



## **A Evolução das Acessibilidades em Portugal e as suas Repercussões na Organização do Território**

João FIGUEIRA DE SOUSA

e-GEO Centro de Estudos de Geografia e Planeamento Regional  
j.fsousa@fcsh.unl.pt

André FERNANDES

e-GEO Centro de Estudos de Geografia e Planeamento Regional  
andre.fernandes@fcsh.unl.pt

Sónia GALIAU

Instituto Dinâmica do Espaço (IDE)  
sgaliau@gmail.com

### **Resumo**

Com a adesão de Portugal à então Comunidade Económica Europeia (CEE), foi possível mobilizar um conjunto avultado de investimentos para o sector dos transportes e acessibilidades, consubstanciados em apoios efectuados no âmbito dos Quadros Comunitários de Apoio. Estes materializaram opções e orientações estratégicas que se reflectiram em transformações significativas em matéria de acessibilidades (com destaque para as infra-estruturas rodoviárias). Sendo as acessibilidades um elemento determinante no cômputo do complexo de factores decretórios das dinâmicas de organização e estruturação do território, tais transformações repercutiram-se em importantes alterações na organização do território nacional. Com efeito, a comunicação, enquadrada no âmbito do Projecto de Carácter Exploratório “A Evolução dos Transportes e Acessibilidades e as Transformações na Organização do Território”, debruça-se sobre a análise dos investimentos em infra-estruturas rodoviárias realizados desde a década de 1980 em Portugal Continental, avaliando a evolução das acessibilidades em função destes investimentos.



## 1. Enquadramento

A presente comunicação apresenta 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. O 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 a evolução das acessibilidades em função desses investimentos;
- identificar as repercussões da melhoria das acessibilidades na evolução da organização e estruturação do território nacional.

A comunicação incide na análise da evolução das infra-estruturas rodoviárias e na sua repercussão em matéria de acessibilidades. Os investimentos realizados, nomeadamente os enquadrados pelos Planos Rodoviários Nacionais e integrados nos vários Quadros Comunitários de Apoio, indicam profundas modificações nas acessibilidades, que tendem a reflectir-se na melhoria das condições de acesso da população a um conjunto de funções (bens, serviços, equipamentos).

De facto, com a adesão de Portugal à então Comunidade Económica Europeia (CEE), e subsequente integração na política europeia de transportes, foi possível canalizar avultados investimentos para o sector dos transportes e acessibilidades, que se traduziram, entre outros aspectos, no desenvolvimento das infra-estruturas rodoviárias, aeroportuárias, marítimo-portuárias e ferroviárias. Tal não pode ainda ser dissociado do fraco desenvolvimento registado até então por Portugal neste domínio, traduzido em importantes défices de acessibilidade e conectividade. Com efeito, o sector dos transportes e acessibilidades foi um dos que mais recursos consumiu ao nível dos investimentos em infra-estruturas.

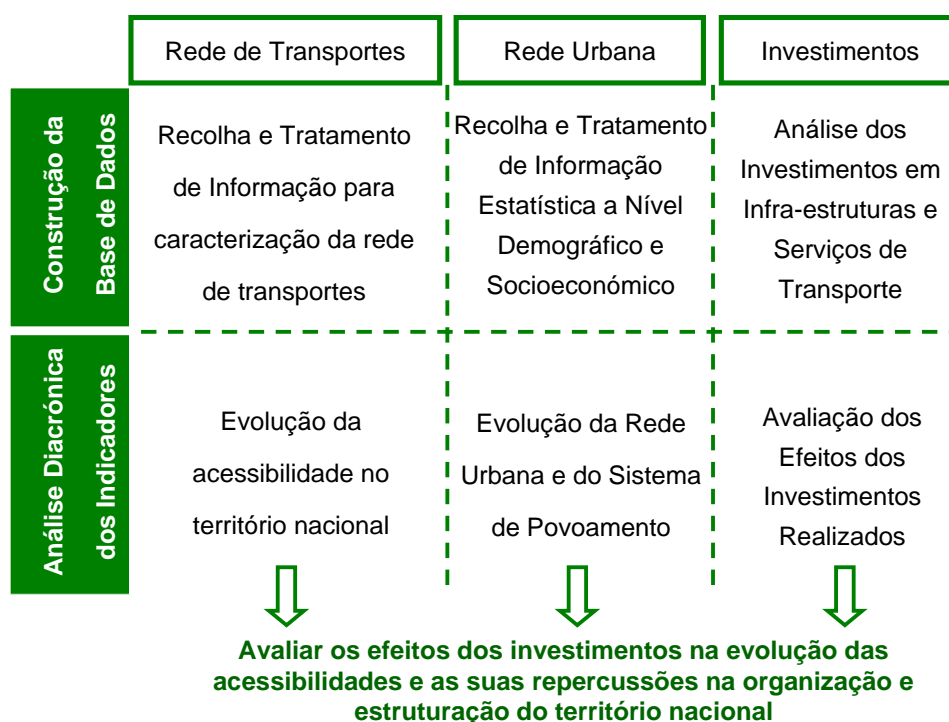


## 2. Aspectos Metodológicos

A abordagem metodológica adoptada para a concretização dos objectivos propostos para o projecto assenta em duas grandes fases:

- a primeira fase consiste na construção da Base de Dados do projecto, na qual é realizada a recolha e tratamento de informação sobre as redes de transporte, a rede urbana e os investimentos em infra-estruturas e serviços de transporte;
- a segunda fase corresponde à análise diacrónica dos indicadores.

**Figura 1. Síntese Metodológica do Projecto**



Conforme referido anteriormente, esta comunicação centra-se especificamente na rede rodoviária, e nas repercussões da sua evolução em termos de acessibilidade territorial. Metodologicamente, a prossecução desta análise teve por base a construção de um SIG em ambiente *ArcGis*, que inclui diferentes tipos de informação-base, nomeadamente demográfica, socioeconómica e relativa à rede rodoviária. Partindo desta informação-base foram construídos modelos cartográficos, os quais permitem avaliar os efeitos dos



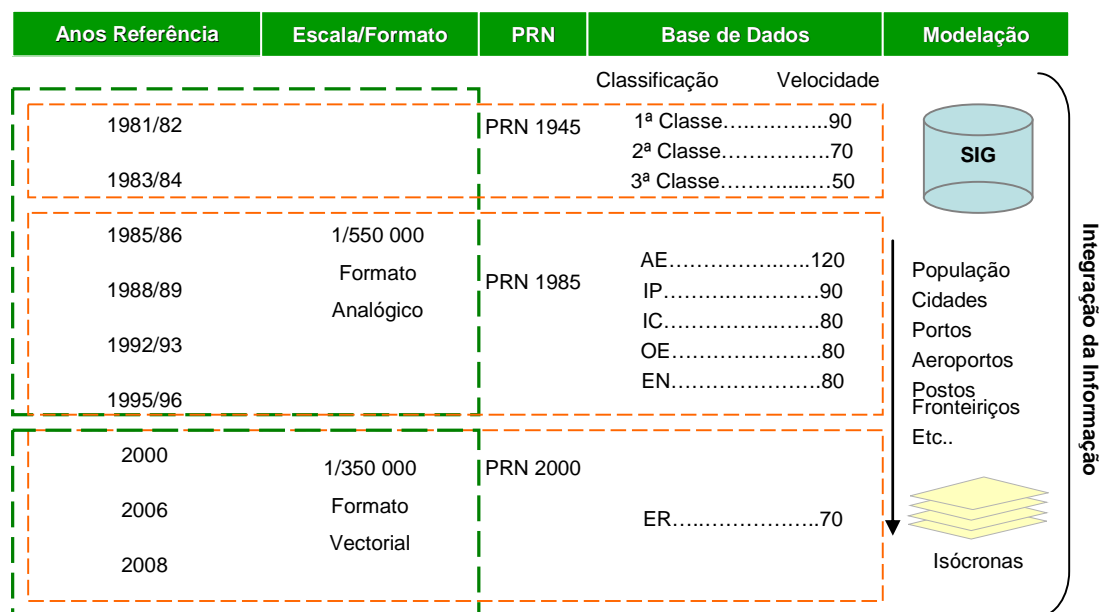
investimentos em infra-estruturas rodoviárias na evolução das acessibilidades e, numa fase posterior, na evolução da organização do território.

Na integração da informação em Base de Dados (BD), nomeadamente no que respeita ao processo de construção da rede viária, foram consideradas não apenas as classificações definidas nos Planos Rodoviários Nacionais, como também 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 80 e 90 (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 assentou num pressuposto de transversalidade, dada a necessidade de adaptação a diferentes classificações viárias e, subsequentemente, a diferentes limites legais de velocidade. 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 (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.

As próximas etapas de execução do projecto serão dedicadas à integração da rede ferroviária e, posteriormente, da rede urbana, de modo a analisar os efeitos da evolução das acessibilidades rodo e ferroviárias nas transformações ocorridas na organização e estruturação do território.



**Figura 2.** Esquema Metodológico do Projecto para a Rede Rodoviária



Considerando os objectivos da comunicação, estrutura-se a análise em torno das seguintes dimensões:

- análise dos vários Planos Rodoviários Nacionais (PRN 1945, 1985 e 2000): existe uma discrepância entre a legenda do ACP e a classificação viária proposta pelos PRN; neste sentido foi necessário integrar e adaptar a legenda de acordo com as normas e princípios estabelecidos nos decretos-lei;
- análise sumária dos principais investimentos realizados no contexto dos vários Quadros Comunitários de Apoio;
- apresentação de resultados preliminares: análises relativas a algumas infra-estruturas e outros pontos específicos (e.g. aeroportos, portos, postos fronteiriços e cidades de Lisboa e Porto), enfocando-se os anos-chave em termos de melhorias nas acessibilidades e as regiões mais beneficiadas.



### **3. Planos Rodoviários Nacionais (PRN): identificação e análise**

Anteriormente ao quadro normativo de 1945, a classificação da rede viária sofreu várias alterações desde a primeira referência a uma classificação de estradas, datada de 1790, a saber:

- 1889: estradas reais, estradas distritais;
- Decreto 16:075, de 30 de Setembro de 1928: Estradas nacionais de 1.<sup>a</sup> classe, estradas municipais e caminhos públicos;
- Decreto-lei 23:239, de 20 de Novembro de 1933: estradas nacionais de 1.<sup>a</sup> e 2.<sup>a</sup> Classe, estradas municipais e caminhos vicinais.

O Plano Rodoviário de 1945 (Decreto-lei n.º35:543, de 11 de Março de 1945) surgiu, entre outros aspectos, devido à necessidade de rever a classificação existente, de modo a que esta correspondesse à função desempenhada pelas vias e que estas apresentassem as características técnicas adequadas a cada classe. Considerava-se que a rede existente apresentava algumas lacunas, designadamente ao nível da categoria das estradas e da inexistência de algumas ligações tidas como necessárias por razões económicas e sociais (Quadro 1).



### Quadro 1. Princípios Normativos do PRN 1945

Divisão das comunicações públicas rodoviárias	Classes	Descrição
Estradas nacionais	- 1ª classe - 2ª classe - 3ª classe	<p><u>1ª classe</u> – Constituem a rede principal do país. Estabelecem ligações fáceis e rápidas entre os centros mais importantes, entre estes e os portos e a fronteira e entre as sedes de distrito.</p> <p>Dentro das Estradas Nacionais de 1ª classe, constituem itinerários principais, as estradas que estabelecem comunicações de maior interesse ao nível nacional e que “servem de base de apoio a toda a rede das estradas nacionais”.</p> <p><u>2ª classe</u> – estabelecem as ligações entre os principais centros de cada distrito e entre estes e as estradas de 1ª classe.</p> <p><u>1ª e 2ª classe</u> – correspondem à rede fundamental do país.</p> <p><u>3ª classe</u> – estabelecem a ligação entre as estradas da rede fundamental, ligam os concelhos entre si e “servem as regiões ricas, portos, estações de caminho de ferro e zonas de turismo”. Os ramais de qualquer classe de estradas nacionais são integrados nesta classe.</p> <p>As Estradas Nacionais são da responsabilidade da Junta Autónoma de Estradas.</p>
Estradas municipais		<p>Estradas de interesse para 1 ou mais concelhos. Ligam as sedes de concelho às respectivas freguesias e povoações e estas entre si e às estradas nacionais.</p> <p>“Contraria-se assim o mau hábito de os diversos municípios só pretenderem obras dentro dos respectivos concelhos, sem se importarem grandemente com as ligações interconcelhias e de interesse geral”.</p>
Caminhos públicos	- Caminhos municipais - Caminhos vicinais	<p>Caminhos municipais – destinam-se a permitir a circulação automóvel e são responsabilidade das respectivas câmaras municipais.</p> <p>Caminhos vicinais – destinam-se ao “trânsito rural e só excepcionalmente permitirão o trânsito automóvel”. São da responsabilidade das Juntas de Freguesia.</p>

Fonte: Extraído do D.L. 35:543, de 11 de Março de 1945

O Decreto-lei n.º380/85, de 26 de Setembro de 1985 revogou o Decreto-lei n.º 34:593, de 11 de Maio de 1945, o qual encontrava-se desactualizado: constatava-se que as estradas estavam sem capacidade de resposta eficaz à concretização dos objectivos socioeconómicos



a assegurar pelos transportes, pelo que se exigia a realização de intervenções ao nível da rede rodoviária. O PRN 1985 tinha como principais objectivos:

- Correcto funcionamento do sistema de transportes rodoviários;
- Desenvolvimento das potencialidades regionais;
- Redução do custo global dos transportes rodoviários;
- Aumento da segurança da circulação;
- Satisfação do tráfego internacional;
- Adequação da gestão financeira e administrativa da rede.

Por outro lado, o PRN 1985 introduziu alterações na classificação da rede rodoviária nacional, ao agrupar a rede em duas categorias: a rede nacional fundamental e a rede nacional complementar (Quadro 2). Foi atribuída à Junta Autónoma das Estradas a responsabilidade de elaboração do plano de trabalhos de construção, reconstrução e reparação das estradas nacionais.

**Quadro 2. Princípios Normativos do PRN de 1985**

<b>Classificação</b>	<b>Descrição</b>
Rede Nacional Fundamental	Constituída pelos itinerários principais (IP), os quais constituem as vias de comunicação de maior interesse nacional, que servem de base de apoio a toda a rede de estradas nacionais. São estradas que estabelecem a ligação entre os centros urbanos com influência supradistrital e entre estes e os principais portos, aeroportos e fronteiras.
Rede Nacional Complementar	Constituída pelos itinerários complementares (IC) e outras estradas. As estradas que integram a rede nacional complementar estabelecem a ligação entre a rede nacional fundamental e os centros urbanos de influência concelhia ou supraconcelhia, mas infradistrital. “Os itinerários complementares são as vias que estabelecem as ligações de maior interesse regional bem como as principais vias envolventes e de acesso às áreas metropolitanas de Lisboa e Porto”.

Fonte: Extraído do D.L.380/85, de 26 de Setembro de 1985





O PRN 2000, instituído pelo Decreto-lei n.º222/98, de 17 de Julho de 1998 e alterado pela Lei n.º 98/99, de 26 de Julho de 1999 e pelo Decreto-lei n.º182/2003, de 16 de Agosto, tem por base a experiência adquirida com a implementação do PRN 1985 e as alterações verificadas no país ao nível socioeconómico após a entrada de Portugal no espaço Europeu.

O PRN 2000 introduziu diversas mudanças, destacando-se o aumento da extensão dos itinerários complementares na ordem dos 33%, alteração derivada da reclassificação, como itinerários complementares, de alguns percursos, e à introdução de 10 novos itinerários.

A rede rodoviária foi dividida em rede fundamental e complementar, seguindo a lógica estrutural do antigo quadro normativo. Reconhecendo que a rede de outras estradas existentes no PRN 1985 era insuficiente, entendeu-se como necessário, no PRN 2000, aumentar a densidade destas estradas nas zonas fronteiriças, promover o fecho das malhas viárias e melhorar as acessibilidades a alguns concelhos, na medida em que tal contribuiria para corrigir algumas assimetrias existentes no país. Para tal, procedeu-se à reclassificação de algumas das estradas não incluídas no PRN 1985 como estradas nacionais e criou-se uma nova categoria: as estradas regionais. Esta categoria de estradas foi criada tendo por base os seguintes critérios: estruturação da raia, ligação de agrupamentos de municípios e núcleos territoriais e o fecho de malhas viárias. As estradas regionais são aquelas que asseguram as comunicações públicas rodoviárias do Continente com interesse supramunicipal e complementar à rede rodoviária nacional, asseguram por isso uma ou várias das seguintes funções: desenvolvimento e serventia das zonas transfronteiriças, costeiras e outras de interesse turístico; ligação entre agrupamentos de concelhos constituindo unidades territoriais; continuidade de estradas regionais nas mesmas condições de circulação.

#### **4. Análise dos principais investimentos: enquadramento e objectivos<sup>1</sup>**

Os transportes e as acessibilidades desempenham um importante papel para a coesão económico-social e territorial, interna e externa, nomeadamente ao nível da União

---

<sup>1</sup> Analisa-se o QCA I (1989-1993), QCA II (1994-1999) e QCA III (2000-2006). Dado que o período de programação do QREN (2007-2013) ultrapassa o período de análise (1980-2000), este não foi considerado.



Europeia, facto que justificou a canalização de avultados investimentos para a expansão e beneficiação das infra-estruturas e a reorganização dos serviços nas últimas décadas, apoiados sobretudo pelos fundos estruturais comunitários. A melhoria das acessibilidades decorre dos investimentos efectuados e da sua integração nas políticas públicas seguidas, dos seus objectivos e prioridades, facto que justifica a análise da sua evolução.

O primeiro Quadro Comunitário de Apoio (1989-1993) permitiu criar as infra-estruturas necessárias ao desenvolvimento do país, em particular infra-estruturas rodoviárias de transporte que geraram uma significativa melhoria na mobilidade rodoviária de passageiros e mercadorias. Foi um importante instrumento de transformação estrutural e de modernização do país, representando 27% do investimento global da economia portuguesa.

O PRODAC (Programa Operacional de Desenvolvimento das Acessibilidades) integrado num dos primeiros eixos prioritários de actuação da estratégia de desenvolvimento regional 1989-1993, visou promover o aumento da eficiência do sistema produtivo através da criação, ampliação e modernização das infra-estruturas de transporte e comunicações como meio redutor das assimetrias regionais. O PRODAC encontrava-se dividido em 4 sub-programas (que englobavam, no total, 13 medidas específicas para os diferentes modos de transporte):

- Acessibilidades no Continente;
- Acessibilidades na Área Metropolitana de Lisboa;
- Acessibilidades na Área Metropolitana do Porto;
- Acessibilidades a nível regional.

O país apresentava uma rede nacional de estradas subdimensionada, desajustada e incapaz de responder à satisfação dos objectivos socioeconómicos dos transportes. No final do ano de 1990, a rede portuguesa contava com 0,4 km de auto-estradas por cada 100 km<sup>2</sup>, ou seja, 3,6 km por 100.000 habitantes. Tendo em conta a dimensão relativa do país, a densidade da rede de auto-estradas era então da ordem de 1/3 da média comunitária.



A intervenção do I QCA permitiu o aumento da motorização, relacionada com a construção das infra-estruturas que permitiu a abertura de 640 km de novas estradas em apenas cinco anos. A auto-estrada Lisboa-Porto (A1) constituiu o grande exemplo deste investimento, na medida em que é uma infra-estrutura fundamental, dando origem à maioria dos fluxos nacionais de longo curso.

Desta forma, a melhoria das acessibilidades traduziu-se no aumento da mobilidade rodoviária, incluindo o transporte de mercadorias, proporcionando profundas alterações na organização logística industrial. Por outro lado, o sistema de mobilidade nas áreas metropolitanas deteriorou o seu nível de desempenho, existindo diversos problemas a nível de congestionamento.

Os investimentos realizados no sector das Acessibilidades e Transportes provieram do FEDER (Fundo de desenvolvimento Regional) ou realizaram-se por meio de alguns Programas Operacionais como o PRODAC, tendo outros sido enquadrados pelo PEDIP<sup>2</sup> ou em algumas Iniciativas Comunitárias, como é o caso do INTERREG. Os investimentos repartiram-se da seguinte forma:

### **Quadro 3. Investimentos em Acessibilidades e Transportes 1989-1993**

Transporte Rodoviário	61,4%
Transporte Ferroviário	33,2%
Transporte Marítimo	0,4%
Transporte Aéreo	5%

Fonte: Observatório do QCA III, 2005

O Quadro 3 demonstra a prioridade atribuída à rodovia, facto justificado pela pressão de procura do transporte rodoviário e pela consequente necessidade de dar uma resposta rápida à criação de infra-estruturas adequadas a esse crescimento.

Por sua vez, o II Quadro Comunitário de Apoio (1994-1999) teve como grandes objectivos: a convergência real entre as economias portuguesa e comunitária e a promoção da coesão económica e social no plano interno.

---

<sup>2</sup> Programa Estratégico de Dinamização da Indústria



O QCA II estava estruturado em 4 eixos prioritários, os quais traduzem os objectivos estratégicos da política de desenvolvimento do país, integrados por 17 Programas Operacionais e 12 Programas de Iniciativa Comunitária. Os eixos prioritários eram os seguintes:

Eixo 1 – Qualificar os Recursos Humanos e o Emprego

Eixo 2 – Reforçar os Factores de Competitividade da Economia

Eixo 3 – Promover a Qualidade de Vida e Coesão Social

Eixo 4 – Fortalecer a Base Económica Regional

A criação de infra-estruturas de transportes, assim como de telecomunicações e energia, surgiam como um importante meio para alcançar a prioridade estratégica correspondente ao Eixo 2 e que apontava como principais objectivos a modernização e expansão destas infra-estruturas fundamentais e o apoio ao reforço de competitividade do tecido empresarial, nos diferentes sectores económicos nacionais.

A estratégia global da política de transporte para este período tinha como principal aposta a internacionalização e a diversificação das ligações rodoviárias e ferroviárias, o aumento da mobilidade interna e da coordenação intermodal (criação e renovação de interfaces e plataformas de articulação intermodal), e o aumento da competitividade portuária.

A Intervenção Operacional Transportes (IO Transportes) integrada no Eixo 2 permitiu, por meio de um forte investimento, o reforço do desenvolvimento das infra-estruturas de transporte sendo as suas principais linhas de acção:

- melhoria do acesso externo de Portugal nas redes transeuropeias de transporte nomeadamente rodoviária e ferroviária;
- implementação do Plano Rodoviário Nacional;
- modernização dos caminhos de ferro;
- descongestionamento das áreas metropolitanas (conclusão das vias de cintura interna (CRIL – 20 Km) e externa (CREL – 30 Km)).



Relativamente ao número de quilómetros construídos por tipo de estrada, considerando um raio de 30 Km das sedes de NUT III, verificou-se que a maioria das sub-regiões evoluiu positivamente, ocorrendo uma forte densificação da rede de estradas na envolvente da sede da respectiva NUT III, destacando o Grande Porto e a Grande Lisboa. Por sua vez, o Alentejo, o Algarve, Alto Trás-os-montes, a Cova da Beira e o Oeste continuavam a apresentar um reduzido número de quilómetros construídos.

**Quadro 4.** Investimentos rodoviários *per capita* no II QCA, por NUT II

NUT II	Investimento	População (milhares)	Investimento <i>per capita</i>
Norte	116.208	3.578	32.476
Centro	59.550	1.710	34.818
LVT	122.004	3.326	36.677
Alentejo	15.523	510	30.420
Algarve	13.694	348	39.279
Total	326.982	9.474	34.513

Fonte: Observatório do QCA III, 2005

Considerando o investimento rodoviário *per capita*, verifica-se que existe uma distribuição quase uniforme por região, alcançando o Algarve o maior investimento relativo (39 contos/hab.). Por sua vez, o Alentejo foi a região menos beneficiada, não indo além dos 30 contos/hab.

O III Quadro Comunitário de Apoio (2000-2006) inicia-se com a elaboração do Plano Nacional de Desenvolvimento Económico e Social e com a preparação do Plano de Desenvolvimento Regional. O PNDES 2000-2006 traçou as linhas de orientação que deveriam enquadrar as opções estratégicas de médio prazo, com um âmbito nacional, traduzidas, nomeadamente, na formulação de uma estratégia de desenvolvimento regional consubstanciada no PDR 2000-2006 e no qual foram definidos os eixos estratégicos de desenvolvimento regional. Estes estão, por sua vez, na base da formulação dos objectivos do QCA III negociado entre o Governo Português e a União Europeia, o qual sistematiza e formaliza o apoio financeiro que esta se compromete a assegurar a Portugal.



O QCA III apresenta-se como promotor do reforço da competitividade e da coesão social, identificando um conjunto de elementos estratégicos fundamentais que visam responder aos pontos fracos do país e dar seguimento às linhas traçadas pelo PDR, designadamente:

- Afirmar Portugal como fronteira atlântica da Europa, inserindo economicamente o país no espaço mundial e europeu;
- Privilegiar as actividades, os factores de competitividade e as tecnologias mais dinâmicas e estruturantes da economia mundial e europeia, a média e longo prazos;
- Conservar a natureza e a biodiversidade, no que diz respeito à protecção e valorização do património natural;
- Valorizar a solidariedade e coesão.

As orientações apresentadas assentam em quatro pilares de acção que são traduzidos e estruturados em termos de eixos prioritários ou objectivos estratégicos do QCA III para o período 2000-2006, por sua vez compartimentados em termos de programas operacionais sectoriais e programas operacionais regionais. A operacionalização dos domínios prioritários baseou-se, assim, em quatro eixos (integrando 18 Programas Operacionais):

Eixo 1 – Elevar o nível de qualificação dos portugueses, promover o emprego e a coesão social

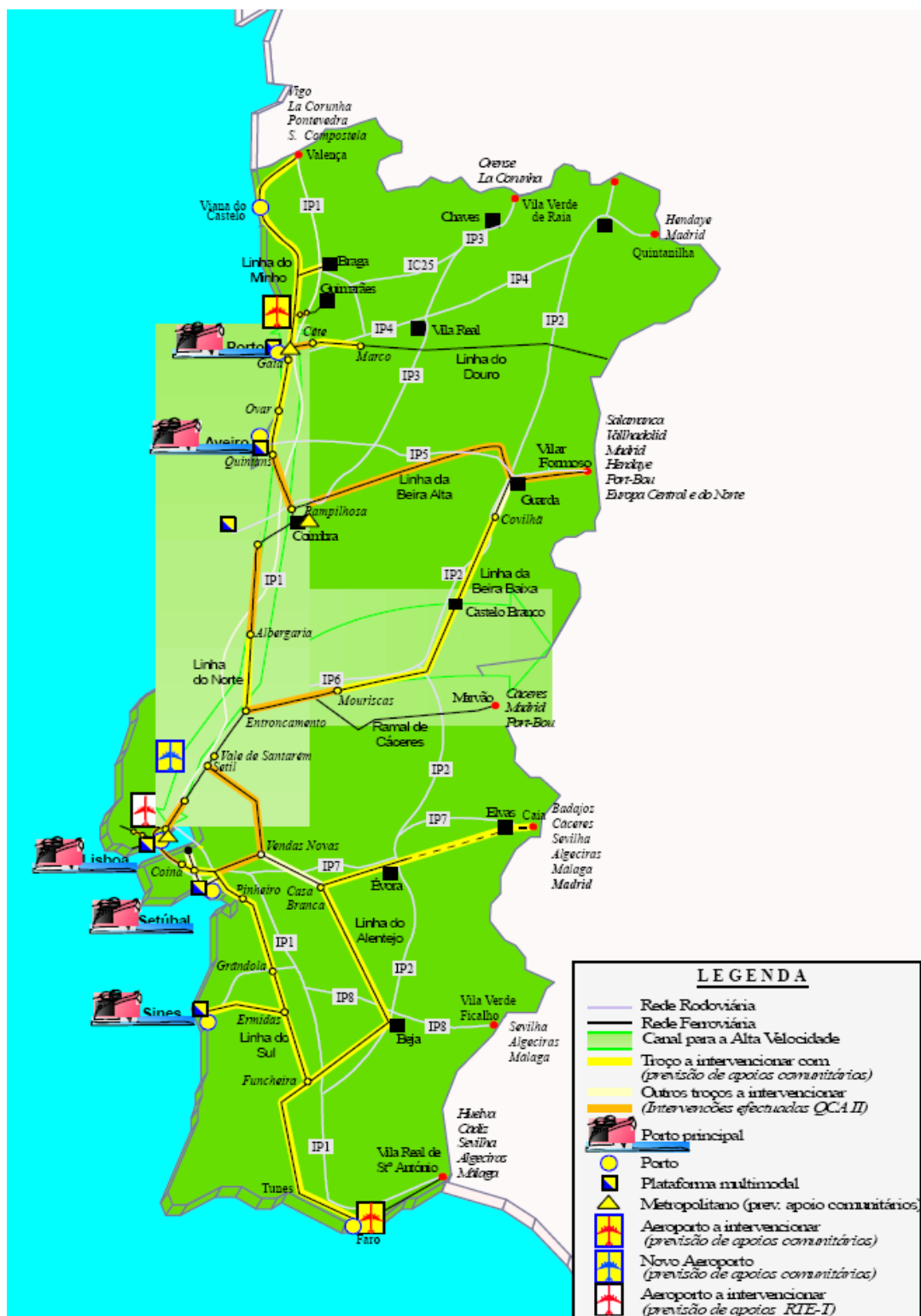
Eixo 2 – Alterar o perfil produtivo em direcção às actividades de futuro;

Eixo 3 – Afirmar o valor do território e da posição geoeconómica do país

Eixo 4 – Promover o desenvolvimento sustentável das regiões e a coesão social.

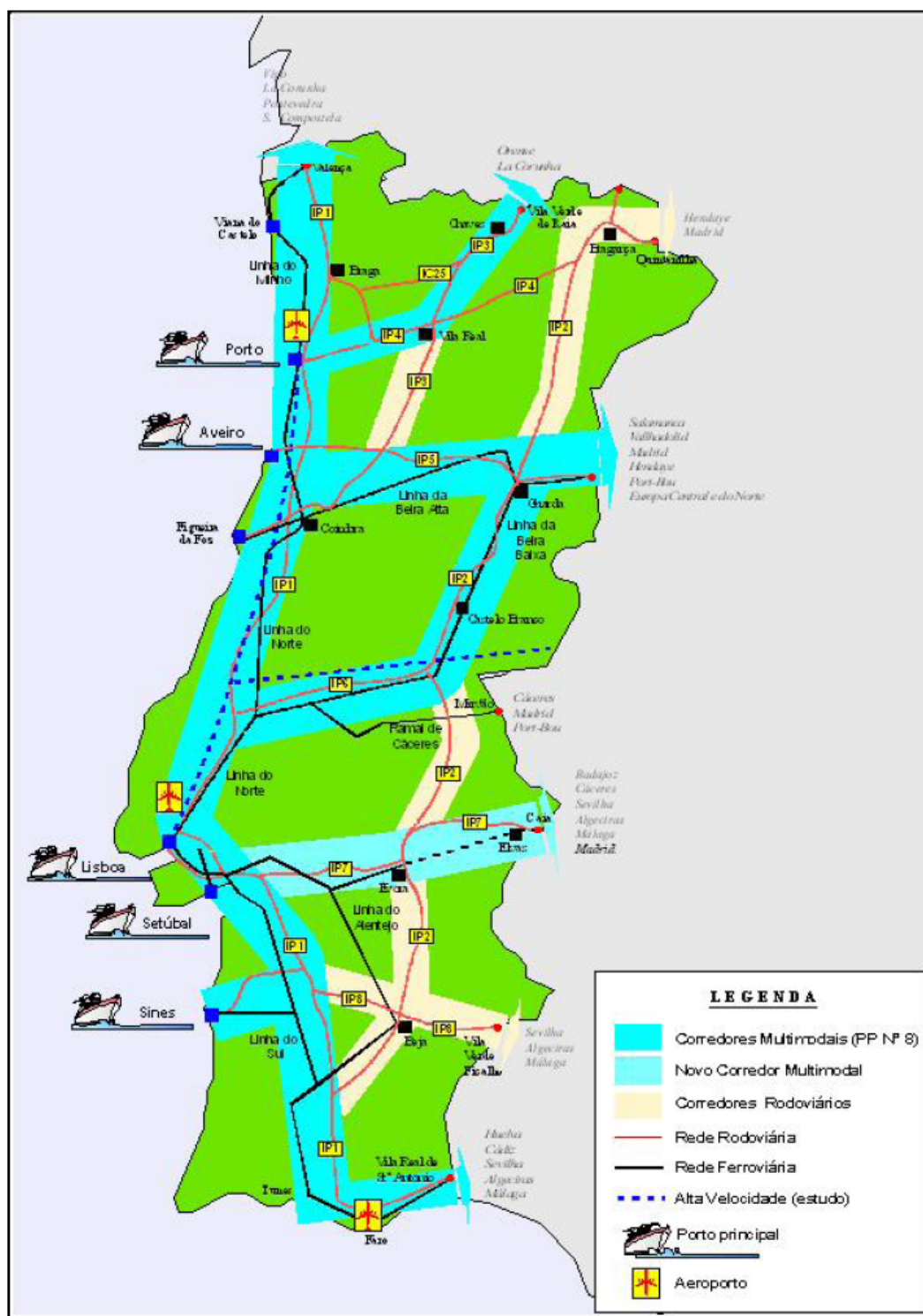
Neste quadro, o Programa Operacional de Acessibilidades e Transportes (POAT), proporcionará um aumento da intensidade e eficiência da mobilidade interna (apostando-se prioritariamente na rede ferroviária - Figura 3), promovendo um sistema de transportes seguro e sustentável, simultaneamente do ponto de vista económico, financeiro, ambiental e social. O desenvolvimento da multimodalidade, dos interfaces de transporte e das plataformas e redes logísticas é também uma prioridade na dupla perspectiva da melhoria da coerência e eficiência interna dos sistemas, como do reforço e valorização da posição geo-económica no contexto europeu e mundial.

**Figura 3. Intervenções no sector ferroviário 2000-200**



Fonte: IOT in Observatório do QCA III, 2005

**Figura 4. Corredores Estruturantes do Território Nacional**



Fonte: IOT in Observatório do QCA III, 2005





**Quadro 5. Estrutura do POAT**

Subprograma	Medidas
1. Melhorar a qualidade e eficiência dos corredores de transporte estruturantes da economia portuguesa	M.1.1. Inserção de Portugal nos grandes eixos de transporte internacionais M.1.2. Reforço da coordenação intermodal M.1.3. Desenvolvimento do sistema nacional de logística
2. Reforçar a coesão nacional e promover uma mobilidade sustentável	M.2.1. Reforço da Coesão Nacional M.2.2. Melhoria da qualidade do sistema de transportes M.2.3. Reforço das Condições de segurança do sistema de transportes
3. Desenvolver as acessibilidades e transportes a nível regional	-

Fonte: Observatório do QCA III, 2005

Os investimentos advêm, por um lado, e em termos comunitários, da programação financeira dos Fundos Estruturais – FEDER, FSE, FEOGA –, e de financiamento a conceder pelo BEI, por outras instituições financeiras e por outros instrumentos financeiros comunitários; por outro lado, advêm de contrapartidas públicas nacionais e de financiamento privado a mobilizar, estimado em 9.400 milhões de euros.

## 5. Síntese dos Principais Resultados

A acessibilidade medida em distância-tempo é analisada de seguida, tendo em conta algumas infra-estruturas e outros pontos específicos, designadamente: cidades de Lisboa e Porto, aeroportos, postos fronteiriços e portos. Os mapas apresentados permitem analisar as melhorias registadas, as regiões mais beneficiadas, assim como os anos em que tais melhorias foram mais significativas.

De forma transversal, em todas as análises realizadas, verifica-se uma melhoria significativa das acessibilidades no 2000, com importantes ganhos de tempo alcançados na generalidade das regiões. Também no ano de 1992, seguido de 1995, ocorreram alguns



ganhos consideráveis, mas com algumas diferenças regionais. Entre 1985 e 1988 não existiram alterações de relevo, facto indissociável do volume de investimento público em infra-estruturas rodoviárias. Analisa-se seguidamente, e de forma sumária, a evolução das acessibilidades referentes às infra-estruturas e demais elementos considerados.

#### *Cidades de Lisboa/Porto (Figura 5)*

A acessibilidade a estas cidades mostra que, em 1988 (face a 1985), apenas existiu uma melhoria da acessibilidade na faixa litoral, essencialmente devido à construção de um troço da A1 (Aveiro-Albergaria-a-Velha). No ano de 1992, a região Norte registou uma importante melhoria da acessibilidade, principalmente devido à construção do IP4 (Vila Real), enquanto que na região Alentejo as acessibilidades melhoraram significativamente na análise relativa a 1995, devido à inauguração da A6 até Montemor-o-Novo. Com a extensão da A6 até Elvas e com a construção da A2 até Grândola, a estrutura das acessibilidades do país às suas principais cidades (neste caso Lisboa) alterou-se significativamente.

#### *Aeroportos (Figura 6)*

Os ganhos mais significativos no tempo de acesso às infra-estruturas aeroportuárias verificam-se também na análise efectuada para o ano 2000. De referir que, entre as capitais de distrito, Castelo Branco e Guarda (e áreas envolventes) constituem núcleos em que, apesar das melhorias alcançadas, prevalecem as distância-tempo mais elevadas do território nacional com valores acima das 2 horas em relação às principais infra-estruturas aeroportuárias do país.

#### *Postos Fronteiriços (Figura 7)*

A distância-tempo aos principais postos fronteiriços indica, mais uma vez, que o ano 2000 é aquele em que se verificam melhorias mais significativas. Na região de Leiria persistem, no entanto, tempos de acesso elevados, superiores a 2 horas. Nota ainda para o facto da Área



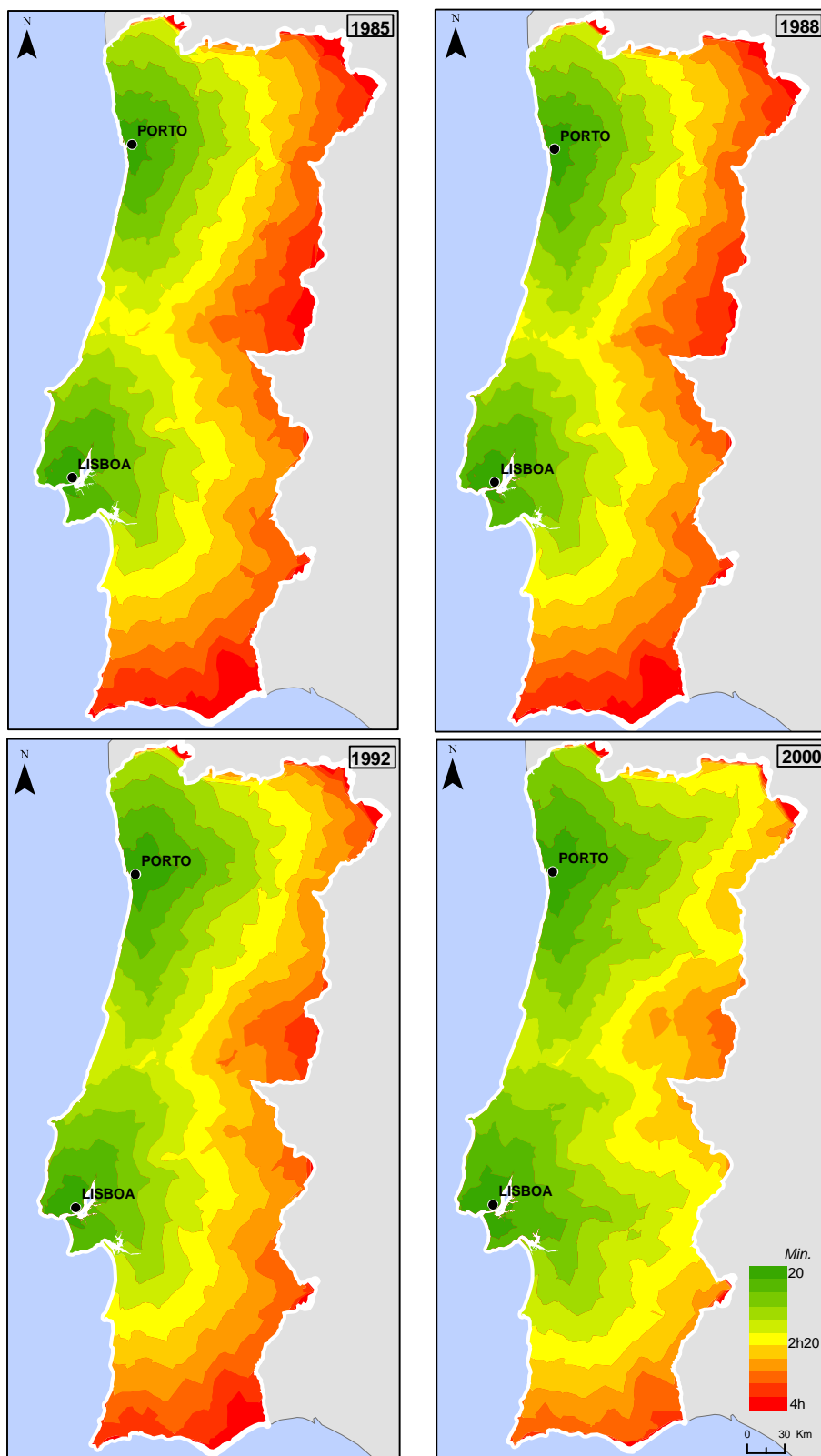
Metropolitana de Lisboa ter registado ganhos de tempo superiores a 60 minutos no período em análise.

### *Portos (Figura 8)*

Em relação às infra-estruturas portuárias, a tendência geral das acessibilidades mantém-se, com o ano 2000 a registar as melhorias mais significativas. Os piores tempos de acesso persistem na área compreendida entre os distritos de Castelo Branco e Guarda, no extremo Nordeste do território continental, e, mais a Sul, entre Mértola e Vila Real de Santo António. Importa ainda salientar que uma larga parcela do território nacional encontra-se a menos de 2 horas de uma infra-estrutura portuária, sendo o eixo Leixões-Aveiro e o eixo Lisboa-Sines aqueles em que se verificam os melhores níveis de acessibilidade.

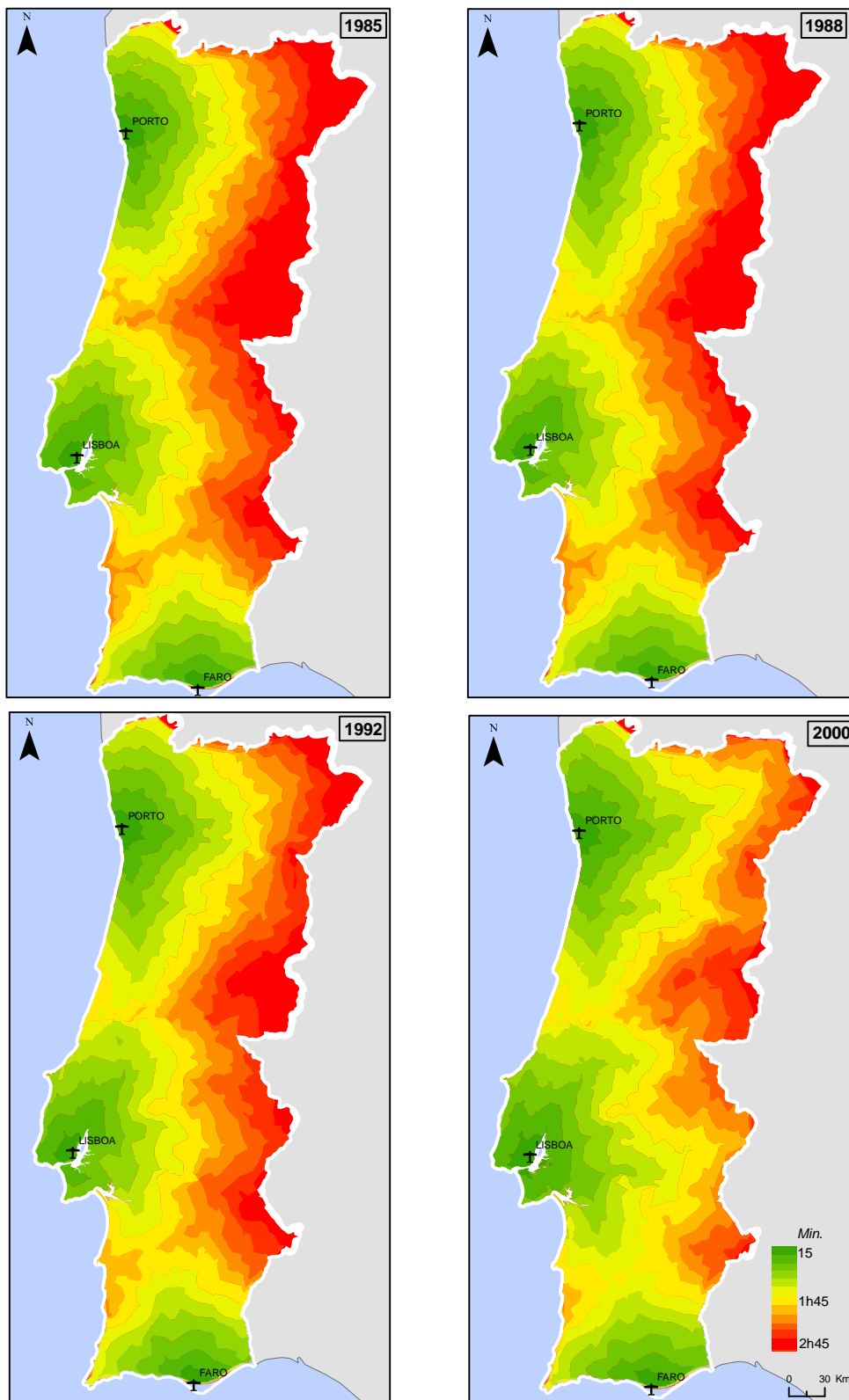


**Figura 5. Isócronas às Cidades de Lisboa e Porto**



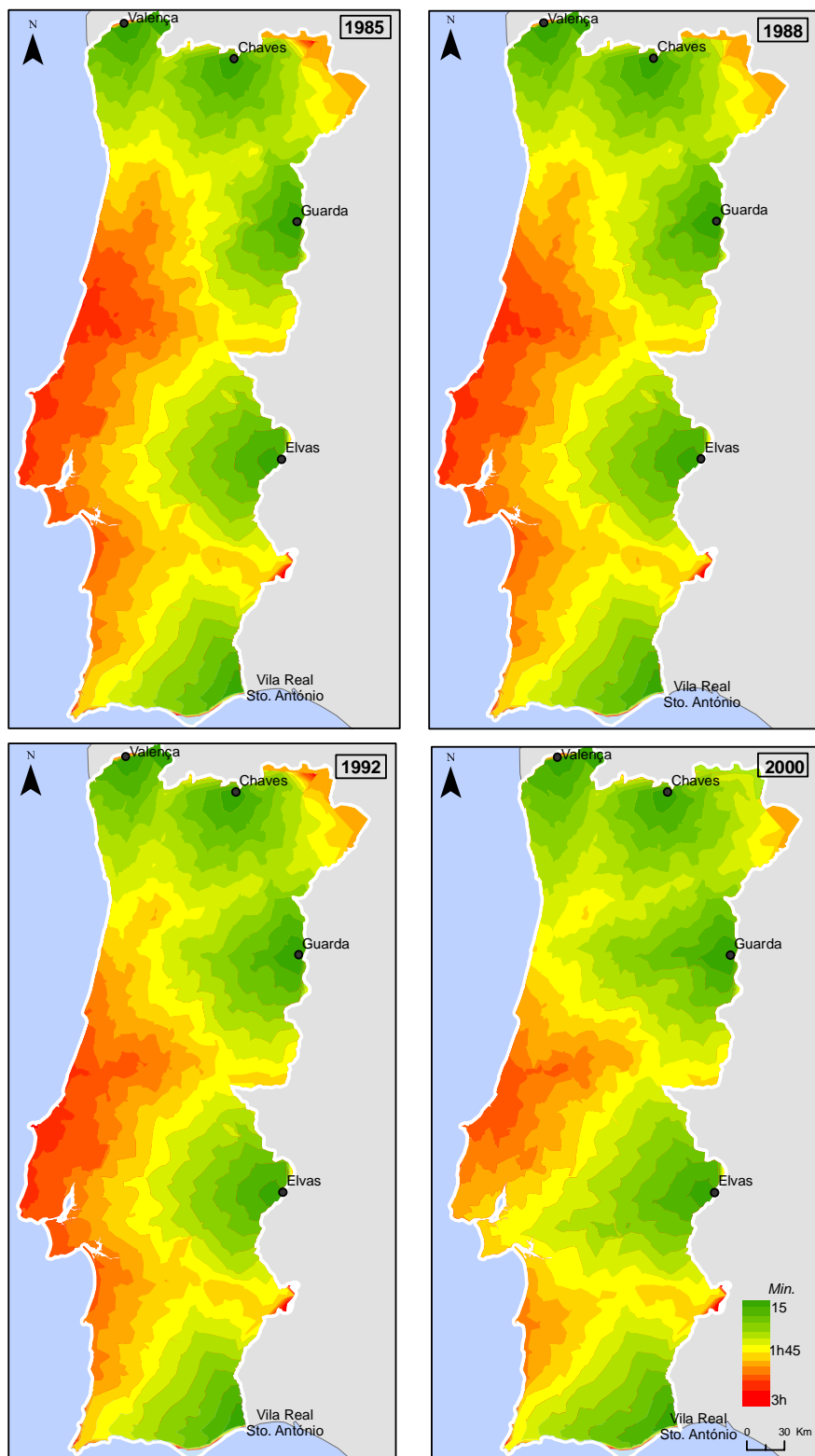


**Figura 6. Isócronas aos Aeroportos**



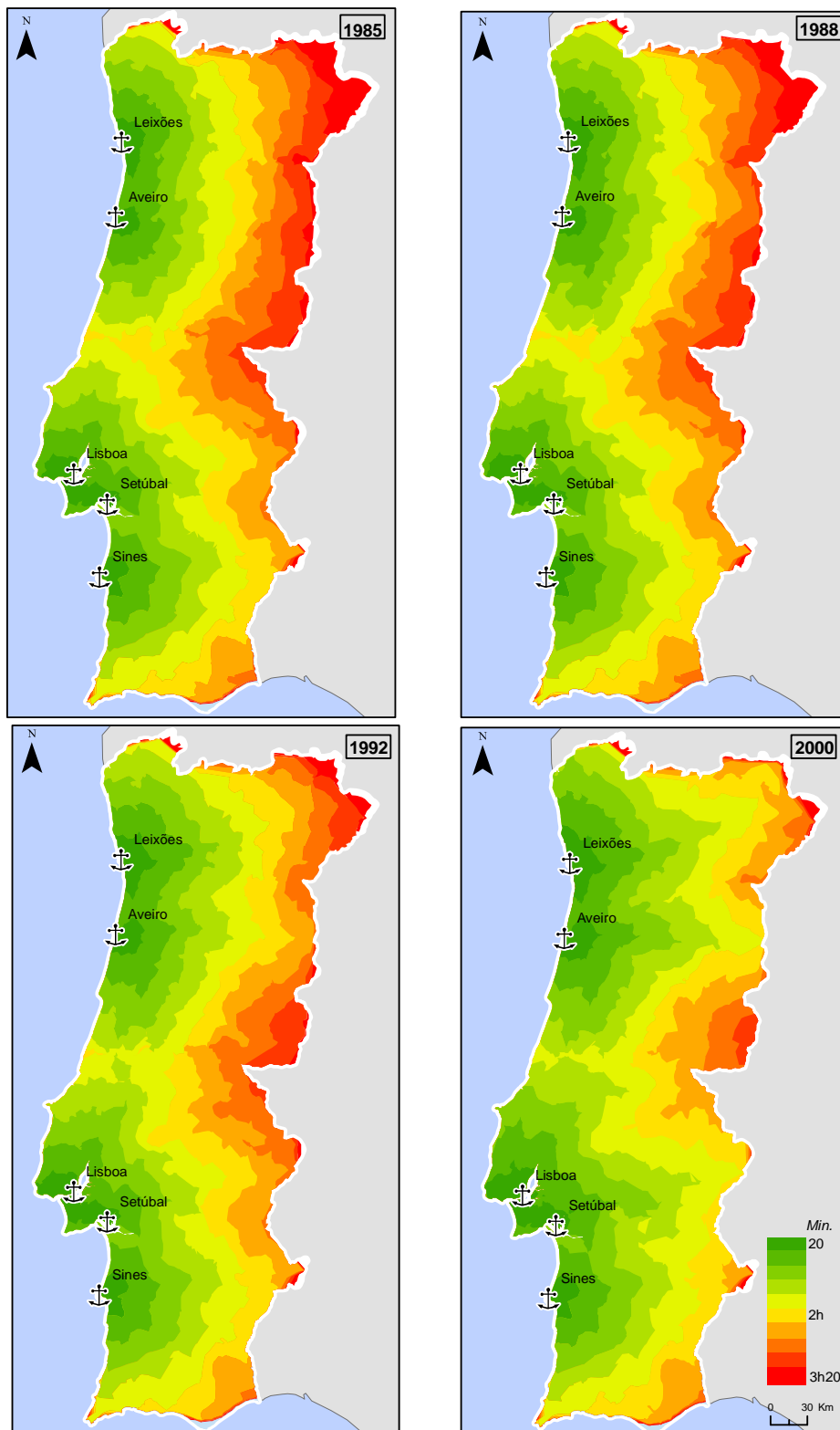


**Figura 7. Isócronas aos Postos Fronteiriços**





**Figura 8. Isócronas aos Portos**





## Referências Bibliográficas

FIGUEIRA DE SOUSA, João, *et al* (1998), “Rede Urbana e Acessibilidades: Transformações recentes na organização do território”. Inforgeo n.º12/13, “A Interdisciplinaridade na Geografia Portuguesa: Novos e Velhos desafios”, Associação Portuguesa de Geógrafos, Lisboa, págs. 249-263

FIGUEIRA DE SOUSA, João, *et al* (1998), “Rede Urbana e Acessibilidades: Retrospectivas e Tendências”, in actas do V Encontro da APDR, “Emprego e Desenvolvimento Regional”, Faculdade de Economia da Universidade de Coimbra, Volume 1, Junho, Coimbra, págs.

OBSERVATÓRIO DO QCA III (2005), “Formulação de Políticas Públicas no Horizonte 2013 relativas ao tema Acessibilidades e Transportes”, Coordenação de João Figueira de Sousa e Fernando Nunes da Silva, Estudos Temáticos para Preparação do Próximo Ciclo de Intervenções Estruturais QREN 2007-2013, Lisboa, 299 p.

### *Legislação Consultada:*

Plano Rodoviário Nacional 1945. D.R. 35:543, de 11 de Março de 1945

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.º182/2003, de 16 de Agosto.