

S.  R.

MINISTÉRIO DA ADMINISTRAÇÃO INTERNA



**NÍVEIS DE ACESSIBILIDADE
NA REGIÃO CENTRO**

**comissão de coordenação
da região centro**

Níveis de Acessibilidade na Região Centro

NÍVEIS DE ACESSIBILIDADE NA REGIÃO CENTRO

**Comissão de Coordenação da Região Centro
COIMBRA 1980**

COMISSÃO DE COORDENAÇÃO DA REGIÃO CENTRO
Rua Bernardim Ribeiro 80
3000 COIMBRA

ÍNDICE

INTRODUÇÃO	Pág. 9
I METODOLOGIA	" 15
II ISÓCRONAS DAS SEDES DE DISTRITO	" 19
III ISÓCRONAS DAS SEDES DE AGRUPAMENTO	" 31
IV NÍVEIS DE ACESSIBILIDADE	" 45
Covilhã	" 49
Arganil	" 55
Figueiró dos Vinhos	" 59
Seia	" 65
Sertã	" 71
Figueira da Foz	" 75
Castelo Branco	" 81
Guarda	" 87
Aveiro	" 93
Caldas da Rainha	" 99
Leiria	" 105
Viseu	" 111
Coimbra	" 117

INTRODUÇÃO

Embora sô agora se apresente como trabalho autônomo, acompanhado da devida análise, o apuramento e o desenho das isôcronas têm vindo a ser feitos na Comissão de Coordenação da Região Centro desde há quatro anos, tendo já sido utilizados parcelarmente em estudos tanto da Comissão como de outros serviços públicos e mesmo de gabinetes privados a que tem sido atribuída a elaboração de planos de ordenamento e de urbanização.

Como se sabe, a elaboração de isócronas constitui uma base fundamental em qualquer tarefa de detecção de acessibilidades e de planeamento da localização de equipamentos. Através delas, de preferência acompanhadas da análise da localização das populações, como se faz nesta publicação, fica a saber-se o grau de cobertura de uma região ou das várias sub-regiões que a integram. Não sendo naturalmente possível ter a uma distância-tempo relativamente curta o apoio de todas as funções centrais, pode saber-se assim a extensão e a localização das populações não abrangidas e planear-se o modo de fornecer um apoio mais completo e eficiente, tendo também em conta, em cada caso, e como é óbvio, a natureza dos serviços a prestar e o grau de maior ou menor concentração aconselhável para cada um deles.

Sendo muitos serviços de tipo sub-regional prestados no nosso país a nível distrital, importaria averiguar desde logo o grau de cobertura das capitais de distrito. A essa tarefa é dedicado o capítulo II, com destaque para a figura I, resultando muito claro que na base de uma distância-tempo de 1h e 30m, que é o máximo aceitável para a acessibilidade a muitos dos serviços, especialmente de tipo social, a cobertura feita pelas sedes distri

tais é francamente insatisfatória. Extensas zonas, ocupadas por extractos muito representativos das populações, ficam assim afastadas de modo muito sensível dos locais de satisfação das suas necessidades básicas.

Esta análise veio por isso dar razão aos autores do projecto de regionalização do MAI (Direcção Geral da Acção Regional e Local, "Administração-Regional-Projecto", Lisboa, 1976), ao propor divisões aquém do nível distrital. Não sendo a divisão concelhia também a mais indicada a muitos propósitos, pela enorme dispersão de serviços a que se seria conduzido e a sua consequente pequena rentabilidade, propuseram-se então os agrupamentos de municípios.

Conforme pode ler-se no referido projecto, "considerando a realidade portuguesa e os exemplos de outros países, o valor médio de 100 000/150 000 habitantes foi aceite como o mais conveniente para essa unidade intermédia, podendo aquela dimensão aumentar sempre que se esteja perante agrupamentos densamente povoados e com alta acessibilidade interna, ou diminuir se, pelo contrário, a densidade populacional for reduzida ou a acessibilidade interna for baixa. Na delimitação dos agrupamentos de concelhos foram também tidos em conta como factores primordiais as redes de comunicações actuais ou projectáveis, a existência de laços funcionais entre os vários concelhos, bem como as condições ecológicas e o passado histórico".

Uma primeira experiência de aproveitamento eficiente dos agrupamentos de concelhos foi feita pelos Gat's, que desde 1976 vêm desenvolvendo uma actividade reconhecidamente meritória no apoio técnico aos municípios. Mas o grau de cobertura a partir das suas sedes, evidenciado pelo capítulo III deste trabalho e em particular pela figura II, revela tratar-se também de um nível mais eficiente do que o dos distritos para a satisfação de necessidades básicas sentidas pela generalidade das populações.

Razões fundamentalmente de eficácia do trabalho dos Gat's

levaram a que, em alguns casos, os agrupamentos previstos em 1976 viessem a ser subdivididos. Assim aconteceu com o agrupamento de Coimbra, subdividido para um outro agrupamento com sede na Lousã, com o agrupamento de Aveiro, subdividido para um agrupamento com sede em Águeda, com o agrupamento de Viseu, subdividido por forma a dar lugar também aos agrupamentos de Santa Comba Dão e S. Pedro do Sul, e com o agrupamento da Guarda, subdividido por forma a dar lugar também aos agrupamentos com sedes em Pinhel e em Trancoso. Muito concretamente, reconheceu-se que face às suas atribuições, que estão agora a ser fortemente acrescidas com o aumento da capacidade de realização dos municípios, estes seriam deficientemente servidos se os respectivos Gat's tivessem de dar igualmente apoio, com um quadro muito limitado, em alguns casos a mais de dez municípios. Dado que estes agrupamentos podem ter interesse para outros serviços, está a ultimar-se agora na Comissão a elaboração das isócronas relativamente às respectivas sedes. Entendeu-se, todavia, que os agrupamentos inicialmente considerados deveriam continuar a sê-lo para alguns efeitos, pelo que se justifica e continuará a justificar-se a apresentação desta base de trabalho, sem esperar pela conclusão da análise feita a partir das isócronas dos novos agrupamentos. Logo que estas estejam concluídas, serão publicadas como capítulo adicional do trabalho que agora se apresentam, e cuja publicação não deveria ser retardada um mês mais que fosse, pela utilidade que pode oferecer e que até agora tem estado limitada.

Incluem-se também nesta publicação, além dos agrupamentos considerados na Região das Beiras, tal como vem delimitada no referido projecto do MAI de 1976, os agrupamentos de Leiria, das Caldas da Rainha, da Sertã e de Castelo Branco que nesse projecto e no Decreto-Lei nº494/79, de 21.12, institucionalizador das actuais Comissões de Coordenação Regionais, passaram a ser considerados na Região do Vale do Tejo. Mas todos eles estavam ainda no âmbito da Comissão (como Comissão de Planeamento) quando o trabalho começou a ser elaborado, pelo que se apuraram as

respectivas isócronas, que nada justificaria não serem dadas a conhecer. Acresce que o agrupamento de Leiria passou entretanto de novo para a Região Centro, através do Despacho nº90/80, de 14 de Março, tendo idêntica pretensão, que não se sabe se será ou não satisfeita, sido já manifestada por todas as Câmaras dos agrupamentos de Castelo Branco e da Sertã.

Este trabalho fica a dever-se fundamentalmente à técnica desta Comissão Dra. Ana Maria Cristina Pires, com a colaboração do Engº António Correia e sob a orientação do Prof. Jorge Gaspar.

Janeiro de 1981

Manuel Carlos Lopes Porto

(Dr. Manuel Carlos Lopes Porto)

METODOLOGIA

Isócronas são linhas que unem pontos que estão à mesma distância-tempo de um ponto que se toma por origem. No caso presente foram utilizados na sua elaboração os horários dos transportes públicos de passageiros rodovias e ferroviários de frequência diária, entendendo-se esta como a possibilidade de se efectuar pelo menos uma deslocação completa (ida e volta) durante os dias úteis da semana (sábado inclusivé) ao longo de todo o ano, não tendo sido considerados os horários das carreiras de autocarro que só funcionam durante uma parte do ano.

Obtidos os horários das carreiras de autocarro, através da Direcção Geral de Transportes Terrestres, foram trabalhados, partindo do pressuposto de que os veículos podem parar em qualquer ponto do percurso e que a velocidade a que se deslocam é uniforme nos intervalos compreendidos entre as paragens assinaladas no horário. Sempre que exista mais do que uma carreira com horário distinto, foi utilizado o mais rápido. Determinaram-se, assim, ao longo dos itinerários percorridos, os pontos correspondentes aos tempos de 15, 30, 45, 60, 75 e 90 minutos, uma vez que o intervalo de tempo considerado no cálculo das isócronas foi de um quarto de hora.

No tratamento dos horários do caminho de ferro, procedeu-se doutro modo, já que se consideraram no conjunto da rede os tempos menos extensos para atingir cada estação ou apeadeiro.

Num e noutro caso teve-se em atenção os tempos gastos nas deslocações a pé, tornando-se o valor de 5km/h como a velocidade média nesses percursos.

O desenho das isócronas surge assim muito diferente: pois no caso dos transportes rodoviários a isócrona segue a linha da própria estrada correspondendo às possíveis paragens do autocarro e aos consequentes tempos de deslocação a pé, considerada esta perpendicular ao eixo da via, ao passo que no caso do comboio as isócronas definem-se como círculos centrados na estação ou apeadeiro.

Pelos motivos já aduzidos construíram-se as isócronas não só para as capitais de distrito, mas também para as sedes dos agrupamentos de concelhos e, com o fim de se obter uma leitura mais nítida dos resultados, calcularam-se as áreas e as populações que, a partir de cada um dos referidos centros, eram abrangidas pelas isócronas dos 30, 60 e 90 minutos.

Os quantitativos de população foram obtidos pela sobreposição das isócronas de 30 minutos a um mapa onde estavam assinaladas as sedes de freguesia, tomando-se estas como os pontos em que se concentraria a totalidade das respectivas populações, o que, nem nas zonas de povoamento aglomerado corresponde rigorosamente à realidade. Preferiu-se o intervalo de 30 ao de 15 minutos para diminuir o grau de erro no cálculo da população abrangida. Os dados de população referem-se a 1976 (os horários são de 1975) e correspondem a estimativas feitas na Comissão de Planeamento da Região Centro e publicados em 1978 no volume "Análise e Diagnóstico da Região - A População em Dados Estáticos".

ISÓCRONAS DAS SEDES DE DISTRITO

A Região Centro era constituída nos termos do decreto lei nº46909 de 19 de Março de 1969, até 1979 vigente, pelos distritos de Aveiro, Castelo Branco, Coimbra, Guarda, Leiria e Viseu, correspondendo o mapa I às isócronas elaboradas para as respectivas sedes. A verificação mais saliente deste mapa provém do elevado número de concelhos cujas populações têm um acesso difícil, moroso, para além das três horas de viagem diária (ida e volta) aos principais centros de distribuição de bens e serviços (capital de distrito) . Tal facto representa uma efectiva desigualdade de oportunidades no aproveitamento de determinados equipamentos públicos, cuja localização se fez a nível distrital, mormente no que diz respeito ao ensino e à saúde e assistência.

As populações do litoral, entendendo-se como o conjunto dos distritos de Aveiro, Coimbra e Leiria, estão em melhor situação que as do interior, verificando-se naqueles distritos uma maior cobertura das respectivas áreas, existindo mesmo concelhos que estão a menos de hora e meia de distância de duas capitais de distrito, isto é, com um grau de acessibilidade a centros hierárquicos superiores maior do que o verificado na generalidade dos concelhos do interior (distrito de Viseu, Guarda e Castelo Branco).

Os quadros 1 e 2 permitem concretizar melhor estas afirmações. Da sua leitura ressalta claramente que as capitais de distrito não servem eficazmente as suas áreas, havendo no entanto a considerar evidentes diferenças de nível.

QUADRO I

D I S T R I T O S	a) Área do distrito Km ²	b) Área atingida em 90 minutos Km ²	Relação b/a %	c) Área atingida em 90 minutos no limite do distrito	Relação c/a %
AVEIRO	2.708,20	1.878,33	69,40	1.476,56	54,52
CASTELO BRANCO	6.703,68	1.692,19	25,24	1.550,38	23,13
COIMBRA	3.955,76	2.760,94	69,79	2.048,44	51,78
GUARDA	5.496,16	1.342,19	24,42	1.237,50	22,51
LEIRIA	3.515,78	2.087,50	59,37	1.784,38	50,75
UISEU	5.018,80	1.831,25	36,48	1.776,56	35,39

Áreas dos Distritos - Estatísticas Agrícolas - I.N.E., 1975

Assim, Coimbra é a sede de distrito que atinge a área mais vasta em 90 minutos: 2761 km² (69,8% da área do distrito) (1), seguindo-se-lhe Leiria - 2087,5 km² (59,4% da área do distrito), Aveiro - 1878,13 km² (69,4% da área do distrito), Viseu - 1831,25 km² (36,5% da área do distrito) e Castelo Branco - 1692,19 (25,2% da área do distrito) e por fim, Guarda com 1342,19 km² (24,4% da área do distrito).

As formas dos distritos não acompanham as áreas de influência, definidas pelas isócronas (2), das respectivas capitais; isto é, Aveiro, Castelo Branco, Coimbra, Guarda, Leiria e Viseu organizam, por um lado, fluxos de pessoas e bens que eventualmente se inscrevem no território de outra circunscrição e, por outro, deixam fora da isócrona dos 90 minutos áreas do próprio distrito. É o que se depreende ainda da leitura do Quadro I, onde numa das colunas se podem ler os valores das áreas atingidas em 90 minutos no limite de cada um dos distritos em estudo.

Coimbra continua a apresentar a maior área, 2048,44 km², seguida de Leiria e Viseu com valores muito próximos, respectivamente de 1784,38 km² e 1776,56 km² e, apresentando valores semelhantes Castelo Branco e Aveiro com 1550,38 km² e 1476,56 km², por último aparece a Guarda, que em 90 minutos abrange uma área de 1237,5 km².

As áreas, entendidas deste modo, não dão ainda a medida exacta da falta de capacidade polarizadora das sedes de distrito relativamente aos respectivos territórios e, mais do que os valores absolutos, interessa ver a relação existente entre os espaços servidos em hora e meia no limite do respectivo distrito e a área total do mesmo.

(1) NOTA: Estes valores podem parecer exagerados em vista do mapa I, mas há que ter em conta que se trata de um mapa de junção de isócronas havendo áreas onde aquelas se sobrepõem. Cf. com as isócronas feitas isoladamente para cada um daqueles centros.

(2) Consideram-se limites de influência de cada centro a linha que define o menor percurso, em tempo, de acesso a uma capital de distrito (cf. mapa 3).

QUADRO II

D I S T R I T O S	a) População total do distrito	b) População a- brangida pe- la isocrona dos 90 minu- tos	Relação b/a %	c) População a- brangida em 90 minutos no limite do dis- trito	Relação c/a %
AVEIRO	612.463	1.032.778	168,63	381.498	62,28
CASTELO BRANCO	248.080	97.908	39,47	84.034	33,87
COIMBRA	438.607	559.844	127,64	321.290	73,25
GUARDA	220.436	89.220	40,47	79.410	36,02
LEIRIA	416.950	372.399	89,32	308.658	74,02
WISEU	433.354	235.046	54,24	224.328	51,76

FONTE: População: Análise e Diagnóstico da Região - Demografia
A População em Dados Estatísticos. CPRC - 1978

Aveiro é o centro em que aquela relação é mais elevada, beneficiando da forma do seu distrito alongada segundo o mesmo sentido de duas das principais vias nacionais: a linha do Norte e a estrada nacional Porto-Lisboa. Mesmo assim, a razão entre o espaço potencialmente servido em hora e meia no limite do distrito e a área total do próprio distrito pouco ultrapassa os 50% (54,52%). A mais de 90 minutos de distância de Aveiro encontram-se os concelhos de Castelo de Paiva, Arouca, S. João da Madeira e a quase totalidade de Vila da Feira, Vale de Cambra e Sever do Vouga. Os concelhos da Murtosa e de Águeda, contíguos ao de Aveiro, apresentam, como o de Anadia e Oliveira de Azeméis, áreas cujo acesso a Aveiro ainda se faz em mais de hora e meia.

Coimbra com uma relação de 51,78% é a capital de distrito que se segue a Aveiro. Neste caso são os concelhos de Pampilhosa da Serra e Oliveira do Hospital que na sua totalidade não são atingidos pela isócrona dos 90 minutos, a qual define áreas de reduzida expressão nos concelhos de Arganil, Góis e Tábua. Outros concelhos que escapam parcialmente ao controle diário de Coimbra, entendido no limite de tempo que estamos a considerar, são Cantanhede, Figueira da Foz e Soure nos seus sectores mais ocidentais, Montemor-o-Velho (Norte) e ainda Penacova, Penela, Miranda do Corvo e Lousã.

Ao contrário do que acontece para o distrito de Aveiro, o distrito de Coimbra dispõe-se mais na perpendicular dos citados eixos, ficando Coimbra na situação de polarizar total ou parcialmente alguns concelhos que administrativamente pertencem a outros distritos: Mealhada, Anadia e Oliveira do Bairro (Aveiro), Pombal e Ansião (leiria) Mortágua (Viseu).

Leiria encontra-se numa situação bastante semelhante à de Aveiro. Com efeito, a forma do seu distrito também se alonga acompanhando o litoral e as duas vias referidas, a linha do Norte e estrada nacional Porto-Lisboa. No entanto, a relação 50,75% é menor que a obtida para Aveiro, o que se deve não só à grande extensão do distrito, mas também ao facto de um conjunto de cinco concelhos, Ansião, Alvaiázere, Castanheira de Pêra, Figueiró dos Vinhos e Pedrógão Grande evidenciar maiores potencialidades de ligação a Coimbra do que a Leiria.

É interessante notar para o caso de Leiria o aparecimento nítido de um centro, Caldas da Rainha, com uma capacidade organizadora do espaço muito evidente. As ligações Leiria-Caldas da Rainha são rápidas e irradiam deste último centro, originando um desenho pouco habitual nas isócronas que estamos a estudar. Peniche e Bombarral no extremo Sul do distrito, assim como parte de Porto de Mós e Pombal, são os concelhos que estão para além do limite dos 90 minutos.

Viseu, com a razão de 35,39% entre o espaço que organiza diariamente em 90 minutos e a área total do distrito, ocupa uma posição intermédia entre as capitais em que a aquela relação ronda os 50% e as duas outras, Guarda e Castelo Branco, cujos valores não atingem sequer os 25%.

Como Coimbra, Viseu desenvolve as suas isócronas em "estrela" cujas pontas têm praticamente o mesmo tamanho, reflectindo uma situação de acessibilidade semelhante em todas as direcções. A área excessivamente grande deste distrito e a pouca importância do caminho de ferro são os principais factores explicativos daquela relação de 35,4%. São sobretudo os concelhos do Norte que se apresentam mais excêntricos - Cinfães, Resende, Lamego, Armamar, Tarouca, S. João da Pesqueira, Tabuaço, Moimenta da Beira, Penedono e Sernan

celhe; e ainda grandes extensões de S. Pedro do Sul, Castro Daire, Vila Nova de Paiva, Aguiar da Beira, Penalva do Castelo, Mortágua, Tondela, Vouzela e Oliveira de Frades.

Castelo Branco apresenta uma relação de 23,13 % entre a área abrangida pela isócrona dos 90 minutos considerado no limite do distrito e a área total do mesmo. Trata-se de um valor muito baixo mesmo tendo em conta que Castelo Branco, com 6703,68 km² é o maior distrito da Região Centro.

Mais uma vez áreas totais ou grandes extensões de concelhos do distrito não são englobadas pela isócrona dos 90 minutos. Tal é o caso da Sertã, Vila de Rei, Oleiros, Proença-a-Nova, Idanha-a-Nova, Penamacor, Fundão, Covilhã e Belmonte. O próprio concelho de Castelo Branco não está coberto por aquela isócrona, o que o torna, no conjunto dos seis distritos estudados, um caso único. O concelho de Vila Velha de Ródão é aquele que nas ligações a Castelo Branco está mais beneficiado, apresentando grande parte do seu território a menos de 90 minutos da capital de distrito.

O distrito da Guarda é aquele em que a acessibilidade relativamente à sua sede apresenta o valor mais baixo quer em termos absolutos (1237,5 km² da área distrital alcançada em hora e meia) quer percentuais (22,51% da área total do distrito).

Tal como acontece com Viseu, a Guarda não polariza a Zona Norte do seu distrito correspondente aos concelhos de Vila Nova de Foz Côa, Figueira de Castelo Rodrigo, Meda, Aguiar da Beira, o mesmo acontecendo para a maior parte dos territórios de Trancoso, Pinhel e Almeida. Contrariamente ao que sucede com Viseu a Guarda não beneficia de uma situação de fácil acessibilidade física, já que o relevo a condiciona para Ocidente, ficando Seia e Gouveia fora da sua área de influência directa (diária), assim como Manteigas.

Do mesmo modo que se compararam as áreas obtidas para cada capital de distrito (Quadro I), importa comparar, pelo processo anteriormente indicado, a população que lhes corresponde. Os resultados apurados (Quadro II) constituem outra possibilidade de se confrontar a importância dos seis centros e o nível de serviços que proporcionam às populações das respectivas áreas administrativas - os distritos da Região Centro.

A população que a partir de Aveiro é abrangida pela isócrona dos 90 minutos atinge 1.032.778 habitantes. Este valor é tanto mais impressionante quanto, como já se viu, Aveiro não controla toda a área do seu distrito, cuja população total é de 612.463 pessoas. A diferença observada provém da grande acessibilidade de Aveiro ao Porto e a Coimbra e daí o empolamento com que surge aquele quantitativo (cfr. mapa 1). Quando se considera a população cuja distância a Aveiro é igual ou inferior a 90 minutos, existente no distrito, obtém-se um valor consideravelmente menor - 381.498 pessoas, o que dá uma relação de 62,28% entre a população que em transporte colectivo tem acesso diário a Aveiro e a população total do distrito.

Esta razão é superior aquela que se encontrou para as áreas (54,52), pois, à excepção de S. João da Madeira e Vila da Feira, os concelhos com maiores problemas de acessibilidade a Aveiro são os que apresentam menor densidade populacional (Arouca, Castelo de Paiva, Sever do Vouga e Vale de Cambra).

A partir de Coimbra a população que potencialmente está à distância de hora e meia é de 559.844 pessoas. Também este valor é superior ao total da população do distrito (438.607). Como já foi dito anteriormente Coimbra não beneficia da sua posição relativamente ao distrito, daí que, considerada no seu limite, a população que está a menos de 90 minutos de Coimbra seja de 321.290 pessoas originando-se uma

relação de 73,25% entre esta e a que se calculou para o total do distrito, verificando-se que proporcionalmente Coimbra ser ve melhor o seu distrito que Aveiro.

Tal como Aveiro e Coimbra, Leiria ao apresentar u ma relação de 74,02% entre a população do distrito e a popula ção passível de se dirigir aquele centro no limite de tempo razoável (até 90 minutos) beneficia também do facto daqueles concelhos não abrangidos pela isócrona dos 90 minutos serem dos menos povoados.

Viseu é a capital de distrito cujos valores obti dos para a população abrangida em hora e meia (235.046) e a a que se dirige a este centro no tempo de 90 minutos pertencente ao distrito (224.328) são os mais semelhantes. No entanto, convém salientar a disparidade entre estes números e o total da população do distrito - 433.354, o que faz pensar que se Viseu ocupa uma posição privilegiada relativamente às popula ções de 15 dos concelhos do seu distrito, tal não acontece pa ra aqueles que vivem nos concelhos da margem esquerda do Douro. A relação que se tem vindo a comparar desce assim para 51,76% que, contudo, é superior aquela que se tinha obtido pa ra as áreas, 35,39%.

Como seria de prever, Guarda e Castelo Branco são as capitais de distrito que apresentam as relações mais baixas respectivamente de 36,02% e 33,87%, entre as populações sus ceptíveis de alcançar aquelas sedes em 90 minutos e o total das áreas administrativas dos dois distritos.

Da análise dos quadros I e II e do mapa I a que se referem, convém reter algumas conclusões que a seguir se apresentam:

1º - Existem em todos os distritos áreas cujas populações se encontram numa efectiva situação de desvantagem no acesso a equipamentos, bens ou serviços, localizados ao nível das capitais de distrito.

2º - Esta desvantagem significa, em termos sociais, uma injustiça, que a rede definida por aqueles centros urbanos não resolve.

3º - Ressalta do mapa I, que o número de ligações de cada capital de distrito varia, estando relacionado com a importância funcional, como veremos adiante, ao analisar os níveis de acessibilidade.

4º - Do mesmo mapa se pode concluir da fraca importância do caminho de ferro e do paralelismo do seu traçado em relação às principais estradas: Porto-Lisboa e Coimbra-Vilar Formoso.

ISÓCRONAS DAS SEDES DE AGRUPAMENTO

Já na Introdução deste trabalho houve a oportunidade de referir que os agrupamentos de concelhos contituem unidades definidas segundo valores médios de população, acessibilidade interna, redes de comunicação, ligações funcionais entre os vários concelhos, condições ecológicas e passado histórico, na pretensão de se delimitarem áreas que melhor correspondam, pela sua coesão interna (existente ou potencial) e dimensionamento, aos quadros espaciais da prossecução de acções de gestão e planeamento executados a um nível sub-regional.

A análise do mapa I e dos Quadros I e II permitiu avaliar a dificuldade das capitais de distrito para desenvolverem de forma satisfatória toda a teia de relações centrífugas e centrípetas com as áreas que comandam. Este foi um dos pressupostos que levou à proposta de criação de agrupamentos de concelhos, no Projecto de Administração Regional apresentado pelo Ministério da Administração Interna em Janeiro de 1976 (mapa II).

Com base nessa proposta, que previa nove agrupamentos de concelhos para a Província das Beiras, elaboraram-se as isócronas para as sedes daqueles agrupamentos, as quais, segundo o mesmo Projecto - Projecto de Administração Regional - MAI - 1976 - Vol I, pag. 62 e 63 - foram escolhidas tendo principalmente em conta "factores de centralidade física e funcional, isto é, aqueles centros que, pelo seu dinamismo existente ou potencial fossem susceptíveis de se virem a desenvolver como centros urbanos de nível intermédio entre as sedes de concelho e as capitais regionais".

O mapa III compreende as isócronas elaboradas para as seis capitais de distrito e ainda Arganil, Caldas da Rainha, Covilhã, Figueira da Foz, Figueiró dos Vinhos, Seia e Sertã, sedes de agrupamento de concelhos. Não se consideraram os agrupamentos criados posteriormente (Lousã, Santa Comba Dão, S. Pedro do Sul, Pinhel, Trancoso e Águeda) para suporte especial de Grupos de Apoio Técnico às Autarquias.

Ao compararmos este mapa com o mapa I verifica-se que desaparecem muitos dos espaços "vazios", isto é, a concretizarem-se as expectativas com que foram definidas as sedes dos agrupamentos, sendo uma das não menos importantes a de constituírem alternativas às actuais capitais de distrito sobretudo na localização de equipamentos de natureza social, as áreas servidas por este nível de centros aumentam, sendo conseqüentemente maior o número de pessoas cujo acesso aqueles é facilitado com a correlativa melhoria da sua qualidade de vida.

No mapa IV estão marcadas as áreas de influência obtidas através das isócronas para as sedes de agrupamento de concelhos, correspondendo os respectivos limites a linhas que estão à mesma distância-tempo de cada dois daqueles centros. Nos casos da existência de acidentes físicos de grande importância desviou-se o traçado do limite fazendo-o coincidir com esses acidentes, casos do vale do Zêzere ou da linha de cumeadas da Cordilheira Central.

Os limites de influência dos centros que confrontam com os de outras províncias de que se desconhecem os níveis de acessibilidade interna, foram definidas de maneira diferente. No Norte seguiu-se o limite da Província das Beiras. No Sul o problema resolveu-se considerando o limite dos distritos de Leiria e Castelo Branco, uma vez que nesta área a definição da Província das Beiras suscitou sempre mais dúvidas que a Norte. Por outro lado, e devido a condicionalismos vários, houve sempre estreitas relações entre os Gabinetes de Apoio Técnico das Caldas da Rainha e Castelo Branco com a Comissão de Planeamento da Região Centro, razão por que também se estendeu esta análise até essas áreas.

Considerando os limites apontados, a Norte e a Sul da Região, verifica-se (mapa IV) que os espaços não abrangidos pelas isócronas correspondem de um modo geral aos concelhos mais montanhosos e por isso mesmo mais sujeitos a situações de isolamento, apesar dos esforços desenvolvidos por este projecto de ordenamento em obviar tais problemas. Estão neste caso os concelhos de Sever do Vouga, S. Pedro do Sul, Oliveira de Frades, Vouzela, parte de Tondela e Mortágua, no Macisso da Gralheira e Serra do Caramulo: Manteigas, Pampilhosa da Serra e Oleiros, na Cordilheira Central. As restantes áreas mal servidas correspondem sobretudo à raia.

O quadro III permite avaliar em termos de áreas e de populações (valores absolutos e percentuais) a melhoria introduzida com a definição dos agrupamentos de concelhos e respectivas sedes. Com efeito, as relações de áreas e populações já discutidas para Aveiro, Castelo Branco, Coimbra, Guarda, Leiria e Viseu, enquanto capitais de distrito, tornam-se ainda mais elevados quando se consideram estes lugares, já não como sedes de território vastos e difíceis de conectar os distritos, mas sim como sedes de agrupamentos de concelhos.

Castelo Branco e Guarda, por exemplo, que apresentavam relações entre as áreas definidas pelas isócronas dos 90 minutos no limite dos distritos e a área total dos mesmos, de ordem dos 23,13 e 22,51% sobem para, respectivamente 38,57% e 41,01%, tornando-se esta subida mais significativa quando apreciada em termos de população. Assim Castelo Branco passa de 33,87 para 74,34% e Guarda de 36,02% para 64,14%.

As relações encontradas para os agrupamentos de Arganil, Caldas da Rainha, Covilhã, Figueira da Foz, Figueiró dos Vinhos, Seia, e Sertã, apresentam também valores muito elevados, atingindo por vezes, como no caso da Figueira da Foz, Caldas da Rainha, Seia, Covilhã e Figueiró dos Vinhos, níveis muito próximos de uma situação óptima; isto é, o número de habitantes atingido em hora e meia no limite dos respectivos agrupamentos é muito semelhante aos valores de população dos próprios agrupamentos.

Assim, uma das conclusões mais importantes a retirar deste quadro é, sem dúvida, a grande concordância entre os valores de áreas e populações dos agrupamentos e aqueles que se encontram a partir da definição das isócronas

dos 90 minutos (considerados no limite dos agrupamentos), o que permite avaliar do realismo das soluções de ordenamento propostos no Projecto de Administração Regional para a Província das Beiras.

Como já atrás foi dito, é possível a partir das isócronas definir áreas de influência, para cada um dos pontos de origem, no caso presente, das sedes de agrupamentos de concelhos (mapa IV).

Através do quadro IV pode verificar-se que apenas nos casos de Caldas da Rainha e Figueira da Foz os valores da população do respectivo agrupamento servida em hora e meia são maiores do que os das respectivas áreas de influência, o que significa que estes agrupamentos contêm áreas que de facto estão mais próximas de outros centros. De facto, observando-se o mapa IV verifica-se que a área de influência das Caldas da Rainha não abrange grande parte do concelho de Alcobaça, mais ligado a Leiria, o mesmo acontecendo para a Figueira da Foz relativamente aos concelhos de Mira, e parcialmente Montemor-o-Velho e Soure, cuja acessibilidade é maior, no caso do primeiro, a Aveiro, e no dos segundos, a Coimbra.

QUADRO III

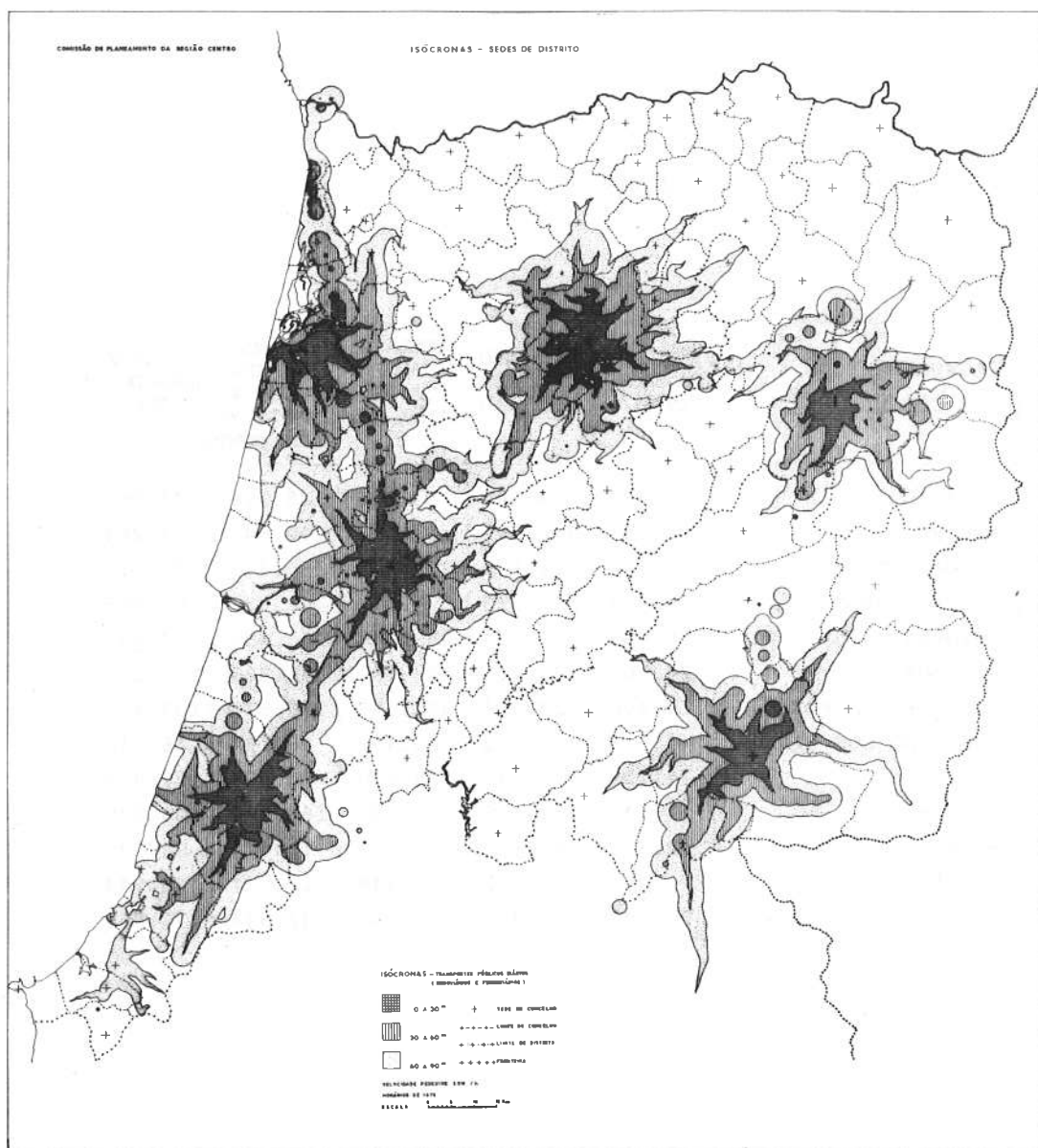
AGRUPAMENTOS DE CONCELHOS	a) ÁREA DO AGRUPAMENTO EM 90M KM ²	b) ÁREA ATIN GIDA EM 90M KM ²	RELAÇÃO b/a %	c) ÁREA ATIN GIDA EM 90M NO LIM. DO AGRUP.	RELAÇÃO c/a %	a') POPULAÇÃO TOTAL DO AGRUPAMENTO EM 90 M (1976)	b') POPULAÇÃO ALCANÇADA EM 90 M	RELAÇÃO b'/a' %	c') POPULAÇÃO ALCANÇADA EM 90M NO LIM. DO AGRUPAMENTO	RELAÇÃO c'/a' %
ARGANIL	1.194,72	662,50	55,45	492,19	41,19	44.695	43.578	97,50	25.119	57,64
AVEIRO	1.481,40	1.879,69	126,89	1.223,44	82,59	310.975	1.032.778	332,11	290.842	93,52
CALDAS DA RAINHA	1.056,79	1.587,50	150,22	795,31	75,26	154.879	279.456	180,44	150.475	97,16
CASTELO BRANCO	3.779,81	1.064,69	42,45	1.370,31	36,25	90.513	92.843	102,57	62.225	68,78
COIMBRA	1.673,32	2.760,94	164,99	1.346,88	80,49	264.950	559.844	211,30	258.493	97,56
COVILHÃ	1.369,04	793,75	57,98	739,06	53,98	103.915	88.781	85,44	86.326	83,07
FIGUEIRA DA FOZ	973,84	1.476,56	151,62	778,13	79,90	123.424	381.152	308,82	120.671	97,77
FIGUEIRÓ DOS VINHOS	707,42	731,25	103,37	448,44	63,39	48.103	63.452	131,91	38.790	80,64
GUARDA	3.245,76	1.342,19	41,35	1.331,25	41,01	120.531	89.220	74,02	77.303	64,14
LEIRIA	1.113,76	2.087,50	187,42	870,31	78,14	213.968	372.399	174,04	186.854	87,33
SEIA	1.107,64	1.078,13	97,36	721,88	65,17	84.671	105.330	124,40	71.474	84,41
SERPÃ	1.551,40	825,00	53,18	667,19	43,01	53.692	52.448	97,72	37.250	69,43
VISEU	3.311,24	1.831,25	55,30	1.848,44	55,80	298.580	235.046	78,72	232.538	77,88

FONTES: Áreas dos Agrupamentos: Estatísticas Agrícolas, INE - 1975

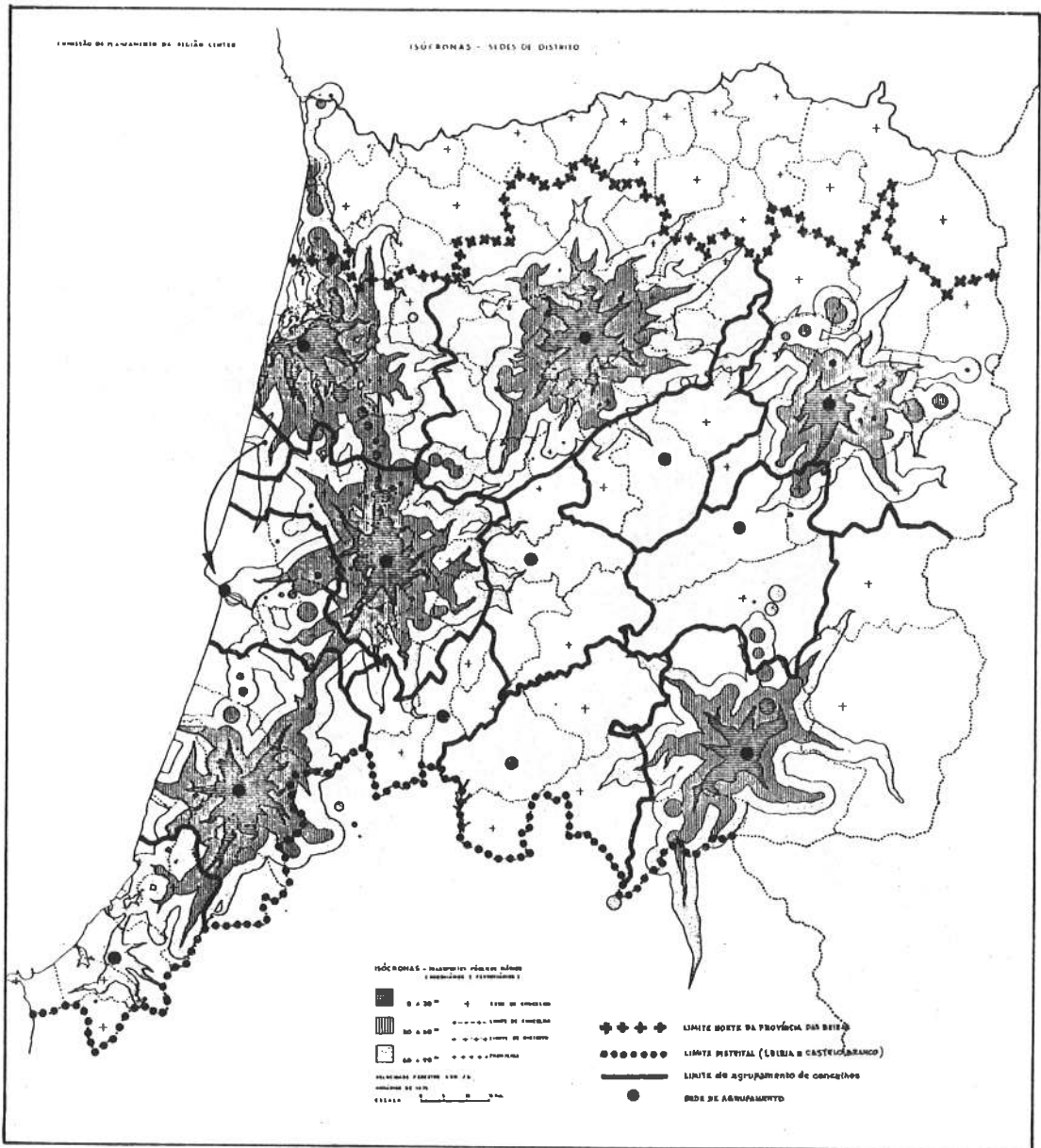
População: Análise e Diagnóstico da Região, Demografia: I A População em Dados Estatísticos, CPNC - 1978

QUADRO IV

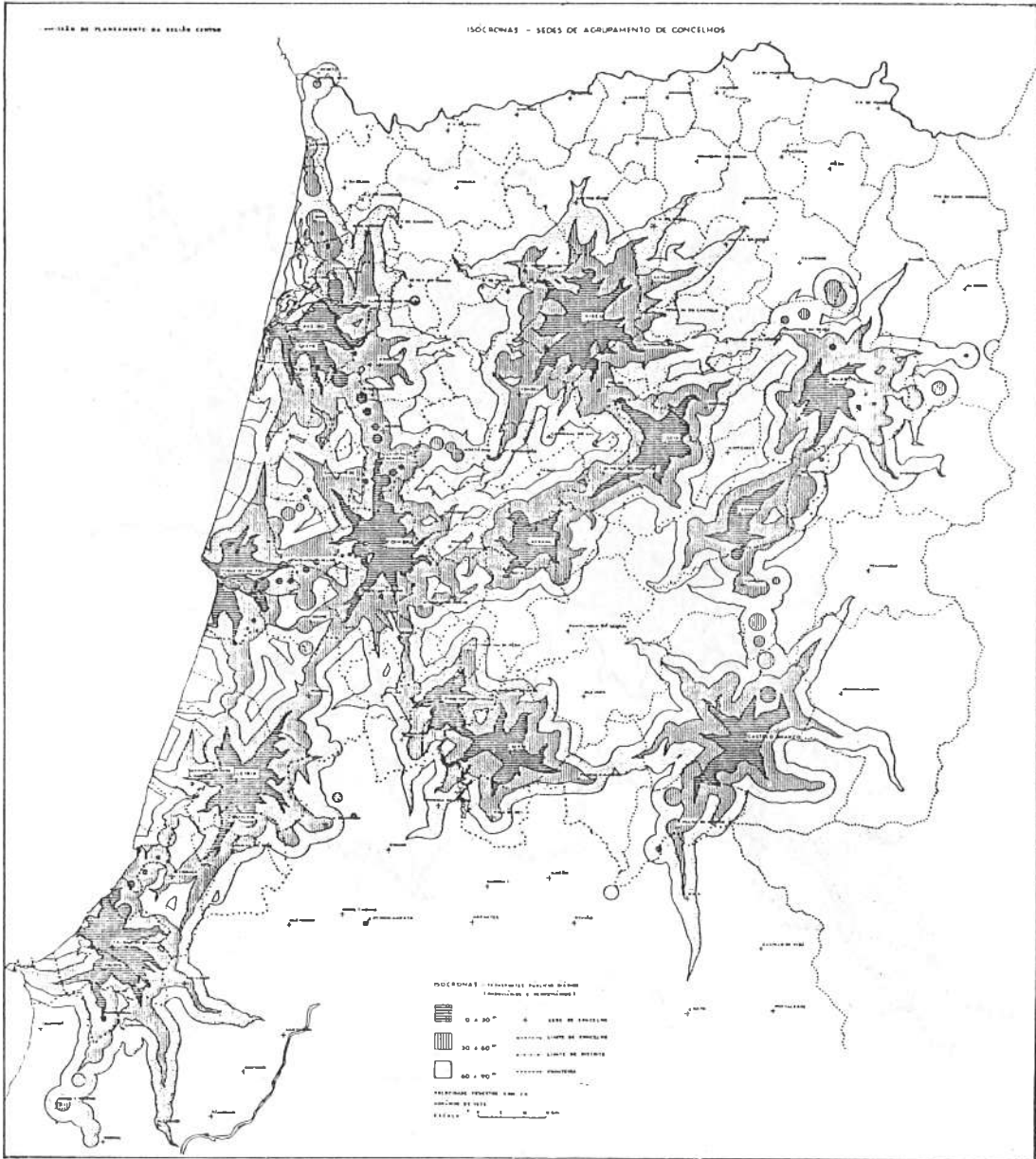
AGRUPAMENTOS DE CONCELHOS	POPULAÇÃO NA SEDE (1976) *	POPULAÇÃO DO AGRUPAMENTO 1976	POPULAÇÃO ABRANGIDA PELA ISOCRONA DOS 90 M	POPULAÇÃO ABRANGIDA EM 90M NO LIMITE DO AGRUPAMENTO	POPULAÇÃO DA ÁREA DE INFLUÊNCIA
ARGANIL	1.379	44.695	43.578	25.119	37.061
AVEIRO	22.191	310.975	1.032.778	290.842	303.264
CALDAS DA RAINHA	17.582	154.879	279.456	150.475	127.612
CASTELO BRANCO	19.939	90.513	97.907	67.320	101.066
COIMBRA	76.098	309.915	559.844	258.493	317.821
COVILHÃ	24.268	103.915	88.781	86.326	101.128
FIGUEIRA DA FOZ	19.496	123.424	381.152	120.671	107.427
FIGUEIRÓ DOS VINHOS	1.318	48.103	63.452	38.790	46.741
GUARDA	15.129	120.531	89.220	77.303	127.984
LEIRIA	17.692	213.968	372.399	186.854	199.829
SEIA	2.552	84.671	105.330	71.474	92.529
SERTÃ	951	53.652	52.448	42.094	46.944
UISEU	22.335	311.400	235.046	232.538	277.056



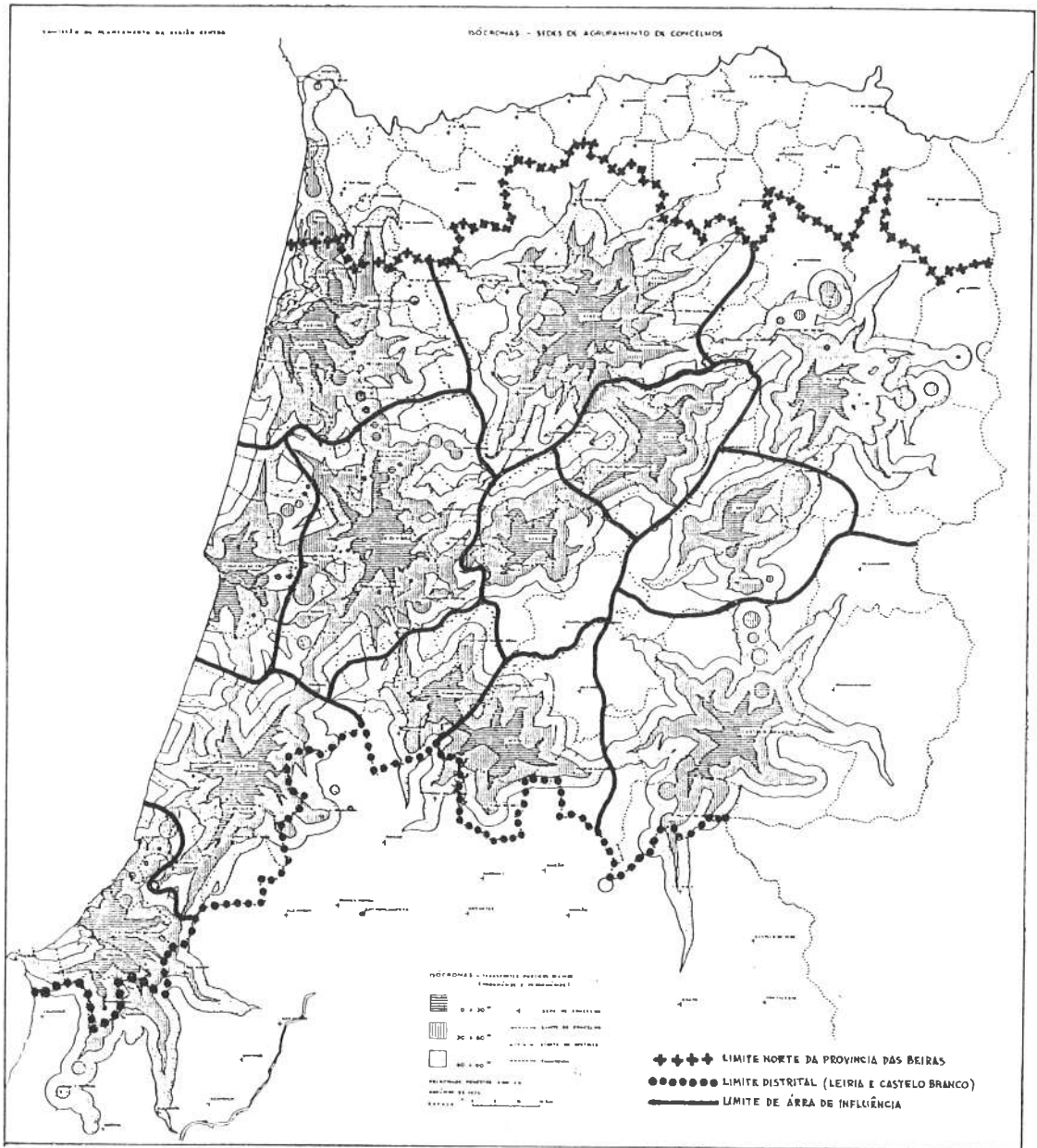
MAPA 1 - Isócronas das Sedes de Distrito



MAPA 2 - Projecto MAI (1976)-Agrupamentos de Concelhos



MAPA 3 - Isócronas das Sedes de Agrupamentos de Concelhos



MAPA 4 - Áreas de Influência

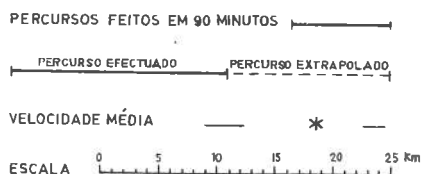
NÍVEIS DE ACESSIBILIDADE

A segunda parte do presente trabalho constitui uma tentativa de se hierarquizar não só os principais eixos viários que srevem os centros em estudo, mas também os próprios centros.

Com efeito da observação dos mapas correspondentes às isócronas elaboradas para cada uma das sedes dos Agrupamentos de concelhos da Província das Beiras é nítido que no intervalo de noventa minutos que se tem vindo a considerar se atingem maiores distâncias numas direcções do que noutras e que o desenho que as isócronas definem para cada centro varia de forma considerável.

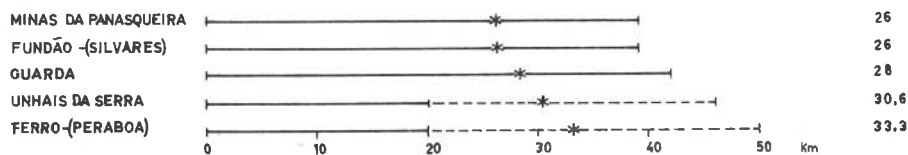
Assim considerou-se para cada centro o maior número eixos correspondentes a tantos outros trajectos independentes. Obteve-se deste modo uma imagem dos percursos possíveis para cada um dos quais se calculou a velocidade média. Com o fim de se podem comparar os resultados trataram-se os casos em que o percurso percorrido não atinge o limite dos noventa minutos como se de facto o alcançassem.

A legenda que a seguir se indica é exactamente a mesma para todos os quadros apresentados nesta parte do trabalho.



COVILHÃ

COVILHÃ



ISÓCRONA	ÁREA (KM2)	POPULAÇÃO (1976)	DENSIDADE POPULACIONAL HAB/KM2
30 m	75,00	41.868	558,2
60 m	365,63	67.802	185,4
90 m	793,75	88.781	111,9

A Covilhã é o nó que, segundo a metodologia empregue, intercepta o menor número de eixos, 5, atingindo os transportes públicos diários as maiores velocidades nos eixos Covilhã-Ferro-Peraboa e Covilhã-Unhais da Serra, respectivamente de 33,3 km/h e 30,6 km/h, enquanto as ligações para a Guarda se fazem à velocidade média de 28 km/h. Como se nota acima no gráfico, os valores mais altos foram obtidos por extrapolação a partir de percursos relativamente pequenos, de cerca de 25 km cada um, pelo que se poderão eventualmente pôr em causa.

O eixo que liga Covilhã a Unhais da Serra tem uma largura e um traçado de uma qualidade invulgar em estradas do interior, não atravessando praticamente nenhum lugar no troço compreendido entre Unhais da Serra e Tortozendo. A velocidade média também sobe, pois beneficia da frequência de ligações diárias que Tortozendo mantém com a Covilhã. Do mesmo modo se explica o valor da velocidade alcançada no eixo Covilhã-Ferro-Peraboa, aldeias importantes da Cova da Beira onde, no entanto, devido à proximidade a que estão da cidade,

reside um contingente apreciável de população que por motivos de trabalho ou estudo necessita de se deslocar diariamente à Covilhã.

A ligação com a Guarda apresenta uma velocidade mais baixa, devido ao desvio que faz até Belmonte, sendo contudo de salientar o traçado de isócrona dos 45 minutos, cujo desenvolvimento beneficia da frequência de ligações que a Aldeia do Carvalho tem com a Covilhã.

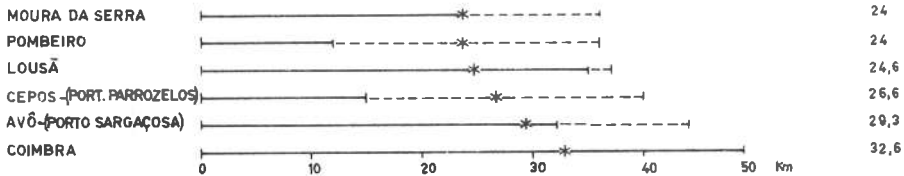
O traçado das isócronas da Covilhã mostra-se claramente condicionado pelo relevo, desenvolvendo-se paralelamente às curvas de nível. O comboio é significativo no acesso à cidade, para as populações dos Concelhos de Belmonte e Fundão.



ISÓCRONAS DA COVILHÃ

ARGANIL

ARGANIL



ISÓCRONA	ÁREA (KM2)	POPULAÇÃO (1976)	DENSIDADE POPULACIONAL HAB/KM2
30 m	93,75	11.343	120,9
60 m	298,44	20.476	68,6
90 m	662,50	42.886	64,7

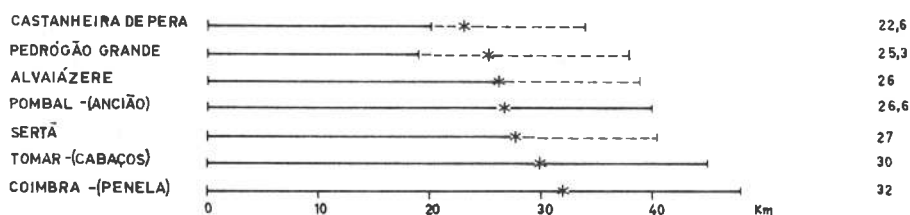
Arganil apresenta também um pequeno número de ligações - 7 - onde as velocidades variam de 24 km/h na direcção de Moura da Serra até 32,5 km/h na direcção de Coimbra.

O facto de se tratar de uma região montanhosa não explica totalmente a pequena superfície alcançada em hora e meia, 662,5 km², uma vez que não apresenta nenhuma ligação diária com Tábua situada numa área que lhe é fisicamente mais acessível.

Por razões diferentes da Covilhã esta dificuldade de Arganil em organizar o espaço envolvente prende-se com a relativa pobreza do sector de bens e serviços aí existente, o qual sofre a concorrência do de Coimbra.

FIGUEIRÓ DOS VINHOS

FIGUEIRÓ DOS VINHOS



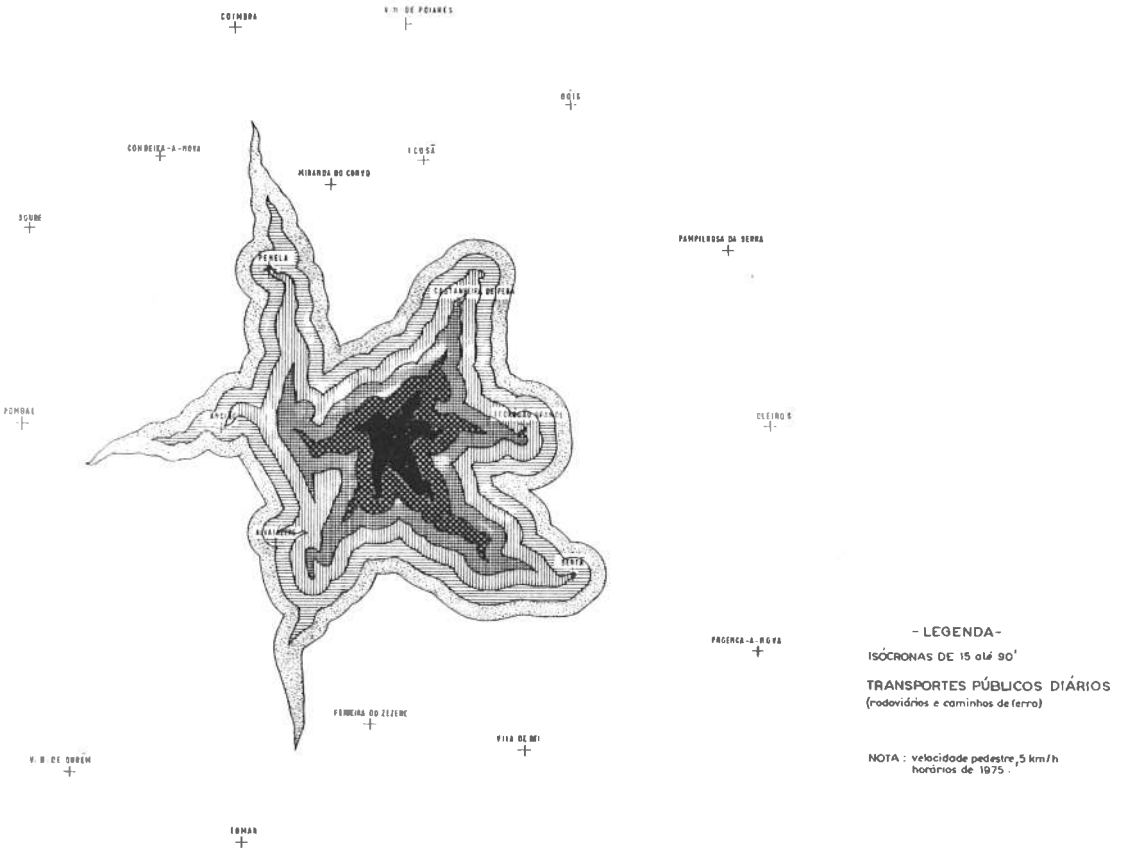
ISÓCRONA	ÁREA (KM2)	POPULAÇÃO (1976)	DENSIDADE POPULACIONAL HAB/KM2
30 m	93,75	11.848	126,4
60 m	379,69	41.409	109,1
90 m	731,25	63.452	86,8

Em Figueiró-dos-Vinhos, como em Arganil e Covilhã são muito baixos os valores das velocidades médias obtidas nos eixos que lhe dão acesso, variando de 22,6 km/h a 32 km/h, obtendo-se os valores mais altos nas vias que ligam Figueiró-dos-Vinhos a centros de nível superior como Coimbra, 32 km/h, e Tomar, 30 km/h.

Figueiró-dos-Vinhos mantém ligações diárias de autocarro não só com todas as sedes de concelho do seu Agrupamento (Alvaiázere, Ansião, Castanheira de Pera e Pedrogão Grande), mas ainda com Penela e Sertã. Esta acessibilidade é no entanto mais aparente que real, pois verifica-se que a superfície abrangida em noventa minutos é pequena assim como é baixo o número de ligações que efectivamente aí se define.

Aquele conjunto de sedes concelhias que em menos de hora e meia se ligam a Figueiró-dos-Vinhos explica-se pela situação que têm face a eixos importantes que ligam aquele lugar a Coimbra, Leiria, Castelo Branco e Tomar, e não por uma maior qualidade do conjunto de bens e serviços distribuído a partir de Figueiró-dos-Vinhos. Assim,

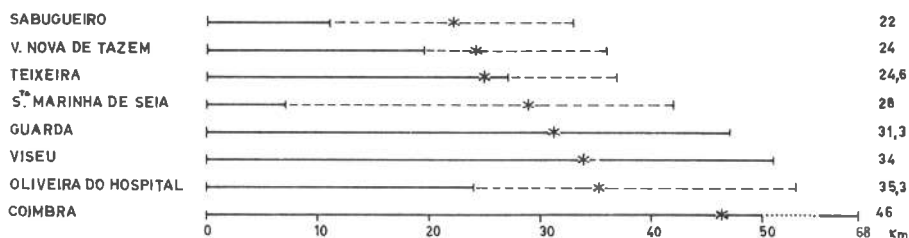
Penela fica no caminho de Coimbra, Sertã no de Castelo Branco e Alvaiázere no de Tomar; mesmo os casos de Castanheira de Pêra e Pedrógão Grande, menos evidentes, relevam do mesmo tipo de razões pois nas suas ligações a Coimbra e Leiria têm forçosamente que passar por Figueiró dos Vinhos. A ligação Figueiró dos Vinhos-Pombal, passando por Ansião tem para toda esta área a importância que lhe advém de proporcionar o melhor acesso à linha do Norte, um facto significativo, uma vez que não existe neste Agrupamento de Concelhos qualquer linha de caminho de ferro.



ISÓCRONAS DE FIGUEIRÓ DOS VINHOS

SEIA

SEIA



ISÓCRONA	ÁREA KM2	POPULAÇÃO 1976	DENSIDADE POPULACIONAL HAB/KM2
30 m	120,31	26.577	220,9
60 m	590,63	69.860	118,3
90 m	1.342,19	105.333	78,5

O traço mais saliente que ressalta da observação das isócronas elaboradas para Seia é a sua forma alongada segundo uma direcção que corresponde grosseiramente ao traçado da Estrada da Beira que liga Coimbra a Vilar Formoso.

As principais razões que explicam o aspecto "desequilibrado" do desenvolvimento das isócronas de Seia derivam dos condicionamentos impostos pelo relevo e sobretudo da posição que Seia ocupa relativamente a três centros importantes: Coimbra, Viseu e Guarda. Assim, na direcção de Coimbra a velocidade média atinge o valor de 46,0 km/h o que se relaciona não só com o traçado da já referida Estrada da Beira, um dos mais importantes eixos viários de toda a Região Centro, mas também do significado de Coimbra no abastecimento de bens e serviços.

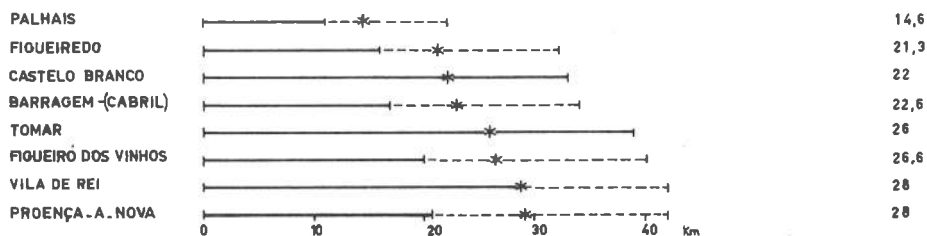
Na direcção da Guarda o percurso, incluindo Gouveia afasta-se um largo tramo da Estrada da Beira, percorrendo estradas estreitas e mal desenhadas pelo que se torna nítido o abaixamento da velocidade média - 31,3 km/h.

Estando a Guarda, capital do distrito a que pertence Seia a 70Km e a Coimbra a 100km, torna-se de certo modo importante a ligação que Seia estabelece com Viseu, a cidade mais próxima (40Km) e que, ao seu nível, substitui com vantagem Coimbra e Guarda. Esta ligação significa também o acesso à linha da Beira Alta.

Na direcção da Serra da Estrela só se verificam duas carreiras diárias ligando o Sabugueiro e Teixeira, a Seia; significativamente as velocidades médias aí verificadas são muito baixas - 22,0Km/h, e 24,6Km/h respectivamente.

SERTĀ

SERTÃ



ISÓCRONA	ÁREA (KM ²)	POPULAÇÃO 1976	DENSIDADE POPULACIONAL HAB/KM ²
30 m	145,31	17.117	131,3
60 m	448,44	38.156	86,9
90 m	892,19	57.292	64,2

As isócronas calculadas para a Sertã permitiram avaliar em 825 km² a superfície alcançada em 90 minutos correspondente a 52.448 pessoas que podem acorrer à Sertã naquele período de tempo.

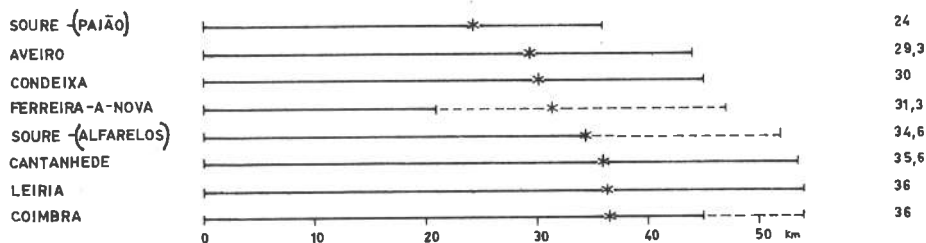
Estes números evidenciam um nível de acessibilidade baixo que se relaciona muito directamente com os valores das velocidades médias aí praticadas (28 km/h e 17,3 km/h) verificadas nos eixos que lhe dão acesso.

As razões que permitem explicar aqueles valores residem não só nas condições de relevo da área do agrupamento da Sertã, mas também na fraca qualidade da rede viária que se inscreve naquele território, criando-se deste modo um círculo vicioso que no caso específico da Sertã urge quebrar.

Com efeito o agrupamento da Sertã foi criado, numa segunda fase de elaboração do Projecto de Administração Regional do Ministério da Administração Interna, na perspectiva de criar estruturas conducentes a uma maior dinamização de uma das áreas menos acessíveis na Região Centro

FIGUEIRA DA FOZ

FIGUEIRA DA FOZ

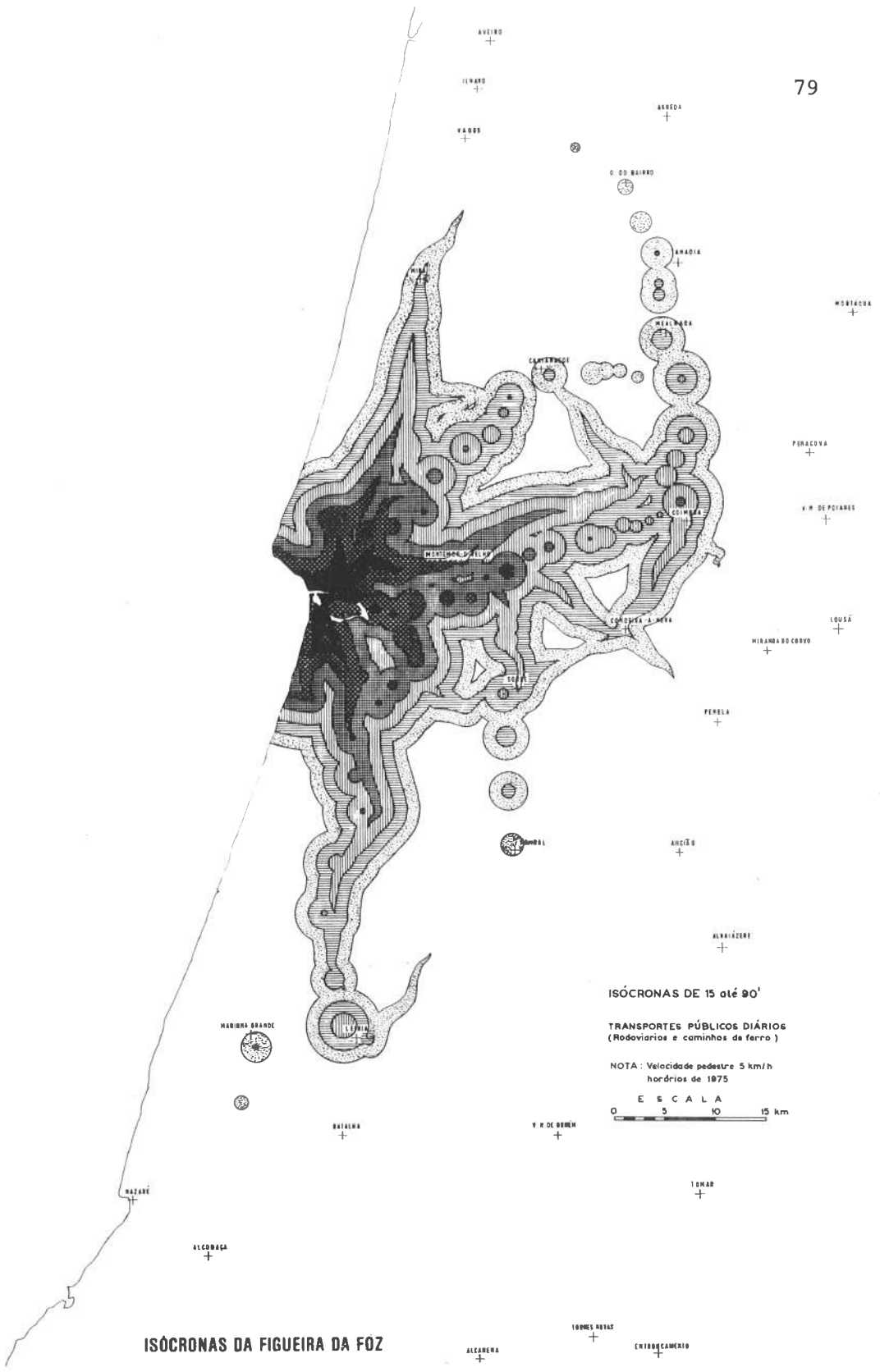


ISÓCRONA	ÁREA (KM2)	POPULAÇÃO (1976)	DENSIDADE POPULACIONAL HAB/KM2
30 m	153,13	61.835	258,1
60 m	623,44	234.119	375,5
90 m	1476,56	381.152	258,1

As maiores velocidades médias verificam-se na direcção dos centros mais importantes, 36 km/h nos eixos que ligam Figueira-da Foz a Coimbra e a Leiria. Na direcção de Aveiro a velocidade média desce para 29,3 km/h, devido a uma perda de tempo no início do percurso correspondente ao troço Figueira da Foz-Quaias.

O número de eixos que foi possível definir para a Figueira da Foz é relativamente pequeno, 8, o que se deve não só à sua situação no litoral, mas também porque o transporte ferroviário de passageiros assume para esta cidade uma grande importância, traduzida nas três vias férreas que lhe dão acesso: o Ramal da Figueira da Foz (via Pampilhosa) que, seguindo por Cantanhede, tem aqui o seu início; a linha do Oeste, que da Figueira da Foz arranca na direcção de Lisboa acompanhando o litoral e o Ramal da Figueira que liga este centro a Coimbra, via Alfarelos.

O total da superfície abrangida em noventa minutos atinge o valor de 1.476,56 km², o qual beneficia da existência de nós como Côimbra, Alfarelos e Leiria, mais acessíveis por comboio e que dão ligação a carreiras de autocarro.



ISÓCRONAS DE 15 até 90'

TRANSPORTES PÚBLICOS DIÁRIOS
(Rodoviários e caminhos de ferro)

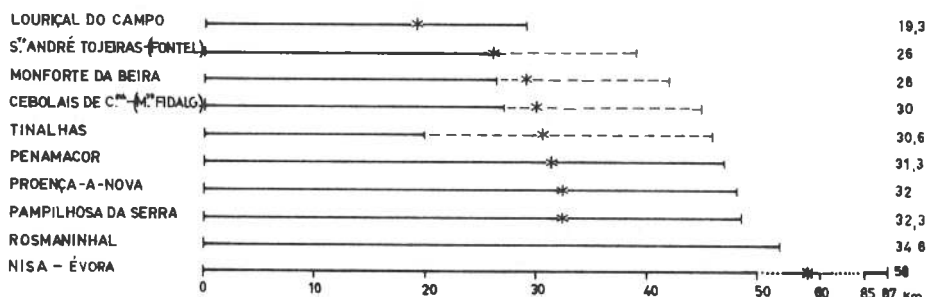
NOTA: Velocidade pedestre 5 km/h
horários de 1975

E S C A L A
0 5 10 15 km

ISÓCRONAS DA FIGUEIRA DA FOZ

CASTELO BRANCO

CASTELO BRANCO



ISÓCRONA	ÁREA KM2	POPULAÇÃO 1976	DENSIDADE POPULACIONAL HAB/KM2
30 m	164,06	35.013	213,41
60 m	751,56	53.887	74,01
90 m	1 692,19	97.908	57,86

O número de eixos rodoviários que se definem a partir das isócronas de Castelo Branco são 10, número relativamente baixo para uma sede de distrito. No entanto, considerando as características da área, a fraca densidade populacional e o povoamento aglomerado, aquele número já não surpreende, pois a malha de rede viária tende a alargar em áreas com aquelas características e, conseqüentemente, o número de eixos. A baixa densidade populacional, o povoamento aglomerado e a topografia explicam em parte as velocidades médias alcançadas nos eixos viários em estudo.

Estas atingem com efeito valores que, com excepção do que se verifica na direcção de Lourical do Campo, 19,3 km/h, são bastante elevadas relativamente aqueles que temos vindo a analisar, sendo mesmo no eixo que liga Castelo Branco a Évora que se obtém o valor mais alto das velocidades médias alcançadas pelas carreiras de autocarros diários existentes na Região Centro - 58 km/h.

Com velocidades médias iguais ou superiores a 30 km/h a parecem seis eixos, dos quais se destaca o que liga Castelo Branco a Rosmaninhal, aldeia do concelho de Idanha-a-Nova, com a velocidade média da ordem dos 34,6 km/h. Este valor beneficia efectivamente das condições topográficas e da baixa densidade populacional da área (15 hab/km² no concelho de Idanha-a-Nova).

Dos outros eixos três correspondem às ligações de Castelo Branco a sedes de concelho - Pampilhosa da Serra, Proença-a-Nova e Penamacor, que juntamente com Vila Velha de Ródão têm o melhor acesso rodoviário à capital de distrito.

As ligações por caminho de ferro a Castelo Branco são pouco significativas em termos de acessibilidade a esta cidade só apresentando alguma importância para as populações da parte Norte do concelho do Fundão.

OLIVEIRA DO HOSPITAL
+

DELMONTE
+

LEONAR
+

COVELLO
+

PERAMACOS
+

PERDÃO
+

PAMPLONA DA SERRA
+

OLIVEIRA
+

IBARÁ - A - NOVA
+

PARCELA - A - NOVA
+

V. RIBEIRA DE MATOZINHO

MASSÉ
+

ISÓCRONAS DE 15 até 90'

TRANSPORTES PÚBLICOS DIÁRIOS
(Rodoviários e caminhos de ferro)

NOTA: Velocidade pedestre 5 km/h
horários de 1975

E S C A L A

0 5 10 15 km

BAVIÃO
+

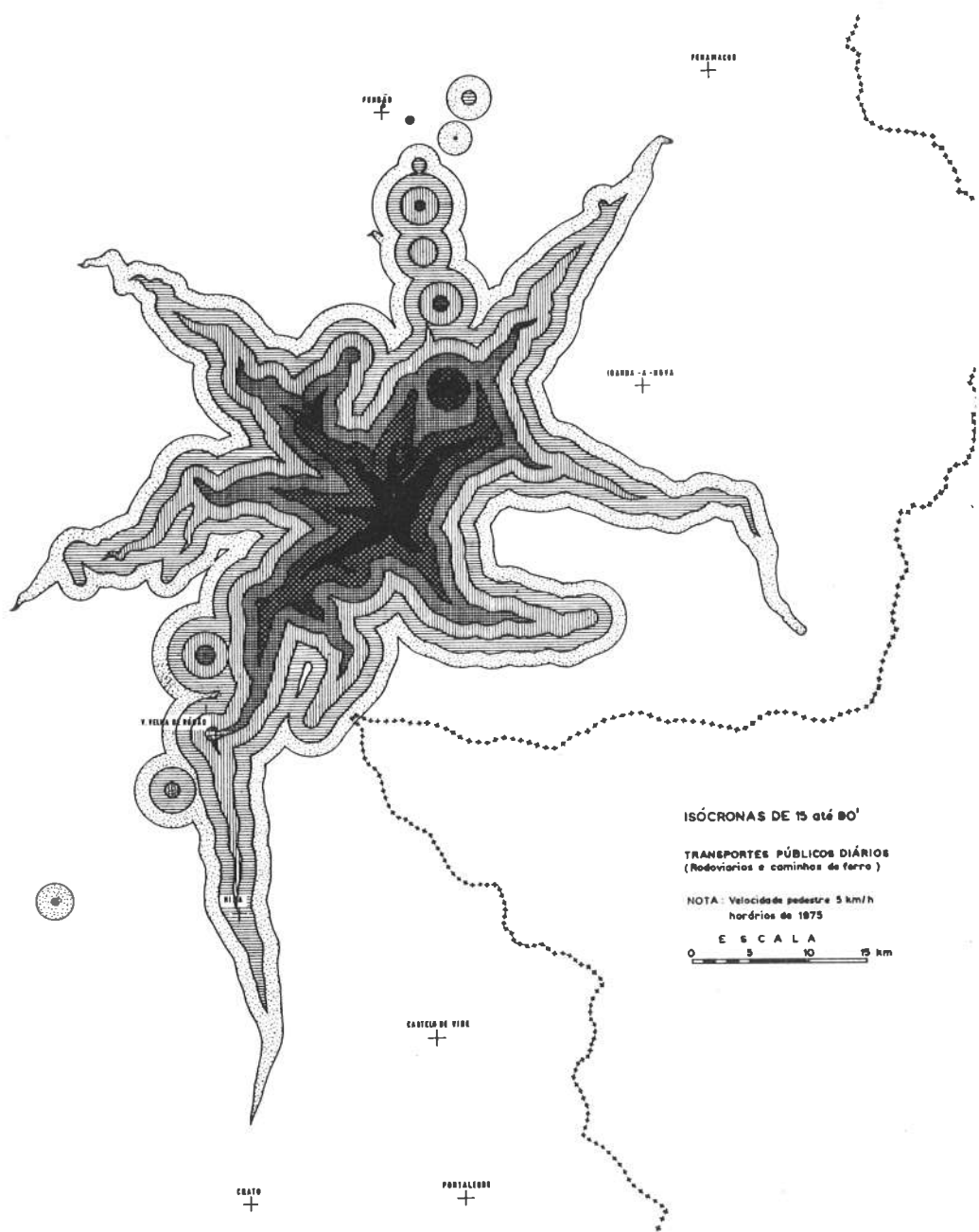
CARTELO DE VIDE
+

CRATO
+

PORTALEGRE
+

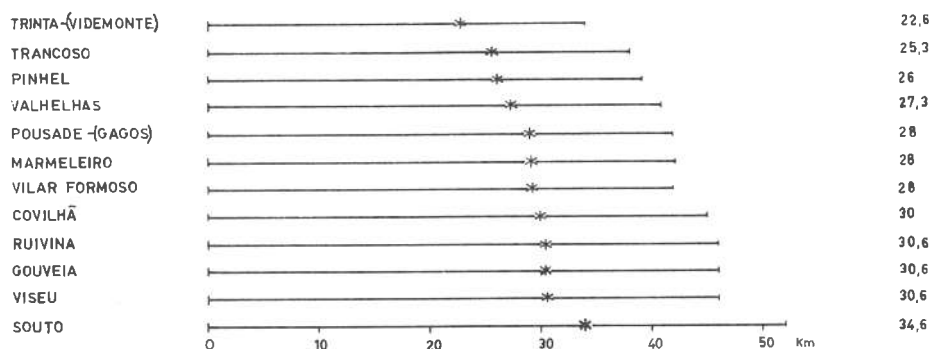
PORTO DE SÃO
+

ISÓCRONAS DE CASTELO BRANCO



GUARDA

GUARDA



ISÓCRONA	ÁREA KM ²	POPULAÇÃO 1976	DENSIDADE POPULACIONAL HAB/KM ²
30 m	120,31	22.276	185,2
60 m	590,63	53.604	90,8
90 m	1 342,19	89.220	66,5

A singularidade do desenho das isócronas da Guarda advém dos condicionalismos impostos pelo relevo que limita a sua expansão na direcção da Cordilheira Central e pelo traçado da linha da Beira Alta. Apesar destas limitações a Guarda evidencia uma boa capacidade de organizar o espaço envolvente, traduzido no número de eixos que intercepta. Estes em número de doze permitem velocidades médias cujos valores variam entre 22,6 km/h e 34,6 km/h.

A análise das velocidades médias obtidas pelos transportes públicos rodoviários nos eixos que servem a Guarda não permite concluir que estas se apresentem claramente relacionadas com a importância dos lugares-destino. Com efeito, a maior velocidade, 34,6 km/h corresponde à ligação Guarda-Sabugal-Souto, a qual beneficia das condições topográficas favoráveis o que não acontece na direcção de Viseu ou Gouveia (30 km/h). Este mesmo valor se encontra também na ligação a Ruivina, aldeia do concelho de Sabugal.

As isócronas da Guarda mostram ainda o valor que a linha da Beira Alta desempenha no seu acesso sobretudo em áreas do seu próprio concelho, a Norte e Leste e ainda em áreas dos concelhos de

Trancoso, Celorico da Beira, Fornos de Algodres e Sabugal. A linha da Beira Baixa que no caso de Castelo Branco tinha alguma importância, quase se não evidencia no traçado das isócronas da Guarda.



ISÓCRONAS DA GUARDA

ISÓCRONAS DE 15 GTS 90' - TRANSPORTES PÚBLICOS DIÁRIOS (reservados e caminhos de ferro). - NOTA: velocidade pedestre 5 km/h. - horários de 1873

ESCALA 0 5 10 15 km

AVEIRO

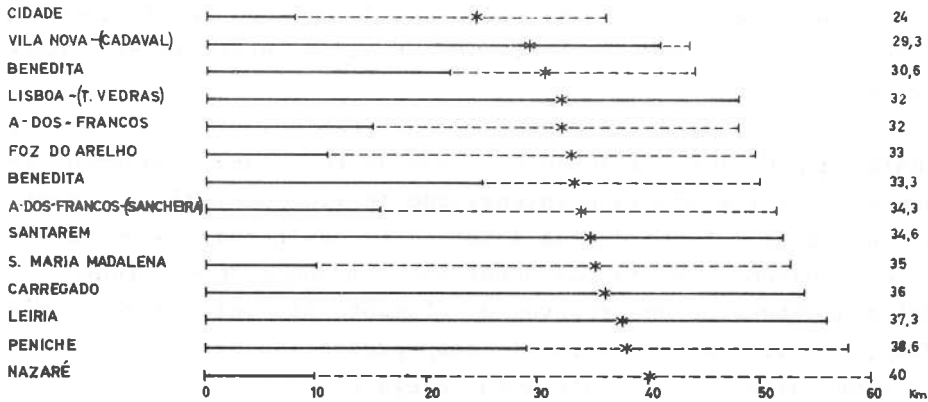
Foram definidos 13 eixos rodoviários onde as velocidades variam de 23,6 km/h e 37,3 km/h na direcção de Gafanha do Areão e Pinheiro da Bemposta, respectivamente.

As velocidades mais altas obtiveram-se naqueles eixos cujos percursos compreendem em maior ou menor percentagem a utilização de vias como a Estrada Nacional nº 1 (para Vale de Cambra a velocidade é de 34 km/h, para Pinheiro da Bemposta 37,3 km/h) ou onde as condições de platitude do relevo o permitem (Montouro - 34,6 km/h, Nariz - 32 km/h).

As velocidades mais baixas aparecem nos eixos que ligam a centros pouco importantes, relativamente próximos de Aveiro (Costa Nova - 24 km/h, Gafanha do Areão - 23,6 km/h, Oiã - 26 km/h) ou onde o relevo dificulta o acesso (Sever do Vouga 26 km/h).

Há que referir a importância que tem para esta cidade a sua situação relativamente à Linha do Norte, a qual lhe proporciona tanto a Norte como a Sul o acesso mais rápido. Já a linha do Vouga tem uma importância reduzida a não ser quando se considera o caso de Águeda cujo acesso a partir de Aveiro é mais rápido por caminho de ferro que por carreira de autocarro, sendo visível pelas próprias isócronas que Águeda acaba por funcionar como um centro subregional de distribuição de fluxos rodoviários de passageiros.

CALDAS DA RAINHA

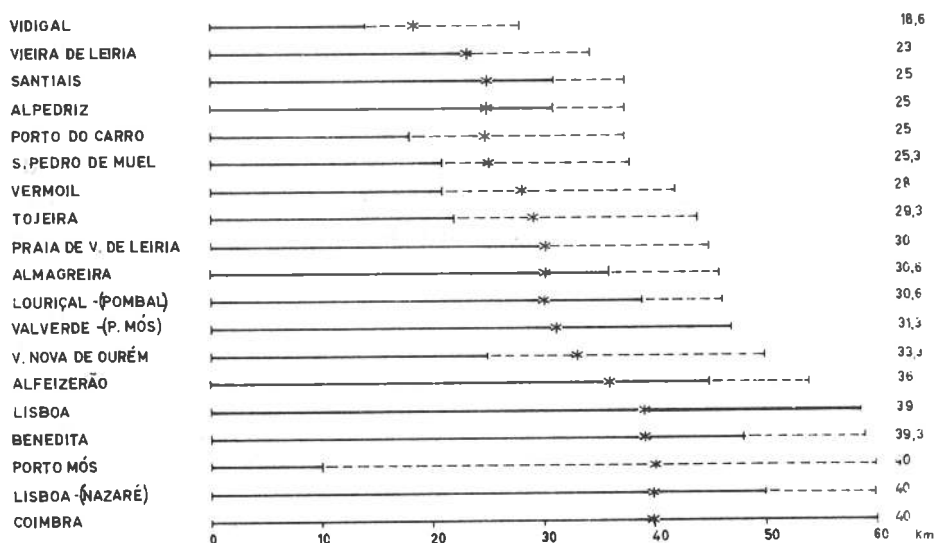


ISÓCRONA	ÁREA KM2	POPULAÇÃO 1976	DENSIDADE POPULACIONAL HAB/KM2
30 m	205,00	65.301	318,6
60 m	846,88	161.165	190,3
90 m	1.587,50	279.456	176,0

A metodologia que temos vindo a empregar para este tipo de análise permitiu definir para as Caldas da Rainha 14 eixos nos quais as velocidades médias variam entre 24 km/h e 40 km/h. Este facto, considerado isoladamente, coloca as Caldas da Rainha à frente de centros como Aveiro, Guarda e Castelo Branco para só citar as capitais de distrito. Uma análise mais detalhada permite no entanto ponderar melhor esta hierarquia. Com efeito, a maior parte das ligações rodoviárias em estudo efectua-se em menos de uma hora, havendo mesmo seis para as quais esse período baixa para 30 minutos e menos, isto é, Caldas da Rainha organiza eficazmente um território envolvente com o qual mantém grande número de ligações de pequena extensão, sendo só quatro as ligações que se fazem num intervalo de tempo igual ou superior a hora e meia: para Lisboa (via Torres Vedras) Santarém, Carregado e Leiria.

LEIRIA

LEIRIA



ISÓCRONA	ÁREA KM2	POPULAÇÃO 1976	DENSIDADE POPULACIONAL HAB/KM2
30 m	212,50	100.054	470,8
60 m	956,25	209.546	219,1
90 m	2 087,50	372.399	178,4

A análise das isócronas elaboradas para Leiria permitiu definir 19 eixos nos quais a velocidade média varia entre 18,6 km/h e 40 km/h.

É na direcção Norte-Sul, nos eixos que correspondem à Estrada Nacional nº 1 ou em percursos que lhe são quase paralelos, que se verificam as maiores velocidades. A única excepção corresponde à ligação Leiria-Porto de Mós que por se tratar de um trajecto de pequena extensão (10km) faz pensar que a extrapolação do valor da velocidade média a partir de um percurso tão pequeno (10 km) introduz possivelmente uma margem de erro maior do que a acontece para os outros casos.

Como já foi dito no início do trabalho, Leiria beneficia em certa medida, da forma do seu distrito o qual se alonga segundo os eixos viários mais importantes garantindo um fácil acesso a Leiria de grande parte da população do distrito, com excepção da área correspondente ao agrupamento de Figueiró dos Vinhos (concelhos de Alvaiázere, Ansião, Castanheira de Pêra, Figueiró dos Vinhos e Pedrógão Grande) mais acessível a Coimbra.

As restantes áreas do distrito de Leiria não cobertas pelas isócronas, correspondem a Sul aos concelhos cujo acesso às Caldas da Rainha é muito rápido (cfr. com as isócronas das Caldas da Rainha, pag. 103) e a Oeste a zonas costeiras na sua maior parte correspondentes a povoamentos florestais quase desabitados.

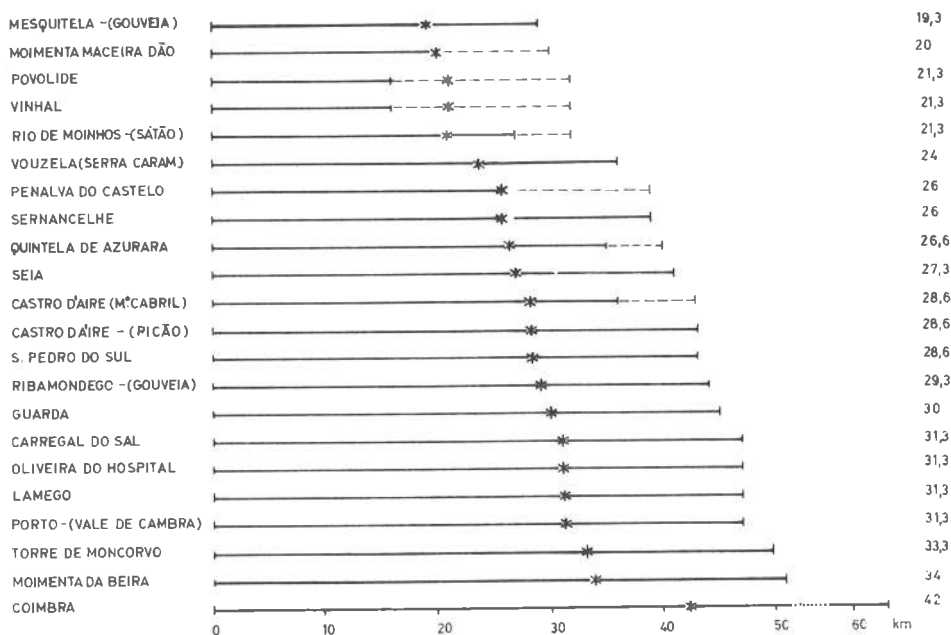
As duas linhas férreas que atravessam o agrupamento de Leiria têm no acesso a esta cidade uma importância desigual. Com efeito a linha do Oeste passando mais próximo de Leiria embora a 5 Km proporciona-lhe boas ligações tanto a Sul, como sobretudo a Norte, na direcção da Figueira da Foz.

A linha do Norte passando bastante afastada de Leiria (estação de Pombala 25 Kilómetros; estação de Albergaria-dos-Doze a 26 Kilómetros) tem um papel muito menos significativo.



WISEU

VISEU



ISÓCRONA	ÁREA KM ²	POPULAÇÃO 1976	DENSIDADE POPULACIONAL HAB/Km ²
30 m	242,19	79.126	326,7
60 m	914,06	153.250	167,7
90 m	1 831,25	235.046	128,4

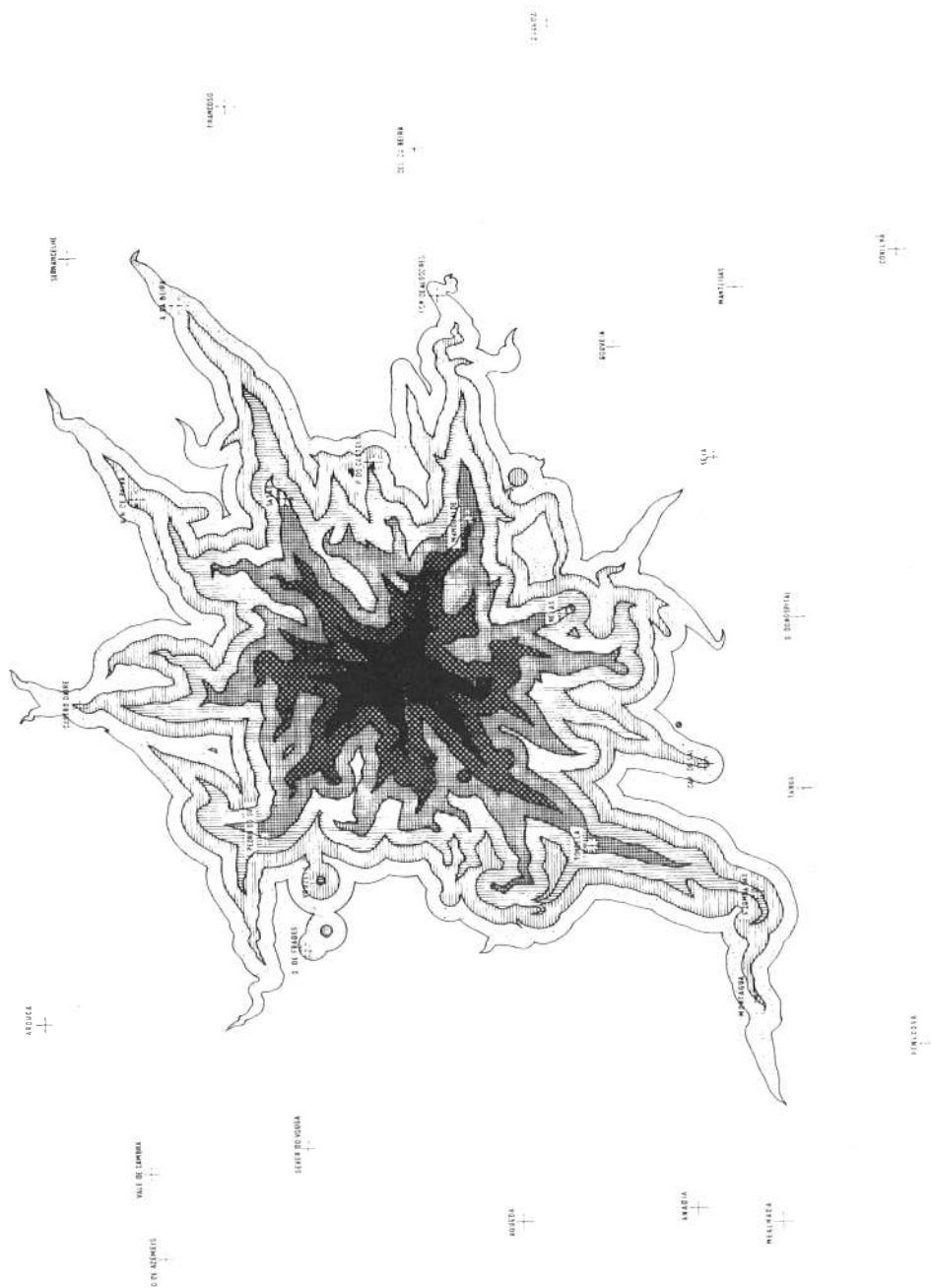
As isócronas elaboradas para Viseu apresentam como elemento mais saliente o modo equilibrado como se desenvolvem em todas as direcções. Este facto relaciona-se directamente não só com as condições de relevo da área envolvente mas também e sobretudo com a importância do nó de Viseu na rede viária da região.

Viseu intercepta com efeito eixos muito importantes na ligação do litoral com o interior além de que na sua imediata proximidade se situarem grande número de pequenos centros com os quais mantêm relações muito intensas.

Assim a sua centralidade física favorece e reforça a sua centralidade funcional a qual se traduz pela grande área que é acessível a Viseu em noventa minutos.

Na análise das isócronas de Viseu há ainda a assinalar a falta de importância do caminho de ferro na acessibilidade a esta cidade.

Tanto a linha do Vale do Vouga, como o ramal de Santa Comba Dão, que passam em Viseu, são de bitola estreita, com perfis e traçados que não permitem grandes velocidades médias, por outro lado a linha da Beira passa bastante longe tendo um reduzido significado no acesso a Viseu.



ISÓCRONAS DE 15 ate 90' - TRANSPORTES PÚBLICOS DIÁRIOS (rodovianos e caminhos de ferro). NOTA - velocidade pedestre 5 km/h - horas de 1975

ESCALA 0 5 10 15 Km

ISÓCRONAS DE VISEU

Composto e Impresso na Secção de
Offset da Comissão de Coordena-
ção da Região Centro



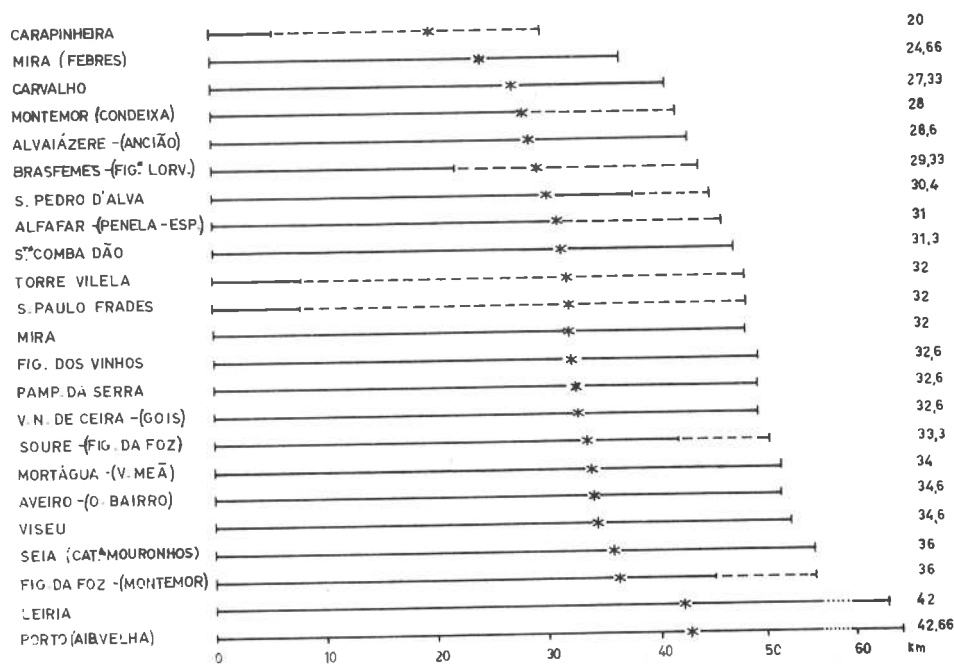
ISÓCRONAS DE 15 até 90'
 TRANSPORTES PÚBLICOS DIÁRIOS
 (Rodoviários e caminhos de ferro)

NOTA: Velocidade pedestre 5 km/h
 horários de 1975

E S C A L A
 0 5 10 15 km

ISÓCRONAS DE COIMBRA

COIMBRA



ISÓCRONA	ÁREA KM ²	POPULAÇÃO 1976	DENSIDADE POPULACIONAL HAB/KM ²
30 m	215,63	158.989	737,3
60 m	1 251,56	321.173	256,6
90 m	2 760,94	559.844	202,8

Coimbra é, dos lugares que constituem objecto do presente estudo, aquele que apresenta as isócronas de maior complexidade, traduzindo o grande número de ligações rodo e ferroviárias a importância da área que este centro organiza (2760,94 km²).

Os valores das velocidades médias variam nos 24 eixos detectados, entre os 20 km/h e os 42,6 km/h situando-se nos 73,9% a percentagem daqueles em que a velocidade média é superior a 30 km/h.

É na direcção do Porto e Leiria que se verificam as maiores velocidades médias, respectivamente de 42,6 km/h e 42 km/h.

Estes percursos coincidem com o traçado da Estrada Nacional nº1 tal como acontece em grande parte na direcção de Aveiro. No entanto o facto de, neste último caso, se abandonar aquele eixo logo a seguir a Anadia faz com que o valor da velocidade desça para 34,6 km/h.

Na direcção de Seia, Viseu e Mortágua (Vila Meã) as velocidades médias são também elevadas, de 36 km/h no primeiro caso e 34,6 km/h nos outros dois, o que revela a importância desses eixos rodoviários que se cruzam com a estrada nacional nº1 precisamente em Coimbra.

Nos restantes eixos considerados, os valores que de alguma maneira fogem ao tipo de explicações que temos vindo a dar são os percursos que ligam Coimbra a Torre de Vilela e S. Paulo de Frades, onde as velocidades médias calculadas foram da ordem dos 32 km/h, valor "elevado" para o tipo de ligações suburbanas em causa. A grande frequência de ligações e a extrapolação exagerada que se fez podem de algum modo explicar aqueles valores.

Apesar de se tratar de um centro que evidencia uma grande capacidade no sentido de orientar e captar fluxos, verifica-se que áreas dos concelhos de Penacova, Cantanhede e Soure que lhe são relativamente próximas não têm garantida a acessibilidade a Coimbra no espaço de hora e meia. Se no primeiro caso as condições topográficas explicam essa lacuna, nos outros a explicação prende-se mais com a estrutura da rede viária.

O caminho de ferro joga, aqui também um papel decisivo proporcionando em várias direcções uma grande acessibilidade a Coimbra. Deste modo Estarreja e Entroncamento, na Linha do Norte, são lugares situados à distância de hora e meia deste centro. A linha da Beira Alta que na estação de Pampilhosa a 14 Km de Norte de Coimbra se continua para o litoral pelo Ramal de Cantanhede, o Ramal de Figueira da Foz (por Alfarelos) e a Linha da Lousã, são as outras vias ferroviárias que dão acesso a Coimbra.

