

Acessibilidade Rodoviária e Desenvolvimento Local no Interior Norte e Centro de Portugal: A Opinião dos Presidentes de Câmara

Anabela S. Narciso Ribeiro¹, António Pais Antunes² e Álvaro Maia Seco³

Departamento de Engenharia Civil da Universidade de Coimbra

¹anabela@dec.uc.pt, ²antunes@dec.uc.pt; ³aseco@dec.uc.pt

Resumo

As condições de acessibilidade rodoviária em Portugal melhoraram muito nos últimos anos, facto que se traduziu nomeadamente numa diminuição sensível dos tempos de viagens entre o litoral e o interior. Neste artigo apresenta-se uma análise das respostas a um inquérito aos Presidentes de Câmara de 86 municípios do interior norte e centro de Portugal realizado com a finalidade de recolher a respectiva opinião sobre a acessibilidade do seu município, sobre a forma como esta tem vindo a evoluir e sobre o modo como deve evoluir no futuro. A análise foi efectuada em função de aspectos tais como a localização do município, a sua evolução sócio-económica e a evolução das suas condições de acessibilidade.

1. Introdução

A relação entre as condições de acessibilidade oferecidas numa dada região e os níveis de desenvolvimento por ele atingidos pode ser, e tem sido, estudada das mais diversas formas (Rietveld e Bruinsma, 1998). Uma das formas mais utilizadas para o efeito envolve o recurso a inquéritos a empresários. Através desses inquéritos pretende-se avaliar a importância do factor acessibilidade nas decisões de localização (ou relocalização) de empresas e, por extensão, no desenvolvimento regional. Na maioria dos casos, verifica-se que o factor em causa é dos mais importantes. Por exemplo, segundo a última edição do *European Cities Monitor* (Cushman & Wakefield Healey & Baker, 2004), e tendo por base as respostas de um inquérito recente aos dirigentes de quinhentas grandes empresas europeias, o “acesso a mercados e clientes” e as “ligações de transporte a outras cidades e ao estrangeiro” são dois dos três factores de localização mais vezes referidos como “absolutamente essenciais”. As conclusões obtidas através de inquéritos deste tipo contrastam, no entanto, com os resultados de estudos em que, através de técnicas de regressão estatística, a relação entre acessibilidade e desenvolvimento regional é analisada de forma objectiva. Com efeito, de acordo com tais estudos, a referida relação ou é muito ténue ou, o que acontece na maioria dos casos, não chega mesmo a ser significativa (Button, 1995).

Com a implementação do Plano Rodoviário Nacional de 1986 (e da sua revisão de 1997), a rede rodoviária portuguesa tem vindo a ser objecto de uma transformação que alterou profundamente, em termos absolutos e relativos, as condições de acessibilidade oferecidas pelos municípios da região interior norte e centro do país. Este facto faz com que a esta região constitua um quadro particularmente adequado ao estudo das relações entre acessibilidade rodoviária e desenvolvimento local.

No presente artigo apresentam-se os resultados de um inquérito aos Presidentes de Câmara dos 86 municípios da região em causa sobre questões relacionadas com a acessibilidade rodoviária e o desenvolvimento local. O artigo encontra-se organizado da seguinte forma. Na Secção 2 é apresentado o inquérito realizado. Na Secção 3 é apresentada uma caracterização dos municípios da região em termos de população, poder de compra, acessibilidade rodoviária, e partido dos Presidentes de Câmara. Na Secção 4 são apresentadas e analisadas as respostas aos inquéritos, relacionando-as com

a caracterização efectuada na Secção 3. Na Secção 5 apresenta-se, a título de conclusão, uma síntese dos resultados obtidos.



Figura 1 - Região interior norte e centro de Portugal

2. Apresentação do inquérito

No inquérito enviado aos Presidentes de Câmara dos 86 municípios da região interior norte e centro de Portugal, reproduzido na Figura 2, foram abordados os seguintes cinco tópicos:

- Prioridades do município em termos de acessibilidade - modo como classificam, por ordem de prioridade, cinco tipos de acessibilidade: (1) aos municípios vizinhos; (2) à capital do distrito; (3) à capital de distrito mais próxima; (4) a Lisboa e ao Porto; (5) outra, a definir pelos inquiridos.
- Condições de acessibilidade dos municípios - modo como classificam, em termos gerais, as condições de acessibilidade oferecidas pelo município a que presidem.
- Prioridades de intervenção na rede rodoviária - modo como classificam, por ordem de prioridade, três tipos de intervenção: (1) melhoria (e/ou construção) de ligações a municípios vizinhos, (2) melhoria de ligações dentro do município; (3) melhoria de outras ligações, a especificar pelos inquiridos.
- Influência da acessibilidade no desenvolvimento - modo como classificam, em abstracto, o grau de influência da acessibilidade no desenvolvimento de um município.
- Impacte das alterações introduzidas pelo PRN 2000 na rede rodoviária - modo como classificam, em concreto, o impacte da influência do PRN 2000 no desenvolvimento do município a que presidem.

O envio dos inquéritos teve lugar em meados de Novembro de 2004, com pedido de resposta, em envelope RSF, até ao dia 31 de Dezembro de 2004.

3. Caracterização dos municípios

Os 86 municípios considerados pertencem às NUTIII de Trás-os-Montes, Douro, Dão Lafões, Beira Interior Norte, Beira Interior Sul, Pinhal Interior Norte, Pinhal Interior Sul, Serra da Estrela e Cova da Beira, e fazem parte dos distritos de Vila Real, Bragança, Viseu, Guarda, Coimbra, Leiria, Castelo Branco e Santarém.

3.1. População

Com base nos Censos de 1991 e 2001 analisou-se a evolução da população dos municípios considerados, tendo por referência as seguintes quatro classes de análise (Figura 3):

- a) Municípios com população (P) em 2001 acima da média do conjunto e com crescimento (VP) também acima da média do conjunto ($P \geq \mu P, VP \geq \mu VP$);
- b) Municípios com população em 2001 abaixo da média do conjunto e com crescimento acima da média do conjunto ($P < \mu P, VP \geq \mu VP$);
- c) Municípios com população em 2001 acima da média do conjunto e com crescimento abaixo da média do conjunto ($P \geq \mu P, VP < \mu VP$);
- d) Municípios com população em 2001 abaixo da média do conjunto e com crescimento também abaixo da média do conjunto ($P < \mu P, VP < \mu VP$).

A média do crescimento populacional entre 1991 e 2001 para o conjunto destes municípios foi de -6,6%, para uma população média de 14555 habitantes em 2001. Verificamos que os municípios para os quais se observa um crescimento acima da média são os mais populosos atravessados por IPs (nomeadamente IP4, IP5 e IP2) e outros menos populosos mas vizinhos dos primeiros ou, no caso de Chaves, próximo da fronteira.

Dos 86 municípios apenas 16 apresentam um crescimento positivo e são quase todos atravessados por novos IPs e ICs, excepto no caso de Chaves, Vila Nova de Paiva, Covilhã e Belmonte, e de um grupo formado pelos municípios da Lousã, Miranda do Corvo e Vila Nova de Poiares, que não o são.

Para alguns municípios atravessados por IPs também se observa um crescimento negativo independentemente dos municípios terem ou não população acima da média. É o caso dos municípios de Almeida, Fornos de Algodres, Vouzela, Mangualde (IP5) e Alijó (IP4)

Por outro lado, a maioria dos municípios que apresentam um crescimento abaixo da média situam-se em áreas junto à fronteira, surgindo assim, com alguma evidência, a distinção entre os municípios que são atravessados por itinerários principais e aqueles que não o são, no que diz respeito à evolução populacional.

Departamento de Engenharia Civil - FCTUC - Outubro de 2004 Inquérito aos Presidentes de Municípios das zonas Norte e Centro (No âmbito da tese de doutoramento de Anabela Ribeiro)	
	Município de _____
1.	Em sua opinião, qual a ordem de prioridade nas acessibilidades do seu município? (*) a) Rapidez no acesso às sedes de município dos municípios vizinhos ----- b) Rapidez no acesso à sua capital de distrito ----- c) Rapidez no acesso à capital de distrito mais próxima mesmo que não seja a sua ----- d) Rapidez no acesso a Lisboa/Porto ----- e) Outro tipo de acessibilidade ----- Qual?: _____
(*) Utilize os rectângulos à direita para colocar os números de 1 a 5 como ordem decrescente de prioridade	
2.	Em sua opinião, como classifica as condições de acessibilidade do seu município? a) Muito más ----- b) Más ----- c) Razoáveis ----- d) Boas ----- e) Muito boas -----
3.	Em sua opinião, qual a ordem de prioridade dos seguintes tipos de intervenção na rede de estradas? (*) a) Melhorar as ligações dentro do município ----- b) Melhorar as ligações com municípios vizinhos(**):----- _____ c) Melhorar as estradas e/ou os acessos de ligação a : (***) : ----- _____
(*) Utilize os rectângulos à direita para colocar os números de 1 a 3 como ordem decrescente de prioridade	
(**) Identifique os dois mais importantes	
(***) Indicar a cidade e/ou Itinerário Principal (IP) ou Complementar (IC)	
4.	Em sua opinião e em termos gerais, a acessibilidade influencia o desenvolvimento? a) Não influencia ----- b) Influencia pouco ----- c) Influencia muito ----- d) Influencia sob certas condições (*) -----
(*) Se respondeu à hipótese d) e se o desejar, refira algumas dessas condições (utilize o verso desta folha)	
5.	Em sua opinião, o desenvolvimento do município beneficiou com as alterações introduzidas pelo PRN2000? (*) a) Diminuiu muito ----- b) Diminuiu ----- c) Manteve-se ----- d) Aumentou ----- e) Aumentou muito -----
(*) Em caso afirmativo (respostas d) ou e)) e caso o deseje, refira em concreto as alterações mais importantes (utilize o verso desta folha)	

Figura 2 - Inquérito enviado aos Presidentes de Câmara

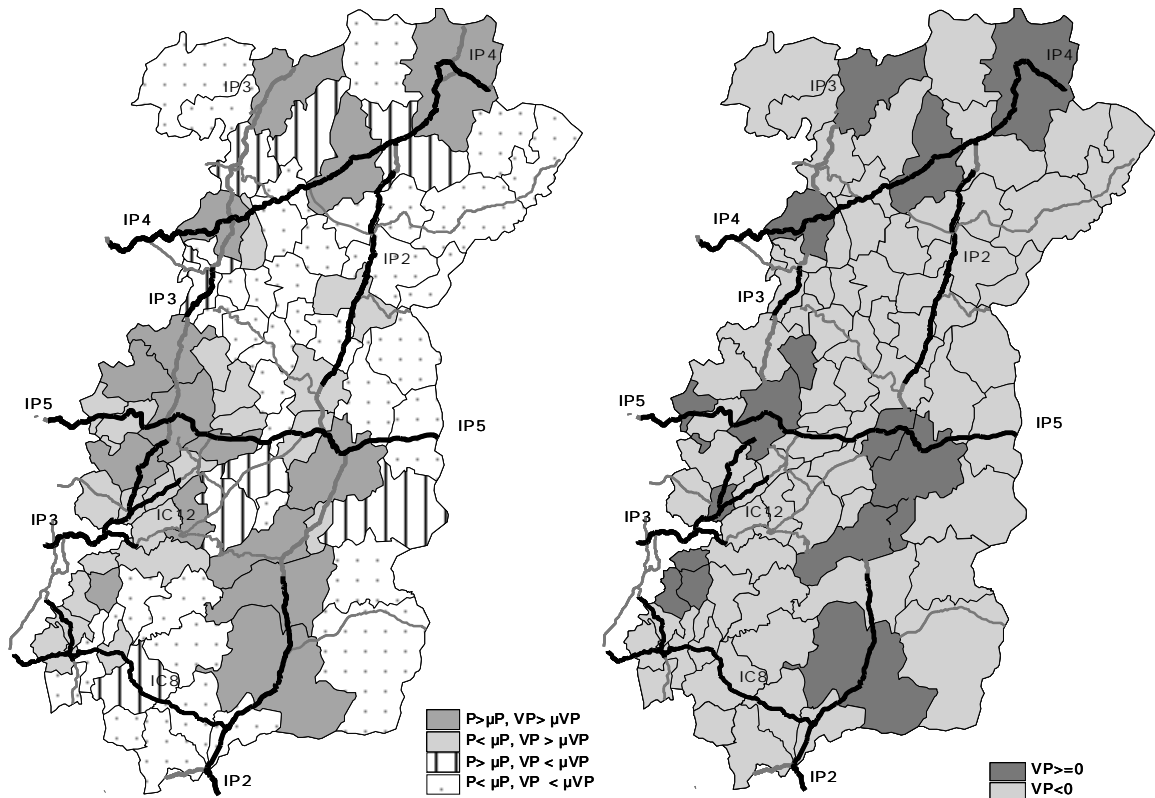


Figura 3 - População da região e sua evolução no período 1991-2001

3.2. Poder de compra

Com base em dois estudos do INE (Ramos, 1997 e Ramos, 2002) foram analisados dados relativos ao poder de compra dos municípios considerados em 1995 e 2002, tendo por referência as seguintes quatro classes de análise (Figura 4):

- a) Municípios com Índice de Poder de Compra (I) em 2002 acima da média do conjunto e com crescimento (VI) também acima da média do conjunto ($I \geq \mu I, VI \geq \mu VI$);
- b) Municípios com Índice de Poder de Compra em 2002 abaixo da média do conjunto e com crescimento acima da média do conjunto ($I < \mu I, VI \geq \mu VI$);
- c) Municípios com Índice de Poder de Compra em 2002 acima da média do conjunto e com crescimento abaixo da média do conjunto ($I \geq \mu I, VI < \mu VI$) e
- d) Municípios com Índice de Poder de Compra em 2002 abaixo da média do conjunto e com crescimento também abaixo da média do conjunto ($I < \mu I, VI < \mu VI$)

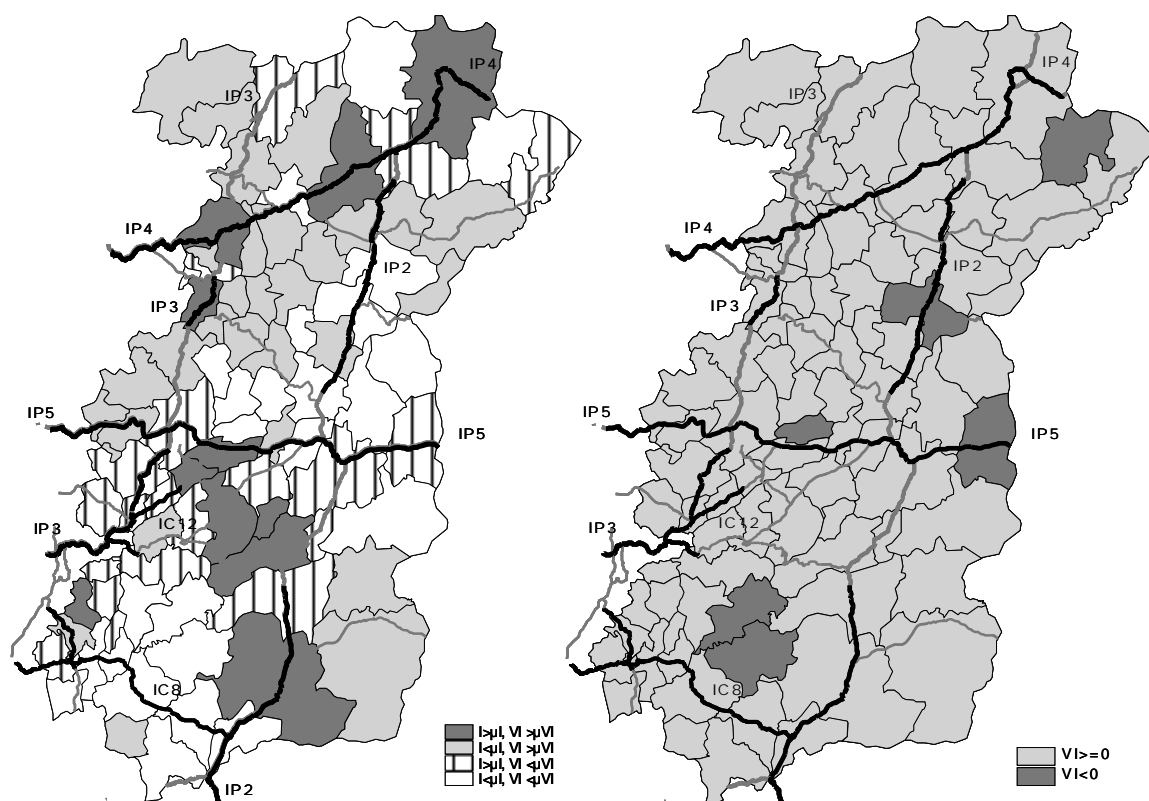


Figura 4 - Índice de Poder de Compra e sua evolução no período 1995-2002

O crescimento médio do Índice de Poder de Compra entre 1995 e 2002 para o conjunto destes municípios foi 12% superior à média nacional, enquanto que a média do seu valor em 2002 foi de 54,86 (sendo o valor para Portugal igual a 100).

Neste caso verificamos que os Índices de Poder de Compra mais altos e os crescimentos acima da média se verificam em municípios atravessados pelos IPs, embora com algumas diferenças relativamente à sub-seção anterior. Verifica-se por exemplo que em alguns dos municípios junto à fronteira e afastados dos IPs o crescimento do poder de compra esteve acima da média, mesmo sendo municípios cujos níveis de poder de compra estão, de um modo geral, abaixo da média. É o caso de Idanha-a-Nova e Penamacor. Por outro lado, em municípios como a Guarda e o Fundão, cujos níveis de poder de compra são superiores à média e que beneficiam da existência do IP5 e do IP2, observamos um crescimento do poder de compra abaixo da média.

Distinguindo ainda entre municípios onde o crescimento foi positivo e municípios onde foi negativo, verificamos que de uma forma geral houve um acréscimo excepto em alguns municípios junto à fronteira (Almeida e Vimioso), em outros do interior centro (Pampilhosa da Serra e Oleiros) e ainda em Vila Nova de Foz Côa e Penalva do Castelo.

3.3. Condições de acessibilidade

A análise das condições de acessibilidade partiu da construção de duas matrizes de distância (medidas em termos de tempo de deslocação rodoviária) entre 96 centros para as situações ‘antes’ e ‘depois’ da construção de IPs e ICs na região (Figura 5). Os centros considerados na matriz foram as sedes das 86 sedes de município da região interior norte e centro de Portugal, mais as sedes de distrito do litoral norte e centro (Braga, Porto, Aveiro, Coimbra, Leiria e Lisboa) e as sedes das província espanholas vizinhas (Orense, Zamora, Salamanca e Cáceres).

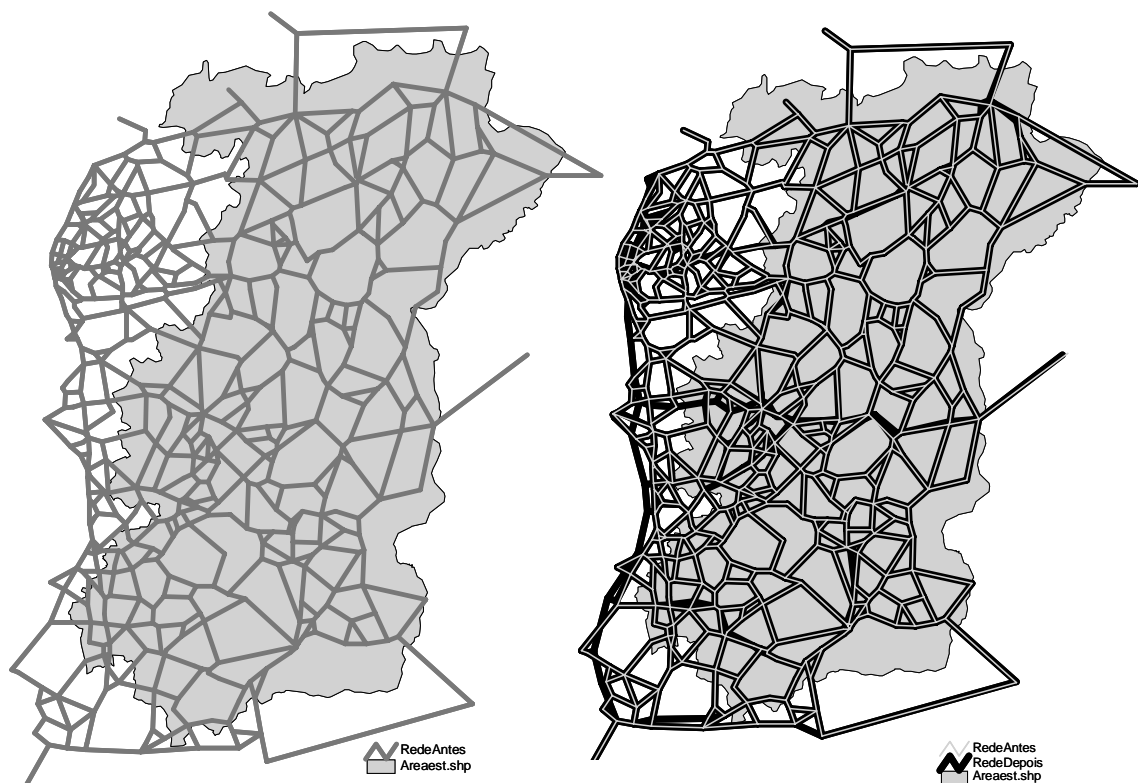


Figura 5 - Rede rodoviária antes e depois da existência IPs e ICs

As variáveis consideradas na análise das condições de acessibilidade rodoviária foram as seguintes:

- DA/DD - Capital de distrito ou de província espanhola mais próxima antes/depois;
- LA/LD - Cidade do litoral mais próxima antes/depois;
- VD - Variação da distância à capital de distrito;
- VL - Variação da distância à cidade do litoral mais próxima;

- VLX - Variação da distância a Lisboa;
- VP - Variação da distância ao Porto.

Tendo em atenção a capital de distrito a que pertence cada um dos municípios, constatamos que a variação da distância de cada município à sua capital de distrito apresenta algumas diferenças, detectando-se grupos de municípios com características similares (Figura 6).

De facto, verificamos que os municípios para os quais se detecta uma maior percentagem de diminuição da distância à sua capital de distrito encontram-se na sua maioria servidos pelas novas vias (IPs e ICs), com 50% e 25% de poupança no tempo de trajecto e em alguns casos entre 25% e 15%, enquanto que para outros municípios contíguos a estes, mas que não são servidos directamente pelas referidas estradas, as variações observadas são consideravelmente inferiores (de 15% a 5% e entre 5% e 0%).

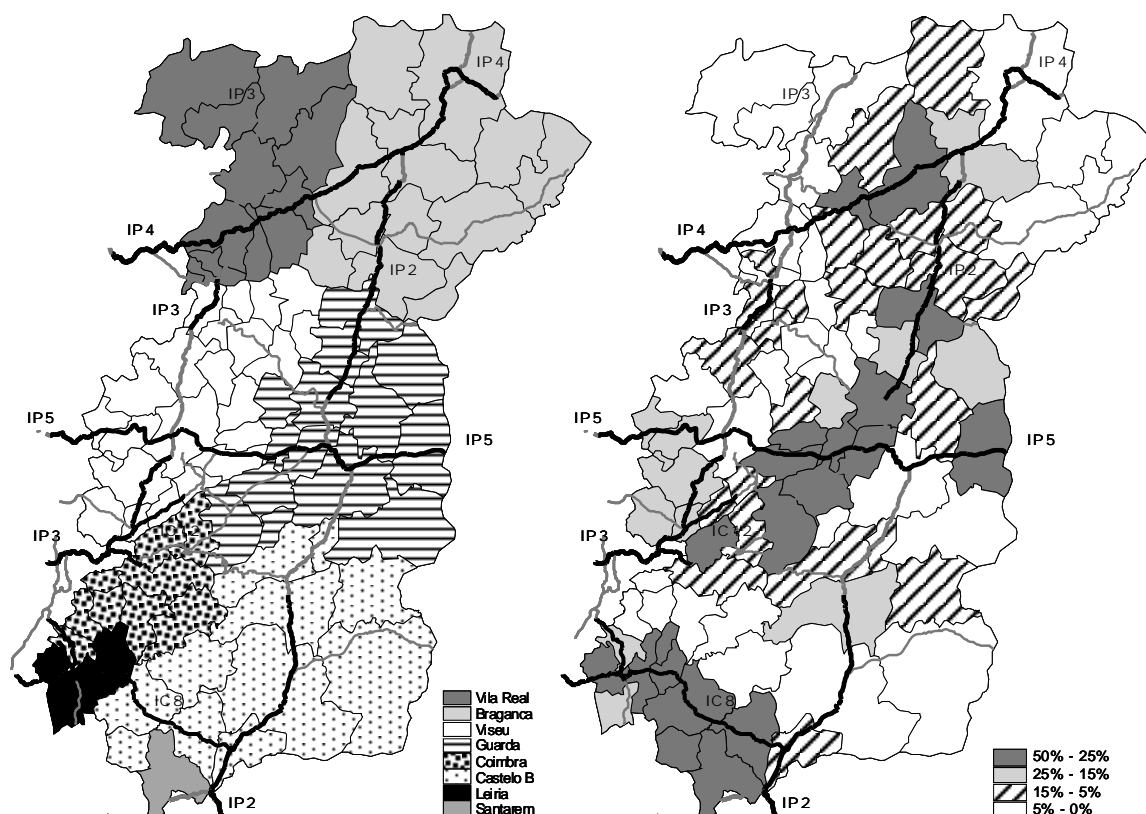


Figura 6 - Variação da distância à capital de distrito

Se considerarmos a cidade do litoral que se encontra mais próxima de cada município antes e depois, existe uma mudança substancial para toda a região norte e centro (Figura 7). Com efeito, se considerarmos a rede antiga, a cidade de Braga é a que se encontra

mais próxima de toda a região norte, e a cidade de Coimbra é a que se encontra mais próxima de quase toda a região centro, exceptuando-se apenas alguns municípios que estão mais perto de Aveiro. No entanto, ao analisarmos a situação que resulta da rede 2001, verifica-se uma alteração considerável. Aveiro é a cidade do litoral que passa a estar mais próxima de boa parte da região interior centro, atingindo a fronteira (devido à existência do IP5), enquanto que o Porto substitui Braga na sua proximidade da região norte (devido à existência do IP4).

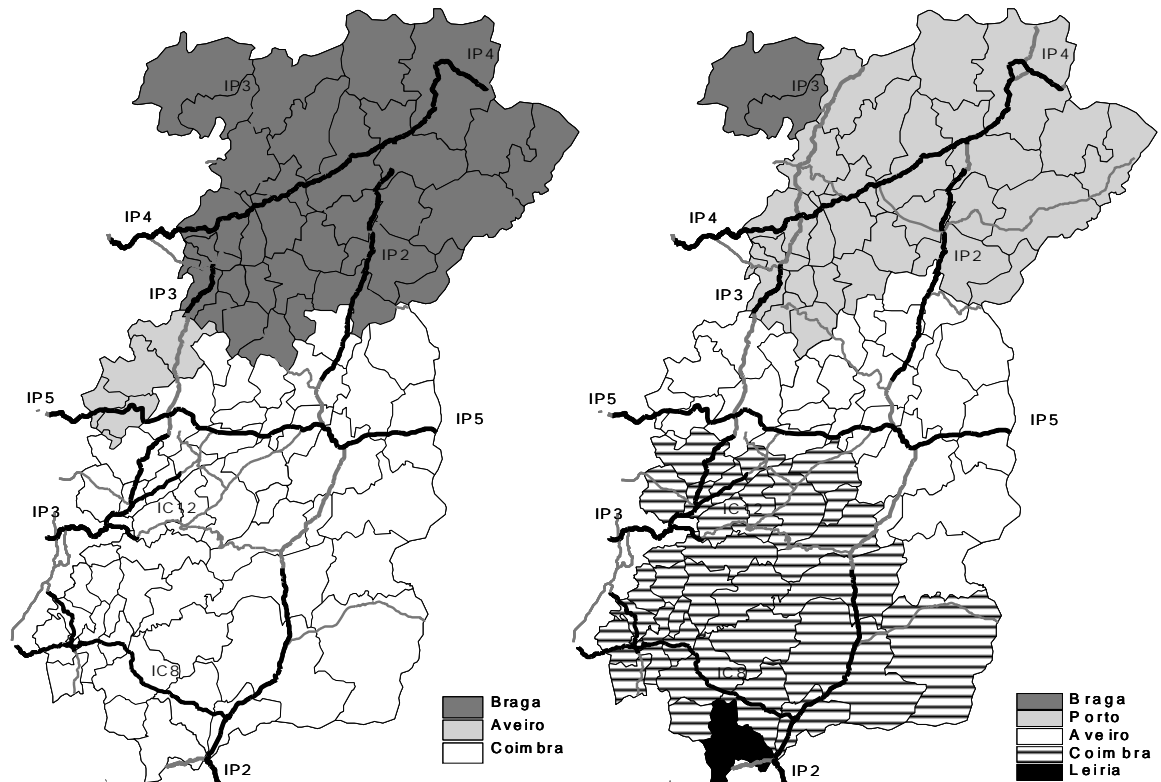


Figura 7 - Cidade do litoral mais próxima antes (esquerda) e depois (direita) da construção de IPs e ICs

Se considerarmos ainda o decréscimo na distância até à cidade mais próxima do litoral (independentemente do facto de a cidade do litoral mais próxima não ser a mesma antes e depois) verificamos que para a grande maioria dos municípios que são atravessados pelos IPs (ou vizinhos destes), este decréscimo pode variar entre 50% e 25% (Figura 8).

Verifica-se também que para alguns municípios mais afastados do litoral mas que beneficiam de melhores acessos a estes itinerários, este decréscimo pode ser mais acentuado do que em municípios que apesar de estarem mais próximos do litoral não possuem tão bons acessos. De uma forma geral, são os municípios que não se encontram directamente servidos pelos IPs e ICs aqueles para os quais os decréscimos

no tempo são menos significativos. Ou seja, apesar de beneficiarem dos IPs para terem acesso ao litoral, tal como os outros municípios, as dificuldades de acesso a esses Itinerários, determinam poupanças de tempo menos significativas.

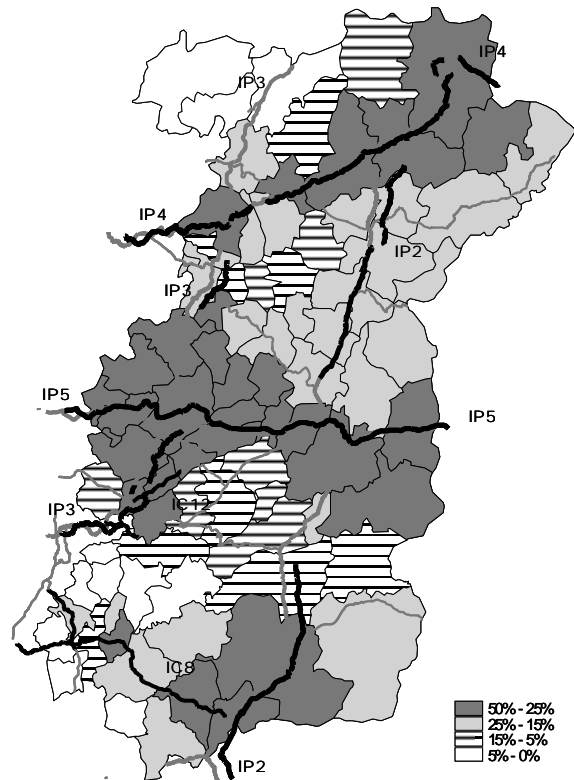


Figura 8 - Variação da distância à capital de distrito do litoral mais próxima

É o caso de Idanha-a-Nova, junto à fronteira com Espanha, cujo decréscimo no tempo ao litoral se situa entre os 25% e os 15%, comparativamente ao grupo de municípios formado por Gois, Lousã, Pampilhosa da Serra, Miranda do Corvo e Vila Nova de Poiares, na proximidade de Coimbra, cujo decréscimo se situa entre 0% e 5% (ver figura 8). Considerando ainda a proximidade das cidades espanholas e comparando-as com capitais de distrito e outras cidades e capitais do litoral, procurou-se detectar em que casos é que uma cidade espanhola passou a ser a cidade mais próxima assim como alterações na influência das capitais de distrito (Figura 9).

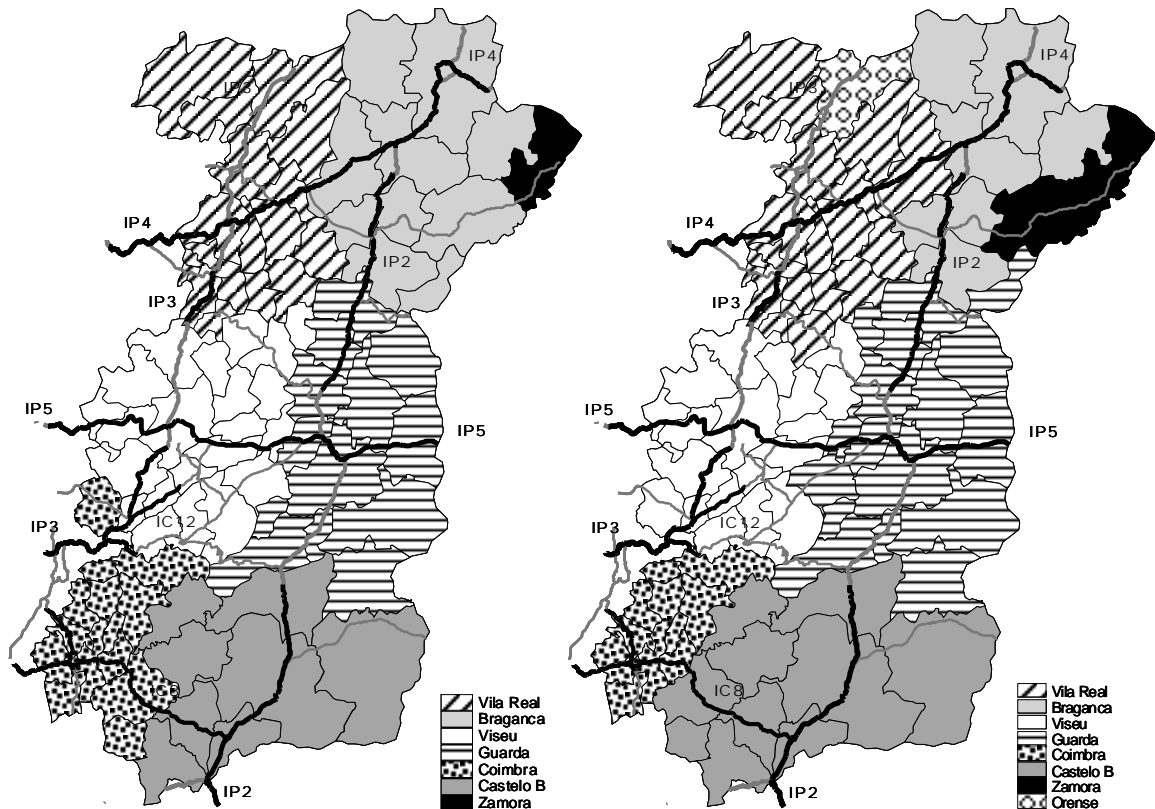


Figura 9 - Capital de distrito ou de província espanhola mais próxima antes (esquerda) e depois (direita) da construção de IPs e ICs

Verificamos que a influência da cidade de Zamora, mais próxima de Miranda do Douro do que qualquer outra capital de distrito de Portugal na situação ‘antes’, passou a estar mais próxima também de Mogadouro na situação ‘depois’. Orense passou também a ser a cidade mais próxima de Chaves. Verifica-se ainda que Castelo Branco perdeu alguma importância relativamente a Coimbra (devido ao IC8 alguns municípios passaram a estar mais próximos de Coimbra que de Castelo Branco), Guarda relativamente a Viseu (devido à existência do IP5, com efeitos semelhantes aos do caso anterior) e Bragança relativamente a Vila Real (devido à existência do IP4, com efeitos semelhantes aos do caso anterior). Ou seja, de uma forma geral, alguns dos municípios que se encontram na fronteira entre cada par de distritos referidos passam a estar mais próximos dos segundos relativamente aos primeiros, em virtude da existência de novas estradas.

No que diz respeito aos decréscimos de tempo nos acessos às cidades de Lisboa e Porto, algumas particularidades são dignas de nota (Figura 10). Por exemplo no caso da distância a Lisboa verificamos que para alguns dos municípios mais a norte se verificam decréscimos no tempo a Lisboa superiores (entre 40% e 30%) aos decréscimos verificados para muitos municípios do interior centro (entre 30% e 20%), para o que

contribui o IP4 e a sua orientação ‘Nordeste-Sudoeste’. Já no caso dos decréscimos no tempo ao Porto a situação é um pouco diferente, uma vez que a distinção passa a ser não tanto entre o litoral e o interior mas entre municípios que são atravessados pelos IPs (ou municípios vizinhos) e municípios que não o são.

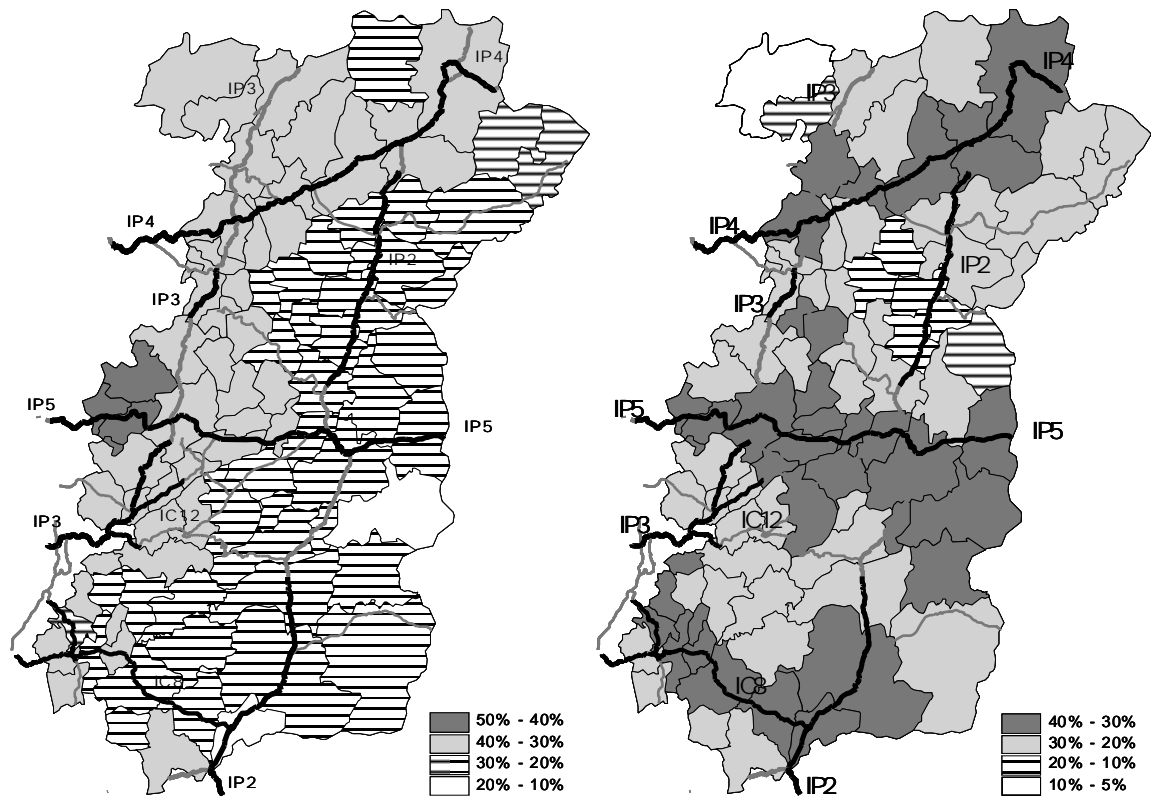


Figura 10 - Variação da distância a Lisboa (esquerda) e ao Porto (direita)

3.4. Partido dos Presidentes de Câmara

A maioria dos Presidentes de Câmara dos 86 municípios considerados pertencem ao PSD (54 - 63%) e ao PS (26 - 30%), sendo os restantes seis de coligações PSD-PP (5 - 6%) e do partido da Terra - MPT (1 - 1%) (ver Figura 11).

4. Análise das respostas

Obtiveram-se 59 respostas o que representa 69% do total de inquiridos, embora destes 59 inquiridos apenas 52 tenham respondido correctamente a todas as perguntas. A maioria das respostas correspondem a Presidentes de Câmara do PSD (40, ou seja 68% dos 59 inquiridos), seguindo-se o PS (18, ou seja 31%) e o MPT (1). Nenhum dos cinco Presidentes de Câmara de coligações partidárias respondeu ao inquérito. (Figura 12).

Partido	Presidentes de Câmara	
	Número	%
PSD	54	63%
PS	26	30%
MPT	1	1%
COL	5	6%
Total	86	100%

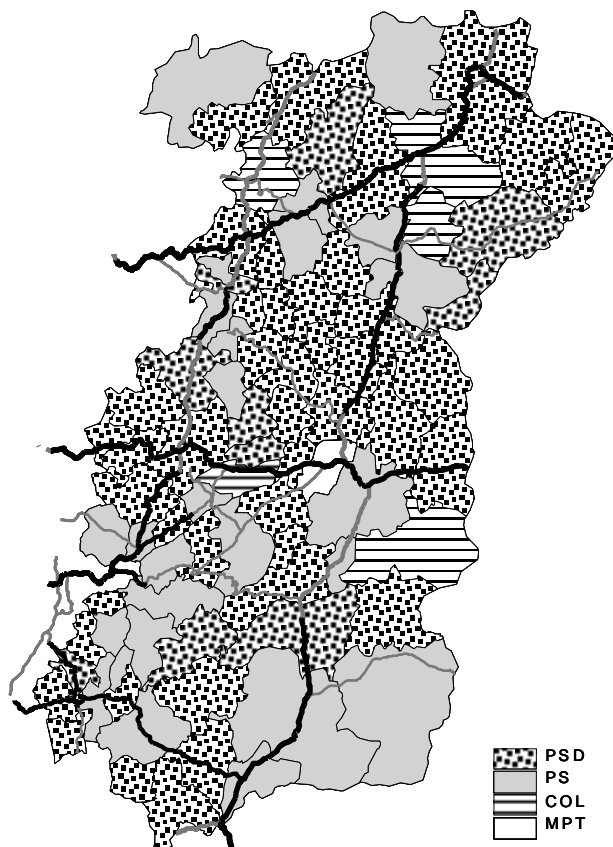


Figura 11 - Municípios inquiridos – Partido político

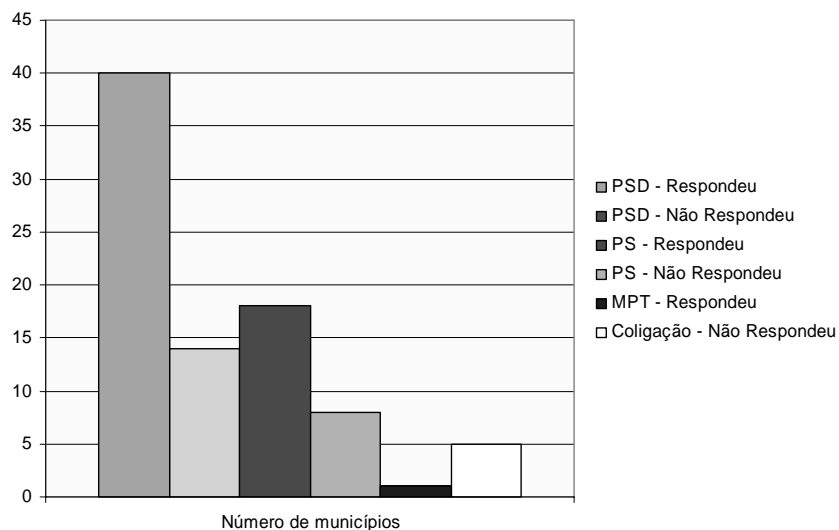


Figura 12 – Distribuição das respostas por partido político

Se verificarmos a distribuição geográfica dos municípios constatamos que as respostas, independentemente do partido, são essencialmente oriundas de municípios na fronteira com Espanha, entre Guarda e Bragança; na faixa central entre Mação e Gouveia; mais a norte entre Aguiar da Beira e Mirandela; o grupo formado por Viseu e os vizinhos

Tondela, Oliveira de Frades, Vouzela, Carregal do Sal e Oliveira do Hospital; Alvaiázere, Penela, Miranda, Poiares e Pedrogão Grande e Chaves (Figura 13). Deve referir-se que a opinião de alguns dos Presidentes de Câmara que não responderam ao inquérito, nomeadamente os de toda a faixa junto à fronteira com Espanha, entre a Guarda e Castelo Branco seria necessária para que algumas das constatações aqui referidas pudessem ser mais conclusivas.

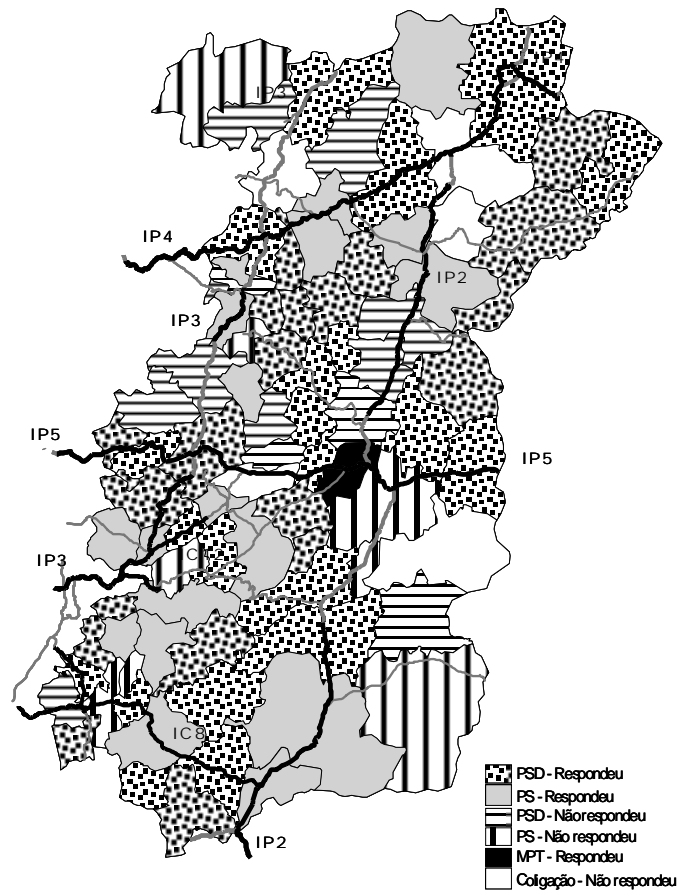


Figura 13 – Distribuição geográfica das respostas

4.1. Prioridades em termos de acessibilidade

No que respeita às prioridades em termos de acessibilidades foram consideradas as seguintes opções: rapidez no acesso às sedes dos municípios vizinhos; rapidez no acesso à capital do distrito a que o município pertence; rapidez no acesso à capital de distrito mais próxima (caso seja diferente daquela a que o município pertence); rapidez no acesso a Lisboa/Porto; e outra, a definir pelo inquirido.

Considerando apenas o número de vezes em que cada um dos tipos de acessibilidade foi referido respectivamente como primeira, segunda e terceira prioridades, verificamos que

o acesso a ‘Lisboa/Porto’ aparece com maior frequência como primeira prioridade (23 vezes) enquanto que ‘Capital de Distrito’ aparece com igual frequência referida como primeira e segunda prioridade (16 vezes). Depois surge a ligação com os ‘Vizinhos’ e com ‘Outro Distrito’, prioridades maioritariamente mencionadas em terceiro lugar. Finalmente a indicação de ‘Outros’ tipos de prioridade que não os sugeridos, foi referida como primeira prioridade apenas para o caso de dois municípios (Figura 14).

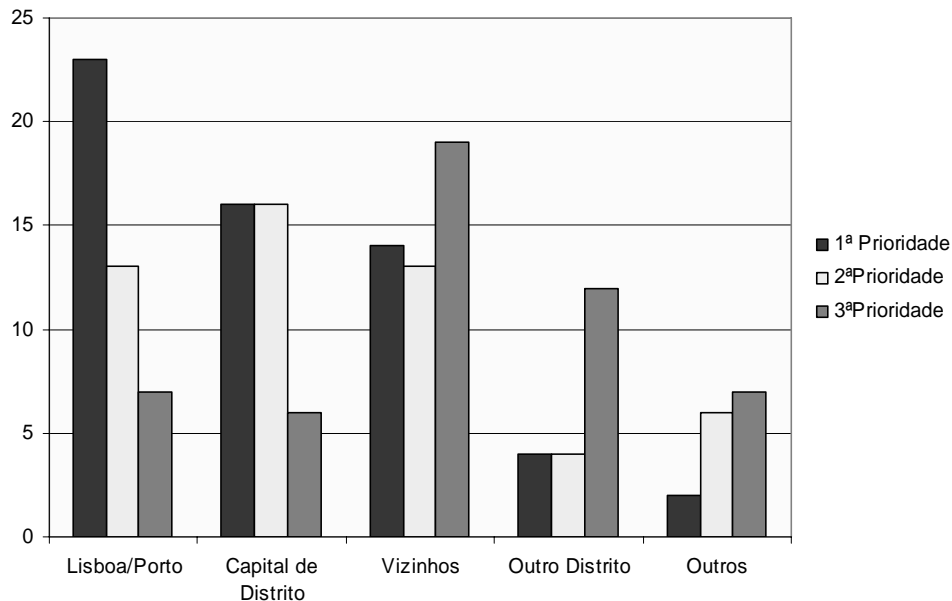


Figura 14 – Classificação das prioridades de acessibilidade

Considerando a distribuição territorial para a primeira prioridade mencionada pelos 86 municípios, poderemos verificar que tipo de municípios é que escolhe que tipo de acessibilidade como prioritária e se isso se poderá relacionar de algum modo com a sua dinâmica populacional (Figura 15).

Por exemplo, alguns dos municípios que referem a ligação a ‘Lisboa/Porto’ como prioritária (12 em 21) fazem parte do grupo onde se observa uma dinâmica populacional mais fraca, com crescimento populacional abaixo da média.

Existem outros municípios, mais dinâmicos (com crescimento positivo), actualmente bem servidos em termos de acessibilidade e que também referem a prioridade no acesso a Lisboa e ao Porto, como é o caso de Vila Real e Castelo Branco.

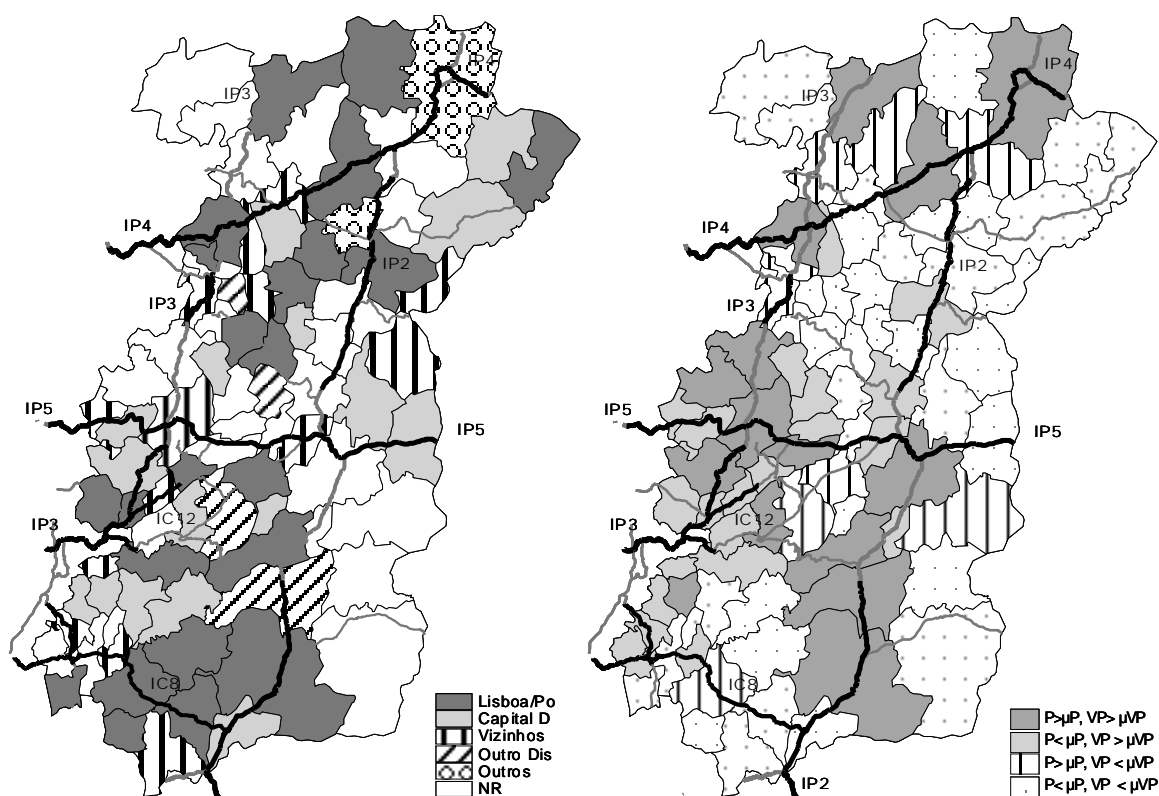


Figura 15 - Primeiras prioridades em termos de acessibilidades vs. dinâmica demográfica dos municípios

Aqueles que referem ‘Outros’ tipos de acessibilidade no lugar de primeira prioridade são apenas dois municípios, Bragança e Vila Flor, referindo-se em concreto à ligação com Espanha.

Muitos municípios (32) referem ‘Capital de Distrito’ como primeira ou como segunda prioridade. Os 16 municípios que referem a ligação à capital de distrito como primeira prioridade são municípios próximos da fronteira ou de menores dimensões, em áreas mal servidas de IPs e ICs. Dez destes municípios possuem população e crescimento populacional entre 1991 e 2001 abaixo da média.

4.2. Condições de acessibilidade dos municípios

Neste caso tratou-se de uma apreciação geral quanto às condições de acessibilidade dos municípios, considerando os seguintes tipos: muito boas; boas; razoáveis; más; e muito más.

Verifica-se que a maioria dos inquiridos classifica as condições de acessibilidade como ‘Razoáveis’ (36% das 59 respostas), sendo maior o número daqueles que as considera

‘Más’ ou ‘Muito Más’ (40% em 59) do que aqueles que as consideram ‘Boas’ ou ‘Muito Boas’ (24% em 59) (Figura 16).

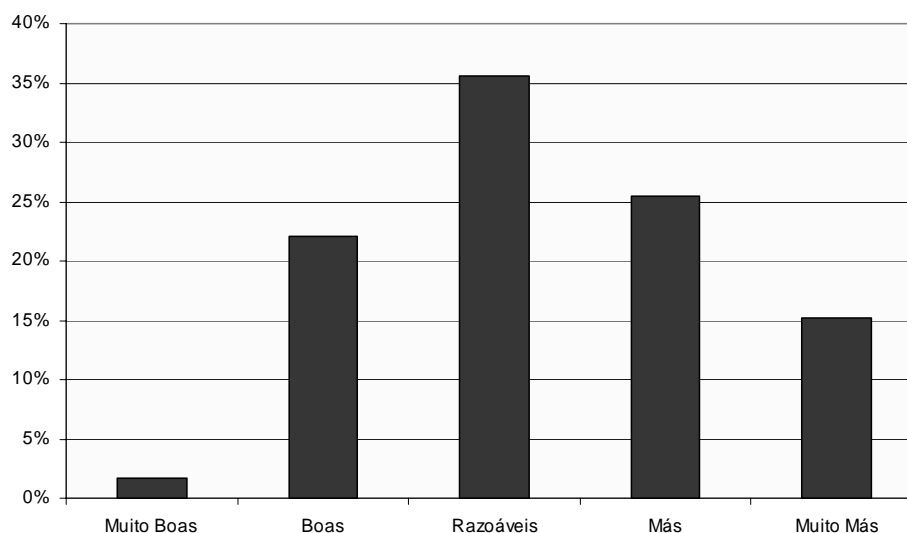


Figura 16 - Classificação das condições de acessibilidade

Se confrontarmos estas respostas com as condições de acessibilidade reais (considerando a rede actual de IPs e ICs), verificamos que existe uma correspondência entre os Presidentes de Câmara que consideram que as condições de acessibilidade são ‘Muito Más’ e os municípios que não são atravessados por nenhum IP ou IC. De facto dos nove municípios nesta situação (Alijó, Carrazeda de Ansiães, Tabuaço, São João da Pesqueira, Mogadouro, Freixo de Espada à Cinta, Pampilhosa da Serra, Góis e Lousã) apenas um é atravessado por pelo menos um IP ou IC. É o caso de Alijó (IP4), embora apenas numa pequena parcela do território municipal, a norte.

Existem por outro lado casos, tais como Vila Nova de Paiva ou Manteigas, cujos Presidentes de Câmara consideraram ter condições de acessibilidade ‘Boas’, mas que não são atravessados por nenhum IP ou IC. De salientar que de entre os inquiridos, apenas o Presidente da Câmara de Castelo Branco considerou que o município possui condições de acessibilidade ‘Muito Boas’ sendo de facto um dos municípios onde as condições de acessibilidade melhoraram muito relativamente ao passado (Figura 17).

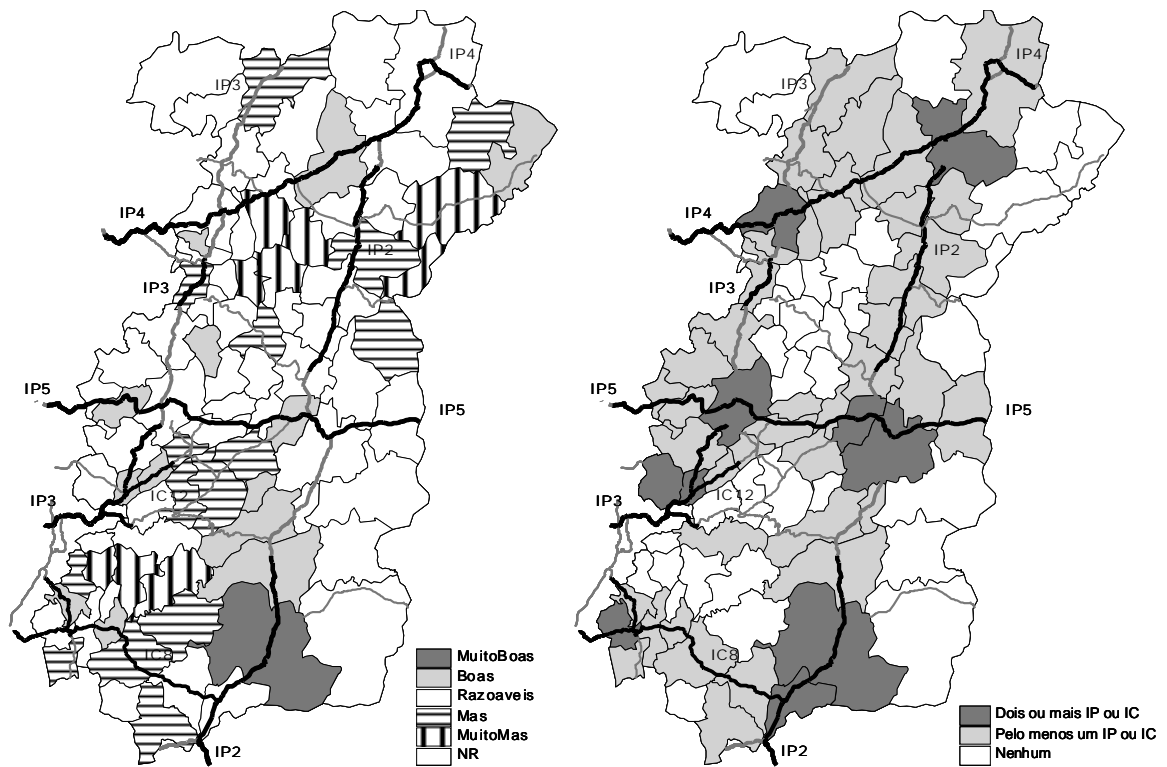


Figura 17 - Classificação das condições de acessibilidade vs. existência de IPs e ICs

4.3. Prioridades de intervenção na rede rodoviária

A terceira pergunta era relativa às prioridades em termos de intervenção na rede rodoviária, considerando-se três tipos de intervenção: melhorar as ligações dentro do município; melhorar as ligações com municípios vizinhos; e melhorar outras ligações (nomeadamente a IPs e ICs).

A maioria referiu as ligações aos IPs e ICs como primeira prioridade de intervenção na rede rodoviária (30, ou seja 51% das 59 respostas), seguindo-se os que consideraram a melhoria da rede municipal (16, ou seja 27%) e os que consideraram a ligação com os municípios vizinhos (13, ou seja 22%) (Figura 18).

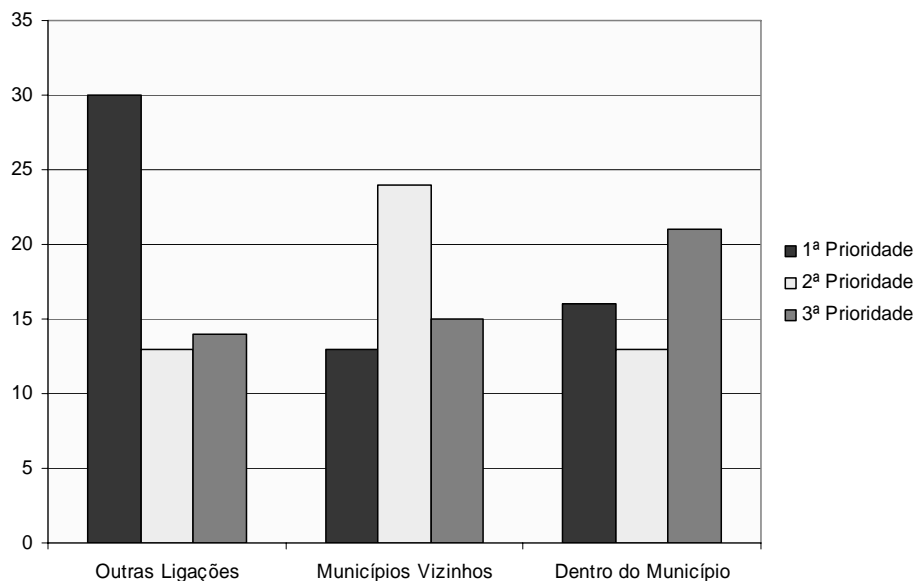


Figura 18 - Prioridades de intervenção na rede rodoviária

Observando apenas a distribuição territorial da primeira prioridade mencionada por cada um dos municípios, constatamos que os que referem a ligação aos IPs ou ICs ou a cidades importantes como primeira prioridade, são na sua maioria municípios que não se encontram servidos por essas estradas (20 num total de 30). Incluem-se neste grupo o município de Vila Real, que refere em concreto a importância da ligação a Chaves, a Vila Pouca de Aguiar e à Área Metropolitana do Porto; os municípios do nordeste transmontano junto à fronteira com Espanha, de Chaves a Torre de Moncorvo, referindo em concreto a ligação aos IPs e ICs, tal como um conjunto de municípios entre Armamar e Vila Flor (entre o IP3 e o IP2); um conjunto de municípios do centro, formado pelos municípios da Covilhã, Gouveia, Seia, Manteigas, Oliveira do Hospital, Santa Comba Dão, Nelas, Mórtagua, Penela, Vila Nova de Poiares e Lousã e um outro conjunto ainda formado pelos municípios de Oleiros, Vila de Rei, Castelo Branco, Sertã e Proença-a-Nova. No entanto, se analisarmos o caso de Castelo Branco em particular, verificamos que este refere em concreto a ligação a Espanha (IC31) como prioridade de intervenção na rede rodoviária.

Se compararmos estes dados com a dinâmica populacional dos municípios, verificamos que se observa um crescimento populacional abaixo da média em 18 dos 30 municípios. Nos que consideram prioritário intervir na rede municipal incluem-se Viseu e alguns dos seus municípios vizinhos (que beneficiam da proximidade do IP5), alguns municípios do interior afastados de itinerários principais e ainda Mirandela e Almeida,

salientando-se o facto de em 16 municípios, apenas 4 não serem atravessados por IPs ou ICs. Verifica-se também que em apenas 7 dos 16 municípios observamos um crescimento populacional abaixo da média. E finalmente, entre os que consideram mais importante a ligação com os vizinhos, encontramos maioritariamente municípios débeis em termos de dinâmica populacional (9 em 13 municípios possuem crescimento populacional abaixo da média). Entre estes não se encontra nenhuma capital de distrito. É o caso de Alijó, de Moimenta da Beira, Freixo de Espada à Cinta, Figueira de Castelo Rodrigo, Pinhel, Góis, Alvaiázere e Vila Velha de Rodão (Figura 19).



Figura 19 - Primeiras prioridades de intervenção na rede rodoviária vs. dinâmica demográfica dos municípios

4.4. Influência da acessibilidade no desenvolvimento

Neste caso tratou-se de uma qualificação em abstracto da relação entre acessibilidade e desenvolvimento, estabelecendo-se os seguintes graus de intensidade para essa relação: não influencia; influencia pouco; influencia muito; influencia sob certas condições.

Verificou-se que a totalidade dos inquiridos consideraram que a acessibilidade influencia o desenvolvimento (56 em 59), mas três Presidentes da Câmara (Vila Real, Miranda do Corvo e Lousã) referiram que apenas sob certas condições. O Presidente da

Câmara de Vila Real especificou que [a relação entre acessibilidade e desenvolvimento] *‘depende das dinâmicas económicas e sociais geradas pelo município. Como Vila Real possui essa dinâmica, importa reforçar a sua capacidade de atracção ‘regional e Ibérica’*. A Presidente da Câmara de Miranda do Corvo referiu a importância do investimento na educação e na formação e sugeriu como exemplo o caso da República da Irlanda. O Presidente da Câmara da Lousã não especificou as condições a que se referia.

4.5. Impacte do PRN 2000 sobre a acessibilidade

Neste caso pretendeu-se avaliar, em concreto, o impacte das alterações da rede rodoviária sobre o desenvolvimento dos municípios, tendo-se considerado os seguintes tipos de resposta: diminuiu muito; diminuiu; manteve-se; aumentou; e aumentou muito

Verificamos que a maioria referiu que a acessibilidade se *‘Manteve’* (70% em 57 respostas, uma vez que em 2 dos 59 inquéritos esta pergunta não obteve resposta) enquanto que 22% considerou que *‘Aumentou muito’* ou *‘Aumentou’* e 9% considerou que *‘Diminuiu’* (Figura 20).

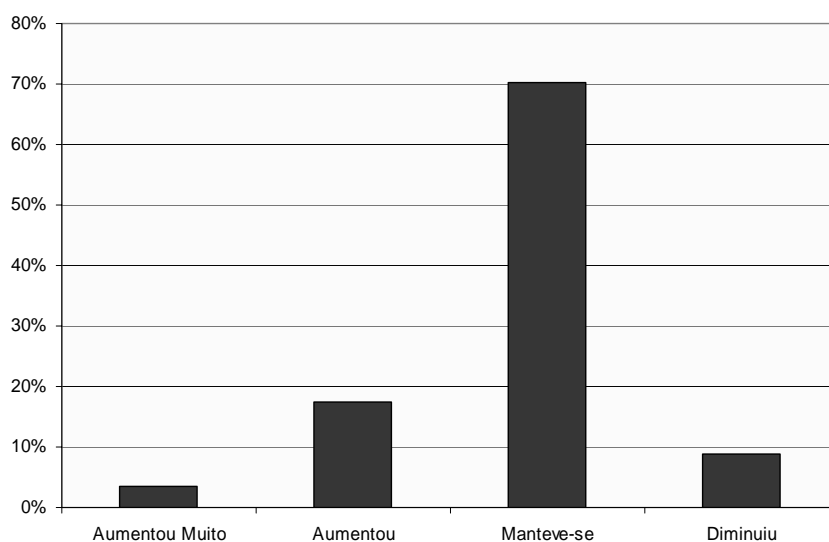


Figura 20 - Impacte do PRN 2000 sobre a acessibilidade

Não deixa de ser estranho o grande número de municípios que considerou que a acessibilidade não sofreu alterações com o PRN 2000, principalmente para aqueles cuja situação actual em termos de acessibilidade melhorou bastante relativamente ao passado, como é o caso de Viseu.

Os únicos municípios a considerar que a acessibilidade ‘*Aumentou muito*’ foram a Lousã e a Sertã, o que no caso deste último se deverá ao IC8.

Os municípios que referiram que ‘*Aumentou*’ foram, nomeadamente, um conjunto de ‘vizinhos’ formado por Manteigas, Covilhã, Fundão e Castelo Branco (em função naturalmente do IP2), Bragança, devido naturalmente ao IP4, e os municípios de Mortágua, Oliveira do Hospital, Celorico da Beira e Armamar, o que se deverá ao IP3 e ao IC12 no caso dos dois primeiros, ao IP5 e IP2 no caso do terceiro e ao IP3 no caso do último.

Curiosamente, os Presidentes de Câmara dos municípios que responderam que a acessibilidade ‘*Diminuiu*’ foram os de Vila Real, Alijó e Mirandela, três municípios atravessados pelo IP4, Tabuaço, próximo do IP3, Almeida, município atravessado pelo IP5 mas cujo presidente refere que devido à desclassificação de certas estradas para estradas municipais o município ficou a perder, e Nelas, referindo em concreto a falta de conclusão do IC12 (Figura 21).

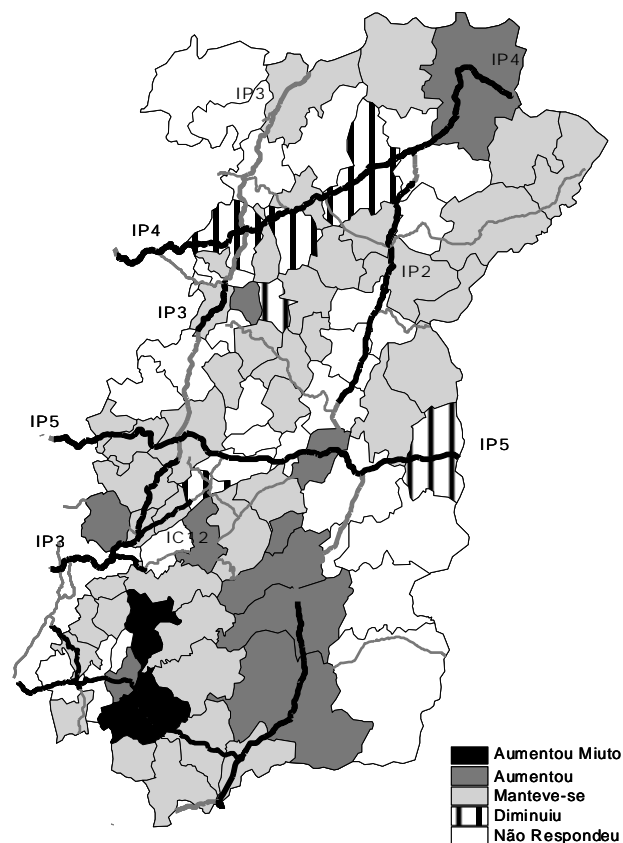


Figura 21 - Impacte do PRN2000 sobre a acessibilidade

5. Conclusão

Neste artigo apresentaram-se os resultados de um inquérito aos Presidentes da Câmara de 86 municípios da região interior norte e centro de Portugal realizado com a finalidade de recolher a respectiva opinião sobre a acessibilidade do seu município, sobre a forma como esta tem vindo a evoluir e sobre o modo como deve evoluir no futuro. A análise foi efectuada em função de aspectos tais como a localização do município, a sua evolução sócio-económica e a evolução das suas condições de acessibilidade.

De um modo geral os Presidentes de Câmara inquiridos demonstraram interesse na participação neste inquérito. Para a maioria, as necessidades sentidas estão fortemente ligadas à construção de novas estradas e ao acesso directo que proporcionam a Lisboa e ao Porto, à capital de distrito e a municípios vizinhos importantes. É possível estabelecer alguma correspondência entre as necessidades sentidas pelos municípios e a forma como têm evoluído em termos populacionais, uma vez que municípios menos dinâmicos são normalmente aqueles que menos têm beneficiando de novas estradas e conseqüentemente que mais precisam delas, mas a relação nem sempre é clara surgindo situações em que a mesma não se aplica.. Todos consideram que, em abstracto, a acessibilidade é essencial para o desenvolvimento. No entanto, são poucos aqueles que consideram que o PRN 2000 tenha tido influência concreta no desenvolvimento do respectivo município. Para a maioria dos Presidentes de Câmara, a necessidade de intervir na rede rodoviária é liderada pela prioridade de melhorar ou construir as ligações a IPs e ICs e a outras cidades e só depois melhorar a rede municipal e as ligações a municípios vizinhos.

Referências

Button, K. (1995), “What can meta-analysis tell us about the implications of transport”, *Regional Studies* 29 (6), 507-517.

Cushman & Wakefield Healey & Baker (2004), *European Cities Monitor 2004*, London, UK.

Ramos, P. N. (1997), *Estudo sobre o Poder de Compra Concelhio*, Número III, INE, Coimbra, Portugal.

Ramos, P. N. (2002), *Estudo sobre o Poder de Compra Concelhio*, Número V, INE, Coimbra, Portugal.

Rietveld, P. e Bruinsma, F. (1998), *Is Transport Infrastructure Effective?*, Springer-Verlag, Berlin, Germany.