

i n t e r r e g I I C



Uma Estratégia de Ordenamento e de  
Desenvolvimento para Valorizar

## o Efeito Auto-Estrada na Beira Interior

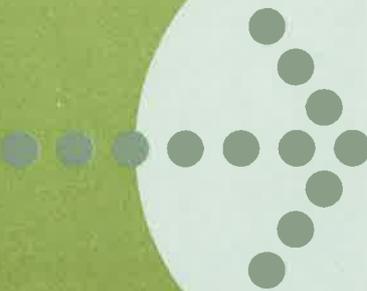
Valorização Económica dos Grandes Eixos Viários

em Zonas Interiores de Baixa Densidade





Uma Estratégia de Ordenamento e de  
Desenvolvimento para Valorizar



## o Efeito Auto-Estrada na Beira Interior

Valorização Económica dos Grandes Eixos Viários

em Zonas Interiores de Baixa Densidade

## ficha técnica

Título	"Uma Estratégia de Ordenamento e de Desenvolvimento para Valorizar o Efeito Auto-Estrada na Beira Interior"
Autoria	Jorge Gaspar (Coord.) Eduarda Marques da Costa, José Rodriguez, Luís Carvalho, Sónia Vieira
Responsável pela Edição	Jorge Manuel Bastos Brandão
Design gráfico	MediaPrimer – Carla Nogueira
Composição	MediaPrimer
Impressão	Carvalho & Simões, Artes Gráficas Lda.
Edição e Distribuição	Comissão de Coordenação da Região Centro Rua Bernardim Ribeiro, 80 3030-069 Coimbra
Tiragem	500 exemplares
ISBN	972-569-120-2
DEP. LEGAL	174988/02
Janeiro 2002	



NOTA DE APRESENTAÇÃO

0. INTRODUÇÃO

- 1. Os grandes eixos viários e o desenvolvimento económico:  
a problemática do "efeito auto-estrada"
- 1.1. A noção de efeito e a sua classificação
- 1.2. Efeitos directos e indirectos
- 1.3. Efeitos estruturantes
- 1.4. As grandes infra-estruturas de transporte como instrumento das  
políticas de Desenvolvimento Regional
- 1.5. O efeito "auto-estrada"

2. BREVE CARACTERIZAÇÃO DO SISTEMA TERRITORIAL DA  
BEIRA INTERIOR

- 2.1. O modelo territorial da Beira Interior
- 2.2. Estrutura do povoamento e dinâmica urbana
- 2.3. Emprego e actividades económicas
- 2.4. Serviços públicos e privados prestados e equipamentos de saúde  
e educação
- 2.5. Transportes e infra-estruturas terrestres
- 2.6. Complementaridades territoriais de pessoas, bens e serviços

3. A AUTO-ESTRADA DA BEIRA INTERIOR:  
UMA NOVA ACESSIBILIDADE

- 3.1. A acessibilidade: uma noção estruturante
- 3.2. As novas acessibilidades

4. CENÁRIOS, POTENCIALIDADES E RECURSOS NO CONTEXTO DAS NOVAS  
ACESSIBILIDADES

- 4.1. Beira Interior: cenário tendencial e voluntarista
- 4.2. Potencialidades e estrangulamentos
- 4.3. Os recursos

5. A VALORIZAÇÃO DO "EFEITO AUTO-ESTRADA": ESTRATÉGIA E  
DOMÍNIOS DE INTERVENÇÃO

- 5.1. Linhas orientadoras e acções de valorização
- 5.2. Acções de valorização
- 5.3. A valorização dos recursos locais: uma componente estratégica  
do ordenamento e desenvolvimento da Beira Interior

6. PROGRAMA "PORTAS DA BEIRA INTERIOR": ACÇÕES DE VALORIZAÇÃO  
DOS RECURSOS LOCAIS

- 6.1. O programa "Portas da Beira Interior" – a operacionalização de uma  
estratégia de intervenção
- 6.2. Uma tipologia de acções

7. CONCLUSÃO: A VALORIZAÇÃO DO "EFEITO AUTO-ESTRADA",  
UM EFECTIVO PROCESSO DE PARTILHA DE CONHECIMENTOS

ANEXOS



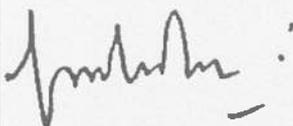


A construção dos grandes eixos de transporte em áreas de baixa densidade populacional e de reduzido nível de actividade económica pode conduzir a efeitos perversos no desenvolvimento local, pelo facto de constituir um canal de atravessamento rápido do território, dificultando assim a atracção de investimento e a criação de emprego nos territórios envolventes.

Perante a ameaça deste "efeito túnel" no IP2, a CCRC considerou primordial definir uma estratégia de desenvolvimento que permita minimizar a fragmentação do território atravessado pelo eixo rodoviário e tirar partido dos seus impactos positivos.

Este objectivo acabou por materializar-se neste livro, o qual resulta de um estudo realizado pelo Centro de Estudos de Desenvolvimento Rural e Urbano no âmbito do projecto "Valorização dos Grandes Eixos Viários em Zonas Interiores de Baixa Densidade", apoiado pela IC INTERREG IIC / Programa Sudoeste Europeu. Aqui é proposto um conjunto de acções integradas que o autor designou por "Programa Portas da Beira Interior".

Deste trabalho resultam orientações, teoricamente fundadas mas com uma forte componente empírica, que se pretende venham a constituir um quadro de referência para os actores locais.



João Vasco Ribeiro  
Presidente da CCRC





## 0. introdução

A melhoria das acessibilidades e o aumento do uso do transporte individual tem condicionado a evolução dos territórios e a reconfiguração dos sistemas urbanos e regionais. A construção de grandes eixos rodoviários e ferroviários foi e é um factor de desenvolvimento e integração económica dos centros urbanos e regionais por estes servidos, não só porque encurta as distâncias relativas entre os nós da rede como também permite que se desenvolvam e reforcem as relações de complementaridade entre as cidades e os territórios envolventes.

A existência da referida relação não tem sido posta em causa, nomeadamente ao nível da opinião pública, dos políticos e mesmo dos investigadores. As infra-estruturas de transporte são, assim, entendidas num âmbito bastante alargado, como instrumentos de apoio ao desenvolvimento e como essenciais para a actividade económica. Não existe, no entanto, uma relação linear entre os investimentos em transportes e o desenvolvimento regional; contudo, não é menos evidente que a ausência dessas infra-estruturas condiciona o crescimento económico, pois os baixos níveis de acessibilidade limitam a competitividade das actividades económicas locais e a instalação de novas empresas, com o consequente desemprego e êxodo rural.

Porém, a presença das grandes infra-estruturas rodoviárias e ferroviárias, para além dos efeitos positivos nos territórios que atravessam, é também um factor de fragmentação territorial e de marginalização dos espaços intersticiais, efeito particularmente visível nas regiões interiores de baixa densidade. Temos, assim, potencialmente dois conjuntos de efeitos completamente distintos, positivos ou negativos de acordo com as populações e actividades atingidas, resultantes da construção de uma grande infra-estrutura de transporte.

No caso das auto-estradas (ou do caminho de ferro) os efeitos apresentam contornos ainda mais problemáticos, pois os nós (e as estações) são os únicos pontos de contacto e de interacção desses eixos viários com o território envolvente, aprofundando as condições de acessibilidade diferencial entre os espaços servidos ou não por nós (de saída/entrada) e o “efeito túnel” (lanços entre nós/portagens) nos territórios atravessados pela rodovia.

A alteração tecnológica (a nova auto-estrada), no domínio da acessibilidade/mobilidade que ocorre num dado território cria, assim, condições de mudança nas decisões de localização e nas tendências de evolução da repartição espacial da actividade económica, que deverão ser aproveitadas como uma “janela de oportunidades”, que permita potenciar os efeitos positivos e, ao mesmo tempo, contrariar os efeitos de desertificação humana e económica dos territórios envolventes, contribuindo para que se atinjam os objectivos da coesão económica e social e o desenvolvimento sustentável da região.

O estudo de uma “Estratégia de Ordenamento e Desenvolvimento para Valorizar o “Efeito Auto-estrada” na Beira Interior” enquadra-se, assim, numa acção estratégica que visa, simultaneamente, potenciar os efeitos de estruturação e consolidação do eixo urbano Castelo Branco-Fundão-Covilhã-Guarda ao longo da “Auto-estrada da Beira” e atenuar os

Valorização Económica dos  
Grandes Eixos Viários em  
Zonas Interiores de Baixa  
Densidade

Uma Estratégia de  
Ordenamento e de  
Desenvolvimento para  
Valorizar  
o “Efeito Auto-Estrada” na  
Beira Interior

efeitos de desertificação humana e marginalização económica das áreas rurais resultantes da construção da “Auto-estrada da Beira Interior”, mais precisamente do lanço do Itinerário Principal 2 (IP2) entre Pinhel (IP5) e Gardete (IP6), parte integrante da Rede Nacional de Auto-estradas.

A conjugação, na acção, desses vectores de intervenção implicou o desenvolvimento de uma abordagem territorializada do processo de valorização económica que, sem deixar de reforçar os efeitos de aglomeração no eixo rodó-urbano, tivesse como principal objectivo a endogenização territorial do processo de desenvolvimento através da valorização das «vantagens locais». Estes objectivos – **estruturação do eixo urbano e promoção da coesão territorial através da valorização das «vantagens locais»** – orientaram a elaboração do presente estudo, nomeadamente a estratégia de intervenção (regional e/ou local), que permitirá o aproveitamento das novas condições de acessibilidade e mobilidade proporcionadas pela implantação da “Auto-estrada da Beira Interior”, valorizando economicamente, nos territórios atravessados, o denominado «efeito auto-estrada».

A primeira parte do estudo corresponde a uma análise crítica da problemática dos efeitos resultantes do atravessamento de um território economicamente periférico por um grande eixo viário, nomeadamente a compreensão do denominado “efeito auto-estrada”. A identificação das previsíveis consequências, positivas e negativas, resultantes da entrada em serviço de uma grande infra-estrutura de transporte, deverá ser acompanhada por uma estratégia de desenvolvimento regional e local que permita aproveitar a implantação da “Auto-estrada da Beira Interior” como agente catalisador dos investimentos para a região.

Na segunda parte, apresentam-se os resultados da caracterização *ex-ante* do território que será objecto das acções de valorização do «efeito auto-estrada». O levantamento das

características do território, isto é, a estrutura e movimentos demográficos, as características do sistema urbano, a organização espacial das actividades económicas, a distribuição do emprego/“bolsas de desemprego” e a implantação de equipamentos sociais e culturais, permitiu-nos identificar a diversidade da estrutura regional. Procedeu-se, ainda, à caracterização das redes e serviços de transporte existentes, nomeadamente ao levantamento das condições actuais de acessibilidade e mobilidade, e à identificação da estrutura espacial das redes e do seu papel na explicação da ocupação e organização do território da Beira Interior.

Na terceira parte, procedeu-se a um conjunto de simulações computacionais com o objectivo de estabelecer a diferenciação territorial dos níveis de acessibilidade (distância-tempo) em relação aos nós de ligação da futura “Auto-estrada da Beira Interior”. Esta experimentação, essencial para a identificação *ex-ante* das áreas directa ou indirectamente sujeitas aos impactes da nova infra-estrutura, teve como suporte a informação sobre o traçado e nós de ligação definidos, em concurso (1998), pela empresa concessionária da auto-estrada (SCUTVIAS).

As potencialidades/fragilidades da sub-região, no contexto das novas acessibilidades, foram diagnosticadas e enquadradas nos estudos nacionais e internacionais sobre o cenário tendencial que as dinâmicas recentes da região permitem entrever.

A quarta parte, procura explicitar as diversas análises prospectivas que têm vindo a ser desenvolvidas no contexto comunitário e nacional. Todavia, a incerteza dessa evolução, levou-nos a considerar, complementarmente, as acções que voluntaristicamente se prevêm para a região. A avaliação convergente dos dois cenários serviu-nos de «pano de fundo» ao desenvolvimento da estratégia de ordenamento e valorização em dois domínios de intervenção – acessibilidades e base

Valorização Económica dos  
Grandes Eixos Viários em  
Zonas Interiores de Baixa  
Densidade

Uma Estratégia de

Ordenamento e de

Desenvolvimento para a

Valorização

do “Efeito Auto-Estrada” na

Beira Interior

económica –, que permitirá potenciar os efeitos positivos da construção de eixo viário em estudo, aproveitando os recursos existentes na região.

Na quinta parte, desenvolvemos a referida visão estratégica e aprofundamos o aproveitamento do quadro de potencialidades e recursos naturais, patrimoniais, culturais, etc., que poderão ser valorizados com o aumento do grau de acessibilidade, através de um conjunto diversificado de acções integradas num programa de intervenção denominado “**Portas da Beira Interior**”. Este programa é estruturado e caracterizado na sexta parte, de acordo com o perfil da procura, distância-tempo ao recurso e tipo de recurso disponível.

0  
Valorização Económica dos  
Grandes Eixos Viários em  
Zonas Interiores de Baixa  
Densidade

Uma Estratégia de  
Ordenamento e de  
Desenvolvimento para  
Valorizar  
o “Efeito Auto-Estrada” na  
Beira Interior



## Ideias Chave

- A relação entre as infra-estruturas de transporte e o desenvolvimento regional apresenta-se profundamente complexa e não linear;
- As auto-estradas são motores do processo de transformação dos padrões de ocupação e organização do espaço;
- A existência de efeitos estruturais incentiva a utilização das infra-estruturas de transporte como instrumento das políticas sócio-económicas e regionais;
- As auto-estradas apresentam características espaciais particulares;
- O espaçamento dos nós de ligação das auto-estradas condiciona o aproveitamento das potencialidades dos territórios envolventes;
- O potencial «efeito túnel» de uma auto-estrada é consequência do reduzido número de nós de ligação, diminuindo os pontos de interacção com o território e «focalizando» a acção positiva da rodovia;
- A «Auto-estrada da Beira Interior» é, pelo elevado número de nós de ligação projectados, um notável caso de ligação entre as obras públicas e o ordenamento e desenvolvimento do território;
- A entrada em serviço da "Auto-estrada da Beira Interior" implicará um conjunto de acções que permitirão atenuar a crescente diferenciação espacial entre as estruturas sociais e económicas do eixo urbano Guarda-Covilhã-Fundão-Castelo Branco e do espaço rural envolvente.

Valorização Económica dos  
Grandes Eixos Viários em  
Zonas Interiores de Baixa  
Densidade

Uma Estratégia de  
Ordenamento e de  
Desenvolvimento para  
Valorizar  
o Efeito Auto-Estrada na  
Beira Interior



os grandes eixos viários e o desenvolvimento económico

### 1. a problemática do "efeito auto-estrada"

Assistiu-se, nos últimos anos, a um renovado interesse dos políticos, técnicos e investigadores sobre a relação entre as grandes infra-estruturas de transporte e o desenvolvimento regional, com o objectivo de justificar a utilização dos eixos viários como instrumento da acção política.

A identificação das infra-estruturas de transporte como condição necessária para o aumento da competitividade das economias e a superação dos problemas do crescimento económico e desenvolvimento das regiões periféricas tornou-se, assim, uma evidência que não tem sido posta em causa. Todavia, a relação apresenta características profundamente complexas e, até, paradoxais resultantes da existência de um fenómeno espacial - as infra-estruturas de transporte - que apresenta um ciclo de vida médio ou longo, num contexto em que as transformações sociais, económicas e políticas são de curto/médio prazo.

As tentativas de responder e validar essa relação e de compreender a natureza e dimensão dos efeitos dela resultantes têm sido em número elevado e são bastante antigas. Desde o século passado, de forma sistemática, vêm sendo desenvolvidos estudos sobre os impactes dos investimentos em infra-estruturas de transporte nas actividades económicas e no desenvolvimento regional. No entanto, o

aprofundamento dessa análise fez-se, de uma forma geral, a partir dos anos 20 e 30 do nosso século e atingiu o seu primeiro máximo nos anos 50 (E.U.A.) e 60 (Europa).

Ao longo das décadas de 70 e 80, muitos dos efeitos «mitificados» foram, no entanto, sendo negados e os estudos sobre a referida relação sofreram um colapso resultante da diminuição do interesse em estudar fenómenos de «longa duração», como os que se relacionam com a evolução das «ondas longas» macro-económicas e estruturais.

A existência da referida relação ao longo da última década tem sido analítica e empiricamente comprovada. Todavia, os referidos avanços têm permitido comprovar que a relação não é linear e que não existe a "necessidade" de determinados efeitos, como o aumento da actividade económica e o desenvolvimento. A dificuldade de estabelecer a natureza das funções explicativas não lineares entre os fenómenos em análise não tem evitado, paradoxalmente, que a opinião pública e a classe política venham mantendo, pelo menos no inconsciente colectivo, a ideia de que existem efeitos positivos em termos económicos e sociais resultantes da construção das infra-estruturas de transporte. Mas, será que os efeitos são sempre positivos? Qual a natureza dos efeitos?

As questões colocadas implicam o aprofundamento da discussão da problemática dos efeitos. O seu conhecimento, como já o referimos, não é ainda suficiente, seja na literatura internacional ou, ainda mais, na literatura nacional, nomeadamente no que concerne à identificação dos efeitos sobre o desenvolvimento dos territórios. Torna-se, assim, essencial, discutir a noção de efeito e classificar a sua natureza.

Valorização Económica dos  
Grandes Eixos Viários em  
Zonas Interiores de Baixa  
Densidade

Uma Estratégia de  
Ordenamento e de  
Desenvolvimento para  
Valorizar  
o "Efeito Auto-Estrada" na  
Boia Intério

## 1.1 a noção de efeito e a sua classificação

Com o objectivo de aprofundar e clarificar o conhecimento dos efeitos procedeu-se ao levantamento da literatura temática. O interesse desta abordagem reside em possibilitar a compreensão da evolução e renovação conceptual da noção de efeito e do problema da causalidade resultante da entrada em serviço de uma infra-estrutura de transporte.

Da leitura crítica de alguns dos mais importantes textos da literatura específica desta área retiraram-se algumas ideias que permitem delimitar visivelmente o problema. A primeira ideia que ressalta, é a de que nos últimos 30/40 anos se assistiu a uma verdadeira revolução conceptual, que permitiu a passagem de uma perspectiva (da relação) do tipo causa-efeito para uma visão cada vez mais suavizada, progressivamente, pela complexidade e multitudine das forças em presença, para a sua completa negação.

A referida negação, se epistemologicamente compreensível pela dificuldade de afirmação da relação, não resiste a uma análise aprofundada dos fenómenos. Mesmo sendo correcto assumir que a relação não tem um carácter de "necessidade", não deixa de ter na sua base a ideia de que não existem efeitos sem causa.

Perante a dificuldade de separar conceptual e empiricamente as causas dos efeitos preferiu-se, de acordo com a evolução analisada na literatura, avançar para a noção de "condition permissive"<sup>(1)</sup>, com o objectivo de caracterizar o papel das infra-estruturas de transporte, substituindo a noção de causa pela de condição. Esta é, sem dúvida, uma ideia marcante no âmbito desta temática. Contudo, o conceito de efeito continua a ser amplamente utilizado como forma de representar as consequências resultantes da entrada em serviço de uma nova auto-estrada.

## 1.2 efeitos directos e indirectos

Os efeitos resultantes do investimento em infra-estruturas de transporte podem ser grosseiramente divididos entre efeitos directos e indirectos. A distinção permite distinguir, metodologicamente, os efeitos que se relacionam directamente com a utilização da infra-estrutura dos efeitos que indirectamente podem ser identificados como resultado da sua existência e da sua utilização.

No conjunto dos efeitos directos, a título exemplificativo, poderão ser observados os seguintes efeitos:

- como resultado da construção, gestão e manutenção da auto-estrada podemos identificar um aumento dos fluxos económicos locais e regionais resultante do aumento dos rendimentos das famílias, do aumento do emprego directo, da maior propensão para o consumo, etc.;
- como resultado da entrada em serviço da auto-estrada teremos uma clara melhoria das condições de transporte para os utilizadores, de acordo com a diminuição do tempo de viagem, diminuição do custo, aumento da segurança e do conforto.

Os efeitos indirectos ou induzidos agrupam as consequências resultantes da existência da auto-estrada, como a modificação dos fluxos de bens e pessoas no sistema territorial e a alteração na localização das actividades. Podemos distinguir, essencialmente, duas classes de efeitos indirectos:

- efeitos de desenvolvimento, como resultado da melhoria dos níveis de acessibilidade, tornam possível a exploração de novos recursos, a criação de novas oportunidades de negócio e o aumento da produtividade e da competitividade regional;
- efeitos na distribuição espacial das actividades, como resultado da alteração das decisões dos agentes económicos sobre

(1) PLASSARD, F. (1976:153) - Les autoroutes et le développement régional, Économica, P.U.Lyon.

a sua localização geográfica como consequência das novas condições de acessibilidade.

Todavia, as classificações apresentadas não nos permitem ainda perspectivar as consequências permanentes ou estruturais resultantes da implantação de uma grande infra-estrutura de transporte. A questão é, assim, a de saber se as auto-estradas são um factor de mudança estrutural, isto é, como é que a sua existência se manifesta na evolução do território.

entrada em serviço de uma nova infra-estrutura de transporte

impactos sobre os comportamentos dos agentes sócio-económicos

modificações nas estruturas espaciais

### 1.3 efeitos estruturantes

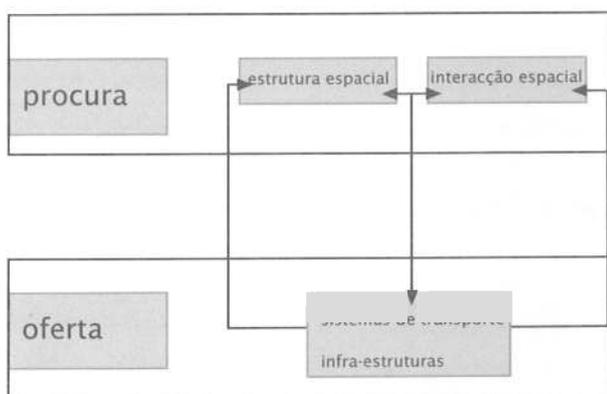
A passagem dos efeitos directos e indirectos para a noção de efeitos estruturantes traduz um processo de transferência de uns agentes económicos para outros, possibilitado pela melhoria das condições de acessibilidade. As alterações nas condições produtivas e nos fluxos que elas implicam comportam-se como motores do processo de transformação dos padrões de ocupação e organização do espaço.

Em conclusão, os efeitos estruturantes podem ser definidos como o conjunto, num dado sistema sócio-espacial, de modificações e adaptações dos comportamentos dos indivíduos e grupos que se manifestam nas estruturas sócio-económicas e espaciais como resultado da entrada em serviço de uma infra-estrutura de transporte (2).

### 1.4 as grandes infra-estruturas de transporte como instrumento das políticas de desenvolvimento regional

A existência de efeitos estruturantes resultantes do aumento da acessibilidade proporcionada por uma nova infra-estrutura de transporte, com a consequente diminuição dos custos de transporte, levou os técnicos e políticos a considerar, *grossomodo*, a OFERTA como instrumento de acção política, sem a existência de uma PROCURA que a justificasse. A OFERTA dá lugar, assim, a um conjunto de efeitos que a Sociedade necessita para crescer, isto é, as novas infra-estruturas de transporte melhoram a acessibilidade, permitem as economias de aglomeração e de escala nas regiões que passam a ser servidas e promovem o aumento da mobilidade espacial. A evidência destes efeitos tem proporcionado o estabelecimento de acções de investimento e de implantação das redes de transporte no sentido de estimular as actividades

as infra-estruturas de transporte e a interacção e estrutura espacial

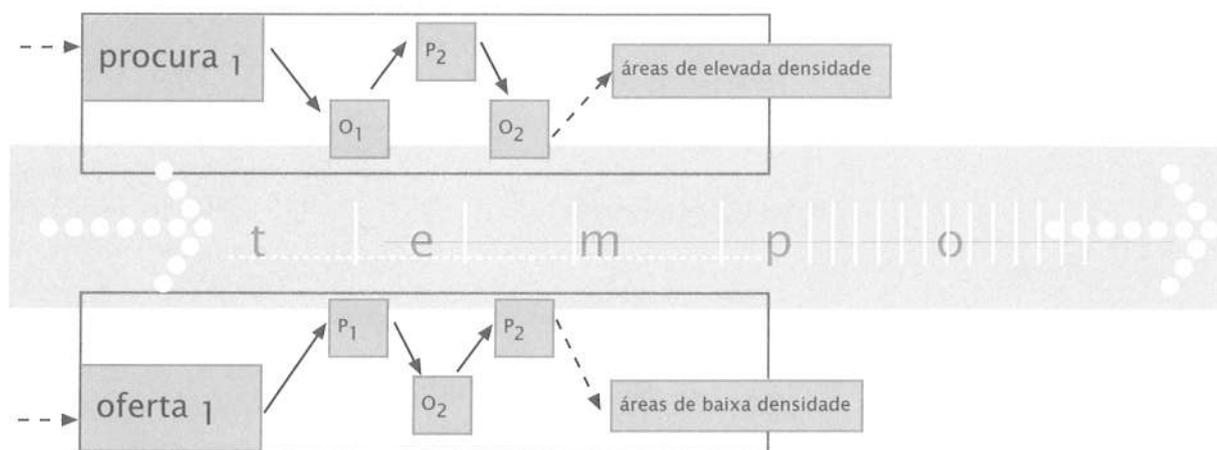


Podemos, assim, afirmar que a noção de efeito estruturante remete para um processo de modificação da estrutura sócio-económica e espacial em consequência da entrada em serviço da infra-estrutura de transporte.

(2) PLASSARD, F. (1976:192) - Les autoroutes et le développement régional, Économica, P.U.Lyon.

produtivas e a sua localização nas regiões servidas. O referido aumento da acessibilidade reflecte-se no aumento da interacção espacial que, por sua vez, apresenta um efeito multiplicador e acelerador dessas economias regionais.

A nova infra-estrutura de transporte pode alterar completamente a base produtiva de uma região, permitindo que os seus recursos sejam explorados em favor de outras regiões.



Valorização Económica dos  
Grandes Eixos Viários em  
Zonas Interiores de Baixa  
Densidade

Uma Estratégia de  
Ordenamento e de  
Desenvolvimento para  
Valorizar  
o "Efeito Auto-Estrada" na  
Beira Interior

Esse mecanismo multiplicador pode ser descrito da seguinte forma: a despesa de investimento em bens de capital gera rendimentos adicionais nos outros factores de produção e este rendimento é utilizado pelas despesas de consumo, que geram, por sua vez, mais rendimentos noutros factores e em outras indústrias. É o clássico aspecto multiplicador da estimulação indirecta. No entanto, a expansão económica associada a este processo provoca também investimentos em capital adicionais noutros tipos de indústrias - é o aspecto de acelerador.

A existência, *a priori*, desses efeitos, sejam eles resposta às necessidades de transporte das estruturas sócio-económicas ou instrumento multiplicador e acelerador dessas estruturas, exige e provoca a oferta de infra-estruturas de transporte, simultaneamente, como suporte das actividades humanas e como instrumento das políticas sócio-económicas e regionais. Todavia, devemos assinalar a existência de potenciais efeitos estruturais negativos.

De igual modo, as assimetrias intra-regionais resultantes da entrada em serviço da nova auto-estrada podem provocar o aparecimento de estruturas do tipo Centro/Periferia, isto é, uma profunda diferenciação espacial entre as estruturas sociais e económicas do eixo urbano Guarda-Covilhã-Fundão-Castelo Branco e o espaço rural envolvente.

A valorização económica dos grandes eixos viários em zonas interiores de baixa densidade representa, por parte da Comunidade e dos países e regiões envolvidas, uma nova forma de acção e de pensar o problema da desertificação demográfica e marginalização sócio-económica das regiões do interior que não apresentam actualmente condições de atractividade e de manutenção competitiva das actividades produtivas. O aproveitamento das novas condições de acessibilidade e mobilidade procura fazer alterar as decisões de localização e as tendências de evolução da repartição da actividade económica através do aumento da atractividade de uma região em

relação a outras.

A definição de uma estratégia de ordenamento voluntarista no sentido de criar condições para a valorização do referido instrumento deve incluir todo o conjunto de propostas que não deverão estar desfasadas das realidades locais ou excessivamente concentrados nas opções do poder central. Assim, a utilização desta «janela de oportunidades» deverá ter em atenção a alteração conceptual do processo de local que tornou possível, como afirma POLÈSE<sup>(3)</sup>, o renascimento da ciência regional.

O desenvolvimento regional é cada vez mais um desenvolvimento local, onde os actores locais têm um papel essencial na criação de um modelo de desenvolvimento coerente com a região, procurando perspectivar, simultaneamente, os efeitos de longo prazo para cada local e a utilização de instrumentos que induzam as actividades económicas locais a criar empregos (desenvolvimento endógeno).

O aproveitamento do meio local através de acções que permitam o aproveitamento das novas condições de acessibilidade e mobilidade, com o conseqüente aumento da procura potencial, permitirá o aproveitamento dos recursos locais, sejam eles paisagísticos, culturais e/ou turísticos, contribuindo para um processo de desenvolvimento que dê origem a uma economia regional próspera, baseada nas iniciativas e nos conhecimentos técnicos dos habitantes e das empresas da região. A redução da dependência da região face aos governos e aos agentes económicos exteriores à região constitui, pois, um objectivo.

Neste modelo, o meio constitui um factor de inovação e de dinamismo e a infra-estrutura de transporte deverá ser entendida como um «factor possibilitador». Este “milieu” e as redes locais de interacção deverão ser incentivadas através da promoção de acções concertadas ou de projectos de parceria que reúnem as autarquias, as empresas

e outros agentes interessados. Trata-se de fomentar o trabalho de grupo e a cooperação a todos os níveis, de desenvolver solidariedades, concertações, cooperações, parcerias, interacções, redes tangíveis e intangíveis de todo o tipo e, ainda, de promover o espírito de comunidade. Trata-se, de qualquer forma, de criar um ambiente que maximize as oportunidades de interacção e de inovação dos agentes económicos. As empresas e os demais agentes têm todo o interesse em participar no jogo da integração e do enriquecimento do seu meio.

Pensamos, assim, que as políticas de desenvolvimento local deverão criar condições que permitam às populações rurais participar na economia global sem terem de mudar de residência, alterar a sua actividade económica ou o seu modo de vida. O objectivo dessas políticas não deverá ser, assim, o de transformar o Rural em Urbano, mas sim o de permitir uma real melhoria na qualidade de vida das populações que vivem nas áreas rurais.

Essa alteração passa, como vimos, por uma melhoria das condições de acessibilidade no contexto de uma, sempre problemática, viabilidade económica. Esta depende do aproveitamento que os diferentes agentes façam da “janela de oportunidades” que se lhes abra, incentivando os actores locais e regionais a aproveitar de melhor forma o novo recurso — novas condições de acessibilidade e mobilidade.

### 1.5 o efeito “auto-estrada”

Paralelamente, e integrando os efeitos estruturantes e desestruturantes, desenvolvem-se os efeitos particulares resultantes da entrada em funcionamento de uma grande infra-estrutura de transporte do tipo auto-estrada. As conseqüências da abertura de uma

(3) POLÈSE, M. (1998) - “From Regional Development to Local Development: on the life, death and rebirth of regional science as policy relevant science”, in V Encontro Nacional da APDR, Coimbra, 18 de Junho de 1998.

auto-estrada são diversificadas territorialmente, reflectindo as suas características espaciais particulares.

Os lanços de auto-estrada apresentam as seguintes características marcantes (4):

- são especificamente projectados e construídos para o tráfego motorizado;
- não servem de acesso às propriedades limítrofes;
- os sentidos de tráfego são separados por uma zona central;
- não apresentam cruzamentos de nível com qualquer outra estrada, via férrea ou via de eléctricos ou caminho de pé posto.

Pelas características dos elementos que compõem a auto-estrada estamos em presença de uma infra-estrutura rodoviária que, para além das vias de tráfego, apresenta rampas de saída e entrada no território envolvente que, no seu conjunto, podemos denominar de nós de ligação. Este elemento ao nível deste tipo de infra-estrutura apresenta, considerando a temática do nosso estudo, uma ampla importância, pois o maior ou menor espaçamento entre os nós de ligação poderá aumentar ou diminuir as possibilidades de aproveitamento das potencialidades dos “espaços intermédios”.

A referida situação é conhecida como “efeito túnel”<sup>(5)</sup> e pode ocorrer no território envolvente ao lanço de auto-estrada entre dois nós de ligação. Para assegurar a qualidade de serviço da auto-estrada, nomeadamente a velocidade, procura-se alargar a distância entre nós de ligação, diminuindo os pontos de interacção com o território e “focalizando” a acção positiva da infra-estrutura.

A situação descrita é, no contexto dos territórios de baixa densidade, muito prejudicial. Como resposta, procura-se no âmbito do projecto de construção da auto-estrada diminuir a distância

entre os nós de ligação. Esta é a situação que transparece no projecto da “Auto-estrada da Beira Interior”, de acordo com a análise preliminar por nós efectuada, apresentando-se, se assim for, como um notável caso de ligação entre as obras públicas e o ordenamento e desenvolvimento do território, pois permitirá aproveitar as “janelas de oportunidades” que se abrem para o desenvolvimento local com a nova auto-estrada.

(4) Artigo 5º do Decreto-Lei Nº 222/98 de 17 de Julho sobre a Rede Nacional de Auto-estradas  
(5) CERTU (1997) - Effets induit des grandes infrastructures, rapport d'étude, Nº 4, Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques.

## Ideias Chave

- O eixo urbano da Beira Interior – a constituição de um “centro urbano de dimensão regional no quadro da Península Ibérica”;
- Polarização da população e actividades nas quatro cidades da Beira Interior - cerca de 1/3 da população e aproximadamente 1/4 do emprego industrial e terciário concentra-se nos quatro concelhos da Beira Interior;
- Polarização nas quatro cidades da prestação de serviços de mais alto nível aos habitantes da região;
- Importância das acessibilidades na dinâmica da população e das actividades, destacando-se para além das quatro cidades, as freguesias servidas por vias rodoviárias de nível regional;
- As limitações do actual quadro de acessibilidades regionais, nacionais e internacionais é uma ameaça ao desenvolvimento da Beira Interior;
- A execução do PRN 2000 e do Plano de Modernização da Linha da Beira Baixa apresenta-se como uma acção fundamental para ultrapassar os estrangulamentos existentes;
- Aumento da mobilidade inter-concelhia de activos e estudantes, nomeadamente entre os concelhos que compõem o eixo urbano;
- Complementaridades territoriais entre empresas ao longo do eixo urbano – relações inter-concelhias na prestação de serviços de apoio à produção;
- A elevada interacção espacial entre as cidades do eixo urbano permite antever um significativo aumento da procura com a entrada em serviço da Auto-estrada da Beira Interior.

2

Valorização Económica dos  
Grandes Eixos Viários em  
Zonas Interiores de Baixa  
Densidade

Diagnóstico Regional  
Fundamentos da  
Estratégia de Desenvolvimento  
Valorização  
e Modernização do Sistema de  
Transportes

i n t e r r e g i o n a l





Volvidos cerca de 10 anos, apesar das melhorias verificadas na base económica e social da região (crescimento industrial, diversificação dos serviços públicos e privados), mantém-se o quadro de estrangulamentos e fraquezas inerentes às regiões de baixa densidade demográfica e produtiva. Os atrasos na execução das infra-estruturas de transporte ferroviário e rodoviário e de estruturação dos eixos urbanos sub-regionais conferem um quadro de acessibilidades nacionais e internacionais limitadas.

Em vários trabalhos (DGOTDU, 1994, 1997; EDEC, 1997; CCRC, 1998; BALTASAR, 1999; BAPTISTA, 1999; MP, 2000) reafirma-se a importância do eixo urbano da Beira Interior como uma estratégia de desenvolvimento para a região.

Vários aspectos têm sido apontados para sublinhar a importância da configuração de um eixo urbano. Em primeiro lugar, as quatro cidades que o compõem encontram-se em contextos de interioridade geográfica e debilidade demográfica e económica. A configuração de um eixo urbano, permite-lhes ganhar a dimensão populacional, funcional e económica necessária à sua afirmação no contexto nacional e transfronteiriço.

A constituição do eixo é igualmente importante para a melhoria na prestação de serviços públicos e privados, nomeadamente os de apoio à actividade produtiva. Das quatro cidades que compõem o eixo urbano do interior, três possuem uma dimensão semelhante e uma capacidade de atracção e organização dos territórios envolventes idêntica, que explica que estas possam concorrer entre si.

Contudo, no presente caso, o desenvolvimento do eixo urbano assenta na presença de uma infra-estrutura rodoviária, situação que levanta várias questões, cuja discussão é agora pertinente.

## 2.2 estrutura do povoamento e dinâmica urbana

As cidades da Guarda, Covilhã, Fundão e Castelo Branco localizam-se na Beira Interior, um território definido pelas NUTE Beira Interior Norte, Cova da Beira e Beira Interior Sul. No seu conjunto constituem um território envelhecido, de baixa densidade populacional e económica, com fortes carências ao nível das infra-estruturas de transporte, equipamentos e serviços colectivos.

As quatro cidades têm revelado algum crescimento económico e demográfico, assumindo-se como pólos regionais dinâmicos. O ritmo de crescimento das cidades que compõem o eixo urbano da Beira Interior foi superior à dinâmica demográfica regional (entre 1960 e 1970, a população da Beira Interior decresceu 23% e nas duas décadas seguintes, 6.0% e 7.4%, respectivamente), e à do Continente.

Este contexto explica que a taxa de urbanização destes concelhos tenha vindo a crescer. No caso da Covilhã, em 1991, cerca de 60% da população do concelho residia na cidade e, em Castelo Branco e na Guarda, esse valor ultrapassava os 50%.

No seu conjunto, os quatro aglomerados urbanos reúnem cerca de 90 000 habitantes, mas se a este valor se juntar ainda a população residente em Alcains (3 922 habitantes em 1981, 4 478 habitantes em 1991), os habitantes de Belmonte (1 771 habitantes em 1981, 2 314 habitantes em 1991), e as sedes de freguesia e de concelho que se encontram geograficamente integradas no eixo definido pelas quatro cidades supracitadas, então os valores atingem cerca de 100 000 habitantes (97 973 habitantes, 1991).

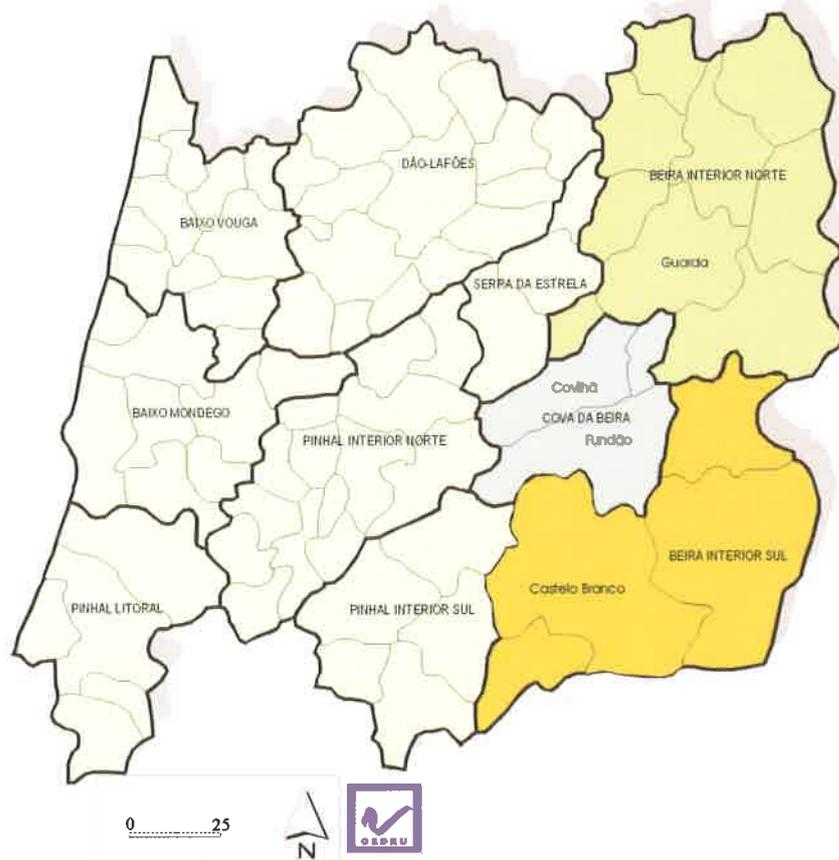
2

Valorização Económica dos  
Grandes Eixos Viários em  
Zonas Interiores de Baixa  
Densidade

Uma Estratégia de  
Ordenamento do  
Desenvolvimento para a  
Valorizar  
o Eixo Auto-Estrada na  
Beira Interior

i n t e r r e g i o n a l

**NUT III, identificação dos concelhos urbanos e das quatro cidades no território em estudo**



**Evolução da População Residente na Beira Interior, 1940-91**

		1940	1960	1970	1981	1991	40-60	60-70	70-81	81-91
Guarda	Concelho	48 033	48 994	39 741	40 360	38 765	2.0	-18.9	1.6	-4.0
	Cidade*	11 152	14 433	15 010	19 506	20 633	29.4	4.0	30.0	5.8
<b>NUT Beira Interior Norte</b>		<b>196 683</b>	<b>187 501</b>	<b>137 700</b>	<b>130 104</b>	<b>118 513</b>	<b>-4.7</b>	<b>-26.6</b>	<b>-5.5</b>	<b>-8.9</b>
Covilhã	Concelho	60 434	72 957	62 014	60 945	53 999	20.7	-15.0	-1.7	-11.4
	Cidade*	28 233	35 982	35 342	35 258	30 856	27.4	-1.8	-0.2	-12.5
Fundão	Concelho	46 732	47 593	34 958	32 089	31 687	1.8	-26.5	-8.2	-1.3
	Cidade*	10 137	11 259	9 826	10 056	11 525	11.1	-12.7	2.3	14.6
<b>NUT Cova da Beira</b>		<b>116 729</b>	<b>129 659</b>	<b>103 494</b>	<b>99 799</b>	<b>93 097</b>	<b>11.1</b>	<b>-20.2</b>	<b>-3.6</b>	<b>-6.7</b>
C. Branco	Concelho	56 984	63 091	55 195	54 908	54 310	10.7	-12.5	-0.5	-1.1
	Cidade*	12 763	17 616	20 792	23 570	27 267	38.0	18.0	13.4	15.7
<b>NUT Beira Interior Sul</b>		<b>116 474</b>	<b>118 207</b>	<b>95 111</b>	<b>86 138</b>	<b>81 015</b>	<b>1.5</b>	<b>-19.5</b>	<b>-9.4</b>	<b>-5.9</b>
<b>Beira Interior</b>		<b>429 886</b>	<b>435 367</b>	<b>336 305</b>	<b>316 041</b>	<b>292 625</b>	<b>1.3</b>	<b>-22.8</b>	<b>-6.0</b>	<b>-7.4</b>

\* Segundo o GEPAT

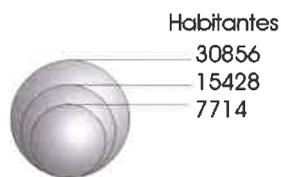
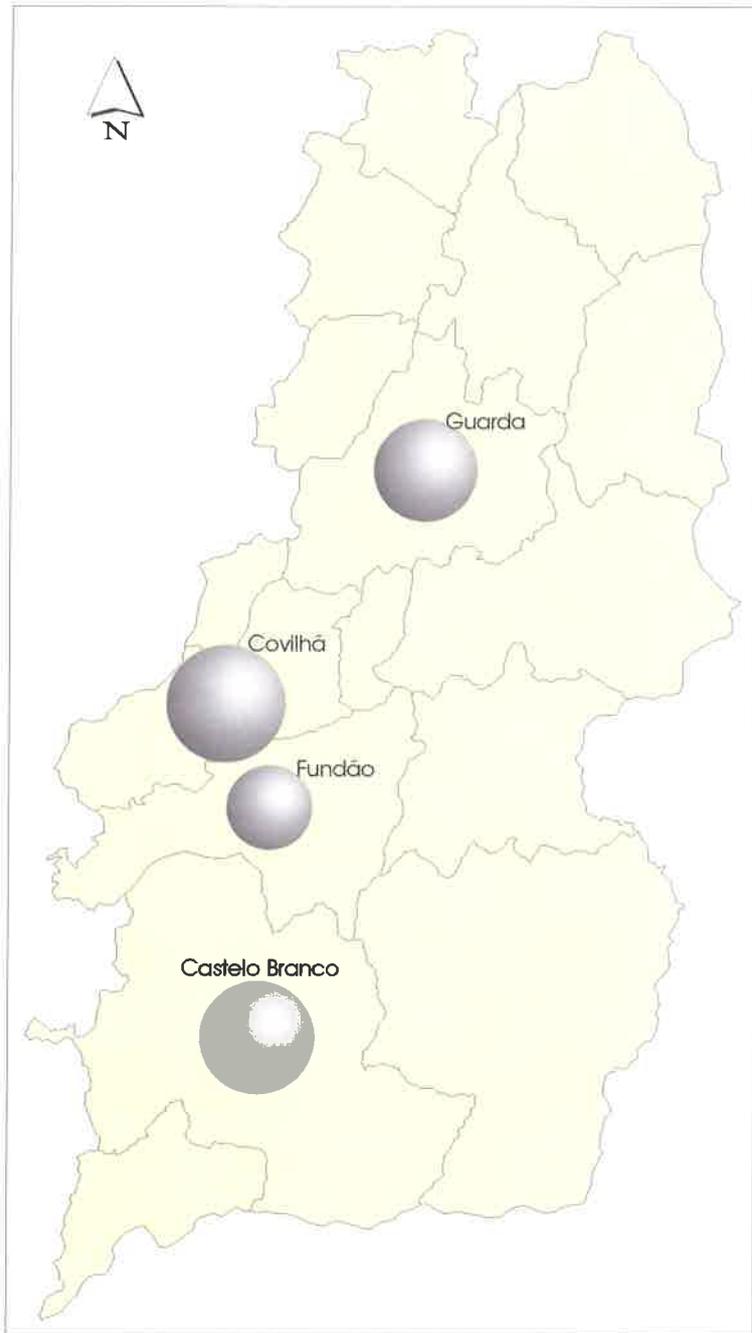
Fonte: INE e GEPAT

Valorização Económica dos  
Grandes Eixos Viários em  
Zonas Interiores de Baixa  
Densidade

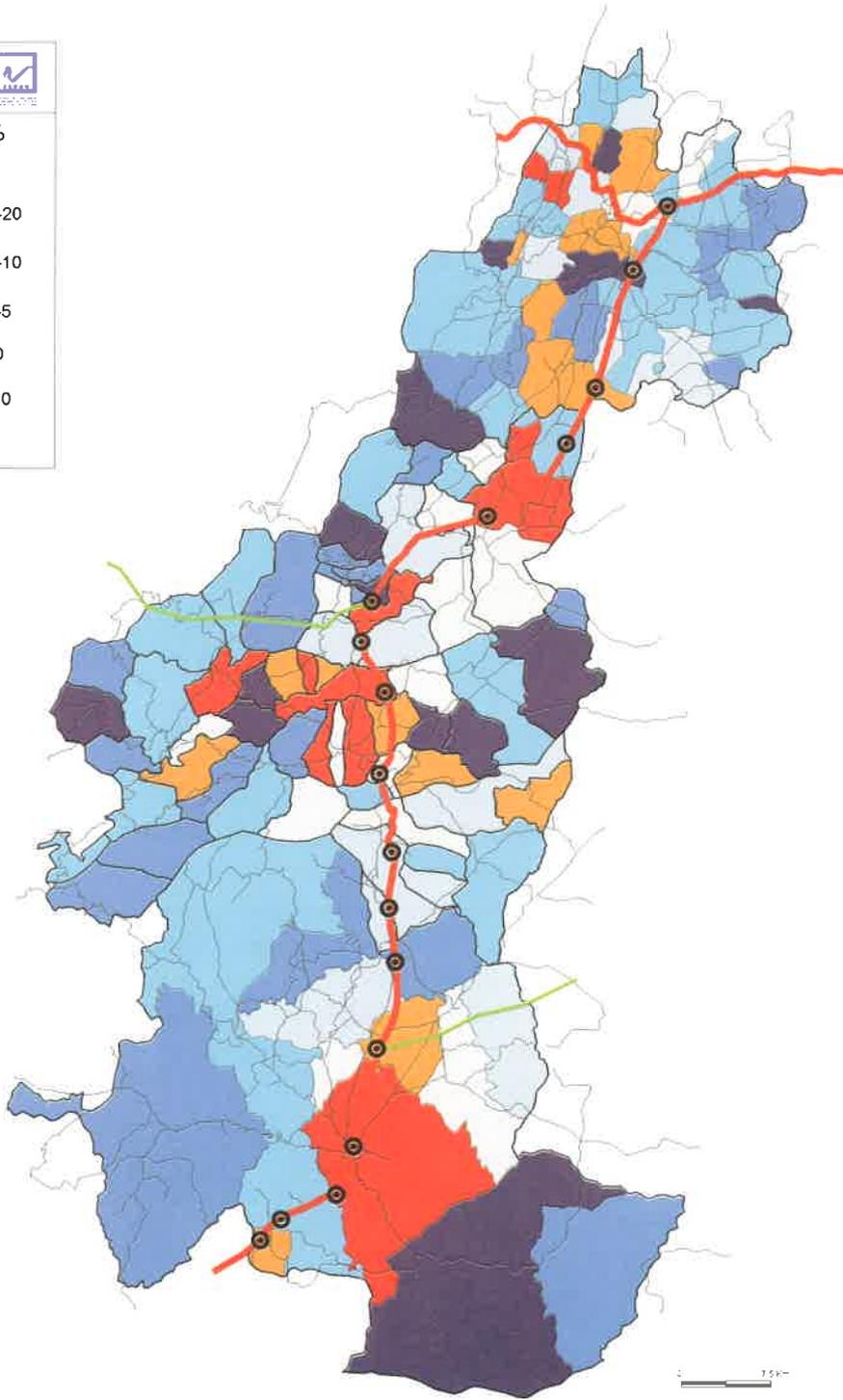
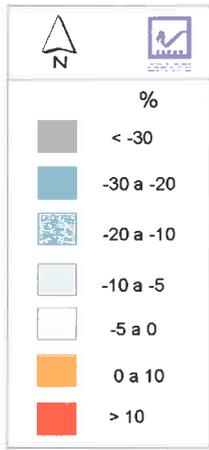
Uma Estratégia de  
Ordenamento e de  
Desenvolvimento para  
Valoriza  
o Efeito Auto-Estrada na  
Beira Interior

Valorização Económica dos  
Grandes Eixos Viários em  
Zonas Interiores de Baixa  
Densidade

Uma Estratégia de  
Ordenamento e de  
Desenvolvimento para  
Valorizar  
o "Efeito Auto-Estrada" na  
Beira Interior



população urbana em 1991 segundo o GEPAT



2

Valorização Económica dos  
Grandes Eixos Viários em  
Zonas Interiores de Baixa  
Densidade

Uma estratégia  
continuada de  
desenvolvimento do  
território  
a partir das potencialidades  
locais

i n t e r r e g i o n a l

variação da população 1981-1991

Em termos populacionais, para além do crescimento das cidades, constata-se que as restantes áreas que registam dinâmicas de crescimento demográfico e habitacional positivas correspondem a freguesias servidas por eixos rodoviários de carácter nacional ou regional, sendo que algumas destas freguesias localizam-se na coroa periurbana das cidades.

Entre 1981 e 1991, do conjunto de freguesias da Guarda, Vila Cortez do Mondego, Benespera, Cavadoude, Pero do Moço, Pero Soares, Vale de Estrela e São Vicente registaram dinâmicas de crescimento positivas. Com excepção de São Vicente (freguesia da cidade da Guarda), todas estas freguesias se encontram no alinhamento de rodovias; Vila Cortez do Mondego, na proximidade do IP5 e, as restantes freguesias, na proximidade da EN 18.

No concelho da Covilhã, para além das freguesias de cariz suburbano e periurbano, é possível identificar um outro conjunto de freguesias definido por Dominguizo, Peso, Vales de Rio e Paúl, em que as duas últimas freguesias cresceram mais de 10%. Na Covilhã, o Paúl liga-se à Covilhã e ao Fundão por estrada nacional (EN 230/343-1 e EN 343 respectivamente) enquanto noutras localidades o crescimento explica-se pela existência de estradas municipais com ligação a nós nacionais (a estrada municipal que passa pelo Dominguizo até ao nó de Alcaria e a estrada municipal que serve a Boidobra, está muito próxima da cidade da Covilhã).

No Fundão, as freguesias que registam crescimento populacional mais elevado são, para além da cidade do Fundão e das freguesias da envolvente (Aldeia Nova do Cabo, Valverde), Alcaide, Alcaria, cuja dinâmica se encontra associada à sua posição estratégica entre o Fundão e a Covilhã mas, também, as freguesias de Mata da Rainha e Silvares. No caso de Castelo Branco é também evidente a concentração do crescimento em freguesias com uma posição geográfica estratégica e/ou uma actividade produtiva com importância sub-regional e regional. Para além da cidade de Castelo Branco, destacam-se Retaxo e Alcains.

## 2.3 emprego e actividades económicas

Segundo os Quadros de Pessoal do Ministério do Emprego, entre 1985 e 1997 o emprego cresceu cerca de 35% e os estabelecimentos mais que duplicaram em número, verificando-se o maior crescimento entre 1985 e 1991. O crescimento verificado resulta de uma conciliação de dinâmicas de base endógena e exógena, particularmente expressivas não só no crescimento do sector industrial, da construção civil e obras públicas mas, também, no comércio e serviços em geral.

Em 1985 estavam registados 3 117 estabelecimentos que empregavam 37 425 pessoas. Destes, 73.7% e 79.7%, respectivamente, concentravam-se nos quatro concelhos urbanos, nomeadamente na Covilhã e em Castelo Branco, que só na indústria transformadora possuíam cerca de 12 000 pessoas.

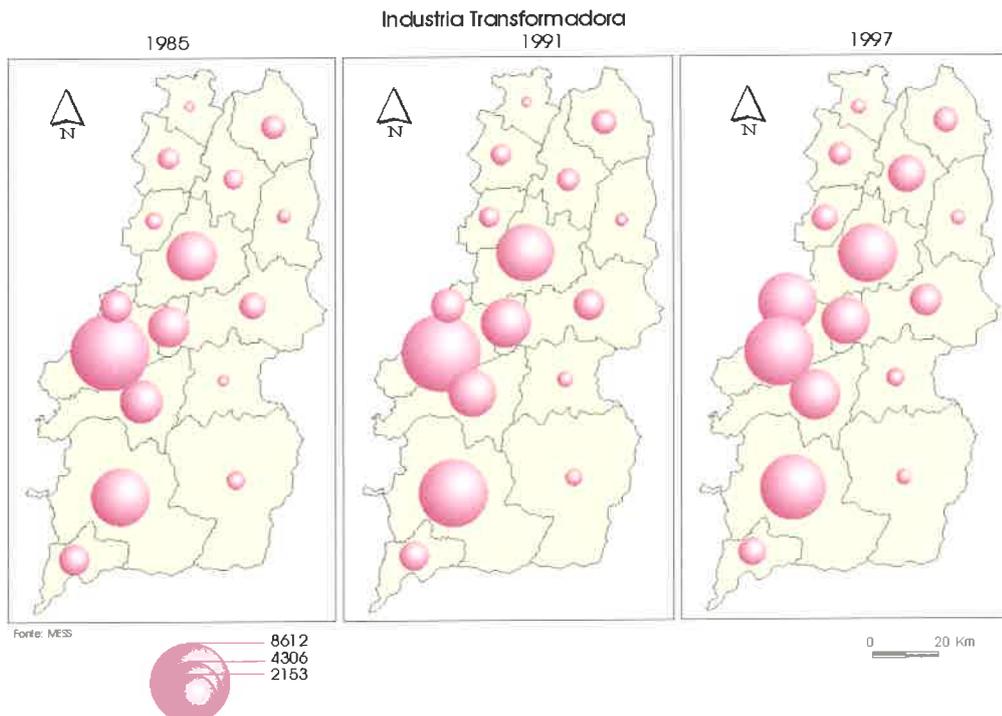
Contudo, nos últimos anos, tem-se verificado igualmente um crescimento do emprego nos concelhos não urbanos, nomeadamente em sedes de concelho como Belmonte, Sabugal, Trancoso, Celorico da Beira, numa estratégia de aproveitamento da mão-de-obra (fundamentalmente feminina) disponível (6). Esta evolução pode expressar um novo quadro de relações entre as cidades e os meios envolventes, ao mesmo tempo que pode significar uma modificação nas acessibilidades e no padrão de mobilidade dos indivíduos.

(6) A formalização do emprego familiar não remunerado e, também, o não formal, contribuíram para o acréscimo de emprego verificado nos concelhos rurais.

número de estabelecimentos e pessoas ao serviço  
1985, 1991, 1996 e 1997

	Estabelecimentos				Pessoas ao serviço			
	1985	1991	1996	1997	1985	1991	1996	1997
Guarda	495	726	1 003	1 151	5 531	8 029	8 852	9 127
Belmonte	89	140	153	173	1 557	2 630	2 392	2 559
Castelo Branco	771	1 199	1 365	1 506	8 017	11 867	11 582	11 875
Covilhã	703	898	1 075	1 198	13 088	13 327	11 417	11 057
Fundão	328	537	734	802	3 196	4 313	5 371	5 630
<b>Concelhos Urbanos</b>	<b>2 297</b>	<b>3 360</b>	<b>4 177</b>	<b>4 657</b>	<b>29 832</b>	<b>37 536</b>	<b>37 222</b>	<b>37 689</b>
<b>Restantes Concelhos</b>	<b>820</b>	<b>1 366</b>	<b>1 725</b>	<b>1 928</b>	<b>7 593</b>	<b>11 020</b>	<b>12 372</b>	<b>13 184</b>
<b>Total</b>	<b>3 117</b>	<b>4 726</b>	<b>5 902</b>	<b>6 585</b>	<b>37 425</b>	<b>48 556</b>	<b>49 594</b>	<b>50 873</b>
<b>Peso dos concelhos urbanos na região (%)</b>	<b>73,7</b>	<b>71,1</b>	<b>70,8</b>	<b>70,7</b>	<b>79,7</b>	<b>77,3</b>	<b>75,1</b>	<b>74,1</b>

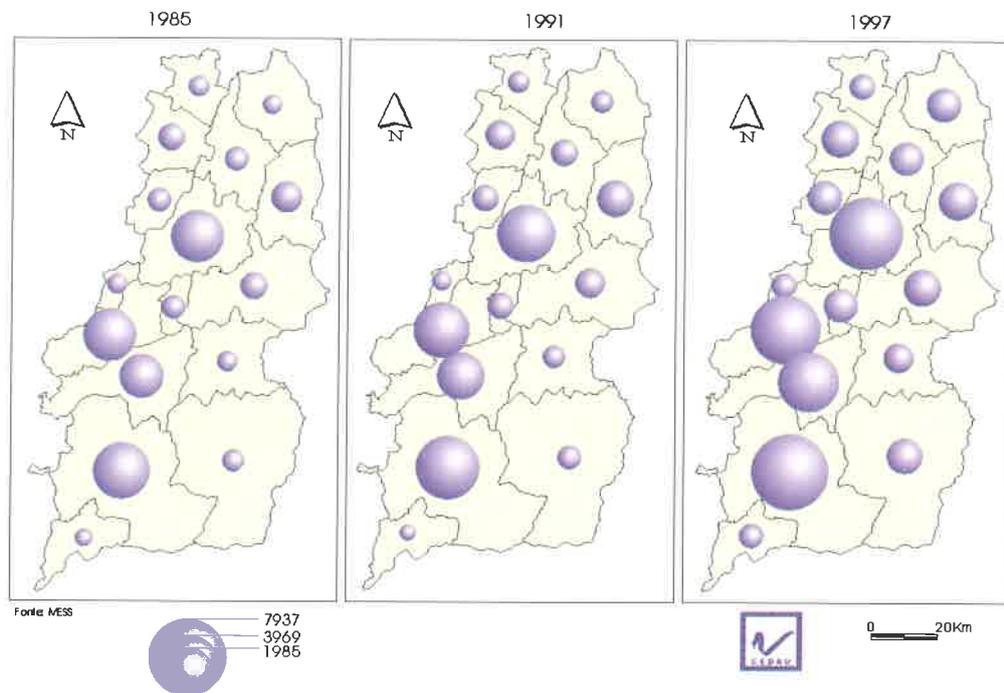
Fonte: MESS



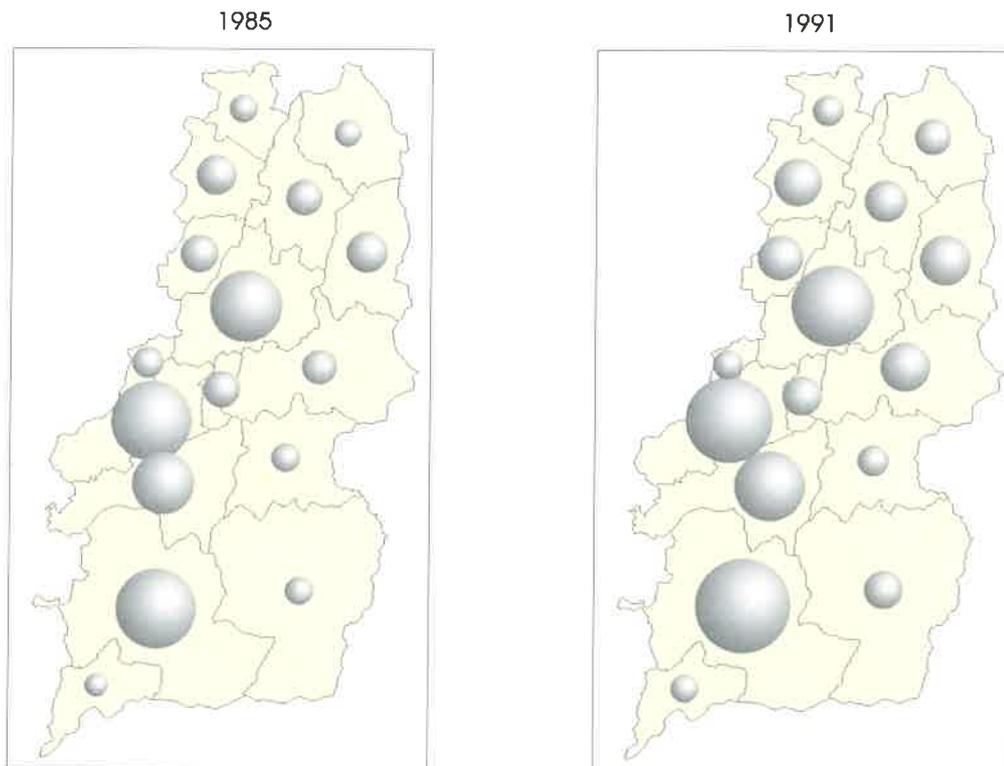
peças ao serviço na indústria transformadora e no terciário

2  
Valorização Económica dos  
Grandes Eixos Viários em  
Zonas Interiores de Baixa  
Densidade

Emprego  
Políticas  
Atividades  
Qualidade  
Tecnologia  
Indústria



**peças ao serviço na indústria transformadora e no terciário**



**evolução dos estabelecimentos de comércio por grosso e retalho**

Valorização Económica dos  
Grandes Eixos Viários em  
Zonas Interiores de Baixa  
Densidade

Integração

Desenvolvimento

Infra-estruturas

Urbanismo

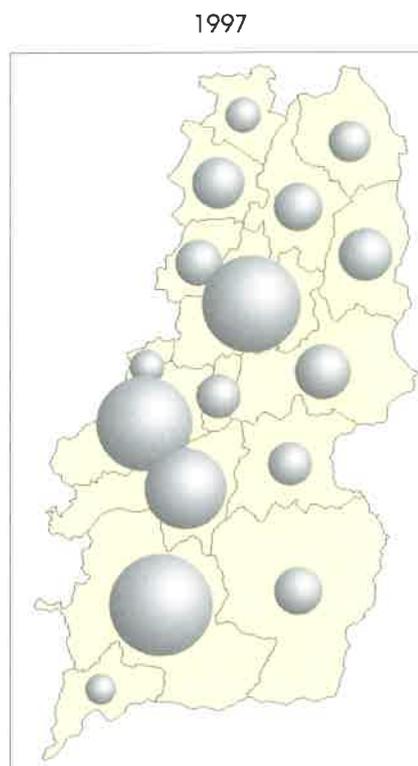
Planeamento

Integração



Fonte: MESS

0 20 Km



#### evolução dos estabelecimentos de comércio por grosso e retalho

Esta tendência é visível na indústria transformadora, no comércio, nos ramos da hotelaria e restauração e nos serviços sociais e pessoais (o sector primário e a electricidade, gás e água, não foram considerados), ramos que cresceram nos concelhos rurais.

Em sectores como a construção civil e obras públicas, os transportes e as comunicações e os serviços produtivos, a situação é inversa, sendo que se verificou um reforço da posição dos concelhos urbanos como centros empregadores nesses ramos de actividade.

Outro aspecto a salientar é o facto de o crescimento do emprego nos concelhos rurais da Beira Interior Norte ter sido mais acentuado

que o verificado na Cova da Beira e na Beira Interior Sul. Os maiores crescimentos de emprego verificaram-se em Celorico da Beira, Pinhel, Sabugal e Trancoso, concelhos rurais da Beira Interior Norte. A existência de uma estrutura demográfica menos envelhecida, um povoamento menos rarefeito que a sul e uma posição geográfica mais favorável face ao IP5 e a Espanha, são factores que têm contribuído para o crescimento verificado.

Tal evolução, reforça a necessidade de melhorar as acessibilidades e a mobilidade, uma vez que estas são fundamentais para potenciar o processo de desenvolvimento económico da região.

#### peso do pessoal ao serviço nos concelhos urbanos no total de emprego da beira interior (%), 1985, 1991 e 1997

	Indústria Transf.	Construção Civil e Ob.Públicas	Comércio, Hotelaria e Restauração	Transportes e Comunicações	Serviços de Produção	Serviços Sociais e Pessoais	TOTAL
1985	81,7	68,2	83,3	74,2	72,7	74,6	79,7
1991	80,3	72,5	81,3	75,1	69,4	74,2	77,8
1997	75,9	68,6	79,2	77,5	77,2	69,4	74,1

Fonte: MESS

## 2.4 serviços públicos e privados prestados e equipamentos de saúde e educação

A análise da evolução dos equipamentos de saúde e de educação, bem como dos estabelecimentos prestadores de alguns serviços públicos e privados mostra a existência de diferenças significativas entre os vários concelhos urbanos e, dentro de cada um destes, entre as várias freguesias.

A concentração do povoamento nas cidades e nas aglomerações de maior dimensão e o envelhecimento da população explicam a evolução dos equipamentos na região em estudo. Em alguns concelhos, entre 1994-98, manteve-se ou pouco se alterou o número de freguesias servidas com agências bancárias, de seguros, lojas de vestuário e estabelecimentos de ensino do 1º ciclo mas, no caso de outros serviços como os escritórios de advocacia, decresceu o número de freguesias servidas (estes concentraram-se nas freguesias de maior dimensão populacional).

O despovoamento e o envelhecimento da

população é ainda visível na redução do número de freguesias servidas por escolas do segundo ciclo (citando como exemplo o concelho de Castelo Branco, estas concentraram-se nas freguesias de Castelo Branco, Alcains e São Vicente da Beira) e por jardins de infância.

## 2.5 transportes e infra-estruturas terrestres

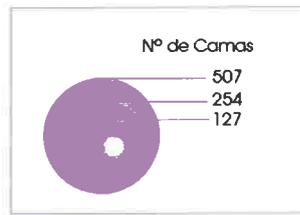
As infra-estruturas rodoviárias e ferroviárias existentes nas sub-regiões que constituem a Beira Interior representam um quadro de acessibilidades regionais, nacionais e internacionais bastante limitado. Situação que poderá tornar-se uma ameaça para o seu desenvolvimento (7). A presente caracterização do transporte e infra-estruturas terrestres permite justificar esse diagnóstico e avançar na identificação dos estrangulamentos que a completa execução do Plano Rodoviário Nacional 2000 (PRN 2000) e do Plano de Modernização da Linha da Beira Baixa permitirão, em parte, ultrapassar.

nº de freguesias servidas por alguns serviços e equipamentos nos concelhos de castelo branco, fundão e guarda - evolução 1994 a 1998

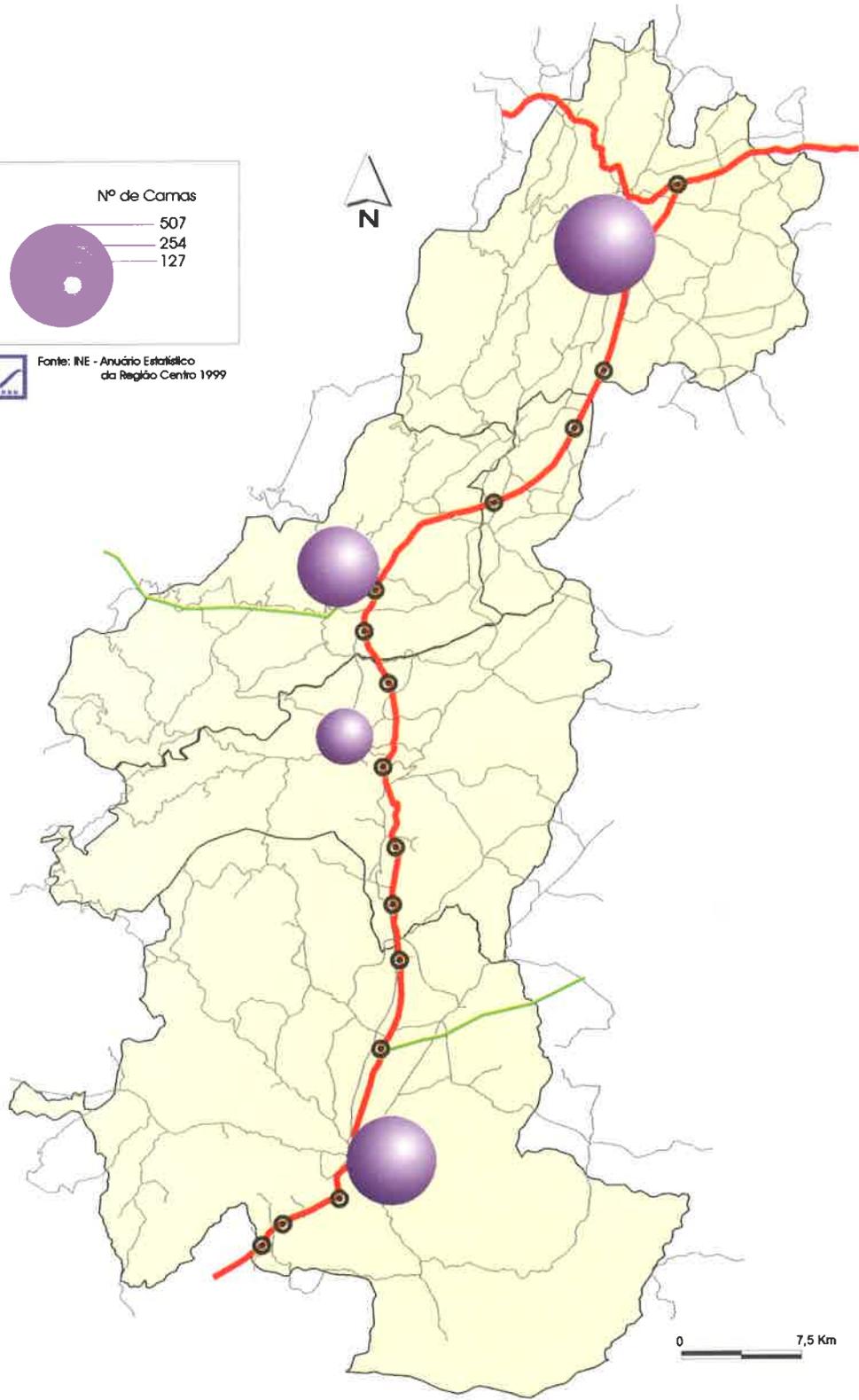
	Castelo Branco		Covilhã		Fundão		Guarda	
	1994	1998	1994	1998	1994	1998	1994	1998
<b><i>Prestação de serviços</i></b>								
Agência Bancária	5	5	8	8	3	3	3	4
Caixa Multibanco	2	4	5	8	1	3	2	3
Agência de Seguros	2	2	9	8	2	3	2	2
Escritório de Advocacia	2	1	5	6	3	1	2	2
Agência de Contabilidade	6	5	9	11	4	4	3	4
Loja Equipamento Informático	1		4	4	1	2	3	3
<b><i>Aquisição de bens</i></b>								
Hipermercado	1	1	1	-	-	1	-	-
Supermercado	2	4	10	10	3	4	3	3
Mini-mercado	25	25	30	31	31	30	50	45
Vestuário	6	6	22	19	10	12	8	8
Calçado	7	6	11	16	6	7	9	13
Carreira transporte público diário	25	25	30	30	28	30	54	54
<b><i>Equipamentos Sociais</i></b>								
Ensino 1º ciclo	25	25	29	30	31	31	50	49
Ensino 2º ciclo	9	3	13	6	8	2	5	3
Ensino 3º ciclo	2	3	5	7	2	2	4	3
Ensino 10º e 11º ano	2	2	2	2	1	1	2	2
Ensino Pré-primário	14	18	23	22	16	13	15	26
Extensão do Centro de Saúde	23	24	24	25	22	23	2	18
Jardim infância/creche	7	4	12	10	18	12	16	13
Lar 3ª idade	3	2	3	4	3	4	3	8
Centro de Dia	13	18	15	17	17	23	9	17

Fonte: Inventário Municipal, Região Centro, 1994, 1998

(7) MENDES BAPTISTA, A.J. (1999) - Políticas para o Desenvolvimento do Interior, CCRC, Coimbra



Fonte: INE - Anuário Estatístico da Região Centro 1999



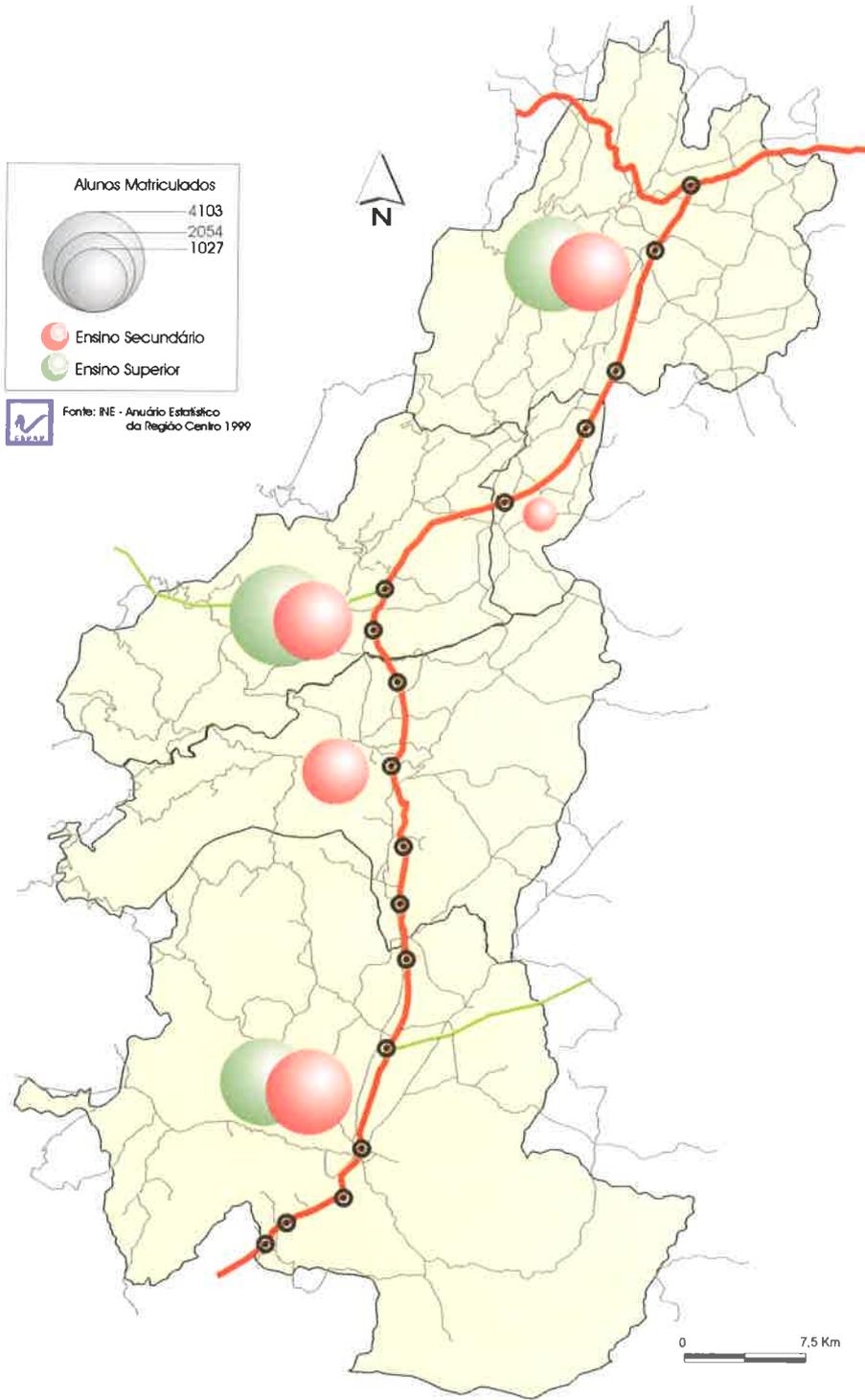
número de camas em hospitais distritais - 1998

Valorização Económica dos  
Grandes Eixos Viários em  
Zonas Interiores de Baixa  
Densidade

Uma Contribuição de  
Cândida Mendes e. al.  
Dispersão (descentralização) da  
atividade  
no Território Anterior à 1998, com  
WPA - Interiores

Valorização Económica dos  
Grandes Eixos Viários em  
Zonas Interiores de Baixa  
Densidade

Uma Estratégia de  
Ordenamento e de  
Desenvolvimento para  
Valorizar  
o Efeito Auto-Estrada na  
Beira Interior



alunos matriculados no ensino secundário e superior-1998

## 2.5.1 a rede rodoviária da beira interior

Em 1999, a rede de estradas fundamental e complementar na Beira Interior apresentava-se nitidamente hierarquizada em torno de dois eixos principais (os Itinerários Principais IP2 e IP5).

O IP2 é uma via rápida com características de auto-estrada em alguns troços e liga o interior norte de Portugal (Bragança) ao extremo sul (Faro) do país, unindo as capitais de distrito do interior do país: Bragança, Guarda, Castelo Branco, Portalegre, Évora, Beja e Faro. Em toda a sua extensão, esta estrada apresenta troços não concluídos, pelo que a sua função estruturante está ainda muito aquém do objectivo proposto no PRN 2000. Com orientação Norte-Sul representa 655 Km, dos quais aproximadamente 120 na Beira Interior.

Na área em estudo, nos últimos anos, têm sido lançadas diversas obras no IP2 com o objectivo de alterar as suas características, nomeadamente no lanço Soalheira-Covilhã. Estas obras serão integradas na concessão da Auto-estrada da Beira Interior, libertando a EN 18 para o serviço do trânsito local.

O IP5, eixo transversal que liga Aveiro a Vilar Formoso apresenta características de via rápida e, em quase toda a sua extensão, uma faixa por sentido. Essas faixas serão beneficiadas ou substituídas, devendo passar, nos próximos anos, a constituir uma via rápida com características de auto-estrada. A sua extensão é de 199 Km, dos quais 55 atravessam a sub-região da Beira Interior Norte, não servindo directamente as outras duas sub-regiões.

Outro Itinerário Principal, o IP6 (Peniche-Castelo Branco), entroncará com o IP2 e permitirá um mais fácil acesso à região de Lisboa e Vale do Tejo. Esta via apresenta um nível de serviço de auto-estrada, estando incluída na Rede Nacional de Auto-estradas.

Para além dos Itinerários Principais a região será atravessada por um conjunto de Itinerários Complementares e Estradas Nacionais e Regionais, como rede complementar da primeira. Estes eixos, de acordo com o PRN 2000, permitirão a ligação entre os eixos principais e os centros urbanos de influência supraconcelhia. Entre os que se apresentam com um papel estruturante devemos salientar o IC8 (Figueira da Foz-Castelo Branco) e o IC31 (Castelo Branco-Termas de Monfortinho) que permitirão a ligação entre a Figueira da Foz e as Termas de Monfortinho. O IC31 terá um papel muito importante no aumento de acessibilidade à fronteira.

Entre as várias ligações propostas no PRN 2000 para a área, consideramos que a conclusão do IC6 (Coimbra/Covilhã) é essencial, pois "...este IC contribuirá directamente para assegurar à área urbana da Covilhã (e a todo o eixo urbano Guarda-Covilhã-Fundão-Castelo Branco) uma melhor e mais expedita acessibilidade ao litoral e a Coimbra. Assim, revela-se urgente a sua concretização (Coimbra/Venda de Galizes/Covilhã). Este traçado contribuirá largamente para melhorar a fraca acessibilidade não só de toda a área em que se insere, mas de toda a Cova da Beira..."(8).

Entre as estradas nacionais e regionais devemos salientar o papel supletivo, em relação ao IP2 (Auto-estrada da Beira Interior), das Estradas Nacionais 18 e 102 e, como vias de ligação aos Centros Urbanos e aos IP's, as Estradas Nacionais 16, 221, 226, 232, 233, 239, 240, 324, 331, 332, 340, 345, 346, 353, 354. Estas estradas, de acordo com o PRN 2000, permitem a "...ligação entre a rede nacional fundamental e os centros urbanos de influência concelhia ou supraconcelhia, mas infradistrital..." (9).

(8) BALTASAR, Vitor M.R. (1999:13) – Acessibilidades e Sistemas Urbanos na Região Centro, CCRC, Coimbra.

(9) Artigo 4º do Decreto-Lei Nº 222/98 de 17 de Julho sobre a Rede Nacional Complementar







As dimensões referidas são amplamente confirmadas pela leitura do diagrama com as principais ligações através do serviço Expresso. Pelo mapa podemos verificar que entre a Guarda e Castelo Branco, nos dois sentidos, existem por dia 13 ligações, que se reduzem a 6 se consideramos o destino Lisboa.

Esta ligação ferroviária é uma via essencial para o desenvolvimento da Beira Interior, mais precisamente entre a Guarda e Castelo Branco. No Estudo da Linha da Beira Baixa desenvolvido pela CP, Caminhos de Ferro Portugueses em 1994, realizou-se uma análise da evolução do tráfego entre Abrantes e Sabugal, no período de 1990-1993.

#### 2.5.4 a linha da beira baixa

A linha da Beira Baixa está implantada entre a Guarda e o Entroncamento, atravessa seis sub-regiões (NUT III), designadamente Beira Interior Norte, Beira Interior Sul, Cova da Beira, Pinhal Interior Sul, Médio Tejo e Alto Alentejo.

#### i. O tráfego de passageiros

De igual modo, considerando a matriz Origem/Destino do tráfego de passageiros em comboio Intercidades podemos apontar o peso que a estação de Castelo Branco apresenta. Neste tipo de ligação de longo curso existiam, em 1994, duas composições diárias em cada sentido entre Lisboa- Castelo Branco-Covilhã.

#### vendas globais de títulos de transporte no troço abrantres/sabugal (em nº de passageiros)

estações	1990	% da Estação n/Linha	1991	% da Estação n/Linha	1992	% da Estação n/Linha	1993	% da Estação n/Linha
Abrantes	13 436	3,5	15 442	3,5	18 266	3,7	16 594	3,9
Alferrarede	35 349	9,3	38 952	8,9	41 028	8,2	36 648	8,6
Mouriscas	3 348	0,9	3 660	0,8	4 248	0,8	6 900	1,6
Alvega-Ortiga	10 524	2,8	11 448	2,6	10 956	2,2	9 624	2,2
Belver	11 184	2,9	11 568	2,6	11 388	2,3	10 224	2,4
B. Amieira-Envendos	6 372	1,7	7 284	1,7	7 140	1,4	6 276	1,5
Fratel	4 500	1,2	4 644	1,1	2 676	0,5	(*)	0,0
Ródão	14 160	3,7	15 528	3,5	15 660	3,1	15 276	3,6
Sarnadas	2 652	0,7	3 132	0,7	3 456	0,7	3 252	0,8
Castelo Branco	124 068	32,6	141 360	32,2	166 620	33,3	144 552	33,8
Alcains	7 044	1,9	7 260	1,7	6 096	1,2	6 228	1,5
Lardosa	5 544	1,5	7 308	1,7	6 768	1,4	7 416	1,7
Castelo Novo	4 992	1,3	5 784	1,3	4 548	0,9	3 240	0,8
Vale de Prazeres	9 360	2,5	10 116	2,3	8 712	1,7	3 312	0,8
Fatela - Penamacor	732	1,	9 120	2,1	7 512	1,3	4 680	1,1
Fundão	58 152	15,3	68 910	15,7	86 424	17,3	75 120	17,6
Tortozendo	6 384	1,7	5 580	1,3	4 632	0,9	3 024	0,7
Covilhã	48 624	12,8	63 456	14,5	90 828	18,2	73 416	17,2
Caria	2 340	0,6	2 568	0,6	36	0,0	(*)	0,0
Belmonte-Manteigas	5 376	1,4	5 328	1,2	2 844	0,6	2 100	0,5
Sabugal	528	0,1	624	0,1	288	0,1	96	0,0
<b>TOTAL</b>	<b>380 669</b>	<b>100,0</b>	<b>439 078</b>	<b>100,0</b>	<b>500 126</b>	<b>100,0</b>	<b>427 978</b>	<b>100,0</b>

(\*) - Estações em Eclipse

Fonte: Fichas das estações de 1990 a 1993 - CP

matriz origem/destino do tráfego de passageiros em comboios IC

origem/destino	Covilhã	Fundão	C. Branco	Alferrarede	Abrantes	Entroncamento	Santarém	Lisboa	TOTAL
<b>Covilhã</b>	-	797	3 872	240	901	3 522	894	21 289	31 515
<b>Fundão</b>	317	-	3 435	32	477	1 546	469	15 519	21 795
<b>Castelo Branco</b>	2 209	1 572	-	468	1 260	4 672	1 516	38 837	50 534
<b>Alferrarede</b>	366	20	519	-	180	1 371	406	8 155	11 017
<b>Abrantes</b>	550	138	909	361	-	2 358	646	13 865	18 827
<b>Entroncamento</b>	3 356	1 526	4 581	1 036	3 550	-	-	-	14 049
<b>Santarém</b>	942	338	1 186	1 073	85	-	-	-	3 624
<b>Lisboa</b>	17 793	10 486	27 975	5 607	12 719	-	-	-	74 580
<b>Total</b>	25 533	14 877	42 477	8 817	19 172	13 469	3 931	97 665	225 941

Fonte: Matrizes Origem/Destino de Passageiros em Intercidades, Direcção Geral do Serviço de Transportes - 1992

ii. O tráfego de mercadorias

Da análise dos dados apresentados no referido estudo, em termos de transporte de mercadorias no período entre 1990-1993, podemos assinalar, no que diz respeito ao tráfego com origem na região, que mais de três quartos do volume de mercadorias transportadas por via férrea são atribuídos ao transporte de madeira e celulose, tendo essencialmente como destinos os portos do Tejo e Sado. Salienta-se que cerca de 25% do transporte total do país deste tipo de produtos tem origem na Linha da Beira Baixa.

Contudo, o transporte de madeiras e celulose registou uma quebra acentuada em 1993, passando de um volume global de 232 037 toneladas em 1992 para cerca de 99 000 toneladas no ano de 1993.

O transporte de mercadorias apresenta uma nítida especialização e concentra-se principalmente em três estações: Vila Velha de Ródão, Castelo Novo e Alcains. A primeira, é a principal expedidora de madeiras e celulose; Castelo Novo tem a exclusividade das águas engarrafadas e, Alcains, dos cereais e farinhas.

Em termos do tipo de mercadorias atraídas, isto é, os produtos que chegam à região utilizando o comboio como meio de transporte, a posição dominante (mais de 80% em 1993) pertence às matérias-primas destinadas à construção civil, nomeadamente cimento, areias e pedras.

Dados mais recentes confirmam essa situação. Em 1998, o Fundão tornou-se um dos principais destinos do transporte ferroviário de cimento, com mais de 55 700 toneladas, aparecendo a Guarda em segundo lugar com 43 134 toneladas.

estrutura do tráfego atraído

produtos	1 9 9 0		1 9 9 1		1 9 9 2		1 9 9 3		Variação 1993/90 (índice)
	TON	%	TON	%	TON	%	TON	%	
<b>Cimento</b>	76 843	42,2	106 467	51,8	106 515	37,7	127 798	52,7	1,7
<b>Areias e Pedras</b>	23 757	13,1	41 745	20,4	95 264	33,6	74 187	30,6	3,1
<b>Cereais e Farinhas</b>	38 687	21,3	39 761	19,4	36 108	12,7	27 707	11,4	0,7
<b>Adubos e Forragens</b>	10 340	5,7	7 998	3,9	9 454	3,3	8 338	3,4	0,8
<b>Minérios</b>	-	-	-	-	27 560	9,7	-	-	-
<b>Madeira</b>	17 250	9,5	5 860	2,8	192	0,1	887	0,4	0,1
<b>Vinhos</b>	11 940	6,6	-	-	-	-	-	-	0,0
<b>Outras</b>	3 069	1,6	3 500	1,7	8 293	2,9	3 689	1,5	1,2
<b>Total</b>	181 886	100	205 331	100	283 386	100	242 606	100	1,3

Fonte: CP (1994) - Estudo da Linha da Beira Baixa

## 2.6 complementaridades territoriais de pessoas, bens e serviços

Outro aspecto importante da análise da Beira Interior é a identificação das relações inter-concelhias estabelecidas pelos habitantes e pelas empresas. A análise destas permite identificar quais os territórios que se inter-relacionam mais fortemente e que relações estabelecem (de concorrência ou complementaridade funcional) entre eles.

Para tal, a análise das relações inter-concelhias assenta em duas componentes:

- a mobilidade das pessoas associada às deslocações casa-trabalho e para a aquisição de bens e serviços;
- as relações interempresas, expressas no recurso a serviços de apoio à produção.

Essas duas componentes serão analisadas em 2.5.1. e 2.5.2. respectivamente.

Atendendo aos objectivos desta alínea, para além da recolha de informação estatística, procedeu-se à recolha directa de informação, não só nas quatro cidades em estudo, como nos concelhos que compõem a região em que as cidades se inserem, através de inquéritos e entrevistas à população e às empresas.

O inquérito realizado às actividades económicas dirigiu-se às empresas industriais com mais de dez pessoas ao serviço e às

empresas dos ramos do comércio grossista e serviços de apoio à produção com mais de cinco pessoas ao serviço, localizadas nos concelhos que compõem o eixo urbano em estudo (concelhos da Guarda, Covilhã, Fundão e Castelo Branco) bem como nos restantes concelhos que pertencem às NUT Beira Interior Norte, Beira Interior Sul e Cova da Beira. A realização deste inquérito, tinha como objectivo identificar a existência, ou não, de relações de concorrência e complementaridade na utilização de serviços entre as cidades que configuram o eixo urbano da Beira Interior. Responderam ao inquérito 118 empresas.

Relativamente aos inquéritos à população, a maioria foi realizada nas quatro cidades que compõem o eixo, e os restantes repartiram-se por freguesias rurais dos concelhos urbanos e dos restantes concelhos rurais.

### 2.6.1 mobilidade espacial dos residentes

#### i. Movimentos pendulares

Os Censos de 1991 revelam que Castelo Branco, Belmonte e Guarda possuíam maior capacidade de atracção e, como tal, registavam uma relação entre a "Atracção"/"Geração" superior a 1. Ao contrário, Fundão e Covilhã, registam valores inferiores à unidade, o que representa um número de saídas do concelho superior ao número de entradas.

vendas globais de títulos de transporte no troço abrantés/sabugal (em nº de passageiros)

fluxos	Movimentos	Entradas	Saídas	Atracção	Geração	Atracção/
	Intra Concelho (a)	Outros Concelhos (b)	Outros Concelhos (c)	Total d=(a+b)	Total e=(a+c)	Geração (d/e)
Castelo Branco	19 545	1 331	919	20 876	20 464	1,02
Fundão	9 573	590	926	10 163	10 499	0,97
Covilhã	19 247	889	1 353	20 136	20 600	0,98
Belmonte	2 713	1 108	285	3 821	2 998	1,27
Guarda	13 720	1 550	905	15 270	14 625	1,04

Fonte: INE, 1991

### destino das deslocações dos activos, 1991 (%)

concelhos	para a freguesia em que reside	para outra freguesia do concelho	sub-total do concelho	saídas para outros concelhos	TOTAL
Castelo Branco	77,9	17,6	95,5	4,5	100,0
Fundão	67,2	24,0	91,2	8,8	100,0
Covilhã	45,5	48,0	93,5	6,5	100,0
Belmonte	79,0	11,5	90,5	9,5	100,0
Guarda	59,8	34,0	93,8	6,2	100,0

Fonte: INE, RGP, 1991

A análise da estrutura de deslocações casa-trabalho, em 1991, mostra que no Fundão, Guarda e Covilhã, 67.2%, 59.8% e 45.5% da população, respectivamente, trabalhava na mesma localidade onde residia, mas nos casos de Castelo Branco e Belmonte, esse valor era superior, chegando a atingir os 79% em Belmonte. Os restantes activos, ora se deslocavam para outras freguesias do concelho (valores mais elevados na Covilhã e na Guarda), ora para outros concelhos da região (valores mais elevados no Fundão e Belmonte).

A comparação com os dados censitários anteriores, permite evidenciar o aumento das deslocações inter-concelhias, marcando uma

maior diferenciação entre o local de residência e de trabalho, nomeadamente entre os concelhos que definem o eixo urbano. A análise das cinco principais origens da população que, em 1991, se deslocava para trabalhar nos concelhos de Castelo Branco, Fundão, Belmonte, Covilhã e Guarda, mostra a importância das relações entre os concelhos que compõem o eixo urbano. Castelo Branco, recebe activos do Fundão que, por seu turno, tem também fortes relações com Belmonte e com a Covilhã. Quanto à Guarda e Belmonte, para além de estabelecerem inter-relações diárias entre si, estabelecem também inter-relações com a Covilhã.

### cinco principais concelhos de origem da população activa, 1991

entrada de activos em:

C. Branco  
Fundão  
Covilhã  
Belmonte  
Guarda

5 principais concelhos de origem:

Fundão	V. V. Rodão	Proença-a-Nova	Idanha-a-Nova	Oleiros	63,0
Covilhã	C. Branco	Belmonte	Penamacor	Pampilhosa da Serra	85,9
Fundão	Belmonte	Pampilhosa da Serra	Guarda	C. Branco	73,7
Covilhã	Guarda	Sabugal	Fundão	Penamacor	95,8
Pinhel	Celorico da Beira	Covilhã	Almeida	Sabugal	45,3

importância dos 5 principais concelhos de origem no total de entradas de activos provenientes de outros concelhos

Fonte: INE, 1991

Com vista a identificar o quadro actual de mobilidades casa-trabalho, foi realizado um inquérito à residência nos concelhos de Castelo Branco, Fundão, Covilhã e Guarda, que pretende actualizar os comportamentos evidenciados nos dados dos Censos de 1981 e 1991. Para além dos quatro concelhos urbanos foram ainda inquiridas freguesias rurais localizadas nos restantes concelhos da região.

2  
 Valorização Económica dos  
 Grandes Eixos Viários em  
 Zonas Interiores de Baixa  
 Densidade

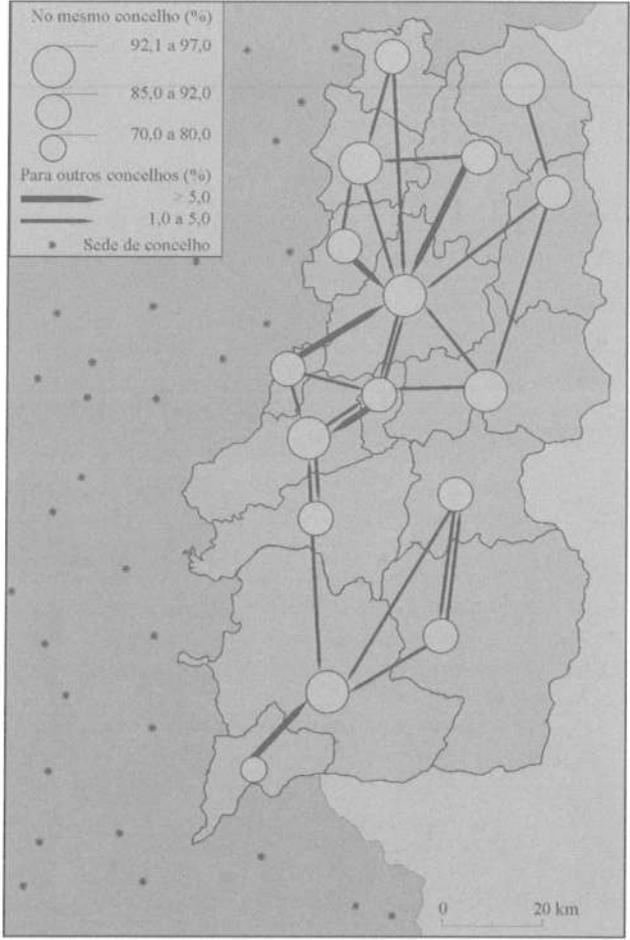
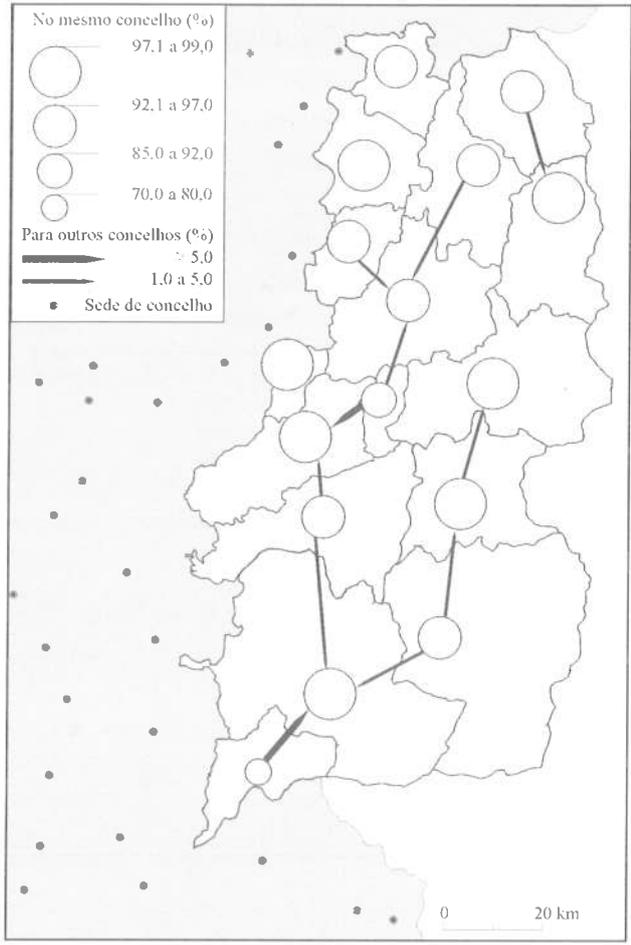
Uma Estratégia de  
 Ordenamento e de  
 Desenvolvimento para  
 Valorizar  
 o Eixo Auto-Estrada na  
 Beira Interior

i n t e r r e g i s t r o

localidade de trabalho da população activa na beira interior (%), 2000

local de trabalho	Concelho de C. Branco	Concelho do Fundão	Concelho da Covilhã	Concelho da Guarda	Concelhos rurais	total inquiridos
<b>Localidade onde reside</b>	79,9	66,8	73,3	81,6	41,7	987
Na sede do concelho de residência	2,5	10,3	12,1	5,6	5,6	98
Outra localidade do concelho de residência	3,7	5,6	4,4	2,5	25,0	59
Outros concelhos da região	9,6	15,4	9,0	10,3	19,5	142
Em casa	-	-	0,3	-	8,3	4
Vários locais de trabalho	4,2	1,9	1	-	-	23
<b>Total</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>1 313</b>

Fonte: Inquérito, 1999-2000



deslocações casa-trabalho nos concelhos da beira Interior

Segundo os resultados do inquérito realizado em 1999-2000 nos quatro concelhos urbanos, verifica-se que a maioria da população trabalha na mesma freguesia onde reside. No entanto, existe já um significativo número de habitantes cujo local de trabalho é outra localidade do concelho ou outro concelho da região. Nos restantes concelhos rurais, a percentagem de activos que se desloca para outra localidade do concelho ou para fora do concelho é mais importante que nos quatro concelhos urbanos (25.0% e 19.5%, respectivamente).

Comparando os resultados do inquérito realizado com os valores de 1991 verifica-se um novo aumento da mobilidade para outros concelhos. Esse aumento é mais expressivo nos concelhos de Castelo Branco e do Fundão; 4.5% em 1991, para 13.9% em 2000 e 8.8% em 1991 para 13.9% em 2000.

Ainda segundo o inquérito realizado, verifica-se que a população residente nas freguesias não urbanas dos quatro concelhos estudados (casos de Retaxo, Alcains no concelho de Castelo Branco, Alcaria, no caso do Fundão, Dominguiço, no caso da Covilhã e Gonçalo no caso da Guarda) registam valores de mobilidade elevados. Para além do natural movimento em relação à sede de concelho, verifica-se um crescente movimento pendular

para outras freguesias não urbanas do concelho e de concelhos vizinhos. Assim, são de sublinhar relações como:

- Gonçalo-Guarda mas também Gonçalo-Belmonte, movimento pendular feito maioritariamente por mulheres que se dirigem para as fábricas de confecções de Belmonte;
- da Aldeia de Joanes e Valverde, freguesias nos arredores do Fundão, deslocam-se para as freguesias do Telhado, Alcaria, Dominguiço, Tortosendo, e para as cidades da Covilhã e Castelo Branco;
- Cebolais – Castelo Branco;
- e outras relações, cujo reforço pode, não só permitir a consolidação do eixo urbano assente nas quatro cidades da Beira Interior, mas também significar um novo quadro de mobilidades entre os vários concelhos da região.

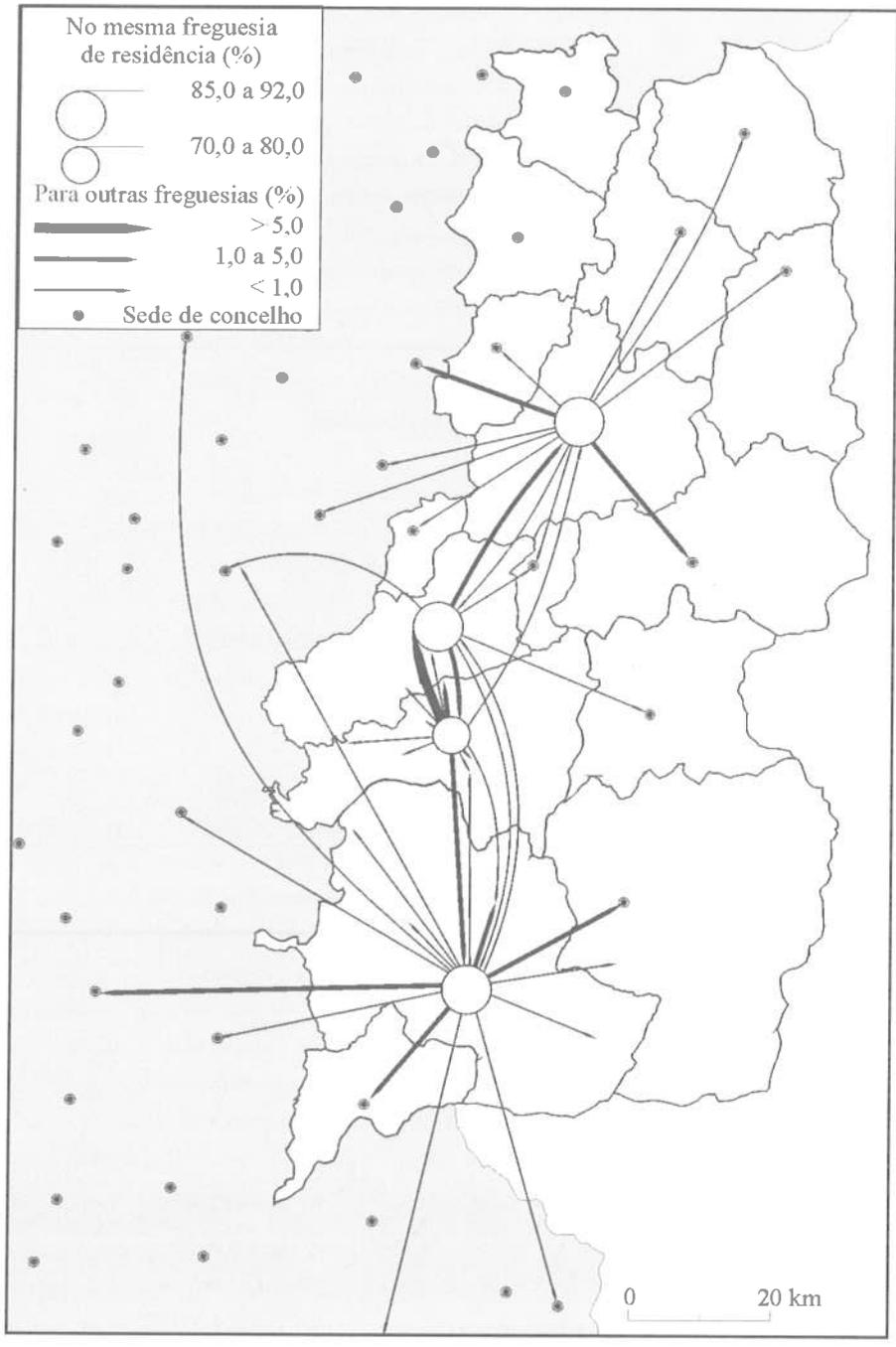
fluxos gerados nos concelhos que definem o eixo urbano da beira interior, 1999-2000  
motivo das deslocações: trabalho

o r i g e m		d e s t i n o ( % )		
		concelho de residência	outros concelhos	total
Castelo Branco	1991	95,5	4,5	100,0
	1999-2000	86,1	13,9	100,0
Fundão	1991	91,2	8,8	100,0
	1999-2000	82,7	17,3	100,0
Covilhã	1991	93,5	6,5	100,0
	1999-2000	89,8	10,2	100,0
Guarda	1991	93,8	6,2	100,0
	1999-2000	89,7	10,3	100,0
Restantes Concelhos	1999-2000	72,1	27,9	100,0

Fonte: RGP, 1991 e Inquérito realizado em 1999-2000

Valorização Económica dos  
Grandes Eixos Viários em  
Zonas Interiores de Baixa  
Densidade

Uma Estratégia de  
Ordenamento e de  
Desenvolvimento para  
Valorizar  
o "Efeito Auto-Estrada" na  
Beira Interior



deslocações casa-trabalho com origem nas quatro cidades, 1999

fluxos gerados nos concelhos que definem o eixo urbano da beira interior, 1999-2000  
motivo das deslocações: estudo

o r i g e m	d e s t i n o ( % )		
	concelho de residência	outros concelhos	total
Castelo Branco	93,3	6,7	100,0
Fundão	62,5	37,5	100,0
Covilhã	94,2	5,8	100,0
Guarda	82,0	18,0	100,0
Restantes Concelhos	68,5	31,5	100,0

Fonte: Inquérito realizado em 1999-2000

Os estudantes revelam um padrão de mobilidade semelhante, sendo que no caso dos concelhos do Fundão, Guarda e dos concelhos rurais, o peso das deslocações para outros concelhos é de 37,5%, 18% e 31,5% respectivamente. Este padrão relaciona-se com a oferta dos vários graus de ensino existente em cada freguesia.

O quadro de mobilidades anteriormente retratado tem uma forte relação com a utilização do transporte individual. Segundo o inquérito realizado, entre 50 e 60% das deslocações da população residente nos quatro

concelhos urbanos são feitas de carro ou motociclo, contra os 5% a 20% efectuados através de transporte público (este assume valores mais elevados no concelho da Covilhã e nas outras localidades rurais da Beira onde é o principal modo de transporte de uma população claramente mais idosa). As deslocações a pé (com excepção da Covilhã) representam entre 30 e 45% das deslocações efectuadas, valores que se referem à população estudantil.

modo de deslocação para o local de trabalho/estudo

	pé	transporte público		transporte Individual		outros (taxi, boleia, etc.)	total
		público	empresa	carro	motoc.		
Castelo Branco	38,4	10,1	2,8	47,8	0,2	0,6	100,0
Fundão	44,8	4,7	3,7	43,8	1,3	1,7	100,0
Covilhã	23,2	17,4	1,9	57,1	0,2	0,2	100,0
Guarda	33,1	10,2	0,5	55,2	0,5	0,5	100,0
Restantes Concelhos	37,7	32,1	3,8	18,9	1,9	5,7	100,0

Fonte: Inquérito realizado em 1999-2000

i.i. Alguns indicadores de consumo e formas de lazer das famílias – compra de vestuário, cinema e médico especialista

No sentido de avaliar as complementaridades e as relações inter-concelhias no que diz respeito à aquisição de bens e serviços, questionaram-se as famílias sobre o local de aquisição de vestuário, frequência do cinema e médico especialista. Segundo o inquérito realizado, com exceção das localidades rurais, a aquisição destes bens e serviços é maioritariamente feita nas cidades onde as famílias residem.

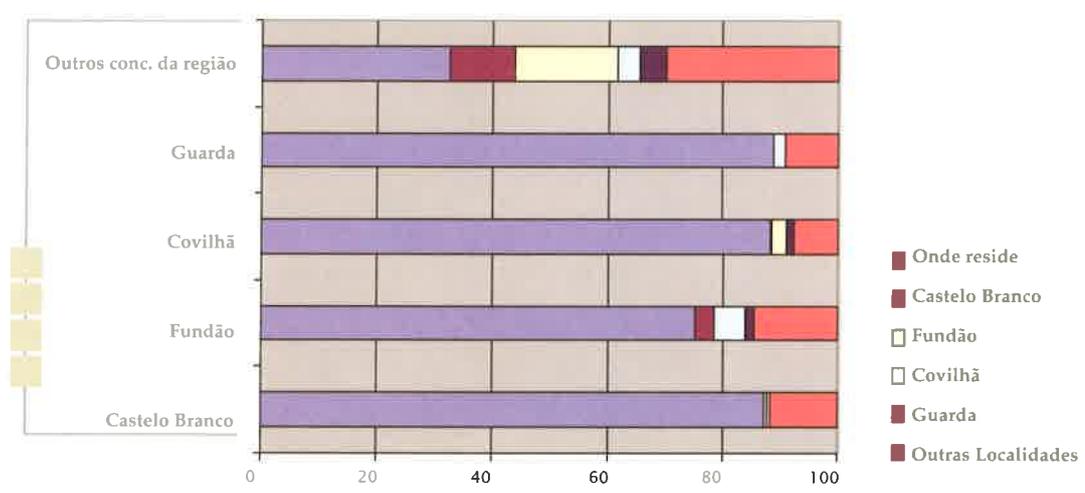
No caso do vestuário, 80% a 90% das compras são feitas nas localidades de residência, muito embora no Fundão se registem algumas deslocações a Castelo Branco e Covilhã. O peso da aquisição de vestuário em outras localidades explica-se, sobretudo, pelas feiras que ainda detêm um papel assinalável na oferta de bens.

No caso do cinema a polarização exercida pelos

concelhos urbanos ainda é mais acentuada, pois a oferta do serviço está normalmente concentrada na sede de concelho.

Analisando separadamente a população residente nas cidades e nas restantes localidades dos concelhos urbanos, podemos verificar o efeito de polarização das cidades na prestação deste serviço. Por outro lado, repare-se que as populações residentes em localidades rurais ou em vilas manifestam maior predisposição para se deslocarem a outras cidades/localidades que não a sede de concelho.

artigos de vestuário - localidade de aquisição, 1999-2000 (%)



Fonte: Inquérito realizado em 1999-2000

Valorização Económica dos  
Grandes Eixos Viários em  
Zonas Interiores de Baixa  
Densidade

...  
...  
...  
...  
...  
...  
...  
...

i n t e r r e g i s t r a d o

localidade onde vão ao cinema, 1999-2000 (%)

residência	cidade de					outras localidades	total
	localidade onde reside	Castelo Branco	Fundão	Covilhã	Guarda		
Cidade de Castelo Branco	97,7	-	-	-	-	2,3	100,0
Outras localidades do concelho de Castelo Branco	-	93,9	-	3,0	-	3,0	100,0
Cidade do Fundão	71,4	9,8	-	5,9	15,6	7,3	100,0
Outras localidades do Concelho do Fundão	-	3,6	60,7	17,9	10,7	7,1	100,0
Cidade da Covilhã	99,5	-	-	-	0,4	-	100,0
Outras localidades do concelho da Covilhã	-	-	1,5	95,4	1,5	1,5	100,0
Cidade da Guarda	94,6	2,4	-	2,4	-	0,6	100,0
Outras localidades do concelho da Guarda	-	-	-	5,6	77,8	16,7	100,0
Outros concelhos rurais da região	-	6,4	23,5	11,8	11,8	46,5	100,0

Fonte: Inquérito realizado em 1999-2000

No caso da consulta do médico especialista, mais de 50% da população inquirida encontra médico especialista nos concelhos urbanos, particularmente nas cidades de Castelo Branco, Fundão, Covilhã e Guarda. No caso do Fundão, existe uma percentagem significativa de residentes que recorre a médicos especialistas sediados em Castelo Branco e na Covilhã, enquanto um reduzido número de habitantes da Covilhã, recorre a Castelo Branco e à Guarda (4.3% e 3.4%, respectivamente), o que reflecte a presença dos hospitais distritais.

Os restantes concelhos rurais revelam a sua dependência em relação aos centros urbanos e, em particular, a Castelo Branco. Cerca de 33% dos inquiridos residentes em localidades dos concelhos rurais, para obter uma consulta de um médico especialista, desloca-se a Castelo Branco.

localidade onde vai o médico especialista, 1999-2000(%)

Concelho Residência	concelho onde reside	Castelo Branco	Fundão	Covilhã	Guarda	Lisboa	Porto	Coimbra	Outro	total
Castelo Branco	71,3	-	0,4	0,0	0,0	10,8	0,4	9,0	1,1	100,0
Fundão	50,6	9,0	-	10,2	2,4	13,9	0,6	12,7	0,6	100,0
Covilhã	56,1	4,3	0,9	-	3,4	9,3	1,5	22,6	1,9	100,0
Guarda	67,9	0,4	0,0	0,8	-	5,9	3,0	16,5	5,5	100,0
Concelhos rurais	9,6	33,0	10,4	13,9	18,3	1,7	0,0	1,7	11,3	100,0

Fonte: Inquérito realizado em 1999-2000

## 2.6.2 as complementaridades territoriais das empresas

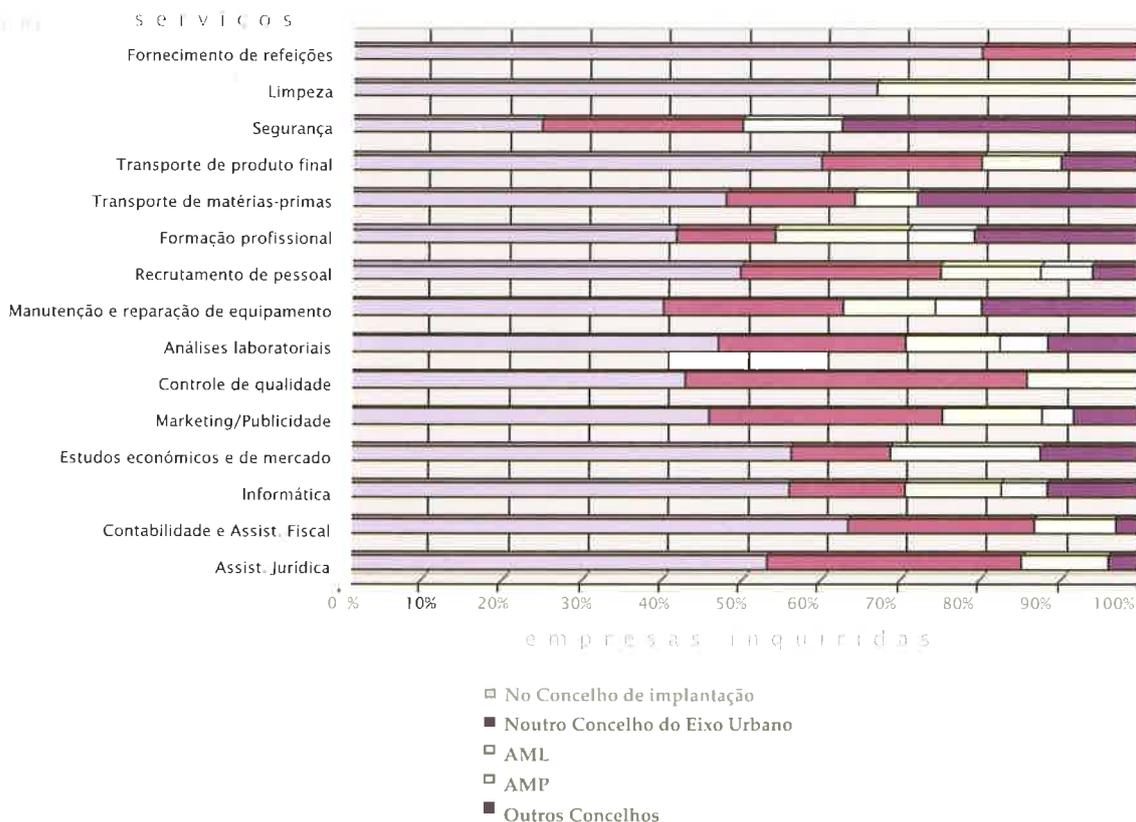
A segunda vertente das complementaridades territoriais analisada no presente trabalho relaciona-se com as relações entre empresas. Para tal, foram realizados 118 inquéritos a empresas industriais e grossistas da região (cerca de 100 localizam-se nos concelhos urbanos) com vista a identificar o seu padrão de utilização de serviços de apoio à produção(11) e de relações entre empresas.

Pela observação da figura seguinte, podemos constatar que, com excepção de alguns serviços (segurança e manutenção e reparação de equipamentos) cerca de 50% dos serviços são fornecidos por empresas localizadas no concelho de implantação do cliente, ou seja, da empresa contratante. Naturalmente que as empresas localizadas nas quatro cidades beneficiam da proximidade das empresas

prestadoras de serviços e daí a sua concentração. Outro aspecto a assinalar é que cerca de 15 a 20% dos serviços são prestados por empresas sediadas nas Áreas Metropolitanas de Lisboa e do Porto. Existe ainda o recurso a empresas sediadas em cidades como Aveiro e Coimbra (caso de empresas de transporte, reparação de equipamento e formação profissional).

Em alguns serviços como a assistência jurídica, controle de qualidade, publicidade, recrutamento de pessoal e segurança, cerca de 30% destes serviços são recrutados a empresas localizadas no eixo urbano, definindo o quadro de complementaridades territoriais entre empresas. Citam-se algumas especializações mais evidentes: segurança em Castelo Branco, análises laboratoriais, controle de qualidade e transporte de produto final na Covilhã, publicidade em Castelo Branco e Fundão.

as complementaridades territoriais das empresas



(11) Serviços de apoio à produção inquiridos: assistência jurídica; contabilidade e assistência fiscal; informática; estudos económicos e de mercado; marketing/publicidade; controle de qualidade; análises laboratoriais; manutenção e reparação de equipamentos; recrutamento de pessoal; formação profissional; transporte de matérias-primas; transporte do produto final; segurança; limpeza; fornecimento de refeições.

## Ideias Chave

- A entrada em serviço da "Auto-estrada da Beira Interior" modificará profundamente a actual «superfície de acessibilidade», criando novas condições de mobilidade espacial e integração logística;
- A localização dos nós de ligação é um elemento essencial para a determinação dos futuros níveis de acessibilidade da região, pois a acessibilidade proporcionada pela auto-estrada não é linear, mas sim «nodal»;
- A entrada em serviço da "Auto-estrada da Beira Interior" virá, sem dúvida, reforçar a polarização dos centros urbanos localizados ao longo do IP2.

Valorização Económica dos  
Grandes Eixos Viários em  
Zonas Interiores de Baixa  
Densidade

Ordenamento do

Ordenamento do

Ordenamento do

Ordenamento do

Ordenamento do

Ordenamento do



### 3. a auto-estrada da beira interior: uma nova acessibilidade

Em 1999, o Governo atribuiu ao consórcio SCUTVIAS – Auto-estradas da Beira Interior, S.A, a concessão da concepção, projecto, construção, financiamento, exploração e conservação de um conjunto de lanços de auto-estrada, integrados nos Itinerários Principais 2 (IP2) e 6 (IP6). Este projecto vai permitir, no final de 2003, que a ligação entre as cidades de Castelo Branco, Fundão, Covilhã e Guarda se realize por auto-estrada.

A Auto-estrada da Beira Interior apresenta um comprimento total de 175 Km, contudo, parte da infra-estrutura está implantada fora da área de competência da Comissão de Coordenação da Região Centro (CCRC). Esta situação implicou a necessidade de limitar a nossa análise aos troços que estivessem implantados na Região Centro, no sentido de garantir a operacionalização e concretização das propostas de valorização do eixo «auto-estrada». Assim, os lanços em análise, com a extensão total de 134 km, são parte integrante do IP2: Guarda-Teixoso (32 Kms); Teixoso-Alcaria (20 Kms); Alcaria-Soalheira (16 kms), Soalheira-Castelo Branco (20 Kms) e Castelo Branco-Gardete (46 Kms).

A completa entrada em funcionamento desta obra modificará profundamente a actual “superfície de acessibilidade”, criando novas condições de mobilidade espacial e de integração logística. Estes impactes proporcionados pela entrada em serviço da Auto-estrada da Beira Interior têm vindo a ser relevantemente afirmados, nomeadamente em relação ao papel que desempenhará no potenciar do eixo urbano Guarda-Covilhã-Fundão-Castelo Branco. “Pense-se no que pode ser uma noção de cidade “em mancha” que valorize o facto de, com o IP2 totalmente construído, a Guarda estar a vinte minutos da Covilhã, esta a cinco minutos do Fundão e este a vinte minutos de Castelo Branco. Para além

da pequena distância-tempo que separa cada um dos aglomerados mais afastados, é também relevante o facto de a uma pequena distância de cada um deles residir uma população que diariamente aí vem trabalhar, estudar, consultar o médico, servir-se do hospital ou dos serviços administrativos, fazer compras ou alugar vídeos” (REIS,1998) (12).

#### 3.1 a acessibilidade: uma noção estruturante

A noção de acessibilidade remete para o grau de facilidade ou dificuldade com que podemos atingir, chegar ou aproximar-nos de um lugar a partir de outro. A medida desse “grau de facilidade ou dificuldade” implica na sua determinação, a identificação das características associadas ao conceito que representa o fenómeno intimamente ligado às questões da distância.

Existe, assim, uma relação entre as distâncias e o esforço necessário para as percorrer, que decorre das características dessa “dimensão espacial de separação”.

Vencer essa separação espacial depende das características das vias, veículos e pessoas que necessitam de percorrer essa distância. Cada uma destas dimensões condiciona e limita a acessibilidade e, conseqüentemente, a mobilidade espacial. Temos, assim, vários tipos de acessibilidade e, necessariamente, diferentes níveis de conseqüências(13).

No caso em questão, devemos salientar que a futura auto-estrada ao permitir, pelas suas características, um aumento da velocidade, afectará positivamente a acessibilidade, pois haverá conseqüentemente uma diminuição dos tempos de viagem. Como estes são conseqüência da velocidade e esta, por sua vez, dependente da qualidade e quantidade das infra-estruturas, podemos afirmar que a melhoria da acessibilidade está intimamente

(12) REIS, José (1998) - Interior, Desenvolvimento e Território, in *Perspectivas de Desenvolvimento do Interior*, INCM - Debates - Presidência da República, pp. 77-86

(13) RODRIGUEZ, José F. (1999) - ‘O problema da acessibilidade nas áreas rurais: o caso da Beira Interior’, in CAVACO, C. (Coord.), *Desenvolvimento Rural. Desafio e Utopia*, pp.99-114



relacionada com a entrada em serviço da nova auto-estrada.

Todavia, como já o afirmámos, as infra-estruturas de transporte do tipo auto-estrada apresentam características específicas que deverão ser amplamente consideradas na avaliação da acessibilidade. A concentração e dispersão dos nós de ligação é um factor essencial nessa determinação, pois o grau de acessibilidade proporcionado pela futura auto-estrada não é linear, mas sim «nodal». De acordo com informações públicas da concessionária, a auto-estrada terá, entre Gardete e Pinhel, um total de 23 nós de ligação. Este elevado número de entradas/saídas constitui, sem dúvida, uma limitação à mobilidade, mas deve ser entendido como uma mais valia para a endogenização do processo de crescimento económico do território atravessado, pois permitirá diminuir as consequências negativas do «efeito túnel», através da valorização económica de um maior número de localidades.

A avaliação dos futuros nós de ligação e, naturalmente, das novas condições de acessibilidade, implicam a selecção de indicadores que permitam a comparação da situação actual com a situação futura.

### 3.2 as novas acessibilidades

As novas condições de acessibilidade proporcionadas pela entrada em serviço da auto-estrada foram analisadas numa dupla vertente: a acessibilidade de cada um dos nós de ligação da futura auto-estrada e a acessibilidade das sedes de concelho em relação às novas condições de circulação.

Para determinar a acessibilidade dos nós de ligação procedemos à modelação da rede

rodoviária, incluindo as alterações do PRN 2000, introduzindo as características, níveis de serviço e velocidades médias de todos os troços da rede fundamental e complementar. Para o cálculo das distâncias e velocidades considerámos, para além dos IP's e IC's que atravessam a Região, as estradas nacionais que permitissem a "...ligação entre a rede nacional fundamental e os centros urbanos de influência concelhia ou supra-concelhia, mas infradistrital..."(14); pelo seu papel supletivo em relação ao IP2, as Estradas Nacionais 18 e 102 e, como vias de ligação aos Centros Urbanos e aos IP's, as Estradas Nacionais 16, 221, 226, 232, 233, 239, 240, 324, 331, 332, 340, 345, 346, 353, 354. Representaram-se, também, as Estradas Municipais mais importantes, que permitem as ligações entre concelhos.

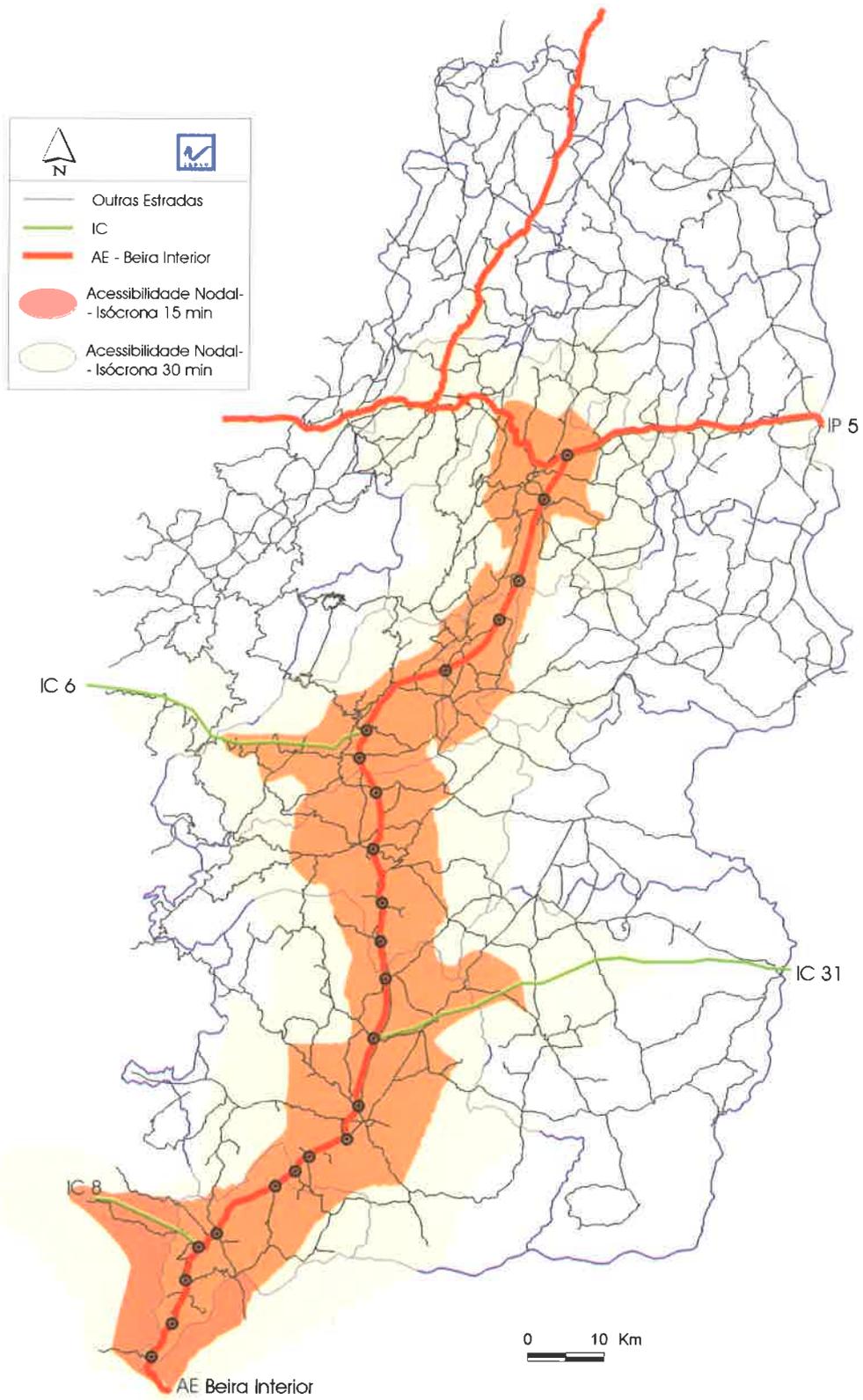
Com base no traçado digital da referida rede rodoviária e da nova auto-estrada (15), realizou-se a marcação dos nós existentes e previstos para a "Auto-estrada da Beira Interior", de acordo com a SCUTVIAS, e desenvolveu-se o cálculo das isócronas dos 15 e 30 minutos em relação a cada um dos nós de ligação, considerando os níveis de serviço teóricos definidos no Highway Capacity Manual e os valores de referência utilizados no PRN 1985 e 2000: para a auto-estrada um nível de serviço A(16), com uma velocidade média de 110Km/hora; para os IP's (vias rápidas) um nível de serviço B, com uma velocidade média de 90 Km/hora; para os IC's um nível C, com velocidade média de 80 Km/hora; para as Estradas Nacionais os níveis C/D, com velocidade média de 60 Km/hora e, por fim, 40 km/hora para as Estradas Municipais.

O resultado da simulação computacional permitiu a construção de 23 coroas de 15 e 30 minutos que, sobrepostas, apresentam uma configuração contínua, aproximando-se de uma representação linear, permitindo estimar os recursos (humanos e naturais) acessíveis aos viajantes da Auto-estrada da Beira Interior.

(14) Decreto-lei nº 380/85, DR 26/09/85(15)

(15) Disponibilizada pelo Instituto de Estradas de Portugal (IEP, Ex-JAE).

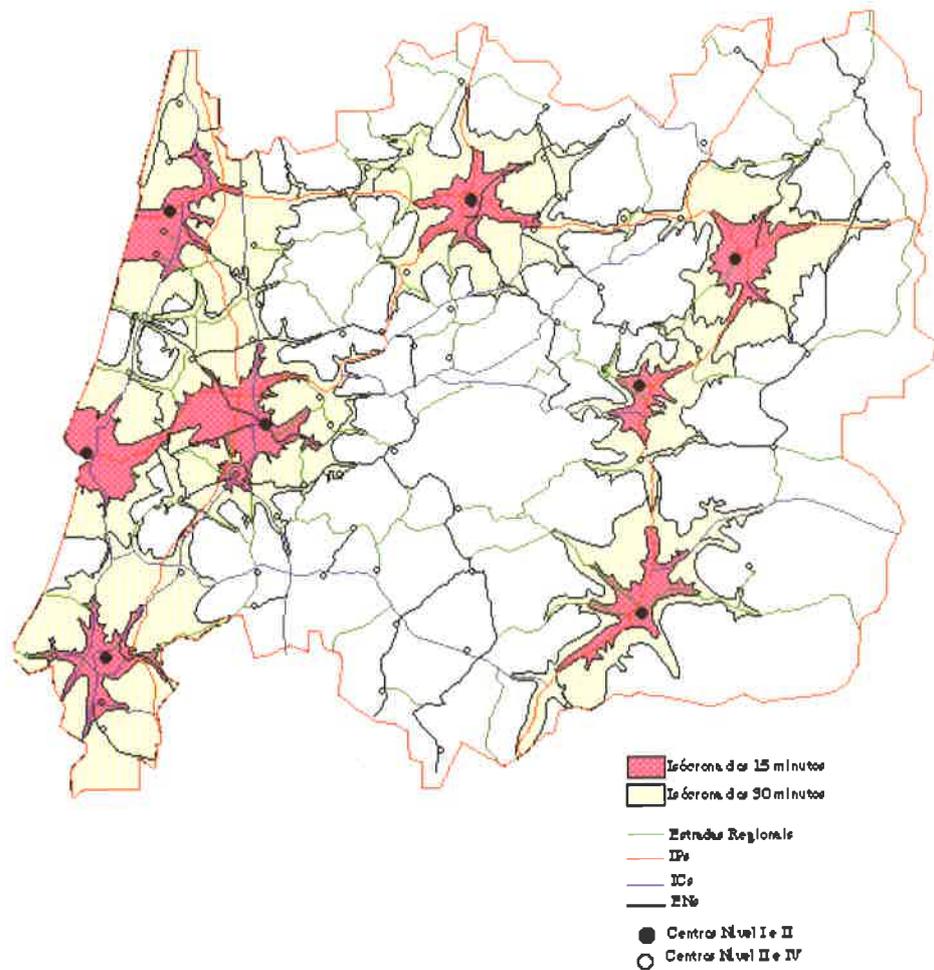
(16) Os níveis de serviço são 6, de A a F, representando "velocidades de circulação" progressivamente inferiores (FIGUEIRA, 29-30)



simulação experimental dos efeitos na acessibilidade nodal da auto-estrada da beira interior

Complementando a análise dos nós de ligação da futura auto-estrada, desenvolvemos uma análise das condições de acessibilidade dos centros urbanos que constituem o eixo urbano Guarda-Covilhã-Fundão-Castelo Branco. Como podemos observar no mapa de isócronas de 15 e 30 minutos para os centros urbanos da Região Centro, considerando a rede actual (17), a área acessível até aos 30 minutos de viagem corresponde a uma elevada polarização.

#### acessibilidades aos principais centros urbanos



A futura Auto-estrada da Beira Interior virá, sem dúvida, reforçar a polarização dos centros urbanos assinalados. Todavia, considerando as actuais condições de circulação na área em estudo e pela observação da representação cartográfica das curvas de iso-acessibilidade, podemos, ainda, apontar a baixa velocidade média de circulação como um evidente problema das acessibilidades da Beira Interior.

Onde  $d_{ij}$  é a distância quilométrica e  $t_{ij}$  é o tempo do percurso, por estrada e pelo caminho mais curto, entre o nó  $i$  e todos os outros nós. Este indicador permite obter, assim, informações sobre as condições reais de circulação de cada um dos nós em relação a todos os outros nós. Para determinar este índice calculamos o valor de  $V_i$  de acordo com a equação e multiplicamos por 60 para obter a velocidade horária.

A Velocidade de Circulação, isto é, a velocidade média da ligação entre o nó  $i$  e todos os outros nós da rede (MARCHAND, 1973 citado por DUPUY,1985:97) é independente da posição do nó na rede:

$$V_i = \frac{\sum_j d_{ij}}{\sum_j t_{ij}}$$

velocidade de circulação

s e d e s d e c o n c e l h o	V . C . ( K m / h )
Almeida	64,67
Belmonte	65,89
Castelo Branco	70,53
Celorico da Beira	68,82
Covilhã	65,61
Figª de C. Rodrigo	57,28
Fundão	68,38
Guarda	67,34
Idanha-a-Nova	61,29
Manteigas	56,74
Meda	68,75
Penamacor	56,46
Pinhel	58,15
Sabugal	56,61
Trancoso	67,75
V. V. de Rodão	70,97

Valorização Económica dos  
Grandes Eixos Viários em  
Zonas Interiores de Baixa  
Densidade  
  
Uma Estratégia de  
Ordenamento e de  
Desenvolvimento para  
Valorizar  
o 'Eixo Auto-Estrada' na  
Beira Interior





#### 4. cenários, potencialidades e recursos no contexto das novas acessibilidades

##### 4.1. beira interior: cenário tendencial e voluntarista

Com o presente capítulo procura-se verificar em que medida as grandes opções estratégicas previstas para o futuro próximo do país e da Região Centro, poderão condicionar uma estratégia de ordenamento e desenvolvimento da Beira Interior, através da valorização do “efeito auto-estrada”. No fundo, trata-se de observar o alinhamento dos objectivos estratégicos gerais, a vários níveis, com os objectivos estratégicos do presente estudo. Neste sentido, revela-se de todo o interesse levantar o conjunto de acções voluntaristas propostas nos planos e programas de ordenamento e desenvolvimento regional, de âmbito local, nacional e comunitário.

A análise desenvolve-se de acordo com uma perspectiva de focalização crescente das relações territoriais, através da leitura crítica de documentos comunitários, nacionais, regionais e locais:

- entre os documentos comunitários destacam-se os relatórios Europa 2000+, Esquema de Desenvolvimento do Espaço Comunitário (EDEC); Esquema de Desenvolvimento do Sudoeste Europeu (Quaternaire Development) e o INTERREG IIC.

- ao nível nacional e regional, o Plano Nacional de Desenvolvimento Económico e Social (PNDES, 2000-2006), o Plano de Desenvolvimento Regional (PDR, 2000-2006) e, por último, o Plano Operacional da Região Centro (2000-2006);

- ao nível local, os Planos Estratégicos das Cidades da Guarda e de Castelo Branco.

##### 4.1.1 perspectivas comunitárias

Os diversos documentos comunitários consultados permitem identificar a evolução tendencial do desenvolvimento da Região Centro. Alguns deles apontam apenas o conjunto de propostas voluntaristas previstas nos diversos domínios, enquanto outros, para além da referida componente, avançam com um levantamento da evolução tendencial do território.

###### Europa 2000+

O relatório Europa 2000+, publicado em 1994, aponta para um aumento das disparidades no Arco Atlântico, macroregião constituída pelas regiões da orla atlântica da União, na qual se integra a totalidade do território continental português.

O relatório, no âmbito da evolução tendencial, avança com um conjunto de análises comparativas entre o conjunto de regiões com importantes disparidades demográficas económicas. O enquadramento geral da Região Centro neste documento não nos permite uma visão mais pormenorizada da evolução tendencial; no entanto, é possível identificar algumas ideias comuns ao conjunto do Arco Atlântico.

A população continuará a diminuir, sobretudo, em certas regiões rurais do interior. Pelo contrário continuará a aumentar nas grandes cidades do litoral. A construção da rede transeuropeia de transporte irá reforçar um número limitado de corredores e de eixos privilegiados.

O voluntarismo de desenvolvimento das regiões terá como orientações estruturantes:

- reforçar os eixos de transporte terrestre;

- promover as cidades médias;
- valorizar os recursos internos; acções que, no presente caso, serão potenciadas com a construção do IP2/AE da Beira Interior.

## EDEC

O Esquema de Desenvolvimento do Espaço Comunitário constitui um documento transversal de orientação voluntarista para as políticas nacionais. Os objectivos do esquema desenvolvimento espacial e as opções políticas estão profundamente relacionados, destacando-se o "desenvolvimento de um sistema equilibrado e policêntrico e o reforço da parceria entre as áreas urbanas e rurais".

## Sudoeste Europeu - INTERREG

Os cenários tendenciais do Esquema de Desenvolvimento do Sudoeste Europeu (Quaternaire Development) apontam para um reforço da rede composta pelos centros urbanos da Guarda, Covilhã, Fundão e Castelo Branco. Esta situação deverá ser complementada com um conjunto de acções voluntaristas.

Considerando as prioridades de intervenção apontam-se como medidas prioritárias:

- dentro da lógica da proximidade - organização das redes de concertação e cooperação entre as cidades, com a integração progressiva dos territórios nos domínios dos transportes interurbanos, saneamento básico, tratamento dos resíduos sólidos, rede de equipamentos de saúde e educação, etc.;
- dentro da lógica da complementaridade - valorizar as diferenças e as complementaridades entre as cidades da rede, aproveitando a existência de recursos raros;

- dentro da lógica de afirmação regional - valorizar a identidade sócio-cultural da região ou regiões no sentido de uma afirmação e promoção para o exterior através do aproveitamento dos recursos, produtos, actividades, condições de natureza geográfica, etc.. A concertação entre as cidades pode estabelecer-se a partir da organização e promoção de produtos e recursos da região (promoção conjunta dos produtos de origem, de produtos turísticos, etc.).

O INTERREG IIC foi aplicado a diversos territórios com o objectivo de assegurar a harmonização das políticas sectoriais e uma aproximação global ao ordenamento do território. O programa transnacional do Sudoeste Europeu que engloba a Diagonal Continental (Região Centro, Castilla y León e Maciço Central) apresenta um quadro tendencial caracterizado por:

- regressão demográfica;
- debilidade das actividades económicas;
- baixos níveis de acessibilidade;
- afastamento dos grandes centros de decisão;
- rede urbana composta por pequenas e médias cidades.

No sentido de promover voluntaristicamente a evolução das regiões atravessadas por novas ou renovadas infra-estruturas de transporte, desenvolve-se uma parceria entre as três regiões que compõem a Diagonal Continental - Sudoeste Europeu, que procura valorizar as zonas de baixa densidade e interiores face à construção ou renovação de um grande eixo viário. É no contexto desta intervenção estratégica que se desenvolve o presente estudo.

#### 4.1. 2 perspectivas nacionais

A preparação do novo QCA levou o governo a desenvolver um conjunto de documentos que permitissem orientar as grandes linhas de intervenção pública para o período 2000-2006. Este período enquadra-se nas oportunidades de apoio previstas na Agenda 2000 da União Europeia.

#### Plano de Desenvolvimento Económico e Social (PNDES, 2000-2006)

No Plano Nacional de Desenvolvimento Económico e Social 2000-2006, assume-se claramente uma mudança no modelo de crescimento vigente até ao momento. Para o efeito valorizam-se 5 grandes objectivos, um dos quais assume relevância especial para o presente estudo: promoção do desenvolvimento sustentável das regiões, da qualidade de vida urbana e do desenvolvimento rural.

Este objectivo pretende assegurar uma dinâmica capaz de mobilizar e estimular as potencialidades regionais, tornando essas regiões mais competitivas. Contudo, o PNDES reforça claramente a ideia de que, tanto nas oportunidades como nos desafios de desenvolvimento, o país e as regiões que o compõem, devem assumir os princípios do desenvolvimento sustentável, dado que só assim se poderão contemplar todos os aspectos decisivos para a afirmação inequívoca de um território.

O mesmo documento identifica, para cada região, alguns pontos de articulação/ligação com a preconizada mudança de modelo de crescimento. Deste modo, para a região da Beira Interior sobressaem algumas ideias/conceitos especialmente relevantes:

- aproveitamento do potencial produtivo resultante de grandes investimentos públicos na região da Cova da Beira;
- promoção do turismo nomeadamente nas áreas de interior com maior potencial neste domínio (aldeias históricas e Serra da Estrela);
- ordenamento do espaço através da consolidação dos eixos urbanos territoriais, aproveitando as complementaridades de equipamentos e a interacção com os espaços envolventes que eles possibilitam.

No que ao sistema urbano diz respeito, o Plano indica como um dos principais desafios a dinamização dos centros urbanos espacialmente inseridos em zonas "de perda", sendo esta uma das derradeiras oportunidades das regiões mais desfavorecidas e carenciadas do nosso território se manterem economicamente activas, criando-se e/ou consolidando-se "eixos de cidades" de modo a retirar o melhor proveito das alterações da rede de transporte. Destaca-se, ainda, como desafio, o avanço de redes de concertação e de cooperação transfronteiriça, como uma importante condição para a emergência de complementaridades e sinergias decorrentes da melhoria das acessibilidades.

Uma vez que o espaço em estudo assume as características das regiões interiores, centremos a nossa atenção no papel que o Plano lhes concede. Assim, os principais desafios a que o Interior deverá ser capaz de dar resposta nos próximos anos, passam por:

- criar emprego e qualificação da mão-de-obra;
- desenvolver actividades apoiadas nas infra-estruturas e equipamentos, de modo a conseguir destacar os recursos dos territórios;

- alargar a dimensão e competitividade das suas principais cidades;
- promover e valorizar o espírito empresarial.

Face a tudo o que se disse anteriormente, o PNDES assume claramente que:

- as políticas a implementar na Beira Interior deverão ser de cariz territorial e pensadas, implementadas e coordenadas em bases territoriais muito específicas;
- as políticas de estruturação do território e de desenvolvimento regional deverão ser eminentemente selectivas e não de equidade. Cada região deverá valorizar aquilo que possui e que possa assumir uma dimensão mais alargada (regional ou mesmo nacional);
- cada vez mais, as políticas deverão centrar-se nos serviços, no conhecimento e na organização, em detrimento das infra-estruturas e equipamentos, prevalecendo a ideia de ordenamento e plurifuncionalidade;
- o principal elemento estratégico para um desenvolvimento sustentável deverá ser os próprios sistemas urbanos territoriais, cabendo aos mesmos, organizar a concentração e a promoção de economias de escala e aglomeração, bem como, a mobilização das áreas mais directamente influenciadas e dependentes das cidades.

Assim, o desenvolvimento da área em estudo passará invariavelmente pela capacidade de articular e coordenar algumas políticas globais:

1. promover a competitividade e qualidade do meio;
2. fixar a população nas áreas interiores;
3. aproveitar e valorizar o potencial endógeno;
4. promover o espírito empresarial apoiando e incentivando novos projectos;
5. promover a competitividade do tecido económico.

## Plano de Desenvolvimento Regional

O Plano de Desenvolvimento Regional (2000-2006)

Outro grande instrumento orientador das estratégias a seguir, no curto prazo, é o Plano de Desenvolvimento Regional (2000-2006). Segundo o mesmo, no que diz respeito ao ordenamento do território reveste-se de especial prioridade reforçar e consolidar "um sistema urbano equilibrado em termos nacionais, baseado na rede das cidades de média dimensão". Tal perspectiva assenta na constatação de que é nas cidades e nos seus sistemas urbanos que existe um potencial de iniciativa e de inovação, que poderá servir de travão à crescente desertificação humana do interior e, consequentemente, disseminar um conjunto de actividades empresariais pela totalidade do território nacional, de modo a conseguir promover um verdadeiro e eficaz desenvolvimento sustentável e duradouro.

Em função de um vasto leque de orientações estratégicas apresentadas, assumiram-se 4 grandes prioridades de acção que deverão ser sempre entendidas enquanto complementares uma das outras:

- elevar o nível de qualificação dos portugueses, promover o emprego e a coesão social;
- alterar o perfil produtivo em

direcção às actividades do futuro;

- afirmar a valia do território e da posição geoeconómica do país;
- promover o desenvolvimento sustentável das regiões e a coesão nacional.

O plano assume claramente a consolidação de uma nova base económica, baseada em determinadas orientações estratégicas:

- apoiar inequivocamente todo o dinamismo que, quer ao nível local quer regional, a sociedade civil tem vindo a assumir nos últimos tempos;
- distinguir claramente os instrumentos e as estratégias de intervenção pública (social e económica), diferenciando os territórios em função das suas potencialidades e principais características.

#### 4.1.3 perspectivas urbano-local os planos estratégicos

À escala local, destacam-se os Planos Estratégicos da Guarda e Castelo Branco, aprovados em 1995 e 1996, respectivamente, cuja concretização de objectivos, estratégias e acções está, em certa medida, dependente da melhoria de acessibilidade proporcionada pela conclusão do IP2.

O Plano Estratégico da Guarda preconiza como objectivo principal "Reforçar a posição da Guarda no sistema de cidades da Região Centro, promovendo a qualidade de vida, a solidariedade e a competitividade com base nos recursos próprios e nas vocações específicas". Para atingir este objectivo foram definidas quatro linhas estratégicas, sendo que duas destas poderão beneficiar amplamente com a conclusão do IP2: a modernização da

base económica da cidade e a aposta na Guarda como uma cidade sem fronteiras e sem barreiras. Ou seja, a conclusão do IP2 melhorará a acessibilidade regional, nacional e internacional, permitindo evidenciar a posição estratégica da Guarda em termos regionais e europeus.

De forma indirecta, a conclusão do IP2, contribuirá também para melhorar a qualidade de vida urbana e para o desenvolvimento das áreas da saúde, turismo e desporto, linhas de acção estratégicas a atingir na cidade da Guarda.

O objectivo geral da estratégia de desenvolvimento de Castelo Branco é conseguir uma cidade moderna e competitiva, pólo de articulação do Arco Urbano do Centro Interior. Para tal, considera-se necessário melhorar a acessibilidade viária regional, inter-urbana e transfronteiriça e reforçar as complementaridades com outros centros, quer do mesmo nível, quer de nível hierárquico superior, acções dependentes da construção do IP2.

A análise destes dois documentos reforça, assim, a importância da construção do IP2 para o processo de desenvolvimento urbano das cidades da Beira Interior contribuindo, ao mesmo tempo, para o desenvolvimento da Região.

#### 4.2 potencialidades e estrangulamentos

Tomando por base o quadro de forças, fraquezas, oportunidades e ameaças identificadas para o interior da Região Centro (BAPTISTA, 1999) e considerando o padrão actual de mobilidade de pessoas, mercadorias, aquisição de bens e serviços e o nível de infra-estruturas de transporte (rodoviárias e ferroviárias) retratada nos capítulos anteriores, é possível delinear uma estratégia de intervenção que procure responder aos

objectivos inicialmente propostos.

Assim, é possível identificar um conjunto de potencialidades e estrangulamentos directamente relacionados com a construção da auto-estrada, no sentido de prospectivar o seu contributo para a estruturação e consolidação do eixo urbano da Beira Interior e o processo de desenvolvimento regional.

A entrada em serviço da Auto-estrada da Beira

Interior deve ser encarada como uma oportunidade de desenvolvimento. A sua construção, manutenção e efeitos directos, indirectos e estruturantes, deverá incentivar os actores locais e regionais a aproveitar este novo recurso que, por sua vez, através da inovação e criatividade, poderá/deverá potenciar o aproveitamento e valorização de muitos outros, sejam eles humanos ou naturais.

#### diagnóstico prospectivo do interior

##### f o r ç a s

- Espaço e recursos naturais
- Cultura que valoriza o saber e o conhecimento
- Centros Urbanos estruturantes do território com posição estratégica nos grandes eixos de transporte nacionais e europeus
- Recursos nacionais estratégicos: água, floresta, espaços agrícolas
- Património histórico relevante
- Grandes empreendimentos hidro-agrícolas de iniciativa pública
- Paisagens naturais e culturais e outros factores favoráveis a actividades de turismo e lazer

##### f r a q u e z a s

- Insuficiente densidade: de população, centros urbanos, de relações e de actores
- Envelhecimento da população, declínio demográfico
- Bacias de emprego reduzidas e mão-de-obra pouco qualificada
- Insuficiência do mercado local para viabilização das produções locais
- Sectores tradicionais com dificuldades de reestruturação e modernização
- Deficientes acessibilidades intra-regionais
- Acessibilidades nacionais e internacionais ainda limitadas
- Fraca solidariedade territorial, com pulverização das actuações

##### o p o r t u n i d a d e s

- Processo de reorganização dos actores regionais à volta das agências de desenvolvimento regional
- Estruturação dos sistemas urbanos territoriais, fomentadores de escala e de economias de aglomeração
- Novas centralidades favorecendo a organização de economias à volta dos transportes e da logística e o reforço da posição estratégica para localização de actividades
- Qualificação da mão-de-obra pela acção das estruturas do ensino superior
- Cooperação inter-urbana para desenvolvimento de novos serviços e equipamentos
- Acréscimo da procura para os recursos do território associado ao aumento da mobilidade
- Exploração do grande mercado da parte ocidental da Península Ibérica
- Novos serviços/actividades em meio rural baseados nas novas tecnologias de informação

##### a m e a ç a s

- Declínio demográfico, aceleração do despovoamento
- Abaixamento da qualidade dos serviços às populações isoladas
- Incapacidade de proteger os recursos naturais, designadamente a água e a floresta
- Depredação dos recursos humanos fundamentando a competitividade em mão-de-obra não qualificada
- "Efeito túnel" das grandes vias de transporte
- Incapacidade de concertação estratégica regional e pulverização das intervenções, inviabilizando complementaridades e efeito de escala
- Atrasos na execução de infra-estruturas de transporte
- Redução das transferências públicas e privadas para o interior

prognóstico e estrangulamentos num cenário de construção da auto-estrada da beira interior

domínio	potencialidades	estrangulamentos
Acessibilidades	<p>Construção da Auto-estrada da Beira Interior (com 23 nós)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· Aumento da acessibilidade ao longo do eixo urbano</li> <li>· Melhoria das condições de circulação na via</li> <li>· Aumento da segurança</li> <li>· SCUT sem custos</li> <li>· Reduzido efeito "túnel"</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· Elevado número de nós condicionam a velocidade média de circulação</li> <li>· Deficientes acessibilidades intra-regionais</li> <li>· Atraso na construção dos itinerários do PRN 2000</li> </ul>
	<p>Modernização da Linha de Caminho-de-Ferro</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· Tardia modernização da linha e das condições de circulação como factor de bloqueio ao desenvolvimento dos transportes ferroviários de mercadorias a nível regional e suburbano de passageiros</li> </ul>
Densidade	<p>Demográfico</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· Concentração da população ao longo do eixo urbano</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· Despovoamento e envelhecimento populacional dos restantes lugares, o que proporciona um acentuar do "efeito túnel"</li> </ul>
Uma Estratégia de Ordenamento e de Desenvolvimento para Valorizar o "Efeito Auto-Estrada" na Beira Interior	<p>Demográfico</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· Aumento da mobilidade inter-concelhia, nomeadamente entre concelhos do eixo urbano</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· Mobilidade dependente do automóvel, face à falta de serviços de transporte público</li> </ul>
	<p>Económico-Social</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· Concentração de emprego e actividades ao longo do eixo urbano</li> <li>· Sedes de concelho rurais também como centros de emprego</li> <li>· Concentração de Serviços e equipamentos de nível superior no eixo urbano</li> <li>· Complementaridade na utilização de serviços de apoio à produção</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· Desertificação económica e a falta de equipamentos e serviços sociais pode proporcionar um acentuar do "efeito túnel"</li> </ul>
	<p>Ambiental, natural e patrimonial</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· Valorização económica dos recursos naturais, patrimoniais e paisagísticos</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· Reduzida integração e consolidação entre os actores locais e regionais.</li> </ul>

4.3. os recursos

Para além dos recursos e potencialidades identificadas na caracterização do território considerou-se fundamental o levantamento dos recursos naturais, patrimoniais, culturais e paisagísticos com vista á sua valorização económica. Para tal, recorreu-se à base de dados do Inventário de Recursos Turísticos tendo-se

procedido ao levantamento dos seguintes recursos:

- ambiente e paisagens: reservas/parques naturais, rios e praias fluviais;
- património construído: aldeias históricas e preservadas, castelos;
- postos de turismo;

- termas;
- barragens com possível utilização turística;
- equipamentos e serviços de animação;
- piscinas e espelhos de água;
- outros equipamentos desportivos;
- centros equestres/hípicos;
- zonas de caça turística.

Consideramos ainda relevante o levantamento das potencialidades ao nível da produção de artesanato, da gastronomia e eventos regulares de importância regional ou nacional. Estes três aspectos deverão, necessariamente, fazer parte da estratégia de valorização económica dos recursos naturais e culturais da região.

4

Valorização Económica dos  
Grandes Eixos Viários em  
Zonas Interiores de Baixa  
Densidade

Uma Estratégia de  
Ordenamento e de  
Desenvolvimento para  
Valorizar  
o "Efeito Auto-Estrada" na  
Beira Interior

## 5. a valorização do "efeito auto-estrada": estratégia e domínios de intervenção

### 5.1. linhas orientadoras das acções de valorização

Considerando o quadro de potencialidades e recursos da região que deverão ser alvo da presente estratégia de valorização, no contexto dos futuros níveis de acessibilidade, procedeu-se à sistematização das estratégias e domínios de intervenção:

As linhas orientadoras da intervenção no domínio das acessibilidades deverão ser as seguintes:

#### A.1) Valorizar o transporte ferroviário:

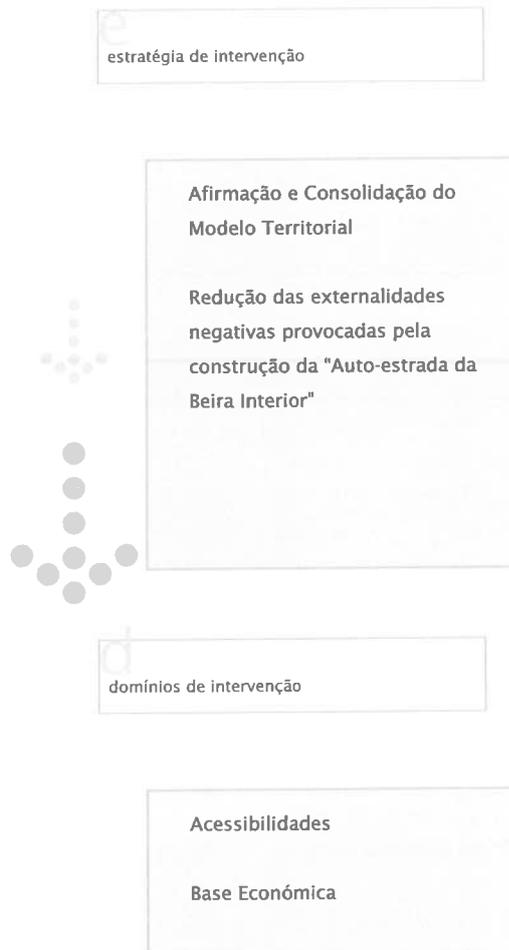
- como transporte de mercadorias;
- como transporte interurbano – contribuindo para reforçar a interdependência das bacias de emprego e a estruturação do eixo urbano;

#### A.2) Articulação intermodal entre as duas redes no sentido de:

- diminuir os custos de transporte;
- potenciar a mobilidade de pessoas e mercadorias;

#### A.3) Promoção das acessibilidades transversais, com vista a contrariar o "efeito túnel" e a potenciar a integração dos territórios envolventes;

#### A.4) Melhoria da rede capilar de estradas que, para além de promover a inserção dos territórios envolventes, promova a fixação de população no território.



Para cada um dos domínios de intervenção, isto é, das acessibilidades e da base económica, definiu-se um conjunto de linhas orientadoras.

## estratégia de intervenção no domínio das acessibilidades

acessibilidades	objectivos	
	estruturação do eixo urbano	promoção de coesão territorial
<ul style="list-style-type: none"> <li>Valorização do Transporte Ferroviário:                             <ul style="list-style-type: none"> <li>como transporte de mercadorias de âmbito nacional e internacional;</li> <li>como transporte interurbano, contribuindo para a consolidação do eixo urbano e a coalescência das bacias de emprego</li> </ul> </li> </ul>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>Articulação intermodal entre as duas redes no sentido de:                             <ul style="list-style-type: none"> <li>diminuir os custos de transporte;</li> <li>potenciar a mobilidade de pessoas e mercadorias</li> </ul> </li> </ul>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>Promoção das acessibilidades transversais com vista a contrariar o "efeito túnel" e a potenciar a integração dos territórios</li> </ul>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>Melhoria da rede capilar de estradas que, para além de promover a inserção dos territórios envolventes, promova a fixação de população no território.</li> </ul>		

No domínio da base económica, as acções deverão concentrar-se nos seguintes eixos de intervenção:

- promoção e integração do sistema produtivo regional através do aumento da complementaridade territorial das funções económicas e sociais de âmbito público e privado;
- promoção da equidade no acesso aos serviços e equipamentos

sociais, nomeadamente os educativos e de saúde;

- valorização dos recursos locais (naturais, patrimoniais e paisagísticos) no sentido de:
  - um aproveitamento de novas oportunidades de negócio;
  - da sustentabilidade dos territórios urbanos e rurais.

5  
Valorização Económica dos  
Grandes Eixos Viários em  
Zonas Interiores de Baixa  
Densidade

Uma Estratégia de  
Ordenamento e do  
Desenvolvimento para  
Valença  
o "Eixo Auto-Estrada" na  
Zona Interior

estratégia de intervenção no domínio das acessibilidades



5  
 Valorização Económica dos  
 Grandes Eixos Viários em  
 Zonas Interiores de Baixa  
 Densidade  
 Uma Estratégia de  
 Ordenamento e de  
 Desenvolvimento para  
 Valorizar  
 o Efeito Auto-Estrada na  
 Beira Interior

5.2. acções de valorização

De acordo com as linhas de orientação assinaladas, procedemos ao levantamento de iniciativas concordantes com os objectivos previamente definidos. O conjunto das acções avançadas toma como referência acções consideradas como «boas práticas» no contexto

de iniciativas de valorização semelhantes desenvolvidas no Maciço Central, em França, contextualmente adaptadas à realidade da Beira Interior.

## 5.2. 1 domínio das acessibilidades

Para cada uma das linhas orientadoras apresentadas no domínio das acessibilidades, salientam-se possíveis iniciativas:

- construção e conclusão de vias:

- urgência na conclusão do IC8 e na construção do IC31;

- urgência na construção/conclusão do IC6;

- articulação entre o IP2 e o IC6 na zona da Covilhã;

(estes investimentos assumem-se como prioritários, pois permitirão o «alastramento» dos efeitos positivos do eixo viário aos territórios envolventes e uma maior integração transfronteiriça);

- necessidade de uma ação permanente de manutenção das estradas nacionais e regionais e apoio financeiro às autarquias para a realização de obras de beneficiação e rectificação do traçado nas estradas municipais;

- modernização da via ferroviária e entrada em serviço de novos comboios, diversificados nos horários e na população-alvo, tarefa prioritária que deve assentar na:

- renovação da linha entre a Covilhã e a Guarda, através do reforço das pontes e substituição de carris;

- implementação de um serviço de «baixo tráfego» de passageiros entre Castelo Branco-Covilhã e Covilhã-Guarda para responder à procura dos fluxos inter-urbanos;

- implementação de serviços

complementares de apoio ao transporte de estudantes do ensino politécnico e universitário;

- modernização global da linha para a realização de um serviço de transporte de mercadorias moderno e integrador, permitindo aproveitar as plataformas logísticas que se deverão desenvolver nas cidades mais importantes do eixo.

## 5.2. 1 domínio da base económica

No domínio da base económica, para cada uma das linhas orientadoras apontam-se as seguintes iniciativas:

- promoção e integração do sistema produtivo regional através do aumento da complementaridade territorial das funções económicas e sociais de âmbito público e privado:

- valorização de estratégias que reforcem o eixo urbano definido pelas quatro cidades da Guarda, Covilhã, Fundão e Castelo Branco;

- complementaridade territorial ao longo do eixo urbano no que diz respeito às infra-estruturas e equipamentos sociais;

- apoio às estratégias empresariais no domínio privado que contribuam para a valorização das complementaridades territoriais e, deste modo, para a consolidação do eixo urbano da Beira Interior.

- promoção da equidade no acesso aos serviços e equipamentos sociais, nomeadamente educativos e de saúde:

- valorização das sedes de concelho como pólos de saúde e educação;
- articulação com a rede capilar de estradas;
- articulação com as estratégias municipais no fornecimento de serviços (ex: aproveitamento das tecnologias de informação para o desenvolvimento de iniciativas que melhorem a oferta de serviços às áreas mais marginais da região);
- valorização dos recursos locais (naturais, patrimoniais e paisagísticos) através de:
  - iniciativas que permitam a valorização económica da região (acções no domínio turístico e comercial);
  - iniciativas que apontem para a sustentabilidade dos território urbanos e rurais, nomeadamente, a recuperação das áreas urbanas desqualificadas, a inserção de áreas rurais marginalizadas e a valorização e preservação de património natural, cultural, histórico e paisagístico.
- **perfil da procura** – levantamento dos motivos de viagem a partir dos quais se identificaram diferentes níveis de disponibilidade, tempo de viagem e de estada, permitindo classificar os possíveis utilizadores da auto-estrada. Incluem desde o utilizador que se desloca por motivo de trabalho e cujas paragens serão, previsivelmente, de curta duração, até ao utente que se desloca com fins turísticos e que apresenta outra disponibilidade para usufruir das condições oferecidas, contribuindo assim, de forma contrastada, para a valorização económica dos recursos locais;
- **distância-tempo ao recurso** - os futuros utentes da Auto-estrada da Beira Interior apresentam potencialmente diferentes perfis de utilização dos recursos, consoante a distância-tempo (menos de 15 minutos, entre 15 e 30 minutos e mais de 30 minutos) em relação aos nós da auto-estrada;
- tipo de recursos: naturais, culturais, patrimoniais e paisagísticos.

### 5.3. a valorização dos recursos locais: uma componente estratégica do ordenamento e desenvolvimento da beira interior

Considerando os eixos de intervenção estratégica, definiu-se um conjunto de práticas/acções que permitirão o aproveitamento das oportunidades oferecidas pela construção, exploração e manutenção da infra-estrutura. No sentido da sua concretização procedeu-se, para além da identificação dos recursos a potenciar e à identificação dos perfis da procura e das áreas de intervenção, de acordo com um conjunto de critérios que a seguir se explicitam:

O levantamento do perfil da procura, isto é, as características dos actuais e potenciais utilizadores da Auto-Estrada da Beira Interior, apresenta-se, em consonância com a estratégia apresentada, como um passo prévio para a correcta delimitação dos recursos a potenciar, pois a existência de boas condições de acessibilidade não garante, *per si*, a existência de “clientes” em número suficiente para viabilizar os investimentos realizados.

O processo de identificação dos diferentes tipos de utentes teve como suporte a análise da composição do tráfego médio actual e previsto (SCUTVIAS/CISED) e as tipologias

internacionalmente desenvolvidas. Considerando o motivo, tempo disponível e áreas de intervenção possivelmente visitadas, construiu-se o seguinte esquema, que permite visualizar, pelo entrecruzar de variáveis, o perfil da procura:

**perfil da procura**

áreas de intervenção	trabalho	negócios/reuniões	fim-de-semana	short-break	férias
Outros Locais				X	X
Aldeias ou Vilas próximas da A.E.			X	X	X
Projectos singulares na envolvente dos Nós da A.E.		X	X	X	X
Nós da A.E.	X	X	X	X	X
Estações de Serviço da A.E.	X	X	X	X	X

motivo da viagem

Da sua leitura, constata-se que os diversos utentes da futura auto-estrada apresentam uma forte disparidade na disponibilidade ou "orçamento" temporal, reflectindo os motivos que originaram as viagens, condicionando a procura das diferentes áreas de intervenção incluídas nas acções de valorização.

O tempo disponível para cada um dos utilizadores e a distância-tempo em relação à auto-estrada, permitiu identificar/classificar as tipologias das áreas de intervenção que serão alvo da presente estratégia de ordenamento e desenvolvimento económico:

**perfil das áreas de intervenção**

tempo disponível	estação de serviço	nó da auto-estrada	projectos singulares na envolvente dos nós	aldeias ou vilas próximas da auto-estrada	outros locais
					X
				X	X
			X	X	X
	X	X	X	X	X
X	X	X	X	X	X

áreas de intervenção

distância tempo em relação à auto-estrada

5  
Valorização Económica dos  
Grandes Eixos Viários em  
Zonas Interiores de Baixa  
Densidade

Uma Estratégia de  
Ordenamento e de  
Desenvolvimento para  
Valorizar  
o "Efeito Auto-Estrada" na  
Beira Interior

i n t e r r e g i l i c

Assim, identificaram-se como possíveis áreas de intervenção:

- as estações de serviço e os nós de ligação da auto-estrada, áreas localizadas no eixo viário e que servem uma procura que apresenta um «orçamento-tempo» reduzido (abastecimento de combustível, alimentação e aquisição de produtos locais, incluindo alimentos e artesanato);
- os projectos singulares, na envolvente dos nós de ligação, que poderão corresponder a pontos de paragem onde o utilizador possa permanecer e usufruir de iniciativas ou equipamentos de diversão, entretenimento ou descanso;
- as aldeias ou vilas próximas da auto-estrada, localidades que pelas suas condições se constituam em locais de paragem «obrigatória», atractivos para os utentes que possam disponibilizar de um certo tempo de permanência (estada superior a um dia);
- outras localidades situadas a uma distância-tempo ainda superior, onde os utilizadores têm disponibilidade para realizar visitas, percursos, estadas, etc., com uma duração superior a um dia.

Definido o perfil da procura, a partir da distância-tempo em relação ao nó da auto-estrada, procurou-se identificar o tipo de recursos disponíveis para cada um dos potenciais utilizadores. Assim, consideraram-se três níveis de distância-tempo, delimitados pelas isócronas dos 15 e dos 30 minutos, respectivamente, em relação a cada um dos nós da auto-estrada: nível 1, menos de 15 minutos; nível 2, entre 15 e 30 minutos; nível 3, mais de 30 minutos. Assim, para uma

distância-tempo:

- inferior a 15 minutos, pressupõe-se que a paragem-tipo a efectuar pelo utilizador durará até 60 minutos (15 minutos de ida, 15 minutos no regresso e o restante tempo para a concretização do motivo da paragem);
- entre 15 e 30 minutos, considera-se como paragem típica a que durará na ordem das duas horas (15/30 minutos na ida, 15/30 minutos no regresso e o restante tempo para a concretização do motivo da paragem);
- superior a 30 minutos, consideram-se paragens com duração superior a duas horas, o que implicará outro tipo de disponibilidade por parte do utente da auto-estrada.

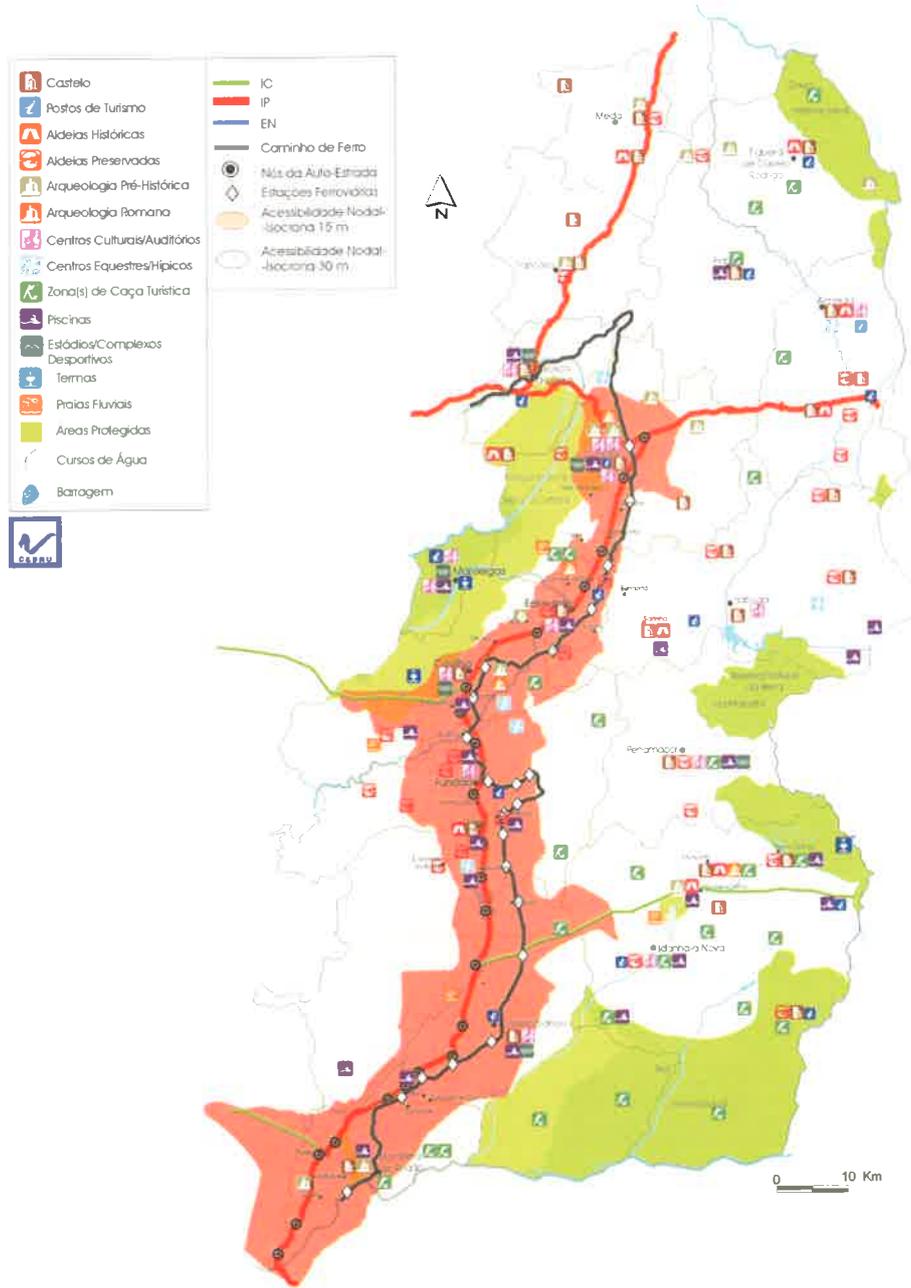
Neste contexto, os recursos a potenciar e as acções a desenvolver (conforme se pode verificar pelas seguintes figuras) terão necessariamente diferentes características consoante o tempo que os utilizadores disponibilizarem na região. De uma maneira geral, podemos pensar em dois tipos de paragens:

- com duração inferior a duas horas, paragens que privilegiam as localidades mais próximas dos nós da auto-estrada;
- com duração superior a duas horas, extensíveis a estadas de um, dois ou mais dias, que permitirão a promoção dos territórios envolventes à auto-estrada, muitos deles de cariz rural e cuja inserção e valorização territorial é prioritária.



Valorização Económica dos  
Grandes Eixos Viários em  
Zonas Interiores de Baixa  
Densidade

- Mapa de Localização
- Mapa de Caracterização



recursos naturais, patrimoniais e paisagísticos na área de influência directa (15m. e 30 m.) dos nós previstos na auto-estrada da beira



## 6. programa "portas da beira interior": acções de valorização dos recursos locais

A concretização da visão estratégica e o aproveitamento global das potencialidades e dos recursos naturais, paisagísticos, patrimoniais e culturais, entre outros, deverá realizar-se através de um conjunto diversificado de acções integradas num programa denominado "Portas da Beira Interior".

### 6.1. o programa "portas da beira interior": a operacionalização de uma estratégia de intervenção

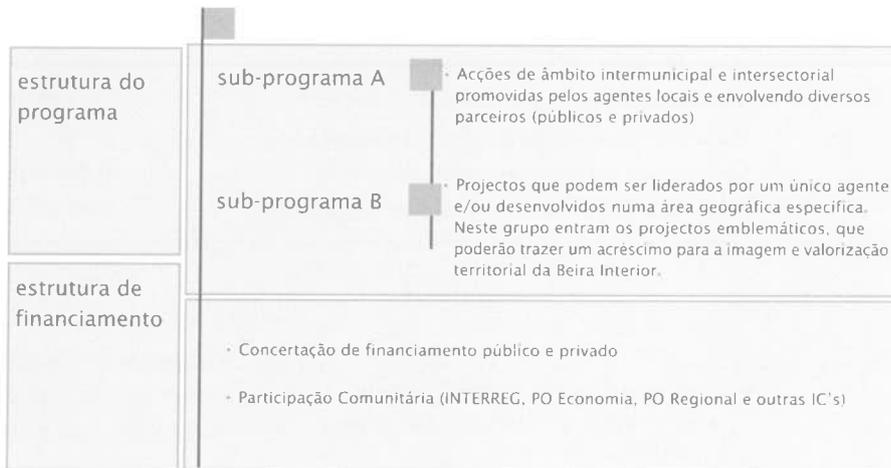
Com o objectivo de operacionalizar a estratégia de intervenção, consideramos que as acções a desenvolver deverão ser coerentemente integradas num programa onde se definam as suas características, âmbito e formas de parceria (pública e privada). O programa que aqui se propõe, com o título de "Portas da Beira Interior" deverá ser estruturado em dois sub-programas distintos, mas complementares:

- no **sub-programa A** deverão ser incluídas as acções de âmbito intermunicipal (o que garante a aprovação de projectos de âmbito territorial mais alargado) e intersectorial (relação entre a venda de artesanato, a promoção da gastronomia na restauração local, a hotelaria ou o desenvolvimento de iniciativas culturais), nomeadamente as que são apresentadas na alínea 6.2, destacando-se o papel dos agentes locais na concretização de projectos que envolvam vários parceiros (públicos e privados);

- no **sub-programa B** deverão incluir-se todas as acções que possam ser classificadas através da designação de "candidaturas singulares" que, tal como o nome indica, constituem projectos que poderão ser liderados por um agente e estar afectos a uma área geográfica específica, mas que terão necessariamente de ter impacto ao nível regional. Neste grupo, entram projectos emblemáticos que se constituam como pólos de atractividade e de valorização territorial da Beira Interior.

A estrutura de financiamento do Programa deverá ter por base a concertação de financiamentos públicos e privados. Naturalmente que uma forma de reforçar a capacidade empreendedora das entidades públicas e privadas será o recurso aos vários instrumentos de financiamento comunitário, acessíveis através dos programas operacionais sectoriais e regionais, bem como outros instrumentos comunitários, de que se salientam o LEADER e o INTERREG.

programa de acções de carácter intermunicipal+privados



6

Valorização Económica dos  
Grandes Eixos Viários em  
Zonas Interiores de Baixa  
Densidade

Uma Estratégia de  
Ordenamento e de  
Desenvolvimento para  
Valorizar  
o "Efeito Auto-Estrada" na  
Beira Interior

 Programa *Portas da Beira Interior*



Valorização Económica dos  
Grandes Eixos Viários em  
Zonas Interiores de Baixa  
Densidade.

Desenvolvimento Regional  
e Territorial  
Desenvolvimento Económico  
Sustentável  
Valorização dos Recursos  
Naturais



## 6.2. uma tipologia de acções

Tendo como ponto de partida as características do eixo viário, o conjunto dos recursos locais e os diferentes perfis de utilizadores, pode-se apresentar uma tipologia de acções a desenvolver e que se enquadram no Programa “Portas da Beira Interior”.

desenvolvimento local) e regionais (associações económicas, associações de turismo, associações de desenvolvimento regional, ...);

- espaços de informação com atendimento personalizado, associados à abertura de quiosques onde é facultada informação sobre a região.

Estes postos providenciarão vários serviços tais como: informação e publicidade aos produtos, actividades e eventos locais e regionais; possibilidade de efectuar reservas nas unidades hoteleiras da região; possibilidade de recrutar guias para acompanhamento nos percursos turísticos previstos, entre outras actividades e serviços. O desenvolvimento destes serviços deverão ser concessionados a uma empresa de capitais públicos ou mistos.

### 6.2.1 acções de formação e divulgação

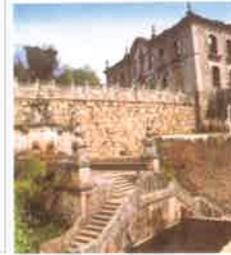
Estas acções incluem:

- a instalação de placards com informação sobre distâncias a percorrer e a identificação das localidades e dos recursos nelas existentes. Para além disso, os placards poderão incluir publicidade aos produtos, actividades e eventos locais e regionais. Esta acção colide com o carácter “reducionista” do despacho Normativo 670/94 sobre a Sinalização Turística Rodoviária do IEP (Instituto de Estradas de Portugal), devendo ser encetadas diligências para a sua alteração;
- a abertura de postos de informação nas áreas de serviço, que podem ser de três tipos:
  - informação e publicidade aos produtos, actividades e eventos locais e regionais sob a forma de folhetos, cuja forma possível de apresentação é a ficha-tipo que se apresenta;
  - quiosques virtuais, instalados junto das Estações de Serviço, com ligação interactiva à informação existente em CD-ROM e/ou ligações a Sites de entidades locais (municípios, associações de



Pontos de Interesse

Aldeia a Valorizar



Valorização Económica dos  
Grandes Eixos Viários em  
Zonas Interiores de Baixa  
Densidade

**Recursos**

**Arqueologia**

- Espólio Romano (Estrada Romana)

**Igrejas/Conventos/Capelas/Santuários**

- Capela do Leão, ou de Santa Catarina
- Capela do Espírito Santo
- Capela e Fonte do Leão
- Igreja Matriz

**Palácios/Solares/Palacetes/Casas Senhorais**

- Casa da Câmara
- Casa da Comenda
- Casa da Senhora do Rosário
- Palácio do Picadeiro

**Fontanários/Pelourinhos/Cruzeiros/Fontes/Cafariz**

- Pelourinho de Alpedrinha
- Cafariz Real ou de D. João V
- Fonte da Fame

**Gastronomia**

- Perdiz de Escabeche
- Pastéis Doces com Carne

**Vinhos/Adegas**

- Vinhos Regionais

**Festividades Religiosas e Populares**

- Festa do Anjo da Guarda

**Serras e Cursos de Água**

- Ribeira da Moeira

**Equipamentos e Serviços Complementares**

**Centros Equestres/Hípicos**

- Não existem registos

**Praças de Touros**

- Não existem registos

**Zonas de caça Turística**

- Não existem registos

**Equipamentos e Serviços Turísticos**

**Alojamento**

- Estalagem São Jorge
- Casa do Barreiro (TER)
- Casa da Comenda (TER)

**Informações Úteis**

Estação/Posto Correios	2
Posto Telefone Público	1
Posto Policial	1
Serviço Multibanco	1
Reparação Automóveis Ligeiros	1

### 6.2. 2 áreas de serviço: centros de animação cultural

Nas áreas de serviço deverá desenvolver-se um conjunto alargado de iniciativas que permita a interacção da população móvel da auto-estrada com as populações e territórios que vão atravessando. As iniciativas poderão incluir:

- construção de centros polivalentes de âmbito cultural em áreas contíguas às estações de serviços, com passagem pedonal e/ou rodoviária (nas situações em que for possível). Esta medida implicará uma alteração no contrato de concessão da SCUTVIAS, permitindo, após aprovação, abrir mais uma «porta» de interacção com o território envolvente e dinamizar o aparecimento de áreas «complementares ou de interacção»;
- construção de parques de estacionamento nas áreas de serviço com capacidade superior ao standard ou nas denominadas «áreas complementares ou de interacção».

As áreas de serviço poderão servir, também, de pontos de início e fim dos percursos turísticos que deverão, se possível, utilizar o transporte colectivo de passageiros.

### 6.2. 3 percursos turísticos

A definição dos referidos percursos dependerá de uma acção concertada entre as diversas entidades públicas e privadas, que apresentarão sugestões de percursos turísticos acompanhados de informação sugestiva para a auto-descoberta da região ou para o acompanhamento de visitas guiadas com início e fim nas estações de serviço. Assim, deverão ser elaborados roteiros, guiões pedagógicos para os diversos percursos e mapas orientadores.

### 6.2. 4 aldeias/vilas de paragem (village étape)

Corresponderão ao conjunto de aldeias ou vilas às quais, após candidatura, será concessionado o estatuto de “centro turístico”, que deverá obrigatoriamente incluir um conjunto de equipamentos e serviços nas áreas da hotelaria e restauração de qualidade superior. Para além disto, os referidos centros deverão ainda possuir um conjunto de características patrimoniais e paisagísticas de relevo que possam constituir-se em vectores de atracção. O conjunto dessas condições deverão ser definidas no caderno de encargos que acompanhará o processo de candidatura.

Nestes processos, os municípios constituem-se como parceiros fundamentais, podendo concorrer a vários tipos de financiamento. Considera-se, igualmente, que deverá existir uma estreita ligação com os serviços de informação e divulgação turística (Acção 1), o que implicará os necessários processos de concertação entre todas as entidades interessadas.

Aqui, poderão ter lugar diferentes projectos, tais como:

- aproveitamento de vilas com um credenciado património histórico-cultural, constituindo a oportunidade para a criação de uma imagem de marca regional (casos de Belmonte, Alpedrinha, Castelo Novo, por exemplo, o que pressupõe uma articulação com os circuitos e programas das “aldeias históricas”, entre outros;
- recuperação e reabilitação de património em áreas onde é prioritário inverter os processos de degradação e abandono (caso da Lardosa, com a apresentação de um projecto de recuperação de habitações da área central e, ao mesmo tempo, valorizar o património existente);
- aproveitamento de novos recursos (caso de Vila Velha de Ródão com a possível criação de um Posto de Observação de Aves, que permitirá o aproveitamento da EN18 em articulação com o IP2 ou do Museu Vivo do Têxtil a criar em Cebolais de Cima ou no Retaxo).

6

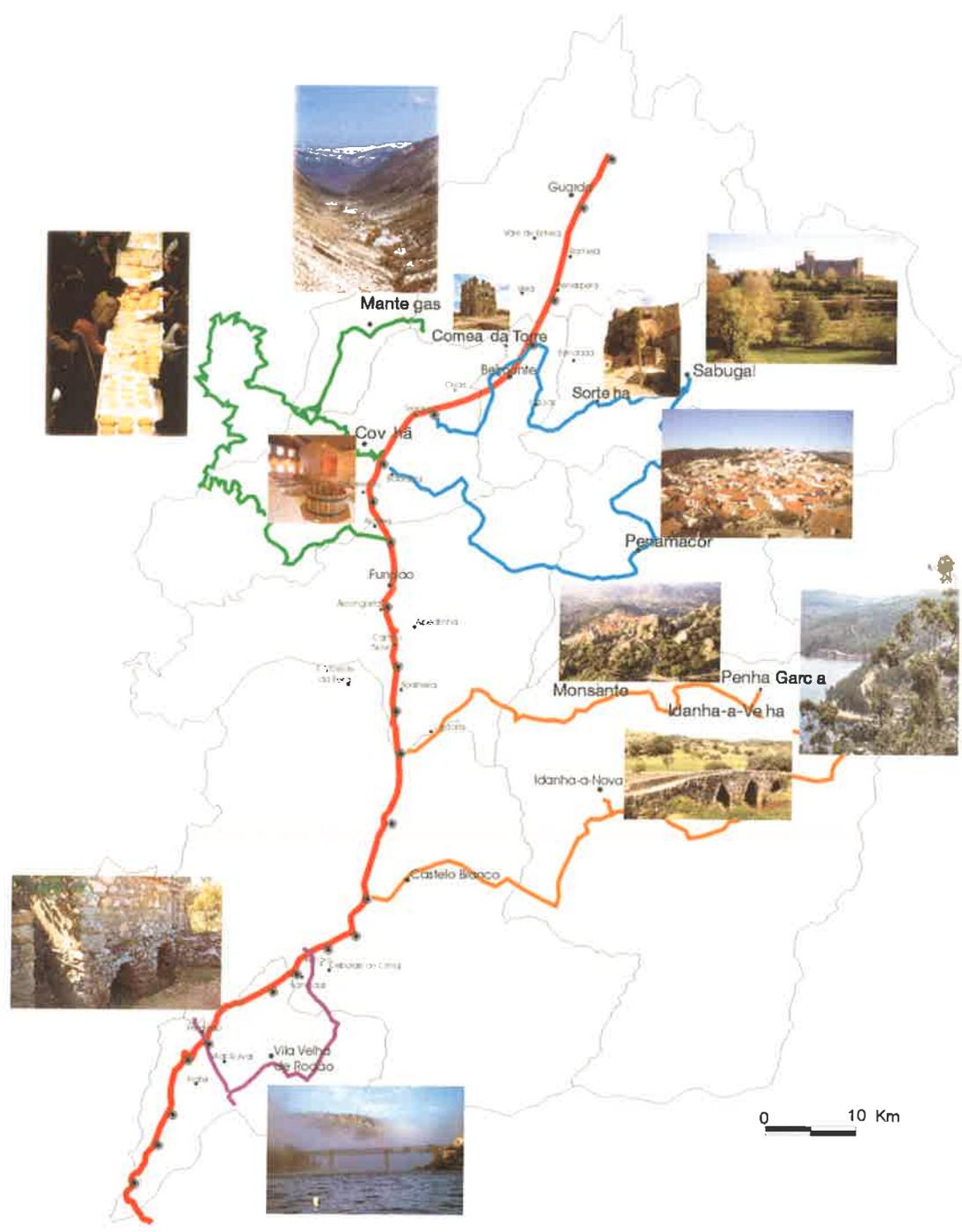
Valorização Económica dos  
Grandes Eixos Viários em  
Zonas Interiores de Baixa  
Densidade

Uma Estratégia de  
Ordenamento e de  
Desenvolvimento para  
Valorizar  
o Efeito Auto-Estrada na  
Beira Interior

i n t e r r e g i l l c

Valorização Económica dos  
Grandes Eixos Viários em  
Zonas Interiores de Baixa  
Densidade

Uma Estratégia de  
Ordenamento do  
Desenvolvimento para  
o Interior  
o Território Interiores da  
Beira Interior



PORTAS DA BEIRA INTERIOR alguns circuitos

## 7. CONCLUSÃO

a valorização do “efeito auto-estrada”,  
um efectivo processo de partilha de  
conhecimentos

A partilha de ideias, soluções e acções que se foi desenvolvendo ao longo do presente estudo, proporcionada pelas excelentes relações que se estabeleceram entre os técnicos e responsáveis das entidades envolvidas, criou condições únicas para o aprofundamento dos vectores explicativos da interacção entre a Auto-estrada da Beira Interior e os territórios por ela atravessados, de molde a tirar o melhor aproveitamento de auto-estrada enquanto factor de ordenamento e desenvolvimento.

O intercâmbio de experiências foi extremamente frutuoso, nomeadamente com os parceiros franceses, pois as realizações desenvolvidas ao longo dos últimos 10 anos, nos territórios do Maciço Central francês, em termos de valorização da construção, gestão e manutenção das auto-estradas A20, A79 e A75 permitiram o estabelecimento de um importante termo de comparação/avaliação em relação à estratégia, domínios de intervenção e acções propostas de valorização do «efeito auto-estrada», ao nível do ordenamento territorial e crescimento económico, na Beira Interior.

O conhecimento partilhado foi criativamente contextualizado à realidade portuguesa, pois as características da concessão da Auto-estrada da Beira Interior, as particularidades da realidade territorial atravessada e a organização das instituições económicas e políticas nacionais, regionais e locais, configuram uma situação favorável à aplicação das «boas práticas» francesas.

Ampliando as virtudes da exemplaridade, decidimos avançar em conclusão, com a partilha de conhecimentos/práticas que deverão ser posteriormente acompanhados e avaliados, no sentido de determinar a sua qualidade e posterior transferência para outros contextos, sejam eles, nacionais, europeus ou

mundiais.

A investigação que fundamenta o presente estudo permitiu-nos identificar algumas potenciais «boas práticas» que deverão ser consideradas como positivamente catalisadoras do processo de valorização da infra-estrutura construída e dos territórios atravessados, no contexto dos futuros níveis de acessibilidade:

- a construção, gestão, manutenção e exploração de uma nova infra-estrutura rodoviária em zonas interiores de baixa densidade (por exemplo, a Auto-estrada da Beira Interior) deverá ser perspectivada como um **empreendimento integrado de valorização da região**, convergindo com as preocupações do ordenamento do território e do desenvolvimento regional;
- o **elevado número de nós de ligação da auto-estrada**, 23 no caso da Auto-estrada da Beira Interior (Gardete-Pinhel) e 43 no caso da A20 francesa, constitui uma mais-valia no processo de endogeneização do efeito «auto-estrada», permitindo a «irrigação» das áreas envolventes;
- as concessionárias das auto-estradas deverão **perspectivar o período de exploração como a fase mais lucrativa da concessão** (pagamento da portagem virtual), devendo o concedente (Estado) alargar o âmbito da concessão e a concessionária **promover iniciativas que permitam o aumento dos fluxos**, constituindo-se num agente de desenvolvimento local;
- a valorização e o aproveitamento das oportunidades de negócio, tornadas possíveis pela nova acessibilidade, deverão ser suportadas através de uma real

**cooperação dos agentes públicos e privados em parcerias formais, nomeadamente, concessões.**

Reconhecendo este conjunto de «vantagens» multidimensionais como elementos facilitadores da concretização de uma estratégia de ordenamento e desenvolvimento para a região da Beira Interior, procedeu-se, para cada um dos domínios de intervenção considerados como estratégicos (isto é, as acessibilidades e a base económica) à identificação de um conjunto de linhas orientadoras que consubstanciam uma correcta e adequada intervenção. No domínio das acessibilidades deverá privilegiar-se a conectividade entre os nós de ligação e os territórios envolventes, tanto ao nível local como regional, promovendo a integração dos diferentes espaços sub-regionais e o completo aproveitamento da «janela de oportunidade» que constitui a entrada em serviço da nova auto-estrada, promovendo:

- a construção, manutenção e conservação das acessibilidades transversais e raianas, com vista a contrariar o efeito canal e a potenciar a integração dos territórios;
- a melhoria da rede capilar de estradas que, para além de promover a inserção dos territórios envolventes, promova a fixação de população no território;
- a valorização do transporte ferroviário, promovendo a articulação intermodal e o fortalecimento de uma mobilidade sustentável, a dois níveis: como transporte de mercadorias e como transporte interurbano – contribuindo para reforçar a interdependência das bacias de emprego e a estruturação do eixo urbano.

No domínio da Base Económica deverá promover-se, através de um conjunto alargado

de acções, as condições para que se realizem:

- a integração do sistema produtivo regional através do aumento da complementaridade territorial das funções económicas e sociais de âmbito público e privado;
- a equidade no acesso aos serviços e equipamentos sociais, nomeadamente educativos e de saúde;
- a valorização dos recursos naturais, patrimoniais e paisagísticos:
  - no sentido de um aproveitamento de novas oportunidades de negócio;
  - no sentido da sustentabilidade dos territórios urbanos e rurais.

A estratégia e os domínios de intervenção que foram apresentados ao longo deste estudo permitiram a estruturação de um conjunto de ideias que, posteriormente, serviram para fundamentar as acções integradas ou a integrar num programa global de intervenção denominado de «**Portas da Beira Interior**». Este corresponde a uma visão estratégica que considera os diversos nós de ligação da auto-estrada como «portas» que deverão ser amplamente abertas para facilitar a passagem, paragem, usufruto e estada nos territórios atravessados, valorizando o «efeito auto-estrada» e a sua disseminação pelos territórios atravessados.

Conscientes da importância da partilha de conhecimentos e da virtualidade de discutir os exemplos de intervenção nos territórios situados sobre a Diagonal Continental (Região Centro de Portugal, Castilla y León em Espanha e Maciço Central em França), no contexto do INTERREG IIC, face à construção de grandes eixos viários, nomeadamente em zonas interiores de baixa densidade, apresentamos em anexo um conjunto de situações, comportamentos, medidas e acções que podem ser identificadas como boas práticas, incluindo algumas das que foram previamente assinaladas nesta conclusão e que após avaliação e identificação dos factores de sucesso,

deverão ser perspectivadas como exemplares e capazes de inspirar o aprofundamento do presente projecto no âmbito do INTERREG III B.

7

87

Valorização Económica dos  
Grandes Eixos Viários em  
Zonas Interiores de Baixa  
Densidade

Uma Estratégia de  
Ordenamento e de  
Desenvolvimento para  
Valorizar  
o "Efeito Auto-Estrada" na  
Beira Interior







configuração de um eixo urbano, onde se desenvolvem relações de complementaridade entre centros de pequena e média dimensão

#### Descrição

A implantação da nova infra-estrutura reforçará as ligações entre os centros urbanos de pequena e média dimensão que se localizam ao longo desta, permitindo o eficaz aproveitamento das sinergias demográficas e funcionais dos territórios urbanos atravessados.

Em simultâneo, as novas acessibilidades alargam o âmbito e dimensão das bacias de emprego e criam condições para um aumento dos fluxos económicos resultantes do processo de economia de aglomeração. A conclusão da infra-estrutura permitirá ainda desenvolver complementaridades na instalação e utilização de equipamentos de natureza social, recreativa e cultural, melhorando as condições de oferta de serviços à população das cidades e dos territórios envolventes.

#### Principais Impactes

- Reconfiguração do sistema urbano regional através do alargamento das bacias de emprego e do estabelecimento de novas relações de concorrência e complementaridade entre os vários elementos do sistema;
- Crescimento económico decorrente das novas condições de acessibilidade regional, bem como do aumento das interdependências funcionais, potenciando as especializações locais e sub-regionais;
- Integração e endogenização do processo produtivo.



## Descrição

Um número elevado de nós de ligação da auto-estrada, 23 no caso da auto-estrada da Beira Interior (no troço entre Gardete e Pinhel) e 43 no caso da A20 francesa, constitui uma mais-valia no processo de endogenização do efeito «auto-estrada». Por um lado, contraria o efeito túnel criado pelas infra-estruturas de alta velocidade, por outro, constitui uma forma de potenciar a acessibilidade local e regional, uma vez que permite uma maior integração dos territórios envolventes.

## Principais Impactes

- Melhoria da acessibilidade;
- Maior integração territorial. Os aspectos negativos associados à existência de um elevado número de nós (diminuição da velocidade média e aumento das condições de insegurança) são ultrapassados pelos efeitos positivos que estes podem ter em zonas de baixa densidade e de acessibilidade reduzida.



## Descrição

As vias rodoviárias N18/IP2 e a linha da Beira Baixa constituem um eixo multimodal de âmbito internacional (Rede Transeuropeia de Transportes) que permite o melhor aproveitamento das vantagens inerentes aos modos de transporte com a consequente diminuição dos custos de transporte. No caso da Beira Baixa, os traçados da linha ferroviária e da auto-estrada têm uma forte correspondência, potenciando o desenvolvimento de relações de complementaridade entre os dois modos de transporte, o que pode constituir um factor de atracção para a localização de actividades económicas. Por outro lado, o estabelecimento de complementaridades entre o modo ferroviário e rodoviário, junto dos centros urbanos de pequena e média dimensão, são um elemento fundamental para o desenvolvimento urbano e suburbano e para o reforço das interacções entre os activos dos vários concelhos da região.

## Principais Impactes

- Redução de custos de transporte e de produção;
- Aumento da mobilidade espacial, nomeadamente da mão-de-obra;
- Reconfiguração das bacias de emprego;
- Aumento da interacção espacial.



## 4.

reforço das parcerias entre os vários agentes

### Descrição

Numa área pautada por uma debilidade demográfica, social e económica, verifica-se um aumento da dinâmica da sociedade civil, visível no estabelecimento de parcerias quer entre entidades públicas, quer entre entidades de carácter público e privado (caso da Parceria Público-Privada entre o Estado e a Concessionária da AE).

### Principais Impactes

- Desenvolvimento económico;
- Potenciar a capacidade de intervenção dos agentes locais no território.



## 5.

promoção de produtos regionais como factor de desenvolvimento regional

### Descrição

A venda de produtos locais em vários pontos da região (desde as estações de serviço aos postos de venda localizados nos centros urbanos) constitui uma forma de promoção e valorização dos produtos locais, bem como, do turismo local e regional.

### Principais Impactes

- Desenvolvimento rural;
- Promoção da actividade económica;
- Promoção de uma imagem de marca regional associada à infra-estrutura.

