Núcleo Antigo da Cidade de Lagoa. Para o restante território não existe também qualquer ARU definida.

Atendendo à importância deste tipo de instrumentos, sobretudo pela possibilidade de beneficiar dos FEEI, considera-se pertinente:

1. a continuidade do processo de delimitação da ARU do Núcleo Antigo da Cidade de Lagoa, por forma, a consubstanciar-se na efetiva delimitação desta ARU;
2. a elaboração de propostas de delimitação de ARU para outras áreas centrais dos aglomerados do concelho, designadamente em Ferragudo, Estômbar, Porches e para a área da Fatacil (vd. Figura V.2.36).

A par da constituição das ARU propostas e/ou de outras, considera-se pertinente a definição de uma **estratégia municipal** concertada no domínio da reabilitação e regeneração urbanas, que poderá passar, entre outros, pelo estabelecimento de alguns **incentivos** que, em conjunto, com os mecanismos nacionais já existentes, poderão alavancar a reabilitação e regeneração urbanas. A título de exemplo salientam-se:

1. a isenção das taxas municipais de constituição de propriedade horizontal, ocupação do espaço público por motivo de obras e vistorias;
2. a redução em 50% nas restantes taxas administrativas cobradas pela câmara municipal no âmbito dos processos relativos a obras de reabilitação;
3. apoio técnico municipal personalizado;
4. constituição de uma espécie de "via verde" para o licenciamento de obras em ARU;
5. promover a criação de uma associação de comerciantes que dinamizem os espaços centrais das ARU.

¹ Aviso n.º11622/2008, de 15 de abril, II Série do DR.

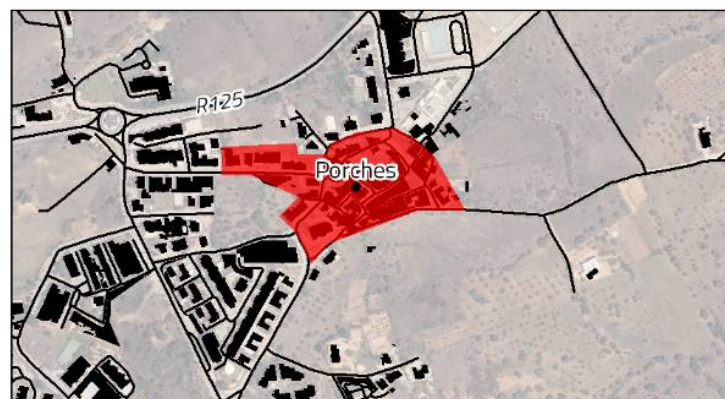
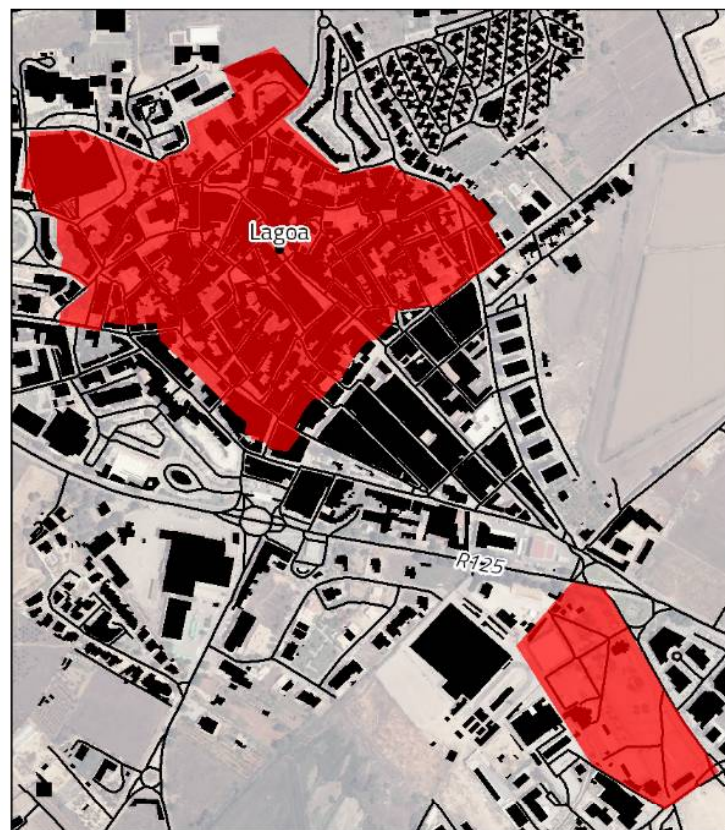



Figura V.2.36. Áreas de reabilitação urbana propostas



-  ARU propostas
-  Rodovias
-  Ferrovia
-  Edifícios
- Limites administrativos**
-  Concelho
- Toponímia**
-  Lagoa



Fontes: Cartografia de base: AMAL e DGT, 2013; ARU da cidade de Lagoa: PU da UP3; ARU da Fatacil, Ferragudo, Estômbar e Porches: RTGeo, 2015.

V.2.8. ASPETOS A REter PARA O ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO

As áreas de **maior concentração populacional e de edifícios** correspondem às **sedes de freguesia e a alguns núcleos próximos** que, devido à acessibilidade, quantidade e diversidade de bens e serviços, e às infraestruturas e equipamentos que oferecem, são locais de maior atratividade demográfica. Na **faixa litoral**, o padrão de povoamento, embora com génese e características distintas, também se **aproxima da concentração**. No restante território domina uma tipologia de **povoamento difuso, intercalado com povoamento disperso**, resultante da “transformação da dinâmica de dispersão e concentração de «habitações dispersas» do povoamento rural do Algarve de 1962 pela utilização como casa do tempo livre ou residência permanente da população local” (BRITO, 2010, pp. 19).

O aumento da edificação dispersa e difusa pelo território determina dificuldades de gestão do espaço, de otimização de redes, equipamentos e serviços, dada a dificuldade em atingir limiares mínimos (entre eles financeiros) que justifiquem a construção de determinado tipo de infraestruturas e equipamentos de apoio à população.

O **sistema urbano polinucleado** do concelho de Lagoa estrutura-se em **três eixos principais** que gravitam em torno da **cidade de Lagoa**, a qual detém aproximadamente 25,9% do total da população residente, com interdependências essencialmente funcionais. O mais importante em termos demográficos, eixo poente Estômbar - Mexilhoeira da Carregação – Parchal – Ferragudo, apresenta uma dependência forte relativamente ao concelho limítrofe de Portimão, sobretudo no que respeita à sua bacia de emprego.

O eixo que se desenvolve **em torno do aglomerado de Carvoeiro**, numa faixa de sentido oeste-este, engloba os aglomerados de Sesmarias, Boavista, Mato Serrão, Poço Partido, Salicos, Vale Milho e Vale de El Rei, apresenta uma **menor compactação** no que se refere à

ocupação do território, sobretudo na área envolvente de Carvoeiro, que é o único aglomerado com mais de 1000 habitantes e caracteriza-se pelo **uso essencialmente residencial**, nalguns casos associado à **atividade turística**. Este **eixo central** representa 13,4% do total de população residente do concelho.

Entre **Porches e Alporchinhos** desenvolve-se o **eixo nascente**, menos importante em termos demográficos.

No que respeita à **hierarquia urbana**, constata-se que a **cidade de Lagoa assume a primeira posição**, detendo as funções mais raras e notáveis, o maior peso demográfico e maior importância em termos administrativos. Num **segundo nível hierárquico** destacam-se os aglomerados de **Estômbar, Mexilhoeira da Carregação, Ferragudo, Carvoeiro e Parchal**, todos sedes de freguesia com exceção dos dois últimos, enquanto a Bela Vista e Porches ocupam o **terceiro nível**.

Entre 1978 e 2006 verificou-se, no concelho de Lagoa, um incremento da área construída na ordem dos 428%, com um crescimento assinalável também no que toca ao número de lugares (de 29 para 81). Os lugares com maiores taxas anuais de crescimento da área construída mais significativas foram Bela Vista (quase 75%), Vale Milho, Alporchinhos e Pateiro (na ordem dos 40%), assinalando-se ritmos de crescimento mais intensos no período 1978-1990. De referir que as dinâmicas de crescimento da área construída deste concelho são indissociáveis do desenvolvimento do setor turístico, quer pela via da construção de estabelecimentos hoteleiros e de residências de segunda habitação, quer pela via da construção de habitação própria permanente.

No entanto, entre 2000 e 2013 registaram-se transformações significativas no que concerne à quantidade e tipo de licenças de "construção", tendo havido, uma redução de 9%/ano e uma

inversão total do peso das licenças para edifícios segundo o tipo de obra, sobretudo a partir de 2010, em que as “**ampliações, alterações e reconstruções**” passaram a representar cerca de 60% do total, contra os restantes 40% das “**construções novas**”.

Não obstante o geral **bom estado de conservação do edificado** deste concelho, considera-se que o investimento nesta área constitui uma mais-valia para o território, enquanto fator de atratividade e de competitividade, sugerindo-se a promoção de ações de reabilitação do espaço urbano (privado e público).

O concelho de Lagoa insere-se, atualmente, num sistema urbano regional próximo do modelo polinucleado e policêntrico (CCDRA, 2007), mais concretamente na aglomeração urbana do barlavento “Lagos – Portimão – Lagoa”, com interligações com Silves.

Deste modo, importa promover dinâmicas de desenvolvimento deste território que, logrando das vantagens locativas, reforcem as especializações funcionais e apostem em sinergias entre os territórios próximos. Destaca-se, pela importância que lhe é atribuída no quadro de financiamento do Portugal 2020, a reabilitação e regeneração urbanas, que, desde que ancoradas em ARU, poderão contribuir para a dinamização e qualificação ambiental das principais áreas urbanas do concelho.

V.2.9. BIBLIOGRAFIA

Associação Industrial Portuguesa (2011) - "Carta Regional e Competitividade do Algarve" in Cartas Regionais de Competitividade, Volume IV, pp. 160-201. Disponível em: http://www.aip.pt/?lang=pt&page=informacao_economica/carta_magna_regionais.jsp

BEAUJEU-GARNIER, J. (1997) – "Geografia urbana"; 2.ª ed.; Fundação Calouste Gulbenkian, Lisboa, 525 p.

BRITO, Sérgio P. (2010) - "Turismo" in Sustentabilidade, Ordenamento do Território e Ambiente, Sociedade Portuguesa de Inovação, pp. 120.

BRITO, Sérgio P. (2009) – "Território e Turismo no Algarve", Edições Colibri/Centro Internacional de Investigação em território e Turismo da Universidade do Algarve, pp. 251.

CARMO, Renato e SANTOS, Sofia (2011).- "Os perfis territoriais do Algarve: análise sociodemográfica" in Finisterra, XLVI, 91, 2011, pp. 67-85.

CCDR ALGARVE (2007) – "Plano Regional de Ordenamento do Território Algarve", Volume I – Plano, pp. 215.

COSTA, Miguel e BATISTA, Desidério (2011) - "A integração dos assentamentos rurais tradicionais nas regiões urbanas: O exemplo do Algarve Central no Sul de Portugal", versão em português do artigo submetido ao ISVS e-journal, em abril de 2011.

DGTOTDU (2011) - "A Ocupação Dispersa no Quadro dos PROT e dos PDM", pp.255.

- GOITIA, F.C., (1996) – “Breve História do Urbanismo”, Editorial Presença, Lisboa.
- GUSTAVO DA CUNHA CONSULTORES (2014) - “Delimitação da área de reabilitação urbana da cidade de Lagoa e operação de reabilitação simples”, pp.15.
- IRHU (2013) - “Manual de Apoio. Processos de delimitação e de aprovação de Áreas de Reabilitação Urbana e de Operações de Reabilitação Urbana”, pp. 11.
- LNEC, IHRU, ICI, ANACOM, APA (2014) - “RERU. Regime Excecional para a Reabilitação Urbana. Guia Prático 2014”.
- MAOTE (2015), “Instrumentos Financeiros para a Eficiência Energética e Reabilitação Urbana”, pp. 13.
- MARQUES (2005) – “Sistema Urbano e Territórios em Transformação”; Geografia de Portugal. Sociedade Paisagem e Cidades, Vol. 2; Direção Carlos Alberto Medeiros, ed. Circulo de Leitores.
- MOREIRA, Maria, RODRIGUES, T. e HENRIQUES, F. (2009) - “O sistema urbano português. Dinâmicas contemporâneas e diversidade regional: evolução demográfica e bem-estar social” *in* Revista de Demografia Histórica, XXVII, I, 2009, segunda época, pp. 83-114.
- RODRIGUES, A. (2006) – “Regulação urbanística e forma da nova expansão urbana: o caso de Évora”, Coimbra. Dissertação de mestrado. Disponível na [www:http://hdl.handle.net/10316/6003](http://hdl.handle.net/10316/6003).
- SALGUEIRO, T.B. (1999) – “A cidade em Portugal. Uma geografia urbana”; 3.ª ed; Edições Afrontamento, Lisboa, 433 p.

SALGUEIRO, T.B. (2005) – “Cidade e sistema urbano. Problemas em torno de um conceito complexo”; Geografia de Portugal. Sociedade Paisagem e Cidades, Vol. 2; Direção Carlos Alberto Medeiros, ed. Círculo de Leitores, pp. 176-189.

SOARES, NUNO P. (1999) - “O sistema urbano português: 1890-1991” *in* GeolNova, n.º 0, 1999, pp. 61-77.

TOMÉ, R., *et al.* (2011) - “Áreas de edificação dispersa. Um contributo metodológico preliminar para a delimitação – Silves” *in* DGOTDU, “A ocupação dispersa no quadro dos PROT e dos PDM”.

LEGISLAÇÃO

Aviso n.º 11622/2008, de 15 de abril, II Série do DR

Decreto-Lei n.º 307/2009, de 23 de outubro, na redação atual conferida pelo DL 66/2019, de 21 de maio

Decreto-Lei n.º 80/2015, de 14 de maio, na redação atual conferida pelo DL 25/2021, de 29 de março

Lei n.º 67-A/2007, de 31 de dezembro

Lei n.º 32/2012, de 14 de agosto, na redação atual conferida pelo DL 266-B/2012, de 31 de dezembro

Lei n.º 31/2014, de 30 de maio

Resolução do Conselho de Ministros n.º 52-A/2015, de 23 de julho

Resolução do Conselho de Ministros n.º 61/2015, de 11 de agosto

OUTRAS FONTES

DGT, Carta Administrativa Oficial de Portugal, versão 2016.

DGT (2010), Ortofotomapas, resolução 0,5 m, ETRS 89 PT-TM06, à escala 1: 10.000.

IGeoE, Carta Militar de Portugal, 2.^a e 3.^{as} edições, 1978 e 2006.

Carta de Ocupação do Solo (COS), 1990.

www.ine.pt

<http://www.ine.pt>, Dados Estatísticos, Construção e Habitação /Licenciamento de obras

http://pt.wikipedia.org/wiki/Est%C3%B4mbar#cite_note-IGESPAR1-6

IHRU - <http://www.portaldahabitacao.pt/pt/portal/reabilitacao/RERU/index.html>

V.3. EQUIPAMENTOS

V.3.1. A PROGRAMAÇÃO DE EQUIPAMENTOS NO PDM

O conhecimento do território constitui hoje um fator fundamental nas questões do Planeamento e do Ordenamento do Território e, nunca como agora, o estudo preciso da ocupação do solo, a nível concelhio, regional ou mesmo nacional, se impôs com tamanha força.

Assim, a tarefa de planear e conceber uma rede de equipamentos que satisfaça a procura por parte dos diferentes segmentos da população, impõe um prévio conhecimento e análise das características dos existentes, "obrigando", por essa razão, à inventariação e qualificação da totalidade dos equipamentos do território municipal.

Os equipamentos coletivos, de forma geral, podem ser definidos como sendo as edificações onde se localiza atividades destinadas à prestação de serviços de interessa público, imprescindíveis à qualidade de vida das populações (DGOTDU, 2002). A instalação, conservação e desenvolvimento destes, de acordo com o estipulado no artigo 17º do RJIGT¹, deve ser programada, seguindo uma metodologia coerente e integrada, entre os Planos de Ordenamento de diferentes níveis hierárquicos e sectoriais, por forma a cumprir o objetivo máximo de promover a qualidade de vida das populações, considerando as suas necessidades sociais e culturais e as perspectivas de evolução económico-social.

Este é precisamente o objetivo deste capítulo no qual se pretende, em concreto, identificar e caracterizar a rede de equipamentos de utilização coletiva existente no município de Lagoa e, em consequência, aferir as necessidades existentes (novos equipamentos ou reforço dos já existentes), por forma a consolidar a estratégia de desenvolvimento e a política de ordenamento a seguir.

¹ Decreto-Lei n.º 80/2015, de 15 de maio.

V.3.2. A OFERTA DE EQUIPAMENTOS NO CONCELHO

O presente capítulo refere-se à caracterização e diagnóstico da situação existente das redes de serviços administrativos, comércio, culto, cultura, desporto, educação, recreio e lazer, saúde, saúde pública, segurança social e transportes e comunicações, por esta ordem.

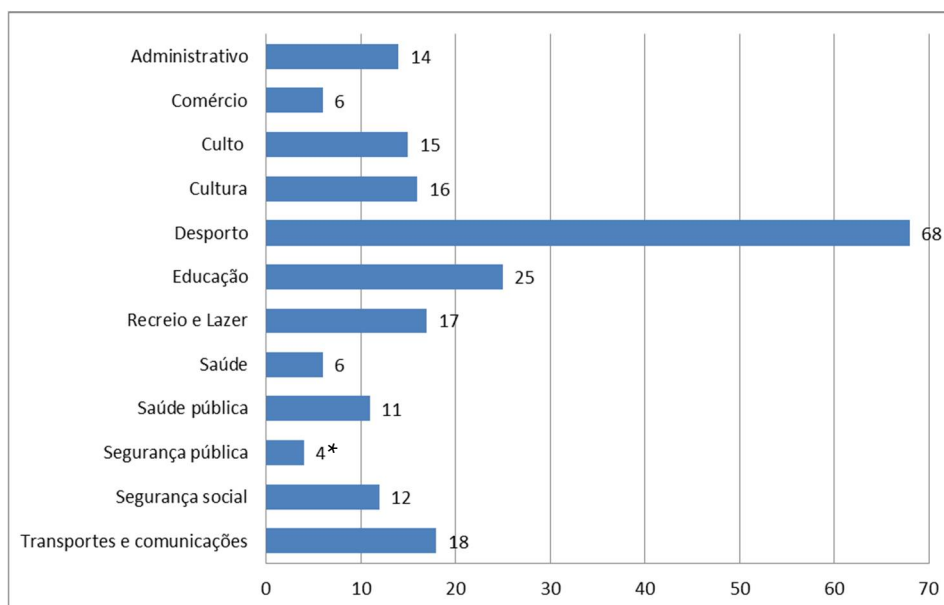
De forma genérica, os equipamentos de utilização coletiva são elementos estruturantes, capazes de acelerar o processo de urbanização de um núcleo urbano e, referindo-nos a um território mais vasto, são elementos que dinamizam os processos de transformação espacial do Concelho, atuando frequentemente como catalisadores.

Originariamente, a sua presença apenas se pode identificar com uma função, porém, acabam por ser vistos como um elemento físico e consumidor de espaço distinto das restantes ocupações urbanas constituindo um ponto de referência no tecido urbano. Estes assumem ainda um papel importante na dinâmica do Concelho, contribuindo para a fixação da população.

O acesso aos equipamentos públicos é um indicador da qualidade de vida da população contribuindo, ou determinando mesmo, a escolha do local de residência. Por exemplo, o acesso aos equipamentos sociais de apoio à infância (creches e jardins de infância) pode ser um fator contribuinte para a escolha do local de residência de um agregado familiar.

Posto isto, fazendo uma análise preliminar aos equipamentos coletivos existentes no concelho de Lagoa, verifica-se que o caráter multissetorial da oferta pública se traduz num total de 214 equipamentos de diferentes tipologias (*vd.* Figura V.3.1).

Figura V.3.1. Equipamentos de utilização coletiva por tipologia



* Na segurança pública foram adicionados 9 equipamentos identificados como ZCL no âmbito da Proteção Civil.
Fonte: RTGeo, 2015.

De entre estes, destacam-se as tipologias de **desporto** com 68 equipamentos (ca.32%), **educação** com 25 equipamentos (ca.12%) e de **transportes e comunicações** com 18 equipamentos (ca.9%).

De entre os equipamentos de tipologia de desporto, destacam-se os da categoria de parques infantis (31), seguido dos polidesportivos (16) e dos pavilhões desportivos (9).

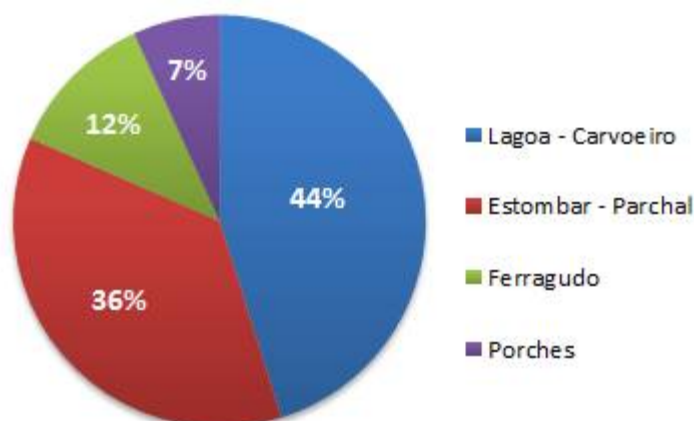
Verifica-se uma forte relação entre os equipamentos de categoria de polidesportivos e pavilhões desportivos com os equipamentos de educação, sendo que dez (10) dos dezasseis (16) polidesportivos e seis (6) dos nove (9) pavilhões encontram-se inseridos no mesmo perímetro dos equipamentos de tipologia de educação.

Quanto às tipologias menos representativas no município são as de segurança pública (4 equipamentos), comércio e saúde (6 equipamentos/cada) e saúde pública (11 equipamentos).

Geograficamente denota-se a centralidade da cidade de Lagoa relativamente à concentração de equipamentos de utilização coletiva, com cerca de 34% do total do município, enquanto Mexilhoeira da Carregação e Estômbar agregam, respetivamente, ca. 20% e 12% dos equipamentos. Por sua vez, Carvoeiro e Porches são, entre os principais aglomerados urbanos, os que se apresentam com menor concentração de equipamentos coletivos, respetivamente, 8,5% e 6%. Esta distribuição apresenta alguma relação quer com a distribuição populacional no território e com a divisão administrativa existente até muito recentemente (2013).

Com efeito, atualmente, a freguesia que apresenta um maior número de equipamentos coletivos é a União de Freguesias de Lagoa e Carvoeiro com noventa e cinco (91), o que representa ca.43% dos equipamentos existentes no município, por outro lado, é a Freguesia de Porches que apresenta o menor número, catorze (14), o que significa ca.7% do total concelhio (vd. Figura V.3.2).

Figura V.3.2. Percentagem de equipamento de utilização coletiva por freguesia



Fonte: RTGeo, 2015

Não obstante a análise preliminar e global apresentada, importa agora atender caso a caso (sector a sector), numa perspetiva de valorização e promoção de sinergias inter-freguesias e

mesmo entre os diferentes equipamentos, tendo sempre presente o impacto que estes exercem na dinâmica urbana.

Assim, será apresentada a análise sectorial por tipologia dos equipamentos de utilização coletiva presentes no município de Lagoa

V.3.2.1. EQUIPAMENTOS ADMINISTRATIVOS

No sentido da descentralização dos serviços administrativos e atendendo à sua característica funcional de proximidade, enquanto elo de ligação entre a população e a administração local e/ou central, estes assumem um papel inequívoco enquanto elemento estruturante na ocupação do território, contribuindo, de certa forma, para o dinamismo económico e da vivência da área onde se localizam. Com efeito, foram sendo criadas estruturas de proximidade ao cidadão com funções no domínio, da organização administrativa, educativa, desportiva, entre outros, que garantem a satisfação de necessidades formais (*vd.* Figura V.3.3).

No município de Lagoa, é na sede de concelho que se verifica um maior número de equipamentos administrativos (8), sendo que nas restantes sedes de freguesia verifica-se apenas a presença do equipamento Junta de Freguesia, com a particularidade da União de Freguesias Estômbar e Parchal que apresenta o edifício sede da freguesia na vila de Estômbar e uma delegação na vila do Parchal; e da vila de Carvoeiro, onde se localiza a delegação da união de freguesias de Lagoa e Carvoeiro e um posto de turismo.

De entre os equipamentos desta tipologia, o edifício onde está instalada da Conservatória do Registo Civil e Predial de Lagoa é o que se apresenta em pior estado de conservação.

Quanto à Junta de Freguesia de Porches, está prevista a sua mudança das suas instalações para o edifício do Centro Cultural de Porches.

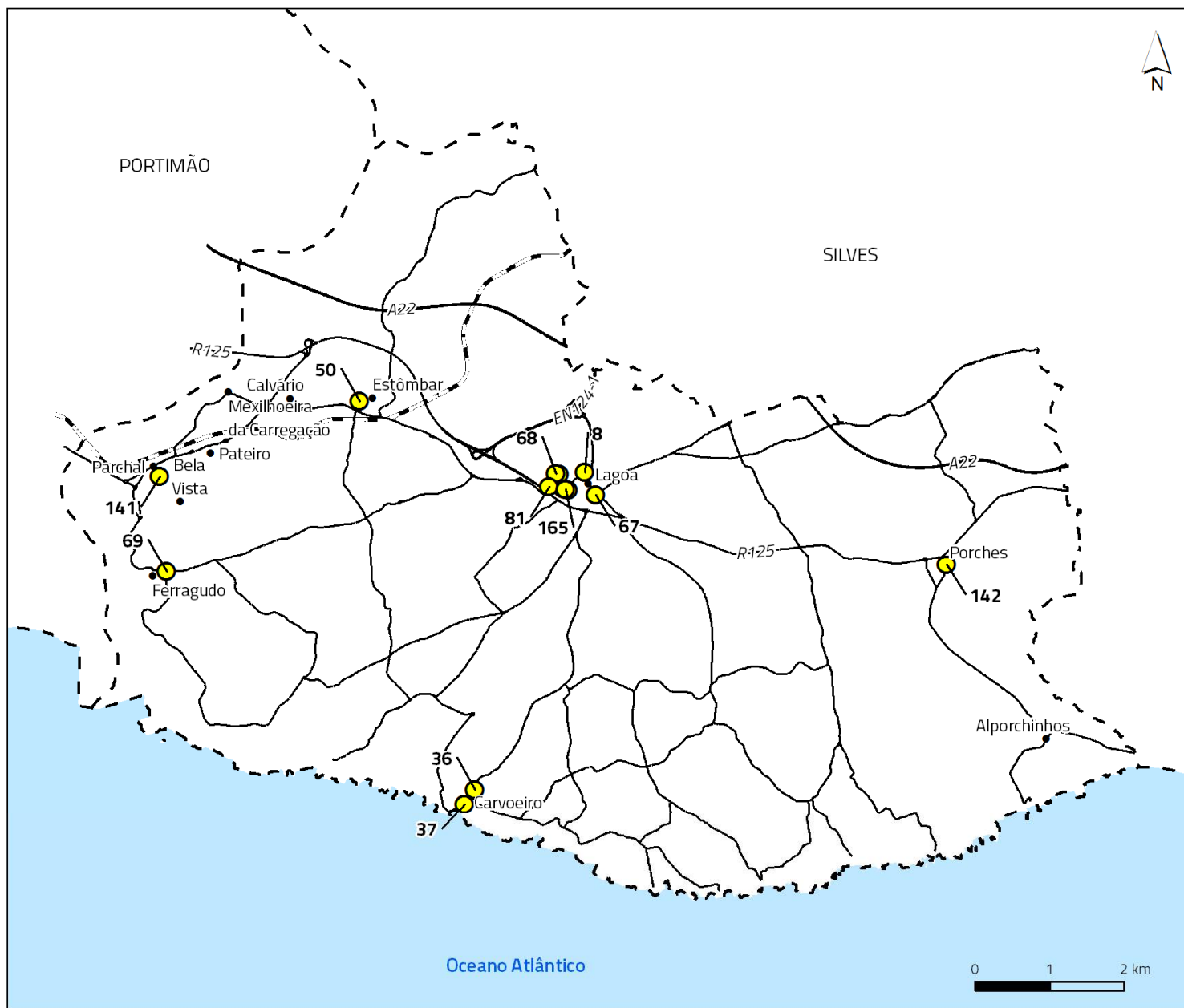


Figura V.3.3. Equipamentos administrativos

ID	DESIGNAÇÃO
8	Sede União Freguesias de Lagoa e Carvoeiro
11	Paços do Concelho (edifício antigo)
12	Paços do Município
36	Delegação da União Freguesias de Lagoa e Carvoeiro
37	Posto de Turismo do Carvoeiro
50	Sede da União de Freguesias de Estômbar e Parchal
66	Repartição de Finanças de Lagoa
67	Conservatória do Registo Civil e Predial de Lagoa
68	Serviço Local de Atendimento de Lagoa
69	Junta de Freguesia de Ferragudo
81	Serviços de águas
141	Delegação União Freguesias de Estômbar e Parchal
142	Sede Junta de Freguesia de Porches
165	CML Divisão Financeira

Tipologia de equipamentos

● Administrativo

— Rodovias

— Ferrovia

Limites administrativos

- - Concelho

Toponímia

• Lagoa



Fontes: Limites administrativos: CAOP, 2016; Cartografia de base: AMAL e DGT, 2013; Equipamentos: CML e RTGeo,

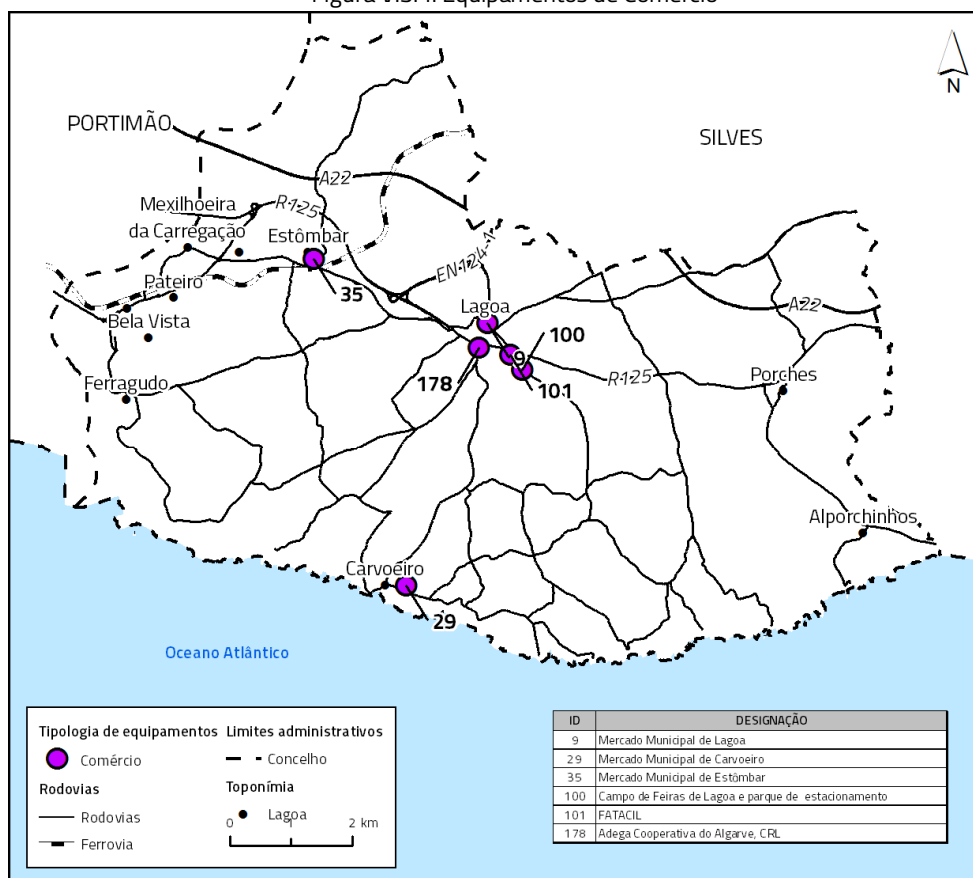
Data: 11-04-2017

V.3.2.2. EQUIPAMENTOS DE COMÉRCIO

Os equipamentos de comércio, tendo como função suprimir as necessidades de consumo da população e abastecer todo um circuito comercial, são considerados pontos centrais e de maior afluência, o que levanta questões de ordem da programática, isto é, requerem um olhar atento e crítico relativamente à matéria de acessos, segurança e qualidade do espaço.

Quanto a equipamentos de utilização coletiva de comércio, verifica-se a presença de seis (6) equipamentos, designadamente três Mercados Municipais, Campo de Feiras, Parque Municipal de Feiras e Exposições – FATAcil e o espaço comercial da Adega Cooperativa do Algarve (vd. Figura V.3.4).

Figura V.3.4. Equipamentos de Comércio



Fonte: Limites administrativos: CAOP, 2016; Cartografia de base: AMAL e DGT, 2013; Equipamentos: CML e RTGeo, 2015.

O espaço designado de Campo de Feiras, que se apresenta em pavimento de terra batida, tem a dupla valência de espaço para a realização destes eventos e como parque de estacionamento. Ainda no âmbito de dupla valência dos equipamentos, apesar da valência predominante ser comercial, é de referir a atividade de cariz cultural presente no equipamento da Adega Cooperativa do Algarve, devido ao espaço reservado a exposições.

De entre os Mercados Municipais, o mercado de Carvoeiro é o que apresenta sinais mais evidentes de necessidade de alguma requalificação.

V.3.2.3. EQUIPAMENTOS DE CULTO

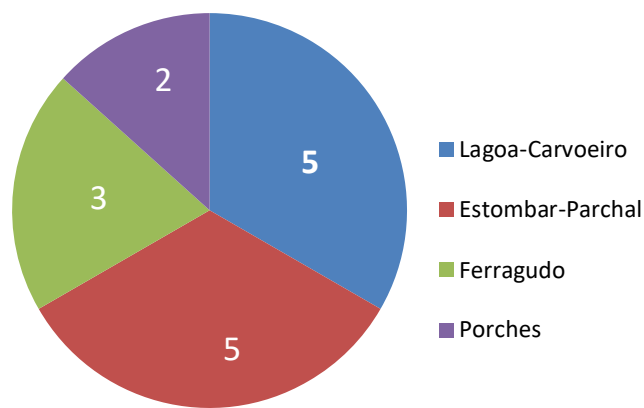
O culto é, desde sempre, uma necessidade intrínseca à humanidade e representa um direito de todos os cidadãos. De acordo com a **Lei n.º 16/2001 de 22 de junho**, “a liberdade de consciência, de religião e de culto é inviolável e garantida a todos em conformidade com a Constituição, a Declaração Universal dos Direitos do Homem, o direito internacional aplicável e a presente lei”.

Neste sentido, o artigo 28º da lei supracitada, refere que “as igrejas e demais comunidades religiosas inscritas têm o direito de serem ouvidas quanto às decisões relativas à afetação de espaço a fins religiosos em instrumentos de planeamento territorial daquelas áreas em que tenham presença social organizada”, referindo, ainda que “os planos municipais de ordenamento do território e demais instrumentos de planeamento territorial devem prever a afetação de espaços a fins religiosos”.

Constituem equipamentos de culto com presença no território municipal os espaços para o exercício de culto e dos ritos e os de ensino da religião.

No município, este tipo de equipamento localiza-se, essencialmente, nos aglomerados urbanos, totalizando 15 (vd. Figura V.3.5), sendo na cidade de Lagoa (4) e na vila de Ferragudo (3) onde se regista o maior número de equipamentos de culto, seguindo-se as vilas da Mexilhoeira da Carregação e de Estômbar (2). (vd. Figura V.3.6)

Figura V.3.5. Equipamentos de tipologia de culto por freguesia



Fonte: RTGeo, 2015

É de referir que a Capela de N. Sra. da Encarnação em Carvoeiro e a Capela do Convento de S. José em Lagoa são também utilizadas para a prática do culto das doutrinas Luterana e Anglicana, respetivamente.

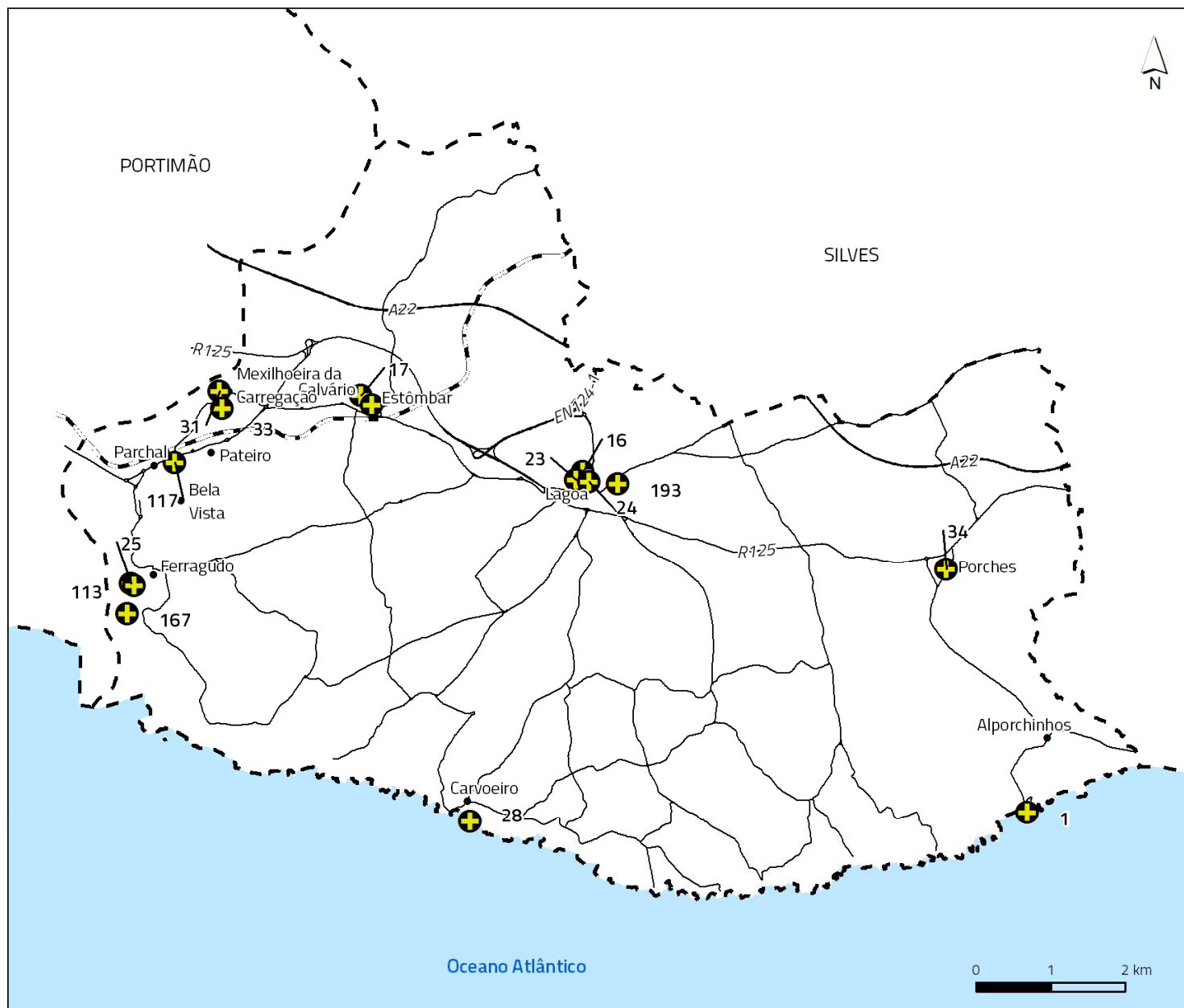



Figura V.3.6. Equipamento de culto

ID	DESIGNAÇÃO
1	Capela da N. Sra. da Rocha
16	Igreja do Convento de S. José
17	Igreja Matriz de Estombar
23	Igreja Matriz de Lagoa
24	Igreja da Misericórdia de Lagoa
25	Igreja Matriz de Ferragudo
28	Capela da N. Sra. da Encarnação
31	Ermida de Santo António
33	Igreja da Mexilhoeira da Carregação
34	Igreja Matriz de Porches
113	Centro Diocesano do Algarve
117	Igreja do Parchal
140	Igreja da Misericórdia
167	Capela do Forte de S. João do Arade
193	Igreja Adventista do Sétimo Dia

Tipologia de equipamentos

-  Culto
-  Rodovias
-  Ferrovia

Limites administrativos

-  Concelho

Toponímia

-  Lagoa



Fontes: Limites administrativos: CAOP, 2016; Cartografia de base: AMAL e DGT, 2013; Equipamentos: CML e RTGeo,

Data: 11-04-2017

V.3.2.4. EQUIPAMENTOS CULTURAIS

O termo cultura é um conceito de difícil definição, sendo usado numa variedade de contextos para significar diferentes coisas e com rigor variável (THROSBY, 1999; REBELO *et. al.*, 2007). De acordo com o mesmo autor, cultura pode ser definida num duplo sentido.

Num sentido pode ser interpretada como atividade que envolvem criatividade na sua produção, através da geração e comunicação de significados simbólicos e tendo associada propriedade intelectual, como, por exemplo, música, teatro, literatura, artes visuais ou cinema.

Noutro sentido, a cultura é vista como o enquadramento de uma estrutura antropológica e sociológica para descrever um conjunto de atitudes, crenças, valores e práticas comuns ou repartidos por um grupo étnico ou social.

Segundo REBELO *et. al.* (2007), com o intuito de facilitar a interpretação deste conceito, a União Europeia (UE) estabeleceu um conceito abrangente e funcional de cultura onde inclui os setores não industriais, que produzem bens e serviços não reprodutíveis com o objetivo de serem consumidos de forma aberta (concerto, feira de arte, atuação), abarcando os campos das artes visuais (pintura, artesanato, escultura, fotografia), as artes performativas ou de representação ao vivo (opera, orquestra, teatro, dança, circo) e o património (museus, locais patrimoniais e arqueológicos, bibliotecas e arquivos).

Posto isto, no município verifica-se a presença de 16 equipamentos culturais (*vd.* Quadro V.3.1), sendo a sua maior concentração na sede de concelho, com nove (9) equipamentos repartidos por oito edifícios, já que o Arquivo Municipal e a Biblioteca Municipal de Lagoa funcionam no mesmo edifício. Distribuindo-se os restantes por Estômbar (Estômbarenses Futebol Clube; Arquivo), Ferragudo (ACD Ferragudo, Sociedade Vencedora e Recreativa e

Cultural Ferragudense), Parchal (Centro de Congressos do Arade), Porches (Centro Cultural D. Dinis), Sítio das Fontes (Anfiteatro) e Vale d'El Rei (Associação de Escoteiros de Portugal).

A Adegas Cooperativas do Algarve, como foi referido anteriormente, embora tenha como principal valência, comercial, assume também a valência cultural devido ao seu espaço para exposições.

Este espaço, em conjunto com as instalações do Sporting Clube Lagoense, são os que se apresentam em pior estado de conservação.

No edifício da Biblioteca Municipal de Lagoa encontra-se instalado um equipamento que integra a tipologia de Transportes e Comunicações, trata-se de uma antena wi-fi (vd. Figura V.3.7).

Quadro V.3.1. Equipamentos culturais

Equipamentos culturais	Freguesia / União de Freguesia
Arquivo	Estômbar e Parchal
Estombarenses Futebol Clube	
Centro de Congressos do Arade	
Anfiteatro do Sítio da Fontes	
ACD Ferragudo	Ferragudo
Sociedade Vencedora e Recreativa e Cultural Ferragudense	
Arquivo Municipal	Lagoa e Carvoeiro
Biblioteca Municipal de Lagoa	
Sporting Clube Lagoense	
Núcleo das Associações	
Adegas Cooperativas do Algarve, CRL	
Sociedade Columbófila de Lagoa	
Audatório Municipal	
Convento de São José	
Associação de Escoteiros de Portugal	
Centro Cultural D. Dinis	
	Porches

Fonte: RTGeo, 2015

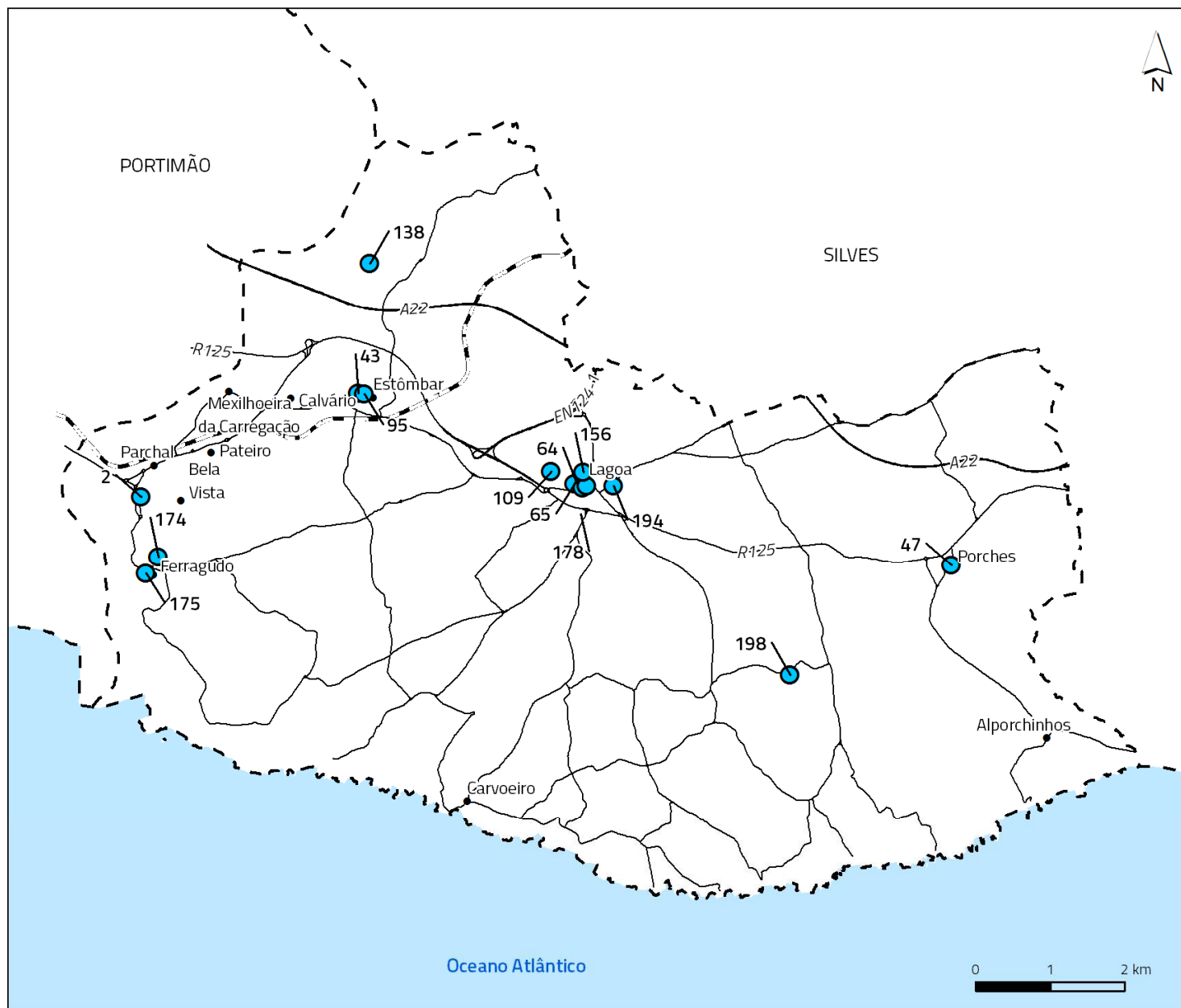


Figura V.3.7. Equipamentos culturais

ID	DESIGNAÇÃO
2	Centro de Congressos do Arade
43	Arquivo
47	Centro Cultural D. Dinis
64	Arquivo Municipal
65	Biblioteca Municipal de Lagoa e antena wi-fi
85	Sporting Clube Lagoense
86	Núcleo das Associações
95	Estombarenses Futebol Clube
109	Audatório Municipal
138	Anfiteatro do Sítio da Fontes
156	Convento de São José
174	ACD Ferragudo
175	Sociedade Vencedora e Recreativa e Cultural Ferragudense
178	Adega Cooperativa do Algarve, CRL
194	Sociedade Columbófila de Lagoa
198	Associação de Escoteiros de Portugal

Tipologia de equipamentos

- Cultura
- Rodovias
- Ferrovias

Limites administrativos

- - Concelho

Toponímia

- Lagoa



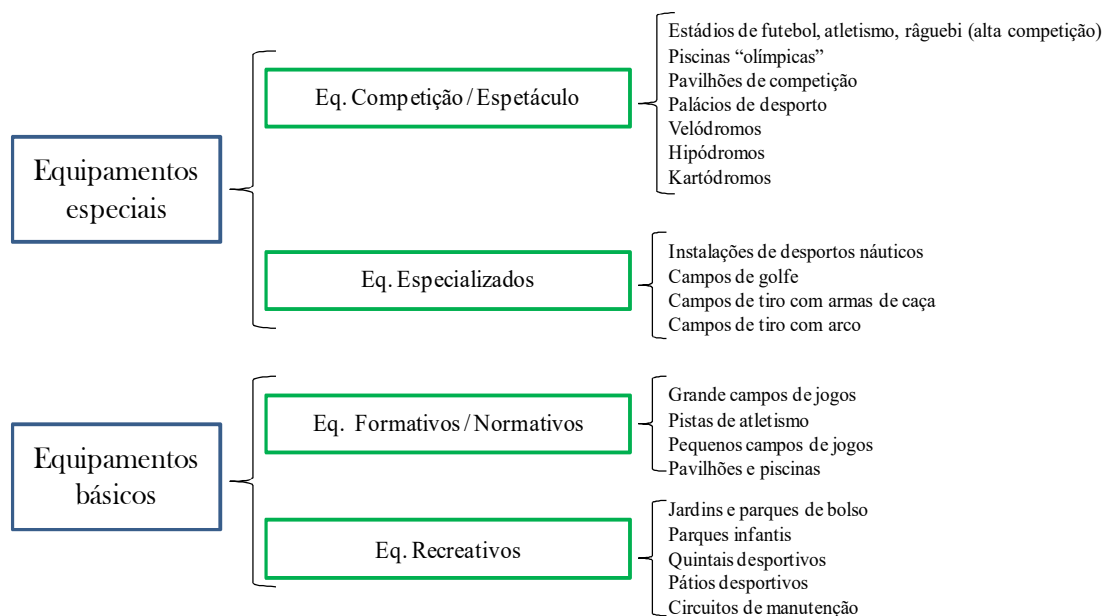
Fontes: Limites administrativos: CAOP, 2016; Cartografia de base: AMAL e DGT, 2013; Equipamentos: CML e RTGeo,

V.3.2.5. EQUIPAMENTOS DESPORTIVOS

Atualmente, o desporto pode ser entendido, de acordo com a ONU, como todas as formas de atividade física que contribuem para a melhoria da condição física, bem-estar mental e interações sociais, incluindo o jogo, a recreação, o desporto organizado, ocasional ou competitivo e os desportos e jogos tradicionais.

É contemplando esta premissa que os equipamentos coletivos de desporto integram, de forma inequívoca, o planeamento territorial, estruturando-se em quatro níveis de equipamentos (*vd.* Figura V.3.8), Competição/ Espetáculo, Especializados, Formativos/ Normativos, Recreativos.

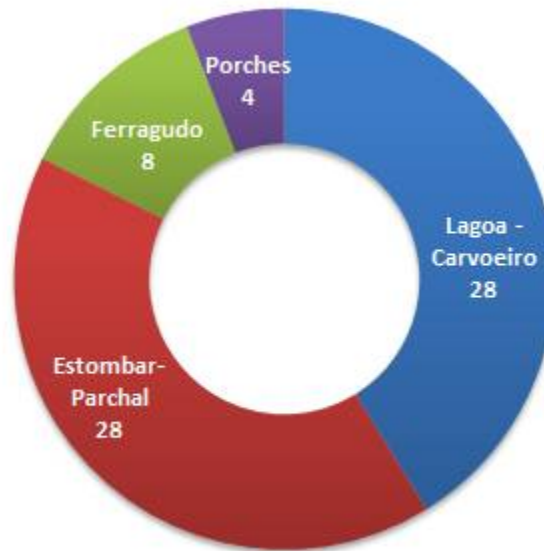
Figura V.3.8. Hierarquia dos equipamentos desportivos



Fonte: Adaptado de DGOTDU, 2002.

No município de Lagoa, verifica-se a existência de 68 equipamentos desta tipologia, com maior concentração na cidade de Lagoa (20), sendo as categorias de parque infantil (7), pavilhão desportivo (4) e polidesportivo (4) as que assumem um maior peso (*vd.* Figura V.3.9).

Figura V.3.9. Número de equipamentos desportivos por freguesia



Fonte: RTGeo, 2015

Destes 68 equipamentos desportivos, oito foram destacados e identificados pela Proteção Civil como zonas de concentração local (ZCL) e abrigos temporários para apoio em situações de emergência (*vd.* capítulo V.3.2.10).

Ferragudo é a segunda localidade onde se regista a existência de um maior número (oito- 8) de equipamentos de tipologia desportiva sendo, à semelhança de Lagoa, a categoria de “parque infantil” a predominante, existindo seis (6) destes.

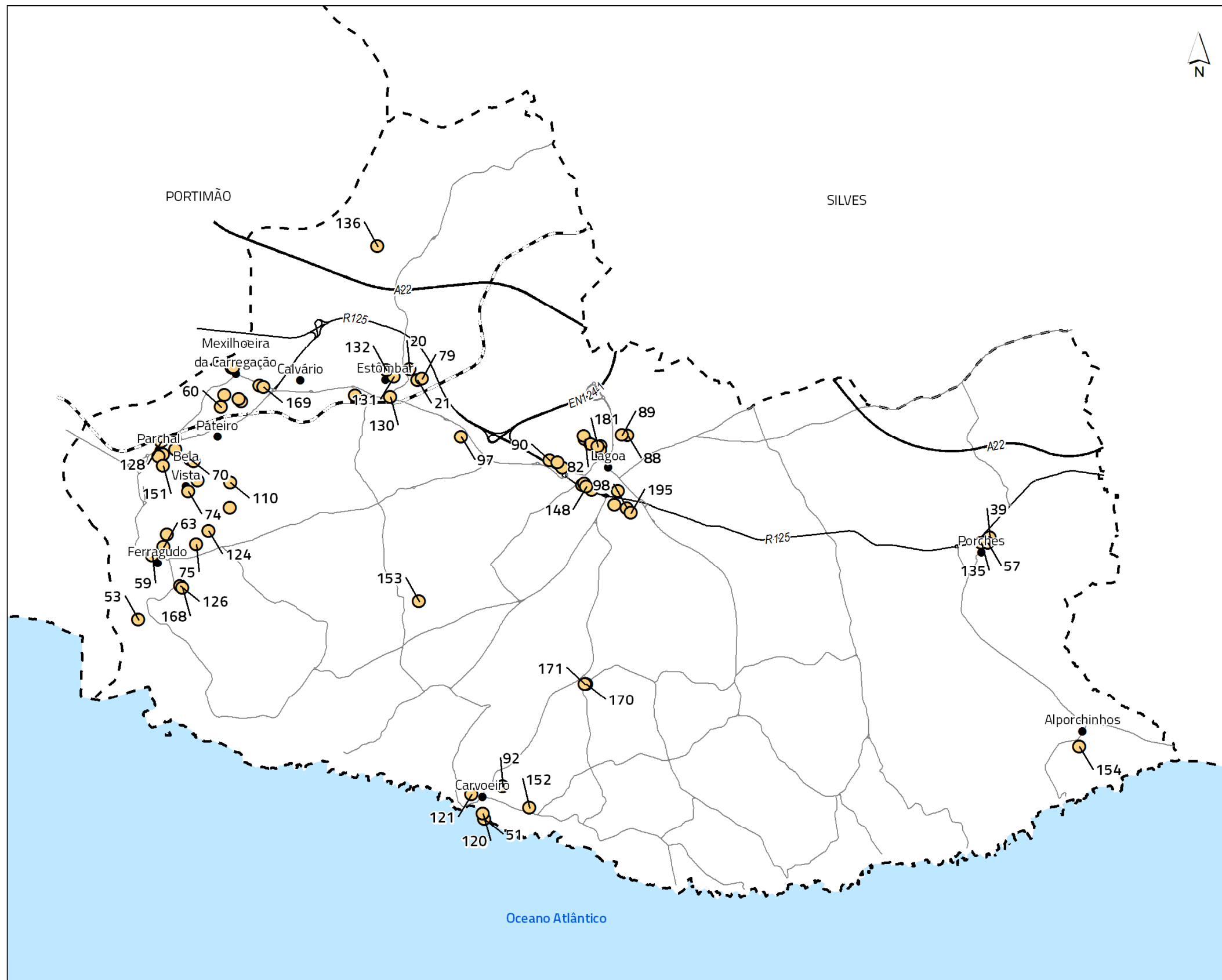
Excetuando casos particulares, no que respeita à distribuição espacial dos equipamentos desportivos, pode-se constatar que estes se localizam, predominantemente, nos aglomerados urbanos, nomeadamente, Lagoa, Mexilhoeira da Carreção, Parchal, Ferragudo, Carvoeiro e Porches e que se apresenta, de certa forma, equilibrada, atendendo à distribuição da população, servindo os principais aglomerados urbanos de todas as freguesias com polidesportivos e parques infantis (*vd.* Figura V.3.10).

Por sua vez, Alporchinhos, Cabeço das Pias, Crastos e Sítio das Fontes, apresentam, cada um, apenas um equipamento desportivo, correspondendo, respetivamente, a um ginásio de rua, um polidesportivo, um polidesportivo e um parque infantil.

No edifício correspondente ao pavilhão desportivo municipal em Lagoa, encontra-se instalada uma antena de fornecimento público de rede *wi-fi*, equipamento que se insere na tipologia de “transportes e comunicações”.

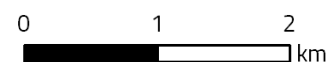
É de salientar a intervenção a realizar no parque infantil localizado no Jardim do Regato em Ferragudo com a finalidade de criar sombreamento neste espaço. Prevê-se a criação de um parque urbano, que resultará da ligação do skate-parque com o parque infantil localizado na Rua dos Vales.

Figura V.3.10. Equipamentos desportivos



Tipologia de equipamentos Limites administrativos

- Desporto
- Concelho
- Rodovias**
- Principais
- Secundárias
- Ferrovia
- Toponímia**
- Lagoa



Fontes: Limites administrativos: CAOP, 2016; Cartografia de base: AMAL e DGT, 2013; Equipamentos: CML e RTGeo, 2015.

ID	DESIGNAÇÃO
14	Polidesportivo Municipal de Lagoa
20	Parque Desportivo Municipal de Estômbar
21	Polidesportivo EB 2,3 João Conim
32	Polidesportivo Municipal da Mexilhoeira da Carrega
39	Polidesportivo Municipal de Porches
51	Largo da Igreja da N. Sra. Da Encarnação
52	Bela Vista
53	Parque infantil da Praia Grande
54	Parque infantil
55	Parque infantil do Pavilhão Desportivo Municipal
56	Urbanização Lagoa Sol
57	Parque infantil da Cerca de Fora
58	Parque infantil Che Lagoense
59	Parque infantil
60	Parque infantil
63	Pavilhão Desportivo do Ferragudo
70	Polidesportivo EB 2,3 Rio Arade
71	Pavilhão desportivo EB 2,3 Rio Arade
72	Escola Primária do Parchal
73	Corte de Tênis da Urb. Bela Vista
74	Parque infantil
75	Parque infantil
76	Polidesportivo Che Lagoense
78	Polidesportivo EB 1 da Mexilhoeira da Carrega
79	Pavilhão desportivo EB 2,3 João Conim
82	Pavilhão desportivo EB 2,3 Jacinto Correia
83	Polidesportivo da EB 2,3 Jacinto Correia
87	Polidesportivo EB 1 Lagoa
88	Polidesportivo da ESPAMOL
89	Pavilhão desportivo ESPAMOL
90	Skate Parque de Lagoa
91	Escola de Trânsito de Lagoa
92	Corte de Tênis
97	Slide and Splash
98	Campo de Futebol do Grupo Desportivo de Lagoa
104	Corte de Tênis
110	Estádio Municipal da Bela Vista
120	Escola Primária de Carvoeiro
121	Parque infantil
123	Parque infantil
124	Parque infantil
126	EB1 de Ferragudo
127	Parque infantil
128	Parque infantil
129	Parque infantil
130	Parque infantil
131	Parque infantil
132	Polidesportivo EB1 de Estômbar
133	Parque infantil
134	Parque infantil
135	Polidesportivo da EB1 de Porches
136	Parque Municipal do Sítio das Fontes
147	Piscina Municipal
148	Pavilhão Desportivo Municipal e antena wi-fi
149	Ginásio de rua
150	Parque infantil
151	Pavilhão desportivo da Che Lagoense
152	Polidesportivo
153	Polidesportivo
154	Ginásio de rua
166	Pavilhão desportivo JI e EB1 de Lagoa
168	Pavilhão desportivo da EB1 de Ferragudo
169	EB1 da Mexilhoeira
170	Polidesportivo Municipal do Poço Partido
171	Bairro Jacinto Correia
180	Parque Infantil
181	Parque Infantil
195	Pista reduzida

V.3.2.6. EQUIPAMENTOS DE EDUCAÇÃO

A educação, enquanto direito constitucional (artigo 73º - CRP), é formalizada na rede escolar nacional, composta por estabelecimentos que são regulamentados a nível central e por estabelecimentos sob alçada do poder local.

Os equipamentos de ensino são de importância estruturante do território que quer direta, quer indiretamente, funcionam como polos de atração de população e de qualificação do capital humano, o que torna um território mais competitivo.

Assim, é responsabilidade do PDM, enquanto instrumento de desenvolvimento territorial, integrar a programação deste tipo de equipamento em articulação com outros instrumentos hierarquicamente superiores, a fim de programar de forma equilibrada e sustentada a rede educativa municipal.

No concelho de Lagoa existem 25 equipamentos de educação, distribuídos pelas quatro freguesias, dos quais **quatro estabelecimentos** apresentam dupla valência, inserindo-se nas categorias de “jardim-de-infância” e de “escola básica” - Centro de Educação Pré-escolar e 1º Ciclo EB de Lagoa, Escola Básica de Ferragudo, a Escola Internacional do Algarve e a EB1 de Ferragudo (*vd.* Quadro V.3.2).

Refere-se ainda a existência de **cinco estabelecimentos**, com as designações de “Centro Cultural e Social Quinta de São Pedro (ADR)”, “Centro Popular de Lagoa”, “ACD Che Lagoense”, “Centro Paroquial de Estômbar” e “Centro de Apoio Social de Porches”, que além de integrarem a tipologia de educação, inserem-se também na tipologia de Segurança social, dado prestarem serviços de creche e/ou centro de dia e/ou ERPI¹ e/ou apoio domiciliário.

¹ ERPI – Estrutura Residencial Para Idosos.

Posto isto, é nas Uniões de Freguesias de Estômbar e Parchal e de Lagoa e Carvoeiro que se situam a quase totalidade dos estabelecimentos de educação, respetivamente onze e oito (vd. Figura V.3.11). Porém, dos 2 dos 8 estabelecimentos presentes na União de Freguesias de Lagoa e Carvoeiro prestam serviços de Jardim de Infância e de Escola Básica, trata-se pois da Escola Internacional do Algarve e do Centro de Educação Pré-Escolar + Escola 1º Ciclo EB de Lagoa.

Quadro V.3.2. Equipamentos de educação por freguesia

Freguesia	Designação	Capacidade	Nº de utentes	Categoria
Estombar e Parchal	Jardim de Infância de Estômbar	s.d.	s.d.	Jardim de Infância
	Centro Cultural e Social Qta. São Pedro (ADR)	s.d.	s.d.	
	Centro Paroquial de Estômbar	44	46	
	ACD Che Lagoense - Chebebé	43	42	
	Jardim de Infância da Mexilhoeira da Carregação	s.d.	s.d.	
	Jardim Infantil do Parchal	s.d.	s.d.	
	Jardim de Infância Nº2	s.d.	s.d.	Escola básica
	EB 2,3 Rio Arade	s.d.	s.d.	
	EB1 da Mexilhoeira	s.d.	s.d.	
	EB1 do Parchal	s.d.	s.d.	
EB 2,3 João Conim	s.d.	s.d.		
EB1 de Estômbar	s.d.	s.d.		
Lagoa e Carvoeiro	Centro Popular de Lagoa - A Colmeia	176	183	Jardim de infância
	Jardim de Infância + EB 1 de Lagoa	75	83	
	Jardim de Infância de Carvoeiro	25	21	
	Escola Internacional do Algarve	34	65	
	EB1 de Carvoeiro	s.d.	s.d.	Escola básica
	Escola Internacional do Algarve (EB 1, 2, 3)	s.d.	s.d.	
	EB 2,3 Jacinto Correia	s.d.	s.d.	
	EB 1 de Lagoa + Jardim de Infância	s.d.	s.d.	
	Escola Secundária ESPAMOL	s.d.	s.d.	Escola Secundária
	Escola Internacional do Algarve	s.d.	s.d.	
	CEFLA	s.d.	s.d.	
Escola de Artes	s.d.	s.d.	Conservatório Formação	
Ferragudo	Jardim de Infância + EB1 de Ferragudo	s.d.	s.d.	Jardim de Infância
	EB1 + Jardim de Infância de Ferragudo	s.d.	s.d.	Escola básica
Porches	Centro de Apoio Social de Porches - Cubo mágico	20	20	Jardim de Infância
	Jardim de Infância de Porches + EB1	26	17	
	EB1 de Porches + Jardim de Infância	s.d.	s.d.	Escola básica

Fonte: www.cartasocial.pt, CML, RTGeo, 2015

Os restantes equipamentos localizam-se em **Ferragudo** – Jardim-de-infância + escola básica; e **Porches** – Jardim-de-infância + escola básica e Centro de Apoio Social de Porches (Jardim de infância Cubo Mágico).

Apesar de predominarem as escolas básicas, verifica-se ainda a existência de um conservatório, localizado na cidade de Lagoa. Cidade onde se localiza a única escola secundária pública do concelho (ESPAMOL), sendo, de entre os equipamentos de educação do município, o que se apresenta em condições mais suscetíveis de necessitar futuras remodelações. De cariz lucrativo (privado) leciona-se o ensino de nível secundário na Escola Internacional do Algarve.

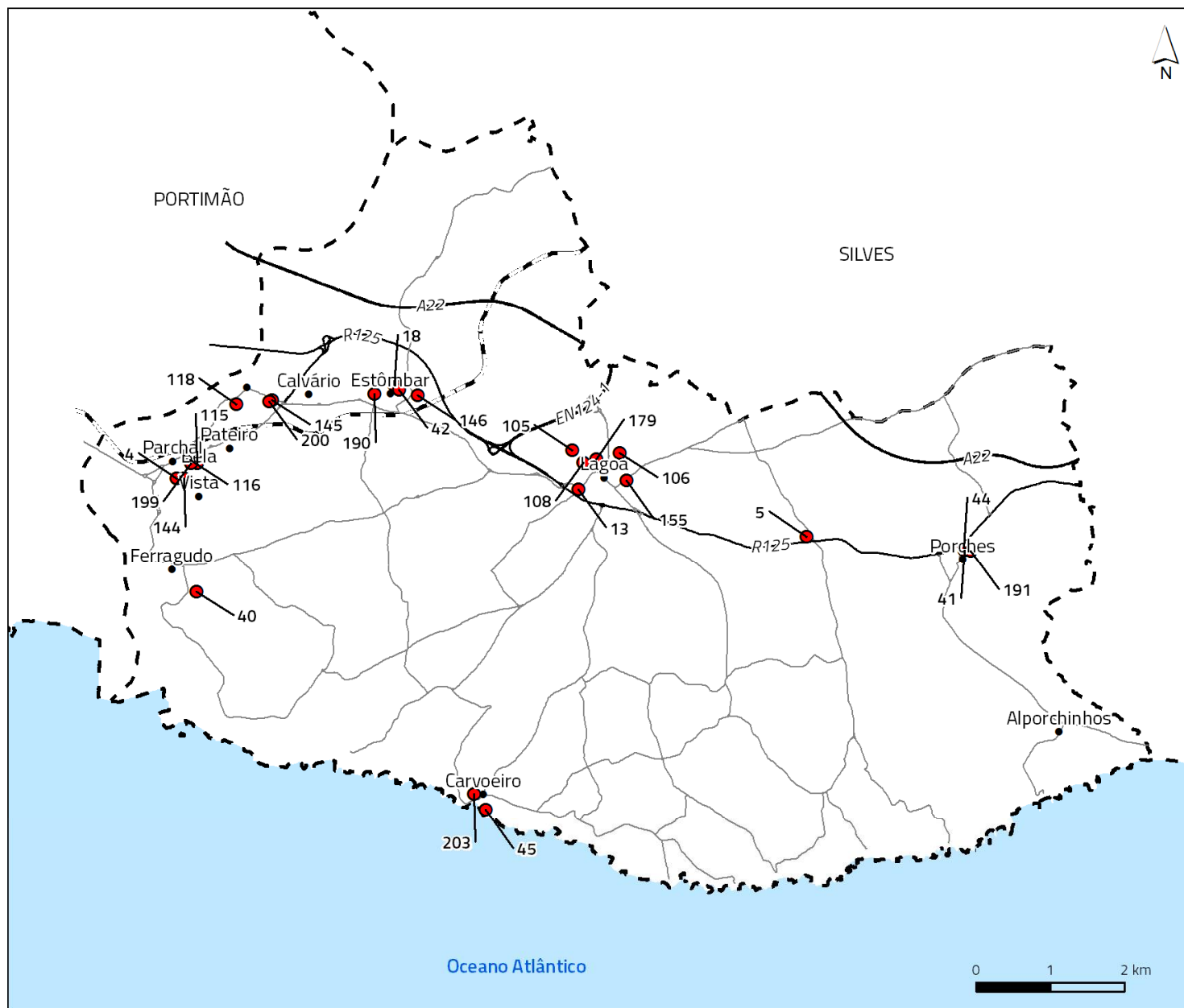


Figura V.3.11. Equipamentos de educação

ID	DESIGNAÇÃO
4	ACD Che Lagoense
5	Escola Internacional do Algarve
13	CEFLA
18	EB1 de Estômbar
40	EB1 de Ferragudo
41	EB1 de Porches
42	Jardim de Infância de Estômbar
44	Jardim de Infância de Porches
45	EB1 de Carvoeiro
105	EB 2,3 Jacinto Correia
106	Escola Secundária ESPAMOL
108	Centro Popular de Lagoa
115	EB 2,3 Rio Arade
116	EB1 do Parchal
118	Centro Cultural e Social Qta. São Pedro (ADR)
144	Jardim de Infância 2
145	EB1 da Mexilhoeira
146	EB 2,3 João Conim
155	Escola de Artes
179	EB1 +JI de Lagoa
190	Centro paroquial de Estômbar
191	Centro de Apoio Social de Porches
199	Jardim Infantil do Parchal
200	Jardim de Infância
203	Jardim de Infância

Tipologia de equipamentos Limites administrativos

● Educativos — Concelho

Rodovias

— Principais

— Secundárias

— Ferrovia

Toponímia

● Lagoa



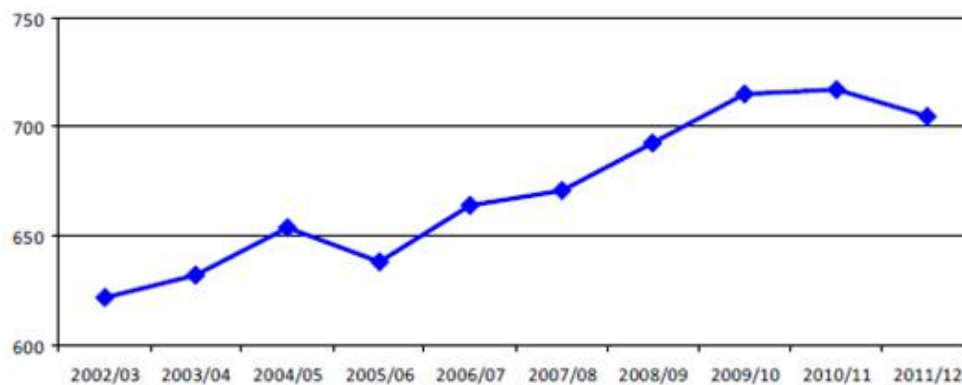
Fontes: Limites administrativos: CAOP, 2016; Cartografia de base: AMAL e DGT, 2013; Equipamentos: CML e RTGeo,

Data: 12-04-2017

CARACTERIZAÇÃO DO PARQUE ESCOLAR

Os equipamentos **pré-escolares (jardins de Infância - JI)** existentes no município (11) durante o decénio letivo 2000/03 – 2011/12 registou, de grosso modo, uma tendência crescente no número de crianças a frequentá-los, embora no último ano de análise se tenha verificado uma ligeira redução (*vd.* Figura V.3.12).

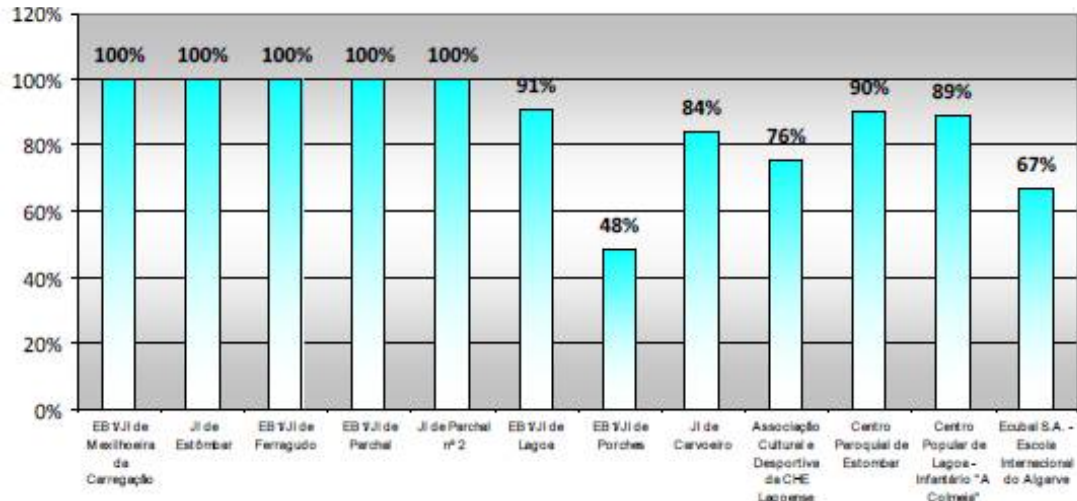
Figura V.3.12. Evolução do número de alunos a frequentar a educação pré-escolar



Fonte: Carta educativa do município de Lagoa

Destes, no ano letivo 2011/2012, a taxa de ocupação atingiu os 100% nos JI da Mexilhoeira da Carregação, de Estômbar, de Ferragudo, de Parchal e de Parchal nº2. Já o que registou menor taxa de ocupação foi o JI de Porches – 48% (*vd.* Figura V.3.13).

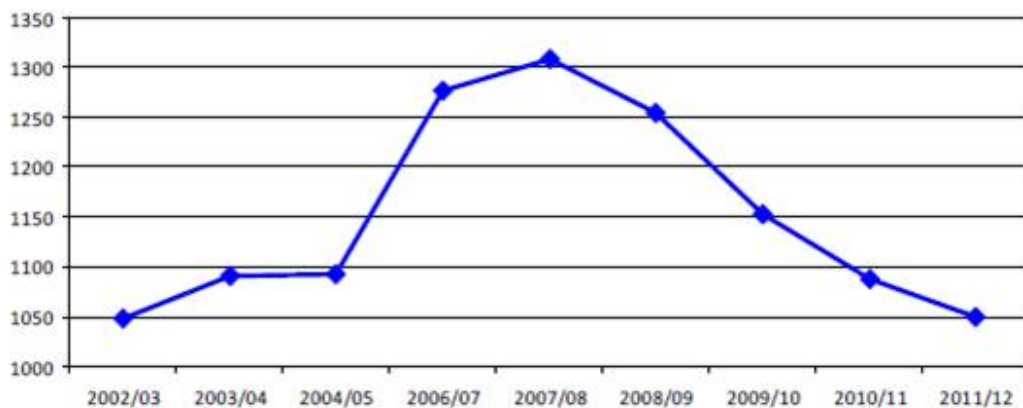
Figura V.3.13. Taxa de ocupação dos estabelecimentos pré-escolares no ano letivo 2011/12



Fonte: Carta educativa do município de Lagoa

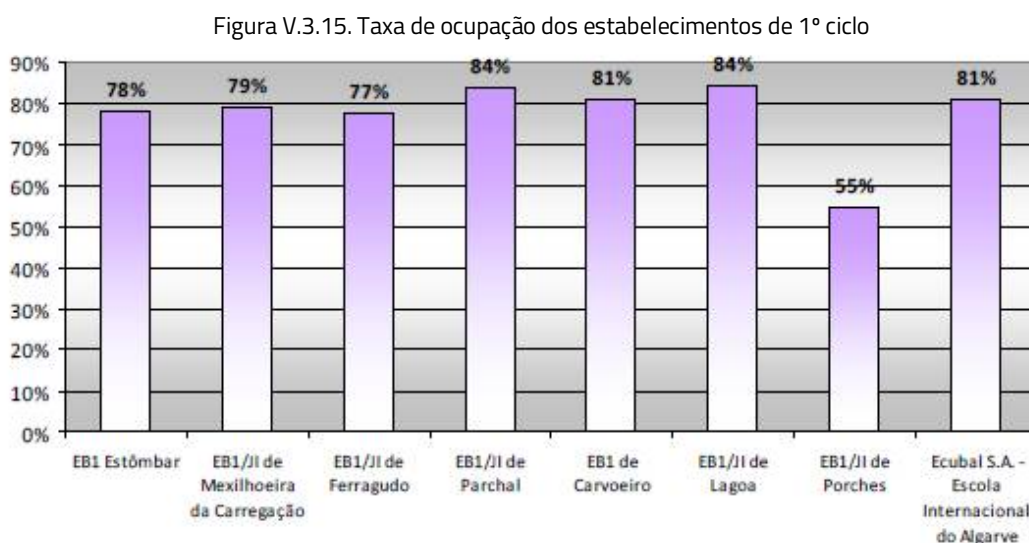
O **1º ciclo do ensino básico** no município é composto por 8 equipamentos que totalizam 51 salas, as quais eram frequentadas, no ano letivo de 2011/12, por 1049 alunos. Valor que resulta de uma tendência decrescente do número de alunos a frequentar este nível de ensino no concelho desde o ano letivo de 2007/08, ano em que registou um pico de cerca de 1300 alunos (*vd.* Figura V.3.14.)

Figura V.3.14. Evolução do número de alunos a frequentar o 1º ciclo



Fonte: Carta educativa do município de Lagoa

Atualmente¹, todos os estabelecimentos de ensino do 1º ciclo encontram-se abaixo dos 90% da taxa de ocupação. Sendo a EB1 de Parchal e a EB1 de Lagoa as que apresentam o valor mais alto (84%) e a EB1 de Porches a que tem a menor taxa de ocupação (55%) (vd. Figura V.3.15).



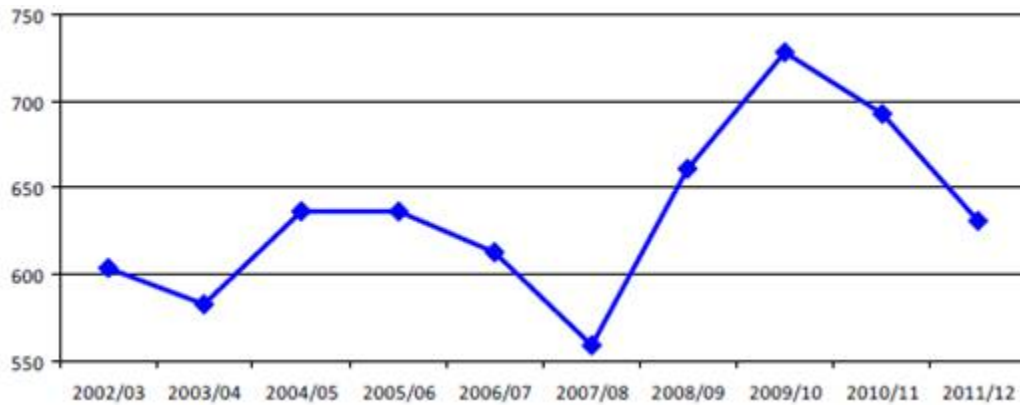
Fonte: Carta educativa do município de Lagoa

Quanto a estabelecimentos de 2º e 3º ciclo, são 5 os equipamentos existentes no concelho de Lagoa, sendo que destes, a Escola Secundária Padre António Oliveira (ESPAMOL) oferece apenas serviços ao nível do 3º ciclo.

A frequência de alunos no 2º ciclo do ensino básico registou, no decénio 2002/03 – 2011/12, alguma irregularidade (vd. Figura V.3.16). Tendo registado o valor mais baixo no ano letivo 2007/08 de pouco mais de 550 alunos e o valor mais elevado no ano de 2009/10 com cerca de 725 alunos e desde então com tendência decrescente.

¹ Assume-se como ano de referência o ano letivo de 2011/2012, pela informação presente na Carta educativa do município de Lagoa e cedida pela Camara Municipal de Lagoa.

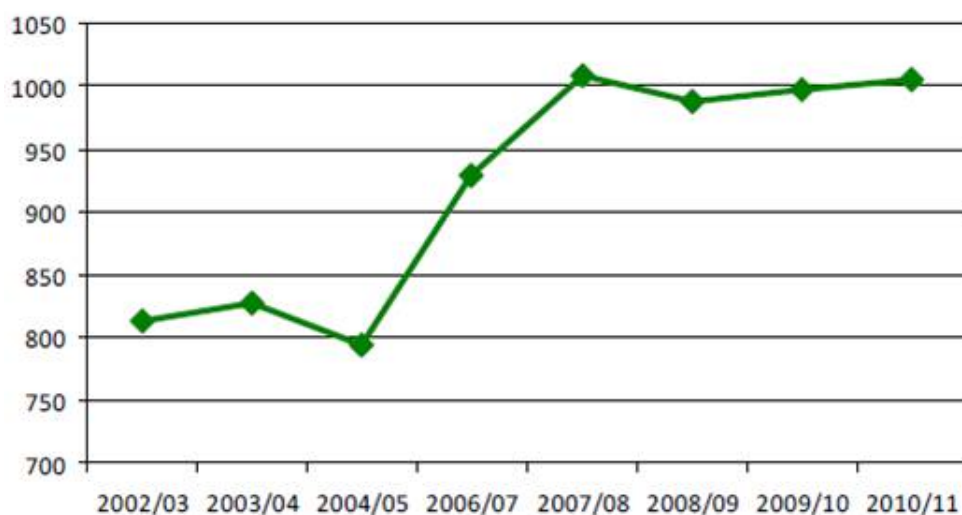
Figura V.3.16. Evolução do número de alunos a frequentar o 2º ciclo



Fonte: Carta educativa do município de Lagoa

Já no que se refere ao número de alunos a frequentar o 3º ciclo do ensino básico, este registou um forte crescimento entre 2004/05 (vd. Figura V.3.17), quando registou o valor mais baixo (ca. 800 alunos), e 2007/08, quando atingiu o valor mais elevado (ca. 1000 alunos), baixando um pouco no ano seguinte (2008/09) e, desde então, verifica-se um ténue crescimento.

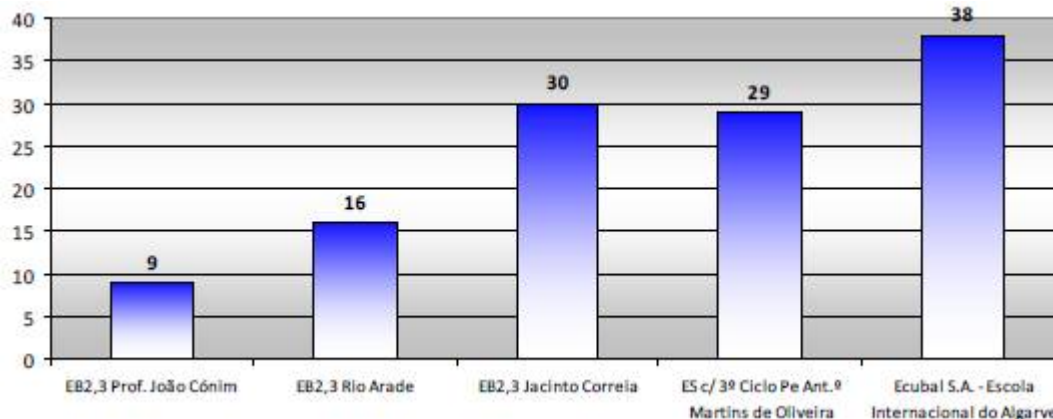
Figura V.3.17. Evolução do número de alunos a frequentar o 2º ciclo



Fonte: Carta educativa do município de Lagoa

Considerando a oferta educativa nestes níveis do ensino básico presente no território lagoense, totaliza 122 salas de aulas (vd. Figura V.3.18).

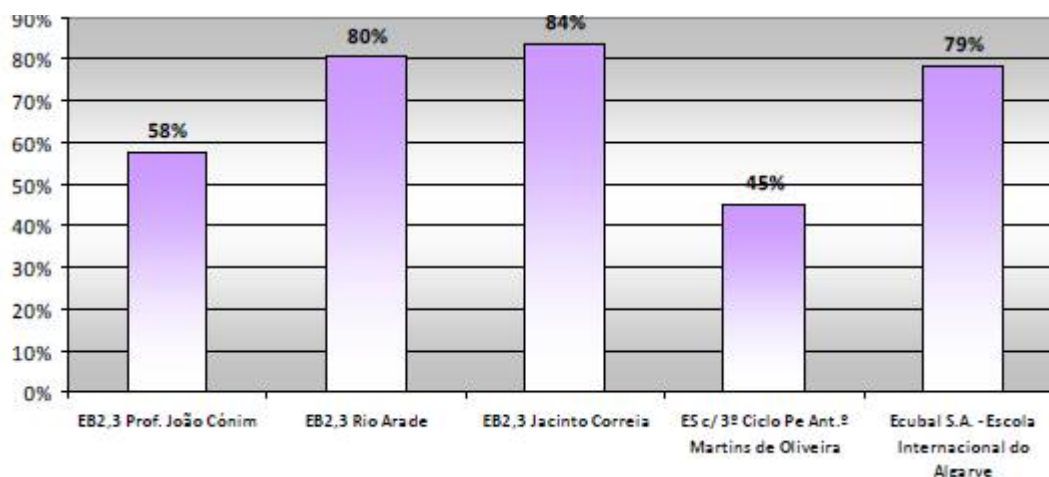
Figura V.3.18. Número de salas de aula por estabelecimento



Fonte: Carta educativa do município de Lagoa

Com este cenário, a escola que se encontra mais próxima de atingir a taxa de ocupação máxima é a EB 2,3 Jacinto Correia com 84% sendo a ESPAMOL a que apresenta a taxa mais baixa, fixando-se abaixo dos 50% (45%) (vd. Figura V.3.19).

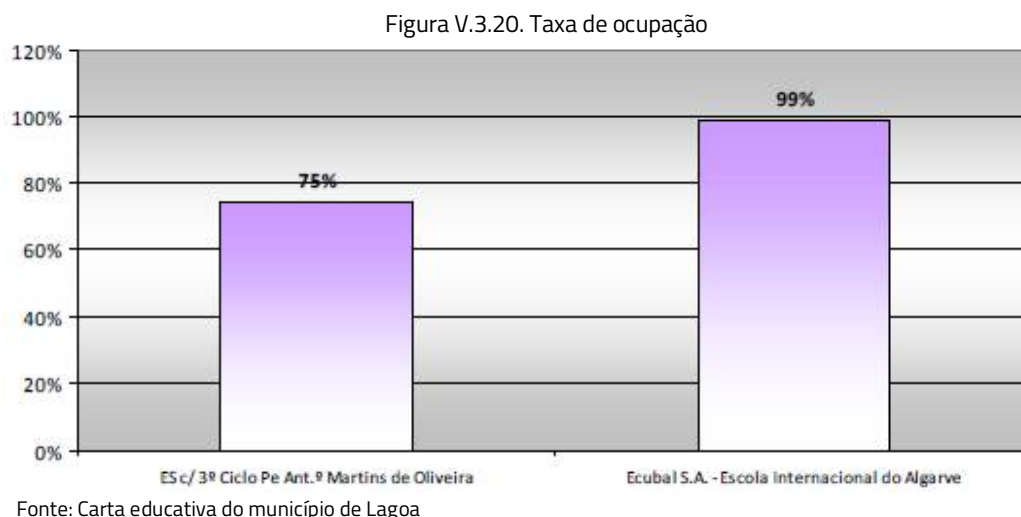
Figura V.3.19. Taxa de ocupação dos estabelecimentos de 2º e 3º ciclo



Fonte: Carta educativa do município de Lagoa

O **ensino secundário** no município é assegurado pela EASPAMOL (pública) e pela Escola Internacional do Algarve (EIA) (privada). As duas asseguram a oferta de 67 salas de aula (ESPAMOL: 29; EIA: 38), dando assim resposta a 192 alunos, (ESPAMOL: 118; EIA: 74).

Resultando numa taxa de ocupação de 75% na escola pública e de 99% da escola privada (vd. Figura V.3.20).



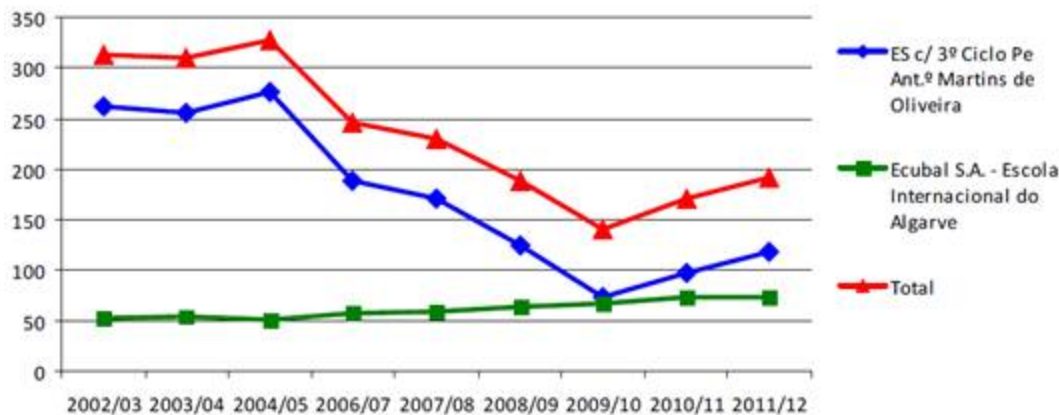
É de destacar que a discrepância verificada na relação entre o número de salas e o de alunos, de onde resulta a taxa de ocupação, deve-se ao facto de a ESPAMOL possuir uma capacidade muito elevada em termos de número de turmas (33) face ao número de turmas existentes no ano letivo 2011/2012 (15, contabilizando o 3.º ciclo com o secundário), o que potencia a capacidade da escola (350 alunos) face ao número de alunos inscritos (118)¹.

Posto isto, no cômputo geral, entre os anos 2004/05 e 2009/10 o ensino secundário registou um declínio no número de alunos, tendência que se inverteu nos anos seguintes (vd. Figura V.3.21).

Estas variações foram muito condicionadas pela variação do número de alunos a frequentar a ESPAMOL. Pois, a EIA registou, no período em análise, uma tendência crescente, embora muito ligeira.

¹ Fonte: Carta educativa do município de lagoa

Figura V.3.21. Evolução do número de alunos a frequentar o ensino secundário



Fonte: Carta educativa do município de Lagoa

V.3.2.7. EQUIPAMENTOS DE RECREIO E LAZER

No que diz respeito aos espaços/equipamentos de recreio e lazer, estes são importantes para o bem-estar da população, que os procura para o descanso e a realização de atividades lúdicas, assumindo assim um papel importante enquanto espaços propícios de encontro e socialização tendo uma função de reforço da identidade e coesão social.

Nestes incluem-se parques de campismo, jardins públicos, parques de merendas, praças / largos e parques municipais. São espaços / equipamentos que comportam, além de um cariz social, um cariz ambiental, como, por exemplo, os parques de merendas ou os jardins públicos, os quais podem formar uma rede corredores verdes urbanos que contribuem para o reforço de uma Estrutura Ecológica em meio urbano.

Em todo o município de Lagoa, verifica-se a existência de dezassete (17) equipamentos de recreio e lazer, na sua maioria jardins públicos (vd. Figura V.3.22).

A sua distribuição territorial é bastante heterogénea, pois à exceção do parque de merendas situado junto da Praia da Marinha, os restantes situam-se na cidade de Lagoa (sete), vila de Parchal (quatro), no Pateiro (um), Mexilhoeira da Carregação (um), Estômbar (um), Sítio das Fontes (um) e Ferragudo (um). Pode-se, então, dizer que a maior concentração destes equipamentos dá-se na União de Freguesias de Estômbar e Parchal e na própria cidade de Lagoa. Verificando-se um “vazio” quer no restante território da União de Freguesias de Lagoa e Carvoeiro, bem como na Freguesia de Porches, onde não se verifica a existência de nenhum equipamento / espaço de recreio e lazer.

O Largo do Município no Parchal assume “paralelamente” a valência de comunicação dada a existência de um equipamento de antena *wi-fi* que integra a tipologia “transporte e comunicações”.

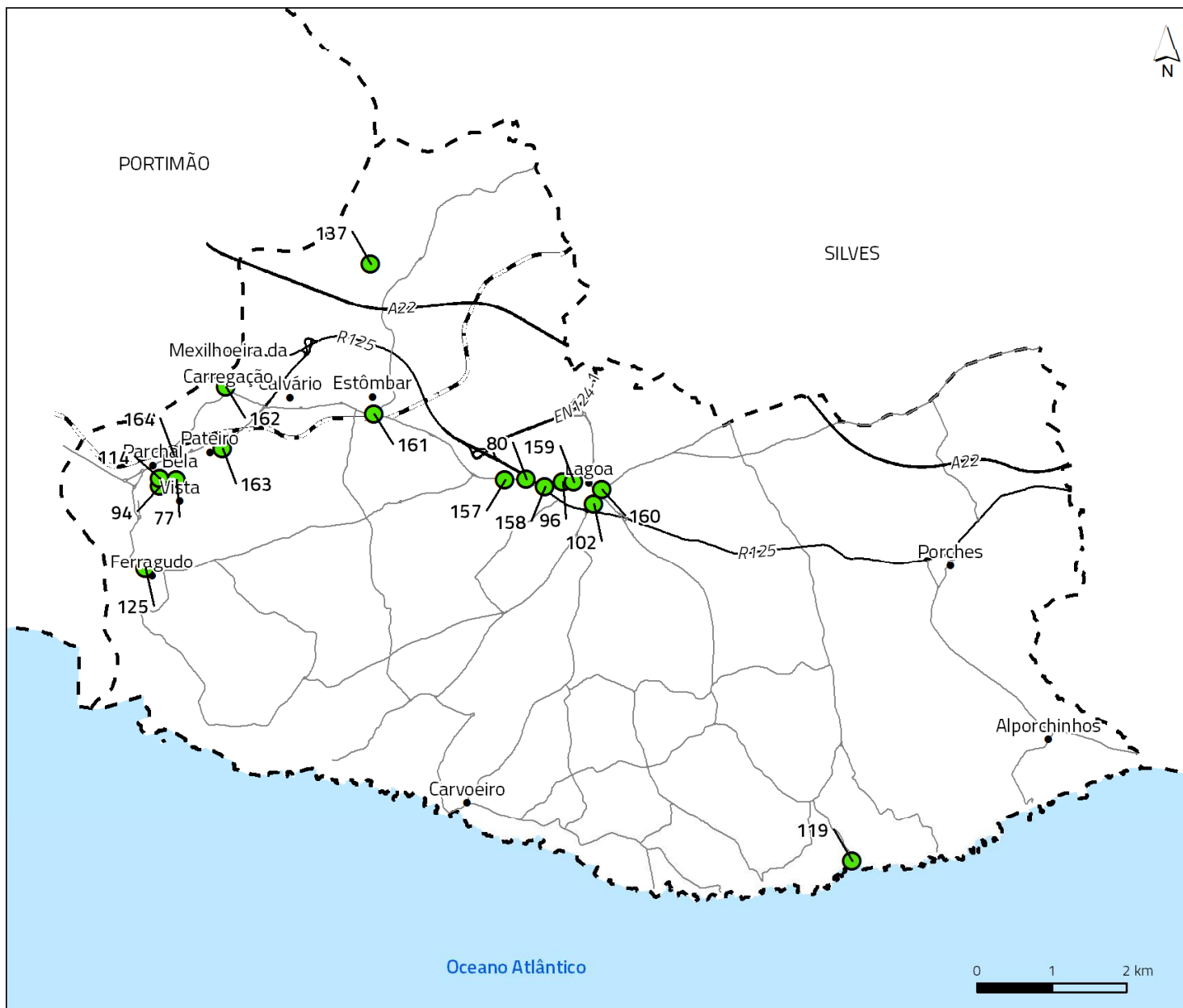


Figura V.3.22. Equipamentos de recreio e lazer

ID	DESIGNAÇÃO
77	Jardim público
80	Parque de merendas
94	Jardim público
96	Jardim público
102	Jardim do largo 5 de Outubro
114	Praça pública do Largo do Município
119	Parque de merendas da Praia da Marinha
125	Jardim público
137	Parque Municipal do Sítio das Fontes
157	Parque de merendas
158	Jardim público
159	Largo dos Combatentes da Grande Guerra
160	Jardim público
161	Jardim público
162	Jardim do Largo do Calhau
163	Jardim público
164	Jardim público

Tipologia de equipamentos Limites administrativos

● Recreio e Lazer - - - Concelho

Rodovias

— Principais
 — Secundárias
 - - - Ferrovia

Toponímia

• Lagoa



Fontes: Limites administrativos: CAOP, 2016; Cartografia de base: AMAL e DGT, 2013; Equipamentos: CML e RTGeo,

V.3.2.8. EQUIPAMENTOS DE SAÚDE

Por equipamentos de saúde entende-se o conjunto de meios físicos e respetivos recursos humanos que servem de apoio à prestação de cuidados de saúde e que suportam um determinado nível de hierarquização de serviços.

A Lei de Bases da Saúde (Lei n.º 95/2019, de 4 de setembro) revela o direito à proteção da saúde, feita através do sistema de saúde, que abrange os serviços próprios do Estado, bem como entidades privadas com as quais se estabelecem acordos para a prestação de cuidados.

A rede de Cuidados de Saúde Primários, a única que serve o concelho de Lagoa, é assegurada pelos Centros de Saúde, unidades de saúde que prestam cuidados de prevenção primária (promoção e educação para a saúde), secundária (diagnóstico, tratamento e referência para os cuidados secundários) e terciária (reabilitação), de uma forma geral, em regime de ambulatório (*vd.* Figura V.3.23)

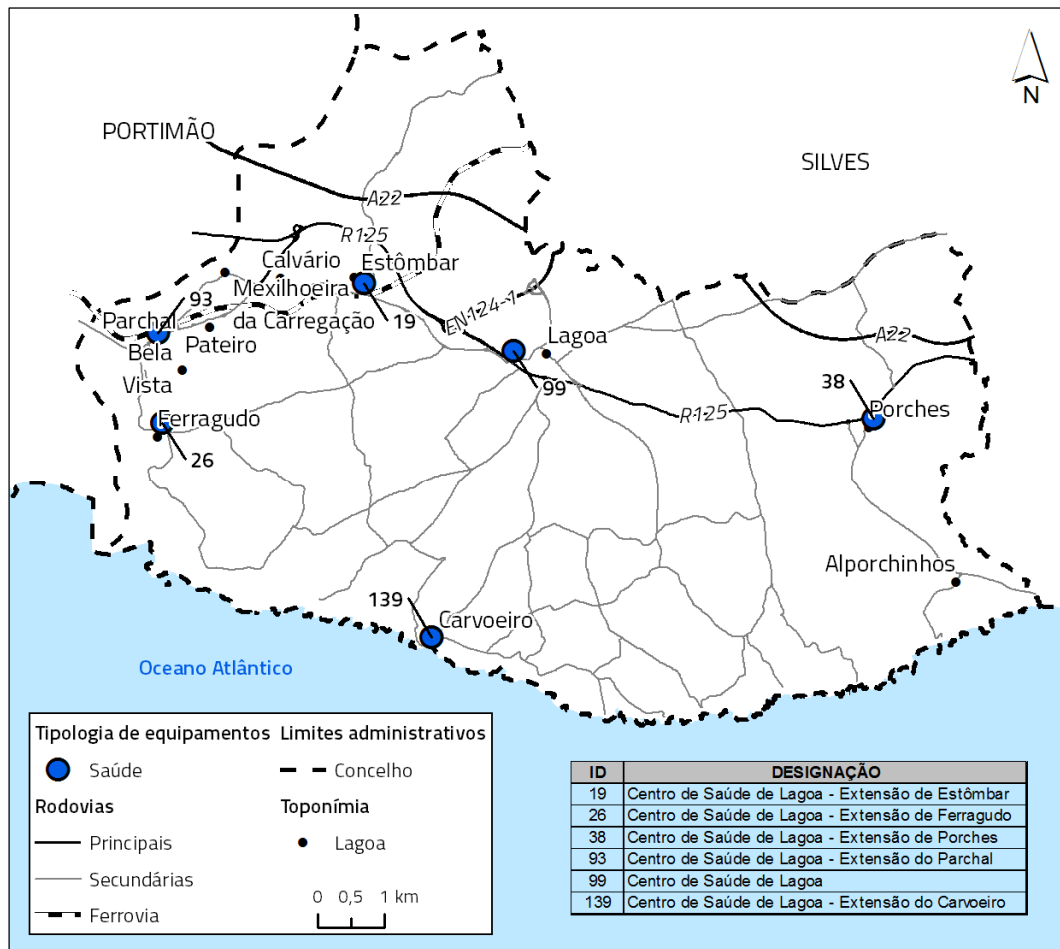
A Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro, estabelece, entre outros, o regime jurídico da transferência de competências do Estado para as autarquias locais, estipulando na alínea g) do artigo 22.º, que a saúde é uma das atribuições dos municípios.

Portanto, constata-se que o município é servido por um Centro de Saúde localizado em Lagoa e respetivas extensões, localizadas em Carvoeiro, Estômbar, Porches, Ferragudo e Parchal. Rede, esta, que é complementada com o Centro Hospitalar do Barlavento Algarvio (Hospital de Portimão).

Verifica-se, assim, a abrangência de todo o território através da localização quer do Centro de Saúde, quer das respetivas extensões nos principais aglomerados urbanos de todas as

freguesias e beneficiando da proximidade geográfica à unidade de saúde hierarquicamente superior no barlavento algarvio.

Figura V.3.23. Equipamentos de saúde



Fonte: Limites administrativos: CAOP, 2016; Cartografia de base: AMAL e DGT, 2013; Equipamentos: CML e RTGeo, 2015.

V.3.2.9. EQUIPAMENTOS DE SAÚDE PÚBLICA

Como equipamentos de saúde pública no município de Lagoa, entender-se-ão os cemitérios e os WC públicos.

No que respeita aos cemitérios existentes no território concelhio, estes localizam-se em Estômbar, Ferragudo, Lagoa e Porches, isto é, um por freguesia (vd. Figura V.3.24).

Relativamente à capacidade destes equipamentos, o cemitério de Estômbar encontra-se lotado estando prevista a construção de um novo cemitério no Parchal, colmatando uma eventual incapacidade de resposta por parte dos restantes cemitérios do concelho, no futuro. Também o cemitério de Lagoa foi, recentemente, alvo de intervenção, apresentando-se em condições de responder à procura.

Todos os cemitérios existentes no município, localizam-se no interior da malha urbana, condicionando, por isso, uma possibilidade de expansão.

Quanto aos WC públicos, regista-se o total de seis (6) no concelho. Distribuindo-se por Carvoeiro, Estômbar, Lagoa, Mexilhoeira e Parchal, onde, à exceção de Estômbar onde existem dois (2) WC públicos, verifica-se a existência de apenas um (1) por localidade.

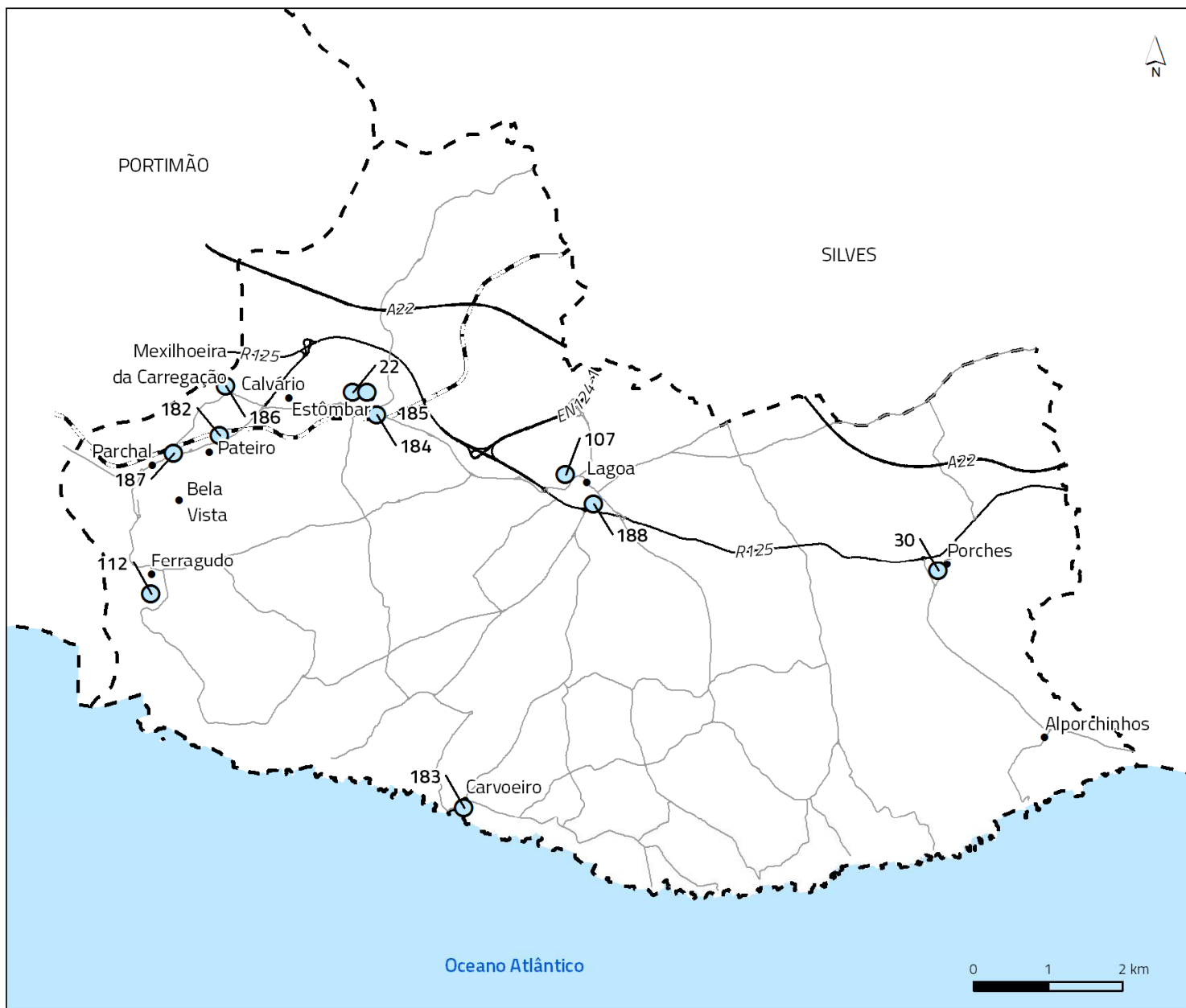


Figura V.3.24. Equipamentos de saúde pública

ID	DESIGNAÇÃO
22	Cemitério de Estombar
30	Cemitério de Porches
107	Cemitério de Lagoa
112	Cemitério de Ferragudo
182	Cemitério do Parchal
183	WC público
184	WC público
185	WC público
186	WC Público
187	WC Público
188	WC Público

Tipologia de equipamentos

● Saúde Pública

Rodovias

— Principais

— Secundárias

- - - Ferrovía

Limites administrativos

- - - Concelho

Toponímia

• Lagoa



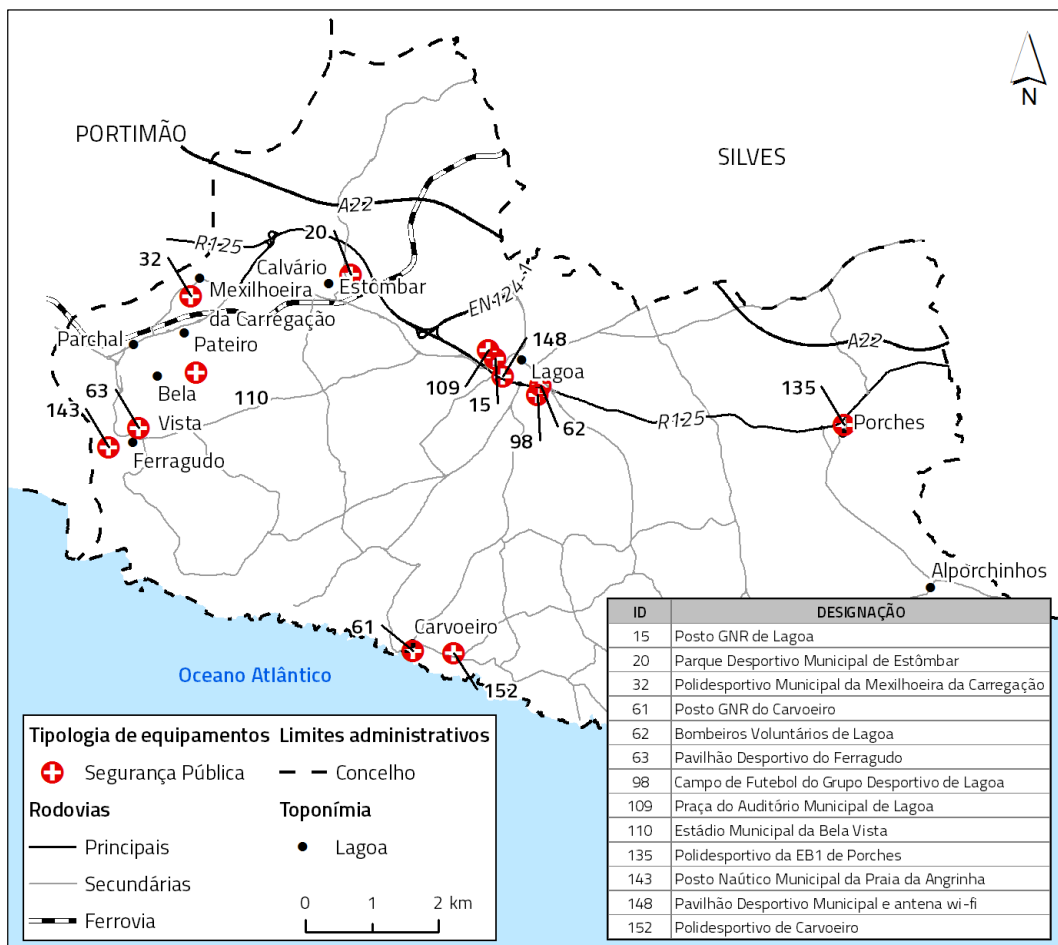
Fontes: Limites administrativos: CAOP, 2016; Cartografia de base: AMAL e DGT, 2013; Equipamentos: CML e RTGeo,

Data: 12-04-2017

V.3.2.10. EQUIPAMENTOS DE SEGURANÇA PÚBLICA

A segurança é um aspeto fundamental para a qualidade de vida da população residente num determinado território, assim como dos seus visitantes. No concelho de Lagoa existem quatro (4) equipamentos desta tipologia, pertencente a três (3) categorias diferentes, a Guarda Nacional Republicana (GNR), Bombeiros e Posto Náutico (ISN); aos quais se juntam nove equipamentos identificados pela Proteção Civil (PMEPCL, 2012) e considerados como zonas de apoio perante a ocorrência de acidentes graves ou catástrofes com danos potenciais elevados (vd. Figura V.3.25).

Figura V.3.25. Equipamentos de segurança pública.



Fonte: Limites administrativos: CAOP, 2016; Cartografia de base: AMAL e DGT, 2013; Equipamentos: CML e RTGeo, 2015.

No município encontram-se instalados dois postos da GNR, ambos na mesma freguesia, o posto territorial de Lagoa, com 36 operacionais, e o posto territorial de Carvoeiro, com 22 operacionais. Encontrando-se, de acordo com a própria entidade (GNR), dotados do efetivo ajustado ao seu regular funcionamento, como prova a descida dos valores relacionados com a criminalidade desde 2009 (vd. capítulo VII.2.5).

De referir que o posto territorial de Carvoeiro apresenta necessidade de intervenção para melhoria das instalações.

No que concerne aos bombeiros, estes são uma corporação voluntária com cerca de três dezenas de operacionais e estão sediados na cidade de Lagoa, sendo o único quartel existente em todo o concelho, encontrando-se este em bom estado de conservação. Nele está instalado o gabinete da Proteção Civil.

Quanto ao posto náutico, este localiza-se em Ferragudo, nomeadamente na praia da Angrinha.

Os restantes equipamentos, essencialmente equipamentos desportivos (e.g. polidesportivos, campos de futebol, pavilhões desportivos e praças públicas), apresentam uma dupla valência funcionando, também, como equipamentos de apoio em situações de emergência, i.e., zonas de concentração local (ZCL) e abrigos temporários. Segundo o PMEPCCL (2012) "*o concelho de Lagoa tem previstas ZCL que correspondem a locais de reunião e acolhimento das pessoas provenientes das zonas sinistradas, as quais coincidem, sempre que possível, com estruturas fixas bem conhecidas como campos de futebol, pavilhões, gimnodesportivos, praças públicas entre outras*" (vd. Quadro V.3.3). Relativamente ao alojamento do pessoal empenhado nas operações de emergência ficará a cargo das entidades a que pertencem. (PMEPCCL, 2012).

Quadro V.3.3. Zonas de concentração local e abrigo temporário no concelho de Lagoa

Designação	Capacidade (n.º de pessoas)	
	Zonas de Concentração local	Abrigo Temporário
Polidesportivo de Carvoeiro	200	-
Campo de Futebol de Estômbar	1500	-
Polidesportivo da Mexilhoeira da Carregação	200	-
Polidesportivo de Ferragudo	200	200
Campo de futebol de lagoa	3000	-
Pavilhão gimnodesportivo de lagoa	300	300
Praça do auditório municipal	1500	-
Estádio da Bela Vista	1500	-
Polidesportivo de Porches	200	-

Fonte: PMEPL (2011).

V.3.2.11. EQUIPAMENTOS DE SEGURANÇA SOCIAL

Na sociedade contemporânea, em que cada vez há menos tempo livre para dedicar à população não ativa (crianças e idosos), os estabelecimentos de apoio social, seja de ocupação de tempos livres, cuidados continuados de saúde ou até mesmo de apoio no fornecimento das refeições são cada vez mais importantes para assegurar o normal funcionamento da população ativa, principalmente, através de equipamentos de apoio à infância, e de equipamentos de apoio à terceira idade.

Este tipo de equipamentos assume ainda o papel de colmatar eventuais situações de pobreza, disfunção, marginalização e/ou exclusão social.

No concelho de Lagoa, existem 9 instituições que prestam serviços integrantes nesta tipologia, distribuídos, geograficamente, de forma heterogénea no concelho. Apresentando uma maior concentração no sector oeste do município, coincidindo com uma maior concentração populacional (*vd.* Figura V.3.26).

De entre os equipamentos de apoio à 3ª idade existentes, o concelho é servido por quatro estruturas residenciais para idosos (ERPI), localizados em Ferragudo (um), Porches (um) e

Lagoa (dois) e apresentam uma capacidade global de 155 lugares. Destes, apenas o de Ferragudo não se verifica com a lotação esgotada, sendo que alberga 21 utentes quando tem uma capacidade máxima de 45 utentes.

Relativamente a equipamentos com a valência de centro de convívio verifica-se apenas um no concelho, localizado nas instalações da Associação Cultural e desportiva da Che Lagoense no Parchal. Encontrando-se atualmente no limite da sua capacidade, que são 50 utentes.

No que concerne à valência de centro de dia, são três os locais onde se verifica este serviço, nomeadamente Ferragudo, Lagoa e Estômbar correspondendo a uma capacidade instalada de 150 lugares. Sendo que apenas metade da capacidade está ocupada.

O serviço de apoio domiciliário é outra valência dos serviços prestados pelas instituições de apoio à população adulta, nomeadamente idosa, no concelho de Lagoa, localizando-se, em particularmente, em Ferragudo, Lagoa, Mexilhoeira da Carregação e Estômbar. No seu conjunto, apresentam capacidade para dar resposta a 155 utentes, sendo que atualmente apoiam cerca de 92 utentes.

Destas quatro instituições, apenas o Centro Popular de Lagoa depara-se com uma situação de lotação esgotada, isto é, dá apoio domiciliário a 25 utentes.

Outra das respostas sociais existentes no concelho integra o atendimento/acompanhamento social, que dá resposta a 47 utentes, correspondendo à capacidade máxima da instituição localizada em Ferragudo.

A Câmara Municipal de Lagoa prevê ainda a abertura de uma cantina social nas instalações do CEFLA, a par da já existente em Estômbar, gerida pela Santa Casa da Misericórdia desta

localidade. Há ainda o projeto de construção de um novo ERPI em Ferragudo (*vd.* Figura V.3.26).

No âmbito da juventude, verificam-se dois centros de atividades de tempos livres (CATL), integrados nas instalações da Associação Cultural e Desportiva Che Lagoense, no Parchal, e no Centro Popular de Lagoa, nesta mesma cidade. Globalmente, disponibilizam uma capacidade de acolher 202 utentes, sendo que se encontram ocupados 194 lugares.

No que respeita ao apoio à **1ª infância (creches)**, existem, igualmente, sete equipamentos no município, localizados em Carvoeiro, Estômbar, Lagoa, Mexilhoeira da Carregação, Parchal e Porches, verificando-se um equipamento desta tipologia nos principais aglomerados urbanos e totalizam 433 lugares.

Destes equipamentos, as creches da Associação Desportiva e Recreativa - Centro Cultural e Social da Quinta de S. Pedro, do Centro de Apoio Social de Carvoeiro e do Centro de Apoio Social de Porches apresentam-se com a capacidade máxima de utentes, respetivamente, 58, 44 e 23 crianças. (*vd.* Quadro V.3.4).

Quadro V.3.4. Instituições de Segurança Social no município de Lagoa

Instituição	Valências	Capacidade	Nº de utentes
Associação Cultural e Desportiva Che Lagoense	Creche	72	61
	Educação pré-escolar	43	42
	CATL	112	104
	Centro de convívio	50	50
Associação Desportiva e Recreativa - Centro Cultural e Social da Quinta de S. Pedro	Creche	58	58
Centro de Apoio a Idosos de Ferragudo	Creche	58	39
	Centro de dia	40	7
	Atendimento/Acompanhamento Social	47	47
	ERPI	45	21
	Serviço de Apoio Domiciliário	40	13
Centro de Apoio Social de Carvoeiro	Creche	44	44
	Educação pré-escolar	25	21
Centro de Apoio Social de Porches	Creche	23	23
	Educação pré-escolar	20	20
	ERPI	13	13
Centro Paroquial de Estômbar	Creche	58	52
	Educação pré-escolar	50	46
Centro Popular de Lagoa	Creche	120	110
	Educação pré-escolar	200	183
	CATL	90	90
	Centro de dia	80	46
	ERPI	77	77
	ERPI	20	20
	Serviço de Apoio Domiciliário	25	25
Santa Casa da Misericórdia de Estômbar	Serviço de Apoio Domiciliário	50	41
	Centro de dia	30	22
Home Companion, Lda - Confort Keeps	Serviço de Apoio Domiciliário	40	13

Fonte: www.cartasocial.pt

É de referir que parte das instituições apresentam dupla valência, pois prestam serviços de apoio à 1ª idade (creches) e à 3ª idade (centros de dia, centros de convívio para idosos, ERPI...). De entre os equipamentos da tipologia de "segurança social" há ainda os que integram simultaneamente a tipologia de "educação" dado disponibilizarem os serviços de jardim-de-infância (educação pré-escolar), trata-se da Associação Cultural e Desportiva Che Lagoense, o Centro de Apoio Social de Carvoeiro, o Centro de Apoio Social de Porches, Centro Paroquial de Estômbar e o Centro Popular de Lagoa (vd. Quadro V.3.4).

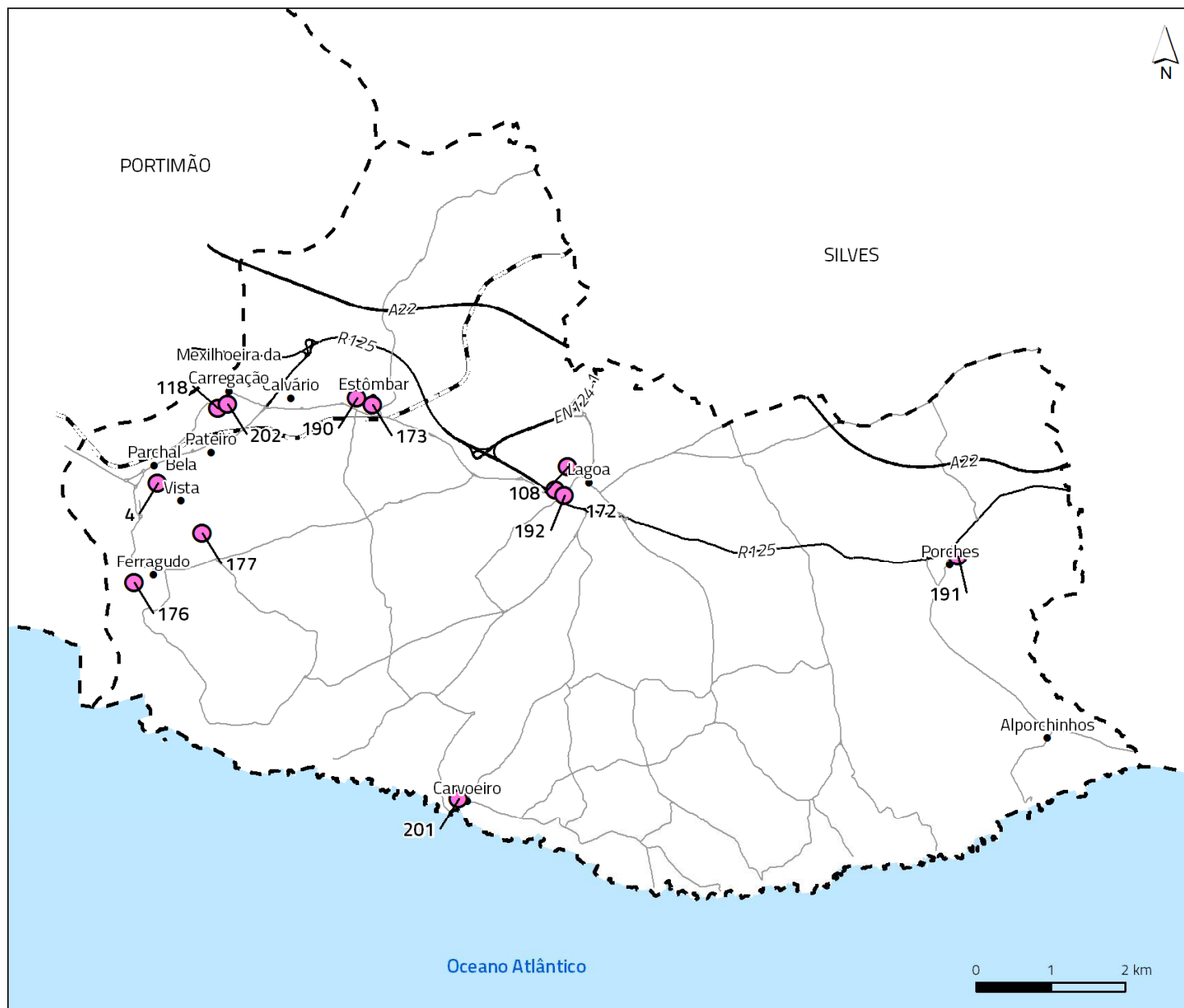


Figura V.3.26. Equipamentos de segurança social

ID	DESIGNAÇÃO
4	ACD Che Lagoense
108	Centro Popular de Lagoa
118	Centro Cultural e Social Qta. São Pedro (ADR)
172	Cuidados continuados
173	Santa Casa da Misericórdia de Estômbar
176	Centro de apoio a idosos de Ferragudo
177	Centro de apoio a idosos de Ferragudo - construção
190	Centro paroquial de Estômbar
191	Centro de Apoio Social de Porches
192	Cantina Social
201	Centro de Apoio Social de Carvoeiro
202	Home Companion - Comfort keeps

Tipologia de equipamentos

● Segurança Social

Rodovias

— Principais

— Secundárias

— Ferrovia

Limites administrativos

- - Concelho

Toponímia

• Lagoa



Fontes: Limites administrativos: CAOP, 2016; Cartografia de base: AMAL e DGT, 2013; Equipamentos: CML e RTGeo,

Data: 12-04-2017

V.3.2.12. EQUIPAMENTO DE TRANSPORTE E COMUNICAÇÕES

Os equipamentos de transporte podem dividir-se em distintos grupos, consoante o modo de transporte a que estão associados, nomeadamente o transporte rodoviário, ferroviário e aéreo. Destes, o concelho de Lagoa apresenta apenas equipamentos associados ao transporte rodoviário, ferroviário e marítimo.

Na cidade de Lagoa é onde se verifica-se a existência de um maior número de equipamentos desta tipologia, cinco, sendo dois relativos ao transporte rodoviário - o terminal rodoviário, a praça de táxis, ambos localizados junto à Estrada Nacional 125 com entrada pela Rua Covas da Areia e o campo de feiras de Lagoa, que assume a valência de parque estacionamento.

Os outros dois (2) equipamentos, correspondem ao posto dos CTT, localizado na Rua Coronel Figueiredo e ao centro de distribuição dos CTT de Lagoa, que sita no Largo Alves Roçada (vd. Figura V.3.27).

Na vila do Parchal encontra-se instalada a estação caminho-de-ferro Ferragudo – Parchal e, correspondendo à margem esquerda do rio Arade, o porto de Portimão.

Em Carvoeiro, localizam-se dois equipamentos de transporte. A praça de táxis - na Estrada do Farol e o posto dos CTT – na Rua do Escondidinho.

Os restantes equipamentos desta tipologia existentes no município localizam-se nas vilas de Estômbar, Ferragudo, Mexilhoeira da Carregação e Porches, apenas um por localidade, respetivamente, estação de caminho-de-ferro de Estômbar, posto dos CTT de Ferragudo, centro náutico da Mexilhoeira da Carregação e o posto dos CTT de Porches. Destes, é de

salientar a realocação dos serviços dos CTT de Porches para o edifício do Centro Cultural D. Dinis de Porches, nomeadamente para as instalações da Junta de Freguesia de Porches.

Relativamente às comunicações, particularmente a cobertura da rede internet/*wi-fi* disponibilizada pelo município, esta limita-se a Lagoa, Carvoeiro, Ferragudo e Parchal (*vd.* Quadro V.3.5), ficando a totalidade da União de Freguesias de Estômbar – Parchal e da Freguesia de Porches sem um ponto público de acesso à internet.

Quadro V.3.5. Locais do município com rede *wi-fi*

Localidade	Local
Carvoeiro	Largo da Praia
Ferragudo	Largo Rainha D. Leonor
Lagoa	Pavilhão Municipal Jacinto Correia Biblioteca Municipal

Fonte: RTGeo, 2015

Destes, destacam-se em Lagoa o pavilhão Municipal Jacinto Correia e a Biblioteca Municipal, que, respetivamente, integram as tipologias de “desporto” e “cultura”.

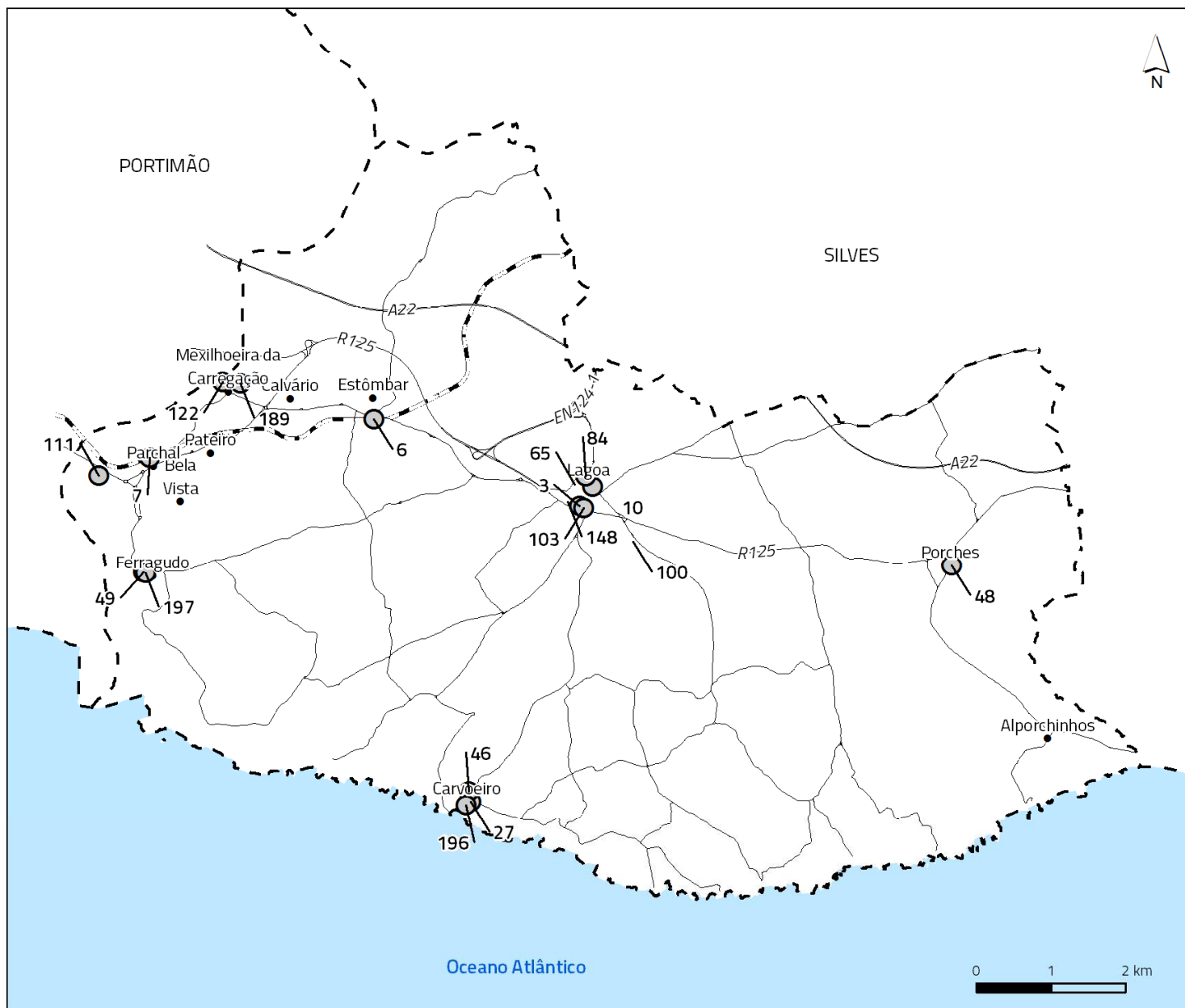


Figura V.3.27. Equipamentos de transportes e comunicação

ID	DESIGNAÇÃO
3	Terminal Rodoviário de Lagoa
6	Estação Caminho de Ferro de Estômbar
7	Estação Caminho de Ferro de Ferragudo - Parchal
10	CTT de Lagoa
27	Praça de Táxis do Carvoeiro
46	CTT do Carvoeiro
48	CTT de Porches
49	CTT do Ferragudo
65	Biblioteca Municipal de Lagoa e antena wi-fi
84	Centro de distribuição dos CTT de Lagoa
100	Campo de Feiras de Lagoa e parq estacionamento
103	Praça de Táxis
111	Porto de Portimão
122	Centro Náutico da Mexilhoeira da Carregação
148	Pavilhão Desportivo Municipal e antena wi-fi
189	Estaleiro de apoio
196	Antena wi-fi
197	Antena wi-fi

Tipologia de equipamentos

● Transportes e Comunicações

— Rodovias

— Ferrovia

Limites administrativos

— Concelho

Toponímia

● Lagoa



Fontes: Limites administrativos: CAOP, 2016; Cartografia de base: AMAL e DGT, 2013; Equipamentos: CML e RTGeo,

Data: 12-04-2017

V.3.2.13. OFERTA DE EQUIPAMENTO. UMA ABORDAGEM GLOBAL

Feita a análise de cada uma das tipologias de equipamentos, cabe agora apresentar uma abordagem global e sistemática à oferta destes, assim como a sua dispersão pelo território municipal.

Pode-se então afirmar que no município de Lagoa a oferta de equipamentos e serviços abrange todas as tipologias, podendo assim responder às necessidades básicas da população.

Quanto à sua dispersão pelo território, verifica-se que é, de grosso modo, nos principais aglomerados urbanos¹ que se concentram os equipamentos e serviços, sendo na cidade de Lagoa, enquanto sede de concelho, que se verifica maior concentração.

Em termos absolutos, destacam-se largamente os equipamentos de desporto (68), em muito devido aos parques infantis (31); por outro lado, as tipologias que registam o menor número de equipamentos são as de segurança pública (4), saúde (6) e comércio (6).

Destes últimos, é de salientar a localização dos quartéis da GNR que se limitam à cidade de Lagoa e à vila de Carvoeiro, totalizando 58 efetivos. No que diz respeito aos equipamentos de saúde, estes correspondem ao Centro de Saúde de Lagoa e às suas extensões. As quais se localizam nas atuais e anteriores sedes de freguesia². Os equipamentos comerciais, à exceção dos Mercados Municipais de Estômbar e Carvoeiro, os restantes concentram-se na cidade de Lagoa. Destaca-se o Mercado de Carvoeiro como sendo o que deve ser alvo de obras de requalificação.

¹ Carvoeiro, Estômbar, Ferragudo, Lagoa, Mexilhoeira da Carregação, Parchal e Porches.

² Carvoeiro e Parchal.

Os equipamentos da responsabilidade/gestão direta da Câmara Municipal como, por exemplo, equipamentos de educação¹ cobrem a totalidade do território, satisfazendo assim as necessidades educativas de base da população. O mesmo acontece com os equipamentos desportivos, dando assim resposta à procura dos mesmos.

No entanto, registam-se algumas lacunas na oferta de serviços como o apoio à 1^a idade (creches). Como referido no ponto V.3.2.11. no município existem apenas sete (7) equipamentos desta tipologia, localizados em Carvoeiro, Estômbar, Ferragudo, Lagoa, Mexilhoeira da Carregação, Parchal e Porches, verificando-se um (1) equipamento desta tipologia por cada localidade. A oferta de internet/*wi-fi* é igualmente limitada, deixando grandes manchas do território sem que tenha acesso gratuito a este serviço, é exemplo disso a freguesia de Porches, onde não se verifica um único ponto de acesso à internet.

V.3.2.14. ASPETOS A RETER PARA O ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DESENVOLVIMENTO

Após caracterização da rede de equipamentos de utilização coletiva existentes no concelho de Lagoa, resulta um conjunto de observações que deverão ser tidas em conta em ordenamento do território, pois a boa qualidade e funcionamento destas redes influenciam diretamente a atratividade e competitividade do território bem como os níveis de coesão social da população.

Assim, como principais conclusões a reter do estudo de caracterização, são de referir os seguintes aspetos:

- Requalificação do mercado municipal de Carvoeiro

¹ De acordo com o Artigo 31º do DL nº 21/2019, de 30 de janeiro, na redação atual conferida pelo DL 56/2020, de 12 de agosto, é da exclusiva responsabilidade do município a construção, requalificação e modernização de edifícios escolares, em execução do planeamento definido pela carta educativa respetiva. Compete ainda aos municípios a aquisição de equipamentos e a realização de intervenções de conservação, manutenção e pequena reparação em estabelecimentos da educação pré-escolar e de ensino básico e secundário, exceto nos edifícios da Parque Escolar, E. P. E (cf. art.º 32.º).

- Requalificação do espaço de exposições na Adegua Cooperativa do Algarve (Lagoa)
- Requalificação das instalações do Sporting Clube Lagoense
- Em resultado do orçamento participativo de 2014/2015 deverá ser implementada a estrutura por forma a criar sombra no jardim do regato em Ferragudo
- Estabelecer a ligação entre o *skate*-parque e o parque infantil existente nas imediações, por forma a originar um parque urbano na cidade de Lagoa
- De entre os equipamentos educativos, a escola secundária ESPAMOL é a que se apresenta mais suscetível a futuras intervenções de melhoramento
- Implementação de equipamentos de recreio e lazer de forma mais dispersa no território
- Promover a requalificação ou construção de um novo quartel da GNR de Carvoeiro
- Ponderar a realocação do centro de distribuição dos CTT para uma área industrial (p. ex.).
- Considerar a expansão da rede de pontos de internet/*wi-fi* gratuitos.
- Considerar o reforço da oferta da rede de transportes públicos, por exemplo, através de carrinhas de 18 lugares.
- Aumentar a rede de apoio à 1ª idade e à infância;

V.3.3. BIBLIOGRAFIA

ARS Algarve, I.P. – Plano de Atividades 2014; Ministério da Saúde; 174pág.

United Nations – Sport as a tool for development and peace: Towards Achieving the United Nations Millennium Development Goals; Report from the UN inter-agency task force on sport for development and peace; 2003; 30 pág.

Direcção-Geral de Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano – Normas para a Programação e Caracterização de Equipamentos Coletivos, Direcção-Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano, Lisboa, 2002.

Rebelo, João; Correia, Leonida; Cristóvão, Artur (2007) - Redes culturais e desenvolvimento local: a experiência da comum; Revista Portuguesa de Estudos Regionais, N°15, p.21-40.

PDM de Lagoa - Plano Diretor Municipal do Concelho de Lagoa; Ed. Câmara Municipal de Lagoa; 1993; 96 pág.

PMEPC - Plano Municipal de Emergência de Proteção Civil de Lagoa. Ed. Câmara Municipal de Lagoa; 2012.

PU de Lagoa – Plano de Urbanização da cidade de Lagoa; Ed. Câmara Municipal de Lagoa; 2007; 56 pág.

LEGISLAÇÃO

Constituição da República Portuguesa

Decreto-Lei n.º 80/2015, na redação atual conferida pelo DL 25/2021, de 29 de março
Decreto-Lei n.º 21/2019, de 30 de janeiro, na redação atual conferida pelo DL 56/2020, de
12 de agosto

Lei n.º 16/2001, de 22 de junho, na redação atual conferida pela Lei n.º 66-B/2012, de 31 de
dezembro

Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro

Lei n.º 95/2019, de 4 de setembro

OUTRAS FONTES

http://www.cm-lagoa.pt/externalPages/mapa_concelho/default.aspx?lang=pt [Consultado
em abril de 2015]

<http://www.cm-lagoa.pt/pt/menu/364/agua.aspx> [Consultado em abril de 2015]

<http://www.cm-lagoa.pt/pt/menu/278/higiene-urbana.aspx> [Consultado em abril de 2015]

<http://www.arsalgarve.min-saude.pt/portal/> [Consultado em abril de 2015]

[http://www.cm-lagoa.pt/pt/noticias/4069/presidente-da-camara-de-lagoa-entregou-
uma-carrinha-para-transporte-de-utentes-a-santa-casa-da-misericordia-de-
est%C3%B4mbar.aspx](http://www.cm-lagoa.pt/pt/noticias/4069/presidente-da-camara-de-lagoa-entregou-uma-carrinha-para-transporte-de-utentes-a-santa-casa-da-misericordia-de-est%C3%B4mbar.aspx) [Consultado em março de 2016]

<http://www.cartasocial.pt/index.php> [Consultado em março de 2016]

V.4. INFRAESTRUTURAS

V.4.1. AS INFRAESTRUTURAS NO PDM

As infraestruturas, enquanto elemento estruturante na ocupação do território através da quantidade e qualidade das mesmas, são de máxima importância para a criação de atratividade, competitividade e desenvolvimento de um dado território.

As infraestruturas quer de escala intermunicipal, quer municipal são resultantes das necessidades das populações e das políticas de investimento por parte dos órgãos locais, apresentando um carácter dinâmico em termos temporais.

É, por isso, estabelecido no Decreto-Lei nº 80/2015, de 14 de maio¹, artigo 21º, ponto 1 a necessidade da sua análise em sede de PDM referindo que “as redes de infraestruturas e equipamentos de nível fundamental que promovem a qualidade de vida, apoiam a atividade económica e asseguram a otimização do acesso à cultura, à educação e à formação, à justiça, à saúde, à segurança social, ao desporto e ao lazer são identificadas nos instrumentos de gestão territorial”. Cabendo ao PDM, conforme o disposto no ponto 1, alínea a), artigo 96º do decreto-lei supracitado, a definição de um modelo de organização municipal do território, estabelecendo designadamente, “as redes urbana, viária, de transportes (...) os sistemas de telecomunicações, de abastecimento de energia, de captação, de tratamento e abastecimento de água, de drenagem e tratamento de efluentes e de recolha, depósito e tratamento de resíduos”.

Assim, em resposta a esta disposição que é desenvolvido o capítulo relativo às infraestruturas no concelho de Lagoa, através da:

¹ Na redação atual conferida pelo DL 25/2021, de 29 março.

- Identificação e análise da distribuição das infraestruturas existentes e dos elementos que as constituem;
- Avaliação do seu desempenho, nomeadamente através da identificação dos estrangulamentos e potencialidades que apresentam (intrínsecos ou externos).
- Desta abordagem será possível elaborar um diagnóstico prévio da situação e, simultaneamente lançar propostas a equacionar em sede de ordenamento.

V.4.2. AS INFRAESTRUTURAS TERRESTRES DE TRANSPORTE

V.4.2.1. REDE VIÁRIA. ASPETOS FUNDAMENTAIS

Sendo a mobilidade um dos principais fatores de desenvolvimento socioeconómico de um território são determinantes a fluidez das suas acessibilidades e a forma de explorar intercâmbios com o exterior.

Assim, torna-se importante efetuar uma avaliação das diferentes infraestruturas viárias existentes no município de Lagoa, ou que de algum modo sirvam este concelho. Uma boa rede viária, para além de corresponder às necessidades atuais, apresenta uma boa perspetiva de futuro, constituindo-se como um dos principais vetores de desenvolvimentos, conjugando a mobilidade de pessoas e bens, com a racionalidade dos recursos e a modernização e fluidez.

O Plano Rodoviário Nacional (PRN2000)¹, aprovado pelo Decreto-Lei nº 222/98², define a rede rodoviária nacional e determina a classificação dos tipos de estradas e a sua hierarquia.

¹ Que substituiu o anterior Plano Rodoviário Nacional (PRN85).

² Com as alterações introduzidas pela Lei nº 98/99 de 26 de julho, pela Declaração de retificação nº 19-D/98 e pelo Decreto-Lei nº 182/2003, de 16 de agosto.

O PRN2000 chama a si todas as vias que desempenham funções de interesse nacional ou internacional, sendo integradas na rede nacional fundamental e na rede nacional complementar, ficando as restantes a cargo das autarquias.

A Rede Fundamental, constituída pelos itinerários principais (IP), "são as vias de comunicação de maior interesse nacional, que servem de ase de apoio a toda a rede rodoviária nacional, e asseguram a ligação entre os centros urbanos com influência supra distrital e destes com os principais portos, aeroportos e fronteiras".

A Rede Complementar é constituída pelos itinerários complementares (IC) e pelas estradas nacionais (EN), integra "as vias que, no contexto do pano rodoviário nacional, estabelecem as ligações de maior interesse regional, bem como as principais vias envolventes e de acesso às áreas metropolitanas de Lisboa e Porto".

O PRN2000 estabelece ainda a Rede Nacional de Auto Estradas, constituída por estradas com características de autoestrada (anteriores IC ou IP) e que se sobrepõe à Rede Fundamental e à Rede Complementar; e a categoria de Estradas Regionais, estas são de "interesse supramunicipal e complementar à rede rodoviária nacional", assumindo as seguintes funções:

- Desenvolvimento e serventia das zonas fronteiriças, costeiras e outras de interesse turístico;
- Ligação entre agrupamentos de concelhos constituindo unidades territoriais;
- Continuidade de estradas regionais nas mesmas condições de circulação e segurança.

Este diploma declara ainda que as estradas não incluídas no PRN (caminhos e arruamentos) integram as Redes Municipais, sendo regulamentas por diploma próprio, e tuteladas pelas autarquias. Poderão também ser integradas nesta rede as estradas nacionais desclassificadas.

V.4.2.2. A REDE VIÁRIA DO CONCELHO DE LAGOA

A caracterização da rede viária do concelho de Lagoa, nas suas relações e ligações a diversas escalas (país, região e concelho) permitirá perceber a sua extensão, densidade, estado de conservação, áreas servidas e hierarquia.

A rede viária que serve o município é composta por dois troços do itinerário complementar (IC4), convertidos em autoestrada (A22), estrada nacional (EN 124-1), estrada nacional desclassificada sob jurisdição da IP (antiga EN 125), estrada regional (ER 125), estradas municipais (EM) e caminhos municipais (CM) (*vd.* Figura V.4.1). Na sua totalidade, esta rede tem cerca de 895 km de extensão.

As vias correspondentes a arruamentos e caminhos (vias não classificadas) representam cerca de 83,5% do total das infraestruturas viárias do município (*vd.* Quadro V.4.1). Nas vias classificadas, destacam-se os Caminhos Municipais e as Estradas Municipais. Já a Autoestrada (A22), que atravessa o município em dois troços, é a menos representativa,

	Extensão (km)	%
Caminho Municipal	63,4	7,1
Estrada Municipal	43,7	4,9
Estrada Regional	17,3	1,9
Estrada Nacional	5,3	0,6
Autoestrada	18	2,0
Total de vias classificadas	147,7	16,5
Arruamentos	242,7	27,1
Caminho	503	56,2
Estrada Nacional (desclassif.)	0,9	0,1
Total de vias não classificadas	746,6	83,5
Total da rede viária municipal	894,3	100,0

correspondendo a 1,9% da rede viária do município.

Fonte: RTGeo, 2015

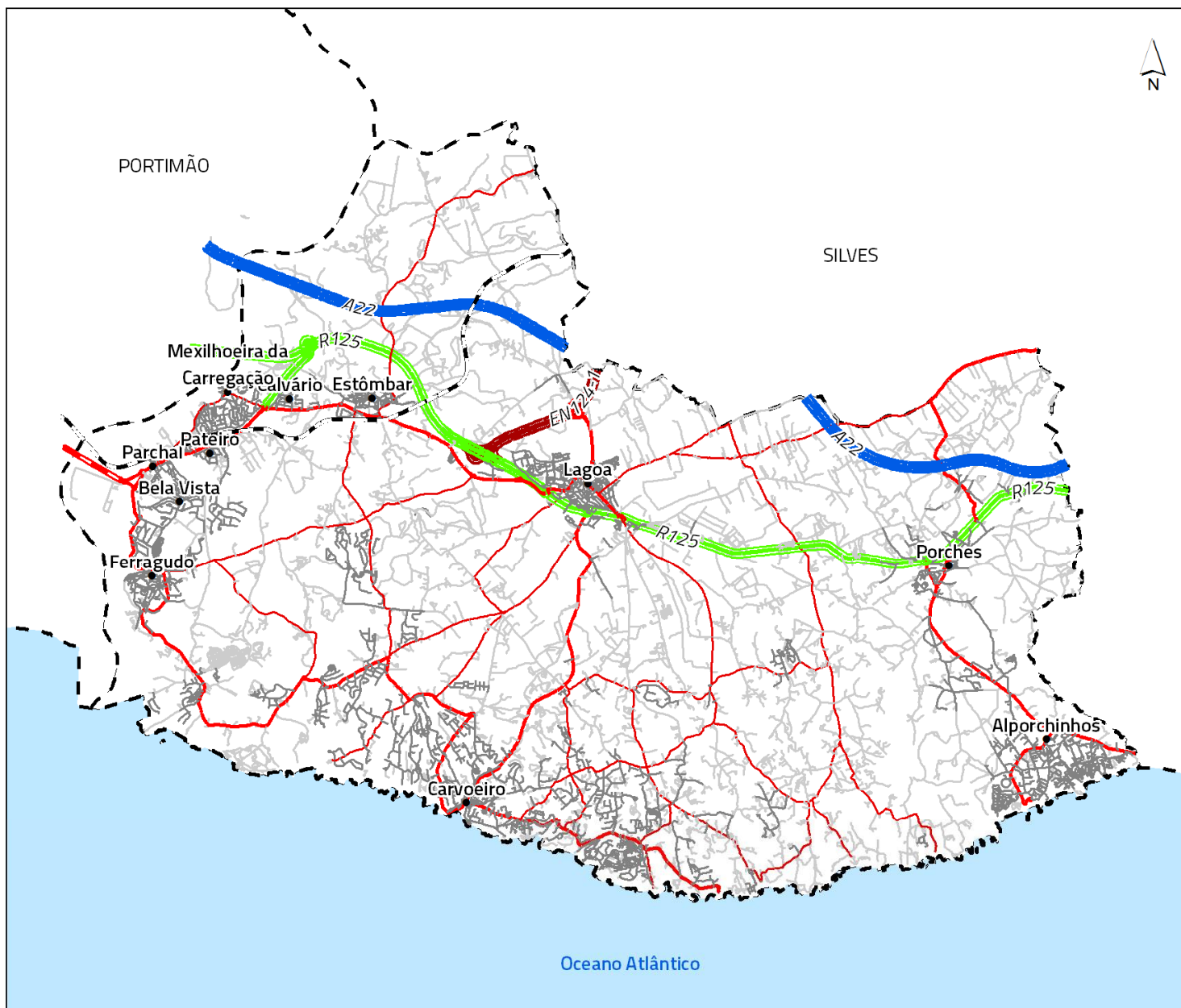












Figura V.4.1. Rede viária municipal

Classificação

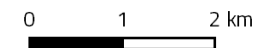
-  Itinerário complementar
-  Estrada regional
-  Estrada nacional
-  Estrada nacional (desclassificada)
-  Estrada municipal
-  Caminho municipal
-  Caminho
-  Arruamentos
-  Ferrovia

Limites administrativos

-  Concelho

Toponímia

-  Lagoa



Fontes: Limites administrativos: CAOP, 2016; Cartografia de base: AMAL e DGT, 2013; Classificação da rede viária: Infraestruturas de Portugal, 2015.

No que respeita ao estado de conservação das rodovias classificadas (vd. Quadro V.4.2), poder-se-á dizer que cerca de 75% da rede municipal, o que representa 108,1 km, apresenta um bom estado conservação, enquanto apenas 5,4% da rede viária municipal apresenta-se em considerável estado de degradação, correspondendo este valor, na sua totalidade, a caminhos municipais, nomeadamente aos CM 1154, CM 1155 e CM 1269. As vias em mau estado de conservação representam, assim, 12,2% de toda a rede de caminhos municipais, isto é, 7,8 km.

Quadro V.4.2. Estado de conservação das vias

%	CM	EM	ER	EN	EN (desclassif.)	AE	TOTAL (concelho)
Bom	56,8	86,2	100,0	100,0	100,0	100,0	77,5
Razoável	30,9	13,8	0,0	0,0	0,0	0,0	17,2
Mau	12,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	5,3

Fonte: RTGeo, 2015

As vias têm como objetivo ligar entre si as peças do território, adquirindo vários significados e funções de acordo com as suas características geométricas, atividade marginal, movimento de pessoas e sinalética.

Uma das funções é a de "circulação" que, de acordo com SECO *et al.* (2008), está associada ao período intermédio das viagens motorizadas, que decorre desde as proximidades do ponto de partida até às proximidades do ponto de chegada, onde o nível de serviço oferecido depende da garantia de condições fluidas, rápidas e seguras de deslocação, providenciadas por eixos viários com capacidade suficiente.

Os mesmos autores referem também a função de "acesso" aos espaços urbanos adjacentes ou aos espaços de estacionamento na via por parte de veículos motorizados, que ocorre quer no início, quer no final das viagens, e onde a qualidade de serviço oferecida se mede, nomeadamente, pelas condições oferecidas para uma circulação segura em marcha reduzida

e para a execução das manobras de acesso aos espaços adjacentes ou aos lugares de estacionamento.

Por fim, surgem ainda as funções ligadas às deslocações não motorizadas e as funções de vivência urbana, ganhando aqui particular importância as ruas, largos e praças, como locais de comunicação e de comércio e como palco de acontecimentos sociais, culturais e políticos.

Desta forma, é fundamental a definição de uma hierarquia das vias (*vd.* Figura V.4.2), que permita a identificação de trajetos e percursos. Posto isto, é apresentada uma hierarquia estruturada em três níveis:

- Vias Estruturantes - representam a classe mais exclusivamente virada para o serviço das deslocações de média e longa dimensão de ligação entre as zonas urbanas que representam os mais importantes polos de geração e atração de tráfego, estando a função de acesso reduzida a uma expressão mínima (SECO, *et. al.*, 2008), isto é, estabelecem a ligação entre as sedes de concelho e entre as freguesias deste concelho. É permitida a circulação de automóveis pesados, ligeiros de mercadorias, mistos, ligeiros e motociclos.
- Vias Distribuidoras - constituem as principais entradas e saídas dos aglomerados urbanos na sua ligação com os aglomerados envolventes, assumindo um papel estruturante à escala do concelho. Tratam-se, portanto, de vias que estabelecem a ligação entre a estrutura viária principal e as vias locais e têm por si só uma componente significativa na ligação entre os diferentes aglomerados, garantindo o acesso direto às propriedades confinantes. Destinam-se essencialmente à circulação de automóveis ligeiros de mercadorias, mistos, ligeiros e motociclos, sendo, no entanto, permitida a circulação de veículos pesados;

- Vias de Acesso - incluem todos os caminhos não classificados bem como os arruamentos cujas funções principais são a mobilidade e a acessibilidade. Nos arruamentos, evidencia-se ainda a função de vivência social, associada ao convívio que as suas características permitem e proporcionam, enquanto lugar de passagem e de encontro de pessoas. Destinam-se essencialmente à circulação de automóveis ligeiros de mercadorias, mistos, ligeiros, motociclos e veículos agrícolas.

Esta estruturação da rede viária em três níveis traduz a hierarquia das vias proposta para este concelho (Quadro V.4.3 e Figura V.4.2), a qual, devido às diferenças de escala, é distinta da estabelecida no PRN 2000.

Quadro V.4.3. Hierarquia da rede viária

PDM Lagoa
Vias Estruturantes
IC4/A22, EN 124-1, ER 125, ex-EN 125 (troço Lagoa-Parchal), antiga EN 125 (troço desclassificado sob jurisdição da IP)
Vias Distribuidoras
EM 124-1, EM 529-1, EM 530, EM 530-1, CM 1154, CM 1155, CM 1156, CM 1269, CM 1270, CM 1271, CM 1272, CM 1273, CM 1274, CM 1275, CM 1276
Vias de Acesso local
Outros caminhos não classificados e arruamentos

Fonte: RTGeo, 2015



Figura V.4.2. Hierarquia da rede viária

Hierarquia

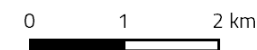
- ▬▬▬ Vias estruturantes
- ▬▬▬ Vias distribuidoras
- ▬▬▬ Vias de acesso

Limites administrativos

- - - Concelho

Toponímia

- Lagoa



Fontes: Limites administrativos: CAOP, 2016; Cartografia de base: AMAL e DGT, 2013; Classificação da rede viária: Infraestruturas de Portugal, 2015.

VIAS ESTRUTURANTES

No concelho de Lagoa definiram-se cinco (5) eixos como estruturantes (*vd.* Quadro V.4.3), destes, apenas o IC4/A22 e a EN 124-1 integram a Rede Nacional Complementar (*vd.* Figura V.4.2).

Os eixos correspondentes ao IC4/ A22 e ER125 apresentam uma orientação geral oeste-este, estabelecendo a ligação supraconcelhia Lagos – Vila Real de Santo António, que, por sua vez, liga com Espanha. O primeiro, interseta o concelho no limite norte em dois troços, já o segundo atravessa o concelho, sensivelmente a meio, intercetando a cidade de Lagoa e liga as sedes dos concelhos das extremidades da região.

O segmento correspondente à EN 124-1 apresenta uma orientação geral norte-sul, estabelecendo a ligação interconcelhia Silves - Lagoa e, por conseguinte, a ligação entre a A22 e a R125 a oeste da cidade de Lagoa.

Não menos importante é o troço correspondente à “ex-EN 125”, o qual estabelece a ligação Lagoa – Estômbar - Parchal, que em conjunto com o troço designado por “antiga EN 125”, pertencente às Estradas Nacionais Desclassificadas sob a jurisdição da IP, correspondente à antiga ponte sobre o Rio Arade, estabelece a ligação à cidade de Portimão.

Considerando o aumento do parque automóvel e, conseqüentemente, o crescente fluxo de tráfego na ER 125, deve-se ter em linha de conta o atravessamento de aglomerados de maior densidade populacional por uma via com estas características, nomeadamente a ER 125 na cidade de Lagoa. Este cenário acarreta problemas relacionados com a segurança rodoviária, o ruído e o ambiente urbano, os quais deverão ser observados em sede de planeamento à escala municipal.

Com efeito, deverá ser equacionada a possibilidade de construção de uma variante da ER 125, circular às vilas, para que o trânsito de atravessamento seja deslocado para fora dos aglomerados urbanos ou/e desclassificação deste troço para o domínio municipal.

Este reperfilamento físico e funcional, permitirá uma redistribuição do tráfego interno da cidade, com eventual lugar à criação de vias de circulação mais largas, de sentido único e, a consequente alteração dos sentidos de trânsito, com ganhos em termos de acessibilidade e de segurança rodoviária, facilitando ainda as funções sociais que a rede viária desempenha.

VIAS DE DISTRIBUIÇÃO

Foram definidas como vias distribuidoras as estradas municipais (EM) e os caminhos municipais (CM) (*vd.* Figura V.4.2), o que se traduz, respetivamente, nas EM 124-1, EM 529-1, EM 530, EM 530-1 e nos CM 1154, CM 1155, CM 1156, CM 1269, CM 1270, CM 1271, CM 1272, CM 1273, CM 1274, CM 1275, CM 1276, representando 10% da rede viária concelhia (*vd.* Quadro V.4.1).

Destas, as estradas municipais apresentam uma distribuição, de grosso modo, ao longo dos limites sul e leste do município. Isto é, a EM 530 faz a ligação entre o Parchal e o lugar de Alfanzina, passando pelas principais localidades mais junto à linha de costa, como Ferragudo e Carvoeiro. Voltando a surgir mais a leste junto a Vila Lara e a conectar-se com a EM 530-1. Esta, por sua vez, apresenta-se com uma orientação norte-sul estabelecendo a ligação entre a ER 125, a norte, e Armação de Pêra, a sul.

A EM 529-1 constitui a ligação entre a ER 125 (a este de Porches) e o limite norte do município, acompanhando-o para leste.

Por fim, a estrada que estabelece a ligação entre a cidade de Lagoa e a vila de Carvoeiro, denominada no plano como EM 124-1, dado nunca ter sido classificada, embora seja frequentemente representada como estrada nacional.

Como complemento às vias supracitadas, os CM assumem-se como importantes vias recetoras do tráfego local, garantindo as ligações entre os aglomerados envolventes e a rede de vias distribuidoras principais.

VIAS DE ACESSO

As vias classificadas como arruamentos e caminhos integram o nível hierárquico mais baixo, contudo, este nível é o predominante na rede viária municipal, contribuindo com cerca de 84% para a distribuição espacial desta, como se pode observar na Figura V.4.2.

As vias de acesso caracterizam-se quer pela função de ligação entre as vias de distribuição, ou os arruamentos, e as propriedades através de caminhos, quer pela disposição à atividades socioeconómicas dos arruamentos.

De acordo com SECO *et. al.* (2008), estas vias devem ser dimensionadas e geridas de modo a garantir bons níveis de segurança e conforto particularmente para os peões, definindo o peão como elemento principal, e condições mínimas de fluidez do tráfego através de velocidades muito moderadas, possivelmente limitadas a 20/30km/h.

V.4.2.3. VOLUME DE TRÁFEGO

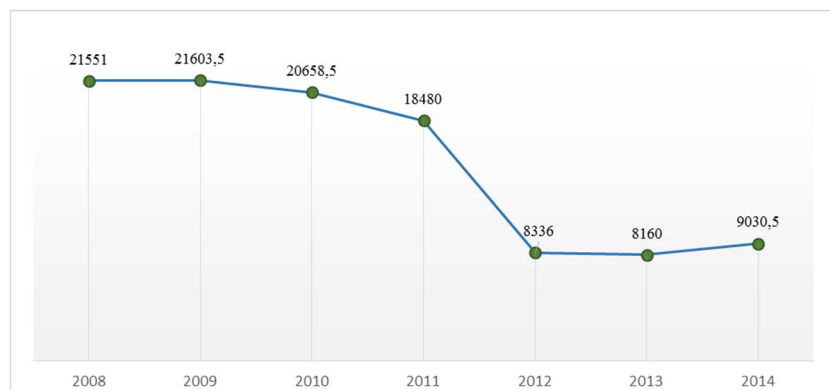
A análise ao volume de tráfego¹ restringe-se às vias estruturantes classificadas como A22 e ER125. A primeira é analisada numa janela temporal de 7 anos (2008-2014), a segunda por

¹ Tráfego médio diário anual.

um período de 5 anos (2010-2014), considerando que os valores referentes aos primeiros 2 anos da ER125 consistem em valores aproximados.

No troço Portimão-Alcantarilha da A22 (Via do Infante) denota-se um ligeiro decréscimo no volume automóvel a partir do ano 2010, acentuando-se de forma vincada em 2012 com prolongamento, embora ligeiro, para 2013 e um ténue aumento de tráfego em 2014 (*vd.* Figura V.4.3).

Figura V.4.3. Volume médio de tráfego na A22 (Portimão - Alcantarilha)

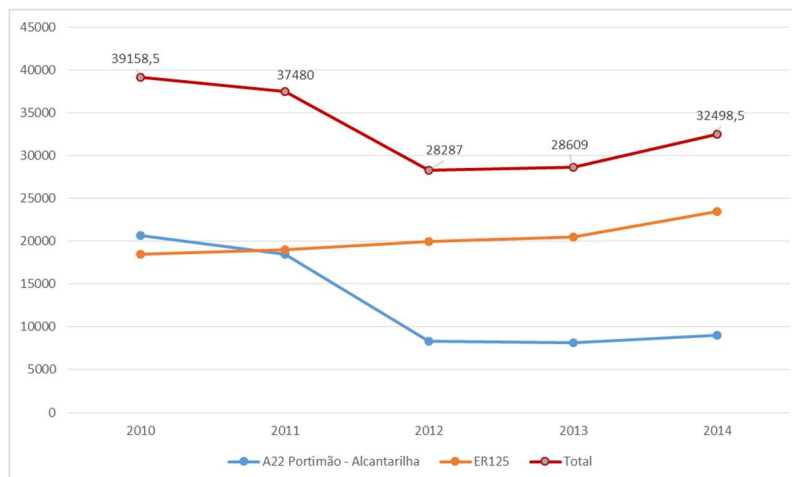


Fonte: Adaptado de IMT, 2010-2014

Esta evolução poderá ser resultado do acentuar da crise económica, reduzindo na generalidade o tráfego automóvel e da introdução de portagens em 2010 que mais tarde passaram a ser de pagamento obrigatório, para aqueles que numa fase inicial não o seria. O que terá resultado numa “fuga” de automobilistas desta via para a ER125.

O ligeiro aumento registado no ano de 2014 poderá prender-se com a recuperação económica dado ao aumento de tráfego no conjunto das duas vias (*vd.* Figura V.4.4) e à fuga de automobilistas da ER125, dada a sua saturação.

Figura V.4.4. Tráfego por via e total



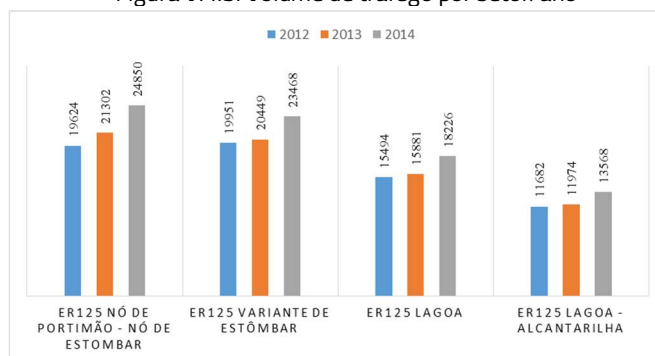
Fonte: Adaptado de IMT, 2010-2014; CCDR Alg, 2013

Embora o tráfego global na ER125, entre Portimão e Alcantarilha, tenha registado um ligeiro aumento no período 2010-2014 (*vd.* Figura V.4.4), numa análise mais fina do tráfego neste troço desta via durante o triénio 2012-2014 por setores (*vd.* Figura V.4.5), é possível concluir que, de forma geral, à exceção do ano 2012 em que o pico do tráfego se registou no setor da variante de Estômbar, enquanto nos restantes anos o maior volume é registado entre os nós de Portimão e Estômbar.

A diferença de tráfego entre a variante de Estômbar e o troço que atravessa a cidade de Lagoa, cifra-se em torno dos 5000 carros. Esta variação poderá ser justificada pela circulação que se faz entre a EN 124-1 e o troço da variante (*vd.* Figura V.4.5).

Por sua vez, o volume registado no interior da cidade é superior ao troço seguinte (até Alcantarilha) em cerca de 4500 carros, mostrando o volume que se distribui pelas vias que ramificam a partir da ER125 no interior da cidade (*vd.* Figura V.4.5).

Figura V.4.5. Volume de tráfego por setor/ano



Fonte: Adaptado de IMT, 2010-2014

V.4.2.4. REDE FERROVIÁRIA

O município de Lagoa é servido pela linha ferroviária do Algarve, que estabelece a ligação entre Lagos e Vila Real de Santo António. Sendo que o município localiza-se no troço Tunes-Lagos, definido na hierarquia ferroviária nacional, como rede complementar (vd. Figura V.4.6).

Contudo, está prevista a eletrificação do troço Tunes-Lagos a fim de permitir a utilização de tração elétrica pelos serviços regionais e assim potenciar a redução dos tempos de viagem.

A ferrovia atravessa o município apenas na União de Freguesias de Estômbar e Parchal, apresentando uma extensão de 8,5 km e de orientação geral nordeste-sudoeste (vd. Figura V.4.7). Localizando-se neste troço a estação de Estômbar e o apeadeiro Ferragudo-Parchal, ambas implementadas nas zonas limítrofes das respetivas áreas urbanas. Instalações essas que se localizam, respetivamente, ao PK¹ 325,186 e 328,329.

O troço da linha férrea que intercepta o município apresenta-se de linha única, sendo exceção o correspondente à estação e ao apeadeiro.

¹ Abreviatura de ponto quilométrico. Numa determinada linha férrea, uma das formas de referenciar uma dada ocorrência ou instalação, é através do ponto quilométrico. Tem início na estação de Campolide, Lisboa.

Ao contrário do troço Faro-Tunes que é classificado como rede principal, na rede nacional ferroviária, e, portanto, já eletrificada, permitindo assim a circulação dos serviços intercity e alfa-pendulares que estabelecem a ligação com Lisboa. O troço que serve o município de Lagoa (Tunes-Lagos) não apresenta tais características sendo servido apenas pelo serviço regional.

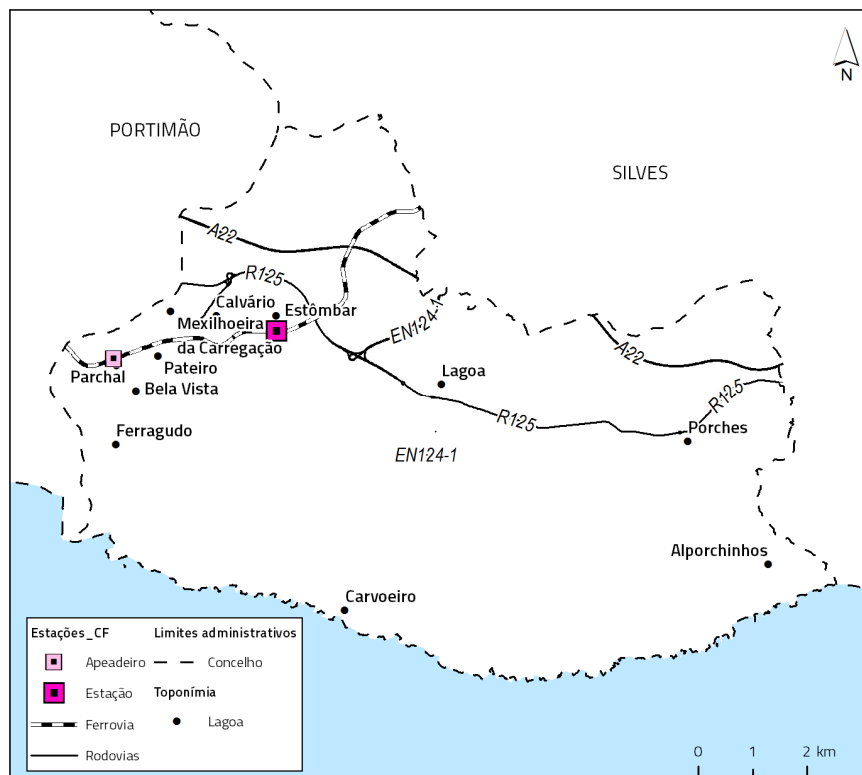
Contudo, está prevista a eletrificação do troço Tunes-Lagos a fim de permitir a utilização de tração elétrica pelos serviços regionais e assim potenciar a redução dos tempos de viagem.

Figura V.4.6. Rede nacional ferroviária



Fonte: REFER, 2012

Figura V.4.7. Troço ferroviário no concelho



Fonte: Limites administrativos: CAOP, 2016; Cartografia de base: AMAL e DGT, 2013; Equipamentos: CML e RTGeo, 2015.

V.4.3. REDE DE ABASTECIMENTO DE ÁGUA

V.4.3.1. O SISTEMA DE ABASTECIMENTO

A infraestrutura de abastecimento de água existente no concelho é constituída por uma rede de condutas com cerca de 353 km de extensão que integra as adutoras e de distribuição, oito captações subterrâneas e dois de reservatórios - ponto de entrega (Alporchinhos e Torrinha (concelho de Silves)), estando prevista a instalação de um ponto de entrega nas Sesmarias; 20 estações elevatórias (EE) 18 reservatórios, quatro dos quais contêm instalações de tratamento (Torrinha, Cerca da Lapa, Bela Vista e Estômbar) e uma Estação de Tratamento de Águas (ETA), localizada no concelho de Silves (Alcantarilha) (vd. Figura V.4.8).

Relativamente ao sistema de **abastecimento em alta**, no município de Lagoa, totaliza cerca de 8km de condutas adutoras que transportam a água desde a ETA ou captações subterrâneas até aos reservatórios. Esta rede é composta pelo ramal de Alporchinhos que conta com 2,3 km de extensão, em território lagoense, com tubagem de 300mm diâmetro em Ferro Fundido Dúctil.

Encontra-se instalada no extremo No do concelho, com uma orientação, *grosso modo*, E-O e extensão aproximada de 3000 m, a Condução Adutora Ocidental Intermédia, dos quais 665 m são constituídos em Betão Armado Pré-esforçado e os restantes 2335 m em Aço, apresentando um diâmetro de 1000 mm em toda a sua extensão concelhia. Prevê-se ainda a construção de uma a duas células de 3000 m³ nas Sesmarias, a fim de substituir as existentes.

A água fornecida pela Águas do Algarve ao município de Lagoa é proveniente da barragem de Odelouca e dos sistemas de captação de Benaciate e Vale da Vila, localizados no Aquífero Querença-Silves, passando, pela já referida, ETA de Alcantarilha, situada no sítio do Malhão, antes de chegar ao ponto de entrega.

No que respeita à rede de **distribuição em baixa**, esta é composta por condutas que estabelecem o transporte da água entre os reservatórios e os ramais prediais e são constituídas, na sua maioria, em PVC (ca. 222 km), mas também em Fibrocimento (ca. 100 km) e Ferro Fundido (ca. 2,3 km). Porém, existem 28km de condutas das quais não se tem informação relativa ao material e 21,5km que se encontram projetadas/em construção na área da Caramujeira.

Posto isto, poderá concluir-se que a rede de distribuição municipal, atendendo ao material utilizado é, na sua maioria, recente (68,5%) o que minimiza a sua predisposição para perdas localizadas, porém poderão ocorrer dado o material de que são constituídos os restantes 31% da rede de condutas em baixa (fibrocimento).

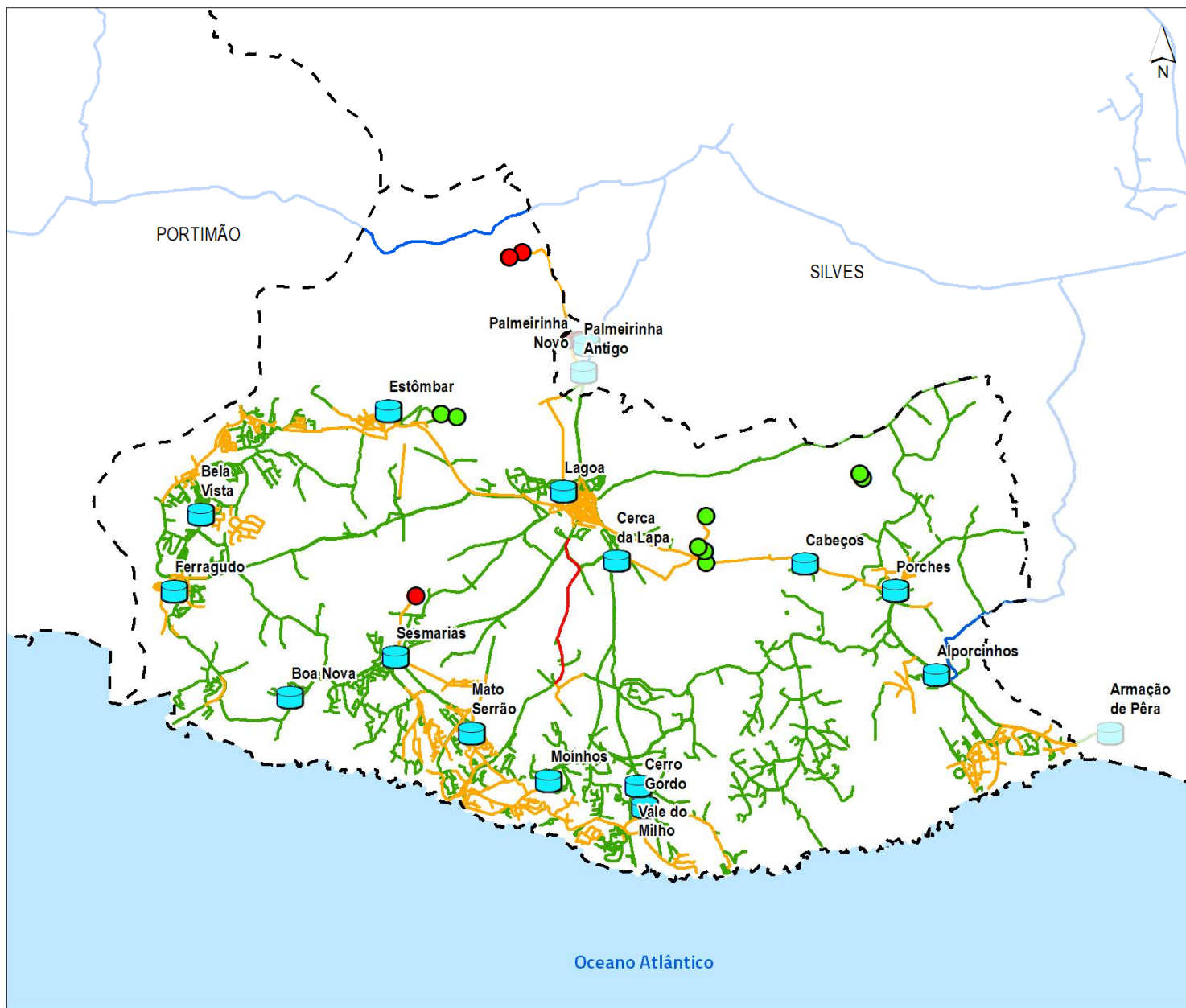



Figura V.4.8. Áreas de serviço de abastecimento

Reservatório

 Em serviço

Captação

 Em serviço

 Desativada

Condutas da rede de adução

 Em serviço


Condutas da rede de distribuição

 Ferro fundido

 Fibrocimento

 PVC

Limites administrativos

 Concelho

0 1 2 km



Fontes: Limites administrativos: CAOP, 2016; Cartografia de base: AMAL e DGT, 2013; Rede de distribuição: CML, 2015; Rede de adução: AdA, 2015.

Data: 16/10/2018

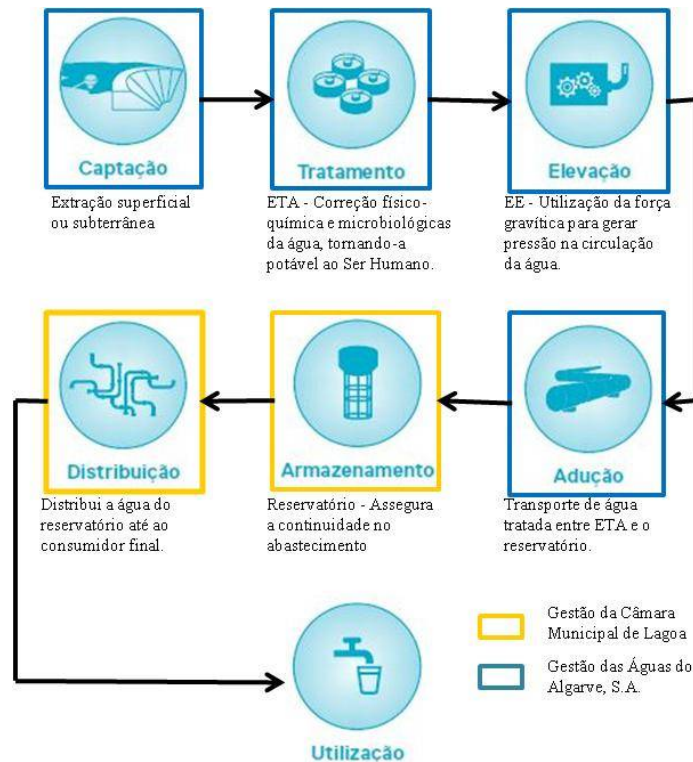
V.4.3.2. GESTÃO DO ABASTECIMENTO DE ÁGUA

A gestão do abastecimento de água no município de Lagoa é realizada de forma partilhada entre a empresa Águas do Algarve, S.A. e o Município de Lagoa (vd. Figura V.4.9). Cabe à primeira a gestão da rede em alta, o que corresponde ao sistema a montante dos reservatórios, estabelecendo a ligação entre estes e os locais de captação. A gestão da rede em baixa está a cargo da autarquia, garantido assim o transporte da água em todo o sistema de distribuição, isto é, entre o reservatório e o consumidor final.

A água consumida no concelho e transportada pela rede, quer em alta, quer em baixa, provém na sua grande maioria de captação superficial, tendo como ponto de origem a albufeira de Odelouca – localizada no concelho de Monchique. Posteriormente, esta é transportada para a ETA de Alcantarilha. Sendo de seguida encaminhada, através de condutas adutoras, até ao reservatório da Torrinha - Palmeirinha, no concelho de Silves, que abastece os reservatórios de Estômbar, Cerca da Lapa e Bela Vista, a partir dos quais é distribuída a água para a quase totalidade do concelho, com exceção do setor sul/sudeste da Freguesia de Porches que é abastecida pelo reservatório de Alporchinhos.

A água proveniente de captações subterrâneas existentes no território concelhio é, exclusivamente, da responsabilidade da autarquia que é uma reserva estratégica. Esta é alvo apenas de um processo de desinfeção através da adição de cloro efetuado nas instalações de tratamento localizadas nos reservatórios da Torrinha, Cerca da Lapa, Bela Vista e Estômbar.

Figura V.4.9. Sistema de abastecimento hídrico e respetivas entidades gestoras



Fonte: Adaptado de ERSAR, 2013.

V.4.3.3. QUALIDADE DA ÁGUA DE ABASTECIMENTO

Por forma a adaptar as diretivas europeias e, conseqüentemente, o enquadramento legal interno de cada Estado Membro ao constante progresso científico e tecnológico, a União Europeia emitiu, a fim de substituir a Diretiva n.º 80/778/CEE, do Conselho, de 15 de julho, a Diretiva Comunitária n.º 98/83/CE, do Conselho, de 3 de novembro, transposta para o direito interno através do DL 243/2001, de 5 de setembro¹. Este diploma vem regular a qualidade da água destinada ao consumo humano e tem como objetivo “proteger a saúde humana dos efeitos nocivos resultantes de qualquer contaminação da água destinada ao consumo humano, assegurando a sua salubridade e limpeza”. Para isso, foram estabelecidas normas,

¹ Entretanto revisto pelo Decreto-Lei n.º 306/2007, de 27 de agosto e revisto pelo Decreto-Lei n.º 92/2010, de 26 de julho (artigo 35º)

critérios e objetivos de qualidade da água, apresentados, na sua essência, no DL n° 236/98, de 1 de agosto, tendo sofrido posteriores alterações.

Na distribuição em baixa, o controlo da qualidade da água no Município de Lagoa é da responsabilidade da autarquia enquanto entidade gestora do sistema público de abastecimento, seguindo assim o disposto no DL n° 306/2007, de 27 de agosto, artigo 8°, ponto 2. Para tal, a entidade gestora – o Município – submete à Entidade Reguladora dos Serviços de Águas e Resíduos (ERSAR) os resultados das análises de rotina e de inspeção para posterior aprovação. Assim, com base nos resultados publicados pela ERSAR¹ para o período entre 2009 e 2013 é possível concluir o seguinte:

- Reduzido número de situações de incumprimento;
- Durante esta série temporal, o número de incumprimentos assumiu o valor máximo de 5 situações/ano (2010 e 2011);
- No ano de 2013 não foi registada qualquer situação de incumprimento;
- Considerando os pontos supramencionados, conclui-se que a água distribuída pelo sistema de abastecimento da rede em baixa garante os critérios de qualidade estabelecidos pela ERSAR, decorrentes da legislação em vigor.

V.4.3.4. TAXA DE COBERTURA

A rede pública de abastecimento de água serve as quatro freguesias do concelho, quer nos aglomerados urbanos, quer fora destes. Servindo, por isso, cerca de 98% da população² correspondendo os 2% a construção dispersa que se serve a partir de abastecimento próprio (furos ou poços) não estando assim ligada à rede pública de distribuição.

¹ Dados obtidos em: <http://www.ersar.pt/website/ViewContent.aspx?SubFolderPath=%5cRoot%5cContents%5cSítio%5cMenuPrincipal%5cDocumentacao%5cPublicacoesIRAR&Section=MenuPrincipal&FolderPath=%5cRoot%5cContents%5cSítio%5cMenuPrincipal%5cDocumentacao&BookTypeID=3&BookCategoryID=1>

² O valor resulta do cruzamento da informação da população por subsecção estatística (BGRI) com a informação da rede de abastecimento existente (shape).

Assim, a taxa de cobertura da rede de abastecimento de águas no concelho de Lagoa cumpre o objetivo proposto no PEAASAR II de 95% (PENSAAR 2020, 2014).

V.4.4. REDE DE SANEAMENTO

V.4.4.1. CARACTERÍSTICAS DO SISTEMA

A rede de saneamento do município de Lagoa é formada por cinco sistemas, três são sistemas autónomos (Lagoa, Boavista e Mexilhoeira da Carregação) e dois (2) são sistemas intermunicipais (Albufeira - Poente e Portimão – Companheira) (vd. Figura V.4.10), totalizando cerca de 175km. Contudo, encontra-se em fase de projeto ou de construção cerca de 6,5km de coletores (vd. Quadro V.4.4).

Quadro V.4.4. Extensão da rede de saneamento no concelho de Lagoa

	Lagoa	Boavista	Mexilhoeira da Carregação	Portimão	Albufeira	TOTAL
Extensão (km)	24,6	56,9	24,5	47,7	20,7	175,2
% do município	14	32,5	14	27,2	11,8	100

Fonte: RTGeo, 2015

Quanto aos sistemas autónomos, o de **Lagoa** apresenta uma extensão de ca. 25 km de coletores de esgotos domésticos, verificando-se uma predominância de condutas em PVC (vd. Quadro V.4.5), estando ainda previsto, ou em construção, o prolongamento da rede por mais 1000 m na zona da Urbanização da Bemposta. Neste sistema verificam-se 634 m de interceptores explorados pela Águas do Algarve. O da **Boavista** com ca. 57 km de extensão de coletores, predominam condutas de PVC (ca. 13km), porém, verifica-se a inexistência de informação relativa a ca. 25 km da rede deste sistema. Sabe-se, contudo que se encontra em

fase de projeto, ou de construção, o prolongamento da rede de saneamento na envolvente de Areia dos Moinhos por 4 km.

O sistema da **Mexilhoeira da Carregação** é formado por ca. 25 km de condutas de esgotos domésticos no qual, apesar de prevalecer as condutas de PVC com ca. 7 km, verificam-se ca. 8 km dos quais não há informação sobre o material das condutas.

Assinala-se, porém a intenção de desativar a ETAR de Mexilhoeira da Carregação encaminhando os efluentes para a nova ETAR de Companheira, através da construção de uma estação elevatória (*vd.* Quadro V.4.6).

No conjunto destes três sistemas autónomos, a rede de interceptores pertencentes à rede em alta, totalizam uma extensão de cerca de 11,5 km.

Relativamente aos sistemas intermunicipais, a rede de coletores instalada no território do concelho de Lagoa que drena para a ETAR de **Companheira (Portimão)** apresenta-se com uma extensão de ca. 48 km de coletores de esgotos domésticos, dos quais, aproximadamente, 26 km são constituídos por condutas de PVC e 7 km por Grés, sendo estes os materiais mais utilizados neste sistema. Contudo, verifica-se ainda ca. 12 km sem informação relativa ao material. Neste sistema, a infraestrutura de recolha e transporte de águas residuais tem uma extensão de 7289 m.

O sistema que drena para a ETAR **Poente (Albufeira)** é formado por 21 km de coletores de esgotos domésticos, dos quais sabe-se que cerca de 2km são constituídos por coletores de Grés e outros 2 km de extensão de PVC. A estes 21 km perspetiva-se um incremento de 1500m de coletores na zona do Sobral.

Quadro V.4.5. Extensão da rede de saneamento (km) por materiais dos coletores

		Betão	Fibrocimento	Grés	PPC	PVC	N/D*	
Sistema Autónimo Municipal	Lagoa	Km	0,2	-	1,8	-	14,2	8,4
		%	0,8	-	7,2	-	57,9	34
	Boavista	Km	1,5	-	7,2	9,8	13,4	25
		%	2,6	-	12,7	17,3	23,5	43,9
	Mexilhoeira da Carregação	Km	2,2	-	5,3	1,9	6,9	8
		%	9,1	-	21,9	7,6	28,5	32,9
Sistema Intermunicipal	Albufeira - Poente	Km	0,3	-	1,9	-	1,8	16,7
		%	1,6	-	9,2	-	8,7	80,5
	Portimão - Companheira	Km	1,1	0,2	6,6	1,6	25,9	12,3
		%	2,2	0,4	13,8	3,4	54,5	25,7

(*) Sem informação relativamente ao material da conduta

Fonte: RTGeo, 2015

A rede de saneamento existente no município de Lagoa é complementada com a presença de 28 estações elevatórias, das quais 19 integram o sistema em alta (*vd.* Quadro V.4.6), estando ainda projetada a construção de uma estação elevatória, a integrar a rede em alta, no sistema da Companheira.

Quadro V.4.6. Estações elevatórias da rede em alta no município de Lagoa

Situação atual	Subsistema	Freguesia	Designação
Em exploração			
		Porches	EEAR Marbica
		Porches	EEAR Porches
	Albufeira poente	Porches	EEAR Senhora da Rocha
		Porches	EEAR Vale Olival Novo
		Porches	EEAR Vila Vita
		Estômbar e Parchal	EEAR Jardim dos Cucos
		Ferragudo	EEAR Angrinha
	Companheira (Portimão)	Ferragudo	EEAR Caneiros
		Ferragudo	EEAR Ferragudo
		Ferragudo	EEAR Frito Velho
		Ferragudo	EEAR Vale da Azinhaga

	Lagoa e Carvoeiro	EEAR Alfanzina
	Lagoa e Carvoeiro	EEAR Vale Centeanes
Boavista	Lagoa e Carvoeiro	EEAR Vale Covo
	Lagoa e Carvoeiro	EEAR Vale da Lapa
	Lagoa e Carvoeiro	EEAR1 Carvoeiro
	Lagoa e Carvoeiro	EEAR2 Carvoeiro
Lagoa	Lagoa e Carvoeiro	EEAR1 Lagoa
	Lagoa e Carvoeiro	EEAR2 Lagoa
Em projeto/estudo		
	Companheira (Portimão)	Estômbar e Parchal EEAR Mexilhoeira da Carregação

Fonte: Águas do Algarve, 2016

Veja-se ainda a envolvente a Vale d'El Rei que se apresenta apenas com uma extensão de coletores de ca. 800 m, dos quais ca. 200 m são constituídos por condutas de PVC, não havendo informação disponível relativamente à restante infraestrutura e canaliza as águas residuais para fossa séptica.

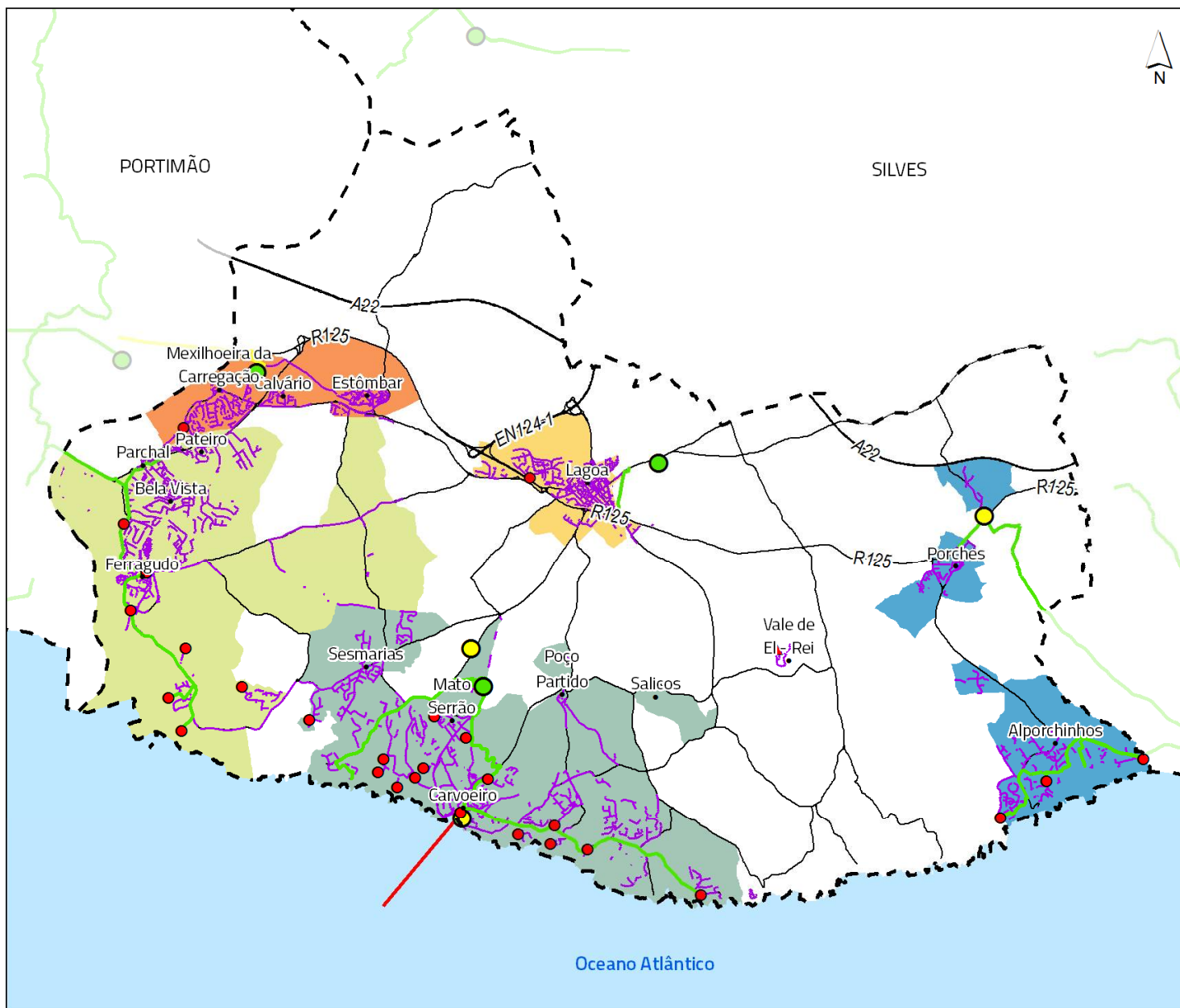


Figura V.4.10. Áreas de serviço de saneamento

Áreas de serviço de saneamento

- Albufeira
- Boavista
- Companheira
- Lagoa
- Mexilhoeira da Carregação
- Coletores domésticos

Fossa

ETAR

- Em serviço
- Desactivada

Estações elevatórias

Colectores de águas residuais em alta

- Em serviço
- Em projeto
- Fora de serviço

Limites administrativos

Concelho

Toponímia

- Lagoa

0 1 2 km



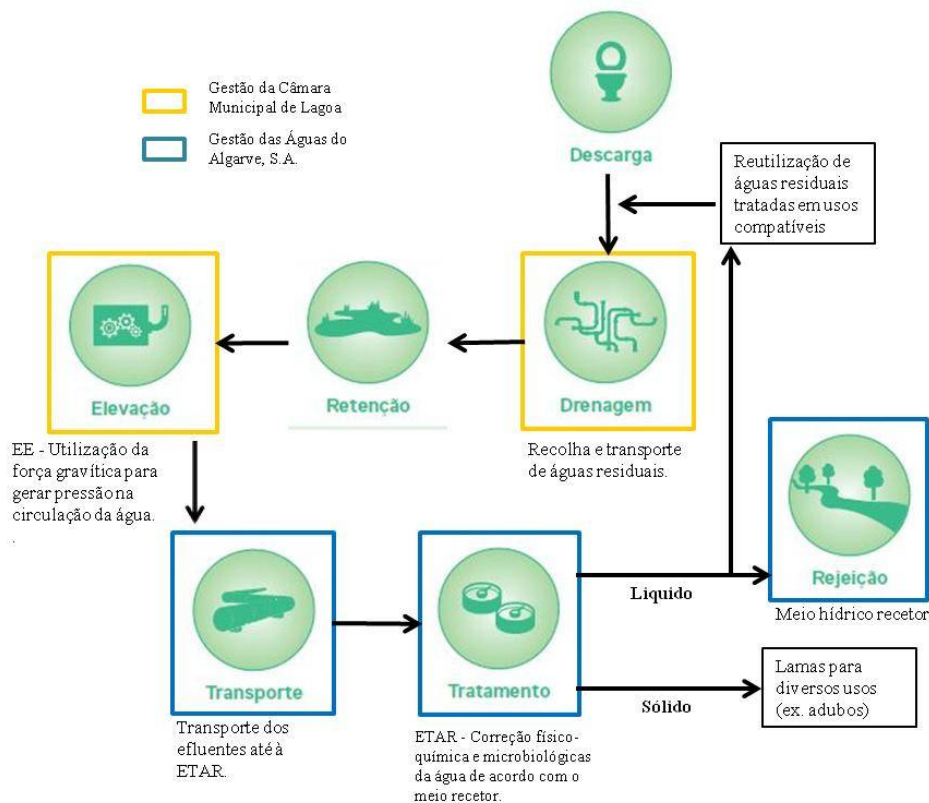
Fontes: Limites administrativos: CAOP, 2016; Cartografia de base: AMAL e DGT, 2013; Rede de distribuição em baixa: CML, 2015; Rede de distribuição em alta: AdA, 2015.

Data: 12-04-2017

V.4.4.2. GESTÃO DA REDE DE SANEAMENTO

A gestão da rede de saneamento no município de Lagoa é realizada de forma partilhada entre a empresa Águas do Algarve, S.A. e o Município de Lagoa (vd. Figura V.4.11). Cabe à primeira entidade a gestão da rede em alta, o que corresponde ao sistema a jusante dos pontos de recolha/emissário, que funciona como recetor “primário” dos efluentes e encaminhando-os para as respetivas ETAR e seguinte encaminhamento, quer para o meio hídrico, quer para reutilização. A gestão da rede em baixa está a cargo da autarquia, garantido assim o transporte dos efluentes entre o seu ponto de origem (porta-a-porta) e os pontos de recolha.

Figura V.4.11. Sistemas de saneamento de águas residuais e respetivas entidades gestoras.



Fonte: Adaptado de ERSAR, 2013.

V.4.4.3. ESTAÇÕES DE TRATAMENTO DE ÁGUAS RESIDUAIS (ETAR)

A rede de saneamento que serve o concelho de Lagoa conta com cinco ETAR, sendo que três encontram-se instaladas no território do município de Lagoa (Boavista, Lagoa e Mexilhoeira da Carregação), uma no município de Portimão (Companheira) e uma no município de Albufeira (Poente).

A ETAR da Boavista, construída em 2007, tem como entidade gestora a Águas do Algarve e contempla o nível de tratamento primário e secundário, através de um sistema de tratamento por lamas ativadas em regime de baixa carga, por remoção química, e está dimensionada para servir uma população de 33.200 hab., correspondendo a um caudal de 6.221 m³/dia.

A ETAR de Lagoa, construída em 1992, é gerida pela Águas do Algarve, contempla, quanto ao nível de tratamento, apenas o secundário através do sistema de tratamento de leitos percoladores de lamas. Esta encontra-se dimensionada para uma população de 8200 hab., podendo receber um caudal de ca. 2.150 m³/dia.

Quanto à ETAR da Mexilhoeira da Carregação, a entidade gestora é a respetiva autarquia. Contempla um nível de tratamento secundário, através de leitos percoladores de lamas, e encontra-se dimensionada para servir 9427 hab. com capacidade para receber um caudal efluente 1885 m³/dia.

Quanto a Vale d'El-Rei, tem um sistema autónomo de pequena dimensão, servido apenas por fossa.

As águas residuais geradas em Ferragudo e Parchal são encaminhadas para tratamento na ETAR de Companheira. Prevê-se que futuramente também os afluentes de Mexilhoeira da Carregação sejam tratados nesta instalação.

V.4.4.4. TAXAS DE COBERTURA

À semelhança do que acontece no serviço de abastecimento de águas, a rede pública de saneamento serve as quatro freguesias do município, porém, no saneamento, a taxa de cobertura é de cerca de 88%¹ da população residente (ca. 21.000hab), ficando assim abaixo do objetivo estipulado no PEAASAR II de 90 % (PENSAAR 2020, 2014).

A percentagem de população não servida pela rede de saneamento corresponde, essencialmente, a habitações que apresentam uma distribuição do território dispersa, tornando a instalação desta infraestrutura economicamente inviável. Nestas habitações, recorre-se à instalação de fossas estanques que permitam a recolha dos efluentes para posterior tratamento, embora ocorram situações de fossas sépticas mais antigas.

V.4.5. RESÍDUOS SÓLIDOS URBANOS

V.4.5.1. CARACTERIZAÇÃO DO SISTEMA

O sistema municipal de recolha indiferenciada de resíduos de sólidos urbanos (RSU) domésticos é constituído por pontos de deposição que incluem 1591 contentores de

¹ O valor resulta do cruzamento da informação da população por subsecção estatística (BGRI) com a informação da rede de abastecimento existente.

superfície (91,5%) com uma capacidade de ca. 800 litros e por 147 contentores subterrâneos (8,5%) com uma capacidade de 3000 litros.

O sistema de **recolha seletiva**, denominado de “ecoponto” ou “ilha ecológica” permite a recolha de material reciclável, entenda-se, vidro, cartão, embalagens plásticas e metálicas e, embora com menos pontos de recolha, as pilhas. Este sistema apresenta uma distribuição mais ponderada, estratégica e seletiva que o sistema de recolha indiferenciada, situação que poderá resultar num volume real de deposição seletiva substancialmente inferior ao volume potencial.

No município encontram-se instalados o total de 308 contentores de recolha seletiva sendo:

- 96 para embalagens;
- 93 para papel;
- 105 para vidro;
- 14 para pilhas.

As maiores concentrações de contentores dão-se claramente em Lagoa (86 unid.) e Carvoeiro (66 unid.), enquanto Ferragudo é o local com menos contentores (33 unid.) de recolha seletiva.

Verifica-se ainda a presença de 13 pontos de recolha de óleos alimentares usados (oleões), distribuídos um pouco por todo o município, sendo a responsabilidade da sua recolha e manutenção da entidade Reciclimpa, Lda.

Atendendo à capacidade instalada ao nível de contentores para a deposição de **RSU indiferenciados** verifica-se que estes se encontram sobredimensionados em relação à produção média diária, numa relação de 49kg/hab./dia de capacidade para uma produção média de 2,5kg/hab./dia. Assim, em média, seriam necessários ca. 19,5 dias para encher os contentores de RSU indiferenciados.

Este valor é inflacionado pelas manchas de território que registam muito baixa ocupação populacional, logo com reduzidos níveis de produção e/ou áreas que apresentam uma rede de pontos de recolha mais apertada, mas onde a população residente não tem tanto peso. Já nos aglomerados urbanos, o número médio de dias necessário para encher os contentores apresenta uma redução para um período 3,5 dias, sendo que em locais muito pontuais os contentores apresentam uma capacidade de resposta de 1 dia ou menos¹.

Para o cálculo destes valores, foi tido em linha de conta somente a população permanente, não refletindo assim os picos sazonais.

Atualmente, registam-se algumas carências no sistema de recolha e tratamento no que respeita a RSU seletivos, nomeadamente no que respeita à desadequação da capacidade de contentorização em relação à produção de embalagens nos aglomerados urbanos de Carvoeiro e Ferragudo, assim como restrições no horário de recolha dos equipamentos.

V.4.5.2. VOLUMES

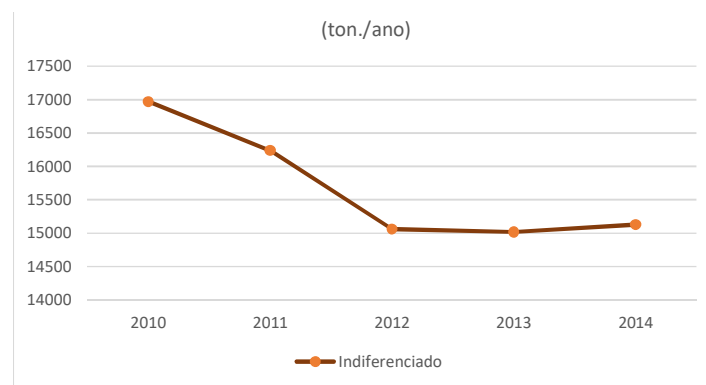
O volume de resíduos recolhidos entre 2010 e 2014 registou, de grosso modo, um decréscimo. Reflexo da crise económico-financeira que teve início em 2008, porém esta tendência sofreu uma inflexão no ano de 2014, tendo sido registado um aumento no volume resíduos recolhidos.

No que concerne aos RSU indiferenciados (*vd.* Figura V.4.12), registou-se uma diminuição no volume recolhido entre o ano de 2010 e 2013 na ordem dos 11,6%, passando de 16 972 ton. para 15 015 ton., respetivamente. A inflexão nesta tendência, verificada entre o ano de 2013

¹ A capacidade de resposta é calculada com base na rede de 700 pontos de recolha fornecida pela CML, podendo não refletir assim a realidade já que a mesma entidade refere a existência de cerca de 1700 pontos de recolha.

e 2014, foi na ordem de 0,8%, aumentando assim para 15 128 ton. de RSU indiferenciados recolhidos nesse último ano.

Figura V.4.12. Volume dos resíduos indiferenciados recolhidos entre 2010 e 2014



Fonte: RTGeo e CML, 2015

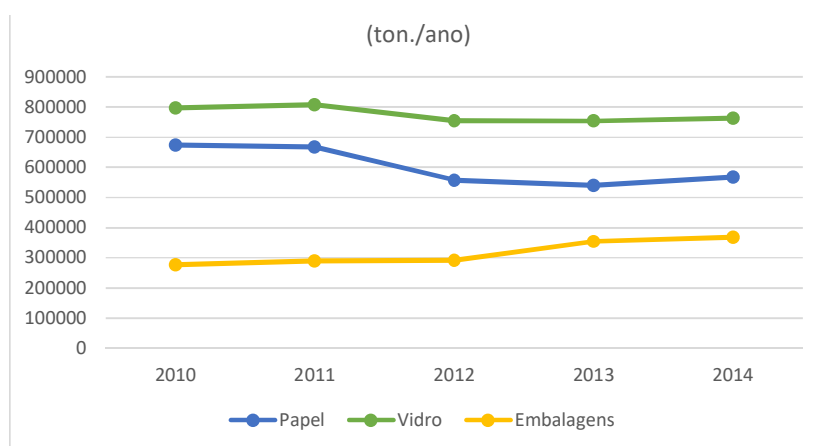
Quanto aos RSU seletivos (vd. Figura V.4.13), a tendência no mesmo período não foi tão linear como a descrita para os indiferenciados, à exceção do papel, que registou um decréscimo de 19,8% entre 2010 e 2013, mas o volume recolhido em 2014 registou um ligeiro crescimento, na ordem dos 5%, fixando-se nas 568 189 ton.. No que diz respeito ao volume de vidro recolhido, verificou-se uma variação mais irregular, no entanto entre 2010 e 2014 foi registada um decréscimo de 4,4 pontos percentuais, passando de 797 986 para 763 158 ton., respetivamente. Porém, em 2011 o volume de vidro recolhido atingiu o pico – 807 330 ton..

A recolha de embalagens foi o único que registou um progressivo aumento do volume ao longo deste período temporal de 5 anos, tendo sido o aumento na ordem dos 33% entre 2010 e 2014.

V.4.5.3. GESTÃO DOS RESÍDUOS SÓLIDOS URBANOS

O sistema de gestão dos RSU é assegurado por duas (2) entidades, o Município de Lagoa e a empresa ALGAR, S.A.. Porém, no concelho de Lagoa, procede-se ainda à recolha de óleos vegetais, estando esta a cargo da empresa Reciclimpa, Lda (vd. Figura V.4.14).

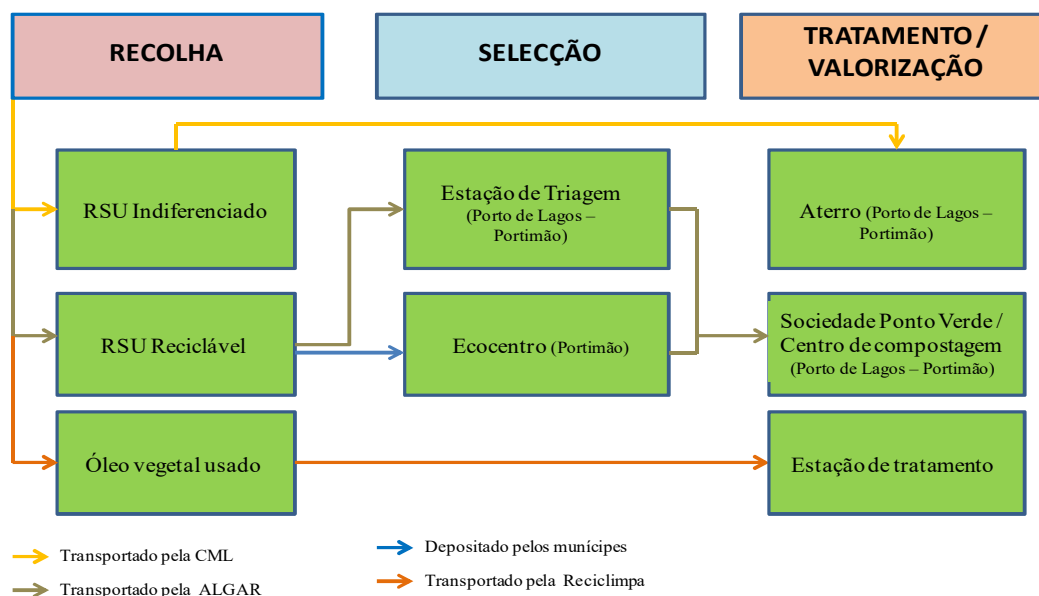
Figura V.4.13. Volume de resíduos diferenciados recolhidos entre 2010 e 2014



Fonte: RTGeo e CML, 2015

O município, através do Serviço de Limpeza Municipal, assume a competência de recolha e transporte dos resíduos urbanos indiferenciados até ao aterro, localizado no município de Portimão, onde são depositados e devidamente tratados, ficando o tratamento a cargo da ALGAR, S.A., enquanto entidade gestora da infraestrutura. A ALGAR, S.A. assume a responsabilidade de recolha seletiva de resíduos (papel/cartão, vidro, plástico/metal e pilhas), bem como o seu transporte até ao destino final para o seu devido processamento. A terceira entidade anteriormente referida, está incumbida da recolha dos óleos alimentares depositados nos respetivos pontos de recolha (oleões) distribuídos pelo concelho.

Figura V.4.14. Esquema da gestão de RSU e óleos vegetais no município de Lagoa



Fonte: RTGeo, 2015.

V.4.6. REDE ELÉTRICA

A rede elétrica que serve o concelho de Lagoa é, na sua totalidade, transportada e distribuída pela empresa Energias de Portugal (EDP). Neste território, verifica-se a existência de redes de Alta Tensão e de Média Tensão¹, doravante designadas, respetivamente de AT e MT.

Quanto à primeira, esta atravessa o município a norte com uma orientação geral SE-NO e apresenta-se com cerca de 31,5 km de extensão, apoiada por um Posto de Seccionamento (PS) localizado nas Lameiras, e uma Subestação (SE), localizada na Canada, que procede à conversão de AT para MT. A segunda, por sua vez, apresenta uma extensão de cerca de 179,4

¹ As linhas de média tensão são aquelas cuja tensão nominal é inferior a 60 kV. Estas linhas ligam as subestações aos Postos de Transformação ou ligam diferentes Postos de Seccionamento/Transformação entre si e podem ser aéreas ou subterrâneas. As linhas de alta tensão são aquelas cuja tensão nominal é igual ou superior a 60 kV. Estas linhas unem os centros produtores (centrais térmicas, hídricas, eólicas) às subestações ou entre várias subestações. São normalmente aéreas podendo, no entanto, ser subterrâneas. (EDP).

km, estabelecendo a ligação entre as SE e os Postos de Transformação de Consumidor (PTC) e de Distribuição (PTD), os quais têm a função de reduzir a média tensão para a baixa tensão utilizável pelo consumidor final doméstico, comercial ou pequeno industrial (vd. Figura V.4.15). A rede de MT é ainda apoiada por cerca de 69 PTC e aproximadamente 224 PTD, os quais têm a função de reduzir a média tensão para a baixa tensão utilizável pelo consumidor final doméstico, comercial ou pequeno industrial.

De referir que o território concelhio não é atravessado por linhas de tensão superior a 110 kV, isto é, Muito Alta Tensão que fazem parte da RNT- Rede Nacional de Transporte de Eletricidade.

Quanto ao consumo de energia elétrica, o município de Lagoa no período compreendido entre 2009 e 2013¹, obteve uma redução de cerca de 15%, situando-se acima da redução verificada no total da região (11%). Com efeito, em 2009 o município contribuía com cerca de 6,2% para o total do consumo da região do Algarve e em 2013 este contributo tinha sido reduzido em 0,3%, cifrando-se nesse ano em 5,9%.

Relativamente ao total do consumo registado no município, predomina o consumo doméstico com cerca de 47% em ambos os períodos, seguindo-se o consumo não-doméstico. À exceção do consumo deste último, que teve um aumento de 3 % no período de 2009 e 2013, todos os restantes tipos de consumos² registaram uma diminuição.

¹ Os dados correspondentes ao ano de 2013 são provisórios. Fonte: PORDATA; Fonte dos dados: DGEG/MAOTE

² Tipos de consumo: Doméstico; Não doméstico; Industrial; Agrícola; Iluminação pública; Edifícios do Estado

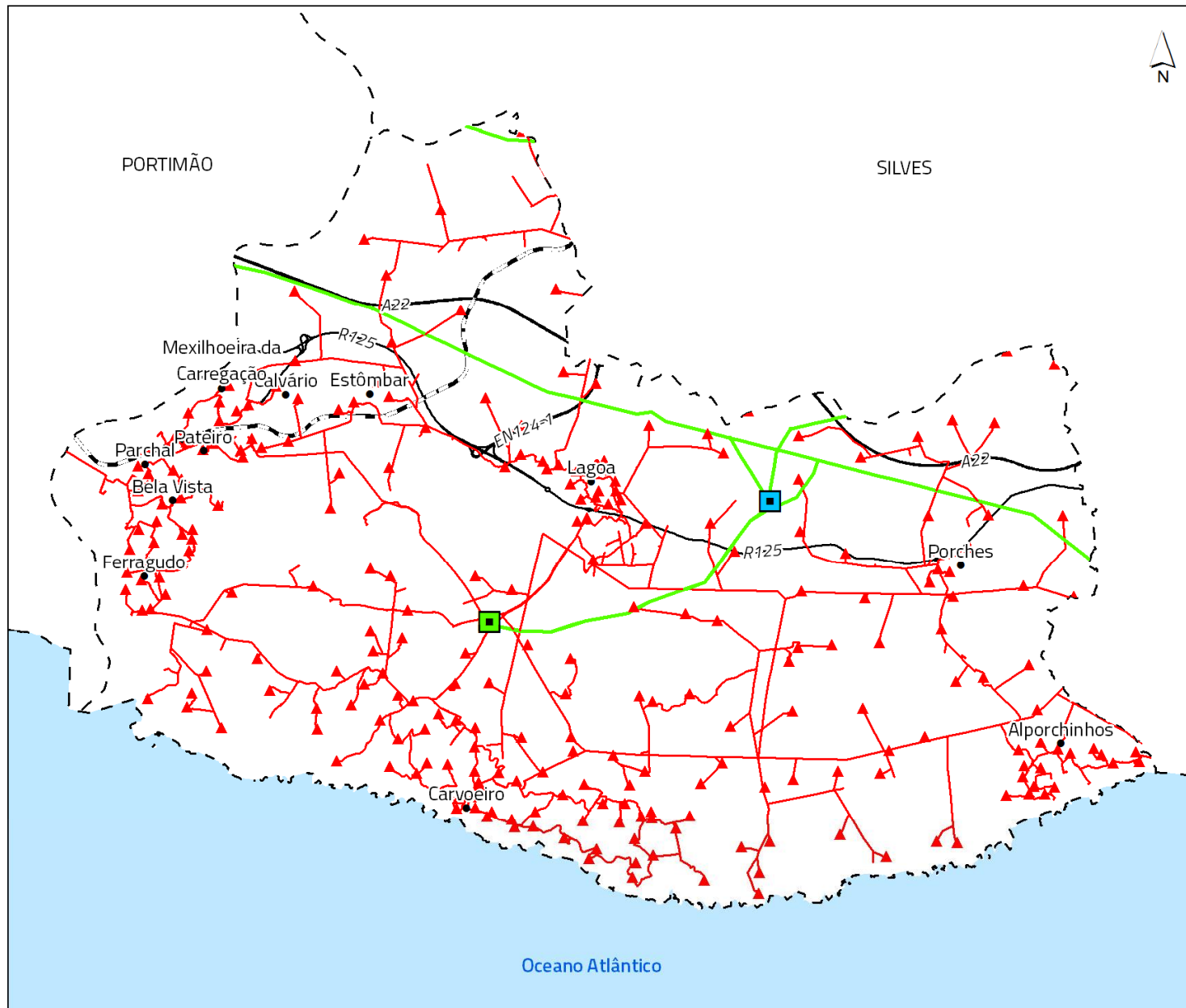
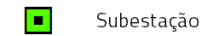


Figura V.4.15. Rede elétrica municipal

Postos de transformação

Alta tensão



Subestação



Posto de seccionamento

Média tensão



Posto de transformação

Rede elétrica

Rede AT

Rede MT

Rodovias

Ferrovia

Limites administrativos

Concelho

Toponímia

Lagoa

0 1 2 km



Fontes: Limites administrativos: CAOP, 2016; Cartografia de base: AMAL e DGT, 2013; Rede Elétrica e Postos de Transformação: EDP, 2015.

Data: 12-04-2017

V.4.7. REDE DE TELECOMUNICAÇÕES

Por redes de telecomunicações entende-se “o conjunto de instalações radioelétricas fixas, de emissão ou recepção, incluindo os sistemas irradiantes e de terra e respetivos suportes de exibição a utilização de antenas direccionais ou que se destinem ao serviço de radionavegação, pertencentes ao Estado ou a empresas públicas de telecomunicações ou concessionárias do serviço público de radiocomunicações”¹ e incluem as infraestruturas (fios, sistemas óticos e eletromagnéticos) que suportam a transmissão, recepção ou emissão de sinais, representando símbolos, escrita, imagens, sons ou informações de qualquer natureza²⁵. Integram uma oferta de serviços diversificada: a rede telefónica, as redes de televisão por cabo, os diferentes sistemas de telecomunicações móveis, bem como os centros de transmissões de diversas entidades (forças de segurança pública, bombeiros, municípios e radares militares).

Os serviços (fixos ou móveis) de telefone, televisão ou o acesso à internet configuram uma das diversas formas de comunicação e acesso à informação a nível local, nacional e global. A maior penetração destes serviços, sobretudo os serviços de fibra ótica ou de *wireless*, que apresentam vantagens ao nível da rapidez/capacidade da informação veiculada, permitem que um determinado território possa obter vantagens competitivas face a outros, não obstante as melhorias qualitativas no acesso à informação que permite à população.

A distribuição desta infraestrutura no concelho (*vd.* Quadro V.4.7) apresenta uma maior concentração em Lagoa, Porches e Estômbar, prevalecendo o serviço de SCET em Lagoa e Estômbar e LPP em Porches. Serviços, esses que correspondem aos mais representados no concelho. Em contraponto surgem os serviços de RLC (Ferragudo) e RDFM (Ferragudo e Porches).

¹ Decreto-Lei nº 597/73, de 7 de novembro; Artigo 2.

Quadro V.4.7. Distribuição da rede de telecomunicações no município de Lagoa

	LPP	RDFM	RLC	SCET	SMM	SMT	STL	TOTAL
Alporcinhos	2	-	-	2	-	-	-	4
Areias de Porches	-	-	-	1	-	-	-	1
Barranco Fundo	1	-	-	-	-	-	-	1
Bemparece	1	-	-	-	-	-	-	1
Cabeço de Pias	-	-	-	1	-	-	-	1
Caramujeira	4	-	-	2	-	-	-	6
Carvoeiro	-	-	-	3	-	2	-	5
Estômbar	2	-	-	6	1	-	-	9
Ferragudo	-	1	1	3	2	-	1	8
Fontes	1	-	-	-	-	-	-	1
Lagoa	6	-	-	12	-	5	2	25
Lameiras	1	-	-	-	-	-	-	1
Mato Serrão	3	-	-	1	-	1	-	5
Mexilhoeira da Carregação	1	-	-	2	-	-	-	3
Parchal	3	-	-	1	2	-	-	6
Porches	8	1	-	3	-	1	1	14
Praia dos Caneiros	1	-	-	-	-	-	-	1
Sobral	3	-	-	2	-	1	-	6
Urb. Solférias	-	-	-	1	-	-	-	1
Vale Centianes	1	-	-	1	-	-	-	2
Vale de Currais	2	-	-	1	-	-	-	3
Vale do Milho	1	-	-	2	-	-	-	3
TOTAL	41	2	1	44	5	10	4	

Legenda: **LPP**: Serviço Fixo - Ligação ponto-ponto / **RDFM**: Serviço de Radiodifusão Sonora (FM) / **RLC**: Serviço de Radiolocalização / **SCET**: Serviço de Comunicações Eletrónicas Terrestres / **SMM**: Serviço Móvel Marítimo / **SMT**: Serviço Móvel Terrestre (Rede privada) / **STL**: Serviço Fixo - Ligação estúdio-emissor

Fonte: RTGeo, 2015

V.4.8. ASPETOS A REter PARA O ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO

No decorrer da análise e caracterização das infraestruturas existentes no município de Lagoa, resultam algumas observações e propostas que serão apresentadas em seguida de forma direta e resumida a ter em linha de conta em sede de ordenamento do território.

É de salientar ainda que as propostas que aqui possam ser apresentadas não ostentam um carácter vinculativo, sendo mesmo algumas da competência de outras entidades que não a autarquia:

- Necessidade de intervenção no pavimento nas EM e, eventualmente, nos CM;
- Construção de uma variante da R-125 a norte da cidade de Lagoa, por forma a retirar trânsito do interior da cidade;
- Reperfilamento do troço da R-125 dentro da cidade de Lagoa, e respetiva desclassificação, com características de Avenida;
- Avaliação de substituição de parte das condutas da rede em baixa devido ao material, já em desuso (Fibrocimento), dado serem mais propícias a originar perdas na rede ou mesmo situações de rutura e à idade da rede, nomeadamente nos centros urbanos mais antigos;
- Expandir a rede de abastecimento de água até Caramujeira e área envolvente;
- Ponderação em sede própria de implementação de uma rede ciclável;
- Aposta na criação de uma área verde de grande dimensão;
- Reconfiguração da distribuição das ilhas ecológicas;
- Ajustar a capacidade de contentorização dos RSU (seletivos e indiferenciados) à produção;
- Considerar a ligação de Vale d'El Rei a uma das ETAR já existente ou complementar e rede de saneamento na sua envolvente e construir uma ETAR de raiz;
- Completar informação relativa à rede de saneamento (e.g. material dos coletores).

V.4.9. BIBLIOGRAFIA

PENSAAR 2020 (2014), Uma estratégia ao serviço da população: Serviços de qualidade a um preço sustentável (dados 2013), Volume 2, Fases 2, 3 e 4; 120pág.

Seco, Álvaro Jorge da Maia, *et al.* (2008), Princípios básicos de organização de redes viárias, Ed. CCDRn, dez. de 2008; 69pág.

ERSAR (2014), Relatório anual dos serviços de águas e resíduos em Portugal – 2013; Ed. ERSAR, setembro 2014; 115pág.

LEGISLAÇÃO

Decreto-Lei nº 306/2007, de 27 de agosto;

Decreto-Lei nº 236/98, de 1 de agosto;

Decreto-Lei nº 243/2001, de 5 de setembro;

Decreto-Lei n.º 80/2015, de 14 de maio, na redação atual conferida pelo DL 25/2021, de 29 de março;

Decreto-Lei nº 222/98, de 17 de julho, alterado pela Declaração de Retificação nº 19-D/98, de 31 de outubro, pela Lei nº 98/99, de 26 de julho e pelo Decreto-Lei nº 182/2003, de 16 de agosto;

Diretiva nº 98/83/CE, do Conselho, de 3 de novembro;

Decreto-Lei nº 597/73, de 7 de novembro;

OUTRAS FONTES

<http://www.edp.pt/pt/fornecedores/seguranca/redededistribuicao/Pages/RededeDistribui%C3%A7%C3%A3o.aspx> (abril, 2015)

<http://www.aguasdoalgarve.pt/content.php?c=47> (abril, 2015)

<http://www.cm-lagoa.pt/pt/menu/771/agua-para-consumo-humano.aspx> (abril, 2015)

<http://www.igamaot.gov.pt/reflegis/reflegisd/legiscap4/> (abril, 2015)

<http://www.jornaldoalgarve.pt/lagoa-ja-tem-oleoes-para-recolha-de-oleos-alimentares-usados-2/> (abril, 2015).

<http://www.refer.pt/MenuPrincipal/REFER/GestaodaRede/MapadaRede.aspx> (abril, 2015)

<http://www.reciclimpa.pt/index.html> (abril, 2015)

<http://www.algar.com.pt> (abril, 2015)

http://www.ine.pt/xportal/xmain?xpid=INE&xpgid=ine_main (abril, 2015)

<https://www.pordata.pt/Municipios> (abril, 2015)

V.5. ACESSIBILIDADES E MOBILIDADE TERRITORIAL

V.5.1. FUNDAMENTOS DA ANÁLISE

A **mobilidade das pessoas** para responder às necessidades de deslocação quotidiana ou ocasional é o resultado das suas **opções e comportamentos** face às condições de **acessibilidade** que lhes são proporcionadas, entre outras, pelo **sistema de transportes** em determinado território (IMTT, 2011a).

Pode afirmar-se que a **mobilidade** depende do conjunto de **condições e oportunidades** que a **organização do território**¹ e o **sistema de transportes**² proporcionam à realização de **deslocações das pessoas**, por motivos diversos (acesso a trabalho, escola, serviços e comércio, equipamentos, áreas de recreio e lazer, *etc.*) (IMTT, 2011a).

O exercício do inquestionável direito à mobilidade implica custos económicos, ambientais e sociais muito elevados para as sociedades, sendo desejável que a resposta às necessidades de deslocação das pessoas possa ser assegurada através de modos de transporte sustentáveis, cuja produção tenha os menores impactes sobre o ambiente, recorra a energias renováveis ou cada vez menos dependentes de recursos naturais esgotáveis, com custos social e economicamente aceitáveis pela sociedade, e que garantam uma relativa equidade de acesso a toda a população. A concretização de um tal objetivo tem por isso de recorrer não só a modos de transporte mais eficientes do ponto de vista energético e ambiental – onde os modos suaves (o pedonal e o ciclável) e os transportes coletivos mais amigos do ambiente desempenham um papel insubstituível – como a uma nova organização dos espaços urbanos, onde os conceitos do urbanismo de proximidade e de mistura de usos do solo e funções urbanas ganham uma importância decisiva na senda da mobilidade sustentável (APA, 2010).

¹ Entendida como a implantação de atividades e funções urbanas e das suas articulações no espaço.

² Conjunto de infraestruturas e de condições da sua utilização pelos diversos modos de transporte.

A **mobilidade sustentável** traduz-se, assim, na “capacidade de dar resposta às necessidades da sociedade em deslocar-se livremente, aceder, comunicar, negociar e estabelecer relações, sem sacrificar outros valores humanos e ecológicos hoje ou no futuro”.

A **acessibilidade** encerra um **conceito mais amplo** do que o da **mobilidade**, na medida em que consiste na possibilidade de acesso de todas as pessoas ao edificado, à via pública, aos transportes e às tecnologias de informação e comunicação, *etc.*, com a máxima autonomia possível, segurança e usabilidade, o que implica um olhar inclusivo para o território e a integração de todos. É neste sentido que se funda o conceito de “acessibilidade para todos” da *European Concept for Accessibility (ECA)*, criado em 1996, e que assenta nos princípios do *design for all*.¹ Aplica-se ao *design* de edifícios, das infraestruturas e de produtos de consumo, de modo a que todas as pessoas tenham um acesso facilitado e seguro aos mesmos, promovendo o respeito pela diversidade humana.

A estreita **interdependência** entre o **ordenamento do território**, o **sistema de transportes**, as **condições de mobilidade** de pessoas e bens, bem como a **acessibilidade** nos seus diversos domínios, fundamenta a inclusão de um capítulo no PDM dedicado à identificação das redes locais de acessibilidades e à respetiva articulação com as redes rodoviária e ferroviária nacionais, as estradas regionais, os portos e aeroportos, nomeadamente em convergência com o previsto no RJGT. É também neste sentido que aponta o Guião Orientador para os PMOT (IMTT, 2011a) recomendando que estes planos se centrem, conforme as escalas, na definição:

1. das relações de acessibilidade a estabelecer e a privilegiar entre os diversos espaços em função dos usos e características morfológicas, com especial atenção à localização de funções e atividades indutoras de fluxos de pessoas e de bens;

¹ Também designado por desenho universal e desenho inclusivo.

2. das redes de transportes constituídas pelos espaços-canaís que, com as suas características funcionais e hierarquia, proporcionam as condições de acessibilidade no território;
3. das principais infraestruturas e equipamentos que integram as redes dos diversos modos de transporte, dos quais dependem as condições de eficiência e qualidade do seu funcionamento e dos serviços que prestam.

Este capítulo integra, assim, duas escalas de abordagem: uma de pequena escala, a partir da qual se caracterizam os acessos no contexto municipal, desde os viários e ferroviários, aos aéreos e marítimos; e outra de grande escala, focalizada sobre os acessos no contexto urbano, *i.e.*, a rede viária, redes cicláveis e pedonais e os estacionamento, e sobre a acessibilidade no setor turístico, tendo como pano de fundo os conceitos de acessibilidade e *design for all* e de que modo deve ser feita a sua aplicação ao concelho. Por último, este capítulo apresentará os principais aspetos a reter para o ordenamento do território.

V.5.2. ACESSIBILIDADE E *DESIGN FOR ALL*

V.5.2.1. FUNDAMENTOS

As sociedades deparam-se atualmente com uma reflexão sobre a necessidade de **mudança de paradigma** no que se refere aos objetivos para as cidades do futuro, sob pena de se tornarem insustentáveis, discriminadoras e criarem territórios excluídos.

O uso crescente do automóvel possibilitou o aumento das distâncias entre os locais de trabalho/estudo e de residência, com a inerente segregação funcional de espaços nas **áreas urbanas**. Porém, o **congestionamento** a que se assiste, sobretudo nas áreas metropolitanas,

decorrente do deficiente planeamento do território e do espaço urbano em concreto ao longo de décadas no que se refere à circulação e uso do automóvel, são condições que concorrem para **deterioração da qualidade** de vida nestas áreas. Também se tem assistido à fraca atenção que a criação do espaço público tem sofrido no processo de crescimento urbano, com consequências imediatas no aumento de **barreiras urbanísticas** que condicionam a mobilidade de todos, e particularmente daqueles que permanente ou temporariamente apresentam condições que lhes reduzem a mobilidade (idosos, deficientes motores, pais com carrinhos de bebé, com crianças ao colo, com sacos de compras, com muletas, doentes, crianças, etc.). Aliás, o desenvolvimento das pessoas ao longo da vida traduz-se em mudanças de capacidades, atitudes e distintos graus de dependência/autonomia ao longo do tempo, em função da idade, das capacidades intelectuais, dos recursos económicos, das escolhas pessoais e do ambiente em que vivem. Desta forma, atingem-se graus de dependência máxima nos estádios mais jovens e nos mais idosos. A fase correspondente à existência de filhos pequenos também se traduz no aumento do grau de dependência (DESIGN FOR ALL FOUNDATION, s/d).

Ao mesmo tempo verifica-se que o “acesso” ao que nos rodeia tem sido, na maior parte dos casos, projetado e pensado para indivíduos que possuem determinadas **características-padrão**, i.e., com um perfil (médio) de estatura, aptidões físicas, idade, cultura, estado de saúde, entre outras variáveis que mudam de indivíduo para indivíduo (vd. Figura V.5.1) e que devem ser equacionadas em vários contextos e **áreas de atuação** diferenciados, nomeadamente:

- a. na **arquitetura** e no **urbanismo**, ao nível da eliminação de barreiras arquitetónicas;
- b. na **informática**, através da introdução de programas, ferramentas ou materiais adaptados a um maior número de utilizadores;
- c. no **turismo**, ao nível dos equipamentos e atividades ligados ao lazer que possibilitam cobrir uma franja cada vez maior da população;

d. nos **serviços**, com a introdução de elementos físicos mais adaptados (rampas, elevadores, balcões rebaixados, etc.), crescente facilidade em consultar informação através de mecanismos informativos (máquinas táteis) que podem ser facilmente manuseados e consultados, disponibilização de informação na internet, etc.;

e. na **rede viária**, com a beneficiação de vias e construção de novos acessos que contribuam para reduzir a distância relativa entre lugares, etc.;

Figura V.5.1. Acessibilidade para todos



Fonte: TELES (2007)

Assim, no sentido da sustentabilidade dos territórios é necessário **introduzir o conceito de acessibilidade**, o que implica um **olhar inclusivo sobre o território e a integração de todos**. A acessibilidade deve ser, deste modo, encarada como um **fator para a competitividade e atratividade** dos territórios e incluída no **processo de planeamento e desenvolvimento**. Aliás, a Lei de Bases da Política Pública de Solos, de Ordenamento do Território e de Urbanismo (LBPSOTU)¹, define como um dos seus fins a promoção “da acessibilidade de pessoas com mobilidade condicionada aos edifícios, equipamentos e espaços verdes ou outros espaços de utilização coletiva” (alínea n) do artigo 2.º).

¹ Lei n.º 31/2014, de 30 maio.

As lógicas de inclusão atuais incentivam a criação de **ambientes o mais abrangente e o menos restritivos possível**, isto é, que atendam à **diversidade** das pessoas, às suas **necessidades e possibilidades físicas e sensoriais**. Assim, a partir do reconhecimento das diferenças entre os indivíduos equacionam-se **soluções integradas de *design for all*** (ECA, 2008) que **visam tornar o espaço urbano**:

1. **respeitador** - deve respeitar a diversidade dos utilizadores, e facilitar o acesso a todos.
2. **seguro** – deve ser isento de riscos para os utilizadores (evitar-se chão escorregadio, saliências, prever dimensões, etc.).
3. **saudável** – não deve constituir-se, em si, um risco para a saúde e deve promover a utilização saudável dos espaços e produtos.
4. **funcional** – deve ser desenhado e concebido de forma a atingir os fins para que foi criado.
5. **compreensível** – deve permitir que todos os utilizadores se orientam num espaço, através da existência de informação clara e de uma coerente e funcional disposição dos espaços.
6. **estético** – o resultado deve ser esteticamente agradável.

Estas soluções deverão assim contribuir para que todas as pessoas, independentemente da idade, género, capacidades físicas, psíquicas e sensoriais ou *background* cultural, possam utilizar os espaços, produtos e serviços da sua envolvente e, ao mesmo tempo, participar na construção da sociedade (vd. Figura V.5.2).

Figura V.5.2. Design for all



Fonte: PROASolutions, 2011

Apesar do seu carácter inicialmente informal e presentes apenas no imaginário de alguns planeadores, os **princípios do design for all** aplicados à acessibilidade estenderam-se à legislação, numa primeira fase nos Estados Unidos e Reino Unido. Em Portugal, o grande impulso no capítulo da acessibilidade foi dado pelo **DL 123/97, de 22 de maio**, que veio obrigar à adoção de um conjunto de normas técnicas básicas de **eliminação de barreiras arquitetónicas** em edifícios públicos, equipamentos coletivos e via pública para melhoria da acessibilidade das pessoas com mobilidade condicionada.

No entanto, o **conceito de design for all** ou desenho universal é **mais abrangente**, uma vez que estende as vantagens da acessibilidade autónoma a todas as pessoas, independentemente da sua idade, estatura, capacidades, deficiências ou outras características. As soluções não poderão partir da criação de equipamentos ou produtos específicos para cada indivíduo ou grupo de indivíduos, mas sim de forma a dar **resposta às necessidades dos diferentes utilizadores, da forma mais igualitária possível**.

Tendo como base o quadro legislativo atual, foi lançado em 2003 o projeto da rede nacional de cidades e vilas com mobilidade para todos, em que os cerca de oitenta municípios aderentes manifestaram a vontade de eliminar as barreiras arquitetónicas e urbanísticas presentes no seu território (TELES, 2012).

Em 2006, o DL 123/97 é revogado pelo **DL 163/2006**, de 8 de agosto, o qual, além da introdução de maior eficácia sancionatória, **alargou o âmbito de atuação aos edifícios habitacionais** de modo a que **o espaço público e os espaços habitacionais sejam acessíveis para todos**.

Atendendo a este novo enquadramento jurídico, e com o objetivo de contribuir para a sua descodificação e melhoria da sua aplicabilidade, o Governo Português lançou, em 2007, o **“Guia da Acessibilidade e Mobilidade para Todos”**.

Não obstante os avanços observados nesta matéria ao longo da última década, a mudança de paradigma só ocorre após a publicação do **Plano Nacional de Promoção da Acessibilidade** (Resolução do Conselho de Ministros n.º 9/2007, de 17 de janeiro) que estabelece um conjunto de medidas que visam possibilitar aos cidadãos com mobilidade reduzida ou com dificuldades sensoriais, uma utilização plena de todos os espaços públicos e edificados, mas também dos transportes e das tecnologias de informação, proporcionando assim um aumento da sua qualidade de vida e a prevenção e eliminação de diversas formas de discriminação ou exclusão.

Em Portugal, nos últimos anos, algumas autarquias e comunidades intermunicipais têm desenvolvido projetos, integrados em **planos de promoção de acessibilidade**, que visam dotar os seus territórios de características de acessibilidade para todos, através da remoção de barreiras que condicionam a qualidade de vida das pessoas com mobilidade limitada, construindo territórios mais inclusivos. De salientar a importância do **programa RAMPA** –

Regime de Apoio aos Municípios para a Acessibilidade¹ neste domínio, nomeadamente ao nível do financiamento que proporcionou a este tipo de projetos (financiamento até 300 mil euros).

É com este enquadramento geral, que permite perceber as implicações do conceito de acessibilidade para todos, que a seguir se aborda o assunto no contexto municipal.

V.5.3. REDE DE ACESSOS NO CONCELHO DE LAGOA

V.5.3.1. VIÁRIOS

O concelho de Lagoa apresenta, de um modo geral, um **bom nível de acessibilidade relativamente ao exterior**, justificado pela proximidade de um nó de acesso à **A22 (IC4)**² e pela **ER 125**. Ambas as vias atravessam longitudinalmente o Algarve e o concelho. A **EN124-1** assegura a **ligação entre Lagoa e Silves**, e o acesso à **A22 (IC4)**.

A **acessibilidade aos territórios** próximos e com os quais estabelece relações mais intensas, depende essencialmente de **duas vias principais que atravessam** este concelho:

1. o acesso a norte, nomeadamente, a Silves e à **A22 (IC4)**, é assegurado, pela **EN124-1**, com origem na cidade de Lagoa;

¹ Este programa enquadra-se no âmbito do Programa Operacional Potencial Humano, concretamente na Tipologia de Intervenção 6.5 – Ações de Investigação, Sensibilização e Promoção de Boas Práticas no âmbito da Deficiência, financiado pelo QREN 2007-2013.

² Via que atravessa parcialmente o concelho e que estabelece a ligação entre o extremo nascente da região (Vila Real de Santo António) e Bensafrim (Lagos), no setor poente. O nó de acesso à **A22** localiza-se a norte da cidade de Lagoa, junto ao limite de concelho.

2. os acessos a nascente e poente, respetivamente, a Alcantarilha e Albufeira, bem como a Portimão e Lagos, fazem-se preferencialmente pela **ER125**, embora a antiga EN125 constitua uma alternativa de ligação ao centro Portimão, via Parchal.

A **nível interno**, verificam-se, no entanto, alguns **estrangulamentos** no que concerne à acessibilidade proporcionada pelos eixos viários existentes.

Desta feita, assinala-se a dificuldade observada na **ligação**, a sul, entre os extremos nascente e poente, ou seja, **entre Alporchinhos e Ferragudo**, sendo necessário recorrer à ER125, designadamente entre Porches e Lagoa.

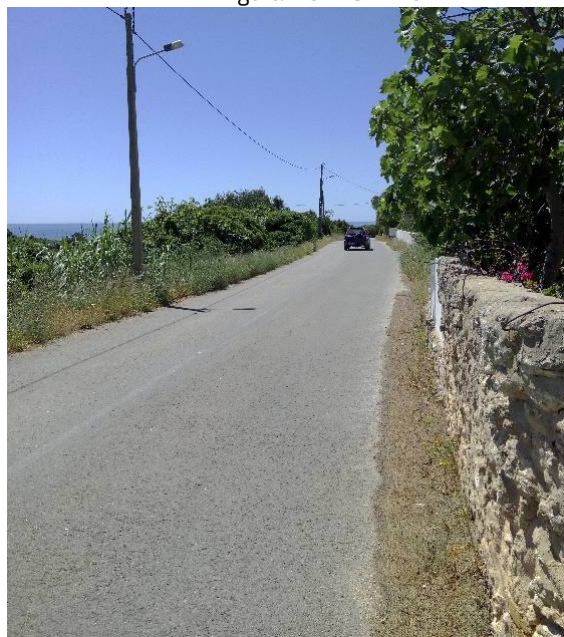
Mesmo no troço servido por caminho municipal, a **acessibilidade não se afigura facilitada**, devido ao traçado desta via, que serpenteia as áreas de maior densidade edificatória. Entre Alporchinhos e Carvoeiro, por exemplo, a alternativa através da EM530-1 (Alporchinhos-Porches), ER125 (Porches-Lagoa) e EN124-1 (Lagoa-Carvoeiro), revela-se pouco satisfatória, na medida em que é garantida por caminhos, com um perfil muito estreito, sem bermas e com troços bastante sinuosos, sobretudo na ligação entre a EM530-1 e o CM1154, onde a circulação de pessoas e bicicletas decorre nas faixas de rodagem (*vd.* Figura V.5.3). Este caminho (principal acesso ao Carvoeiro neste eixo), apresenta igualmente um traçado bastante meandrizado, e com características não permitem a sua fácil identificação, nem facilitam a orientação (*vd.* Figura V.5.4).

Figura V.5.3. Caminho que estabelece a ligação entre a EM530-1 e o CM1151



Fonte: RTGeo, 2015

Figura V.5.4. CM1151



Fonte: RTGeo, 2015

De anotar ainda o estrangulamento observado no **interior da cidade de Lagoa**, devido ao seu **atravessamento pela ER125**, que para além de constituir um **obstáculo físico** importante (vd. Figura V.5.5), se traduz ainda na **redução dos níveis de segurança e conforto** das deslocações em modos suaves e no incremento da **poluição atmosférica e sonora**. Idêntico estrangulamento é sentido no atravessamento dos aglomerados de **Parchal e Mexilhoeira da Carregação**, em que a antiga EN125 também assume a **dupla função de atravessamento e distribuição**, com a ocorrência dos problemas já identificados. Ainda no que toca às condições desta via, há a registar as **débeis condições das bermas** ou a sua inexistência, o que dificulta a circulação pedonal e de bicicletas, bem como a ausência de sinalização horizontal (vd. Figura V.5.6).

Figura V.5.5. A ER125 no atravessamento da cidade de Lagoa



Fonte: RTGeo, 2015

Figura V.5.6. A antiga EN125 junto a Estômbar/Mexilhoeira da Carregação



Fonte: RTGeo, 2015

A ligação entre **Lagoa e Ferragudo** pode ser feita por três eixos:

1. via antiga EN125 e EM530, passando por Estômbar;
2. via CM1269, passando por Gramacho;
3. ou via EM1272/EM530, passando por Sesmarias.

Sobretudo nas hipóteses via Gramacho e via Sesmarias, a ligação deveria permitir o reconhecimento de uma identidade comum e facilitar a circulação dos modos suaves, sendo acessível para todos. A título de exemplo, refira-se a ligação via Sesmarias, em que o primeiro troço, assegurado pela EM1272, revela necessidades ao nível da construção de passeios ou faixas de circulação para os modos suaves (*vd.* Figura V.5.7) e, em que a EM530 (Sesmarias-Ferragudo) apresenta um perfil funcional adequado às necessidades de circulação, mas a largura dos passeios e a inexistência de rebaixamentos, concorrem, igualmente, para que a sua utilização por todas as pessoas seja impossível (*vd.* Figura V.5.7).

Figura V.5.7. A ligação Lagoa/Ferragudo, via Sesmarias - deficiências ao nível da acessibilidade para todos



Fonte: RTGeo, 2015

De salientar ainda o **estreito perfil transversal da EM530**, associado a uma **meandrização** considerável, na **saída de Ferragudo** em direção ao Parchal (área do Bairro dos Marinheiros), com as implicações ao nível da segurança rodoviária (*vd.* Figura V.5.8).

Figura V.5.8. A EM530, à saída de Ferragudo – Bairro dos Pescadores



Fonte: RTGeo, 2015

No que respeita ao estado de conservação da rede viária do concelho, verifica-se que cerca de **75% das vias apresentam um bom estado**, sendo que os casos onde a degradação regista níveis mais elevados ocorrem maioritariamente em caminhos e estradas municipais.

Assim, como forma de **incrementar a acessibilidade** deste concelho, especialmente no que toca à articulação dos aglomerados entre si e a proporcionar acessos adequados aos diferentes usos, propõe-se:

1. o **reperfilamento da ER125** dentro dos limites do perímetro urbano de **Lagoa**, com a **criação de um perfil urbano**, ponderando a necessidade de introdução de elementos dissuasores de velocidade, que garanta condições de segurança à circulação de pessoas e bicicletas;
2. o **reperfilamento da antiga EN125**, no aglomerado de **Parchal**, com a criação de um **perfil urbano**, ponderando a necessidade de introdução de elementos dissuasores de velocidade, que garanta condições de segurança à circulação de pessoas e bicicletas;
3. a melhoria da **sinalética**;
4. a **beneficiação da antiga EN125**, entre Estômbar e Parchal, designadamente ao nível das bermas e da sinalização horizontal, com a ponderação da necessidade de introdução de elementos dissuasores de velocidade no interior dos aglomerados e que garantam uma efetiva segurança de todos;
5. que sejam **equacionadas**, em sede própria, **alternativas** que permitam **aumentar a conetividade entre os extremos nascente e poente do concelho**, no setor meridional (Alporchinhos/Ferragudo);
6. criação de **bermas nos caminhos municipais** que constituem importantes vias de acesso ao litoral;
7. melhoria das condições de acessibilidade para todos.

V.5.3.2. FERROVIÁRIOS

O concelho de Lagoa é servido por **duas estações de caminho-de-ferro** que se localizam na União das freguesias de Estômbar e Parchal, nas zonas limítrofes dos respetivos aglomerados: **Estômbar-Lagoa e Ferragudo**. A linha que atravessa o concelho classifica-se,

em termos de hierarquia da rede ferroviária nacional, como **rede complementar**, cujas características físicas e funcionais apenas permitem a circulação de **comboios do serviço regional**.

Neste tipo de serviço destacam-se as ligações com Portimão e Silves, com uma duração aproximada entre 7 a 15 minutos, respetivamente. Os serviços Intercidades e Alfa Pendular, que asseguram a ligação a Lisboa e ao Porto, apenas estão disponíveis na rede ferroviária principal, designadamente no troço Tunes-Faro. A estação de Tunes encontra-se a cerca de 30 minutos da estação de Estômbar-Lagoa¹.

Diariamente, existem nove serviços regionais que asseguram as ligações entre as estações localizadas no concelho de Lagoa e as estações a poente (Portimão-Lagos) e a nascente (Silves-Tunes), verificando-se que, no caso das primeiras, a frequência é maior ao início da manhã, enquanto nas segundas, se verifica o oposto².

Daqui constata-se que para além do contributo no contexto da acessibilidade regional e nacional, as estações ferroviárias existentes no concelho podem desempenhar um papel importante no âmbito os movimentos pendulares com os concelhos limítrofes.

V.5.3.3. AÉREOS

O concelho de Lagoa não dispõe de nenhuma infraestrutura aérea, mas está relativamente próximo do **aeródromo municipal de Portimão** (14 km e 15 minutos) e do **Aeroporto Internacional de Faro** (58 km e 40 minutos). Esta proximidade com o aeroporto potencia o desenvolvimento das atividades económicas, sobretudo as ligadas ao setor turístico.

¹ De acordo com os horários disponibilizados em www.cp.pt, acedido em 12/05/2015.

² Ibidem.

V.5.3.4. MARÍTIMOS

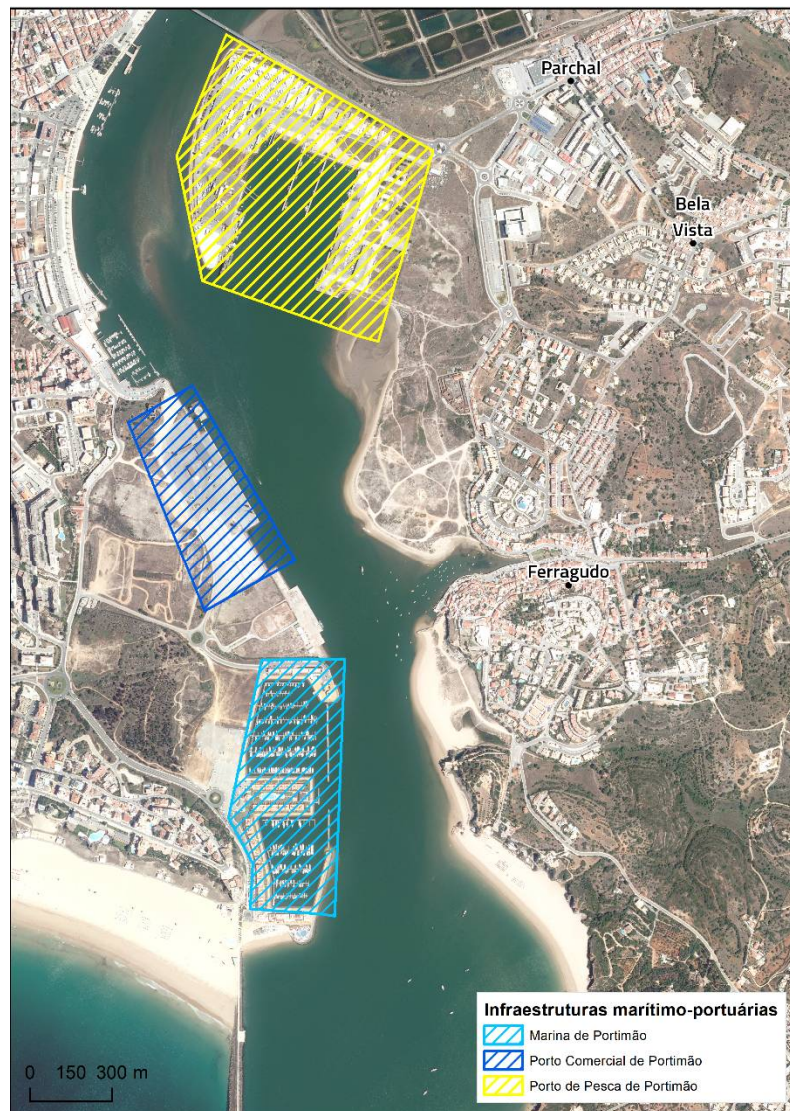
A **acessibilidade marítima** ao concelho de Lagoa faz-se através do **rio Arade**, mais precisamente pela entrada na barra de Portimão, assinalada por dois molhes, o de Ferragudo a estibordo (direita) ao entrar na barra e o molhe da Praia da Rocha a bombordo (esquerda).

Ao nível das infraestruturas marítimo-portuárias que possibilitam e oferecem serviços a quem chega por via marítima, é de destacar a existência de três importantes elementos nomeadamente a **Marina de Portimão**, o **Porto Comercial de Portimão** e o **Porto de Pesca de Portimão** cada um deles com utilizadores diversificados e distintos (*vd.* Figura V.5.9).

Assim, na margem direita do rio assinala-se o **Porto de Portimão** com diversos serviços ligados à atividade marítimo-portuária, destacando-se o **terminal de cruzeiros** e o **porto comercial**. Trata-se de uma infraestrutura com cerca de 330 metros de comprimento e com uma capacidade para receber navios até 215 m de comprimento fora-a-fora e com calado máximo de 8,5 metros. Disponibiliza diversos serviços aos navios em escala, nomeadamente check-in e controlo aduaneiro, reparação de embarcações, entre outros, assim como transporte em “Tenders” para os navios cruzeiro de maior porte que ficam fundeados ao largo do Porto de Portimão, incrementando desta forma as condições de segurança no acesso de passageiros a terra, especialmente os de mobilidade reduzida (APS, 2018). A sul do Porto de Portimão encontra-se a **Marina de Portimão**, outra infraestrutura importante ao nível dos acessos marítimos ao concelho de Lagoa. Inserida numa das barras mais seguras do país e enquadrada pela fortaleza de Santa Catarina (Portimão) e pelo castelo de S. João do Arade (Lagoa), ocupa uma área de cerca de 25ha, dispondo de 620 postos de amarração destinados ao aluguer de curta e/ou longa duração para embarcações até 50 m, com calado máximo de 4,2 metros (*vd.* Figura V.5.9).

Por último, na margem esquerda do rio Arade, junto à antiga EN125, encontra-se o **Porto de Pesca de Portimão** numa área de cerca de 23,5 ha direcionado para serviços relacionados com a atividade piscatória e com a construção e reparação naval, dos quais são exemplos a **Docapesca, Portos e Lotas SA** com a prestação de serviços de primeira venda de pescado, bem como o apoio ao setor da pesca e respetivos portos; e os **Estaleiros da Marina de Portimão** que dispõem de serviços especializados e qualificados assim como a possibilidade de guardar as embarcações durante o inverno (vd. Figura V.5.9).

Figura V.5.9. Infraestruturas marítimo-portuárias



Fonte: RTGeo, 2017. Base cartográfica: DGT (2012).

De salientar que segundo informação fornecida pela Administração dos Portos de Sines e do Algarve, S.A. (APS), está previsto o desenvolvimento do Porto de Portimão, em especial o segmento relacionado com o terminal de cruzeiros. Como tal, o previsível aumento de fluxo de passageiros e a sua provável deslocação aos locais panorâmicos e de interesse turístico na margem esquerda do rio Arade, impõe a necessidade da elaboração de um estudo pormenorizado no domínio da acessibilidade e mobilidade no concelho e em especial ao longo da margem esquerda.

V.5.4. MOBILIDADE DA POPULAÇÃO NO CONCELHO

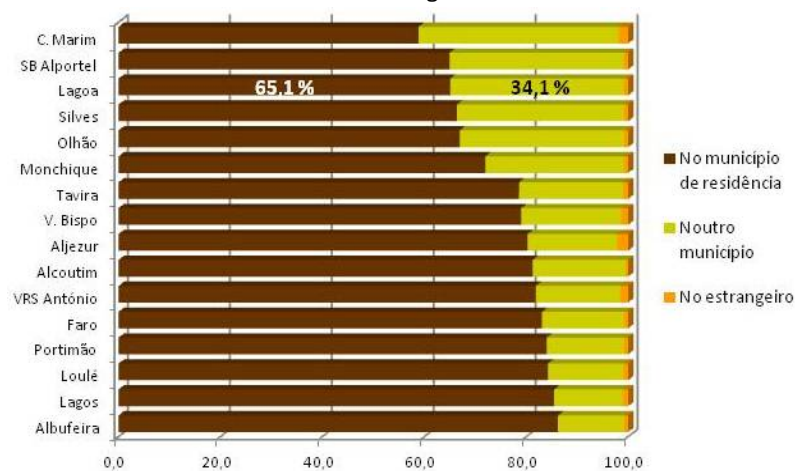
A análise dos movimentos pendulares realizados pela população residente, empregada ou estudante, é fundamental na avaliação das principais solicitações ao sistema de transportes, uma vez que esta variável reflete a procura permanente do sistema de mobilidade, através do número de deslocações diárias de ida e volta da população, dos meios de transporte utilizados e do tempo despendido nas deslocações. Permite ainda inferir de algumas relações de dependência entre aglomerados e concelhos, especialmente no que respeita às suas bacias de emprego e localização de equipamentos escolares.

V.5.4.1. LOCAIS DE TRABALHO E ESTUDO DA POPULAÇÃO RESIDENTE

A informação disponibilizada nos Censos 2011 permite construir uma perceção e tomar conhecimento, mesmo que genérico, sobre os traços gerais das deslocações geradas pelos residentes no concelho de Lagoa, no âmbito das deslocações por motivos laborais (residência/local de trabalho) e escolares (residência/estabelecimento de ensino).

Esta breve análise dos padrões e dos aspetos essenciais da mobilidade e das deslocações geradas no concelho é particularmente pertinente, em função das particularidades da população de Lagoa neste domínio. Destaca-se o facto de Lagoa ser o **terceiro município do Algarve com menor percentagem de população residente que trabalha ou estuda no município (65,1%**, valor superior apenas aos de São Brás de Alportel e Castro Marim) e, simultaneamente, o município que **tem a terceira maior percentagem de residentes e estudantes que se deslocam para outros concelhos (34,1%,).** A percentagem indivíduos com residência em Lagoa e que **estudam ou trabalham no estrangeiro** era, em 2011, praticamente **irrelevante: somente 0,8%**, valor semelhante ao da maioria dos concelhos algarvios (vd. Figura V.5.10).

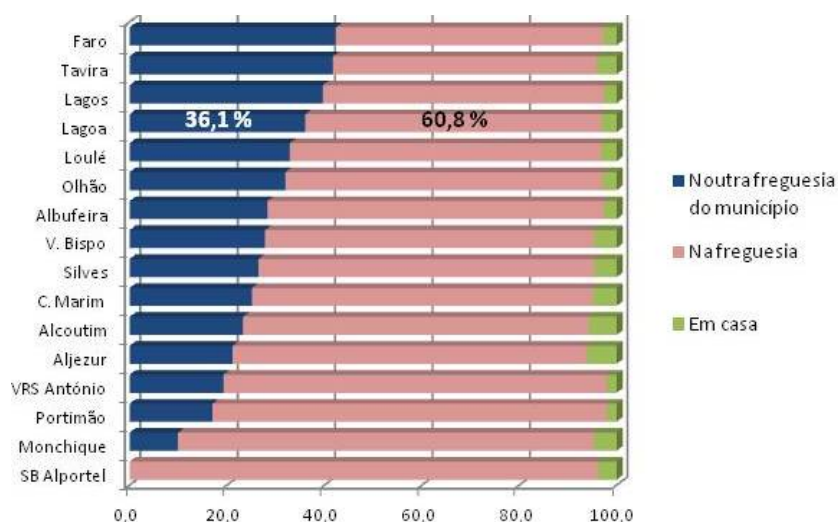
Figura V.5.10. Deslocações para os locais de trabalho / estudo da população residente, por concelhos (Algarve, 2011)



Fonte: Censos 2011, INE

A consubstanciar a “propensão” para a deslocação por motivos de trabalho ou estudo, verifica-se que, no âmbito das deslocações intra-concelhias (vd. Figura V.5.11), Lagoa é o **quarto concelho do Algarve com a maior percentagem de deslocações para outras freguesias do concelho (36,1%**, valor apenas inferior ao dos concelhos de Faro, Tavira e Lagos).

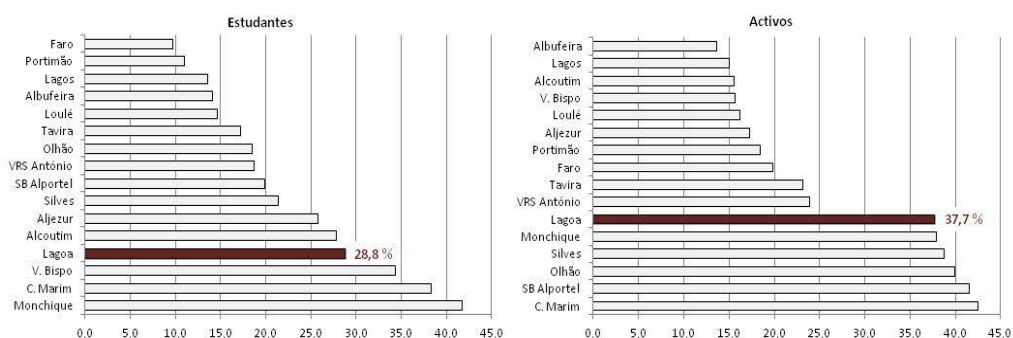
Figura V.5.11. Deslocações intra-concelhias para os locais de trabalho / estudo (total), da população residente, por concelhos (Algarve, 2011)



Fonte: Censos 2011, INE

A população do concelho de Lagoa – estudantes e ativos – que se desloca regularmente para fora do concelho assume proporções significativas: **28,8 % dos estudantes** (o que faz de Lagoa o quarto concelho da Região com maior percentagem de estudantes a saírem do concelho); e **37,7 % dos ativos** (o que faz de Lagoa o sexto concelho da Região com maior percentagem de ativos a saírem do concelho) (vd. Figura V.5.12).

Figura V.5.12. Deslocações intra-concelhias para os locais de trabalho / estudo, da população residente, por concelhos (Algarve, 2011)



Fonte: Censos 2011, INE

Os estudantes e ativos do concelho de Lagoa que se **deslocam para fora do concelho** – um **total de 4.802 indivíduos** (1241 estudantes e 3.561 ativos) – **fazem-no principalmente para os restantes municípios do Algarve**: 4.264 residentes (1.006 estudantes e 3.258 ativos), que correspondem a **88,8% das deslocações**. Destacam-se os municípios da Área Metropolitana de Lisboa e da Península de Setúbal, que absorvem 215 das deslocações (4,5%), um volume superior ao das deslocações dirigidas aos municípios da região vizinha – o Alentejo –, que recebe apenas 137 deslocações (2,9% do total) (vd. Quadro V.5.1).

Quadro V.5.1. Destino das deslocações de estudantes e ativos residentes no concelho de Lagoa (2011)

	Total	Estudantes	Ativos
Deslocações intra-concelhias	8.952	3.074	5.878
Deslocações para fora do município	4.802	1.241	3.561
Algarve	4.264	1.006	3.258
Alentejo	137	43	94
Área M. de Lisboa / Península de Setúbal	215	119	96
Outros locais (território nacional)	79	40	39
Estrangeiro	107	33	74
Total de deslocações	13.754	4.315	9.439

Fonte: Censos 2011, INE

Como se pode ainda verificar pelas Figura V.5.13 e Figura V.5.14, o **saldo das deslocações** entre **Lagoa e os concelhos do Algarve é claramente desfavorável**. Lagoa é a origem de 4802 e o destino de 1375 deslocações, o que dá um **rácio de 64,6 entradas por cada 100 saídas** (ou 154,7 saídas para cada 100 entradas).

Figura V.5.13. Deslocações de ativos e estudantes para os concelhos do Algarve, com origem no concelho de Lagoa (2011)



Fonte: Censos 2011, INE; CAOP, 2015.

Figura V.5.14. Deslocações de ativos e estudantes dos concelhos do Algarve, com destino ao concelho de Lagoa (2011)



Fonte: Censos 2011, INE; CAOP, 2015.

O **balanço das deslocações** de Lagoa com os restantes concelhos do Algarve apenas é favorável com **Silves, Castro Marim e S. Brás de Alportel** (saldos positivos de 324, 1 e 10 deslocações, respetivamente). Com todos os restantes concelhos o **balanço das deslocações é negativo** e assume, naturalmente, maior expressão na relação com o concelho de **Portimão**, para onde há 2720 deslocações regulares e de onde provêm somente 1345 (o que significa um rácio de 49,4 entradas para cada 100 saídas). A **relação de Lagoa com Portimão é particularmente forte** uma vez que, para além de Portimão acolher 63,8% das deslocações

geradas em Lagoa para os concelhos algarvios, verifica-se também que 48,8% das deslocações com origem nos concelhos algarvios com destino a Lagoa são geradas em Portimão.

A **desagregação das deslocações** dos ativos e estudantes residentes nas **freguesias** do município fornece uma série de dados particularmente interessantes (*vd.* Quadro V.5.2), e permite acima de tudo extrair as seguintes conclusões:

1. a **população** que reside na **freguesia de Lagoa** é, percentualmente, **a que menos se desloca para fora do concelho** – 73,6% de deslocações ocorrem dentro dos limites do concelho e somente 26,4% são para fora desses limites – e é, simultaneamente, a **população que apresenta maior peso das deslocações dentro da própria freguesia** (56,2%);
2. no extremo oposto, surge a **população da freguesia de Parchal, única freguesia que tem mais de metade dos residentes ativos e estudantes a saírem do município** (52,0%);
3. a **esmagadora maioria das deslocações para fora do concelho são**, naturalmente, para os **concelhos algarvios**; havendo, no entanto, a destacar valores interessantes das deslocações dos ativos e estudantes de Porches e de Carvoeiro para os concelhos da Área Metropolitana de Lisboa / Península de Setúbal (2,4 e 2,3%, respetivamente), e da freguesia de Carvoeiro para o estrangeiro (1,9%).

Quadro V.5.2. Destino das deslocações (%) dos estudantes e ativos residentes nas freguesias do concelho de Lagoa (2011)

	Estômbar	Ferragudo	Lagoa	Porches	Carvoeiro	Parchal
Deslocações intra-concelhias	63,8	58,4	73,6	62,8	79,2	48,0
Em casa	1,7	2,9	1,7	3,3	4,1	1,0
Na freguesia	30,6	30,2	56,2	32,9	44,5	25,4
Noutra freguesia do município	31,5	25,3	15,7	26,6	30,6	21,6
Deslocações para fora do município	36,2	41,6	26,4	37,2	20,8	52,0

Algarve	33,4	38,0	23,0	32,5	15,6	46,8
Alentejo	1,1	0,6	0,9	0,4	0,7	1,7
Área M. de Lisboa / Península de Setúbal	1,0	2,1	1,3	2,4	2,3	1,7
Outros locais (território nacional)	0,3	0,5	0,5	0,7	0,4	1,0
Estrangeiro	0,4	0,5	0,6	1,3	1,9	0,7

Fonte: Censos 2011, INE

A observação dos fluxos gerados nas freguesias de Lagoa para os concelhos algarvios (*vd.* Quadro V.5.3 e Figura V.5.15) demonstra um claro predomínio das deslocações com destino a Portimão, sobretudo nas freguesias ocidentais, na margem esquerda do Arade. Com efeito, os valores para as freguesias de Parchal, Ferragudo e Estômbar (81,1%, 80,7% e 72,1%, respetivamente) são claramente superiores aos valores apurados para as restantes freguesias. Nas freguesias de Carvoeiro e Lagoa o destino dominante é ainda Portimão, embora com valores já bem menos significativos (48,5% e 44,8%, respetivamente), mas no caso da freguesia de Porches (na extrema nascente do concelho) o principal destino dos ativos e estudantes é o concelho de Silves (43,8% das deslocações para concelhos algarvios).

Ainda neste plano, refira-se também que Portimão e Silves são de facto os principais destinos para os ativos e residentes de qualquer uma das freguesias. O concelho de Albufeira apenas se constitui como um polo atrativo de alguma relevância para os ativos e estudantes de Porches (18,3%); os concelhos de Faro e Loulé não são particularmente representativos como destino dos ativos e estudantes de Lagoa (mas, ainda assim, revelam-se mais captadores do que todos os concelhos de Portimão para Poente); e todos os demais concelhos têm fraquíssima expressão como destino de trabalho / estudo da população das freguesias de Lagoa (*vd.* Quadro V.5.3 e Figura V.5.15).

Quadro V.5.3. Destino (concelhos do Algarve) das deslocações (%) dos estudantes e ativos residentes nas freguesias do concelho de Lagoa (2011)

	Estômbar	Ferragudo	Lagoa	Porches	Carvoeiro	Parchal
Portimão	72,1	80,7	44,8	24,3	48,5	81,1

Silves	11,3	5,3	27,9	43,8	23,2	6,2
Albufeira	6,2	5,1	11,0	18,3	11,2	2,5
Faro	3,2	3,1	6,6	4,6	6,9	3,9
Lagos	4,1	2,2	3,9	1,7	2,6	3,2
Loulé	1,9	2,7	3,5	6,4	5,6	0,9
Monchique	0,8	0,2	0,8	0,3	2,1	1,1
Olhão	0,4		0,6			0,2
Vila do Bispo		0,2	0,4			0,6
Aljezur		0,5	0,3			0,2
Tavira	0,1		0,2	0,6		
Vila Real de Santo António			0,1			0,2

Fonte: Censos 2011, INE

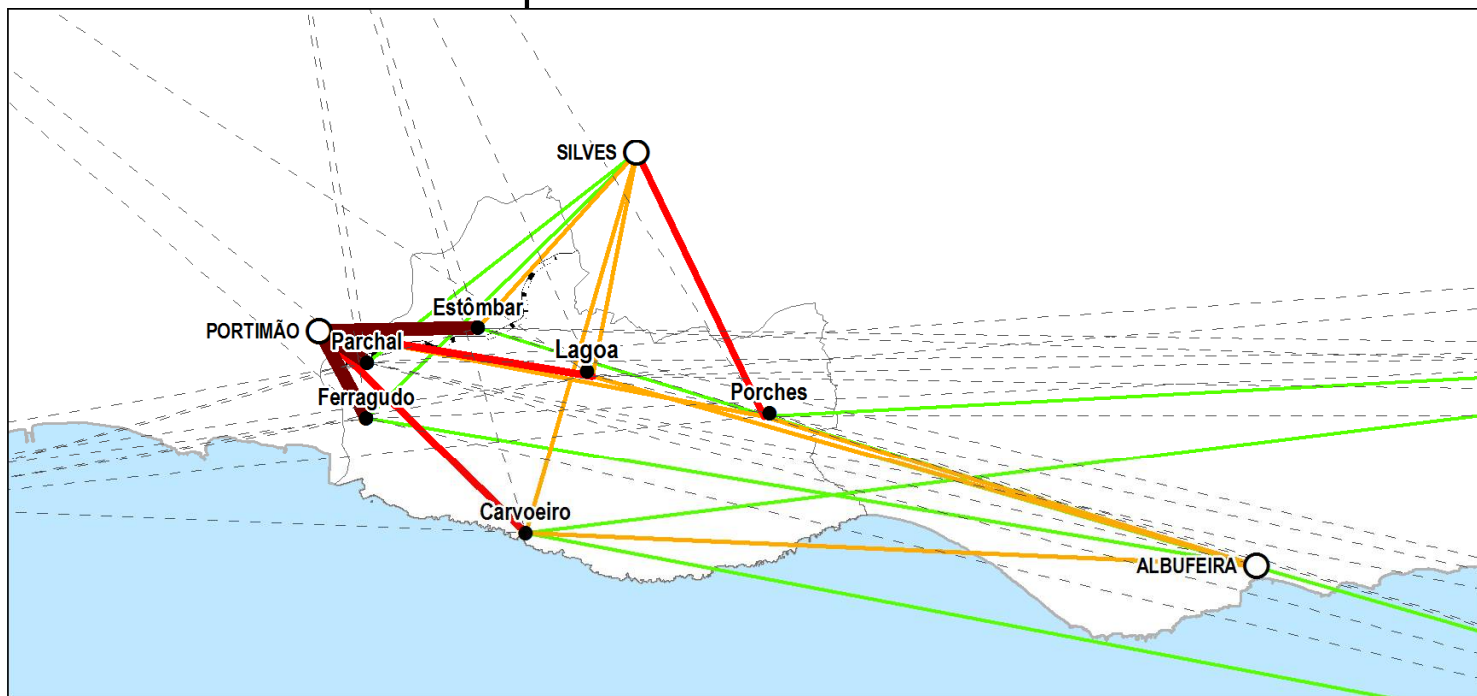
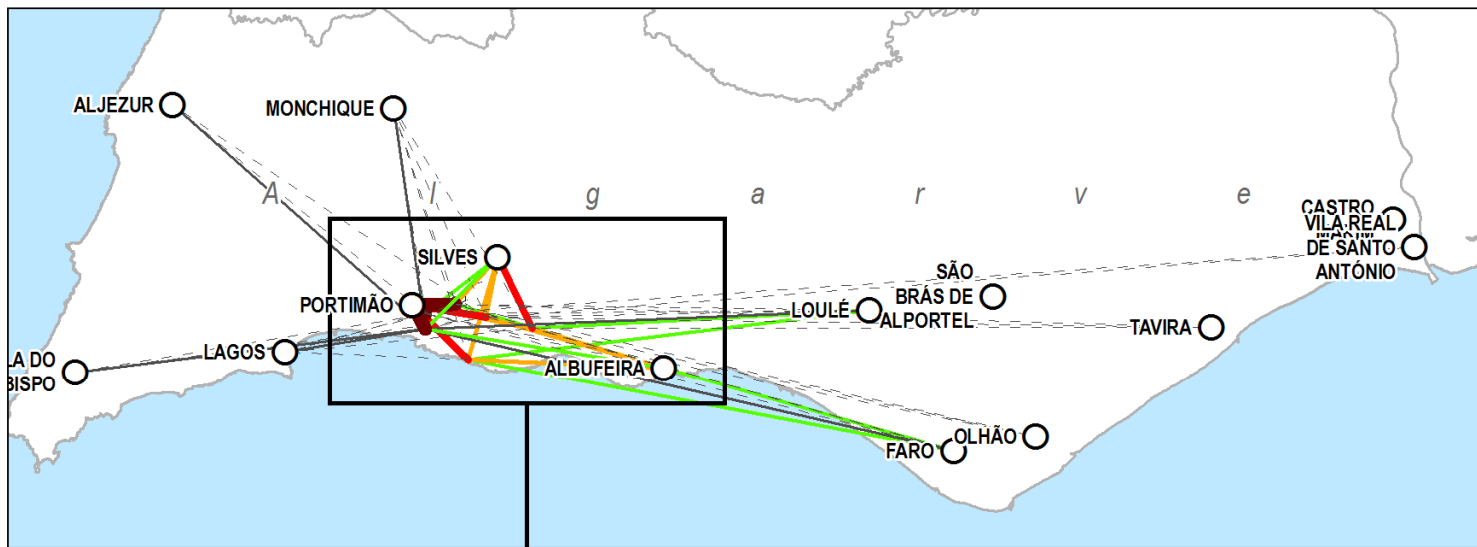


Figura V.5.15. Destino das deslocações (%) dos estudantes e ativos residentes nas freguesias do concelho de Lagoa



Fluxos com origem nas freguesias

Destino

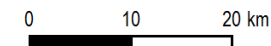
- 50.01 - 81.1 %
- 30.01 - 50.0 %
- 10.01 - 30.0 %
- 5.01 - 10.0 %
- 0.10 - 5.0 %

Ferrovias

NUTIII

Sede de concelho

Freguesias



Fontes: Limites administrativos: CAOP, 2016; Cartografia de base: AMAL e DGT, 2013; INE: Censos, 2011.

V.5.4.2. MEIOS DE TRANSPORTE USADOS NAS DESLOCAÇÕES PENDULARES

Previamente a uma sumária análise dos meios de transporte utilizados pela população de Lagoa (ativos e estudantes) nas suas deslocações regulares, veja-se em primeiro lugar o posicionamento do concelho, no contexto dos municípios algarvios, quanto aos meios de transporte utilizados. Comparando os graus de utilização dos diversos meios de transporte no concelho de Lagoa e no Algarve (*vd.* Quadro V.5.4 e Figura V.5.16), e tendo como quadro de referência a própria situação da região do Algarve no seu todo, destacam-se principalmente as seguintes constatações:

1. a população de Lagoa utiliza massivamente o automóvel ligeiro, quer como condutor quer como passageiro: de entre todos os 16 concelhos, a população de Lagoa é aquela que, em termos percentuais, mais utiliza o automóvel ligeiro (como passageiro) – 20,3% das deslocações (sendo que o valor para a região é 18,1%) –; e está no 2º lugar no que respeita à utilização do automóvel ligeiro (como condutor) – 49,7% das deslocações (quando o valor para a região é 47,2%), valor apenas superado por S. B. Alportel (54,6%). Daqui resulta que o uso do automóvel ligeiro particular no concelho de Lagoa nas deslocações casa-trabalho/escola representa cerca de 70% do total dos meios de transporte usados neste tipo de movimentos, superando a média do Algarve em cinco pontos percentuais.
2. Em matéria de transportes públicos – com percentagens generalizadamente baixas em todo o Algarve –, a sua utilização no concelho de Lagoa é também particularmente baixa: a percentagem de população que utiliza o comboio (0,3%) é ainda mais baixa do que valor já de si baixo para a região (0,7%); no caso do autocarro, o valor para Lagoa (7,4%) é ligeiramente superior ao também baixo valor apurado para a região (6,3%); no caso da utilização do transporte coletivo (TC) da empresa ou escola, o valor para Lagoa (1,8%) é ainda mais baixo do que o valor apurado para a região (2,9%).

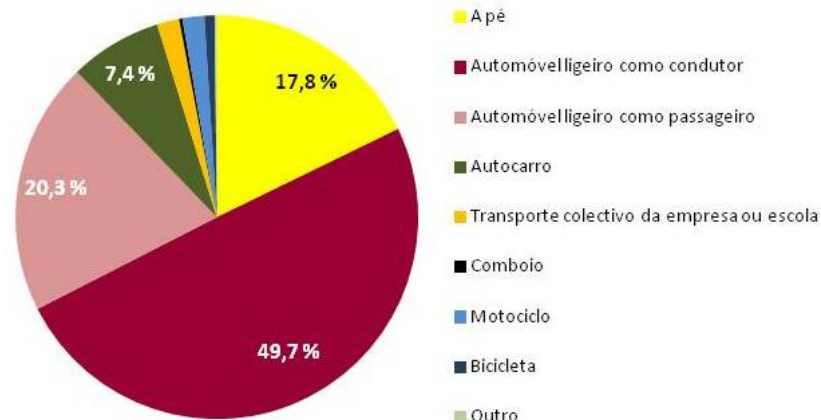
3. Quanto a outros meios de transporte que não se enquadram propriamente nos dois conjuntos acima destacados, mas que podem assumir características de um ou de outro segundo as mais diversas perspetivas, releva-se o seguinte: a população de Lagoa é a 4ª que mais utiliza o motociclo (por razões da mesma natureza da utilização do automóvel ligeiro, mas com ainda maior flexibilidade e para deslocações mais curtas); a população de Lagoa é das que menos utiliza a bicicleta (utilizada em apenas 0,8% das deslocações); e a população de Lagoa é igualmente das que menos se desloca a pé (somente 17,8% das deslocações (22,1% no Algarve), embora estas deslocações ocupem o segundo lugar.

Quadro V.5.4. Meios de transporte utilizados nas deslocações casa-trabalho/escola. Valores máximos e mínimos da utilização dos meios de transporte, por concelhos (2011)

Meios de transporte	Valor máximo		Lagoa		Valor mínimo		Algarve
	Concelho	%	%	Posição	%	Concelho	%
Automóvel ligeiro (passageiro)	Lagoa	20,3	20,3	1º	11,4	Alcoutim	18,1
Automóvel ligeiro (condutor)	SB Alportel	54,6	49,7	2º	37,1	VRS António	47,2
Motociclo	Vila do Bispo	2,7	1,7	4º	0,0	Silves	1,4
Autocarro	Vila do Bispo	12,8	7,4	9º	3,4	VRS António	6,3
Comboio	Tavira	2,2	0,3	9º	0,0	Vários	0,7
Bicicleta	VRS António	3,9	0,8	9º	0,1	Alcoutim	1,0
A pé	VRS António	37,5	17,8	13º	16,3	SB Alportel	22,1
TC da empresa ou escola	Alcoutim	11,1	1,8	15º	1,5	VRS António	2,9
Barco	Faro	0,6	0,0	--	0,0	Vários	0,2

Fonte: Censos 2011, INE

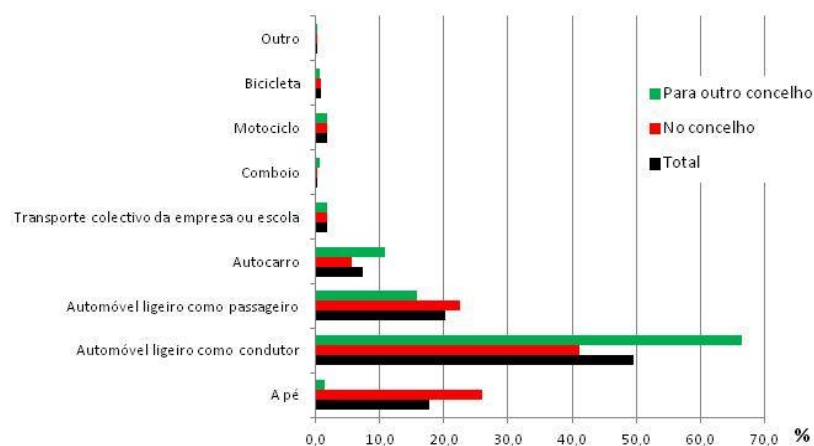
Figura V.5.16. Meios de transporte utilizados pelos ativos e estudantes de Lagoa (2011)



Fonte: Censos 2011, INE

Naturalmente, as percentagens da utilização dos diversos modos de transporte são função da distância (*vd.* Figura V.5.17). Nas deslocações intra-concelhias, as percentagens das deslocações a pé e da utilização do automóvel ligeiro (como passageiro) são mais relevantes do que nas deslocações para fora do concelho. Nestas últimas, assumem mais destaque as deslocações efetuadas em automóvel ligeiro (como condutor), as deslocações efetuadas de autocarro, e a totalidade das deslocações de comboio.

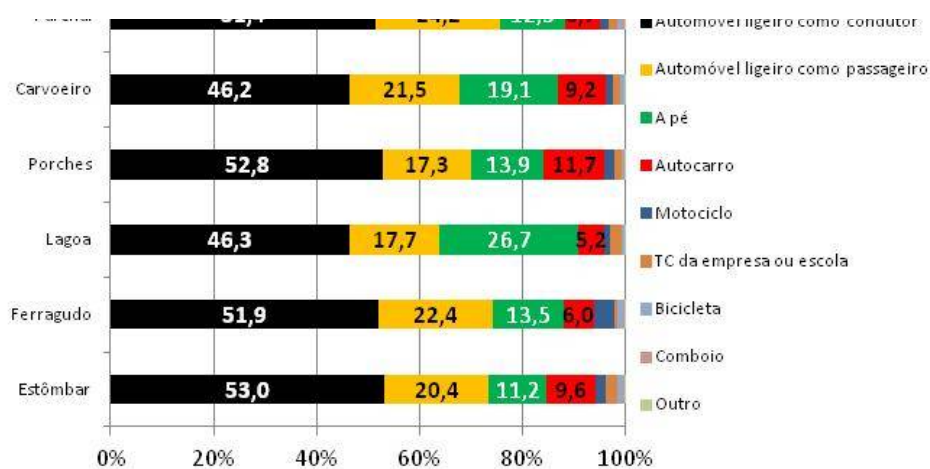
Figura V.5.17. Meios de transporte utilizados pelos ativos e estudantes de Lagoa



Fonte: Censos 2011, INE.

A utilização dos **meios de transporte** observada pela **perspetiva das freguesias** mostra, de uma forma geral, um padrão que não apresenta grandes variações (*vd.* Figura V.5.18). Em qualquer uma das freguesias o automóvel ligeiro (como condutor) é o meio de transporte mais utilizado, com percentagens ora ligeiramente abaixo ora ligeiramente acima dos 50%. A utilização do automóvel ligeiro (como passageiro) surge em segundo lugar em todas as freguesias, com exceção da freguesia de **Lagoa**, onde as **deslocações a pé** surgem em segundo lugar com uma percentagem superior à da utilização do automóvel ligeiro (como passageiro). É uma inversão de posições claramente entendível, sendo esta a freguesia-sede de concelho onde se localiza o emprego e os estabelecimentos de ensino da população aí residente. No **Carvoeiro** destaca-se ainda o uso do autocarro, cujo valor supera o da média concelhia (9,2% contra 7,4%, respetivamente). Cruzando esta informação com a relativa aos movimentos pendulares (*vd.* capítulo IV.5.4.1) constata-se que estas freguesias são as que apresentam menor percentagem de população que se desloca para fins de trabalho ou estudo para fora do município, o que justifica a menor utilização do automóvel.

Figura V.5.18. Meios de transporte utilizados pelos ativos e estudantes de Lagoa, por freguesia (2011)



Fonte: Censos 2011, INE

As **freguesias do eixo ponte** (Parchal, Ferragudo e Estômbar) são aquelas onde se verifica uma **utilização do automóvel¹ superior à média do concelho**, respetivamente 75,6%, 74,4% e 73,4%, indicativa de uma dependência forte ao concelho vizinho de Portimão - importante bacia de emprego para a população ativa destas freguesias (*vd.* Figura V.5.18 e *vd.* capítulo IV.5.4.1).

As freguesias de **Porches e Estômbar** destacam-se pelo uso do **autocarro** (11,7% e 9,6%, respetivamente, contra 7,4% do concelho), enquanto na freguesia de Ferragudo o uso do motociclo representa 3,8% do total contra 1,7% da média concelhia (*vd.* Figura V.5.17).

De referir ainda que o serviço de **transporte público intrarregional** de autocarro é assegurado, essencialmente, por duas companhias: uma garante os circuitos de maior distância, designadamente Alcantarilha-Portimão e vice-versa, passando por Porches, Lagoa, Estômbar e Mexilhoeira, enquanto a outra se dedica exclusivamente às ligações entre Lagoa-Portimão e vice-versa, embora com uma oferta de horários reduzida².

V.5.4.3. TEMPOS DAS DESLOCAÇÕES PENDULARES

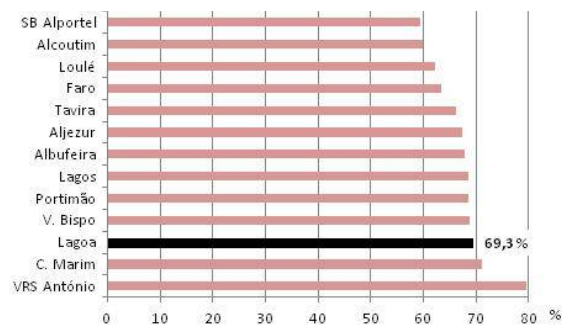
Os tempos de deslocação dos ativos e estudantes de Lagoa refletem, naturalmente, os modos de transporte utilizados e, fundamentalmente, os destinos e as respetivas distâncias percorridas. Embora o concelho de Lagoa tenha no contexto dos municípios do Algarve, como referido no capítulo V.5.4.1, a terceira população de ativos e estudantes (em %) que mais sai do concelho nas deslocações regulares para o local de emprego/estudo, e a quarta população (igualmente em %) que mais se desloca para outras freguesias do mesmo concelho está, no entanto:

¹ Considerando o valor total do automóvel ligeiro, resultante da soma do condutor e do passageiro.

² Informação resultante de consulta nos sítios das empresas Eva (<http://www.eva-bus.com/>) e Frota Azul (<http://www.frotazul-algarve.pt/>), acedidos em 13/05/2015.

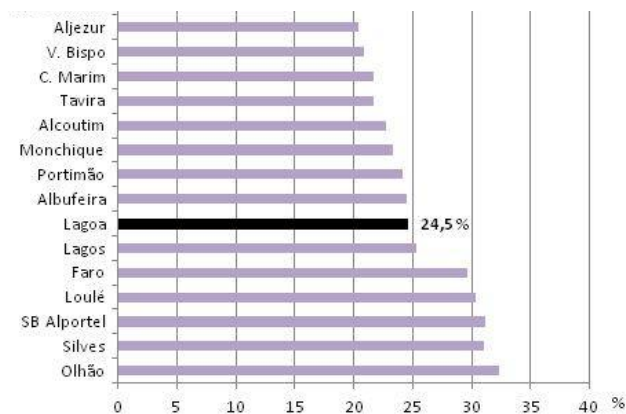
1. em 3º lugar no que respeita às deslocações inferiores a 15 minutos, valor apenas inferior aos concelhos de Vila Real de Santo António e Castro Marim (vd. Figura V.5.19);
2. em 7º lugar no que respeita às deslocações com tempos compreendidos entre 16 e 30 minutos (vd. Figura V.5.20);
3. em 15º lugar relativamente às deslocações com tempos compreendidos entre 31 e 60 minutos, valor apenas inferior ao de Vila Real de Santo António (vd. Figura V.5.21);
4. em 13º lugar relativamente às deslocações com tempos superiores a 60 minutos (vd. Figura V.5.22).

Figura V.5.19. Deslocações (%) com duração inferior a 15 minutos (Algarve, 2011)



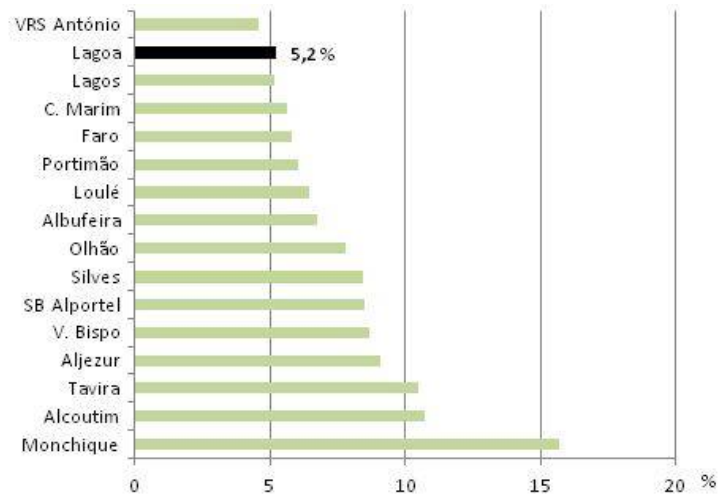
Fonte: Censos 2011, INE

Figura V.5.20. Deslocações (%) com duração compreendida entre 16 e 30 minutos (Algarve, 2011)



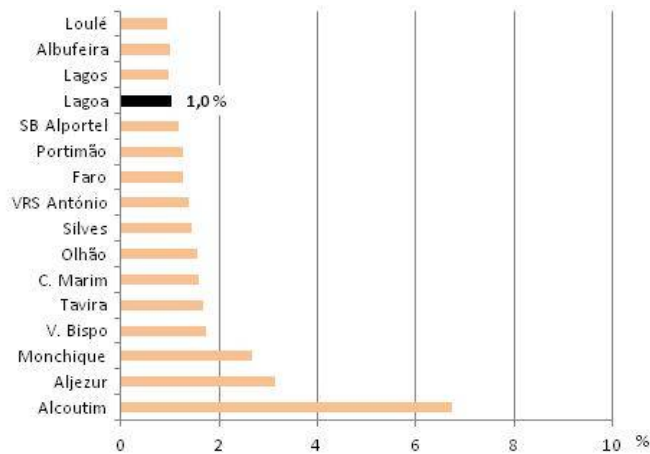
Fonte: Censos 2011, INE

Figura V.5.21.Deslocações (%) com duração compreendida entre 31 e 60 minutos (Algarve, 2011)



Fonte: Censos 2011, INE

Figura V.5.22. Percentagem das deslocações com duração superior 60 minutos (Algarve, 2011)



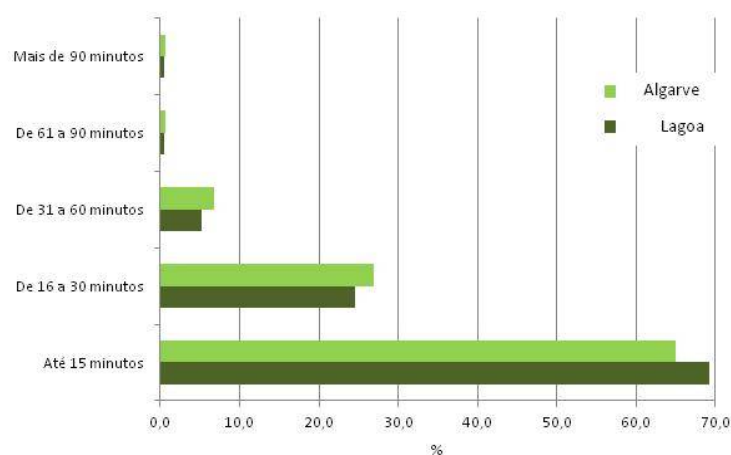
Fonte: Censos 2011, INE

Isto é, embora sejam particularmente representativas as saídas do concelho por motivos de trabalho e estudo, assim como as saídas das freguesias para outras freguesias de Lagoa, tal não se reflete nos tempos de deslocação (vd. Figura V.5.23). Os **estudantes e ativos residentes em Lagoa são dos que menos tempo despendem em deslocações**, sendo isso justificado pelo facto:

1. da esmagadora maioria das deslocações para fora do concelho ter como destino o concelho e a cidade de Portimão, a curta distância dos principais aglomerados do concelho de Lagoa;
2. do concelho de Lagoa ser o segundo mais pequeno do Algarve (88,3 Km²), tornando assim as deslocações mais curtas em termos de distância percorrida e tempo despendido.

Desta forma, conclui-se que as deslocações casa-trabalho/escola que ocorrem no concelho de Lagoa são maioritariamente de curta duração (69,3% não ultrapassam os 15 minutos), valor superior à média regional (65%), seguidas das que demoram entre 16 a 30 minutos (24,5%). As deslocações mais longas (mais de 30 minutos) detêm uma importância menor neste concelho relativamente à média do Algarve (*vd.* Figura V.5.23).

Figura V.5.23. Tempos de deslocação dos ativos e estudantes (Lagoa e Algarve, 2011)



Fonte: Censos 2011, INE.

De salientar a freguesia de Porches, que é a única em que a percentagem das deslocações entre 16 e 30 minutos ultrapassa a média do Algarve (27,7% contra 27%, respetivamente), facto que se prende com a necessidade dos residentes terem que se deslocar para outras freguesias do concelho ou mesmo para fora deste para trabalhar ou estudar (sendo a terceira

freguesia do concelho com maior percentagem de saídas para fora do concelho (*vd.* Quadro V.5.2) e com o afastamento geográfico desta freguesia relativamente aos principais centros de emprego, designadamente a sede de freguesia e o concelho de Portimão.

V.5.4.4. PRINCIPAIS CONCLUSÕES

Os dados apresentados indicam uma utilização excessiva do automóvel particular nas deslocações casa-trabalho/escola, com as inerentes consequências ao nível da saúde e da segurança rodoviárias, pelo aumento do ruído, poluição e tráfego.

As características do sistema de povoamento deste concelho não favorecem o uso de transportes coletivos de passageiros, designadamente o autocarro, pois os locais de paragem, maioritariamente ao longo dos principais eixos viários, por vezes, estão a distâncias consideráveis das habitações. Neste sentido, considera-se de extrema importância o estudo de alternativas viáveis no campo dos transportes coletivos de passageiros, nomeadamente a hipótese do “transporte porta a porta” ou a criação de novas rotas de autocarros de menor capacidade (*mini-bus*), por exemplo, de preferência elétricos, como forma de promover os transportes sustentáveis. A aposta na melhoria da imagem deste tipo de serviço e, simultaneamente, na sua promoção e divulgação junto da população poderão contribuir para o incremento deste meio de transporte.

Por outro lado, também se verifica uma utilização bastante residual da bicicleta, a qual deverá ser potenciada no âmbito de uma estratégia de promoção dos modos de mobilidade suaves, designadamente através da melhoria e criação de pistas para o efeito.

V.5.5. ACESSOS NO CONTEXTO URBANO

V.5.5.1. REDE VIÁRIA

A circulação interna corresponde ao tráfego de geração local, associado às necessidades dos residentes e aos fluxos da população não residente, com fins essencialmente administrativos, comerciais, *etc.* A fluidez de circulação e a acessibilidade interna dependem de vários fatores, nomeadamente, entre outros:

1. das características dos arruamentos;
2. da quantidade de tráfego de atravessamento;
3. do estacionamento disponível;
4. das condições/existência de redes pedonais e cicláveis;
5. da disponibilidade de transportes.

Nos aglomerados urbanos (sedes de freguesia) alguns arruamentos, nomeadamente nos setores mais antigos, não se compatibilizam com as atuais exigências de circulação e mobilidade (fluidez e segurança) devido, de forma conjunta ou individual:

1. ao perfil (ângulos de curvatura pouco funcionais, reduzida largura), tipo de pavimento e estado de conservação das vias;
2. à inexistência de passeios, em que a porta de casa confronta diretamente com a rua (*vd.* Figura V.5.24);
3. a sentidos de trânsito pouco adequados (*vd.* Figura V.5.25);
3. às dificuldades de estacionamento (*vd.* Figura V.5.25);
4. à introdução de novas tipologias de transportes e volume de veículos em circulação;
5. à alteração da vocação funcional (de habitacional para também incluir novas atividades, como o comércio e serviços).

Figura V.5.24. Ruas estreitas sem passeios, Ferragudo



Fonte: RTGeo, 2015

Estes, entre outros fatores geram dificuldades de coabitação entre os diferentes modos de transporte, responsáveis, nomeadamente, por congestionamentos que se agudizam na época alta.

Figura V.5.25. Dificuldades de circulação e estacionamento no centro da cidade de Lagoa



Fonte: RTGeo, 2015

O número de casos de circulação exclusivamente pedonal é diminuto (R. 25 de Abril, em Lagoa; R. Vasco da Gama e Travessa da Ribeira, no Ferragudo), embora em muitos arruamentos das áreas centrais a circulação ocorra apenas num sentido.

Aliás, nalguns casos, a circulação é exclusivamente pedonal, porque o arruamento não apresenta condições para a circulação automóvel, seja pela presença de escadas, seja pela diminuta largura e traçado sinuoso.

As vias urbanas mais recentes pautam-se, na maioria dos casos, por um pavimento (asfaltado betuminoso) e estado de conservação adequados à função viária. No entanto, são marginadas por passeios em calçada portuguesa e pontuados por mobiliário urbano que muitas vezes constitui um estrangulamento à acessibilidade e mobilidade, especialmente de pessoas com alguma incapacidade e/ou mobilidade reduzida (*vd.* capítulo V.5.5.2).

Ainda ao nível da mobilidade e acessibilidade em meio urbano, importa referir o caso do **atravessamento da cidade de Lagoa pela ER125**, o qual constitui uma fonte de **ruído**, **insegurança**, **congestionamentos**, bem como um **estrangulamento** notável na ligação entre o setor norte e sul da cidade de Lagoa (*vd.* capítulo V.5.3.1 e Figura V.5.25).

Decorre deste contexto a necessidade de equacionar no terreno ações que visam o **incremento da mobilidade e acessibilidade para todos** nos **principais aglomerados** do concelho de Lagoa, nomeadamente:

1. a **redefinição dos sentidos de trânsito**, sobretudo nas áreas mais antigas;
2. definição de **soluções** que determinem a **circulação alternada** sempre que tal potenciar a acessibilidade e mobilidade;
3. a implantação de **mecanismos de redução de velocidade** (*vd.* Figura V.5.26) em artérias urbanas de maior suscetibilidade ao ruído, segurança, *etc.*, por meio de:
 - a. sinalética (horizontal, vertical ou luminosa);
 - b. criação de “zonas 30” em alguns setores dos aglomerados;
 - c. bandas/lombas;

- d. piso dissuasor da velocidade;
 - e. alteração do perfil transversal das vias;
 - f. mais educação/sensibilização junto dos condutores;
4. privilegiar **modos suaves** de deslocação (peões e bicicletas);
5. a **substituição de pavimentos** que promovam a melhoria da mobilidade (desnível, atrito);
6. promover a **segregação do tráfego** no interior da malha urbana dos principais núcleos habitacionais, do seguinte modo:
- a. por tipo de veículo e suas funções (pesados, comerciais, etc.);
 - b. por vias, em função das suas características, hierarquia ou funcionalidade;
 - c. por incentivo à mobilidade suave criando para o efeito as condições adequadas;
 - d. por criação e educação para o estacionamento nos locais indicados para o efeito;
 - e. por revisão dos pontos de recolha de RSU e locais de cargas e descargas para pesados.
6. introduzir **rotundas**, que permitem escoar o tráfego de modo mais funcional e seguro, em áreas estratégicas sujeitas a algum tipo de estrangulamentos;
7. o estudo de **soluções viáveis** como alternativa ao **atravessamento de Lagoa pela ER125**.

Figura V.5.26. Exemplos de mecanismos de redução da velocidade (Países Baixos)



Fonte: RTGeo, 2015

V.5.5.2. REDES PEDONAIS E CICLÁVEIS

As redes pedonais e cicláveis enquadram-se no conceito de **mobilidade suave**¹, cujos meios de deslocação dão resposta às necessidades de locomoção para curtas distâncias. De facto, existem evidências que para **distâncias inferiores a cinco quilómetros**² os modos suaves apresentam-se mais rápidos que o automóvel, para além das vantagens decorrentes da redução de poluentes atmosféricos e do ruído associado à circulação rodoviária.

Os **fluxos pedonais** apresentam maior expressão nos **arruamentos mais centrais** dos principais aglomerados onde se verifica maior concentração de atividades comerciais e terciárias (públicas e privadas), correspondentes, de um modo geral, ao CBD, das sedes de freguesia e sede de concelho. **Não existindo praticamente espaços para utilização pedonal exclusiva**, verifica-se a **coabitação** – às vezes perigosa - de veículos automóveis e dos modos suaves de mobilidade.

O motivo da viagem, as variáveis pessoais do peão, os modos de transporte associados à viagem, as características do percurso ou os usos do solo marginais condicionam e determinam as características das viagens a pé (FRUIN, 1987, e PITA, 2003). Neste contexto de planeamento municipal importa sobretudo intervir ao nível do **diagnóstico das características do percurso**, no sentido de identificar os principais estrangulamentos ao incremento da mobilidade pedonal:

1. **inclinação** das vias;

¹ Meios de deslocação de velocidade reduzida, ocupando pouco espaço e com pouco impacte na via pública e sem emissões de gases para a atmosfera, como a simples pedonalidade ou a deslocação com recurso a bicicletas, patins, *skates*, trotinetas ou quaisquer outros similares, encarados como uma mais-valia económica, social e ambiental, e alternativa real ao automóvel.

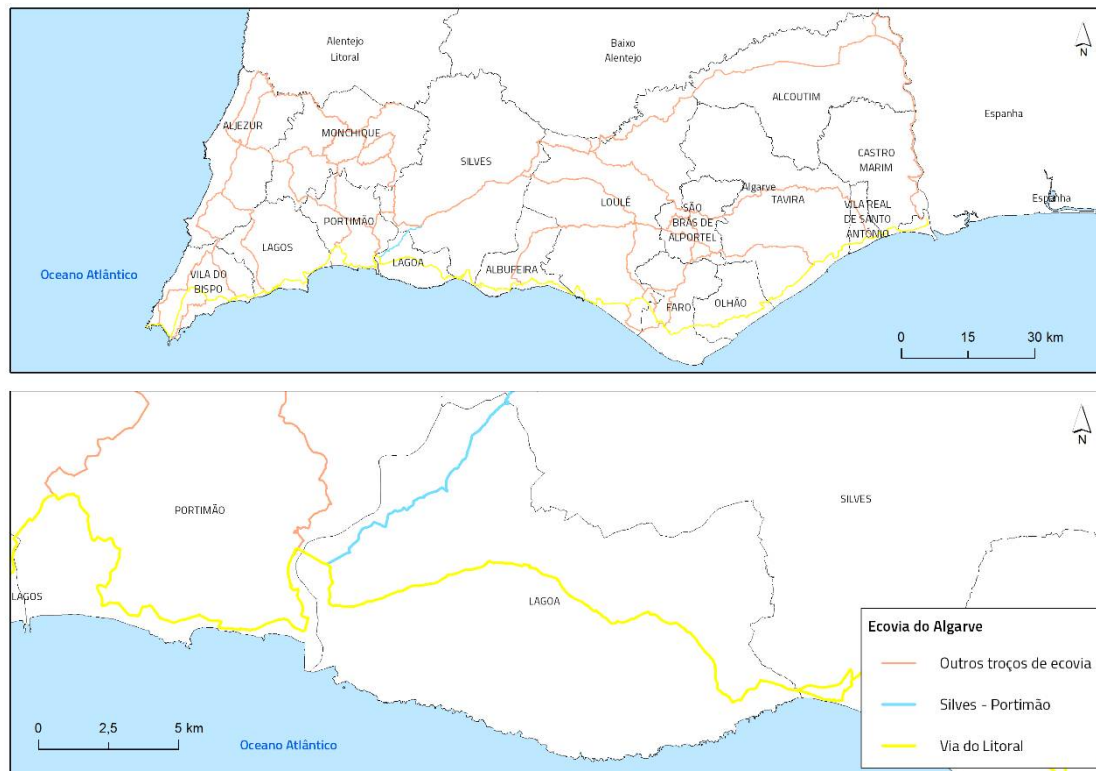
² Sobretudo em contexto urbano.

2. o **tipo**¹ e o **estado de conservação do pavimento**;
3. a **ausência de rebaixamento junto das passadeiras**;
4. a **inexistência de textura diferenciada** junto às guias de acesso às passadeiras por forma a facilitar a mobilidade dos cegos;
5. a **ausência de avisos sonoros** nos semáforos;
6. a **ausência de passeios** ou a sua **reduzida dimensão**;
7. a **ocupação anárquica do estacionamento** em corredores pedonais;
8. a presença de **degraus**;
9. a existência de **obstáculos no passeio: mobiliário urbano** (candeeiros, bancos, semáforos, papeleiras, armários de eletricidade e/ou gás, floreiras, contentores de lixo, *etc.*), **sinalética** (sinais de trânsito, mupis, *etc.*) e **esplanadas, árvores e quiosques**, entre outros.

Ainda que a **utilização de bicicletas** ocorra, em muitos casos, de um modo informal, em coabitação com peões e meios de transporte motorizados, no concelho de Lagoa existem **dois troços** cicláveis, pertencentes à **Ecovia do Litoral**, que se estende desde Vila Real de Santo António a Sagres, numa extensão de 225km (*vd.* Figura V.5.27).

¹ O tipo de pavimento (calçada ou paralelo em calcário) condiciona significativamente a mobilidade pedonal sobretudo quando ocorrem períodos de precipitação que tornam o piso instável. Estes geram também escoamento superficial urbano que nalguns locais condicionam a circulação pedonal.

Figura V.5.27. Ecovias no Algarve e no concelho de Lagoa



Fonte: Cartografia de base: AMAL e DGT, 2013; Limites administrativos: CAOP, 2016; RTGeo, 2015.

O primeiro, mais longo, com **19,3 km**, designado por “**Percurso de Lagoa**”, inicia-se na ponte rodoviária sobre o Rio Arade e termina, a nascente, em Alporchinhos. Possui características mistas por atravessar o centro da cidade e áreas rurais, apresentando tipologias distintas de piso (betuminoso, calçada, terra batida, saibro). Este percurso está apetrechado com sinalização específica criada para toda a Ecovia, bem como painéis de orientação e informação, contando ainda com marcação ao nível do pavimento¹ (vd. Figura V.5.27).

O segundo, mais curto, com 11,4km, corresponde ao troço final da **ligação entre Silves e Portimão**, e inicia-se no concelho de Lagoa, no seu extremo norte, na margem esquerda do Rio Arade, terminando na ponte rodoviária sobre o mesmo rio, à entrada de Portimão.

¹ <http://www.ciclovias.pt/ciclovias/5algarve/1algarve/litoral/ellagoa.php>, acessado em 13/05/2015.

À semelhança do percurso de Lagoa, este troço de ecovia também possui características mistas (vd. Figura V.5.27).

A mobilidade suave no concelho de Lagoa, nas suas diferentes componentes, deverá ser promovida, sobretudo num contexto de reduzida dimensão dos aglomerados, em que as distâncias a percorrer entre casa-trabalho/escola são curtas, e de morfologia e clima favoráveis, no sentido de se atingirem os seguintes objetivos:

1. redução do tráfego de atravessamento;
2. ao aumento da segurança rodoviária;
3. redução da emissão de poluentes atmosféricos;
4. diminuição do ruído;
5. melhoria do ambiente urbano.

Alguns aspetos poderão contribuir para a **promoção da circulação pedonal e ciclável**:

1. **repensar os locais de colocação do mobiliário urbano e de sinalética** de modo a não perturbar a circulação e a continuidade urbana;
2. **redimensionar os passeios com largura insuficiente** e estudar as soluções possíveis tendo em conta o tipo de tráfego e a importância dessas artérias na hierarquia da rede viária;
3. introduzir **melhorias nos pavimentos**;
4. melhorar a **fiscalização** e o desenho urbano para redução de **estacionamento abusivo**;
5. promover projetos na lógica do princípio da **acessibilidade para todos** nos arruamentos do CBD das sedes de freguesia;
6. criar **redes cicláveis**, iluminadas e desimpedidas de barreiras arquitetónicas, considerando aspetos como espaço disponível, morfologia, interesse do percurso, facilidade de implantação, pontos de conflito, etc.;
7. implementar **parqueamentos para bicicletas** junto de escolas, equipamentos de recreio e lazer e áreas centrais;

8. criar serviços/**pontos de aluguer** de bicicletas (e.g., nos pontos turísticos);
9. dar continuidade às intervenções efetuadas a nível regional através de ligações às ecovias existentes.

V.5.5.3. ESTACIONAMENTOS

A falta de **estacionamento** no interior de um aglomerado, sobretudo em áreas onde o automóvel apresenta um grande simbolismo e onde há uma fraca tradição de fazer uso de modos suaves de mobilidade, pode constituir um **estrangulamento à atratividade dos espaços centrais** desses lugares. Coloca-se a este nível, a reduzida oferta de lugares de estacionamento e o estacionamento desordenado e invasivo (em cima de passeios, passeadeiras e em locais reservados) do espaço público e ambiente urbano, além de dificultar ainda a circulação em situações de emergência e de pessoas, sobretudo as que têm mobilidade reduzida (*vd.* Figura V.5.28).

Este tipo de situações, bem como os da circulação automóvel (já mencionados no capítulo V.5.4.1), são particularmente sentidos nas áreas centrais dos principais aglomerados urbanos do concelho, sem um desenvolvimento planeado, com ruas estreitas e sinuosas, projetadas para o peão. À medida que nos afastamos do centro, verifica-se a existência de maior quantidade de parques de estacionamento. De referir algumas iniciativas de ordenamento da circulação e do estacionamento no interior dos aglomerados sujeitos a maior pressão a este nível, como o caso do Carvoeiro, em que as ruas principais de acesso a esta vila (saída e entrada, via Lagoa) têm apenas um sentido de trânsito, numa estreita faixa, sendo o restante espaço público reservado à circulação em modos suaves e o estacionamento apenas possível em locais em que a largura da rua assim o permite (*vd.* Figura V.5.29).

Figura V.5.28. Exemplo de estacionamento abusivo em Lagoa



Fonte: RTGeo, 2015

Figura V.5.29. Circulação e estacionamento no centro do Carvoeiro



Fonte: RTGeo, 2015

A adoção de algumas **medidas** poderá contribuir para **reduzir os estrangulamentos** anotados, entre outras:

1. criação de **bolsas de estacionamento** devidamente ordenadas, a localizar:
 - a. **periféricamente**, junto às principais entradas dos núcleos, na interface entre a malha urbana consolidada e a área envolvente;

- b. em **locais centrais**, equacionando o seu taxamento (e.g., por meio de parquímetros, parques pagos, etc.);
 - c. em **espaços intermodais**, permitindo que os utilizadores possam utilizar outro meio de transporte.
2. aumento da **fiscalização** do estacionamento irregular;
 3. assegurar a existência de **parqueamento para cargas/descargas** junto aos espaços comerciais;
 4. criação de lugares de **estacionamento** reservados a pessoas com **mobilidade condicionada**;
 5. elaboração de um **plano de mobilidade e acessibilidade**, que considere as carências/estrangulamentos registados.

V.5.6. A ACESSIBILIDADE NO SETOR TURÍSTICO

“A **acessibilidade** é um **elemento central** de qualquer **política de turismo responsável e sustentável**. Constitui simultaneamente um imperativo dos direitos humanos e uma **oportunidade de negócio excepcional**. Acima de tudo, temos que começar a compreender que o turismo acessível não beneficia apenas as pessoas com deficiência ou com necessidades específicas, beneficia-nos a todos.”¹

Desta feita, a Estratégia Turística Nacional inscreve, como atuação estratégica, “**tornar Portugal num destino acessível para todos**”, incentivando assim a mobilização dos agentes públicos e privados, tendo em vista incrementar, em toda a cadeia de valor, o acesso e a fruição turística a todos, porque efetivamente o segmento do turismo acessível constitui uma

¹ Taleb Rifai, Secretário-Geral da OMT, in *Turismo de Portugal, 2014*.

oportunidade de negócio a desenvolver, já que envolveu, em 2010, cerca de 65 a 75 milhões de pessoas em todo o mundo¹.

Por outro lado, a nível europeu, a *European Network for Accessible Tourism* estima que, atualmente existam cerca de 127 milhões de europeus com alguma necessidade específica durante a sua viagem turística, valor este que será superior, uma vez que estes turistas tendem a viajar acompanhados.

Acresce ainda o facto deste segmento da procura se pautar pelo seu elevado nível de fidelização aos destinos e a preferência pela época baixa, o que é particularmente importante no contexto da economia regional e local, bastante afetada pelos estrangulamentos da sazonalidade.

Importa pois, dispor de uma oferta turística acessível global, isto é, que inclua desde o alojamento turístico, a restauração, as atividades de animação turística, as zonas balneares, o material informativo, de modo a que contemple não só todas as pessoas como também todas as suas necessidades.

V.5.6.1. ACESSOS NO CONTEXTO BALNEAR

A classificação de uma **zona balnear** como **acessível** pressupõe a existência de um conjunto de **condições**²:

1. acesso pedonal fácil e livre de obstáculos, a partir da via pública envolvente;
2. estacionamento ordenado e com lugares reservados para viaturas ao serviço das pessoas com deficiência;

¹ De acordo com a Organização Mundial do Turismo.

² De acordo com o Instituto Nacional para a Reabilitação, I.P, em <http://www.inr.pt/content/1/17/prai-a-acessivel-prai-a-para-todos>, acedido em 14/05/2015.

3. acesso pedonal, através de percurso acessível, até à zona de banhos de sol e o mais próximo possível da zona de banhos (caso existam desníveis, os degraus terão de ser complementados por rampas suaves e/ou meios mecânicos acessíveis a pessoas com mobilidade condicionada);
4. passadeiras sobre o areal, sempre que este exista, e, nos restantes casos, um percurso pavimentado, firme e contínuo;
5. instalações sanitárias adaptadas, servidas por um percurso acessível;
6. posto de Primeiros Socorros acessível, servido por um percurso acessível;
7. existência de Nadador Salvador;
8. informação ao público, à entrada da praia e na página eletrónica do município, sobre as condições de acessibilidade e os serviços de apoio disponibilizados às pessoas com mobilidade condicionada.

A disponibilização de apoios anfíbios para o banho; existência de vestiários, duches, bebedouros e lava-pés acessíveis a todos; bares, restaurantes e lojas acessíveis; zonas sombreadas para acolhimento e permanência de pessoas com necessidades especiais ao nível da mobilidade; atividades lúdicas acessíveis e integradoras; informação disponibilizada ao público, em formatos acessíveis e em diferentes suportes constituem **exemplos de boas práticas**, que apesar de não serem de cumprimento obrigatório, **melhoram inquestionavelmente as condições de utilização das praias** por parte dos **frequentadores com mobilidade condicionada**.

Em 2014, as praias de Carvoeiro e da Senhora da Rocha¹ obtiveram o galardão de "Praia acessível". Seria, no entanto, desejável, que pelo menos a totalidade das praias balneares (*vd.* capítulo VI.1.3) do concelho apresentasse condições para a obtenção deste título, já que as outras (naturais e selvagens) dificilmente reúnem condições de acessibilidade para todos.

¹ Possui cadeira anfíbia (INIR).

De referir ainda que o concelho de Lagoa também dispõe de uma unidade hoteleira de quatro estrelas que respeita as condições e acessibilidade para todos.

V.5.7. A ACESSIBILIDADE PARA TODOS EM LAGOA

Não são conhecidas intervenções públicas planeadas de promoção da acessibilidade para todos nos espaços públicos deste concelho, sendo, portanto, **necessário desenvolver um Plano de Acessibilidade para Todos**, que proceda, numa primeira fase, ao **levantamento e diagnóstico** dos principais **estrangulamentos** e, numa segunda fase, à definição de **soluções**, por temáticas de intervenção e alicerçadas nos princípios do *design for all*, cuja implementação permita **diferenciar positivamente o concelho**, tornando-o mais **atrativo e competitivo**. Estas intervenções devem orientar-se ao espaço público, aos edifícios, aos transportes e à comunicação, podendo ocorrer a definição de áreas prioritárias, em função da estratégia do concelho.

Ainda que não dispense a necessidade de elaboração de um diagnóstico exaustivo, os **estrangulamentos fundamentais à acessibilidade e mobilidade** nos principais aglomerados do concelho de Lagoa, relacionam-se com:

1. declives acentuados (igual ou superior a 12%) de algumas ruas, sendo, por isso, consideradas inacessíveis (*vd.* Figura V.5.24);
2. passeios de dimensões reduzidas, *i.e.*, com menos de 1,50 m; a sua inexistência ou presença de escadas urbanas (*vd.* Figura V.5.24);
3. perfis de rua bastante reduzidos nas áreas mais antigas dos aglomerados urbanos (*vd.* Figura V.5.24);
4. a existência de ruas com perfil de estrada, *i.e.*, sem passeios (*vd.* Figura V.5.24);

5. paragens de autocarros com plataformas e abrigos de passageiros de dimensão insuficiente e com reduzida informação disponível;
6. lugares de estacionamento existentes perpendiculares ou oblíquos em relação à faixa de rodagem, o que torna alguns passeios inacessíveis, devido à sua reduzida dimensão;
7. estacionamento em cima dos passeios, tornando-os inacessíveis (vd. Figura V.5.28);
8. inexistência de rebaixamentos para peões nas interceções dos trechos de rua (vd. Figura V.5.30);
9. nos rebaixamentos pontuais existentes ocorrem ressaltos superiores a 2 cm, alguns não abrangem a dimensão da passadeira na sua totalidade e não se verifica a existência de pavimento táctil de alerta e de encaminhamento;
10. a existência de planos inclinados e ressaltos inesperados nos passeios como consequência dos rebaixamentos de acesso às garagens;
11. a ocorrência de lancis rampeados em passeios com menos de 1,5 m de largura;
12. a interrupção de passeios;
13. passeios com pavimento inadequado (cubo de 10*10 cm ou outro tipo de pavimento irregular);
14. ocupação dos passeios por degraus de acesso aos edifícios (vd. Figura V.5.24);
15. rampas e escadas mal desenhadas;
16. árvores mal localizadas e sem grelhas de proteção;
17. elementos de mobiliários urbano mal localizados (postes de luz ou telefone, sinais de trânsito, contentores de superfície, cabines de telefone público, floreiras, placas de sinalização ou informação, esplanadas, marcos de correio, entre outros);
18. elementos de mobiliário urbano inacessíveis (bancos públicos sem apoio de braço, ou mal localizados, e.g., em ruas de declive muito acentuado) (vd. Figura V.5.31).

Figura V.5.30. Passadeiras inacessíveis, Lagoa



Fonte: RTGeo, 2015

Figura V.5.31. Mobiliário urbano inacessível, Ferragudo



Fonte: RTGeo, 2015

Qualquer **intervenção** que vise **promover a acessibilidade para todos** deve considerar, pelo menos, os **critérios** que a seguir se enunciam. Ao nível do **espaço público**, destaca-se:

1. **alargamento dos passeios** para permitir o cruzamento entre uma pessoa e outra que circule em cadeira de rodas;
2. definição como **plataforma única das ruas estreitas** onde a segurança da circulação dos peões não esteja assegurada e criação de um **corredor acessível**, com um revestimento

- que facilite a circulação dos modos suaves, não propício a escorregamentos, quer em piso seco quer em piso molhado, e que não apresente ressalto;
3. construção de **passagens de peões sobre-elevadas**;
 4. **reordenação dos elementos de mobiliário urbano, sinalização** e outros obstáculos para que fiquem sempre do lado exterior do passeio, deixando um espaço canal junto às fachadas ou muros (1,50m de largura x 2,40m de altura);
 5. **eliminação dos elementos urbanos** que, por estarem mal desenhados, são **inacessíveis**, substituindo-os por outros bem desenhados e por isso mesmo, **acessíveis**;
 6. **intervenções nas passadeiras**, de forma a:
 - a. serem, preferencialmente, **sobre-elevadas**, estabelecendo uma concordância com a cota do passeio;
 - b. terem um **revestimento** estável, durável, firme e contínuo;
 - c. possuírem **pavimento de encaminhamento e alerta**;
 - d. aumentar a sua **visibilidade**, através de sinalização vertical e horizontal;
 7. introdução de **elementos pacificadores do trânsito**, nomeadamente bandas cromáticas, elementos semaforicos, refletores ou luzes intermitentes de alerta;
 8. nos casos de **escadas urbanas**:
 - a. a instalação de **corrimãos**, ou mesmo **patamares intermédios** de descanso, que facilitam a circulação de pessoas com idade avançada ou pessoas com problemas de equilíbrio;
 - b. a instalação de **corrimãos a duas alturas**, especialmente em **zonas escolares**;
 - c. na construção de escadas é necessário que se desenhem **degraus sem elementos salientes** nos planos de concordância entre o cobertor e o espelho; que os **pavimentos** usados não sejam propícios a escorregamentos e que as **tonalidades cromáticas** facilitem a sua deteção, especialmente às pessoas com dificuldades visuais.

9. nos casos de **ruas com declive acentuado**, o **pavimento** deve ter um acabamento não seja propício a escorregamentos, quer em piso seco quer em piso molhado, e que não apresente ressaltos;
10. necessidade de serem criadas, nas **paragens de autocarro**, plataformas com dimensões suficientes e melhoria dos abrigos bem como da informação disponibilizada;
11. nos lugares de **estacionamento**:
 - a. necessidade de um levantamento sobre a existência de lugares de estacionamento para pessoas com **mobilidade reduzida** junto aos **edifícios públicos**;
 - b. maior **fiscalização** das situações de **estacionamento indevido**, que eliminam a acessibilidade dos passeios;
 - c. estudo de **alternativas** às situações de estacionamento autorizado em cima dos passeios e à eliminação de estacionamento por via da criação de ruas de plataforma única;
12. nos **rebaixamentos para peões**:
 - a. correção dos **ressaltos** superiores a 2 cm;
 - b. **alargamento dos rebaixamentos** a toda a extensão da passadeira; colocação de pavimento tátil de alerta e de encaminhamento;
13. nos **rebaixamentos para veículos**:
 - a. eliminação de **lancis rampeados**, planos inclinados e ressaltos nos passeios;
 - b. correção dos casos de **passeios interrompidos**;
14. nos **elementos urbanos**:
 - a. correta identificação (com elementos de alerta) das escadas de acesso aos edifícios particulares, no caso de não puderem ser removidas;
 - b. realocação de árvores de pequeno porte quando estejam mal localizadas;
 - c. proteção das caleiras das árvores com grelhas de dimensão adequada e niveladas como passeio;
 - d. colocação de toldos de espaços comerciais e gradeamento de janelas a alturas adequadas;

- e. remoção do mobiliário urbano nos passeios com largura igual ou inferior a 1,20 m de largura;
- f. o mobiliário urbano deve localizar-se sempre no lado exterior dos passeios e, quando estes apresentarem uma largura entre 1,20 m e 1,50 m, não deve ocupar mais de 30 cm;
- g. realocação de alguns elementos de mobiliários urbano (sinais de trânsito e de informação, contentores, floreiras, cabines de telefones públicos, esplanadas, e.g.).

No que respeita aos **edifícios**, as intervenções devem:

1. tornar **acessível o acesso ao edifício**, procurando não criar acessos alternativos;
2. **resolver** todos os **desníveis** existentes nos percursos;
3. localizar **elevadores** para permitir o acesso a pisos superiores ou inferiores;
4. estabelecer como mínimo, a existência de um **WC acessível em cada piso**;
5. **ambos os sexos** devem estar servidos por **WC acessíveis**;
6. tornar **acessível a informação** e os **meios de comunicação**.

Ao nível dos **transportes** devem ser disponibilizados:

- a. **táxis adaptados**;
- b. **abrigos de passageiros** acessíveis e confortáveis;
- c. **locais de estacionamento** reservados a **pessoas com mobilidade reduzida** junto de todos os centros de interesse municipal.

No que concerne à **comunicação**, as intervenções devem assegurar que qualquer pessoa com problemas sensoriais seja capaz de **comunicar, informar-se e orientar-se** no espaço urbano, nos edifícios e nos transportes e que disponha dos **meios para detetar os problemas espaciais**, quando estes existam.

V.5.8. ASPETOS A RETER PARA O ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO

O atravessamento deste concelho pela **A22** (IC4), a proximidade do respetivo nó de acesso e o perfil (de autoestrada) do eixo de ligação (EN124-1) com a sede de concelho, bem como o seu atravessamento longitudinal pela **ER125**, asseguram um **nível elevado de acessibilidade** face aos **territórios exteriores**, designadamente à **A2**, ao **aeroporto Internacional de Faro** e aos **concelhos limítrofes de Portimão e Silves**. A ligação com a cidade de Silves é assegurada pela **EN124-1**, cujo **perfil** incrementa a **acessibilidade** entre estas **duas sedes de concelho**. Acresce também referir a localização do Porto de Pesca de Portimão (junto ao Parchal) e a proximidade ao cais do Porto Comercial de Portimão, onde atracam navios de cruzeiros e se pode movimentar carga geral e carga rodada.

No entanto, ao **nível das ligações intra-concelhias**, persistem ainda alguns **estrangulamentos** à circulação, nomeadamente:

1. o atravessamento da cidade de Lagoa pela ER125;
2. a dificuldade no atravessamento longitudinal do concelho, no seu setor meridional, concretamente entre Alporchinhos e Ferragudo, devido à inexistência de uma via com uma identidade única (características semelhantes, sinalética homogénea, e.g.), e segura para todos;
3. a desadequação do perfil da antiga EN125 na zona do Parchal às características funcionais da via.

No que concerne à **mobilidade no interior dos aglomerados**, registam-se, essencialmente, **problemas de circulação no casco antigo**, relacionados com a exiguidade das ruas e o estacionamento abusivo, bem como a falta de lugares de estacionamento, para além dos problemas de segurança rodoviária, ruído e poluição atmosférica provocados pelo **atravessamento da ER125** no interior da cidade de **Lagoa**.

A dimensão do concelho e sobretudo dos aglomerados justificam uma clara **aposta** nos modos de **mobilidade suave** e na **promoção dos transportes coletivos**, designadamente através:

1. da implementação de percursos atrativos para a circulação de peões e bicicletas, com pisos e mobiliário adequados, locais de ensombramento, sinalética clara e indutora da utilização;
2. da criação de locais adequados para o estacionamento de bicicletas;
3. da elaboração de estudo sobre a utilização dos transportes coletivos no concelho;
4. da promoção de uma frota de miniautocarros de ligação entre a sede de concelho e as sedes de freguesia, com horários e rotas ajustadas às necessidades da população.

A **acessibilidade para todos** é uma área de negócio emergente e rentável, devendo constituir uma clara aposta do concelho, seja ao nível dos equipamentos e espaço público, seja ao nível dos vários setores de atividade económica, numa perspetiva integrada e integradora de todos, que permitirá a **promoção da qualidade, sustentabilidade e competitividade do território**.

V.6. BIBLIOGRAFIA

APA (2010) – “Projecto Mobilidade Sustentável. Volume II”. Boas Práticas para uma Mobilidade Sustentável, Amadora, pp. 275.

CARVALHINHO *et al.* (2013) - “Do turismo ao turismo acessível - uma visão prospetiva e inclusiva”. Comunicação apresentada na Escola Superior de Gestão, Hotelaria e Turismo. Polo de Portimão.

CHARTER OF FUNDAMENTAL RIGHTS OF THE EUROPEAN UNION (2000)

COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS (2007) – “Livro Verde Por uma Nova Cultura de Mobilidade Urbana”, Documento de Trabalho, Bruxelas, pp. 25.

COMISSÃO EUROPEIA (2010) - Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões. “*Estratégia Europeia para a Deficiência 2010-2020: Compromisso renovado a favor de uma Europa sem barreiras*”, Bruxelas, pp. 14.

COMISSÃO EUROPEIA – DG do Ambiente (2000), *Cidades para bicicletas, cidades de futuro*, Bruxelas, pp. 65.

DESIGN FOR ALL FOUNDATION (s/d), Barcelona, pp. 59.

DGOTDU (2010) – “Participação no grupo de trabalho interministerial para a elaboração do Plano Nacional da Promoção da Bicicleta e Outros Modos de Transporte Suaves. Fase 1 – ideias-chave e vectores estratégicos.” Documento Técnico, Lisboa, pp. 9.

ELA *et al.* (2013) – “*Accessibility of the Built Environment Legislation in Europe*”, pp. 41.

FREIN, J. J. (1987) - *Pedestrian Planning and Design*, Mobile, Alabama, USA: Elevator World, Inc.

GIL, B. (2009), *Mobilidade Pedonal no Espaço Público. Caso de Estudo e Aplicação ao Projecto em Sete Rios*. Dissertação para a obtenção do grau de Mestre em Arquitectura, sob orientação do Professor Doutor Pedro Brandão, Lisboa, UTL – IST, pp. 59.

IMTT (2011a) - *Guião Orientador. Acessibilidades, mobilidade e transportes nos planos municipais de ordenamento do território*, Lisboa, pp. 167.

IMTT (2011b), “*Rede Ciclável - Princípios de Planeamento e Desenho*” in *Coleção de Brochuras Técnicas/ Temáticas*, Lisboa, pp. 41.

IMTT (2011c), “*Rede Pedonal – Princípios de planeamento e desenho*” in *Coleção de Brochuras Técnicas/ Temáticas*, Lisboa, pp. 33.

IMTT (2011d), “*Acalmia de Tráfego – Zonas 30 e Zonas Residenciais ou de Coexistência*” in *Coleção de Brochuras Técnicas/ Temáticas*, Lisboa, pp. 47.

LOPES, M. (2010) – “*Plano De Promoção De Acessibilidade para Todos*”, Dissertação submetida para satisfação parcial dos requisitos do grau de Mestre em Engenharia Civil — Especialização em Planeamento, sob orientação do Prof. Doutor Fernando Alves e coorientação do Arquiteto João Pestana, Porto, Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto, pp. 224.

MAGALHÃES, L. (2010) – “*Melhorar a Mobilidade Pedonal em Cidades de Orografia Desfavorável. Campo dos Mártires da Pátria – um caso de estudo*”. Dissertação para obtenção de grau de Mestre em Engenharia Civil, sob a orientação dos Professores Doutores Maria do Rosário Macário e Paulo Teixeira, Lisboa: UTL – IST, pp. 129.

MONTEIRO, C. et al. (2006) – “*Local Sustainable Mobility Management. Are Portuguese Municipalities Aware?*”, Faculdade de Economia da Universidade do Porto, Porto, pp. 50.

PARQUE EXPO (2012), *Coimbra Rio. Área de Reabilitação Urbana. Parte A – Programa Estratégico de Reabilitação Urbana*, pp. 97.

PITA, F. J. (2003) – “Estratégias e Planeamento da Mobilidade e Segurança de Peões”, Dissertação para obtenção de grau de Mestre em Transportes, sob a orientação do Doutor José Manuel Caré Baptista Viegas, Lisboa: UTL – IST.

PLAYWORLD SYSTEMS (2013), *Inclusive play design guide*, pp. 72

SECRETARIADO NACIONAL DE REABILITAÇÃO E INTEGRAÇÃO DAS PESSOAS COM DEFICIÊNCIA (2007) – “Guia Acessibilidade e Mobilidade para Todos. Apontamentos para uma melhor interpretação do DL 163/2006”, de 8 de agosto, Porto, pp. 280.

TELES, P. (2006) - “Desenhar cidades com mobilidade para todos” in Revista Planeamento – Dossier Mobilidade, APPLA, pp. 115-121.

TELES, P. (2009) – “Cidades de desejo entre desenhos de cidades”. Boas práticas de desenho urbano e design inclusivo, pp. 261.

TELES, P. (2012) - “As acessibilidades na requalificação das vilas e cidades portuguesas” in Revista Turismo & Desenvolvimento, N.º 17/18, 2012, pp. 233-235.

TURISMO DE PORTUGAL, I.P. (2014) – “Guia de Boas Práticas de Acessibilidade – Turismo Ativo”, pp. 62.

LEGISLAÇÃO

Decreto-Lei n.º 122/97, de 22 de maio

Decreto-Lei n.º 163/2006, de 8 de agosto

Resolução do Conselho de Ministros n.º 9/2007, de 17 de janeiro

OUTRAS FONTES

<http://ec.europa.eu> (2015)

<http://www.eva-bus.com/> (maio, 2015)

www.frotazul-algarve.pt/frota_azul_algarve_2012/horarios.php (maio, 2015)

<http://www.poph.qren.pt> (2015)

<http://www.inr.pt/content/1/17/prai-a-cessivel-prai-a-para-todos> (maio, 2015)

<http://consulmar.pt/portfolio/porto-de-pesca-de-portimao> (setembro, 2015)