

O Impacte da Acessibilidade no Desenvolvimento Regional Sustentável O Caso da Região da Beira Interior

Bertha Santos¹, Jorge Silva² e Jorge Gonçalves³

¹Universidade da Beira Interior, Departamento de Engenharia Civil e Arquitetura, Calçada Fonte do Lameiro, 6200-358 Covilhã, Portugal

email: bsantos@ubi.pt

²Universidade da Beira Interior, Departamento de Ciências Aeroespaciais, Calçada Fonte do Lameiro, 6200-358 Covilhã, Portugal

³Universidade da Beira Interior, Departamento de Engenharia Civil e Arquitetura, Calçada Fonte do Lameiro, 6200-358 Covilhã, Portugal

Sumário

Em Portugal o desenvolvimento das acessibilidades, sobretudo as rodoviárias, tem vindo a decorrer, em regra, segundo o previsto, quer nos sucessivos planos rodoviários nacionais, quer nas políticas europeias de transporte. Este desenvolvimento cria, naturalmente, a expectativa de que as regiões abrangidas registem impactos positivos ao nível do tecido social e económico, principalmente nas de interior e transfronteiriças, caracterizadas por uma densidade populacional reduzida, por pirâmides etárias invertidas e por uma dinâmica empresarial débil. Assim, através da análise da evolução de um conjunto de indicadores de desenvolvimento sustentável pretende-se avaliar, ainda que qualitativamente, o impacte das acessibilidades rodoviárias principais na Região da Beira Interior.

Palavras-chave: Acessibilidades; Beira Interior; Desenvolvimento sustentável.

1 INTRODUÇÃO

Presentemente assiste-se em Portugal a uma assimetria no que diz respeito ao desenvolvimento das populações e das economias locais, localizando-se a maior percentagem da população e das atividades económicas no litoral do país e verificando-se um maior grau de desertificação no interior do território nacional.

Perante este cenário torna-se necessário identificar e tomar medidas que permitam atenuar estas diferenças e que conduzam a um maior equilíbrio nacional em termos económicos e populacionais.

Sem dúvida que a melhoria da qualidade de vida exige uma organização física eficaz do espaço, sendo o ordenamento do território um dos instrumentos privilegiados para conduzir à distribuição otimizada das atividades e à satisfação das necessidades das comunidades, constituindo um instrumento valioso na prossecução deste objetivo. No entanto, e apesar das atuais preocupações associadas ao ordenamento, o desenvolvimento das populações tem ocorrido a um ritmo próprio, na maior parte das vezes sem o cuidado necessário para garantir uma coesão e harmonia populacional e territorial satisfatória.

Esta falta de coesão e harmonia acaba por originar custos ambientais, sociais e económicos ao país, justificando a utilidade em regular o crescimento sustentado das populações e o ordenamento do território através da implementação de medidas de ordenamento, incluindo portanto as relacionadas com a criação ou reforço das acessibilidades.

Em Portugal, a rede rodoviária representa atualmente a principal infraestrutura de transporte de pessoas e mercadorias, constituindo um elemento essencial para o desenvolvimento socioeconómico do país.

Quando em 1986 Portugal entra na Comunidade Económica Europeia (atual União Europeia - UE), o país passa a estar submetido aos objetivos e à legislação associada ao desenvolvimento das acessibilidades da UE, e portanto sujeito à Política Comum de Transporte. Alguns destes objetivos encontram-se diretamente relacionados com a integração dos transportes no desenvolvimento sustentável das regiões. Assim, a partir dessa data, o país começa a encarar a Europa como um mercado que poderá possibilitar a expansão da economia nacional, pelo que, a beneficiação e reforço das acessibilidades existentes, para promover a coesão interna e a

ligação à UE, torna-se uma prioridade do país. São então realizadas alterações no Plano Rodoviário Nacional (PRN) de 1945, entrando em vigor o PRN 1985 e posteriormente o atual PRN 2000.

Perante o cenário descrito, a opinião pública passa a associar e a considerar as infraestruturas de transporte rodoviárias como um fator impulsionador de desenvolvimento das regiões servidas ou a servir, essencialmente no que respeita ao crescimento económico espectável. Contudo, é importante ter presente que é necessário ponderar um maior número de fatores para que se considere sustentável o desenvolvimento de uma determinada área. Estudos de impacto económico, social, ambiental e físico são normalmente efetuados na fase de planeamento de novas infraestruturas de transporte, sobretudo das consideradas mais importantes, apoiando a tomada de decisão política sobre a implantação ou reforço das acessibilidades. Assim, é possível dizer que o efeito dos diferentes impactos verificados é o que pode resultar no desenvolvimento sustentável das zonas servidas.

Para tentar compreender se a melhoria das condições de acessibilidade das regiões pode ser considerada como um fator promotor de desenvolvimento sustentável, nas suas mais variadas vertentes, são de seguida apresentadas as principais etapas que permitiram a escolha e o estudo de um conjunto de indicadores caracterizadores de desenvolvimento sustentável, disponibilizados por entidades oficiais e passíveis de serem interpretados face à melhoria das acessibilidades, sendo analisada a sua evolução para o caso da região da Beira Interior.

2 INDICADORES DE DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL E ACESSIBILIDADE

Os indicadores de desenvolvimento sustentável constituem um instrumento fundamental no contexto da avaliação do desempenho da sustentabilidade ao nível dos países, regiões, comunidades locais, atividades económicas, organizações públicas e privadas, políticas, missões, projetos, atividades gerais, produtos e serviços [1].

Para dar resposta à necessidade de avaliar o progresso do país em matéria de sustentabilidade surge em 2007 o Sistema de Indicadores de Desenvolvimento Sustentável (SIDS - Portugal) [1], possibilitando o estabelecimento da ligação com os principais níveis de decisão estratégica (políticas, planos e programas) de âmbito nacional, regional e sectorial.

O SIDS - Portugal incorpora 118 indicadores base, dos quais 30 são “indicadores regionalizáveis”, isto é, que permitem assegurar a realização de estudos comparativos entre regiões, contribuindo desta forma para a avaliação de assimetrias inter-regionais. A escolha dos indicadores considerados neste estudo teve também em consideração este grupo de indicadores.

Por outro lado, no que diz respeito à acessibilidade, esta pode ser definida como a capacidade de atingir bens, serviços, atividades e destinos, tratando-se de uma medida que permite classificar o quão fácil ou difícil é atingir um determinado local, sendo influenciada por diversos fatores como a distância entre os locais, o tempo de viagem e o número de oportunidades de viagem [2].

Para além da acessibilidade, a mobilidade de pessoas e bens constitui também um fator de desenvolvimento que contribui para uma melhor organização espacial do território, estreitamente ligada ao bem-estar social e económico.

Assim, as vias de comunicação e os meios de transporte desempenham um papel relevante no desenvolvimento nacional, permitindo uma maior facilidade de escoamento dos recursos naturais, dos produtos agrícolas e industriais, e facilitando o intercâmbio social, cultural e económico entre as populações. Constituem desta forma o principal fator para uma boa acessibilidade, já que podem diminuir a distância e o tempo de viagem. Estas duas componentes são essenciais para a organização do espaço em termos sociais e económicos.

Para a definição dos principais indicadores a considerar no estudo foi inicialmente elaborado um quadro síntese com os indicadores recentemente utilizados em estudos nacionais e internacionais [3, 4, 5, 6, 7, 8], tendo-se identificado os passíveis de serem obtidos com recurso aos dados disponibilizados pelo Instituto Nacional de Estatística (INE), (Quadro 1).

Quadro 1. Indicadores de desenvolvimento e acessibilidade

Autor/Organismo	Tema	Indicadores
Ribeiro, A., Antunes, A. & Seco, A. (2007), [3]	Desenvolvimento	População, Poder de compra da população, Nível de educação da população.
	Acessibilidade	Custos de viagem acumulados, Acessibilidade diária, Potencial demográfico.
Silva, J. (2006), [4]	Desenvolvimento	Demografia, Número de empresas, Número de efetivos por ramo de atividade, Riqueza gerada.
	Acessibilidade	Rendimento local, Tempo de acesso, Potencial económico, Custos de deslocação, Acessibilidade diária, Acessibilidade potencial.
Warade, R. (2007), [5]	Desenvolvimento	Habitacional: Área bruta ou líquida, Número de habitações, Número de pessoas, Número de famílias, Número de trabalhadores, Número de aplicações de planeamento residencial. Comercial: Área bruta ou líquida, Número de empresas, Número de empregos, Número de funcionários, Número de pedidos para planeamento comercial.
	Acessibilidade	Acessibilidade potencial, Tempo de viagem, Número de viagens.
Ribeiro, A. & Silva, J. (2011), [6]	Desenvolvimento	Evolução da população, Nível de educação da população.
	Acessibilidade	Acessibilidade Potencial.
Fontes, M. J., Ribeiro, A., Silva, J., e Mayor, M. (2012), [7]	Desenvolvimento	Nível de educação da população, Índice de envelhecimento da população.
	Acessibilidade	Acessibilidade relativa, Acessibilidade diária.
INE (2012), [8]	Desenvolvimento	População: Densidade populacional, Taxa de crescimento da população, População residente. Educação, Formação e Aprendizagem: Proporção da população residente com ensino superior completo. Ambiente: Despesas em ambiente por município. Empresas: Nascimento de empresas, Número de empresas. Condições de vida: Ganho médio mensal, Índice sintético de desenvolvimento regional, Poder de compra. Construção e habitação: Alojamentos familiares, Edifícios/Moradias concluídos. Turismo: Número de dormidas nos estabelecimentos hoteleiros, Estabelecimentos hoteleiros, Taxa líquida de ocupação cama.
	Acessibilidade	Número de veículos novos, Consumo de combustível automóvel.
Outros	Acessibilidade	Tráfego médio diário, Tempo de percurso, Custo médio unitário das viagens rodoviárias (incluindo portagem), Extensão da rede rodoviária principal.

Tendo por base esta análise e a disponibilidade de dados provenientes de fontes oficiais, assim como os níveis de unidade territorial para os quais a informação está disponibilizada, foram escolhidos um conjunto de indicadores para a avaliação da relação entre o desenvolvimento sustentável e a melhoria das condições de acessibilidade para a região em estudo (Quadro 2).

Quadro 2. Indicadores de desenvolvimento e acessibilidade utilizados na avaliação da Região da Beira Interior

Tema	Subtema	Indicador
Desenvolvimento	População	Densidade populacional
	Condições de vida	Poder de compra da população Ganho médio mensal
	Construção	Número de alojamentos familiares
	Ambiente	Despesas em ambiente dos municípios Consumo de combustível automóvel
	Empresas	Nascimento de empresas Morte de empresas
	Turismo	Número de estabelecimentos Capacidade de alojamento Taxa líquida de ocupação cama
Acessibilidade	Acessibilidade rodoviária	Número de veículos novos Consumo de combustível automóvel Tráfego médio diário anual Tempo de percurso Custo médio unitário das viagens rodoviárias (incluindo portagem) Extensão da rede rodoviária principal

3 CASO DE ESTUDO: REGIÃO DA BEIRA INTERIOR

3.1 Breve caracterização da região

A região da Beira Interior é definida por um conjunto de quatro unidades territoriais NUT III da região Centro de Portugal continental: Beira Interior Norte, Serra da Estrela, Beira Interior Sul e Cova da Beira, correspondendo aos distritos administrativos da Guarda e Castelo Branco (Figura 1).

Situada no quadrante Nordeste de Portugal, a Beira Interior compreende uma área com cerca de 10.055 km², constituindo 42,5% da região centro (23.666 km²) e 10,9% do território nacional. Trata-se de uma região periférica do país, que faz fronteira a norte com o distrito de Bragança, a sul com os distritos de Santarém e Portalegre, a oeste com os distritos de Viseu, Coimbra e Leiria, e a este com as províncias espanholas de Salamanca e Cáceres.

Atualmente confluem na região da Beira Interior os eixos rodoviários europeus E80 (A25) e E802 (A23), sendo servida a nível nacional por novas acessibilidades construídas segundo o previsto no PRN em vigor. É possível identificar as seguintes ligações principais:

- ✓ A23 – Autoestrada da Beira Interior, ligando Torres Novas (nó da A1) à Guarda (nó da A25), com passagem junto às cidades de Castelo Branco, Fundão e Covilhã.
- ✓ A25 – Autoestrada das Beiras Litoral e Alta, ligando Aveiro a Vilar Formoso (ligação com a fronteira espanhola), com passagem junto à cidade da Guarda e ligação com a A23.

- ✓ IP2 – Itinerário Principal que atravessa o interior de Portugal. Quando concluído fará a ligação entre Portelo e Faro, passando junto às cidades da Guarda, Covilhã e Castelo Branco, faltando ainda, a Norte, o troço Junqueira (Vila Flor) – Pocinho (17km – em projeto) e a Sul, os troços de Envidos – Portalegre (47km – pendente de adjudicação), Portalegre – Estremoz (56km – pendente de adjudicação), Évora (A6) – São Manços (22,4km – construção suspensa), Vidigueira – São Matias (17km – construção suspensa) e a Variante de Beja (14,7km – pendente de adjudicação).
- ✓ IC6 – Itinerário Complementar que quando concluído fará a ligação entre Coimbra (IP3) e a Covilhã (IP2), passando por Venda de Galizes (junto a Oliveira do Hospital), fazendo atualmente a ligação entre o IP3 (Porto da Raiva) e a N17 (Candosa (Tábua)).
- ✓ IC8 – Itinerário Complementar que faz a ligação entre a Figueira da Foz (IC1) e Castelo Branco (IP2), passando por Pombal, Figueiró dos Vinhos, Pedrogão Grande, Sertã e Proença-a-Nova, com uma orientação predominante Oeste-Este.
- ✓ Linha ferroviária da Beira Baixa, que liga o Entroncamento (Linha do Norte) à Guarda (Linha da Beira Alta), passando pelas cidades de Castelo Branco, Fundão e Covilhã, com a circulação interrompida entre a Covilhã e a Guarda.
- ✓ Linha ferroviária da Beira Alta, entre a Pampilhosa (Linha do Norte) e Vilar Formoso, passando pela cidade da Guarda. Assegura a principal ligação ferroviária com a fronteira espanhola e com a Europa.

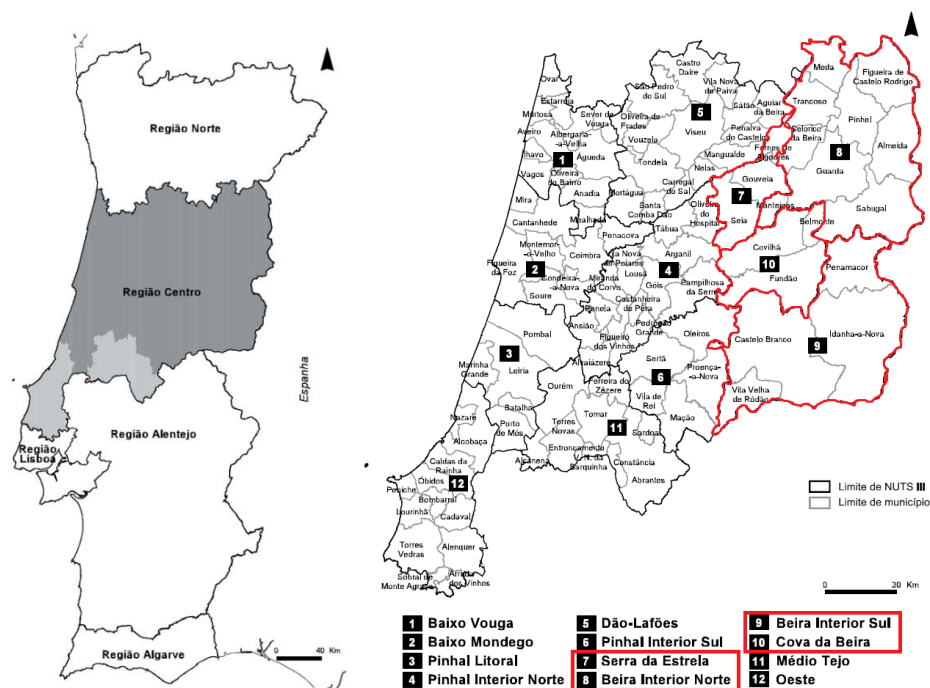


Figura 1. Região Centro de Portugal e Região da Beira Interior [adaptado de 8]

Com as acessibilidades rodoviárias já existentes, e com a conclusão das acessibilidades previstas, a região em estudo tem/terá ligação com os pontos mais importantes da Península Ibérica, nomeadamente com as cidades do Porto, Lisboa, Coimbra, Viseu, Bragança, Portalegre, Salamanca, Cáceres e Madrid, encontrando-se numa posição estratégica em termos nacionais e ibéricos.

Contudo, um maior investimento no que diz respeito ao desenvolvimento das acessibilidades ferroviárias seria desejável, de forma a permitir ligações satisfatórias com a região centro e norte de Portugal. A ligação ferroviária de maior importância estabelece-se atualmente entre Lisboa e Guarda, através da Linha da Beira Alta.

3.2 Evolução de indicadores

A recolha dos valores anuais dos indicadores estudados foi efetuada essencialmente com recurso aos dados disponibilizados pelo INE no seu Portal de Estatísticas Oficiais – Estatísticas Territoriais [8], tendo sido considerados todos os registos existentes a partir do ano 2000 para as 4 unidades territoriais da Região da Beira Interior.

Com a informação recolhida foram construídos gráficos de evolução anual para cada indicador por unidade territorial (Serra da Estrela, Beira Interior Norte, Beira Interior Sul e Cova da Beira), incluindo informação sobre a evolução nacional, o valor médio ou total para a região da Beira Interior e a respetiva variação anual em percentagem. Dois exemplos dos gráficos construídos são apresentados nas Figuras 2 e 3 para os casos dos indicadores Densidade populacional e Poder de compra.

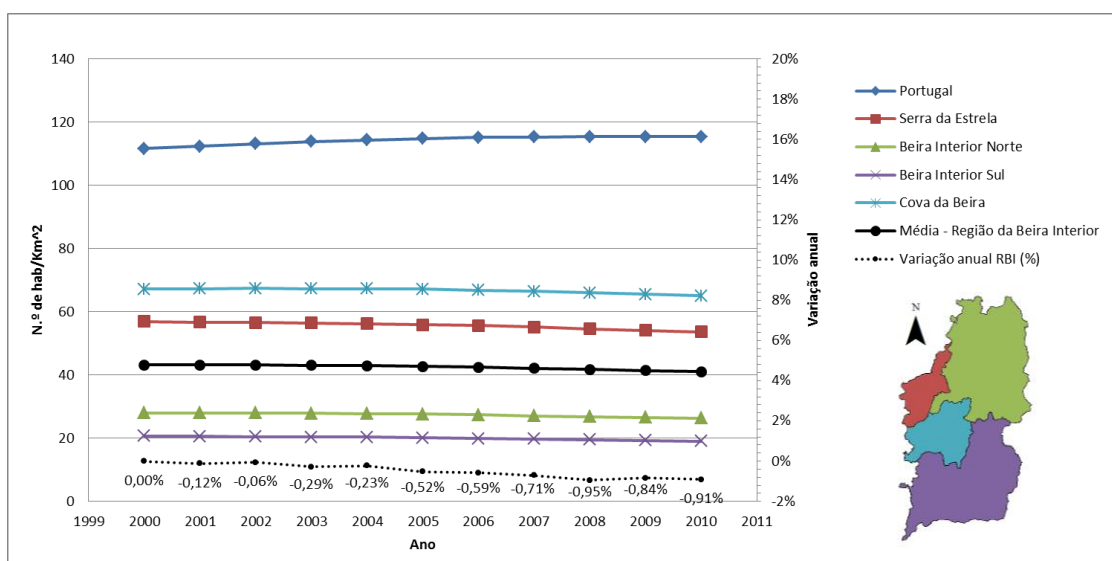


Figura 2. Evolução anual do indicador Densidade Popacional (População)

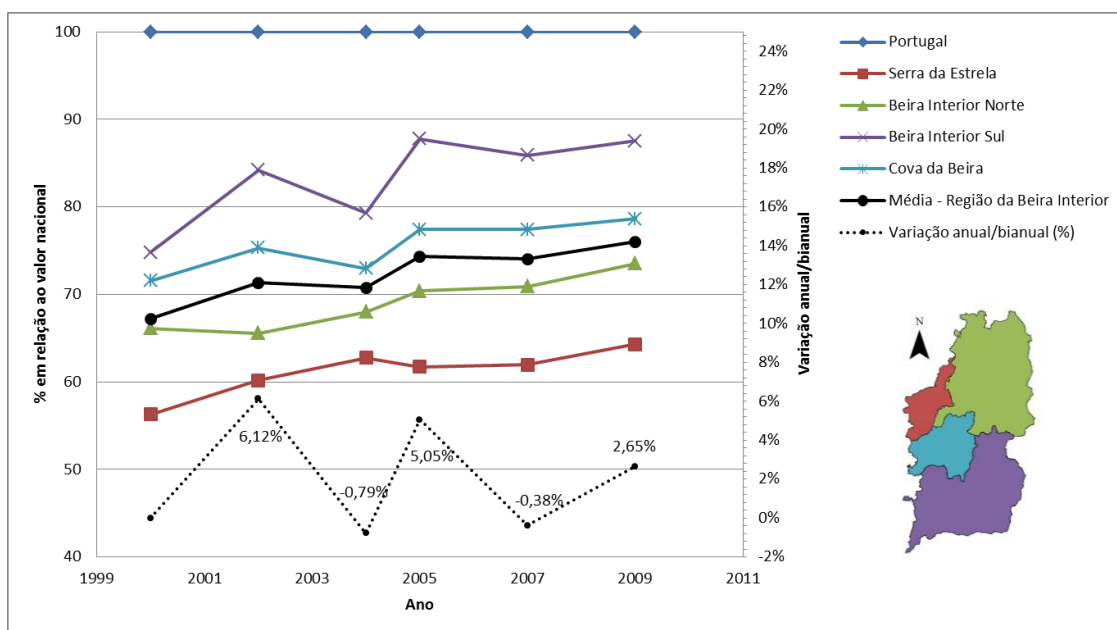


Figura 3. Evolução anual do indicador Poder de compra *per capita* (Condições de vida)

O estudo detalhado da evolução dos indicadores considerados permitiu efetuar uma análise essencialmente qualitativa da influência da oferta de novas acessibilidades, ou da proximidade às mesmas, no desenvolvimento sustentável das regiões.

Tendo em consideração as datas de abertura das acessibilidades rodoviárias A23 e A25, em regime de SCUT, no final de 2003 e em 2006 respetivamente, é possível analisar a evolução dos indicadores de desenvolvimento face à melhoria das condições de acessibilidade proporcionada por estas novas infraestruturas. No entanto, será importante acompanhar a evolução destes indicadores no futuro próximo de forma a verificar o real impacto da cobrança de portagens “reais” no desenvolvimento da região (implementada nestes eixos rodoviários em finais de 2011), já que não existem ainda dados oficiais disponíveis para os indicadores considerados.

Da análise dos gráficos construídos para cada uma das 4 unidades territoriais da região da Beira Interior, por indicador, é possível concluir que os valores mais elevados se encontram: na Beira Interior Norte para o n.º de alojamentos, empresas e despesas em ambiente; na Beira Interior Sul para o poder de compra e na Cova da Beira para a densidade populacional e taxa líquida de ocupação cama.

Para uma avaliação do desenvolvimento da Região da Beira Interior face à melhoria das condições de acessibilidade, principalmente considerada através do surgimento dos eixos rodoviários A23 e A25 com nível de serviço elevado (melhores características geométricas das vias, o que permite velocidades médias de circulação mais elevadas, maior liberdade de manobra, segurança, comodidade de circulação e diminuição do tempo de percurso), foram construídos gráficos de evolução dos valores médios/totais dos indicadores sociais, económicos e ambientais ao nível da região (Quadro 3), (Figuras 4 a 6).

Quadro 3. Evolução dos indicadores de desenvolvimento estudados – Valores médios para a Região da Beira Interior e Variação anual

Indicador	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Consumo de combustível (tep/ hab.)	0,58	0,60	0,50	0,45	0,40	0,38	0,45
Variação anual	0,0%	4,3%	-16,7%	-10,0%	-11,1%	-6,3%	20,0%
Densidade populacional (hab./km2)	42,90	42,68	42,43	42,13	41,73	41,38	41,00
Variação anual	-0,2%	-0,5%	-0,6%	-0,7%	-0,9%	-0,8%	-0,9%
Poder de compra (Portugal = 100)	70,74	74,31	-	74,03	-	75,99	-
Variação anual/bianual	-0,8%	5,0%	-	-0,4%	-	2,7%	-
Alojamentos familiares (nº)	229869	231623	233249	234665	235851	237145	238003
Variação anual	0,7%	0,8%	0,7%	0,6%	0,5%	0,5%	0,4%
Nascimentos de empresas (nº)	616	748	709	821	950	1068	-
Variação anual	-	21,44%	-5,15%	15,69%	15,81%	12,42%	-
Mortes de empresas (nº)	762	803	899	930	857	816	759
Variação anual	-	5,31%	12,06%	3,45%	-7,90%	-4,73%	-7,04%
Despesas com Ambiente (Milhares de €)	16135	16646	11056	21703	12030	15305	12687
Variação anual	-2,7%	3,2%	-33,6%	96,3%	-44,6%	27,2%	-17,1%
Taxa líquida de ocupação cama (%)	28,425	26,625	26,85	27,65	29,75	28,7	30,675
Variação anual	6,7%	-6,3%	0,8%	3,0%	7,6%	-3,5%	6,9%
Proporção da população com Instrução Superior	1991 – 2,12%						
	2001 – 5,94%						
	Variação decenal – 180%						
A23	27/Jul/2003 - Abertura (Portagem virtual)						
	8/Dez/2011 - Discriminação positiva (Portagens)						
	1/Out/2012 - Portagem real						

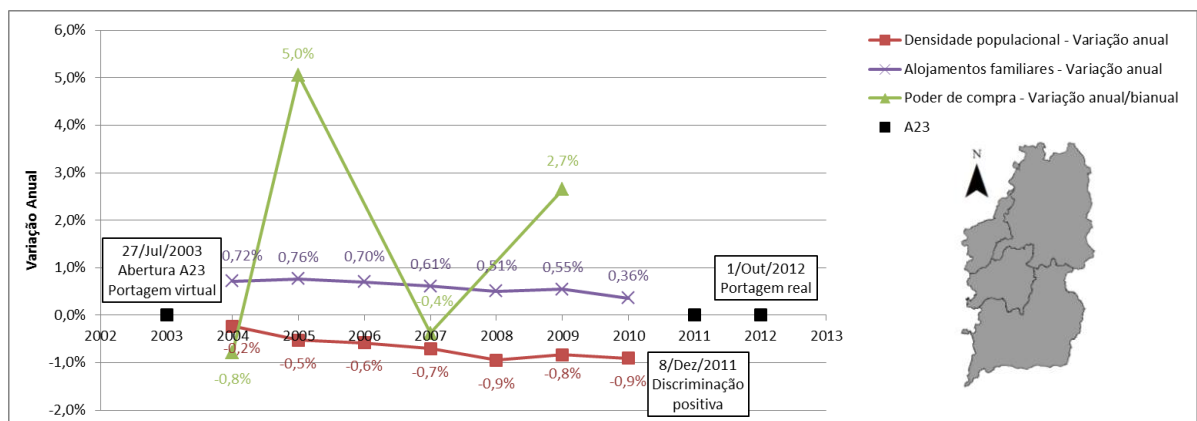


Figura 4. Evolução dos indicadores Densidade populacional, Alojamentos familiares e Poder de compra per capita (Desenvolvimento social)

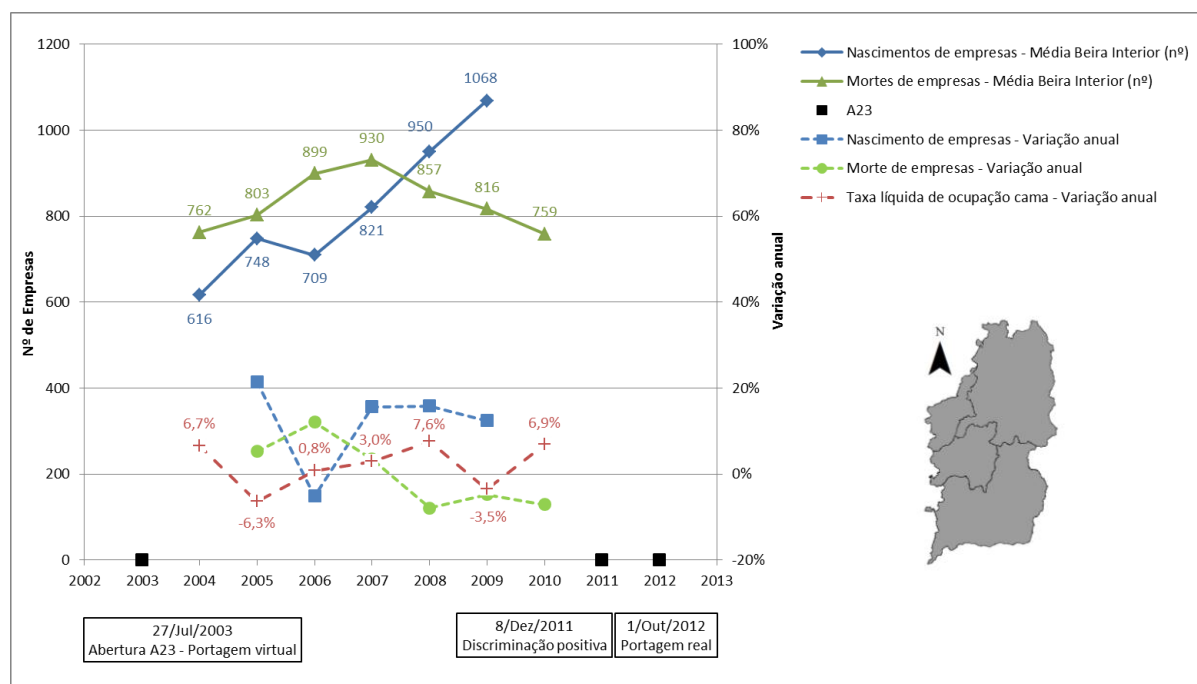


Figura 5. Evolução dos indicadores Nascimentos de empresas, Morte de empresas e Taxa líquida de ocupação cama (Desenvolvimento económico)

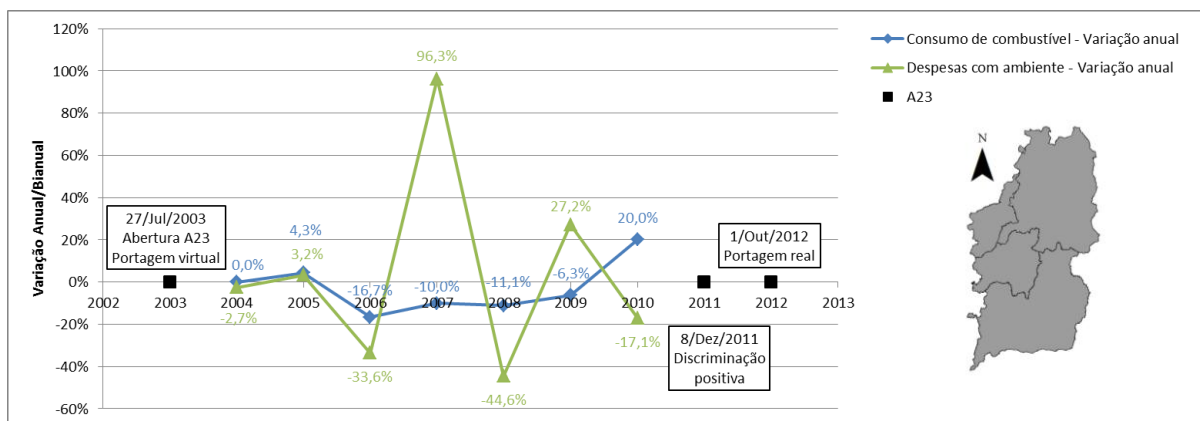


Figura 6. Evolução dos indicadores Consumo de combustível e Despesas com ambiente para a Região da Beira Interior (Desenvolvimento ambiental)

Apesar das expectativas associadas à abertura da autoestrada da Beira Interior, no que respeita ao incremento da atratividade económica da região e dos benefícios sociais esperados para as populações abrangidas, o que é facto é que os dados analisados no período de tempo considerado não traduzem mudanças tão significativas quanto as esperadas.

O indicador que registou alterações tendencialmente positivas foi fundamentalmente o poder de compra e o n.º de alojamentos familiares (ver figuras 3 e 4), apresentando ligeiros aumentos, o que se reflete nas condições de vida das populações. No entanto, verifica-se um decréscimo ligeiro, mas continuado, da densidade populacional nas quatro unidades territoriais em análise (ver figuras 2 e 4).

No que diz respeito aos dados disponíveis relacionados com o número de empresas, verificou-se um aumento deste indicador entre os anos de 2004 a 2007, seguindo-se a este período uma tendência decrescente no nascimento de empresas conjugado com um aumento significativo da morte de empresas (ver figura 5), o que indicia um empobrecimento do tecido empresarial na região. Tratando-se de uma região com potencial turístico reconhecido (Região de Turismo da Serra da Estrela), foi incluída na análise um indicador que pudesse traduzir o impacto da melhoria das condições de acessibilidade neste sector económico. Assim, como pode ser observado na Figura 5, foram verificadas evoluções positivas do indicador taxa líquida de ocupação cama nos períodos temporais imediatamente seguintes à abertura dos eixos rodoviários A23 e A25, entre 2005 e 2008, verificando-se uma quebra em 2009, mas apresentando uma recuperação logo no ano seguinte. Também neste caso se perspetiva interessante verificar como este fator estará a ser influenciado pela cobrança de portagens.

Uma das grandes metas do desenvolvimento sustentável é a preservação do ambiente. A análise de alguns dos indicadores considerados, nomeadamente o consumo de combustível automóvel (Figura 6), aponta para uma diminuição anual significativa, na ordem dos 12%, tendo-se verificado uma recuperação de 20% em 2010 em relação 2009, traduzindo-se mesmo assim, em média, num benefício ambiental. No entanto, as despesas dos municípios com o ambiente têm verificado um decréscimo significativo, com exceção do ano de 2007, revelando, junto com a redução do consumo, uma causa essencialmente económica.

Para avaliar a melhoria de acessibilidade dentro da Região da Beira Interior foram comparadas 3 alternativas de viagem no corredor Guarda – Covilhã – Castelo Branco (Quadro 4).

Apesar de a distância entre os extremos do corredor considerado não ter ganho uma redução significativa, cerca de 5,4% entre as alternativas A23 e N18, a acessibilidade foi significativamente melhorada devido à oferta de um tempo de viagem bastante mais baixo associado a um nível de serviço da estrada mais elevado, com uma redução de cerca de 39%.

Quadro 4. Alternativas de viagem no corredor Guarda – Covilhã – Castelo Branco (distâncias, tempos e custos)

Percurso	Distância (km)	Tempo de viagem	Custo de viagem (€) ⁽¹⁾	
N18 (Guarda – Belmonte - Fundão - Castelo Branco)	101	1h45m	Ligeiros	30,5
			Pesados de Mercadorias	90,3
N18 + Túneis da Gardunha (A23)	89,2	1h41m	Ligeiros	29,0
			Pesados de Mercadorias	85,5
A23 (sem portagem) (Guarda – Covilhã - Castelo Branco)	95,5	1h04m	Ligeiros	23,9
			Pesados de Mercadorias	76,2
A23 (com portagem) (Guarda – Covilhã - Castelo Branco)	95,5	1h04m	Ligeiros	31,2
			Pesados de Mercadorias	94,6

(1) Incluem: custos de operação, tempo de percurso e portagem [9].

A singularidade de a A23 ter funcionado até 2011 em regime SCUT, não agravando o custo de viagem suportado pelo utente com portagens, tornou esta alternativa, que é a mais rápida, a mais apelativa, majorando o efeito da acessibilidade entre 2003 e 2011. No entanto, com a introdução das portagens “reais” e tendo em conta que o peso da portagem no custo de viagem é sensivelmente igual ao peso do custo do tempo de percurso ganho na alternativa mais rápida (A23), o custo das diversas alternativas é bastante semelhante, sobretudo para o caso dos veículos ligeiros de passageiros.

Assim, face aos indicadores estudados, é possível concluir que o principal benefício imediato da inauguração de novas infraestruturas na região é essencialmente a melhoria das condições de circulação, diminuindo a relação distância-tempo entre as principais cidades da região, entre estas e as zonas fronteiriças, e com o restante território nacional, potencializando uma maior coesão territorial.

4 CONCLUSÕES

A existência de acessibilidades constitui um fator de potencialização que normalmente é associado ao desenvolvimento das regiões. A sua existência facilita o transporte de mercadorias, a movimentação das populações e pode ser considerado como um atrativo para a fixação de atividades económicas e da população num determinado local.

Apesar dos aspetos descritos, a relação entre a existência ou melhoria das condições de acessibilidades e o desenvolvimento das regiões nem sempre é direta e fácil de provar, nomeadamente no que diz respeito ao desenvolvimento sustentável.

Se por um lado as acessibilidades podem constituir um fator de atração de pessoas ou empresas, servem igualmente para facilitar a movimentação dessas mesmas pessoas e empresas para locais com condições mais favoráveis (como por exemplo, mão-de-obra mais barata e mercados com maior procura).

Assim, é necessário pensar no desenvolvimento das regiões não só através das acessibilidades a esses locais, mas também, em conjunto, através do incentivo à criação de condições que tornem essas mesmas regiões atrativas à fixação efetiva da população. Torna-se então fundamental considerar não só o desenvolvimento económico, que gera riqueza para a região e por consequência para as populações locais, mas também, numa perspetiva mais alargada e abrangente, no desenvolvimento sustentável dessas mesmas regiões.

Com a organização territorial atual do país, em que as cidades de média a grande dimensão, as empresas com maior necessidade de mão-de-obra e potencial de crescimento, as maiores ofertas culturais e de lazer, se encontram essencialmente no litoral, é importante oferecer outro tipo de características que possibilitem a mesma qualidade de vida nas zonas interiores e transfronteiriças. Assim, é importante fazer valer as regiões pelas suas características naturais, tornando-as atrativas e “apetecíveis” ao exterior sem concorrer diretamente com as grandes metrópoles.

As acessibilidades criadas no interior com o objetivo de homogeneizar o país (A23, A25, IC6, IC8) permitem melhorar as condições de coesão territorial e promover a equidade social em relação às regiões do litoral; no entanto, a análise efetuada aos indicadores selecionados não revela, na maioria dos casos, evoluções

significativas, mesmo no período de operação sem custos para o utilizador, não havendo ainda dados disponíveis para avaliar o impacto da implementação de portagens nas autoestradas A23 e A25.

Apesar da melhoria das condições de acessibilidade, a densidade populacional tem continuado a verificar uma tendência decrescente discreta, o que pode ter como causa um conjunto de fatores relacionados com a falta de oferta de trabalho na região, com a evolução inconstante do poder de compra e com os valores do ganho médio mensal da região face ao valor nacional.

A situação económica desfavorável que se tem verificado nos últimos anos em Portugal e os sucessivos aumentos dos preços dos combustíveis traduzem-se em dificuldades acrescidas para as populações e atividades económicas da região, verificando-se períodos iniciais de evolução positiva, discreta, seguidos normalmente de períodos com evolução negativa, como acontece para os indicadores do nascimento e morte de empresas.

Com a análise dos diversos indicadores ao longo dos últimos 10 anos, e tendo em conta a inauguração das autoestradas da Beira Interior e das Beiras Litoral e Alta em 2003 e 2006, não se pode afirmar sem dúvida que exista uma relação estreita e inequívoca entre a acessibilidade e o desenvolvimento sustentável.

A criação de melhores condições de acessibilidade pode resultar numa maior atração e desenvolvimento económico; no entanto, é também necessário que as condições sociais das populações estejam ao nível das condições verificadas no litoral do país, que normalmente servem de termo de comparação. Contudo, a instalação das novas acessibilidades na região interior serviu para fortalecer a coesão territorial num país claramente dividido entre litoral e interior.

Pode-se concluir assim que apesar da relação entre a acessibilidade e o desenvolvimento sustentável não ser direta nem de fácil comprovação, o facto é que as acessibilidades são uma forma de promover alguns dos aspetos definidos como prioritários no desenvolvimento sustentável.

REFERÊNCIAS

1. Agência Portuguesa do Ambiente - MAOTDR, *Sistema de Indicadores de Desenvolvimento Sustentável – SIDS Portugal*, Agência Portuguesa do Ambiente, 2007.
2. Batty, M., Notes on Accessibility: in search of a Unified Theory, *Proceedings of the 7th International Space Syntax Symposium*, Edited by Daniel Koch, Lars Marcus and Jesper Steen, Estocolmo, 2009.
3. Ribeiro, A., Antunes, A. and Seco, A., Understanding the relationship between road infrastructure and development in Portugal – contributions from spatial regression models, *Proceedings of the 1st world conference of the spatial econometrics association*, Cambridge, 2007.
4. Silva, J., *As acessibilidades como factor de desenvolvimento de regiões periféricas: o caso da Beira Interior*, Fundação Nova Europa, Universidade da Beira Interior, Covilhã, 2006.
5. Warade, R., *The accessibility and development impacts of new transit infrastructure: the circle line in Chicago*, Massachusetts Institute of Technology, 2007.
6. Ribeiro, A., Silva, J., A Spatial Analysis on the Relation Between Accessibility and Spatial Development for Cross-Border Regions, *Investigaciones Regionales* Nr. 21, Special Issue 2011, Pages 143 to 158, ISSN: 1695-7253, 2011.
7. Fontes, M. J., Ribeiro, A., Siva, J., e Mayor, M., Uma Base de Dados para a Análise do Impacto da Acessibilidade no Desenvolvimento Regional Transfronteiriço: o Caso de Portugal e Espanha, *Anais do Congresso Luso Brasileiro para o Planeamento Urbano, Regional, Integrado e Sustentável - PLURIS 2012*, ISBN 978-85-60762-08-8, Brasília, Universidade de Brasília, 2012.
8. INE@ <http://www.ine.pt>, Instituto Nacional de Estatística, Portal de Estatísticas Oficiais, *Estatísticas Territoriais*, 2010 e 2012.
9. Santos B., Picado-Santos L. and Cavaleiro, V., A simplified road user costs model for Portuguese highways, *Transportation Research Record (TRB): Journal of the Transportation Research Board*, Volume 2225/2011, pag. 3-10, ISSN 0361-1981 (Print), DOI 10.3141/2225-01, Washington, D.C., USA, 2011.