

## **As Acessibilidades e o Desenvolvimento de Regiões Periféricas.**

### **O Caso da Beira Interior**

Jorge Miguel dos Reis Silva

Departamento de Ciências Aeroespaciais

Universidade da Beira Interior

[jmiguel@ubi.pt](mailto:jmiguel@ubi.pt)

### **Resumo**

A Beira Interior, localizada no Centro de Portugal junto à fronteira com Espanha, é tradicionalmente apontada como uma região periférica. A longo dos anos o decréscimo da população e a debilidade do tecido empresarial têm vindo a ser justificados com base na escassez e/ou na falta de qualidade das infraestruturas de transporte.

Para avaliar o ónus real desta questão foi utilizada uma metodologia que nos permitisse identificar os ganhos de acessibilidade no passado recente, os previsíveis num horizonte de planeamento normalmente adoptado, e os possíveis num cenário assintótico de forte acessibilidade generalizada explicitando, deste modo, os ganhos já realizados e os ainda possíveis.

A evolução dos valores da região estudada foi comparada com os correspondentes para o Litoral Centro – a região que também nos servira de *cotejo* num processo prévio de auscultação aos principais empresários a operarem na Beira Interior.

Este tema é de grande importância para a região e para o país, na medida em que os resultados obtidos permitirão a discussão mais fundamentada sobre os investimentos adicionais em infraestruturas de transportes.

## **1 Introdução**

### 1.1 Enquadramento do Tema

Desde os tempos mais recuados que a História da Humanidade tem vindo a ser escrita conjugando os verbos Comunicar e Transportar em diversos modos e tempos. Os elementos da natureza e as inovações tecnológicas foram modificando os métodos e os hábitos, das actividades e dos indivíduos, transformando progressivamente a questão inicial do tempo necessário para vencer a unidade de distância numa outra que acaba por dominar a actualidade: até onde é possível ir no mesmo intervalo de tempo.

Ultrapassadas as fases de conquista e de exploração dos espaços a consolidação das redes territoriais faz-se acompanhar agora do aumento e da complexidade das trocas e, em consequência, da valorização da mobilidade e dos sistemas de comunicação. O Homem procura dominar a velocidade redesenhando novos conceitos de tempo e de espaço.

Desde há muito que as infraestruturas de acessibilidade e o desenvolvimento regional parecem caminhar lado a lado permitindo, inclusivamente, no contexto europeu, que se transitasse de conjuntos de Estados independentes para conjuntos de Economias interdependentes ligadas em rede. A este propósito, Nijkamp *et al.* (1990) sublinham a forte dependência da economia europeia do estado de funcionamento de tais infraestruturas enquanto elementos catalizadores de desenvolvimento.

Perspectiva-se assim uma abordagem ao conceito de infraestrutura cujos efeitos positivos sobre as economias locais são facilmente perceptíveis: sistemas e redes de água, esgotos, electricidade, telecomunicações e transportes são indispensáveis, não só ao bem-estar das populações como também ao desenvolvimento de um bom ambiente de negócios.

Mas não raro se levanta a questão de saber se o investimento em infraestruturas deve ser utilizado para estimular o crescimento económico que se espera alcançar ou, em alternativa, para acomodar aquele que, entretanto, vai surgindo. Para Viegas (2002) esta é uma matéria que requer duas lógicas de intervenção distintas: no primeiro caso (lógica *pró-activa*), a maximização da utilidade do investimento pode ser alcançada, ou

complementarmente com outros investimentos públicos, ou estimulando o potencial de mobilização dos investimentos privados; no segundo caso (lógica *reactiva*), a avaliação do investimento deve ser ponderada com base numa análise de custo-benefício mais directa que abarque os efeitos associados, não só às fases de construção e de operação, mas também a elementos *colaterais* como o ambiente, o uso dos solos e o funcionamento dos mercados.

No entanto, qualquer que seja a abordagem escolhida, as infraestruturas são comumente aceites como potencialmente influentes no desempenho económico das regiões, sobretudo tendo em atenção o valor que acrescentam aos recursos existentes e à capacidade de atracção de outros provenientes do exterior. Porém, elas não geram por si próprias o almejado desenvolvimento regional, havendo necessidade de as encarar como *peças*, de entre muitas outras, que constituem o imenso *puzzle* que dá pelo nome de Ordenamento do Território.

Neste sentido, a verdadeira essência da relação entre o Desenvolvimento Regional e as Infraestruturas não é fácil de estabelecer, até pelo tipo de impactes que estão em causa: os não-espaciais – provocados pelo investimento em infraestruturas sobre a actividade económica em geral; e os espaciais – decorrentes da combinação simultânea de desempenhos distintos, em lugares (também) distintos, das próprias infraestruturas.

Aschauer (1989, 1990) sublinha que o impacte das infraestruturas, enquanto bens públicos, se reflecte directamente na economia elevando o nível de actividade económica e incentivando a produtividade do capital privado; e, como tal, deve ser modelado como um factor adicional na função geral de produção. De facto, ao utilizar a função de Cobb-Douglas para estimar a elasticidade do crescimento económico face ao *stock* de infraestrutura, este autor encontrou valores de tal forma elevados (0.4 / 0.5) que a taxa de retorno acabava por exceder a totalidade do investimento.

Em Espanha, durante a fase de preparação do Plano de Infraestruturas para a década de 2000-2010, foram simulados alguns cenários que resultaram em valores de elasticidade bastante inferiores – mas ainda assim muito encorajadores, na ordem de 0.23 (Izquierdo, 2003). No caso específico das infraestruturas rodoviárias de transporte os valores obtidos oscilaram entre 0.16 e 0.18.

De qualquer modo, estes dados parecem sugerir que um investimento desta natureza se pode vir a traduzir, a médio e/ou a longo prazo, numa importante fonte de crescimento económico.

Ao nível da dinâmica económica regional o incremento das infraestruturas de transporte não deixa de ter as suas repercussões: nos processos de reestruturação industrial – através, quer da entrada e da saída de empresas, quer da procura de mercados mais alargados; no ritmo de transferência da inovação tecnológica – acompanhando o da troca de fluxos de informação; e no incremento de factores que, no seu conjunto, concorrem para os índices de competitividade. Consequentemente, tal incremento não deixa de ter impactes distintos nas empresas: as existentes podem crescer, *definhar*, ou encetar processos de deslocalização; ou podem mesmo surgir outras novas.

Para melhor entender as razões que estão no cerne desta questão é necessário considerar, separadamente, os efeitos através dos quais as infraestruturas de transporte se impõem na organização das empresas e na respectiva distribuição espacial e, consequentemente, nos padrões de desenvolvimento das regiões onde estas se inserem: as decisões de localização, as áreas de mercado e o nível de competitividade, a organização da produção e a estrutura da oferta, e a organização logística.

A escolha da localização é uma das decisões estratégicas das empresas. Como tal, as infraestruturas de transporte não deixam de ter o seu peso na atractividade dos locais pela facilidade com que permitam aceder aos mercados. A este propósito, a abordagem económica com base na procura sustenta que as empresas escolhem as localizações a partir das quais possam atingir mercados, os mais amplos possíveis. No entanto, os modelos da *nova* geografia económica enfatizam o papel ambíguo da relação entre as infraestruturas de transporte e a localização das empresas sublinhando, que esta pode ser positiva ou negativa dependendo das características económicas das próprias regiões. Taxas e custos de instalação mais baixos, e a existência de mão-de-obra especializada, entre outros factores, podem influir de modo considerável nos processos de decisão locativa das empresas atraindo-as, inclusivamente, para regiões mais débeis.

Uma redução dos custos de transporte permite às empresas a negociação de preços mais baixos dos produtos, o aumento da competitividade e a expansão das áreas de mercado.

Em contrapartida, também elas passam a ficar mais expostas às regras do *exterior*. Mas os efeitos daí emergentes só vão depender do grau de maturidade que as empresas demonstrem em matérias como: a orientação estratégica, a organização produtiva e logística, e o grau de especialização. Neste sentido, as empresas orientadas apenas para os mercados locais e/ou a operarem em escalas desadequadas a tais desafios com grande probabilidade serão as primeiras a sentir o impacte da agressividade competitiva.

Não raro o transporte é encarado por muitas empresas como um factor de peso no processo de produção e na estrutura da oferta. Neste particular, uma redução dos custos de transporte pode reflectir-se, directamente, no planeamento da produção e, conseqüentemente, no favorecimento conjunto de efeitos de substituição e de economias de escala. É o que sucede, por exemplo, quando por via da redução de tais custos se verifica o encerramento de algumas unidades de produção e/ou de centros de distribuição, passando as empresas a operarem a partir de outros locais que se julguem, na circunstância, mais oportunos para servir as respectivas áreas de mercado.

Em regra, os estudos relacionados com os impactes económicos das infraestruturas de transporte não deixam de também sublinhar como alvos de tais investimentos a economia dos custos, quer de operação dos veículos quer dos tempos de percurso. Muito embora algumas empresas não lhe atribuíssem no passado o devido peso, na realidade o investimento em infraestruturas de transporte pode reduzir a incerteza associada a algumas operações por via da diminuição da variância, precisamente dos custos de operação e dos tempos de percurso. Aliás, o rigor a que as empresas se devem obrigar actualmente em matérias como a estratégia de mercado, a especialização produtiva e a competitividade, associado ao incremento da rapidez, segurança e fiabilidade dos transportes, permite-lhes adquirir uma outra percepção das oportunidades que se lhes deparam em termos de localização espacial e de organização logística.

## 1.2 Objectivo do Trabalho

A distribuição espacial das actividades é o resultado de oportunidades e de estratégias de localização delineadas em função de objectivos específicos. No entanto, se tomarmos

em consideração que grande parte das actividades humanas envolve a utilização e a partilha de recursos limitados, facilmente constatamos que os processos de decisão são complexos e que envolvem uma importante componente económica.

O tema do desenvolvimento regional, sobretudo das regiões (mais) periféricas, aparece associado, em regra, a investimentos de capital avultados, à aplicação de sofisticados meios técnicos e científicos aos sistemas produtivos, e a uma remodelação profunda da economia. Ou seja: a infraestruturização de tais espaços traduz-se num investimento público considerável destinado a tornar o capital privado mais produtivo esperando-se, em consequência, que o incremento das redes e dos sistemas permitam, por um lado, que as empresas operem a custos inferiores e obtenham melhores desempenhos e, por outro, que os ganhos de produtividade daí decorrentes se possam vir a reflectir no incremento conjunto da actividade económica regional.

A Beira Interior (Figura 1) está localizada no centro do país junto à fronteira com Espanha. Para muitos é considerada uma região periférica, em decréscimo acentuado da população, com uma dinâmica empresarial débil e dotada de um conjunto de infraestruturas de transporte frequentemente apontado como *pouco consentâneo com as necessidades reais de desenvolvimento*.

É fácil apodar esta região de *periférica*; difícil é, no entanto, estabelecer em função de quê, ou de quem, tal classificação deve ser atribuída: para os que ali habitam e/ou trabalham ela converte-se, seguramente, num centro de interesses e tudo quanto daí se afaste pode, em boa medida, ser considerado como periferia; mas em tudo quanto não satisfaça os seus habitantes e/ou trabalhadores ela constitui-se como a periferia de um centro de interesses que se *desloca* para outros locais.

Ao longo dos anos, os índices demográficos e as dinâmicas empresariais da Beira Interior têm vindo a ser justificadas com base na escassez e/ou na falta de qualidade das infraestruturas de transporte. Como tal, quisemos avaliar o peso real desta questão recorrendo a uma metodologia que nos permitisse, muito embora sem eliminar os efeitos decorrentes do passado, *suprimi-los* no presente, e perscrutar (eventuais) oportunidades de desenvolvimento que se colocariam à região perante um cenário de alta acessibilidade.

Figura 1 – A Região da Beira Interior



Fonte: TIS,pt<sup>1</sup>

Começámos por analisar a demografia, o número de empresas e de efectivos por ramos de actividade, a riqueza gerada e as principais infraestruturas de transporte. Depois, auscultámos – com recurso a entrevistas, a sensibilidade revelada, nesta matéria, pelos principais empresários a operarem na Beira Interior, tentando perceber de que forma as infraestruturas de transporte interagiam localmente, em primeiro lugar nas decisões locativas das empresas e, em segundo lugar, nas respectivas estruturas organizativas. No final, em face dos investimentos mais significativos previstos, não só para a região, mas também para toda a Península Ibérica, estimámos – com recurso a Sistemas de Informação Geográfica, os (eventuais) ganhos de acessibilidade regional daí decorrentes em vários cenários ao longo do tempo: 1992, 2006, 2020 e num quadro (assimptótico) de forte acessibilidade generalizada.

Em primeiro lugar, aplicámos uma leitura longitudinal (temporal) às cidades mais populosas do Eixo Urbano da Beira Interior: Guarda, Covilhã e Castelo Branco. No entanto, porque no âmbito das nossas entrevistas decidimos, em determinado momento,

---

<sup>1</sup> TIS,pt – Consultores em Transportes, Inovação e Sistemas.

alargar a investigação a toda a Região Centro<sup>2</sup>, aplicámos também aqueles cenários a seis cidades do Litoral localizadas junto ao eixo viário Porto – Lisboa e com uma população concelhia em número idêntico ao dos concelhos das cidades da Guarda, Covilhã e Castelo Branco; ou sejam: Paços de Ferreira, Ovar, Águeda, Caldas da Rainha e Santarém. A cidade de Leiria, muito embora inserida num concelho mais populoso, foi também incluída neste conjunto por representar um importante pólo de desenvolvimento (Figura 2).

Figura 2 – Cidades da Beira Interior e do Litoral Centro



Fonte: TIS,pt

Em segundo lugar, às leituras que perspectivavam a evolução temporal dos indicadores de acessibilidade para as diversas cidades ao longo de cada eixo sobrepusemos outras, transversais, de análise comparativa dos mesmos indicadores em ambas as regiões: a Beira Interior e o Litoral Centro.

<sup>2</sup> Tentando perscrutar noutras empresas – se possível a exercerem a actividade dentro dos mesmos sectores a que pertenciam as da Beira Interior mas com melhores acessos a infraestruturas de transporte – diferenças significativas de atitude perante os mercados com base nas quais se pudessem vir a explicar distintas opções de localização.

## 2 A Região da Beira Interior

### 2.1 Evolução Demográfica e Dinâmica Empresarial

O objecto do nosso estudo é pois a região definida pelo conjunto das quatro NUT III da região Centro de Portugal - Serra da Estrela, Beira Interior Norte, Beira Interior Sul e Cova da Beira – designada por Beira Interior, e que corresponde, genericamente, aos Distritos da Guarda e de Castelo Branco.

Entre os dois últimos Censos (1991 e 2001) a população residente na Beira Interior passou de 346.667 para 336.922 indivíduos, o que representa, em termos absolutos, uma variação negativa de 9.745 unidades - a Cova da Beira foi a única NUT III que registou uma variação positiva, embora ténue, na ordem das 482 unidades (INE: 1992, 2002).

A evolução demográfica aponta para uma redução significativa do número de indivíduos até aos 24 anos de idade e para um aumento considerável dos com mais de 65 anos. A redução da importância relativa da população mais jovem é tanto mais preocupante quanto as implicações futuras que tal facto, em si mesmo, acarretará:

- muito embora se trate *apenas* de uma redução da população mais jovem, tal não deixa de fazer antever uma redução da população activa. Esta tendência, associada à do envelhecimento da população, significa que um número cada vez menor de activos terá de *suportar* um número cada vez maior de idosos;
- se a Beira Interior vier a confirmar a tendência actual para a estabilização da população, e não havendo uma perspectiva credível de alteração do sinal (negativo) do saldo fisiológico, a população jovem - potencialmente a activa e imprescindível ao desenvolvimento da região - terá de ser assegurada por via de população oriunda do *exterior*.

Em 1991, 82.0% (4.316) das empresas da Beira Interior possuíam menos de 10 trabalhadores (micro empresas), 16.6% (875) eram empresas com mais de 9 e menos de 100 trabalhadores (pequenas empresas), e apenas 1.4% (70) tinham ao serviço mais de 99 efectivos (médias/grandes empresas), (INE, 1992). Em 2001 este cenário sofreu algumas alterações, curiosas mas preocupantes (INE, 2002):

- no espaço de uma década o número de empresas na Beira Interior passou de 5.261 para 9.421;
- no entanto, este aumento foi conseguido sobretudo por via da instalação na Beira Interior de um maior número de micro empresas – cuja importância na região é agora de 87.0% (mais 5 pontos percentuais do que em 1991), e da diminuição do peso relativo de todas as outras - as pequenas e as médias/grandes empresas representam em 2001, respectivamente, 12.4% (menos 4.6%) e 0.6% (menos 0.8%) do total.

A partir da informação disponibilizada pelo Instituto Nacional de Estatística (INE, 2002) é possível retirar algumas conclusões importantes a respeito da dimensão *actual* das empresas da região vs distribuição por ramos de actividade<sup>3</sup>:

- as 8.196 micro empresas distribuem-se: 25.8% (2.118) pelo Comércio a Retalho, 16.0% (1.309) pela Construção e Obras Públicas, e 10.3% (893) pela Administração Pública e Defesa Nacional, Serviços de Saneamento e Limpeza, Serviços Sociais e Similares Prestados à Colectividade, Serviços Recreativos e Culturais, Serviços Pessoais e Domésticos;
- as 1.168 pequenas empresas distribuem-se: 17.1% (200) pela Administração Pública e Defesa Nacional, Serviços de Saneamento e Limpeza, Serviços Sociais e Similares Prestados à Colectividade, Serviços Recreativos e Culturais, Serviços Pessoais e Domésticos, 15.4% (180) pela Construção e Obras Públicas, 11.3% (132) pelo Comércio a Retalho, e 10.9% (127) pelos Têxteis, Vestuário e Couro;
- das 48 médias empresas 37 (77.1%) pertencem aos Têxteis, Vestuário e Couro;
- das 9 grandes empresas 7 (77.8%) pertencem aos Têxteis, Vestuário e Couro, e 2 (22.2%) aos Produtos Metálicos, Maquinaria e Equipamento e Material de Transporte.

Na Beira Interior, o sector de actividade que mais tem contribuído para a produção nacional é o Primário - a participação mais activa é a da Beira Interior Sul logo seguida, nesta ordem, pela Beira Interior Norte e pela Cova da Beira (INE, 2001). Em traços

---

<sup>3</sup> Ramos de actividade que, neste particular, concentram mais de 10% do total das empresas em cada grupo.

gerais a Beira Interior – que detém 3.3% da população nacional, apenas contribui com 2.3% para o VAB total do país.

## 2.2 Infraestruturas de Transporte

A disposição do relevo e os principais cursos de água condicionaram, desde sempre, a estruturação das principais vias de comunicação da Beira Interior, internas e externas – sobretudo, e neste particular, aos principais centros do litoral do país. Nos últimos anos a situação evoluiu favoravelmente sendo lícito afirmar que após concluídos todos os projectos rodoviários, ferroviários e aéreos - em obra e planeados – a região ficará dotada de excelentes ligações; senão, vejamos (IEP, 2004; Silva, 2004):

- A.23 – Auto-Estrada entre Torres Novas e Guarda, passando por Castelo Branco, Fundão, Covilhã e Belmonte; está construída sobre troços do IP.6 (entre Torres Novas e Gardete) e do IP.2 (entre Gardete e Guarda);
- IP.2 – eixo longitudinal entre Portelo e Faro, passando pela Guarda, Belmonte, Covilhã, Fundão e Castelo Branco<sup>4</sup>, e que assegura a ligação Norte-Sul pelo interior; ainda não está concluído em toda a sua extensão;
- IP.5 – eixo transversal entre Aveiro e Vilar Formoso, passando pela Guarda, e que assegura a ligação com a fronteira espanhola; concluídas as obras de duplicação da via actualmente em curso, o IP.5 dará lugar à A.25;
- IP.6 – eixo transversal, entre Peniche e Castelo Branco; ainda não está concluído em toda a sua extensão;
- IC.6 – eixo transversal entre Coimbra (IP.3) e Covilhã (A.23); ainda não está concluído em toda a sua extensão;
- IC.7 – entre Vendas de Galizes (IC.6) e Celorico da Beira (IP.5), passando por Seia e Gouveia; ainda não está concluído em toda a sua extensão;
- IC.8 – entre Figueira da Foz (IC.1) e Castelo Branco (A.23); ainda não está concluído em toda a sua extensão;

---

<sup>4</sup> O troço compreendido entre a Guarda e Gardete é coincidente com a A.23.

- IC.31 – entre Castelo Branco (A.23) e Termas de Monfortinho, e que assegura a ligação com a fronteira espanhola; ainda não está concluído em toda a sua extensão;
- IC.34 – entre Vila Nova de Foz Côa (IP.2) e Barca d'Alva (fronteira); ainda não está concluído em toda a sua extensão;
- IC.37 – entre Viseu (IP.5) e Seia (IC.7); ainda não está concluído em toda a sua extensão;
- Linha da Beira Baixa – entre Lisboa e Guarda, pelo Sul da Beira Interior, passando por Vila Velha de Ródão, Castelo Branco, Fundão, Covilhã e Belmonte; está em curso a sua electrificação, até Castelo Branco em meados de 2005 e até à Covilhã no final de 2006; a circulação faz-se com alguma dificuldade entre Covilhã e Guarda;
- Linha da Beira Alta – entre Lisboa e Guarda, pelo Norte da Beira Interior, passando por Gouveia, Fornos de Algodres e Celorico da Beira, e que assegura a ligação com a fronteira espanhola; está totalmente electrificada;
- Aeródromos em Seia, Covilhã, Castelo Branco e Monfortinho; Seia (1.200m x 30m) e Covilhã (960m x 23m) possuem pistas asfaltadas, enquanto as de Castelo Branco (870m x 40m) e de Monfortinho (900m x 30m) são em saibro.

Para além do atraso que, sistematicamente, se tem vindo a verificar na beneficiação de alguns dos itinerários principais e complementares que atravessam a região - imprescindíveis à permeabilização do território, por um lado entre o Norte e o Sul e, por outro, entre o Litoral português e o Interior espanhol - também a rede interna, capilar, não tem merecido a devida atenção por parte das entidades competentes. Esta rede antevê-se duplamente importante para o desenvolvimento integrado da região: internamente – nas ligações mais *finas* entre localidades; mas também nas ligações estratégicas ao território espanhol – numa lógica de cooperação transfronteiriça cuja tradição (secular) urge preservar e incrementar.

Até a um passado não muito distante a beneficiação das linhas de caminho de ferro que atravessam a região foi encarada com base em perspectivas (muito) distintas: enquanto a da Beira Alta, a Norte, foi sendo dotada de importantes características funcionais que a prepararam para uma melhor ligação à Europa, a da Beira Baixa, a Sul, viu

inclusivamente alguns dos troços votados quase ao abandono – como aconteceu entre a Covilhã e a Guarda onde durante alguns anos não circulou qualquer composição. É certo que a Linha da Beira Alta sempre funcionou como uma importante via de entrada/saída do país de comboios de passageiros e de mercadorias; no entanto, no que concerne à ligações internacionais, o Plano Ferroviário 2000 classifica a Linha da Beira Baixa como alternativa àquela. Esta linha, que outrora assumira especial relevo no escoamento de cereais e de minério, viu a sua importância cada vez mais centrada no transporte de passageiros, a horários que se foram espaçando à medida que aumentava a oferta, concorrencial, dos serviços regulares de autocarros.

A criação da Universidade da Beira Interior, na Covilhã, e dos Institutos Politécnicos da Guarda (a Norte) e de Castelo Branco (a Sul), necessariamente contribuíram para que as autoridades competentes tivessem repensado a utilidade da Linha da Beira Baixa colocando em execução várias iniciativas: a rectificação do traçado, a electrificação da via e a reposição da circulação de passageiros entre a Covilhã e a Guarda.

A rede primária de infraestruturas civis aeronáuticas em território continental português é constituída pelos Aeroportos de Lisboa, Porto e Faro, precisamente onde se encontram os principais operadores comerciais, nacionais e estrangeiros, de transporte aéreo. As restantes infraestruturas civis formam o que vulgarmente se designa por Rede Secundária de Aeródromos, equipadas para servir de base às operações da aviação geral, isto é, a todas as operações realizadas por aeronaves de menor peso máximo à decolagem e/ou de menor capacidade de lugares. Contrariamente ao que acontece no âmbito das redes rodoviária e ferroviária não se conhecem quaisquer planos recentes em torno da Rede Secundária de Aeródromos<sup>5</sup>.

Por este motivo, as infraestruturas aeroportuárias existentes na região têm sobrevivido à passagem dos anos muito por vontade, ou de autarquias ou de grupos empresariais, numa lógica de usufruto meramente local em detrimento de um funcionamento em rede. Aliás, muito embora não descurando totalmente o estado de conservação das pistas e das servidões aeronáuticas, os responsáveis locais foram-se desresponsabilizando, progressivamente, da instalação, da certificação e da condução dos equipamentos de

---

<sup>5</sup> O documento mais recente, da responsabilidade da antiga DGAC (Direcção Geral da Aviação Civil), data de 1984.

rádio-ajudas negando, por esta via, a oferta de espaços aéreos seguros, sobretudo aos operadores comerciais mais exigentes.

Em meados de 2005 não há voos comerciais regulares com a Beira Interior, nem se perspectiva que venham a existir num futuro próximo. De momento, a utilização das quatro infraestruturas aeroportuárias na região restringe-se, quase exclusivamente, durante o dia e se as condições atmosféricas o permitirem, a operações de apoio ao combate a incêndios e a episódios ocasionais de voos turísticos.

Muito embora algumas não passem ainda do plano virtual, na realidade a Beira Interior está já dotada de um conjunto razoável de infraestruturas de transporte; pena é que de entre estas nem todas funcionem no pleno uso das respectivas capacidades nem, tão pouco, o façam em rede. Em qualquer dos casos a construção de infraestruturas e a implementação de sistemas de transporte em regiões periféricas, como esta, não podem deixar de ser pautadas pelo princípio da equidade territorial<sup>6</sup>; mas, em simultâneo, deve imperar uma lógica de bom senso nas reivindicações locais, substituindo os habituais pedidos de investimento de utilidade genérica por outros, selectivos, de mais fácil justificação e sustentação.

### **3 Acessibilidade e Desenvolvimento**

#### **3.1 Nota Prévia**

Para determinar, com exactidão, o valor marginal do investimento adicional em infraestruturas de transporte na Beira Interior seria necessário começar por eliminar os efeitos que decorrem do passado e que se reflectem no presente. Como tal não é possível utilizámos uma metodologia que nos permitisse *suprimi-los* no presente, embora temporariamente, perspectivando as *janelas* de oportunidade que se abririam à região perante um quadro em que a falta de (mais) acessibilidade deixasse de ser apontada como o único, ou o principal, obstáculo ao seu desenvolvimento.

---

<sup>6</sup> Equidade Territorial – associada ao direito de todos os cidadãos do país, independentemente do local onde habitem, terem acesso a condições idênticas de mobilidade.

### 3.2 Postura dos Empresários

Antes, porém, quisemos avaliar o sentimento a este respeito dos principais empresários a operarem na Beira Interior, tentando perscrutar se de entre as razões de ordem locativa e/ou de organização produtiva na base da sua instalação na região estariam algumas directamente relacionadas com os transportes e as acessibilidades ou, em alternativa, se os planos para o desenvolvimento futuro dos seus negócios estariam de alguma forma condicionados a estes factores.

Dos contactos com os empresários da região registámos que apenas 13.3% utilizam o modo ferroviário, e que os principais requisitos de acessibilidade são, em boa medida, a rede principal e complementar de estradas que atravessa a região. Em matéria de reivindicações as preocupações centram-se na melhoria dessa mesma rede (74.3%), no aumento da eficácia do modo ferroviário (17.1%) e no restabelecimento das ligações aéreas (8.6%). No entanto, se os transportes fossem mais económicos ou se houvesse melhores acessibilidades apenas 46.7% dos empresários admitiam procurar locais mais longínquos, distintos dos habituais, para adquirirem as matérias-primas e/ou para colocarem os produtos finais. Apenas para 20.0% dos empresários os factores locais foram determinantes, em exclusivo, na decisão locativa.

Foi curioso verificar que também no Litoral Centro do país – região frequentemente citada no Interior como estando dotada de excelentes infraestruturas de acessibilidade e, portanto, como um dos exemplos a seguir – a opinião dos principais empresários não é muito distinta. De entre estes, ainda menos do que os do Interior utilizam o modo ferroviário (4.5%) e os principais requisitos de acessibilidade são, de igual modo, a rede principal e complementar de estradas que atravessa a região. Em matéria reivindicativa as preocupações vão para a melhoria dessa mesma rede (77.0%), para o aumento da eficiência do modo ferroviário (9.0%) e para a melhoria da operacionalidade dos principais portos na vizinhança (14.0%). Porém, se os transportes fossem mais económicos ou se houvesse melhores acessibilidades apenas 36.4% dos empresários procurariam mercados mais longínquos dos habituais para as matérias-primas e/ou para os produtos finais. Apenas para 18.2% dos empresários os factores locais foram determinantes, em exclusivo, na decisão locativa.

Repare-se que não há diferenças significativas nas respostas de uns e de outros com base nas quais possamos retirar conclusões a respeito das vantagens das infraestruturas de transporte do Litoral Centro sobre as da Beira Interior nas decisões locativas das grandes empresas e/ou nas respectivas estruturas organizativas.

### 3.3 Aferição das Acessibilidades

#### 3.3.1 Aspectos Metodológicos

As nossas expectativas viraram-se então para a análise da acessibilidade, real e potencial, de cada uma das regiões, tendo por base as redes ibéricas rodoviárias em 1992<sup>7</sup>, 2006<sup>8</sup> e 2020<sup>9</sup>, e sabendo que neste último quadro também já poderíamos entrar em linha de conta com a projectada rede ibérica ferroviária de VA / AV. No final, era nossa intenção comparar a acessibilidade em cada um destes cenários com um outro, ideal (assimptótico), no âmbito do qual fosse possível encetar deslocações para qualquer destino, em linha recta, a uma velocidade média de 100 km/h.

Ora, de entre os Indicadores de Acessibilidade referidos na literatura especializada destacam-se os Topológicos, os de Ponderação Agregada e os Bilaterais: os primeiros permitem identificar as áreas, dentro de determinado espaço, mais e menos favorecidas por determinada rede de transportes; os segundos permitem identificar os destinos/oportunidades que é possível alcançar a partir de um qualquer ponto da rede, isto é, avaliar o potencial de mobilidade de cada um dos nós/origens; e os terceiros avaliam, simultaneamente, o eventual *peso* de um destino e o hipotético número de utentes que se mostrem interessados em tal deslocação.

De entre os Indicadores de Ponderação Agregada, os de Agregação Geral são os que mais se aproximam aos propósitos do nosso trabalho: a cada origem corresponde um conjunto de destinos – zonas ou regiões definidas em função de critérios económicos ou geográficos, e cada par origem-destino é função, por um lado da utilidade da deslocação e, por outro, do custo da mesma. A Agregação Geral resulta deste somatório para todos

---

<sup>7</sup> 1992 - logo após ter sido dado por concluído o eixo rodoviário Porto – Lisboa.

<sup>8</sup> 2006 - no contexto de todos os investimentos previstos no actual QCA.

<sup>9</sup> 2020 - data em que se prevê estarem realizados, não só o actual PRN mas também grande parte das RTE de Transportes.

os pares O-D. Em regra, a utilidade dos destinos é avaliada em termos sócio-económicos, através do PIB - no transporte de mercadorias, ou da População - no de passageiros.

No caso vertente, e de acordo com as características inerentes às redes rodoviária e ferroviária de cada um dos cenários, quisemos verificar até onde era possível viajar em 5 horas, com intervalos de 1 hora<sup>10</sup>, a partir da Guarda, Covilhã e Castelo Branco – na Beira Interior, e a partir de Leiria – no Litoral Centro. A importância/utilidade da acessibilidade de cada cidade foi avaliada, em cada limiar de tempo de viagem, pelo somatório do total de população atingida ao longo de cada um dos percursos. Ou seja: muito embora as ligações tivessem por origem *aquelas* cidades em particular e por destino uma qualquer outra localidade, a população total considerada foi a correspondente ao somatório da de todos os concelhos alcançados, incluindo a do concelho de origem e a do de destino. Nos casos em que os nós de destino ficaram situados em território espanhol o critério para a população deixou de ser o do concelho para passar a ser o da província<sup>11</sup>. No cenário de 2020, nos casos em que alguns troços da ligação se efectuaram também pela rede de comboio de VA / AV apenas foi contabilizado o total da população correspondente aos concelhos (em Portugal) e/ou às províncias (em Espanha) das respectivas estações de paragem.

Constatámos, na altura, que dos planos da REFER<sup>12</sup> fazia parte a construção de uma linha de caminho de ferro, simultaneamente de VA e de AV, entre Aveiro e Salamanca, que permitiria não só unir o Porto e Madrid em menos de 3 horas mas também configurar um nova rota de passageiros e de mercadorias entre o Norte de Portugal e o Norte / Centro da Europa – via Irún, e a Europa Mediterrânica – via Port-Bou (Silva, 2004). Embora as autoridades competentes ainda o não tivessem definido com rigor admitia-se, no entanto, que o respectivo traçado viesse a beneficiar a cidade de Viseu. Porém, há estudos recentes que defendem, simultaneamente, a construção de mais estações do que as inicialmente previstas e a circulação do maior número de comboios possível em toda a rede de VA e de AV, de forma a poder captar também um maior

---

<sup>10</sup> Subdivididos em escalões de 15 minutos.

<sup>11</sup> Os dados demográficos relativamente: aos concelhos portugueses, são os publicados pelo INE e dizem respeito ao último Censo (2001); às províncias espanholas, são os constantes do Anuario Estadístico 2003 disponibilizado pelo Ministerio de Fomento espanhol (Ministerio de Fomento, 2003).

<sup>12</sup> REFER – Rede Ferroviária Nacional, EP.

número de tráfegos locais<sup>13</sup>. Assim sendo, admitimos que em cada linha, as estações e o respectivo número de comboios que as serviriam eram as constantes do Quadro 1.

Quadro 1 – Estações e Total de Serviços Diários nas Linhas de VA e de AV

<b>Linhas de VA e de AV</b>	<b>Estações</b>	<b>Total de Serviços (por dia)</b>
<b>Lisboa – Porto</b>	Lisboa	20
	Santarém	4
	Leiria	4
	Coimbra	6
	Aveiro	4
	V. Nova de Gaia	8
	Porto	20
<b>Lisboa – Madrid</b>	Lisboa	20
	Pragal	4
	Évora	4
	Elvas/Badajoz	8
	Cáceres	8
	Madrid	20
<b>Lisboa - Faro</b>	Lisboa	6
	Pragal	2
	Évora	2
	Beja	2
	Faro	6
<b>Porto – Vigo</b>	Porto	10
	Braga	4
	Vigo	10
<b>Porto - Madrid</b>	Porto	6
	V. Nova de Gaia	6
	Aveiro	2
	Viseu	2
	Guarda	2
	Salamanca	2
	Valladolid	2
	Madrid	6

Fonte: TIS,pt

No entanto, sempre que em cada percurso se justificava uma mudança do modo rodoviário para o ferroviário, e vice-versa, entrámos em linha de conta com algum tempo de espera. Em primeiro lugar, e sempre, 20 minutos - o tempo que considerámos necessário para entrar/sair da cidade e para aceder/deixar a estação de comboios. Em segundo lugar, um tempo ( $TUe_i$  – Equação 1) de acesso a qualquer uma das estações (i)

<sup>13</sup> Ainda que, mesmo assim, cada estação não seja servida por todos os comboios que por lá passem mas apenas por alguns, numa frequência a ser ponderada por vários factores ao longo do tempo. Os referidos estudos admitem ainda a possibilidade das linhas de Velocidade Alta e de Alta Velocidade poderem vir a ter paragens a cada 50 km e 100 km, respectivamente.

servida por uma única linha<sup>14</sup>, e em função do respectivo número de serviços diários ( $Sd_i$ ), (J. M. Viegas Consultores, 2000). No caso das estações servidas por várias linhas<sup>15</sup>, este tempo ( $TVe_i$  – Equação 2) foi calculado através do quociente entre, a soma do máximo da população dos pares de concelhos/províncias correspondentes às estações nos extremos de cada linha ( $j, k$ ) ponderada pelo  $TUe_i$  da respectiva linha, e o somatório do máximo da população dos pares de concelhos/províncias correspondentes a essas mesmas estações<sup>16</sup>.

$$TUe_i = 20 + 169.38 e^{-0.1947Sd_i} \quad (\text{Eq. 1})$$

$$TVe_i = \frac{\sum MaxPop(j,k) * TUe_i(j,k)}{\sum MaxPop(j,k)} \quad (\text{Eq. 2})$$

Para o cálculo das acessibilidades rodoviária e ferroviária em cada cenário, para além das bases de dados em Arc View, Arc Info e Access que nos foram cedidas pela TIS,pt, pela Prof.<sup>a</sup> Elisabete Silva e pela Eng.<sup>a</sup> Fátima Figueira, utilizamos o aplicativo GeoMedia Transportation Manager – versão 5.2, do programa GeoMedia Professional – versão 5.2, da Intergraph Corporation.

### 3.3.2 O Exemplo da Covilhã vs Leiria

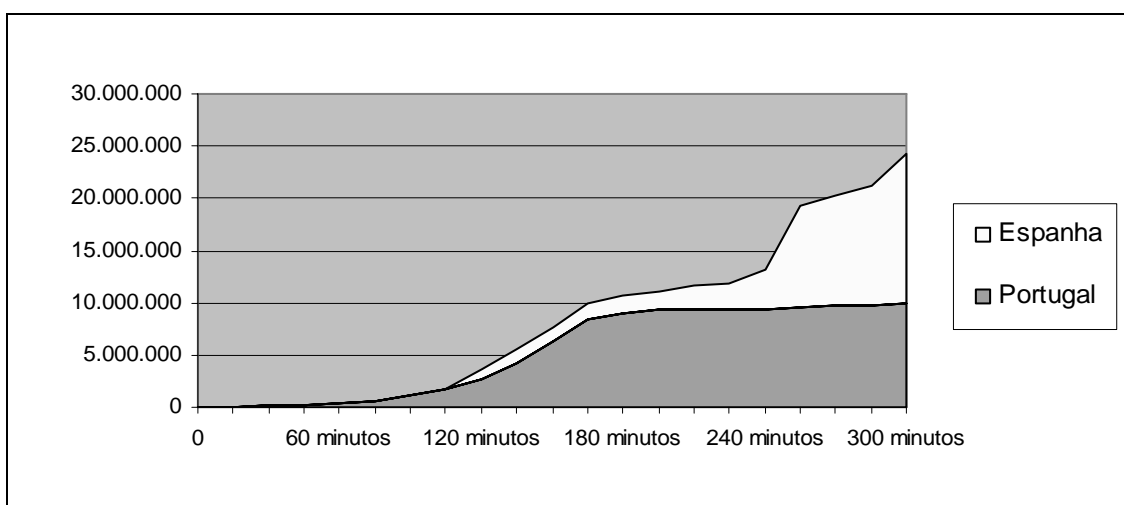
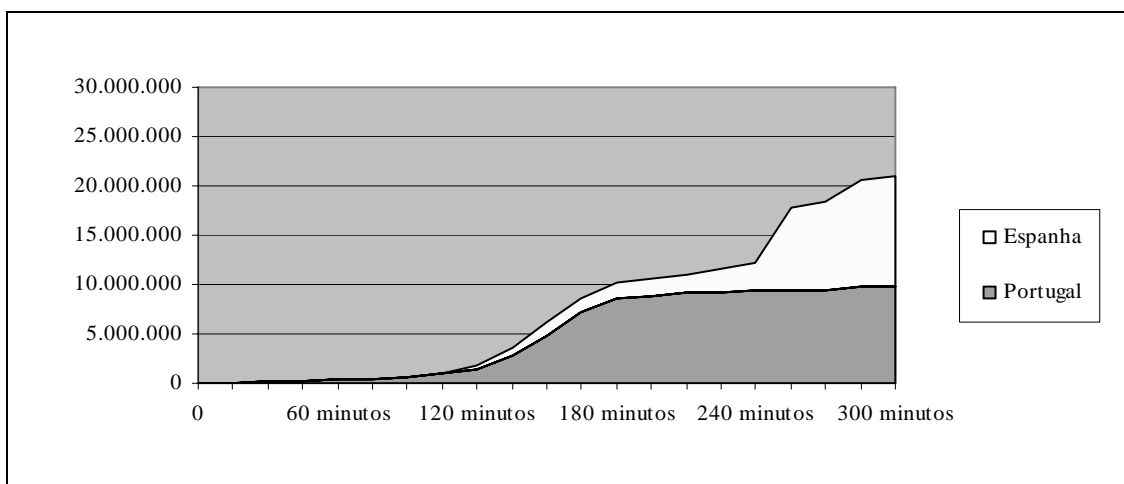
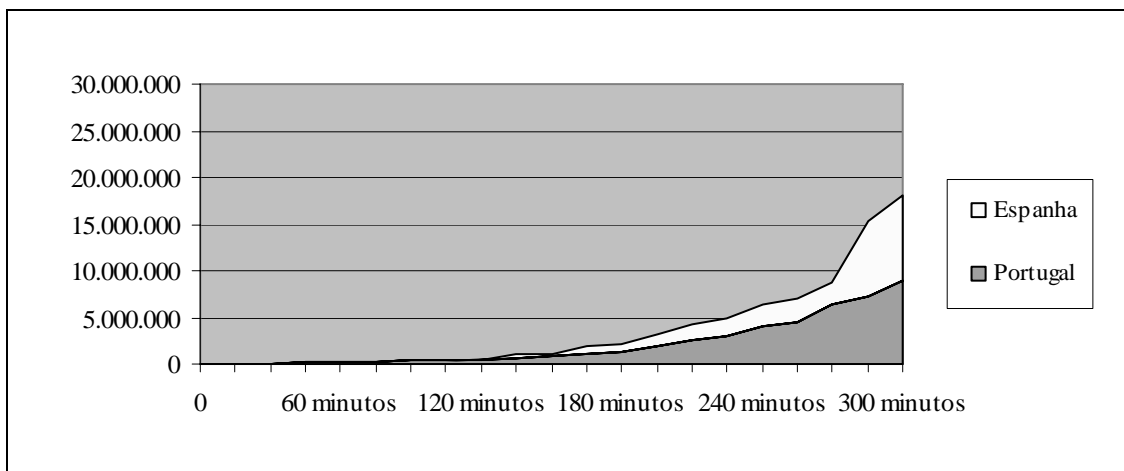
No cenário de 1992 verificámos que até cerca de 90 minutos de viagem a população possível de atingir (0,346 milhões de habitantes) a partir da Covilhã (Figura 3) estava confinada, praticamente, à da Beira Interior, um *isolamento* que podia ser explicado pelo défice de infraestruturas de acessibilidade de qualidade que à data se fazia sentir. Só a partir dos 90 minutos de viagem se começava a sentir um ligeiro aumento da população alcançada que às 2 horas atingia 0,524 milhões, às 3 horas 2,067 milhões, às 4 horas 6,366 milhões e às 5 horas 18,042 milhões.

<sup>14</sup> Casos de Santarém, Leiria, Coimbra, Elvas/Badajoz, Cáceres, Beja, Faro, Braga, Vigo, Viseu, Guarda, Salamanca e Valladolid.

<sup>15</sup> Casos de Lisboa, Aveiro, V. Nova de Gaia, Porto, Lisboa, Pragal, Évora e Madrid.

<sup>16</sup> No caso da estação de origem ser servida por mais de uma linha, o índice  $j$  coincide com o índice  $i$ .

Figura 3 - Contributos de Portugal e de Espanha para a Acessibilidade da Covilhã em 1992, em 2006 e em 2020, em habitantes por tempo de viagem



Fonte: Cálculo das Acessibilidades

Esta situação altera-se em 2006, sobretudo por entretanto ter aberto ao tráfego o IP.5 (a Norte) a A.23 e o IC.6 (este de ligação directa a Coimbra e, por conseguinte, a todo o Litoral Centro). No entanto, o tempo necessário para alcançar uma população equivalente à da Beira Interior, que era de 90 minutos em 1992, recua menos de 30 minutos em 2006 fixando-se, sensivelmente, em 1 hora. Aliás, é precisamente a partir da 1 hora de viagem que se começa a verificar o incremento da acessibilidade, especialmente significativo em 3 horas: se em 1992 as 3 horas de viagem permitiam alcançar 2,067 milhões de habitantes, em 2006 as mesmas 3 horas permitem alcançar 10,130 milhões. Curiosamente, o afastamento da Covilhã relativamente à fronteira de Vilar Formoso (IP.5/A.25) levam-na a privilegiar, neste cenário, os contactos em território nacional.

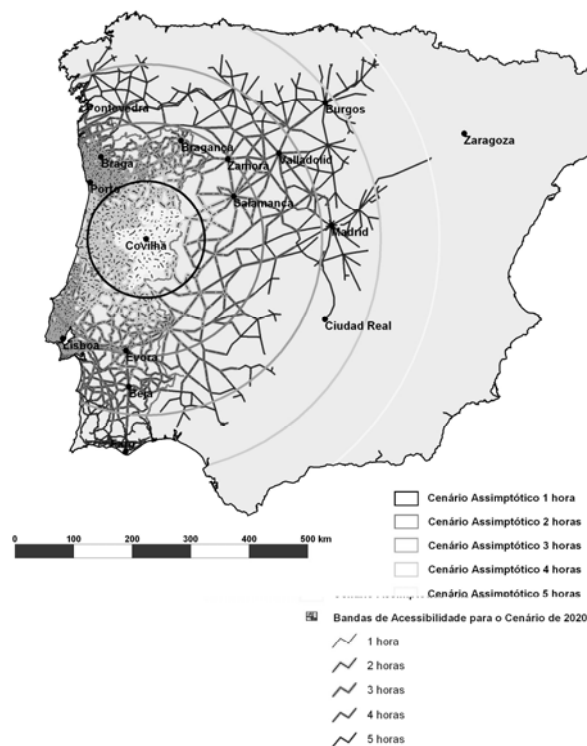
Em 1992 eram necessárias 3 horas para atingir a população (2,067 milhões de habitantes) que em 2006 se atinge em pouco mais de 2 horas (1,835 milhões); mas com 3 horas de viagem em 2006 é possível alcançar (10,130 milhões) bem mais do que em 4 horas no cenário de 1992 (6,366 milhões). É curioso verificar, de igual modo, que no cenário de 2006 a Covilhã não regista um grande incremento da acessibilidade das 3 para as 4 horas, sobretudo porque já consegue alcançar boa parte do território nacional sem, no entanto, penetrar muito em Espanha. Porém, a situação inverte-se das 4 para as 5 horas: a Covilhã está ao alcance de 20,983 milhões de habitantes, mais 2,941 milhões do que em igual tempo de viagem no cenário de 1992.

Na transição de 2006 para 2020, assinala-se o facto do tempo que a Covilhã necessitará para alcançar uma população equivalente à da Beira Interior apenas recuar ligeiramente em relação à 1 hora (permitindo que se alcancem 0,373 milhões de habitantes). Neste contexto, em 2020 será possível alcançar em 2 horas 3,698 milhões de habitantes, o dobro da população que em igual tempo de viagem em 2006 (1,835 milhões). Mas em tudo o resto ambos os cenários se assemelham: exceptuando a diferença de 3,344 milhões que se verifica para 5 horas de viagem – que em muito se deve ao comboio de VA com uma estação prevista para a vizinhança da Guarda, tudo leva a crer que a partir de 2006 a acessibilidade da Covilhã se mantenha praticamente inalterada.

O tempo necessário à Covilhã para alcançar uma população equivalente à da Beira Interior não recua significativamente para além de 60 minutos em qualquer um destes

cenários. De facto, após entrarem em pleno funcionamento a A.25, a A.23 e o IC.6, o que parece estar em causa é a falta de *peso* deste espaço territorial em matéria de população. Ainda assim, nos cenários de 2006 e 2020 atinge-se a quase totalidade do território português logo após as 3 horas de viagem, altura a partir da qual se começa a fazer sentir o *peso* da população espanhola – mais significativo nas 4 e nas 5 horas.

Figura 4 - Acessibilidade da Covilhã nos Cenários de 2020 e Assimptótico até 5 horas de Viagem



Fonte: Cálculo das Acessibilidades

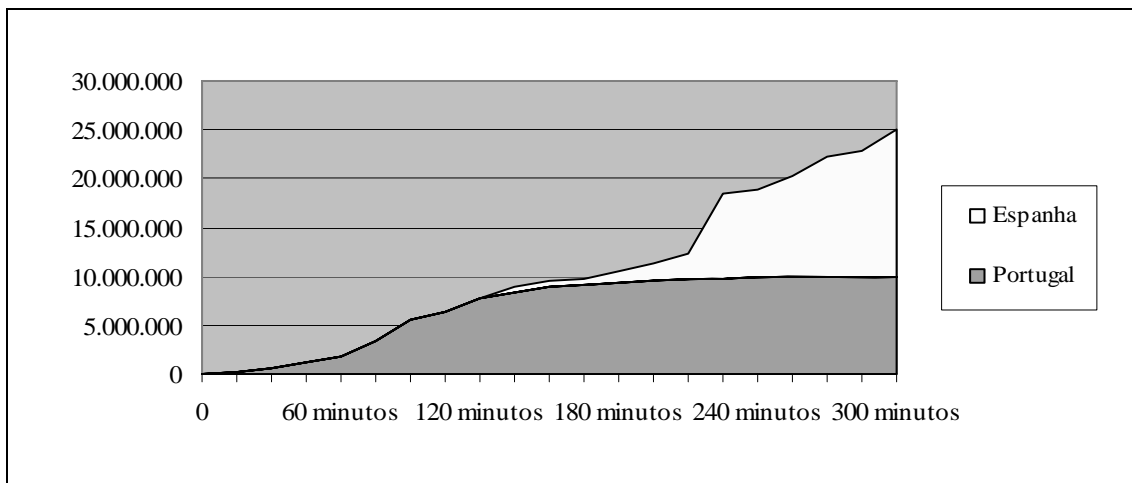
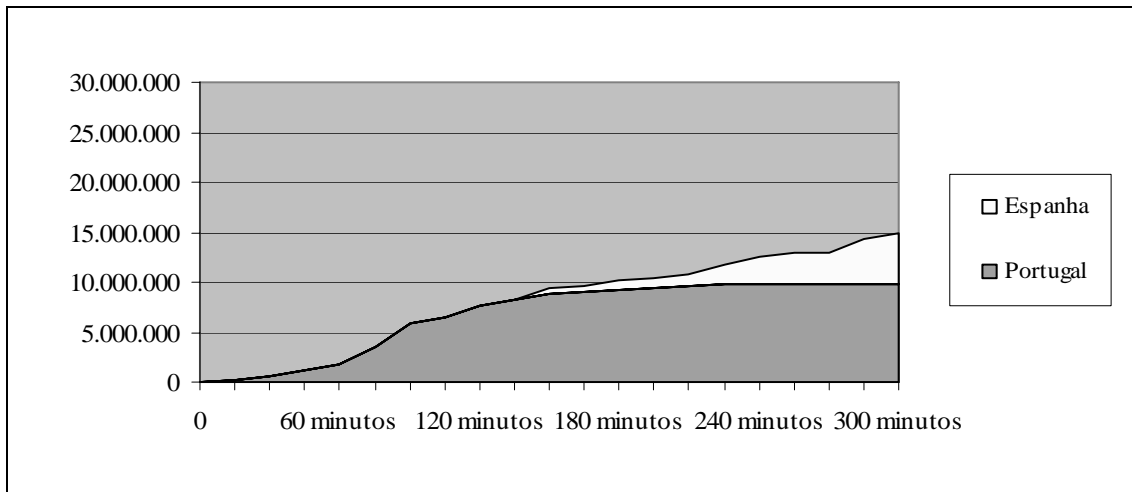
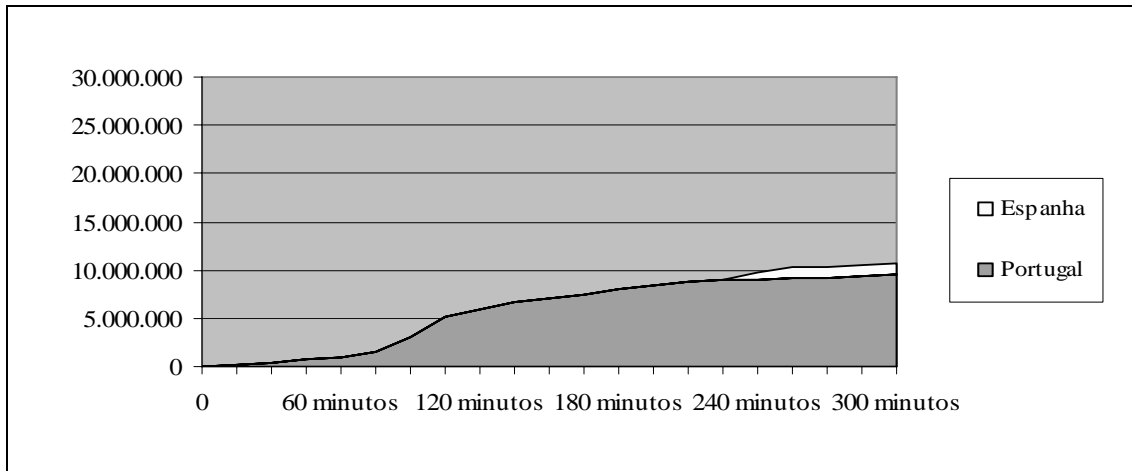
A Figura 4 compara os cenários de 2020 e o Assimptótico. Neste último, em 3 horas seria possível alcançar, praticamente todo o país e também grande parte da Galiza e do Centro de Espanha. Em 4 horas seria possível atingir todo o país, Madrid, Burgos e Ciudad Real. No entanto, mesmo em 5 horas de viagem não seria possível atingir as fronteiras de Espanha com a França. Neste contexto podemos afirmar, com algum rigor, que para tempos de viagem na ordem das 3 e 4 horas, em 2020 a cidade da Covilhã estará com uma acessibilidade igual a 100% e 80%, respectivamente, da considerada ideal.

Na análise longitudinal Leiria foi a cidade que serviu de *cotejo* à Guarda, Covilhã e Castelo Branco (Figura 5). No cenário de 1992 verificámos que o tempo que esta cidade necessitava para atingir uma população equivalente à do concelho onde se inseria rondava menos de 15 minutos, valor muito inferior ao que sucedia para qualquer uma das cidades da Beira Interior - o que desde logo prenunciava um constrangimento muito menor em termos de infraestruturas de acessibilidade. Além do mais, desde limiares de tempo muito baixos se começava a adicionar população: ao fim de 1 hora de viagem atingiam-se 1,043 milhões de habitantes, 5,968 milhões ao fim de 2 horas, 8,049 milhões ao fim de 3 horas e a partir de 4 horas estava já praticamente alcançado todo o território nacional (9,044 milhões) - ao qual se adicionava ainda uma pequena franja do espanhol (no total, cerca de 10,656 milhões de habitantes). Neste mesmo cenário, Guarda e Castelo Branco necessitavam de mais 1 hora de viagem para atingir 1 milhão de habitantes, e a Covilhã de mais 1.5 horas. Curiosamente, todas estas 4 cidades necessitavam de mais de 4 horas para alcançarem 10 milhões de habitantes; no entanto, no caso das cidades da Beira Interior tal valor só era atingido pelo contributo da população espanhola. Pelo mesmo motivo se justificava que no final de 5 horas de viagem as cidades da Beira Interior tivessem alcançado, toda elas, mais de 18 milhões de habitantes – muito mais do que Leiria (10,656 milhões).

Esta situação altera-se significativamente em 2006, logo a partir das 2 horas de viagem: 7,738 milhões de habitantes alcançados, quase tantos como em 3 horas no cenário de 1992. Ao fim de 3 horas de viagem é agora possível alcançar todo o território nacional (cerca de 9,182 milhões de habitantes), e a partir daí Leiria começa a penetrar cada vez mais em território espanhol, atingindo um total de 14,849 milhões de habitantes no final de 5 horas de viagem. Esta situação configura a nova realidade das infraestruturas de acessibilidade do país, não só na vizinhança desta cidade mas também ao longo dos eixos estruturantes do território nacional. Na Beira Interior, também é possível aceder a 10 milhões de habitantes em cerca de 3 horas mas por força do contributo da população espanhola. Pela mesma razão, qualquer uma das cidades do Interior atinge mais de 20 milhões de habitantes ao fim de 5 horas de viagem – contra os 14,849 milhões de Leiria.

Na transição de 2006 para 2020, isto é, tomando agora em consideração também a rede de caminho de ferro de VA e de AV em toda a Península Ibérica, podemos verificar que a acessibilidade só se altera a partir, sensivelmente, das 4 horas de viagem

Figura 5 - Contributos de Portugal e de Espanha para a Acessibilidade de Leiria em 1992, em 2006 e em 2020, em habitantes por tempo de viagem

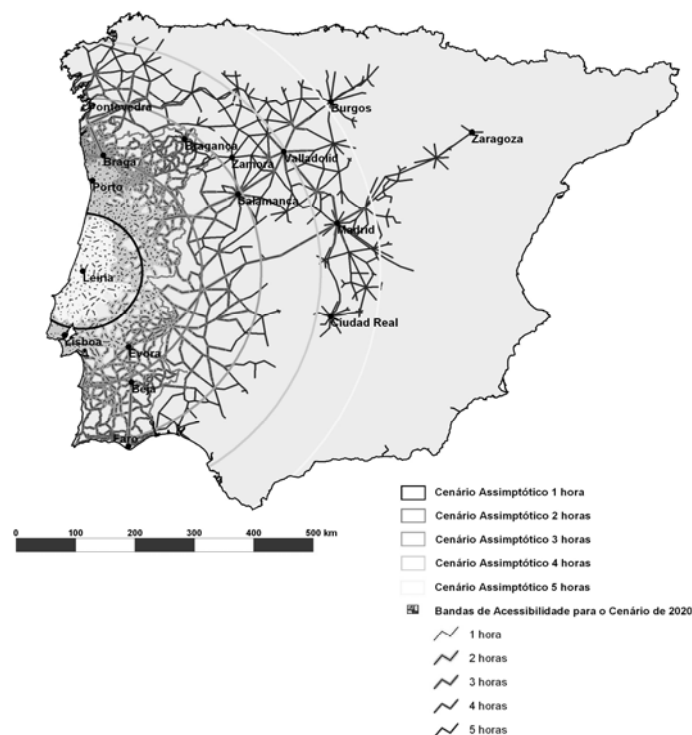


Fonte: Cálculo das Acessibilidades

(18,895 milhões de habitantes) devido ao forte incremento da população espanhola. Aliás, no que respeita a território nacional o comportamento de Leiria é muito semelhante em ambos os cenários.

Em 2020, ao fim de 3.5 horas de viagem esta cidade conseguirá atingir os mesmos 15 milhões de habitantes que em 5 horas no cenário de 2006. Com 5 horas de viagem, Leiria acederá a cerca de 25,113 milhões de habitantes - tantos quantos os possíveis de alcançar pela Covilhã e por Castelo Branco, mas um pouco menos dos que pela Guarda (27,295 milhões) – sobretudo, neste particular, pela maior facilidade de penetração da Guarda em território espanhol a Norte de Salamanca ao qual Leiria não consegue aceder, directamente, pelo comboio de VA / AV.

Figura 6 - Acessibilidade de Leiria nos Cenários de 2020 e Assimptótico até 5 horas de Viagem

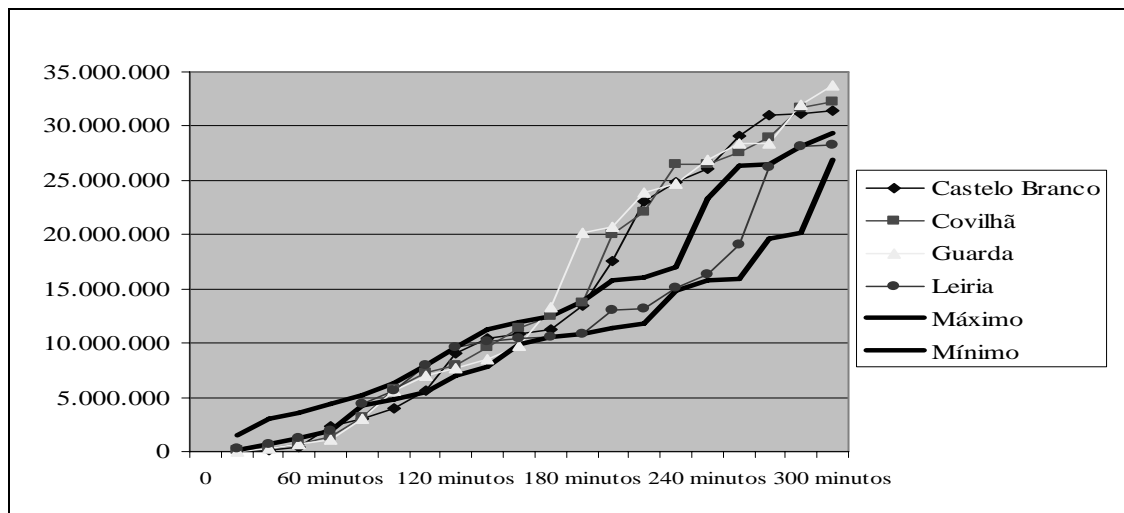


Fonte: Cálculo das Acessibilidades

A Figura 6 compara o cenário de 2020 com o quadro assimptótico de Leiria. Neste contexto, em 3 horas seria possível alcançar, para além da totalidade do território

nacional, também boa parte da Raia Central Ibérica, incluindo Salamanca. Em 4 horas seria possível atingir todas as cidades mais importantes da Galiza, Zamora e Valladolid. Em 5 horas chegar-se-ia a Madrid, Burgos e Ciudad Real. Na comparação com o cenário de 2020 podemos afirmar, com algum rigor, que para tempos de viagem na ordem das 3 e 4 horas, em 2020 a cidade de Leiria – tal como todas as da Beira Interior, estará com uma acessibilidade igual a 100% e 80%, respectivamente, da considerada ideal.

Figura 7 - Análise Longitudinal da Acessibilidade Ideal (Assimptótico)  
Acumulada das Cidades do Litoral e do Interior



Fonte: Cálculo das Acessibilidades

Perante estes resultados construímos a Figura 7, que nos dá uma imagem comparativa da acessibilidade ideal (assimptótica) acumulada do Interior e do Litoral, entre 1 hora e 5 horas de viagem com intervalos de 15 minutos. Propositadamente deixámos assinalada a cidade de Leiria por nos ter servido de referência na análise longitudinal. Decidimos incluir nesta fase dos trabalhos as restantes cidades do Litoral, atrás referidas, situadas junto ao eixo viário Porto - Lisboa: Águeda, Caldas da Rainha, Ovar, Paços de Ferreira e Santarém. No entanto, para que a comparação da acessibilidade entre regiões fosse mais perceptível, em vez de utilizarmos individualmente o exemplo de cada uma destas cidades face às da Beira Interior, substituímos as cidades *reais* do Litoral por duas *virtuais* correspondentes ao *supremo* (Máximo) e ao *ínfimo* (Mínimo)

de entre elas, e representadas graficamente por duas envolventes, superior e inferior respectivamente.

Num cenário ideal, isto é, no âmbito do qual as infraestruturas de transporte deixem de ser apontadas como uma barreira à mobilidade, as cidades da Guarda, Covilhã e Castelo Branco têm sempre uma acessibilidade pior que o *ínfimo* do Litoral até cerca de 2 horas de viagem. Naturalmente que as melhores acessibilidades na vizinhança, mas sobretudo a maior densidade populacional, fazem pender mais para o Litoral do que para o Interior a acessibilidade nessas primeiras horas. Sensivelmente entre as 2 e as 3 horas de viagem o quadro de acessibilidades equilibra-se entre o Interior e o Litoral. Naturalmente assim é, mesmo após o Interior quebrar todas as barreiras que o impedem de se aproximar mais rapidamente do Litoral português ou do Interior espanhol. Para as cidades do Litoral, obviamente que lhes é sempre mais fácil atingirem o território nacional do que penetrarem em Espanha, enquanto que para as do Interior o território espanhol é sempre mais acessível. A partir das 3 horas de viagem a acessibilidade passa a favorecer claramente as cidades do Interior. Para o Litoral, que entretanto atingiu a totalidade do território nacional, só lhe resta progredir para Espanha para alcançar cada vez mais população. As cidades do Interior que, em simultâneo, foram penetrando em território nacional e em território espanhol, apenas têm de continuar a progredir no país vizinho para acumularem vantagem face às do Litoral.

#### **4 Conclusão**

Na Beira Interior, tal como em qualquer outra região, o desenvolvimento está presente sob a forma de um conjunto de iniciativas potenciais. No entanto, para que elas se concretizem é necessário, por um lado que sejam mitigadas as barreiras que lhe servem de obstáculos e, por outro, que os quadros regulamentares que as envolvem sejam suficientemente estáveis para que os impulsionadores de tais iniciativas avaliem e sintam a existência de condições para que elas venham a ter sucesso.

Toda a literatura salienta a importância das boas acessibilidades para possibilitar o desenvolvimento das regiões, ainda que se torne cada vez mais evidente que as acessibilidades, por si mesmas, não constituem o único - nem talvez o principal, factor

crítico. Existem, inclusivamente, vários métodos para avaliar a acessibilidade de uma região, mas todos eles passam por quantificar as oportunidades de contacto com outras regiões num período de tempo limitado. Os contactos assim realizados conduzem a tipos/estilos de relações diferentes das que naturalmente se podem estabelecer, de forma mais duradoura, para tempos de percurso significativamente distintos. Por este motivo se procedeu ao cálculo de indicadores de acessibilidade para escalões de tempos de percurso de 1 hora a 5 horas.

A análise da evolução temporal das acessibilidades das principais cidades da Beira Interior mostra ganhos consideráveis no passado recente e uma pequena margem de ganho remanescente no futuro. Daqui resulta que importa melhorar, sobretudo as ligações rodoviárias de âmbito sub-regional, e concentrar os esforços tendentes à obtenção do desenvolvimento por via de outros factores que não apenas as infraestruturas de acessibilidade. A hipótese das ligações ferroviárias de VA / AV abre novos horizontes de acessibilidade à Beira Interior desde que se disponha de boas ligações rodoviárias às cidades nas quais venham a ocorrer paragens desses comboios, sobretudo nas linhas que atravessam o país e a região em direcção a Salamanca e a Badajoz.

Da análise transversal que efectuámos para comparar as dotações de acessibilidade das cidades da Beira Interior com as seleccionadas ao longo do corredor viário junto ao Litoral, resulta claro que as da Beira Interior estão melhor posicionadas a partir das 3 horas de viagem e pior até cerca das 2 horas. Ou seja, é possível encontrar situações de vantagem comparativa devendo, para tal, buscar-se o tipo de investimentos capaz de potenciar actividades que possam suscitar relações de vantagem económica recíproca com regiões situadas para além de 3 horas de percurso a partir da Beira Interior.

Esta nossa metodologia permite demonstrar:

- em que domínios de acessibilidade é ainda desejável à Beira Interior obter melhorias e em que domínios os pequenos ganhos, ainda possíveis, são conquistáveis apenas a custos muito elevados;

- quais as *direcções* geográficas e as regiões-parceiras relativamente às quais a Beira Interior pode vir a obter contributos significativos para ganhos de acessibilidade em tais escalões mais deficitários;
- em que domínios de acessibilidade a região dispõe de vantagens comparativas com o Litoral, permitindo abrir perspectivas para a busca de sectores e de actividades económicas que se poderiam fixar na Beira Interior em condições de elevada competitividade.

Em suma, ela permite obter uma panorâmica muito completa do contributo já conquistado, e ainda possível de alcançar, da melhoria das acessibilidades às cidades da Beira Interior como instrumento ao serviço do desenvolvimento desta região.

Em face destes resultados somos de opinião que a Beira Interior deve ponderar comparativamente a outras regiões, mais ricas e prósperas e que habitualmente lhe servem de *cotejo*, as vantagens competitivas que lhe vão ser proporcionadas pelo incremento da acessibilidade. Afinal, uma das vantagens da Beira Interior resulta do próprio fenómeno da Globalização: a região não deve olhar só para a sua trajectória e para os seus objectivos específicos, mas tem de passar a atender aos tipos/estilos de relacionamento resultantes de *janelas* de oportunidade que se lhe podem vir a abrir, precisamente para além das 2 horas de viagem, e que em boa medida podem passar a influir e a condicionar o seu próprio desenvolvimento.

## **5 Bibliografia mais Relevante**

Aschauer, D. (1989) Is Public Expenditure Productive?, *Journal of Monetary Economics*, 23, 177-200.

Aschauer, D. (1990) Why Infrastructure is Important?, in A. Munnell (ed), *Is there a Shortfall in Public Capital Investment?*, Conference Series No 34, Boston, Federal Reserve Bank of Boston.

IEP (2004) *PRN2000. Plano Rodoviário Nacional 2000*, disponível através do site: <http://www.iestradas.pt>, (ultimo acesso: 17 de Outubro de 2004).

INE (1992) *Censos 1991. Resultados Definitivos. Região Centro*, Coimbra, Instituto Nacional de Estatística.

INE (2001) *Anuários Estatísticos Regionais*, Lisboa, Instituto Nacional de Estatística.

INE (2002) *Censos 2001. Resultados Definitivos. Região Centro*, Coimbra, Instituto Nacional de Estatística.

Izquierdo, R. (2003) Economic Impacts of Infrastructure Investment: the Spanish Infrastructure Plan 2000-2001, in ECMT (ed), *16<sup>th</sup> International Symposium on Theory and Practice in Transport Economics*, Budapest, ECMT.

J. M. Viegas Consultores (José Manuel Viegas Consultores, Lda) (ed) (2000) *Estudos Complementares para a Rede Ferroviária de Alta Velocidade*, Lisboa, Instituto Nacional do Transporte Ferroviário.

Ministerio de Fomento (ed) (2003) *Anuario Estadístico 2003*, disponível através do site: <http://www.mfom.es>, (último acesso: 28 de Novembro de 2004).

Nijkamp, P., R. Maggi e I. Masser (eds) (1990) *Missing Networks in Europe*, Strasburg, ESF – European Science Foundation.

Silva, J. (2005) *As Acessibilidades como Factor do Desenvolvimento de Regiões Periféricas: o Caso da Beira Interior*, Tese de Doutoramento, Lisboa, Instituto Superior Técnico.

Silva, L. (2004) *Rede Ferroviária para o Século XXI*, Palestra proferida no âmbito da disciplina de Gestão de Transporte Aéreo, da Licenciatura em Engenharia Aeronáutica, Covilhã, Universidade da Beira Interior.

Viegas, J. (2002) *A Expansão de Infraestruturas: Efeitos Directos e Indirectos, Avaliação, Definição de Prioridades*, Lição proferida no âmbito da disciplina de Políticas e Financiamento de Transportes, do Mestrado em Transportes, Lisboa, Instituto Superior Técnico.