

**XIII CONGRESSO DA APDR**  
**Recriar e Valorizar o Território**

**Qual a forma de cidade mais sustentável?**

**Rui Manuel Amaro Alves**

**Escola Superior de Tecnologia de Castelo Branco**

**[rui.alves@est.ipcb.pt](mailto:rui.alves@est.ipcb.pt) ou [ruiamaro@mail.telepac.pt](mailto:ruiamaro@mail.telepac.pt)**

**Resumo**

Na sequência do conceito de desenvolvimento sustentável a procura da forma urbana mais sustentável tem constituído uma preocupação central nas políticas urbanas. Nos anos 80, a cidade compacta foi inicialmente apontada e universalmente aceite como modelo a seguir, tendo culminado na publicação do Livro Verde sobre o Ambiente Urbano pela Comissão Europeia em 1990. Na década de 90 surgiu o modelo da cidade policêntrica, também ele de aceitação universal, quanto aos seus benefícios para o desenvolvimento sustentável. As políticas de desenvolvimento urbano bem como os documentos de orientação estratégica sobre a organização territorial a nível internacional, nacional, regional e municipal/local rapidamente aderiram a este modelo de desenvolvimento urbano. Esta comunicação pretende explorar e discutir estes conceitos, dando ênfase às políticas relacionadas com o desenvolvimento urbano sustentável, com base num caso de estudo em concreto.

**1. Introdução**

Numa altura em que as questões da sustentabilidade e das alterações climáticas estão no centro das políticas territoriais, a procura da forma urbana mais sustentável é também ela central.

Embora a economia regional e urbana não tenha ainda produzido reflexões suficientemente profundas sobre os impactes da sustentabilidade nos modelos urbanos tradicionais, a adopção de modelos empíricos, de cariz mais físico, já alguns anos se faz sentir.

Este trabalho tem como objectivo a discussão de alguns conceitos relacionados com esta temática bem como a apresentação de um caso de estudo em concreto.

Numa primeira parte são apresentados os modelos da cidade compacta e da cidade policêntrica, seguindo-se uma breve alusão às políticas de desenvolvimento urbano sustentável a diversos níveis territoriais.

Na última parte é apresentado um caso de estudo de aplicação dos princípios e dos modelos de desenvolvimento urbano sustentável ao nível local: cidade de Castelo Branco.

## **2. Modelos de cidade sustentável**

Na sequência do conceito de desenvolvimento sustentável em 1986, emergiram dois modelos genéricos de desenvolvimento da cidade.

O modelo de cidade compacta (monocêntrica) desenvolvido por Newman e Kenworthy (1989), posteriormente adoptado pela Comissão Europeia com o ‘Livro Verde do Ambiente Urbano’ (CCE, 1990), preconiza o aumento da densidade populacional nas áreas urbanas e o reforço do centro da cidade, a diversificação e mistura de usos e funções urbanas de forma a reduzir as deslocações e os consumos energéticos.

Este modelo que assenta na contenção do crescimento urbano, contrariando a cidade em crescimento contínuo (“urban sprawl”) e na adopção de políticas de regeneração/reabilitação/renovação urbanas, é apontado como sendo aquele que produz o desenvolvimento urbano mais sustentável.

Mais recentemente, com base no paradigma das redes, surgiu o modelo da cidade policêntrica, não em oposição ao modelo de cidade compacta mas mais como forma de o complementar e aperfeiçoar.

Com o modelo de cidade policêntrica os compromissos de reciclagem, reutilização, reurbanização e revitalização da cidade existente e do seu centro, ancorados no modelo de cidade compacta, são mantidos. Mas as evidências empíricas em termos de diversidade de situações urbanas, de fragmentação e complexidade urbanas que emanaram da cidade pós-industrial, potenciados pelos processos de terciarização e globalização das economias, são mais compatíveis com o modelo de cidade policêntrica.

### **3.Qual destes modelos promove de forma mais eficaz a sustentabilidade urbana?**

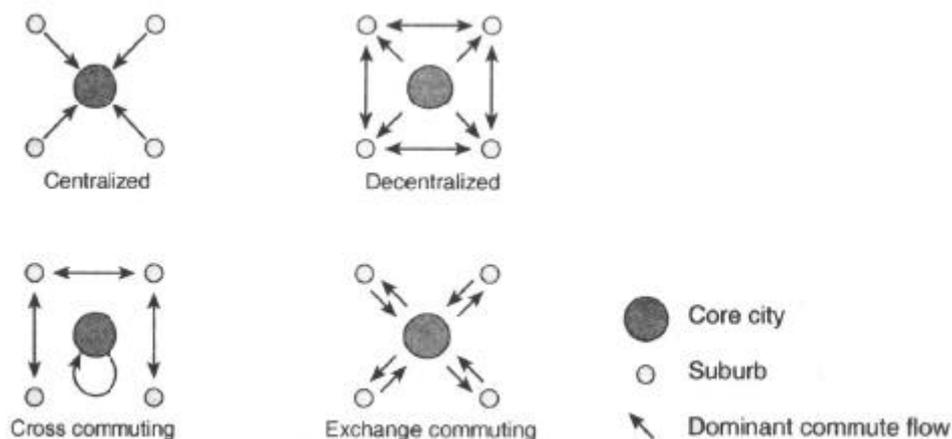
A resposta a esta questão não é fácil. Para alguns autores como Wheeler (1998) não é a questão de saber se um ou outro modelo é mais ou menos sustentável que o outro; o que é mais relevante é saber se o desenvolvimento de uma cidade trilha ou não os caminhos da sustentabilidade.

Ao modelo de cidade compacta são-lhe apontados como grandes benefícios a diminuição do consumo de solo, a diminuição dos movimentos pendulares e das distâncias a percorrer, a utilização dos modos de transporte mais ecológicos e a redução das emissões de poluentes.

Embora de aceitação quase universal não foram ainda demonstrados de forma inequívoca os benefícios efectivos deste modelo. Também ainda não foi devidamente explicada a forma como compatibilizar a contenção do crescimento urbano e o aumento da densidade das áreas urbanas existentes com a intervenção na cidade existente, a necessidade de revitalizar e tornar atractivos os centros das cidades, as necessidades de espaços verdes e a integração social e espacial dos diferentes grupos e estratos sócio-profissionais, bem como com a crescente utilização do meio de transporte individual motorizado (Breheny, 1992; Jenks et al., 1996, Gordon e Richardson, 1997).

Quanto ao modelo de cidade policêntrica, também ele universalmente aceite, falta ainda a demonstração inequívoca dos benefícios para o desenvolvimento urbano sustentável, pois as evidências empíricas revelam que o consumo e a pressão sobre os recursos naturais poderão aumentar, bem como o uso acrescido dos modos de transporte mais agressivos do ponto de vista ambiental, embora se lhe reconheçam efeitos positivos sobre a qualidade de vida das populações a conservação e manutenção do património cultural, entre outros.

Estudos realizados na Holanda sobre a forma urbana e os seus impactos no desenvolvimento sustentável, indicam que o sistema “centralizado” e o sistema ‘cross commuting’ são os que apresentavam tempo de deslocação casa-trabalho mais baixos Van der Laan (1998) e Schwanen et al (2003),



**Figura 1 – Movimentos pendulares no modelo de cidade policêntrica (adaptada de Schwanen et al. (2003))**

A partir destes estudos é possível depreender que a sustentabilidade urbana tem duplo sentido e que a sua promoção é formulada no compromisso com os dois modelos, procurando tirar partido dos benefícios da revitalização dos centros urbanos tradicionais e, concomitantemente, da criação de novas centralidades urbanas, como forma de reduzir o congestionamento do centro principal e de qualificar as periferias.

Todavia, estas novas centralidades devem garantir uma autonomia funcional dos centros periféricos em relação ao centro principal, e o equilíbrio entre a localização do emprego e a localização da residência.

Assim, as políticas e o planeamento deverão promover este equilíbrio através da introdução de funções estruturantes que gerem emprego e ao mesmo tempo áreas residenciais que respondam às necessidades dessas centralidades (Cervero, 1989, 1996).

As políticas de “desconcentração concentrada”, como estratégia de desenvolvimento urbano, formulada em alguns países, regiões urbanas e cidades, representa, por excelência,

o compromisso entre os dois modelos. Com base em sistemas de transportes públicos eficientes promove-se a desconcentração de actividades de forma compacta em vários núcleos que correspondem a importantes nós do sistema de transportes.

#### **4.As estratégias e as políticas de desenvolvimento urbano sustentável**

Tanto o modelo de desenvolvimento urbano policêntrico como o da cidade compacta tem vindo a ser adoptado como estratégias de desenvolvimento sustentável a diversas escalas, desde a internacional até à local.

Todavia, a aplicação destes modelos a territórios mais concretos é condicionada pelo contexto local e por factores de natureza diversa que emanam da complexidade das estruturas físicas, sociais, económicas, políticas, institucionais e funcionais fortemente imbricadas, que vão muito além da forma física e espacial das cidades.

Por outro lado, a adopção de políticas de desenvolvimento urbano sustentável, requer um quadro de referência claro e preciso de princípios e critérios e de objectivos de carácter operacional, aos diversos contextos territoriais e níveis de decisão, para que possa ser efectiva e adequadamente monitorizadas<sup>1</sup>.

Por isso, nenhum modelo de desenvolvimento urbano, se apresenta *a priori* como o mais promotor do desenvolvimento urbano sustentável, pois o seu contributo está fortemente dependente das características da cidade existente.

#### **União Europeia**

A adopção de políticas de desenvolvimento urbano sustentável ao nível internacional tem como seu expoente máximo a União Europeia. Desde os finais da década de 80 que este tema tem constituído uma preocupação constante da Comissão Europeia quer nas recomendações e orientações que fez aos Estados Membros quer nos documentos que aprovou, colocando a tónica no controlo do crescimento urbano, na diminuição do uso dos

---

<sup>1</sup> Este representa o primeiro princípio de Bellagio, estabelecido na reunião do grupo de especialistas internacionais reunidos no Centro de Estudos e Conferências da Fundação Rockefeller, em Bellagio – Itália ([www.iisd.org](http://www.iisd.org)).

transportes motorizados e na redução dos consumos de energia e das emissões de poluentes, quer na defesa do policentrismo.

Em 1990, o “Livro Verde sobre o Ambiente Urbano” defende o modelo de cidade compacta recomendando, entre outros aspectos, a utilização de usos mistos e de elevadas densidades no desenvolvimento das cidades. O controlo do crescimento urbano foi também recomendado na Carta Urbana Europeia (1992), e nos documentos “Europa 2000” e “Europa 2000+”, entre outros.

O desenvolvimento urbano sustentável e o policentrismo tiveram maior desenvolvimento na segunda metade da década de 90 com a Agenda Urbana Europeia (1997), a comunicação “Desenvolvimento Urbano Sustentável na União Europeia: um Quadro de Acção” (1998) e o EDEC (1999), reforçadas no início do século na Estratégia para o Desenvolvimento Sustentável da União Europeia (2001), na Estratégia Temática sobre o Ambiente Urbano (2004) e na Agenda Territorial para a EU (2006).

### **Nível nacional**

As preocupações com o desenvolvimento urbano sustentável têm vindo a reboque das políticas comunitárias e sua importância começou a fazer-se sentir nos meados da década de 90 e de forma mais premente no início do século, com o arranque do programa Polis a Estratégia Nacional para o Desenvolvimento Sustentável<sup>2</sup> e o Programa Nacional das Políticas de Ordenamento do Território (MAOTDR, 2006), que espelham a aplicação dos princípios do desenvolvimento policentrico ao território nacional.

Os objectivos, estratégias e linhas de orientação definidas para o modelo territorial nestes instrumentos, apostam na valorização da cidade existente, e na contenção do crescimento urbano de forma contínua, na diminuição dos movimentos pendulares e da utilização dos transportes individuais motorizados, bem como no desenvolvimento urbano policentrico ao nível nacional e regional.

### **Nível regional**

---

<sup>2</sup> <http://www.desenvolvimentosustentavel.pt>.

As políticas de ambiente urbano sustentável também têm sido desenvolvidas ao nível dos Planos Regionais de Ordenamento do Território como nos casos da Área Metropolitana de Lisboa e do Algarve, bem como através de projectos em concreto de natureza pública e privada que promovem a estrutura urbana metropolitana policêntrica (como o Parque das Nações, o Tagus Park, entre outros).

No caso do PROTA Algarve embora o objectivo da contenção urbana não seja explícito, a necessidade em se promover estruturas urbanas policêntricas na região é assumida como objectivo central no plano<sup>3</sup>.

### **Nível municipal**

O nível municipal apresenta uma grande diversidade de exemplos de políticas de desenvolvimento urbano sustentável, quanto à natureza e aos objectivos a alcançar, tanto ao nível de planos municipais/locais como de projectos, como o caso do Polis, já acima referido. As estratégias e as políticas definidas nos diversos municípios nem sempre são coincidentes apresentando, por vezes, entre elas algumas contradições, pois é a este nível que o contexto local maiores problemas levanta na definição do que é a forma urbana mais sustentável.

O exemplo que se apresenta de seguida foi desenvolvido no quadro da revisão do Plano Director Municipal de Castelo Branco, em se pretendia definir a forma urbana mais sustentável para cidade de Castelo Branco.

### **5.Caso de Castelo Branco**

Tendo por base os constrangimentos do contexto local, numa primeira fase procedeu-se à definição dos objectivos e dos critérios a ter em consideração no desenvolvimento urbano sustentável atendendo aos três pilares que o constituem (ambiente economia, sociedade).

---

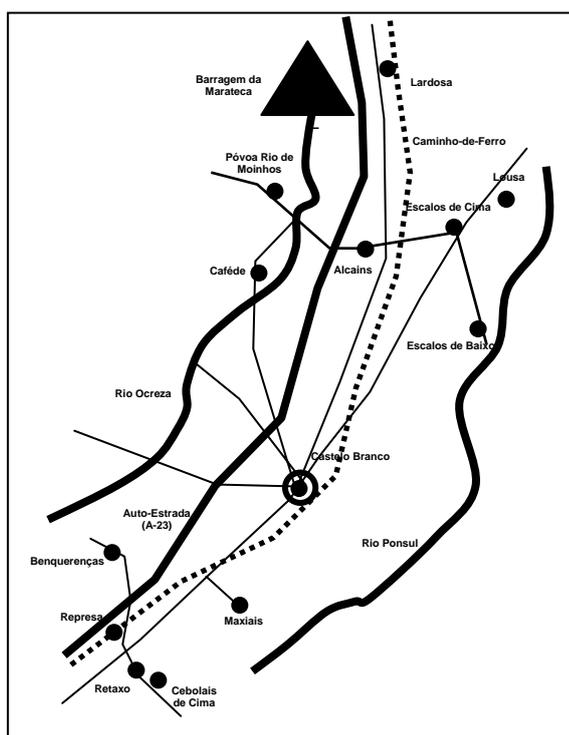
<sup>3</sup> <http://www.territorioalgarve.pt>.

De seguida procedeu-se à avaliação das estratégias alternativas de desenvolvimento urbano, sobre as quais foi realizada uma avaliação de impactes.

Os resultados alcançados são utilizados na definição do modelo territorial e na definição da forma urbana da cidade (estrutura territorial, e estrutura de usos do solo e sua regulamentação).

### A estrutura territorial existente

A estrutura territorial existente é caracterizada por uma plataforma com elevada diversidade e densidade de elementos, alguns deles de elevado valor paisagístico, ecológico, cultural e económico. Os aglomerados urbanos da plataforma apresentam características diversas tanto do ponto de vista físico como funcional, como de dimensão e dinâmica de transformação dos usos do solo, como de localização e de acessibilidade à cidade (Figura 1, Quadro I e Anexo I).



**Figura 1 - Estrutura territorial**

Nas duas últimas décadas, em especial na última, a cidade de Castelo Branco registou forte crescimento. Segundo o Censo de 2001, a população residente na cidade rondava os 30 500 habitantes, tendo registado crescimentos de 16,5% na população residente, 36,6% no

número de famílias e 39,8% no número de fogos, entre 1991 e 2001. Mais de metade da população e das famílias do concelho residiam já na cidade (Anexo II).

1. Plataforma entre os rios Ocreza e Ponsul, sulcada pelos seus afluentes.
2. Rede de estradas nacionais e regionais com uma estrutura radial, convergente na cidade de Castelo Branco.
3. Atravessamento longitudinal da plataforma pela auto-estrada A 23, pela estrada nacional EN18 e suas ramificações laterais, e pela linha ferroviária da Beira Baixa.
4. Estabelecimentos humanos que se estendem na plataforma, tendo quase como centro urbano equidistante a cidade de Castelo Branco.
5. Uma grande dinâmica de transformação dos usos do solo na plataforma; mistura de usos e funções geradoras de incompatibilidades.
6. Proliferação de edificações dispersas e de áreas urbanas de génese ilegal algumas delas com dimensão apreciável.
7. Limites da plataforma a menos de 15 minutos da cidade de Castelo Branco.
8. Albufeira da Marateca - para abastecimento público de vários concelhos.
9. Produção agrícola e agropecuária de interesse regional - Denominação de Origem Protegida Queijos da Beira Baixa (Queijo Amarelo, Queijo Picante e Queijo de Castelo Branco), Indicação Geográfica Protegida Borrego da Beira e Cabrito da Beira e Região Demarcada de Vinhos Cova da Beira.

**Quadro I – Principais elementos da estrutura territorial**

## O dinamismo da cidade

Numa primeira fase, a zona industrial constituiu o factor impulsionador do desenvolvimento urbano. Mais recentemente, este papel passou a ser desempenhado pelo crescimento do emprego na Administração Pública e no quadro das funções do Estado Social. Estes factores tiveram um efeito multiplicador e de arrasto em outros sectores, designadamente os sectores do comércio e imobiliário (Quadro II).

Zona industrial	Final da década de 80	Mais de 3000 postos de trabalho directos e indirectos; mais de metade criados por investimento estrangeiro - antiga Cablesa.
Instituto Politécnico de Castelo Branco	Década de 90	4802 alunos e 372 docentes, em 2001.
Administração Pública/Estado Social		1. Cerca de 9000 alunos, do ensino pré-escolar ao ensino secundário. 2. População activa nos serviços de natureza social era maioritária e representava 33,2% do total de activos (cerca de 8 000 activos em 2001). 3. População activa na Administração Pública representava 10,7% do total de activos (mais de 2500 activos em 2001).
Comércio		1. População activa no comércio representava 15,7% do total de activos (mais de 3700 activos em 2001)
Construção Civil		1. População activa na construção civil representava 11,9% do total de activos (mais de 2800 activos em 2001) 2. O número de alojamentos cresceu 39,8%, entre 1991 e 2001 3. Actualmente existem cerca de 20 agências imobiliárias na cidade

Fonte: PDMCB

**Quadro II – Principais factores de crescimento da cidade de Castelo Branco**

## O futuro

A análise SWOT, realizada no âmbito dos estudos da revisão do PDM, e dos cenários de desenvolvimento formulados no quadro da estratégia de desenvolvimento territorial, permitiu identificar seis principais ameaças com forte impacto nas expectativas de desenvolvimento da cidade cujo dinamismo assenta fundamentalmente nos rendimentos provenientes do funcionamento do Estado Social e nos seus efeitos multiplicadores:

- a) A diminuição da oferta de emprego;
- b) A regressão demográfica do interior e os seus efeitos multiplicadores;
- c) O contexto actual de reforma das políticas públicas centrais - Administração Pública, ensino superior, tributação do património e rendimentos, segurança social, etc.
- d) A baixa taxa de ocupação dos fogos;
- e) A evolução das taxas de juro para o crédito à habitação;
- f) Elevada folga do perímetro urbano em vigor.

Os estudos prospectivos desenvolvidos (sejam no PNOPT seja no PDM) apontam para um contexto de maior estabilidade populacional, em que os ritmos expectáveis de crescimento da população e das famílias, nos cenários mais favoráveis, estão longe dos registados no período de expansionista compreendido entre 1985 e 2000.

### Alternativas de desenvolvimento urbano

A partir da estrutura territorial existente foram consideradas cinco alternativas possíveis de desenvolvimento urbano (figura 2).

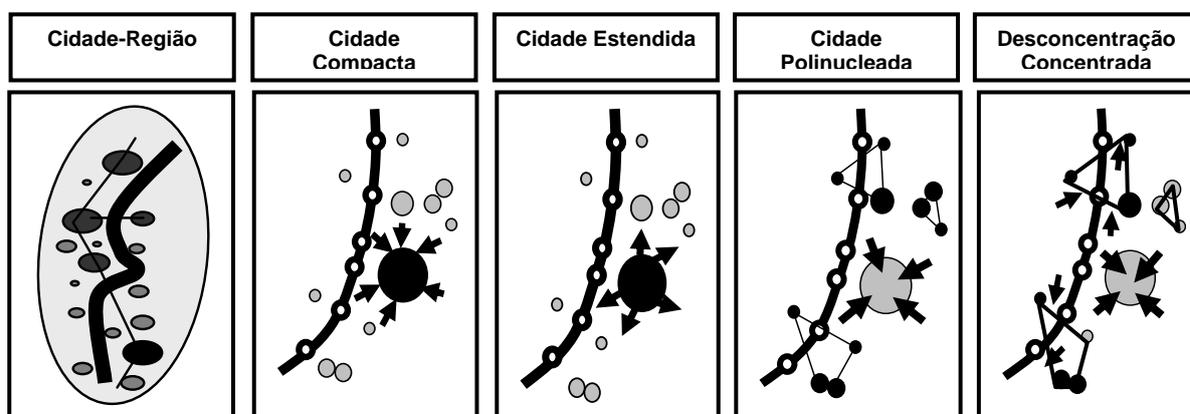


Figura 2 – Alternativas possíveis para o desenvolvimento da cidade de Castelo Branco

## Avaliação estratégica de impactes sobre o desenvolvimento urbano sustentável

O conceito de desenvolvimento urbano sustentável apontou para necessidade em se avaliar os impactes para cada uma das alternativas em 16 ambitos considerados relvantes (Quadro III).

Âmbito dos Impactes	Alternativas de desenvolvimento urbano para a cidade				
	Cidade Região	Cidade Compacta	Cidade Estendida	Cidade Polinucleada	Desconcentração Concentrada
Recursos naturais	O	+	-	-	-
Paisagem rural	+	-	-	+	O
Aglomerados rurais	+	-	O	+	+
Actividades tradicionais	O	O	O	+	+
Nucleo central (Reabilitação, Renovação e Requalificação Ambiental)	O	+	-	O	O
Núcleos envolventes (Reabilitação, Renovação e Requalificação Ambiental)	O	-	-	+	+
Qualidade das zonas residenciais	O	-	+	+	+
Qualidade de vida	+	-	-	+	+
Integração social	+	-	-	+	+
Sistemas de infra-estruturas e de transportes - Existentes	+	-	-	+	+
Sistemas de infra-estruturas e de transportes - Expansão	O	+	-	-	-
Deslocações pendulares	-	+	-	-	O
Especulação imobiliária	+	-	+	+	+
Identidade local e regional	+	O	-	+	O
Estrutura territorial	+	-	-	+	+
Competitividade territorial	+	+	-	O	+

(+) - Impactes positivos sobrepõem-se aos impactes negativos

(-) - Impactes negativos sobrepõem-se aos impactes positivos

O - Impactes sem predominância clara

### Quadro III – Matriz de impactes das alternativas

## 6. Conclusão

A formulação de políticas de desenvolvimento urbano sustentável, aos diversos níveis territoriais, resulta de compromissos assumidos entre o modelo de cidade compacta e o modelo de cidade policêntrica.

Tendo por base uma dada estrutura territorial nenhum modelo de desenvolvimento urbano se impõe *a priori* como o mais vantajoso para o desenvolvimento urbano sustentável quando são considerados vários pontos de vista.

O caso de Castelo Branco permite concluir que não existe uma única forma de cidade que promova o desenvolvimento sustentável. Todas as alternativas de desenvolvimento urbano consideradas são susceptíveis de produzir impactes positivos e negativos sobre o desenvolvimento urbano sustentável.

O modelo de Cidade Compacta, apontado à priori como o mais sustentável, quando transposto para o contexto local da cidade de Castelo Branco e tendo por base os âmbitos considerados, não dá garantias de produzir maiores impactes positivos em comparação com outras alternativas consideradas.

## 7. Bibliografia

ALVES, R. (1994) – A Beira Interior de Portugal. Contributos para o seu desenvolvimento. Dissertação de Mestrado em Planeamento Regional e Urbano apresentada à UTL, Lisboa

Breheny, M. J. (1992) The Contradictions of the Compact City: A review. IN Breheny, M. J. (Ed.) *Sustainable Development and Urban Form*. London, Pion, 138-159.

CCE (1990) - Livro Verde sobre o Ambiente Urbano, Bruxelas

CCE (1994) - A cidade e o ambiente. Bruxelas

CE (1996) - Cidades Europeias Sustentáveis. Relatório do grupo de peritos sobre o ambiente urbano.

CMCB (1990) - Plano Director Municipal de Castelo Branco (vários volumes)

CSD (1999) *ESDP – European Spatial Development Perspective, Towards Balanced and Sustainable Development of the Territory of the European Union*, Luxembourg, Office for Official Publications of the European Communities.

Davoudi, S. (2003) Polycentricity in European Spatial Planning: From an Analytical Tool to a Normative Agenda. *European Planning Studies*, 11(8), 979-999.

Dieleman, F. M. & Faludi, A. (1998) Polynucleated Metropolitan Regions in Northwest Europe. *European Planning Studies*, 6(4), 365-377.

Gordon, P. & Richardson, H. W. (1997) Are Compact Cities a Desirable Planning Goal? *Journal of the American Planning Association*, 63(1), 95-106.

Kloosterman, R. C. & Musterd, S. (2001) The Polycentric Urban Region: Towards a research agenda. *Urban Studies*, 38(4), 623-633.

MAOTDR (2006) - Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território (relatório)

PLANRAIA (2004) - Revisão do Plano Director Municipal (vários volumes)

Jenks, M., Burton, E. & Williams, K. (Eds.) (1996) *The Compact City: A Sustainable Urban Form?*, London, E & FN Spon.

Schwanen, T., Dieleman, F. M. & Dijst, M. (2003) Car use in Netherlands daily urban systems: does polycentrism result in lower commute times? *Urban Geography*, 24(3), 410-430.

Wheeler, S. (1998) Planning Sustainable and Livable Cities. IN LeGates, R.

T. & Stout, F. (Eds.) *The City Reader*. 2ª edição de 2000. London, Routledge, 434-445.

	População		Famílias		Fogos	
	Cidade	Concelho	Cidade	Concelho	Cidade	Concelho
1981	22757	54908	7255	18922	8078	25003
1991	26146	54319	8738	19883	11353	29596
2001	30449	55708	11939	21533	15873	34981

Fonte: INE

**Anexo II - Evolução da população residente, famílias e fogos no concelho de Castelo Branco**

Aglomerado - Nível*	Funções	Acessibilidade à cidade	População Residente 2001	Famílias Residentes 2001	Fogos 2001	Postos de trabalho permanentes não agrícola	Património Infra-estruturas	Oferta de solo urbano programado
Cebolais de Cima - III Sede de freguesia	Ensino Pré-escolar + 1º Ciclo Extensão do Centro Saúde Apoio às actividades económicas	12 minutos EM/CM	1290	547	743	<200	ETAR	
Retaxo - III Sede de freguesia	Ensino Básico 1º Ciclo	12 minutos EM/CM	1045	426	625	<20	ETAR	Privada
Represa - V		8 minutos A-23 EM Comboio	65	35	48	<10		
Benquerenças - IV Sede de freguesia	Ensino Básico 1º Ciclo Posto médico	7 minutos A-23 CM	420	188	334	<50	ETAR	Privada
Maxiais - V		10 minutos EM/CM	245	111	246	<5		Privada
Escalos de Baixo - III Sede de freguesia	Ensino Pré-escolar + 1º Ciclo Extensão do Centro Saúde	10 minutos ER/EN/EM	946	380	737	<200	Interesse patrimonial ETAR	Privada
Escalos de Cima - III Sede de freguesia	Ensino Pré-escolar + 1º Ciclo Extensão do Centro Saúde Serviços de apoio às actividades económicas	12 minutos ER/EN/EM	1110	438	637	<400	Interesse patrimonial ETAR	Privada
Lousa - III Sede de freguesia	Ensino Pré-escolar + 1º Ciclo Ensino Básico 1º Ciclo Extensão do Centro Saúde	15 minutos ER/EN/EM	752	325	511	<100	ETAR	
Alcains II Sede de freguesia	Ensino Pré-escolar + 1º e 2º Ciclo Ensino Secundário Extensão do Centro Saúde Lar de Idosos Comércio diversificado Apoio às actividades económicas	10 minutos A-23 EN Comboio	4929	1782	2481	> 1500	Interesse patrimonial ETAR	Privada Loteamento industrial
Caféde IV Sede de freguesia	Posto médico	12 minutos CM/ER	289	117	210	<10	ETAR	Pública
Póvoa de Rio de Moinhos IV Sede de freguesia	Ensino Pré-escolar + 1º Ciclo Extensão do Centro Saúde	15 minutos A-23	685	278	533	<100	ETAR	Privada e Pública
Lardosa III Sede de freguesia	Ensino Pré-escolar + 1º Ciclo Lar de Idosos Extensão do Centro Saúde	A-23 EN Comboio	851	342	700	<70	Interesse patrimonial ETAR	Privada

\* Nível I – Castelo Branco Fonte: PDMCB

### Anexo I – Caracterização dos aglomerados urbanos da plataforma (com exclusão de Castelo Branco)