



“Têm de pôr mais autocarros.” Gratuitidade testa rede de transportes

Só na primeira semana, houve perto de 44 mil moradores do Porto a aderir. Cascais tem autocarros municipais de graça desde 2020, mas não sabe se medida tirou carros das ruas

Reportagem

Camilo Soldado e Teresa Serafim

De segunda a sexta, Amélia Sousa vai da zona de Paranhos, onde mora, até à Foz do Porto, para trabalhar. É a linha 204 que lhe oferece melhor serventia, mas a irregularidade do serviço é a sua maior dor de cabeça. “Às vezes é certo, outras vezes não”, diz a empregada doméstica de 73 anos.

“Há dias em que espero dez minutos, 15 minutos, 30 minutos, uma hora. Depois das 20h é pior. Estamos mal servidos”, desabafa Amélia, enquanto espera na fila do Gabinete de Apoio ao Município, para fazer o Cartão Porto, objecto que lhe dará acesso a embarcar gratuitamente em todos os transportes públicos da área metropolitana.

A medida, que se aplica apenas a residentes do Porto e que está em vigor há uma semana, tem provocado grande afluência àquele serviço público. São 9h30, as portas abriram-se há 30

minutos, há pessoas que já estão à espera há horas e a fila tem mais de 120 pessoas.

Apesar de haver vários outros balcões municipais aos quais se pode aderir ao Cartão Porto (no [site cartao.porto.pt](http://site.cartao.porto.pt), em bibliotecas ou piscinas municipais), este é o único ponto de onde os moradores saem já com o pequeno objecto de plástico na mão. A autarquia, que diz que a maioria dos pedidos até decorreu *online*, reforçou as equipas, mas isso não tem sido suficiente para escoar as marés de moradores que vão chegando.

E a gratuitidade? Amélia Sousa adere com agrado, mas também com um pé atrás. “Vamos ver se vai resultar. Têm de pôr mais autocarros”, diz. O reforço da oferta é essencial, entende, notando que antontem “já se notava mais afluência” das pessoas aos transportes. “Está muito mais gente”, completa Clotilde Costa, de 66 anos, que já tem o salvo-conduto há dois dias para andar por todos os transportes públicos.



Mora perto da Praça da República, uma zona central, servida por metro e autocarros, meios de transporte que, estando reformada, usa principalmente para visitar a família, que reside no vizinho concelho da Maia. “Já deviam ter feito isto há mais tempo”, afirma, embora preveja que a “muita gente” que vive no Porto possa ser uma questão, com o avolumar da adesão. Essa é uma das interrogações, mas há mais.

Simplificação da utilização

Há múltiplas variáveis que fazem com que ainda não seja possível medir o impacto da medida na mobilidade da cidade. Uma delas é a adesão ao Cartão Porto, ainda numa curva ascendente.

Os meses de Verão, com mais pessoas de férias e menos deslocações para estabelecimentos de ensino, também fazem alterar os padrões de mobilidade urbana. O regresso às aulas em Setembro deve ser um teste mais musculado para uma rede de transportes que já regista autocarros cheios em horas de

ponta e que tem o tronco comum do Metro do Porto, entre Senhora da Hora e Trindade, saturado.

Mesmo para quem já tinha o Cartão Porto, era preciso activar a gratuitidade, como se de um passe anual se tratasse. Essa operação demora segundos. De acordo com a Câmara do Porto (CMP), houve 20,3 mil novos pedidos do cartão de morador e 23,1 mil activações em lojas Andante ou *payshop*, o que faz com que perto de 44 mil pessoas tenham aderido à medida.

Sobre a efectiva utilização, dados que a Transportes Metropolitanos do Porto (TMP) enviou ontem ao PÚBLICO mostram que, através dos títulos gratuitos, desde o dia 10 de Julho, foram registadas 92.794 validações.

Muitas destas seriam viagens de passageiros que já utilizavam transportes públicos com passe ou títulos ocasionais, pelo que terá de se esperar por dados de um período mais alargado para fazer comparações.

Mesmo sem que haja ainda

certezas sobre o impacto, o professor de Urbanismo na Universidade de Aveiro Frederico Moura e Sá diz que a medida já trouxe uma grande vantagem: “A simplicidade que introduz no sistema.”

Ao dar para viagens para toda a Área Metropolitana do Porto (AMP), o utilizador entra no autocarro, metro ou comboio sem ter de fazer contas sobre que tarifa se aplica à zona de destino. Além disso, não tem de renovar o título mensalmente. Mas avisa: “Esta medida pode e deve ser complementada. É preciso aumentar a oferta e a frequência dos veículos, porque a procura vai disparar e o sistema pode colapsar.”

Frederico Moura e Sá entende que a gratuitidade vai aumentar a competitividade do transporte público em relação ao automóvel e diz que faz sentido avançar primeiro com medidas de atracção. “Politicamente, começar ao contrário seria muito difícil.” Para que seja eficaz a retirar carros das ruas, tem de ser

Porto

Desde o dia 10 de Julho que os transportes públicos são gratuitos para residentes do concelho com cartão de morador

complementada por políticas restritivas.

O pau e a cenoura

A gratuidade nos transportes foi a principal bandeira de Pedro Duarte durante a campanha eleitoral, mas o autarca, que acabaria por ser eleito pela coligação PSD/CDS/IL, não tinha ainda anunciado propriamente os passos seguintes.

Na verdade, os transportes são gratuitos para o utilizador, mas têm um custo. A câmara terá de compensar a TMP, que gere o sistema de bilhética Andante, pelas viagens efectivamente feitas pelos municípios do Porto, tanto na cidade como na restante área metropolitana. A autarquia tem estimado um custo anual de 20,5 milhões com esta política.

Há um consenso entre quem estuda as políticas de mobilidade: para diminuir carros nas cidades, é preciso conjugar políticas de dissuasão com políticas de atracção. É a velha questão do pau e da cenoura. Quando anunciou a entrada em vigor da





gratuidade, há uma semana, Pedro Duarte disse que a câmara, doravante, teria mais margem para retirar espaço ao automóvel.

Para já, a CMP avança com a criação de uma “zona 30” num quarteirão do Campo Alegre, entre a Rua de António Cardoso e a Rua de Guerra Junqueiro, via cujo projecto de intervenção tem vindo a ser contestado por não restringir mais o papel do carro.

Haverá instalação de “sinalização vertical e horizontal e de alguns dissuasores físicos” (as chamadas almofadas de Berlim), explica o vereador da Câmara do Porto com o pelouro da Mobilidade, Hugo Beirão, ao PÚBLICO.

A aplicação decorre a partir de segunda-feira e pretende criar “um ambiente de coexistência” que será replicado noutras manchas da cidade, como está previsto no Plano de Mobilidade Urbana Sustentável (PMUS) do Porto, apresentado esta semana. A próxima “zona 30” será criada a norte da Avenida da Boavista, entre o Foco e a Casa da Música.

Sobre outras medidas de dissuasão para o resto da cidade,

Hugo Beirão diz que está a ser preparado um conjunto de políticas (também previstas no PMUS) e que terá um calendário mais definido no último trimestre deste ano.

Além de “atrair para o transporte público”, é preciso “criar um bocadinho mais dificuldade” a quem circula de carro, diz o vereador liberal. A CMP vai avançar com o alargamento das zonas de acesso automóvel condicionado (ZAAC), com a redução de espaço de estacionamento à superfície e revisão do tarifário.

Numa declaração enviada pelo gabinete de imprensa da CMP ao PÚBLICO e atribuída a Pedro Duarte, o presidente refere que, “apesar de a gratuidade dos transportes não solucionar, isoladamente, os problemas de mobilidade na cidade do Porto, a sua entrada em vigor apresenta-se como uma alternativa acessível a todos os portuenses, legitimando novas medidas de mitigação do tráfego automóvel”.

Preço, mas não só

Há vários factores que levam as pessoas a deixar o carro na

garagem e a escolherem o transporte público. O preço é um deles, mas está longe de ser o único. Importam o tempo de viagem, a frequência do serviço, a pontualidade, a previsibilidade, o conforto, a facilidade com que se navega no sistema ou o número de transbordos.

A implementação do Programa de Apoio à Redução Tarifária, a partir de 2019, é prova de que o preço, só por si, não convence os condutores a mudar. “Os dados mostram que houve um aumento de viagens de autocarro, mas não houve uma redução das viagens de automóvel”, diz o professor de Economia no Iscte Miguel Atanásio Carvalho.

Habitado a estudar as questões da mobilidade, o académico lembra que as dinâmicas dos transportes são complexas. “Há esta ideia de que o número de viagens que fazemos é fixo: tenho de ir à escola, para o emprego, à nataçao, ao supermercado. Se favoreço uma escolha, é em detrimento de outra.” Não é bem assim. “O número de viagens não é fixo. Há viagens que, se forem

fáceis, fazemos, como ir visitar um amigo ou ir a uma loja.” Se não for fácil, tendemos a não o fazer.

A literatura científica sugere que, noutros países ou cidades onde a gratuidade em transportes públicos foi aplicada há mais anos, houve um aumento de utilização destes modos à custa dessas novas viagens, mas também de percursos feitos a pé e de bicicleta. Porém, não foi verificada uma redução de deslocações de carro.

Por isso, avisa, quando houver dados, o que interessa “não é contar a percentagem” (com o aumento de viagens de transportes, é provável que metro e autocarros ganhem maior peso relativo), mas o número de carros. “E tenho sérias dúvidas de que diminua”, remata. O factor preço pode ser determinante, mas principalmente por outra via, lembra o economista. A do custo de circular num automóvel: combustível, estacionamento, eventuais portagens.

São essas as contas que Marco Pinto, de 25 anos, faz. Ainda por cima, “ao preço a que estão os combustíveis”. Também na fila

para tirar o Cartão Porto, mora em Campanhã e trabalha no Hospital Santos Silva, em Gaia, unidade que tem metro à porta.

Já evitava ir de carro para o trabalho. Além do custo, há que ter em conta o tempo perdido no engarrafamento da Ponte do Freixo, nas horas de ponta. Com a gratuidade, poupa 40 euros do passe mensal.

Uma das críticas tem sido o carácter municipal da medida. É que o Porto tem sensivelmente um quinto da população da área metropolitana e tem algumas das principais bacias geradoras de viagens (como a Baixa e a Asprela) deste território de 17 municípios, aponta Frederico Moura e Sá.

Daí que grande parte das deslocações da AMP ocorra de fora do Porto para dentro. Assim, faria sentido alargar a medida aos restantes concelhos. “As pessoas dizem que é muito injusto que no Porto seja gratuito e em Gaia não seja, mas tem de se começar por algum lado. Pode ser que isto pressione outros decisores” políticos e o território à volta seja contaminado, diz. No entanto, em

ID: 124054889

18-07-2026



Portugal, não tem sido essa a dinâmica nos municípios que já avançaram com esta medida há mais tempo.

Grátis há seis anos

Quando fez 80 anos e decidiu vender o carro, Maria Cecília tinha de arranjar uma forma de ir às compras sem que o caminho lhe custasse. “Soube que os autocarros eram gratuitos e pareceu-me bem”, afirma, sentada num banco do Terminal Rodoviário de Cascais, depois de uma ida ao supermercado. Vive na vila e considera esta “uma medida ótima”. Só teve de pagar sete euros pelo cartão físico Viver Cascais, que dá acesso aos transportes de graça. Para fora da localidade, diz que tem sempre quem lhe dê boleia.

Ao seu lado, Célia Barbosa, de 62 anos, tem a mesma opinião. Vive na freguesia de Alcabideche, também no concelho, e, como trabalha em Cascais, os autocarros municipais são suficientes para si. Usa a versão digital do cartão, através da aplicação MobiCascais, e só lamenta os atrasos e a

impaciência de alguns motoristas.

Em Cascais, desde 2020, quando Carlos Carreiras (PSD) estava na liderança da autarquia, as linhas de autocarros municipais passaram a ser gratuitas para moradores, trabalhadores e estudantes do concelho, tendo sido o primeiro município a aplicar esta medida.

Numa outra paragem, em frente ao mercado municipal, Eliene Gonçalves discorda do bom funcionamento da medida e confessa que só usa a aplicação para ver horários. A moradora da Amoreira, de 53 anos, não está muito satisfeita com o serviço dos autocarros: diz que na sua zona só passam de hora a hora e com atrasos. “O que vou apanhar agora está bem atrasado”, lamenta. “Preferia que não fossem de graça e tivessem qualidade.”

No Terminal Rodoviário de Carcavelos, Filomena Aires, de 76 anos, tem o cartão para andar de autocarro de graça por Cascais, tal como as suas amigas. Mas diz com um ar de aviso: “Achei que foi uma boa medida, mas há carreiras que não andam a horas...”

Marilene Gama não tem o cartão

Viver Cascais porque precisa de apanhar o comboio para o trabalho e, por isso, tem de usar o passe Navegante de 40 euros, que permite circular por toda a Área Metropolitana de Lisboa. Várias pessoas com quem o PÚBLICO falou usam os autocarros municipais, mas têm o Navegante para conseguirem circular noutros concelhos e meios de transporte. “É bom serem de graça, mas não tiro benefícios”, nota. Mesmo assim, usa alguns autocarros municipais e aproveita para lamentar: “Falham muito! Hoje já falharam dois que podia ter apanhado.”

Mas qual é o balanço da medida? Nuno Piteira Lopes (PSD), presidente da Câmara de Cascais, considera que é “bastante positivo” e que isso se comprova pela subida do número de utilizadores. No ano em que as carreiras se tornaram gratuitas, em 2020 – que foi marcado pela pandemia de covid-19 –, foram transportados 5,5 milhões de passageiros. Desde então houve um aumento contínuo, com 9,8 milhões em 2023, prevendo-se que, este ano, se

atingem os 11,8 milhões.

Confrontado com as queixas dos utilizadores, Nuno Piteira Lopes considera que são “dores de crescimento” num serviço que teve um aumento para o dobro no número de utilizadores.

“Reconheço que podemos e devemos melhorar a oferta, ter mais cobertura, mais frequência e melhor qualidade. Estamos a trabalhar nisso”, garante o autarca, prometendo que esse trabalho chegará ao terreno em Outubro.

Também deixa a certeza de que a câmara continuará a apoiar a gratuitidade dos autocarros, que custou aos cofres do município 19,7 milhões de euros em 2025. Nuno Piteira Lopes ressalva que tal é “suportado” por impostos que derivam directa ou indirectamente do uso de viatura própria, como o Imposto Único de Circulação, que rendeu 8,6 milhões de euros em 2025.

Sobre se há uma medição sobre o impacto que a medida teve na diminuição do número de carros a circular, o autarca responde que não tem essa métrica, mas que “obviamente que, se se usar mais o transporte público, a fluidez da circulação rodoviária aumenta”. No entanto, a literatura científica não permite estabelecer essa ligação directa.

E quem usa mesmo o cartão para os autocarros gratuitos, se há muitos municípios que precisam de se deslocar para fora do concelho? Nuno Piteira Lopes indica que se tem notado um “crescimento grande” nas deslocações de crianças e jovens para as escolas ou de pessoas que não usavam transporte público e começaram a fazê-lo por ser grátis.

Com a Linha de Cascais a ser crucial na deslocação dos municípios, o autarca defende que a gratuidade deveria estender-se aos comboios. Por isso, refere que, “caso o município venha a ter alguma gestão directa ou indirectamente na futura subconcessão da linha”, está “disponível para investir no transporte público ferroviário” para que seja de graça.

Sobre se faria sentido outras autarquias na fronteira de Cascais investirem numa medida semelhante, nota que “as realidades locais, por vezes, são muito diferentes e compete a cada uma das câmaras decidir de acordo com o que é a sua visão do território”. Estendendo a questão a toda a Área Metropolitana de Lisboa, considera que deve continuar a ser feito o caminho percorrido com o Navegante, que inclui todos os operadores e permitiu a redução e uniformização do custo mensal dos transportes.

Grande Lisboa

Moradores de Cascais têm acesso gratuito aos autocarros municipais desde 2020

ID: 124054889

18-07-2026



Porto e Cascais Transportes grátis? “Têm de pôr mais autocarros”

Local, 20 a 23