

Participação pública sobre o Plano de Mobilidade Sustentável da Cidade de Tavira (PMSCT)

NOTAS PRÉVIAS:

1. Estranha-se a existência recorrente de erros linguísticos num documento sujeito a consulta pública.
2. Estranha-se que o Ponto 1.4. *Organização do presente documento* elenque Capítulos que não fazem parte do Índice, nem estão incluídos no documento.
3. Aparecem conceitos no início do texto, que só muito mais tarde são expostos, tornando a leitura caótica e dificultando a compreensão. O mais óbvio é o de “zona de coexistência”.
4. A maioria das peças desenhadas que acompanham este plano impossibilitam a sua análise pelo seu tamanho, orientação e ausência de legendas (apresentam-se totalmente ilegíveis).

Estes são indícios da falta de cuidado e de rigor de que o documento e o processo enfermam.

ASPECTOS GERAIS:

1. PROCESSO NÃO TRANSPARENTE E OBSTACULIZADOR DA PARTICIPAÇÃO PÚBLICA

- i. A participação pública consubstancia um dever e um direito dos cidadãos e, em regra, exige um esforço suplementar aos cidadãos. É, pois, imprescindível, que as entidades facilitem essa participação. Coisa que não acontece neste documento no qual é impossível fazer marcações e cópias e que tem um formato cujo tamanho dificulta a divulgação e partilha. Participação não pode ser apenas um chavão metodológico.
- ii. No Ponto 1.3. - METODOLOGIA, na figura 1.2. – *Abordagem geral para a realização do PMS da cidade de Tavira*, consta: “*Abordagem participativa: Envolver os cidadãos em todas as fases do processo*”. Ora isto não aconteceu. Apesar de várias manifestações de interesse em sede de Reunião de Câmara e Assembleia Municipal, não houve qualquer abertura para um envolvimento ou informação de cidadãos “*em todas as fases do processo*”; De acordo com o documento agora apresentado a consulta pública, está-se já na Fase 3 “*Esta fase, a que corresponde o presente relatório, termina com um programa de execução que integra (...)*”. Constata-se assim que o processo não cumpriu com as “*orientações de âmbito nacional que apontam recomendações metodológicas quanto à elaboração de planos desta natureza*” (pág. 6).
- iii. Tendo a CMT informado inicialmente que concedia 8 dias (sendo que no último dia da CP prolongou o prazo por mais 10 dias), como período de recolha de contributos dos cidadãos para um documento de quase 100 páginas, aquilo que já era uma falha do processo (pela falta de envolvimento em fases anteriores), acaba por ser um verdadeiro atentado à participação cidadã, apesar da anunciada intenção de “*Envolver os cidadãos em todas as fases do processo*” que consta na página 6. É de todo incompreensível que um Plano encomendado em 2019 agora seja divulgado com um prazo irrisório para a participação dos tavirenses, sem quaisquer sessões públicas prévias de esclarecimento que incentivassem a participação dos cidadãos.
- iv. Constam neste Plano vários projectos da CMT (ponto 2 deste Plano) que ainda não foram dados a conhecer à população. Parece-nos estranho que se apresente ao público um Plano que oferece propostas sobre projectos que a população desconhece até ao momento. Também nos parece estranho que os ditos projectos estejam datados

de Fevereiro de 2023 (há mais de 1 ano) e alguns deles aprovados em ATA de reunião de Câmara desde 2016, no âmbito do Plano de Urbanização de Tavira (PU).

- v. As peças desenhadas que acompanham este plano impossibilitam a sua análise pelo seu tamanho e ausência de legendas (apresentam-se totalmente ilegíveis)

Exemplo: No projecto do Jardim da Alagoa, para além de ser impossível compreender as legendas e as suas correspondências, vêm-se apenas dois círculos verdes, três círculos mais pequenos de cores distintas e o cruzamento de uma estrada. Ora, qualquer proprietário de estabelecimento comercial deveria poder prever a médio/longo prazo onde terá a sua esplanada e qual o plano para o jardim da praça onde opera.

- vi. Apesar de um dos objectivos específicos ser *“Promover o uso racional dos modos individuais motorizados”* não é definido o conceito de *“uso racional”*, nem são definidos indicadores que o operacionalizem. Aliás, não há mais nenhuma articulação com os objectivos que constam na Fig. 1.1.(pág. 6) no resto do documento. Um objectivo adequado seria reduzir a presença de *“modos individuais motorizados”* dentro da cidade e a definição de metas e indicadores claros para aferir essa redução.
- vii. Dentro deste prazo foram feitas várias comunicações por parte da nossa Associação com vários pedidos em relação a esta CP que nunca receberam resposta por parte da CMT (alargamento de prazo, consulta do processo administrativo, consulta das fases 1 e 2 do Plano e consulta dos planos que constam no ponto 2 deste Plano).

2. OBJECTIVOS OBSOLETOS PORQUE POUCO AMBICIOSOS

- 1. **OBJECTIVOS:** Como objectivo central do plano de mobilidade sustentável da cidade de Tavira (Figura 1.1.) é definido: *Promover o equilíbrio de todos os modos de transporte ao mesmo tempo que contribui para o incentivo à mudança para modos de transporte mais sustentáveis.* Esta é a primeira grande fraqueza deste plano de mobilidade: a sua falta de ambição.

- i. Em tempos de crise climática, que afecta particularmente a região do Algarve, seria imperativa uma visão inovadora e corajosa que não colocasse em pé de igualdade (*“equilíbrio”*) todos os modos de transporte.

Nota: A recente denúncia do Tratado da Carta da Energia por Portugal é um claro posicionamento de que a época da *“neutralidade tecnológica”* está ultrapassada. Este tratado, que protege os investimentos em energias fósseis, é hoje obsoleto. Da mesma maneira, uma cidade que quer uma mobilidade *“equilibrada”* de todos os modos de transporte é uma cidade sem visão e que não segue o imperativo actual da sustentabilidade, apenas alegando que o faz, com métodos demasiado lentos (*“incentivo”*) para a urgência que vivemos. Isto é grave, principalmente quando se pretende definir um Plano de Acção com um horizonte de 10 anos (pág.7).

- ii. O plano apresentado aumenta o número de estacionamento e a circulação de automóveis na cidade, ignorando os valores culturais, históricos, paisagísticos e ambientais que constituem a identidade de Tavira. Um plano de mobilidade deverá considerar todos os utilizadores do espaço público: peões, ciclistas, automobilistas, utentes de transportes públicos. Deverá também estar integrado num plano global de desenvolvimento da cidade e do concelho e ter em consideração a realidade actual do mundo - as alterações climáticas, o aumento das doenças respiratórias e pulmonares, os fenómenos extremos das chuvas intensas, ou das ondas de calor, da

diminuição da pluviosidade, com a conseqüente escassez de água que se faz sentir de forma intensa na região algarvia. Neste enquadramento, um plano de mobilidade tem que se focar em diminuir a emissão de gases com efeito de estufa, aumentar os percursos pedestres e cicláveis, incentivar o uso do transporte colectivo, diminuir as áreas de ruas e estradas impermeabilizadas, em articulação com toda a vida em comunidade, nomeadamente o aumento do espaço verde, do arvoredo urbano e das áreas de infiltração das águas da chuva. Não faz qualquer sentido a proposta de uma zona de “coexistência” que continua a permitir a circulação generalizada – se bem que com restrições – no coração da cidade.

- iii. É hoje reconhecido que as cidades têm que se transformar em espaços ordenados em função das pessoas. Exemplos inspiradores não faltam, como é o caso de Pontevedra na Galiza: *“O espaço público é um bem escasso, e deve ser para as pessoas” “Com um espaço público dedicado aos peões, o município galego é um exemplo mundial de uma cidade pensada para as pessoas, e não para os automóveis.”*

ASPECTOS ESPECÍFICOS DA ANÁLISE DO PMSCT

REQUALIFICAÇÃO DA PRAÇA DR. ANTÓNIO PADINHA (Jardim da Alagoa) - ponto 2.2 do Plano:

Na página 10 do Plano refere-se que *“o projecto de requalificação desta praça remetido pelo Município prevê o alargamento do passeio e a deslocalização da praça existente para Norte, prevendo uma faixa de circulação que estabelece a ligação entre a Rua Almirante Cândido dos Reis e a Rua 5 de Outubro. Todo o pavimento da faixa rodoviária deverá ser indutor da redução de velocidade devendo ser uma área que dê prioridade ao peão, com 2 canteiros arborizados, estacionamento de bicicletas, lugares reservados para cargas e descargas e zonas enterradas para recolha de resíduos. (figura 2.3)”*

Parece-nos estranho que coloquem uma figura representativa de um plano girada a 90 graus (figura 2.3) em relação à sua orientação natural e depois façam referência às alterações com base em pontos cardeais e legendas que não se conseguem ler. Temos de adivinhar onde estão as ruas referidas e imaginar quais as alterações propostas pela CMT.

O plano de requalificação apresentado pelo Município implica a destruição do jardim existente reduzindo-a a 2 canteiros atravessados por uma estrada que divide a Praça ao meio aumentando o conflito entre peões, bicicletas e veículos motorizados. Ou seja, não resolve os problemas actuais e ainda destrói o património Histórico e Natural existente.

A recomendação do Plano em relação ao proposto pela CMT apresenta-se como bastante razoável e lógica, permitindo conservar o jardim existente e potenciando a criação de uma praça envolvente que, com uma remodelação simples e bem projetada, permitiria manter a zona à volta do largo como pedonal, com esplanadas para os espaços que já existem – restaurantes, cafés, etc...

O Jardim da Alagoa (Praça Dr. António Padinha) é parte integrante da identidade e paisagem cultural urbana da cidade de Tavira e é bem referido no Plano como *“localização central no centro histórico da cidade”*. É um local que é em si um legado de memórias e afetos, amado por muitos tavirenses e visitantes da cidade. Este “jardim romântico” é parte do que torna Tavira especial. O Jardim da Alagoa foi criado em 1915 pelo primeiro presidente da CMT, o Dr. António Pires Padinha, o qual deu nome ao mesmo. Este Jardim inclui actualmente espécies botânicas de cinco continentes. Em 1971 foi inaugurado o monumento ao Bispo D. Marcelino Franco, Bispo do Algarve nascido em Tavira, no centenário do seu nascimento (1871-1955)”. Este jardim é referido no site da Associação Portuguesa de Jardins Históricos, onde se pode ler: *“O jardim da Alagoa está inserido num contexto muito particular, pois é completamente encaixado entre edifícios notáveis, construções do século XV e pela Igreja do Convento de São Paulo (Igreja do antigo Convento de Nossa Senhora da Ajuda) que remonta aos séculos XVII-*

XVIII.” A sua existência, tal como é, gera uma atmosfera de beleza no entorno e na composição paisagística de Tavira, caracterizando a história e a paisagem da cidade. De notar que o Jardim se encontra sempre muito bem cuidado e que presta serviços interpretativos a muitos que por ele passeiam e contemplam as várias espécies botânicas presentes tais como arbustos, árvores centenárias, plantas ou flores da época sendo de destacar as seguintes espécies: araucária-de-Norfolk (*Araucaria heterophylla*), palmeira-das Canárias (*Phoenix canariensis*), tuia da China (*Platycladus orientalis*), loendro (*Nerium oleander*) e malvaisco (*Malvaviscus arboreus*). As paisagens culturais urbanas devem ser cuidadas, valorizadas e salvaguardadas e actualmente existe legislação que estabelece obrigações em relação à proteção das mesmas, tal como se pode ler nas considerações sobre o arvoredo, na página 16 deste documento. Tavira, como comunidade representativa da Dieta Mediterrânica Património Cultural e Imaterial da UNESCO, deve prestar máxima atenção à preservação da identidade Histórica, Ambiental e Cultural dos espaços verdes e outros espaços de usufruto potenciadores da convivialidade e dos estilos de vida saudáveis.

A nossa proposta para este espaço é:

- manter o Jardim da Alagoa igual ao que está garantindo o cuidado que lhe é habitual.
- fechar a Praça Dr. António Padinha ao trânsito rodoviário ou, em última análise, seguir a sugestão que o Plano propõe (ligação viária entre a R. Almirante Cândido dos Reis e Rua da Porta Nova sendo o resto pedonal)
- vocacionar a envolvente da praça à circulação pedonal e de bicicletas, permitindo espaço para esplanadas e aumentando as áreas de convivialidade e usufruto pedonal.
- retirar os espaços para estacionamento apenas permitindo o acesso motorizado para cargas e descargas, acesso a garagens e veículos de emergência.

Nota: Embora haja recomendações positivas no sentido de reduzir a circulação “de veículos motorizados relativamente à utilização atual da Praça Dr. António Padinha”, consideramos que deveria ser também eliminada a circulação rodoviária na Rua 5 de Outubro (sobre a qual, o documento refere: “Face aos elevados fluxos pedonais registados nesta praça”). Quando hoje há um permanente conflito entre peões e automóveis nesta rua, haveria que fechar esta rua ao trânsito, evitando colisões e poluição. O já referido “equilíbrio de todos os modos de transporte” é prejudicial a uma promoção efectiva da locomoção pedonal, adequada tanto a nível climático, como da saúde das pessoas.

REQUALIFICAÇÃO DAS FRENTES RIBEIRINHAS - RUA DO CAIS - ponto 2.3 do Plano

Na Europa, muitas são as cidades que eliminaram dos seus centros a circulação automobilística. Porque iria em Tavira, uma cidade cujo centro histórico pode perfeitamente ser percorrido a pé, existir uma trajetória para automóveis no centro da cidade e mais ainda, cortando ao meio um espaço de jardim central e eminentemente privilegiado para o convívio entre peões e as brincadeiras das crianças? Pretende a CMT a criação de uma área pedonal em ambas as margens do Gilão, pelo menos, durante o período de maior procura turística e vem a empresa de consultoria propor, sem qualquer sensibilidade para a vivência de toda esta praça, “estabelecer eixos de coexistência de peões e veículos”, aumentando a poluição e pondo em risco áreas de convívio e brincadeiras infantis? Para dourar esta ideia, agita-se a possibilidade de ser uma “solução transitória”, como se uma suposta “solução” que é errada possa ser melhor por mais tarde deixar de existir.

Esta recomendação é chocante e inaceitável, representando um retrocesso gritante tanto para residentes como para turistas. Seria impensável que a CMT viesse de facto, dar tal passo para trás no que toca à sustentabilidade e ao bem-estar dos utentes do jardim.

O trânsito motorizado na Ponte Gilão não é necessário, contribui para o aumento da circulação de viaturas no centro da cidade e apenas serve para dar acesso aos comércios e aos poucos lugares de estacionamento que existem e que está previsto serem eliminados a longo prazo, como refere na página

13. Este plano é uma boa oportunidade para nos adiantarmos no tempo e tornar já essa medida efectiva.

Existem modelos exemplares de ordenamento em outras cidades em que há muitas zonas em que a circulação automóvel é proibida, exceto para acesso a garagens, cargas e descargas e veículos de emergência.

Não é apresentada neste plano nenhuma explicação que justifique o novo trajecto e a manutenção do trânsito automóvel na ponte.

REQUALIFICAÇÃO DA RUA DR. MARCELINO FRANCO - ponto 2.4 do Plano

Actualmente existe um separador central arborizado e a CMT pretende eliminá-lo e criar uma nova área de estacionamento. Ou seja, menos verde, mais rua e mais carros no coração da cidade em gritante oposição com o actual paradigma de concretizar um urbanismo para as pessoas e não para os carros.

Em resumo:

- O projecto propõe que toda a zona fique impermeável;
- A Proposta não representa a rede cicloviária e não representa a envolvente histórica;
- É suprimida do traçado a *Igreja das Ondas* - Monumento de Interesse Público (Portaria, nº 740-EN/2012, DR nº252, de 31 Dezembro 2012). É lamentável que um projecto que se apresenta como "estruturante para a cidade" ignore este monumento excepcional da cidade e apenas considere na figura apresentada o Cine-Teatro António Pinheiro.
- O desaparecimento da ilha central deste arruamento descaracteriza totalmente a zona;
- A identidade do lugar é destruída.
- A paisagem verde desta praça desaparece.

Em relação à proposta do PMSCT para este projecto da CMT, se a ideia é reduzir o trânsito a uma só direcção, basta eliminar a estrada que passa junto ao cinema e transformá-la em passeio. A proposta de estacionamento que a CMT apresenta e que o Plano reforça é uma medida totalmente oposta a um plano de mobilidade sustentável pois vai atrair carros para o centro, havendo, no entanto, alternativas de estacionamento muito próximas - junto ao Mercado Municipal e junto à Ponte dos Descobrimentos. O único estacionamento permitido deveria ser para cargas e descargas e veículos de emergência e claramente deveria ser em paralelo, como recomendado pelo PMS de modo a aumentar o espaço disponível para passeio/esplanadas.

Pese embora a total ilegibilidade das legendas do plano presente na figura 2.9. é possível deduzir que se mantêm quase o mesmo número de estacionamentos comparativamente à situação actual. Esta zona deveria dar primazia à circulação pedonal ao retirar os estacionamentos do local e aumentar a dimensão da praça da corredoura, melhorando-a com a instalação de jardins, árvores de sombra e zonas de lazer, convívio e usufruto pedonal. O Jardim/Praça da Corredoura merecia mais, pela sua História, pelo seu posicionamento e pela sua envolvência. Neste jardim, noutros tempos, aconteciam os principais bailes e eventos culturais da cidade de Tavira.

REQUALIFICAÇÃO DO LARGO DA FEIRA - ponto 2.5 do Plano

É admissível instalar um parque de estacionamento neste local (previstos: 479 lugares), para evitar a entrada de carros no centro histórico. Todavia, a requalificação do largo da feira (página 15 e 16) deveria ter sido debatida junto de todos os interessados. Este é um espaço estratégico que está localizado junto a escolas, piscinas e pavilhão municipal, entre bairros sociais e urbanizações habitacionais da cidade. É verdade que o espaço recebe o mercado mensal de Tavira apenas uma vez por mês e que durante os

restantes dias do mês não tem qualquer utilização, exceptuando quando ali se celebram torneios de petanca. No entanto, deveria ser revista a forma como será efectuada esta requalificação e se esta é a única estratégia ou solução para este espaço. Pavimentar e impermeabilizar este local que é uma zona baixa da cidade e, portanto, zona inundável por cheias, poderá não ser a melhor estratégia para a cidade. Outro aspecto é que Tavira carece de zonas verdes e, tendo isso em conta, deveria ter sido elaborada uma proposta que incluísse uma reabilitação mais ecológica e sustentável deste espaço, indo além da corriqueira instalação de árvores de sombra em parques de estacionamento.

A resposta para renovar a cidade e torná-la mais sustentável está em criar soluções energeticamente mais eficientes, como promover a agricultura urbana localizada, a conservação de água, a criação de zonas verdes, como parques urbanos. Atualmente as cidades possuem uma pegada de carbono pesada e para contrabalançar isso é necessário tornar a paisagem mais “verde” de maneira a compensar as emissões de carbono. Palavras como urbanismo ecológico, sustentabilidade e crescimento/projeto inteligente tem de estar na ordem do dia, nas políticas sociais e urbanas, nos futuros projetos propostos para as cidades do futuro.

REQUALIFICAÇÃO DA RUA DE S. PEDRO E DA RUA DE SANTO ESTÊVÃO - ponto 2.6 do Plano

Neste Plano é resolvido o problema da rua de São Pedro e da passagem de nível da estação, sendo proposto fazer-se um sentido único, acompanhado da instalação de passeios e ciclovias, ao mesmo tempo que não se prevê fechar a passagem de nível, contrariamente ao que é indicado como necessário nos próximos 20 anos e referido neste documento. Consideramos inaceitável a desconsideração e desprezo que é feito ao CEAT - Centro de experimentação Agrária de Tavira quando no Plano é dito que será considerado “revisitar” o projecto de estrada e túnel rodoviário e pedonal que foi proposto pelas Infraestruturas de Portugal e que foi chumbado em fase de consulta pública com uma Declaração de Impacte Ambiental explicitamente desfavorável por parte da Agência Portuguesa do Ambiente.

CONSTRUÇÃO DE PASSAGEM SOBREELEVADA SOBRE A N125 - ponto 2.8 do Plano:

Esta passagem vai certamente ter um impacto positivo sobre o atravessamento da N125 para quem utiliza o apeadeiro da Porta Nova, os moradores da urbanização Marlim e pontualmente as pessoas que queiram visitar o Parque de Feiras, no entanto, parece uma solução isolada que não apresenta continuidade, o que torna a sua análise difícil. Por outro lado, ao criar esta passagem aérea nesta zona sem assegurar uma passagem aérea sobre a linha férrea, estamos a aumentar o número de atravessamentos da linha férrea quando uma das intenções deste plano era eliminar esses atravessamentos. Aliás, esse objetivo parece ser tão importante que leva a reconsiderar uma proposta chumbada em Consulta pública por ter tido parecer negativo da APA, apresentada neste plano como *Nova Via entre a rua de S. Pedro e a rotunda da EB2/3 D. Manuel I.*

Nota: A construção da passagem sobreelevada sobre a EN125 (página 20) é uma boa proposta (se forem devidamente acautelados os acessos à mesma), deve ser também replicada junto de outras urbanizações, nomeadamente: Mato de Santo Espírito, Vale de Caranguejo, Quinta do Morgado e Nova Tavira. Para além do “enquadramento sócio demográfico do projeto que indique as vantagens do mesmo para a mobilidade pedonal dos residentes das urbanizações a norte da EN 125”, deveriam ser levados a cabo inquéritos e estudos municipais sobre os hábitos de mobilidade pedonal dos cidadãos.

ESTRATÉGIA INTEGRADA DE MOBILIDADE

ABORDAGEM SISTÉMICA - ponto 3.1. do Plano

Refere-se nesta abordagem que se pretende “(...) *desviar o tráfego de atravessamento da cidade*” e contrariar “*o uso abusivo do automóvel, em particular nas áreas centrais (...)*”. Se estas intenções são

genuínas e não apenas alegadas, é incompreensível e incoerente que, simultaneamente, se proponha o atravessamento do jardim do Coreto e se procure uma “coexistência” quase omnipresente entre automóveis e peões, mesmo no coração da cidade.

CONCEITO DE INTERVENÇÃO - ponto 3.2. do Plano

Na “zona de excelência da cidade” ;*“a aposta prende-se na criação de uma zona de coexistência que abranja uma parte significativa da designada área Central e cujo objetivo é disciplinar e clarificar as regras de circulação ao automóvel, pedonal e ciclável (...).”*

É obsoleta uma proposta de “uma zona de coexistência” no coração da cidade.

É positiva, na página 23, a recomendação de “*uma aposta forte na fiscalização*”, que realmente é uma falha na actual situação, em que a ocupação de passeios por veículos é sistemática e permanece totalmente impune.

É também positiva a recomendação para a “Zona intra-muralhas” e o que se refere ao “*modo ciclável*”. Já a proposta de “relocalização do terminal rodoviário, preferencialmente para junto da estação ferroviária” não parece suficientemente justificada, na medida em que a actual localização não é muito distante da estação ferroviária e, embora de facto, algo íngreme, mais parece “justificar-se” pela vontade de criar um silo para viaturas no actual local.

MITIGAR OS ESTRANGULAMENTOS DAS ACESSIBILIDADES RODOVIÁRIAS NA CIDADE - ponto 4.2.2 do Plano

Este ponto, contém, entre outras propostas de intervenção, a “Criação de uma nova via entre a Rua de São Pedro e a Rotunda da EB2/3 Dom Manuel I”.

Esta nova via, que iria “*resolver em definitivo o constrangimento físico da passagem de nível*”, iria permitir “*a circulação de todo o tráfego de nascente que se dirige aos estabelecimentos de ensino, ao mercado, ao centro e ainda a Ponte dos Descobrimentos*”.

Ou seja, o Plano propõe a criação de uma via para atravessar a área pertencente, na maior parte, ao Centro de Experimentação Agrária de Tavira (CEAT), exigindo a afectação permanente dos terrenos do CEAT, classificados como Reserva Agrícola Nacional.

Analisando as propostas de intervenção descritas entre as páginas 24 e 43 do Plano disponibilizado, podemos concluir que persiste um elevado nível de contradição na forma como este Plano foi elaborado. Alicerçado em cálculos e probabilidades (como o crescimento do PIB) o plano estima que o trânsito aumentará 20% nos próximos 10 anos (aumento natural da procura de tráfego), projetando 3 cenários– Cenário 0 (actual), Cenário Futuro 1 (futuro sem alterações) e Cenário Futuro 2 (futuro com as alterações propostas) - em que em todos eles, com ou sem a “nova via”, a rotunda da estação e a rotunda da escola D. Manuel I permanecerão sempre classificadas com a classe A, ou seja, com condições de funcionamento fluidas. Assim, uma vez que actualmente estas rotundas funcionam bem, e mantendo-se como maior fundamento para a criação da “nova via” o “*aumento natural da procura de tráfego futuro*”, não se percebe o porquê de sugerirem a “nova via”. De salientar que nos cálculos e considerações referidas no Plano não foi equacionado nem por uma única vez a importância do CEAT, pese embora as muitas menções às “*áreas ambientalmente sensíveis*” ou às considerações de Tavira como cidade de “*ocupação histórica*”. Foi ignorado por completo o valor ambiental, histórico, agrário, educacional, alimentício e cultural deste local estratégico que é um polo Regional e Nacional de inovação, com vários projectos em desenvolvimento. Justificar não construir “*novas vias*” a sudeste precisamente por se tratarem de “*áreas ambientalmente sensíveis*” mas apontar construir “*novas vias*” no CEAT é no mínimo incoerente. É igualmente ignorado que o atravessamento de uma estrada com “*circulação a 50 km hora*” e uma “*passagem superior à via férrea*” promoverá o “*tráfego de atravessamento da cidade*” e a “*circulação de todo o tráfego de nascente*” precisamente junto a uma

escola de segundo e terceiro ciclo. Causa-nos espanto e muita confusão que no ponto a seguir se contradigam quando dizem que pretendem “*reduzir e eliminar as situações de atropelamento em meio urbano através das melhorias de (...) medidas de acalmia do tráfego*”! Por fim torna-se difícil acreditar que estas propostas de intervenção sejam apenas da autoria da empresa. E permanece a questão: Na fase 1 e 2 do PMSCT a Câmara de Tavira contextualizou a empresa sobre a importância regional e nacional do CEAT? Se não o fez, tinha o dever de o ter feito.

Note-se bem: Para facilitar a entrada de carros na cidade, propõe este Plano uma estrada cujo preço é a destruição de um valor superior a preservar, o CEAT: “*estrategicamente localizado em Tavira, escolhida como comunidade representativa da mesma (Dieta Mediterrânica), nas suas múltiplas dimensões estruturantes a saber: promoção da saúde ativa e da alimentação sustentável, defesa e divulgação do seu património histórico e cultural identitário, da biodiversidade e da paisagem tradicional, dos saberes fazer e dos recursos endógenos e produção local, do consumo responsável e sazonal dos alimentos, como forma também de melhor mitigarmos e nos adaptarmos para os grandes desafios do futuro: as alterações climáticas, a proteção de recursos cada vez mais sensíveis e críticos como a água e o solo, em paralelo com ordenamento mais equilibrado do território.*”

Provavelmente, os autores do Plano não se terão informado a fundo sobre o espaço do CEAT e sobre a avaliação da APA, desprezando que se “*constitui como património cultural e genético único e insubstituível*” e não tendo em conta que a via “*na proximidade das escolas Secundária Dr. Jorge Augusto Correia e básica D. Manuel I podendo a inserção neste local agravar as condições de segurança rodoviária, bem como o aumento da emissão de poluentes atmosféricos e dos níveis de ruído*”. Só a ignorância destas condicionantes poderá, com uma certa “cegueira técnica”, levar os autores a propor o sacrifício de um local considerado único e insubstituível à circulação de transporte individual.

A CMT não irá, certamente, seguir tal proposta desprovida de amor à identidade de Tavira e à História da agricultura algarvia.

É, portanto, nossa responsabilidade preservar todo o potencial do Posto Agrário de Tavira (CEAT) como coração dos estilos de vida Mediterrânicos e sobretudo como legado para as novas gerações.

Propostas alternativas para a “nova via”, caso se justifique:

1. Podem ser feitas passagens pedonais aéreas ou subterrâneas, como por exemplo: da estação ferroviária até ao beco de São Pedro.
2. Podem ser levados a cabo estudos para criação de túnel/túneis subterrâneos para circulação de veículos noutros locais, derivado à futura supressão das passagens de nível, sem ter de sacrificar o CEAT e todo o seu potencial para Tavira e para o país.

A ser realmente necessária a criação de uma “nova via”, poderia ser projectada a poente do CEAT o que:

- daria serventia às populações da freguesia de Santa Luzia,
- garantia o acesso ao Museu da Terra e ao “pulmão verde” do CEAT, sem prejudicar o núcleo de valores do CEAT preconizados no Plano de Salvaguarda da DM,
- não separava a Quinta da Dieta Mediterrânica, as hortas comunitárias, o Centro de Competências da DM (de importância nacional), os campos experimentais e as infraestruturas de apoio à agricultura e as escolas do Museu da Terra e de núcleos de edificado com potencial para servir de apoio às actividades relacionadas com a DM,
- não prejudicava a conectividade pedonal com o núcleo de escolas, sendo esta uma enorme mais valia educativa e pedagógica, e que as escolas ganhavam em segurança porque não ficavam “encurraladas” por estradas e insegurança,
- não fragmentava o CEAT, obedecendo à sua importância e salvaguarda e permitindo a sua fruição e utilização de forma imperturbável.

MELHORAR O ESQUEMA DE CIRCULAÇÃO NO NÚCLEO CENTRAL DA CIDADE - ponto 4.2.3. LO 1.2 do Plano

Neste ponto consta: *“o conceito de intervenção para a área central da cidade sustenta-se na requalificação do espaço público tendo em vista a reafecção do espaço canal para os modos suaves, nomeadamente para os peões”*. Mas logo de seguida, em total contradição, é proposta para a Rua Marcelino Franco, no centro de Tavira, um reforço da presença de veículos privados e um desenho orientado para os veículos e não para os peões, com 2 rotundas de retorno nos extremos da via (para ordenar a inversão de sentido dos veículos), e aumentando a possibilidade de estacionamento (em ambos os lados da via), retirando aos peões a possibilidade de se sentarem nos bancos que existiam no separador central e perdendo-se as árvores que ali existem.

MELHORAR A SEGURANÇA NAS DESLOCAÇÕES - ponto 4.2.4. LO 1.3 do Plano

As medidas de melhoria das condições de circulação pedonal, da sinalização e da implementação de medidas de acalmia de tráfego são positivas, no entanto, o limite de velocidade de 40 km/hora proposto *“de uma forma generalizada”* para todos os arruamentos com percursos cicláveis em via banalizada (partilhada com o automóvel) deveriam ser reduzidos para 30km/hora. Referem-se a *“nos últimos anos”* aos anos de 2018-2020. Estamos em 2024. Os anos a analisar deveriam ser os anos de 2021-2023. Esta frase demonstra o total desfasamento deste plano em relação à atualidade. Vamos decidir o futuro da mobilidade da cidade com base em dados de 2018-2020? Desde essa data houve mudanças de comportamentos, decorreram inúmeras obras, alteraram-se padrões de deslocação, deu-se uma pandemia e uma guerra na Europa, etc.

Neste ponto sugerem vários semáforos que parecem bastante desnecessários. Basta colocar bandas sonoras e escusamos de ter poluição luminosa e gasto de energia.

MELHORAR A COBERTURA DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE PÚBLICO E INTERMODALIDADE - ponto 4.3.002 do Plano

4.3.1. Enquadramento e linhas de orientação

Segundo consta no Plano, *“Na fase 1 aferiu-se que o peso das viagens dos residentes da cidade de Tavira realizadas em transporte público era inferior a 5%”*. Isto não admira absolutamente nada, porque os serviços rodoviários urbanos não são adequados e são mesmo desconhecidos da população, ao contrário do que o plano afirma. Não só há zonas de fraca cobertura, como a regularidade é baixa e os circuitos são longos, e não há sequer informação disseminada sobre a existência e gratuidade do Sobe e Desce. Quando uma residente em Tavira há mais de 30 anos ainda não sabia desta possibilidade de deslocação gratuita, pode-se avaliar o grau de secretismo em que esta oferta tem estado envolvida. Além disso, os horários nas paragens são muitas vezes ilegíveis, pelo mau estado em que se encontram. A oferta de transporte público deveria estar claramente anunciada, por exemplo, em lugares como a estação ferroviária, se realmente é para ser utilizada e não só *“para inglês ver”*, como é actualmente o caso. A propósito, também haveria que induzir os turistas a usarem os transportes públicos, o que não acontece (p.ex. com informação no Posto de Turismo de Tavira e na estações ferroviária e rodoviária).

A correção desta deficiência com as 3 linhas de Orientação previstas no Plano para melhorar a cobertura dos serviços de Transporte Público e a intermodalidade é absolutamente urgente. *“Reestruturar a rede urbana de transporte público rodoviário de passageiros, alargando a mesma as zonas de expansão da cidade e adaptando-a as necessidades da população residente e visitante, com circuitos mais curtos, mais competitivos e conectados em pontos chaves da rede.”* Uma ótima proposta. Os circuitos propostos parecem garantir uma boa cobertura. Porém, *“a frequência mínima de 1 circulação/hora por*

sentido,” é de todo insuficiente; 2 circulações/hora por sentido não é o ideal, mas sim o necessário. A mesma necessidade em relação ao funcionamento aos fins de semana para acesso às praias. De apoiar é a proposta de manter estes serviços gratuitos para residentes, mas criar títulos de transporte para visitantes e turistas.

RELOCALIZAÇÃO DO TERMINAL RODOVIÁRIO DE TAVIRA - ponto 4.3.3.1. do Plano

A justificação apresentada para a relocalização não é convincente, pois, no que toca à distância da estação ferroviária, há alternativas propostas que são ainda mais distantes. A verdadeira razão para esta proposta parece ser o intuito de transformar o *“atual edifício do terminal num silo automóvel de apoio ao núcleo central da cidade”* que vai totalmente contra o facto de quererem diminuir as emissões nesta zona.

No que se refere à alternativa 2: *“na Rua Luís de Camões, adjacente ao edifício da Direção Regional de Agricultura e Pescas do Algarve, com acesso a partir da rotunda da estação e a menos de 150 metros da mesma”*, mais uma vez este Plano propõe desprezar o espaço do CEAT e as actividades de interesse comunitário que actualmente ali se realizam (hortas comunitárias). Estas actividades deveriam, pelo contrário, ser acarinhadas e respeitadas, pelo empenhamento de cidadãos residentes na auto-produção de alimentos (67 agregados familiares) em modo sustentável.

Em relação à Alternativa 3 (Junto às instalações da GNR - zona a norte da N125), esta encontra-se afastada da estação ferroviária, não tem acesso pedonal e implica o atravessamento de uma estrada nacional (N125). Totalmente inaceitável.

CONDIÇÕES DE ACOLHIMENTO NAS PARAGENS TPCR – ponto 4.3.3.2. do Plano

“Enquanto a melhoria de condições nas paragens é inteiramente necessária, a proposta de introduzir sistemas de trotinetas ou bicicletas” – embora, em princípio, possa fazer sentido - é muito questionável, tendo em conta as experiências negativas de outras cidades. Conforme já comentou um tavirense, *“depois é ao rio que as bicicletas e trotinetes vão parar”* – situação já hoje constatada [noutros locais](#). Para não falar das perturbações de circulação dos peões quando as trotinetes são deixadas nos passeios, situação sobejamente criticada. No centro histórico da cidade, com a sua reduzida dimensão, a circulação preferencial é, certamente, a pedonal.

MELHORAR O SISTEMA DE INFORMAÇÃO AO PÚBLICO EM DIVERSOS SUPORTES - ponto 4.3.4. LO 2.3 do Plano

Conforme já acima referido, a existência de horários das carreiras nas paragens é actualmente de todo insuficiente, tanto pelo mau estado em que os mesmos se encontram como pela insuficiente divulgação da existência desta oferta de transporte público gratuita. Fazendo todo o sentido a disponibilização de toda a informação em suporte digital, é bom não esquecer que há pessoas que não andam sempre agarradas ao telemóvel, em especial de mais idade, e providenciar também toda a informação fisicamente visível nos locais adequados.

PROMOVER E DESENVOLVER O MODO CICLÁVEL - ponto 4.4. 003 do plano

O uso da bicicleta é, sem a menor dúvida, de promover, com inúmeras vantagens conforme exposto no Plano. Em Portugal, com a falta de hábito e até de prioridade dada a este modo de transporte, é um meio de transporte arriscado para quem o usa. Como tal, a *“a criação de infraestruturas seguras que confirmam segurança e conforto na utilização deste modo de transporte”* é fundamental. Em particular no que se refere às crianças e jovens, em todas as vias cicláveis o aspecto da segurança e prioridade deve estar fortemente assegurado. Aliás, o maior incentivo para o uso da bicicleta é mesmo a segurança e

como tal, este critério deve ser primordial em todas as intervenções nesta vertente. Todos os acessos a escolas devem contemplar vias cicláveis e nas próprias escolas deverão existir equipamentos adequados ao estacionamento das bicicletas.

Já os pontos de reparação de bicicletas propostos (pág.48) não existem em cidades em que tradicionalmente se utiliza a bicicleta, parecendo aqui um equipamento oneroso, que exige manutenção e de pouca utilidade.

IMPLEMENTAR SISTEMAS DE MICROMOBILIDADE PARTILHADA - ponto 4.4.3. L.O 3.2 do Plano

O Plano propõe a implementação de um sistema de micromobilidade partilhada na cidade de Tavira, com 17 estações/locais de estacionamento. Esta proposta de uma quantidade desproporcionada de estações numa área tão reduzida não faz sentido e favorece o surgimento de conflitos pelos espaços que ocupa, além de aumentar os custos de manutenção. Quem anda de bicicleta também dá uns passos entre a Marcelino Franco e a Praça da República.

PROMOVER A UTILIZAÇÃO DO MODO PEDONAL - ponto 4.5. 004 do Plano

A priorização do modo pedonal no centro da cidade é indiscutível, e isso é reconhecido no ponto 4.5.1 do Plano. Quanto às linhas de orientação, a “*Criação da zona de coexistência no núcleo central da cidade*” é a que coloca questões de fundo quanto à circulação de automóveis.

Lamentavelmente, o Plano ora apresentado não está organizado de modo a poder perceber-se, até este ponto, (pág. 58) o que se entende por “zona de coexistência”. Só neste capítulo se revela esse conceito (espalhado por vários pontos) e de forma inconsistente:

- “*Nesta área só é permitida circulação automóvel a uma velocidade máxima de 20 km/hora*” (pág.58); mas, estranha e contraditoriamente, na pág. 62 consta: “*a velocidade máxima admitida dentro da zona de coexistência, a qual, se recomenda, seja, em Tavira, de 10 km/hora*” (pág.62).
- Nestas zonas é eliminada a primazia atribuída aos veículos motorizados e é diminuído o seu volume. As entradas e saídas devem ser devidamente assinaladas com sinalética específica que indica o estabelecimento, a partir daquele ponto, de um novo regime de circulação e os pavimentos deixam de ter desnível altimétrico entre a faixa de rodagem e os passeios e são diferenciados em termos de materiais e cores.
- É permitida a circulação de serviços de transporte público urbano de Tavira nesta da zona, desde que realizada em minibus elétricos.
- Na zona de coexistência a criar no núcleo central de Tavira, o estacionamento deverá ser o estritamente necessário para os residentes, cargas e descargas e apoio ao comércio e serviços ali existentes, devendo ser tarifado e ordenado de modo a não conflituar com a circulação pedonal e ciclável.
- “*Recomenda-se que apenas existam lugares reservados a cargas e descargas, residentes com mobilidade condicionada, farmácias, entidades oficiais e veículos de emergência, garantindo-se uma fiscalização eficaz dos mesmos de forma a evitar situações de ocupação abusiva do espaço.*” (pág. 61).
- *Recomenda-se que, dentro da zona de coexistência, não existam bolsas de estacionamento com mais de 6 lugares contínuos.* (pág. 62)

As recomendações quanto ao estacionamento fazem todo o sentido, e a de uma fiscalização eficaz é da maior pertinência, já que actualmente quase não acontece.

Porém, e esta é a crítica fundamental, nestas zonas a circulação motorizada continua aberta à generalidade de condutores de automóveis, não estando restringida apenas a cargas e descargas, residentes com mobilidade condicionada, farmácias, entidades oficiais e veículos de emergência como deveria ser o caso.

O Plano indica a existência deste tipo de “coexistência” na Av. da Liberdade; ora toda a gente sabe que não faz sentido a circulação de carros na área em frente à CMT e à ponte romana. Os próprios turistas que utilizam as esplanadas naquele local com certeza que muito apreciariam poder desfrutar das mesmas sem terem de respirar a poluição produzida pelos escapes e sem a perturbação de ruído e da paisagem por monstruosos SUV.

Concluindo, como anteriormente já constatado, um objectivo de coexistência nesta zona central da cidade é obsoleto, incompreensível e inaceitável.

Por outro lado, um problema gritante para quem circula na cidade a pé no centro, é a ocupação abusiva e recorrente de passeios/espço público pelas esplanadas ou por expositores de lojas. O Plano constata essa realidade (pág. 61) mas não faz nenhuma recomendação de melhoria em favor da circulação pedonal a este respeito, só se referindo a restrições da circulação de bicicletas. Isso é incompreensível.

REQUALIFICAR OS EIXOS PEDONAIS ESTRUTURANTES - ponto 4.5.2.4. do Plano

As recomendações para *Eixos pedonais estruturantes* fazem sentido, em especial as medidas de acalmia de tráfego e construção de passeios.

CRIAR PARQUES DISSUASORES NA PERIFERIA DA CIDADE - ponto 4.6.3. LO 5.2 do Plano

Nem todos estão já definidos, mas desde já se considera da maior importância que não se destruam espaços verdes – essenciais na óptica das alterações climáticas - para estacionar carros.

BALANÇO OFERTA PROCURA

A implementação das medidas propostas para uma oferta que corresponda à procura não é compreensível porque, pelo que parece, houve uma divisão da cidade em 24 zonas que não constam deste documento.

É também referido um Quadro 4.9. que não existe no documento (provavelmente será o 4.8.) e é dito que existem “6 zonas com défice de oferta” mas no Quadro 4.8. só constam 5 zonas com défice; nem as zonas nem a origem das projecções são explicadas.

DEFINIR UMA POLÍTICA DE REFORÇO MUNICIPAL COM REFORÇO DA FISCALIZAÇÃO - ponto 4.6.5. L.O 5.4 do plano

É sem dúvida necessária, tendo em conta a situação actual de falta da mesma e consequente uso e abuso ilegal de espaços para estacionamento. É positiva também a proposta de diferenciação nas tarifas entre residentes e não residentes.

INTRODUÇÃO DE VEÍCULOS DE MENORES DIMENSÕES E AMBIENTALMENTE EFICIENTES - ponto 4.7.2.1. do Plano

A proposta de aquisição pelo município de veículos a disponibilizar aos comerciantes deixa dúvidas quanto aos custos e a gestão desse sistema. Alternativamente, pode fazer sentido subsidiar a aquisição pelos próprios comerciantes de tais veículos elétricos de pequena dimensão.

CRIAR ZONAS DE BAIXAS EMISSÕES - ponto 4.8.5 do Plano

Como é evidente, devem-se criar zonas de baixas emissões, no entanto, numa cidade da dimensão de Tavira e com a baixa densidade de trânsito que a caracteriza e que deve caracterizar, não faz nenhum sentido o que se propõe neste ponto. O que faz sentido é eliminar o mais possível a circulação motora nesta zona, dando preferência aos meios de transporte leves e conduzir toda a circulação motora para zonas periféricas ao centro histórico. Colocar essa restrição para carros anteriores a 2005 só vai servir para promover a desigualdade social, uma vez que nem toda a gente dispõe de condições económicas para comprar um carro novo.

ELABORAR O PLANO DE TRANSPORTES E MOBILIDADE DO MUNICÍPIO DE TAVIRA - ponto 4.9.2 do Plano

Neste momento há muitas zonas do Município que estão isoladas pela ausência de uma rede de transportes que assegure que as pessoas que lá vivem possam utilizar o TC como meio de transporte.

A rede de transportes não é suposta dar lucro. É um serviço a que todos temos direito e que deveria estar assegurado. Só desta forma será possível atrair pessoas para habitar nestas zonas mais remotas do Município contrariando o envelhecimento das populações e a desertificação do interior que se tem vindo a verificar nas últimas décadas.

O próprio Município não parece dar prioridade ao lucro já que facilita o transporte dentro da cidade de modo gratuito para moradores e não moradores.

Para estimular o uso do TC tem primeiro de existir uma rede que sirva os seguintes propósitos:

- Transporte diário que permita aceder à cidade de manhã para o horário escolar e laboral e ao fim do dia para o retorno às suas casas;
- Transportes de dimensões adequadas ao número de viajantes - assistiu-se numa reunião de Câmara, justificarem que não aumentavam a frequência de autocarros a determinada zona porque o autocarro que fazia o trajecto era muito grande e saía muito caro. Não faz nenhum sentido este discurso;
- Renovação da frota para meios de transporte mais ecológicos e económicos.

ELABORAR PLANOS DE MOBILIDADE ESCOLAR - ponto 4.9.3 do Plano

Estamos totalmente de acordo com estas recomendações. Só achamos que são totalmente contrárias à recomendação do ponto 4.2.2.1 do plano, que levará a uma maior concentração de trânsito nas imediações do agrupamento escolar EB2/3 D. Manuel I.

PROPOSTAS A ACRESCENTAR AO PLANO:

- Construção de biovaletas;
- Criação de "rotundas com jardins de chuva";
- Requalificação dos espaços públicos de forma ambiental, cultural e socialmente correcta;
- Criação de mais acessibilidades para pessoas com deficiência e mobilidade reduzida;
- Preservação dos jardins característicos e as paisagens culturais urbanas da cidade;
- Criação de pulmão verde, parque e quinta interpretativa pedonal da Dieta Mediterrânica no CEAT;
- Criação de mais viadutos pedonais que liguem a cidade às várias urbanizações a norte da N125;

- Criação de “play streets” e “school streets”, ruas mais seguras e pedagógicas que promovem a qualidade de vida e as brincadeiras das crianças. Exemplo de Freiburg-Alemanha, Bristol-UK e Hackney Play street em Inglaterra-Uk, etc. (na Inglaterra mais de 300 ruas foram fechadas para as crianças brincarem)
- Criação de mais rotas pedestres e cicláveis amigas das crianças e jovens. Exemplo de Tóquio-Japão. (Em Tavira temos uma iniciativa promissora, mencionada no plano, por via da associação Rotinas Selvagens.)
- Promoção de uma rede de transporte público mais eficiente.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

CONSIDERAÇÕES SOBRE O ARVOREDO:

A LEI 59/2021 de proteção do arvoredo urbano, recentemente aprovada pelo governo. Esta Lei limita o abate de árvores.

CAPÍTULO III Gestão urbanística

Artigo 15.º Operações urbanísticas

Qualquer operação urbanística que interfira com o domínio público ou privado do município que contenha zona arborizada deve apresentar previamente um levantamento e caracterização da vegetação existente, designadamente das espécies e respetivos porte e estado fitossanitário.

Artigo 16.º Requisitos das operações urbanísticas

1 - As operações urbanísticas, independentemente da sua natureza, devem acautelar a preservação dos exemplares arbóreos existentes, salvo se, numa base de hierarquização da vivência do espaço público, se justificar a sua remoção, que deve ser fundamentada e documentada com fotografias do exemplar e da situação condicionante que justifica e enquadra a necessidade da sua remoção.

2 - Qualquer remoção que ocorra como previsto no número anterior deve ser sempre compensada com a plantação de nova árvore nas proximidades do local, desde que não existam condicionantes relativas a infraestruturas, à dimensão útil do espaço público, ao afastamento de outros exemplares ou a questões fitossanitárias.

3 - Devem ser aproveitadas todas as oportunidades para aumentar o património arbóreo, nomeadamente ao nível do estudo do espaço público municipal ou de cedência ao município.....

Artigo 17.º Medidas de compensação

1 - Se um conjunto arbóreo for necessariamente afetado por obras de reparação ou por operação urbanística de qualquer natureza que impossibilite a sua manutenção no local, deve o mesmo ser compensado pela sua transplantação e ou plantação de uma área equivalente de arvoredo no mesmo concelho, em área com características territorialmente semelhantes, devendo o coberto arbóreo respetivo corresponder à projeção vertical das copas em metros quadrados do existente.

2 - Caso haja necessidade de valoração de uma árvore ou conjunto de árvores, designadamente para determinação de compensação por abate ou dano causado ou para efeitos de análise custo-benefício, esta é feita segundo os princípios orientadores da Norma de Granada, ou de acordo com outro método de valoração reconhecido a nível internacional que, além do valor da madeira, considere o valor paisagístico, ambiental, social e cultural do património arbóreo.

3 - Em caso de abate, é obrigatória a reposição de arvoredo que garanta a duplicação do nível de sequestro de CO₂, preferencialmente recorrendo a árvores nativas do concelho, num raio não superior a 10 km.

Não sabemos se foi tida em conta a anterior legislação na elaboração do plano e se existe uma classificação do arvoredo afetado pelo mesmo plano.

CONSIDERAÇÕES SOBRE URBANISMO:

Apesar da associação entre o desenvolvimento e o meio ambiente figurar na Conferência de Estocolmo é na Conferência Mundial de Meio Ambiente – Eco Rio, realizada no Rio de Janeiro, em 1992 (e mais tarde reforçado na Conferência Habitat II, em 1996), que surgem as primeiras notas sobre a Cidade Sustentável.

O conceito, que assenta na promoção de padrões e hábitos de vida sustentáveis, parte de instrumentos de produção e consumo, que possibilitam não só a combinação entre aspectos económicos, mas também sócio ambientais, o que tem vindo a comprovar-se cientificamente para um estilo de vida mais saudável das populações. Assim, a verdadeira razão para a implementação do desenvolvimento sustentável das nossas cidades passa pela capacidade de suprir as necessidades da geração atual, sem que para isso, seja necessário comprometer as necessidades das gerações futuras. Ou seja, o desenvolvimento que não esgota os recursos para o futuro.

Destes encontros pluridisciplinares surgiram importantes compromissos, que contribuíram para formular estratégias de ação pertinentes, com influência direta na diminuição do impacto do ruído e poluição automóvel no espaço público. Do conjunto de soluções apresentadas destaca-se a harmonia entre a operação dos diferentes meios de transporte, o acesso gratuito à internet em espaços públicos, o dinamismo do comércio local, os sistemas de redução do consumo energético como alguns dos fatores que contribuem para a qualidade de vida de uma cidade sustentável e ainda, no campo das intervenções no espaço público: o aumento do espaço destinado à fruição pedonal, complementado com o aumento das áreas verdes, a utilização de barreiras acústicas vegetais, cristais sónicos refratores até ao fomento à utilização de veículos elétricos privados e públicos. Porém, entre o surgimento dos conceitos e a aplicação prática à realidade portuguesa, o caminho ainda se adivinha longo e algo complexo, sobretudo na construção de uma verdadeira e efetiva educação das populações para a sustentabilidade e ecologia. Sobretudo nos temas que importam à gestão e utilização do espaço público.

Nesse sentido importa referir que, num momento em que se privilegia a fruição pedonal, a mobilidade suave e os espaços de permanência dedicados à contemplação e lazer, na maioria dos espaços centrais das principais cidades da Europa, com decisores e populações a alinharem esforços para a erradicação quase total do trânsito automóvel nesses locais, o Plano de Mobilidade Sustentável para a Cidade de Tavira surge em total contraciclo com as metas e diretivas europeias expressas para as metas de diminuição da taxa de carbono na Europa.

Em substituição das praças e jardins históricos, que preservam os últimos redutos das cidades do mediterrâneo, onde a vida em comunidade se desenvolveu ao longo dos últimos séculos, sobretudo em torno dos espaços comuns (da memória coletiva), ergue-se com o presente Plano um movimento de total descaracterização e substituição de espaços verdes por elementos do domínio do tráfego automóvel: vias, sinaléticas de trânsito, passadeiras, rotundas, parques de estacionamento, entre outros. Que, de forma totalmente regressiva, é apoiado por intenções de desenho urbano ultrapassadas, que apelam à impermeabilização praticamente total do espaço público, sobretudo em locais onde a questão da infiltração de água (espaços ribeirinhos), deveriam de dirigir toda e qualquer intervenção, não só por questões ligadas à ecologia, mas também à segurança.

Neste sentido e, após análise detalhada aos Projetos Estruturais promovidos pelo município, importa refletir, sobre a grave influência das intervenções avulsas e desconectadas indicadas, incluídas maioritariamente em espaços centrais e bairros históricos (Ribeira, Alagoa e Corredoura), bem como as

alterações que estas irão provocar na manutenção e salvaguarda de valores patrimoniais, culturais e identitários fundamentais, que dizem respeito não só à população local, mas a todos os visitantes de hoje e no futuro.

Posto isto, é incontornável que qualquer intervenção urbanística e/ou arquitetónica de responsabilidade e competência político-profissional, sobretudo quando realizada em áreas urbanas de especial sensibilidade como as ARU's Áreas de Reabilitação Urbana e/ou ZEP Zonas Especiais de Proteção, tenha a necessidade de fundamentação exaustiva num quadro de "pensamento em acção" multidisciplinar com recurso ao conhecimento de especialidades tão distintas como: o urbanismo, a arquitectura, a arqueologia, a história e cultura das artes, a geografia física e humana, até à antropologia, sociologia e/ou economia.

É hoje consensual e amplamente reconhecido pelos diversos técnicos com responsabilidade na construção e (re) construção da "Cidade Contemporânea" que as intervenções executadas no âmbito dos centros históricos devem honrar os princípios defendidos na Carta de Atenas (1931), que motivaram a criação da UNESCO (Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura) em 1945 e que culminaram na primeira doutrina internacional diretamente associada à preservação das cidades históricas - a Carta Europeia do Património Arquitetónico (1975) onde se defende que *"...a conservação do património arquitetónico depende largamente da sua integração no quadro de vida dos cidadãos e da sua consideração nos planos de ordenamento do território e de urbanismo"*, que anuncia o que ainda hoje nos referimos como *conservação integrada*: um processo multidisciplinar que combina o planeamento em múltiplas escalas e a gestão urbanística em prol de um desenvolvimento urbano coeso e equilibrado.

Só o equilíbrio das soluções pretendidas pode considerar e resultar, não só nas componentes funcionais, técnicas e estéticas do espaço público, mas também nas ponderações de equilíbrio e estabilidade das próprias margens, nos critérios de sustentabilidade económica e ecológica (destacando as variações e dinâmicas de uma zona crítica de leito de cheia); na compatibilização entre as acessibilidades rodoviárias e de mobilidade (das ciclovias às pedonais); e nas dinâmicas programáticas (permanentes e sazonais), de coesão inclusão social e de elevação dos patrimónios em causa.

E, só assim, de forma responsável, urge potenciar esta oportunidade para a cidade de Tavira que implica "parar para (re)pensar...", mudar o ponto de vista para alargar a equação, verificar as vertentes e os critérios de integração e confrontar as alternativas, por uma gestão urbanística proactiva, assumindo uma metodologia de Projeto Urbano, sem a precaridade e inadequação dos "planeamentos" limitados e limitadores, deterministas e autocráticos, sem coragem nem (re)evolução.

A ignorância sobre a complexidade, a sensibilidade e as implicações metodológicas das práticas de planeamento, projeto e desenho de espaço público (sobretudo nas áreas centrais e históricas), suas infraestruturas, programas e equipamento, têm resultado, ao longo da história (e o contexto do Algarve é exemplo disso), em cenários nefastos e irreversíveis quanto à manutenção dos valores do nosso património material/imaterial, particularmente das nossas paisagens culturais.

Assim, manifestamo-nos apelando à urgência de "parar para refletir" a favor da definição de uma estratégia de intervenção urbana abrangente, que contemple a globalidade das frentes ribeirinhas da cidade, como fundamentação credível. Com vista à atualização e transformação da cidade de Tavira, por uma visão estratégica e sustentada por Processos de Decisão Participativos e assentes em Boas Práticas de Planeamento, com Programas e Projetos faseados no tempo.

Nestes contextos de singulares e complexas problemáticas urbanas, pela consciência, responsabilidade e ambição, as cidades, as comunidades e as suas autarquias, promovem Concursos Públicos de Ideias, abertos a técnicos com experiência comprovada no espaço público e/ou intervenção em património.

É necessário encarar a fragilidade que o planeta enfrenta e desta forma abrimos uma oportunidade para investigar novas possibilidades urbanísticas e arquitetónicas. Cada vez mais, nos dias que correm,

verifica-se a tendência que o urbanismo tende a fugir às novas sensibilidades ecológicas, uma incapacidade inerente à ecologia e ao urbanismo.

“A cidade historicamente construída já não é vivenciada nem entendida de maneira prática. É apenas um objecto de consumo cultural para turistas, para o esteticismo ávido por espetáculos e pelo o pitoresco. Mesmo para os que procuram entendê-la com compaixão, a cidade morreu. No entanto, o ‘urbano’ persiste, em um estado de atualidade dispersa e alienada, como um germe e uma virtualidade (...) Em outras palavras, no que se refere à cidade, o objeto da ciência não é dado. O passado, o presente e o possível não podem ser separados.” In Lefebvre, Henri. *Le droit à la ville*. Paris: Anthporos, 1968

É importante reconhecer a oportunidade única de reavaliar a essência das disciplinas que nos ajudam a pensar sobre o fenómeno do urbano: a arquitectura e o urbanismo. Desta maneira entendemos que o urbanismo não pode estar desligado da ecologia/sustentabilidade. Desta maneira pode ser visto como instrumento que propicia práticas e sensibilidades capazes de apurar novas perspectivas na relação do desenvolvimento urbano. É necessário recorrer a estas multiplicidades de ferramentas, técnicas e métodos que relacionam o novo e antigo. Uma abordagem multidisciplinar e colaborativa.

Devemos reconhecer que os valores existentes entre a realidade e o projecto proposto, transformam negativamente a paisagem, não tendo em consideração a sua envolvente, nem traçado histórico dos lugares. O documento é contraproducente e ineficiente com as medidas a aplicar, por um lado refere que há um aumento da utilização do carro, como transporte individual. Por outro, no texto procura responder a esta problemática com padrões de mobilidade sustentável. É notável o conflito de interesses propostos no mesmo. Entende-se também uma intenção em propor deslocções de modos suaves, mas mais uma vez contradiz-se ao traçado do projecto proposto, onde é notável sobretudo o modo viário.

É necessário criar políticas de sustentabilidade. O município é o principal responsável por cuidar e dar manutenção à cidade. Deste modo há que criar limiares entre a cidade e o campo, com territórios híbridos, entre os meios urbanos e os meios agrícolas, seguindo o clima e as estações. A qualidade da cidade cresce com a qualidade dos seus objectivos, ferramentas, equipamentos, serviços, produtos; é importante evitar soluções rígidas e definitivas.

CONSIDERAÇÕES SOBRE O CEAT - Centro de Experimentação Agrária de Tavira

A proposta que este Plano apresenta no ponto 4.2.2 de “*Criação de uma nova via entre a Rua de São Pedro e a Rotunda da EB2/3 Dom Manuel I*” não é nova e suscitou já, por parte de muitos tavirenses e não só, fortes protestos e enorme incompreensão. Salientamos que em 2020, na declaração de impacte ambiental do projecto de Electrificação da Linha do Algarve no Troço Faro – Vila Real de Santo António, conduzida pela Agência Portuguesa do Ambiente, a Comissão de Avaliação emitiu um claro parecer negativo à rodovia de atravessamento do CEAT (PN371 +317), com o seguinte teor:

“Os componentes do projeto a desenvolver fora da área afeta ao DF apresentam na generalidade impactos de baixa significância e minimizáveis, à exceção do restabelecimento da PN371 + 317. Neste contexto e embora a supressão da PN371 + 317 e reclassificação a peões constitua uma melhoria das condições de operação e de segurança para a circulação ferroviária e para a acessibilidade pedonal no entorno da estação de Tavira, a solução para o restabelecimento da rede viária apresenta impactos negativos significativos resultantes quer da afetação permanente de terrenos do CEAT, o qual se constitui como património cultural e genético único e insubstituível, quer da passagem na proximidade das escolas Secundária Dr. Jorge Augusto Correia e básica D. Manuel I podendo a inserção neste local agravar as condições de segurança rodoviária, bem como o aumento da emissão de poluentes atmosféricos e dos níveis de ruído. Emite-se decisão favorável ao projeto da eletrificação da linha do Algarve no troço Faro Vila Real de Santo António condicionada ao cumprimento dos termos e condições expressos no presente documento, exceto no que diz respeito a solução proposta para o restabelecimento da PN371 + 317. Considera-se não existirem condições para emitir decisão favorável à

solução técnica apresentada para o restabelecimento da PN 371 + 317, face às afetações associadas e dado que não se encontra demonstrada ausência de alternativas viáveis que as possam evitar.”

As razões para tal são, não só relevantes, mas também sobejamente conhecidas:

- Segundo a Direção-Geral de Agricultura e Desenvolvimento Rural, tal nova via abrange área de RAN que está dentro do perímetro do Aproveitamento Hidroagrícola do Sotavento Algarvio, sendo que este ocupa uma área de 2,07 ha (atualmente com parte da área ocupada por pomar e alguma vinha e a restante inculto). A via proposta no Plano iria atravessar uma parcela disponibilizada na Bolsa Nacional de Terras, em 2015. Trata-se de terrenos de classe de capacidade de uso A, ou seja, com elevada aptidão agrícola. Assim, considera a AHSA, os impactes negativos, certos, diretos, são de magnitude elevada e significativos pois a realização da obra irá provocar uma ocupação permanente do solo delimitado como Aproveitamento Hidroagrícola, pelo que serão áreas que não irão ter condições para regar no futuro.
- O CEAT (ex- Posto Agrário) desenvolve há quase uma centena de anos trabalho de prospecção, recolha, conservação e caracterização de variedades tradicionais de fruteiras algarvias (desenvolvido pela ex-DRAPAlgarve, com apoio de programas comunitários). Este Centro tem uma área de 29 ha, onde *“temos hoje instalada, preservada e em caracterização uma coleção com mais de 700 referências de fruteiras das espécies típicas do pomar tradicional algarvio, às coleções ampelográficas de vinha para vinho e mesa passando pelas maçãs romãzeiras e nespereiras. Algumas se aqui não estivessem seguras ter-se-iam irremediavelmente perdido, caso do nosso primeiro maçã de Monchique quase extinto pelos incêndios”*, escreve no prólogo do livro *“O posto agrário de Tavira”* Pedro Valadas Monteiro, à época director regional da DRAP Algarve.
- Como repositório genético de material vegetal de referência único e insubstituível, o CEAT é um espaço fortemente ligado aos valores e culturas mediterrânicas e, desse modo, à própria Dieta Mediterrânica, que tem para Tavira um valor central, não só virado para o passado, mas também para o futuro, já que nele se antevê a criação do Polo de inovação da Alimentação Sustentável, do Museu da Terra/ Dieta Mediterrânica e do Centro de Competências da Dieta Mediterrânica.

Recordemos ainda que o estilo de vida saudável, consubstanciado na Dieta Mediterrânica, não é só uma alimentação saudável ou convívio. Conforme palestrou o Prof. Pedro Graça na sua apresentação *“5 Desafios para proteger a saúde da Dieta Mediterrânica”* no seminário da Dieta Mediterrânica ocorrido no CEAT em 2022, é também um estilo de vida saudável do qual faz parte actividade física e mobilidade activa. É pois, de todo incoerente, destruir ou prejudicar este espaço emblemático, sacrificando-o ao transporte individual motorizado.

- O CEAT tem um valor cultural identitário e histórico, conforme patente no livro *“O posto agrário de Tavira”* de Ignacio García Pereda, publicado com o apoio da DRAP do Algarve em 2022: *“Só com muita tenacidade, teimosia e profissionalismo da parte de dirigentes, técnicos e pessoal operacional da direcção Regional de Agricultura do Algarve, foi possível manter viva a centelha deste centro que ocupa um papel central na história da agricultura algarvia e nacional, amplamente reconhecido e acarinhado por cidadãos e instituições da sociedade.”*

A proposta patente na figura 4.5, intitulada como *“nova via”* não considera com seriedade que existe uma [Declaração de impacte ambiental](#) conduzida pela Agência Portuguesa do Ambiente – APA, realizada há quatro anos, que deu um parecer desfavorável ao atravessamento de estrada no CEAT - Centro de Experimentação Agrária de Tavira. Não é pois compreensível, nem aceitável, que no plano de mobilidade encomendado e agora apresentado a consulta pública pelo Município de Tavira, intitulado *“Plano de Mobilidade Sustentável da Cidade de Tavira (PMSCT)”*, se mantenha a proposta de estrada a construir. O Plano não teve em consideração o que caracteriza Tavira, e, em particular, não teve em linha de conta o

património natural e histórico da cidade. O CEAT (Centro de Experimentação Agrária de Tavira) representa e tem sido defendido, como projeto estratégico da cidade e da região, como um centro privilegiado de promoção da Dieta Mediterrânica.

Neste contexto, sublinhamos que o Centro de Experimentação Agrária de Tavira - CEAT - local identitário da Dieta Mediterrânica, faz parte integrante da estratégia de promoção da Dieta Mediterrânica da cidade e da região que é assumido por todos os parceiros do projeto (CMT, UAAlg, CCDRALg e outras 30 entidades da região). Definido como um polo de inovação para alimentação sustentável, integrando campos de experimentação/investigação, da ex- Direção Regional de Agricultura e Pescas e agora CCDR Algarve I.P., Agricultura e Pescas, projetos de criação de quinta pedagógica mediterrânica e ainda a recuperação e preservação de variedades tradicionais “esquecidas” de espécies mediterrânicas da região, assim como valorizador das atividades económicas. Está, igualmente, previsto no âmbito do PASDM - Plano de Salvaguarda da Dieta Mediterrânica, criar no CEAT o Museu da Terra/ Centro interpretativo da DM, um museu vivo que irá possibilitar a apresentação das diferentes dimensões da DM, a promoção dos produtos e boas práticas ligadas à DM. A realização destas atividades permitirá preservar a biodiversidade, valorizar e transmitir às gerações futuras o estilo de vida mediterrânico, demonstrar modos de produção sustentáveis e potenciar o leque de atividades económicas ligadas à Dieta Mediterrânica.

A riqueza e a defesa do património natural e cultural do CEAT está bem expressa quer na DIA referida, quer no Plano de Ação para a Salvaguarda da Dieta Mediterrânica - 2023-27.

- O documento do PASDM - Plano de salvaguarda da Dieta Mediterrânica pode ser lido [aqui](#).
- A notícia “BTL: Algarve vai ter museu da Dieta Mediterrânica” que foi publicada no Jornal Barlavento a 28 de Fevereiro de 2024 e difundida pela CCDR Algarve I.P. Agricultura e Pescas pode ser lida [aqui](#).

A pretensão da construção desta de via de trânsito em espaços com ocupação agrícola predominante (pomar, vinha e áreas incultas) pertencentes, na maior parte, ao Centro de Experimentação Agrária de Tavira da DRAP Algarve/ CCDR Algarve I.P. Agricultura e Pescas, irá destruir o carácter único deste espaço que desde 1926 faz parte da identidade de Tavira e serve o território. Irá separar o Museu da Terra a criar, da Quinta da DM, das hortas comunitárias, do edifício, centro de competências da DM, de infraestruturas e equipamentos que dão suporte à agricultura, aos campos experimentais, às coleções e de outros projetos da DM em desenvolvimento, como as propostas de cozinha/UT partilhada ou o centro de formação, assim como das Escolas que confinam, o que resulta numa perda clara de valências fulcrais para a Salvaguarda da Dieta Mediterrânica.

O PMSCT aponta ainda como potencial localização para o novo centro intermodal de transportes a alternativa 2 (página 42) ignorando que:

- essa alternativa é dentro do CEAT e que aí se encontra um projecto exemplar de hortas comunitárias;

O projecto das hortas comunitárias com início em 2020, marca o início da revitalização do CEAT, preconiza a larga maioria dos ODS - Objetivos de desenvolvimento Sustentável e provém autodeterminação alimentar a mais de 67 agregados familiares da cidade. A Possibilidade de instalação de centro intermodal de transportes (alternativa 3) no CEAT onde se encontram actualmente as hortas comunitárias de Tavira é uma opção inaceitável e demonstra bem o quão desfasado da realidade e dos princípios orientadores do CEAT, está este plano.

- essa alternativa é adjacente ao edifício da Estação Agrária de Tavira, DRAP/ CCDR Algarve I.P. Agricultura e Pescas, edifício emblemático, projetado pelo aclamado arquiteto Jorge Segurado, pioneiro na implementação da linguagem modernista na arquitetura portuguesa. Edifício que será requalificado com o apoio do PRR até ao final do ano 2025, como pode ser confirmado [aqui](#).

- A experiência de visitar o CEAT como parque interpretativo e mediterrânico é totalmente alterada pelo atravessamento da estrada com veículos motorizados a circular a 50Km/h. Trata-se do valor incomensurável do meio ambiente, do silêncio e caminhadas, sem perturbação e desconexão, com segurança e sentido de beleza natural, num contexto de atmosfera inspiradora (slow living/slow food) e actividade destinada à experimentação agrária e de foro alimentar. A Dieta Mediterrânica é uma abordagem holística e é património cultural imaterial da Humanidade (UNESCO). É Identidade, História e Cultura a preservar, como contributo da região e da cidade para o país, e para a Humanidade.

CONCLUSÕES:

Apresentamos a nossa discordância em relação a este Plano que:

- Mesmo antes da sua implementação, define objectivos obsoletos, concretizados numa zona de coexistência que continua a permitir, embora com restrições, a circulação automóvel generalizada, sacrificando espaços absolutamente centrais como o Jardim das Palmeiras, o *Jardim da Alagoa* (Praça Dr. António Padinha) ou o Jardim da Corredoura (Praça Dr. Marcelino Franco)
- Foi elaborado sem o devido envolvimento da população nele preconizado e apresentado à participação pública num documento com erros linguísticos, de difícil interpretação e com falta de coerência. A agravar, foi concedido à população um prazo irrisório de 8 dias (depois alargado para 18 derivado à contestação dos municípios) para dar os seus contributos a um documento de quase 100 páginas, sem que tenha sido feito qualquer enquadramento ao carácter da participação pública num prazo tão diminuto.
- Não tem em conta o significado e a importância da preservação de um espaço emblemático de Tavira, o Centro de Experimentação Agrária de Tavira (CEAT), localizado em área RAN, com terrenos de classe de capacidade de uso A, e onde existem “*mais de 700 referências de fruteiras das espécies típicas do pomar tradicional algarvio e colecções ampelográficas de vinha para vinho e mesa.*” Trata-se de um repositório genético de material vegetal de referência único e insubstituível e de um espaço fortemente ligado aos valores e culturas mediterrânicas e, desse modo, à própria Dieta Mediterrânica, com um elevado valor cultural identitário e histórico. Há valores primordiais que têm, especialmente numa época de crise climática e de crise da biodiversidade, que ser preservados para as gerações futuras. À rodovia de atravessamento do CEAT, também proposta neste Plano, foi dado um parecer negativo pela Comissão de Avaliação do projeto da “*Eletrificação da Linha do Algarve no Troço Faro – Vila Real de Santo António*”. É inaceitável que o resultado desta avaliação seja desprezado neste Plano ao ponto de apresentar novamente uma proposta que já foi chumbada. A possibilidade de instalação de um centro intermodal de transportes (alternativa 2) no CEAT onde actualmente se encontram as hortas comunitárias de Tavira, é outra prova do desprezo patenteado neste Plano em relação a este espaço único e insubstituível.
- Não resolve problemas estruturais que se arrastam há anos e anos tal como a acessibilidade a norte da N125 junto ao centro da cidade.
- Nem tudo é negativo no Plano, mas falta-lhe ambição e uma visão de futuro. Para favorecer o tráfego automóvel individual, sacrifica de forma inaceitável o bem comum, a saúde, o lazer, a biodiversidade, a própria identidade da cidade.

Bibliografia

MOSTAFAVI, Mohsen e DOHERTY, Gareth. (Org.). *Urbanismo Ecológico*. São Paulo: Gustavo Gili, 2014

Outras Ligações

<https://jardinshistoricos.pt/ad/1000>

<https://cm-tavira.pt/site/ambiente/jardins-historicos/>

<http://www.dietamediterranea.pt/?q=en/ccdm-not%C3%ADcias/centro-de-experimenta%C3%A7%C3%A3o-agr%C3%A1ria-de-tavira-projetos-para-o-futuro>

[https://commission.europa.eu/eu-regional-and-](https://commission.europa.eu/eu-regional-and-urban-development/topics/cities-and-urban-development/priority-themes-eu-cities/urban-mobility-and-accessibility_en)

[urban-development/topics/cities-and-urban-development/priority-themes-eu-cities/urban-mobility-and-](https://commission.europa.eu/eu-regional-and-urban-development/topics/cities-and-urban-development/priority-themes-eu-cities/urban-mobility-and-accessibility_en)

[accessibility_en](https://commission.europa.eu/eu-regional-and-urban-development/topics/cities-and-urban-development/priority-themes-eu-cities/urban-mobility-and-accessibility_en)

<https://www.consilium.europa.eu/pt/policies/clean-and-sustainable-mobility/>

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52021DC0811&qid=1644666550402>

https://siaia.apambiente.pt/AIADOC/AIA3291/aia3291_dia_tua202061113111.pdf

<https://www.drapalgarve.gov.pt/images/MioloAlgarve3.2.2310finalGuideBleed.pdf>

http://www.monumentos.gov.pt/Site/APP_PagesUser/SIPA.aspx?id=22395

Subscrição:



Associação Ecotopia Activa

Sede: Rua dos Fumeiros de Trás, 37, Fracção E 8800-321 TAVIRA

NIPC: 516763571

Site: ecotopiaactiva.com

E-mail: ecotopiaactiva@gmail.com

Tel.: +351 969374328/ +351 967416435

Movimento de Cidadãos pelo CEAT e Hortas urbanas de Tavira

