



G

TRUNFOS DE UMA
EOGRAFIA ACTIVA

DESENVOLVIMENTO LOCAL,
AMBIENTE,
ORDENAMENTO
E TECNOLOGIA

Norberto Santos
Lúcio Cunha

COORDENAÇÃO

A EVOLUÇÃO DAS ACESSIBILIDADES RODOVIÁRIAS E FERROVIÁRIAS EM PORTUGAL CONTINENTAL

1. ENQUADRAMENTO

As análises desenvolvidas no presente artigo constituem os primeiros resultados do Projecto de Carácter Exploratório “A Evolução dos Transportes e Acessibilidades e as Transformações na Organização do Território”, em curso no e-GEO Centro de Estudos de Geografia e Planeamento Regional, em parceria com o Instituto de Dinâmica do Espaço, da Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa. Este projecto tem como principais objectivos:

- analisar os investimentos em infra-estruturas e serviços de transporte realizados desde a década de 80 até à actualidade em Portugal Continental;
- avaliar os efeitos dos investimentos na promoção da conectividade internacional do território nacional e da sua integração nas redes transeuropeias de transporte;
- identificar as repercussões da melhoria das acessibilidades na evolução da organização e estruturação do território nacional.

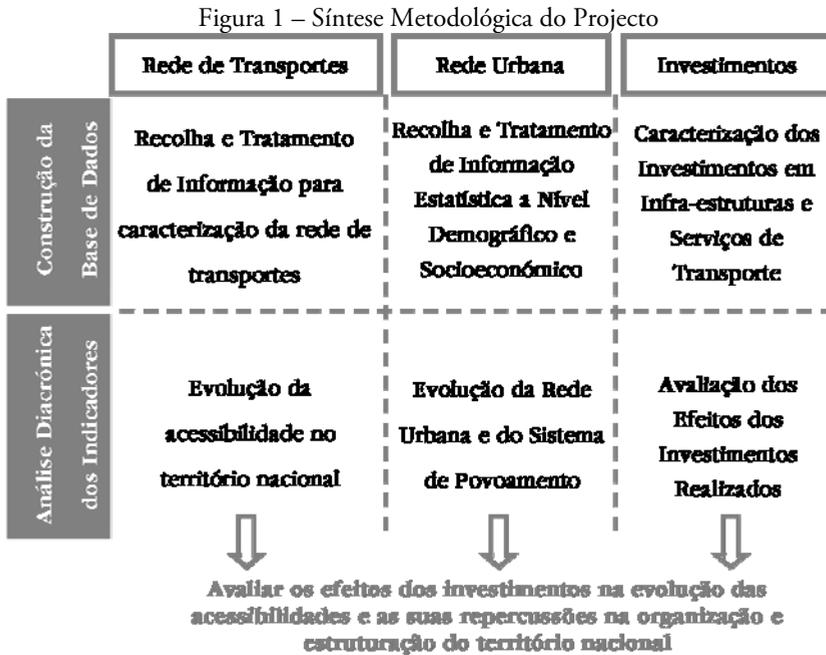
A pertinência deste trabalho de investigação deve ser percebida à luz das profundas transformações que o território de Portugal Continental sofreu, de um modo geral, nas últimas duas décadas em matéria de acessibilidades. Os avultados investimentos canalizados para o desenvolvimento das redes de infra-estruturas de transporte (com destaque para as infra-estruturas rodoviárias), nomeadamente os enquadrados pelos Planos Rodoviários Nacionais e apoiados pelos vários Quadros Comunitários de Apoio (QCA I 1989-1993, QCA II 1994-1999, QCA III 2000-2006 e QREN 2007-2013), possibilitaram de facto uma alteração substancial do sistema de acessibilidades, propiciadora de uma melhoria generalizada das condições de acesso da população a bens, serviços e equipamentos.

Tendo o sector dos transportes absorvido uma parte substancial do esforço de investimento nacional em infra-estruturas, tal não pode ser dissociado do fraco desenvolvimento que as redes nacionais de transportes registavam à data de adesão de Portugal à então Comunidade Económica Europeia, e que determinava importantes défices de acessibilidade interna e de conectividade internacional. Tal é tanto mais significativo quanto a posição periférica do território nacional relativamente ao centro económico da Europa fazia (e faz) da melhoria das acessibilidades a esta área um aspecto essencial para a inte-

gração socioeconómica e territorial de Portugal no quadro da União Europeia, assim como para valorizar e efectivar as oportunidades inerentes à posição geoestratégica do País na fachada Oeste-Atlântica do continente europeu.

2. ABORDAGEM METODOLÓGICA

A Figura 1 sistematiza a abordagem metodológica adoptada para a prossecução do Projecto, atendendo às três grandes componentes de análise que lhe estão subjacentes: rede de transportes, rede urbana e investimentos em infra-estruturas e serviços de transporte.



Em termos de faseamento, o Projecto encontra-se dividido em duas fases distintas, embora metodologicamente complementares: a primeira fase respeita à construção da Base de Dados (recolha e tratamento da informação), consistindo a segunda fase na análise evolutiva dos indicadores.

As análises espaciais em desenvolvimento têm por base um SIG-Projecto, que integra diferentes tipos de informação-base, designadamente demográfica, socioeconómica e relativa às redes de transporte.

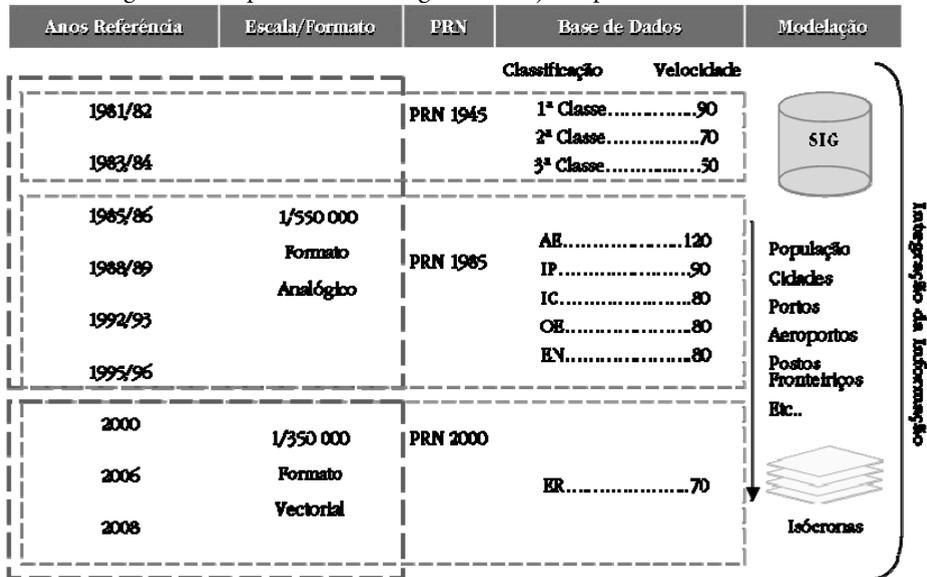
Na integração da informação em Base de Dados (BD), nomeadamente no que respeita ao processo de construção da rede rodoviária foram tidas em conta as classificações definidas nos vários Planos Rodoviários Nacionais e os limites gerais de velocidade fixados por lei. A reconstituição da rede rodoviária para os vários anos de referência teve por base os mapas das estradas em formato papel publicados pelo Automóvel Club de Portugal (ACP)

para a década de 1980 e 1990 (o que implicou a sua vectorização), e em formato vectorial para a corrente década.

Por outro lado, importa salientar que a construção da Base de Dados (BD) assentou num pressuposto de transversalidade, dada a necessidade de adaptação a diferentes classificações viárias e, subsequentemente, a diferentes limites legais de velocidade (Figura 2).

Após a integração e estruturação da informação foi possível, com recurso a modelos cartográficos, calcular a distância-tempo em relação a um ou mais pontos específicos do território (e.g. portos, aeroportos, sedes de concelho), a qual é uma função da distância a percorrer e da velocidade permitida em cada troço de via do percurso.

Figura 2 – Esquema Metodológico do Projecto para a Rede Rodoviária



3. ANÁLISE DOS PRINCIPAIS RESULTADOS

Conforme referido anteriormente, após a construção da base de dados da rede rodoviária, foi possível, com recurso a modelos cartográficos, calcular a distância-tempo em relação a um ou mais pontos específicos do território (e.g. portos, aeroportos, centros urbanos, equipamentos estruturantes). Quanto à base de dados da rede ferroviária, esta encontra-se ainda em desenvolvimento, pelo que não é possível apresentar resultados preliminares relativamente à mesma.

De um modo geral, as várias análises que seguidamente se apresentam mostram uma melhoria muito significativa das acessibilidades no decorrer da década de 1990, patente nos diferenciais de distância-tempo registados entre os anos de referência de 1992 e 2000. Tais ganhos de acessibilidade foram extensíveis à generalidade das regiões portuguesas. Por sua vez, entre 1985 e 1988 não existiram alterações de relevo, facto que não pode ser dissociado do menor volume de investimento público canalizado para as infra-estruturas rodoviárias.

Figura 3 – Isócronas às Cidades de Lisboa e Porto

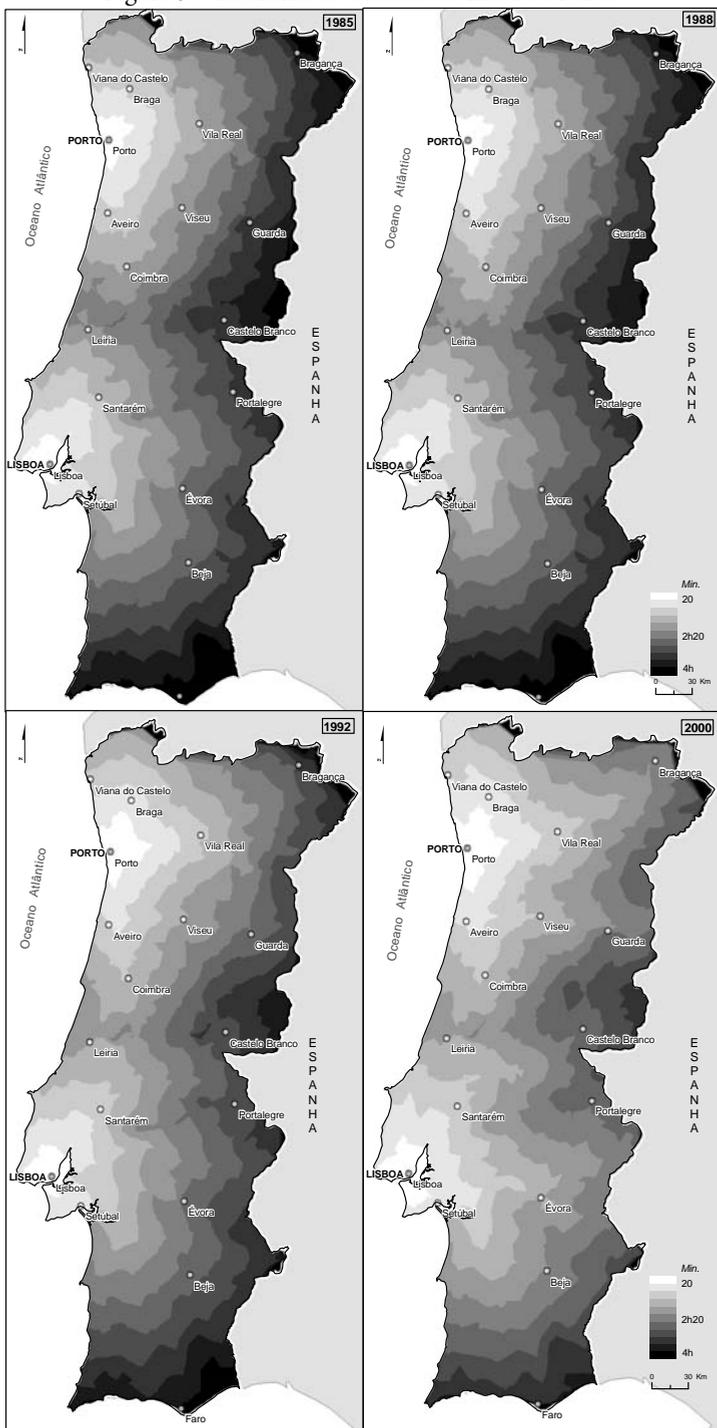
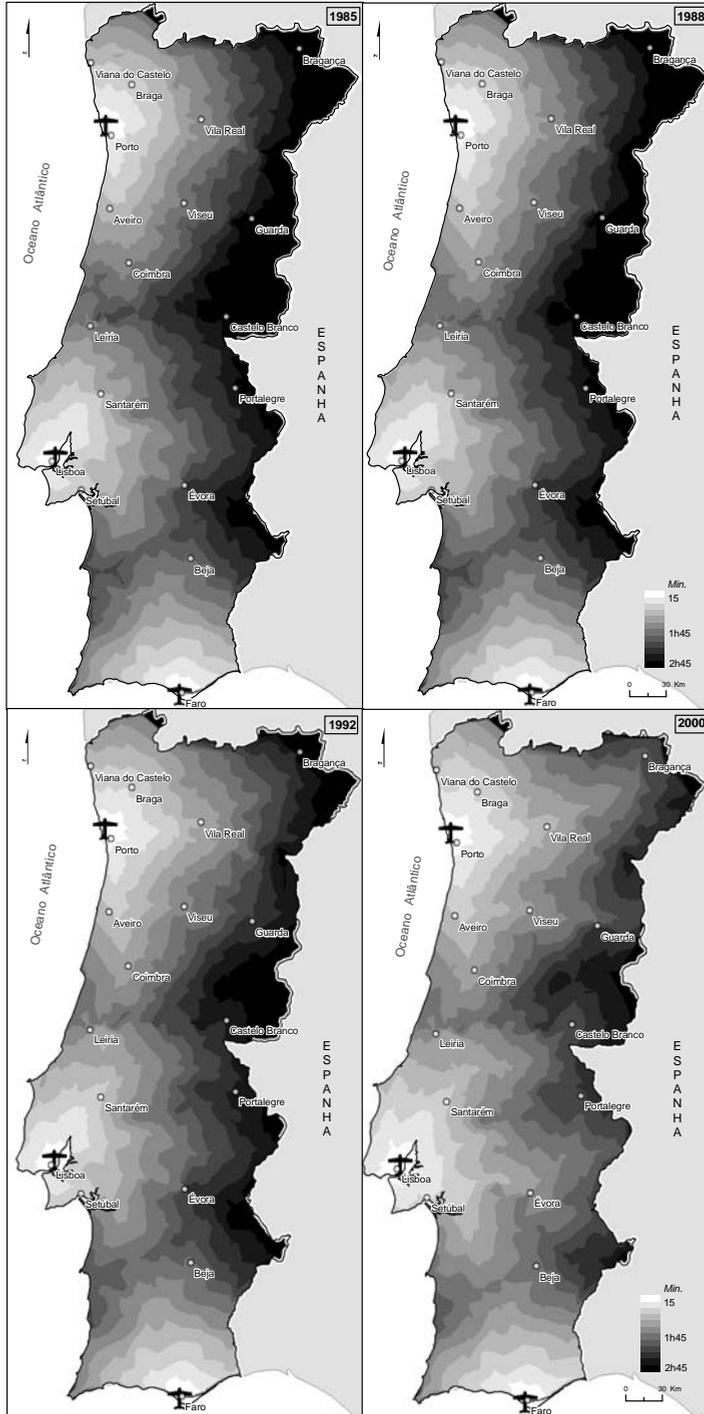


Figura 4 – Isócronas aos Aeroportos



Analisa-se seguidamente, e de forma resumida, a evolução das acessibilidades (tendo por base a rede de infra-estruturas rodoviárias) às principais aglomerações urbanas do país (Lisboa e Porto), às principais infra-estruturas dos sistemas aeroportuário e portuário e ainda aos postos fronteiriços (análise que, numa perspectiva diacrónica, permite perceber a evolução da conectividade internacional do território nacional propiciada pelas infra-estruturas rodoviárias).

A análise da evolução das acessibilidades às cidades de Lisboa e Porto (Figura 3) mostra que, num primeiro momento – i.e. entre 1985 e 1988 –, as melhorias assinaláveis ocorrem essencialmente na faixa litoral do território nacional, destacando-se os efeitos da construção de um troço da A1 (Aveiro – Albergaria-a-Velha). Em 1992, sobretudo com a construção do IP4 (Vila Real), a Região Norte conhece uma melhoria substancial da acessibilidade à cidade do Porto. Por sua vez, a Sul, a construção da A6 (primeiramente até Montemor-o-Novo e depois até Elvas) e da A2 (até Grândola) reconfiguram as acessibilidades da Região Alentejo ao principal núcleo urbano do País – a cidade de Lisboa.

Quanto às acessibilidades às principais infra-estruturas aeroportuárias – Porto, Lisboa e Faro – (Figura 4), os principais ganhos ocorrem na análise comparativa entre os anos de 1992 e 2000, fruto dos investimentos realizados em infra-estruturas rodoviárias neste período. De salientar que, entre as capitais de distrito, Castelo Branco e Guarda (e suas áreas envolventes) apresentam-se como aquelas em que, apesar das melhorias alcançadas, prevalecem as distância-tempo mais elevadas, com valores acima das 2 horas em relação a estas infra-estruturas aeroportuárias.

Incidindo a análise na acessibilidade às infra-estruturas portuárias (Figura 5), e à semelhança daquilo que se verifica na evolução da acessibilidade aos aeroportos, as melhorias mais significativas ocorrem no retrato do ano 2000. As áreas compreendidas entre os distritos de Castelo Branco e Guarda e, mais a Sul, entre os concelhos de Mértola (Baixo Alentejo) e Vila Real de Santo António (Algarve) registam os piores tempos de acesso a um porto integrante do sistema portuário principal, sendo importante relevar nesta leitura o efeito introduzido pela distância que estas áreas distam de uma infra-estrutura portuária com esta classificação. Importa ainda salientar que uma larga parcela do território nacional encontra-se já a menos de 2 horas de um porto principal, sendo o eixo Leixões-Aveiro e o eixo Lisboa-Sines aqueles em que se verificam os melhores níveis de acessibilidade.

Finalmente, a distância-tempo aos principais postos fronteiriços (Figura 6) indica, mais uma vez, que é no período compreendido entre 1992 e 2000 que se realizam os investimentos com efeitos mais significativos na melhoria da acessibilidade, o que está patente no retrato efectuado para este último ano de referência. Na região de Leiria persistem, no entanto, tempos de acesso elevados às áreas de fronteira, em geral superiores a 2 horas. Nota ainda para o facto da Área Metropolitana de Lisboa ter registado ganhos de tempo muito significativos, superiores a 60 minutos no cômputo do período em análise neste artigo.

4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Conforme resulta claro da análise anteriormente esboçada, os resultados preliminares do Projecto de Carácter Exploratório “A Evolução dos Transportes e Acessibilidades e as Transformações na Organização do Território” colocam em evidência que as melhorias mais significativas em termos de acessibilidade são retratadas na análise desenvolvida para o ano de 2000

Figura 5 – Isócronas aos Portos do Sistema Portuário Principal

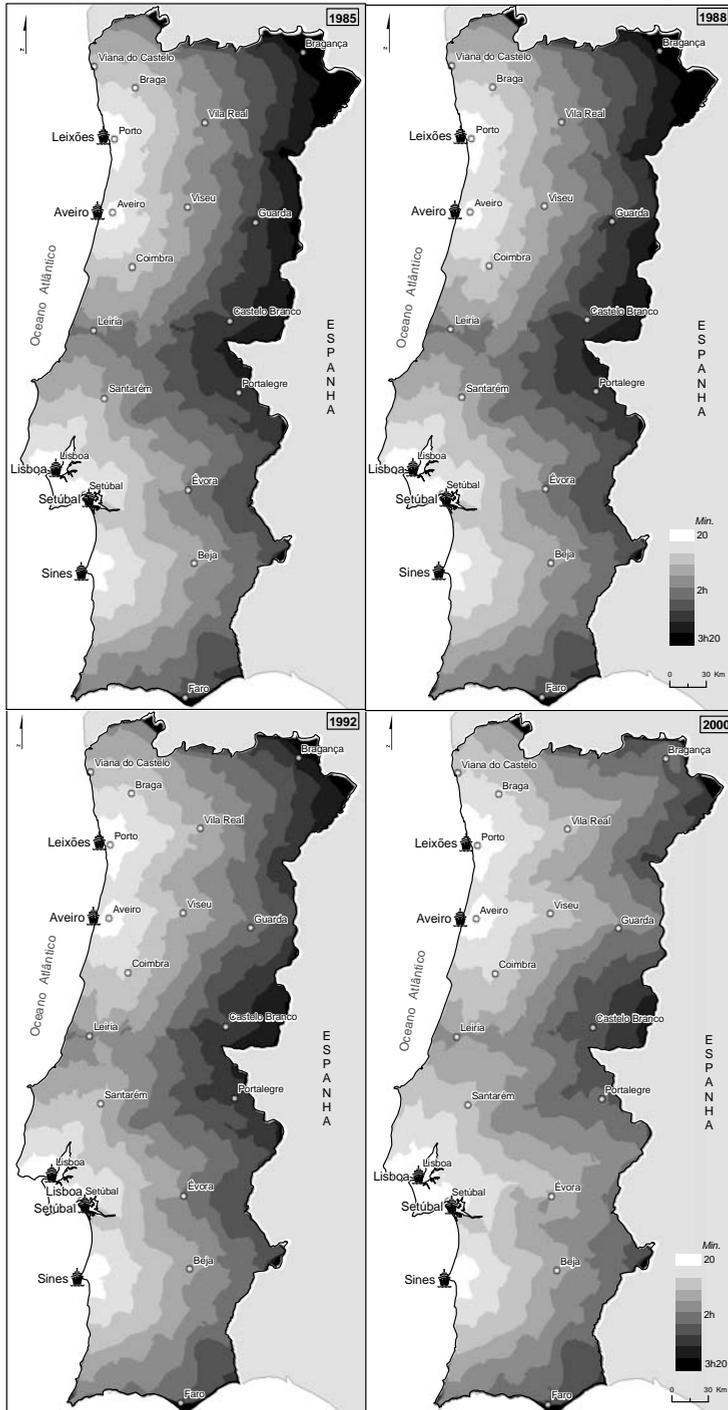
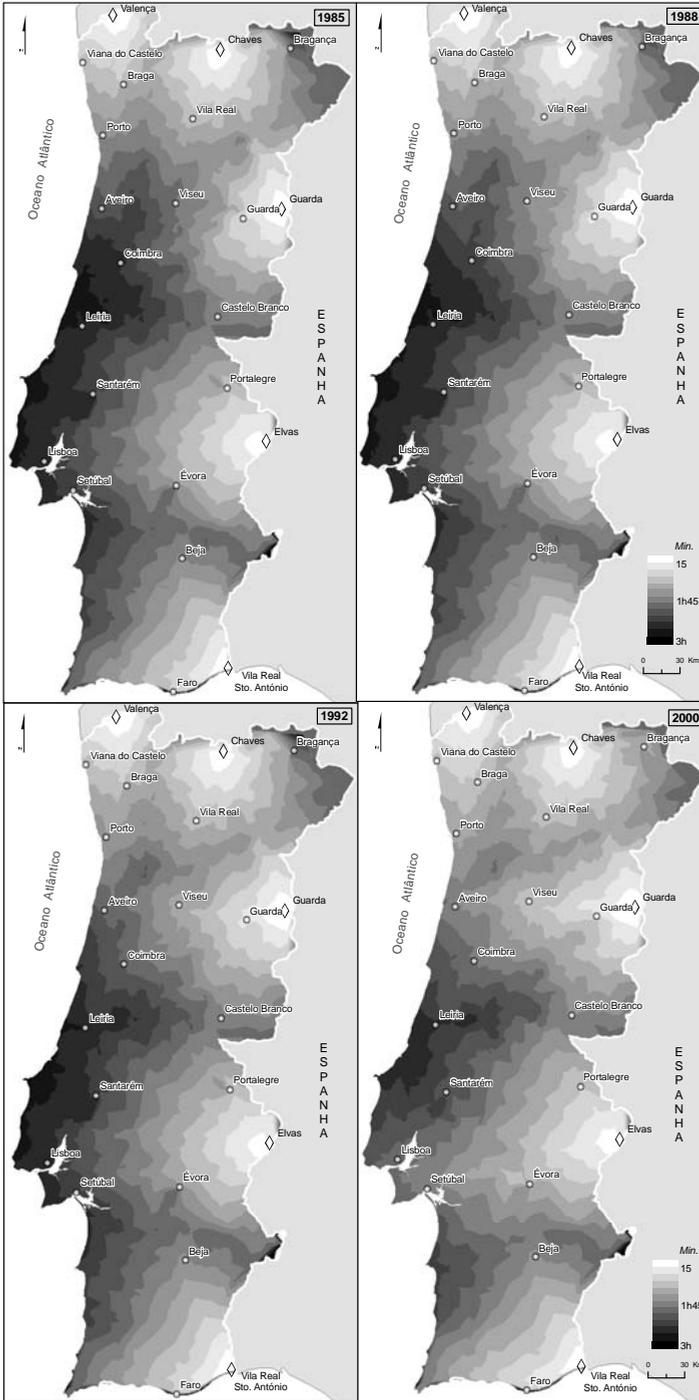


Figura 6 – Isócronas aos Postos Fronteiriços



(por comparação com o ano de referência precedente – no caso, 1992), relevando os efeitos dos investimentos em infra-estruturas rodoviárias realizados no decorrer da década de 1990. Quanto à tradução espacial destas melhorias na acessibilidade, constata-se que a generalidade das regiões alcança importantes ganhos de tempo em relação às aglomerações urbanas, infra-estruturas e equipamentos considerados nesta análise.

Em relação à prossecução dos trabalhos inerentes ao Projecto, após a conclusão da base de dados referentes à rede ferroviária, procurar-se-á avaliar as repercussões da evolução das acessibilidades na organização e estruturação do território nacional.

5. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Figueira de Sousa, J., *et al.* 1998, 'Rede Urbana e Acessibilidades: Transformações recentes na organização do território', *Inforgeo*, no. 12/13, pp. 249-263.
- Figueira de Sousa, J., *et al.* 1998, 'Rede Urbana e Acessibilidades: Retrospectivas e Tendências', *V Encontro Nacional da APDR*, Coimbra.
- Observatório do QCA III. 2005, *Formulação de Políticas Públicas no Horizonte 2013 relativas ao tema Acessibilidades e Transportes*, Coord. João Figueira de Sousa e Fernando Nunes da Silva, Estudos Temáticos para Preparação do Próximo Ciclo de Intervenções Estruturais QREN 2007-2013, Lisboa.

Legislação Consultada:

- Plano Rodoviário Nacional 1985. D.L. 380/85, de 26 de Setembro de 1985.
- Plano Rodoviário Nacional 2000. D.L. 222/98, de 17 de Julho de 1998.
- Lei n.º 98/99, de 26 de Julho de 1999.
- Decreto-lei n.º 182/2003, de 16 de Agosto.