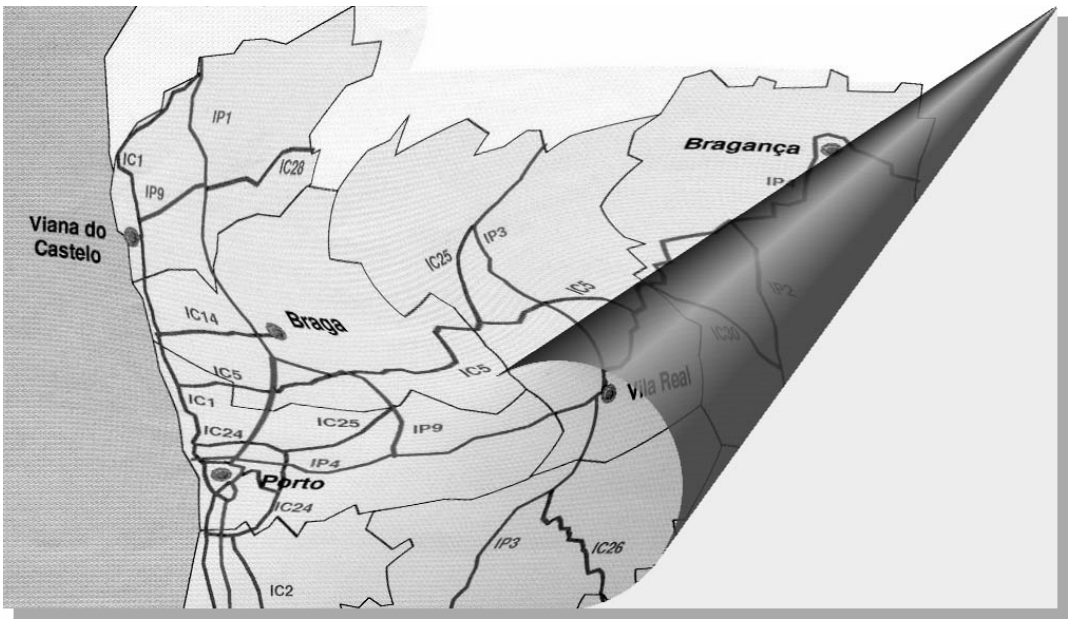
Elsa Pacheco

Alteração das Acessibilidades e Dinâmicas Territoriais na Região Norte: expectativas, intervenções e resultantes



Faculdade de Letras da Universidade do Porto

GEDES

2001

Tese apresentada à Faculdade de Letras da Universidade do Porto, em 20 de Julho de 2001, para a obtenção do Grau de Doutor em Geografia

Agradecimentos

É para o Prof. Doutor José Manuel Viegas que dirijo, em primeiro lugar, os meus agradecimentos. A paciência e persistência com que, de forma incansável, conduziu a orientação científica deste trabalho, pautou-se, ao longo destes anos, na valorização do meu conhecimento sobre as mais diversificadas questões que versam a mobilidade e os transportes. Fica a certeza de que jamais conseguirei retribuir tal ajuda, amizade e ânimo.

Agradeço também ao Prof. Doutor José Alberto Rio Fernandes, na qualidade de co-orientador, a quem coube a tarefa de fazer a crítica e os comentários científicos no âmbito da Geografia. Nesse sentido, balizou de forma atenta os diferentes ritmos do desenvolvimento do trabalho, nomeadamente os deslizes que fui tendo, com alguma frequência, para abordagens próprias da Engenharia.

Os colegas e amigos Helder e Mário, ora através da crítica e do debate de ideias, ora pelo apoio nos momentos menos bons, constituíram um suporte fundamental e imprescindível neste percurso.

Registo a ajuda, as palavras de apoio e a amizade da Profª Doutora Rosa Fernanda, Presidente do Departamento de Geografia da Faculdade de Letras da Universidade do Porto, tal como do João, do Luís Paulo e da Teresa, que ocupam lugar especial entre todos os que me acompanharam, não só pela abertura em discutir assuntos relacionados com o trabalho que aqui se apresenta, como também em contextos de simples amizade.

Porque o interesse sobre as questões de mobilidade e transportes foi despertado no Curso de Mestrado, é ao Prof. Doutor José Manuel Pereira de Oliveira que agradeço a curiosidade e o entusiasmo que me conseguiu transmitir sobre aquelas matérias.

Reconheço-o ainda hoje, em evocações que me conduzem também às minhas "sombras" – o Mário e o Miguel Bandeira - amigos sempre próximos com quem sabia, e sei, que posso contar.

Teria concerteza de escrever longas páginas se quisesse agradecer a todos os que me acompanharam, entre eles, o Alberto, a Laura e o Marco, nos quais encontrei o aconchego e a leveza de grandes amigos, ou ainda a Dona Maria de Jesus e o Dr. João Emanuel Leite, pelos motivos mais diversos. Todos sabem o(s) porquê(s).

Assinale-se ainda o apoio que me foi dispensado por diversas instituições, nomeadamente as Câmaras Municipais, o Instituto Nacional de Estatística, o Jornal de Notícias e a Junta Autónoma das Estradas do Porto e Bragança, entre outras, que serão referenciadas ao longo deste trabalho, nelas agradecendo aos vários funcionários que, por vezes indo além dos seus deveres como profissionais, se mostraram disponíveis para ceder a informação tão pertinente ao desenvolvimento deste trabalho. Destaco, porém, a TIS, Transportes, Inovação e Sistemas e nela particularmente o Pedro Santos, geógrafo e amigo, que funcionou como uma "espécie de enciclopédia técnica", porque a ele recorri várias vezes para esclarecer dúvidas de tratamento de dados.

Finalmente, porque o sucesso ou o insucesso se mede por tudo quanto tivemos de abrir mão, é dos meus pais, Maria Inês e José Manuel; dos meus irmãos, Ita, Paulo, Joana e Rico; do meu cunhado, Flávio; da minha sobrinha, Beatriz e do avô Artur, que guardo para sempre a compreensão, o apoio e o carinho que nunca deixaram de me dar. Entre eles, à mais nova e ao mais velho, fica aqui a justificação para a minha ausência e a pouca atenção que lhes dei nos últimos tempos.

À Beatriz e ao avô Artur.

PLANO

PARTE 1 – INFRA-ESTRUTURAS RODOVIÁRIAS E TERRITÓRIO

1. Introdução: território, transportes e comunicações

2. As abordagens aos transportes e ao território

2.1 Os transportes nas formulações da economia espacial

2.2 Circulação e transportes: as abordagens em Geografia

2.3 As novas questões sobre transportes e território no final do século XX

2.4 O contributo da Geografia na resposta aos novos desafios

PARTE 2 – OS EFEITOS DAS NOVAS ACESSIBILIDADES RODOVIÁRIAS NA REGIÃO NORTE: NOVAS E/OU VELHAS DINÂMICAS TERRITORAIS

3. Evolução e planeamento da rede de transportes terrestres em Portugal: os desígnios da intervenção

3.1 A rede de estradas antes da motorização

3.2 A consolidação de uma rede de transportes terrestres para o automóvel

4. Aspectos sobre as dinâmicas demográficas e económicas na Região Norte de 1980 a 1998

4.1 População e qualidade de vida

4.2 População activa, mobilidade e estrutura empresarial

5. A alteração desigual das condições de acessibilidade

5.1 O tratamento das alterações das acessibilidades concelhias

5.2 Ganhos e/ou perdas de acessibilidade concelhia

5.3 Dicotomias territoriais: “eixos” e “interstícios”

6. Sobre o papel das novas acessibilidades rodoviárias nos processos de (re)localização e (re)ordenamento do território: estudo de casos na Região Norte

6.1 Aspectos de metodologia na selecção dos casos de estudo

6.2 Alteração das condições de acessibilidade e dinâmicas territoriais em 10 concelhos da Região Norte

6.3 Indução da (re)localização e/ou consolidação de tendências

7. Da geração de expectativas às resultantes

7.1 Mecanismos associados à veiculação de mensagens pela comunicação social

7.2 Expectativas e resultantes geradas pela alteração da rede rodoviária na Região Norte

7.3 A geração de expectativas e suas resultantes: propaganda do Estado e resposta pela comunicação social

PARTE 3 – CONCLUSÃO

8. Processos territoriais associados à alteração das condições de acessibilidade rodoviária

Bibliografia

Anexo

Índices

PARTE 1 – INFRA-ESTRUTURAS RODOVIÁRIAS E TERRITÓRIO

1. INTRODUÇÃO: TERRITÓRIO, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

Os esforços encetados no sentido de reduzir o efeito das distâncias fazem parte da evolução das sociedades. Das deslocações feitas a pé, mais tarde com a ajuda dos animais, à ligação através da rede virtual (Internet – Interconnected Networks), é longa a história dos transportes e das comunicações.

Constituindo apenas uma parcela destes processos, porque se referem à transferência de pessoas e mercadorias, aos transportes e à sua evolução associa-se também a ideia de superar distâncias, mas neste caso com uma tradução territorial, pelo menos até agora, de observação mais fácil se comparada com outros meios de comunicação. Os avanços técnicos neste âmbito, motivados por questões que se repartem entre a sobrevivência e a solidariedade, passando, entre outras, por questões de poder, de ordem militar, económicas ou sociais, juntaram-se a outros elementos territoriais para resultar na sucessiva (re)valorização diferenciada dos espaços.

Comandada pela necessidade/procura de transportes tanto por parte das actividades de produção e comércio como pelas de consumo, a evolução dos sistemas de transportes tem-se pautado por respostas que parecem privilegiar as áreas de maior densidade de ocupação. População e respectivas actividades distribuem-se no território disputando localizações mais próximas dos recursos e/ou actividades que precisam e/ou desejam, num quadro geográfico cuja densificação é, portanto, resultado da competição pelos usos do solo, competição essa à qual parece não ser alheia a valorização decorrente das condições de acessibilidade, como causa-efeito do desenvolvimento.

Constituindo uma forma particular de uso do solo, os sistemas de transportes apresentam-se no território com características diversificadas e, em particular nas áreas de maior densidade de ocupação, podem até sugerir alguma contradição:[1] sendo uma

[1] *[Les] logiques qui commandent aux investissements de transport et à l'aménagement de l'espace sont à la fois complémentaires et contradictoires: complémentaires car le développement économique appelle les transports sans lesquels il se heurte à des blocages; contradictoires car l'amélioration des conditions de*

actividade económica (porque envolve, entre outros processos, a produção, o consumo e o emprego) subsidiária de todas as outras desenvolvidas pela população, evolui a par das restantes de forma encadeada. Ora assim sendo, pode estar-se perante um ciclo vicioso, dado que mais e melhores condições de acessibilidade, ao proporcionarem um ambiente de trocas mais fluído, geram sucessivos acréscimos nas deslocações, aumentam o congestionamento e, novamente, a necessidade de mais e melhores condições de circulação, pelo que, as necessidades e exigências em matéria de transporte decorrem, entre outras causas, do sucesso que se verifica na utilização do sistema.

Assim sendo, se se admitir que as condições de acesso a bens de consumo, de cultura, de lazer ou, entre outros, ao ensino e à investigação, enformam o conceito de qualidade de vida actual e definem os níveis de competitividade do território, uma melhoria no sistema de transportes resulta no aumento da competição entre os aglomerados de dimensão e de características diferentes, com alguns deles a reforçarem o seu dinamismo e vantagem competitiva, enquanto outros, por não terem os recursos necessários para entrar neste jogo de forma equitativa, por falta de “massa crítica”, apostam na especialização e/ou apresentam dificuldades de reacção/afirmação nos novos contextos territoriais.

Se é verdade que há uma relação entre infra-estruturas de transportes e território, porque os primeiros são parte integrante deste, não é menos verdade que qualquer esforço para clarificar a forma como se processa essa relação não constitui tarefa fácil, porque as alterações nos sistemas de transportes podem ser causa ou consequência de mudanças nos outros usos do solo, sendo que todos eles resultam das actividades desenvolvidas pela população em contextos geográficos de interacção cada vez mais complexos.

---

circulation dans les zones encombrées, au nom de l'efficacité économique, tend à accoître les inégalités spatiales. PLASSARD, F. *in* BONNAFOUS, A. *et al*, 1993:49

A evolução dos transportes e comunicações, em particular na segunda metade do século XX, introduziu alterações significativas no território e também renovadas dificuldades na sua leitura, embora no essencial revelem, tal como nos tempos mais remotos, a luta travada pelos homens no sentido de alargar o seu espaço vital. Ultrapassada a fase de conhecimento, do domínio, da conquista e da exploração do território, é o poder da velocidade que configura um quadro de relações que se reparte entre o individual e o global, exigindo um reequacionamento dos conceitos de espaço e tempo[2]: a consolidação e/ou redefinição de hierarquias e redes territoriais faz-se acompanhar pelo aumento da complexidade de trocas e, consequentemente, pela valorização crescente da mobilidade e dos sistemas de comunicação.

As deslocações constituem uma medida das necessidades individuais e colectivas. Essas necessidades/desejos definem-se em diversos âmbitos: no quotidiano; nos encontros com pessoas, culturas e eventos e nos espaços e contextos estranhos às experiências anteriores, ou seja, da vertente mais ou menos aventureira e imaginativa de cada um. A evolução recente nos sistemas de transportes e comunicações tem conferido a oportunidade de decidir *a priori* (muito pelo poder da sedução das imagens) sobre um destino, podendo-se, nesse caso, inventar as próprias estradas (mesmo quando "invisíveis") e ainda, através de um vasto conjunto de informações complementares, reforçar ou alterar a sugestão inicial, sendo que a grande diferença reside na diminuição do factor surpresa/exploração face às viagens do passado.

Apesar de persistirem algumas dúvidas sobre os efeitos que as telecomunicações podem introduzir nas dinâmicas territoriais, admite-se que possam ocorrer alterações significativas no território, principalmente no domínio das actividades que dependem mais de transacções em tempo real, entre elas o consumo, a negociação e a tomada de decisões. Daqui pode resultar a dispersão de elementos urbanos, na reestruturação e

[2] O aumento da velocidade de circulação (entre outros, dos caminhos às auto-estradas), tende a esbater as imagens/detalhes dos percursos nas viagens e a valorizar a síntese - as origens e os destinos -, ou ainda, pensando na Internet, perde-se de algum modo o conceito de vizinhança física, através da redução dos efeitos espaço-tempo, mas ganham-se vizinhanças temáticas e de interesses.

recomposição territorial de áreas que poderão consolidar/renovar a sua vocação como espaços de serviços, mas também de residência, lazer e cultura.[3] Porém, considera-se também que os avanços nas novas tecnologias de informação poderão manter no essencial as diferenças territoriais, devido à dificuldade em aceder ao equipamento necessário ou à desigual distribuição da rede telefónica que condiciona à partida as localizações das actividades dependentes desses serviços.[4]

No âmbito destes cenários e processos em curso e/ou prospectivados, a tradicional estrada continua a assumir um papel de grande importância na vida das sociedades, ora porque é a porta para dar largas à aventura e imaginação, ora porque é necessária à vida quotidiana, sempre disponível e sem necessidade de um transportador profissional, pelo menos para as cada vez mais pessoas com acesso a motorização própria. De facto, as crescentes exigências no sentido de dotar o território de mais eficazes vias de comunicação para responder aos aumentos do volume de tráfego verificado, comprovam a sua importância. Nas últimas décadas são particularmente evidentes os esforços realizados no sentido de construir vias de circulação que permitam viajar a maiores velocidades (donde, a maiores distâncias no mesmo tempo) e com maior segurança. Aliás, mesmo admitindo que os avanços nas telecomunicações podem traduzir-se na diminuição da necessidade de efectuar (alguns tipos de) viagens, acredita-se que razões como a distribuição de bens e serviços ou, entre outros motivos, as

[3] Referindo-se às novas tecnologias de informação GASPAR *et al* (1986:9) consideram que *(...) as grandes áreas urbanas [tenderão a basear-se] nos serviços, enquanto a actividade produtiva estará cada vez mais concentrada em áreas não urbanas, importando estes serviços das primeiras.(...) poderá ainda afectar os padrões individuais de consumo e de deslocação: níveis de prestação de serviços mais elevados em sistemas de povoamento disperso e redução da procura de deslocação em áreas congestionadas [servindo, paradoxalmente, para] fortalecer tendências para a dispersão do povoamento e rejuvenescer as grandes cidades (...) contribuirá certamente para uma modificação do conceito, simplista mas bastante usado, da dicotomia centro-periferia na análise do desenvolvimento regional.*

[4] *The new world of electronic communications will include winners and losers, haves and have-nots. Governments have already begun to fret about the danger that some groups will be excluded because they are too poor to afford the equipment and gadgets of the telecommunications revolution* (CAIRNCROSS, 1997: 251). Admite-se, no entanto, que obviadas estas restrições *[a] melhoria das telecomunicações terá necessariamente efeitos de alteração das relações de distância, podendo dar novas vantagens a localizações mais remotas.* (GASPAR *et al*, 1988: 220)

viagens, visitas e encontros, consolidarão ou trarão novas necessidades para as deslocações.

Como causa e/ou consequência das distribuições territoriais, as inovações em matéria de transportes tendem, tal como outras infra-estruturas e equipamentos públicos, a beneficiar sempre, e em primeiro lugar, as áreas de maior densidade de ocupação, porque aí se concentram os argumentos mais fortes para o investimento e sua reprodutividade. Assim, se se admitir que as novas/renovadas infra-estruturas de transporte rodoviário promovem o desenvolvimento (argumento sempre presente na apresentação das intenções de intervenção nestas matérias), então os espaços mais desenvolvidos serão beneficiados em primeiro lugar e, portanto, multiplicarão as vantagens relativamente aos restantes.[5] De facto, a diferença de tempo que decorre entre estes processos faz com que, por um lado, nas áreas de menor densidade de ocupação (as últimas a serem servidas) aumente a fasquia das necessidades/desejos em matéria de acessibilidades (devido não só ao tempo de espera, como aos referenciais face às restantes) e, por outro, nas mais densas, uma vez concretizados os propósitos de investimento, cedo emergem novas exigências, não raras vezes ainda não terminada a intervenção nas anteriores.

Definem-se, desta forma, eixos e interstícios de territórios em progresso ou em regressão, havendo casos em que é possível associar as dinâmicas de expansão à nova geração de infra-estruturas rodoviárias, entre outros que emergem ou se consolidam em espaços dotados de menores condições de acessibilidade. Ou seja, pode considerar-se que a construção/renovação da rede rodoviária constitui um estímulo à actuação dos agentes sobre o território, a qual não só depende dos recursos disponíveis, como resulta das expectativas geradas em torno das alterações dos quadros territoriais, baseadas no pré-conceito dos benefícios decorrentes dos ganhos de acessibilidade. No passado, ou

[5] Referindo-se, entre outras, às infra-estruturas de transportes, GASPAR (1987: 127) considera que *(...) tanto quanto permitem discernir as decisões até agora tomadas e a lógica da sua continuidade, as perspectivas de intervenção do Estado neste domínio apontam no sentido de acentuar o desenvolvimento do litoral.*

ainda actualmente nalguns locais, a dificuldade em aceder à informação reduz as expectativas, porque não se deseja o que se desconhece. A banalização/proliferação da ideia de que a diminuição das distâncias-tempo reduz desequilíbrios regionais, já que por essa via se abrem portas a um conjunto mais vasto de oportunidades, faz com que se aumente o desejo de ter mais e melhores infra-estruturas de transporte, com vista a obter-se essa redução das assimetrias e/ou vantagem competitiva face a outros territórios.

Geram-se, portanto expectativas associadas a referenciais de sucesso, os quais se baseiam, normalmente, em imagens da vida urbana (onde se concentram oportunidades de trabalho, de estudo e de negócios). Apresentando-se estes territórios dotados de uma mais densa rede de infra-estruturas de transportes, ao que acresce o continuado reforço de estímulos levado a cabo por responsáveis pela decisão, porque aí se concentram os mais elevados níveis de exigência, desencadeia-se um agravamento das expectativas nestas e nas restantes áreas de menor densidade, no sentido de aumentar as condições de acessibilidade. As populações em geral anseiam por alcançar de forma mais eficaz um conjunto de bens e serviços, não raras vezes concentrados nas cidades, e o poder público tenta responder a estas solicitações, por forma a garantir o bem estar dos indivíduos envolvidos.

Por experiência, ou por cópia de situações de sucesso, construem-se, portanto, imagens positivas sobre o aproveitamento das novas acessibilidades rodoviárias, ao que as entidades públicas e privadas locais respondem encetando esforços no sentido de concretizar esses “sonhos”, dando origem a processos de diálogo, concertados ou não, dos quais podem resultar decisões e intervenções sobre o território.

O aumento dos graus de liberdade e a crescente banalização na utilização de um bem público como as infra-estruturas de transportes terrestres, colocam novos desafios às decisões de intervenção nesta matéria, já que, não se trata apenas, dando seguimento às políticas de épocas passadas, de saciar (ou talvez fomentar) a procura, mas antes de a gerir promovendo soluções colectivas que permitam uma distribuição mais equitativa de

oportunidades, sendo que tal pode significar em simultâneo, para lugares diferentes, o investimento em novas vias de circulação e o investimento no controle/redução do tráfego noutras.

Estas são algumas das questões que na actualidade se colocam quando se procura clarificar a relação entre as alterações nos sistemas de transportes e a sua tradução territorial, questões que, de resto, remontam a épocas passadas: desde as leis de atracção gravitacional de Newton, à procura de explicações sobre a interacção no espaço geográfico, por exemplo de Lowry (1964); do reconhecimento por Cantillon (1755) de que a penosidade das deslocações casa-trabalho determinava as características e distribuição dos aglomerados, à abordagem actual ao comportamento dos indivíduos quando efectuam as suas viagens ou, entre outras, as reflexões produzidas por Weber (1909), Burgess (1925) e Christaller (1933), ora sobre a questão da localização óptima de uma empresa, ora sobre a expansão e arranjo das redes urbanas, compõem exemplos de um vasto rol de estudos que, de forma directa ou indirecta, consideram o sistema de transportes (ou parte) nas suas explicações.

O transporte, enquanto tema de análise em Geografia foi acompanhando as leituras no âmbito da Economia e de outras áreas do saber científico, as quais terão influenciado na generalidade os objectos e métodos de trabalho nas ciências sociais e humanas. A importância recente das Geografias da Circulação e dos Transportes no entendimento das dinâmicas territoriais configura um quadro complexo de abordagem que não se resume à leitura da relação entre desenho da rede e distribuição dos usos do solo, da população e das actividades económicas. Pelo contrário, o reconhecimento dos limites impostos ao crescimento (emergente em reacções territoriais menos desejadas) exige uma reflexão cuidada sobre os quadros resultantes da alteração das condições de acessibilidade que enforme decisões sobre intervenções e acautele efeitos futuros.

Portugal não foge à regra dos restantes países europeus e norte-americanos (onde as preocupações sobre a avaliação dos efeitos das infra-estruturas rodoviárias no território tem pelo menos 30 anos) e, portanto, também aqui se tem revelado pertinente

repensar as metodologias de avaliação e os princípios subjacentes à intervenção em matéria de transportes. Reconhecendo a importância de desenvolver metodologias expeditas, capazes de responder em tempo real a abordagens deste género, o desafio neste trabalho, coloca-se no confronto, por um lado, entre os princípios definidos nas políticas de transportes e a estrutura da rede viária resultante em Portugal e, por outro, entre as alterações da rede rodoviária e as dinâmicas territoriais verificadas na Região Norte nas últimas décadas, considerando para este caso quer a alteração dos quadros demográficos e económicos, quer os estímulos e reacções que a nova geração de infra-estruturas de transporte rodoviário ocasionou no território regional.

Partindo do princípio de que a alteração das condições de acessibilidade introduz alterações nos espaços de relação (re)construídos pelos indivíduos e na distribuição dos usos do solo, este trabalho tem por objectivo a construção de um quadro de reflexão que possa contribuir para a definição de prioridades de intervenções no domínio dos transportes, tendo em conta as tendências territoriais e a definição de estratégias que privilegiem, respeitem e potenciem os recursos humanos e físicos locais. Trata-se, essencialmente, de observar as tendências de ocupação do território em termos de distribuição da população e das actividades económicas, tentando descortinar de que forma se articulam com a modificação da rede rodoviária nacional.

A construção deste quadro de reflexão orienta-se pela conjugação dos conceitos de Recursos (*Inputs*) – Produtos (*Outputs*) – Resultados - Impactes, utilizada em diversos domínios da avaliação da política social e governamental, e recentemente adaptada à avaliação em sistemas de transportes por VIEGAS (1996, 2001). No essencial, parte-se de um dado quadro territorial onde ocorre alteração dos recursos por meio de determinados investimentos (*inputs*) - em função das decisões baseadas nas necessidades de transporte e das verbas disponíveis -, alteração que dá lugar a uma rede de transportes expandida (*outputs*). Daqui decorre uma modificação das condições de acessibilidade (resultados) a qual, por sua vez, terá repercussões quer na mobilidade, quer na distribuição dos usos do solo ou na opinião (impactes).

Admitiu-se a possibilidade de encetar esta abordagem recorrendo a outros métodos de avaliação de infra-estruturas de transportes, nomeadamente através da análise custo-benefício tão vulgarizada noutros países. No entanto, apesar de se considerar neste trabalho alguns indicadores territoriais de maior detalhe, considera-se que uma metodologia deste tipo (*inputs-outputs*-resultados-impactes) se adapta melhor à interpretação global dos impactes, em particular dos que decorrem das intervenções políticas nestas matérias – assunto que, de resto, orienta no essencial a reflexão produzida neste trabalho.

A escolha da Região Norte como área de observação, prende-se, em primeiro lugar, com o facto de corresponder ao território nacional mais próximo e que melhor se conhece. Acresce também que se trata de uma unidade territorial que integra sub-espaços dotados de diversidade e contrastes que se consideram significativos (quer do ponto de vista da distribuição da população e das actividades económicas, quer na perspectiva da rede rodoviária), para ilustrar as dinâmicas territoriais associadas à alteração das condições de acessibilidade rodoviária e para proceder ao ensaio da metodologia que aqui se propõe.

Assim sendo, estruturou-se este trabalho em três partes, sendo que na primeira se apresenta a temática e respectivo enquadramento teórico. Na segunda, composta por cinco capítulos, parte-se para a interpretação da cadeia recursos/impactes para o caso português, começando pela escala de menor detalhe (nacional e regional), até à observação de casos (de concelhos e de eixos rodoviários). Finalmente, a terceira parte corresponde às conclusões.

Na primeira parte, além do presente capítulo, procura-se no segundo ilustrar o percurso de construção de um quadro teórico sobre território e transportes que passa pela leitura de várias abordagens no âmbito da Economia, da Geografia da Circulação e da Geografia dos Transportes, e que culmina, nas últimas décadas, entre outras, com a questão da avaliação de impactes, estas relacionadas com o ritmo com que se processam as alterações no território decorrentes da alteração recente das condições de

acessibilidade por via da introdução de eixos de circulação que suportam deslocações a grande velocidade. Dado que a observação e avaliação de impactes constituem preocupações que, actualmente, enformam uma parcela significativa da intervenção nesta matéria, elaborou-se também uma síntese sobre as principais linhas que têm orientado as políticas de transportes na Europa e nos Estados Unidos, com referência paralela às suas resultantes, por forma a permitir, em capítulos posteriores, a comparação com o caso português.

Na sequência, retomando as duas últimas questões do capítulo anterior, o terceiro refere-se aos princípios subjacentes à intervenção em transportes rodoviários em Portugal do século XIX à viragem para o XXI, para perceber melhor quais as alterações nas intenções ou se, pelo contrário, se mantêm no essencial as lógicas do passado. Aqui, optou-se por assumir o surto da motorização, de meados dos anos de novecentos, como a divisão principal, ou seja, parte-se do período em que as estradas detinham uma função subsidiária à navegação fluvial até à perda de importância do comboio, devido à concorrência levada a cabo pelo automóvel, para entrar no período de consolidação/reforço da rede de transportes terrestres que procura acompanhar os níveis crescentes da motorização, o qual se estende até à actualidade.

Nos quarto e quinto capítulos ilustra-se, para os concelhos da Região Norte, o tipo de relação entre as alterações ocorridas na rede rodoviária e a distribuição do povoamento e das actividades económicas. Apresenta-se uma síntese sobre as dinâmicas territoriais recentes, seguindo-se-lhe o confronto dessas dinâmicas com a alteração das condições de acessibilidade rodoviária. O sexto capítulo consta de uma leitura idêntica, para um conjunto de concelhos amostra, numa escala de maior detalhe, com recurso, entre outros, a levantamentos à escala da freguesia e à observação da evolução do povoamento. Nestes três capítulos o objectivo centra-se na extrapolação de tendências territoriais, no sentido de clarificar se há ou não concordância com os princípios definidos nas políticas de transportes, tal como se apresentam no terceiro.

Após este confronto, entre o que são as intenções políticas e as dinâmicas territoriais recentes, o passo seguinte deveria consistir na análise das intenções/acções pelo poder público e privado local, já que, desta forma, seria possível descortinar com maior detalhe as razões subjacentes às diferenças dos comportamentos sócio-económicos verificadas entre os concelhos da Região Norte que pudessem estar relacionadas com a alteração das condições de acessibilidade rodoviária. De facto, levaram-se a cabo vários exercícios de recolha de opinião junto das Câmaras Municipais, associações locais e algumas empresas, sobre as expectativas geradas em torno da abertura de novos e/ou renovados eixos rodoviários, mas cedo se concluiu pela dificuldade em conseguir obter elementos pertinentes, uma vez que, na generalidade, as respostas apontavam para uma leitura em tudo idêntica à que se tinha obtido nos capítulos 4, 5 e 6, sendo que, não raras vezes, quer a inércia das tendências do passado, quer as questões de foro meramente político-partidário, constituíam o essencial da informação.

Assim sendo, o recurso à informação veiculada pela comunicação social pareceu constituir uma base interessante de trabalho. De facto, admitindo que no processo de propaganda e de reivindicação se esgrimem aspectos de interesse sobre a sequência Recursos - Produtos - Resultados - Impactes, no sétimo capítulo procurou observar-se o tipo de argumentos sobre estas matérias utilizados no diálogo entre o poder central e o poder local e suas populações. Ou seja, partiu-se do princípio que constituiria uma síntese pertinente para o entendimento das razões subjacentes à reividincação, do tipo de expectativas geradas e das (re)acções daí decorrentes.

Sobre os aspectos metodológicos de pormenor, optou-se pela sua apresentação nos respectivos capítulos, em particular nos casos nos quinto, sexto e sétimo, pelo facto de ter sido necessário definir critérios de tratamento e selecção de informação próprios, cujo conteúdo se considera dever estar presente no momento da interpretação da informação empírica.

Em síntese, procurou-se, neste trabalho, abordar o processo de transformação do território tendo por base a relação entre a alteração da rede de infra-estruturas rodoviárias e as dinâmicas territoriais recentes da Região Norte. Esta abordagem pauta-se por um conjunto de perspectivas/factores, entre os quais se destacam quatro: os processos (e perspectivas de intervenção infra-estrutural) históricos; a utilização de vários indicadores quantitativos de acessibilidade e seu cotejo com indicadores dessa transformação; uma análise mais fina à escala local dos processos e factores das alterações e sua correlação com a disponibilidade de melhores transportes e, finalmente, o diálogo entre o poder central e os agentes locais (públicos e provados), tal como espelhados pela imprensa de grande circulação.

Da consideração conjunta destes factores resultam claras várias linhas de força, bem como um diagnóstico do que poderiam ser algumas orientações chave para aumentar a eficácia dos investimentos feitos neste domínio.

2. AS ABORDAGENS AOS TRANSPORTES E AO TERRITÓRIO

A necessidade de vencer as distâncias entre os diversos pontos de interesse no território resultou em esforços por parte das sociedades no sentido de criar condições para facilitar as deslocações, processo consolidado, ao longo do tempo, numa relação cada vez mais complexa entre os transportes e as formas de organização espacial. Assim sendo, a própria evolução nos padrões de ocupação do território, ao revelar lógicas distintas, também na relação entre os transportes e a distribuição dos outros usos do solo, suscitou várias reflexões no âmbito da economia espacial e de outras ciências, nomeadamente a Geografia. Qualquer esforço de síntese sobre estas matérias revela a presença de um vasto conjunto de abordagens, em que os transportes integram o elenco dos elementos explicativos das organizações espaciais, suscitando a necessidade de construir, a partir de várias leituras, um quadro teórico de síntese que permita enformar a temática "transportes" na Geografia enquanto objecto de estudo.

2.1 OS TRANSPORTES NAS FORMULAÇÕES DA ECONOMIA ESPACIAL

Os princípios avançados por Newton (1687) na obra "Principia Mathematica"[1], ou a leitura de Cantillon (1755), ainda que não sustentado por formulações matemáticas[2], contam-se entre algumas concepções anteriores ao século XIX que, considerando os

[1] Segundo esta teoria, *(...) a força atractiva entre dois corpos [a uma distância fixa] depende apenas de um número associado a cada corpo, a sua massa, mas é independente da matéria de que os corpos são feitos, [sendo que] quanto mais separados estiverem os corpos, mais pequena será a força.* (HAWKING, 1996: 31 e 37). Stewart (1947) e Zipf (1949) contam-se entre os autores que aprofundaram as questões da interacção, encetando observações sobre o tráfego, as migrações e a troca de informações. (POTRYKOWSKI e TAYLOR, 1984: 154).

[2] Das várias ideias expressas na obra deste autor - "Essai" -, pode ler-se: *(...) é indispensável que quem a trabalha [referindo-se à terra], possua-a ou não, viva relativamente próximo dela porque de outra forma veria muito elevada a proporção do tempo diário gasto em deslocações de casa para o campo e regresso: daí a necessidade das aldeias, que não devem localizar-se ao acaso mas de forma a minimizar aqueles tempos de viage*m. (LOPES, 1984: 156 e 157)

movimentos/deslocações nas suas interpretações, viriam a inspirar as abordagens no âmbito das ciências sociais e humanas até épocas mais recentes.

No século XIX, dos autores que contemplam os transportes como factor explicativo da organização espacial, von Th✧nen (1826), por exemplo, debruçou-se sobre questões de economia agrícola, partindo da relação entre a distribuição de tipos específicos de culturas e a distância a que as mesmas se localizavam face ao mercado; Kohl (1850) conclui que a evolução de uma rede de transportes depende das condições/distribuições territoriais anteriores, sendo que a rede de transportes diminui de importância em direcção às periferias mais afastadas; para Ravenstein (1885-1889), as migrações dos trabalhadores para as cidades diminuem com o aumento da distância (POTRYKOWSKI e TAYLOR, 1984: 88 e 154), e Wellington (1887) revela preocupações sobre a necessidade de adaptar os traçados das redes às características do território, quer do ponto de vista físico, quer humano, o que resulta num jogo de decisões que se repartem entre a configuração ideal (a de menor distância) e o ajuste à diversidade da distribuição da procura[3] (TOLLEY e TURTON, 1995: 49 e 50).

Já no início do século XX (1909), Weber atentou nos factores que condicionam a localização das empresas industriais, desenvolvendo um exercício de identificação de um ponto óptimo que envolvesse menores custos. Transportes, fontes/tipo de matérias primas e mercado constituíram os elementos essenciais da formulação proposta pelo autor, na qual a melhor localização da empresa corresponderia àquela que envolvesse os menores custos totais de transportes: das matérias primas ao local eleito, e dos produtos finais ao mercado.[4]

---

[3] O desafio coloca-se na escolha de um traçado o mais rectilíneo possível, mas com uma configuração que respondesse ao máximo de procura, isto é, que se aproximasse do maior número possível de aglomerações ou, pelo menos, das de maior dimensão em termos demográficos e/ou económicos.

[4] Autores como Losch (1954) (citado por PLASSARD, 1977: 74), ou Hoover (1948), Greenhut (1956) e Isard (1956) (citados por TOLLEY e TURTON, 1995: 90), avançaram também com diversas reflexões sobre estas questões, nas quais sublinham a presença de outros factores além da mão de obra, tais como as diferenças nas condições de oferta de transporte, ou as modificações introduzidas pelo padrão de distribuição das indústrias e pelas economias de aglomeração, as quais exerciam distorções no modelo apresentado por Weber, podendo alterar de forma desigual as áreas de escolha.

A lógica das distribuições em áreas urbanas constituiu também objecto de reflexão e formulação teórica: em 1925, Burgess conclui que a distribuição dos grupos sociais em anéis à volta do centro urbano de Chicago se relacionava com a configuração das redes de transportes e Reilly (1929), centra-se na observação da dinâmica de deslocações interurbanas, para admitir que o fluxo entre dois centros é directamente proporcional ao quantitativo populacional dos aglomerados e inversamente proporcional à distância que os separa, relação que, segundo o autor, define a interacção entre esses pontos no espaço (HAGGETT, 1973: 45). O papel dos transportes na estruturação das áreas urbanas conheceu vários desenvolvimentos nas décadas de 30 e 40 do século XX, reconhecendo-se que o padrão de distribuição da população e suas actividades é necessariamente diferente entre situações em que domina uma economia local e aquelas em que os sistemas de transportes, ao aumentarem os graus de mobilidade, proporcionam distribuições distintas orientadas pelas redes de comunicação.[5]

Já na segunda metade do século passado, considerado um pioneiro da Geografia dos Transportes nos Estados Unidos, Ullman (1959) identificou três elementos fundamentais no transporte: *(...) "transferability" (...) may be broadly viewed not just as the cost of movement but as any impeding factor of distance that includes the particular configuration of linkages in a network. "Complementarity" is clearly related to comparative advantage (...) The idea of a trade flow between two points being affected by "intervening opportunity" is broadly related to competition.*[6]. Apesar das ideias inovadoras avançadas por este autor, os anos 60 e 70 ficaram marcados por

[5] Para Christaller (1933) a rede de transportes apresenta-se com uma estrutura regular e simétrica, conforme a homogeneidade do esquema espacial definido, ligando os principais centros da malha de hexágonos (POTRYKOWSKI e TAYLOR, 1984: 62). O autor admite alterações no modelo, nomeadamente através do que designou por "princípio do tráfego", que *(...) explica o maior desenvolvimento linear dos l.c. [leia-se lugares centrais] ao longo das vias de comunicação*. (GASPAR, 1981: 18). Hoyt (1939) e Harris e Ullman (1945), reconhecem que é possível relacionar a configuração das redes de transportes nas áreas urbanas com o tipo de ocupação, relação esta que resulta de valorizações diferenciadas do solo ocasionadas por melhores condições de acessibilidade às áreas centrais (centro das cidades) (TOLLEY e TURTON, 1995: 96).

[6] TAAFFE, GAUTHIER e O'KELLY, 1996: 72

abordagens de aperfeiçoamento relativamente às anteriores, quer sobre a interacção,[7] quer sobre o traçado,[8] localização e densidade das redes[9] ou ainda as que se associam com a evolução das redes, a sua transformação/desenvolvimento e simulação.[10] Note-se

[7] A este propósito, Isard (1962), por exemplo, considera que o espaço económico é composto por uma série hierarquizada de pontos (aglomerações) e de ligações (as vias de comunicação). Os pontos mais importantes seriam os maiores geradores de fluxos, pelo que as ligações entre eles também se posicionariam no topo da hierarquia, traduzindo e gerando as suas dinâmicas internas, graus de interacção diferentes entre os locais (PLASSARD, 1977: 61). Para HAGGETT (1973: 51-56), as interacções no espaço geográfico processam-se sobre uma superfície que deve ser abordada a diferentes escalas, as quais definem áreas de influência, permitindo identificar "campos médios" de atracção a partir de cada centro, cujos limites não sendo estáticos correspondem aproximadamente às áreas onde se dilui/sobrepõe o efeito de atracção entre dois ou mais centros.

[8] Baseado nos princípios da menor distância e resistência Losch aplicou a lei da refracção à análise da localização das redes de transportes. No essencial, o autor considera existir um conjunto de factores inerentes à diversidade territorial (localização de infra-estruturas, aglomerações, equipamentos ou, entre outros, diferenças na topografia) pré-existentes, que provocam desvios (refracção), ao traçado ideal (em linha recta) das vias de comunicação. A questão coloca-se não só nos níveis de utilização que a nova infra-estrutura pode vir a ter na escolha do traçado mais próximo de uma linha recta, mas também nos custos de construção. Estas questões são exemplificadas com a definição do melhor traçado para a ligação entre duas localidades separadas por uma cadeia de montanhas, sendo que entre o corte em linha recta e a solução de a contornar, a diferença coloca-se na distância, mas também nos custos de construção, donde a solução razoável passa pela escolha de um traçado intermédio entre custos mais elevados e maior distância (HAGGETT, 1973, 76).

[9] Entre outros, Werner (1968) que considerou uma área composta por sectores com diferentes custos de transporte, assemelhando-se à escolha de um traçado em áreas de montanha na qual a escolha irá de encontro às áreas com idêntica e mais baixa altitude (considerando aqui que as curvas de nível corresponderiam a isodápanas). Abler, Adams e Gould (1971) desenvolveram reflexões sobre as opções de construir canais ou a utilização da via circundante do mar, na ligação entre dois pontos localizados em terra. Questões semelhantes foram tratadas por vários autores, nomeadamente sobre sistemas compostos por mais do que um par de nós. Para Quant (1960), por exemplo, a rede óptima será aquela onde todos os nós se encontram ligados em linha recta a todos os outros (HAGGETT, 1973:78 e 79). Na sequência, Bunge (1962) questiona-se sobre a melhor opção para estabelecer a ligação mais curta entre cinco centros, tendo encontrado seis hipóteses, das quais a única que permitia um acesso directo de cada nó a todos os outros correspondia à solução mais dispendiosa em termos de custos de construção, mas a mais económica, ao contrário das concepções anteriores, não correspondia à pior solução em termos de acessibilidade para cada nó (TOLLEY e TURTON, 1995: 25).

[10] Sobre a expansão das redes de transportes, Taaffe, Morrill e Gould (1963) desenvolveram um modelo indutivo e Lachene (1965) um modelo dedutivo. Os primeiros apresentaram um esquema composto por quatro fazes para explicar a expansão das redes de comunicação em países subdesenvolvidos. A existência de pequenos portos comerciais ao longo da costa sem diferenciação em termos de dimensão, constituiriam o ponto de partida, por se admitir que as actividades originais das populações se terão desenvolvido a partir do transporte fluvial e marítimo (TAAFFE, GAUTHIER e O'KELLY, 1996: 38 e 39). Lachene (1965) considerou um espaço onde se desenhava uma quadrícula homogénea – a rede de transportes -, em cujas intersecções se localizavam centros de dimensão diferente, admitiu que seria a dimensão e desenvolvimento desigual de cada centro que, progressivamente, iria dando lugar, pela exclusão sucessiva de ligações de menor importância na quadrícula, a uma rede de transportes hierarquizada que se faria acompanhar pela hierarquia dos aglomerados.

Ekstrom e Williamson (1971), identificaram cinco fases na evolução das redes de transportes: "inicial" correspondente às primeiras reacções com a introdução de um novo modo e/ou infra-estrutura de transporte; de "difusão", na qual se verificava uma efectiva expansão da rede; de "coordenação", isto é, de integração e complementação dos (e nos) modos de transporte existentes; de "concentração", revelada

que nestas últimas reflexões coloca-se sempre a questão da rede como se os aglomerados tivessem surgido todos antes do início da construção da rede. O problema conduz a respostas muito diferentes, no entanto, se se admitir que as redes se vão desenvolvendo à medida que surgem os aglomerados: por exemplo uma estrada ligando o primeiro e o segundo aglomerado, outra procurando optimizar a ligação destes com o terceiro e assim sucessivamente.

Destaca-se, no âmbito da interacção, Lowry (1964) que procurou explicar a relação entre as alterações dos custos dos transportes nas estruturas de emprego e de habitação, propondo um modelo de transportes e usos do solo. Trata-se de um exercício de resposta às críticas que então se faziam sobre a aplicabilidade das formulações anteriores, baseadas em princípios que ao procurarem simplificar os processos compartimentavam os elementos territoriais, afastando-se da realidade. O autor parte de um espaço urbano dividido em áreas nas quais distingue as actividades "básicas", dependentes de uma procura exterior à área em observação, e as "não básicas" (retalhistas), dependentes da procura local. O número de empregos em cada área é determinado por estas duas actividades e pela sua dimensão populacional, mas o alcance do equilíbrio entre população e emprego (usos do solo) teria de ser abordado conjuntamente com as deslocações a uma escala mais reduzida, no sistema urbano.[11]

através da progressiva consolidação de determinados eixos e modos de transportes na hierarquia da rede e, finalmente, de "liquidação", que se caracteriza pelo declínio do sistema (TOLLEY e TURTON, 1995: 56 e 57).

[11] O ponto de partida consiste na estimativa da população "básica" em cada área residencial, tendo por base de cálculo o emprego "básico", passando de seguida ao cálculo da população não empregada e do emprego "não básico", numa sequência que se organiza em três fases. A primeira fase consta da estimativa da população "básica" em cada área a partir do emprego "básico" através da localização dos empregos "básicos"; da distribuição dos trabalhadores pelas áreas residenciais com recurso ao modelo gravitacional e do cálculo da população não trabalhadora nas áreas residenciais, partindo do princípio de que serão proporcionais ao número de trabalhadores aí residentes. Na segunda procede-se ao cálculo da população total ("básica" e "não-básica"), com o cálculo do número de trabalhadores "não-básicos" necessários para prover os serviços necessários à população "básica", considerando que estes serão proporcionais à população "básica"; a distribuição dos trabalhadores "não-básicos" pelas áreas de emprego "não-básico", com recurso ao modelo gravitacional; a distribuição dos trabalhadores "não-básicos" pelas áreas residenciais, utilizando o método anterior e o cálculo da população residente dependente dos trabalhadores "não-básicos" em cada área residencial e da população não trabalhadora, considerando que são proporcionais aos trabalhadores "não-básicos" residentes em cada área. A terceira e última fase corresponde ao alcance do equilíbrio, ou seja, como a população "não-básica" também

Sobre as deslocações que ocorrem entre os locais de residência e de trabalho, Lowry recorre ao modelo gravitacional e verifica que a alteração na oferta de transportes traduz-se por uma deformação nos custos de deslocação entre cada área e todas as outras, originando uma nova redistribuição das actividades e habitações em cada área até se atingir o equilíbrio.[12]

Contribuindo para a compreensão das redes e sistemas de transportes actuais, os estudos sobre a sua evolução e relação face aos outros usos do solo, deram lugar a abordagens que passaram a enfatizar aspectos territoriais cada vez mais complexos que passam a fazer parte das decisões em matéria de deslocações e localização, associadas com factores ligados à qualidade de vida e bem-estar dos indivíduos. De grande importância para a explicação dos padrões de distribuição dos usos do solo e evolução das redes de transportes, estas teorias viriam a demonstrar-se insuficientes com os crescentes níveis de mobilidade gerados pelo aumento da motorização e propagação de infra-estruturas de transportes, redutoras do efeito gerado pela distância, mas permanecem, em muitos casos, como base de formulação de muitas das concepções da actualidade. Em particular a partir de finais dos anos 60, com a forte expansão das cidades e o aumento da motorização à escala interurbana, vários problemas começam a surgir, nomeadamente com o alargamento das periferias, a necessidade de percorrer distâncias cada vez maiores entre locais de trabalho e residência, os congestionamentos e, entre outras, as desiguais condições de mobilidade da população, terão contribuído para uma maior complexidade dos sistemas territoriais, suscitando a necessidade de repensar as intervenções.

---

necessita de serviços, se a sua dimensão for significativa, ocorrerá nova angariação de trabalhadores "não-básicos" para o emprego no sector e para as áreas residenciais, e se daqui resultar um aumento relevante da população residencial "não-básica", percorrem-se novamente os passos de da segunda fase até se atingir o equilíbrio, num sistema que se articula por um conjunto de deslocações entre os locais de residência e os de trabalho (BRUTON, 1985: 271-274).

[12] Lowry explica que: *(...) la population d'une zone j est fonction de la somme des emplois dans toutes autres zones i pondérés par le coût de déplacement de i à j; (...) le nombre d'emplois offerts par les activités de détail (K) dans la zone j est fonction de la population de toutes les autres zones i pondérée par le coût du déplacement de i à j (...)* (PLASSARD, 1977: 204).

Na sequência de críticas que entretanto começam a surgir face às formulações teóricas desenvolvidas, principalmente nas décadas anteriores, as quais se apresentavam com leituras parcelares do território e onde os transportes eram assumidos como ferramenta optimizadora de decisões pelos agentes económicos, na década de 70 a atenção passa a centrar-se nas necessidades de deslocação da população. O conhecimento dessas necessidades obriga a uma aproximação a factores mais imateriais, isto é, mais ligados ao comportamento e às noções de qualidade de vida, pelo que o acento se coloca na procura de um entendimento sobre as razões subjacentes às decisões dos indivíduos, no sentido de encontrar soluções mais adequadas aos novos quadros de vida de populações agora dotadas de maior mobilidade.

Em 1975, reconhecida esta questão nos Estados Unidos, bem como a forte dependência pelo uso do carro, incentivada também pelo surto de construção de auto-estradas e pelo parco investimento em transportes públicos nas cidades, os governos federais levam a cabo uma série de trabalhos onde se regista a alteração dos objectivos políticos no planeamento de transportes, já que antes se privilegiava a expansão da rede rodoviária, e agora se pretende aumentar a capacidade do sistema de transportes existente, não para promover a utilização de mais carros, mas para servir com qualidade mais pessoas (TAAFFE, GAUTHIER e O'KELLEY, 1996: 340).

O comportamento dos indivíduos assume lugar de destaque nas abordagens aos sistemas de transportes.[13] As questões da mobilidade, entre outras, na vertente proteccionista das classes menos favorecidas compõem o essencial do elenco das abordagens, mas a referência às atitudes face às alterações nos transportes, surge com

[13] Logo no início dos anos 70, Appleyard (1971) aponta quatro objectivos fundamentais para o desenvolvimento futuro dos transportes: promover o acesso aos transportes pelos segmentos mais desfavorecidos da população, melhorar a qualidade das viagens e a oferta de um mais diversificado leque de escolhas, reduzir os impactes menos desejáveis e, finalmente, nortear o planeamento dos transportes no sentido de melhorar a qualidade ambiental. Poucos anos depois em "Transport realities and planning policy", Hillman (1976) contribui para uma aproximação aos comportamentos dos indivíduos nas suas deslocações, chamando a atenção para as diferenças observadas entre áreas com características diferentes (TOLLEY e TURTON, 1995: 302). Para Heggie (1978) os viajantes apresentam comportamentos resultantes de escolhas entre alternativas, as quais se orientam pelo princípio da maximização dos benefícios (BRUTON, 1985: 278-281).

particular destaque na segunda metade da década 70, constituindo ainda nos dias de hoje tema de debate. TAAFFE, GAUTHIER e O'KELLY (1995: 340-361), por exemplo, descrevem com algum pormenor o "logit model", no qual se procura descortinar os processos subjacentes às decisões dos indivíduos quando efectuam as suas viagens. O modelo parte de conceitos de base sobre os quais se produzem ajustes consoante o objectivo da observação, quer na perspectiva do indivíduo (procura) e que se relaciona essencialmente com a escolha feita (trajecto e modo de transporte utilizado), quer na perspectiva das entidades públicas (oferta), nomeadamente no que respeita à alteração das condições de acessibilidade numa dada área. Nomes como McFadden (1973), Domencich (1975) e Tye (1981), contam-se entre os autores que fizeram vários ensaios sobre o modelo[14].

2.2 CIRCULAÇÃO E TRANSPORTES: AS ABORDAGENS EM GEOGRAFIA

2.2.1 A geografia da circulação

A procura de meios de subsistência, as questões bélicas ou as descobertas de novos espaços, contam-se entre os diversos motivos da história das sociedades que terão suscitado a necessidade de abrir/construir caminhos, de descrever rotas e itinerários e de clarificar a função dos transportes no território. No Mundo Antigo, Heródoto, Eratóstenes e Estrabão, referem-se aos périplos que *(...) descreviam [...]*

[14] O esquema de análise desagregada de base parte de nove conceitos: os indivíduos decidem sobre as suas viagens fazendo escolhas entre as alternativas que se apresentam; as escolhas feitas incorporam, por parte do indivíduo, o reconhecimento da sua utilidade máxima; a utilidade de cada alternativa é uma medida da preferência individual; as alternativas podem ser ordenadas em função das preferências individuais; a alternativa de utilidade máxima encontrar-se-á no topo dessa ordenação, correspondendo à que foi seleccionada pelo indivíduo; a utilidade das alternativas é definida pelo indivíduo por comparação, pelo que a utilidade compõe-se de atributos; o valor da utilidade de cada alternativa resulta dos seus atributos e da percepção que cada indivíduo tem dos mesmos; quanto maior o valor da utilidade, maior a probabilidade de ser eleita entre as alternativas e, finalmente, há uma correlação entre a escolha e a sua utilidade.

pormenorizadamente, o trajecto de um cabo ou porto a outro local da costa, como o farão, na Idade Média os portulanos.[15], de que o mais antigo dataria do século VII a.C. Mais tarde, Heródoto (séc. V a.C.) e Alexandre Magno (séc. IV a.C.), levaram a cabo expedições que contribuíram para o alargamento do conhecimento do mundo, sendo que o último, se fez *(...) acompanhar de vários sábios entre os quais dois discípulos de Aristóteles. Mandou fazer um cadastro do Império, traçar caminhos e verificar as comunicações entre o mar Negro e o mar Vermelho.*[16] Já depois de Ptolomeu (séc. II), Vegécio (séc. IV), introduz uma componente mais prática no seu trabalho, dando especial atenção aos itinerários e rotas, entre os quais distingue *(...) os annotata ou escritos e os picta ou cartas. Os primeiros continham apenas nomes dos lugares ou das estações com as respectivas distâncias (...), os picta [indicavam] as cidades, os países e os contornos das costas (...)*[17].

Na Idade Média as conhecidas expedições de Pian Carpine, Guilherme Rubruck ou Marco Polo, acrescentaram elementos às descrições até então realizadas. Mas, os avanços nos registos sobre os espaços geográficos e sobre o seu conhecimento não foram significativos, até porque, ainda no século XV, a tradução da obra de Ptolomeu do árabe para latim, manteve toda a sua importância. O século XV e seguintes, e até aos anos de oitocentos, pautaram-se pelo aperfeiçoamento das técnicas de navegação e exploração de novos espaços, com motivações em parte ligadas à actividade comercial, constituindo a génese do que hoje comummente se designa de economia-mundo.

Na viragem para o século XIX, numa altura em que os europeus ainda desconheciam muitas áreas da superfície terrestre, em particular o interior do continente africano, o desenvolvimento verificado nos meios de transportes e as novas orientações políticas e económicas (com a consolidação do colonialismo) resultaram num acréscimo

[15] CLOSIER, 1972:23 e 24

[16] FERREIRA e SIMÕES, 1990: 36

[17] CLOSIER, 1972: 32 e 33

importante de saber em diferentes âmbitos científicos, o que foi particularmente notável no que respeita à Geografia.

Tendo em conta a perspectiva geográfica, POTRYKOWSKI e TAYLOR (1984: 13-15) consideram que podem admitir-se quatro tendências nas abordagens às deslocações e aos transportes: a paisagista, enquadrada por concepções de antropogeografia, que descreve a relação entre os transportes e o meio geográfico, sendo que as comunicações são influenciadas por factores sócio-económicos; a técnica, na qual se destaca a importância dos meios técnicos na adequação das comunicações ao meio geográfico; a mercantil, mais vocacionada para a descrição das actividades comerciais enquanto factor desencadeador da necessidade de efectuar deslocações e, finalmente, a económica, tal como as anteriores muito descritiva, mas aqui na procura da relação com a distribuição das actividades económicas no espaço geográfico.

Os quadros de inserção territorial das redes de transportes até meados do século XIX, ocorreram em contextos espaciais bastante menos complexos do que os actuais, sendo prática comum enveredar-se por abordagens que reconhecendo a importância dos transportes no funcionamento da vida das sociedades, assumiam-no em perspectivas mais globais, nas quais as condições naturais e os padrões de distribuição da população e suas actividades permitiam a construção de ideias mais simplificadas, ou de certa forma padronizadas.

Tentando ilustrar algumas destas abordagens, a propósito da evolução da rede de comunicações em Portugal entre 1750 e 1850, MATOS (1980) considera no passado terá sido *(...) a geografia física, que sugeriu a fixação das gentes no continente e nas ilhas, impondo a distribuição das vias de transporte terrestre. (...) A técnica moderna (...) foi progressivamente conseguindo ultrapassar e vencer tais dificuldades (...)*[18], e acrescenta, ao comparar mapas de estradas com datas diversas, que o relevo é o principal entrave ao desenvolvimento das estradas para o interior. Orlando Ribeiro

[18] MATOS, 1980:15

partilha algumas destas opiniões sobre a estrutura da rede de estradas em meados do século XX, explicando que *[entre] os núcleos povoados e entre as casas e os campos, uma rede densa de caminhos e atalhos assegura o movimento dos homens e a concentração e distribuição dos produtos*[19]. A distribuição do povoamento e da rede de transportes explica-se, não só, pelas diferenças da topografia do território português entre o norte e o sul, mas também pela sua evolução na qual a rede de aglomerados de maior importância e dimensão orientou os traçados principais, bem como as inovações técnicas que se seguiram.

Como é evidente, além das condicionantes físicas e do povoamento, também a distribuição da actividade económica constitui factor pretinente na estruturação da rede de estradas. Josué de CASTRO (1957) refere que *[o] traçado das estradas de rodagem resulta da topografia regional. Assim temos estradas rectas em planícies e em curvas ascendentes ao galgar as montanhas (...). Contudo, graças à técnica, a estrada é capaz de vencer todas as categorias de obstáculos naturais (...). Basta que uma razão fortemente determinante, como a descoberta de minerais valiosos se apresente nas regiões mais inacessíveis da terra para que depressa os homens para lá se dirijam e construam estradas transitáveis (...)*[20].

Uma pesquisa sobre os títulos de referências bibliográficas feitas por vários autores que incluem simultaneamente as palavras "geografia" e "transportes"[21] (ou outras associadas), dá conta, para as décadas de 40 e 50, de abordagens que referem mais os meios e infra-estruturas de transportes de forma isolada e não tanto o sistema como um todo. A excepção às geografias dos caminhos-de-ferro, aérea, fluvial ou marítima, às quais se associa com elevada frequência a palavra "circulação", terá sido o trabalho de CAPOT-REY (publicado em Paris, em 1946). Na "Géographie de la

[19] RIBEIRO, in DAVEAU, 1999: 874

[20] CASTRO, 1957: 114

[21] Esta pesquisa foi feita sobre a bibliografia citada pelos autores referidos na bibliografia geral deste trabalho. Os apelidos escritos em letra minúscula referem-se a autores de cujos trabalhos apenas se consultou o índice geral, pelo que não são citados na bibliografia geral.

circulation sur les continents", a ênfase coloca-se na circulação no quadro das grandes zonas climáticas e botânicas. Admite-se o papel preponderante das condições naturais, mas considera-se também que a necessidade de construir novas estradas, advém da solicitação das populações ou de interesses políticos e estratégicos.

Após a segunda guerra mundial, com os esforços de recuperação económica e a necessidade de repensar, recorrendo ao planeamento, a evolução regional e urbana, retomam-se os conceitos de "região económica" e de "interacção espacial", nos quais, a abordagem às redes de transportes assume papel de destaque na compreensão das distribuições no território: *(...) la región es un sistema (...), como tal, puede ser estudiado en base a las funciones que le dan cohesión, a los flujos que alimentan esas funciones y a la organización espacial que se deriva de ellas.*[22] Nos anos 50, ainda que com alguns rasgos de descrição, os métodos quantitativos passam também a ser utilizados no âmbito da geografia, e com eles revalorizam-se os conceitos de tempo (utilizados já no século XIX pela física e matemática) e dos custos das viagens (FERREIRA e SIMÕES, 1990:87). Ullman (1957) sobressai nos estudos da época[23] com "Geography of Transportation", não só pelo título escolhido ("transporte" e não "circulação"), como pelos ensaios desenvolvidos no sentido de encontrar um método que permitisse explicar e prever a dinâmica de fluxos[24]. Indicado, por vários autores, como o percursor da geografia dos transportes, considera que o transporte constitui uma medida das relações entre áreas, devendo assumir um lugar de destaque nas abordagens em Geografia (TOLLEY e TURTON, 1995: 2). Nesse sentido, fez descrições minuciosas das características das ligações e dos nós (origens e destinos) e considerou

[22] SEGUI-PONS e PETRUS BEY, 1991:14

[23] A relação dos transportes com a localização da actividade económica ou com as alterações no espaço geográfico constituíram o mote para a abordagem feita por vários autores na segunda metade dos anos 50, entre eles destacam-se títulos como: "The role of transportation and the bases for interaction" (Ullman, 1956); "The function and growth of bus traffic within the shere of urban influence" (Godlund, 1956); "Do tráfego fluvial e da sua importância na economia portuguesa" (Castelo-Branco, 1958); "Efficient transportation and industrial location" (Goldman, 1958) e "Studies of highway development and geographic change" (Garrison, Berry, Marbel, Nystuen e Morril, 1959).

[24] Ullman (1957) considera que *(...) transportation is a measure of the relations between areas and is therefore an essential part of geography.* (TOLLEY e TURTON, 1995:2)

que o conceito de "distância" se devia relacionar com o tipo de actividade envolvida nas deslocações, sendo diferente de umas para outras, e de entendimento bastante subjectivo. Esta opinião, que viria a ser partilhada por Isard (1962) e Bunge (1962), pode considerar-se ter constituído os alicerces para as perspectivas comportamentais que viriam a surgir anos mais tarde (POTRYKOWSKI e TAYLOR,1984: 15).

Ao contrário da "Geography of Transportation" norte-americana de Ullman (1957) ou "The Geography of Communications" de Appleton (publicada em Londres em 1962), para a escola francesa a designação escolhida, ainda na década de 60, foi de "Géographie de la Circulation", como testemunham, entre outros, Clozier (1963), Perpillou (1964) e Vigarie (1968). Na leitura de MÉRENNE (1995: 183) a utilização da palavra "circulação" pode atribuir-se ao facto destes autores considerarem a totalidade dos modos de transportes nas suas relações com os quadros naturais e humanos, sendo que as infra-estruturas e meios de transportes servem para efectuar deslocações. A palavra "transporte", incorporaria uma concepção mais alargada, nomedamente através da consideração de processos territoriais resultantes da sua evolução/alteração – conceito avançado por Ullman, mas que até finais dos anos 60 não conheceu muitos adeptos.

O transporte aéreo tem, nesta altura algum significado nas abordagens geográficas[25] e o caminho-de-ferro passa a ser objecto de reflexões que associam o seu traçado com as alterações económicas e demográficas dos espaços servidos. Deve registar-se também a presença de trabalhos sobre este último modo de transporte que revelavam já alguma preocupação sobre a sua evolução, preocupação esta decorrente da crescente concorrência levada a cabo pelo automóvel[26]. Um dos grandes problemas com que também se debateram os investigadores e técnicos no âmbito dos transportes, foi a caracterização das origens e dos destinos geradores dos fluxos. Entendeu-se que os

[25] Por exemplo, em 1969, Durand-Dastes publica a "Géographie des Airs" em Paris.

[26] Veja-se a este propósito o trabalho de Patmore (1966) sobre "The contraction of the network of railway passenger services in England and Wales", ou o de Appleton (1967) sobre "Some geographical aspects of the modernisation of British railways".

espaços de circulação perdem significado no território se forem considerados exclusivamente como suporte físico para as deslocações. A sua função é essencialmente de ligação e de estruturação nos espaços em que se inserem, pelo que devem conhecer-se os diferentes tipos de utilização, o seu significado nos padrões dos movimentos e, portanto, os seus efeitos no ordenamento do território.

A análise de redes, a sua evolução, a interacção espacial e a mobilidade nas cidades constituíram entretanto tema de abordagem por vários autores como KANSKY, nomeadamente na "Structure of transportation networks: relationships between network geometry and regional characteristics" (1963), TAAFFE, MORRIL e GOULD em "Transportation in underveloped countries: a comparative analysis" (1963), MORRILL em "Migration and the spread and growth of Urban Settlement" (1965), Black em "Growth of the railway network of Maine" (1967), Haggett e Chorley em "Network analisys in geography" (1969), Hilling "The evolution of the major ports of W. Africa" (1969) ou MACKINNON e HODGSON em "The highway system of southern Ontario and Quebec: some simple network generation models" (1969). Esta mescla de temas sobre os sistemas de transportes, denota por um lado, a importação para a Geografia dos métodos então utilizados na Econometria – os modelos matemáticos - e, por outro, a emergência de novas questões, das quais se destacam, as diferenças económicas e sociais entre países desenvolvidos e subdesenvolvidos, tanto à escala regional como à escala intra-urbana. Os anos 60 do século XX, ficaram também marcados nos trabalhos em Geografia pelo despertar para a necessidade de aprofundar as análises sociais, reconhecendo-se que nem sempre os métodos quantitativos constituem a única e exclusiva ferramenta de trabalho. A imagem simplificada dos transportes enquanto substracto das deslocações, ou uso do solo que se amanhava no território no sentido de acompanhar a evolução da distribuição da população e suas actividades foi-se alterando nos anos 50 e 60, mas a mudança mais evidente, em particular no âmbito da Geografia, apenas se deu na década de 70, prolongando-se pelas seguintes.

2.2.2 A geografia dos transportes

A partir de meados do século XX, o debate científico centra-se não só na questão das diferenças das distribuições, mas também nos problemas daí decorrentes (como a do subdesenvolvimento e a diferença das condições de vida entre classes sociais), pelo que no âmbito das ciências sociais e humanas se evidencia a necessidade de repensar tanto as questões sociais, como as políticas de ordenamento do território. Os indivíduos apresentam comportamentos distintos consoante os contextos em que se inserem, sendo que cada um possui uma imagem própria do território a qual lhe permite decidir sobre as acções que aí desempenha.

Neste quadro, e em particular a partir de finais dos anos 60, passa a não fazer muito sentido a tradicional procura de uma linguagem comum entre as ciências com recurso à matemática e à lógica, já que estas poderão ser usadas para complementar as abordagens ao comportamento, à decisão ou, se se quiser, ao entendimento das condutas espaciais, ou seja, o repto coloca-se agora mais na definição de soluções para os problemas identificados e não tanto no relato e/ou modelação das leituras sobre o território.

A migração para as áreas urbanas e o crescimento das periferias, o congestionamento derivado da crescente motorização, a desigual oportunidade no acesso aos bens e serviços ou, entre outras, a preocupação ambiental, trouxeram novas questões para a área dos transportes e também para a Geografia. O sucesso das auto-estradas nos Estados Unidos e em vários países da Europa e o aumento da utilização do automóvel, ainda na década de sessenta, ocasionaram diversas chamadas de atenção sobre o seu papel no ordenamento do território. Verifica-se que o desejado progresso por via da expansão da rede de transportes poderia surtir efeitos inesperados no território, porque os indivíduos adaptam-se às sucessivas alterações segundo orientações de maior benefício pessoal (BANISTER, 1994: 93 e 94).

Neste contexto, a importância do factor "transporte" nas explicações sobre a organização do espaço geográfico, agora no sentido da deslocação de algo ou alguém de uma origem a um destino porque ocorreu uma decisão para encetar essa transferência, encontrou terreno fértil de desenvolvimento nas ciências sociais e humanas. No âmbito da Geografia, os anos 70, ficaram marcados pela publicação de alguns trabalhos, agora intitulados de "Geografia dos Transportes", nos quais se enfatiza a estrutura das redes de transportes, ora abordadas segundo os meios e/ou modos de transportes, ora pela comparação entre a situação nos países desenvolvidos e subdesenvolvidos. Do mesmo modo, as resenhas sobre as teorias e modelos desenvolvidas em anos anteriores, em particular na área da Econometria, assumem lugar de destaque nestes trabalhos. Paralelamente, os transportes urbanos e as questões sociais dão os primeiros passos na década de 70, para conhecerem um maior aprofundamento nas de 80 e 90.

A atenção centrada nos problemas gerados pela desigual distribuição dos usos do solo e das oportunidades, enforma a preocupação pelas classes sociais menos favorecidas, sendo que ao domínio dos transportes é pedido que promova a mobilidade e as condições de acessibilidade, em particular das populações urbanas. Neste âmbito, autores como Wheeler (1973) em "Societal and policy perspectives in transportation geography", Jones (1975) em "Acessibility, mobility and travel need", ou Muller (1976) em "Transportation geography II: social transportation geography" revelaram interesse particular sobre o estudo da influência dos transportes nas relações interpessoais, nos processos de interacção social e na segregação de classes. Em 1970, BRUTON publica a 1ª edição de "Introduction to transportation planning", em cujo prefácio esclarece que *[this] book deals only with the techniques of estimating future demands for movement. As such it can be considered to provide an introduction to both traffic estimation procedures, and transportation planning process.*[27] A segunda edição, data de 1975 e prossegue com os objectivos da anterior, mas agora com uma actualização das técnicas e métodos de análise, nomeadamente "regressão linear múltipla", "custos generalizados

[27] BANISTER, 1985: 9

e programação linear" e "análise de discriminantes na repartição modal" . Na terceira edição, de 1985, foi acrescentado um primeiro capítulo sobre "Transport and Society", bem como informação sobre "modelos comportamentais desagregados" e "modelos de usos de solo relacionados com transportes".

Entre as publicações francesas[28], WOLKOWITSCH, em 1973, apresenta "Géographie des Transports", trabalho no qual predomina a descrição das redes tanto nos quadros naturais como na história ou ainda no âmbito da localização industrial, das economias agrícolas e dos meios urbanos. No capítulo da conclusão, que o autor intitula de "La circulation et l'espace" revela claramente as concepções descritas no final do item anterior, quando refere que *[la] circulation est un moyen pour prendre possession de l'espace et en assurer l'organisation*[29], mas termina com ideias um pouco diferentes: *(...) aujourd'hui le système de transport n'est plus seulement un moyen de circulation, il est devenu un facteur de l'aménagement de l'espace (...) La recherche géographique peut apporter une contribution efficace aux problèmes de localisation des activités en fonction du système des communications; elle peut aider à fixer les modalités de renforcement d'un système de transport devant la nécessité de désenclaver de nouveaux espaces (...)*[30]. Estas e outras adaptações metodológicas e conceptuais, tal como fez Bruton, viriam a repercutir-se na reedição desta obra em 1992.

Nos Estados Unidos, também em 1973, publica-se uma outra "Geography of Transportation". Com uma vertente essencialmente pedagógica, TAAFFE, GAUTHIER, O'KELLY, este livro viria a conhecer uma segunda edição em 1996, agora com acrescentos sobre os problemas recentes que se colocam aos transportes, nomeadamente a análise dos transportes urbanos ou os modelos comportamentais. Mantendo a estrutura

[28] Um outro autor com várias publicações em lingua francesa é Pierre MERLIN. Dos seus trabalhos destacam-se títulos como: "Les transports parisiens: étude de géographie économique et social" (1967); "La planification des transports urbains" (1984); "Géographie, économie et planification des transports" (1991) e "Géographie des transports" (1992).

[29] WOLKOWITSCH, 1973: 340

[30] WOLKOWITSCH, 1973: 352

da primeira edição na sua vertente mais quantitativa, as abordagens recentes culminam com a constatação de que tanto os métodos de pesquisa agregados do passado como os desagregados da actualidade (nomeadamente os estudos comportamentais), são importantes para as leituras recentes, sendo que a perspectiva da gestão/adequação dos sistemas de transportes às necessidades das populações e suas actividades assume papel de relevo.[31] Na conclusão desta reedição, os autores referem-se à necessidade de pensar e intervir em matéria de transportes, o que exige não só uma reflexão sobre o seu papel no território, como também a necessidade de fazer previsões sobre evoluções futuras. Este segundo aspecto é bem mais complexo. Veja-se, a propósito o que o passado diz sobre múltiplas expectativas que se desvaneceram. Tome-se como exemplo os transportes eléctricos de finais do século XIX que eram vistos como o transporte do futuro e que, afinal, foram largamente ultrapassados no século XX pelo automóvel, ou o desastre de Hindenburg, que ditou o canto do cisne do dirigível como transporte do futuro. Mesmo assim, pese embora a fragilidade das previsões, os autores terminam referindo que o desenvolvimento dos transportes e das comunicações irá marcar o século XXI, e que portanto se devem mover esforços no sentido de os antecipar, eventualmente, a partir das mudanças tecnológicas e da sua tradução nas alterações políticas, económicas e sociais (TAAFFE, GAUTHIER, O'KELLY, 1996: 400 e 401).

No início da década de 80, "The spirit and purpose of transport geography" (1981) de Whitelegg, "Les orientations de la géographie des transports" de Wolkowitsch (1983) e, "La geografia de los transportes en busca de su identidade" de Giménez e Capdevilla (1986), entre outros[32], retratam a complexidade das questões pertinentes aos temas de

[31] *Transportation geography has two faces. One is descriptive and focuses on the historical and institutional aspects of the field; the other is analytical and stresses attempts to measure and explain transport development and to devise better, more efficient ways of organizing our transport systems*. (TAAFFE *et al*, 1996: ix)

[32] Na década de 80 destacam-se também os trabalhos de: Bakis (1980) que se debruça sobre "Eléments pour une géographie des télécommunications"; Claval (1980) tenta clarificar o posicionamento destas matérias no conhecimento científico em "Chronique de la géographie économique: la géographie des transports"; Fernandez Duran (1980); Taylor (1980) elabora "Some comments on social transport geography"; Merlin (1984) compila informação sobre "La planification des transports urbains"; Gutierrez

ligação da geografia e dos transportes, na procura de um entendimento mais claro sobre objecto e objectivos de estudo.

A par de trabalhos que prosseguem com abordagens mais parcelares ou especializadas ao sistema de transportes, como o de ALEGRIA (1981) sobre "Os transportes em Portugal antes do caminho-de-ferro (1750-1850)", o de Aloba (1983) sobre "Evolucion of rural roads in Nigeria" ou, entre outros "Developments in world sea transport" de Cox (1984), a geografia social dos transportes, urbana dos transportes, dos acidentes rodoviários, do comportamento e das deslocações, ou ainda das telecomunicações, precipitaram contributos importantes para a redefinição do objecto e objectivos de estudo em Geografia dos Transportes. Nesta década de viragem, grande parte dos trabalhos apesar de não centrarem a atenção nas questões do comportamento, fazem-lhe referência: os movimentos são organizados mentalmente em função do espaço conhecido e orientam-se no sentido de economizar o tempo despendido nas viagens; o desejo de efectuar uma deslocação resulta de estímulos à acção, conjugados com uma determinada conduta pessoal, sendo que a sua efectivação depende da percepção que cada um possui do espaço disponível para o movimento, ou seja, resulta da ponderação conjunta de um sistema de valores do qual, entre outros, faz parte o sexo, a idade, a educação, o nível económico, a localização geográfica e as características dos sistemas de transportes disponíveis.

A este propósito, por exemplo, JONES (1983) publica "Understanding Travel Behaviour" e, em 1988, BAILLY acrescenta a este rol de obras "Geography of Transportation: a behavioural approach", deixando transparecer, nos respectivos conteúdos, as influências das abordagens quantitativas, embora o centro das atenções se oriente pela procura de explicações sobre os padrões de comportamento dos indivíduos, para que se possa intervir de forma mais eficaz nas redes de transportes. Também influenciados pelos trabalhos behavioristas, POTRYKOWSKI e TAYLOR (1984: 275-

---

Puebla (1985) prefere observar "El comportamiento espacial de la población en sus desplazamientos diarios".

289) dedicam o último capítulo da sua "Geografía del transporte" à Geografia social do transporte, da qual derivam os estudos de percepção, mobilidade e das atitudes sociais. Os autores acreditam que este deverá ser o sentido da evolução da geografia dos transportes, mas consideram que falta recolher mais informação estatística e desenvolver métodos de trabalho que permitam clarificar os comportamentos dos indivíduos nos seus movimentos no território. Talvez esta possa constituir uma das explicações para a dificuldade que declararam sentir, quando tentaram definir o *[objecto], campo y enfoques del estudio de la geografía del transporte*, *[porque] no es fácil definir la problemática de la geografía del transporte en breves palabras. En parte debido a las diferencias que existen entre los intereses de los geógrafos, pero sobre todo, es una consecuencia de la evolución de estos intereses*.[33]

Entre as publicações da década de 90, destaca-se a de TOLLEY e TURTON (1995), "Transport Systems, Policy and Planning. A geographical approach". Após vários trabalhos individuais nos anos oitenta, entre os quais os de Turton "Public issues in transport" e "Railways and the national economy of Zimbabwe", e de Tolley "Transport technology and spatial change", estes autores reuniram esforços num trabalho que se desvia substancialmente das abordagens anteriores, não só pela forma como se organizam os conteúdos, mas também pela simplificação que se introduz na resenha evolutiva sobre os métodos de trabalho e pelo desenvolvimento que se confere às novas e actuais questões que envolvem os transportes e a geografia. Tratando, entre outros aspectos, os efeitos dos transportes no ambiente, os impactes sociais dos transporte e as políticas dos transportes, sublinham, na conclusão, as discrepâncias na forma como os sistemas de transportes se encontram distribuídos à escala mundial: *[our] world is part affluent and transport-rich and part hungry, poverty stricken and transport-poor*[34], pelo que novas questões são colocadas aos políticos, ao desenvolvimento económico e à investigação científica face às desigualdades e às

[33] POTRYKOWSKI e TAYLOR (1984: 13)

[34] TOLLEY e TURTON, 1995: 373

inovações tecnológicas, nomeadamente no âmbito das telecomunicações. Neste sentido, questionam-se sobre as novas infra-estruturas de transportes nos países menos desenvolvidos enquanto influências "civilizadoras", já que estas podem constituir a base de geração de novas tensões e desigualdades e, portanto, não se sabe o suficiente sobre o comportamento humano para fazer previsões sobre a procura ou sobre a forma de responder às necessidades de transportes, conciliando os desejos individuais de deslocação, os objectivos económicos e os ambientais à escala local, nacional e internacional (TOLLEY e TURTON, 1995: 373).

Além das reedições de algumas das obras de décadas anteriores que revelam, como atrás se ilustrou, algum esforço de adaptação às novas questões deste final de século, ter-se-á verificado ao longo dos anos 90 uma nova partição da Geografia dos Transportes em subtemas que revelam, por um lado, a presença de novas vertentes (como o comércio, o turismo, o ambiente e o desenvolvimento sustentável) para os quais os transportes e as comunicações em geral passam a assumir papel de destaque e, por outro, a procura de soluções através de processos de avaliação dos efeitos. Títulos como "Comercio y transporte" (PELETEIRO, 1990), "The impact of rapid transit" (Knowles e Fairweather, 1991), "Tourisme et transport" (Wakermann, 1993), "Réseaux, territoires et organisation sociale" (Offner, 1994), "Telecommunications and the changing geographies of knowledge transmission in the late twentieth century" (WARF, 1995), "Transports, contraintes climatiques & pollutions" (ESCOURROU, 1996), "Reducing the need to travel" (Banister, 1997) ou "Sustainable urban development and transport – a Eurovision for 2020" (BANISTER, 2000), exemplificam as novas orientações em matéria de geografia e transportes[35].

[35] Em 1972 foi fundado no Instituto de Geógrafos Britânicos o "Transport Geography Study Group", mas só em 1993 surge o "Journal of Transport Geography" do mesmo grupo de trabalho.

A propósito do sentido de desenvolvimento desejável quando se realizam observações sobre o território, as observações de BENKO e LIPIETZ (1994: 3 e 5), quando questionam o significado de "ganho" para as regiões, aplicam-se aos esforços de avaliação dos efeitos dos transportes e justificam, de alguma forma, a complexidade dos estudos que se vêm fazendo sobre o assunto. De facto, "ganho" pode ser *(...) regiões urbanas; as fábricas e os escritórios [que] refluem para as grandes cidades, para as megalópoles. [ou uma] (...) região que se afirma (do ponto de vista dos empregos, das riquezas, da arte de viver) pela sua*

2.3 AS NOVAS QUESTÕES SOBRE TRANSPORTES E TERRITÓRIO NO FINAL DO SÉCULO XX

Os avanços técnicos da segunda metade do século XX introduziram alterações de grande significado no território, em particular no sector dos transportes e comunicações. Os aumentos de velocidade de circulação de pessoas, bens e informações, traduzidos pela crescente facilidade de articulação de actividades no espaço geográfico, resultaram na banalização das deslocações e na alteração dos quadros de vida das populações. De facto, se é inquestionável a importância dos transportes para os processos de decisão de (re)localização, também começa a ser evidente que a crescente vulgarização das condições oferecidas para a interacção espacial e os seus efeitos no território, associados à perda de importância do factor distância, estão a modificar os parâmetros orientadores dessas decisões.

Vários trabalhos têm vindo a sublinhar a pertinência de desenvolver mais investigação sobre as condutas espaciais associadas às alterações das condições de acessibilidade, já que os transportes não deixam de constituir um importante factor explicativo para a distribuição do povoamento, da actividade agrícola ou da indústria, como terá sido no passado, mas deve ser assumido também como uma actividade/uso do solo que se vai adequando, ou deve adequar-se, às condições sócio-económicas dos espaços que servem. É neste processo de adequação do serviço de transportes às exigências do território que reside a grande diferença entre as explicações, e também intervenções, actuais e as do passado: os transportes continuam a ser um meio para responder às necessidades de deslocação das populações e suas actividades, mas

---

própria actividade, ou uma região que vive à custa das que perderam, até mesmo parte dos seus habitantes? Será a hierarquia das regiões a constatação de um êxito desigual (porventura provisório), ou a causa das vantagens de que desfrutam as primeiras, que seriam então os centros de uma periferia?.

também devem ser encaradas, face aos problemas emergentes, as várias formas possíveis de gestão dessa solicitação.

A evolução dos sistemas de transportes contribuiu para a consolidação de espaços territoriais de alta e baixa densidade de ocupação. Nos primeiros, os mais desejados, vulgarmente identificados como os "centros", geram-se com elevada frequência problemas derivados de uma forte procura sobre redes de transportes cuja expansão se encontra cada vez mais condicionada entre os restantes usos do solo. Pelo contrário, as áreas de baixa densidade, geralmente conotadas como "periferias", apresentam uma menor densidade de redes, e também alguma escassez de oferta de oportunidades se comparadas com as anteriores, tornando os territórios menos atraentes.[36] Num processo evolutivo em matéria de transportes pautado pelo princípio da satisfação da procura – manifesta ou latente - com investimento a custos mínimos, perpetua-se um cenário histórico (como adiante se exemplificará com o caso português) em duas frentes: por um lado nas áreas de maior densidade porque precisam de mais meios para fazer face à pressão da procura sobre as redes existentes e, por outro, nas de menor densidade, porque necessitam de melhores condições de acessibilidade que lhes permita alargar os mercados, as oportunidades ou, dito de outra forma, sair do isolamento.

Depois de se ter atingido há alguns anos a capacidade de acesso rodoviário em condições razoáveis a todos os lugares com actividades humanas, os problemas de congestionamento e poluição nos meios urbanos, e a presença de áreas que continuam a clamar por infra-estruturas de transportes que as retire desse (relativo) isolamento, coloca actualmente novas questões em matéria de intervenção sobre transportes. Num quadro de evolução social e económica pautado pela valorização do acesso à saúde, à educação, à cultura, ao lazer ou, na perspectiva da intervenção pública, por princípios de distribuição equitativa de oportunidades, os avanços no âmbito dos transportes e das

[36] Esta dificuldade de desenvolvimento dos espaços "periféricos" é vulgarmente atribuída às exíguas condições de acessibilidade, ignorando tantas vezes a falta de outros equipamentos e infra-estruturas fundamentais para a fixação/atracção das populações e do investimento.

comunicações significam uma multiplicação das escolhas possíveis, normalmente por via da quantidade e não tanto da qualidade. Entre alguns dos grandes desafios da actualidade, podem contar-se: a desmitificação da ideia de que a resolução dos problemas de procura de transportes se faz através da expansão das redes; a gestão da procura em espaços de elevada densidade de ocupação, ou a (re)orientação nos espaços de menor densidade no sentido de aproveitar os recursos endógenos.

Neste contexto, em particular desde a década de 70 do século XX, quando já era possível observar no território os efeitos das novas infra-estruturas rodoviárias de circulação rápida nalguns países da Europa e dos Estados Unidos, muitas destas questões terão emergido nas preocupações de políticos, técnicos e investigadores, centrando as atenções na avaliação dos efeitos das mesmas, com o intuito de aperfeiçoar conceitos e princípios em matéria de transportes que melhor se coadunem com o desejado ordenamento do território e qualidade de vida das populações.

2.3.1 A necessidade de avaliar os efeitos dos transportes no território

2.3.1.1 Os efeitos das novas infra-estruturas terrestres: observação de casos

Na primeira metade do século XX, os esforços encetados no sentido de promover o desenvolvimento económico passam quase sempre por soluções que contemplam a expansão territorial das redes de transportes. Já na segunda metade, em particular a partir dos anos 70, os problemas decorrentes da crescente banalização na utilização do automóvel, com maior evidência nas cidades, e o reconhecimento de que a melhoria das condições de acessibilidade nos espaços mais dependentes economicamente não invertia muitas vezes, por si só, a tendência repulsiva a que estavam votados, motivou uma série de estudos sobre os seus efeitos no território.

Ainda em meados dos anos 60, numa época de franca expansão da rede de auto-estradas, por exemplo em França, a importância destas vias enquanto elemento fundamental para a estruturação do território era reconhecida tanto pelo poder público como privado, os quais consideravam as novas ligações como os alicerces fundamentais para o desenvolvimento económico. No entanto, reconhecia-se também que o seu avanço estaria a provocar efeitos indesejáveis, evidenciados, nomeadamente, através de protestos por parte de vários indivíduos e grupos das regiões afectadas[37]. Os anos 70, viriam a consolidar este cenário: submetida a uma política defensora destes novos eixos enquanto promotores do desenvolvimento e da redistribuição da riqueza (na procura da redução dos desequilíbrios regionais), discursos políticos da época e notícias diversas na comunicação social davam conta dos benefícios das novas condições de acessibilidade, mas também da possibilidade de se estarem a registar efeitos perversos para as populações e suas actividades (PLASSARD, 1977: 19-21).

[37] PLASSARD (1977: 20) dá o exemplo dos protestos no "Le Monde" sobre a A6: "Dès 1965 des protestations s'élèvent contre le tracé Aubagne-Toulon; le tracé de l'autoroute A6 à travers la forêt de Fontainebleau, avait suscité des protestations indignées. Mais ce n'est que quelques années plus tard que ce mouvement prendra toute son ampler."

Num estudo, de 1970, efectuado em Itália, sobre os efeitos das auto-estradas de ligação entre Milão e Nápoles e entre Bolonha e Bari, que tinha por objectivo observar os efeitos económicos introduzidos pelas novas infra-estruturas, foi feito um inquérito no sentido de apurar a opinião da população sobre os seus benefícios. Os resultados referem que a influência das referidas auto-estradas terá sido considerável não só na localização de empresas, como no aumento do preço dos terrenos, ou no desenvolvimento das actividades turísticas. Alude-se, porém, à necessidade de distinguir entre a opinião por parte do poder público, normalmente bastante positiva, e a dos empresários, que fazem baixar a percentagem de respostas positivas. Do mesmo modo, a opinião de agentes localizados nos grandes centros, para os quais a importância das auto-estradas diminui, contrasta com a que domina nas localidades mais pequenas, onde as mudanças são vistas, quase sempre, como uma mais-valia para as actividades locais (PLASSARD, 1977: 224 e 225).

Como refere MARSHALL (1971: 523-524), os efeitos mais visíveis introduzidos pelas novas acessibilidades, dependem das dinâmicas de crescimento populacional e económico, sendo que será a capacidade local de regenerar e potenciar as vantagens proporcionadas pelas mudanças ocasionadas pelos novos eixos, a principal responsável pelo sucesso das áreas servidas, pelo que a avaliação destes processos depende sempre da escala e perspectiva de observação. Para RICH (1978: 224), que toma como exemplo a Escócia no período entre 1961 e 1971 (antes e depois de grandes alterações nas condições de acessibilidade), é necessário acautelar as escalas de análise destes processos, uma vez que, apesar de não se terem verificado alterações significativas nas evoluções da população e do emprego, há processos à escala local que revelam a emergência de novas dinâmicas, nomeadamente, de reforço de pequenas centralidades no contexto regional. Em 1972 (p.217), STRANSHEIM, reconhece a importância das infra-estruturas de transportes para a modificação das dinâmicas territoriais, mas critica a fundamentação das afirmações que se poderiam fazer sobre o assunto, uma vez que, a evolução e adaptação das estruturas sócio-económicas são de difícil previsão.

Corroborando estas leituras, BONNAFOUS *et al*, (1974: 250-255) em "La Détection des Effets Structurants d'Autoroutes: application à la vallée du Rhône", concluíram que a introdução da auto-estrada na região provocou uma aceleração, ou mesmo uma antecipação das tendências: não só o progresso nas explorações agrícolas, cujos projectos de reestruturação já se encontravam em curso, mas também o aumento da emigração e despovoamento nos espaços em perda. Do mesmo modo, aumentada a escala de observação nas áreas directamente afectadas pelo novo traçado, registaram-se alguns impactes negativos, nomeadamente, o corte de explorações, o efeito de barreira entre as comunidades ou, entre outros, o aumento da poluição (particularmente a sonora). Por outro lado, as auto-estradas terão ocasionado, também, um processo de ocupação por residências secundárias e a reabilitação de casas antigas para aproveitamento turístico.

Também em 1974, Large[38], mais preocupado com os factores de decisão sobre a localização de empresas, avançou com um conjunto de comparações entre diversos factores de produção, o que lhe permitiu concluir que as mudanças nas condições de acessibilidade assumem, frequentemente, um posicionamento de menor importância no processo de decisão. Chega a esta conclusão porque os transportes são pertinentes, podendo inclusive as más condições de circulação colocar de lado hipóteses de escolha, mas não são, de facto, tão importantes como se poderia pensar, e muito menos quando essas mudanças surgem em fases posteriores à da instalação da empresa. A participação dos transportes nas escolhas depende do tipo de actividade, nomeadamente, da importância relativa do conjunto dos factores de produção e da dimensão das empresas, uma vez que, por exemplo as pequenas empresas, que operam em esferas económicas muito restritas, privilegiam factores de carácter mais localizado, para os quais a distância não assume papel de destaque.

[38] Citado por PLASSARD, 1977: 214

Nos Estados Unidos, os trabalhos sobre os impactes da nova de rede de auto-estradas, dão conta de um conjunto de conclusões que PLASSARD (1977: 200) resume da seguinte forma: não só aceleram as mudanças nas estruturas e evoluções existentes, como promovem a densificação das ocupações nos centros de maior dimensão, os quais registam ritmos de crescimento bastante superiores se comparados com os mais pequenos e, finalmente, desencadeiam processos de ordenamento do território diferenciados, podendo muitas vezes assumir sentidos menos desejados. Do mesmo modo, em Inglaterra, o Departamento de Transportes deixa claro no "Report of the Advisory Committee on Trunk Road Assessment" (1977) que, apesar de vários estudos darem conta da importância que as melhorias nas infra-estruturas rodoviárias têm para o desenvolvimento económico das regiões, constituindo um importante factor de decisão a vários níveis por parte dos empresários, poucos desses estudos apresentam uma base sólida de confirmação desta hipótese. Aliás, observada a diferença, por exemplo para as indústrias, no custo do produto final entre áreas com condições de acessibilidade diferentes verifica-se que era mínima.

Em 1978, uma equipa suíça aborda os efeitos da auto-estrada Genève-Lausanne, concluindo que terá contribuído para reforçar a hierarquia dos centros, sendo que os de maior dimensão correspondem aos que mais se expandiram, nomeadamente através do alargamento das suas periferias e, quando ocorre crescimento em centros de média dimensão, estes apresentam boas condições de acessibilidade aos primeiros. Ou seja, são as grandes aglomerações e a distribuição dos centros de média dimensão, estes em função das condições de acessibilidade às primeiras, que comandam as dinâmicas regionais, isto porque as áreas intermédias entre aqueles espaços permanecem pouco dinâmicas (Ministério dos Transportes francês, 1980: 119).

Para o caso inglês, ainda na década de 70, autores como BROWN (1973), RICH (1978), THORNTON (1978) e GWILLIAM (1979), tentaram também observar as dinâmicas territoriais associadas às alterações da acessibilidade com os novos eixos de ligação rodoviária, tendo concluído que é inegável a importância das melhorias nos

sistemas de transportes para o progresso das áreas servidas, em particular das menos favorecidas em termos económicos. Todavia, os seus efeitos dependem de um vasto conjunto de factores, dos quais se contam os custos, a qualidade e a imagem, a que os indivíduos associam os transportes, e também das tendências de desenvolvimento regional.

No início dos anos 80, o Ministério dos Transportes francês (1980: 98-117) baseou-se nos trabalhos de Adam Smith (de 1977)[39], e colocou duas questões principais: em primeiro lugar se as auto-estradas estavam ou não a contribuir para o alargamento dos mercados e, em segundo, qual a contribuição dessas novas condições de acessibilidade para a alteração da combinação entre os factores de produção (capital, terra e trabalho). Considerando o exemplo da A7 – eixo cujo impacte parecia traduzir-se no aumento da polarização pelas áreas metropolitanas de Lyon e Marseille -, observou-se que os efeitos mais visíveis repartiam-se entre o alargamento da extensão da área de funcionamento quotidiano no interior dessas áreas metropolitanas e suas envolventes, com maior evidência para as áreas com serviço de transportes isento do pagamento de portagens, e as deslocações de longa distância de suporte às viagens inter-metrópoles e internacionais, favorecendo largamente o aumento de utentes em transporte individual[40].

Os trabalhos de WRITE e BLASE (1971) e o de WATERS (1980), incluem nos seus títulos a palavra "mito", quando se referem aos processos territoriais associados às alterações das condições de acessibilidade, revelando por um lado, o reconhecimento da dificuldade em identificar com clareza os efeitos decorrentes das modificações nos sistemas de transportes e, por outro, a crítica à política de intervenção nestas matérias.

---

[39] O autor defende que as indústrias usufruíam de maiores vantagens locativas junto dos portos fluviais e marítimos, porque o alcance dos mercados era muito maior se comparado com as vias terrestres da altura.

[40] Ainda nesse documento (p.118-130), o Ministério reconhece as chamadas de atenção que Bonnafous e Plassard tinham feito em 1974, quando afirmavam, também a propósito da A7, que as novas infra-estruturas de transportes nem sempre se traduzem em benefícios em todas as áreas que servem. As primeiras impressões decorrentes de uma melhoria das condições de acessibilidade para as localidades de pequena e média dimensão são quase sempre positivas, mas a competitividade entre estes espaços e os de maior densidade de ocupação, cedo pode subverter estas impressões.

A década de oitenta correspondeu, no essencial, a um período de consolidação das observações feitas na década anterior, tentando de alguma forma acompanhar o processo de construção de alguns eixos. Por exemplo, a propósito da M62, entre Lancashire e Yorkshire, Judge (1973), Dodgson (1974), e Chymera (1976) (citados por BRUTON, 1985: 32 e 33), ou ainda THORNTON (1978), desenvolveram vários trabalhos sobre a eventual atracção sobre as empresas e a alteração do emprego decorrente da abertura dos sucessivo lanços então em curso. Mais tarde, concluída a ligação, JUDGE (1983: 57-81) retoma estes esforços e observa que a diferença dos valores de tráfego antes e depois da construção da M26 se traduziu em aumentos quer nessa auto-estrada, quer na estrada tradicional (de traçado idêntico), considerando significar essa variação uma boa medida de progresso e desenvolvimento entre as regiões, bem como a evidência de que as tendências anteriores terão sido reforçadas. Dito de outra forma, o pré-conceito de que uma auto-estrada pode ter como objectivo, entre outros, a redução dos níveis de congestionamento não detém sustentação genérica, já que, na via anteriormente existente tal nem sempre se verifica. De facto, se a tendência nas dinâmicas territoriais associadas a essas ligações apontarem para uma forte interacção entre as origens e os destinos, as velhas ligações e actividades associadas manterão, no essencial, os fluxos anteriores e as mais recentes passarão a ser alvo de novas procuras, geradas, em particular, pelas grandes aglomerações situadas no seu trajecto.

Se é certo que as novas infra-estruturas de transportes podem constituir o catalisador fundamental para o desenvolvimento económico, como referem Siccardi (1986) e Gillis (1989), a esta concepção deve juntar-se a de Huddleston e Pangotra (1990), segundo a qual elas são necessárias mas não suficientes para que tal se verifique (REPHANN, 1993: 443). Ainda a este propósito, às observações de Biehl (1986) e Keeble *et al* (1988), segundo os quais existe uma correlação positiva entre a acessibilidade inter-regional e diversos indicadores económicos, Brocker e Peschel (1988) acrescentam que tal pode ser verdade, mas é preciso não ignorar as dinâmicas

históricas de aglomeração, que muitas vezes se impõem às circunstâncias da actualidade (VICKERMAN *et al*, 1995: 3).

O relatório 389 da National Cooperative Highway Research Program (1995: 3-6), divulgado em Washington, apresentou uma resenha sobre algumas ideias expressas em trabalhos datados de finais da década de 80 e início da de 90, e que têm por base diversos autores:

- Aschauer (1989) e Munnell (1990) consideram que o investimento em infra-estruturas rodoviárias de alta capacidade pode ser mais vantajoso do que em qualquer outro sector que vise promover o emprego porque, como acrescentam Fox e Murray (1990), a presença de uma auto-estrada justifica, por si só, a escolha de uma localização próxima. De resto, esta parece ser também a opinião de Bartik (1985), Eberts (1990) e Stone (1991) ao considerarem que o número de empresas e o emprego crescem em áreas com melhores condições de acessibilidade.
- Mas, quando se procura a resolução de problemas de desequilíbrio regional, as infra-estruturas de transporte não constituem o elemento fundamental, dizem Hulten e Schwab (1992) e Holtz-Eakin (1992), porque, como explicavam Duffy-Deno e Eberts (1991), as infra-estruturas de transportes promovem o crescimento económico, mas é necessário que se façam investimentos continuados noutros sectores da economia.
- Holtz-Eakin (1992) acrescenta à ideia anterior que os impactes das infra-estruturas de transporte têm um limiar de benefício para as economias locais, muito dependentes das tendências de evolução em cada momento, pelo que, e fechando o ciclo destas abordagens, é preciso saber se esse é o sector que carece de melhorias para o prosseguimento de evoluções positivas, caso contrário, investimentos suplementares nos sistemas de transportes podem não significar qualquer benefício.

Em Espanha, SAIZ MINGO (1993) defende que a optimização do benefício social decorrente da introdução de novas infra-estruturas de transportes requer uma adequação

entre o capital público e o privado, sendo que essa adequação deve basear-se na avaliação não só da quantidade, mas principalmente da qualidade, numa perspectiva de eficiência do serviço por elas prestado. Com uma abordagem diferente, ESTÉBANEZ (1995) defende que a anulação das barreiras espaciais e o embaratecimento dos custos dos transportes e telecomunicações não produzem efeitos uniformes sobre os lugares servidos, sendo influenciados sobretudo pelas tendências de desenvolvimento anteriores desses locais. Na opinião deste autor, os avanços tecnológicos em matéria de transportes e comunicações aceleram apenas a diminuição do tempo no espaço a ritmos diferentes consoante as diferenças nos territórios, promovendo a "destradicionalização" dos espaços geográficos. A este propósito, McLuhan (1964) referia que o mundo está a comprimir-se electronicamente. Mais tarde, Toffler (1970) e O'Brien (1991) questionam o objecto de estudo da Geografia ao concluírem que os avanços técnicos nestas matérias, estão a reduzir o interesse sobre a localização das populações e suas actividades (ESTÉBANEZ, 1995: 24 e 25).

Para os casos dos territórios em perda, o "desencravamento" dessas economias deve passar mais pela canalização de investimentos para outros sectores que, e em primeiro lugar, possibilitem o desenvolvimento dos quadros de vida local, pautados pela construção de mecanismos que lhes permitam reagir às alterações das condições de acessibilidade (TOLLEY e TURTON, 1995: 74 e 75). A este propósito,VICKERMAN *et al* (1995: 2), retomam o "Treaty on the European Union" (1992) e o "White Paper on Growth, Competitiveness and Employment" (1994), da Comissão Europeia, nos quais se concluiu que as redes trans-europeias são importantes para promover o desenvolvimento económico e a coesão económica e social, para encetar uma leitura crítica sobre estes processos, afirmando que *[from] a theoretical point of view, both effects can occur. An improved connection between a peripheral and a central region makes it easier for producers in the peripheral region to market their products in the large cities, but may*

also expose the region to the competition of more advanced products from the centre (...)[41].

Do mesmo modo, revelando preocupações sobre as infra-estruturas de transporte e o desenvolvimento local em Portugal, FERNANDES (1995: 28 e 29) cruzou para os municípios da Feira, Paredes e Santo Tirso, variáveis como: população, emprego, construção de edifícios, deslocações diárias da população e tráfego médio diário, sendo que apenas um deles possui acesso a uma auto-estrada com mais de uma década. Concluiu que *(...) o processo de desenvolvimento de um município depende de muitos outros factores para além das infra-estruturas rodoviárias, e que elas por si só não provocam mudanças estruturais no sistema socio-económico*[42]. Acrescentou também, que as auto-estradas provocam aumentos nas deslocações casa/trabalho, particularmente visíveis nos lugares de menor dimensão, e alterações relativamente claras na escolha modal, com o acréscimo da utilização do transporte individual.[43]

A uma escala mais alargada, sobre o impacte do "Trans-European Road Network Outline Plan", para o horizonte de 2002, na alteração das condições de acessibilidade das regiões da União Europeia, GUTIERREZ e URBANO (1996: 22 e 23), levaram a cabo um ensaio utilizando diferentes indicadores para concluir que serão óbvios os aumentos de acessibilidade globais, mais notórios nas áreas designadas de "periféricas" (como a Grécia, Portugal e a Irlanda), mas manter-se-á o mesmo cenário de centro/periferia, porque os níveis de acessibilidade com que cada região parte na construção deste renovado cenário de infra-estruturas, são diferentes. Além disso, a cobertura conseguida em termos de infra-estruturas de transportes é, nalguns casos, condicionada pela localização e recorte geográfico de países como a Itália e Portugal. A menos que se opte

---

[41] VICKERMAN *et al*, 1995: 4.

[42] FERNANDES, 1995, pp. 28 e 29

[43] Incidindo também a atenção sobre um caso particular, JENSEN-BUTLER e MADSEN, referem que *[the] initial results seem to indicate that the regional economic effects of the opening of the Great Belt link will be modest, and that the two more central regions in Denmark will tend to trade more with each other, whilst northern Jutland will become more isolated* (JENSEN-BUTLER e MADSEN, 1996, pp.18 e19)

por outros modos de transportes, as acessibilidades terrestres destes dificilmente poderá competir com a dos países localizados no centro da Europa[44].

Na segunda metade dos anos 90, à medida que os custos de transportes diminuíam nos Estados Unidos, verificou-se uma crescente especialização regional em termos de agricultura, indústria e serviços. As ideias da relação entre transporte e desenvolvimento económico foram expressas em vários trabalhos, entre eles, o de TAAFFE *et al* (1996: 75). Os autores sintetizam essa relação em três perspectivas: uma perspectiva positiva, segundo a qual os transportes tendem a promover o crescimento económico; uma outra permissiva, na qual se admite que os transportes criam o ambiente para o desenvolvimento económico, não podendo ser considerado como factor único para que tal aconteça e, finalmente, uma perspectiva negativa, porque os investimentos em transportes nem sempre são a melhor solução para o desenvolvimento em todas as áreas.

De facto, em finais do século XX vários documentos dão conta da complexidade dos efeitos possíveis decorrentes do investimento em transportes: ao facilitarem o acesso ao emprego e aos mercados de trabalho, bem como a expansão das áreas de mercado de bens e serviços; incentivando novos investimentos; aumentando a atractividade de determinados locais com renovação e reforço da sua imagem nos contextos em que se inserem ou desencravando áreas menos desenvolvidas, exigem cautelas redobradas na definição dos princípios e objectivos das intervenções. Entre eles, o relatório do SACTRA (Standing Advisory Committee on Trunk Roads Assessment) (Dez.1998: 9) defende que o investimento em transportes pode ter impactes positivos ou negativos na economia, dependendo das circunstâncias locais e do momento em que tal ocorria, sendo que havia razões para acreditar que, nalguns casos uma redução nos volumes de tráfego poderia inclusive ser benéfica para a eficiência económica. Destacam-se diversas questões sobre os princípios definidos em matéria de transportes e suas resultantes no

[44] *Peripheral regions in the European Community naturally suffer from the distance factor to the rest of their partners, and this can never be totally overcome, no matter how much improvement there is in the infrastructure* (GERARDIN e VIEGAS, 1992: 190).

território, em particular em termos de emprego e distribuição da actividade económica, terminando com cinco interrogações que o "comité" considera dever ser respondidas antes de avançar com qualquer projecto em transportes: quais os mecanismos que se espera estimular na actividade económica; quais os efeitos esperados na actividade económica e no emprego; que tipo de deslocações decorrerão da alteração das condições de acessibilidade; podem ou não ocorrer efeitos negativos com a crescente competição dos espaços exteriores; quais os reais sentidos da redistribuição desejada. Aliás, no ano seguinte (Out. 1999), o mesmo "comité" admitia existir correlação entre o crescimento económico e os níveis de tráfego. Porém, casos havia em que o sentido para o alcance de benefícios correspondia a medidas de redução e/ou manutenção dos mesmos, já que qualquer estratégia de desenvolvimento económico através da alteração das condições de acessibilidade só faz sentido quando articulada com outros domínios territoriais.[45]

A distância, o periferismo e a desvantagem são conceitos que norteiam, no essencial, qualquer investidor, pelo que, em qualquer dimensão territorial, porque composta de "centros" e "periferias", haverá sempre ganhadores e perdedores, ou melhor, quem ganhe mais e quem ganhe menos (SACTRA, Out. 1999: cap.4).[46] Apesar de fundamental, a avaliação dos benefícios económicos e sociais de qualquer investimento em transportes não constitui tarefa fácil, devido não só à complexidade das redes económicas envolvidas, mas também à diversidade territorial que cada infra-estrutura se propõe servir. O processo de avaliação dos efeitos constitui o instrumento fundamental para a tomada de decisão pública, pelo que deve anteceder qualquer intervenção de facto no território, e deve ter por base duas perspectivas fundamentais: por um lado, a abordagem à eficiência da aplicação dos recursos públicos no passado e,

[45] A exemplo, uma nova infra-estrutura de transportes pode promover as actividades económicas dos espaços mais deprimidos, mas também pode expô-las à concorrência face a outras mais sofisticadas existentes em centros de maior dimensão. (SACTRA, Out. 1999, cap.2)

[46] É, portanto, necessário identificar as causas dos ganhadores e dos eventuais perdedores neste processo e ainda, desde cedo no processo de avaliação de qualquer projecto e da iniciativa política, implementar novos procedimentos para identificar as causas dos comportamentos dos mercados e as intenções das intervenções (SACTRA, Mai. 2000).

por outro, o reconhecimento de que é necessário corrigir políticas e práticas de intervenção no sentido de evitar resultantes menos desejados (VIEGAS, 1999: 1 e 2). Dito de outra forma, *(...) a poor transport system may blok economic productivity and mobility aspirations, but the development of these others goals needs more than a good transport system to come true (...)*[47].

Parece, portanto, que a introdução de qualquer modificação num sistema em aparente equilíbrio, resulta em processos de adaptação que podem ser, ou não, de enriquecimento do sistema. Admitindo que um sistema é composto por um conjunto de elementos de cuja relação resulta um funcionamento com uma determinada coesão, qualquer modificação gera adaptações sucessivas até voltar, e ainda que provisoriamente, a um novo quase-equilíbrio. Serão as próprias transformações que estruturam os sistemas territoriais, por processos de auto-regulação, isto é, os graus de sucesso dos efeitos que uma nova infra-estrutura de transportes pode introduzir no território, dependem da capacidade de reacção endógena desses espaços.

2.3.1.2 Os esforços para a classificação dos efeitos

A observação dos efeitos gerados pelas novas infra-estruturas rodoviárias, tem sido acompanhada por alguns esforços no sentido de encontrar padrões comuns de reacção territorial que possibilitem o desenvolvimento dos necessários métodos de avaliação para acautelar as resultantes menos desejadas. Nesse sentido, vários estudos levaram a cabo exercícios de classificação dos efeitos territoriais associados à alteração das condições de acessibilidade.

Para o caso do impacte das auto-estradas, PLASSARD (1977) baseia-se em três classificações para chegar à noção de efeitos estruturantes: as de Delaygue[48] e de

[47] VIEGAS, 1999: 3.

[48] Delaygue (1969) distingue entre os efeitos a montante, os directos e os efeitos a juzante. Os primeiros referem-se às actividades envolvidas na fase de construção da via e podem repercutir-se tanto na economia

Pillsbury[49], da década de 60, e a do "Highway Research Board"[50], de 1974. O autor considera que os efeitos das auto-estradas se repartem entre três estádios: a realização, o uso e a existência, sendo que, a diferença nos efeitos observados de uns locais para outros depende do uso ou da utilidade atribuída ao novo eixo, cuja consolidação se exerce na fase da existência. Por outro lado, e pensando agora nas características da rede urbana, Plassard divide os efeitos possíveis nos de ligação e nos de enriquecimento ou de desenvolvimento: os primeiros traduzem as modificações das estruturas urbanas, nomeadamente com a alteração das distribuições e alargamento dos espaços peri-urbanos, enquanto os segundos se referem aos efeitos provocados nas regiões atravessadas. Sugerindo várias classificações possíveis, evidencia o carácter temporal (já registado pelos seus antecessores), considerado inevitável neste exercício, mas sublinha que se devem privilegiar os efeitos estruturantes despertados pelas novas infra-estruturas de transportes no território, os quais já se terão verificado no passado com outras infra-estruturas, nomeadamente com a introdução do caminho de ferro e a consequente deslocação de residências e actividades para a proximidade das suas estações.[51] Assim sendo, por efeitos estruturantes devem entender-se *(...) les*

regional, como na nacional. Os efeitos directos, correspondem aos que se fazem sentir com a entrada em funcionamento da nova infra-estrutura, isto é, traduzem os resultados da sua utilização, podendo ser, entre outros, os ganhos de tempo, a segurança e o conforto. Finalmente, os efeitos a jusante, incorporam todos os restantes não incluídos nas fases anteriores, ou seja, traduzem-se pela consolidação dos impactes nas dinâmicas territoriais (PLASSARD, 1977: 162-169).

[49] Pillsbury (1964), considera que os efeitos dos investimentos podem ou não ser quantificáveis, sendo que tudo dependerá da sua origem: da utilidade atribuída à auto-estrada ou, simplesmente, da sua existência. A transferibilidade é o critério de observação por excelência, correspondendo à reacção dos agentes económicos, que podem ou não encontrar vantagens com as novas condições de acessibilidade. Partindo daqui, o desenvolvimento lógico da adaptação permite ordenar os efeitos no tempo em primários (com origem imediata no investimento), secundários (derivados dos primeiros) e terciários (os estruturantes do território, que dependem dos diferentes graus de transferibilidade) (PLASSARD, 1977: 162-169).

[50] A proposta do "Highway Research Board" (1974) aponta para três tipos de efeitos: de desenvolvimento, associados com o aumento da exploração dos recursos locais; os efeitos de distribuição, que traduzem as decisões dos agentes económicos consoante os factores que julguem mais pertinentes e, por último, os efeitos externos decorrentes da sua utilização, os quais são diferentes consoante se trate de uma observação local ou regional (PLASSARD, 1977: 162-169).

[51] É evidente que a comparação entre os efeitos gerados pelo caminho de ferro e os que resultam da introdução de auto-estradas não é fácil, uma vez que enquanto as primeiras constituíram uma inovação em matéria de transportes com uma utilização condicionada pelo respectivo operador, as segundas resultam da evolução da estrada e a sua utilização depende de iniciativas individuais, pelo que é de utilização bastante mais banalizada.

modifications et les adaptations des comportements des individus et des groupes, qui se manifestent par des changements dans les structures économiques et qui résultent de la création et de la mise en service de l'autoroute [...] L'autoroute entraîne des modifications psychologiques et des décisions qui sont la clé des modifications de structure.[52]. Estas observações sugerem ainda uma recomendação por parte do autor: se os traçados destes eixos dependem de decisões políticas, então é fundamental que se desenvolvam métodos de observação que permitam conhecer, antecipadamente, os efeitos estruturantes, para que possam ser ponderados nos momentos de tomada de decisão.

Com uma leitura mais simplificada, Izquierdo Bartolomé (1987) sugere para a observação dos impactes das novas infra-estruturas rodoviárias dois momentos: durante a construção e durante a exploração e Nunes da Silva (1990), designa o primeiro momento sugerido pelo autor anterior de efeitos directos e, o segundo, considera que deve ser dividido em efeitos directos (que se fazem notar com a entrada em funcionamento do novo eixo) e os derivados (evidenciados a médio e a longo prazo) (FERNANDES, 1995: 46 e 47).

Argumentando que *(...) it has been clear that there is at least an association between transport infrastructure quality and economic development, it has often been extremely difficult to identify the precise nature of that association.*[53], VICKERMAN (1994: 2 e 3), considera que os impactes das redes de transportes podem separar-se em não-espaciais e espaciais. Os primeiros dão conta dos investimentos em infra-estruturas ligadas à actividade económica, produtividade e competitividade, enquanto os segundos dizem respeito ao comportamento diferenciado nas (re)localizações tanto entre regiões, como no seu interior. Na sequência, o autor sugere algumas ideias que devem ser consideradas na sua avaliação[54]:

---

[52] PLASSARD, 1977: 192

[53] VICKERMAN, 1994: 2,

[54] VICKERMAN, 1994: 16-19.

- sabe-se que as infra-estruturas têm repercussões em regiões próximas, mas também noutras bastante afastadas da sua localização no território, sendo extremamente difícil conhecer os limites dos impactes de uma auto-estrada;
- as infra-estruturas cujo principal objectivo era o de promover uma maior fluidez do tráfego, originam muitas vezes corredores de impactes, chegando mesmo a resultar em áreas de "sombra", correspondentes a espaços onde os efeitos são de difícil identificação, mas de grande importância, porque os impactes são descontínuos, em parte devido à diferença verificada nos acessos locais às grandes infra-estruturas;
- os impactes resultam das diferenças regionais, da estrutura económica e da necessidade de transportes despertada pelas populações e pelas suas actividades (realçando aqui a importância dos contextos sociais e económicos em todo o processo);
- qualquer reflexão sobre estas questões deve partir sempre da distinção entre os efeitos directos da construção e os efeitos da operacionalidade da nova infra-estrutura.

Em meados dos anos 90, ORUS (1995: 3-6) refere que as preocupações ligadas à avaliação dos efeitos das grandes infra-estruturas sobre as regiões que atravessam estruturam-se em função de dois grandes grupos de efeitos a curto e a longo prazo. Nos primeiros destacam-se as mudanças na mobilidade (com mais deslocações tanto a curtas como a longas distâncias) e empregos durante a sua construção. O aumento da procura manifesta-se imediatamente após a entrada em funcionamento da nova rodovia, provocando um aumento dos fluxos, e fica a dever-se à novidade e ao acréscimo da qualidade da infra-estrutura, isto é, às condições de circulação, ocorrendo frequentemente alteração na escolha modal. Os efeitos económicos, a longo prazo, têm consequências na redistribuição das actividades económicas e do emprego e interferem nos mecanismos das empresas, ocasionada pela alteração das distâncias aos mercados de produção e consumo.

Num trabalho no âmbito do programa COST 317 (1995), a Comissão Europeia sugere que para o conhecimento das consequências de uma grande infra-estrutura de transportes, há três itens que devem considerar-se: os domínios de actividade económica e social, a classificação das modificações esperadas e, finalmente, os métodos a utilizar para identificar essas transformações. Como aspectos positivos das eventuais modificações, o referido estudo aponta, entre outros:

- ganhos de tempo e aumento do conforto e segurança;
- ganhos de tempo para os utentes da nova infra-estrutura e para os outros, agora mais desafogados de trânsito;
- ganhos de custos de exploração;
- redução das distâncias e melhoria na produtividade (efeitos imediatos), diminuição dos custos de acesso aos mercados - facilidade de integração (vantagens de reorganização) e aumento da concorrência (efeitos de estimulação);
- eventual melhoria da imagem das áreas que serve;
- redução do congestionamento e dos níveis de poluentes nefastos para o ambiente.

Em termos de efeitos socio-económicos refere-se neste trabalho que seria de esperar que os agentes adaptassem as suas estratégias de investimento às novas condições de transporte, ocorrência de difícil observação, uma vez que, não só a relação causa/efeito entre novas infra-estruturas rodoviárias e território não é clara, como as próprias mudanças só são perceptíveis após períodos de tempo muito diversificados.

FERNANDES (1995), apresenta uma proposta de classificação (quadro 2.1) que coincide em vários aspectos com as de Plassard, Orus e Vickerman, propondo que se designem de transitórios *(...) os efeitos provocados durante a construção de uma infra-estrutura, pois só ocorrem no período da obra propriamente dita (...) [por efeitos consequentes entende aqueles] (...) que se produzem imediatamente a partir da entrada em funcionamento de uma infra-estrutura. Poderão ser perenes [e, portanto,*

estruturantes], não lhes sendo, por esse motivo, imposta uma baliza temporal. [e, finalmente, os] efeitos estruturantes de uma infra-estrutura de transportes são aqueles que se produzem a médio, longo prazo a contar do seu início de funcionamento e que se repercutem no conjunto das actividades económicas, na estrutura de ocupação do solo, nas opções das famílias e de empreendedores.[55]

Quadro 2.1– Efeitos transitórios, consequentes e estruturantes[56] propostos por FERNANDES (1995)

EFEITOS	ESPECIFICAÇÃO
Transitórios	▪ aumento do PIB motivado pela construção da nova infra-estrutura ▪ efeito multiplicador provocado pelos rendimentos gerados nos processos de produção ▪ criação de novos portos de trabalho ▪ custos de realização de uma nova infra-estrutura e outros efeitos
Consequentes	▪ variação do tempo de viagem e da distância a percorrer ▪ variação dos custos, segurança e conforto na circulação variação do volume de tráfego, não só através da redistribuição do existente, mas do aumento provocado pela nova infra-estrutura ▪ nova escolha modal ▪ emprego criado para a utilização da própria infra-estrutura
Estruturantes	Económico-territoriais ▪ redistribuição das actividades económicas no espaço ▪ crescimento das áreas urbanas ▪ variação do emprego e da população ▪ possibilidade de exploração de resursos ▪ aumento desigual da acessibilidade Psico-sociais ▪ alteração da vida em comunidade das povoações atravessas ou servidas pela infra-estrutura ▪ alteração do comportamento dos agentes sociais com a existência da infra-estrutura ▪ alteração da estrutura de relações entre centros servidos por uma nova infra-estrutura Ambientais ▪ ruído, qualidade do ar, fauna e flora e inscrição na paisagem De integração

Fonte: FERNANDES, 1995: 50-73

[55] FERNANDES, 1995: 48 e 49

Não apresentando uma classificação para os efeitos das infra-estruturas de transportes, VIEGAS (1999: 13) sugere três níveis de indicadores que devem considerar-se na avaliação dos impactes externos: ligados à construção (ambiente e actividades associadas); ligados a mudanças na competitividade e complementaridade entre modos de transportes e nas dinâmicas económicas e, finalmente, ligados às alterações na economia das regiões.

Admitindo, à partida, a presença de um quadro composto por regiões em que umas ganharão mais que outras, o SACTRA (1999: cap.4) dá conta dos efeitos esperados na economia europeia, decorrentes do investimento em infra-estruturas de transporte:

- no sector dos transportes de mercadorias – um aumento da produtividade, uma melhor reorganização empresarial e um alargamento dos mercados;
- nos mercados de trabalho – alteração da produtividade decorrente das reduções no tempo de deslocação casa-trabalho, alargamento das possibilidades e maior facilidade para angariar mão-de-obra especializada e mais hipóteses de especialização das forças de trabalho com benefícios para a produtividade;
- nos mercados de habitação – tendência para o aumento das distâncias entre local de residência e local de trabalho;
- à escala local e regional – nos espaços de maior densidade de ocupação, normalmente sujeitos a preços locativos mais elevados porque mais competitivos e vantajosos, a tendência será de concentração, enquanto que pelo contrário, a desconcentração terá lugar em áreas onde estes custos são mais reduzidos.

[56] *(...) são estes os responsáveis pelas alterações de fundo que se verificam nos territórios, quer do ponto de vista físico, quer humano, e como tal indutores de novos processos de tomada de decisão capazes de mudarem a fisionomia de um espaço ou de criarem riqueza (...)* (FERNANDES, 1995:49).

Os exemplos das classificações aqui referidos deixam perceber o consenso relativo à necessidade de considerar um faseamento temporal na observação dos impactes que as novas infra-estruturas de transportes exercem sobre o território, mas a ênfase, nos dias de hoje parece colocar-se mais nas atitudes, comportamentos ou decisões de carácter local e/ou individual, porque qualquer modificação nos usos do solo é também da responsabilidade de indivíduos isolados ou de grupos.

No sentido de enquadrar estas acções de acordo com parâmetros/regras definidas pelo poder público, será necessário apurar métodos que permitam avaliar os canais de diálogo entre o poder público e o poder privado para que se conheçam melhor as causas dos efeitos "inesperados", particularmente, se forem "indesejáveis". Faltará, eventualmente, incluir nestas classificações uma fase que antecede qualquer uma das que foram apresentadas, a qual deverá corresponder à avaliação da eficácia das decisões nestas matérias.

São, portanto, os efeitos consolidados no passado, designados de estruturantes por alguns autores, que devem ser analisados com atenção, para que se possa acautelar as decisões sobre o investimento público nos transportes, decisões essas que devem basear-se numa avaliação tão rigorosa quanto possível sobre a variedade de efeitos possíveis.

2.3.2 As políticas de intervenção no sector dos transportes

Apesar da diversidade de efeitos que os sistemas de transportes provocam no território, os objectivos economicistas, a par e passo com a evolução técnica no sector, terão resultado em princípios de intervenção política muito semelhantes na maioria dos países, ainda que com pequenos desfasamentos temporais ou diferenças de argumentação de base na justificação das intervenções.

Tendo por base a evolução nas políticas de transporte de alguns países como a Inglaterra e Estados Unidos, TOLLEY e TURTON (1995:333-335) consideram quatro fases fundamentais:

a) a fase do caminho de ferro, de 1830 ao início do século XX, durante a qual a política e legislação versaram quase exclusivamente este modo de transporte, inicialmente com preocupações ligadas à tutela e concorrência, depois, com a sua vulgarização nas deslocações, pelo problema dos preços praticados para, finalmente, durante a primeira guerra mundial, reconhecida a necessidade e dever de responder à procura, vir a ser encarado como um bem público;

b) a fase da protecção, correspondeu ao período de 1918 a 1945 e caracteriza-se pelo aumento de novos meios de transportes e sua procura, sendo que as grandes preocupações se associavam com a protecção do interesse público, um pouco na sequência da fase anterior mas também com o aumento da população nas cidades;

c) na fase do planeamento administrativo, que marca o pós-guerra, emergem questões ligadas à reconstrução das cidades - a administração e planeamento dos transportes passam a ser encarados como extensões da intervenção reguladora do Estado;

d) finalmente, a fase da contestação, corresponde aos dias de hoje, e coloca em primeiro plano a necessidade de eficiência nos transportes - a desregulamentação e privatização, tendo em vista a melhoria do sistema pela consolidação de esquemas de concorrência e competitividade, são agora os conceitos chave para uma actividade que se deseja geradora de oportunidades para o desenvolvimento e ordenamento do território.

Considerando a síntese diacrónica feita por estes autores, e partindo do princípio de que a evolução das políticas de intervenção no domínio de transportes acompanha na maioria dos países esta tendência, optou-se por tratar numa primeira parte as fases de a) a c) que se caracterizam, essencialmente, por esforços de resposta à procura de transportes

emergente e numa segunda, correspondente ao período actual (alínea d)) as mudanças mais evidentes nas políticas de transportes.

2.3.2.1 Da satisfação da procura à crítica sobre os efeitos

Nos Estados Unidos, um século depois de Albert Gallatin - secretário do Tesouro de Thomas Jefferson – ter defendido o financiamento em projectos de infra-estruturas de transportes em larga escala, tendo em vista o desenvolvimento regional e nacional, em 1912 no "Post Office of Appropriation Act", esta política federal viria a ser retomada com o início da produção em massa de automóveis (REPHANN, 1993: 437). Alguns anos mais tarde, em Inglaterra, quando já se encontravam construídos alguns lanços de auto-estradas com ligação aos grandes centros urbanos, em 1940, o "Report of the Royal Comission on the Geographical Distribution of the Industrial Population" (Barlow Report), reconhece a necessidade de descentralizar as actividades e população das áreas metropolitanas e entre regiões, para promover um crescimento nacional mais equilibrado, prestando atenção especial às áreas rurais e industriais em declínio (HART, 1993: 422).

Decorrido um período de evolução relativamente lenta dos sistemas de transportes, em que a introdução do caminho de ferro constitui o marco de grande importância para o entendimento e consolidação de muitas das estruturas territoriais existentes, foi no pós-guerra que as políticas de transportes, em particular os rodoviários, proliferam enquanto ferramenta fundamental para o ordenamento do território, tendo por base dois objectivos fundamentais: estabelecer a ligação entre as áreas mais desfavorecidas e os grandes centros urbanos e multiplicar os postos de trabalho para absorver o elevado desemprego, com vista à recuperação económica do pós-guerra. A este propósito, para o caso particular de Inglaterra, *[policy gave a dual preference to the regions of higher unemplyment – the first being priority for improved*

trunk roads linking these regions with those of greater prosperity, and the second being higher levels of intra-regional road spending to promote local mobility and growth.[57] Aliás, neste país, tal como noutros da Europa, em meados da década de 40 foi elaborado um plano rodoviário que previa a construção de cerca de 1500 Km de estradas em 10 anos, o qual viria a ser concluído em 1971 (BANISTER, 1994: 43). Também nos Estados Unidos, o planeamento rodoviário pautou-se por princípios idênticos, entre os anos 40 e 50. No "Federal Aid Highway Act", de 1944, pretendia-se *(...) to connect by routes, as direct as practicable, the principal metropolitan areas, cities, and industrial centers, to serve the national defense, and to connect at suitable border points with routes of continetal importance*[58].

Em 1952 a "American Association of State Highway Officials" desenvolve a análise de custos-benefícios[59] para os projectos das estradas e desde o "Interstate Highway Act", de 1956, generalizou-se a ideia de que a construção de auto-estradas constituía a peça fundamental para o desenvolvimento económico e para o desencravamento das regiões menos favorecidas (REPHANN, 1993: 438 e 439). De facto, o princípio de que as estradas devem construir-se para acomodar a era da motorização universal, marcou as intervenções das décadas de 50 e 60 nos Estados Unidos.

Do mesmo modo, entre 1955 e 1960, o Ministério dos Transportes francês elabora um programa de construção de auto-estradas, para um prazo de 15 anos, tendo em vista o alcance de cinco objectivos fundamentais: descongestionar a circulação na saída das grandes cidades; aproximar as aglomerações de maior dimensão; responder às exigências do tráfego automóvel; aumentar a segurança rodoviária, promover o

[57] HART, 1993: 419

[58] REPHANN, 1993: 441

[59] Note-se que a análise custo-benefício conheceu as primeiras abordagens nos anos 30, entre os norte-americanos, sendo mais tarde – anos 60 e 70 – difundida pelos países europeus como a Inglaterra e a França (LITTLE e MIRRLEES, 1976: 27 e 28)

desenvolvimento económico, a concorrência internacional, a descentralização e o desenvolvimento do turismo (Ministère des Transports, 1980: 128)

Também em Inglaterra, os anos 60 marcaram as intervenções em matéria de transportes, pautadas essencialmente por preocupações associadas com a acessibilidade às áreas industriais em decadência. Porém, já em 1961, o relatório Toothill ("Inquiry into the Scottish Economy"), se referia às necessárias melhorias em termos de transportes, as quais, no entanto, não considerava prioritárias, apontando a educação, os incentivos à indústria, a qualidade de habitação ou, entre outras, as reformas fiscais, como mais pertinentes para o desenvolvimento regional. Aliás, Logan, (1971), sustenta que a partir do momento em que os países têm uma rede de transportes mais ou menos consolidada na sua articulação com o território, alargar a rede de infra-estruturas regionais não parece constituir a melhor estratégia para promover a actividade económica (HART, 1993: 426 e 427).

Tal como entre os ingleses, a década de 60 (e até meados da seguinte), fica marcada pela emergência de movimentos sociais e políticos, trazendo também aos Estados Unidos a discussão sobre a necessidade de avaliar as consequências do investimento em projectos de auto-estradas. A perpetuação de desigualdades territoriais, as questões ambientais, ou a protecção das espécies e do património, abriram caminho a novas reflexões sobre os efeitos sócio-económicos das novas infra-estruturas rodoviárias. No "Federal Aid Highway Act", em 1962, levantam-se já questões sobre os efeitos menos bons das novas vias, sendo que, tal como em Inglaterra, a análise custo-benefício (COBA – Cost Benefit Analysis)[60] passa a constituir um pré-requisito para a aprovação dos projectos de infra-estruturas de transportes (BANISTER, 1994: 67 e 93).

O desconhecimento dos efeitos que a nova geração de infra-estruturas estava a gerar no território, terá ocasionado a crítica ao conceito vigente de desenvolvimento

[60] Prest e Turvey (1965), esclarecem que a análise custos-benefício é *(...) a practical way of assessing the desirability of projects, where it is important to take a long view (in sense of looking at repercussuions in the further as well as the nearer future) and a wide view (in the sense of allowing for side effects of many kinds on many persons, industries, regions, etc) (...)* (BANISTER, 1994: 52)

regional e com ela, a crítica aos métodos de análise custo-benefício utilizados na avaliação dos impactes, por não contemplar objectivos sociais e políticos de grande importância (REPHANN, 1993: 439-442).

Confrontados com a crescente onda de contestação por parte das populações de áreas mais desfavorecidas, vários governos retomaram as ideias expressas no relatório de Barlow (1940) e começaram a colocar em dúvida o papel dos transportes para o desejado equilíbrio no crescimento das regiões - a debilidade económica e as questões sociais constituiriam também factores de peso a considerar na definição dos princípios de política regional. Em meados da década de 60 são elaborados diversos documentos, em particular nos Estados Unidos, mas também em Inglaterra, a exemplo do "Buchanan Report", ou na Alemanha, o "Hollatz and Tamms Report" que revelam a importância que começa a dar-se a esta problemática. Para o primeiro caso, em 1969 no "National Environmental Policy Act" exigia-se a avaliação dos impactes ambientais para a maioria das acções federais, iniciativa que viria a ser tomada também no âmbito da Europa Comunitária em 1985, com a "Directive on the Assessment of the Effects of Certain Public and Private Projects on the Environment" (BANISTER, 1994: 95 e 96).

Tal como nos Estados Unidos, a viragem para os anos setenta fica marcada por uma mescla de políticas que, basicamente, revelam uma fase de transição em termos de intervenção no território e também no domínio dos transportes, em consequência da crescente importância atribuída às questões ambientais, anunciada a recessão global em parte gerada pela crise petrolífera de 1973/74. Em França, o plano de 1966-70 defende a necessidade de construir mais auto-estradas, mas as limitações financeiras e os problemas emergentes nos centros urbanos atraem a atenção para a circulação nas cidades; na Alemanha, apesar de desde cedo se apostar no investimento em transportes públicos, é a construção de estradas que prevalece na filosofia de intervenção, sendo que em 1965 se reconhecia já a pertinência de restringir o tráfego automóvel nalguns locais; em Inglaterra, assumida a importância da avaliação das intervenções enquanto elemento fundamental de apoio à decisão, desenvolve-se a análise de custo-benefício, introduzindo

a componente social (SCBA – Social Cost Benefits Analisys) com outros indicadores que não apenas os que se relacionavam com o sistema de transportes (conforto, ruído, actividades económicas, entre outros) (BANISTER, 1994: 53, 102 e 108).

Na década de 70, as taxas de crescimento da economia mais moderadas, porque bastante inferiores à das duas décadas anteriores, justificam na Europa o privilégio concedido a uma filosofia de intervenção que se orientou mais pela eficácia económica, remetendo para segundo plano os esforços e críticas sobre ordenamento e repartição espacial. Orientados por questões ligadas com o desenvolvimento económico, os projectos privilegiaram essencialmente as áreas urbanas. Apesar de ter ficado bastante claro na Conferência Europeia de Ministros dos Transportes (CEMT), em 1975, na abordagem ao "Impact of the Infrastructural Development on Industrial Development", que os transportes são fundamentais para o desenvolvimento económico, também se tornava evidente nalguns casos que a evolução nas redes de transportes, conjugada com outros factores, terá contribuído para o aumento das diferenças em termos regionais e nacionais (PLASSARD, *in* BONNAFOUS *et al*, 1993: 49-58).

Os grupos de pressão em sociedades cada vez mais informadas e interessadas, assumem grande destaque na década de 70. Apesar de se manter em muitos países o *lobby* das estradas, absorvendo uma fatia significativa dos investimentos, emergem os movimentos ambientalistas e com eles a exigência sobre a avaliação dos efeitos das intervenções sobre o território e, em 1972, na Cimeira de Paris fica claro que o ambiente é um factor fundamental que deve ser considerado no planeamento do desenvolvimento sócio-económico[61]. Pouco depois, a Associação Internacional Permanente dos Congressos da Estrada (1975) *(...) no seu XV Congresso Mundial, realizado no México, incluiu pela primeira vez o tema "a estrada e o ambiente" nos assuntos obrigatórios a tratar. Mas já antes disso, em especial a partir do Congresso de Praga (1971), quase*

[61] "Livro Verde sobre o Impacto dos Transportes no Ambiente. Uma estratégia comunitária para mobilidade sustentável", Ingenium, Revista da Ordem dos Engenheiros, 1991: 56.

todos os países tinham começado a preocupar-se com as relações entre a estrada e a paisagem[62].

Nos Estados Unidos, no ano de 1970, em "Urban Mass Transportation Assistance Act", a atenção centra-se nas dificuldades de deslocação das classes menos favorecidas e no "Federal Aid Highway Act" refere-se que os projectos das auto-estradas deveriam ser acompanhados por uma análise detalhada dos efeitos económicos sociais e ambientais. Ainda nesse mesmo ano, em França, no "Colloque de Tours", dá-se o mote para a necessidade de repensar o investimento em transportes públicos, o qual viria a traduzir-se nos objectivos definidos no 6º (1971/75) e 7º (1976/80). Estes planos, basicamente, chamam a atenção para a necessidade de articular os objectivos financeiros com os sociais e ainda de proteger as cidades do uso do carro. Na Alemanha, o Plano Federal de Transportes de 1973, prossegue com o investimento em estradas, mas a ênfase nas intervenções é dada às cidades e subúrbios (BANISTER, 1994: 97, 104 e 108).

Em Inglaterra, na sequência das orientações no quadro europeu, segundo as quais a desejada redução das diferenças entre regiões ricas e pobres poderia ser alcançada através do investimento nas condições de acessibilidade, o "Report of the Advisory Committe on Trunk Road Assessment" (1978) sublinha que não há evidências de que a construção de novos eixos de transporte beneficiam as áreas mais deprimidas, que a redução nos custos de transportes tem efeitos locais que dependem de outros factores e, entre outras ideias, que se os problemas dos territórios se centrarem noutros factores que não as condições de acessibilidade, então, qualquer melhoria nesta pode ocasionar um agravamento da situação (HART, 1993: 427-429).

Reconhecida a necessidade de avaliar os efeitos das novas infra-estruturas de transportes no território, em meados de 70 desenvolvem-se em Inglaterra duas

[62] LEITÃO, 1980:2

metodologias baseadas na análise custo-benefício[63]. O "Planning Balance Sheet Appraisal" (PBSA) constitui uma adaptação da SCBA, tentando responder a duas questões fundamentais que esta última não alcançava, já que a SCBA não considerava a redistribuição dos recursos e as implicações das transacções entre os diferentes sectores da sociedade e não permitia ao decisor extrapolar os factores mais pertinentes para a escolha. A "Goals Achievement Matrix" (GAM), pretende facilitar a tomada de decisões políticas, ao considerar na avaliação medidas económicas para atingir determinados objectivos propostos que, sendo ordenados consoante a sua importância, apresentam uma correspondência mais próxima com as comunidades afectadas (BANISTER, 1994: 59 e 60).

Porém, referindo-se aos esforços encetados na década de 70, Starkie (1982) sublinha em tom de crítica que *[the] decision to invest in a road scheme was at the end of the day a matter of judgement alone*[64], esclarecendo que a decisão mais adequada exigiria o envolvimento/acordo entre as partes interessadas, públicas e privadas.

2.3.2.2 A procura de princípios de intervenção para o desenvolvimento sustentável

Confrontados com várias argumentações críticas e protestos, os anos 80 marcaram uma viragem nas filosofias subjacentes às políticas em matéria de transportes. Tendo por base princípios de solidariedade, coesão e competitividade regional, ganha terreno a pertinência de definir estratégias que possam garantir o desenvolvimento sustentado. Na sequência da Cimeira de Paris (1972), no 3º Programa de Acção (1982-1986) sublinha-

[63] Por esta altura, vários autores chamavam a atenção para as limitações da análise custo-benefício. Entre eles, LITTLE e MIRRLEES (1976:29) referem que *(...) it is still very controversial whether full cost-benefit analysis in such sectors [referindo-se à educação, saúde e segurança] where benefits are particularly difficult to measure, is as yet sufficiently soundly based to be a good guide for policy makers*.

[64] BANISTER, 1994: 61.

se que *(...) a política ambiental devia ser motivada pelo facto de o próprio ambiente conter em si limites ao crescimento económico e social.*[65].

A necessidade de planear o sector dos transportes com maior cuidado surge no momento em que, em particular nos centros urbanos (apesar dos esforços encetados na década anterior) começam a agravar-se os problemas de congestionamento e poluição originados pelos próprios sistemas de circulação. As políticas no âmbito dos transportes ficaram marcadas por esforços no sentido de reduzir a forte dependência pelo carro e de promover a utilização de outros modos.

A constatação de que a construção de mais e mais vias de comunicação apenas serviriam para induzir níveis cada vez maiores de tráfego, conduziu a uma abordagem diferente sobre o funcionamento dos sistemas de transportes. Constituindo as vias um uso do solo, tal como os restantes usos, a sua utilização deve ser controlada, tanto mais em áreas onde os espaços disponíveis são cada vez mais escassos, com a crescente pressão na utilização das áreas urbanas. Sendo assim, o investimento em transportes vem progressivamente abandonando a ideia da expansão da oferta em resposta aos congestionamentos, para acentuar mais a gestão da procura. Foi este o enquadramento de uma série de planos desenvolvidos na década de oitenta. Por exemplo na Alemanha, a investigação sobre os processos de captação de utilizadores do automóvel para o transporte público e o desenvolvimento de métodos multicritério (nos quais se consideravam, entre outros indicadores, a poluição, os usos do solo, o tráfego e aspectos de financiamento das infra-estruturas), terão ocupado grande parte dos planos elaborados para as cidades e para áreas de menor escala (BANISTER, 1994: 106).

[65] "Livro Verde sobre o Impacto dos Transportes no Ambiente. Uma estratégia comunitária para mobilidade sustentável", Ingenium, Revista da Ordem dos Engenheiros, 1991: 56.

A utilização da análise multicritério[66] vulgarizou-se sobretudo em França, mais do que na Alemanha ou Inglaterra[67]. Aliás, nestes dois últimos países, o uso formal da análise custo-benefício, sendo mais comum, colocava nas mãos dos planeadores uma grande fatia do poder de decisão. Pelo contrário, no primeiro, a maior importância dada à análise multicritério, revela a precença de preocupações mais marcadas por questões sociais e uma maior responsabilização e poder de decisão pelas populações directamente envolvidas. A passagem de parte da responsabilidade do planeamento de transportes para as entidades locais, terá contribuído para a redução do papel do Governo nas decisões sobre investimento em transportes. De facto, os Planos de Ocupação do Solo franceses dos anos oitenta faziam-se acompanhar de estudos de transportes com propostas a longo e médio prazo, estudos de programação de investimentos quinquenais e especificação dos custos, documentação e desenho dos projectos específicos. A este propósito, a Lei de Orientação dos Transportes Interiores, de 1982, na qual se definia que todos tinham direito ao transporte, direito de viajar e de escolher entre alternativas razoáveis e chamava os municípios a elaborar os Esquemas Directores de Infra-estruturas, dos quais deveria constar a avaliação das alternativas, incluindo factores sociais e económicos (REPHANN, 1993: 439).

Em 1985, a Comunidade Europeia aprova a directiva para a abordagem aos efeitos que os projectos públicos e privados exercem sobre o ambiente (com efeitos a partir de Julho de 1988)[68]. Por outro lado, tal como já tinha ficado definido no Tratado

---

[66] A análise multicritério acrescenta à análise custo-benefício aspectos de desenvolvimento regional e local, segurança, ambiente e qualidade de vida, minimização de problemas graves, impactes noutros modos, efeitos directos no emprego, contas públicas, energia e, entre outras, balança de pagamentos (BANISTER, 1994: 120)

[67] A análise multicritério terá sido também desenvolvida em Inglaterra na avaliação dos projectos, onde aliás estas questões vinham sendo já largamente discutidas. Aqui, tal como noutros países, os movimentos de contestação cada vez mais activos, a maioria das vezes associados a questões ambientais, acompanhados por processos de inquéritos públicos muito alargados, fazem emergir a necessidade de rever os procedimentos que antecedem a construção de infra-estruturas e, consequentemente, esforços no sentido de aperfeiçoar todo o processo de aprovação dos projectos (BANISTER, 1994: 62 e 63).

[68] No artigo 3 dessa directiva, clarifica-se que devem abordar-se os efeitos dos projectos sobre os seres humanos, a fauna e a flora, os solos, a água, o ar, o clima e os usos do solo; a interacção entre os factores anteriores e os recursos locais (materiais e culturais). No artigo 5 descrevem-se os elementos que devem

de Roma (25 de Maio de 1957), no "Acto Único Europeu" de 12 e 28 de Fevereiro de 1986, a competição e a circulação livre de pessoas, bens e informações, constituíam factores fundamentais para alcançar a desejada coesão na Europa Comunitária. Apesar de acções em matéria de transportes, na redução dos congestionamentos, integração das áreas periféricas, redução dos custos dos transportes nos países do terceiro mundo, renovação das ligações nos corredores terra-mar e promoção das ligações entre as principais cidades, nomeadamente através de comboios de alta velocidade, o crescimento na economia mundial dos anos oitenta e o optimismo generalizado nos países desenvolvidos não terá acrescentado os argumentos pertinentes para a resolução dos problemas de transportes (BANISTER, 1994:92).

Desde meados de oitenta, mas principalmente nos anos noventa, a crise no tráfego e no ambiente, provocada em larga medida pelo uso excessivo do automóvel, conduziu a algum desgaste no sector do transporte. O alargamento das periferias urbanas a par do esvaziamento pela população e suas actividades dos centros tradicionais das grandes aglomerações, tanto por dificuldades de circulação como por falta de alternativas interessantes de transporte (principalmente público), entre outros factores, trazem à discussão a necessidade de novas políticas de transportes capazes de conciliar níveis aceitáveis de mobilidade com níveis mais elevados de eficiência. Na sequência de vários trabalhos levados a cabo pela Organização Meteorológica Mundial e pela ONU, em 1988, 154 Estados assinaram a Convenção das Nações Unidas sobre as alterações climáticas, a qual preconiza a estabilização da emissão de gases promotores do efeito de estufa. Em 1990, a Conferência dos Ministros Europeus dos Transportes debruçou-se sobre o tema "Transportes e Ambiente", recomendando a avaliação dos impactes da construção e utilização das estradas sobre o ambiente (ESCOURROU, 1996: 134 e 135).

integrar o projecto, entre eles, as medidas a implementar no sentido de evitar efeitos adversos (BANISTER, 1994: 64)

A resolução destes problemas, como se pode imaginar, por envolver questões económicas, sociais e políticas e por implicar uma ruptura com as direcções assumidas pelas tendências de desenvolvimento tradicionais, não constitui tarefa fácil, quer para quem define as regras, quer para quem as aceita. De facto, não sendo possível retroceder nos níveis de bem estar atingidos nos dias de hoje[69], grande parte das soluções passam pelo apelo a acções mais ou menos voluntárias, tanto a título individual, como colectivo, assim como pelo estabelecimento de normas orientadoras de decisões futuras, em particular no que toca à definição de estratégias de desenvolvimento dos países, nomeadamente através da adopção e controle de novas intervenções no território, que permitam um desenvolvimento sustentado[70], isto é, que garantam evoluções futuras pautadas pelo equilíbrio ambiental.[71]

Se, no âmbito dos sistemas de transportes, são reconhecidos, por um lado, os efeitos nefastos da sua utilização no ambiente, por outro, o cumprimento de princípios como os de desenvolvimento equilibrado e distribuição equitativa de oportunidades, entre outros, passam pela melhoria das acessibilidades das áreas ditas periféricas (princípios que, de resto, foram expressos no tratado de Maastricht). Note-se ainda que, numa perspectiva de desenvolvimento sustentado, o Plano Azul (1989) sublinha a

---

[69] Sabe-se que há um conjunto de actividades que, de dia para dia, provocam cada vez maiores níveis de poluição, entre elas, o abuso do automóvel, as emissões por parte de várias indústrias, a devastação pelo corte e incêndios nos parques florestais, a utilização de determinados bens domésticos, entre muitos outros, que apesar de conhecidos os seus malefícios, continuam a ser prática corrente.

[70] Para ASCHER (1998: 10 e 11) o desenvolvimento sustentável integra quatro objectivos principais: *(...) le développement, sést-à-dire un progrès économique que ne s'exprime pas seulement par la croissance du produit intérieur brut mais également par une amélioration générale de la qualité de la vie matérielle, sociale et culturelle; une durabilité environnementale, findée principalement sur l'économie des ressources non renouvelables et la préservation des grandes équilibres écologiques; une durabilité sociale que, par une plus grande équité entre les grupes sociaux, vise à préserver la cohésion d'ensemble de la société; une durabilité intergénérationnelle qui n'hypothèque pas l'avenir des générations à venir et qui sauvegard les patrimoines naturels et historiques.*

[71] A este propósito, o "Plano Azul: futuro da bacia mediterrânica" (1989), baseado no "Plano de Acção para o Mediterrâneo" (1975), propõe dois cenários: tendenciais *(...) fondés sur un développement mondial à croissance plus ou moins accentuée mais qui décrivent des évolutions ne marquent pas de fortes ruptures par rapport aux tendances stratégiques actuelles (...) [e alternativos] (...) où l'on s'écarte délibérément des tendances observées jusqu'ici, et qui sont caractérisés par une attitude plus volontariste des gouvernements méditerranéens, tant en ce qui concerne leurs stratégies de développement et leurs politiques environnementales que l'importance donnée à une coopération inter-méditerranéenne effective*. (GRENON e BATISSE, 1989: ix)

necessidade de reconciliar o ambiente e os transportes, tendo em atenção que essa reconciliação deve pautar-se pelo respeito da qualidade de vida das sociedades. Ora aqui, enquadra-se mais uma grande dificuldade na implementação de medidas que possam assegurar crescimentos duradouros e sustentados, pois se os transportes são fundamentais para garantir o acesso equitativo das populações, o seu uso sobretudo a partir de determinados níveis é nefasto para o ambiente.

Na Declaração de Bergen sobre Desenvolvimento Sustentável na Comunidade (em 16 de Maio de 1990), pode ler-se que *(...) os padrões insustentáveis de produção e consumo, particularmente nos países industrializados, estão na base de numerosos problemas ambientais, hipotecando opções para as gerações futuras pela diminuição da base de recursos. [A] obtenção do desenvolvimento sustentável (...) requer mudanças fundamentais na valorização humana do ambiente e nos padrões de comportamento e consumo.*[72] Para o caso particular do sector do transporte, assumidos como um dos maiores contribuintes para a degradação do ambiente, as orientações vão no sentido de reduzir os níveis de procura.

Neste contexto, no período de 1986 a 1990, o Banco Europeu de Investimento dedicou 37% do total do financiamento aos transportes e comunicações, dando prioridade a projectos de ajuda ao desenvolvimento das regiões em dificuldade, a acções de redução da dependência por derivados de petróleo, de integração económica e promoção de sectores de tecnologia avançada e, em 1991, a Declaração de Praga é retomada na Conferência Pan-Europeia de Transportes, para relembrar e sublinhar a importância de acções sobre a rede de transportes, as quais se deveriam basear no princípio da integração dos grandes mercados de transportes europeus.

De facto, numa Europa onde era previsível um aumento da procura dos transportes com o Mercado Único, no sentido de cumprir com os objectivos atrás

[72] Página 2 e 4 da Declaração de Bergen, citada em "Livro Verde sobre o Impacto dos Transportes no Ambiente. Uma estratégia comunitária para mobilidade sustentável", Ingenium, Revista da Ordem dos Engenheiros, 1991: 55

definidos, havia muitas ligações fundamentais na rede de infra-estruturas ainda por concretizar. Apesar das chamadas de atenção para os limites do crescimento, as prioridades dos investimentos prosseguem num enquadramento pautado pela ausência de uma política integradora destas questões, suportando essencialmente a prossecução de projectos isolados quer públicos quer privados. O reconhecimento deste problema, terá movido a Comissão das Comunidades Europeias, em 1992, no sentido de apelar à necessidade de definir uma estratégia baseada na "mobilidade sustentável", que deveria colocar no centro do debate o ambiente. No mesmo ano, a integração do sistema de transportes comunitários, constitui o tema central do "Livro Branco da Comissão Europeia sobre a Política Comum de Transportes", no qual, como defendem GERARDIN e VIEGAS (1992: 192) na perspectiva de que o crescimento do tráfego e o congestionamento dilaceram frequentemente o sistema de transportes e geram mais estrangulamentos.

Para que a rede de transportes europeia possa constituir o suporte eficiente para o aumento da qualidade de vida das populações e não uma fonte de crítica e descontentamento, estes dois autores sugerem alguns aspectos fundamentais a considerar na identificação das prioridades sobre o investimento em transportes[73]:

- as políticas regionais devem desenvolver-se ponderando a procura e a capacidade de oferta de transportes, para que as mudanças possam ser acauteladas;
- as instituições europeias desempenham um papel fundamental na coordenação das políticas regionais, na provisão do investimento e na difusão da informação;
- os problemas de transportes devem ser abordados numa perspectiva multimodal, utilizando na solução, os melhores atributos de cada modo;

[73] GERARDIN e VIEGAS, 1992: 193 e 194

- deve existir transparência entre os custos da implementação da infra-estrutura e a carga de utilizadores, os quais tenderão a aumentar mas não deverão esgotar a capacidade;
- o sector privado tem um papel importante a cumprir nestes processos.

Apesar destas recomendações, em 1993, HART (439 e 431) refere que a Comunidade Europeia dá grande importância ao investimento público em transportes, mas não apresenta qualquer ligação com uma estratégia de desenvolvimento regional noutros sectores. A falta de ligação entre o Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional para os transportes e outros aspectos da política regional, deixa muitas dúvidas sobre os resultados de desenvolvimento desejados. Ainda na opinião deste autor, as políticas de transportes não devem ser dominadas pelo tópico do investimento em infra-estruturas, nem o investimento inter ou intra-regional em transportes promoverá um crescimento sustentado das regiões em desvantagem, se outras condições igualmente necessárias estiverem em falta. Paralelamente, as decisões e investimentos em matéria de transportes, ao elegerem como prioritárias as intervenções em áreas de maior procura, contribuem para que os maiores aglomerados saiam deste processo com ganhos sempre superiores aos mais pequenos. Porém, e apesar de os primeiros apresentarem, frequentemente, maiores graus de sucesso em termos de emprego e produção, são muitas vezes as deseconomias de aglomeração (congestionamento, preços do solo, e outros) que desencadeiam a proliferação de pequenos centros polarizadores em espaços de baixa densidade. Aliás, actualmente, nalguns casos já se verifica uma certa inversão na formulação das estratégias de desenvolvimento urbano, isto é, questiona-se de que forma a densificação pode ser desencorajada nas grandes aglomerações. (HART, 1993: 427-433).

Embora os objectivos definidos no Tratado de Maastricht (1985) apontem para a dotação por infra-estruturas de transportes as áreas mais deprimidas economicamente, *[it] would be unrealistic to expect the whole periphery to gain equally in this process.*

Some areas would remain at a substantial disadvantage due to climatic, topographical and cultural factors ...[74].

Da experiência adquirida no passado recente, as políticas de transportes em finais do século XX mantêm, no essencial, a filosofia de base definida no século passado, porque a função que lhe cabe continua a ser basicamente a mesma, só que agora, reconhecidos os limites para a sua expansão (como, de resto, noutros sectores territoriais), a definição de estratégias que permitam responder às necessidades e desejos de mobilidade dos indivíduos terá de formular-se com algum cuidado, para que não venham perpetuar um processo cíclico, ao serem os próprios transportes os geradores de cada vez mais procura. Construir mais e mais infra-estruturas, gerir as redes rendabilizando a utilização das estruturas existentes, investir na mudança de comportamentos ou, ainda, esperar que a saturação, poluição e congestionamento, por si só, auto-regulem as ocupações, são alguns dos caminhos possíveis (PLASSARD *in* BONNAFOUS *et al*,1993: 49-58).

Se por desenvolvimento sustentável deve entender-se a resposta às necessidades do presente sem comprometer as do futuro, e se os transportes são um elemento vital das actividades económicas e sociais servindo-as, não sendo um fim em si mesmo, os esforços para reduzir os efeitos da distância devem acompanhar a promoção das actividades locais. Deste modo, as opções em matéria de transportes deverão privilegiar as que menores efeitos negativos possam exercer sobre o ambiente, pelo que as decisões sobre a utilização do espaço por actividades fortemente geradoras de tráfego devem ser devidamente ponderadas e co-responsabilizadas na resolução dos problemas causados.

Mantém-se certo que melhores infra-estruturas resultam numa redução dos custos de transportes, ou seja, num maior leque de escolhas, num melhor acesso aos mercados e aos centros de decisão e, portanto, na promoção de espaços mais competitivos[75].

---

[74] HART, 1993:43.

[75] A este propósito, *[the] Treaty on the European Union (European Commission, 1992) and the White Paper on Growth, Competitiveness and Employment (European Commission, 1994)) both set out the claim*

Porém, estes objectivos parecem ser, por vezes, incompatíveis: aumentar a acessibilidade nas ligações entre os centros europeus, apesar de promover a sua aproximação física, pode resultar num aumento das desigualdades, uma vez que, os ganhos das áreas mais desfavorecidas, dificilmente suplantam a localização territorial, mais vantajosa, das restantes. Por outro lado, aumentar a acessibilidade entre os centros e as periferias, pode significar que os mais desfavorecidos podem agora colocar os seus produtos e expandir a sua procura para os grandes mercados, mas o contrário já não é tão evidente, uma vez que, dificilmente os empresários dos grandes centros tomarão a decisão de deslocar-se para os centros periféricos, a menos que ofereçam excepcionais vantagens locativas[76].

O reconhecimento de muitas destas questões, tem levado muitos países, entre eles a Inglaterra e os Estados Unidos, a modificar a política de intervenção nas áreas rurais, criando condições de afirmação local e regional, para que as novas melhorias nos sistemas de transportes possam exercer um efeito atractivo e, portanto, de concentração/progresso nesses locais. Entre outros, definem-se como prioritários nessas políticas os seguintes objectivos: aumentar a mobilidade individual - o que implica a reestruturação da rede de transportes, em particular o público, por forma a oferecer condições de deslocação e acesso melhoradas a diferentes bens e serviços; aumentar a mobilidade de determinados serviços - promovendo uma rede de serviços móveis de prestação local, como librarias, bancos, médicos, produtos essenciais; aumentar a acessibilidade a pequenas localidades, centralizadoras de determinadas funções administrativas e, portanto, fundamentais para a revitalização de conjuntos territoriais (TOLLEY e TURTON, 1995: 361-373).

---

that the development of TENs [Trans-European Networks] is an essential element in both promoting the economic development and improving the economic and social cohesion of the European Union. VICKERMAN *et al*, 1995:2

[76] Ideia expressa por VICKERMAN *et al*, 1995: 2-4, anteriormente referenciada por GERARDIN e VIEGAS (1992: 190) quando se referiam à parca rede de infra-estruturas de Portugal, Irlanda, Grécia e parte de Espanha, nas suas ligações internas e com o resto da Europa. De facto, *[under] these conditions, any industry requiring a local market or significant dimensions of manpower had to locate close to the main cities, which has led to highly concentrated population patterns.*

No final do século XX, a protecção do ambiente e a necessidade de melhorar as condições de mobilidade e segurança em sociedades onde as previsões sobre as deslocações apontam para valores crescentes, acompanhando a tendência das últimas décadas, os objectivos dos programas de intervenção em matéria de transportes incidem basicamente sobre a procura de um aumento da eficiência no uso da rede, reduzindo a dependência pelo transporte individual. Na directiva de 1997 sobre a Avaliação de Impactes Ambientais (AIA) apontavam-se os procedimentos europeus sobre a matéria, os quais deveriam assegurar *(...) that environmental consequences of public and private projects (motorways, airports, urban development projects, car parks, tourism and leisure projects, railways, tradeports etc.) are identified and assessed before local or national authorisation is given, in particular through case-by–case examinations or by thresholds or criteria set by the Member states. In both cases, the criteria should refer to: i) characteristics of the projects (size, risks etc.); ii) location of the project, iii) characteristics of the potential impact*.[77]

Entre os ingleses, em Outubro de 1999, no relatório final sobre Transportes e Economia, o Standing Advisory Committee on Trunk Roads Assessment (SACTRA), definia, no capítulo 1, os objectivos principais para as políticas de transportes: promover a economia, a segurança, as condições ambientais, melhorar as condições de acessibilidade. Estas quatro ideias fundamentais, não sendo novas, agora orientam-se pelo conceito global da integração e inclusão social. Também nesse relatório (capítulo 2), se chama a atenção para a necessidade de clarificar o que se entende por desenvolvimento sustentável, já que os governos, preocupados com o crescimento económico e com as diferenças na sua distribuição, procedem frequentemente a soluções de redistribuição, votando aos transportes uma parcela significativa dos investimentos públicos, por continuarem a acreditar ser essa a forma de reduzir as diferenças. Ora, se este sentido de intervenção se tem demonstrado ambíguo, porque cada área apresenta padrões de reacção às alterações das condições de acessibilidade

[77] TRANSPLUS – Anexo I, "Description of work", ISIS (coord.), 1999: 35

diversificados, então o SACTRA sugere que se aprofundem os estudos de impacte, para que possam ser encontradas soluções e tomadas decisões mais fortes e coerentes com o desejável desenvolvimento sustentável.

Acatadas estas recomendações pelo governo inglês, em Maio de 2000 em "The Government's Response to the SACTRA Report on "Transport and the Economy""[78], o SACTRA sublinha a complexidade que envolve o processo de avaliação dos impactes, dado que essa avaliação deve considerar as escolhas/decisões sobre as localizações e deslocações, isto é, deve basear-se essencialmente na observação do comportamento dos indivíduos quando confrontados com cenários de alteração das condições de acessibilidade.

Também em 1999, no âmbito do "Directorate-General VII, Transport" (DG VII), o projecto da União Europeia "Transport Planning Land Use and Sustainability" (TRANSPLUS) *(...) aims at creating a common understanding among European transport and land use authorities, policy makers and practitioners of the best ways to combine policies, neutralising barriers to implementation and realisation of the desired outcomes, ensuring compatibility and transferability between countries and cities, based also on citizens participation in urban & transport planning.*[79].

Reconhecida a necessidade de centrar a atenção nas questões urbanas, onde se concentra cerca de 80% da população da UE, bem como a pertinência da sua articulação funcional com os restantes espaços para o melhor funcionamento dos sistemas regionais, a provisão de serviços de transportes mais eficientes que garanta o desenvolvimento dos espaços de maior densidade de ocupação, nomeadamente através da implementação de serviços alternativos ao automóvel ou a questão do ambiente (com ideias decorrentes do Livro Verde sobre Ambiente Urbano (1990) e do 5º Programa de Acção sobre Ambiente (1993), nos quais se debatem estratégias de redução da

[78] www.roads.dtr.gov.uk/roadnetwork/sactra2/index.htm

[79] TRANSPLUS – Anexo I, "Description of work", ISIS (coord.), 1999: 4

dependência pelo uso do carro nas cidades), constituem alguns dos assuntos retomados na descrição dos trabalhos do relatório TRANSPLUS (1999: 34)

No 11º Relatório Anual Sobre os Fundos Estruturais (1999), pode ler-se que, tendo *(...) por finalidade estabelecer um diagnóstico e uma análise de impacto dos investimentos efectuados nas infra-estruturas de transportes (...) [nalguns países da União Europeia] (...) a avaliação considera que os investimentos contribuíram para melhorar a segurança, nomeadamente rodoviária, a atractividade de algumas regiões, graças à melhoria da sua acessibilidade e, por último, a criação de condições básicas para o desenvolvimento de determinados sectores, como por exemplo, a indústria do turismo*.[80].

Em Julho de 2000, em comunicado ao Conselho e ao Parlamento Europeu, a Comissão das Comunidades Europeias faz saber no item 2.5 sobre as "Lições decorrentes da experiência" que se deve *[evitar] políticas orientadas pela oferta que conduzam a sistemas de transportes sobredimensionados* explicando que tal acontece quando não há *(...) o devido respeito pelas prioridades económicas e sociais*.[81] De facto, fez-se saber em Novembro, que *[não] se verifica uma correlação significativa entre o aumento das infra-estruturas existentes (medidas em quilómetros) e um maior desenvolvimento económico. [e ainda que] esta situação tende a confirmar que o investimento nas infra-estruturas de transportes é um factor importante, mas não suficiente, no esforço de desenvolvimento económico das regiões periféricas*.[82]

Em finais da década de noventa, parece óbvia a mudança na filosofia de base sobre o ordenamento do território em matéria de transportes. A perspectiva secular de que o aumento da oferta de infra-estruturas viárias é fundamental para o desenvolvimento económico dos territórios é agora questionada.

---

[80] COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS, Jan. 2000: 124.

[81] COMISSÂO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS, Jul. 2000: 11 e 12

[82] COMISSÂO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS, Nov. 2000: 124

2.4 O CONTRIBUTO DA GEOGRAFIA NA RESPOSTA AOS NOVOS DESAFIOS

A evolução em matéria de intervenção no domínio dos transportes, tem-se pautado pela busca de um aumento da mobilidade e acessibilidade em contextos territoriais diferentes: nos anos 50 e 60, tais objectivos resultaram no aumento da motorização individual e, paralelamente, em problemas decorrentes da falta de investimento em meios alternativos. O conceito dos anos 60 de que o planeamento opera no/para o interesse público, antecipando a oferta para responder às necessidades de deslocação, viria a ser criticado na década seguinte, quando se coloca a questão sobre os limites do crescimento, em particular nas cidades, onde o alargamento das periferias gera níveis de tráfego que superam a capacidade de oferta por infra-estruturas.

Associada à crise energética de 1973/74, a crítica dos anos 70 prolonga-se pelas seguintes, quando se assume a necessidade de conciliar interesses públicos e privados na tomada de decisões. O potencial das telecomunicações, as questões ambientais e as dúvidas sobre a melhor forma de promover a mobilidade e a acessibilidade, clamam por novas reflexões em torno do financiamento em transportes. Assim se enquadram os desenvolvimentos da última década do século XX, os quais ficam marcados pelo reconhecimento da necessidade de intervir sobre o sistema de transportes, desenvolvendo conceitos que, partem da avaliação dos efeitos existentes e/ou previstos, para incidir sobre a redução/minimização dos efeitos nefastos. O envolvimento de todas as partes (públicas e privadas), torna-se agora particularmente relevante, num momento em que a decisão sobre o investimento em transportes pressupõe a consideração da qualidade de vida das populações, e das desigualdades nas condições de acessibilidade.

A entrada no século XXI traz pelo menos o reconhecimento de que o investimento em mais e mais infra-estruturas de transportes não é, por si só, a via para o

desenvolvimento das regiões. Tal como no passado, a rede de transportes é um elemento fundamental de estruturação do espaço geográfico, mas a sua importância enquanto elemento primordial nas escolhas e, portanto, nas decisões está a modificar-se. Agora, são os limites impostos pela densificação dos espaços e/ou a inércia da evolução das ocupações que emergem em dinâmicas territoriais onde, cada vez mais, os transportes mais do que responder à procura ou induzir o desenvolvimento económico, devem constituir-se como instrumento fundamental para a gestão do território.

Os transportes deixam de constituir apenas a ferramenta necessária para decidir sobre a melhor localização de uma empresa ou para solucionar os problemas de mobilidade emergentes e passam a ser encarados como mais um factor de estruturação do território que deverá garantir, conjuntamente com os restantes, uma melhoria da qualidade de vida, agora numa perspectiva de solidariedade e de distribuição equitativa de oportunidades.

O domínio dos transportes é particularmente complexo, suscitando o interesse de várias disciplinas científicas sociais (além das exactas que se dedicam à avaliação das condições de funcionamento e à especificação e concretização das sucessivas formas/técnicas de intervenção). É interessante verificar que o alcance dos sucessivos níveis na sequência atrás referida se foi dando quase em paralelo em várias ciências sociais mais envolvidas nos transportes, entre elas, a economia, a geografia, a sociologia ou a psicologia social. Porém, apenas algumas ciências incluem no seu campo de acção o estudo de como intervir da melhor forma, o que implica a inclusão de metodologias de avaliação dos efeitos associados a cada intervenção/estímulo e de selecção das alternativas disponíveis para essa intervenção.

Até finais dos anos 50 ou meados dos 60 dominam as fases de descrever e interpretar os itinerários dos viajantes e a localização das actividades desenvolvidas pelas populações. É neste enquadramento que se formulam teorias explicativas de localização

de forte pendor descritivo ou, quando se procuravam abordagens mais globalizantes, marcadas pela presença de espaços geográficos compostos por um ou outro elemento isotrópico e, talvez, alguma utopia, face à real diversidade dos territórios em questão. Em grande parte da responsabilidade da área da Economia, estes terão constituído os alicerces para a consolidação da temática "transportes" no âmbito da Geografia.

A passagem ao nível seguinte, da interpretação e, mais tarde, da previsão das reacções, associado ao desenvolvimento de modelos matemáticos prende-se, por um lado, com a crescente complexidade dos sistemas territoriais, decorrente do aumento populacional e processos migratórios com forte crescimento das áreas urbanas e, por outro, com os avanços técnicos decorrentes do surgimento de computadores que passam a tornar viável a utilização de modelos matemáticos e a resolução de muitas das questões de simulação e previsão de comportamentos dos utilizadores dos sistemas de transporte em tempo aceitável. É este o nível dominante na segunda metade dos anos 60, toda a década de 70 e 80, e ainda em desenvolvimento no presente.

O nível correspondente ao intervir é o que está associado ao estudo e análise das Políticas de Transportes, que vem sendo objecto de tratamento científico desde meados/finais da década de 80, e que teve desenvolvimento apreciável na década de 90. Trata-se agora de retomar as evoluções e tendências territoriais do passado recente, associadas às alterações das condições de acessibilidade, para proceder à avaliação dos seus efeitos, os quais se admite podem assumir os sentidos desejados mas nalguns casos também o inverso. Dito de outra forma, a eficácia das intervenções/decisões baseada nessa avaliação de políticas, implica/exige a abordagem às dinâmicas territoriais, enquanto leitura integrada das tendências de adaptação às alterações das condições de acessibilidade pelos agentes envolvidos. Estas tendências devem comparar-se com os princípios de intervenção definidos em cada momento, por forma a extrapolar os eventuais desvios aos objectivos propostos e, na sequência, avançar com indicações que

permitam ajustar os sentidos de evolução desejados para o espaço geográfico aos seus impactes.

De facto, ainda que as metodologias de avaliação de projectos estejam disponíveis desde os anos 60, é nestas décadas mais recentes que se dá o salto e se passa a estudar e avaliar as políticas no sentido de tornar mais eficazes as decisões, isto é, de promover acções territoriais concertadas entre o que são os objectivos públicos e privados. Esta mudança está aliás associada ao facto de que as intervenções, cada vez mais, são de natureza territorial e não apenas regulamentar, de preços ou infra-estruturais.

PARTE 2 – OS EFEITOS DAS NOVAS ACESSIBILIDADES RODOVIÁRIAS NA REGIÃO NORTE: NOVAS E/OU VELHAS DINÂMICAS TERRITORIAIS

3. EVOLUÇÃO E PLANEAMENTO DA REDE DE TRANSPORTES TERRESTRES EM PORTUGAL: OS DESÍGNIOS DA INTERVENÇÃO

A configuração e características da rede portuguesa de infra-estruturas de transportes terrestres é o resultado de esforços empreendidos por homens que, por razões económicas, políticas, sociais e/ou militares, foram (re)construindo ao longo do tempo uma malha viária condicionada por factores geográficos e pelos avanços técnicos, procurando responder a dinâmicas territoriais sucessivamente mais complexas.[1]

Herdou-se uma rede cuja estrutura actual revela um percurso de luta pela minimização dos tempos de deslocação e de combate à penosidade das viagens, em função do que, em cada momento, se julgava mais pertinente: ligar as áreas de maior densidade de ocupação, motivar o crescimento nas outras, responder a estratégias de (re)ordenamento do território nacional e/ou nas suas ligações com Espanha e à Europa ou, ainda, para satisfazer o capricho de alguns particulares e protagonistas da vida política e económica.

Sendo no passado que devem procurar-se as bases explicativas para a malha de infra-estruturas rodoviárias que servem hoje o território português, trata-se neste capítulo de recuar no tempo, para tentar perceber melhor quais as preocupações subjacentes às decisões que sucessivamente se foram tomando sobre esta matéria. Nesse sentido, em particular para os períodos anteriores ao século XX, justifica-se a consideração de alguns trabalhos de base nos quais se podem encontrar não só as ideias

[1] Quer se trate das pistas de caravanas nas estepes e nos desertos, quer dos caminhos que levam às feiras de Champanha, quer das grandes vias férreas de interesse comercial, o valor das estradas liga-se em todos os casos e em todas as épocas, não ao seu traçado, mas à necessidade que os homens têm de se servir delas. (FEBVRE, 1954: 687)

Do mesmo modo, quase meio século depois, CASTELLS (2000: 8) refere que *[el] uso transforma la tecnología. (...) el internet que se pensó originalmente no es el internet que tenemos hoy día. (...) Entretanto (...) descubrieran una aplicación que se convirtió en la base de trabajo en el futuro en la base de nuestra vida actual: el correo electrónico.*

fundamentais sobre a evolução das estradas, do caminho de ferro e do transporte fluvial em Portugal, como um vasto espólio de fontes colhidas pelos autores. Entre eles, destacam-se os de Godofredo FERREIRA, sobre a "Mala-posta em Portugal" (1946), o de Teodoro de MATOS, que em 1980, defende uma tese sobre os "Transportes e Comunicações em Portugal, Açores e Madeira (1750-1850)" e o de Fernanda ALEGRIA, de 1990, com o tema "A Organização dos Transportes em Portugal (1850-1910). As vias e o tráfego", este focando com maior pormenor a problemática do caminho de ferro. Tal como argumentam estes e outros autores, só no século XIX se terão verificado alterações de maior significado na rede de transportes terrestres[2], pelo que, esta constituirá a data de partida para uma leitura mais fina sobre as preocupações subjacentes às alterações das condições de acessibilidade.

Admitindo então, que uma rede de transporte terrestre constitui um importante elemento para a compreensão da organização do território, porque nele se articula como causa e/ou efeito das suas dinâmicas; que as vias de comunicação são elementos do território que podem resultar de processos casuísticos e de formas de pensar as organizações espaciais em contextos económicos e sociais específicos; que a rede de estradas portuguesa apresenta uma configuração caracterizada pela maior densidade de estradas no litoral, e sua rarefacção à medida que se caminha para o interior do país, acompanhando a distribuição dos principais aglomerados populacionais e, finalmente, que das mais recentes intervenções por parte do poder público é possível extrapolar preocupações, sobre a função das novas vias enquanto veículo para a melhoria das deslocações, mas também para a geração de oportunidades, sendo frequente a alusão ao seu papel para a redução dos efeitos de interioridade e das assimetrias regionais. Tentar-

[2] Recordem-se a este propósito as fases propostas por TOLLEY e TURTON (1995: 333-335) – referidas no capítulo 2 (item 2.3.2) – os quais resumiram em quatro fases fundamentais a evolução das políticas de transportes na Europa: a fase do caminho de ferro de 1830 aos primeiros anos do século seguinte; a fase da protecção, de 1918 a 1945, caracterizada pelo desenvolvimento de novos modos de transporte essencialmente virados para o serviço público; a fase do planeamento, após a Segunda Grande Guerra, na qual assume grande importância o papel da administração dos transportes, tendo como principais objectivos reestruturar o caminho de ferro, reorganizar os transportes colectivos nas cidades e refazer a economia no pós-guerra; e, finalmente, a fase da contestação com o desenvolvimento de processos que procuram o cumprimento das obrigações e a eficiência dos sistemas de transporte.

se-á perceber melhor quais as preocupações que consubstanciaram este quadro, e confirmar o que já vários autores escreveram sobre o assunto: a rede de hoje decalca, na sua estrutura fundamental, muitos dos traçados definidos na época romana[3] e, já nessa altura, podia verificar-se o efeito multiplicador das infra-estruturas de transportes, ao gerarem oportunidades em âmbitos diferentes daqueles para que foram concebidas, nomeadamente na economia[4]. Dito de outra forma, reconstituir comparativa e sinteticamente um percurso de cerca de dois séculos de intervenção em matéria de transportes, e procurar avaliar nesse quadro os objectivos e princípios subjacentes à implantação da rede de estradas nacionais em Portugal, constitui o repto da reflexão que aqui se propõe.

Assim sendo, este capítulo divide-se em dois períodos fundamentais: a rede de estradas antes e depois da motorização. Dentro de cada um deles, fizeram-se sub-divisões, em função dos acontecimentos que se consideraram mais pertinentes. Para o primeiro admitiram-se dois momentos: de meados do século XVIII aos anos 40 de oitocentos e do governo de Costa Cabral (1842-1846) à implantação da I República (1910). Para o segundo, abordam-se os antecedentes do Plano Rodoviário Nacional (PRN) de 1945 (desde a constituição da Junta Autónoma de Estradas em 1927), o PRN de 1985, a adesão de Portugal à Comunidade Europeia e o PRN 2000, acções que

---

[3] *Deve-se aos romanos o primeiro sistema de viação que se elevou acima das comunicações locais (...). Até meados do século XIX, algumas dessas estradas calcetadas com grandes lajes, continuaram a servir e ainda hoje, nalguns lugares, todo o fluxo da tracção mecânica (...). O traçado das vias romanas principais não se afasta muito do das linhas férreas e grandes estradas modernas*. (Orlando Ribeiro *in* DAVEAU, 1999: 875).

Ferreira de ALMEIDA (1978: 158) considera que *[a] história das vias medievais é difícil, porque a viação romana está por estudar (...) as direcções das vias romanas, conhecidas, continuam a ser seguidas na Idade Média (...) a história atribulada da viação medieval minhota, no sentido norte-sul, digamos até ao século XI [revela que] os grandes caminhos eram pelo interior. De Viseu ou Lamego a Guimarães-Braga, por Entre-os-Rios e Marco de Canavezes*.

De qualquer modo *(...) na época românica podemos começar a falar da atlantização da rede viária que os caminhos, na direcção este-oeste, para os portos e centros abastecedores de pesoado e de sal, vêm ainda acentuar mais. Estes marginam, habitualmente, os rios, exceptuando o Douro, onde a navegação imperou. Até os rios Minho, Lima e Douro, sobretudo, serviam os transportes e comunicações neste sentido*. (ALMEIRA, 1978: 160)

enformam o cenário das políticas dos transportes em Portugal na viragem para o século XXI.

3.1 A REDE DE ESTRADAS PORTUGUESA ANTES DA MOTORIZAÇÃO

3.1.1 Uma rede de estradas subsidiária da navegação fluvial

Até à segunda metade do século XVIII, altura em que entrou em serviço a mala-posta para o transporte do correio, as deslocações em Portugal faziam-se a pé, com o recurso a animais e por via fluvial, confinando-se a espaços muito restritos.[5] De facto, da comparação entre o "Itinerário Terrestre de Portugal" de 1748, da autoria de João Baptista de Castro, com a última edição desse documento, de 1844, MATOS (1980: 25) verifica que o número de estradas novas é insignificante.

Com D. Maria I, a partir de 1780, é possível observar um conjunto de acções e obras, como a construção de pontes, a realização de projectos para a estrada de Lisboa a Coimbra (que só viria a ficar pronta 18 anos depois) e outras estradas, nomeadamente na área do Douro as quais, apesar de circunscritas a pequenas parcelas do território, dão conta da necessidade de promover determinadas ligações. De facto, em 1781, Miguel Pereira Pinto Teixeira, consubstancia estas necessidades e preocupações na "Informação sobre as providências que parecem necessárias para a abertura e conservação das

[4] Sobre as estradas construídas por estes povos Maurice FABRE (1965: 12) refere que a *(...) estrada romana está, antes de mais, ao serviço do exército, mas quase ao mesmo tempo, o que é natural, passa a servir a economia*.

[5] Godofredo FERREIRA, refere-se às precárias condições em matéria de infra-estruturas para o transporte do correio em Portugal dizendo que: *[durante] quási dois séculos – de 1520 a 1798 – parece que o transporte de cartas em Portugal se efectuou ùnicamente a pé e a cavalo, pois não conhecemos documento em que se faça referência à utilização de carros para o efeito, como acontecia noutros países da Europa. Em passo de almocreve (...) os peões palmilhavam, de mala às costas, os caminhos que ligavam as povoações de pequeno tráfego. Entre as localidades mais importantes o correio era carregado a dorso de pachorrentos muares, cuja andadura pouco excedia a dos peões (...)* (FERREIRA, 1946: 30).

Estradas Reais", preconizando não só um conjunto de medidas para a construção e conservação de estradas, como também um plano sobre aquela que, em sua opinião, deveria ser a rede nacional. Desse plano constam sete eixos fundamentais, dos quais quatro a partir de Lisboa e três do Porto. Os eixos centrados em Lisboa têm por destino, além da Aldeia Galega (na saída para Espanha), Valença, Faro e Chaves (passando por Viseu), e do Porto[6] irradiam vias para Caminha, Chaves e Bragança (MATOS, 1980: 32). Apesar de nunca ter sido implementado, é interessante reter quatro ideias fundamentais sobre este "plano" concebido por Pinto Teixeira: em primeiro lugar, a presença de uma rede encabeçada por Lisboa e Porto; o detalhe da rede no noroeste que pode revelar a existência de aglomerados e actividades de certa importância no contexto regional; a escassez de ligações para o interior, de que são excepções Bragança e a estrada para Faro, passando por Évora e Beja e, finalmente, derivada das anteriores, uma imagem de conjunto para o território nacional que na sua maioria corresponde, em traços gerais, às ligações fundamentais consignadas no actual Plano Rodoviário Nacional de 2000.[7]

Em 1788, José Diogo Mascarenhas Neto publica o "Método para Construir as Estradas em Portugal"[8], atribuindo maior importância à construção da estrada Lisboa/Coimbra, na qual se viria a introduzir o serviço da mala-posta que, além do correio, fazia também o transporte de passageiros. Com apenas quatro lugares, raramente tinha a lotação esgotada, excepto no início e encerramento das aulas da Universidade de Coimbra. A reduzida procura do transporte a longas distâncias, pode ter origem nos elevados preços praticados e nos perigos das viagens, o que, de alguma forma, poderá consubstanciar a ideia de que também não haveria motivo para se encetar

[6] A ligação entre o Porto e Caminha faz-se por Vila do Conde, Barcelos e Ponte de Lima; entre o Porto e Chaves, por Guimarães e Barroso e, entre o Porto e Bragança, por Penafiel, Amarante, Vila Real e Mirandela.

[7] Do mesmo modo, se se recuasse à Idade Média, ainda que apenas para o caso do noroeste, as vias que apresentavam uma maior utilização, são exactamente as que faziam a ligação entre o Porto e Braga e entre a primeira e Guimarães (ALMEIDA, 1968: 78), ou ainda a ligação entre o Porto e Viana, passando pela Póvoa de Varzim e Esposende (MORENO, 1986: 78).

[8] FERREIRA, 1946: 33 e 34

grandes esforços no sentido de aumentar a oferta. Mesmo assim, reconhecia-se a premência de melhorar a circulação, por forma a responder às necessidades do sector económico[9]. De facto, nesse mesmo ano, a Rainha ordena a construção de estradas no Alto Douro que facilitem, conjuntamente com o transporte fluvial, a circulação e comercialização dos produtos agrícolas, nomeadamente o vinho,[10] cuja exportação, pela Barra do Douro, vinha registando aumentos desde a constituição da Companhia Geral da Agricultura dos Vinhos do Alto Douro (1756).

As intervenções na rede de estradas, muito restrita em termos de cobertura territorial[11] e sem uma orientação global aceite, marcam a viragem para o século XIX, numa altura em que, como se ilustra a propósito do parco sucesso da mala-posta entre Lisboa e Coimbra, o português *(...) bisonho e pouco afeito a viagens, não acolheu a iniciativa com o interesse que seria necessário para que ela pudesse manter-se e progredir (...).*[12] De qualquer forma, a Carta Militar das Principais Estradas de Portugal de 1808 (figura 3.1), apesar de não revelar o estado e as características das ligações em questão,[13] deixa perceber a presença de uma rede relativamente densa (o que não

[9] Em 1786, Baltazar da Silva Lisboa refere-se às *estradas asperas e cansadas que servem de constantes barreiras para impedir toda a comunicação com os povos que devem entreter o seu comércio para viverem na abundância.* (MACEDO, 1982: 141)

[10] No "Alvará mandando construir estradas no Alto Douro", de 13 de Dezembro de 1788 pode ler-se: *[eu] a Rainha Faço saber aos que este Alvará virem: que sendo plenamente informada, de que havendo-se difficultado pelas ruinas, em que se achão as estradas, que decorrem por huma, e outra parte do Alto Douro, o beneficio commum dos Lavradores de Vinhos daquelle districto, e das mais pessoas, que commerceão neste genero, fazendo-se por effeito das referidas ruinas muitas vezes impossivel, que no proprio, e opportuno tempo cheguem os Vinhos aos sitios dos embarques; e sendo deste inconveniente tambem huma das causas principaes a de não haver na longitude daquelle districto huma estrada, que sirva de auxilio á Navegação dos barcos que sobem e descem pelo rio Douro nos tempos em que a nimia abundância, ou a grande falta de águas delle difficultão a sua prompta Navegação: Tendo tomado em consideração este importante objecto, e as grandes vantagens, que hão de rezultar á Agricultura, e ao riquissimo Commercio dos Vinhos do Mesmo Alto Douro: Sou Servida ordenar, como por este Alvará Ordeno, que se construão as referidas estradas (...)* (Collecção da Legislação Portuguesa, 1775-1790, Lisboa, 1828: 532)

[11] Em 1804 Link dizia, acerca das estradas: *"estradas e calçadas recentemente construídas vêem-se em muitos pontos do País, mas em parte alguma têm mais de uma milha de extensão (...)"* (Orlando Ribeiro *in* DAVEAU, 1999: 852)

[12] FERREIRA, 1946: 51.

[13] Em 1820, Acúrsio das Neves refere-se aos transportes no interior do país, dizendo que *(...) as estradas de Portugal sejam com mui pouca excepções, as piores da Europa; que as pontes e outras obras de publica utilidade estejam em abandono ou sejam raras na maior parte do Reino. Daqui vem que este pais (...) retalhado por um grande número de rios e com excelentes portos, oferecendo tantos meios de*

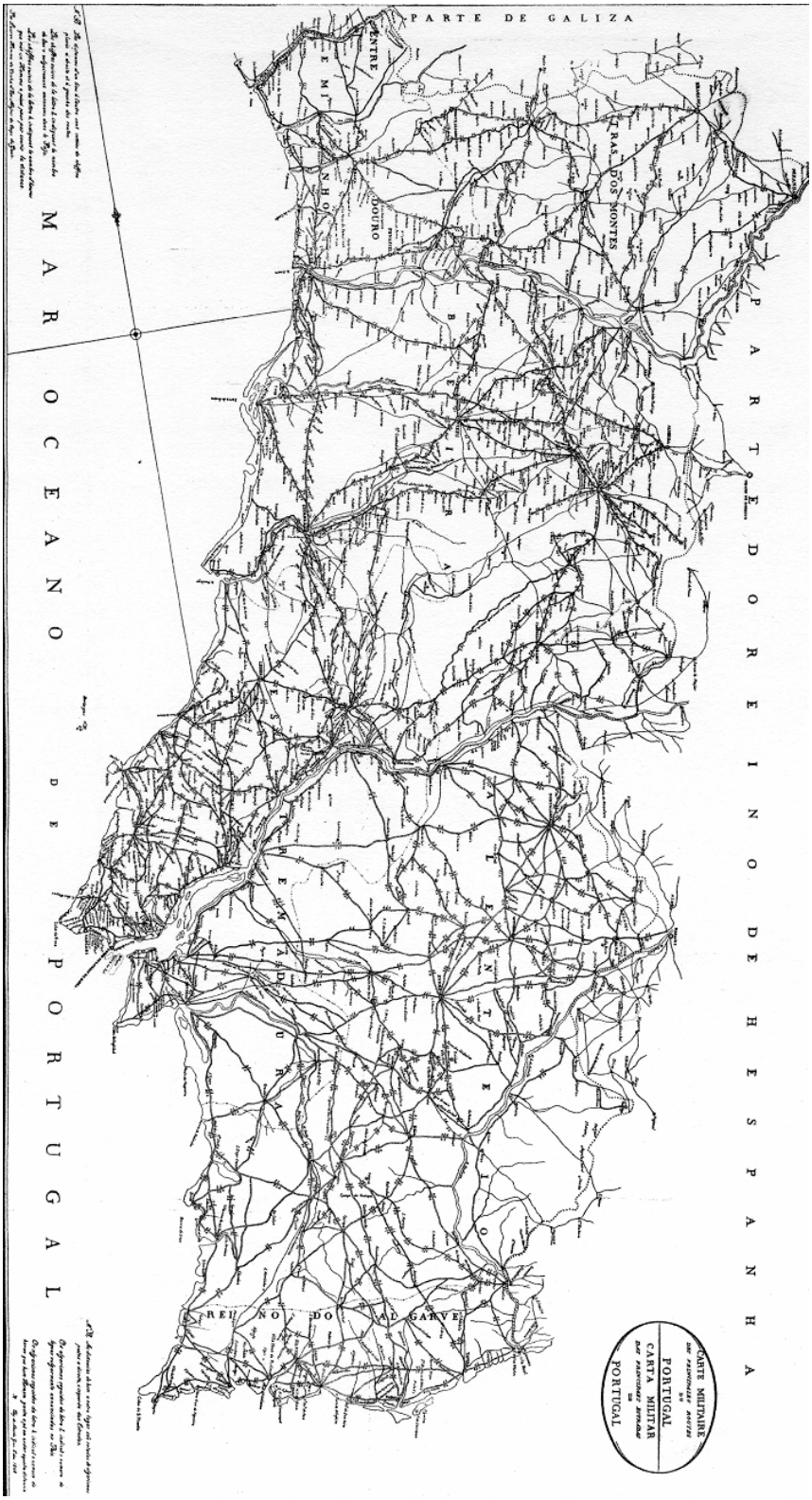
significa de qualidade) que cobre de uma forma bastante homogénea o território português. Esta observação pode confirmar-se com os tempos de viagens do correio expresso entre Lisboa e as capitais de distrito (figura 3.2), uma vez que, se entre a capital e o Porto a viagem é de 3 dias, até Bragança a diferença é de apenas mais um dia e duas horas, o que revela a possibilidade de fazer o trajecto pelo interior, desenvolvendo um percurso de comprimento inferior ao actual,[14] daí a menor diferença de distância-tempo.

É necessário, porém, acautelar estas observações, até porque como revela a rede da distribuição do correio em Portugal em 1818 (figura 3.3), o serviço a partir de Lisboa fica-se pela ligação a Viseu/Castelo Branco e, uma outra, em direcção a Faro, por Évora e Beja. O território a norte do Douro, talvez pela distância que o separa da capital do reino e pelas dificuldades de atravessamento do rio Douro, apresenta um serviço da responsabilidade dos Correios Assistentes ou Comarcas, sendo particularmente densa entre o Porto e as sedes concelhias do noroeste. Admite-se portanto, que o cálculo das distância-tempo para alguns casos (como no da ligação Lisboa/Bragança) terá sido apenas aproximado.

transporte e de um comércio florescente no interior e para Espanha vê estagnada por falta de comunicações huma grande parte dos seus frutos no próprio solo em que foram produzidos como acontece na Beira Alta e Tras-os-Montes em quase todo o Alentejo e mesmo no interior das províncias marítimas. (MACEDO, 1982: 142)

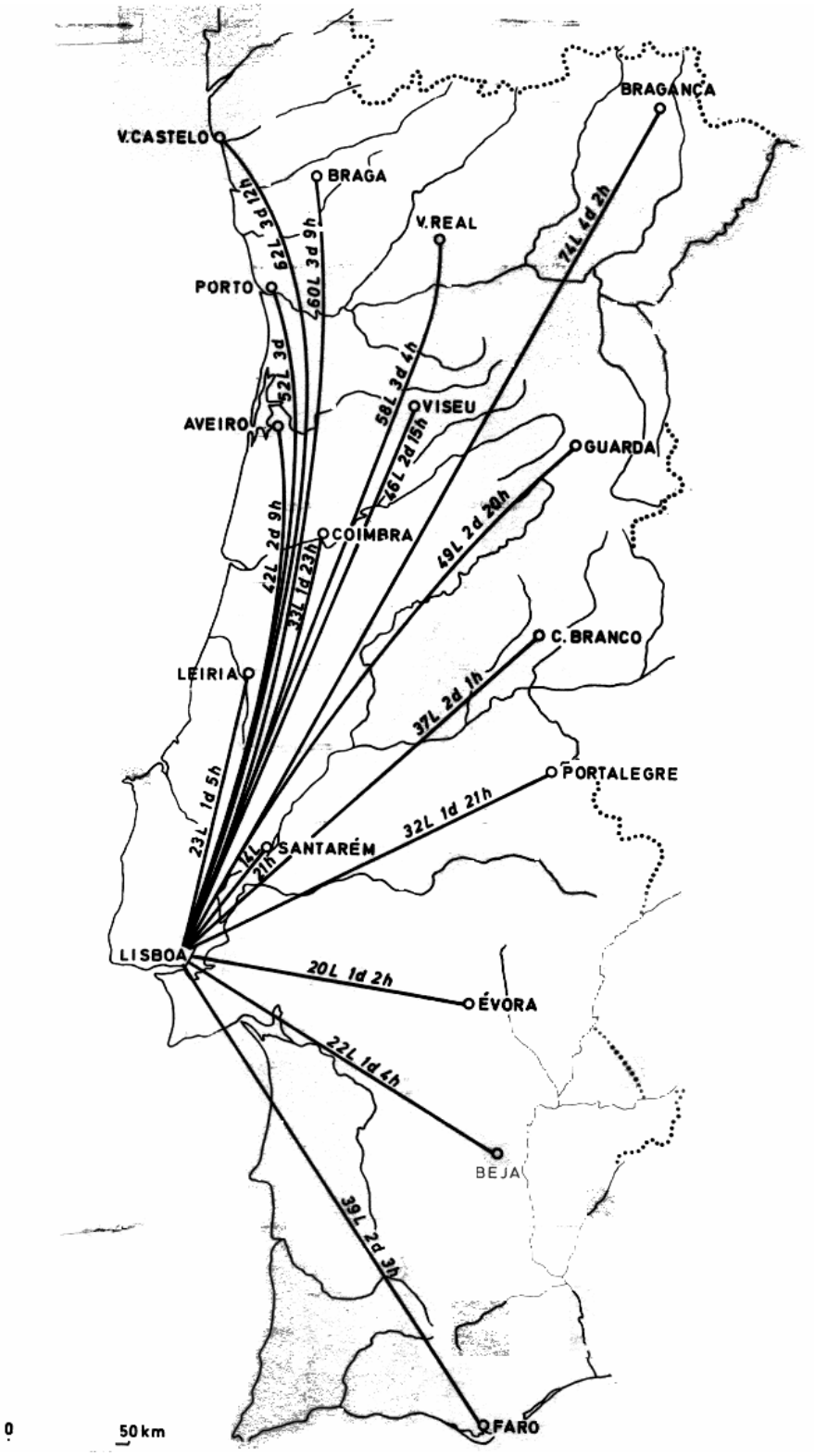
[14] Note-se que para as distâncias assinaladas no mapa de 52 léguas entre Lisboa e Porto e de 74 léguas entre Lisboa e Bragança, corresponde actualmente, segundo indicação do ACP (edição de 2000/2001), 317 e 498 Km, respectivamente.

Figura 3.1 – Carta Militar das Estradas de Portugal (1808)



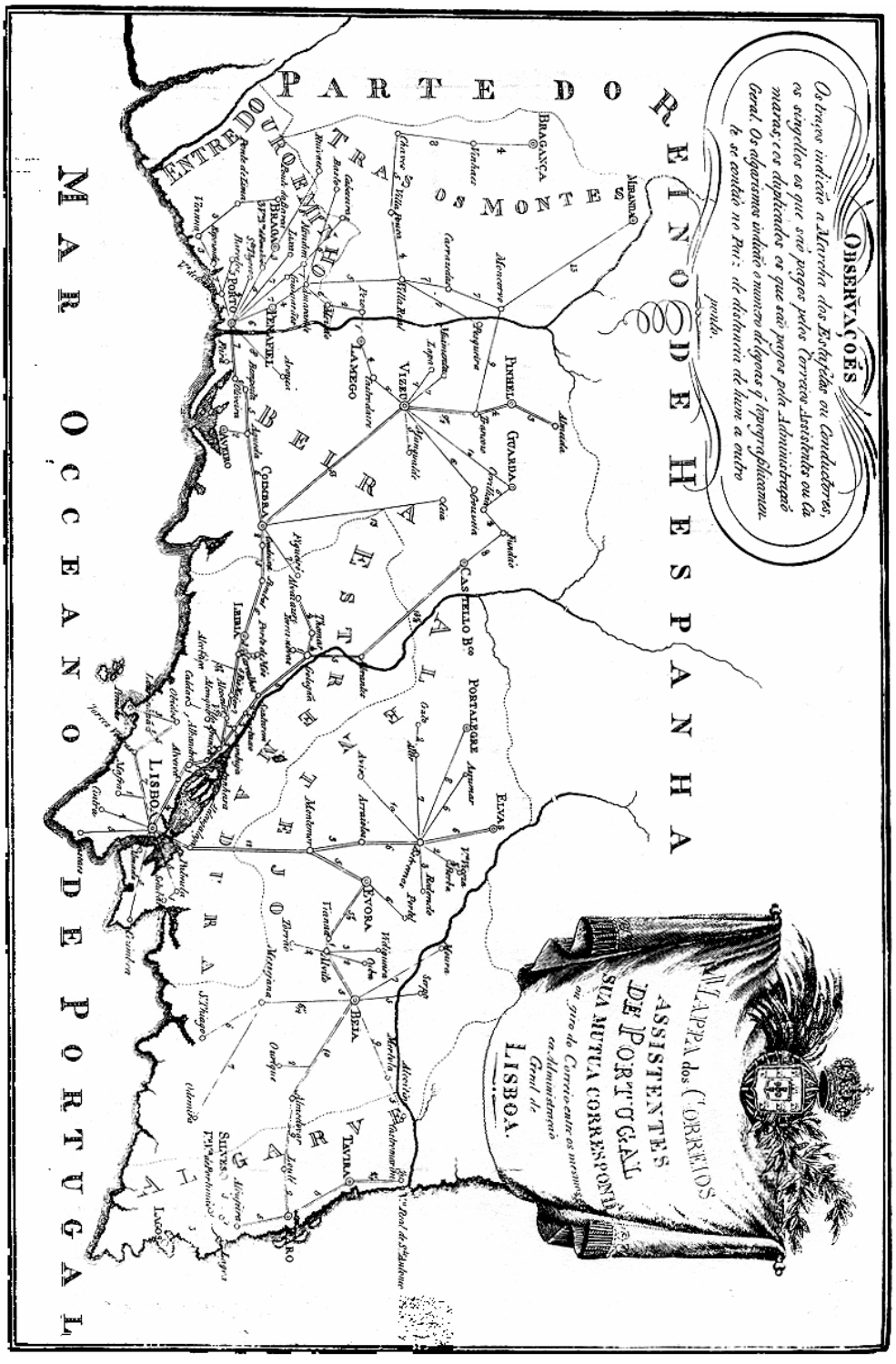
Fonte: MACEDO, 1982

Figura 3.2 – "Tempo que um correio expresso levaria de Lisboa às capitais de distrito" em 1810



Fonte: MATOS, 1980: 479

Figura 3.3 – Comunicações postais de Portugal em 1818



Fonte: FERREIRA, 1846: 70 e 71

Nota: a rede de distribuição paga pelas Comarcas é representada a traço simples, e a rede da Administração Geral com traço mais espesso

Mas terá sido a partir do triunfo do Liberalismo, em 1834, que se verificou um surto de reflexões e acções que revelam, ainda que essencialmente centradas no problema da classificação das estradas, o esforço de definir os objectivos e princípios orientadores da construção da rede viária. Baseada na lei de 19 de Dezembro de 1834, a lei de 12 de Março de 1835 cria a Comissão de Melhoramentos de Comunicação Interior a qual devia elaborar um plano de transportes que envolvesse os diversos modos,[15] devendo também propor as dimensões para cada classe das estradas classificadas. Mascarenhas Neto protagoniza esta tarefa, e classifica as estradas de reais (todas as que ligam Lisboa às capitais de distrito), de comércio (ligam as cidades e vilas com pelo menos 500 fogos), as públicas (estabelecem a ligação a localidades com pelo menos 300 fogos) e, finalmente, as restantes que designa por estradas de vizinhança.

O ânimo criado em torno desta iniciativa mereceu um "Voto de confiança dado pelas Camaras ao sr. Ministro do Reino" no mês de Maio de 1835, ao considerar-se que, desta forma, *(...) vão-se facilitar as operações commerciaes, e diminuir as despezas de transporte, as quaes tem a mesma influencia directa sobre os preços que uma reducção no custo da produção (...) vai medrar a civilisação com o comercio reciproco das povoações, vão desenvolver-se os principios de sociabilidade, tolerancia, e liberdade pela communicação dos individuos (...) vai amenisar-se a face rude e escabrosa deste paiz (...)*[16].

A ideia de definir uma rede em função da dimensão dos aglomerados e das necessárias transacções económicas parece nortear as intenções de melhorar as condições de acessibilidade, mas também se vislumbram outras resultantes quando se alude a "princípios de sociabilidade e tolerância", tão invulgares nos textos consultados sobre estas matérias até àquela data.

---

[15] A Comissão de Melhoramentos de Comunicação Interior era um órgão de *(...) de carácter consultivo, [que tinha] por fim elaborar um plano geral de estradas, pontes, encanamentos, canais e portos, (...) propor um método de um provisional e imediato melhoramento da navegação dos rios, das estradas e pontes existentes*. (Colecção Official de Legislação Portuguesa, citada por MATOS, 1980: 38).

[16] Diário do Governo, nº 112, 13/5/1835: 474.

O ano de 1835 ficou ainda marcado pela proposta para a introdução do caminho de ferro em Portugal. A inovação associada a este novo meio de transporte, de resto como já vinha acontecendo com os projectos de construção de estradas, motivou vários movimentos críticos que confrontaram, por um lado os defensores que reconheciam os benefícios que daí advinham para a melhoria das condições de circulação de pessoas e mercadorias e, por outro, contracorrentes movidas pela desconfiança sobre os seus efeitos para a sociedade, estes convencidos da utopia do projecto (ALEGRIA, 1990: 49).

Nos cerca de 10 anos que se seguiram, além de importantes contributos para a produção de legislação sobre os procedimentos para a construção e melhoramento das estradas[17], o tom das intervenções mantém-se no essencial. Instado pelo Ministro e Secretário de Estado dos Negócios do Reino a rever o plano de estradas, Mouzinho da Silveira, em 1839, apela à necessidade de compilar informação, quer à escala nacional, quer local, que revele os recursos existentes e as carências em transportes e noutros domínios de âmbito público, por forma a encetar acções e investimentos mais eficazes.[18]

De finais do século XVIII até à década de 40 de oitocentos, a discussão em matéria de definição da rede de estradas, apesar de largamente subsidiária do desenho das vias fluviais, centrou-se essencialmente na dicotomia entre a necessidade de promover uma rede para ligar as áreas mais importantes (entenda-se de maior dimensão

[17] Veja-se a este propósito, por exemplo o contrato para a construção da estrada Lisboa/Porto (Diário do Governo nº 83 de 10/4/1837) e os problemas de expropriações que se lhe associaram (Diário do Governo nº 245 de 15/10/1836), os quais, entre outros motivos, terão contribuído para o empasse no andamento das obras.

[18] *Parece-me impossível formar-se um plano (...) enquanto o Governo não possuir do mesmo país uma descrição exacta, circunstanciada e cabalmente desenvolvida da qual possa coligir não só as necessidades gerais mas também as locais e bem assim os meios pelos quais todas e cada uma das localidades podem melhor contribuir para a feitura dos tais melhoramentos e seu futuro entretenimento e progressiva melhoria (...) dar algum movimento às produções agrícolas e algum começo de vida ao comércio interior são os objectivos urgentes a que são exclusivamente aplicados os poucos fundos votados e desgraçadamente quase nunca satisfeitos para as outras obras públicas gerais do Reino* (MATOS, 1980: 47 e 49).

demográfica e, portanto, com maior volume de deslocações) e/ou com a necessidade de alargar mercados para as produções locais.

3.1.2 Da importância do caminho-de-ferro à concorrência pelo automóvel

No Governo de António Bernardo da Costa Cabral (1842-1846), o Diário do Governo de 5 de Agosto de 1843 dá conta, no capítulo I, "Das obras de communicação e dos meios para a sua execução", esclarecendo os contributos que os cidadãos deverão dar para a construção de estradas em todos os distritos, nomeadamente através de impostos e trabalho nas obras, e definem-se as tabelas de preços para as "barreiras" nas estradas e para as "portagens" nas pontes. Ainda neste mesmo documento, dois diagramas esboçam o que se deveria entender por "Systema de estradas principaes directas de Lisboa para as capitaes de districto, e mais pontos de primeira importancia" (mapa nº1: 1260) e por "Estradas principaes indirectas, ou ligações dos ramos das estradas principaes directas entre si" (mapa nº2: 1259). Nestes diagramas, deve sublinhar-se a importância atribuída, não só às capitais de distrito[19], como às "Praças de Guerra" e às "Cidades", de que são exemplo para a Região Norte, Valença e Chaves para o primeiro caso e Miranda, Lamego e Penafiel, para o segundo, as quais ombreavam com as capitais de distrito enquanto nós da rede de ligações.[20]

[19] A importância atribuída às capitais de distritos associa-se com as alterações ocorridas, no ano anterior, na atribuição de competências às diversas unidades administrativas: *[o] decreto de 18 de março de 1842, assignado pelo sr. Antono Bernardo da Costa Cabral, tirou aos concelhos muita da importancia e autonomia, que lhe havia sido dada pela revolução de setembro. Pelo citado decreto criou-se em cada districto um governador civil, uma junta geral e um concelho de districto, e em cada concelho um administrador, uma camara e concelho municipal. (...) As posturas são submetidas à approvação do concelho de districto, e as deliberações sobre ellas e contractos à junta geral.* (NOGUEIRA, 1993: 83 e 84)

[20] Diário do Governo, nº 182, 5/8/1843: 1257 e 1259.

Entre 1842 e 1846 encontraram-se várias referências às obras públicas no Diário do Governo, tanto sobre contratos para a formação de companhias para levar a cabo as obras previstas[21], como o relato minucioso do andamento das obras.[22]

Neste âmbito, as obras de construção e arranjo das estradas passaram também pelo "Decreto approvando a Companhia das Obras Publicas de Portugal, e seus estatutos" de 19 de Dezembro de 1844[23]. Competia também a esta companhia proceder à construção do caminho de ferro cujos trabalhos de concepção já se tinham iniciado em 1835, mas só na década de 50 iriam avançar em definitivo. Considerado como um meio de transporte de longa distância, as "estradas de ferro" como muitos lhe chamaram foram sendo traçadas de acordo com as direcções definidas pelas localidades mais importantes onde se supunha existir uma procura mais intensa, ou seja, muito próximas dos anteriores eixos rodoviários.

Pela mesma altura, a vontade de alterar o quadro de obras públicas em que o país se encontrava, terá motivado a visita de Caetano Alberto da Maia a Inglaterra, França e Bélgica, no sentido de observar não só o estado de evolução, como as técnicas de construção das redes de transportes. No relatório da viagem,[24] entre as descrições técnicas, podem ler-se algumas passagens de interesse, nomeadamente no que se refere ao reconhecimento das vantagens da introdução do caminho de ferro, não só no domínio

[21] Veja-se, por exemplo a aprovação do contrato entre Claranges Lucotte e outros para a formação de uma companhia encarregue de melhorar as estradas de Entre-Douro e Minho (D.G., nº 261, 6/11/1843: 1603), ou a "Escritura de contrato, approvada por decreto de 10/4/1844, entre o inspector geral das obras publicas do reino por parte do governo, e Pedro Lombré & Companhia, como emprezàrios da construção e conservação da estrada de Lisboa ao Porto", no qual se faz também a descrição detalhada do percurso, das características técnicas e do financiamento da obra (D.G., nº 104, 3/5/1844: 579 e 580)

[22] Sobre este assunto pode ver-se, entre outros, o D.G., nº 166 de 16/7/1842: 851 ou o D.G., nº 98 de 28/4/1845: 457-459.

[23] Collecção Official da Legislação Portuguesa, Lisboa, 1844 e 1845, 19/12/1844: 429 e 430; Diário do Governo, nº 301, 20/12/1844: 1451.

[24] "Relatório da viagem realizada a Inglaterra, França e Bélgica por Caetano Alberto da Maia, com a intenção de visitar obras importantes de construção de estradas, pontes, canais e portos", Lisboa, 22 de Agosto de 1845 (MATOS, 1980: 548-562)

da economia, mas também na organização social[25] e na unificação dos territórios da Europa[26].

No ano seguinte, na "Exposição à Rainha D. Maria II, sobre o estado das estradas portuguesas e providências necessárias ao seu melhoramento", Costa Cabral refere-se à rede de estradas, considerando que a quantidade, por si só, não deve continuar a nortear as intervenções, mas sim a qualidade, entendida aqui como a adequação às necessidades locais e o ajuste entre os recursos disponíveis e os objectivos, retomando desta forma parte das concepções de Mouzinho da Silveira[27]

Apelo feito à necessidade, não só de apostar na qualidade das intervenções, no sentido de uma adequação a cenários futuros, mas também de repensar os investimentos, ajustando os "meios aos fins" – aqui abolindo eventuais gastos

---

[25] *Sobre os benefícios deste novo meio de transporte preconiza-se o que poderiam ser os seus efeitos sobre a banalização das viagens de lazer: sobre os elevados níveis de procura "(...) na Bélgica e Holanda cuja população é proximamente igual à de Portugal, se tais resultados se observam, são eles uma consequência imediata do sistema de comunicações pelos caminhos de ferro que permitindo o transporte com muita economia e grande velocidade, convida até a classe menos abastada da sociedade a viajar por mero prazer, como muitas vezes observei (...)* (idem: 551)

[26] *Depois de ter visto e analisado as estradas, dediquei-me a visitar, cheio de surpresa, esse novo meio de comunicação que se pode considerar a vitória do tempo sobre o espaço (...) e cuja influência se faz sentir em todas as partes da organização social – esse sistema que tem dado ao comércio um incremento gigantesco – à indústria um desenvolvimento sem limite; - que tem concorrido grandemente para a civilização e trato dos povos, - que deverá um dia formar de cada nação um só povo, e da Europa inteira um só país – Falo dos caminhos de ferro* (idem: 550)

[27] *A ciência da viação nem sequer se concebeu em Portugal. Ela não está mesmo na infância. Cuidou-se unicamente que a perfeição das estradas consistia na muita despesa que se fazia na sua feitura. (...) Nunca se pressentiu a necessidade de outra alguma consideração em tal objecto, e menos que tudo lembrou a ninguém, que do emprego em excesso dessa mesma despesa tão preconizada como único quesito para a bondade delas podia vir em vez de benefício, grande prejuízo à locomoção.*

A relação que segundo a prática e as muitas experiências vão ensinando, deve guardar o modo da construção ou reconstrução das comunicações para, com a quantidade e qualidade do trânsito que há-de fazer uso delas, nenhuma atenção mereceu. Quiseram ver nelas somente monumentos como é de costume português, os quais se não edificam sem enormes cabedais, que é sinal de grandeza. A espécie da nossa recovagem, os hábitos da nossa população, a meteorologia do nosso clima, a mineralogia do solo, foram elementos, que pouco ou nada se interrogaram para, nas nossas estradas, se poderem ajustar com a máxima conveniência os meios aos fins.

(...) O nosso atraso em engenharia civil é a igual ao nosso atraso em todos os mais conhecimentos humanos. Se esta verdade é para se lamentar muito, mas não se pode renegar, o mesmo é com a nossa apatia.(...) Procedendo-se hoje em objecto de estradas assim como hoje se procede em tudo o mais, avaliando e não imaginando (...) [pois] no estrangeiro se não ocupa em fazer obras custosas em campo raso para o serviço dos viandantes a pé, porque é luxo que, quando não é prejudicial, é pelo menos inútil e conduz a um desperdício de dinheiro muito considerável, sem nenhum proveito. (MATOS, 1980: 562-564)

desnecessários -, numa perspectiva sólida de intervenção baseada mais na "avaliação" e menos na "imaginação", esta exposição, pelas intenções expressas, parecia indiciar uma mudança de fundo na política de transportes.

As acções desenvolvidas sob a égide de Costa Cabral marcaram este período, não tanto, pelo avanço no ritmo das obras, mas principalmente pelo conjunto de discussões e críticas[28], largamente favorecidas pela instabilidade económica (na recuperação da guerra civil de 1832/1834) e por alguma fragilidade política do regime liberal, das quais terão decorrido decisões fundamentais que, apesar de não terem sido implementadas serviriam, no entanto, de base aos trabalhos que a partir daí viriam a decorrer com o advento da Regeneração.

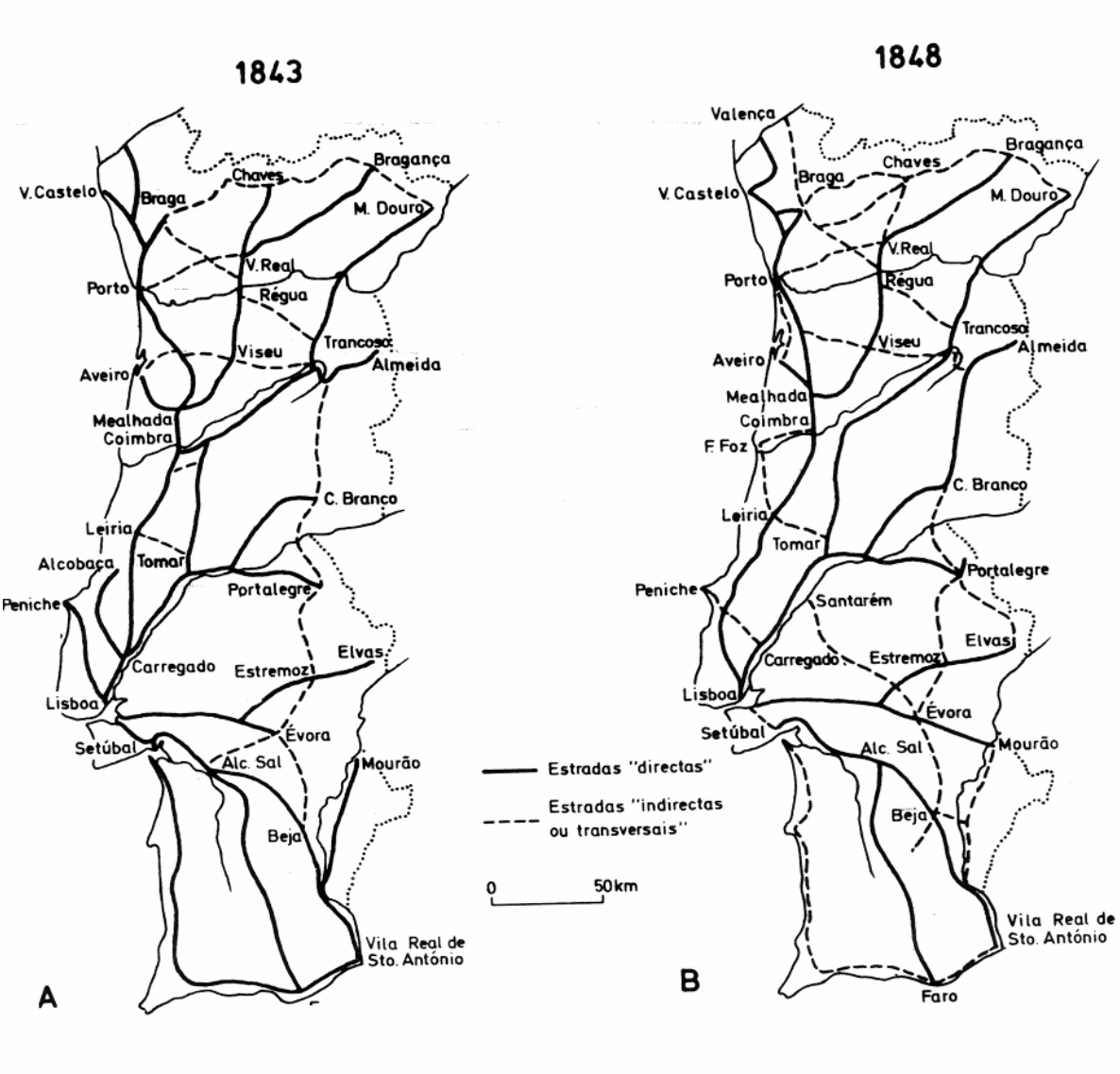
Em finais da primeira metade do século XIX, altura em que é introduzido o método de Mac-Adam na construção das estradas, a rede prevista correspondia no essencial à que tinha sido definida no decreto de 26 de Julho de 1843 e, os seus objectivos de base não divergiam muito dos que, em 1781 foram preconizados por Miguel P. Pinto Teixeira. De facto, comparando a proposta definida no projecto de lei de 9 de Agosto de 1848 com a de 1843 (figura 3.4), encontram-se duas redes sem grandes diferenças, onde sobressaem as ligações a Lisboa, às vias fluviais e a alguns pontos da fronteira (ALEGRIA, 1990: 53).

O decreto de 22 de Julho de 1850[29] divide a rede viária portuguesa em "estradas" e "caminhos". Nas primeiras incluem-se as de 1ª classe, as que ligam as capitais dos distritos e algumas localidades espanholas de maior importância a Lisboa, e as de 2ª

[28]Ao considerar algum desequilíbrio no processo de dotação de novas estradas no país, António Lopes do Rego diz, em 1846, que: *[parece] que Lisboa e Porto é que são Portugal, porque é onde, depois da restauração se tem gasto muitos e grandes cabedaes; [...] tudo feito á custa do thesoiro e provincias. Do mesmo modo estradas e mais estradas, até algumas de luxo e para divertimentos e mudanças de outras; e nas provincias só se tem cuidado em lhe chupar o sangue e beneficio nenhum até agora receberam que se veja. (...) Goze muito embora Lisboa e Porto [...] de optimas estradas e commodidades, mas seja tudo feito á custa de quem goza, e não de quem não goza, nem d'isso recebe interesse algum. Fora de Lisboa e Porto também há gente, e que paga tantos e mais tributos que os de Lisboa e Porto, porque esses mesmos que se recebem nas alfandegas, o mais d'esses, são pagos pelos habitantes das provincias, que consommem esses generos que os produziram (...).* (MATOS, 1980: 20 e 21)

[29] . Diário do Governo, nº177, 30/7/1850: 931 e 932.

Figura 3.4 – Estradas previstas pelo decreto de 26 de Julho de 1843 (A) e pelo projecto de lei de 9 de Agosto de 1848 (B)



Fonte: ALEGRIA, 1990: 53.

classe, aquelas que estabelecem a ligação entre as capitais dos distritos entre si, com outras localidades mais importantes do reino e com os portos. Os caminhos são as estradas municipais, que estabelecem as ligações intra e interconcelhias, e nos caminhos vicinais, incluem-se todas as outras estradas. Subscrita pelo Conde de Tomar, esta classificação, além de uma mudança nas designações, pouco vem acrescentar às anteriores, definindo toda a rede de estradas a partir de Lisboa com uma série de ligações a outras localidades que se considerariam mais "importantes" – entenda-se, as aglomerações de maior dimensão populacional e/ou com maior actividade económica.

Assim sendo, ao prosseguir-se uma política herdada das décadas anteriores, o financiamento do plano agora proposto, de resto com vários precedentes, encontra solução no lançamento de impostos sobre as populações e suas actividades, resultando mais uma vez em veementes protestos pela injustiça nos resultados que daí poderiam advir. O Parecer da Comissão de Orçamento lança o repto para a discussão, aludindo que *(...) no interior das províncias em situações remotas, onde [há] menor população, menos indústria e comércio, escassez de meios pecuniários e falta de força da Autoridade, esta contribuição [é] mais difícil de ser cobrada e [põe] em perigo a tranquilidade dos povos.*[30]

A par e passo com estas chamadas de atenção, as áreas com maior actividade económica procuram angariar ajudas do rei para o avanço dos meios que consideram fundamentais para o seu progresso. Como argumenta, por exemplo a Companhia de Viação Portuense, constituída em 21 de Julho de 1851, *(...) enquanto os outros povos encurtaram as distâncias, e aproximaram a produção e o consumo, pelos melhoramentos dos meios de comunicação, nós continuamos a caminhar, como dantes, sem estradas, sem este elemento essencial para o desenvolvimento da agricultura, da indústria e do comércio.*[31]

---

[30] ALEGRIA, 1990: 113

[31] .FERREIRA, 1946: 108

Em 1852, Fontes Pereira de Melo toma posse como Ministro das Obras Públicas Comércio e Indústria e, com ele, dar-se-ia início a um período de vastas intervenções no sector das comunicações terrestres nacionais[32]. À semelhança do que vinha acontecendo noutros países, em 30 de Agosto de 1852[33], na sequência de um relatório apresentado à Rainha que propõe a criação de um ministério para o sector das obras públicas, acção que se considera fundamental para a organização dos serviços públicos em geral, é criado o Ministério de Obras Públicas, Comércio e Indústria e respectivo Conselho de Obras Públicas de carácter consultivo.

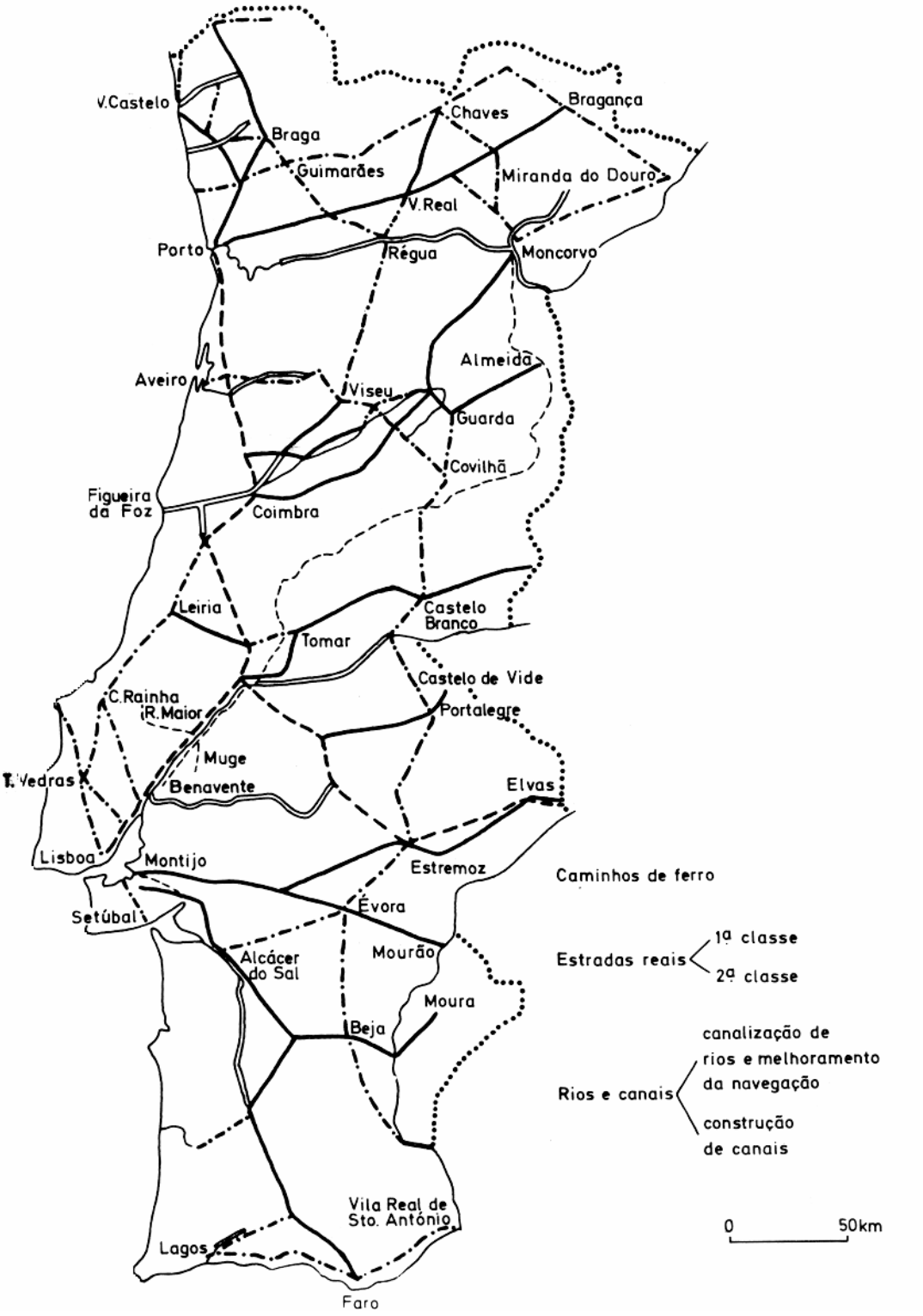
Decorridos apenas dois anos, o "Sistema Geral de Comunicações do Reino" (figura 3.5) dá conta da rede de estradas (a maioria coincidente com a que foi definida na década anterior), e do traçado do caminho de ferro e das vias fluviais, num mapa com uma estrutura de ligações bastante equilibrada, mas igualmente ambicioso. Considerando a rede de caminho de ferro como a mais apropriada para efectuar viagens de longa distância, definem-se duas linhas: uma entre Lisboa e Porto e outra a norte da primeira em direcção a Espanha. Mas a ênfase nesta proposta é colocada na canalização de rios e nos melhoramentos da navegação fluvial, uma vez que, conjuntamente com o traçado do caminho-de-ferro, substituem algumas das ligações principais consideradas no decreto de 26 de Julho de 1843 (ALEGRIA, 1990: 58 e 59).

Nesse mesmo ano, o Diário do Governo (em 16 de Março de 1854), publica uma das primeiras contagens de tráfego (de passageiros e de mercadorias) que se conhecem. Estas contagens permitem observar o predomínio de contingentes de tráfego mais elevados na área envolvente do Porto, nomeadamente em direcção a Braga, Guimarães e Vila Real, tornando-se mais rarefeito no restante território nacional, entroncando, não

[32] *O fontismo, política de alicerce filosófico positivista, concebida e praticada por engenheiros (...) intentou a transformação material do País, tendo desempenhado em tal desideratum papel de maior relevo o lançamento das vias férreas, que ofuscaram, por alguns decénios, o alcance das estradas que, simultâneamente, se abriam também*. (SERRÃO, 1962: 273).

[33] Collecção Official da Legislação Portuguesa, 1852: 383-385.

Figura 3.5 – "Sistema geral de comunicações do Reino a que se refere a proposta de lei datada de 28 de Fevereiro de 1854"



Fonte: ALEGRIA, 1990: 59

raras vezes, nas vias fluviais.[34] Daqui, poder-se-á inferir, por um lado, a já evidenciada importância das vias fluviais no transporte e, por outro, um quadro de ligações caracterizado por deslocações de curta distância.

A falta de informação, nomeadamente a estatística, que de resto continuava a ser referida em diversos relatórios do Conselho de Obras Públicas, não permite tirar conclusões seguras sobre a real dinâmica das deslocações nessa época. Mesmo assim, é de assinalar a progressiva consolidação de um conceito de rede de transportes que, com este plano, as discussões que a ele se associaram e, na década seguinte, com a definição da base de classificação das estradas, viriam a dar origem à estrutura que hoje se conhece.[35] Um dos conceitos de base relacionava-se com a importância da rede de caminho de ferro do norte e leste que deveriam constituir as artérias fundamentais para a circulação, dependendo o seu funcionamento da articulação conseguida com as vias fluviais, canais e estradas. Considera-se a via fluvial como o meio mais económico para o transporte das produções, enquanto as estradas apresentam uma vocação subsidiária dos restantes sub-sistemas.[36]

Depois destas observações sobre as ligações e funções das vias fluviais e canais, o Conselho de Obras Públicas não deixa de chamar a atenção para a dificuldade em implementar as obras, devido à topografia bastante irregular do interior, pelo que *(...) os*

---

[34] Diário do Governo, nº 60, 16/3/1854: 304-307.

[35] As ideias fundamentais sobre estas discussões encontram-se publicadas na Revista do Ministério das Obras Públicas Comércio e Indústria, apresentando um conteúdo bastante claro sobre o que se entendia constituir a rede de transportes do país.

[36] *(...) desde as margens do Douro até às do Guadiana, que aproveita a todas as provincias, as quaes liga entre si e com a capital, (...) tocando no ponto mais importante da fronteira, e nos principaes portos de mar, leva a vida e rapida circulação a quatro provincias, ligando por uma só linha ferrea não interrompida as bacias hydrographicas do Douro- Vouga-Mondego-Tejo-e Guadiana. (...) Entretanto as vias aquaticas ainda ao presente em toda a parte tem o seu valor e importancia particular. Nenhumas outras realisam até hoje o transporte em condições mais economicas, circumstancia muito attendivel n'um paiz agricola, pouco povoado, e cujos artefactos se limitam aos de menos valor, e de mais geral necessidade e consumo. [...] Como quer que seja, os rios e canaes são eminentemente proprios para o transporte dos productos do sólo, tanto do reino mineral como vegetal. (...) caminhos de ferro, e vias de navegação, devia naturalmente preceder o plano de estradas, porque, sendo aquellas linhas as mais proprias para o transporte a grandes distancias, estas deviam entroncar nellas, como suas ramificações no systema geral das communicações do Reino (...) cujos traçados, podendo estabelecer-se com mais*

melhoramentos fluviaes pela maior parte hão de ser isolados, em pequena escala, e de uma importancia quasi puramente local (...)[37] – chamada de atenção que, de facto, viria a ser confirmada no futuro com o abandono destes projectos.

Assim sendo, no topo da hierarquia estabelecida no plano de comunicações, o destaque é atribuído à construção do caminho de ferro, enquanto a rede fluvial e o sistema de canais, pela dificuldade em executar as obras e talvez pelo tipo de actividade económica associada, principalmente a agricultura, não mereceram igual tratamento, relegando para segundo plano as obras no interior.[38] Esta decisão, viria a dar continuidade ao que até aí se tinha verificado, através do privilégio concedido às áreas do litoral onde se localizavam as aglomerações mais importantes e, portanto, onde se supunha ocorrer maior volume de deslocações.

Reconhecendo as vantagens introduzidas com a melhoria no sistema de transportes, surgiram vários pedidos de ajuda e reclamações por parte das populações locais no sentido de apressar a construção de novos eixos ou melhorar os existentes, que, regra geral, tinham origem em áreas com maior dinamismo demográfico e económico, de que é exemplo o litoral entre Lisboa e Porto e o noroeste[39].

---

liberdade, devem, portanto ser subordinadas ás direcções das vias ferreas e aquaticas (MOPCI, 1854: 210-215)

[37] MOPCI, 1854: 214.

Também a este propósito, o General Raúl A. ESTEVES (1938:10), referindo-se ao desenvolvimento de uma rede de canais diz que *(...) a sua utilização estava naturalmente limitada, pela sua situação geográfica e o seu maior desenvolvimento encontrava dificuldades de ordem técnica, e até de ordem financeira (...).*

[38] *As linhas de communicação de 1ª ordem, compostas dos caminhos de ferro do Norte e do Leste, e de estradas ordinarias, linhas que, tendo uma importancia nacional, devem estar a cargo do Estado, foram divididas pelo conselho em duas classes. Na 1ª classe (...) as (...) directas, partindo de Lisboa para as capitaes dos Districtos administrativos, e para os pontos principaes da fronteira, em que convém comunicar com o reino visinho. Na 2ª classe reuniu as que estabelecem a ligação transversal das estradas directas pelos seus pontos mais importantes, unindo as Capitaes de Districto, portos de mar e interiores, e pontos principaes da fronteira entre si. São as unicas que o Conselho entende devem directamente depender da administração superior, e ser construidas e conservadas pelos réditos geraes da nação.Todas as mais, servindo à pequena viação, e tendo portanto uma importancia puramente local, devem ficar a cargo das respectivas localidades constituidas em Districtos e Municipios* (MOPCI, 1854: 215 e 216)

[39] Pode ler-se, a este propósito, na Revista das Obras Públicas Comércio e Indústria, de 1856, os argumentos utilizados pelos concelhos de Ponte de Lima e Arcos de Valdevez, para que a estrada de Braga a Valença passasse pelas suas terras.

Até à década de 60, são diversas as preocupações dos governantes no que respeita à evolução dos transportes terrestres em Portugal: a questão do financiamento das obras, feita inicialmente através de receitas internas e, depois, com recurso a capitais estrangeiros; a concessão das empreitadas que, muitas das vezes, feita a empresas privadas de grande dimensão, dada a ineficácia do desempenho do Estado, resultava em acções que, visando o lucro, nem sempre apresentavam os resultados desejados e, entre outras, o emprego associado aos trabalhos de construção das vias, com melhores remunerações, criava instabilidade na actividade agrícola onde os salários eram mais baixos. Este cenário deu lugar, pelo decreto de 15 de Julho de 1862, àquela que viria a constituir a base da classificação e estrutura da rede viária até ao Plano Rodoviário Nacional de 1985. Baseada na estrutura de 1850, estipula três grandes grupos: estradas reais, distritais e municipais, e define as características e responsabilidade de construção e manutenção das mesmas.[40] Das obras aqui previstas, é possível verificar, por um lado, a previsão de uma cobertura do território que continua a privilegiar o litoral, entre Lisboa e o Porto, com algumas ligações para o interior (em particular pelos distritos de Vila Real, Bragança, Viseu e Guarda) e, por outro, a importância do caminho de ferro, que ao decalcar as direcções assumidas pelos eixos rodoviários tradicionais (com maiores volumes de deslocação) constituem a espinha dorsal da estrutura do sistema

[40] *Art.2º As estradas reaes são divididas em duas classes: 1ª Classe - estradas directas [e] 2ª Classe - estradas transversaes. $1º Denominar-se-hão estradas directas as que se dirigem de Lisboa ás capitaes dos districtos administrativos e aos pontos principaes da fronteira, quer essas estradas comecem em Lisboa, quer partam de um caminho de ferro que as ponha em communicação directa com a capital do reino. $2º Denominar-se-hão estradas transversais as que ligarem as capitaes dos districtos administrativos e os pontos principaes da fronteira e do litoral entre si. (...); Art.3º Considerar-se-hão estradas districtaes ou de segunda ordem: 1º As que, ligando os caminhos de ferro e as estradas de primeira ordem entre si ou com o porto fluvial, passarem por alguma cidade ou villa importante, e não tiverem sido classificadas como de primeira ordem; 2º As que, partindo de um caminho de ferro ou de uma estrada de primeira ordem, terminarem em alguma povoação importante (...); Art.4º Considerar-se-hão estradas de terceira ordem ou municipaes todas as que não forem classificadas como de primeira ou segunda ordem. [...]; Art.6º A construcção, conservação e policia das estradas de primeira ordem fica a cargo do estado; Art.7º A construcção, conservação e policia das estradas de segunda ordem fica a cargo dos districtos interessados, com subsidio do governo ou sem elle, do modo que as leis estabeleceram; Art.8º A construcção, conservação e policia das estradas de municipaes fica a cargo dos municipios interessados, com subsidio do governo ou sem elle, do modo que as leis estabeleceram. (...); Art.9º A largura das estradas de primeira e de segunda ordem entre os fossos não será maior de 8 metros nem menor de 6 metros (...) $1 Nas immediações das grandes povoações o governo poderá fixar uma largura*

viário português.

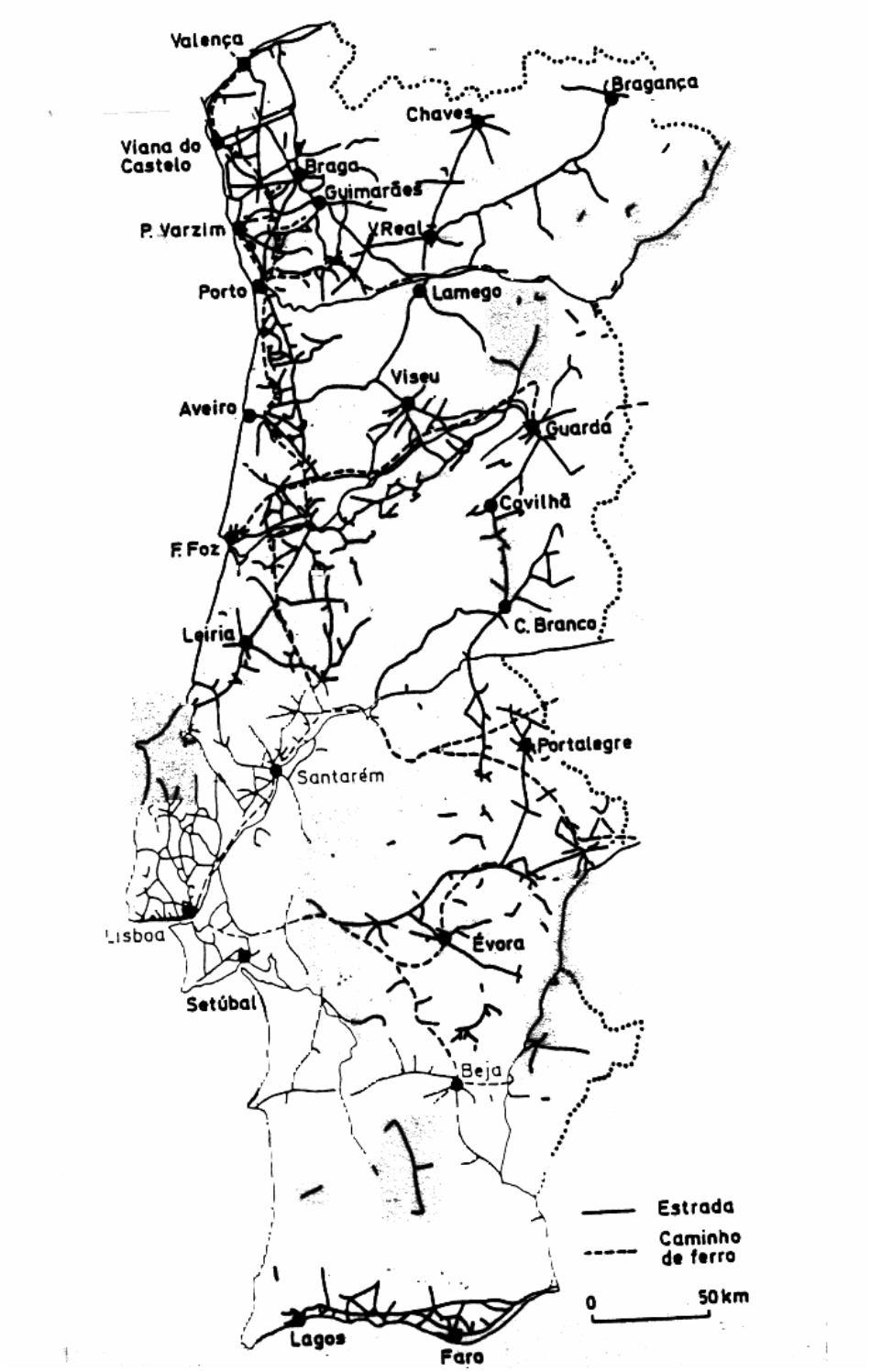
A rede de transportes nessa altura revela uma malha que se desenha essencialmente pelo litoral, com vários eixos interrompidos, constituindo excepções os lanços de maior extensão, nas ligações de Lisboa ao Porto e de Lisboa para o interior em direcção a Madrid – direcções que, como se disse, viriam a ser "decalcadas" pelo caminho de ferro, ou seja, um sistema de transportes que apesar dos constantes apelos sobre a necessidade de construir/melhorar as infra-estruturas para o escoamento dos produtos agrícolas, expande-se no território, exclusivamente, a reboque da procura e que no essencial se manteve com alguns acrescentos até aos anos 80 do século XIX (ALEGRIA, 1990: 113 e 119). De facto, com um prazo de concretização de cinco anos, que obviamente não foi cumprido, nota-se nos cerca de 20 anos que se lhe seguiram o esforço levado a cabo para tal.

Na carta de Filipe Folque (figura 3.6), de 1884, é possível verificar alguma descoordenação das obras que terão resultado numa rede com muitas interrupções, mas onde o ritmo de construção do caminho de ferro e das estradas reais e distritais se processou sem grandes contratempos, sendo que o mesmo não terá acontecido com as estradas municipais, para as quais os magros orçamentos não parecem ter sido suficientes. Assumido como um meio de transporte de longa distância e constituindo prioridade no conjunto das obras levadas a cabo, o traçado do caminho de ferro, não só procurou responder às necessidades nacionais, como ainda tinha por objectivo a ligação à Europa através de Espanha. As alterações por ele introduzidas, nomeadamente pela redução significativa dos tempos de viagem, ocasionou alguma euforia, mas também receios, face às mudanças que poderia introduzir nalguns sectores e locais. A título de exemplo, registe-se a reacção por parte de alguns portuenses a propósito da ligação Porto-Vigo, a qual consideram poderia desencadear processos de concorrência entre as

---

maior ás estradas de primeira e segunda ordem, se a grande circulação d'ellas assim o exigir (...) (MOPCI, 1862: 85 e 86).

Figura 3.6 – Estradas concluídas e em construção segundo o mapa de Filipe Folque (1884)



Fonte: ALEGRIA, 1990: 119

duas localidades, ameaçando a economia local.[41]

Sobre esta questão, é interessante notar por um lado, a ideia de que uma inovação em matéria de transportes pode (re)distribuir oportunidades diferentes consoante os locais que serve, podendo alterar os quadros de competitividade e, por outro, a de que a reacção de cada local às novas condições de circulação e transporte, depende da sua dinâmica interna e do quadro de relações económicas da região em que se insere.[42]

Apesar dos alertas que de alguma forma foram tendo lugar sobre os eventuais efeitos enviesantes da inovação em matéria de transportes, é de facto por esta época, que mais se fazem notar, através de vários pareceres e relatórios, as expectativas que, cada vez mais, as vias de comunicação vão gerando junto dos representantes das populações, os quais sublinham incessantemente a sua importância para o progresso da actividade económica e da sociedade.[43]

---

[41] *Com effeito ha quem esteja persuadido que a via ferrea entre o Porto e a cidade hespanhola de Vigo ha de chamar a este ultimo ponto uma parte importante da navegação e do commercio actual da cidade do Porto, em consequencia da superioridade que Vigo tem sobre a segunda cidade de Portugal como porto de mar. Segundo a opinião dos que pensam d'esta sorte succederia que a cidade do Porto havia de perder parte da sua importancia actual pela abertura do caminho de ferro do Porto a Vigo; e que a sua industria tão adiantada, em logar de progredir, havia de definhar; e a sua riqueza diminuir, e com ella o rendimento da alfandega e todos os outros que ahi se cobram para o estado e para o municipio. O conselho dando a devida attenção a taes receios, não os acha comtudo fundados: os caminho de ferro podem deslocar interesses entre diversas povoações, mas tendem sempre a desenvolver a riqueza dos povos. Quando o Porto e Vigo se encontravam em circumstancias ordinarias e naturaes, a primeira d'estas cidades prosperou, o seu commercio e a sua industria desenvolveram-se, a sua população cresceu; e Vigo pelo contrario se conservou em quasi completo marasmo: a verdade no momento presente é, que não obstante a vantagem que o porto de Vigo tem sobre a outra cidade, as condições economicas d'esta são tão superiores, que não ha entre ellas comparação alguma.* (MOPCI, 1863: 430)

[42] Ainda a este propósito, aludindo à maior segurança do porto de Vigo face aos perigos apresentados pela entrada na barra do Douro, acrescenta-se que: *(...) não basta que um porto seja seguro e sempre accessivel para que a navegação se torne activa e o commercio floresça, é necessario tambem que a exportação convide e anime a importação, e que o campo do consumo seja bastante vasto e extenso; ora a cidade do Porto offerece n'este ponto condições excellentes, pela sua consideravel população e das provincias do norte, que d'ahi são suppridas em grande parte; por outro lado, os valiosos productos da sua industria, os preciosos vinhos do alto Douro, e outros generos agricolas de producção nacional, são grandes elementos para permutar os artigos estrangeiros que entram pela barra do Douro. O Porto com seus immensos armazens, com seu corpo de commercio, com seus consideraveis capitaes, com a sua industria, e com o genio laborioso dos seus habitantes, tem uma superioridade incontestavel sobre Vigo, que só execede pelo seu bello porto de mar; mas neste momento se estão fazendo todos os esforços para melhorar a barra do Douro (...)* (MOPCI, 1863: 430)

[43] Na "Consulta do Conselho das Obras Publicas ácerca do Plano das Estradas Districtaes do Reino", em 1865, pode ler-se *que (...) o conselho teve de se socorrer a outros dados assas essenciaes, para avaliar a relativa importancia das differentes povoações mais ou menos populosas, mais ou menos commerciaes,*

Dada prioridade às obras de construção dos principais eixos de ligação, pelo reconhecimento da sua importância para o desenvolvimento do país, o caminho de ferro e as estradas reais avançam a um ritmo célere, enquanto as restantes vias, por dificuldades de financiamento e certa descoordenação, não registaram o mesmo andamento. Ora esta situação, não terá passado despercebida aos membros do Conselho das Obras Públicas que em 1865, pouco tempo decorrido do estabelecimento do decreto de 1862, fazem saber, que sendo aquelas estradas de grande importância para as ligações nacionais de longa distância, a intervenção estaria a deixar de lado as necessidades mais localizadas no território, nomeadamente as actividades comercial, agrícola e industrial, para as quais as estradas distritais constituem prioridade.[44]

Prosseguindo com um vastíssimo relatório onde se dá conta das solicitações feitas por cada distrito sobre as estradas que consideravam fundamentais para o desenvolvimento local, este Conselho recomenda, entre outras medidas, que todas as

---

que, conhecedoras hoje de que a viação publica é inquestionavelmente um poderoso elemento para o progresso material de um povo, todas desejam e clamam ser attendidas no plano de viação ou pelo menos que lhe sejam diminuidos promptamente todos os estorvos e precipicios que impedem o facil transito de umas para as outras, e a communicação com as arterias geraes do paiz. [...] Inutil será cansar a attenção de Vossa Magestade, produzindo argumentos e rasões para comprovar a necessidade e transcendente vantagem da multiplicidade e perfeição das communicações de toda a especie, para o incremento da prosperidade material de qualquer estado, para o desenvolvimento moral dos seus habitantes e para todas as vantagens sociaes, que se comprehendem debaixo da denominação geral, progresso da civilisação. A theoria confirmada na sua maior evidencia pela experiencia e diaria observação de todo o orbe civilisado, tem tornado esta verdade um axioma politico e administrativo, servindo para avaliar o grau de civilisação e da prosperidade de um povo o estado das suas vias de communicação. A circulação é tão necessaria para a vida das sociedades como para a vida dos individuos, e a sua actividade depende essencialmente da especie, numero e estado das vias de communicação. Se a falta d'estes canaes, ou o seu mau estado torna a circulação menos activa, a producção afrouxa, o consumo restringe-se, as trocas diminuem e uma parte do capital accumulado consome-se improductivamente. É portanto a actividade relativa da circulação mais que nenhuma outra circumstancia que constitue a superioridade industrial de um povo a respeito de outro. (MOPCI, 1865: 84 e 85).

[44] *As estradas reaes não podem satisfazer aos interesses locaes senão secundariamente, porque a sua missão é de uma ordem mais elevada, e destinada a preencher condições mais transcendentes e interesses geraes da nação, que prende nas suas faculdades e meios de procção e progresso. Seria portanto uma pretensão absurda querer que aquellas estradas passassem por todas as cabeças de concelho, ou por todas as povoações que têem alguma importancia, mas secundaria. A missão de satisfazer mais amplamente aos interesses peculiares das povoações, do territorio, da agricultura, do commercio e das pequenas industrias é destinada às estradas districtaes, e por ellas será preenchida, multiplicando-se as communicações entre os povos e dando-lhes acesso facil e directo ás linhas principaes da viação ordinaria e da viação acelerada, buscando assim saída aos seus productos que estancados na sua fonte esterelisam com a sua mesma abundancia o sólo que deveram fertilisar; são pois indispensaveis estas arterias, que façam espargir o sangue da riqueza publica por todo o paiz.* (MOPCI, 1865: 86)

sedes de concelho sejam ligadas às estradas reais e distritais.[45] Sublinha-se, assim, a pertinência de elaborar um plano de intervenção que preveja o prosseguimento das obras, tanto nas estradas de 1ª ordem, como nas de serviço local e, realça-se a aplicação e distribuição das verbas destinadas ao sector .[46]

A legislação de 1862 e de 1864, não só hierarquizam e definem a tutela das estradas, como também estabelecem as bases para a concretização de uma rede que se julgava ser a melhor para responder às necessidades do país e, terá sido com esse intuito que foi solicitada informação a cada distrito sobre as necessidades de cada um. Posteriormente, em 1867, foi publicado o plano de estradas distritais, conforme indicações dadas pelos responsáveis locais, denotando um esforço de adequar o plano às suas vontades e exigências, o que marca uma diferença fundamental relativamente às intenções anteriores.

No entanto, estando claro que aos *(...) districtos e municipios compete dar o maior desenvolvimento á viação; ao parlamento pertence dotar os districtos e municipios com os recurssos necessarios para que a viação publica, tanto districtal como municipal, se dilate quanto possivel e no mais curto praso de tempo, porque d'ahi depende o desenvolvimento da nossa riqueza publica (...)*[47]*, (...) eram frequentes no Parlamento os projectos de lei que pediam desvios de verbas do fundo de viação municipal, para serem applicadas a despesas não reproductivas, prejudicando a*

---

[45] *(...) lançar-se estas estradas com toda a promptidão sobre toda a superficie do reino para dilatar os beneficios de uma facil circulação, levando a toda a parte a civilisação, a riqueza e a prosperidade, auxiliando a tendencia para o movimento que os caminhos de ferro excitam, communicando ás povoações mais distantes uma certa actividade tendente a destruir os habitos inertes e rotinas tradicionaes de seus habitantes* (MOPCI, 1865: 97)

[46] *Se erro indescupavel fôra que o poder central animasse a incuria dos municipios distribuindo os subsidios precisamente pelos que mais remissos de mostrassem no empenho de melhorar a viação, erro mais grave seria distrahir os fundos destinados ás estradas de interesse geral para os ir applicar em proveito das localidades mais descuidosas em promover estes beneficios, ou aonde menos urgentemente as necessidades de commercio, da industria e da população os reclamassem. Com justa rasão a lei fixou annualmente a somma de que se póde dispor no orçamento do estado para subsidiar as estradas districtaes e municipaes, sem prejuizo das estradas geraes, e determinou o modo mais racional de repartir e proporcionar estes subsidios aos sacrificios das localidades, como meio de estimular a sua iniciativa e de premiar os seus louvaveis esforços.* (MOPCI, 1865: 335)

construcção das obras (...).[48] Orçamentos exagerados, com aplicação das verbas excedentes noutros sectores, ou o custo elevado das obras devido às difíceis condições de topografia, contam-se entre as dificuldades com que se confrontaram os municípios para a construção das estradas previstas. Com alguns impasses no andamento das obras, o que se verifica nos anos seguintes, foi uma evolução que, dando seguimento às tendências anteriores, privilegiou os grandes eixos de ligação nacional, muito centrada no litoral entre Lisboa e Porto, bem como nas áreas de maior densidade da população.

É nesta conjuntura que o decreto de 21 de Julho de 1887, apresenta uma revisão do plano de estradas, dividindo-as em reais e distritais, aduzindo dois aspectos que pretendiam resolver estas questões: por um lado, triplicar a extensão das estradas a cargo do Estado e, por outro, passar a admitir para a sua construção obras de pequena empreitada que, ao terem horizontes de lucro mais reduzidos, viriam a baixar o preço da construção[49]. Nesse mesmo ano, no Projecto de Lei de Fomento Rural, Oliveira Martins refere-se à importância dos transportes no desenvolvimento económico, avançando com duas ideias fundamentais: em primeiro lugar, que a melhoria nas condições de circulação amplia as áreas de mercado mas também abre portas à concorrência e, em segundo, que a ausência de uma preparação prévia do sistema produtivo, aumenta a fragilidade face a esse processo.[50]

Os anos 90 iniciaram-se com um período de crise, originando uma viragem na política de gestão da rede: assumido como um serviço de lucros reduzidos, que todos exigiam para as suas terras, a dotação de infra-estruturas de transporte terrestre, passa a

---

[47] . Associação dos Engenheiros Civis Portugueses Secção Noticiosa - Projecto de lei de 24 de Maio de 1871: 231.

[48] . Associação dos Engenheiros Civis Portugueses, Historia e critica do desenvolvimento da rede de estradas até á crise de 1891-1892, 1910: 70.

[49] Revista de Obras Públicas e Minas, 1910: 70-74

[50] *(...) supusemos que todo o progresso económico estava em construir estradas e caminhos de ferro. Esquecemos tudo o resto. Não pensámos que as facilidade de viação se favoreciam a corrente de saída dos produtos indígenas, favoreciam igualmente a corrente de entrada dos forasteiros, determinado internacionalmente condições de concorrência para que não estávamos preparados e para que não soubemos preparar-nos*. (ALEGRIA, 1990: 50).

assumir um cariz público. Assim sendo, as obras a cargo do Estado passam a privilegiar ligações de índole local, descuidando, por vezes, o andamento das principais e até, nalguns casos, originando alguma apatia nos esforços por parte dos municípios, por acreditarem que não lhes competiam as referidas obras (ALEGRIA, 1990: 149).

De qualquer forma, na viragem para o século XX, além da orla litoral entre Lisboa e Valença, deve notar-se um adensamento das estradas para o interior (figura 3.7), dando corpo, paulatinamente, às propostas de rede de estradas feitas nos anos anteriores. Acredita-se que a rede de estradas e do caminho-de-ferro,[51] pela adequação aos maiores contingentes de procura, terá contribuído para a consolidação da localização de indústrias e do movimento migratório das populações para os aglomerados principais na orla litoral.[52]

A entrada no século XX, é feita com uma rede de estradas compartimentada e com uma parca extensão do caminho-de-ferro.[53] A debilidade das estradas nacionais, de resto como já vinha sendo feito, continuou a suscitar críticas por vários autores sobre a ausência do fecho da sua malha e uma baixa densidade nas áreas do interior.[54]

---

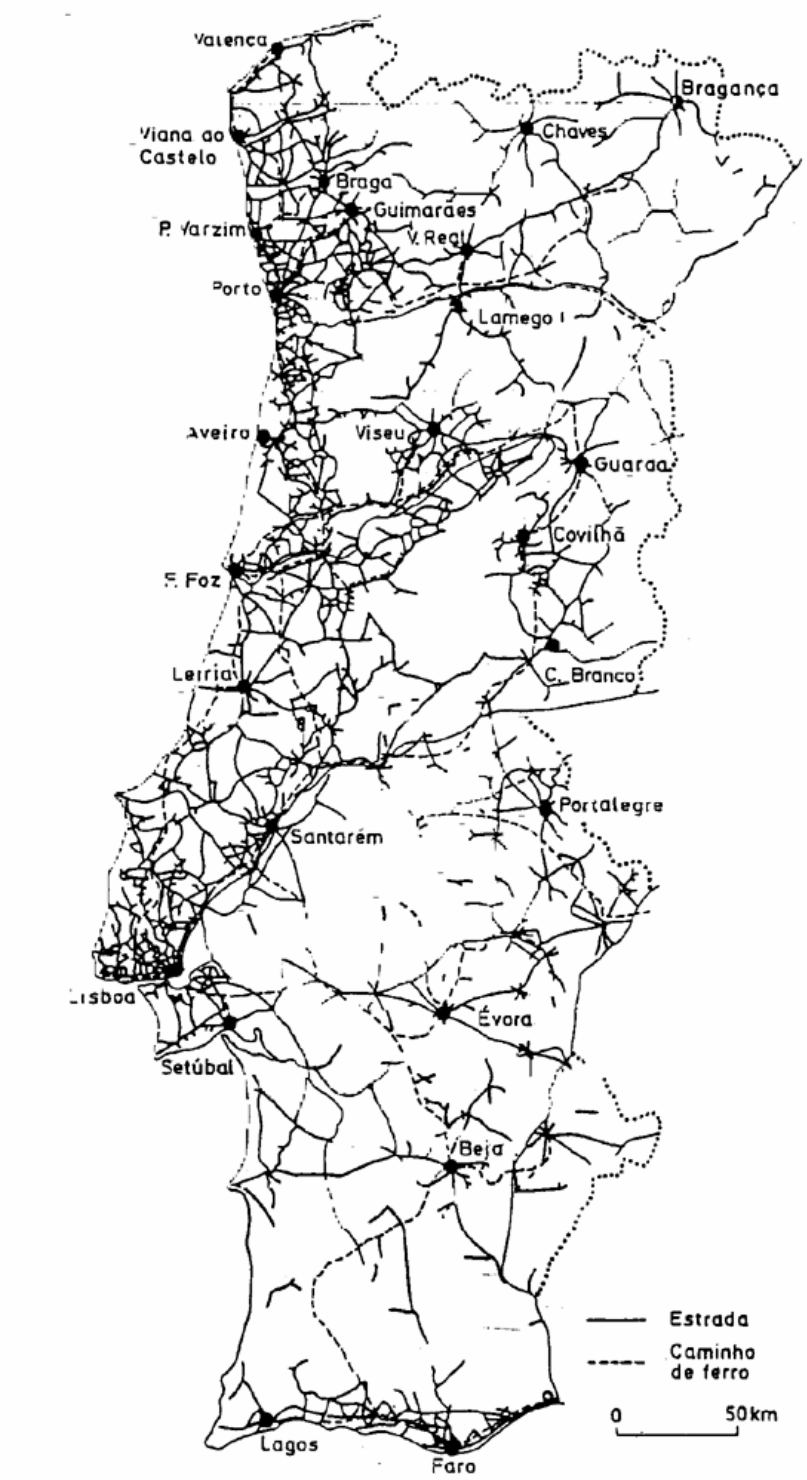
[51] *As consequências económicas dos combóios, particularmente no que respeita à circulação dos produtos agrícolas e industriais, foram relevantes; e pode afirmar-se que sem eles teria sido ainda mais tardio (...) o novo ritmo que a partir da segunda metade do século passado, se imprimiu à industrialização. As linhas férreas condicionaram também significativamente as alterações demográficas, nas quais elas desempenharam papel atractivo e fixador (...). Além do mais, não será porventura exagerado imputar-se ao comboio até alterações de ordem psicológica. (...) As distâncias encurtam-se e o tempo adquire novos ritmos, mais céleres, de todo desconhecidos até então.* (SERRÃO, 1962: 275 e 276)

[52] *(...) foram criadas condições para a denominada "política de melhoramentos materiais" que passou inevitavelmente, pela rede viária (construção de estradas em macadame) e pela implantação da rede ferroviária (...). É neste contexto, onde a implantação de novas indústrias e o desenvolvimento das existentes pôde realizar-se, que se começaram a verificar aumentos significativos nos movimentos migratórios para os centros urbanos do litoral, sobretudo para o Porto e Lisboa, onde o próprio crescimento económico, embora lento, implicava que surgissem novas profissões e novas actividades económicas.* (OLIVEIRA, 1996: 186)

[53] *Portugal era um país sem meios de comunicação, com uma diminuta rede de caminhos de ferro que mal servia as principais cidades e em todo o resto das nossas províncias uma rede de estradas tão incompleta e estragada que tornava impossível um tráfico automobilístico intenso e rápido* (CABRAL, 1941: 229)

[54] *Todas as povoações com mais de 50 fogos têm direito a estrada. A rêde de viação ordinária equivale ao sistema vascular no organismo dum indivíduo. Pode-se compreender que a sua circulação sanguínea não chegue a toda a parte? Onde não alcança a estrada há pelo menos barbárie; acabarão por declarar-se a paralisia e a morte.* (RIBEIRO, 1936: 3)

Figura 3.7 – Estradas e caminhos de ferro segundo o mapa de Henrique Lourenço (data aproximada: 1906)



Fonte: ALEGRIA, 1990: 152

A atribuição da responsabilidade para a construção e conservação da rede, em 1913[55], continuava a denotar o esforço de classificação que agora dividia as estradas em nacionais, distritais e municipais. Porém, esta definição não terá vingado, dada a falta de fundamentação e coerência das definições, sendo difícil identificar as características de cada classe, o que *(...) originava por vezes tais discussões que, ainda há bem poucos anos, estradas havia quási em ruína completa porque não se sabia a quem pertenciam e por consequência ninguém as reparava*.[56] Perpetuando as preocupações evidenciadas em épocas anteriores, os esforços para a clarificação não tanto dos princípios orientadores para a definição da rede de estradas, mas da sua responsabilização, prosseguiram pelas três primeiras décadas do século XX. A partir dos anos 20 verificou-se um surto do uso do automóvel sem precedentes[57] – de 531 carros motorizados registados em 1922, passou-se em 1934 para 4465 (SANTOS e MAGALHÃES, 1936: 4). De facto, se *[com] o advento dos caminhos de ferro, o esplendor das estradas de rodagem decaiu um pouco (...), [o] progresso da indústria de automóvel veio, porém, restaurar com vantagem, o antigo prestígio das estradas.*[58]

3.2 A CONSOLIDAÇÃO DE UMA REDE DE TRANSPORTES TERRESTRES PARA O AUTOMÓVEL

3.2.1 A constituição da Junta Autónoma das Estradas e o PRN de 1945

Em 1926 a ditadura militar marca o fim da Primeira República e, com ela, inicia-se um movimento regulador e desenvolvimentista que anos depois (1933) viria a

[55] Agora sob a égide do Ministério do Fomento – 1910/1917

[56] SALGADO, 1936: 1 e 2

[57] Jusué de Castro (1946: 115) refere que em 1914 contavam-se à escala mundial 2 milhões de automóveis, passados 10 anos esse valor era já de 18 milhões e, 3 anos depois, em 1927, existiam cerca de 25 milhões.

[58] CASTRO, 1946: 114 e 115

consolidar-se com as políticas do Estado Novo. É neste contexto que, tal como noutros âmbitos da economia nacional[59], o decreto-lei nº 13 969 de 20 de Julho de 1927, cria a Junta Autónoma das Estradas (JAE), a qual, de imediato, terá apresentando um vasto relatório onde se descreve o estado em que se encontrava a rede de estradas portuguesa, sendo que *(...) dos 16000 quilómetros que constituiriam a rede nacional de estradas, 4000 estavam por construir e dos 12000 restantes, 10000 estavam em completa ruína ou muito próximo dela*.[60].

De facto, *[tornando-se] necessário e urgente dar o maior incremento aos trabalhos de reparação das nossas estradas e construir leitos de rolamento que melhor resistam à circulação automóvel (...); Atendendo aos grandes prejuízos que está sofrendo a economia nacional, motivados pelo elevado custo dos transportes por via ordinária; E considerando que a rápida realização da obra de melhoramento das nossas estradas exige recursos de antemão estabelecidos e meios de acção mais amplos e eficazes (...)*[61] propõe-se no referido decreto nº 13 969 que as estradas sejam classificadas em nacionais (de 1ª e 2ª classe), em estradas municipais e caminhos públicos. As estradas nacionais ficaram sob a responsabilidade do Estado, e as restantes dos municípios. Mesmo assim, referindo-se a essa classificação, RIBEIRO (1956) é de opinião que, a rede preconizada não responde às necessidades emergentes, uma vez que esse conjunto de estradas, da responsabilidade dos municípios (entre outras não classificadas) dificilmente podem conhecer melhoramentos, dado que os mesmos não apresentam recursos para tal.[62]

---

[59] Exemplos no sector agrícola, nomeadamente sobre a Junta Nacional do Vinho ou a Junta Nacional de Produtos Pecuários, podem ler-se em MARQUES (2000: 182-195)

[60] JAE/MEPAT, 1997: 17

[61] Diário do Governo, nº 153, 20/7/1927: 1392 e 1393.

[62] *É preciso que a Junta [entenda-se Junta Autónoma das Estradas] seja habilitada com dotação de fundos suficiente, de modo não só a acelerar a realização do plano de 28, mas a empreender a ampliação da rêde geral, englobando nela as estradas municipais e outras ainda não classificadas. (...) Os municípios não reúnem a idoneidade necessária a semelhantes tarefas. Impõe-se, além disso, uma nova classificação de estradas*. (RIBEIRO, 1956: 3)

Em quatro anos de vigência, a par da instabilidade governativa (período durante o qual passaram pela pasta das obras públicas 11 ministros) a JAE procurou fechar ligações interrompidas em vários locais, alargar, reparar e rectificar traçados, por forma a permitir maior conforto, segurança e velocidade, e assegurar as ligações principais a Espanha. No entanto, apesar de se ter previsto uma verba de 81000 contos para as obras definidas no plano de 1928, apenas foi recebido 1/3 desse montante, facto que terá resultado em veementes protestos por parte da JAE, numa altura em que a utilização do automóvel não parava de aumentar, mesmo com as más condições de circulação, e em que havia ramais do caminho de ferro em vias de encerramento.[63] Perante este quadro, a JAE insiste numa política de coordenação de modos e infra-estruturas de transportes[64], exigindo um aumento de verbas para poder prosseguir com os trabalhos.

Em 20/11/33, o Decreto-lei nº 23/239 apresenta uma reorganização das classificações anteriores, propondo a divisão da rede em estradas nacionais de 1ª e 2ª classe, estradas municipais e caminhos vicinais, num total de 16900Km que, basicamente, retoma a classificação de 1928 com os caminhos vicinais a substituir a designação de caminho público, tendo em conta, em qualquer dos casos, a hierarquia administrativa e os principais interfaces de transportes e, consequentemente, a actividade económica, dada a inércia da sua localização nos centros de maior dimensão ou nas suas proximidades.[65] Neste decreto-lei, para as ligações vicinais e municipais de

---

[63] . www.min-plan.pt/menu/minist/historia/index.htm (consulta em 99/6/19)

[64] *(...) a característica principal do automobilismo deve ser a de complemento do Caminho de Ferro (...) permitindo-lhe estabelecer a ligação de todas as localidades, ainda as de mais reduzida importância, com os grandes centros (...). Mas não pode também com medidas coercivas impedir-se a livre expansão e desenvolvimento [do automóvel]. Isto mostra que o papel da estrada na vida das Nações cresce formidavelmente de importância e é verdadeiramente primacial para a economia de cada uma delas.* (JAE, 1931: 4)

[65] As estradas nacionais de 1ª *(...) são as que ligam as principais regiões do País, para formar a malha principal da rêde de viação ordinária, estabelecendo as comunicações das sedes de província e distrito e dos grandes centros urbanos, com a capital e entre si, e assegurando a ligação dos portos comerciais e de pesca e estações de caminhos de ferro mais importantes com os centros agrícolas, industriais e comerciais de maior expansão e com a rêde de viação do país vizinho. [Por Estradas Nacionais de 2ª classe devem entender-se] (...) as que estabelecem as ligações mais directas das capitais de província e distrito às cidades e sedes de concelho; as que asseguram, em geral, as comunicações dos centros comerciais, industriais e agrícolas e de turismo com os portos marítimos e fluviais, e as estações de caminho de ferro; e as que ligam, entre si, as sedes de concelho e as estradas nacionais de 1ª classe. [As] Estradas*

acentuado interesse rural, o Estado compromete-se ainda a cooperar com as câmaras municipais e juntas de freguesia.

Sobre o aumento do tráfego automóvel que então se fazia notar, cabe aqui a referência aos primeiros passos dados pelo transporte colectivo rodoviário de passageiros: um pouco por toda a parte *(...) começaram a ser estabelecidas (...) carreiras de camionagem que, de princípio, visavam especialmente o transporte de passageiros. Estas carreiras não obedeciam, em regra, a nenhum plano geral prèviamente delineado, e as suas precárias concessões, feitas por uma forma completamente arbitrária, não apresentavam muitas vezes qualquer fundamento económico sèriamente estudado*.[66]Ainda que numa fase muito débil de desenvolvimento da rede da camionagem, este alheamento de atenção por parte do Estado, ao contrário do que tinha acontecido com o caminho de ferro, viria a produzir mais tarde, conjuntamente com o aumento da motorização em geral, algum desfuncionamento no sistema. Tudo isto porque não se produziu qualquer reflexão sobre a articulação intermodal, resultando portanto na crescente asfixia do sistema ferroviário, uma vez que também a camionagem começou por servir, e sempre com maior frequência, as áreas de maior procura quase "decalcando" os percursos do comboio.[67]

Os Serviços de Melhoramentos Rurais da JAE nos anos trinta empenharam-se essencialmente na beneficiação dos caminhos rurais, no embelezamento das estradas, distribuição de sinaléctica, entre outras tarefas.[68] Da segunda metade da década de 30

---

municipais são as que estabelecem ligações entre as sedes de concelho e as suas principais povoações, entre os centros produtores locais mais importantes e entre êstes e os dos concelhos limítrofes. [e, finalmente, os caminhos vicinais, os que] (...) asseguram o acesso a tôdas as povoações e zonas produtoras, estabelecendo a ligação dos meios rurais aos centros administrativos e de consumo. (Diário do Governo, nº 265, 20/11/1933: 2019 e 2020)

[66] ESTEVES, 1938: 24.

[67] *Os transportes rápidos, e principalmente a camionagem que vai onde o comboio nunca chegaria, contribuem para ajudar a moda a triunfar sobre o costume, facilitando o acesso aos grandes centros.* (Orlando Ribeiro *in* DAVEAU, 1999: 773)

[68] Numa *(...) sociedade onde o crescimento económico foi muito lento, escassas as transformações estruturais, uma sociedade que era, sobretudo, "um mundo de coisas pequenas" onde a predominância das pequenas explorações agrícolas e das pequenas empresas industriais e comerciais se enxertava numa*

até meados da de 40, a instabilidade económica, política e social, associada à II Guerra Mundial (1939-1945) terá refreado novamente as directrizes definidas no decreto-lei de 1933, mas não os pequenos trabalhos de embelezamento e segurança nas estradas.

Reconhecido o valor das estradas existentes, nomeadamente por desenvolverem o tráfego de passageiros e mercadorias, permitindo o escoamento dos produtos agrícolas e industriais das regiões antes isoladas, sublinha-se, uma vez mais, o papel das vias de comunicação as quais devem responder às necessidades de deslocação, servindo as áreas de maior procura, mas também que devem ser assumidos como motor da fixação das populações, ao criar oportunidades para o desenvolvimento local.[69] Com esta argumentação, fortemente inspirada nas ideias de Duarte Pacheco, em 1945 é elaborado o primeiro Plano Rodoviário Nacional (PRN) (figura 3.8[70]). Ao procurar responder mais e melhor às necessidades das áreas pior servidas, este plano apresenta uma "nova" classificação de estradas na qual passam para a tutela do Estado cerca de 4000Km de rede, sob o argumento de que a rede existente necessita de uma melhor adequação às características económicas das regiões que serve, bem como de novas ligações fundamentais para o desenvolvimento da economia e para o progresso da sociedade (Diário do Governo nº102 11/5/45:374).

Dividindo a rede nacional em estradas nacionais (com três classes), municipais e caminhos públicos, o Decreto-lei nº 34593, introduz o conceito de itinerário principal para as estradas nacionais de 1ª classe as quais, com as de 2ª classe, constituem a rede fundamental.[71] Ainda no âmbito das estradas nacionais, as de 3ª classe correspondem às

---

população com larguíssimas taxas de analfabetismo, culturalmente confinada (...). (OLIVEIRA, 1996: 293)

[69] O governo entende *(...) que as estradas classificadas não correspondiam de forma perfeita aos interêsses gerais do País, onde continuavam a existir grandes zonas mal servidas (...) muito embora os seus terrenos fôssem relativamente férteis e pudessem comportar uma maior densidade da população.* (Diário do Governo nº102 11/5/45: 373)

[70] Figura 3.8 - "Plano Rodoviário Nacional de 1945", MOPC/JAE, 1945. Dada a dimensão e fraca legibilidade, o mapa deve ser consultado no exemplar impresso.

[71] As estradas nacionais compreendem três classes, *(...) considerando-se na de primeira classe os itinerários principais, como sendo as linhas de comunicação de maior interesse nacional e que constituem, por assim dizer, a base de apoio de toda a rêde. As duas primeiras classes (1ª e 2ª) constituem*

ligações que *[estabelecem] as ligações entre as estradas que constituem a rêde fundamental (1ª e 2ª classes), ligam os concelhos entre si e servem regiões ricas, portos, estações de caminho de ferro e zonas de turismo*[72]. Estas afirmações parecem contradizer as primeiras preocupações reveladas sobre as áreas com pior serviço rodoviário, permitindo antever a continuação das políticas de intervenção anteriores, até porque *[ficam] por classificar os caminhos vicinais, por serem de mero interesse rural.*[73]

Comparando os objectivos e princípios expressos no plano de 1945 com as formulações anteriores, nota-se o prosseguimento das preocupações sobre a atribuição de responsabilidades na construção e manutenção de estradas, com o aumento do poder do Estado que passa a tutelar uma maior extensão da rede (Quadro 3.1), uma certa generalização das funções de cada classe das estradas (onde a componente económica assume posição de destaque) e, finalmente, a consolidação de um conceito de rede que parece abandonar progressivamente uma estrutura definida em função das ligações com a capital do país.

Nas imagens que de seguida se apresentam neste texto, ainda que para anos posteriores, facilmente se acompanhará a concretização deste plano. Tomando apenas como exemplo os níveis hierárquicos da rede de ordem mais elevada, os Itinerários Principais apresentam uma numeração de 1 a 18, as Estradas Nacionais de 1ª classe de 101 a 125, as de 2ª classe de 201 a 270 e as de 3ª classe de 301 a 398.[74]

---

a rêde fundamental do País, que é completada pelas estradas de 3ª classe. Estas últimas destinam-se a servir as diversas regiões por forma a provocar o seu desenvolvimento económico e abrangem também as estradas de interesse turístico. [As estradas municipais] (...) dizem respeito a um ou mais concelhos, devendo haver na sua classificação a preocupação de constituir percursos de interesse económico (...). Os caminhos públicos incluem os caminhos municipais e os vicinais: os caminhos municipais: *(...) destinam-se a permitir o trânsito automóvel e, como o seu nome indica, ficam a cargo das respectivas câmaras; os caminhos vicinais (...) destinam-se a trânsito rural e só excepcionalmente permitirão o trânsito automóvel. Ficam a cargo das juntas de freguesia.* (Diário do Governo nº102 11/5/45: 374)

[72] Diário do Governo nº102 11/5/45: 374

[73] Diário do Governo nº102 11/5/45: 374

[74] Diário do Governo nº102 11/5/45: 385 e 393

Quadro 3.1 - Classificação e extensão da rede rodoviária de 1889 a 1945

ANO	DESIGNAÇÃO	EXTENSÃO (Km)
1889	Estradas reais Estradas distritais	18 427
1913	Estradas nacionais Estradas municipais Caminhos públicos	16 900
1933	Estradas nacionais Estradas municipais Caminhos vicinais	16 900
1945	Estradas nacionais de 1ª Estradas nacionais de 2ª Estradas nacionais de 3ª Estradas municipais Caminhos públicos	20 597

Fonte: Diário do Governo nº102 11/5/45: 374 e 375

Nos dez anos que sucederam ao PRN de 1945, os trabalhos da JAE pautaram-se pelos esforços de concretização dos seus propósitos, tendo sido elaborados vários estudos, projectos e processos de adjudicação de obras. No início da década de 50 existia já um vastíssimo conjunto de obras realizadas (figura 3.9[75]), principalmente as estradas de ordem superior, bem como projectos prontos para a execução, obras estas em grande parte herdades do século anterior[76]. De facto, fazendo o balanço sobre a construção de estradas entre 1937 e 1957, Orlando Ribeiro *in* DAVEAU (1999) refere que *[se] quase se não aumentou a rede ferroviária (...) as estradas alcatroadas passaram de 3564Km (...) a 7495Km (...), e os transportes automóveis tomaram*

[75] Figura 3.9 – "Rede de estradas portuguesa em 1954", ACP, 1954. Pode consultar-se na versão impressa ou na Mapoteca do Departamento de Geografia da FLUP.
[76] Retome-se aqui, para comparação, a figura 3.7.

enorme incremento, assegurando a deslocação das pessoas e a circulação de mercadorias; mas só nos últimos anos as estradas penetraram na montanha, começando a quebrar o isolamento em que viviam as suas populações: e o autocarro, com maior plasticidade do que o caminho de ferro, correndo mesmo com ele nalguns sítios, chamou à vida de relação lugares onde este nunca chegaria.[77].

Apesar de ter duplicado a extensão das estradas, o autor lembra também os contrastes visíveis no país: Lisboa, Porto, Braga, Coimbra e Faro enquanto grandes centros de atracção da população e suas actividades, contrastam com as áreas de relevo mais acidentado do norte e centro e as "planuras" do sul.

Entretanto, no que respeita ao transporte colectivo, na sequência do decreto-lei que estabelecia o referido plano rodoviário, em Setembro de 1945 a Lei nº 2008 define algumas regras de concessão para o transporte ferroviário e rodoviário de passageiros, entre elas a necessidade de coordenar os modos no sentido de evitar a prevista concorrência com que o comboio se começada a confrontar face à camionagem.[78]

Em grande parte por falta de fiscalização, ficaram apenas as intenções de criar um quadro concorrencial mais transparente neste domínio. Aliás, nessa mesma lei, mais adiante, já se preconizava, de alguma forma, o que poderia vir a ser a real substituição dos serviços menos rentáveis prestados pelo comboio.[79]

---

[77] Orlando Ribeiro *in* DAVEAU, 1999: 876

[78] *As emprêsas que operam em certa região poderão pedir sempre a concessão de novas carreiras nessa região. Mas quando estas dêem lugar a concorrência, só serão concedidas se as necessidades públicas as justificarem, considerados os interesses de coordenação dos transportes, e, neste caso, a exploração deve ser repartida pelas emprêsas concessionárias das carreiras afectadas. (...) As empresas exploradoras dos transportes por via férrea e por estrada, interessadas, deverão celebrar acordos para a repartição do tráfego entre um e outro sistema, (...)serão celebrados entre as emprêsas interessadas, também com aprovação do Govêrno, contratos de serviço combinado que assegurem devidamente a ligação dos dois sistemas de transportes.* (Diário do Governo, nº 200, 7/9/1945: 729 e 730)

[79] *(...) regimes especiais de exploração económica nas linhas férreas secundárias cujo rendimento não compense as despesas de uma exploração normal, [se] mesmo naqueles regimes, continuarem a ser deficitárias, poderá ser autorizada a cessação temporária ou definitiva, parcial ou total, da exploração, desde que, em vez desta, seja estabelecida, pela emprêsa ou emprêsas concessionárias de transportes interessadas (...) uma carreira com percurso equivalente (...).* (Diário do Governo, nº 200, 7/9/1945: 730)

Com o engenheiro Eduardo Arantes de Oliveira na pasta das Obras Públicas, na década de 60 ganham força as iniciativas para o desenvolvimento da rede rodoviária internacional, da qual deveriam fazer parte, não só o eixo Valença – Porto - Lisboa, como aquele que viria a designar-se por Itinerário Principal nº5 (IP5), entre Albergaria-a-Velha e Vilar Formoso, numa altura em que prosseguem as obras da A1 (auto-estrada Lisboa / Porto).[80] Do início dos anos 60 datam também a construção da Ponte da Arrábida no Porto, e a Ponte Salazar (actual Ponte 25 de Abril) em Lisboa, bem como a inauguração de mais um lanço da A1, agora a norte, entre os Carvalhos e o Porto[81] (BRISA, 1996 e JAE/MEPAT, 1997: 24-27). Em 1960, o número de quilómetros de auto-estradas em Portugal era apenas 40, situando-se muito abaixo de outros países da Europa (Quadro 3.2).

Quadro 3.2 - Extensão (Km) de auto-estradas em 1960

PAÍS	**KM EM SERVIÇO**
Alemanha	2525
Itália	838
Holanda	720
Bélgica	154
Áustria	145
Portugal	40

Fonte: PLASSARD, 1977: 17.

Dos últimos anos da década de 60, até finais da de 70 (figura 3.10[82]), são poucas as obras dignas de registo, numa época em que, cada vez mais, se faziam notar os efeitos das migrações para os aglomerados de maior dimensão do litoral com alargamento das periferias urbanas.

[80] O primeiro lanço data de 1940, entre o Lisboa e o Estádio Nacional, e o lanço entre Lisboa e Vila Franca de Xira é inaugurado em Maio de 1961(informação fornecida pela BRISA, 1996).

[81] A inauguração teve lugar no dia 22 de Junho de 1963, em simultâneo com a da Ponte da Arrábida.

[82] Figura 3.10 – "Rede de estradas portuguesa em 1972", ACP, 1972. Pode consultar-se na versão impressa ou na Mapoteca do Departamento de Geografia da FLUP.

Período dominado pela guerra colonial e pela guerra no Médio Oriente (1973/74) ocasionou um período de recessão económica mundial e, talvez como terá acontecido noutros períodos da história, deu lugar a reflexões de avaliação sobre o que até aí se fez, dando lugar, nomeadamente a trabalhos de revisão do PRN então em vigor, bem como à criação de uma comissão de estudo para analisar a construção e concessão das auto-estradas (JAE/MEPAT, 1997: 27).

Entretanto, a revolução de Abril de 1974 deu lugar a um novo período de instabilidade governativa e de crise financeira (agora com FMI), com todas as consequências económicas e sociais daí decorrentes. Acompanhando uma fase de afirmação dos princípios associados ao 25 de Abril, a maioria das vezes através da contestação e reivindicação, é possível testemunhar este passo da história no âmbito do sistema rodoviário português em que a produção de documentos críticos sobre o estado das estradas nacionais se sobrepôs largamente às obras empreendidas no terreno.

3.2.2 O Plano Rodoviário Nacional de 1985 e a adesão de Portugal à Comunidade Europeia

Em cerca de 10 anos de governação, entre 1974 e 1985, o ministério responsável pelo sector dos transportes apresentou 6 remodelações, sucedendo-se no cargo 31 ministros, e a sua mudança de designação revela, de alguma forma, as preocupações sobre o âmbito das acções do ministério[83]: do Equipamento Social e do Ambiente, dos Transportes e Comunicações, do Equipamento, das Obras Públicas, da Habitação Obras Públicas e Transportes e do Equipamento, constituem o rol de nomes atribuídos naquele

[83] Pode consultar-se a este propósito alguns números do Diário de Governo, de entre os quais se destacam: 72 (26/3/1975); 217 (19/9/1975);: 34 (10/2/1976); 87 (12/4/1976); 57 (9/3/1977); 247 (25/10/1977); 55 (7/3/1978); 169 (25/7/1983).

período, deixando perceber, com alguma clareza, os esforços encetados para a definição das competências[84].

O programa do primeiro Governo Provisório é definido no decreto-lei nº 203/74, e tinha como grandes linhas de orientação, entre outras, a *[prossecução] de uma política de ordenamento do território e de descentralização regional em ordem à correcção das desigualdades existentes.*[85] Neste âmbito, os transportes e comunicações integravam a Secretaria de Estado com o mesmo nome, tutelada pelo Ministério do Equipamento Social e do Ambiente – designação que coloca em destaque, por um lado as questões de proteccionismo das classe mais desfavorecidas e, por outro, a emergência dos problemas ambientais enquanto tema de abordagem política.

Na segunda metade da década de setenta, o governo presidido por Mário Soares, faria o pedido de integração de Portugal na Comunidade Económica Europeia (CEE), e em 5 de Abril de 1977 o Conselho de Ministros da CEE tomou conhecimento oficial do mesmo. Perante este novo contexto, em que Portugal se começava a voltar para o desafio da integração europeia, tornava-se necessário desenvolver estratégias que permitissem a progressiva aproximação à situação económica dos países membros (OLIVEIRA, 1996: 362). No que respeita à rede de estradas, também em 1977, a JAE informa que *(...) a rede rodoviária nacional encontra-se numa situação de completo desajustamento perante as necessidades do tráfego. Traçados sinuosos e estreitos, com pavimentos em degradação progressiva a atingirem o colapso*.[86] Este desajuste terá motivado estudos e vários movimentos de reflexão os quais resultaram em conceitos que, embora semelhantes a muitos dos que se definiram no passado, dão conta das necessidades actuais, sublinhando por exemplo a importância da definição de estratégias que permitam coordenar a rede nacional, com a regional e local.[87]

---

[84] www.min-plan.pt/menu/minist/historia/index.htm (consulta em 99/6/19)

[85] Diário do Governo, nº 113, 15/5/1974: 625

[86] JAE/MEPAT 1997: 28

[87] *Impõe-se, pois, a revisão do plano rodoviário nacional [de 1945], a fim de, na perspectiva do desenvolvimento orgânico do País, se alcançarem os objectivos primordiais, como são o correcto funcionamento do sistema de transportes rodoviários, o desenvolvimento de potencialidades regionais, a*

Quadro 3.3 - Densidade de algumas redes rodoviárias em 1984

PAÍS	DENSIDADE POPULACIONAL (HAB/KM^2)	TOTAL DE ESTRADAS (KM/1000HAB)	ESTRADAS NACIONAIS (KM/1000HAB)
Alemanha	245.5	8.0	0.7
Bélgica	322.8	12.9	1.4
Dinamarca	118.7	13.7	0.9
França	99.8	14.6	0.6
Reino Unido	238.0	6.3	0.3
Itália	189.0	5.2	0.9
Portugal	108.0	4.8	2.0

Fonte: ZÚNIGA, 1994: 3.

Neste quadro de desajuste às novas necessidades de circulação[88], e nos auspícios das ajudas comunitárias no âmbito do FEDER criaram-se as condições para a aprovação pelo Decreto-Lei nº 380/85, de um novo Plano Rodoviário Nacional, pautado pelo argumento de que o anterior apresentava uma densidade de estradas nacionais exagerada[89], se comparada com outros países da Europa (Quadro 3.3).[90]

redução do custo global daqueles transportes, o aumento da segurança da circulação, a satisfação do tráfego internacional e a adequação da gestão financeira e administrativa da rede. (Diário da República, nº 222, 26/9/1985: 3206).

[88] Note-se que entre a imagem da figura 3.10, de 1972 e qualquer outra carta do ACP do início da década de 80 que aqui se poderia apresentar, não há grandes diferenças, o que justifica a opção por apresentar apenas, e mais adiante, um cenário mais actual, onde já se podem observar mudanças efectivas na rede rodoviária.

[89] Segundo informações dispersas em documentos da JAE, para o mesmo ano, Espanha contava com uma quilometragem de estradas sob a tutela do Estado idêntica à portuguesa porém, como se sabe, o seu território é cinco vezes maior ou, ainda o exemplo da Áustria, que com uma área territorial que se aproxima da nossa, conta apenas com 11000Kms do Estado – metade da portuguesa.

[90] *A maioria das estradas portuguesas encontra-se ainda subdimensionada e incapaz de responder eficazmente à satisfação dos objectivos sócio-económicos dos transportes, exigindo premente reconstrução. Acresce que a densidade demográfica da rede nacional é tripla da que se verifica nos restantes países do Mercado Comum enquanto, por outro lado, a densidade demográfica da totalidade das redes rodoviárias construídas é bastante inferior à desses países* (Diário da República, nº 222, 26/9/1985: 3206).

Figura 3.11 – Plano Rodoviário Nacional de 1985



Fonte: JAE/MEPAT, 1997: 45

O PRN de 1985 (Figura 3.11) retoma o conceito de rede nacional fundamental e complementar, desclassificando cerca de 12000Km de antigas estradas nacionais que se encontram, ainda actualmente, em fase de transição para a tutela dos municípios (Grupo de trabalho Inter-CCR, 1987: 7).

A definição da rede nacional do plano de 1985 obedeceu a critérios de ordem operacional, funcional e de acessibilidade. No primeiro, define-se como limites percursos com extensão superior a 10Km e com tráfego médio diário anual superior a 2000 veículos ou 1000 veículos para as ligações das sedes de concelho (valores de 1975). No segundo, define-se que a rede nacional deve integrar as ligações entre as sedes de distrito, dessas com os centros urbanos e ainda com os portos, aeroportos e fronteiras mais importantes. Finalmente, estipulou-se que todas as sedes de concelho deveriam ter acesso à rede acima definida (ZÚNIGA, 1994: 4-7). No mesmo plano, a definição da rede nacional obedeceu a outros princípios genéricos de desenvolvimento regional, dos quais se destacam os de *(...) assegurar o crescimento económico, diminuir os custos de operação facilitando a competitividade, desbloquear actividades e o desenvolvimento dos centros urbanos e possibilitar o urbanismo menos concentrado e melhoria do meio ambiente*.[91]

Foi nessa tentativa que entre a administração central (a JAE), a local (as Câmaras Municipais) e a BRISA, enquanto sociedade anónima concessionária da rede de auto-estradas, se apresentou uma reorganização da rede rodoviária[92](quadro 3.4).

Comparando agora a estrutura definida em 1985 com a de 1945 (Quadro 3.5), pode verificar-se que, os traçados do novo plano apresentam muitas semelhanças com

[91] Grupo de trabalho Inter-CCR, 1992: 2.

[92] Por itinerários principais (IP) devem entender-se *(...) as vias de comunicação de maior interesse nacional, que servem de base de apoio a toda a rede das estradas nacionais, os quais asseguram a ligação entre os centros urbanos com influência supradistrital e destes com os principais portos, aeroportos e fronteiras.* Os itinerários complementares (IC) são as estradas que *asseguram (...) 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* (Diário da República, nº 222, 26/9/1985: 3207).

os anteriores, podendo parecer, nalguns casos, que a mudança se pautou, exclusivamente, pela alteração dos nomes das estradas. Isto é, admitindo que de um para outro terá ocorrido uma mudança nas exigências de circulação rodoviária, e que o último terá denotado um esforço de adaptação aos novos problemas, é possível concluir que este terá apenas adaptado as características técnicas dos traçados, prolongando-os eventualmente até às fronteiras e alargando a dimensão e/ou o número das faixas de rodagem, mas mantendo no essencial o traçado dos anteriores.[93]

Quadro 3.4 – Classificação das estradas e tutela, segundo o PRN de 1985

CATEGORIA				**TUTELA**
Estradas Nacionais	Rede Fundamental	IP's	Auto-estradas	JAE/BRISA
			Estradas Expresso + Outras	JAE
	Rede Complementar	IC's	Auto-estradas	JAE/BRISA
			Estradas Expresso + Outras	JAE
		Outras Estradas		JAE
Estradas Secundárias		Estradas a integrar na Rede Municipal		JAE
		Estradas Municipais		CM
		Caminhos Municipais		CM
		Outras Municipais não classificadas		CM

Fonte: PRN 1985

[93] Note-se que o PRN de 1945 previa já perfis transversais para os itinerários principais (EN1 a 18), quando tal se justificasse entre 21 e 25 metros de largura com separador central, conferindo 10 metros de largura para cada sentido de circulação, o que equivale à largura aproximada das actuais auto-estradas. (Diário do Governo, nº 200, 7/9/1945: 382).

Quadro 3.5 - Itinerários principais de ligação com o (no) norte do país, em 1945 e 1985

PRN DE 1945		**PRN DE 1985**	
ESTRADA	**LIGAÇÃO**	**ESTRADA**	**LIGAÇÃO**
EN14/EN101	Valença/Porto	IP1(A3)	Valença/Porto
EN1	Porto/Lisboa	IP1(A1)	Porto/Lisboa
EN2/EN5	Lisboa/Faro	IP1(A2)	Lisboa/Faro
EN125	Faro/ V. R. Stº António	IP1	Faro/V. R. Stº António
EN102	Bragança/Guarda	IP2	Bragança/Faro
EN18/EN2	Guarda/Faro		
EN2	Vila V. da Raia/Figueira da Foz	IP3	Vila V. da Raia/Figueira da Foz
EN15	Porto/Bragança	IP4	Porto/Quintanilha
EN16	Aveiro/Vilar Formoso	IP5	Aveiro/Vilar Formoso

Fonte: Diário do Governo, 11/5/1945: 385 e Diário da República, 16/9/1985: 3209.

A adesão de Portugal à CEE, e a consequente disponibilidade de fundos para o investimento em infra-estruturas no quadro de apoio ao desenvolvimento regional, terá constituído o motor fundamental para uma nova fase de transformação na sociedade portuguesa e para a expansão da rede de transportes nacional em particular.

Demorou, porém, até que fosse possível observar obra feita no terreno: vários relatórios da JAE, nos anos que se seguiram à aprovação do PRN de 1985, davam conta das dificuldades financeiras para a sua concretização, bem como da necessidade de cuidar a intervenção, tarefa que deveria contar com a participação de equipas especializadas, nomeadamente na área do ambiente, e também a sensibilização junto da população, no sentido de reduzir as dificuldades associadas a vários processos, entre eles, os de expropriação. O Gabinete de Estudos e Planeamento do Ministério das Obras Públicas Transportes e Comunicações, em 1987, relembra a importância *(...) do papel desempenhado por sistemas de transportes bem estruturados e organizados, à escala*

local, regional, nacional e internacional, no desenvolvimento social, económico e cultural das populações por eles servidas.[94], refere os esforços empreendidos no sentido de passar à concretização do PRN de 1985, e apresenta os "Objectivos e Medidas de Política Governamentais" para o "Sector dos Transportes em Portugal (Continental)", tendo por base o Programa do X Governo Constitucional, baseados, entre outros, no conceito de "desenvolvimento equilibrado, duradouro e sustentado".[95]

Porém, sem ignorar o conjunto da rede, define-se como primeiro objectivo sectorial no capítulo dos transportes rodoviários a melhoria da rede de infra-estruturas de "maior interesse" nacional e internacional (nas ligações com a Europa), constituindo prioridade a conclusão da rede de Itinerários Principais e, com urgência, o IP1. Ou seja, pela impossibilidade de avançar com a construção de todos os eixos previstos, e apesar das formulações apresentadas neste mesmo documento, nomeadamente, sobre "desenvolvimento equilibrado", mais uma vez, tal como no passado, a prioridade para a construção terá sido dada ao eixo Lisboa/Porto.

As Grandes Opções do Plano para 1988. No objectivo "organizar o espaço e modernizar as infra-estruturas", aponta na quinta linha de actuação fundamental como prioridade a *[melhoria] geral das acessibilidades inter e intraregionais, permitindo garantir uma maior eficiência na satisfação das necessidades dos cidadãos e um mais completo aproveitamento dos recursos do país*[96], denotando preocupações muito mais viradas para os problemas internos do país. Este documento refere que qualquer actuação estratégica em matéria de transportes, deve responder à necessária articulação

---

[94] MOPTC, 1987: 9.

[95] Dos quatro objectivos, no terceiro refere-se que *[a] nível regional, introduzir um processo de desenvolvimento equilibrado, autónomo, duradouro e sustentado [através de duas medidas de política] Coordenar as diferentes políticas sectoriais, a nível central e regional, e definir normativos precisos com vista à preparação dos diferentes tipos de plano [e] Preparar planos e programas integrados para diferentes áreas do território baseados em estratégias de desenvolvimento definidas com o envolvimento activo das autarquias locais e dos diferentes agentes económicos, aproveitando plenamente os recursos financeiros a ser outorgados a Portugal pelas Comunidades Europeias, designadamente através dos seus fundos estruturais.* (MOPTC, 1987: 128).

[96] Grandes Opções do Plano 1988, 1987: 55.

do sistema urbano nacional e saber aproveitar a situação periférica de Portugal no sentido de aumentar a coesão económica e social na Comunidade. Relativamente à modernização da Rede Fundamental a "primeira prioridade" (como lhe chamam) centra-se na conclusão do IP5 (Aveiro – Vilar Formoso), seguida do IP4 (Porto – Vila Real – Bragança) e, finalmente, o IP1.

Em 1989 (aplicável até 1993), o Programa Operacional de Desenvolvimento das Acessibilidades (PRODAC), integrado no Primeiro Quadro Comunitário de Apoio, prossegue com este conceito de intervenção[97], reconhecendo que *(...) além de nítidas assimetrias regionais na cobertura do território Continental (densidade da rede superior à média do país no litoral Norte, Centro e Lisboa e inferior no interior e Sul) registam-se desajustamentos da estrutura viária às características do tráfego actual*.[98]

Com orientações estratégicas enquadradas no Plano de Desenvolvimento Regional 1989/93, cuja política de fundo se pauta pelo esforço de *(...) atenuar as desigualdades económicas e sociais entre o litoral e o interior [a primeira] com maior concentração demográfica e produtiva, com relevo para as áreas metropolitanas de Lisboa e Porto, e a zona interior, caracterizada em grande parte pela diminuição da ocupação demográfica e pela estagnação da actividade económica.*[99], as actuações prioritárias do PRODAC no que respeita à rede rodoviária são claras: para a rede fundamental surge em primeiro lugar a ligação de Portugal ao resto da Europa, seguida pelas ligações Lisboa–Porto (e suas extensões até às fronteiras de Valença e Vila Real de Santo António) e, depois, por um conjunto de finalidades centradas na construção de infra-estruturas de ligação entre o litoral e o interior do país.

---

[97] *A criação deste programa, cobrindo todo o território do continente e contemplando o desenvolvimento articulado e integrado das várias redes de infraestruturas, conduzirá à redução das assimetrias regionais, das penalizações de interioridade e da periferia, e permitirá que se atinjam níveis de qualidade de serviço europeus* (PRODAC, 1989: 2)

[98] PRODAC, 1989: 20

[99] PRODAC, 1989: 65

Uma das medidas de grande interesse deste programa refere-se à reabilitação de algumas vias que, não fazendo parte da Rede Nacional definida no plano de 1985, deveriam estar em boas condições para integrar a Rede Municipal. Aliás, apesar de prosseguir com uma política de resposta, por um lado, ao novo enquadramento de Portugal da Europa e, por outro, aos níveis mais elevados de tráfego à escala nacional, este programa revela um esforço de viragem, chamando a atenção para as tendências que se vinham a observar em termos de dinâmicas de actividade e ocupação do território, tratados e assumidos de uma forma clara em propostas de intervenção prioritária nesse âmbito, nomeadamente, ao colocar nos dois primeiros patamares de prioridades a construção do IP5 e do IP4, e não as ligações à capital.

Em finais dos anos 80, Portugal encontrava-se em 12º lugar em termos de extensão de rede de auto-estradas e da sua densidade, e em 14º no número de quilómetros por habitantes, de um conjunto de 17 países europeus (quadro 3.6).

Na Lei de Bases do Sistema de Transportes Terrestres (Lei 10/90) o desenvolvimento económico, o bem-estar da população e a protecção do ambiente enformam os seus princípios de base.[100] Após a aprovação da lei, o ministro Ferreira do Amaral, em 24 de Abril de 1990, assume a pasta das Obras Públicas, mantendo-se no cargo até 1996. Discutidas e definidas as ideias fundamentais sobre a rede de transportes rodoviário desejável para o país, e tendo sido libertadas as verbas da União Europeia para a concretização das obras, este período vai corresponder a um franco avanço na realização do PRN de 1985. Pela necessidade de reajustar os princípios definidos no plano, a *(...) algumas especificidades regionais que [consideravam]*

[100] Define-se no artigo 2º como *(...) objectivos fundamentais assegurar a máxima contribuição para o desenvolvimento económico e promover o maior bem-estar da população [devendo esses objectivos obedecer, entre outros, aos seguintes princípios básicos:] a) É garantida aos utentes a liberdade de escolha do meio de transporte, incluindo o recurso ao transporte por conta própria; b) É assegurada aos utentes, em paridade de condições, igualdade de tratamento no acesso e fruição dos serviços de transporte [e a organização e funcionamento do sistema de transportes deve ter em conta, segundo se refere na segunda alínea do total de cinco]. As orientações das políticas de ordenamento do território e desenvolvimento regional, qualidade de vida e protecção do ambiente*. (Diário da República, nº 64, 17/3/90: 1306).

relevantes para o desenvolvimento equilibrado do país.[101], em 1992 foi apresentada a Revisão do Plano Rodoviário Nacional pelo Grupo de Trabalho Inter-CCR, a qual veio reforçar alguns *(...) aspectos importantes e de natureza dinâmica como: 1 - reforço e equilíbrio da estrutura urbana existente; 2 - desenvolvimento intra e interregional equilibrado; 3 - promoção do ordenamento do território/melhoria da cobertura territorial.*[102]

Quadro 3.6 – Rede de auto-estradas nos países da Europa ocidental em 1988[103]

Posição	País*	Comprimento (Km)	Densidade	
			Km/1000Km2	Km/1 milhão hab.
1	Alemanha Federal	8593	34.6	141
2	França	6445	11.7	116
3	Itália	6083	20.2	106
4	Grã-Bretanha	2968	12.9	54
5	Espanha	2177	4.3	57
6	Países-Baixos	1895	46.0	131
7	Bélgica	1563	51.2	159
8	Áustria	1362	16.2	180
9	Suíça	1314	31.8	202
10	Suécia	999	2.4	119
11	Dinamarca	603	14.0	118
12	Portugal	235	2.6	23
13	Finlândia	204	0.6	42
14	Luxemburgo	58	22.3	158

Fonte: adaptado de MERLIN, 1991: 163

[101] Grupo de trabalho inter-CCR, 1992: 2.

[102] Grupo de trabalho Inter-CCR, 1992: 3.

Esta revisão critica a desarticulação existente entre os objectivos estratégicos da política de desenvolvimento regional e os traçados e prioridades para a estrutura viária. De facto, na altura verificava-se que, à excepção dos IP5 e IP4, a prioridade tinha sido a expansão da rede rodoviária no litoral, o que contraria a filosofia de base de, praticamente, todos os documentos de planeamento aprovados até essa data, nos quais se defende a necessidade de alargar a rede de infra-estruturas rodoviárias por forma a reduzir os desequilíbrios regionais.[104]

Princípios de base como a pressão urbano-industrial, a promoção de potencialidades específicas de desenvolvimento, a cobertura territorial da rede e o seu grau de conectividade/coesão, definem como prioritária a articulação dos sistemas de circulação inter e intra-regionais, com as dinâmicas do sistema urbano. Nesse sentido, este grupo de trabalho apresenta uma hierarquia de prioridades de intervenção, na qual, à necessária conclusão do IP1 segue-se o IP2 - ligação longitudinal entre Bragança e Vila Real de Santo António - e o IP3, de Chaves à Figueira da Foz, o que ilustra o esforço de estabelecer uma correspondência mais "fiel" entre os princípios assumidos e as prioridades de intervenção definidas (Grupo de trabalho Inter-CCR, 1992: 5 e 6).

Fica, de qualquer forma, uma ideia sobre o estado do andamento das obras (quadro 3.7) por altura deste trabalho, com o IP5 concluído, seguido de IP1 com menos de 30% do eixo ainda em construção e, depois todos os outros, que ainda não tinham alcançado metade da sua extensão total.

---

[103] Segundo o autor, a Irlanda, Noruega e a Grécia apresentavam àquela data valores muito reduzidos

[104] *(...) constata-se (...) que ainda se está longe de atingir o grau de estruturação da rede que permite fomentar novas dinâmicas de desenvolvimento em zonas onde já existem centros urbanos com condições para as potenciar. Esta questão é particularmente evidente no caso do IP2 e da rede de IC's em geral. Nestes, aliado ao grau relativamente baixo de execução geral, encontra-se o facto de a maior parte das vias de mais elevado grau de execução se situarem nas áreas metropolitanas, estando o resto do território insuficientemente servido. Acresce o facto de aos IC's ser atribuída, em primeira linha, a função de estabelecer as ligações de maior interesse regional. Com efeito, de um modo geral e principalmente para os IP's, tem sido atribuída prioridade de execução aos Itinerários (ou troços) que servem a faixa litoral do território, sendo o IP5 a principal excepção. Se esta opção pode justificar-se face aos maiores fluxos de tráfego servidos, a secundarização, em termos de prioridades, dos itinerários interiores tende a constituir factor penalizador do desenvolvimento das áreas por eles servidas* (Grupo de trabalho Inter-CCR, 1992: 5).

Quadro 3.7 – Itinerários Principais em 1992– execução do PRN de 1985

ITINERÁRIO	TOTAL (Km)	REDE CONCLUÍDA EM 1992	
		(Km)	(%)
IP1	743	582	78.3
IP2	618	279	45.1
IP3	343	57	16.6
IP4	234	95	40.6
IP5	208	208	100.0
IP6	248	83	33.5
IP7	176	-	-
IP8	154	65	42.2
IP9	151	39	25.8
TOTAL	**2875**	**1408**	**49.0**

Fonte: Grupo de Trabalho Inter-CCR, 1992: 11.

No ano seguinte (1993), a JAE apresenta também uma proposta de Revisão do Plano Rodoviário Nacional, tendo como preocupação fundamental resolver o problema do excesso de quilómetros de estradas que no plano de 1985 tinham passado para a tutela dos municípios. Nesse sentido, sugerem a reclassificação de cerca de 600Km de estradas municipais para IC's e, aproximadamente 2000Km para a classe de "Outras estradas" (quadro 3.8).

Quadro 3.8 – Comparação entre a extensão (Km) da Rede Nacional no PRN de 1985 e da Proposta de Revisão de 1993

Rede Nacional	DL 380/85	Proposta 1993
IP	2438	2438
IC	2338	2972
Outras	4867	6508

Fonte: www.min-plan.pt/menu/minist/historia/index.htm (consulta em 99/6/19).

Entre 1990 e 1995, foram construídos mais de 800 Km de Itinerários Principais e cerca de 350 Km de Itinerários Complementares. Os financiamentos decorrentes da integração de Portugal na União Europeia, terão criado a oportunidade esperada para realizar um conjunto significativo de obras, baseadas no pressuposto de que *[o] desenvolvimento económico e social interno e a redução das assimetrias regionais dependem em muito da estrutura rodoviária existente, tanto mais que é sabido que, em Portugal, 90% dos transportes de pessoas e mercadorias se faz por estrada*[105] *[pelo que dever-se-ia privilegiar] a melhoria das ligações entre o litoral e o interior, os acessos às grandes cidades e a integração da estrutura viária da rede transeuropeia*.[106]

Na "Avaliação ex-post do QCA 1989-93 – Sector de Acessibilidades e Transportes" considera-se, face à dimensão do país, que os 640Km de novas estradas abertas ao tráfego representam um valor significativo. Sobre a conclusão da ligação por auto-estrada entre Lisboa e Porto, e ao contrário de algumas das opiniões expressas sobre a prioridade dada à conclusão deste eixo, afirma-se que o seu *(...) impacto vai muito para além das ligações entre estas cidades e respectivas áreas metropolitanas. Com efeito, a pequena dimensão transversal do país, e a localização da maior parte das populações e equipamentos na faixa litoral, leva a que este eixo seja utilizado, pelo menos em parte, por uma percentagem muito significativa de todos os fluxos nacionais de longo curso (...).*[107] Já sobre o modo ferroviário, o cenário não é tão positivo: a falta de investimento de há décadas justifica a *(...) afectação de uma parte significativa dos recursos financeiros disponíveis ao "estancar da hemorragia" e reposição das condições mínimas de operacionalidade.*[108]

Ou seja, as formulações das estratégias definidas com o PRN de 1985, posteriormente refinadas na procura de uma melhor adequação às dinâmicas territoriais

[105] Aqui poder-se-ia acrescentar por falta de investimento em meios alternativos.

[106] MOPTC, 1995: 40-43

[107] VIEGAS – coord., 1996: 4

[108] VIEGAS – coord., 1996: 14

emergentes, revelam uma preocupação conceptual que, reconhecendo constituírem os transportes factor de geração de oportunidades para o desenvolvimento à escala local, regional e nacional, assemelham-se no essencial, em função da evolução de rede rodoviária que se vem observando, às prioridades de construção definidas no passado, porque em qualquer dos casos respondem aos maiores níveis de procura (primeiro a ligação Lisboa/Porto, depois à Aldeia Galega em direcção a Madrid[109], e assim sucessivamente).

3.2.3 O PRN de 2000 e as políticas de transportes rodoviários na entrada do século XXI

Em 31 de Julho de 1996, é tornada pública a proposta de João Cravinho e de Crisóstomo Teixeira para a revisão do Plano Rodoviário Nacional (figura 3.12). O anunciado PRN 2000 corresponde a uma adaptação do PRN de 1985[110] incluindo uma reclassificação de vários itinerários, com um aumento da rede fundamental em cerca de 6000Km. É um documento pragmático que define orientações e objectivos, não prevendo custos e concessões de empreitadas.

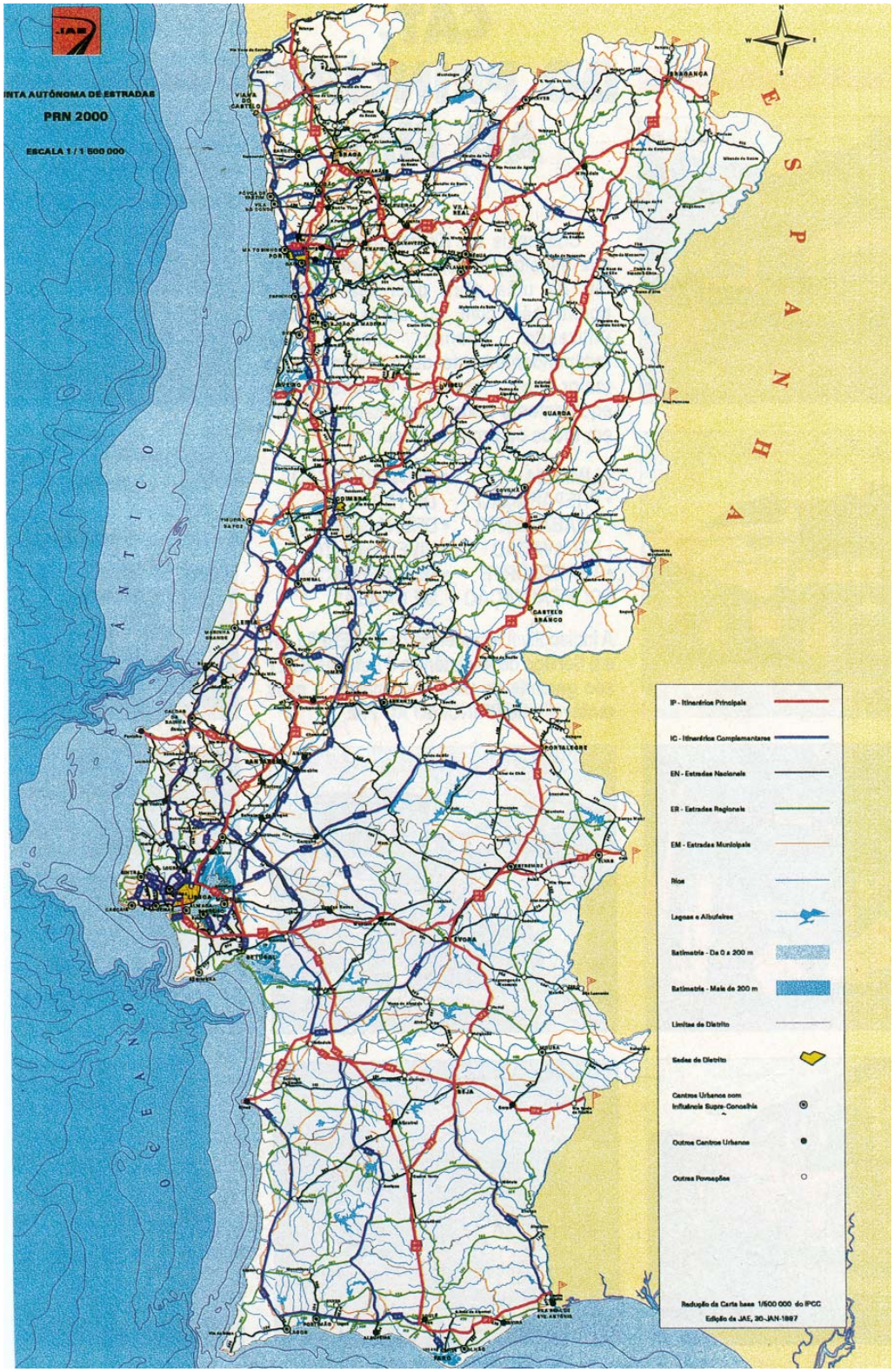
É de facto ao nível da classificação que este documento aponta para algumas alterações: recorde-se que o plano de 1985 incluía na Rede Complementar os Itinerários Complementares e "outras estradas", estas últimas tuteladas pelos municípios, muitos deles sem capacidade para fazer a sua conservação. O Plano Rodoviário Nacional de 2000 propõe a designação de Estradas Nacionais para aquelas, e ainda a categoria de Estradas Regionais (www.min-plan.pt, 1999).

---

[109] Note-se aqui que mesmo a ligação a Madrid não apresenta elevados níveis de procura, mas sim, talvez, uma carga simbólica de ligação entre capitais.

[110] *Após mais de 10 anos de implementação do plano rodoviário nacional [de 1985] (...) torna-se oportuno proceder à sua revisão, tendo em consideração a experiência obtida com a sua implementação e os desenvolvimentos sócio-económicos verificados após a adesão de Portugal à União Europeia.* (Diário da República nº 163 de 17/7/1998: 3444)

Figura 3.12 – Plano Rodoviário 2000



Fonte: JAE/MEPAT, 1997: 46

A definição da rede nacional obedece, neste plano, aos seguintes critérios: *Fecho de Malhas Viárias (FEMA), garantindo-se condições de circulação homogéneas nos respectivos percursos; Acesso a Sedes de Concelho (ASECO), - a construção dos IP's e IC's alterou substancialmente as redes locais pelo que deverá ser garantida a ligação destes às sedes de concelho; Estradas Alternativas a Auto-Estradas com portagem (ALTAE), classificando-se estradas que constituam alternativas às AE's com portagem.*[111]

Relativamente à Rede Regional, com cerca de 5000 Km de extensão, os critérios contemplam as áreas de fronteira (Vias de Estruturação da Raia - VER); a melhoria do acesso a unidades territoriais de maior (nomeadamente a ligação entre as sedes de concelho) e o Fecho de Malhas Viárias – FEMA, por forma a garantir-se condições de circulação mais uniforme[112]

Assumida como uma rede estratégica que assegura a ligação entre os principais centros urbanos, apresenta[113]:

a) dois eixos principais: IP1 - Valença a Castro Marim; e IP2 de Bragança a Faro;

b) sete eixos transversais: IP3 (Vila verde da Raia a Figueira da Foz); IP4 (Porto-Quintanilha); IP5 (Aveiro-Vilar Formoso); IP6 (Peniche-Castelo Branco); IP7 (Lisboa-Caia); IP8 (Sines - Vila Verde do Ficalho); IP9 (Viana do Castelo - Vila Real);

c) 33 IC's (acrescentando neste caso mais 10 IC em relação ao PRN de 1985).

Note-se, por comparação com os PRN's anteriores, a perda de extensão em cada categoria de estradas entre 1945 e 1985, e a sua recuperação deste último para o de 2000 nas classes de estradas hierarquicamente inferiores (quadro 3.9). Ainda no âmbito do PRN 2000, além das exigências para a conclusão da rede fundamental, devem destacar-

[111] Diário da República nº 163 de 17/7/1998: 3444

[112] JAE/MEPAT, 1997: 38-39

[113] Diário da República nº 163 de 17/7/1998: 3447-3448

se algumas intenções de intervenção local, nomeadamente a construção de variantes à travessias dos aglomerados, o investimento na segurança – sinalização de áreas com registos frequentes de acidentes -, e a crescente preocupação com o bem-estar dos utentes, por exemplo com a proliferação de áreas de serviço e descanso. Já no que respeita ao conceito global do plano, mantém-se o propósito de, por esta via, acelerar o desenvolvimento económico e corrigir as assimetrias do mesmo[114].

Quadro 3.9 – Extensão (Km) da rede nacional prevista nos os planos de 1945, 1985 e 2000

Estrada	PRN 1945	PRN 1985	PRN 2000
IP's	5926	2635	2600
IC's	5658	2439	3016
EN's	9013	4807	5513

Fonte: JAE/MEPAT, 1997: 39

A JAE previa em 1997 que até final do ano 2000 a rede fundamental podia estar concluída, bem como cerca de metade dos IC's, tarefa que teria de contar com o investimento privado, dada a insuficiência de verbas do Estado, para o que propôs a sua abertura a novas concessionárias – Norte e Oeste, ou ainda através do sistema de concessão SCUT – Sem Cobrança ao Utente (quadro 3.10).[115]

[114] *Considerando a necessidade de acelerar o desenvolvimento económico nalgumas zonas, reclassificam-se como itinerários complementares alguns percursos, alargando o nível de cobertura territorial. (...) [Sobre as alterações a introduzir nas outras estradas] contribuirá para a correcção das assimetrias que ainda se verificam no desenvolvimento sócio-económico do País.* (Diário da República nº 163 de 17/7/1998: 3444)

[115] Em termos práticos, as concessões SCUT *(...) serão baseadas em modelos de "project finance" em que caberá ao sector privado o investimento inicial (90 a 100%), sendo o retorno financeiro assegurado pelo Estado em pagamentos periódicos em função dos níveis de tráfego atingidos em cada ano e depois de encontrada uma estrutura de pagamento adequada caso a caso*. (JAE, MEPAT, 1997: 10)

Quadro 3.10 – Plano a médio prazo (1996-2000) de execução dos IP's e IC's (Km), por empresa de exploração

Itin.	JAE	BRISA	C. NORTE	C. OESTE	SCUT	GESTIPON.
IP	406	409	38	37	243	16
IC	294		129	132	144	

Fonte: JAE/MEPAT, 1997: 42

Apesar de nas Grandes Opções do Plano 1998, se referir que o avanço tecnológico no domínio da circulação da informação e da própria informática estão a proporcionar o desenvolvimento de uma verdadeira Sociedade Global da Informação, mantinham-se ao nível da informação, importantes deficiências estruturais[116], o que faz lembrar os pareceres dos especialistas do século XIX, quando informavam o rei de que não podiam esboçar planos de estradas para o país sem a necessária informação. Prosseguindo com um tipo de argumentação, que talvez também se possa considerar de secular, diz-se que estes e outros factos *(...) conduziram a uma falta de coordenação na política de investimentos que se reflectiu na ineficácia dos mesmos e não se traduziram na melhoria das condições de mobilidade da população, principalmente nas áreas urbanas e no interior rural muito dependentes de transportes colectivos, agravando assim as assimetrias e as desigualdades sociais.*[117].

[116] Num dos primeiros parágrafos do item sobre "Equipamentos e Acessibilidades" refere-se *(...) a ausência de sistemas de informação sobre o funcionamento do sector, indispensáveis a uma correcta intervenção do Estado quando tal se mostra necessário, nomeadamente no que respeita à evolução das necessidades de deslocação das populações, à observação dos mercados de transporte de passageiros e de mercadorias e à sinistralidade rodoviária*. (Diário da República, nº 293/97, 20/12/97: 65).

[117] Diário do Governo, nº 293/97, 20/12/97: 65

Assim sendo, chama-se a atenção para a necessidade de clarificar as orientações para a política do território, promovendo, no que diz respeito aos transportes, a intermodalidade[118] que proporcione o desenvolvimento sustentável no respeito pelas características/recursos locais.[119]

Mais adiante, esclarece-se o que parece constituir alguma desarticulação nas ideias de base que consubstanciam as estratégias de intervenção territorial e que confrontam, por um lado, a afirmação do conceito de que qualquer esforço no sentido de promover o "desenvolvimento equilibrado" passa pela promoção da capacidade de reacção de cada local e/ou região, em função das suas características e, por outro, o conceito segundo o qual o incremento das acessibilidades constitui um dos factores fundamentais para esse desenvolvimento.[120]

Um ano depois, na sequência dos resultados apresentados pelo Plano Nacional de Desenvolvimento Económico e Social (PNDES) para 2000/2006, segundo os quais persistem bloqueios ao desenvolvimento em determinadas regiões, as Grandes Opções do Plano 1999, apresentam explicitamente como sub-título do ponto II-5, sobre "A Política Regional e o Ordenamento do Território", a frase "Minorar os Custos da Interioridade". Assumindo que a *geografia dos territórios está a mudar*, e que o interior

---

[118] *(...) preocupações basilares relativas à salvaguarda da mobilidade das populações, à perspectiva integradora do sistema de transportes, prosseguindo a promoção do conceito de "intermodalidade", à melhoria da qualidade de vida dos cidadãos, à preservação do ambiente e ao reforço da coesão nacional e de uma estratégia de desenvolvimento regional equilibrado e sustentado.* (Diário da República, nº 293/97, 20/12/97: 66)

[119] *(...) no sentido de minorar os desequilíbrios já instalados, evitar ou prever outros e promover a qualificação das intervenções com vista ao desenvolvimento [investindo em acções que] respondam às exigências do desenvolvimento sustentável; integrem a diversidade das propostas de desenvolvimento sectorial [e] vão ao encontro das expectativas das populações (...) reforço do aproveitamento diversificado das potencialidades endógenas, conducente ao maior equilíbrio entre os desempenhos de territórios diferentes – litoral/interior, montanha/planície, cidade/campo (...)* (Diário da República, nº 293/97, 20/12/97: 71

[120] *(...) é fundamental que os instrumentos da política do território, bem como das políticas sectoriais, nomeadamente os instrumentos legislativos, se inovem, e se concertem entre si, face a objectivos comuns, de modo a simplificar e integrar procedimentos que permitam chegar a resultados mais equilibrados e eficazes, num quadro de co-responsabilização entre parceiros, no sentido de garantir um elevado grau de coesão. [...] O caminho para o desenvolvimento sustentável não se compadece com "bolsas de esquecimento" ou "incompatibilidades de ritmos de desenvolvimento* (Diário da República, nº 293/97, 20/12/97: 71)

deve ser encarado como uma *problemática de baixa densidade (de população, de actores, de centros urbanos, de relações, ...),* refere-se a necessidade de encarar estes espaços não como marginais, mas como territórios de oportunidades, as quais *(...) radicam nos "recursos do território" nos "recursos humanos" e nos "recursos do conhecimento" (...).*[121]

Finalmente, sobre as "Contribuições do Sector dos Transportes e Acessibilidades para a Definição do Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território" apresentadas em Abril de 1999 as grandes linhas que se perspectivam em relação à Política Comum de Transportes da União Europeia e a mudança do "Modelo de Crescimento" que se pretende viabilizar, referida no PNDES apontam entre os cinco objectivos aí definidos: *[afirmar] a mais valia do território e da posição geoeconómica do País; Promover o desenvolvimento sustentável das regiões, a qualidade de vida urbana e o desenvolvimento rural; (...).*[122]

À escala da Europa, são claros os esforços no sentido de alterar a sua dependência e perificidade, adoptando-se estratégias que *(...) deverão tirar partido da localização de Portugal na "Fachada Atlântica" da Europa e no seu extremo ocidental, que coloca o país, por um lado, numa posição central em relação ao Atlântico e, por outro, no cruzamento de corredores marítimos e aéreos Este-Oeste e Norte-Sul, com especial importância para as rotas intercontinentais que ligam a África Austral e Ocidental e a América do Sul à Europa, e o Mediterrâneo ao Atlântico Norte.*[123] Aliás, é com essa

[121] Neste sentido, apresenta-se um quadro conceptual baseado em cinco ideias fundamentais, das quais se destacam algumas frases chave relativas às três primeiras: *(...) As políticas para o interior terão de ser políticas territoriais, concebidas, implementadas e coordenadas numa base territorial concreta. É necessário distinguir as políticas de equidade, onde está em causa a garantia universal de determinados mínimos socialmente desejáveis, da política de estruturação do território e do desenvolvimento regional [os quais devem privilegiar a] valorização daquilo que a mesma possui com capacidade para ganhar dimensão nacional ou regional.Importa "mudar de rumo" na implementação das políticas. Por um lado passando de políticas centradas nas infra-estruturas e equipamentos para políticas centradas no "serviço", no "conhecimento" e na organização. Por outro, passando da fase de dispersão e especialização dos equipamentos para uma visão de ordenamento e plurifuncionalidade* (GOP's 1999, Lisboa, 1998, www.min-plan.pt (consulta em 99/7/1))

[122] MEPAT, 1999: 1

[123] MEPAT, 1999: 2

argumentação que, as três principais orientações que visam alterar o modelo de crescimento, surgem encabeçados pelo *reforço da ligação Portugal – Espanha / resto da Europa*, seguido pela *integração do espaço interno com progressivo desencrave do interior* e, por fim, a valorização do transporte marítimo e do aéreo.

Tendo por base uma finalidade a longo prazo que visa *[oferecer] aos cidadãos e às empresas de todo o país um sistema de transportes seguro e sustentável do ponte de vista económico, financeiro, ambiental e social*, reconhece-se a *(...) necessidade de mitigar os efeitos sosciais negativos resultantes da reestruturação do sector dos transportes [chamando a atenção para a] situação das camadas menos favorecidas, as quais nem sempre saem a ganhar com a revolução a que se está a assistir no sector*[124], isto porque os transportes, dizem, deve ser encarado como um meio e não um fim.

As medidas da política são organizadas nesta contribuição em torno de quatro vertentes: organização territorial; Estado e mercado; intermodalidade e construção/manutenção. No que respeita à organização territorial, são apresentados cinco elementos fundamentais, sendo os dois primeiros relativos à importância das áreas metropolitanas e o terceiro refere-se aos centros urbanos de média dimensão, cujo dinamismo é considerado fundamental nas áreas em perda.[125]

O futuro encarregar-se-á de demonstrar se estas são ou não as melhores acções a encetar no sentido de alterar o modelo de crescimento e/ou desenvolvimento do território nacional que, na sua estrutura fundamental, de há cerca de dois séculos, se pauta pela crescente concentração de efectivos no litoral, em contraponto ao interior onde, apesar de algumas dinâmicas que se têm vindo a verificar, nomeadamente através da concentração em cidades do interior, tem denotado perdas crescentes de população nos cômputos globais concelhios e distritais.

---

[124] MEPAT, 1999: 6

[125] As áreas metropolitanas devem ser consideradas *(...) rótulas de articulação de serviços de transporte de âmbito nacional e internacional, que assegurem a concentração/irradiação de passageiros e mercadorias [e os] centros urbanos de média dimensão deverão ter ligações multi-modais aos grandes eixos estruturantes do espaço nacional, por forma a diminuir a sua "interioridade"* (MEPAT, 1999: 9 e 10)

Das ideias aqui apresentadas, ficam algumas notas nesta viragem para o século XXI. Em primeiro lugar, a continuada incapacidade para gerir adequadamente a repartição de missões entre o poder central e os municípios e, em segundo, ao contrário do que vem acontecendo desde há pelo menos três décadas noutros países, a ausência (mesmo nos planos mais recentes) de referências a critérios objectivos de avaliação de projectos, nomeadamente com o recurso à análise custos-benefícios, a partir da qual se deveriam definir prioridades para a execução de projectos.

Esperava-se também poder encontrar, pelo menos nos Planos Rodoviários mais recentes (1985 e 2000), os traços gerais das prioridades, a calendarização e os meios orçamentais (quantitativos e fontes) a serem solicitados para a sua execução. Como tal não se verificou, acredita-se que, tal como no passado, continua a confundir-se a elaboração de planos com esquemas directores, dificultando uma execução mais rigorosa e transparente. Do exposto decorre que o plano de 2000, não resultou numa modificação clara na tomada de decisão nem mesmo no discurso dos governantes quando se deslocam às várias regiões do país e continuam a prometer estradas como os instrumentos para o desenvolvimento, porque a decisão continua a não se basear numa análise clara dos custos e dos benefícios para os territórios envolvidos.

4. ASPECTOS SOBRE AS DINÂMICAS DEMOGRÁFICAS E ECONÓMICAS NA REGIÃO NORTE

O território apresenta contrastes na forma como se distribuem os seus efectivos populacionais e as actividades económicas: para o caso português, a uma ocupação mais densa nos aglomerados do litoral (com excepção da costa alentejana), nos quais sobressaem as Áreas Metropolitanas de Lisboa e Porto, contrapõe-se uma vasta área do interior, onde a actividade rural vai dando lugar, ainda que de uma forma ténue, a novas dinâmicas territoriais marcadas por processos de concentração da população e emprego nalguns pólos que se vão afirmando nos respectivos contextos territoriais[1]. A evolução recente de indicadores estatísticos, revela que *(...) este modelo de ocupação tende a acentuar-se, já que, as maiores taxas de crescimento da população se verificam nas áreas mais densas, quase independentemente do padrão de povoamento ser disperso ou concentrado*[2].

Não se esquivando a estas tendências, a Região Norte apresenta dois espaços distintos: por um lado, o conjunto de municípios que integram o triângulo que se define

[1] *Nos finais dos anos noventa, Portugal apresenta um padrão de ocupação assimétrico. Por um lado, uma extensa mancha densamente urbanizada, localizada preferencialmente no litoral, onde se regista uma forte dinâmica demográfica. Por outro, um extenso território em regressão populacional ocupando uma vasta área do espaço nacional. (...) Nas áreas em despovoamento emergem pequenas concentrações urbanas, pouco activas em termos demográficos e económicos*. (OLIVEIRA (coord.) *et al*, 2000: 24)

[2] MARQUES (coord.) *et al*, 1997: 29.

para leste aproximadamente até Amarante, para norte até Viana do Castelo e, para sul, até Oliveira de Azeméis, o qual se caracteriza pelo forte dinamismo demográfico e económico, apresentando-se com a população mais jovem do país e uma industrialização muito virada para a exportação, por outro, o restante espaço regional, onde predomina o emprego no sector agrícola, pontuado por cidades, de que são exemplo Bragança, Chaves, Mirandela e o eixo Vila Real-Régua-Lamego, nas quais, a crescente terciarização, tem vindo a consolidar a sua vocação de âncora aos espaços envolventes.

A tendência para a rarefacção populacional, a falta de qualificação da mão-de-obra e o envelhecimento da população ou as reduzidas condições de acessibilidade, parecem constituir as características mais comuns aos sub-espaços regionais do interior, podendo sugerir que o parco progresso das cidades médias – centros de amarração do desenvolvimento sub-regional -, conotado com a criação de atractivos e a prestação de serviços para os *hinterlands* em perda, esteja na base da lenta revitalização das dinâmicas territoriais nas últimas décadas.

As novas acessibilidades, definidas no Plano Rodoviário Nacional de 1985, por via dos sistemas de incentivos provenientes da União Europeia, conheceram uma fase de franca expansão na segunda metade da década de oitenta e nos anos noventa, revigorando as velhas ideias de que os desequilíbrios e as assimetrias regionais poderiam atenuar-se mediante a redução das distâncias. Porém, se é verdade que casos houve em que essa redução de tempos de viagem rondou os 50%, tendo constituído alternativa interessante à (re)localização principalmente das empresas, não é menos verdade que, para a década de oitenta e primeira metade da de noventa, às perdas de população nas NUTs III de Alto Trás-os-Montes, Douro e Minho-Lima, se contrapõem os ganhos mais fortes para o mesmo indicador nas do Ave, Cávado, Entre Douro e Vouga e Grande Porto.

Em consequência de um vasto conjunto de factores no qual se devem incluir, entre outros, a melhoria das condições de acessibilidade, os esforços empreendidos no sentido de melhorar a distribuição de equipamentos e infra-estruturas básicas, a redistribuição

dos níveis de rendimento, a internacionalização da economia nacional ou a crescente facilidade com que se propaga a informação. Estes factores traduzem-se, globalmente, na melhoria da qualidade de vida das populações, compondo um cenário territorial que comparado com períodos anteriores, revela alterações resultantes de sucessivos esforços no sentido de uma maior aproximação a padrões de referência de maior riqueza e sucesso. O aumento da velocidade, e consequente redução dos tempos de viagem conseguidos com a nova rede de infra-estruturas rodoviárias, ao aproximar os espaços, pode constituir, neste quadro, um dos factores de diluição das diferenças, pelo menos no que respeita à concretização das vontades e desejos das populações. Ora, tratando-se de uma evidência remota mais recentemente banalizada pelos meios de comunicação social, o que se propõe agora é a abordagem à relação entre as dinâmicas demográficas e económicas na Região Norte e a alteração das condições de acessibilidade rodoviária.

Em primeiro lugar, a atenção vai para as alterações na distribuição da população, seguindo-se uma abordagem a aspectos da qualidade de vida e, depois, à dinâmica económica recente.

4.1 POPULAÇÃO E QUALIDADE DE VIDA

4.1.1 Estabilização e envelhecimento (1960 a 1997)

A desaceleração no ritmo de crescimento da população residente na Região Norte, a par e passo com o seu progressivo envelhecimento, é o balanço global que pode fazer-se, com particular evidência desde 1981. Esta evolução, todavia, não se terá processado de uma forma homogénea no território e, muito menos, terá conduzido a uma inversão significativa nas tendências de distribuição da população: as de sinal positivo verificaram-se preferencialmente no litoral, enquanto as de sinal negativo ter-se-ão registado um pouco por todo o interior (figura 4.1). Apesar de se manterem aqueles sentidos de evolução, nota-se, em particular a partir de 1981 a atenuação dos ritmos de

evolução. Comparando as posições de cada agrupamento de concelhos na variação de 1960/81, com as de 1981/91 e de 1991/1997, a aproximação ao eixo das abcissas revela a atenuação dos ganhos, mas também das perdas. Mesmo assim, tal como no início do século, o contributo da Região Norte para o total da população residente do país mantém-se acima dos 30% (INE, 1998-a).

A dimensão que a Região Norte mantém nos espaços que se distribuem pela Área Metropolitana do Porto e pelas envolvências cada vez mais alargadas, e também o esforço de recuperação dos territórios a leste, conferem-lhe um lugar de destaque, tanto no contexto nacional, como no deste e das regiões vizinhas de Espanha, posicionando-se em segundo lugar (depois da de Andaluzia) no *ranking* dos valores de população residente em 1997[3] (INE, 1998-a).

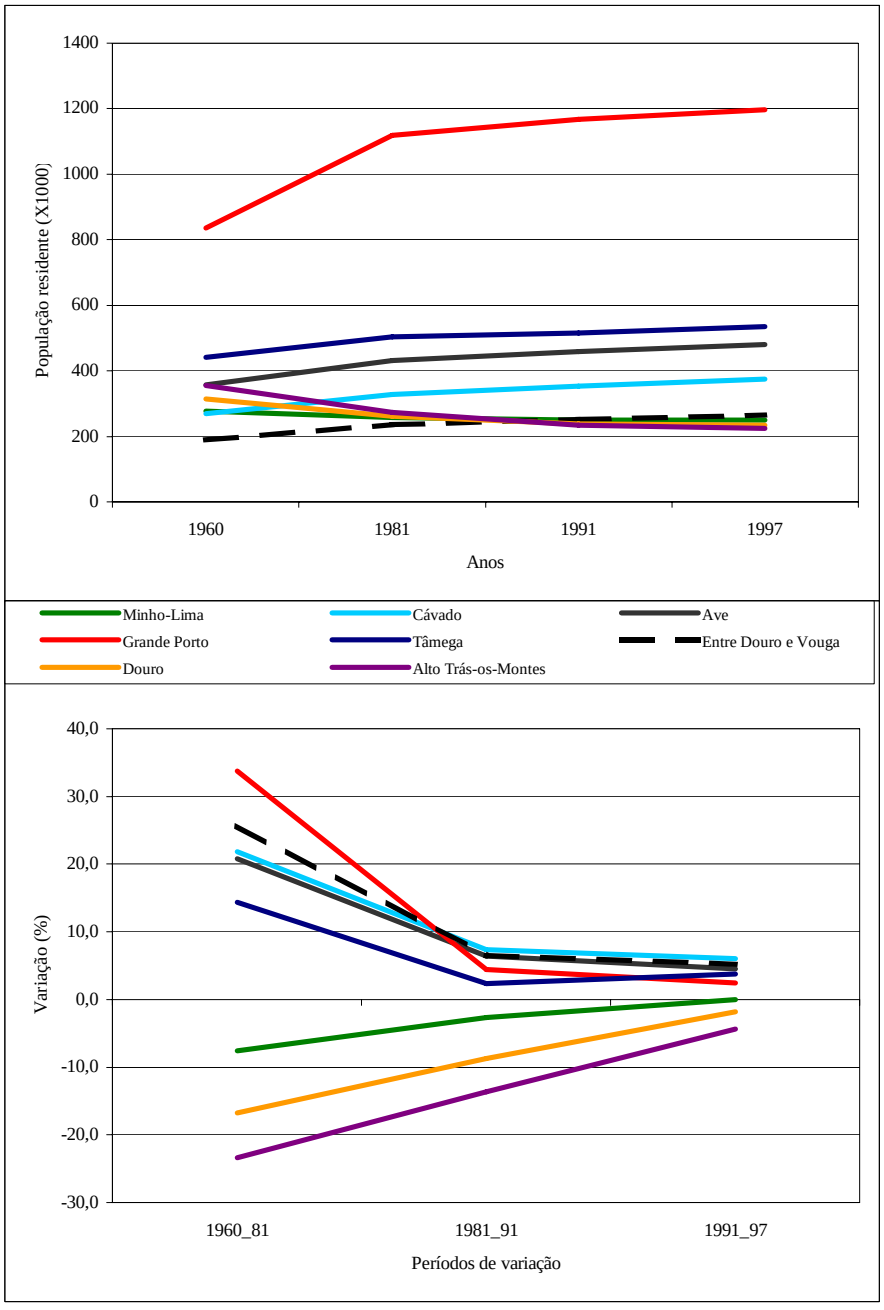
Neste processo de aparente compensação inter-regional[4], os extremos das variações de população residente à escala concelhia atingem valores inferiores a -40%, entre 1960 e 1981 (figura 4.2), em Miranda do Douro (-47,6%) e Montalegre (-40,7%), representando os mínimos das perdas registadas em todos os concelhos. Pelo contrário, Valongo com 92,9% e Paredes com 56% compõem os extremos dos maiores ganhadores. Registe-se porém, que neste quadro de perdas, as menos acentuadas distribuem-se essencialmente por uma auréola que envolve o triângulo de maior dinamismo definido por Viana do Castelo, Amarante e Oliveira de Azeméis, e ainda pelos municípios de Mirandela e Bragança. As imagens seguintes, pela redução do número de classes, quer de valores positivos, quer negativos valores, corroboram as leituras anteriores sobre a atenuação das diferenças nas variações.

---

[3] Estas distribuições foram observadas por DAVEAU (1998: 75) quando comparou dois cenários para a Península Ibérica com um intervalo de cerca de 100 anos (1870-71/1981): *[a] distribuição da população na Península Ibérica teve provavelmente cedo uma componente periférica preferencial, desenvolvendo-se núcleos activos nos lugares providos de contactos fáceis com o mundo exterior. Mas o contraste entre a periferia e o centro acentuou-se muito nas épocas recentes. (...) Os núcleos mais povoados continuam sendo o Noroeste de Portugal e a vizinha Galiza ocidental, o País Basco, a Catalunha, a região de Valença-Murcia (...), os arredores das duas capitais, Lisboa e Madrid, e a baixa Andaluzia*.

[4] Entre 1981 e 1991 as NUTs III do Alto Trás-os-Montes, do Douro e do Minho-Lima perdem 67000 efectivos, enquanto as restantes ganham, no total, 68000 (INE, 1981 e 1991).

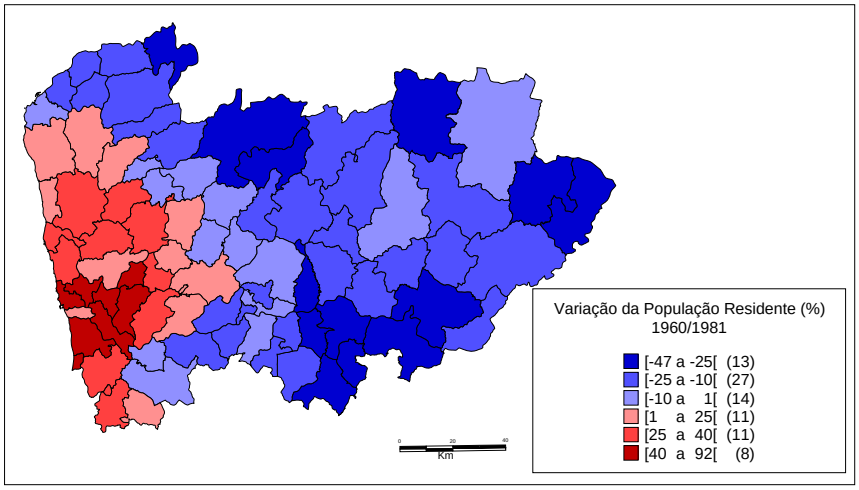
Figura 4.1 – População residente e variação da população residente nas NUT III, de 1960 a 1997

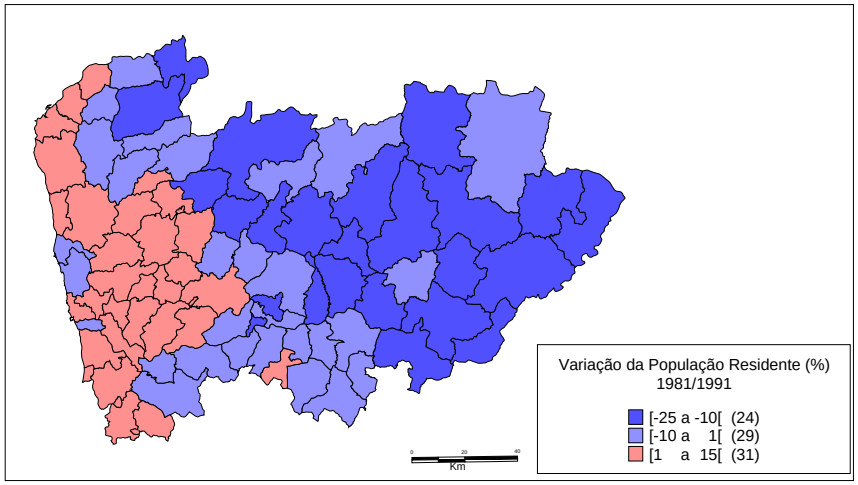


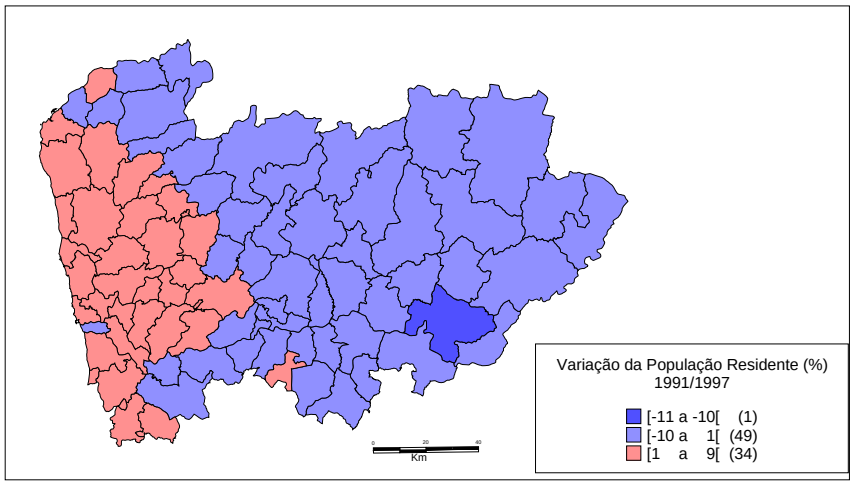
Fonte: INE, Recenseamentos da População de 1960, 1981 e 1991 e Anuário Estatístico da Região Norte de 1998.

Figura 4.2 – População residente dos concelhos da Região Norte

(1960/81, 1981/91 e 1991/97)

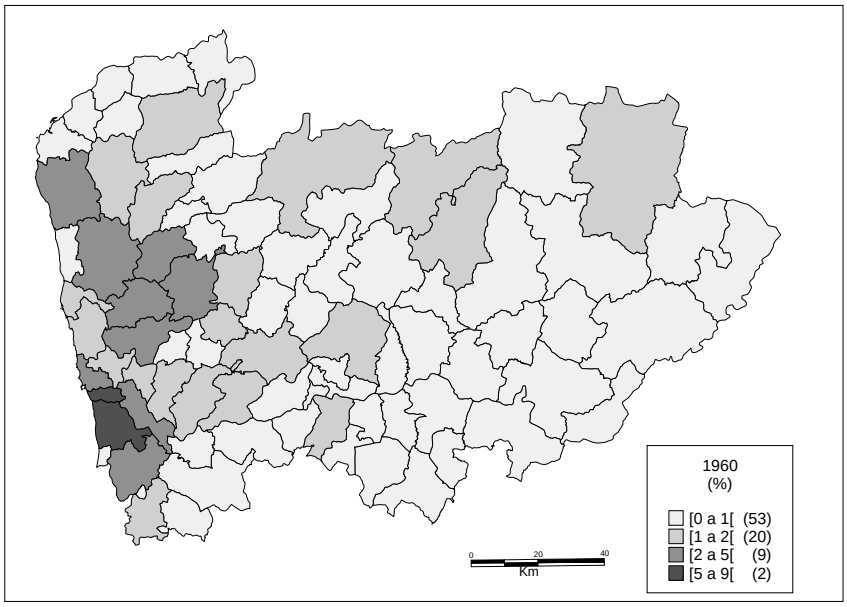


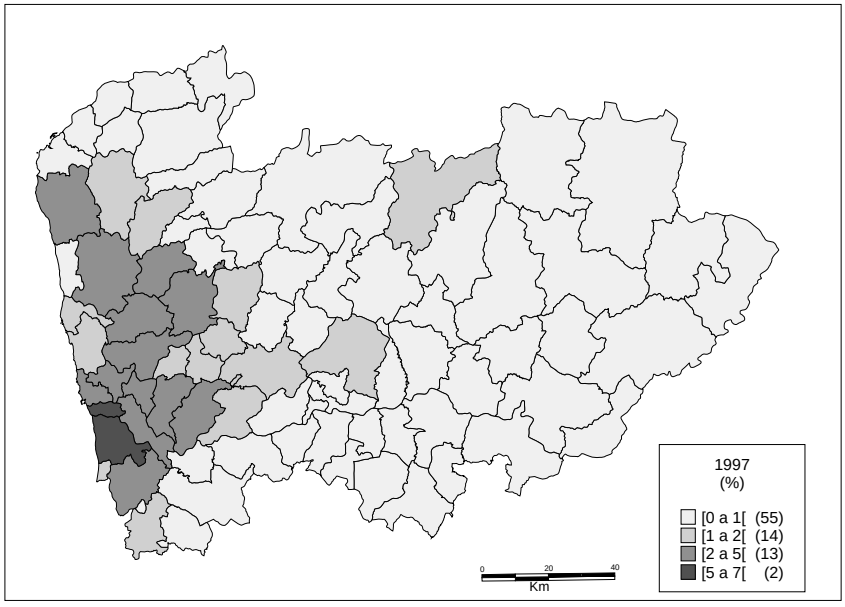




Fonte: INE, Recenseamento Geral da População, 1960, 1981 e 1991 e Anuário Estatístico da Região Norte, 1998.

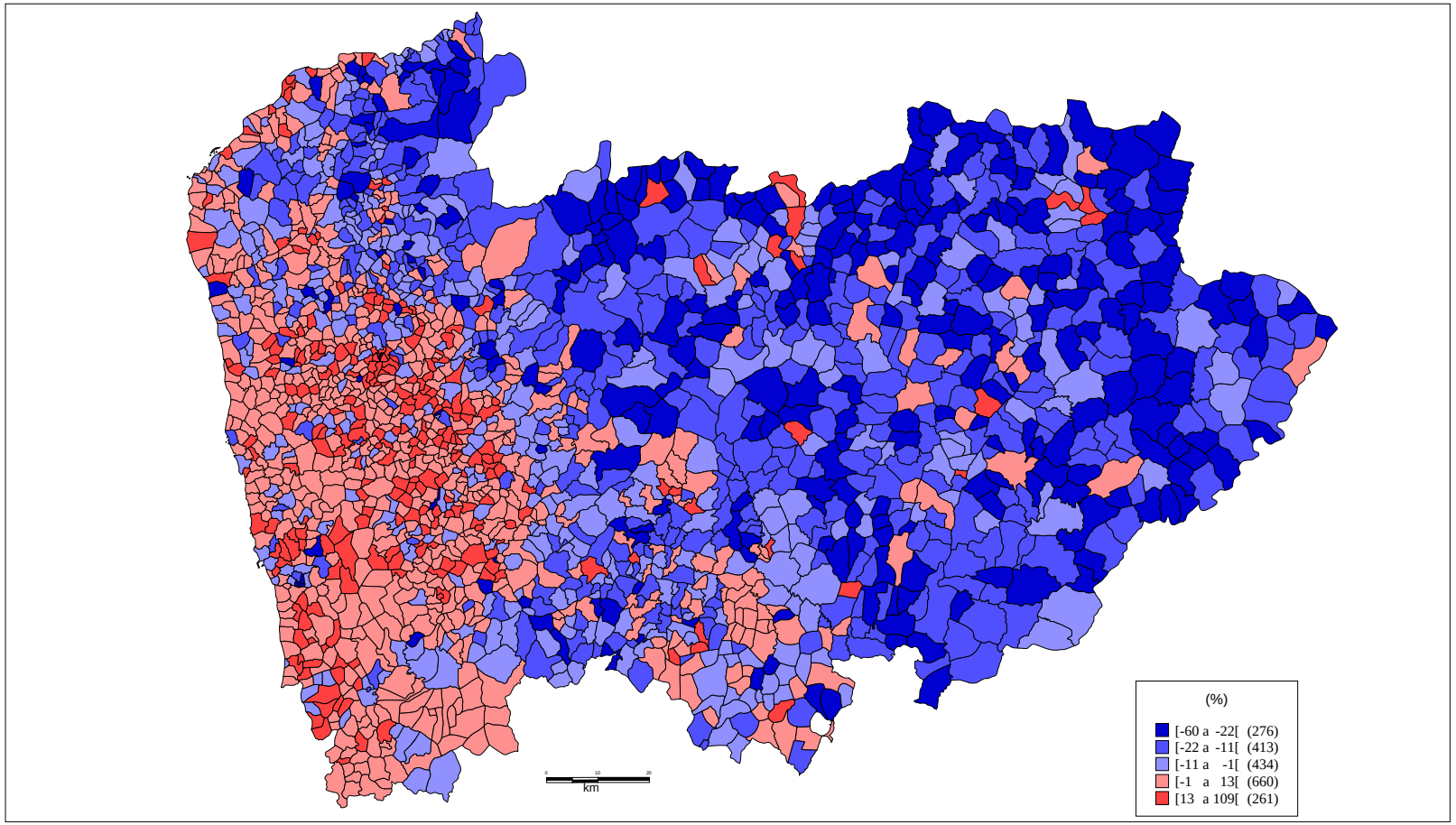
Figura 4.3 – População residente em 1960 e 1997: peso concelhio no total da Região Norte





Fonte: INE, Recenseamento Geral da População, 1960 e Anuário Estatístico da Região Norte, 1998

Figura 4.4 – Variação da população residente nas freguesias da Região Norte (1981/91)



Fonte: INE, Recenseamento Geral da População, 1981 e 1991

O peso concelhio da população residente na Região Norte (figura 4.3), permite destacar, de 1960 para 1997, a consolidação de uma mancha de valores iguais ou superiores a 1% no triângulo definido por Viana do Castelo - Vila Real - Oliveira de Azeméis, constituindo Chaves a única excepção, num quadro regional onde Bragança, Arcos de Valdevez, Lamego, Montalegre e Valpaços deixam de se incluir nesse conjunto por registarem valores inferiores a 1%.

Ainda a este propósito, a figura 4.4, apesar de se reportar à década de 80, permite observar com mais pormenor a distribuição da população residente na região: localizadas na sua maioria nas sub-regiões do Alto Trás-os-Montes, Douro e Minho Lima, mais de metade das freguesias registaram perdas de população. Entre as manchas de variação positiva e as de variação negativa, as quais se apresentam "salpicadas" por freguesias de sinal oposto, nota-se a presença de uma área de transição, de orientação noroeste sudeste, correspondente aos espaços de expansão dos espaços mais densamente ocupados.

O desafio de ligar em linha recta as freguesias (ou conjuntos) ganhadoras de população entre 1981 e 1991, em particular no interior, resulta numa rede muito próxima da que actualmente define os itinerários fundamentais e complementares e as estradas nacionais principais do passado. Embora servidos por estradas nacionais (nem sempre em bom estado), Vinhais, Vimioso, Freixo de Espada à Cinta, Torre de Moncorvo e Vila Nova de Foz Côa, por exemplo, apresentam uma localização, de certo modo, desprivilegiada no interior da região, devido, entre outros motivos, ao seu afastamento face aos concelhos mais dinâmicos e à falta de tradição nas relações com as áreas da vizinha Espanha.

A estrutura etária da população residente no Norte de Portugal em 1991, revela a presença de espaços que se distribuem maioritariamente pelas NUTs III do Ave, Cávado e Tâmega com a classe dos jovens (0 a 14 anos) a ocupar cerca de um quarto da população das freguesias. Os indivíduos com 65 e mais anos, compõe um quadro inverso do anterior, sendo que em qualquer dos casos a tendência entre 1991 e 1997 aponta para o duplo envelhecimento, devido à redução do primeiro escalão e o aumento da representatividade dos efectivos do último.

Ora, alterações moderadas nas percentagens de jovens e idosos, explicam para o Grande Porto e Entre Douro e Vouga os menores índices de dependência total[5] entre 1991 e 1997 (Figura 4.5). No oposto, situam-se o Minho Lima, o Douro e Alto Trás-os-Montes. O Ave e o Cávado registam as maiores dependências de jovens[6], assumindo posições inversas no que diz respeito à dependência dos idosos[7]. O índice de envelhecimento[8] tem assumido valores crescentes de 1981 a 1997 (figura 4.6), sendo particularmente evidente no Alto Trás-os-Montes, Minho Lima e Douro.

Ao contraste regional verificado na distribuição da população residente junta-se, por um lado, o envelhecimento demográfico mais evidente nas áreas em perda e, por outro, os maiores contingentes de jovens nas áreas de maior densidade de ocupação. Sendo comum em muitos países da União europeia, o processo de envelhecimento da população na Região Norte ainda não atingiu os níveis nacionais. Aliás, *(...) o Norte Litoral, os Açores e a Madeira permanecem como "ilhas" de grande vitalidade demográfica, com uma taxa bruta de natalidade em 1993-1994 cerca de 30% superior à do país.*[9]

[5] Índice de dependência total = ((Pop<=14+Pop>=65)/(PopTot-(Pop<=14+Pop>=65))x100

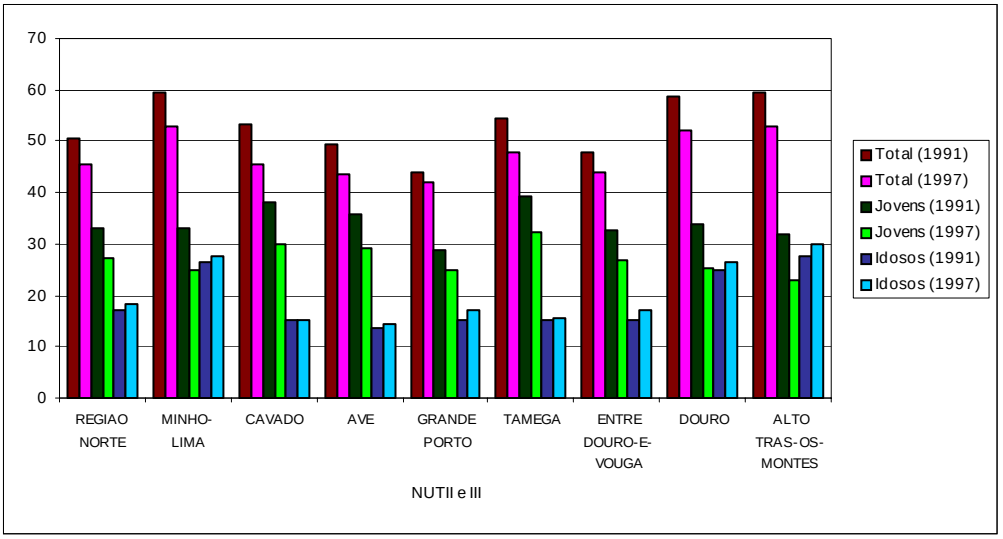
[6] Índice de dependência jovem = ((Pop<=14)/(PopTot-(Pop<=14+Pop>=65))x100

[7] Índice de dependência idosos = ((Pop>=65)/(PopTot-(Pop<=14+Pop>=65))x100

[8] Índice de envelhecimento = (Pop>=65/Pop<014)x100

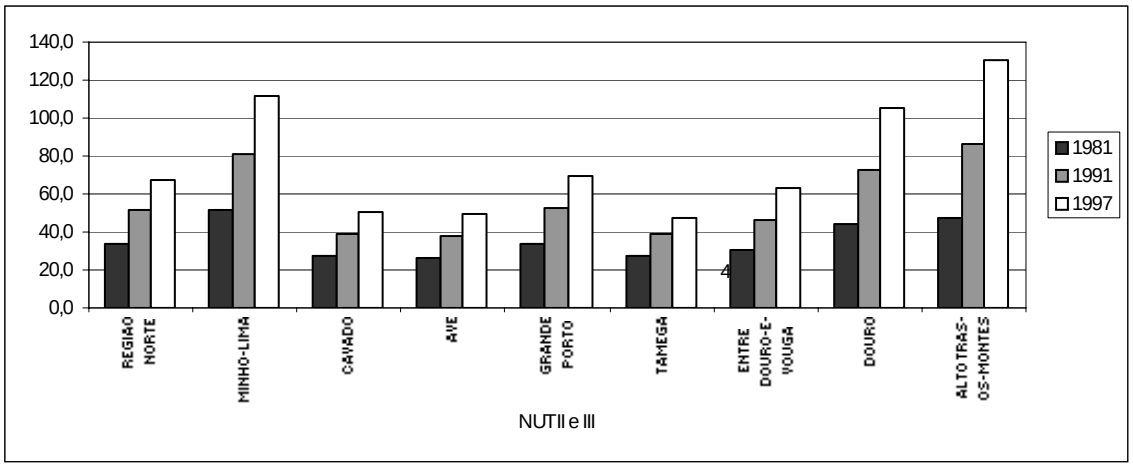
[9] Lucinda Fonseca, *in* OLIVEIRA, 1999: 469.

Figura 4.5 – Índice de dependência total, jovem e idosos, na Região Norte e sub-regiões, em 1991 e 1997



Fonte: INE, Recenseamento Geral da População, 1981, 1991 e Anuário Estatístico da Região Norte, 1998

Figura 4.6 – Índice de envelhecimento da Região Norte e sub-regiões em 1981, 1991 e 1997



Fonte: INE, Recenseamento Geral da População, 1981, 1991 e Anuário Estatístico da Região Norte, 1998

Apesar deste quadro de acentuada assimetria na estrutura demográfica na Região Norte, dados mais recentes indiciam[10] a atenuação decorrente, entre outras dinâmicas, da concentração da população em cidades de média dimensão dispersas pelas áreas tradicionais em perda. De facto, comparando a variação da população residente entre 1981 e 1991 e entre 1991 e 1997, é possível observar o abrandamento das perdas concelhias, mas também dos ganhos, muito à custa do alargamento dos espaços de elevada densidade de ocupação do litoral para leste e norte e do reforço do efeito polarizador de alguns núcleos do interior. As variações, com excepção do concelho de Torre de Moncorvo, contêm-se no período de 1991 a 1997 entre os –11% e +9%, e não entre –25 e 25,5% como se verificava no período anterior.

A Região Norte apresenta-se com a população mais jovem do país, *(...) prevendo-se que, em 2025, seja, conjuntamente com o sul de Espanha, a Ilha de França e algumas conurbações urbanas em Inglaterra, uma das raras regiões europeias com um rácio de dependência da terceira idade inferior a 25%.*[11] Apesar do previsto agravamento do envelhecimento, está provavelmente a atravessar-se um período de alguma estabilização nas tendências de evolução da população, ou talvez de transição para uma estrutura demográfica de distribuição que indicia pelo menos alguma recuperação de efectivos face aos períodos anteriores.

4.1.2 Aspectos de qualidade de vida na Região Norte: saúde, ensino e cultura

Partindo do princípio de que os processos de (re)distribuição das populações são causa e/ou consequência das vantagens locativas oferecidas no território, então essa (re)distribuição pautar-se-á por esforços encetados pelos indivíduos no sentido de reduzir a penosidade de acesso a um conjunto de bens, serviços e outros elementos

[10] Porque o ano mais recente é uma estimativa.

[11] CRUZ (1999: 2), citando o VIº Relatório da Coesão de Fevereiro de 1999.

considerados de maior importância. Entre eles, o acesso aos sectores da saúde, do ensino e da cultura constituem, frequentemente, parâmetros pertinentes a considerar, quer nas decisões de (re)localização das populações, quer na avaliação da qualidade de vida.[12]

Se se admitir que a sua distribuição na Região Norte acompanha de perto a que atrás se observou para a população residente, então importa agora conhecer melhor qual a distribuição concelhia por habitante, para que se possa descortinar os níveis de procura potencial a que os equipamentos ou serviços estão sujeitos em cada caso[13]. Relativamente à saúde escolheram-se alguns indicadores com diferentes graus de especialização, como médico, centro de saúde e hospital; para a educação os alunos inscritos no ensino básico, secundário e superior e, finalmente, para a cultura, o número de visitantes por museu, de bibliotecas e a tiragem na imprensa.

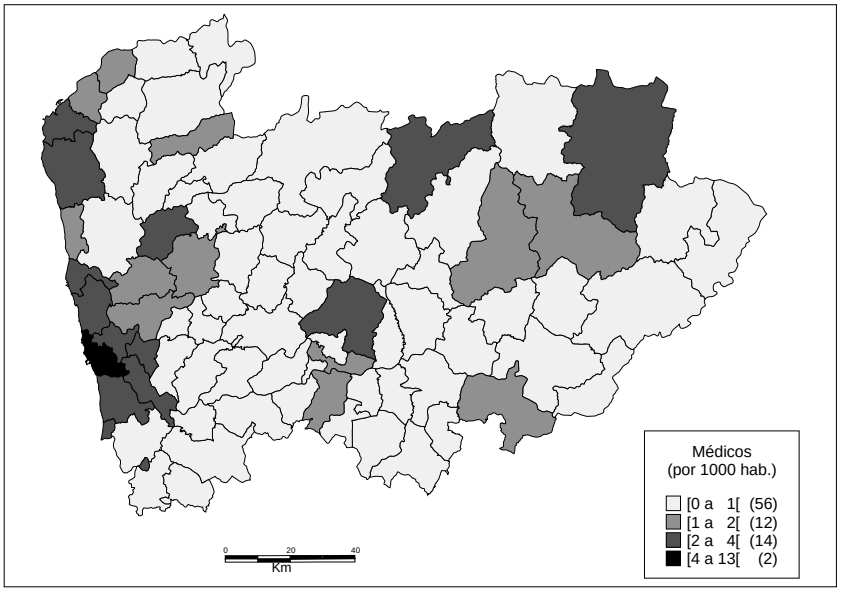
A distribuição dos médicos (figura 4.7) denota uma distribuição que acompanha os conjuntos/eixos de concelhos de maior dinamismo demográfico. Note-se, por exemplo, que relativamente ao número de médicos por milhar de habitantes, apenas o Grande Porto ultrapassa o valor regional (5,5 e 2,6, respectivamente) e as sub-regiões pior servidas são as que se lhe seguem para leste (Tâmega, com 0,6) e sul (Entre Douro e Vouga, com 1,0).

Do mesmo modo, a distribuição de equipamentos mais especializados – vocacionados para servir um elevado número de utentes -, como os hospitais oficiais (figura 4.8), revela uma distribuição que se adensa no conjunto de concelhos que formam o triângulo Viana do Castelo/Vila Real/Oliveira de Azeméis, situação que parece ser colmatada com unidades de menor dimensão - os centros de saúde e extensões. Note-se que, por exemplo, se fosse ignorada a presença de hospitais em

[12] Os indicadores de "qualidade de vida" aqui utilizados baseiam-se na classificação da CCRN, tal como se encontram definidos nas Fichas Concelhias de 1999.

[13] As leituras cingem-se ao ano de 1997, por ser o mais recente e também porque recuando ao início da década de 90 (data a que reportam os Anuários Estatísticos do INE) não se verificaram diferenças significativas que justificassem a sua abordagem.

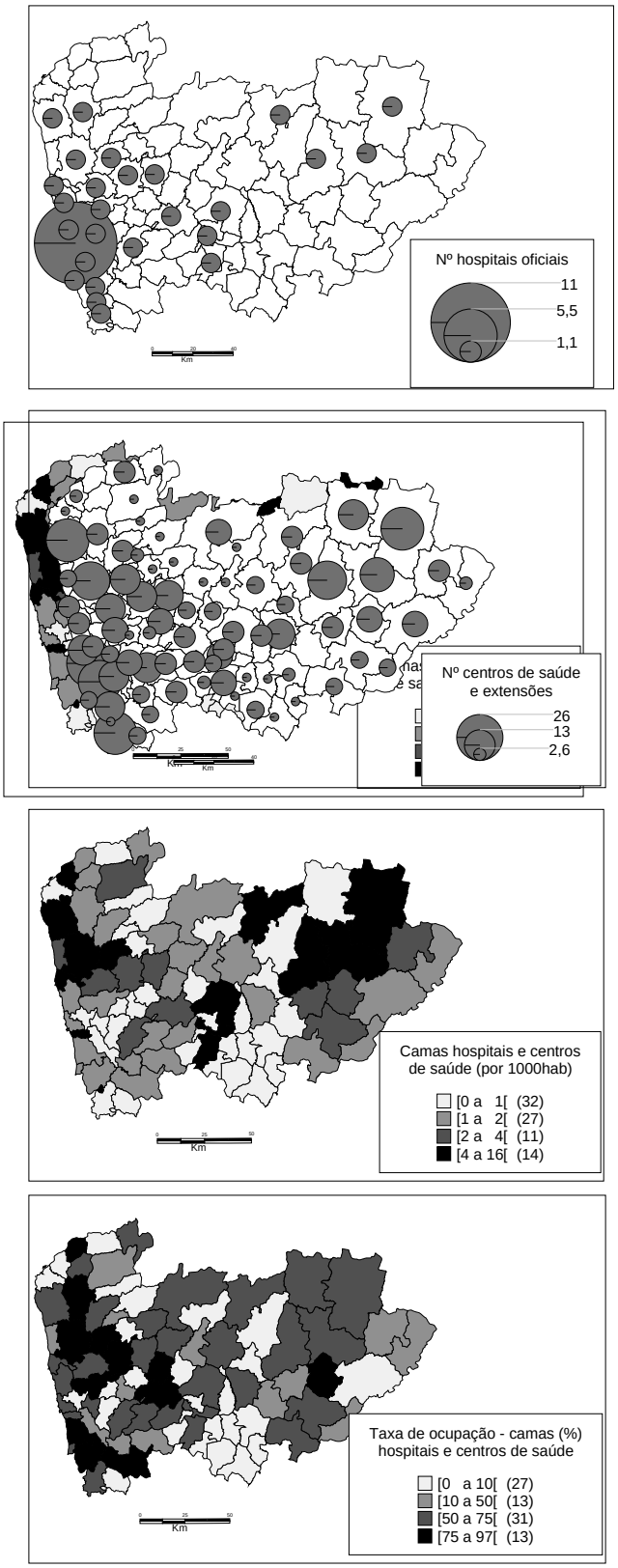
Fig. 4.7 – Número de médicos (por 1000 hab.) e de médicos especialistas, nos concelhos da Região Norte em 1997





Fonte: INE, Anuário Estatístico da Região Norte, 1998.

Figura 4.8 – Número de hospitais oficiais, de centros de saúde e extensões, de camas em hospitais e centros de saúde (por 1000 hab.) e taxa de ocupação das camas nos hospitais e centros de saúde, nos concelhos da Região Norte em 1997



Fonte: INE, Anuário Estatístico da Região Norte, 1998

Mirandela e Macedo de Cavaleiros, isto é, admitindo que as unidades hospitalares de Bragança deveriam responder à procura do seu distrito, o valor da população residente distrital em 1997, fica aquém do que pode verificar-se nos concelhos de Guimarães ou Matosinhos à mesma data (150670 no distrito de Bragança para 163530 e 162290 daqueles concelhos, respectivamente).

Baseado em indicadores de 1973 e 1976 GUICHARD (1992), vol.II: 385 e 388) considera que *(...) les sous-équipment absolu de nombreux concelhos pourtant pourvous de médicins généralistes, notament dans línterieur. (...) Porto se distingue des autres par une pouvoir attractif qui peut s'exercer à très longue distance, jusques dans le Douro supérier même pour les spécialités courantes,*[14], opinião corroborada 20 anos depois por GONÇALVES (1999) quando se refere à *(...) desigual distribuição sectorial e regional do pessoal de saúde, ainda que com diferente intensidade, de médicos, de clínicos gerais, de enfermeiros e de técnicos de diagnóstico e terapêutica, [que] penaliza fundamentalmente o interior (...), sem que existam instrumentos e medidas de política eficazes para a redução dessas assimetrias.*[15]

No que se refere ao sector da educação, MELO (1993: 1 e 2), tomou os resultados do Recenseamento da População de 1991, comparou-os com os de 1981, e concluiu ter ocorrido um decréscimo acentuado da taxa de analfabetismo e um aumento significativo da percentagem de população residente que atingiu todos os níveis de ensino. Assim mesmo, inicia o seu trabalho com o item "Analfabetismo: persistência da assimetria entre o litoral e o interior", argumentando, entre outros, que são as sub-regiões do Minho-Lima, Tâmega, Douro e Alto Trás-os-Montes que registam os valores mais elevados, os quais se situam acima da taxa da Região Norte e do Continente em 1981. Porém, o mesmo indicador em 1991 revela uma evolução positiva neste domínio, com estas áreas a aproximarem-se dos níveis do Continente em 1981, o que se explica concerteza, pela escolarização obrigatória.

[14] GUICHARD (1992, vol.II: 385 e 388).

Tal como na área da saúde, também na educação se observa uma distribuição de equipamentos que, em função do seu grau de especialização crescente (do ensino básico ao superior), tendem a concentrar-se quer nas capitais de distrito quer em áreas de maior dinamismo demográfico (figura 4.9). O número de alunos matriculados por estabelecimento de ensino básico e secundário e no superior ilustram esta leitura, revelando uma distribuição equilibrada, tendo em conta os sucessivos graus de especialização.

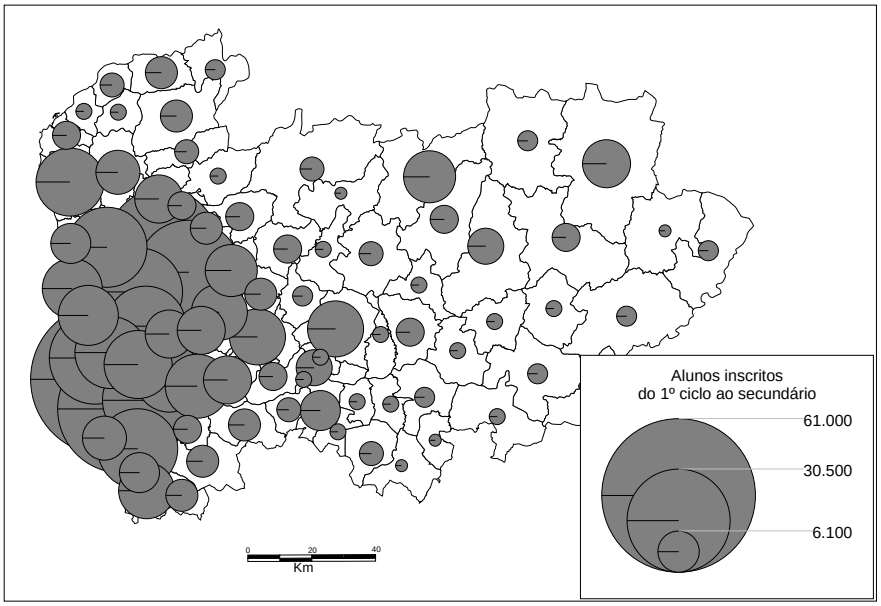
A consideração dos valores de 1993, por comparação com os de 1997, permite registar duas ideias fundamentais: primeiro a relativa estabilização do número de alunos por estabelecimento do ensino básico e secundário nesse período, com um número de efectivos por escola que diminui de ocidente para oriente e, depois o fortalecimento de alguns pólos universitários, que de qualquer modo se instalam em áreas de maior dimensão populacional (em Braga, Bragança, Porto, Ponte de Lima e Viana do Castelo). Finalmente, convém referir também a proliferação do ensino politécnico que mantém os maiores níveis de expressão nos distritos de Braga, Porto e Viana do Castelo, mas com ganhos e dimensão substanciais nos de Bragança e Vila Real (INE, 1998).

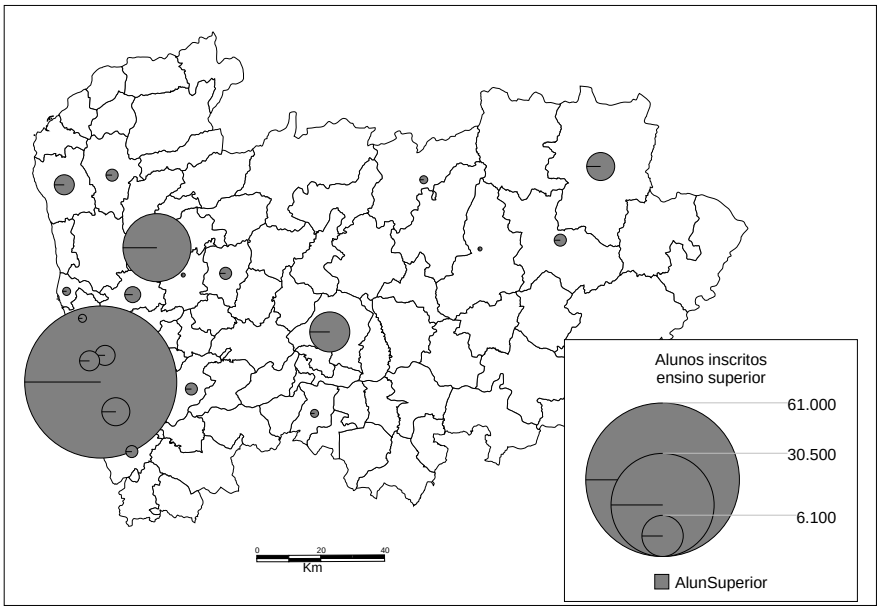
Acresce ainda, como possível explicação para valores inferiores de alunos matriculados em níveis superiores ao 3º ciclo, a entrada precoce no mercado de trabalho ou mesmo o desemprego, como adiante se referirá, podem constituir argumentos explicativos para a desmotivação das populações, principalmente nas áreas de forte dinamismo demográfico de pendor industrial (que se desenvolve na auréola envolvente da região do Porto) ou mesmo nas áreas rurais do interior.[16] Acredita-se, portanto, ser o leque de oportunidades (ensino/emprego) oferecidas às populações que marca a

[15] GONÇALVES, 1999: 96.

[16] *A situação desfavorável da Região Norte (no contexto das NUTII) é alimentada, de modo decisivo, pelos resultados obtidos numa faixa central do seu território, constituída por áreas de média e elevada densidade populacional e com valores relativamente altos de população em idade escolar*. (AZEVEDO, 1999: 77).

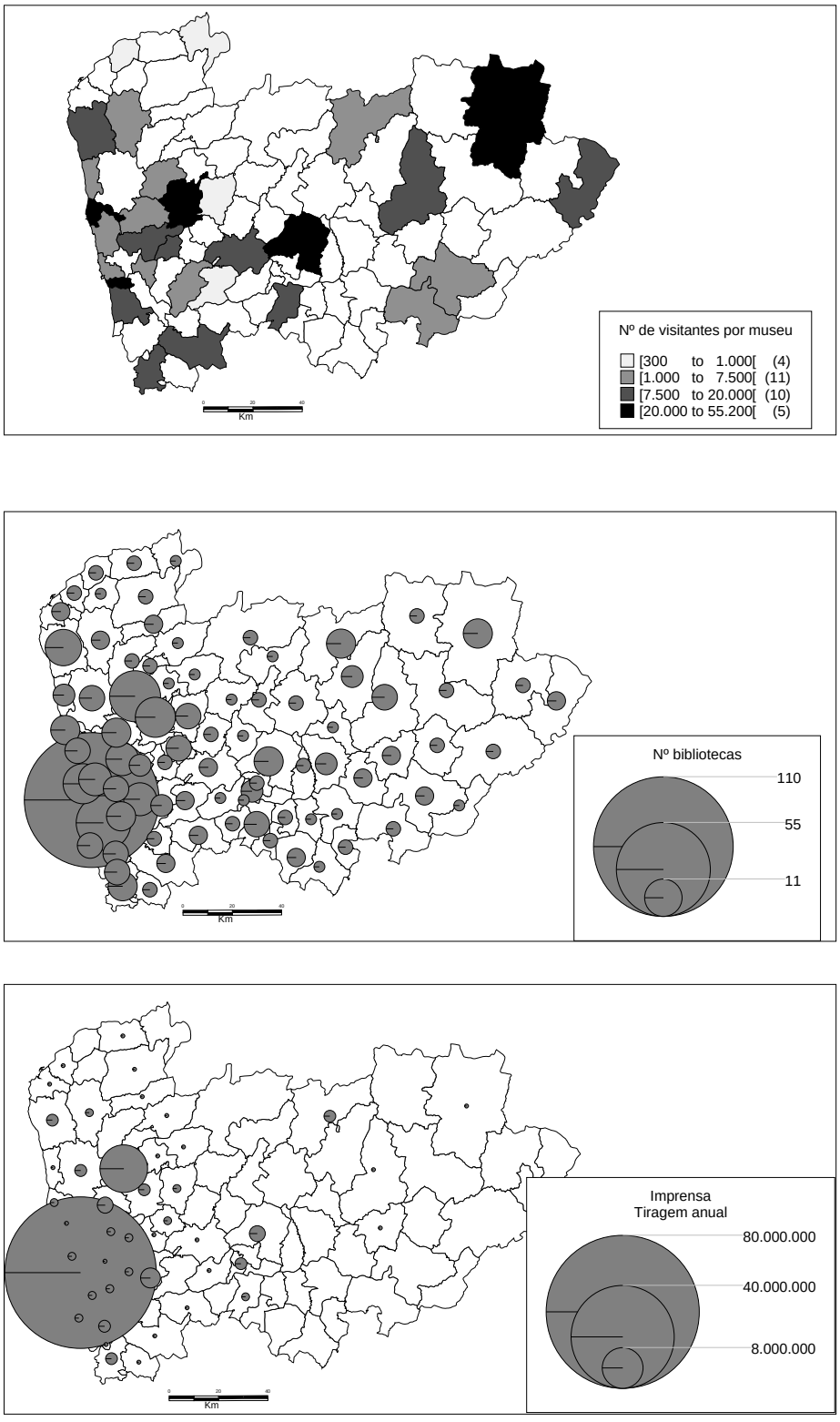
Fig. 4.9 – Alunos matriculados no ensino básico, secundário e superior, nos concelhos da Região Norte em 1997





Fonte: INE, Anuário Estatístico da Região Norte, 1998

Fig. 4.10 – Visitantes por museu, bibliotecas e tiragem na imprensa nos concelhos da Região Norte em 1997



Fonte: INE, Anuário Estatístico da Região Norte, 1998

diferença na distribuição, em particular dos alunos do ensino secundário e universitário[17].

O ensino universitário, e até o politécnico, têm originado dinâmicas de revitalização dos espaços e da vida das cidades (vejam-se os casos de Bragança, Viana do Castelo ou Vila Real), quer ao nível do rejuvenescimento da sua população, como nas próprias estruturas urbanas por via de equipamentos e actividades associadas à vida estudantil.

Entre outros indicadores que poderiam aqui observar-se, quer o número de visitantes por museu, quer o número de bibliotecas ou ainda a tiragem de jornais periódicos (figura 4.10), revelam, no essencial um padrão distributivo idêntico aos anteriores: há forte relação com os contingentes demográficos, bem como com os níveis de instrução e com os locais detentores de maior dinamismo económico. Assim sendo, torna-se evidente a presença de descontinuidades regionais, as quais culminam a oeste, no Porto, e suas extensões até Braga, seguindo-se, para leste, um "vale" de valores mais precários neste domínio (do Alto Minho ao Douro) que só retomam algum significado no extremo transmontano, mais precisamente, em Bragança, ou Chaves e Mirandela.

Porém, encetando um exercício idêntico ao que se fez anteriormente, isto é, analisando qual a proporção entre população residente e equipamentos, a leitura indica que, tanto no caso dos museus como das bibliotecas, mas principalmente nos primeiros, cada equipamento tem de responder a um contingente maior de potencial procura (considerando aqui a do concelho) a oeste, diminuindo progressivamente nos concelhos a leste. Também no que respeita à ocorrência de acontecimentos culturais, as cidades que registam maior número de eventos na Região Norte são as de Braga e Guimarães, situando-se entre as cinco mais fortes à escala do Continente (MARQUES *et al*, 1996:

[17] *Nos Vales do Ave e Sousa houve uma intensa desvalorização do papel da escola e as famílias apostaram numa entrada precoce no mercado do trabalho, sem quaisquer qualificações. Nas regiões do interior o fenómeno apresenta um comportamento e uma lógica diferentes. A permanência na escola é maior, mas a opção pela escola (...) está (...) na falta de alternativas, pois as possibilidades de emprego à saída são muito baixas*. (MARQUES (coord.) *et al*, 1997: 267)

302). Na situação extrema, mantêm-se as actividades culturais, de dimensão bastante mais restrita ligadas aos eventos tradicionais de cada local.

A distribuição de equipamentos de ensino, saúde e cultura, traduz um padrão idêntico ao da distribuição da população, sendo que os equipamentos dotados de maior especialização se concentram em áreas de maior densidade (a oeste), enquanto os de consumo mais banalizado apresentam uma estrutura de elevada dispersão pelo território. Porém, a constatação de que é nos primeiros espaços que existe maior número e diversidade de unidades, por oposição às segundas, pode não ser sinónimo de qualidade de vida, uma vez que, também sobre eles se exerce uma maior pressão de procura. Do mesmo modo, também não é desprezível a concentração destes equipamentos e serviços nalguns concelhos do interior, o que, representando uma melhor cobertura concelhia *per capita*, também exige maior esforço no seu acesso.

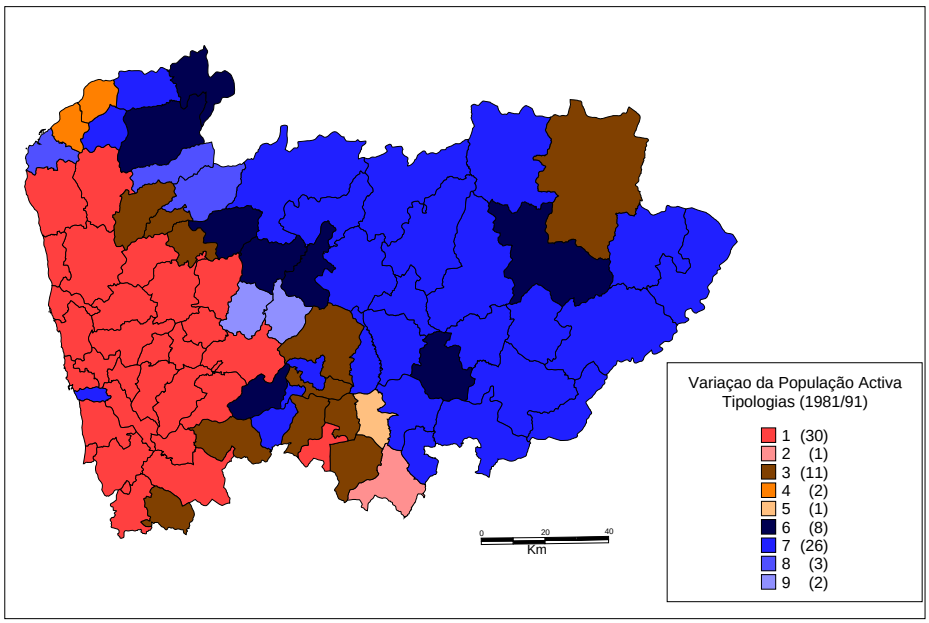
A crescente especialização dos serviços implica maiores contingentes de procura, pelo que os mais especializados tendem a localizar-se em áreas de maior densidade.

4.2 População activa, mobilidade e estrutura empresarial na Região Norte

4.2.1 População activa e mobilidade

Em 1991, um relatório do Ministério do Equipamento Planeamento e Administração do Território (p. 15), dava conta de um aumento significativo do emprego na Área Metropolitana do Porto na década de oitenta, muito à custa de eixos importantes de actividade industrial que se consolidaram nos vales do Ave e Sousa e no Entre Douro e Vouga. O reforço da tendência para a rápida terciarização, a importância das pequenas e médias empresas, o crescimento do emprego na indústria e a perda de importância do emprego na agricultura, são alguns dos tópicos que compunham o

Fig. 4.11 – Tipologia dos concelhos da Região Norte segundo a variação da população activa entre 1981 e 1991



VARIAÇÃO	TIPO	DEVIDO A
Aumento da população activa superior a +5%	1	Incidências positivas da variação demográfica e das taxas de actividade femininas
	2	Incidência positiva só da variação demográfica
Estabilidade relativa da população activa (-5% a +5%)	3	Incidências positivas da variação demográfica e das taxas de actividade femininas
	4	Incidência positiva só da variação demográfica
	5	Incidência positiva só das taxas de actividade femininas
Diminuição da população activa superior a -5%	6	Incidências negativas da variação demográfica e das taxas de actividade femininas e masculinas
	7	Incidências negativas da variação demográfica e das taxas de actividade masculinas
	8	Incidências negativas só das taxas de actividade femininas e masculinas
	9	Incidência negativa só das taxas de actividade masculinas

Fonte: PEREIRA, E. (1994), doc. Infoline, p.7-8

cenário da Região Norte. Ao contrário da evolução global da população residente, a população activa aumentou cerca de 135 mil efectivos nesses 10 anos, muito à custa da entrada das mulheres no mercado de trabalho.

Entre outros estudos, PEREIRA (1994) relacionou alguns factores demográficos (como a escolarização, a estrutura etária e as taxas de actividade) para construir uma grelha explicativa (composta por nove conjuntos) sobre a variação da população activa na década de oitenta (figura 4.11). Manchas com um padrão de distribuição idêntico ao da distribuição da população residente para o mesmo período, revelam, no essencial, o importante contributo do trabalho feminino nos casos de variações positivas e confirmam, obviamente, a relação entre espaços de maior densidade populacional e de maior actividade económica que se estendem do Porto para norte, até Viana do Castelo/Ponte de Lima, para sul até Oliveira de Azeméis e para leste até Vila Real[18]. Ainda para a mesma década, BACELAR, GOMES e SALEIRO (1994), basearam-se num conjunto de indicadores disponíveis no INE, de 1981 e 1991, e elaboraram uma tipologia sócio-económica para os concelhos da Região Norte. Do cruzamento e combinação das variáveis[19] terá resultado um conjunto de cinco factores (quadro 4.1).

O terciário (figura 4.12), assume relevância quer nas sedes de distrito, quer em áreas onde a actividade agrícola, apesar de ainda ocupar boa parte da mão-de-obra, tem vindo a perder importância na estrutura concelhia[20]. Os concelhos que assumem a

[18] *Inevitavelmente, a distribuição concelhia do emprego regional segue de forma aproximada a da população residente (...). [Em] termos muito genéricos, o emprego concentra-se sobretudo no "litoral" da região, com destaque para a zona envolvente do Porto (Santa Maria da Feira à Maia) e, um pouco mais para Norte, para toda a zona que se estende de Santo Tirso a Barcelos/Braga/Guimarães.* (PEREIRA, 1995: 2)

[19] Estas variáveis incluem, entre outras, população, estrutura etária, famílias, habitação, emprego e escolaridade, e podem consultar-se com mais pormenor na página 2 do mesmo artigo.

[20] Note-se que a mancha de tom mais intenso, que a leste se estende de Macedo de Cavaleiros, Vimioso e Miranda do Douro até Vila Nova de Foz Côa, associa-se com as últimas posições assumidas nos factores "Dinamismo Económico de Base Industrial", "Vitalidade Demográfica" e "Dimensão Populacional", traduzindo, de alguma forma, a dinâmica anteriormente referida de concentração da população nas freguesias sede e a parca diversidade da actividade económica em concelhos onde a "Ruralidade" os coloca nos primeiros lugares à escala da Região.

Entre 1971 e 1991, a população activa nos serviços passou de 33,8% para 51,3%, sendo que apenas nos anos 80 a taxa de crescimento foi de 33,1%. A crescente participação das mulheres no mercado de

liderança em termos de vitalidade demográfica, são os que apresentam maiores taxas de actividade distribuindo-se, na sua maioria, pelo Ave, Cávado e Tâmega – sub-regiões com forte "dinamismo económico de base industrial". Aliás, este factor, se comparado com o da "ruralidade", apresenta-se quase como o seu simétrico, sendo que em ambos se desenvolvem franjas de posições intermédias, talvez de transição/expansão: à volta do triângulo industrializado a ocidente e, no interior, em Bragança, Chaves e Mirandela, constituindo estes, pela crescente terciarização, e também recuperação demográfica, uma espécie de âncoras dos territórios a leste.

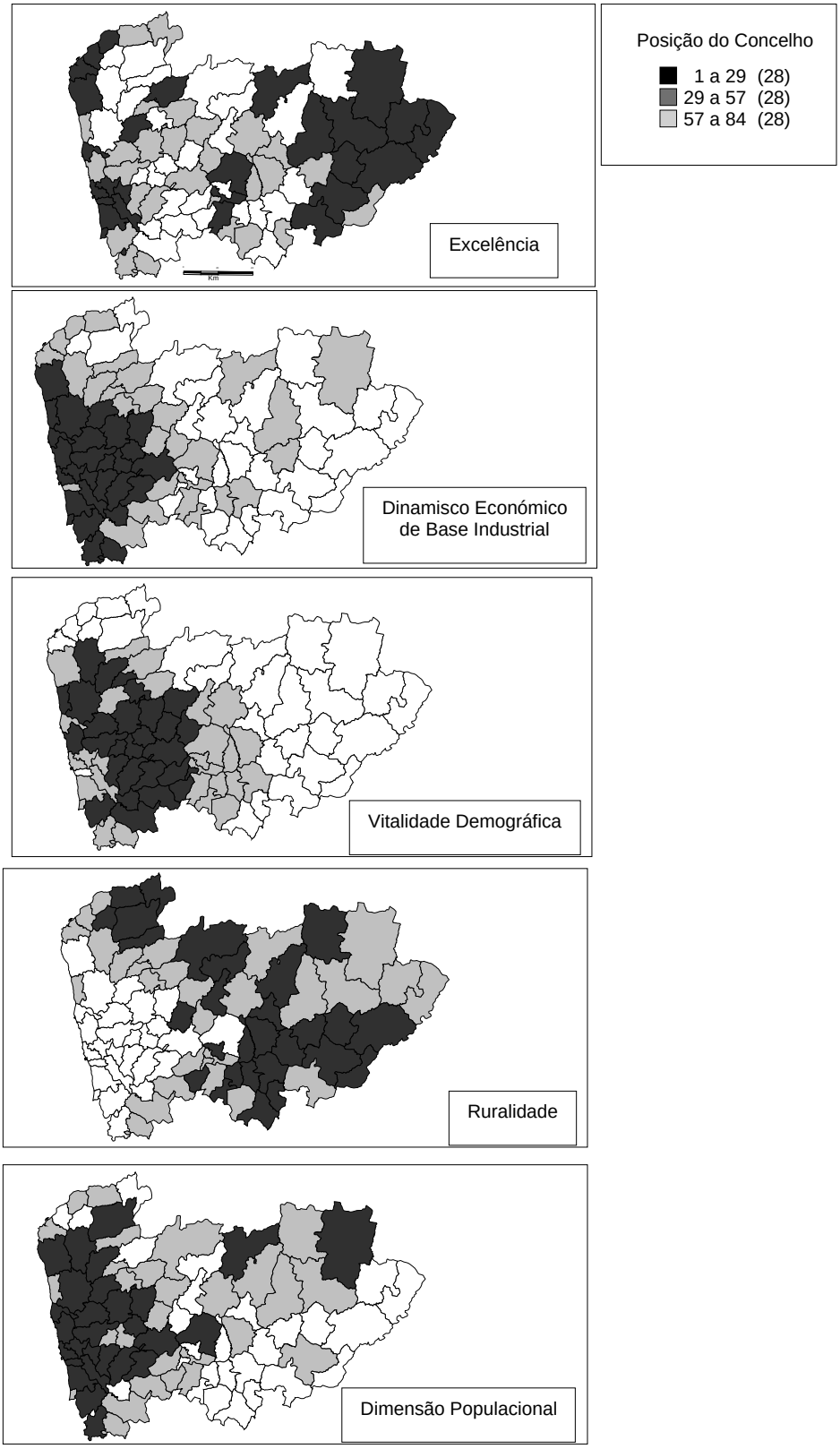
Quadro 4.1 – Factores definidos por BACELAR, GOMES e SALEIRO (1994)

FACTOR	DESCRIÇÃO
Excelência	concelhos onde predomina o sector terciário, os níveis de qualificação secundário e médio/superior, as profissões tipo 1 e 2 e os Quadros
Dinamismo económico de base industrial	concelhos onde predomina o sector secundário, com elevadas taxas de actividade
Vitalidade demográfica	concelhos com maior peso de população pertencente aos grupos etários: menores de 15 anos e dos 15 aos 24 anos e onde a dimensão média das famílias é maior
Ruralidade	concelhos em que se verifica o predomínio relativo do sector primário
Dimensão populacional	concelhos com maiores valores de população residente, maior número de edifícios, alojamentos e famílias

Fonte: adaptado de BACELAR, GOMES e SALEIRO (1994)

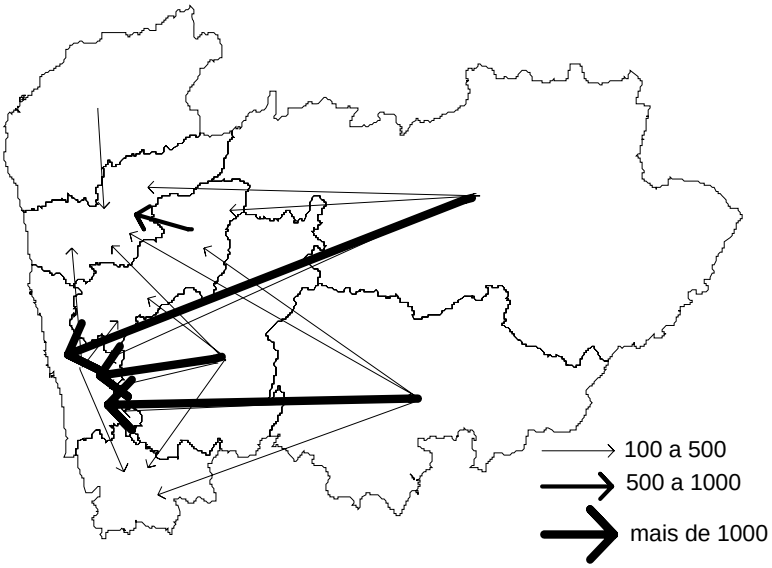
trabalho, aliada ao continuado êxodo rural contam-se entre os contributos para a terciarização da economia na região e no país (FONSECA, *in* OLIVEIRA, 1996: 491).

Fig. 4.142- Posição dos concelhos face aos factores definidos por BACELAR, GOMES e SALEIRO (1994) em 1981/91



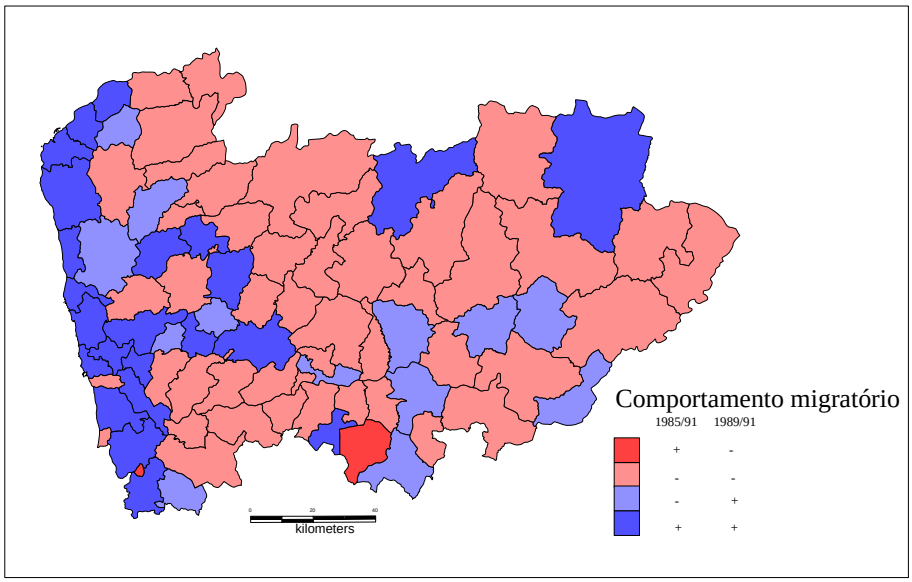
Fonte: adaptado de BACELAR, GOMES e SALEIRO (1994)

Fig. 4.13 – Saldos Migratórios Inter NUT III (1985/1991) iguais ou superiores a 100 indivíduos



Fonte: adaptado de CAMPOS e SALEIRO, 1994

Fig. 4.14 – Comportamento migratório dos concelhos da Região Norte: saldos médios nos períodos de 1985/91 e 1989/91



Fonte: CAMPOS e SALEIRO, 1994, pp. 14-18

As diferenças na distribuição da população activa e a as tendências verificadas na alteração da sua estrutura são reveladoras, em parte, das oportunidades oferecidas pelos territórios. Face às dinâmicas expostas, dá-se conta agora dos principais sentidos assumidos pelas migrações intra-regionais.[21]

A observação de um digrama simplificado dos saldos migratórios[22] (Figura 4.13)[23] revela que o Grande Porto é o maior gerador de fluxos (entradas e saídas), com 27628 imigrantes e emigrantes internos, em 1991 – mais do dobro dos registos do Ave, que se lhe segue, e mais do triplo do Cávado que se posicionava em terceiro lugar.

A taxa de saldo migratório[24] revela um tipo de leitura idêntica, mas agora com o Cávado (0,64%) a apresentar-se como a sub-região mais atractiva da Região Norte, seguida do Grande Porto, de Entre Douro e Vouga e do Ave, sendo que os grandes conjuntos menos atractivos são, por ordem crescente de repulsão as do Minho-Lima, Tâmega, Douro e Alto Trás-os-Montes (-0,88%) (CAMPOS e SALEIRO, 1994: 3). À orla litoral juntam-se, na segunda metade dos anos oitenta e na viragem para os anos noventa, penetrações para leste de saldo positivo, definindo uma mescla de concelhos com saldos migratórios tendencialmente positivos, o que denota a presença de dinâmicas de reforço da capacidade de atracção por parte de alguns concelhos, de que são exemplo Bragança, Chaves, Fafe, Amarante e Tarouca (Figura 4.14).

Os outros concelhos surgem como "subsidiários" desses espaços polarizadores. Note-se, aliás, a propósito desta alteração, que tanto entre 1985/91, como entre 1989/91, o Porto apresentou-se com a taxa de saldo migratório médio anual mais baixo da Região Norte (respectivamente, -1,08 e –1,68), por oposição aos seus vizinhos que registaram os

[21] Note-se que apesar de não se abordar a questão da migrações internacionais, reconhece-se a importância das mesmas na composição da estrutura da população activa, nomeadamente como têm noticiado diversos órgãos da comunicação social, com as entradas de trabalhadores estrangeiros oriundos não só de África, mas também dos países de leste.

[22] Saldo migratório interno= imigrantes internos – emigrantes internos

[23] O vértice da seta representa a sub-região que ficou a ganhar na troca de fluxos

[24] Taxa de Saldo Migratório Interno = (Saldo Migratório Interno / População Residente) x 100

valores mais elevados para o mesmo indicador, com Matosinhos e Maia a liderar a hierarquia.

Ainda em 1991, apesar da taxa de mobilidade total[25] se apresentar com valores significativamente mais elevados na metade ocidental da região[26], penetrações para o interior (por eixos definidos a partir de Vila Real, até Lamego, Chaves e Bragança) denunciam algum fortalecimento de pólos de atracção a leste, muito à custa dos valores elevados da mobilidade intra-concelhia. A polarização exercida por estes espaços, por oposição a outros mais repulsivos, associa-se a um padrão distributivo diferenciado de centros empregadores com dimensões diferentes. Assim sendo, a população residente a as actividades económicas tendem a disputar espaços idênticos – processo que define os espaços mais competitivos e, portanto, gera crescentes níveis de especulação. Deste jogo de procura das melhores localizações no território, resulta uma certa segregação nas ocupações, tanto maior quanto mais competitivas se apresentarem as suas características, dando lugar a espaços de elevada e de baixa densidade. Como se observou atrás, os primeiros, mais atractivos e com maiores exigências em termos de mobilidade e os segundos, com uma dinâmica de interacção mais circunscrita, mas com exigências em termos de deslocação para o alcance de alguns serviços, de maior distâncias.

Em 1991, e mesmo considerando a reduzida dimensão de algumas freguesias, os dados do Recenseamento da População do Instituto Nacional de Estatística, revelavam que *(...) mais de metade (perto de 53%) [dos activos a trabalhar na Região Norte] exerce a sua profissão fora da freguesia de residência. Um pouco mais de um quinto do total (cerca de 22%) são mesmo forçados a abandonar quotidianamente o concelho de*

[25] Taxa de mobilidade total = taxa de mobilidade intra-concelhia + taxa de mobilidade extra-concelhia

(Taxa de mobilidade extra-concelhia = saídas / pop. residente com actividade económica empregada

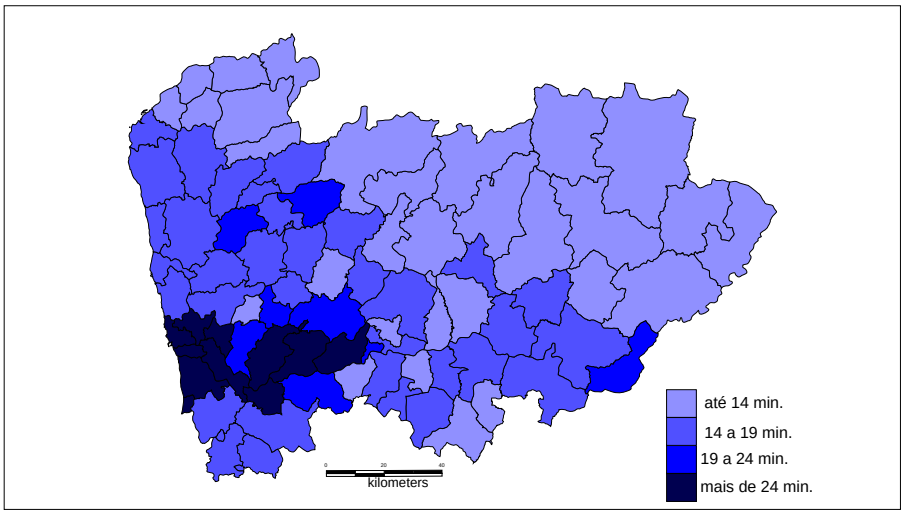
Taxa de mobilidade intra-concelhia = pop. residente no concelho que trabalha noutra freguesia do mesmo concelho/ pop. residente com actividade económica empregada)

[26] A "capacidade atractiva em termos líquidos" (composta pelo saldo de emprego (entradas menos as saídas) e pelo *ratio* emprego/residentes activos empregados) segundo PEREIRA (1995, doc. Infoline, p.11), revela que os valores mais elevados se registam nos concelhos do Porto, São João da Madeira, Guimarães, Felgueiras, Viana do Castelo e Ponte da Barca, considerados os pólos de emprego principais da região

residência para se dirigirem aos respectivos locais de trabalho. É uma imensa mole humana que quotidianamente se movimenta.[27]

Nesse mesmo ano, os censos davam conta que cerca de 42% das deslocações casa-trabalho eram feitas a pé, 27% utilizavam os transportes colectivos e os restantes viajavam em transporte próprio, dos quais 13% sozinhos em automóvel. À escala sub-regional, é exactamente no Grande Porto onde as deslocações a pé são menos frequentes (apenas 25%), mas onde a utilização do transporte colectivo é mais evidente (cerca de ¼). Pelo contrário nos concelhos nordestinos de Vimioso, Vinhais, Boticas e Valpaços, a circulação pedonal nos movimentos pendulares regista-se em 80% dos casos (INE, 1991). De facto, a duração média do percurso casa-trabalho (Figura 4.15), revela uma elevada incidência das deslocações até 14 minutos no Alto Trás-os-Montes e em grande parte do Minho Lima, correspondendo a dinâmicas de fluxos predominantemente intra-concelhias, o que de resto é característico de áreas de matriz rural dominante.

Figura 4.15 – Duração média do percurso casa-trabalho nos concelhos da Região Norte, em 1991



Fonte: PEREIRA e PRATA, 1994, p.4

[27] PEREIRA e PRATA, 1994: 1

Pelo contrário, confirmando as leituras anteriores, é no Grande Porto e no eixo que se estende até Baião que se registam as viagens com maior duração. Note-se que nesse sentido se define uma área de expansão recente de residências mais económicas onde se terão instalado não só trabalhadores do Grande Porto, mas também de todo um conjunto de concelhos mais dinâmicos repartidos entre as sub-regiões do Ave e do Tâmega, prolongando-se praticamente até Vila Real. Acresce ainda que a presença de uma rede rodoviária confinada à EN15, já que em finais de1990 a A4 só se encontrava concluída até à freguesia de Campo (em Valongo), ou a falta de alternativas interessantes para as deslocações, o que pode justificar também alguns acréscimos nos tempos de viagem.

Observa-se, portanto que *[as] cidades são, cada vez mais, os locais de concentração e de oportunidade de emprego*.[28] Os concelhos de Guimarães, Vila Nova de Famalicão, Santo Tirso, Braga , Santa Maria da Feira e Barcelos, contam-se entre os 15 mais empregadores do país se se excluírem as áreas metropolitanas. A distribuição dos valores mais elevados do emprego na construção civil coincide com a da indústria (este essencialmente no triângulo Viana/Vila Real/Oliveira de Azeméis), pontuando nalguns concelhos de maior dinamismo no interior, como Bragança, Chaves e Mirandela, e o emprego no terciário apresenta um padrão muito semelhante à construção civil (MARQUES (coord) *et al*, 1996: 162-175), ou seja, muito idêntico também à distribuição da população residente na região.

4.2.2 Estrutura empresarial

Ainda que se possa esperar uma forte correspondência com os valores do emprego, a abordagem à estrutura empresarial da Região Norte, justifica-se pela

[28] MARQUES (coord.), 1996: 162

necessidade de reconstruir o cenário, por concelho e ramo de actividade[29], para os anos mais recentes (1995 e 1998) correspondentes à conclusão e/ou posteriores à conclusão de alguns dos itinerários principais e complementares da região. É portanto de esperar a ocorrência de uma concentração geográfica de empresas pautada, por um lado, pelo triângulo que se desenvolve à volta do Porto, entre Viana do Castelo, Vila Real e Oliveira de Azeméis, com incidência também no interior, principalmente em Bragança, Chaves e Mirandela.

Na distribuição por ramos de actividade sobressai, para ambos os anos, a elevada percentagem de empresas de indústria transformadora, sendo a agricultura o sector regional com menor representatividade. À excepção deste último, em todos os ramos a Região Norte situa-se em valores superiores a 20%, sendo que a produção e distribuição de electricidade, de gás e de água, a construção e o comércio e serviços de reparação, se juntam à indústria com um quarto ou mais das empresas sediadas no país (INE, 1995 e 1998).

O aumento da desagregação geográfica revela diferenças significativas dentro da região: em 1994 *(...) a sub-região do Grande Porto [concentrava] 40% do emprego e das empresas e quase metade do volume de vendas das empresas da região*.[30], sendo que este último valor ascende a 64% se ao Grande Porto se juntar a NUT III do Ave. Esta dinâmica contrasta com a do Douro, Minho-Lima e Alto Trás-os-Montes, que perfazem apenas 8% do mesmo à escala da região. Decorrido apenas um ano sobre a leitura anterior o número de trabalhadores não regista grande alteração, mas o número de empresas e o volume de vendas aumentaram, respectivamente 3% e 9%:[31]

[29] As fontes principais que serão utilizadas são as Fichas Concelhias de 1995 e 1999 da CCRN e os Anuários Estatísticos da Região Norte do INE, estes essencialmente entre 1995 e 1998, uma vez que, para períodos anteriores perde-se a correspondência relativa a muitos dos indicadores.

[30] OLIVEIRA, 1997: 6

[31] *(...) em 1995, (...) embora o pessoal ao serviço na região se tenha mantido praticamente inalterado de 1994 para 1995, registou-se um aumento do número de empresas em cerca de 3% e um aumento do volume de vendas que ultrapassou os 9%. Assinale-se que a evolução verificada em termos nacionais se traduziu na diminuição do número de empresas e do pessoal ao serviço (cerca de 0,3 e 2,1% respectivamente) e no aumento do volume de vendas em apenas 5%. (*OLIVEIRA, 1998: 43)

Entre 1995 e 1998[32], é interessante destacar alguns aspectos que denunciam as tendências de consolidação, e também alguma diversificação dos tecidos económicos tradicionais. A estrutura empresarial confirma a crescente importância, no perfil económico de cada sub-região, de actividades do terciário público (L a Q), do sector da construção (F) e actividades associadas, como as do imobiliário (K), ou ainda a aposta em segmentos de turismo, como o alojamento e a restauração (H).[33] Por outro lado, analisando agora as diferenças dos pesos que cada ramo de actividade detém no total sectorial da Região, verifica-se a consolidação da importância das empresas de indústria transformadora do Ave - sub-região que, aliás também lidera as diferenças nas empresas de construção, comércio e alojamento e restauração. O Minho Lima destaca-se na diferença conseguida na indústria extractiva e o Grande Porto, reduz ou estabiliza a sua representatividade regional em praticamente todos os ramos de actividade, excepto no da produção e distribuição de electricidade, gás e água – único caso em que a diferença ultrapassa os 2% (INE, 1995 e 1998).

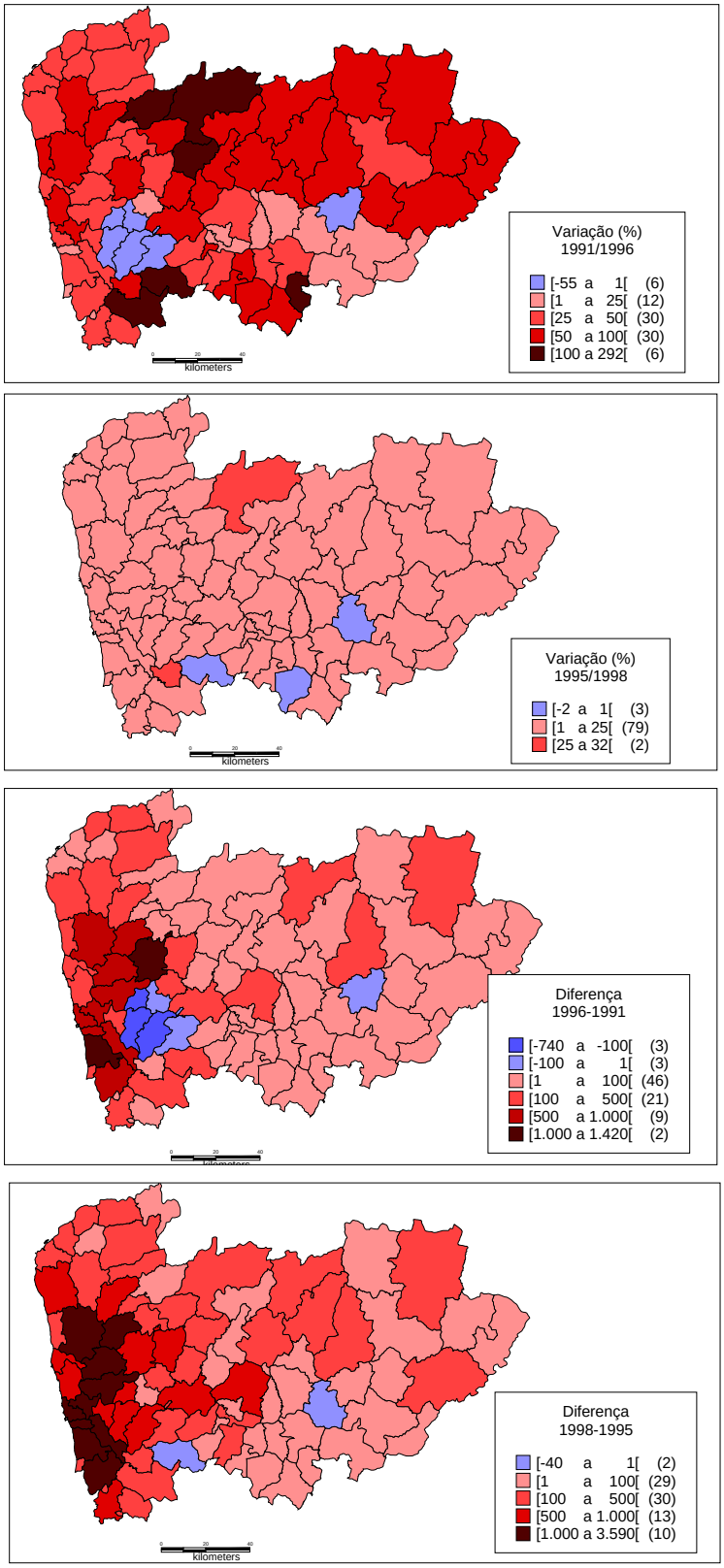
Passando de seguida a uma análise à escala do concelho, o primeiro exercício consistiu em comparar a variação e a diferença simples do total das empresas entre 1991/1996 e 1995/1998 (Figura 4.16). Neste conjunto de imagens, sobre as quais deve ter-se alguma cautela nas interpretações já que as fontes e os valores são diferentes para

Note-se aqui que as percentagens mais fortes dos serviços no Alto Trás-os-Montes e Douro fazem-se acompanhar pelos valores mais baixos para o sector industrial, cenário que constitui o inverso do Ave e do Entre Douro e Vouga.

[32] Procurou aqui perceber-se um pouco melhor, em primeiro lugar, qual o peso de cada ramo de actividade no total da região e das NUT III e, qual o significado da distribuição por ramos de actividade sub-regional nos respectivos totais regionais. Para facilitar a interpretação, uma vez que a representação gráfica dos resultados era quase imperceptível na maioria dos casos, calcularam-se as diferenças simples, nos dois casos, entre os registos de 1998 e os de 1995.

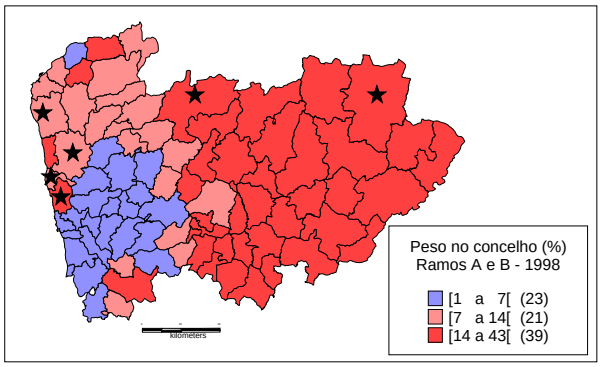
[33] A construção (F), alojamento e restauração (H), as actividades imobiliárias (K) e os ramos de L a Q (essencialmente do terciário público) registaram um aumento da sua representatividade, enquanto a indústria (em particular a transformadora) e o comércio e serviços de reparação denotaram um comportamento inverso; as diferenças positivas de maior valor foram conseguidas pelo Grande Porto nas actividades imobiliárias, alugueres e serviços prestados às empresas, fazendo-se acompanhar pelos espaços envolventes – Entre Douro e Vouga, Ave, Tâmega e Cávado. Segue-se a do Minho-Lima nos ramos da construção e no do alojamento e restauração, com a do Entre Douro e Vouga muito próxima e, de uma forma geral, os registos de atenuação mais evidente da importância dos ramos de actividade na estrutura empresarial das sub-regiões, vão para o Alto Trás-os-Montes no comércio, e para o Grande Porto na indústria transformadora.

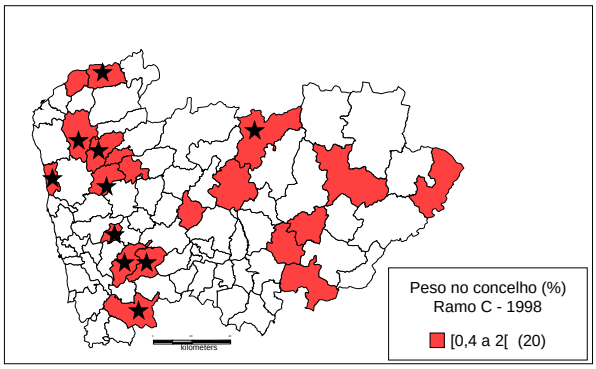
Fig. 4.16 – Variação e diferença absoluta do número de empresas nos concelhos da Região, entre 1991 e 1996 e entre 1995 e 1998

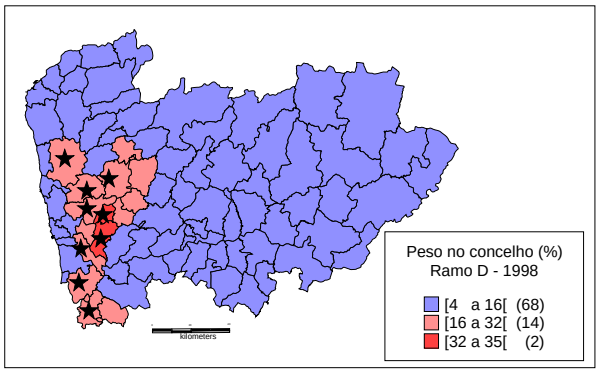


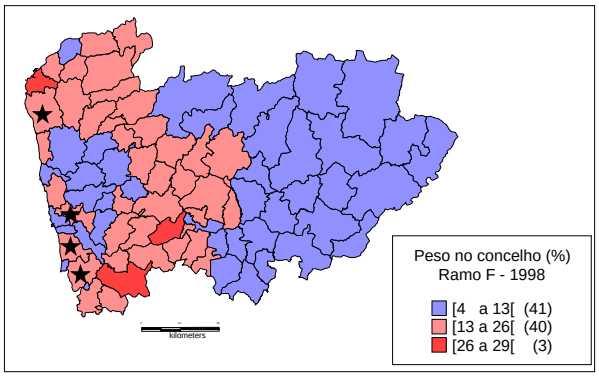
Fonte: CCRN, Fichas Concelhias, 1995 e 1999; INE, Anuários Estatísticos, 1996 e 1998

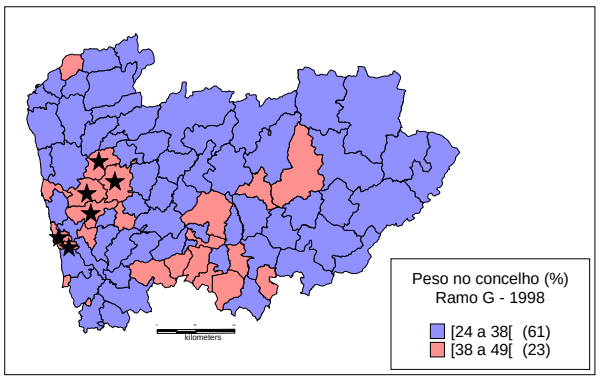
Fig. 4.17 – Empresas em 1998: peso do ramo concelhio no total das empresas do concelho, especialização concelhia no ramo e peso do ramo concelhio no total do ramo da Região Norte

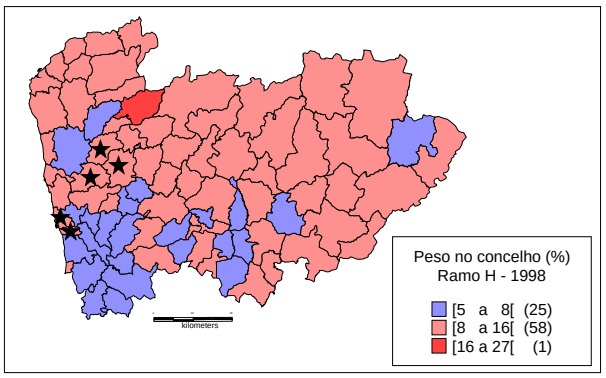






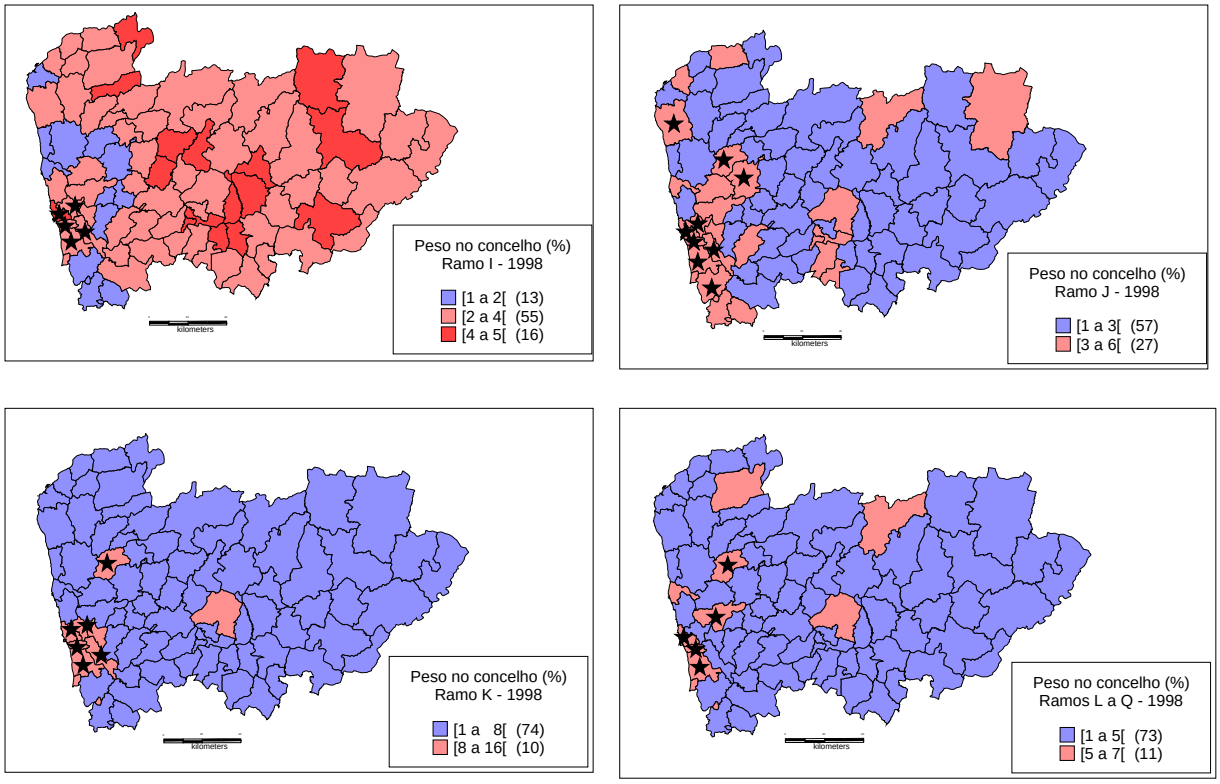






(continua)

(continuação da fig. 4.17)



Nota: a) a definição de três classes para a representação do peso concelhio do ramo no total das empresas do concelho, teve por objectivo ilustrar quais os concelhos que se situavam abaixo (azul) dos valores homólogos regionais, os que registando valores iguais ou superiores se situavam abaixo do dobro (vermelho claro) e, finalmente, os que representam o dobro ou mais (vermelho mais escuro) – opção que possibilita a leitura sobre o grau de especialização concelhio em cada ramo
b) o símbolo H representa os concelhos que detêm valores de peso do ramo no concelho iguais ou superiores aos homólogos regionais, e cujo peso no total do ramo na região se situa em valores iguais ou superiores a 3%

CÓDIGO	ACTIVIDADE (CAE Rev. 2)
A + B	Agricultura, produção animal, caça, silvicultura e pesca
C	Indústrias extractivas
D	Indústrias transformadoras
E	Produção e distribuição de electricidade, de gás e de água
F	Construção
G	Comércio por grosso e a retalho, reparação de veículos, automóveis, motociclos e bens de uso pessoal e doméstico
H	Alojamento e restauração (restaurantes e similares)
I	Transportes, armazenagem e comunicações
J	Actividades financeiras
K	Actividades imobiliárias, alugueres e serviços prestados às empresas
L a Q	Administração pública, defesa e segurança social obrigatória; Educação; Saúde e acção social; Outras actividades de serviços colectivos, sociais e pessoais; Famílias com empregados domésticos; Organismos internacionais e outras instituições extraterritoriais

Fonte: INE, Anuário Estatístico, 1998

cada um dos períodos[34], é possível observar que, apesar do menor significado que assumem em termos absolutos, as variações do número de empresas concelhias alcançaram valores mais elevados entre 1991 e 1996, sendo os concelhos do Alto Trás-os-Montes, alguns do Douro e do Cávado que lideraram esta ocorrência, o que traduz os parcos níveis registados no início do período, uma vez que, a diferença em valores absolutos já traduz uma distribuição que vai de encontro aos padrões de ocupação que se têm vindo a sublinhar – triângulo que se desenha à volta da Área Metropolitana do Porto e para o interior em Bragança, Chaves e Mirandela.

Aliás, mesmo denotando um dinamismo forte nos concelhos de localização mais periférica na região naquele período, já entre 1995 e 1998, só Montalegre e Castelo de Paiva registaram variações superiores a 25%, sendo que o padrão de distribuição em termos de diferença simples se mantém no essencial, mas agora com ganhos bastantes superiores e uma atenuação das perdas.[35]

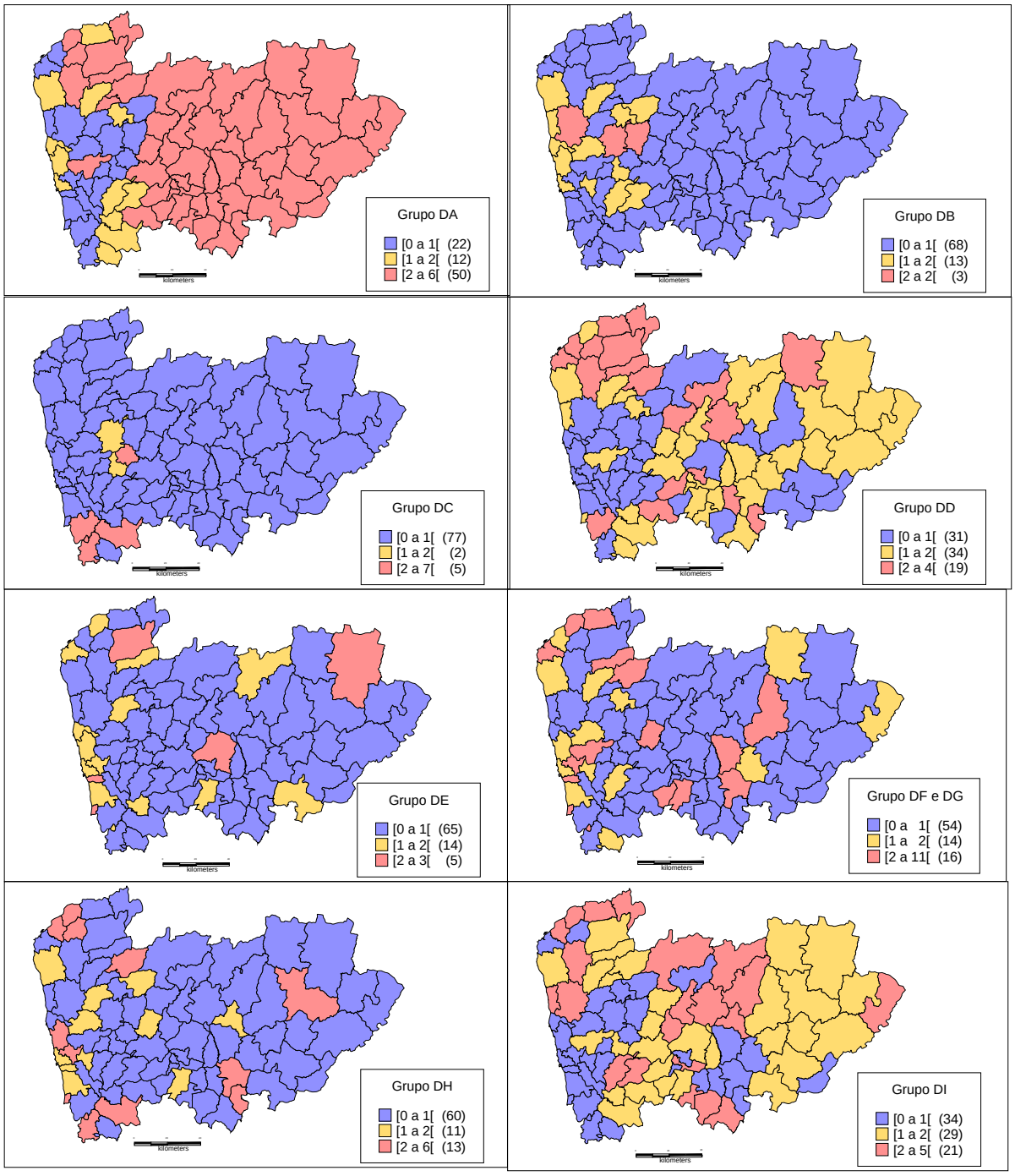
Ou seja, retém-se uma imagem de crescente dinamismo relativo nos concelhos localizados a leste, e a perpetuação de um conjunto mais forte que domina no litoral, o qual parece expandir-se em direcção ao interior e norte, ancorado nos centros de maior dinamismo. Por outro lado, as variações, ao atingirem valores extremos mais elevados entre 1991 e 1996, explicam-se talvez pelo esforço de adaptação/aproveitamento às condições decorrentes da adesão de Portugal à Comunidade Europeia, mas revelam também a atenuação das diferenças em termos de dinamismo empresarial.

A representatividade de cada ramo de actividade na estrutura empresarial concelhia, a sua especialização e peso regional (figura. 4.17) permitem identificar um

[34] O conceito de "empresa" adoptado pelo INE e pela CCRN, é manifestamente diferente a avaliar, por exemplo pelo total que em cada caso registam para o total de empresas da Região Norte: a CCRN regista nas Fichas Concelhias de 1995 e 1999, que em 1991 e 1996 existiam, respectivamente, 51126 e 65804 empresas, enquanto o INE refere nos Anuários Estatísticos de 1996 e 1998 que esses valores se cifram em 287252 no ano de 1995, e em 325449 em 1998. A grande diferença de quantitativos verificada explica-se pelo facto da CCRN excluir da sua classificação de "empresa" os empresários em nome individual.

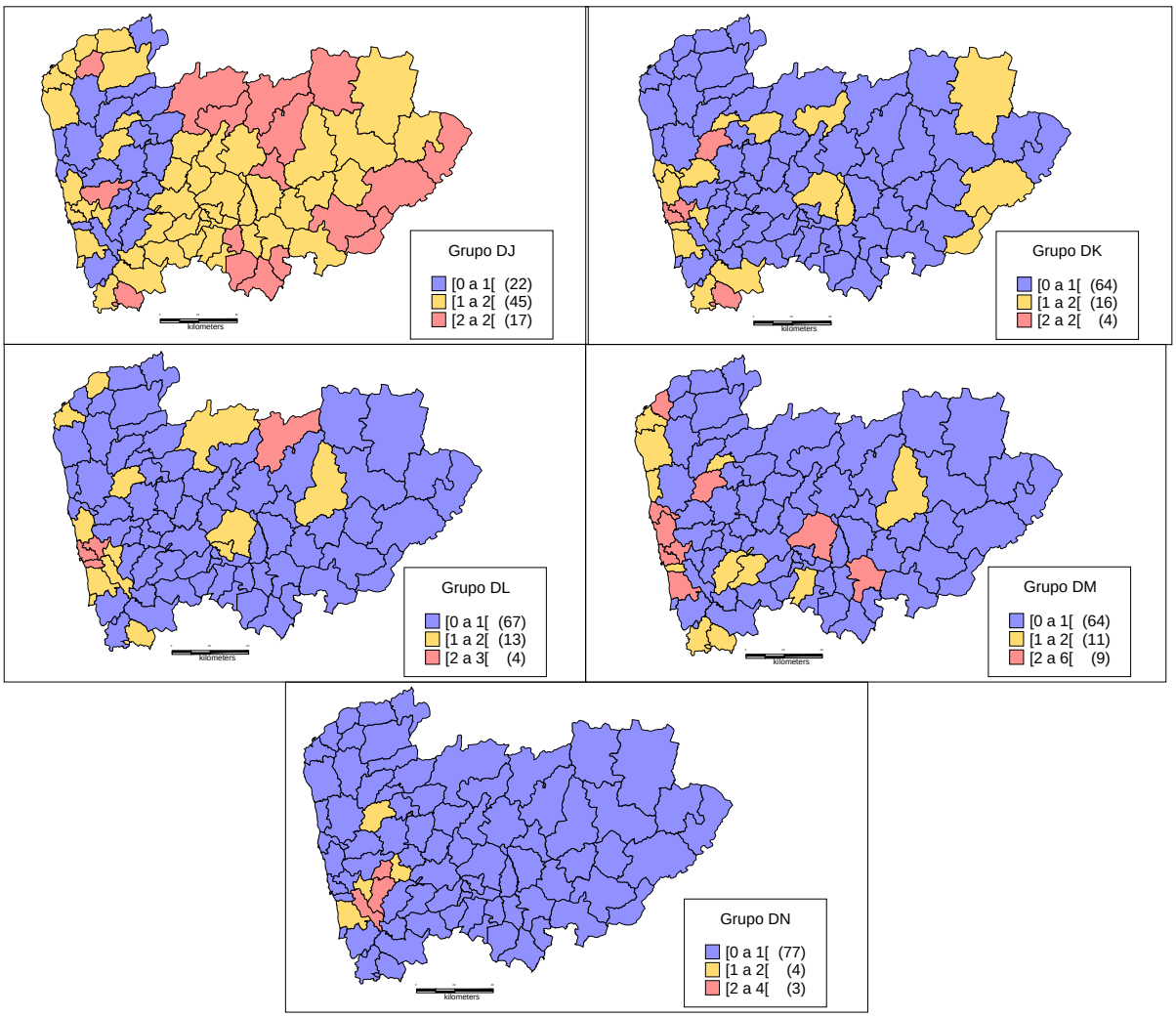
[35] Os valores mais elevados que no período anterior se insinuavam em eixos para o interior, surgem agora quase como um contínuo com menores diferenças.

Fig. 4.18 – Indústria Transformadora: índice de especialização dos concelhos da Região Norte, em 1998



(continua)

(continuação da fig. 4.18)



CÓD.	**ACTIVIDADE (CAE Rev. 2)**
DA	Indústrias alimentares, das bebidas e do tabaco
DB	Indústria têxtil
DC	Indústria do couro e dos produtos do couro
DD	Indústrias da madeira e da cortiça e suas obras
DE	Indústrias de pasta de papel e cartão e seus artigos, edição e impressão
DF+DG	Fabricação de croque, produtos petrolíferos refinados e combustível nuclear; Fabricação de produtos químicos e de fibras sintéticas ou artificiais
DH	Fabricação de artigos de borracha e de matérias plásticas
DI	Fabricação de outros produtos minerais não metálicos
DJ	Indústrias metalúrgicas de base e de produtos metálicos
DK	Fabricação de máquinas e equipamentos n.e.
DL	Fabricação de equipamento eléctrico e de óptica
DM	Fabricação de material de transporte
DN	Indústrias transformadoras n.e.

Fonte: INE, Anuário Estatístico da Região Norte, 1998

Quadro 4.2 – Diferença no número de empresas de indústria transformadora, por sub-ramo, entre 1995 e 1998: concelhos onde se verificaram os 4 melhor registos e 4 piores registos

Concelhos	DA	DB	DC	DD	DE	DF DG	DH	DI	DJ	DK	DL	DM	DN
AMARANTE						3	3						
AROUCA	**-33**												
BAIÃO	**-16**												**-2**
BARCELOS		**519**	**-4**	**-15**				**22**	23				
BRAGA	12					2			27	**-9**	5		
CARRAZEDA				**-7**									
CHAVES												**-3**	
ESPINHO		**-14**	**-4**			**-6**	3			**-6**			**-3**
FAFE		196						7					
FELGUEIRAS		**-19**	104		**-4**		**-5**	**-5**					
GONDOMAR	9		**-18**	19	21		**4**			**-6**	6		
GUIMARÃES			44	**-14**	**-5**				**-8**				
LAMEGO	**-15**												
LOUSADA				**-9**									
MACEDO									**-7**				
MAIA		**-18**				**-6**		**-8**			**-4**	**6**	
MATOSINHOS					13		**-9**	**-7**		8	**13**	**-3**	**-6**
MIRANDELA						4							
OLI. AZEMÉIS			**122**						31				
P. FERREIRA													82
PAREDES					**-4**						**-5**		**95**
PENAFIEL								7					
PONTE LIMA						2			**-5**				10
PORTO		**-40**				**-15**			**-13**	**-22**		**-6**	
RESENDE	**-20**												
FEIRA		**-14**	62	**191**	**-8**					**-7**			
S. TIRSO		175									**-4**		10
VALE CAMBRA										6		3	
VALENÇA							4						
VALONGO	12				13						**-4**		
VIANA CASTELO				34								3	
VILA CONDE							**5**				10		
V. N. CERVEIRA												3	
V. N. FAMALICÃO		151						8		**11**			
V. N. GAIA	**17**		**-9**	23	**30**	2	**-8**	**-14**	**52**	4	**-13**	**-7**	13
VIAL REAL												3	**-3**

Fonte: INE, Anuário Estatístico da Região Norte, 1995 e 1998

conjunto de concelhos onde domina a agricultura ... (A e B), os quais se distribuem na sua maioria pelos distritos de Bragança, Viana do Castelo e Vila Real. Trata-se de concelhos com uma parca diversificação empresarial, onde a aposta ocorre em segmentos tradicionais (agricultura) e no aproveitamento dos recursos locais, eventualmente associados a actividades turísticas (H), ramos de actividade que exigem uma adequação dos sistemas de transporte e armazenagem (I), uma vez que, os mercados potenciais se concentram nos aglomerados do litoral. Aliás, a propósito deste último ramo, é interessante notar que os concelhos cujo peso concelhio ultrapassa o dobro da região, apresentam uma distribuição que parece envolver os mais dinâmicos dessas sub-regiões, como Bragança, Vila Real e Braga/Guimarães. Os restantes ramos de actividade económica dominam no "triângulo" de maior densidade a ocidente e suas envolvências.[36]

De facto, o exercício de conjugação dos registos, em que para pelo menos um ramo de actividade, o índice de especialização[37] é maior ou igual a 1, o peso do ramo concelhio no total do ramo da região é igual ou superior a 3% e a diferença do número de empresas é maior ou igual a 50, resulta numa mancha de concelhos contínua que se estende de Viana do Castelo até Oliveira de Azeméis, compondo um triângulo que se conclui com o vértice em Guimarães, sendo Montalegre a única excepção, pelo lugar que ocupa na agricultura.

[36] A indústria extractiva (C) revela uma distribuição muito concentrada em bandas de concelhos de posição marginal face ao aglomerados de maior importância na região. Pelo contrário a transformadora (D), fica em níveis idênticos ou superiores aos da região apenas numa mancha restrita, à volta da Área Metropolitana do Porto, entre Barcelos/Fafe e daqui para sul até Oliveira de Azeméis/Vale de Cambra. A envolver este conjunto, desenha-se uma banda também em semicírculo, onde a construção (F) assume lugar de destaque na economia concelhia e regional, definindo, muito provavelmente, a área de expansão dos territórios mais densos. O comércio e reparações (G), são as actividades que ocupam a maior percentagem das empresas dos concelhos, (mais de 24%), e as actividades financeiras (J), ou ainda o terciário público (L a Q) - actividades tipicamente urbanas -, revelam uma repartição territorial com algumas semelhanças, assumindo maior relevo nos territórios de maior densidade de ocupação ou com maior dinamismo económico.

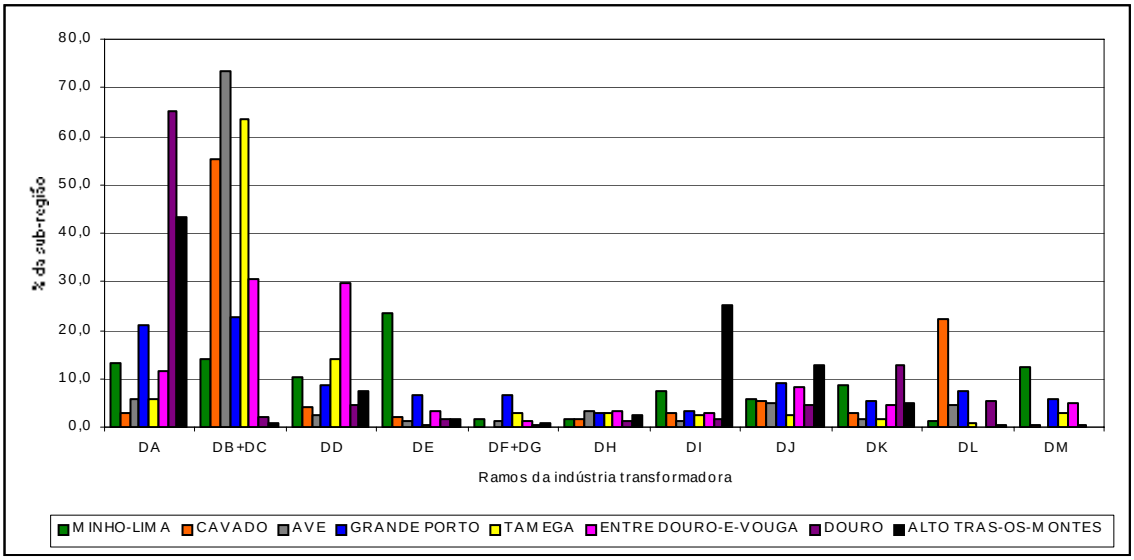
[37] índice de especialização = peso do ramo concelhio no total das empresas do concelho/ peso do ramo regional no total das empresas da região

Cabe ainda destacar, a propósito da indústria transformadora (figura 4.18 e quadro 4.2) não só a expansão dos segmentos como os têxteis e calçado para concelhos vizinhos dos espaços tradicionais (veja-se o caso de Fafe, para o primeiro caso e Arouca para o segundo), como também a atracção exercida pelos centros urbanos face a actividades mais exigentes em termos de mão-de-obra e mercado, nomeadamente a fabricação de máquinas e equipamentos ou de equipamento eléctrico e óptica. Ainda que com níveis de representatividade regional diferentes, destaquem-se os concelhos do interior, como Macedo de Cavaleiros, Penedono e São João das Pesqueira ou, ainda o anel que se desenvolve em torno de Chaves, que apresentam uma estrutura empresarial, nalguns sub-ramos, que ultrapassam o dobro dos valores homólogos regionais. Trata-se, na generalidade, de indústrias químicas e de materiais não metálicos, com maiores necessidades de espaços, com requisitos de localização que não privilegiam a aproximação aos grandes centros urbanos, sem uma tradição clara na região ou, entre outras razões, com menores exigências em termos de qualificação de mão-de-obra.

Talvez por exigências em termos de proximidade de mercados, pela necessidade de uma boa rede de distribuição ou, ainda pela especialização e qualificação da mão-de-obra que envolvem, os sectores da alimentação; do papel, cartão, edição e impressão; as máquinas e equipamentos e, finalmente, o equipamento eléctrico e de óptica, registam maiores valores na diferença do número de empresas abertas em concelhos da Área Metropolitana do Porto, aos quais se junta, frequentemente, Braga.

Por último, deve admitir-se que as diferenças verificadas no número de empresas, nomeadamente as reduções, pode não significar perda de competitividade das empresas dos territórios envolvidos. Perante esta observação, optou-se por observar, por um lado, o volume de vendas nas sub-regiões, para cada sub-secção da indústria transformadora e, por outro, a repartição do total das expedições e chegadas para/de países da União Europeia, e as exportações e importações para/de outros países.

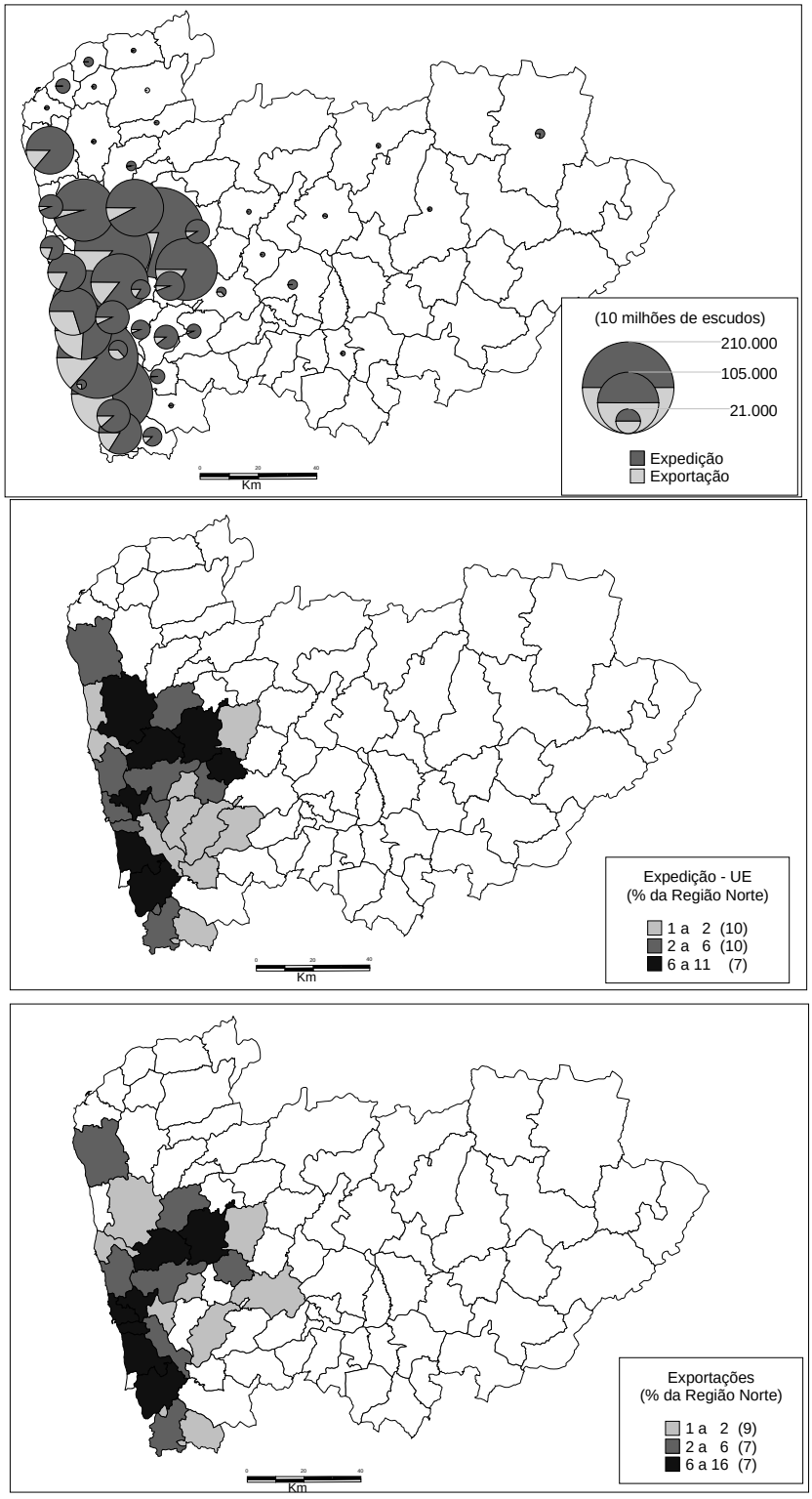
Figura 4.19 – Percentagem do volume de vendas em relação ao total da NUT III, por ramo da indústria transformadora, em 1996



CÓD.	**ACTIVIDADE (CAE Rev. 2)**
DA	Indústrias alimentares, das bebidas e do tabaco
DB	Indústria têxtil
DC	Indústria do couro e dos produtos do couro
DD	Indústrias da madeira e da cortiça e suas obras
DE	Indústrias de pasta de papel e cartão e seus artigos, edição e impressão
DF+DG	Fabricação de croque, produtos petrolíferos refinados e combustível nuclear; Fabricação de produtos químicos e de fibras sintéticas ou artificiais
DH	Fabricação de artigos de borracha e de matérias plásticas
DI	Fabricação de outros produtos minerais não metálicos
DJ	Indústrias metalúrgicas de base e de produtos metálicos
DK	Fabricação de máquinas e equipamentos n.e.
DL	Fabricação de equipamento eléctrico e de óptica
DM	Fabricação de material de transporte
DN	Indústrias transformadoras n.e.

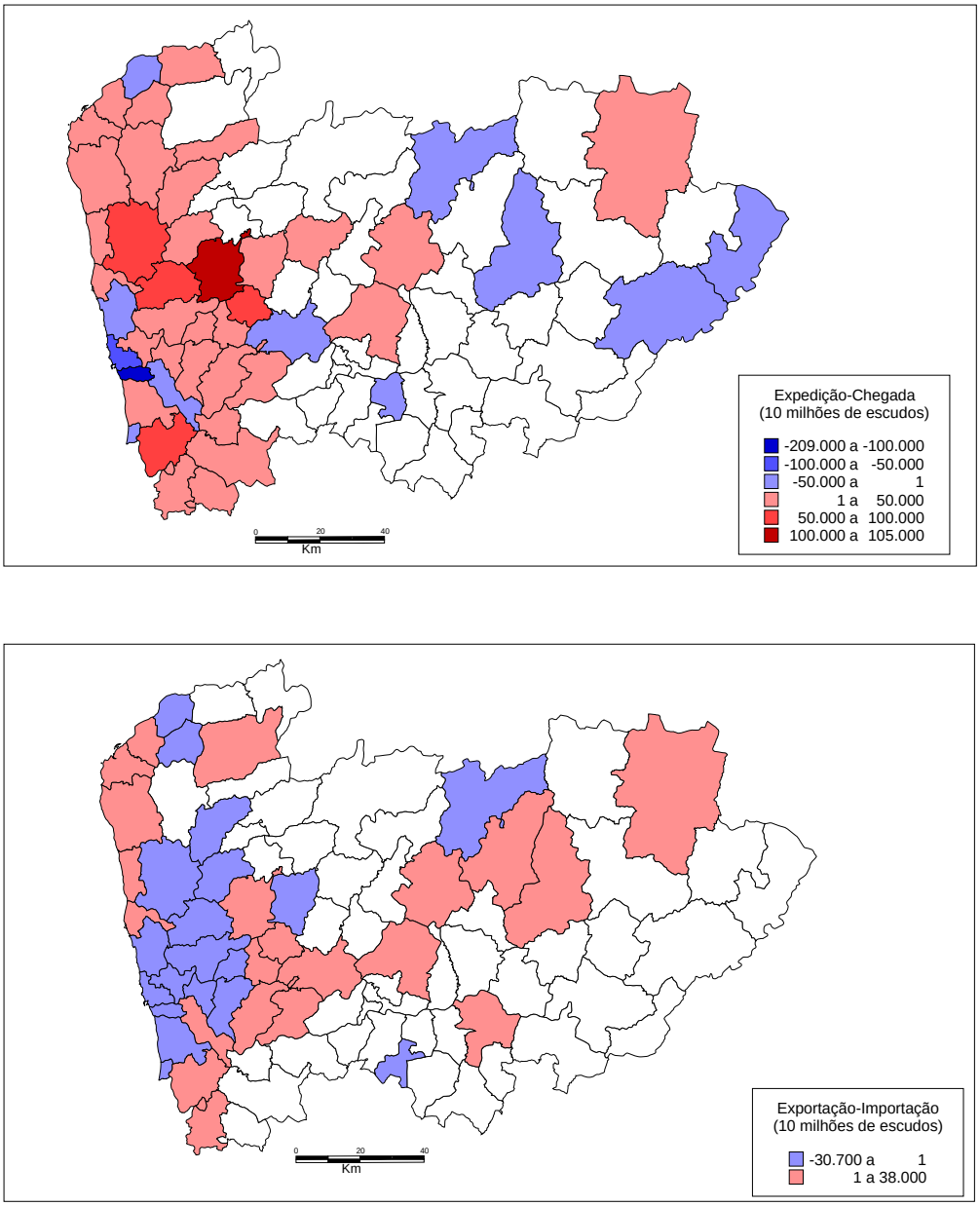
Fonte: CCRN, Fichas Concelhias, 1999

Figura 4.20– Expedição e exportação declarada pelas empresas dos concelhos da Região Norte, em 1997 (valores absolutos e percentagem da Região Norte)



Fonte: INE, Anuário Estatístico da Região Norte, 1998

Figura 4.21 – Diferença entre expedições e chegadas da União Europeia e entre exportações e importações de outros países, em 1997



Fonte: INE, Anuário Estatístico da Região Norte, 1998

A repartição da representatividade do volume de vendas nas sub-regiões (figura 4.19), confirma, por um lado, a especialização regional nos sectores dos têxteis e couros, seguida da alimentação, e em menor percentagem pela indústria da madeira, sendo que a explicação para o significado em cada uma delas pode atribuir-se, por um lado, a uma menor diversificação da actividade e/ou à necessidade de aproximação aos centros de consumo, como acontece com a indústria da alimentação no Douro e Alto Trás-os-Montes, mas também no Grande Porto e, por outro, à inércia de localizações em áreas com tradição nos sectores, as quais prosseguem com a procura de espaços que facilitem o escoamento dos seus produtos, de que são exemplo os têxteis e calçado – segmentos fortemente vocacionados para a exportação.

O balanço global entre expedições e chegadas (figura 4.20) e entre exportações e importações (figura 4.21), revela que os países da União Europeia são os principais alvos das trocas regionais, que as exportações para estes países assumem particular relevo na auréola industrializada à volta do Porto (na qual sobressaem Barcelos, Guimarães e Famalicão – ligados aos têxteis -, e Felgueiras e Oliveira de Azeméis, às indústrias dos couros), mas o saldo exportações-importações extra-comunitárias, assume relevo num cordão de concelhos, de orientação nordeste sudoeste, que se desenvolve de Bragança a Oliveira de Azeméis – área de distribuição das indústrias químicas e outros produtos não metálicos. A este propósito, dados de 1997 (INE) dão conta de que das expedições feitas por um total de 6252 empresas portuguesas para países da União Europeia, mais de metade (3595) têm sede na Região Norte. Com 46% das expedições e 41% das exportações nacionais, a região apresenta-se com uma distribuição concelhia para estes indicadores muito concentrada no triângulo industrializado do litoral, onde dominam os sub-sectores com maior representatividade regional.

*

A adesão de Portugal à Comunidade Europeia em 1986, e o consequente aprofundamento das relações intra-comunitárias, constitui o factor explicativo principal para as dinâmicas económicas recentes. Mais incentivos, melhoria das condições de

acessibilidade através da construção de novos eixos de transportes e da distribuição mais equilibrada/proporcional de equipamentos (dos quais se destacam os pólos de ensino superior), têm resultado, ao que se crê, na consolidação de importantes eixos de desenvolvimento, sobressaindo:

- no Minho-Lima, Viana do Castelo, Caminha, Valença e Vila Nova de Cerveira, também devido à crescente relação que estabelecem com as áreas adjacentes de Espanha, têm evidenciado um forte dinamismo económico ligado ao terciário o que, a par de uma crescente qualificação da população, lhe tem valido uma afirmação no contexto regional;
- no Cávado, sobressaem Barcelos e Braga, com uma forte componente de base industrial e comercial, em particular a última;
- no Ave, Fafe, Guimarães, Póvoa de Lanhoso, Santo Tirso e Vila Nova de Famalicão destacam-se pela sua vitalidade demográfica e uma estrutura produtiva centrada no sector industrial, mas também nos serviços;
- o Grande Porto, ao contrário da sub-região anterior, apresenta significativos índices de envelhecimento da sua população, em particular na cidade-mãe – o Porto, mas é o agrupamento onde os serviços detêm um peso mais relevante;
- no Tâmega, não fossem os elevados contingentes migratórios, a sua dinâmica económica muito ligada à indústria e a sua vitalidade demográfica, colocá-la-iam entre as mais dinâmicas da região;
- pelo contrário, o Douro, é uma sub-região rural por excelência onde emerge um importante eixo de desenvolvimento composto por Vila Real, Peso da Régua e Lamego;
- e finalmente o Alto Trás-os-Montes, sendo a sub-região mais envelhecida, comporta três concelhos (Bragança, Chaves e Mirandela) que se distinguem de todos os outros, não só pelos valores assumidos pelos serviços, e também alguma indústria, como pelos mais elevados níveis de qualificação da mão-de-obra.

5. A ALTERAÇÃO DESIGUAL DAS CONDIÇÕES DE ACESSIBILIDADE

5.1 O TRATAMENTO DAS ALTERAÇÕES DAS ACESSIBILIDADES CONCELHIAS

Qualquer referência às alterações das condições de acessibilidade requer a consideração da facilidade com que é possível alcançar um determinado destino a partir de uma determinada origem, para o que o suporte analítico mais eficaz é o da rede de transportes.

Assim sendo, e sem ignorar a importância das redes intra-municipais, em particular das infra-estruturas de acesso às localidades, ou ainda a acessibilidade ao território próximo da vizinha Espanha, esta análise cingir-se-á à Região Norte. De facto, não se pretendendo aqui levar a cabo uma análise exaustiva do conjunto de factores condicionantes e/ou condicionados pelas alterações das acessibilidades regionais, o objectivo fundamental centra-se no ensaio de uma metodologia à escala concelhia, cuja aplicação poderá facilmente ser adaptada a âmbitos territoriais mais alargados ou a outros de maior escala. É certo que não se pode ignorar a importância crescente das relações que se vêm estabelecendo com o território da Galiza. No entanto, a opção pela sua ausência neste trabalho prende-se com alguma dificuldade em aceder a dados equivalentes aos portugueses que permitam fazer a comparação, nomeadamente para o ano de 1960, com o facto de toda a abordagem anterior se centrar no território da Região Norte, e também porque, uma vez que as fronteiras só foram “abolidas” na segunda metade da década de oitenta, os níveis de tráfego mais significativos mantêm-

se nas fronteiras principais[1], as quais serão, mais adiante, consideradas nesta abordagem. Por razões idênticas, mas agora porque não faria sentido avançar nesta análise sem considerar as ligações com o território a sul, o alargamento da área de carregamento da informação, aproximadamente, até ao paralelo da Figueira da Foz, foi feito para que não ocorresse distorção dos resultados.

Do mesmo modo, falar em alteração das acessibilidades implicaria a consideração não só das estradas, mas também dos serviços de transportes. Porém, como já se teve oportunidade de sublinhar, este trabalho procura ilustrar a problemática dos transportes e acessibilidades nas suas relações com o território, essencialmente na perspectiva das infra-estruturas. Além disso, pode considerar-se que a motorização crescente das famílias torna a estrada, através do automóvel particular, o principal instrumento de acessibilidade. Finalmente, mesmo admitindo a utilização de indicadores relativos ao transporte público, não se conhece um depósito fiável centralizado dos horários, ou outras informações que permitissem uma análise detalhada.[2] As imagens do serviço público de transportes para 1975, 1986 e 1996 (GASPAR, 1981: 149 e 159), revelam no essencial a adequação dos fluxos aos níveis hierárquicos da rede de estradas nacionais, e encontram correspondência com os níveis de tráfego médio diário nas estradas nacionais (DAVEAU, 1998: 192).

Os nós escolhidos para a rede de estradas correspondem às sedes de concelho, e as ligações (ou arcos), aos caminhos definidos com base na rede de estradas nacionais, sendo o nível hierarquicamente inferior composto pelas secundárias, tal como se encontram consignadas nos Planos Rodoviários Nacionais de 1945, 1985 e 2000.

A rede assim definida foi desenhada a partir das cartas do Automóvel Clube de Portugal, para os anos de 1960, 1981 e 1998.

---

[1] Consultar, a este propósito os valores de tráfego médio diário anual da JAE. Aí se pode verificar que entre 1980 e 1998 as variações superiores a 40% situam-se nas fronteiras de Valença, Quintanilha e Vila Verde da Raia.

[2] Poder-se-iam ainda considerar os horários da CP, bastante mais fiáveis que os dos transportes públicos rodoviários, porém, a sua representatividade é pouco relevante no território regional.

O cenário de 1981 corresponde a um *upgrade* da rede de 1960, o de 1998 ao da de 1981 e o do Plano Rodoviário Nacional de 2000, ao da rede de 1998, acrescentando-se, em qualquer dos casos, os itinerários a mais da carta mais recente e os acertos sobre a alteração do estado de conservação dos mesmos. A escolha destes anos como referência prende-se com a ideia de tentar observar as condições de acessibilidade antes e depois do 25 de Abril (1960), da entrada de Portugal na União Europeia (1981 e 1998, respectivamente) e, finalmente, o cenário previsível com a conclusão do último Plano rodoviário.

Quais e que alterações se processaram na rede rodoviária nacional, quais os territórios mais afectados por essas mudanças e, porque o território se compõe por uma distribuição de população e usos do solo diversificada, quantos ficaram a ganhar com essas mudanças, é o repto que orienta este capítulo. Nesse sentido, iniciou-se este processo com o desenho e modelação da rede para cada um dos anos referidos, considerando como nós principais as sedes de concelho e como nós secundários todos os cruzamentos e entroncamentos das ligações.

Cada nó, podendo ser origem ou destino, foi devidamente georeferenciado, enquanto as ligações, foram desenhadas em linha recta, porque não era importante a esta escala de análise e em função dos objectivos propostos, o seu traçado real. Estas contêm, no entanto, informação real sobre os eixos: como o número de vias, a distância e a velocidade média de circulação, a qual depende do tipo de via, do seu estado de conservação e do ano a que a rede se refere. Toda a informação foi introduzida no programa Indiviú[3], o qual, além de possibilitar a exportação dos dados introduzidos no formato Excel facilita a multiplicação das opções de cruzamento com outros indicadores e permite calcular os caminhos mínimos entre todos os pares origem/destino da rede.

As distâncias foram consideradas em quilómetros e correspondem às editadas pelo Automóvel Clube de Portugal. A mesma fonte serviu também para a definição das

[3] Programa desenvolvido por José Manuel VIEGAS e, posteriormente, utilizado pela TIS – Transportes, Inovação e Sistemas AS.

velocidades em cada arco (conforme se descreve no quadro 5.1). Esta definição de velocidades não corresponde a nenhuma classificação oficial conhecida. Aliás, colocada a questão a vários organismos ligados ao sector, entre eles o Automóvel Clube de Portugal e à Junta Autónoma das Estradas, não foi possível obter uma resposta sobre as velocidades médias de circulação nos diferentes eixos da rede rodoviária. Assim sendo, estabeleceram-se determinados valores em função dos limites de velocidade legais em cada tipo de via, os quais sofreram sucessivas penalizações consoante o estado em que cada ligação se encontrava em cada data. Estes valores foram posteriormente aferidos, através da verificação directa de alguns pares origem-destino.

Quadro 5.1 – Velocidades adoptadas no tratamento da rede

TIPO	**NOME**	**ESTADO**	**VELOCIDADE (Km/h)**			
			1960	1981	1998	PRN2000
1	Auto-estrada	bom		110	110	110
2	Itinerário Principal	bom		90	95	95
2	Itinerário Complementar	bom		80	85	85
3	Estrada Nacional Principal	bom	55	55	60	60
		regular	50	50	55	55
		mau	40	40	45	45
4	Estrada Nacional de Ligação	bom	50	50	55	55
		regular	45	45	50	50
		mau	30	30	40	40

Colocou-se também o problema da redução das velocidades nas entradas das principais cidades, uma vez que aí os congestionamentos, gerados pelos elevados níveis de tráfego debitados por vias de circulação rápida (nomeadamente as auto-estradas) em vias de acesso local de menor capacidade (ruas e avenidas), são factor de redução das mesmas. No entanto, como a abordagem que aqui se propõe incide essencialmente sobre a escala regional, não se considerou este factor, excepto para o caso das entradas no Grande Porto onde se reduziu a velocidade em 5Km/h nos eixos de penetração na auréola exterior de concelhos em todos os tipos de estrada e em 10Km/h nas estradas de

tipo 1 e 2 (auto-estrada e itinerário principal, respectivamente) na entrada na cidade do Porto.

Tendo em vista a associação entre as alteração das acessibilidades e as dinâmicas sócio-económicas, procedeu-se à caracterização da rede, nos sucessivos anos considerados, em duas vertentes. A primeira refere-se à aproximação concelhia conseguida em termos de variação dos tempos de viagem e, consequentemente, de modificação da qualidade das ligações e a segunda relaciona-se com os ganhos ou perdas que a alteração da rede rodoviária introduziu nas condições de acessibilidade dos concelhos. Admite-se, nesta última, que um ganho de acessibilidade significa, por um lado, a aproximação a um conjunto mais vasto de bens e serviços e, por outro, o reposicionamento de cada concelho no contexto regional, o qual se traduz, por via da melhoria da rede rodoviária, no aumento do seu *hinterland* de potencial procura (continguentes demográficos nos sucessivos escalos de distância-tempo). Dito de outra forma, aumentar a acessibilidade concelhia deve significar para as populações e actividades locais, um aumento da facilidade com que se atinge outros locais mais atractivos (normalmente com maior densidade de ocupação populacional) e também um aumento da facilidade com que o concelho pode ser alcançado.

Assim sendo, a caracterização da rede respondeu a três pontos fundamentais: a evolução dos tempos de viagem, a evolução da qualidade dos caminhos nas ligações vitais e a evolução da acessibilidade concelhia em relação aos contingentes demográficos.

a) Evolução dos tempos de viagem

A observação das modificações nos tempos de viagem, de 1960 até ao cenário previsto no PRN 2000, tem por base os dados de distância-tempo a partir de cada sede de distrito a todos os concelhos da Região Norte. A opção pelas sedes de distrito como pontos de referência da observação, mesmo considerando a importância que outros aglomerados têm assumido, prende-se com o facto de ainda constituírem à escala sub-

regional pólos de grande dinamismo sócio-económico, nos quais se concentram grande parte dos serviços de utilização menos banal por parte das suas populações. Por outro lado, no que se refere à cartografia, não ignorando a hipótese mais correcta de representação através de isolinhas (neste caso isócronas), e porque os nós de referência são as sedes dos concelhos, optou-se pela representação dos escalões de tempo em mapas de manchas, procurando deste modo mascarar efeitos enviesantes que pudessem ocorrer, nomeadamente, em concelhos com uma maior dimensão em área e com uma densidade de rede mais reduzida.

b) Evolução da qualidade dos caminhos nas ligações "vitais"

Para um tratamento mais fino, seleccionaram-se como pontos de interesse regional:

- a sede regional NUT II (SdNUTII), porque, como se sabe, o Porto constitui um espaço de forte concentração de equipamentos e serviços de elevada especialização na região;
- a fronteira terrestre mais próxima integrada na rede trans-europeia– Quintanilha, Valença, Vila Verde da Raia e Vilar Formoso[4] (Frt) -, tentando desta forma perceber de que forma evoluiu a acessibilidade, não só, à vizinha Espanha, mas também à Europa, em particular para os anos mais recentes;
- a capital de distrito (CpDstr), pelos motivos atrás apresentados;
- a sede de Agrupamento de Concelhos (SdAgConc), por se considerar constituírem, espaços de grande dinamismo, nomeadamente, no que respeita à angariação de parcerias nas actividades económicas e de ordenamento do território inter-concelhio;
- o conjunto dos concelhos vizinhos (Viz), com os indicadores calculados pela média simples, por se admitir ser de elevada importância a articulação dos espaços inter-municipais.

Para a observação da evolução da qualidade dos caminhos para cada um dos pontos de interesse regional definidos, o cálculo teve como pressuposto que a ligação

[4] Para o ano de 1981 só foram consideradas as fronteiras principais que se encontravam assinaladas nas cartas do ACP, ou seja, as de Valença e Vilar Formoso.

ideal entre dois pontos no território corresponderia, se tal fosse possível, a uma linha recta, pelo que, quanto mais o traçado de uma ligação real se aproxima de uma recta entre os seus nós, melhor será a ligação. Porém, falta ainda considerar as condições em que é possível efectuar a deslocação, isto é, circular em "melhores" ou "piores" condições, repercute-se no tempo em que essa deslocação é feita ou, o mesmo será dizer, na sua velocidade média.

Daqui se infere, que a abordagem à alteração da qualidade dos caminhos, deverá incluir não só a variação do tempo gasto nas ligações reais, como a distância entre os nós, agora medidas em linha recta. Este conceito permitiu definir uma variável que se designou de velocidade equivalente recta (VER)[5], isto é, a velocidade a que seriam efectuadas as ligações se, para um tempo de percurso igual ao real, as mesmas fossem feitas em linha recta[6]. Assim sendo, a variação da VER entre duas sedes de concelhos pode ser calculado pela razão entre as VER's de cada par de anos considerado: por exemplo, VER_f (i) = VER_{1998} (i,j) / VER_{1981} (i,j), em que i é o nó de origem e j cada um dos nós correspondentes aos 5 pontos de interesse. Se os resultados são iguais a 1, não houve alteração na qualidade da ligação, se forem maiores que 1, terá ocorrido uma melhoria e, se apresentarem valores menores que 1, traduzem uma degradação na ligação.

Poder-se-ia também utilizar, nesta caracterização, a variação das distâncias absolutas entre cada par de nós, no entanto, como facilmente se compreenderá, é comum uma redução das distâncias absolutas fazer-se acompanhar de idêntica variação nos tempos de viagem. Porém, como essa evidência nem sempre se verifica, é preferível tomar como referência nestes tratamentos os valores do tempo gasto, até porque este pode considerar-se como o factor que mais pesa nas decisões das viagens.

---

[5] Este indicador não é novo, pelo contrário, entre vários trabalhos encetados por membros da TIS – Transportes Inovação e Sistemas AS, é referido por VIEGAS (coord.) (1996: 7) na "Avaliação ex-post do 1º Quadro Comunitário de Apoio 1989-93 - Acessibilidades e Transportes"

[6] $VER_{i,j}$ = Dist. Linha Recta $_{i,j}$ / Tempo de percurso real $_{i,j}$

As tarefas seguintes, consistiram em calcular as VER's médias dos pontos de interesse para cada concelho em cada ano, ao que se seguiu o cálculo dos desvios de cada concelho em relação à média regional de cada ponto de interesse.

Finalmente, a síntese das sínteses envolveu, para cada concelho, a aplicação de uma média ponderada das VER a todos os pontos de interesse[7]:

- à capital de distrito, por se considerar que ainda assume papel de grande importância na prestação de bens e serviços à população, polarizando, portanto, de forma significativa os movimentos na região, foi atribuído o peso máximo de 30;
- a ponderação à sede de agrupamento de concelho, à sede de NUT II e aos vizinhos foi de 20. Aqui, considerou-se de importância idêntica as condições de acessibilidade ao Porto, dada a elevada concentração de serviços de elevado grau de especialização;
- à sede de agrupamento de concelho, as quais correspondem, regra geral às cidades ou aglomerações "âncora" das actividades das populações, em particular nas sub-regiões do interior;
- aos vizinhos, uma vez que, cada vez mais, os municípios se organizam em conjuntos, pelo que, a evolução das condições de acessibilidade pode constituir também factor de promoção de estratégias a essa escala;
- finalmente, o valor de 10 para as fronteiras, argumenta-se pelas razões atrás apresentadas, isto é, o seu ainda parco significado na dinâmica da maioria dos concelhos da Região Norte.

c) <u>Evolução da acessibilidade concelhia em relação aos contingentes demográficos.</u>

O objectivo é, neste caso, observar em cada par de anos e para cada concelho os ganhos (ou perdas) de população, conseguidos para cada escalão de tempo, decorrentes das modificações da rede rodoviária. De facto, se é importante observar quanto tempo foi ganho por cada concelho com as alterações da rede rodoviária nacional,

7 $VERponderada(i) = \left([(VER_i / VER_{Viz}) \times 20] + [(VER_i / VER_{SedAgConc}) \times 20] + [(VER_i / VER_{CpDstr}) \times 30] + [(VER_i / VER_{SdNUTII}) \times 20] + [(VER_i / VER_{Frt}) \times 10] \right) / 100$

provavelmente, mais pertinente será, agora, tentar perceber qual o significado desse ganho, isto é, quantos mais (ou menos) indivíduos, ficaram mais próximos de cada concelho da região. Como base de trabalho, foram utilizadas as distâncias-tempo entre cada concelho da região e todos os outros. Estes valores, foram utilizados com a seguinte divisão: até 30 minutos[8], 1 hora e 2 horas. A tarefa seguinte consistiu no cálculo de valores acumulados de cada variável seleccionada, para os sucessivos escalões de tempo.

Poder-se-ia, além da população residente, utilizar outros indicadores para extrapolar uma leitura mais rica sobre os ganhos de tempo conseguidos face a um conjunto de bens e serviços fundamentais na abordagem ao contributo das alterações da rede para a evolução da qualidade de vida das populações. No entanto, como se viu nos itens anteriores, essa distribuição, pelo menos com uma desagregação à escala do concelho, apresenta um padrão semelhante ao da população residente, pelo que o seu tratamento não viria acrescentar informação significativa. Os dados estatísticos utilizados correspondem aos anos mais próximos das datas de cada rede. Assim, para a população residente foram utilizados os valores de 1960 e 1981, para as redes dos mesmos anos, e os de 1997 para a rede de 1998. A composição do cenário entre 1998 e a concretização do Plano Rodoviário de 2000, foi feita com a variação da população residente entre 1991 e 1997.

Ainda se produziu um conjunto de imagens, com o objectivo de descortinar o que foram, ou virão a ser para o caso do PRN 2000, os ganhos de contingentes demográficos em cada escalão de tempo, derivados exclusivamente da alteração da rede rodoviária, dos que se explicam essencialmente, pela variação da população. Para tal, fixou-se os valores de população nos de 1981 para os períodos considerados, anulando, desta forma, os efeitos da sua variação. Finalmente, também se procurou clarificar o posicionamento

[8] Convém também referir que o grão de análise utilizado (concelho) é impeditivo do rigor de leitura desejável nos valores do escalão até 30 minutos, já que se considerou sempre, em cada indicador, que os valores do concelho se localizavam na sua sede.

de cada concelho para as quatro datas consideradas face à média regional. Nesse sentido, calcularam-se as diferenças dos valores de população residente a essas médias em cada escalão de tempo.

5.2 Ganhos e/ou perdas de acessibilidade concelhias

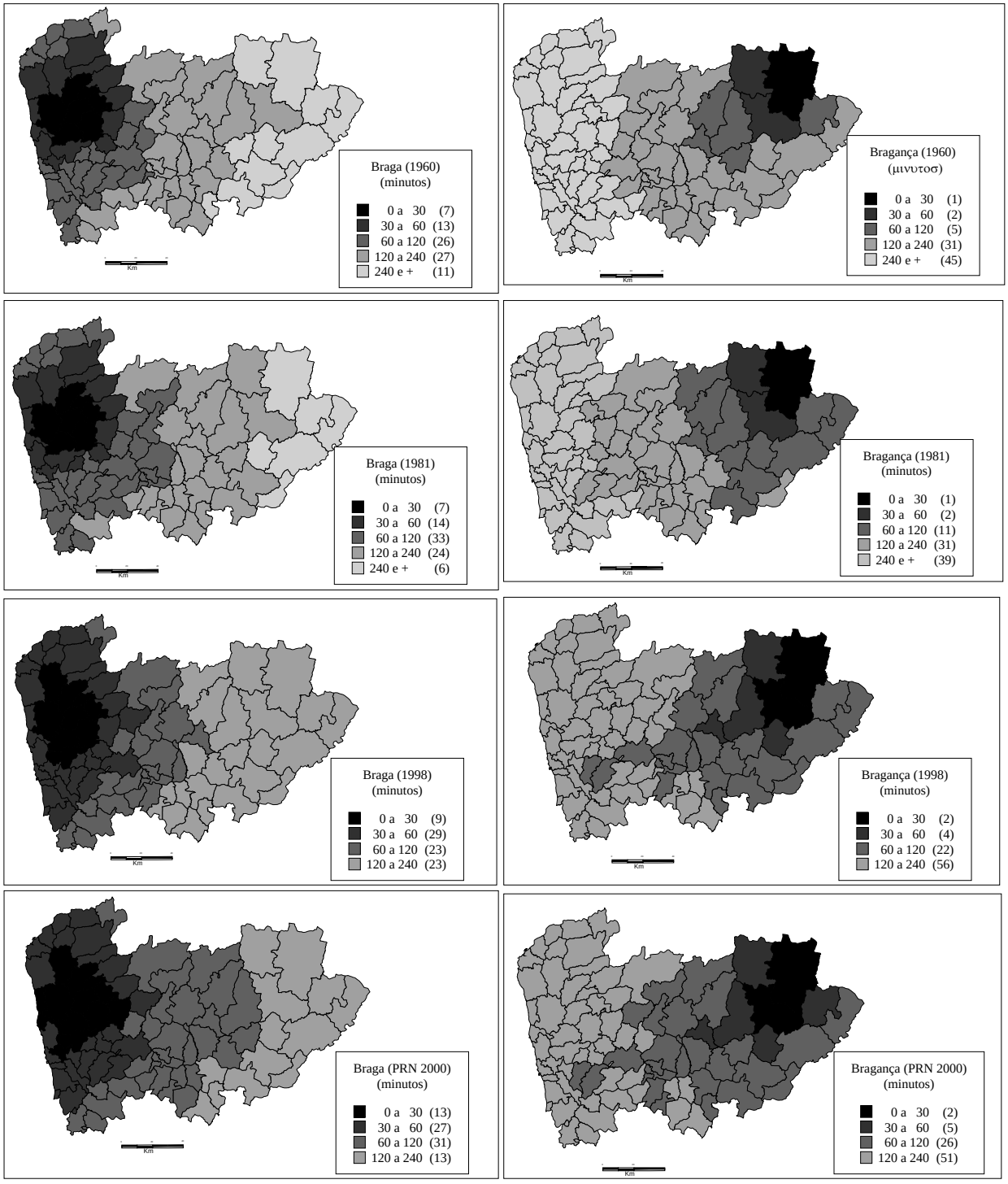
5.2.1 Evolução dos tempos de viagem

Como se vê nas imagens da figura 5.1, pode registar-se, em 1960, a presença de conjuntos de concelhos incluídos nos sucessivos escalões de tempo, com configurações relativamente homogéneas, apresentando-se quase como auréolas que se desenvolvem a partir da sede de distrito. Este acentua-se em 1981, com o aumento do diâmetro das referidas auréolas, sendo que em qualquer dos casos se registava a presença de concelhos a mais de 5 horas (18000 segundos) de distância de pelo menos uma sede (caso dos concelhos do litoral face a Bragança) ou a três (caso dos que se distribuem pelo extremo leste transmontano face a Braga, Porto e Viana do Castelo). Vila Real, devido à sua localização mais central na região, apresenta-se como a única sede distrital que parte em 1960 com todos os concelhos a menos de 4 horas e 30 minutos e, em 1981, já não registava nenhum valor de 4 horas.

Daqui se deduz, por um lado, a parca evolução da rede no período em questão cujas diferenças traduzem melhorias pontuais de alguns lanços e, por outro, a inexistência de eixos de maior qualidade capazes de produzir reduções mais evidentes nos tempos de viagem e uma distorção nas manchas em cada escalão.

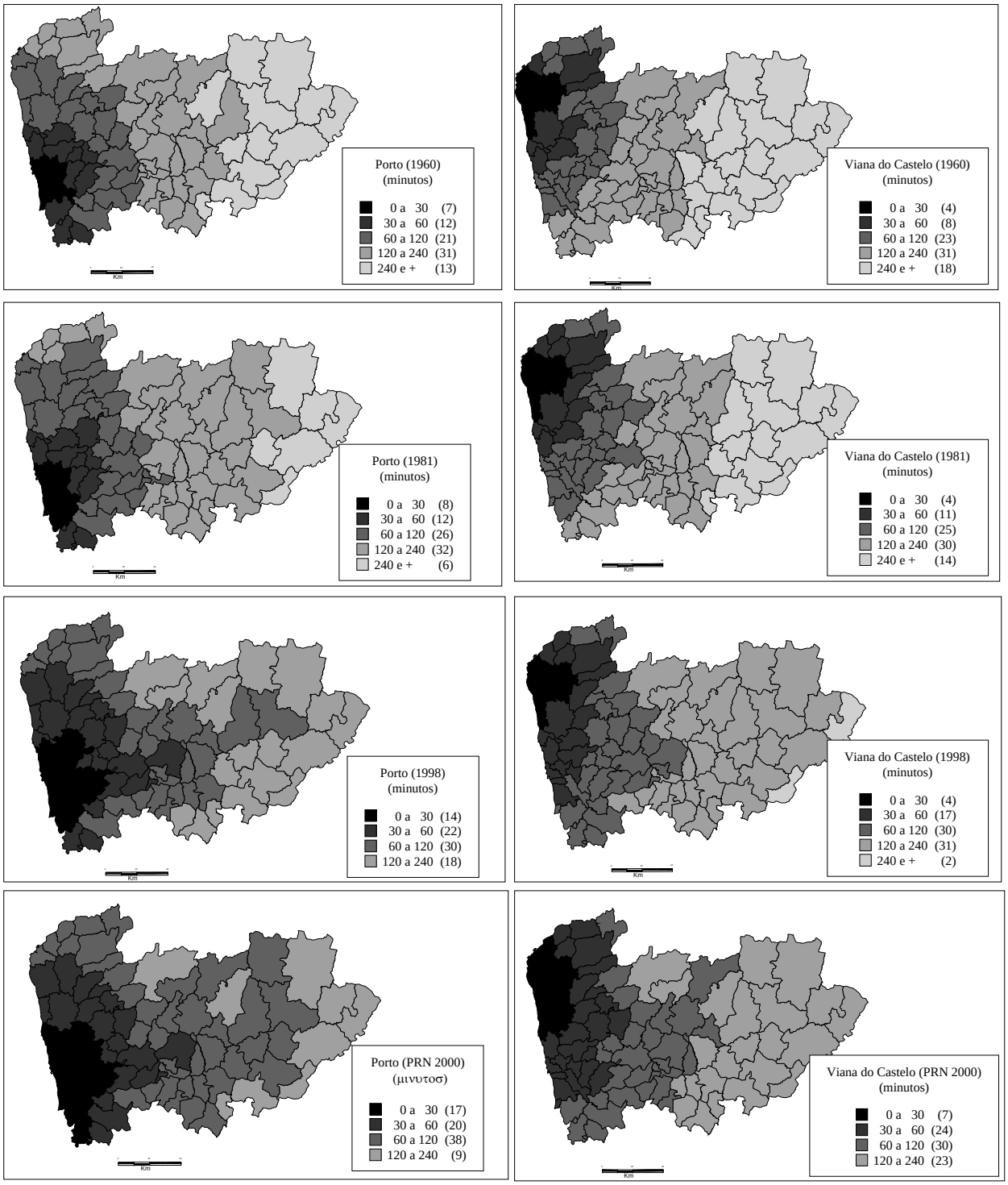
A cobertura da região por uma rede, relativamente densa, de estradas nacionais principais e de ligação sem diferenças marcantes na sua tipologia e nas diferenças nas velocidades de circulação constituem, concerteza, as principais justificações para o padrão de manchas relativamente homogéneo que se desenvolve em bandas/auréolas sucessivamente mais claras (de maior distância-tempo) a partir de cada sede de distrito.

Figura 5.1 – Distância-tempo a partir das capitais de distrito da Região Norte, em 1960, 1981, 1998 e com o cenário previsto no PRN2000



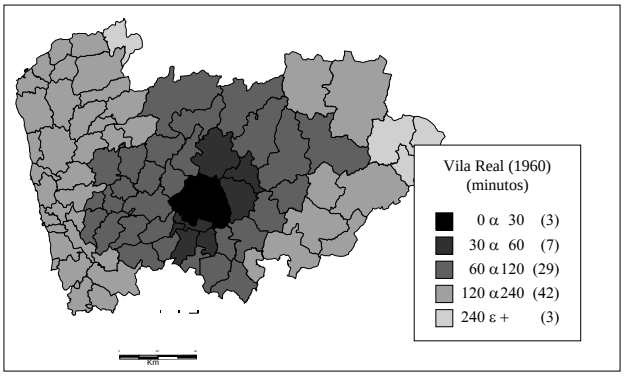
(continua)

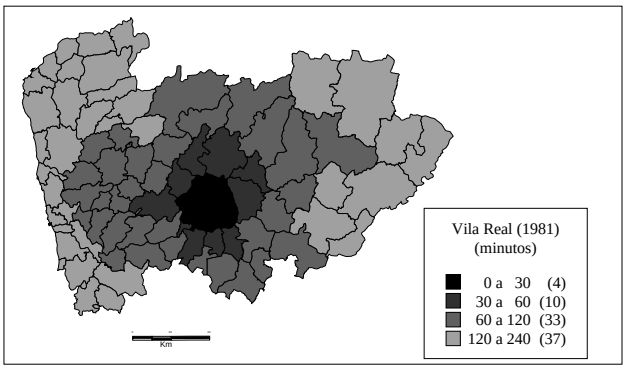
(continuação da fig. 5.1)

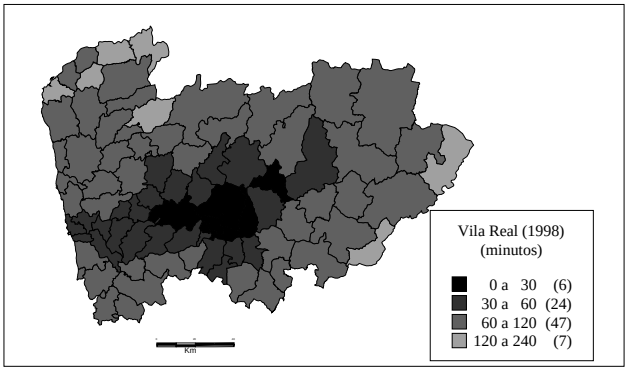


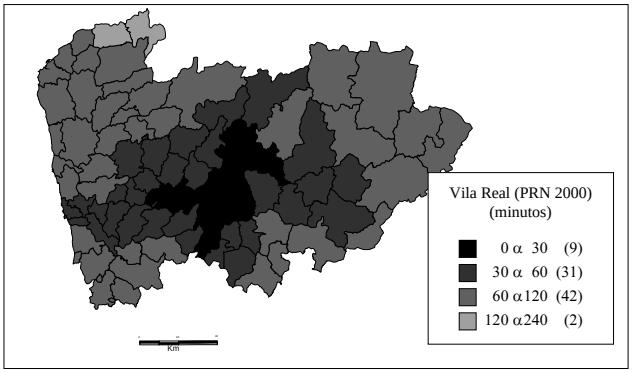
(continua)

(continuação da fig. 5.1)









Fonte: Levantamento próprio em Indiviu

Os cenários de 1998 e da conclusão do PRN 2000, denotam claramente os ganhos de tempo conseguidos com o avanço das obras propostas no Plano Rodoviário de 1985, isto é, as reduções das distâncias tempo a partir de Braga, Porto e Viana do Castelo colocam todos os concelhos do litoral a uma hora da sua sede de distrito (com excepção de Melgaço), e a maioria a apenas 30 minutos. Nos distritos de Bragança e Vila Real essa dinâmica torna-se mais evidente com a concretização do PRN 2000, mas, de qualquer forma, concelhos como Montalegre, Valpaços e a maioria da bordadura oriental e sul, ficam excluídos destes ganhos mais fortes.

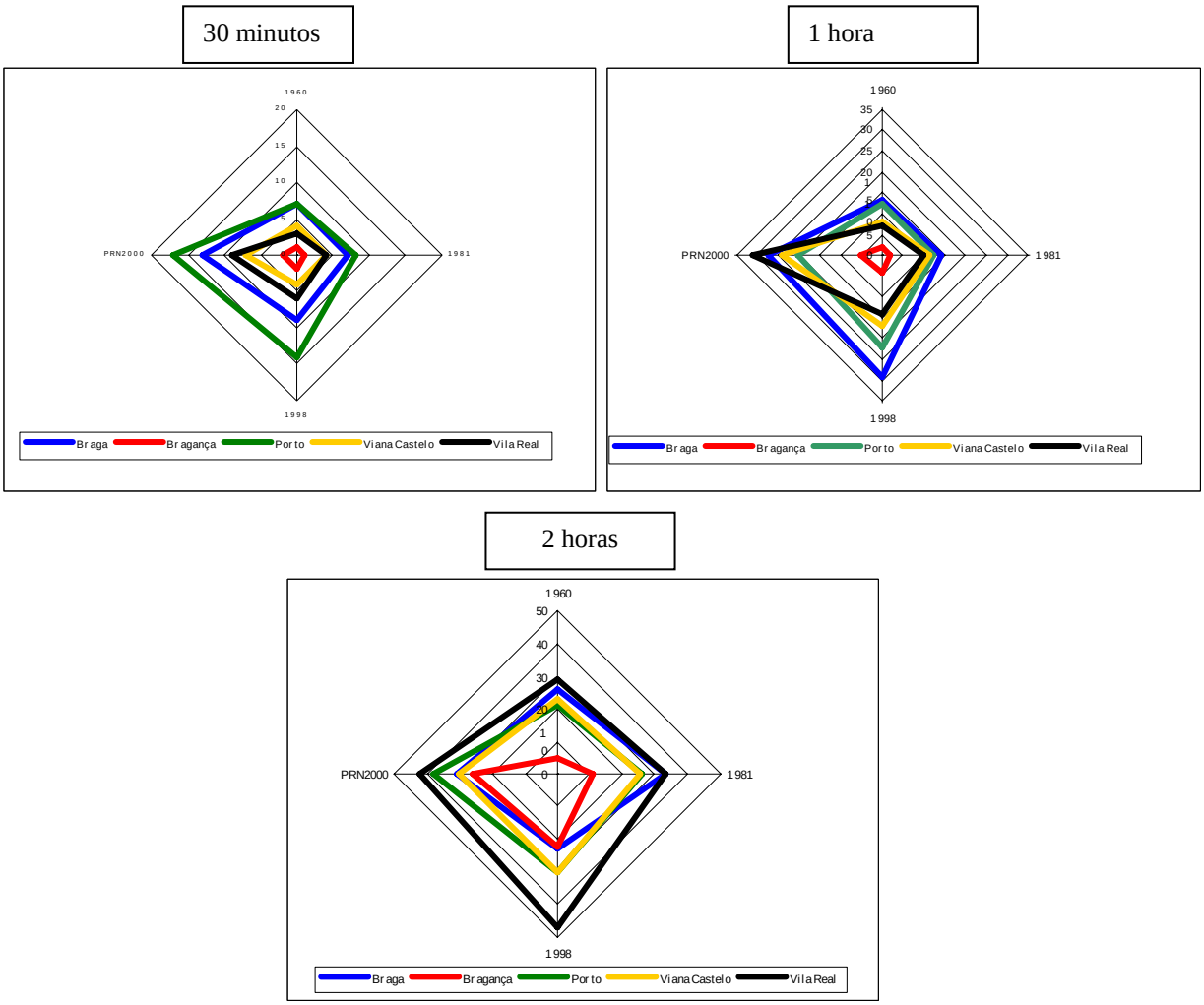
Os IP's 4 e 1 e o IC1, em 1998, bem como os IP's 2 e 3 com a futura conclusão do PRN 2000, constituem os eixos geradores das mudanças nas distâncias-tempo mais evidentes na região, definindo conjuntos de municípios que apresentam uma configuração de corredores, corredores estes idênticos aos existentes em 1960 e 1981, por exemplo com as Estradas Nacionais 13, 14, e 15, os quais, no entanto, estabeleciam ligações que não proporcionavam as velocidades de circulação suficientes para uma aproximação mais evidente entre os municípios e, portanto, para uma distorção mais notória nas manchas que compõem os diferentes escalões de tempo.

De facto, como se viu nos itens anteriores, as dinâmicas territoriais da Região Norte, têm-se pautado por processos de polarização desenvolvidos a partir de determinadas localidades ou conjuntos de aglomerações amarradas aos eixos de ligação de importância regional. Assim sendo, o exercício que de seguida se propõe, é a observação de quantas sedes de concelho foram sucessivamente ganhas por cada capital de distrito nas datas consideradas (figura 5.2).

Adquirido o facto de que a rede rodoviária recente se desenvolveu com maior incidência do litoral para o interior e porque é também no primeiro onde se localizam os concelhos de menor dimensão em área (mas de maior dimensão populacional), é de esperar, à partida, que os ganhos mais evidentes se registem nesses espaços. Porém, observando os resultados com maior pormenor, no que respeita ao número de concelhos até 30' em 1960 e 1981, distinguem-se os pares Braga/Porto, com maior número de

concelhos nesse escalão, bem como em Viana/Vila Real, ambos claramente distanciados de Bragança, que apenas contava com o próprio. Em 1998 e com o PRN 2000 verifica-se um acréscimo evidente do número de concelhos, sendo por ordem decrescente o Porto, Braga, Vila Real e Viana, os que maior número ganharam.

Figura 5.2 – Número de concelhos até 30', 1h e 2h, a partir de cada sede de distrito, em 1960, 1981, 1998 e PRN 2000.



Fonte: Levantamento próprio em Indiviu

No escalão seguinte, de 1 hora, mantém-se a mesma observação do anterior para 1960 e 1981 mas, em 1998 e com a conclusão do PRN 2000, a hierarquização é diferente: em 1998, de Braga era possível alcançar 30 sedes de concelho, seguindo-se-lhe o Porto, Viana do Castelo, Vila Real e, com apenas 5 no seu *hinterland* de 60 minutos, fica Bragança. Porém, o último cenário irá trazer algumas alterações ao que atrás se descreveu - Vila Real sai da quarta posição para se posicionar em primeiro lugar, com 31 sedes concelhias, remetendo o Porto para quarto. Finalmente, considerando o escalão de longa distância à escala regional – duas horas -, nota-se que Vila Real parte em 1960 com uma posição privilegiada face a todos os outros, com mais de 30 concelhos, vantagem que se viria a dilatar com a evolução até à actualidade e, até à conclusão do PRN 2000, registando em 1998 mais de metade dos concelhos da Região Norte nesse escalão de tempo, valor que só encontra semelhança a partir do Porto. Bragança, ainda que com valores bastante inferiores, revela também uma evolução considerável nas ligações de longa distância. Aliás, é neste escalão que maiores variações regista: passa de 11 concelhos em 1981, para 22 em 1998, até duas horas.

Poder-se-á registar, portanto, alguma inércia por parte das ligações do passado, o que não é de estranhar, uma vez que, os itinerários mais recentes, tal como os anteriores, se orientam também pelos aglomerados de maior dimensão respeitando a hierarquia administrativa, e a alteração mais evidente das dinâmicas de relação na região a média distância, com Vila Real a ultrapassar todas as outras sedes distritais com a conclusão do PRN 2000, o que, associado ao facto de conter mais de metade dos municípios da região no seu *hinterland* de duas horas, poderá colocar esta área num contexto bastante favorável à escala regional.

Deve notar-se também, que a polarização mais evidente que até aqui se tem vindo a fazer sentir pelo Porto – concelho que deverá permanecer como líder no número de municípios a curta distância -, não suporta uma base interpretativa muito sólida dado que é aí, e nos municípios envolventes, onde se espera que possam ocorrer níveis de

congestionamento mais fortes, ou seja, um aumento dos tempos das viagens e, eventualmente, uma redução dos valores do seu *hinterland* neste escalão.

5.2.2 Evolução da qualidade dos caminhos nas ligações "vitais"

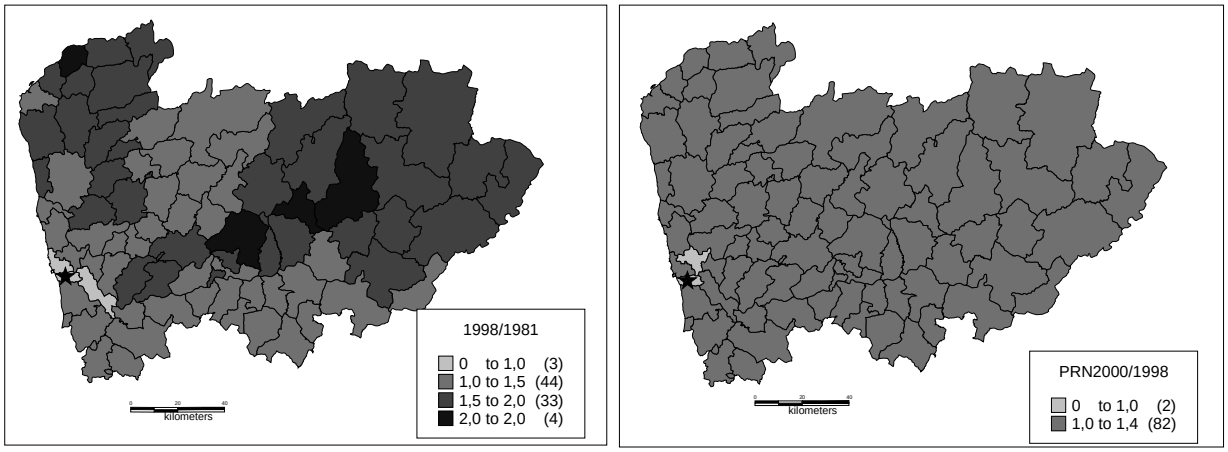
No que respeita, agora, à variação das velocidades equivalentes rectas (VER) relativamente a um conjunto de pontos de interesse regional (figura 5.3), verifica-se que houve ganhos substanciais no período compreendido entre 1981 e 1998[9]. Merece particular destaque, a melhoria na qualidade das ligações ao Porto, com praticamente todos os concelhos a ganhar na ligação a esta cidade, sendo que os mais beneficiados terão sido os municípios servidos directamente ou localizados nas proximidades dos novos eixos de ligação regional, com particular destaque para os que se distribuem pelas áreas a norte e nordeste, respectivamente nas proximidades dos lanços finais dos IP's 1 e 4. Nas ligações às capitais de distrito, e ainda para o mesmo período, o IP4 surge como a ligação de maior importância nos ganhos conseguidos, o que encontra justificação no facto de os municípios dos distritos do litoral já se apresentarem com condições bastante razoáveis de acessibilidade no ano base. É também de registar, dentro de cada distrito, a presença de espaços de localização periférica que não apresentaram variações significativas, denunciando, inclusive, em 8 dos 84 municípios uma degradação da qualidade dos caminhos.

Ainda para o período entre 1981 e 1998, notam-se, no que respeita à alteração do mesmo indicador às sede de agrupamento de concelho, ganhos significativos na primeira coroa de concelhos que envolve cada sede, diminuindo nos de localização mais periférica neste âmbito. Aliás, a média aos concelhos vizinhos confirma esta tendência, já que, dos 84 concelhos da Região Norte, só 10 registaram perda de qualidade.

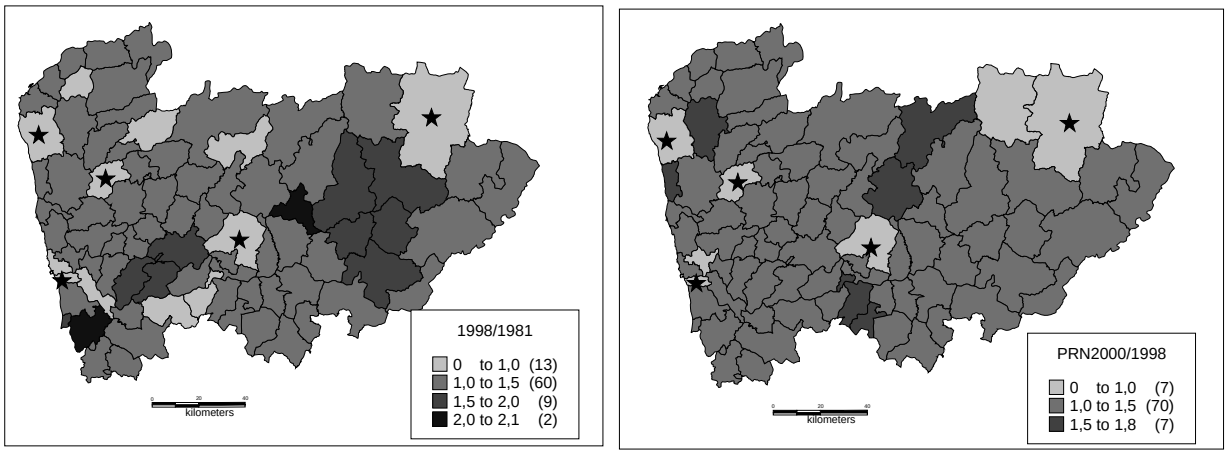
[9] Nesta abordagem, não se considerou o cenário de 1960, porque, como se observou no item anterior, as variações de 1960 para 1981, não revelam aspectos relevantes.

Figura 5.3 – Alteração das VER aos pontos de interesse regionais (H) (1998/1981 e PRN2000/1998)

ao Porto (sede de NUT II)



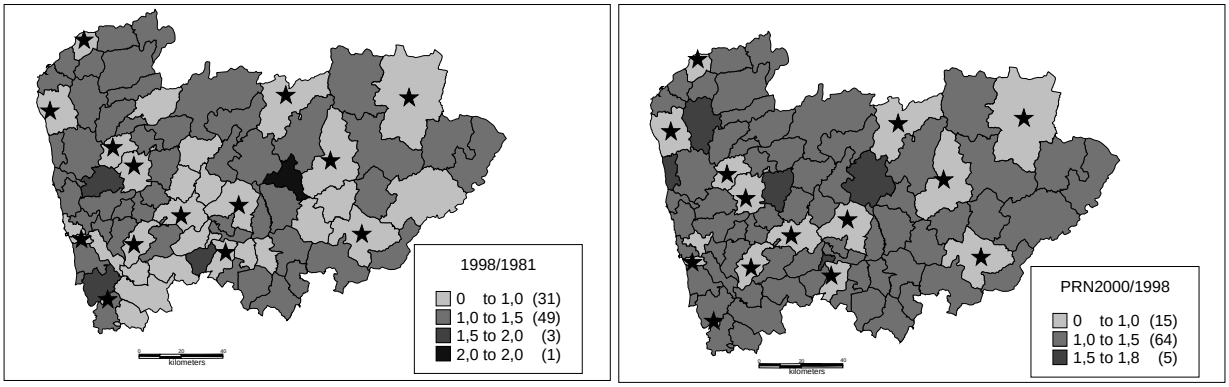
às capitais de distrito



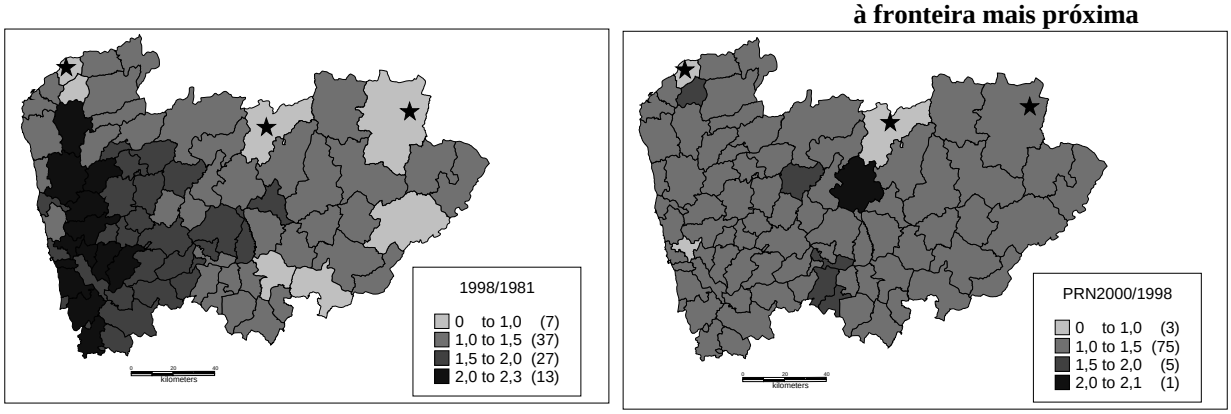
(continua)

(continuação da fig. 5.3)

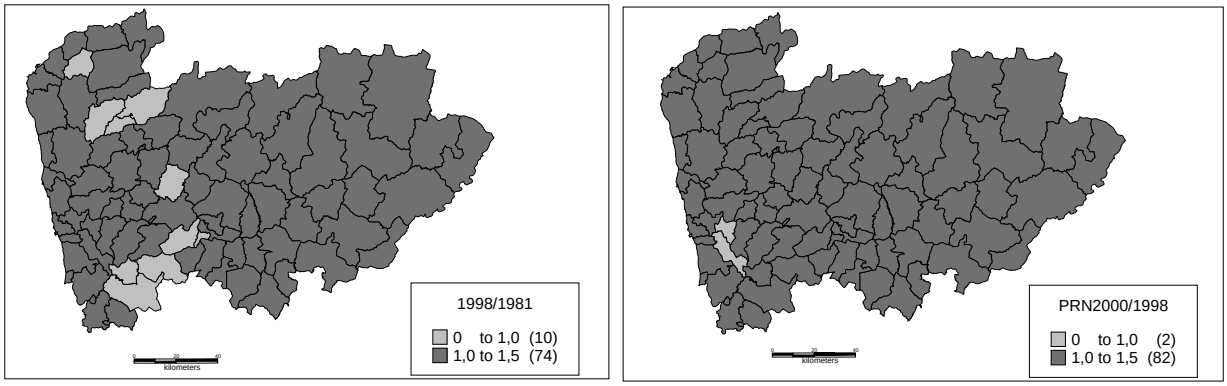
às Sedes de Agrupamento de Concelho



à fronteira mais próxima



média aos concelhos vizinhos



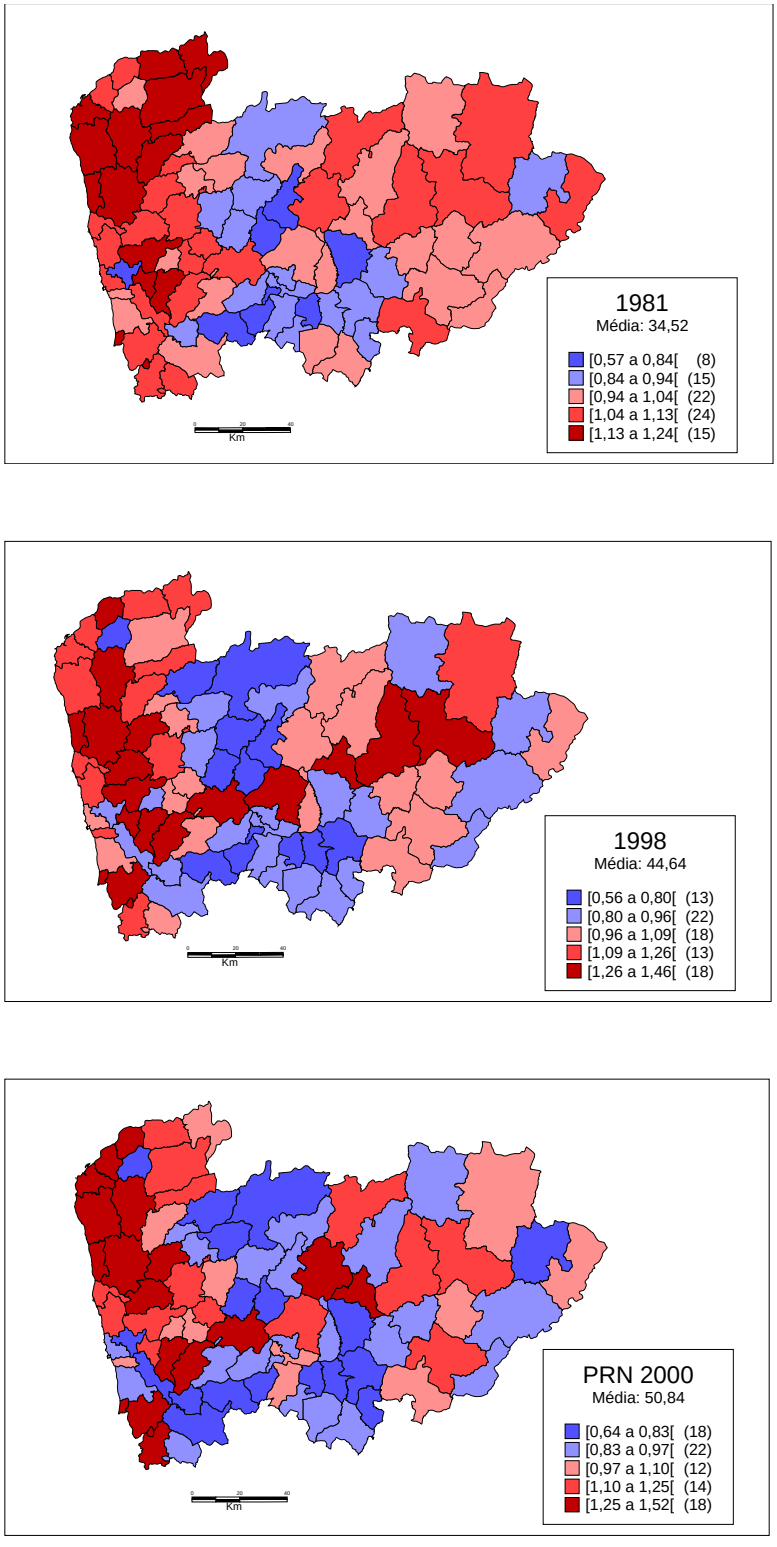
Fonte: Levantamento próprio em Indiviu

Finalmente, as ligações à fronteira mais próxima, revelam o efeito da maior integração da economia portuguesa no âmbito Comunitário, facto visível em conjuntos de concelhos onde, apesar de não ter ocorrido qualquer alteração substancial na rede rodoviária, ocorreram benefícios resultantes da abertura à Galiza.

O cenário previsto com a concretização do PRN 2000 gera imagens de compensação sobre os concelhos que antes denunciavam alguma estabilização ou mesmo perda, enquanto os que mais ganharam entre 1981 e 1998, estabilizam os valores base. A importância que o IP2 terá no distrito de Bragança, o IP3 no de Vila Real (ambos de configuração longitudinal) ou o IC5, da Póvoa do Varzim ao IP3 próximo de Chaves (de configuração transversal), indiciam algum equilíbrio na distribuição das melhorias da rede rodoviária, uma vez que o seu desenho permitirá aumentar a qualidade das ligações de um conjunto de municípios até aí localizados em espaços intersticiais face aos grandes eixos de circulação regional.

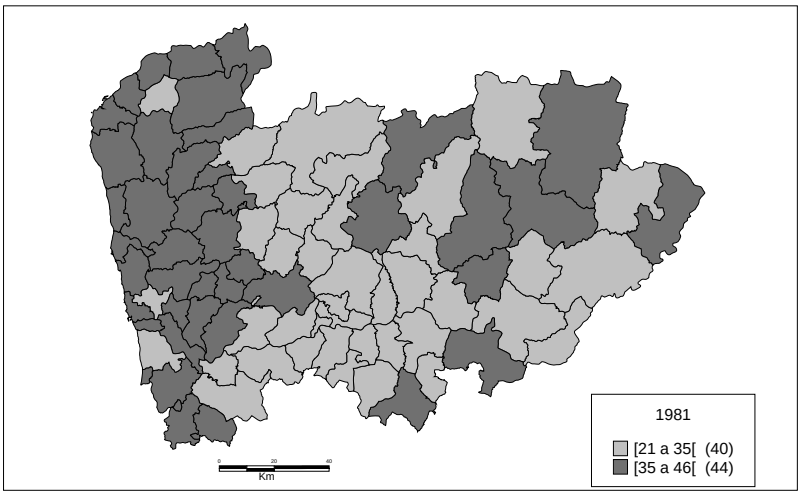
Assim, se entre 1981 e 1998 ocorreram alterações cujos efeitos mais notórios se fizeram sentir em ligações de longa distância, os seus resultados repercutiram-se na maioria dos concelhos da região. Porém, uma leitura de síntese dos desvios à media regional das médias das velocidades equivalentes rectas de cada concelho face ao conjunto de pontos de interesse definidos (figura 5.4), denuncia a presença de uma estrutura territorial claramente marcada pelos itinerários do litoral (IP1 e IC1), e no interior, são os IP's 2, 3 e 4 que definem a hierarquia em termos de qualidade de ligações. Dito de outra forma, os concelhos que, de uma forma mais ou menos directa, são servidos pelas novas infra-estruturas rodoviárias posicionam-se acima da média regional, os restantes, muitas vezes também servidos directamente (casos de Cabeceiras de Basto e Ribeira de Pena, que no cenário do PRN 2000, serão atravessados pelo IC5), colocam-se em posições inferiores. Aqui, e ao contrário da análise anterior, há mais dificuldade em detectar o efeito de "negativo" ou, se se quiser, de "compensação" entre os sucessivos anos e, inclusive, se em 1981 apenas dois concelhos (Resende e Armamar) se situavam em valores inferiores a 75%, em 1998, esse conjunto subiu para 8 e com o

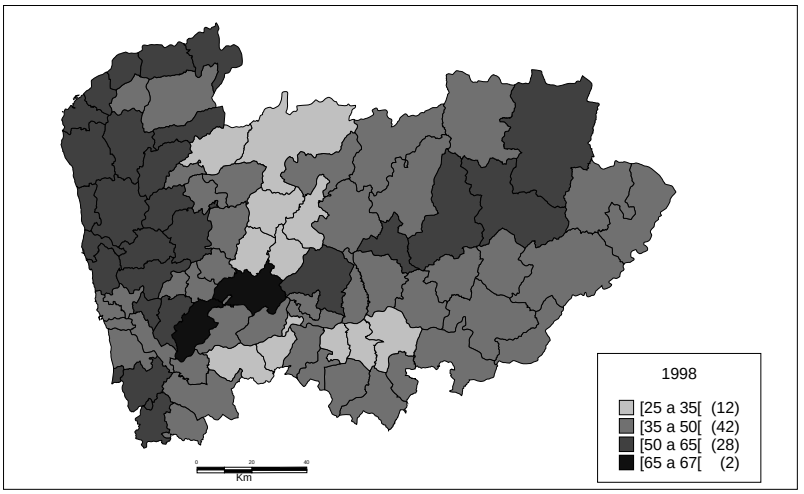
Figura 5.4 – Desvio das velocidades equivalentes rectas (VER) médias concelhias, em relação à média regional

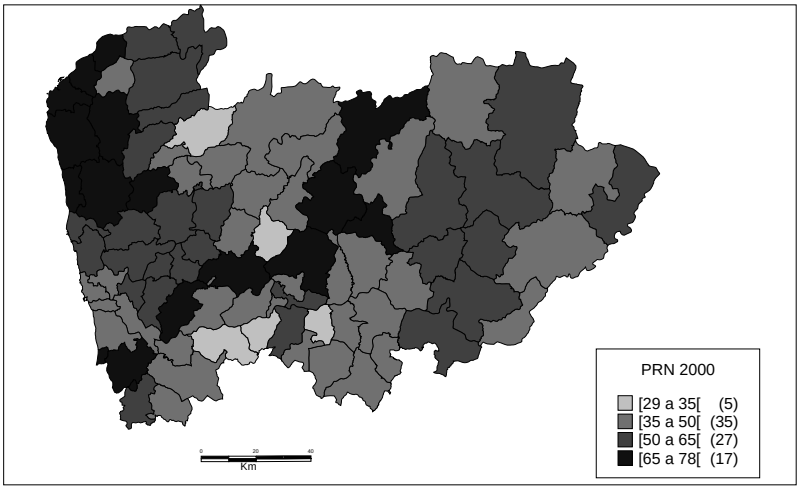


Fonte: Levantamento próprio em Indiviu

Figura 5.5 – Média ponderada (Km/h) das velocidades equivalentes rectas (VER) concelhias aos pontos de interesse regional







Fonte: Levantamento próprio em Indiviu

PRN 2000 poderá ser de 10. Do mesmo modo, o escalão oposto, apesar de não evidenciar alterações tão evidentes, parte com 15 concelhos em 1981 e passa para 18 nos seguintes. Ou seja, sobe a média regional, mas cavam-se também, cada vez mais, as diferenças concelhias.

A leitura sobre as médias ponderadas aos pontos de interesse regional (figura 5.5) permite confirmar algumas das observações feitas anteriormente: em primeiro lugar, partindo do cenário de 1981, registam-se valores mais equilibrados nas médias ponderadas das velocidades equivalentes rectas - variando entre 21 e 46 Km/h -, sendo que os mais elevados se distribuíam essencialmente pelos concelhos dos distritos do litoral, mas também no interior para os casos de Chaves, Mirandela, Miranda do Douro e Macedo de Cavaleiros. Os cenários de 1998 e o de concretização do Plano Rodoviário Nacional 2000, destacam uma espécie de varrimento do território regional pela renovação da rede, varrimento este que se processa a partir do Grande Porto. A diferença entre o valor mínimo e o máximo é, neste caso, quase o dobro da diferença homóloga registada em 1981, isto apesar de, uma vez mais, a observação global induzir a interpretação no sentido de um processo de compensação regional - as distribuições das médias ponderadas em cada ano, revelam que com a conclusão do referido plano rodoviário apenas 40, dos 84 concelhos da região registarão valores inferiores a 50 Km/h, podendo inclusive, em 17 dos casos, verificar-se aumentos até cerca de 80 Km/h.

A estrutura sócio-económica da região, ao apresentar um padrão de distribuição diversificado (de maior densidade de ocupação/solicitação no litoral e menor a leste e extremo norte) ocasionou um mecanismo de dotação de infra-estruturas rodoviárias que terá privilegiado a construção de novos eixos nas áreas mais densas. Porém, a dinâmica de melhoria na quantidade e qualidade das ligações faseada, está/irá beneficiar também os espaços de menor densidade. De qualquer forma, o padrão regional tende a manter-se no essencial, e, inclusive, os novos eixos rodoviários poderão agravar as diferenças entre as condições de acessibilidade rodoviária concelhias, já que os novos eixos se traduzem em benefícios genéricos para todos os concelhos da região, num quadro de

diferenças de condições de acessibilidades que tende a manter-se ou até, nalguns casos, aumentar.

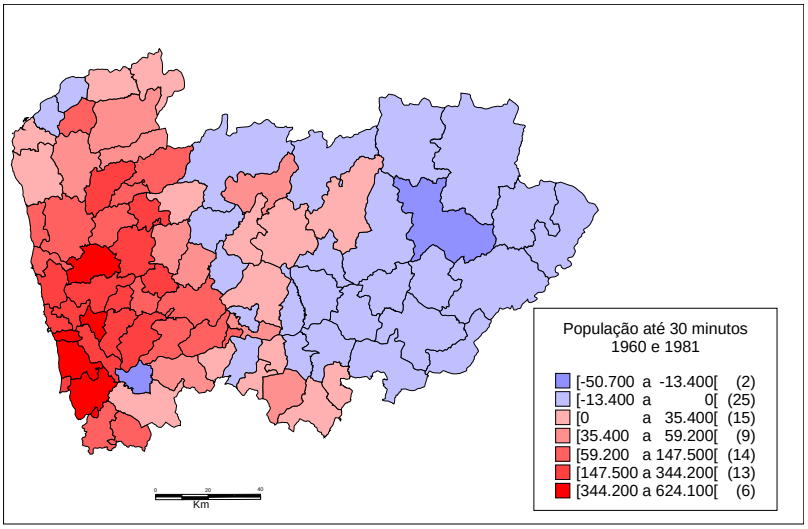
5.2.3 Evolução da acessibilidade concelhia em relação aos contingentes demográficos

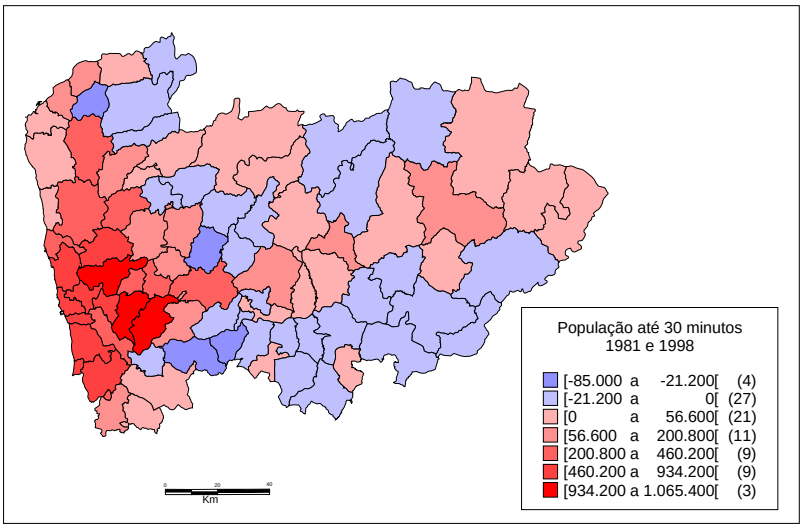
A interpretação das vantagens introduzidas pelas novas infra-estruturas de transportes rodoviários não se pode ficar pelo registo da alteração das distâncias-tempo e pela evolução da qualidade das ligações inter-concelhias. Estas abordagens devem completar-se no território pela interpretação das dinâmicas de aproximação geradas por essas alterações, ou seja, é igualmente pertinente esclarecer "quantos ficaram mais próximos" com as melhorias introduzidas pela evolução recente da rede rodoviária na região.

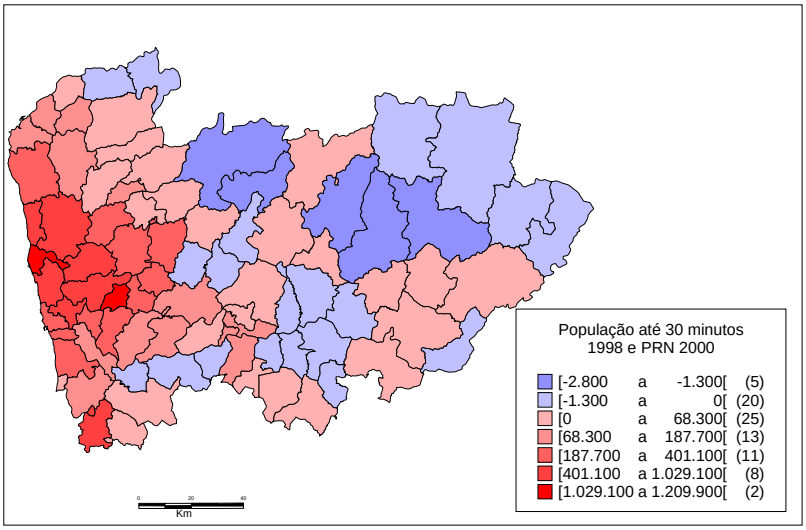
O exercício consiste em calcular, entre cada par de anos, a diferença da população ganha, ou perdida, até 30 minutos, 1 hora e 2 horas a partir de cada concelho (a curta, média e longa distância, respectivamente), nos sucessivos cenários (rede de 1960, 1981, 1998 e PRN 2000), tendo em conta as variações de população para cada um dos períodos (figura 5.6).

Em primeiro lugar, é possível verificar que as perdas de população são mais evidentes nos distritos de Bragança e Vila Real a curta distância, enquanto os ganhos se fazem notar essencialmente nos distritos do litoral, o que decorre das variações de população nos períodos considerados, ou seja, mesmo sendo possível atingir, nos sucessivos anos, um maior número de concelhos em cada escalão de tempo, as perdas ou ganhos de população registados em cada um deles repercute-se, inevitavelmente, na variação dos *hinterlands* demográficos até 30 minutos.

Figura 5.6 – Alteração dos *hinterlands* demográficos (1960/1981, 1981/1998 e 1998/PRN2000) até 30 minutos, 1 hora e 2 horas, a partir de cada concelho

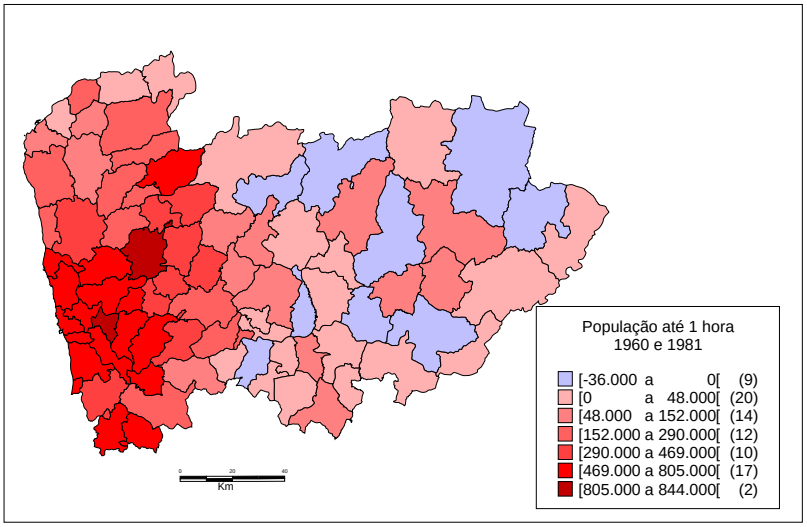


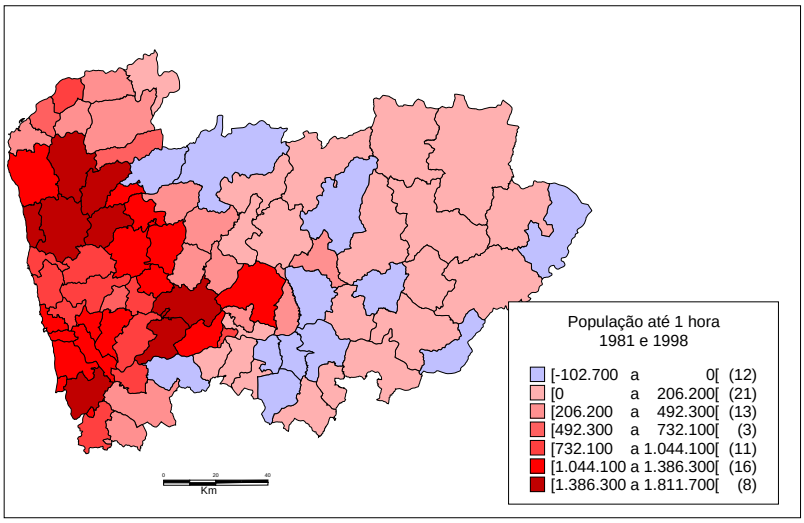


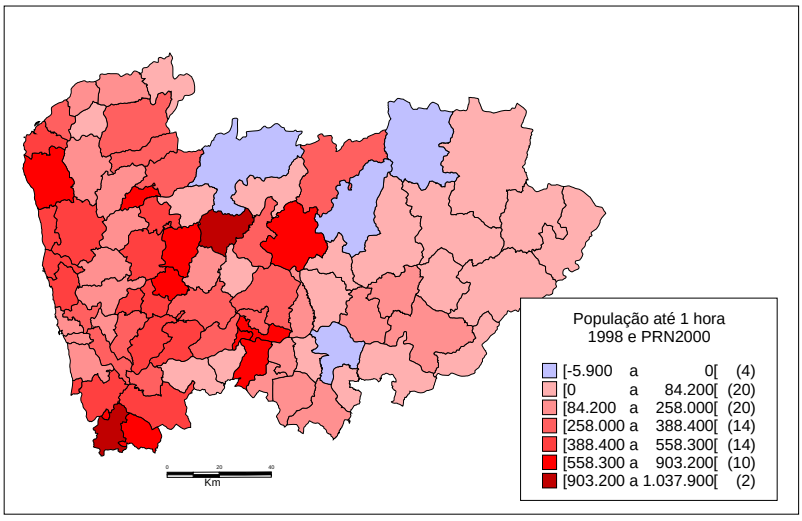


(continua)

(continuação da fig. 5.6)

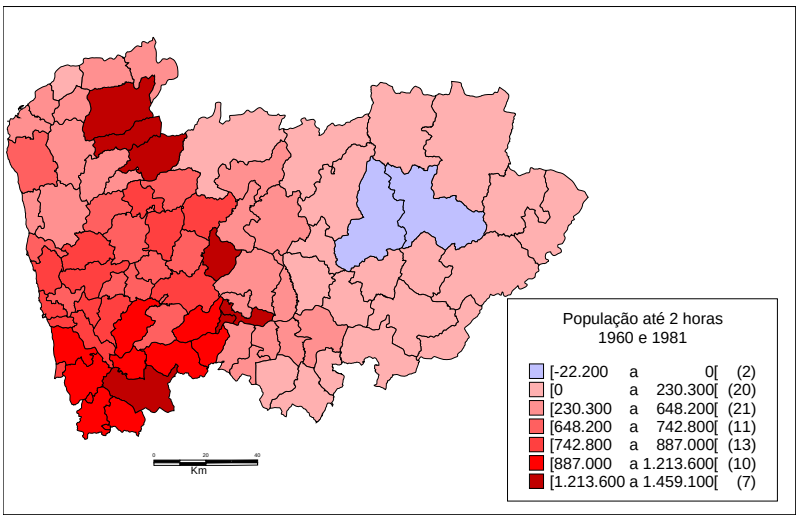


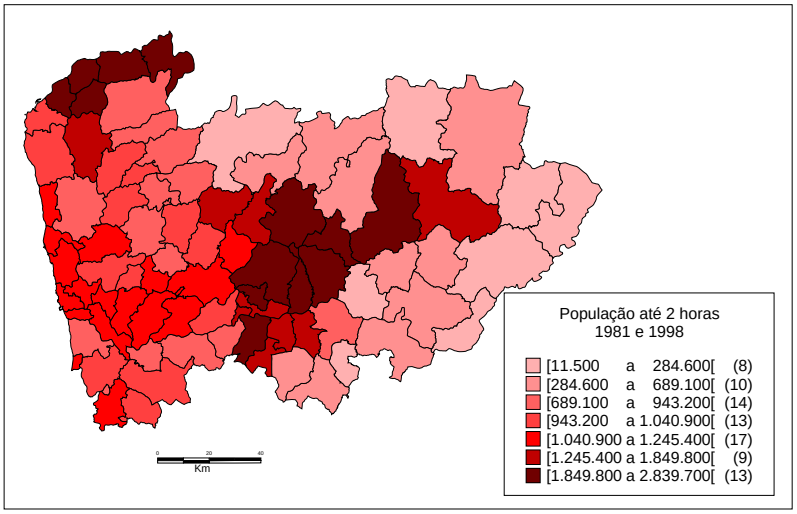


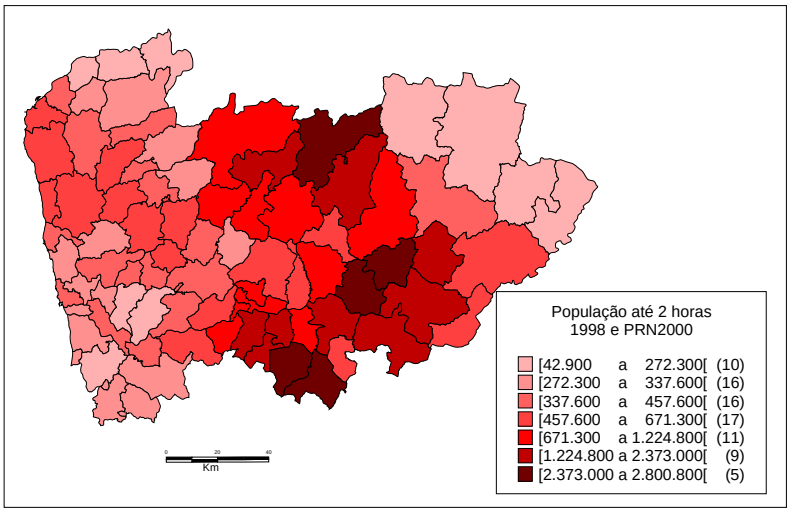


(continua)

(continuação da fig. 5.6)







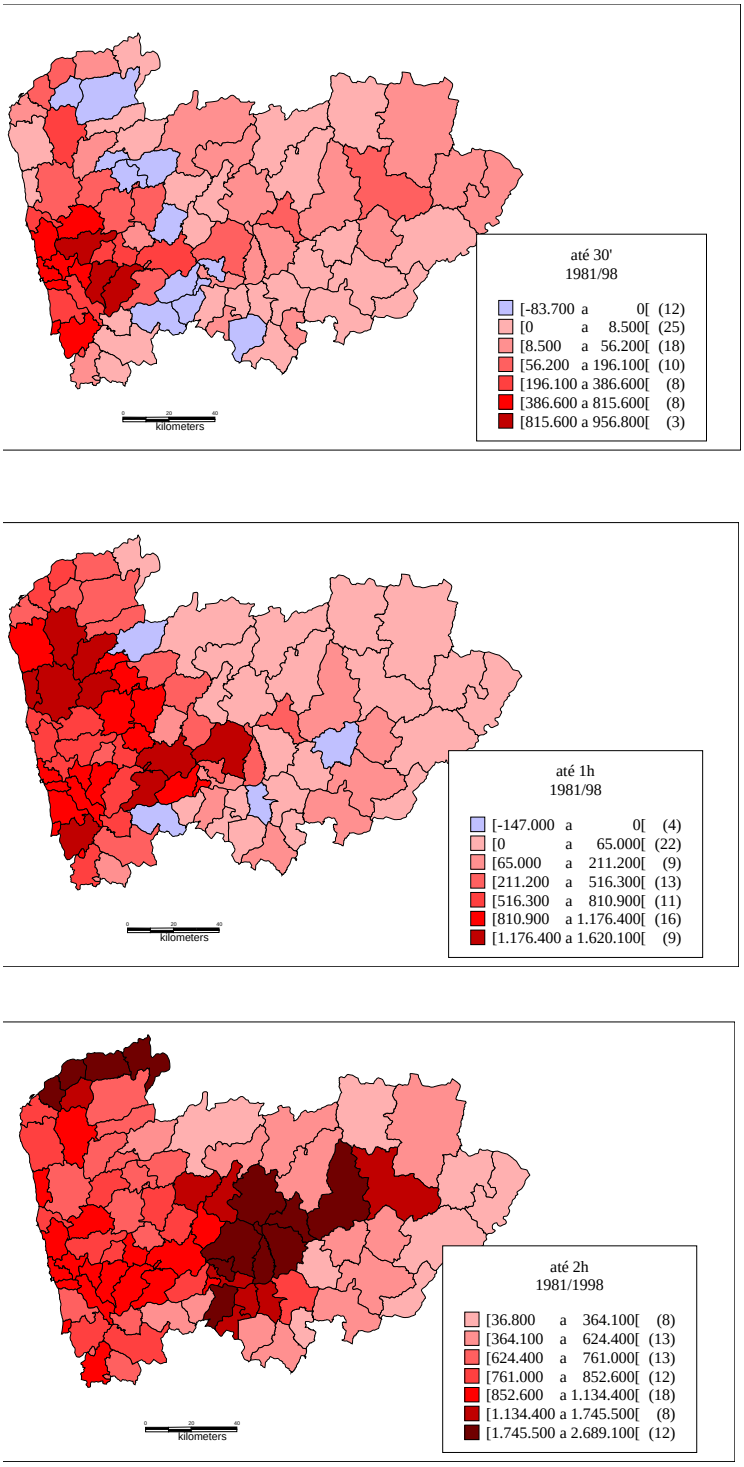
Fonte: INE, Recenseamento da População 1960, 1981 e 1991 e Anuário Estatístico 1998; Levantamento próprio em Indivu

À medida que se aumentam os intervalos de tempo, para média (1 hora) e longa (2 horas) distância, as perdas dos concelhos do interior atenuam-se por efeito da aproximação ao aglomerados de maior dimensão localizados no litoral, mais precisamente no Porto e suas extensões. Também para todos os escalões de distância-tempo considerados, de 1960 à concretização do PRN 2000, é evidente o efeito gerado pelos grandes eixos de ligação regional, sobre os quais, ou suas adjacências, se distribuem concelhos de ganhos mais evidentes nos *hinterlands* demográficos, processo que se acentua entre 1981 e 1998.

Curiosamente, e tal como aconteceu em leituras anteriores, é exactamente neste período que, a par de ganhos mais fortes, se verifica também a presença de concelhos onde as perdas ou ganhos de menor valor são mais evidentes. Pelo contrário, as variações no período entre 1998 e o PRN 2000, surgem como uma compensação a estes cenários, gerando uma distribuição mais equilibrada dos valores, ao reduzir as diferenças entre os valores mais elevados e os mais baixos.

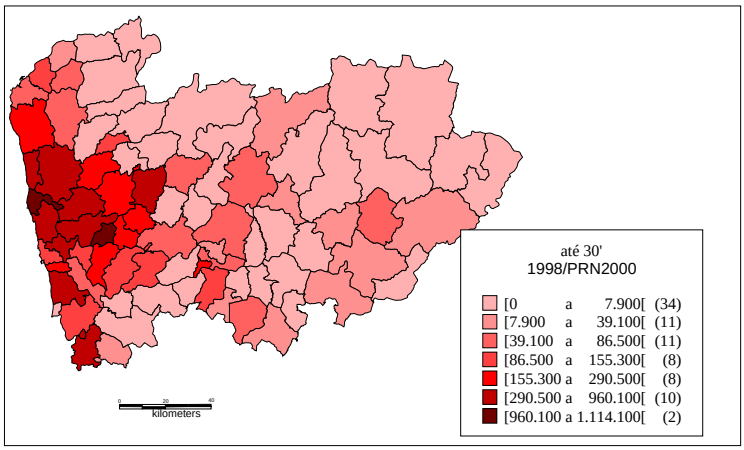
Com o fim de estabelecer a destrinça entre os efeitos da alteração dos *hinterlands* ocasionados pela variação da população residente, dos que resultam exclusivamente da modificação da rede rodoviária, fixaram-se os valores de população nos de 1981 e procedeu-se a um tratamento idêntico ao anterior (figura 5.7), tendo-se omitido a variação entre 1960 e 1981, por se considerar que só a partir do período de 1981/1998 se começaram a verificar as alterações mais significativas nos *hinterlands* demográficos concelhios. As imagens daqui resultantes, se comparadas com as anteriores, suscitam duas evidências. A primeira diz respeito à redução das diferenças entre os valores mais elevados e os mais baixos (com excepção da diferença de população entre 1998 e 1981 a média distância – na situação anterior o mínimo era de –102700 que nesta, desce para –147000) e, a segunda, à ausência de perdas na passagem de 1998 para o PRN 2000. Daqui se deduz que a concretização da rede prevista no plano de 2000, não fosse a dinâmica demográfica recente pautada pela concentração da população nos concelhos localizados a ocidente e por perdas a leste, traduzir-se-ia, no que respeita a este

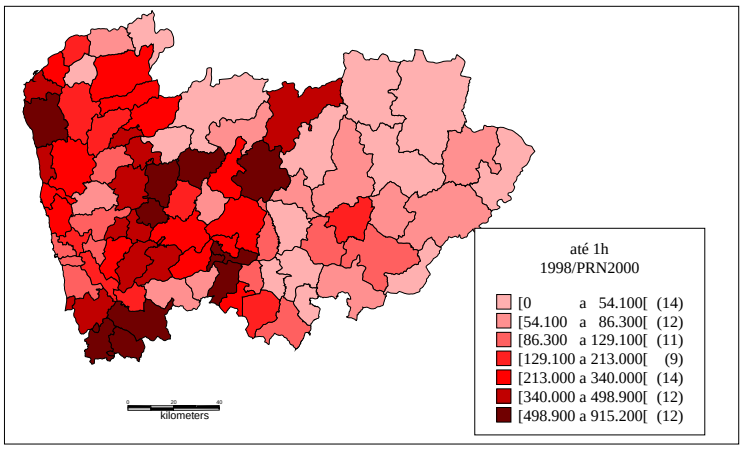
Figura 5.7 – Alteração dos *hinterlands* demográficos (1981/1998 e 1998/PRN2000) até 30 minutos, 1 hora e 2 horas, a partir de cada concelho, com valores de população constantes (de 1981)

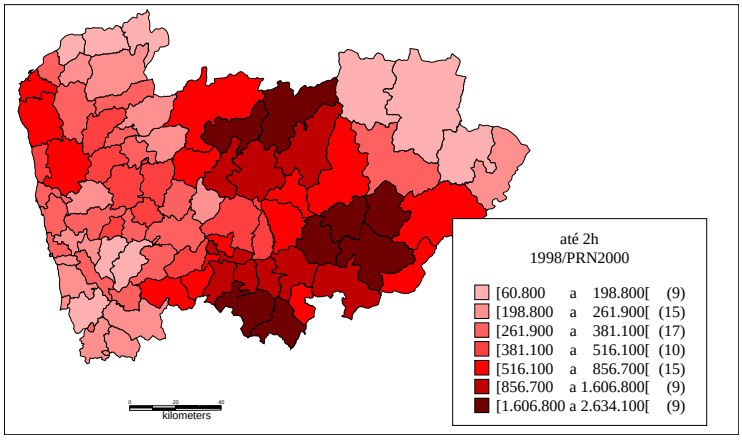


(continua)

(continuação da fig. 5.7)

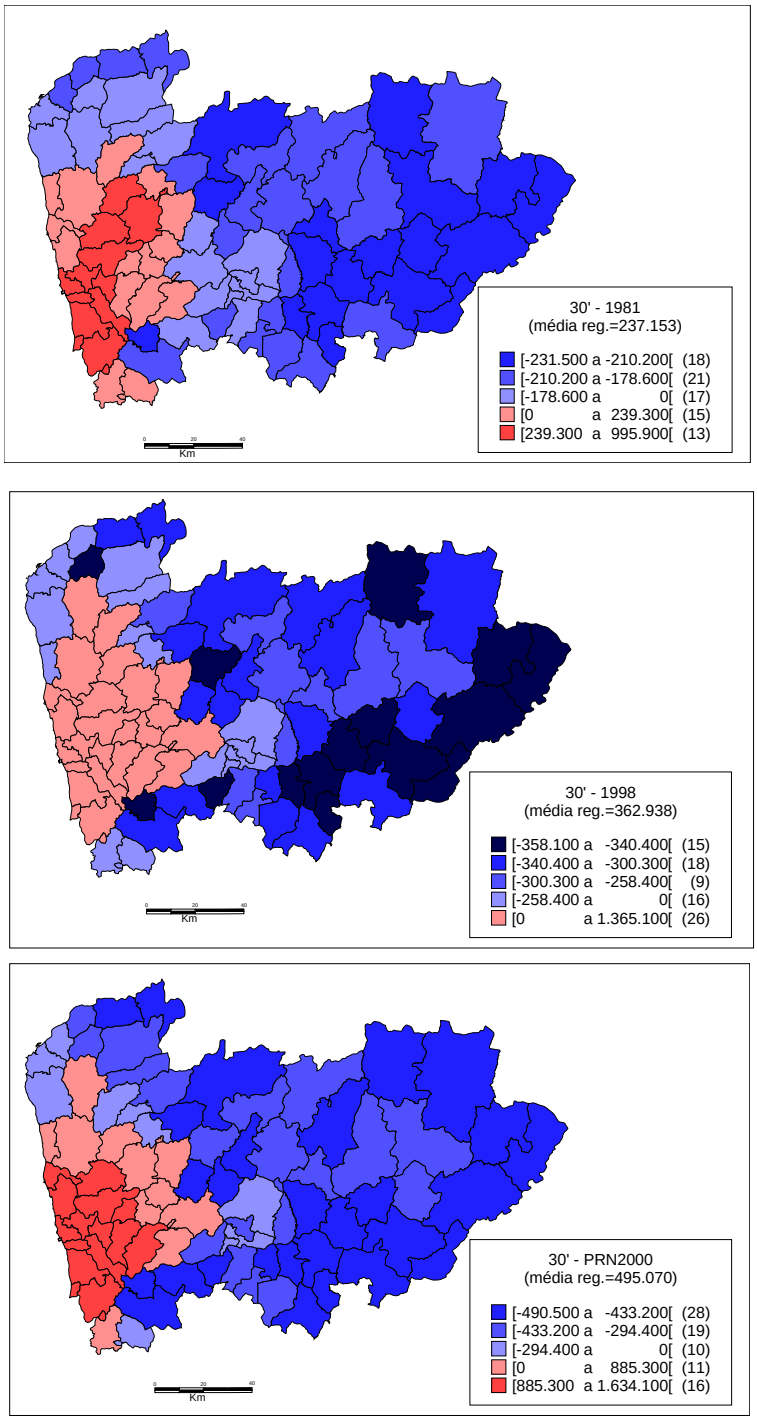






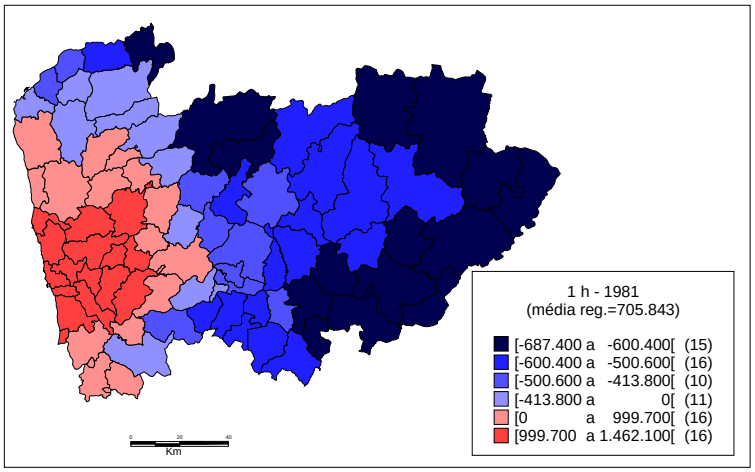
Fonte: INE, Recenseamento Geral da População, 1981 e tratamento próprio em Indiviú

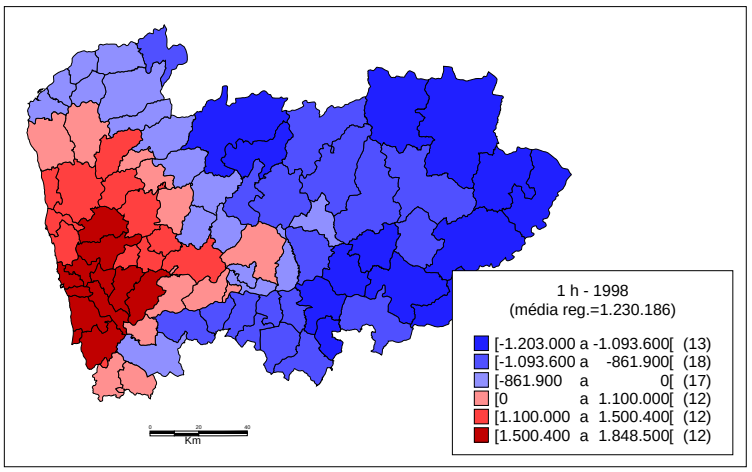
Figura 5.8 – Diferença à média regional, dos valores de população residente concelhia, até 30 min., 1 h e 2h a partir de cada sede de concelho, em 1981, 1998 e PRN2000

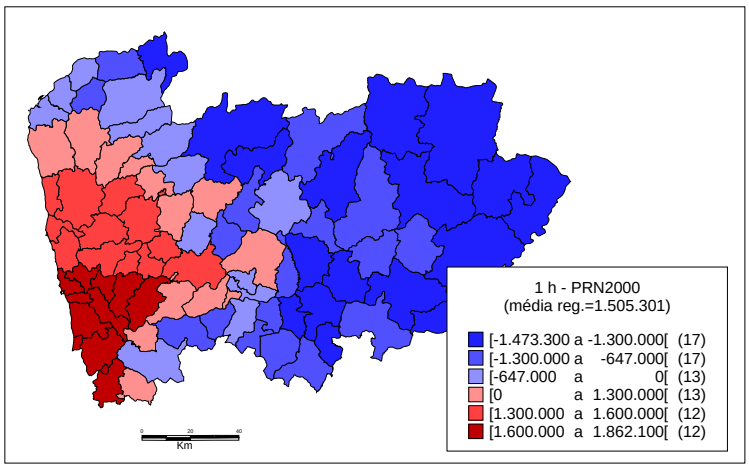


(continua)

(continuação da fig. 5.8)

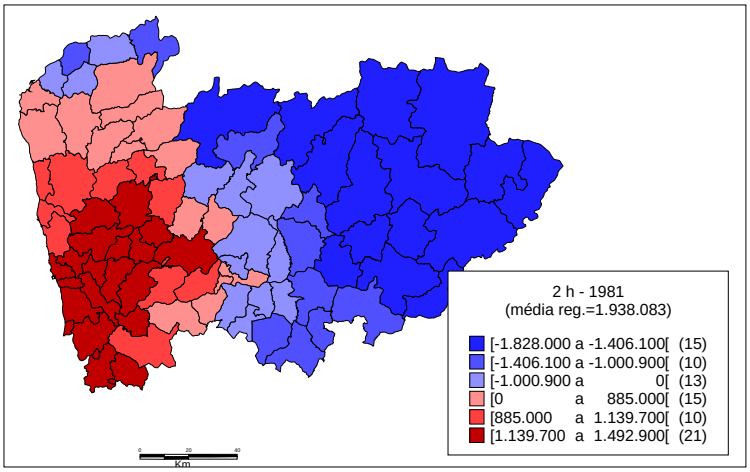


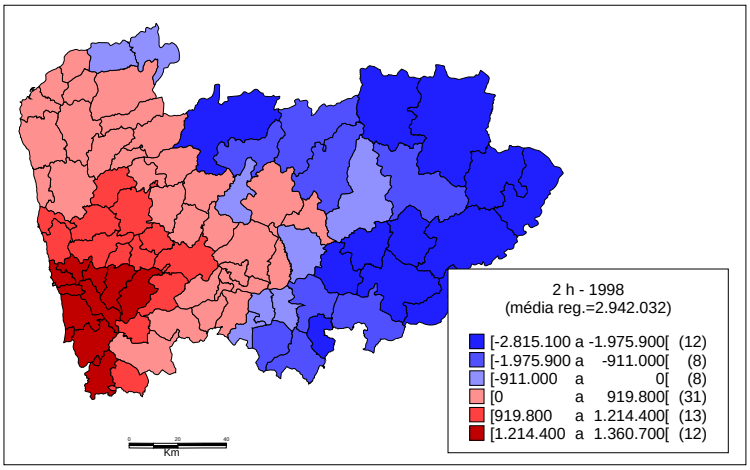


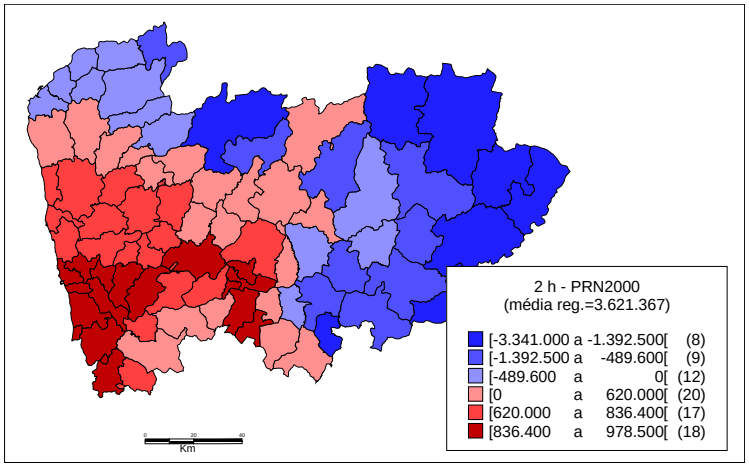


(continua)

(continuação da fig. 5.8)







Fonte: INE, Recenseamento Geral da População, 1981; Anuário Estatístico, 1998 e tratamento próprio em Indiviu

indicador, por benefícios para todos os concelhos através da aproximação crescente entre os valores dos maiores ganhadores e dos que ganham menos população nos respectivos *hinterlands*.

Para as ligações de longa distância, além da referida redução nas diferenças entre os valores extremos, verifica-se também a quase repetição das imagens anteriores. De facto, neste caso as variações da população concelhia não são muito importantes, uma vez que até duas horas de viagem era possível, já em 1998, alcançar os concelhos de maior dimensão a partir de grande parte das sedes municipais da região, compensando desta forma eventuais perdas de contingentes demográficos.

Finalmente, um último exercício, refere-se às diferenças de população residente, em cada escalão de tempo e para cada ano, face à média regional (figura 5.8). Apesar de se verificar, de uma forma geral, o aumento progressivo do número de concelhos que se posicionam acima da média, torna-se notório o efeito da variação da população: o alargamento dos *hinterlands* em cada escalão de tempo, não consegue superar/equilibrar as situações extremas de variação de população. De tal forma se torna evidente este efeito que, apesar de nos períodos mais recentes poucos serem os concelhos que se localizam a mais de três horas de qualquer outro na região, as diferenças de população residente em relação à média regional, tendem a afastar-se cada vez mais, tanto para os valores positivos como para os negativos.

As diferenças que parecem aumentar entre os espaços de maior e de menor densidade de ocupação não se devem atribuir de uma forma linear às condições de acessibilidade porque, espera-se ter ficado claro com esta análise, que a sua tradução no território depende, principalmente (como se viu no capítulo anterior), das dinâmicas demográficas e económicas concelhias, gerando por essa via posicionamentos diversificados de cada concelho face aos níveis médios da região, mesmo que ocorram melhorias significativas nas infra-estruturas rodoviárias.

5.3 DICOTOMIAS TERRITORIAIS: "EIXOS" E "INTERSTÍCIOS"

A estrutura territorial que aqui se procurou ilustrar, tomando como período de referência as últimas décadas, mas que poderia encontrar validade idêntica se as observações recuassem ainda mais no tempo[10], revela a presença de um cordão de cidades localizado a ocidente e a consolidação de espaços de relação de importância/dimensão crescente definidos a partir do mesmo, terá consolidado uma rede urbana pautada por elevadas densidades de ocupação, que têm vindo a penetrar para oriente por eixos mais dinâmicos que servem de suporte aos espaços envolventes.

De facto, a evolução da armadura urbana marcada pela "litoralização", comum em muitos países europeus, tem vindo a conhecer um reforço dessa tendência, ainda que com lógicas territoriais distintas. O *(...) desenvolvimento de economias voltadas para o Mediterrâneo ou para o Oceano (...)*[11] do passado terão contribuído para a consolidação e inércia dos aglomerados de maior dimensão, nos quais a diversidade de oportunidades oferecidas lhes permite exercer uma maior atractividade sobre populações e actividades económicas, mas agora sob o efeito de outras dinâmicas de atracção, nomeadamente as que se exercem pelos restantes países da Europa.

Neste contexto, a rede rodoviária constitui um elemento subsidiário de estruturas territoriais que, ao contrário da desejada redução de assimetrias, sempre acompanhou de perto a distribuição dos centros e eixos de maior dinamismo, sendo que qualquer esforço para encontrar uma explicação para a relação entre ambos, deixa sempre a dúvida sobre as causas e consequências tanto nas áreas de maior densidade de ocupação como nas de

[10] *Bipolarização e dominação. Poucos são os espaços que fogem a esse binómio que caracteriza, ao nível mais elevado da hierarquia dos fluxos, as relações cidade-campo em Portugal de meados do século XIX. Não simplifiquemos, contudo, o quadro traçado. A um outro nível as trocas mostram-se regionalmente mais pulverizadas.* (JUSTINO, 1986: 271)

[11] GASPAR, 1998: 183.

menor densidade.[12] A procura de soluções quer para os problemas da densificação (que em matéria de transportes se traduzem, entre outros, por congestionamentos, poluição e sinistralidade), quer para os que se distribuem por áreas em perda, traduz-se, não raras vezes, por conceitos de renovação da rede rodoviária que visam atenuar as diferenças entre ambos.

A dotação territorial por vias terrestres de alta capacidade, seria concerteza uma fórmula relativamente fácil de reduzir as tão propaladas assimetrias regionais, isto se os seus efeitos à escala regional não se traduzissem por uma "corrida" entre alguns concelhos que partem em vantagem sobre os outros. De qualquer forma, é importante notar que após a integração de Portugal na União Europeia, e em particular desde o primeiro Quadro Comunitário de Apoio (1989-1993), desenvolveram-se vários esforços, nomeadamente através do reforço de investimentos *per capita*, noutros sectores que não as infra-estruturas rodoviárias, em áreas consideradas menos desenvolvidas, sendo que os resultados nem sempre corresponderam aos desejados (GASPAR, 1996: 711).

A dotação da região por novos e/ou renovadas infra-estruturas de transportes terrestres traduziu-se pela aproximação evidente entre os territórios sub-regionais, mas ainda não terá sido suficiente para travar as preferências das população e das actividades económicas por espaços onde o acesso a oportunidades, quer pela sua diversidade, quer pela qualidade, continua a constituir o argumento fundamental para a decisão. Ou seja, quando se observa que em termos globais todos beneficiaram com a nova geração de estradas, parece ter-se cumprido uma parte dos princípios definidos nestas matérias, que de resto, já vinha sendo referido em épocas anteriores ao conseguir-se uma aproximação evidente entre o litoral e o interior. No entanto, se a concepção tem tradução no

[12] Aludindo à complexidade dos efeitos das infra-estruturas rodoviárias, mas também de outros equipamentos em áreas de menor densidade de ocupação, RÉMY e VOYÉ (1994: 158) referem que *(...) tem-se visto, por exemplo, que a criação de escolas secundárias em meio rural aumentava a propensão para a migração para a cidade (como o fazem, aliás, as auto-estradas, que, em vez de manter os habitantes na aldeia e inclusive de trazer para lá actividades, multiplicam por vezes as migrações pendulares!). Por outro lado, o envelhecimento da população da aldeia, que resulta da migração dos mais novos, é ainda intensificado pelo facto de, frequentemente, uma vez alcançada a "idade" da reforma, estes voltarem à aldeia para nela passarem os últimos anos.*

território, a execução da estratégia de reequilíbrio já não é tão evidente, uma vez que, como se procurou ilustrar neste capítulo, as diferenças às médias regionais em termos de condições de acessibilidade têm denotado um agravamento das diferenças entre o litoral e o interior[13]: *[a] nova rede de circulação atenuou alguns dos maiores obstáculos naturais, pela construção de pontes e a abertura de túneis, mas, na maior parte dos casos, as estradas modernas e as linhas férreas acentuaram, pelo contrário, os contrastes já existentes, (...) Longe de despertar para a vida de relação os espaços menos activos, ligaram quase exclusivamente entre si os lugares já dantes povoados e activos.*[14]

Este quadro denuncia de alguma forma, a existência de inércias territoriais diversas cuja alteração não tem sido fácil, pelo menos a avaliar pela dificuldade com que o poder público domina as suas rédeas. Deve no entanto notar-se, a emergência de novas dinâmicas que colocam em destaque os efeitos da uniformização dos hábitos das populações, nomeadamente por via dos media e com o desenvolvimento das telecomunicações, para as quais contribui de forma significativa a aproximação conseguida com os novos eixos rodoviários, nomeadamente aos grandes centros de consumo.

[13] Se *(...) o correcto ordenamento do território [se situa] na interacção dos três eixos vitais do desenvolvimento: o da eficácia, o da equidade e o do ambiente, tendo presente que os seres humanos (...) são destinatários últimos das acções a empreender (...) de que serve aproximar países abstractamente, se se cavam fossos entre as suas parcelas? De que serve um desenvolvimento regional "equilibrado", se as assimetrias sociais se acentuam?* (GASPAR, 1996: 713)

[14] DAVEAU, 1998: 127.

6. SOBRE O PAPEL DAS NOVAS ACESSIBILIDADES RODOVIÁRIAS NOS PROCESSOS DE (RE)LOCALIZAÇÃO E (RE)ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO: ESTUDO DE CASOS NA REGIÃO NORTE

Entre os espaços directamente servidos pela rede de estradas (tradicionais e/ou a nova geração de IP's e IC's), e os intersticiais, distinguem-se, numa análise de maior pormenor, eixos e/ou áreas de maior densidade de ocupação que se vão rarefazendo com o afastamento relativamente aos espaços polarizadores mais dinâmicos. Ainda que com proporções diferentes, estas distribuições verificam-se um pouco por toda a região, denunciando de uma forma cada vez mais marcante, a expansão das áreas de maior desenvolvimento demográfico e económico e/ou a consolidação de espaços que servem de "bóia" às áreas em perda. Ou seja, acredita-se que da conjunção entre uma rede urbana consolidada nas últimas décadas, a alteração das condições de acessibilidade que tem privilegiado as áreas de maior dinamismo e a competitividade ocasionada por factores locais, pode constituir-se uma das argumentações fundamentais para a explicação sobre as dinâmicas do território regional. Mesmo assim, é comum associar-se às inovações em matéria de infra-estruturas de transportes rodoviários as ideias de redução de desequilíbrios e assimetrias regionais. Ora o que aqui se propõe, é que se parta então desse princípio, isto é, de que as estradas devem constituir um estímulo à reacção territorial, e se observe para um conjunto de concelhos amostra, quais as grandes tendências na distribuição recente do povoamento e das actividades económicas.

Como o espaço regional é composto por um conjunto de concelhos com características diferentes, trata-se em primeiro lugar de seleccionar alguns municípios que traduzam alguma dessa diversidade, tentando perceber se as recentes mudanças se podem atribuir ao estímulo introduzido pelas novas condições de acessibilidade rodoviária ou se, pelo contrário, as tendências de ocupação do território são orientadas essencialmente por inércias territoriais decorrentes dos seus percursos sócio-económicos, nas quais se incluiu, naturalmente, a (re)contextualização ou (re)posicionamento face à rede urbana e de transportes na região.

Nesse sentido, em primeiro lugar apresentar-se-ão aspectos da metodologia utilizada na selecção dos concelhos amostra, seguida de uma abordagem aos elementos estatísticos e fontes envolvidas na análise à escala da freguesia. O sub-capítulo 6.2 iniciar-se-á com o enquadramento territorial dos concelhos seleccionados, dando lugar, de seguida, à análise mais detalhada.

6.1 ASPECTOS DE METODOLOGIA NA SELECÇÃO DOS CASOS DE ESTUDO

6.1.1 Os indicadores de base na selecção dos concelhos

Seria conveniente incluir nesta temática um vasto conjunto de indicadores, nomeadamente económicos, para se obter uma leitura mais precisa das dinâmicas territoriais envolvidas no processo de estímulo-resposta. Porém, coloca-se aqui o problema da escala de análise e dos elementos estatísticos disponíveis. De facto, com excepção de menos de metade dos lanços da A3 (a partir do Porto), os novos itinerários rodoviários construídos, tal como se encontram consignados nos Planos Rodoviários Nacionais de 1985 e 2000, foram- no na década de 90, o que implica que, em termos de elementos estatísticos à escala da freguesia e do lugar, por apenas estarem disponíveis

indicadores até 1991, não é possível encetar uma leitura do tipo antes e depois, fundamental para a compreensão destes processos.

Deste modo, para proceder à selecção dos casos de estudo, optou-se por utilizar a variação da população residente por concelho entre 1981/1991 e entre 1991/1996, bem como a alteração das condições de acessibilidade conseguida com a renovação da rede rodoviária (no escalão de uma hora de viagem a partir de cada sede de concelho). Nesta selecção, e face ao que atrás se expôs, partiu-se do princípio que existiriam três tipos de factores fundamentais a considerar: o "estímulo", o "comportamento/resposta" e o "esforço". Trata-se aqui de avaliar através da análise de 10 concelhos, como se processou a transformação dos resultados (as alterações das condições de acessibilidade para as populações, que constituem o potencial do sistema) em impactes (correspondentes às mudanças ocorridas no território, ou seja, ao uso do sistema).

Como medida do "estímulo" consideraram-seas alterações de acessibilidade conseguidos por cada concelho entre 1981 e 1998. Nesse sentido, procedeu-se a um tratamento idêntico ao que foi utilizado no sub-capítulo 4.2, isto é, fixaram-se os valores de população residente nos registos de 1981 (anulando o efeito da sua variação no período considerado) para se extrapolar informação sobre os ganhos ou perdas conseguidos por cada concelho em cada escalão de tempo. Por sua vez, a variação da população residente nos períodos de 1981/91 e 1991/96, constitui a medida de referência para o "comportamento/resposta", Já que um aumento da população residente acompanha, normalmente, o emprego e outros elementos indiciadores do sentido do progresso concelhio. Assim sendo, considerou-se não só a variação simples naqueles dois períodos, como os ganhos de posições conseguidas, de um para o outro, na hierarquia das variações, o que, pode admitir-se, constitui uma medida do "esforço" na recuperação.

Construída uma tabela com os factores estímulo, resposta e esforço, partiu-se para a sua ordenação por ordem decrescente atribuindo-lhes valores de 1 a 84 (total de concelhos da Região Norte), consoante a posição que assumiam face a cada factor. A

fase seguinte consistiu em separar os concelhos em três classes em cada um dos factores, considerando-se de nível elevado (E) os concelhos posicionados nos 20 primeiros lugares, de nível médio (M) os que daqui se distribuíam até à 45ª posição e os restantes de nível reduzido (R). Daqui, e de todas as combinações possíveis entre os níveis elevado, médio e reduzidos (27), seleccionaram-se 9 (grupos de A a I) para ilustrar o ensaio proposto (quadro 6.1), tendo em conta um conjunto de critérios pré-definidos.

Quadro 6.1 – Combinações seleccionadas para o conjunto de factores

GRUPO	FACTOR		
	ESTÍMULO	RESPOSTA	ESFORÇO
A	E	E	E
B	E	E	R
C	E	R	E
D	R	R	E
E	R	E	E
F	E	M	E
G	M	E	M
H	M	R	E
I	M	M	M

A selecção de apenas um terço das combinações possíveis, prende-se com uma primeira necessidade de restringir o número de concelhos na análise, o que decorre, como se disse, da aplicação de alguns critérios:

a) Não pertence à Área Metropolitana do Porto, por se tratar de um espaço com dinâmicas territoriais próprias, em larga medida associadas à expansão da área urbana do Porto;

b) Não é sede de distrito, uma vez que estas apresentam uma inércia de atracção, decorrente da centralização administrativa e de uma maior diversidade de serviços;

c) Não se localiza no Entre Douro e Vouga, porque se pretende centrar a análise na Região Norte, onde os itinerários com maior expressão, concluídos até à data, são o IC1, a A3 e o IP4/A4;

d) Deve resultar da combinação dos factores anteriormente referidos, e dessa combinação deve seleccionar-se pelo menos um concelho que ocupa o primeiro, ou em alternativa, o segundo lugar dos níveis da hierarquia definida;

e) Em situação de empate nos resultados das combinações efectuadas, a opção deverá responder à da melhor cobertura do território, isto é, a concelhos cuja localização na região ainda não tenha sido contemplada em nenhuma das fases anteriores.

Dado que para cada grupo de combinações existe, por vezes, mais do que um concelho, passou-se à soma dos valores assumido por cada município em cada factor nas respectivas hierarquias, tendo-se obtido a ordenação expressa no quadro 6.2.

Nesta pré-selecção, convém clarificar a situação de alguns casos particulares, nomeadamente o de Ponte de Lima que, correspondendo ao concelho que se posiciona em primeiro lugar na hierarquia do factor estímulo e podendo representar uma outra combinação interessante – EMM -, não tinha disponíveis os elementos necessários à análise proposta. De qualquer forma, e para cumprir com o descrito na alínea d), Amarante, em segundo lugar, foi a escolha possível. Por razões idênticas, se justificam as opções por Cabeceiras de Basto e não Santa Marta de Penaguião (com uma combinação MME) – este com o primeiro lugar para o factor esforço -, ou a de Paços de Ferreira em vez de Lousada, também com a primeira posição, mas agora para o factor resposta.

As restantes escolhas, perfazendo um total de dez concelhos, foram feitas directamente a partir do quadro anterior, ou porque não havia alternativa (casos de Tarouca e Vila Verde) ou porque apresentavam uma soma mínima no conjunto das posições dos três factores, sendo portanto: Esposende, Paredes, Mesão Frio, Macedo de Cavaleiros, Tarouca, Vila Verde e Mondim de Basto (figura 6.1).

Quadro 6.2 – Concelhos, por grupo de combinação e por soma das posições assumidas nos três factores

GRUPO	ESTÍMULO/RESPOSTA/ESFORÇO(NÍVEL)	CONCELHO	SOMA DAS POSIÇÕES
A	EEE	Esposende	26
		Felgueiras	26
		Amarante	36
		Póvoa de Lanhoso	37
		Marco de Canavezes	38
		Valença	50
B	EER	Paredes	83
		Guimarães	84
C	ERE	Mesão Frio	
D	RRE	Alfândega da Fé	105
		Macedo de Cavaleiros	105
		Vila Pouca de Aguiar	116
		Ribeira de Pena	125
E	REE	Tarouca	70
F	EME	Vila Verde	44
G	MEM	Lousada	54
		Paços de Ferreira	55
H	MRE	Cabeceiras de Basto	82
I	MMM	Mondim de Basto	92
		Sernancelhe	110

Figura 6.1 – Localização dos concelhos amostra na Região Norte



Note-se ainda, que nos casos de Esposende e Macedo de Cavaleiros, as somas das posições registam um empate com Felgueiras e Alfândega da Fé, respectivamente. A opção por Esposende corresponde à ideia descrita na alínea e), ou seja, dado que Paços de Ferreira, Paredes e Amarante já tinham sido seleccionados, Esposende pode constituir uma representação interessante enquanto concelho localizado no litoral. No caso de Macedo de Cavaleiros a argumentação prende-se com o facto de ser servido directamente pelo IP4 e ser adjacente a Alfândega da Fé.

6.1.2 Metodologia para a observação da evolução do povoamento e dos usos do solo nas freguesias dos concelhos amostra

Concluída a fase de selecção dos concelhos, tratava-se, para cada caso, de observar as dinâmicas territoriais recentes em termos de evolução nas ocupações,

tentando descortinar até que ponto as novas infra-estruturas rodoviárias estão, ou não, a atrair novas construções e/ou novas actividades a uma escala infra-concelhia.

Uma das fontes eleita inicialmente foram as actas das sessões das Câmaras Municipais. Nesse sentido, procedeu-se à recolha de todas as referências sobre rede viária e outras iniciativas em dois concelhos – Amarante e Esposende -, procurando-se registos de intervenções que se relacionassem com o respectivos itinerários: a A4/IP4, já concluído, no primeiro caso, e o IC1 em construção, no segundo. A observação de 20 anos de registos, para ambos os casos (de 1975 a 1995), que resultou em cerca de 1000 registos em Amarante e 700 em Esposende, revelou-se de parco significado, uma vez que no total apenas foram encontrados quatro registos sobre o IP4, sendo que um é de protesto e preocupação pelos sucessivos adiamentos[1], outro dá conta de um apelo à Junta Autónoma de Estradas para que tome as devidas precauções para minimizar os impactes ambientais da construção desse eixo[2] e os restantes sobre a construção de acessos aos futuros nós[3]. Perante este cenário de pesquisa, optou-se por abandonar uma fonte de recolha bastante morosa e com resultados escassos.

Uma outra fonte – as licenças de obras -, não revelando de uma forma clara as preocupações/intenções por parte do poder público local sobre eventuais estratégias de potenciação das novas condições introduzidas ou a introduzir com as recentes infra-estruturas de transporte rodoviário, dá conta da intensidade do investimento imobiliário, das tendências de evolução da mancha construída e, também, da distribuição dos usos do solo. A recolha destes dados foi feita por freguesia, ano da licença, tipo e destino da obra, para os últimos cinco anos (de 1995 a 1999). A adopção de apenas cinco anos para encetar esta abordagem explica-se pelo facto de a grande parte dos lanços dos itinerários principais e complementares actualmente existentes terem sido construídos e concluídos na década de noventa pelo que, a ocorrerem algumas dinâmicas associadas, poder-se-

[1] Acta da reunião de Câmara do dia 30 de Novembro de 1983, p. 84

[2] Acta da reunião de Câmara do dia 28 de Julho de 1987, p. 196

[3] Actas das reuniões de Câmara dos dias 3 de Maio de 1988, p.68 e 3 de Janeiro de 1989, p.32

iam talvez observar já naquele intervalo. Por outro lado, a maioria das Câmaras Municipais têm os serviços que fornecem esta informação informatizados desde 1995, o que, não exigindo um levantamento processo a processo na maioria dos casos[4], obrigou ao carregamento manual posterior de toda a informação em folha de cálculo Excel dado que os programas não produziam ficheiros legíveis por computadores pessoais (PC).

A desagregação da informação por tipo de obra e destino obedeceu às tipologias e respectivos códigos que se apresentam no quadro 6.3, seguindo a classificação do INE que foi utilizada nos programas instalados nalgumas das Câmaras Municipais. Além deste indicador – licenças de obras – procuraram-se outros também à escala da freguesia, entre eles a variação da população residente, o retracto das freguesias do INE[5] e uma medida do nível de acessibilidade rodoviária, procurando, desta forma, obter também informações sobre os processos estímulo, resposta e esforço.

Para o factor estímulo, considerou-se a distância das freguesias à estradas nacionais principais e de ligação, aos itinerários principais e complementares, e à cidade mais próxima. Assim sendo, efectuaram-se essas medições, numa primeira fase, em linha recta partindo de cada sede de freguesia[6]. Com estes resultados, e tentando perceber se se justificava a medição das distâncias reais pelo caminho mais curto, procuraram-se correlações fortes com indicadores como a variação da população residente, o total de equipamentos existente em cada freguesia, o total de licenças de obra e com as licenças de obra para outros destinos que não a habitação. Ora, como tal não se revelou particularmente significativo, optou-se por não avançar com a medição

[4] Note-se que Amarante, Esposende e Tarouca não tinham ainda os processos informatizados.

[5] Esta informação, disponível no Infoline (www.ine.pt), compõe-se por um resumo dos elementos estatísticos disponíveis à escala da freguesia na actualidade, sendo que para os dados mais recentes, como sejam a distribuição das infra-estruturas e equipamentos básicos, não se dispõe de valores quantitativos, mas sim do tipo “existe” e “não existe”.

[6] Estas distâncias foram medidas sobre o Mapa de Estradas de Portugal Continental do Instituto Geográfico do Exército (escala 1/250000), a carta do ACP de 2000/2001 e as Cartas Militares do Instituto Geográfico do Exército.

das distâncias reais, o que não significa que não sejam utilizadas como elemento explicativo sempre que tal se revele pertinente.

Quadro 6.3 – Tipo e destino das obras segundo a classificação do INE, descritas nas licenças de obra das Câmaras Municipais

Obra	Cód.	Descrição
Tipo	1	Construção nova
	2	Ampliação
	3	Transformação
	4	Restauro
	5	Demolição
	6	Outras[7]
Destino	1	Edifícios para habitação
	2	Edifícios residenciais para convivências
	3	Agricultura, silvicultura, horticultura, fruticultura, viticultura, pecuária e pesca
	4	Indústrias extractivas, energia e água
	5	Indústrias transformadoras e artesanato
	6	Hotéis e outros edifícios de alojamento temporário, restaurantes e similares e aldeias turísticas
	7	Transportes (caminho de ferro, rodoviário, aéreo e navegação)
	8	Comércio, instituições de crédito e seguros, edifícios de administração destinados a actividades económicas
	9	Edifícios da administração para os poderes públicos e edifícios públicos destinados a fins especiais
	10	Serviços médicos e sociais (hospitais, clínicas, maternidades, sanatórios, creches, etc)
	11	Actividades recreativas (teatros, cinemas, clubes, centros de férias, piscinas, ginásios, etc)
	12	Ensino, cultura, ciência e pesquisa
	13	Culto e inumação (igrejas, capelas, morgues, crematórios, etc)
	14	Outros destinos
	15	Armazém[8]

[7] Designações próprias, para casos em que não era apresentada qualquer classificação.

[8] Designação própria

6.2 ALTERAÇÃO DAS CONDIÇÕES DE ACESSIBILIDADE E DINÂMICAS TERRITORIAIS EM 10 CONCELHOS DA REGIÃO NORTE

6.2.1 Enquadramento territorial dos concelhos amostra

O conjunto de concelhos amostra, reparte-se pelas NUT III do Cávado (Esposende e Vila Verde), do Tâmega (Amarante, Cabeceiras de Basto, Mondim de Basto, Paços de Ferreira e Paredes), do Douro (Mesão Frio e Tarouca) e do Alto Trás-os-Montes (Macedo de Cavaleiros). A evolução da população residente de 1960 a 1996 (figura 6.2) permite distinguir os concelhos de tendência positiva, que integram as unidades do Cávado e do Tâmega, dos restantes que, à excepção de Tarouca, têm denotado perdas continuadas de efectivos. Note-se que, em 1960, Paços de Ferreira apresentava uma dimensão populacional próxima da de Macedo de Cavaleiros e, se se tomassem como referência os valores de 1940, aquele concelho apresentava um valor inferior ao de Cabeceiras de Basto (cerca de 11 e 16 milhares de habitantes, respectivamente). A inserção numa área de industrialização rural difusa e a proximidade à Área Metropolitana do Porto constituem algumas das explicações possíveis para os ritmos de crescimentos mais acentuados registados por Paredes e Paços de Ferreira. Ou seja, parece evidente, não só a consolidação do poder atractivo de localizações a partir da Área Metropolitana do Porto e também de Braga (os exemplos de Vila Verde e de Esposende), mas também a manutenção/consolidação de espaços de baixa densidade nos territórios que se distribuem para o interior.[9]

[9] De facto, a diferença entre o valor máximo de densidade populacional (de Paços de Ferreira) e o mínimo (de Macedo de Cavaleiros) era em 1900 de 136 hab/$Km^{2,}$, mas em 1997 essa diferença cifrava-se já em 619,2 hab/ Km^2 (INE, 1960 e 1997).

Figura 6.2 – Evolução da população residente nos concelhos amostra de 1960 a 1997.

Fonte: INE, Recenseamentos da População, 1960, 1981 e 1991 e Anuário Estatístico, 1998.

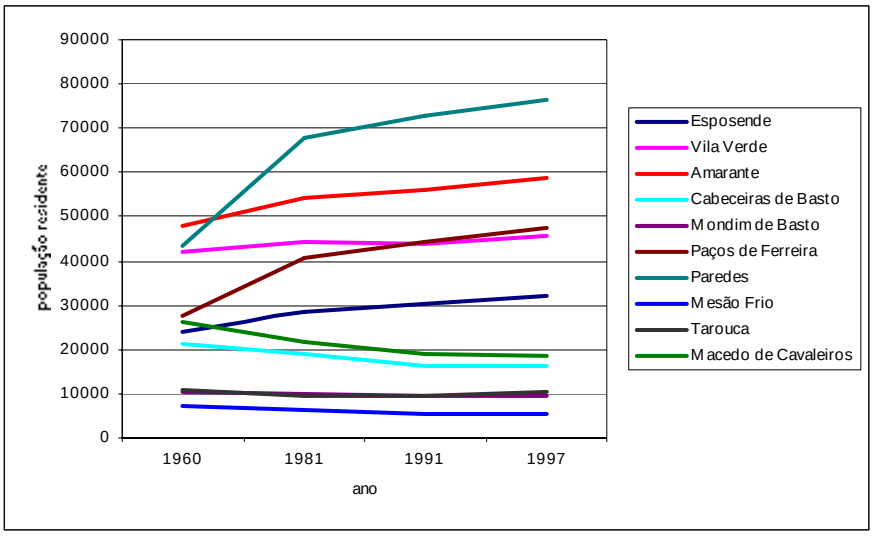
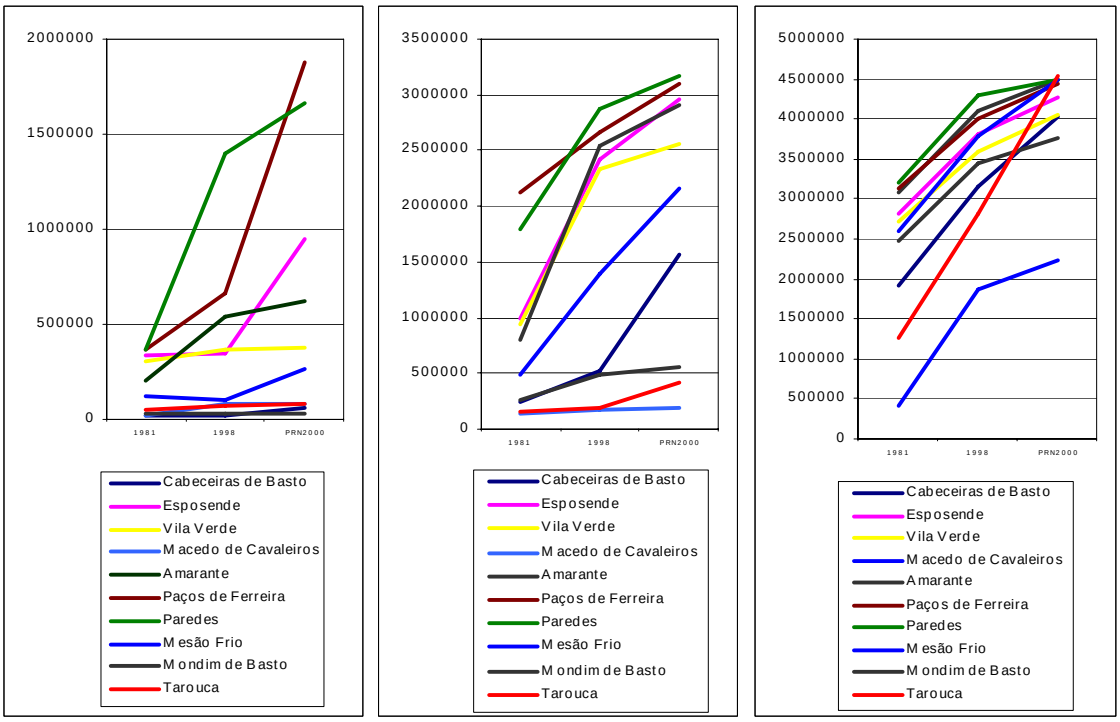


Figura 6.3 – População residente até 30´, 1h e 2h a partir de cada sede de concelho, em 1981, 1998 e PRN2000

30´ 1h 2h



Fonte: INE, Recenseamento Geral da População1981 e 1991, Anuário Estatístico, 1998 e levantamento próprio em Indiviú

Considerando, agora, o reposicionamento que cada concelho conseguiu entre 1981 e 1998, e/ou virá a conseguir com a concretização do Plano Rodoviário Nacional 2000, em termos de *hinterland* de população residente ganho com as sucessivas alterações da rede rodoviária (figura 6.3), verifica-se que o conjunto Amarante, Paços de Ferreira e Paredes, foram e serão os que maiores contingentes ganham até 30 minutos e 1 hora de viagem a partir da sua sede concelhia, o que se justifica por se localizarem em áreas de maior densidade de ocupação na região. Os contingentes demográficos até 2 horas a partir de cada sede de concelho, revelam que todos saem ganhadores, sendo que à excepção de Cabeceiras de Basto, Mesão Frio e Tarouca, entre 1998 e a concretização do PRN 2000, o ritmo destes ganhos serão mais ténues se se mantiverem as actuais tendências de variação da população. De facto, estes três concelhos são, do conjunto em análise, os que mais vantagens usufruirão com as alterações da rede rodoviária prevista para as viagens de longa distância, o que se explica pela aproximação que irão conseguir aos municípios de maior densidade do litoral.

É interessante notar que até uma hora de viagem a partir das respectivas sedes de concelho, Macedo de Cavaleiros e Tarouca, mesmo com a conclusão do PRN2000, mantêm-se abaixo do meio milhão de indivíduos. Porém, e ainda para o cenário de conclusão do PRN2000, se se considerar a fasquia das 2 horas de viagem, verifica-se uma alteração substancial: o primeiro pode ultrapassar os dois milhões e o segundo os 4,5, situando-se ao nível de Paredes e Paços de Ferreira. Desenha-se, portanto, um quadro territorial de alteração das condições de acessibilidade rodoviária que acompanha e consolida dinâmicas de proximidade e maior dimensão dos *hinterlands* demográficos nos municípios do litoral, maior dimensão esta que, de certa forma, é também conseguida nos concelhos do interior, mas aqui a longas distâncias. Estas dinâmicas demográficas recentes e previstas, podem complementar-se com um indicador sobre os equipamentos disponíveis em cada concelho.

A percentagem da população das freguesias servidas por um conjunto de bens e serviços em 1992 e 1998[10] (quadro 6.4) indicia a aposta em segmentos ligados ao consumo, às infra-estruturas e equipamentos básicos, sendo que do total de registos, só em pouco mais de 10% se verificaram diminuições. O ensino e alguns serviços de saúde registam menores valores de percentagem em termos de população servida, tendência que parece acompanhar os espaços de menor densidade, sendo particularmente evidente em Macedo de Cavaleiros. Já no que toca aos equipamentos da terceira idade, a leitura é inversa, o que confirma a adaptação ao processo de envelhecimento da população verificado. Também a aposta na rede de infra-estruturas básicas, no desporto e turismo, parece revelar uma atenção especial por parte da maioria dos municípios, mas os transportes públicos, apesar da sua razoável cobertura, denotam os efeitos da banalização da utilização do automóvel, registando decréscimos por exemplo em Amarante, Cabeceiras de Basto e Tarouca, concelhos onde aumentou a cobertura por equipamentos de reparação auto.

Tentando agora perceber um pouco melhor de que forma estas distribuições afectam as freguesias não directamente servidas, passou-se à observação das distâncias médias a percorrer pelas populações das mesmas (figura 6.4[11]), por grupo de equipamento e serviço, em 1998.

[10] A selecção de unidades funcionais, neste caso, foi a possível face às diferenças de classificação verificadas entre os Inventários Municipais de 1992 e de 1998, tendo sido necessário, inclusive, anular algumas que se consideravam importantes, nomeadamente na área do ensino, da cultura e das infra-estruturas.

A leitura do quadro 5.4, deve fazer-se em paralelo com a evolução da população residente (Figura 6.2), já que o aumento da percentagem da população servida pela equipamento pode significar aumento da capacidade de oferta, mas também diminuição da população.

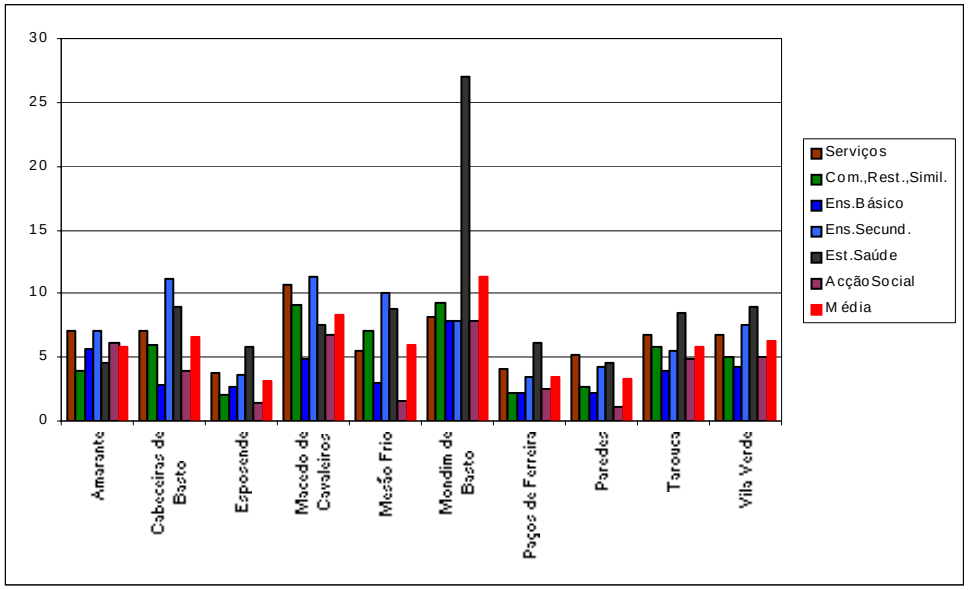
[11] Os valores aqui representados resultam do cálculo das médias em cada grupo de actividades definidas no Inventário Municipal de 1998, ou seja, o valor correspondente aos Serviços corresponde à média dos grupos 1.1 (Serviços Públicos) e 1.2 (Outros Serviços); o do Comércio, Restaurantes e Similares, à dos grupos 1.3 (Comércio Alimentar a Retalho), 1.4 (Restaurantes e Similares) e 1.5 (Comércio não Alimentar e Serviços); o do Ensino Básico, à do grupo 4.2.1 (Ensino Básico Público); o do Ensino Secundário, ao valor das instituições públicas neste sector; o da Saúde, à média para o grupo 5.1 (Estabelecimentos de Saúde Oficiais) e, finalmente, o da Acção Social à média do grupo 5.3, com o mesmo nome

Quadro 6.4 – Percentagem da população concelhia residente nas freguesias equipadas, em 1992 e 1998 (representam-se a sombreado os valores iguais ou superiores a 50%)

Concelho	Ano	Finanças	Banco	Reparação Auto	Mercearia	Loja Vestuário	Loja Informática	Restaurante	Escola (2ºCiclo)	Ext. Centro Saúde	Farmácia	Consultório Médico	Lar 3ª Idade	Saneamento	Recolha Lixo	Transp. Púb. Diário	Dist. Diária Correio	Piscina/Campo Ténis	Sala Espectáculos	Residencial/Pensão	Turismo Hab./E.Rur)
Amarante	1992	3	18	73	100	52	12	74	19	19	21	19	10	26	88	100	90	4	19	29	8
	1998	10	20	82	98	57	17	84	21	10	27	42	10	51	91	77	86	12	38	45	13
Cabeceiras Basto	1992	19	28	43	100	50		50	30	20	39	28	19	34	63	96	20	3	12	28	33
	1998	19	28	52	100	50	19	67	39	20	39	28	19	56	98	88	97	19	22	50	39
Esposende	1992	9	40	82	100	89	9	83	31	31	42	53	17	18	100	100	100		47	26	22
	1998	9	40	91	100	96	9	85	31	37	62	37	40	48	100	100	78	18	49	38	8
Macedo Cavaleiros	1992	26	29	36	97	28	26	37	38	34	26	26	26	42	58	62	97		10	28	5
	1998	26	29	35	97	29	26	48	26	29	26		29	54	100	70	99		41	37	
Mesão Frio	1992	8	8	28	91	24		28	10	58	28	40		68	100	68	91				45
	1998	8	8	28	100	28	28	28	10	58	28		40	100	100	46	91	10			19
Mondim de Basto	1992	34	34	37	100	34	34	44	43	36	34	34	34	50	53	90	50	3	3	34	34
	1998	34	34	37	100	34	34	88	34	36	34	34	34	34	100	100	90	37	72	34	68
Paços de Ferreira	1992	10	24	84	100	96	10	81	29	14	46	50	10	24	100	100	100	10	55	14	9
	1998	10	24	83	100	100	32	89	32	14	46	54	19	58	100	78	88	18	32	31	23
Paredes	1992	9	38	81	100	85	20	69	43	33	52	46	10		82	100	100	7	29	7	7
	1998	2	49	87	100	85	25	94	45	33	52	75	26	13	100	100	98	20	73	10	10
Tarouca	1992	31	31	47	100	41		37	63		31	36	31	60	100	72	100	10	11	37	10
	1998	31	31	59	87	47	31	47	38		43		31	75	100	87	94	38	16	37	
Vila Verde	1992	6	15	47	99	30	15	59	23	22	30	29	16	18	94	95	53	4	12	15	7
	1998	9	17	55	98	32	15	65	29	20	32	32	26	22	100	97	91	17	20	15	13

Fonte: INE, Inventário Municipal de 1992 e de 1998

Figura 6.4 – Distância média (Km) das freguesias não equipadas a alguns equipamentos em 1998



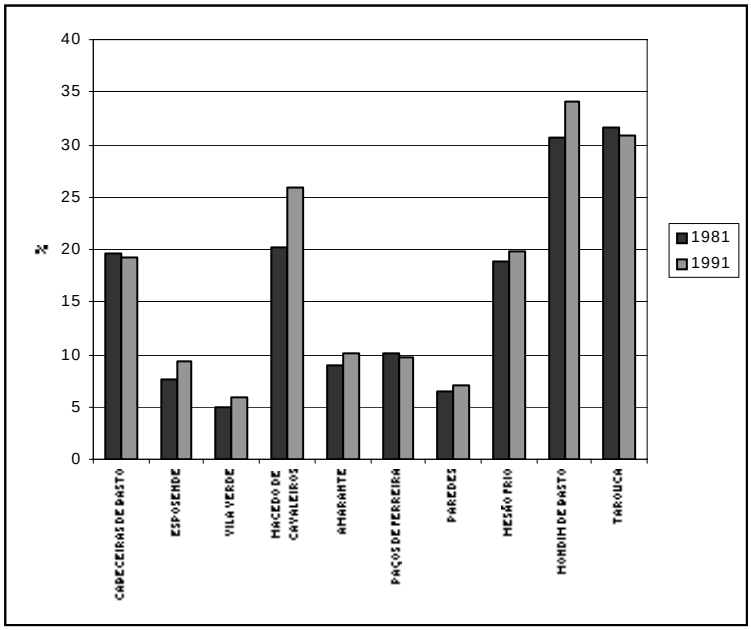
Fonte: INE, Infoline, www.ine.pt, Estatísticas Gerais, Inventário Municipal, 1998, consultado em 2000.7.7

De facto, são as unidades de saúde, o ensino secundário e os serviços que registam, em termos gerais, os valores superiores, correspondendo, por ordem decrescente, o comércio, restaurantes e similares, a acção social e o ensino básico às unidades que menores exigências de deslocação apresentam. Os concelhos de Paços de Ferreira, Esposende e Paredes apresentam-se com as menores distâncias médias (valores que rondam os 4Km), seguidos por Amarante e Tarouca. Mondim de Basto coloca-se em posição oposta, com uma distância média aproximada de 13Km.

Parece portanto, em termos globais, que deve distinguir-se entre áreas de maiores e menores valores de densidade de ocupação populacional, onde a distribuição dos equipamentos e serviços se posicionam para fazer face a esses contingentes, sendo que, a avaliar pelo esforço levado a cabo por todos os municípios em vários sectores, a diferença coloca-se na extensão da cobertura territorial necessária para servirem níveis idênticos de população.

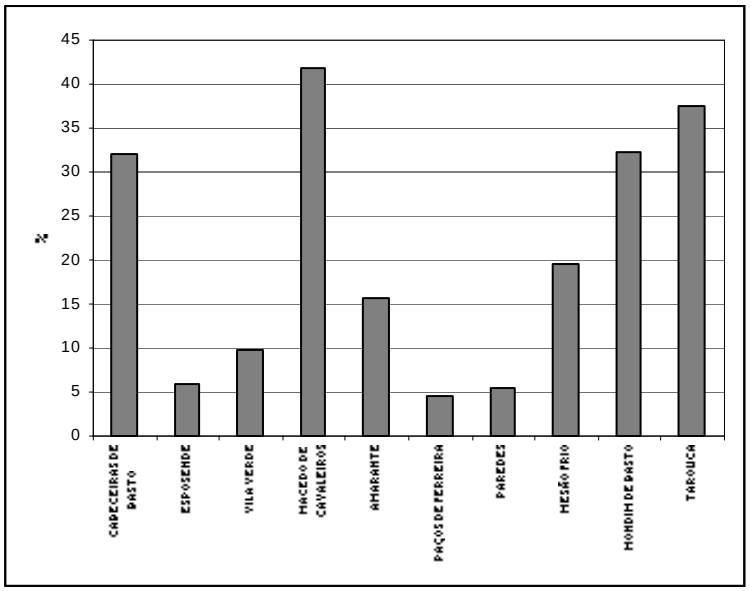
Esta leitura confirma as ideias anteriores que associam os maiores níveis de densidade populacional com dinâmicas de proximidade decorrentes de uma maior concentração da procura, e acrescenta que também a ela se associa a sofisticação e diversidade na oferta de bens e serviços, por oposição aos espaços de baixa densidade, onde o investimento nas infra-estruturas básicas e em actividades de lazer atractivas, servindo também a procura de maior distância, parece constituir, a par do aumento generalizado das unidades de consumo, o mote das intervenções recentes. Note-se que os maiores aumentos conseguidos entre 1992 e 1998 na cobertura da população servida, por exemplo para os casos dos restaurantes e equipamentos desportivos, colocam Mondim de Basto, Cabeceiras de Basto e Macedo de Cavaleiros entre as quatro melhores posições. Trata-se de evoluções manifestamente diferentes que revelam uma adequação directamente relacionadas com os contextos em que se inserem estes concelhos amostra.

Figura 6.5 – Percentagem da população residente nas sedes de concelho em 1981 e 1991



Fonte: INE, Recenseamento Geral da População, 1981 e 1991

Figura 6.6 – Percentagem das licenças de obra nas sedes de concelho – valores acumulados entre 1995 e 1999



Fonte: Licenças de Obra das Câmaras Municipais, 1995 a 1999.

Num esforço de descortinar mais algumas informações sobre a dinâmica das alterações da distribuição da população e dos usos do solo no espaço intra-concelhio, e apesar de apenas se encontrarem disponíveis os dados estatísticos por freguesia até 1991, confrontou-se a percentagem da população residente das sedes de concelho (figura 6.5), com o resultado de um cálculo idêntico, mas agora para as licenças de obra concedidas pelas respectivas Câmaras Municipais (figura 6.6). De uma maneira geral, pode observar-se, que se definem dois conjuntos com características diferentes: os que concentram 10% ou menos da sua população e investimento imobiliário na sede, entre os quais se contam Esposende, Vila Verde, Paços de Ferreira e Paredes, e os restantes que se vão afastando deste valor em ambos os casos, podendo alcançar os 30%, como em Mondim de Basto e em Tarouca. Macedo de Cavaleiros é, neste conjunto, o que denota um aumento mais evidente de população residente e uma maior concentração de licenciamento de obras na sua sede.

Os destinos destas licenças de obra, revelam que a habitação constitui-se como a principal ocupação em todos os concelhos, ultrapassando 2000 licenças em Amarante e Paços de Ferreira em valores absolutos. Relativamente ao total, Paços de Ferreira lidera os investimentos imobiliários no sector da indústria e armazenagem e no do comércio, restaurantes e similares, seguido de Tarouca para o primeiro indicador e de Esposende para o segundo. As actividades ligadas à agricultura sobressaem em Macedo de Cavaleiros, Mondim de Basto e Cabeceiras de Basto, devendo destacar-se ainda que com pouca visibilidade o investimento em serviços públicos nos concelhos de Amarante, Esposende, Paços de Ferreira e Paredes.

Em síntese, poder-se-á confirmar talvez que as maiores densidades de ocupação se fazem acompanhar também por uma maior diversificação de fins que aqui se traduzem por outros usos que não a habitação.

De um conjunto simplificado de indicadores[12], é possível distinguir três grupos em função da posição que assumem no respectivo *ranking*:

a) Cabeceiras de Basto, Mondim de Basto e Macedo de Cavaleiros, constituem o grupo de concelhos com posições menos favoráveis, situando-se quase sempre entre os quatro últimos lugares para qualquer dos indicadores;

b) Mesão Frio, Tarouca e Vila Verde, assumem posições intermédias, podendo ascender ao 4º ou 5º lugar para alguns indicadores, como é o caso de Tarouca para o acesso aos equipamentos pelas freguesias não equipadas e para as licenças de obras com excepção da habitação, ou o de Vila Verde para a variação da população residente e total de licenças de obra. Exemplificando a situação contrária, Mesão Frio apresenta-se nas piores posições no que respeita à dimensão populacional e total de licenças de obra (devido à sua reduzida dimensão), mas ascende a posições intermédias para os restantes indicadores;

c) Paços de Ferreira e Paredes, apresentam-se entre os três primeiros lugares para qualquer indicador, e fazem-se acompanhar, nalguns casos, por Amarante e Esposende, sendo que para a totalidade dos indicadores se situam sempre entre as cinco melhores posições.

6.2.2 A renovação da rede rodoviária como estímulo da alteração das dinâmicas demográficas e económicas nas freguesias dos concelhos amostra[13]

6.2.2.1 Os concelhos de Cabeceiras de Basto, Mondim de Basto e Macedo de Cavaleiros

Segundo a classificação da DGOTDU[14] (1999) as freguesias que compõem os concelhos de Cabeceiras de Basto, Macedo de Cavaleiros e Mondim de Basto

[12] Dimensão populacional em 1997; densidade populacional em 1997; ganhos de população até uma hora de viagem em 1998; distância média a alguns equipamentos das freguesias não equipadas em 1998 e licenças de obra em 1999.

[13] Neste sub-capítulo há um conjunto de leituras relativas às Cartas Militares de meados do séc. XX e finais dos anos 90 do mesmo. Essas cartas podem ser consultadas na versão impressa deste trabalho.

[14] www.ine.pt; Infoline, Retracto das Freguesias, 1999.

apresentam-se como predominantemente rurais, à excepção da sede do segundo que, segundo a mesma fonte, é mediamente urbana.

O posicionamento de cada um destes concelhos nas respectivas sub-regiões revela que Macedo de Cavaleiros se mantém na média da densidade populacional do Alto Trás-os-Montes, enquanto Cabeceiras de Basto e Mondim de Basto representam apenas cerca de 1/3 e 1/4, respectivamente, da média do Tâmega. As empresas de Macedo geram, aproximadamente, 6% do volume de vendas e do emprego da sub-região, enquanto para os outros dois o mesmo indicador se cifra em valores inferiores a 1%. A distribuição do tecido empresarial tende a concentrar-se nas freguesias sede, mas este padrão esbate-se um pouco em Cabeceiras de Basto, já que as freguesias de Pedraça e Arco de Baúlhe (a cerca de 20Km de Fafe, junto à estrada de ligação ao Porto) denotam a presença de um número significativo de unidades de comércio e indústria, a qual concentra um maior número de trabalhadores e volume de vendas se comparada com os outros concelhos. A repartição sectorial destaca o comércio como o segundo grande empregador em Cabeceiras e Mondim, assumindo o primeiro lugar em Macedo (IGE/INE, 1997: 113, 182, 187).

Uma leitura comparativa sobre a variação da população residente entre 1960 e 1981 e entre 1981 e 1991 (figura 6.8), revela, para o primeiro período, os efeitos das perdas sofridas com a emigração, sendo mais evidentes em Macedo de Cavaleiros, onde a classe de menor valor atinge –52% nas freguesias localizadas no extremo nordeste, a leste e a sul, mas com a sede concelhia a registar o acréscimo mais elevado (38%) dos três municípios, sendo que em Cabeceiras de Basto se verifica, inclusive, uma perda de efectivos em Refojos de Basto. Aliás, Cabeceiras de Basto revela uma dinâmica de variação de população algo diferente dos restantes concelhos nesse período, uma vez que são as freguesias a sul da sede (Arco de Baúlhe, Basto, Faia e Vila Nune – servidas pela EN206 de ligação ao Porto) que registam ganho de efectivos, ainda que com valores bastante mais reduzidos (16% no máximo) do que a de Macedo de Cavaleiros.

Em Mondim de Basto, a sede também sai ganhadora entre 1960 e 1981, mas é Vilar de Ferreiros, a leste, e Campanhó, a sul que registam os valores mais elevados.

O quadro de alteração entre 1981 e 1991 e o saldo natural registado em 1997, parecem consolidar os eixos de expansão com maior dinamismo demográfico. Destaca-se porém, em Macedo de Cavaleiros, uma faixa de freguesias de Soutelo Mourisco (mais próxima de Bragança, pela EN15) a Bornes (atravessada pela EN102/IP2), passando pela sede, e ainda o conjunto que desta última se insinua para ocidente até Vilarinho do Monte.

A evolução recente das licenças de obra concedidas pelas Câmaras Municipais (figura 6.9) revela, por um lado, a fraca diversidade de destinos de obra além da habitação em Cabeceiras de Basto e Mondim de Basto, indicador que em Macedo de Cavaleiros já revela um comportamento diferente, com valores significativos em seis sectores diferentes, muito concentrados na sede concelhia. Em qualquer dos casos, as actividades ligadas à agricultura constituíram parte significativa das obras licenciadas. Relativamente às restantes actividades em Cabeceiras de Basto, com excepção da habitação e da agricultura, incidiram sobretudo sobre a indústria transformadora e os serviços públicos com particular relevo nas freguesias de Refojos de Basto e Arco de Baúlhe (a sul), enquanto em Mondim de Basto (localizado a sudeste) o comércio e a restauração parecem ter sido os sectores eleitos, mas agora nas freguesias que se distribuem a partir do paralelo da sua sede para norte. O mesmo exercício de leitura em Macedo de Cavaleiros, não permite distinguir de forma tão clara os sentidos de ocupação do território: excluindo os casos de Arcas, Salzedas e Carrapatas com unidades de indústria transformadora, a freguesia sede parece arrecadar actividades de provisão de um vasto *hinterland* onde domina a agricultura.

A habitação mereceu o maior número de licenças concedidas pelas Câmaras Municipais, apresentando uma dinâmica de alteração nos 5 anos em que os maiores valores totais coincidem com as freguesias de maior dimensão populacional e com os eixos de expansão atrás referidos, em função da proximidade às principais rodovias e/ou aos aglomerados de maior importância regional.

Figura 6.7- Freguesias dos concelhos de Cabeceiras de Basto, Mondim de Basto e Macedo de Cavaleiros

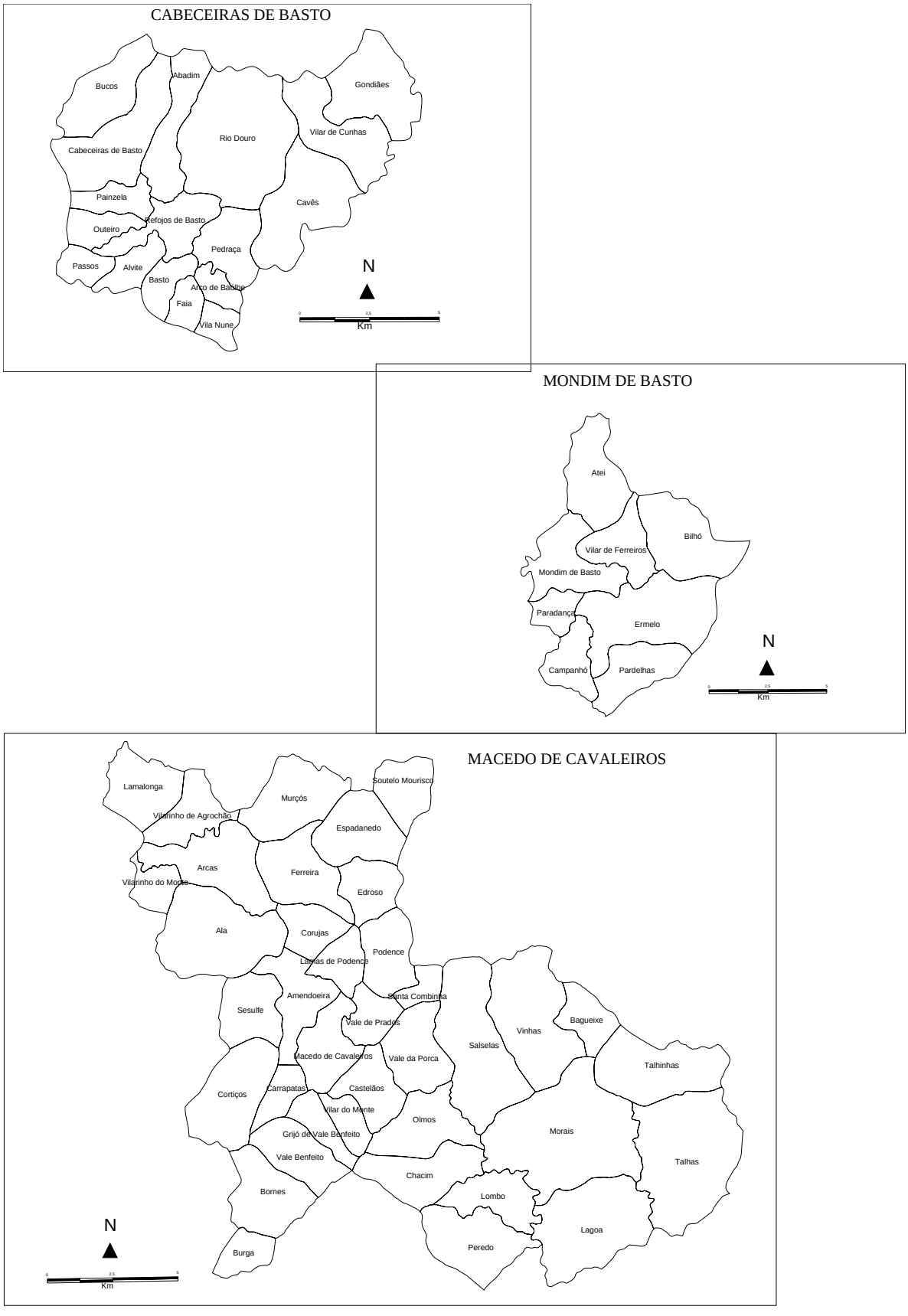
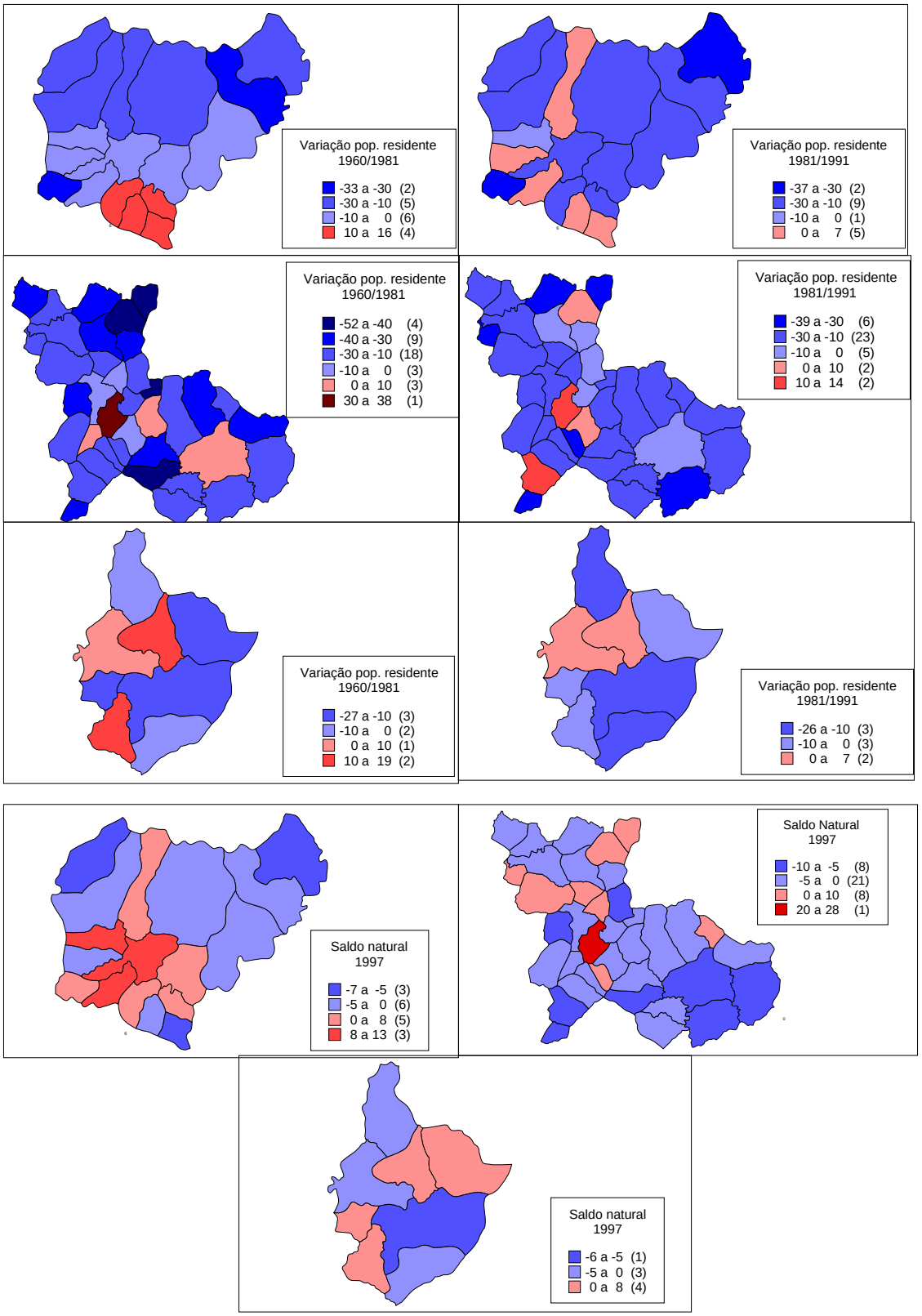
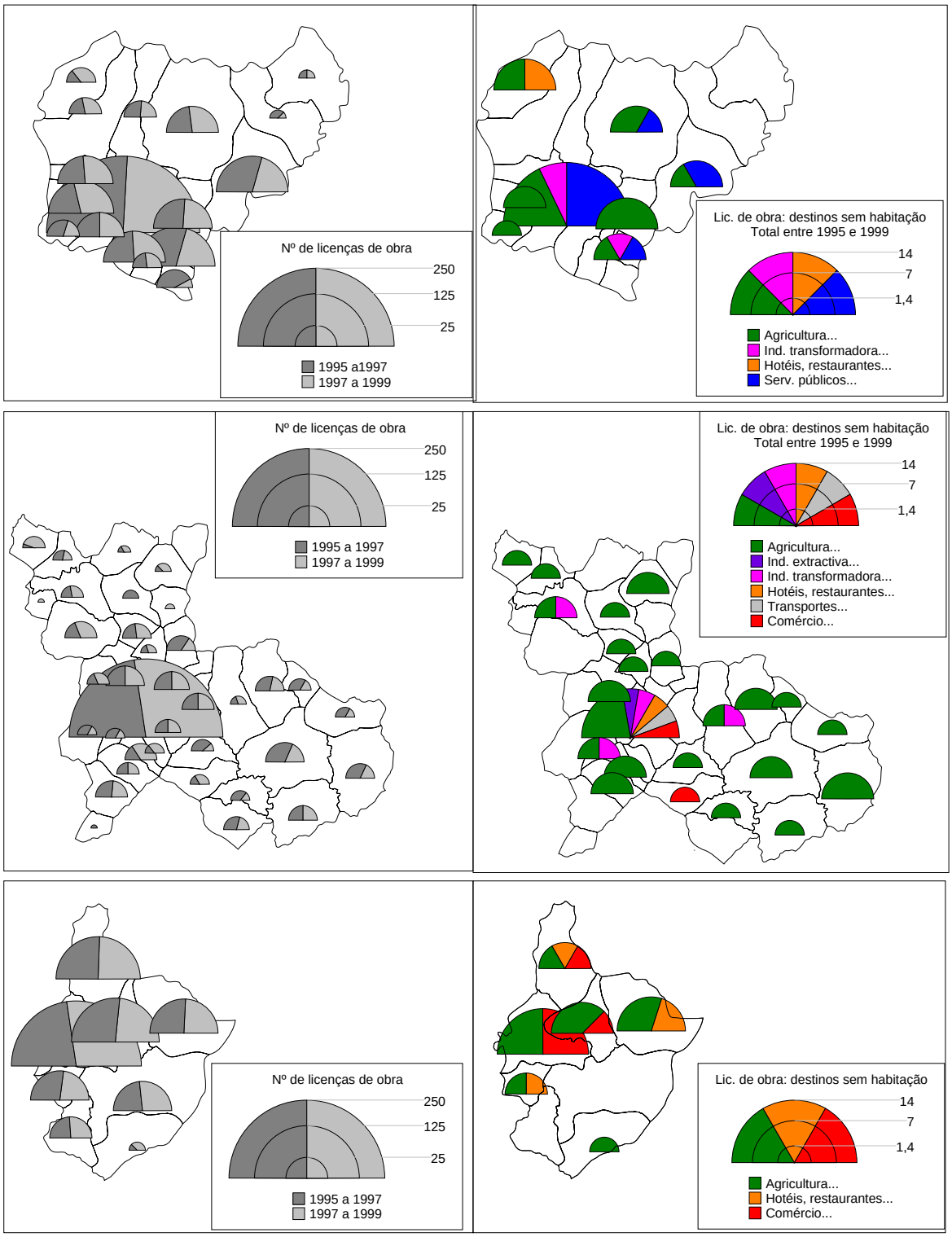


Figura 6.8 – Variação da população residente (1960/81 e 1991/81) e saldo natural (1997), nas freguesias dos concelhos de Cabeceiras de Basto, Macedo de Cavaleiros e Mondim de Basto



Fonte: INE, Recenseamentos Gerais da População, 1969, 1981 e 1991; Retracto das Freguesias, 1999

Figura 6.9 – Número de licenças de obras e destinos excepto habitação, de 1995 a 1999, nas freguesias dos concelhos de Cabeceiras de Basto, Macedo de Cavaleiros e Mondim de Basto



Fonte: Licenças de Obra concedidas pelas Câmaras Municipais, de 1995 a 1999.

Comparando as cartas topográficas de finais dos anos 40 ou início de 50, com as mais recentes da segunda metade da década de 90 pode dizer-se que para os três concelhos em observação, em meados do século o povoamento apresenta-se concentrado nos lugares sede das freguesias as quais se ligam à sede concelhia por estradas e/ou caminhos compondo uma rede onde raramente se encontram fechos na malha. Em finais dos anos 90, é possível observar os resultados do esforço encetado no sentido de dotar praticamente todas as freguesias com estradas municipais, bem como de construir algumas ligações intermunicipais, traduzindo-se nalguns casos em importantes reduções nos tempos de viagem com os seus vizinhos, tendo exercido, na generalidade, uma influência importante na organização do povoamento.

A área correspondente ao concelho de Cabeceiras de Basto[15], apresentava-se, em 1948, com dois eixos rodoviários de maior importância: a EN205/210 que de norte para sul faz a ligação à Póvoa de Lanhoso a Mondim de Basto, respectivamente, e a EN206, de configuração transversal, que liga a Fafe (para oeste, em direcção ao Porto) e a Ribeira de Pena (para leste). Este sistema rodoviário cruza-se a sul de Refojos de Basto na freguesia de Arco de Baúlhe, local onde termina também o ramal do caminho de ferro com origem na estação da Livração (linha do Douro) - enquadramento que terá contribuído para o florescimento de algum comércio que ainda hoje caracteriza a freguesia. Nas últimas décadas foi construída a ligação a Montalegre e Chaves (para norte) pela EN311-1, por Rio Douro, e criou-se uma ligação mais rápida a Fafe, a partir de Refojos de Basto por Outeiro. Para esta última freguesia, por exemplo, a obra traduziu-se numa redução de quase 10Km de viagem o que, associado ao dinamismo de Fafe,[16] pode justificar a expansão do povoamento nalgumas das freguesias localizadas a ocidente.[17]

[15] Observar Cartas Militares nº72 de 1948 e 1997.

[16] Uma das maiores zonas industriais de armazenagem prevista neste concelho localiza-se a oriente, muito próxima das freguesias de Outeiro e Alvite do concelho de Cabeceiras de Basto (MARQUES (ccord) *et al*, 1997: 47)

[17] Para oriente, a descrição de Sant'Anna DIONÍSIO (1987: 329) da viagem entre Arco de Baúlhe e Vila Pouca de Aguiar, corresponde ao cenário actual, pelo menos no que toca aos lanços dentro do concelho de Cabeceiras de Basto: [*do] Arco de Baúlhe, a estrada desce, em consecutivos encurvamentos, para o vale do Tâmega, tendo de um lado os outeiros e valeiros de Pedraça* (...)*, e do outro lado do rio os pinheiros e*

A sul, na margem esquerda do rio Tâmega, o concelho de Mondim de Basto[18] apresenta um sistema rodoviário muito simples que em 1948 contava com a EN304 a entroncar com a EN210 a oeste, na ligação entre Celorico de Basto e Cabeceiras de Basto, e ainda a EN312 que, para leste faz a ligação com Ribeira de Pena. Este sistema evoluiu também para uma rede de estradas que, dada a reduzida dimensão do município, denota em 1997/98 o fecho de malha de ligação entre as freguesias, com em Vale de Ferreiros, a leste da sede de concelho (no sopé do Monte da Farinha) a registar as maiores alterações da rede rodoviária, com correlativos sinais de revitalização demográfica (vejam-se os saldos naturais em 1997).

Para sul, as modificações não são tão evidentes, mas é preciso não ignorar que os 36Km que, pela EN304, é necessário percorrer para alcançar a EN15 em direcção a Vila Real, terão assumido um significado diferente com a entrada em funcionamento do IP4, por via da redução dos tempos de viagem.

Acredita-se que a construção do IC5, com nós no Arco de Baúlhe e Atei, possa consolidar a relação entre estas freguesias[19], dando continuidade ao processo de ocupação mais intensa a sul/sudoeste de Cabeceiras de Basto e a norte de Mondim de Basto, uma vez que, a ligação deste último concelho a Vila Real, prevista no PRN 2000, corresponderá no essencial à beneficiação da EN 304 a qual adquirirá o estatuto de estrada regional.

Finalmente, Macedo de Cavaleiros[20], localizado a 6Km a sul da EN15 e do IP4, foi recentemente servido por mais um itinerário principal – o IP2 -, que aí entronca no IP4. Na carta de 1950 distingue-se a EN15, que atravessa o concelho a cerca de 3Km a

---

despenhadeiros de Atei. (...) *A rodovia renovada, deixou, em diversos pontos, o traçado apertado e sinuoso da velha carreteira da era das diligências, cortando com desembaraço alguns esporões de granito.*

[18] Observar Cartas Militares nº 86 e 87 de 1948 e 1997.

[19] Note-se que o rio Tâmega separa o concelho de Mondim de Basto dos de Celorico e Cabeceiras, e que a única passagem rodoviária identificada no mapa é feita pela EN304, entre os dois primeiros. No entanto, apurou-se localmente que desde que há memória, se efectuaram trocas entre várias freguesias através de um serviço de barcas que se alugavam para o efeito, por exemplo entre Arco de Baúlhe e Atei, o que de certa forma explica algum dinamismo verificado na última.

[20] Observar Cartas Militares nº78 de 1950 e 1996.

norte da freguesia sede, local onde se cruzam as EN102 e 216, de ligação aos municípios vizinhos. O caminho de ferro (linha do Tua) apresenta um percurso que se desvia da EN15 para sul, passando às portas da sede concelhia. As restantes freguesias a norte do concelho só detêm estrada de ligação quando se apresentam próximas de estradas nacionais, numa ligação que normalmente termina no seu aglomerado central, caso contrário inserem-se na rede geral através de caminhos ou azinhagas.

Em 1996, a nova ligação feita pela EN316 entre Podence (junto à EN15) e o eixo Valpaços/Bragança (EN206), dando continuidade para norte à EN102/IP2, percorre um conjunto de freguesias que apresentam alguma correspondência quer com os maiores valores de variação de população, quer com os das licenças de obra concedidas pela Câmara Municipal. Além desta alteração registou-se também, e ainda a norte, o fecho da malha viária contrasta com o território a sul que, apresentando uma cobertura razoável em meados do século, não registou acrescentos de grande significado na rede viária.

A expansão do povoamento é particularmente evidente da freguesia de Macedo de Cavaleiros, assumindo proporções mais vincadas do que nas áreas centrais dos anteriores concelhos analisados. Esta concentração do povoamento denuncia, no entanto alguma dispersão para sul e leste em direcção a Vale de Prados, Vale da Porca, Salzedas e Grijó de Vale Benfeito, acompanhando nalgumas áreas o traçado do caminho de ferro.

Uma leitura mais atenta sobre a carta de 1996, permite identificar vastíssimas áreas de pomar que se desenvolvem, quase em anel, à volta da freguesia sede. A barragem do Azibo, localizada a nordeste na freguesia de Santa Combinha, terá sido concerteza o ensejo para o aproveitamento hidroagrícola e, consequentemente, para a expansão das áreas de pomar[21].

[21] *O Ministério da Agricultura, informa que este projecto ainda não está concluído e se destina a rega por aspersão. Prevê-se que venha a beneficiar uma área aproximada de 5300 hectares, localizando-se a maior parte desta área no concelho de Macedo de Cavaleiros e somente 50 hectares no concelho de Mirandela (...). Esta obra está repartida pelos blocos de Macedo de Cavaleiros (1600 hectares), Cortiços (979 hectares), Salzedas (382 hectares), Castro-Roupal (1485 hectares) e Morais-Lagoa (910 hectares).*

O aproveitamento da área da albufeira do Azibo, não só permite o desenvolvimento da agricultura e o abastecimento de água ao município, como se estende também ao turismo. Neste domínio, a Câmara Municipal de Macedo de Cavaleiros, propõe-se melhorar as infra-estruturas e os equipamentos da praia fluvial e espaços envolventes, fomentando uma alternativa à área do lago de Sanábria, a norte de Bragança, em Espanha.

Trata-se de um concelho de contrastes que tem procurado potenciar os recursos do seu território adequando-se aos novos contextos de competitividade[22]. O dinamismo da área central do concelho, com uma melhor cobertura rodoviária e ferroviária[23], contrasta com os espaços periféricos, de que é exemplo a freguesia de Talhas no extremo sudeste, que (...) *tem a desvantagem de sofrer as consequências negativas de um relativo isolamento, porquanto é, como costuma dizer-se, uma "aldeia sem saída"*[24]; prolonga-se por espaços onde a potenciação dos recursos parece evidente, como é o caso de Cortiços que, tendo sido terra de abundantes colmeias, é hoje palco de um vasto e moderno olival; e, entre outros, aposta em sectores atractivos para os jovens, nomeadamente no ensino superior, através do Instituto de Ensino Superior Piaget (com mais de um milhar de alunos).

Segundo a mesma fonte, a exploração ter-se-á iniciado em 1990, sendo que a água proveniente da albufeira do Azibo se destina à rega e ao abastecimento às populações, a partir de uma estação elevatória com electrobombas construída para o efeito. O abastecimento de água para a agricultura, por aspersão, parte de um Canal Condutor Geral a céu aberto, que pode identificar-se na Carta Militar de Portugal de 1997, é conduzida por reservatórios e redes secundárias de condutas. Neste quadro, as culturas dominantes são as hortícolas (142ha), seguidas pelos prados e forragens (116ha) e olival (64ha). (www.ihera.min-agricultura.pt/ahmace.html - consultado em 1/9/2000).

[22] Sant'Anna DIONÍSIO (1988: 878) refere-se a Macedo de Cavaleiros como sendo uma *vila notavelmente progressiva* (...) *situada no centro de um amplo recôncavo de grande fertilidade, abrigada do lado Sul pela possante e harmoniosa montanha de Bornes*.

[23] À fertilidade dos terrenos nesta área central do concelho, Suzanne DAVEAU (1998:189), acrescenta a importância do caminho de ferro, meio de transporte que considera ter sido pertinente na estruturação da rede urbana do nordeste: *[a] construção das vias férreas provocou uma reorganização acentuada do peso relativo dos centros urbanos de Trás-os-Montes. Enquanto estagnavam a actividade e o número de habitantes das vilas periféricas, as do centro, Mirandela e Macedo de Cavaleiros, cresciam significativamente* (...).

[24] www.bragancanet.pt/macedo/talhas.html) (consultado em 1/9/2000)

Em síntese, os três concelhos incluem-se no grupo dos que registaram perdas de população residente na última década, mas apresentam características diferentes: Cabeceiras e Mondim de Basto denotam uma fraca diversificação nas suas actividades económicas, com perda de importância do sector agrícola e reforço do comércio e restauração, a par de alguma indústria transformadora muito ligada ao artesanato, enquanto Macedo parece ter adoptado um modelo de potenciação das sua vocação agrícola, promovendo a diversificação da oferta de bens e serviços na sua freguesia sede. Em qualquer dos casos, os eixos rodoviários principais de ligação, conjugados com a proximidade a aglomerados de maior dimensão regional, ou a existência de riquezas locais passíveis de potenciação, parecem constituir alguns factores significativos para a explicação da revitalização demográfica recente nestes territórios. Daqui resultam lógicas de ocupação que se regem pela extensão de processos de ocupação de proximidade (por exemplo o caso de Cabeceiras de Basto, que pode constituir, com a conclusão do IC5, uma área da futura expansão dos espaços mais densos, que do Porto se estendem até Guimarães/Fafe), ou pela necessidade de se constituir como "bóias" em espaços mais desafogados e de menor densidade (caso de Macedo de Cavaleiros), porque apesar da aproximação conseguida aos centros mais competitivos do litoral com a renovação da rede rodoviária (através do IP4), encontram-se também suficientemente afastados para concretizar estratégias de dinamismo territorial próprias, consolidando *o poder organizativo dos centros urbanos de posição central* em Trás-os-Montes (DAVEAU, 1998: 189).

6.2.2.2 Os concelhos de Mesão Frio, Tarouca e Vila Verde

Este grupo de concelhos apresenta dinâmicas territoriais substancialmente diferentes. Dois deles, Mesão Frio e Tarouca, localizam-se na sub-região do Douro, *que se define essencialmente pela identificação da paisagem com um rio* [que lhe dá o nome], *e com a dominância de um produto, o vinho: Fino, do Douro, do Porto*[25]. O concelho de Vila Verde, a norte de Braga, separa-se da capital de distrito pelo rio Cávado que dá nome à sub-região em que se inserem.

A economia de Mesão Frio orienta-se pela cultura da vinha e produção de vinho, sendo particularmente relevante nas freguesias de S. Nicolau (sede), Vila Jusã e Cidadelhe, as quais concentram 86% do volume de vendas concelhio, que se reparte da seguinte forma: 21% na primeira, onde domina o comércio, nomeadamente de produtos alimentares e bebidas; 55% na segunda proveniente da indústria de vinhos e, finalmente 10% na de Cidadelhe derivado das vendas agrícolas (IGE/INE, 1997: 140).

Mais a sul, com uma densidade populacional correspondente quase ao dobro da média da sub-região, Tarouca é sede de 3% das sociedades do Douro ligadas na sua maioria à agricultura e à produção animal. Porém, é a indústria da alimentação e bebidas que concentra 37% do volume de vendas concelhio e 45% do emprego, destacando-se aqui os produtos de carne em Mondim da Beira e os vinhos espumantes em Ucanha. O comércio por grosso ocupa 34% do volume de vendas do concelho, sobressaindo, novamente, a freguesia de Mondim da Beira com o comércio de carne e produtos associados, e a de Tarouca com o comércio de frutas e produtos hortícolas (IGE/INE, 1997: 149).

Diferente dos concelhos anteriores, a actividade económica de Vila Verde associa-se ao dinamismo territorial de Braga, concentrando 4% do volume de vendas do Cávado, o qual se distribui essencialmente pelo comércio (nas freguesias de Vila Verde, Pico e Lage) e indústria têxtil e do vestuário (nas de Barbudo e Soutelo). Além desta, destacam-se também actividades ligadas à construção civil nas freguesias de Cervães, Geme e Santa Maria (Prado) (IGE/INE, 1997: 134).

Relativamente à variação da população (figura 6.11) e ao dinamismo imobiliário traduzido pelas licenças de obra concedidas pelas Câmaras Municipais (figura 6.12), alguns aspectos merecem especial consideração.

[25] GASPAR, 1993: 48.

Figura 6.10 – Freguesias dos concelhos de Mesão Frio, Tarouca e Vila Verde

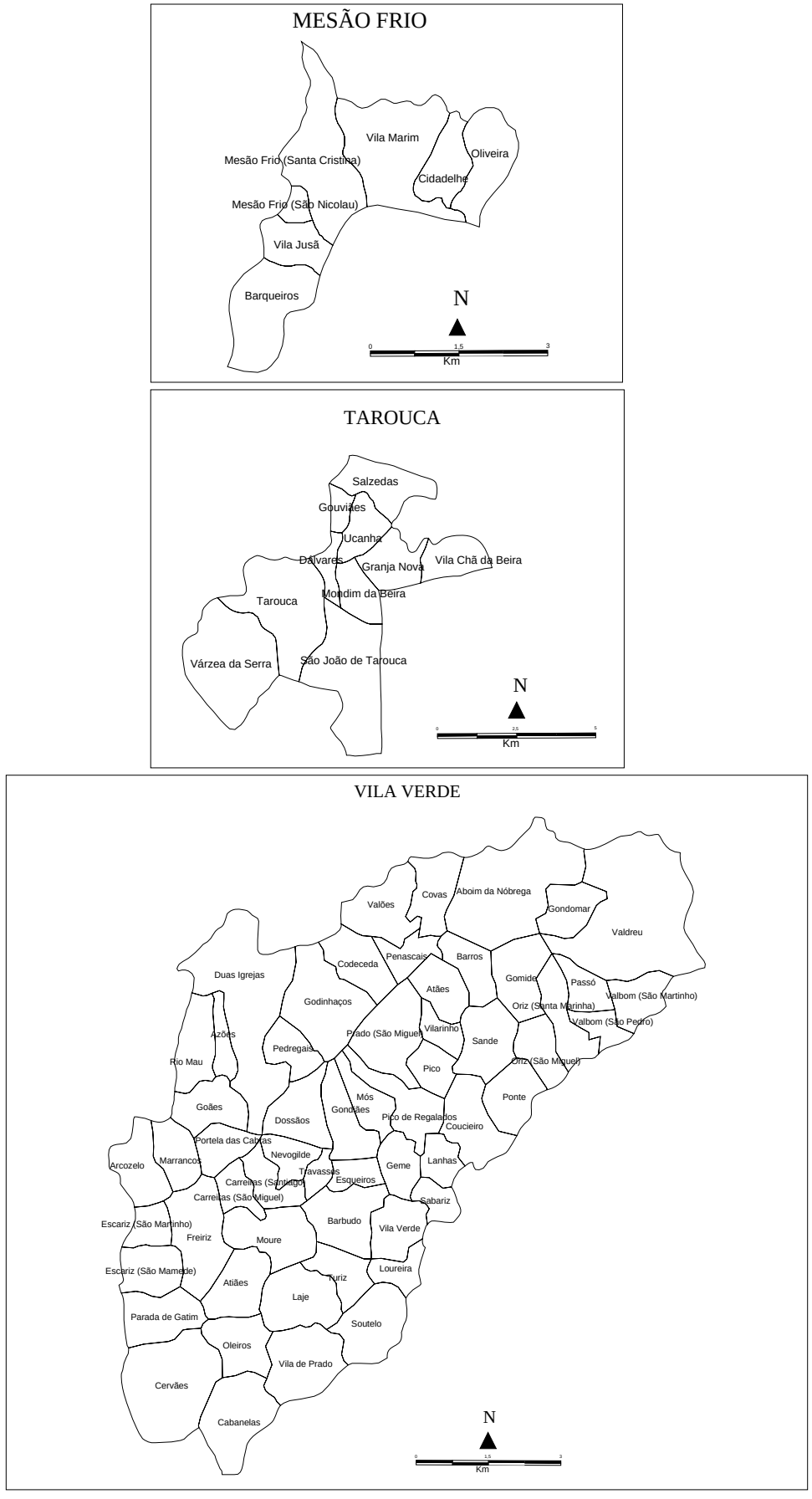
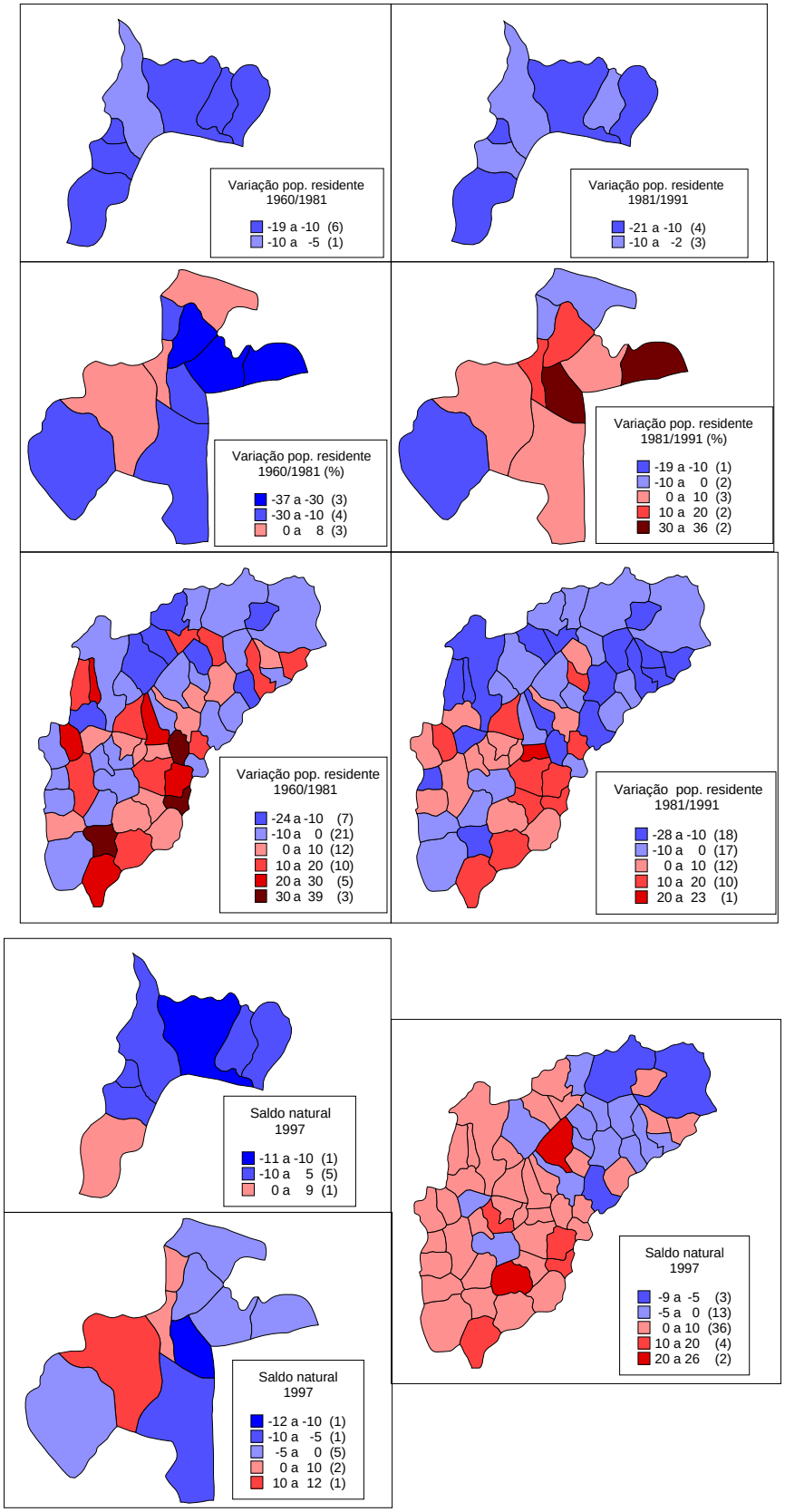
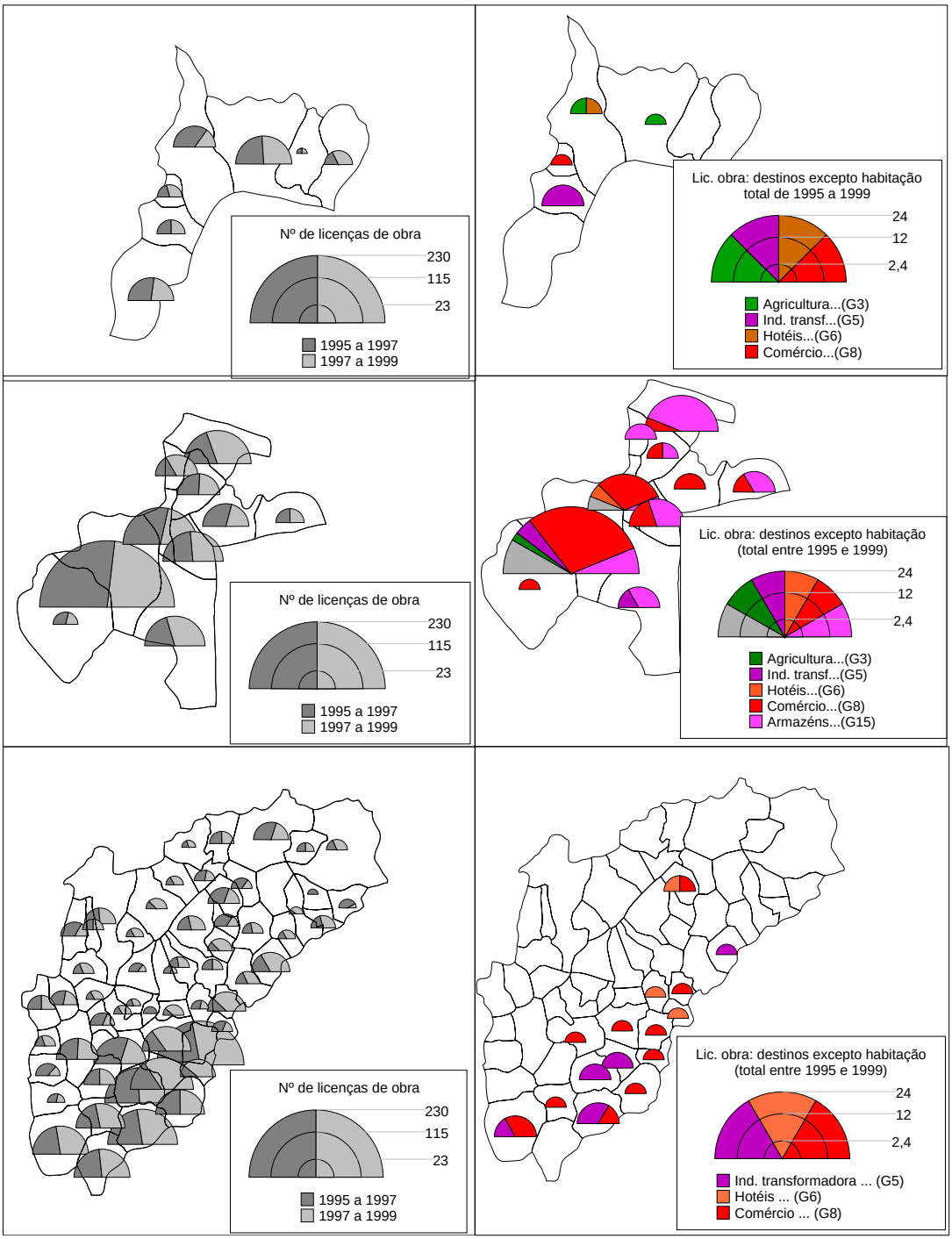


Figura 6.11 – Variação da população residente (1960/81 e 1991/81) e saldo natural



(1997), nas freguesias dos concelhos de Mesão Frio, Tarouca e Vila Verde

Figura 6.12 – Número de licenças de obras e destinos excepto habitação, de 1995 a 1999, nas freguesias dos concelhos de Mesão Frio, Tarouca e Vila Verde



Fonte: Licenças de Obra concedidas pelas Câmaras Municipais, de 1995 a 1999.

Entre a serra do Marão e o rio Douro, Mesão Frio apesar de contar com uma densidade populacional razoável (o que se deve à sua reduzida dimensão em área), registou entre 1960 e 1991 perdas continuadas em todas freguesias que o compõem e, mesmo o saldo natural, de 1997, não indicia uma inversão notória destas tendências. Do mesmo modo, as licenças de obra concedidas durante a segunda metade da década de 90, em número bastante reduzido se comparado com Tarouca, revelam uma fraca diversidade dos investimentos noutros destinos que não a habitação, num quadro de alguma estabilização.

Num contexto talvez mais favorável, localizado a sul do rio Douro e de Lamego, em pleno planalto Beirão, Tarouca revela um dinamismo demográfico e económico diferente. A variação da população residente entre 1960 e 1991, dá conta de uma viragem significativa na década de 80: as perdas fortes registadas de 1960 a 1981, que chegaram a registar valores inferiores a –30%, com apenas 3 das 10 freguesias segurar os seus contingentes demográficos (Tarouca, Dálvares e Salzedas), dão lugar a uma distribuição inversa se se admitir que neste período, apenas 3 registam decréscimos.

O saldo natural revela algum rejuvenescimento nas freguesias localizadas a oeste (Tarouca, Dálvares e Gouviães), sendo que em Mondim da Beira e São João de Tarouca se registam os valores negativos mais baixos. A freguesia sede registou na segunda metade da década de 90 um total de 230 licenças de obra (note-se que em Mesão Frio o máximo se verificou em Vila Marim com apenas 50), das quais cerca de 10% foram para outros destinos que não a habitação, com o comércio e as actividades de armazenagem a ocupar grande parte das mesmas.

Já em Vila Verde, os mesmos indicadores dão conta de uma variação da população residente entre 1960 e 1991, cujos ganhos se terão centrado na parte sudeste, na freguesia sede e, genericamente, nas que se distribuem pelas proximidades da EN101 de ligação a Braga. Do mesmo modo, também se desenha um conjunto de freguesias com maior dinamismo demográfico a sudoeste, ao longo da EN201 (que faz a ligação entre Braga e Ponte de Lima). A norte, a perdas são mais evidentes, excepto nas freguesias mais

próximas da sede de concelho de Terras de Bouro. O saldo natural, em 1997, apesar de revelar alguma revitalização demográfica na área sudoeste e central do concelho, mantém esta separação entre os dois espaços concelhios.

As licenças de obra concedidas pela Câmara Municipal, deixam perceber também que grande parte destas de destina a habitação (do total máximo de 110, há um máximo de 3 licenças para outros destinos que não a habitação). Com uma expansão de residências que deixa perceber a partição do território concelhio entre norte e sul, muito devido à expansão/influência da área urbana de Braga para norte, as parcas licenças para outros destinos ocupam também o conjunto de freguesias a sudeste, e repartem-se pela indústria transformadora, hotéis, restauração e comércio a retalho.

Distingue-se, portanto, Mesão Frio de Tarouca e Vila Verde no que respeita ao dinamismo demográfico, exemplificando sentidos de perdas e ganhos de população, respectivamente. Ao contrário dos outros dois, Tarouca associa a essa tendência a proliferação mais evidente de licenças de obra para fins que não a habitação, actividades que também apresentam uma maior diversidade se comparada com os restantes.

Observando a evolução da rede rodoviária e do povoamento entre 1945 e 1998[26], Mesão Frio revela em 1945 a presença de dois eixos viários fundamentais: a EN101 (que faz a ligação a Amarante) e a 108 (do Porto ao Peso da Régua) que se cruzam na freguesia sede do concelho e completam-se com a linha de caminho de ferro do Douro, paralela à EN108 e ao rio Douro. O alinhamento do casario pelas proximidades destes eixos viários principais, mas também a dispersão do povoamento pelas encostas, são alguns dos aspectos principais que se retêm numa leitura de conjunto.

Decorrido mais de meio século, com excepção de uma ou outra rectificação ou prolongamento na rede rodoviária, o cenário não é muito diferente, podendo eventualmente, observar-se uma ténue expansão, além da freguesia de S. Nicolau, para

[26] Observar Cartas Militares nº126 de 1945 e 1998.

leste, em direcção ao Peso da Régua (a cerca de 15Km de distância) – área mais próxima onde é possível transpor o rio Douro para sul.

Poder-se-á estar perante um quadro pouco promissor para um concelho "entalado" entre o Marão e o rio, cujo atravessamento ainda compensa para quem do Peso da Régua/Lamego, ou dos territórios a sul, se dirige para noroeste em direcção aos espaços do litoral, mas que poderá deixar de compensar quando se concluir a ligação do IP3 a Vila Real.

Já no caso de Tarouca[27] uma leitura sobre a carta topográfica de 1945, permite identificar nesta área uma malha rodoviária composta por dois eixos fundamentais: a oeste do concelho de Tarouca a EN2 faz a ligação com Lamego e, daí para norte, até ao Peso da Régua e Vila Real, e a EN226[28] que da margem esquerda do Douro, a ocidente de Lamego, passa por este concelho, pela freguesia de Tarouca, prosseguindo para sudeste em direcção a Moimenta da Beira e Sernancelhe. Ainda hoje, se não se considerar o lanço do IP3 construído apenas no território de Lamego, são estes dois eixos que compõem a rede de estradas nacionais principais da área.

O povoamento em meados do século permite destacar apenas Lamego como um aglomerado com dimensão razoável se comparado com o território envolvente, o qual se apresentava com pequenos núcleos amarrados aos eixos viários e algum casario disperso. Em 1984, Lamego denota já uma mancha construída extensa, a qual se prolonga, ainda que de forma mais rarefeita, ao longo da EN226, em direcção a Tarouca, por áreas de altitude intermédia (550m), isto é, entre os espaços que a oeste chegam a atingir os 900m de altitude e, a leste, que só nas proximidades do rio Varosa começam a diminuir para valores inferiores aos 450m. Nesta data, é possível observar, nas envolvências da EN226, pelas freguesias de Tarouca, Dálvares e Mondim da Beira,

[27] Observar Cartas Militares nº137 e 147 de 1945 e 1998.
[28] Conhecida por Estrada de Moimenta – uma das mais importantes vias de penetração na Beira Alta (DIONÍSIO, 1988: 724)

um adensamento do povoamento o qual contava já com unidades de dimensão significativa.

A imagem de 1998, revela a consolidação das tendências anteriores, onde além do lanço do IP3 (paralelo à EN2, mas agora na margem direita do rio Balsemão) no concelho de Lamego, surge também um conjunto de estradas, correspondendo a velhos caminhos que terão sido beneficiados, formando uma malha mais densa para ambos os lados da EN226, a qual penetra nas freguesias localizadas a norte e noroeste do concelho de Tarouca, por onde se consegue identificar agora uma série de áreas de pomar e vinha[29], ora nas proximidades dos eixos de comunicação ora dos inúmeros cursos de água que percorrem este espaço. Para sul, em pleno planalto, o restante território concelhio não registou alterações significativas, mantendo-se um padrão concentrado de povoamento nas áreas centrais das freguesias, com uma rede rodoviária que, no essencial, mantém a estrutura de meados do século.

Assim, parece evidente a afirmação de um território cuja dinâmica se associa não só com a localização privilegiada face aos eixos rodoviários de ligação regional, mas também com a proximidade ao eixo de desenvolvimento regional Vila Real/Peso da Régua/Lamego, dando continuidade, também pelas condições naturais nas envolvências do rio Varosa, à consolidação de actividades agro-alimentares de forte expressão no concelho vizinho de Lamego[30]. Assinale-se, contudo, a sua capacidade de aumentar os

[29] Entre os produtos agrícolas desta área, a baga de sabugueiro – planta selvagem que encontra terreno fértil no vale do rio Varosa, proliferando pelas freguesias de Dálvares, Gouviães, Salzedas e Ucanha -, constitui a matéria-prima para vários ramos de actividade, como sejam a indústria farmacêutica, o da cosmética e o alimentar. Sendo uma planta bastante resistente, que não necessita de cuidados especiais, a sua produção tem-se alastrado, uma vez que, sendo canalizada quase integralmente para exportação, o preço do quilo é claramente compensador, rondando os 300 escudos. Uma outra riqueza da área, provém dos vinhos das encostas daquele rio – são os espumantes Murganheira, criados nas Caves com o mesmo nome (www.gov-civil-viseu.pt/tarouca.html).

[30] Em 1292, Lamego já era um importante entreposto comercial. Actualmente, a importância e influência supra-municipal da sua feira semanal, mantém de alguma forma essa vocação, para a qual contribui também o comércio grossista, que se compõe *(...) por armazéns de recolha e por armazéns de distribuição, [no] primeiro caso estão, os armazéns de batatas, vinho e frutas, produtos agrícolas recolhidos na região; no segundo, os armazenistas de produtos variados (...).* (ROSEIRA, 1981: 128 e 129).

valores de população residente (na década de 80 e na primeira metade da de 90), ao contrário dos seus vizinhos e de praticamente todo o interior.

Em Vila Verde[31], o processo de ocupação do território concelhio estrutura-se por dois eixos rodoviários fundamentais: a EN101 e a EN201 que, depois de transporem o Cávado, fazem a ligação a Braga. Transversalmente, as EN's 205 e 308, de Amares a Barcelos e Viana do Castelo, respectivamente, terão contribuído também para o arranjo da mancha construída, ainda que de forma menos evidente que os anteriores.

Em 1948, o povoamento apresentava-se disperso, revelando a presença de manchas mais densas nas freguesias localizadas nas proximidades do rio Cávado. Mais recentemente, em 1997, o conjunto de freguesias localizado a sul, apresenta-se já com uma fortíssima ocupação (mais intensa em Prado e Soutelo, junto às EN201 e 102, a norte do Cávado), tanto nas adjacências daquele sistema rodoviário concelhio fundamental, como nos seus interstícios, nos quais a maioria dos caminhos terão sido beneficiados, apresentando-se agora com o estatuto de estrada municipal ainda que delargura reduzida (menos de 5,5m). Junto à EN205, com um traçado mais ou menos paralelo ao Cávado, pela sua margem direita, observa-se a presença de unidades recentes de maior dimensão, espelhando, de alguma forma, o tipo de ocupação já antes visível na margem esquerda.

Vila Verde, na sub-região do Cávado, pode comparar-se com Tarouca na perspectiva de que, em ambos, o seu dinamismo recente pode ser atribuído à proximidade de áreas em de forte dinamismo. As diferenças fundamentais, entre os dois casos podem estar no processo, uma vez que o segundo detinha já os recursos naturais essenciais para o desenvolvimento de alguns produtos específicos ligados ao sector alimentar, das bebidas e, de uma forma global, à agricultura, enquanto o primeiro poderá ter constituído essencialmente, pelo menos numa fase inicial, à área de expansão residencial de Braga para norte[32], vindo entretanto esse espaço a ser também reclamado

[31] Observar Cartas Militares nº 42 e 56 de 1948 e 1997.
[32] Do conjunto de concelhos que integram o Cávado, GASPAR (1993: 39), considera que tal como Amares, Vila Verde faz parte da bacia de emprego de Braga.

por unidades económicas mais exigentes de espaço, como sejam as fabris. Mesão Frio, pelo contrário, parece apresentar-se à margem de um eixo mais dinâmico que se define a leste, entre Vila Real, Peso da Régua e Lamego, ocupando um espaço intersticial entre este conjunto de municípios e os territórios a oeste, no eixo de influência dos aglomerados do litoral através da A4 até Amarante.

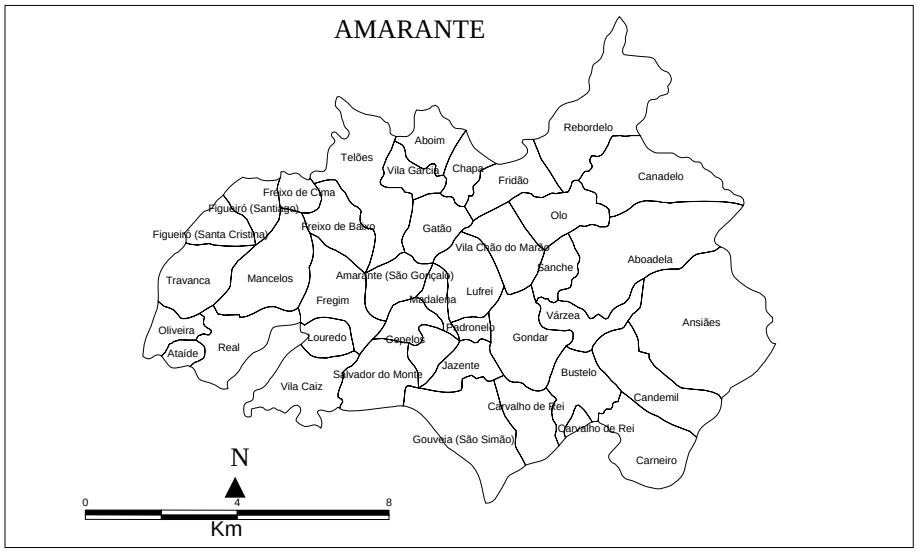
6.2.2.3 Os concelhos de Amarante, Esposende, Paços de Ferreira e Paredes

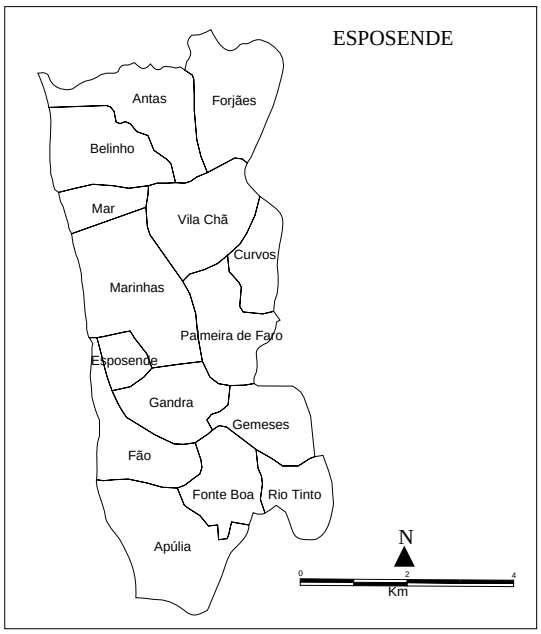
Integrados na NUTIII do Tâmega, Amarante, Paços de Ferreira e Paredes detêm um conjunto de empresas que, em qualquer dos casos são responsáveis por 10% ou mais do volume de vendas da sub-região. Com maior especialização no sector da construção, como é o caso do primeiro, ou na indústria do mobiliário, nos outros dois, estes concelhos apresentam diferenças significativas na distribuição das empresas, sendo que em Amarante, S. Gonçalo e Cepelos geram cerca de 2/3 do volume de vendas concelhio, em Paredes o tecido empresarial se apresenta mais concentrado na freguesia sede e a noroeste (em Lordelo, Rebordosa e Gandra), e, em Paços de Ferreira, a dispersão mascara qualquer esforço para identificar eixos de distribuição mais marcados no território (IGE/INE, 1997: 178, 188 e 189). Esposende, localizado no litoral a norte da Área Metropolitana do Porto, apresenta-se com um território polarizado por Barcelos/Braga, Viana do Castelo e Porto. A plataforma litoral que ocupa uma parte significativa do seu território, entre a freguesia de Antas e Palmeira de Faro, delimitada a leste por uma arriba cuja altitude média se situa nos 200m, compõe-se de terrenos férteis, onde ainda se pratica a actividade agrícola de cariz tradicional mesclada por empresas mais modernas de exploração agro-pecuária[33], mas é a indústria têxtil e do vestuário que geram cerca de 90% do volume de vendas do concelho, concentrando-se essencialmente na freguesia sede e suas envolventes, bem como no extremo noroeste, na de Forjães (IGE/INE, 1997: 132).

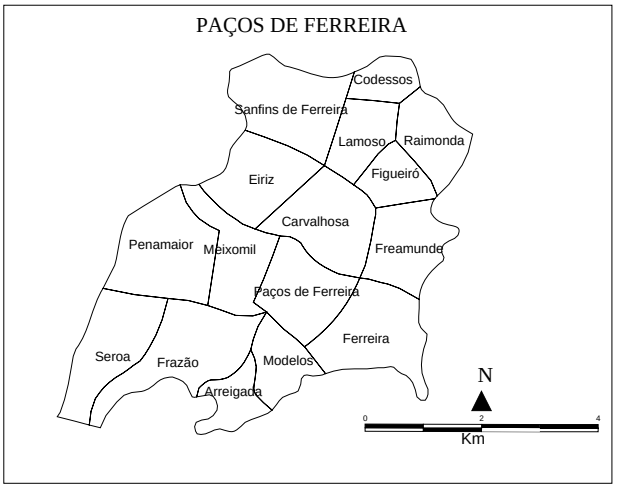
A dinâmica demográfica dos quatro concelhos (figuras 6.13 e 6.14), permite distinguir Amarante e Esposende, de Paços de Ferreira e Paredes, no período de 1960 a 1981. Ao contrário dos restantes três, onde é possível observar ganhos generalizados de

[33] www.amvc.pt/Site/concelhos/esposende/resenha/index.html (consultado em 6/9/2000)

Figura 6.13 – Freguesias dos concelhos de Amarante, Esposende, Paços de Ferreira e Paredes







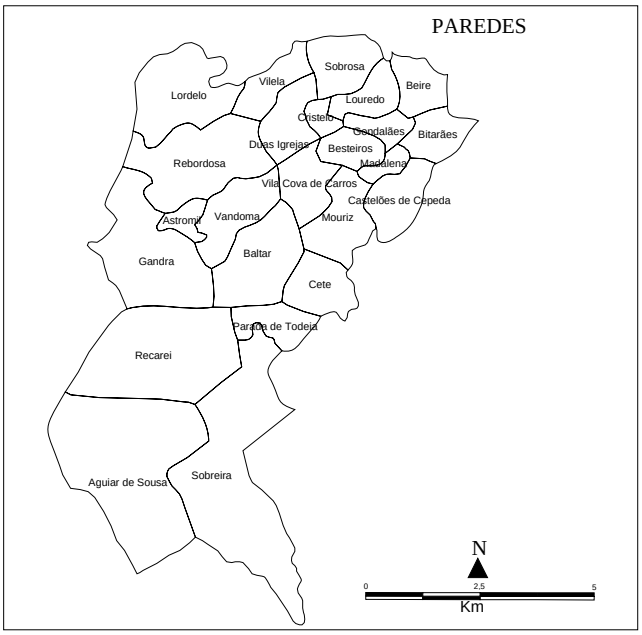
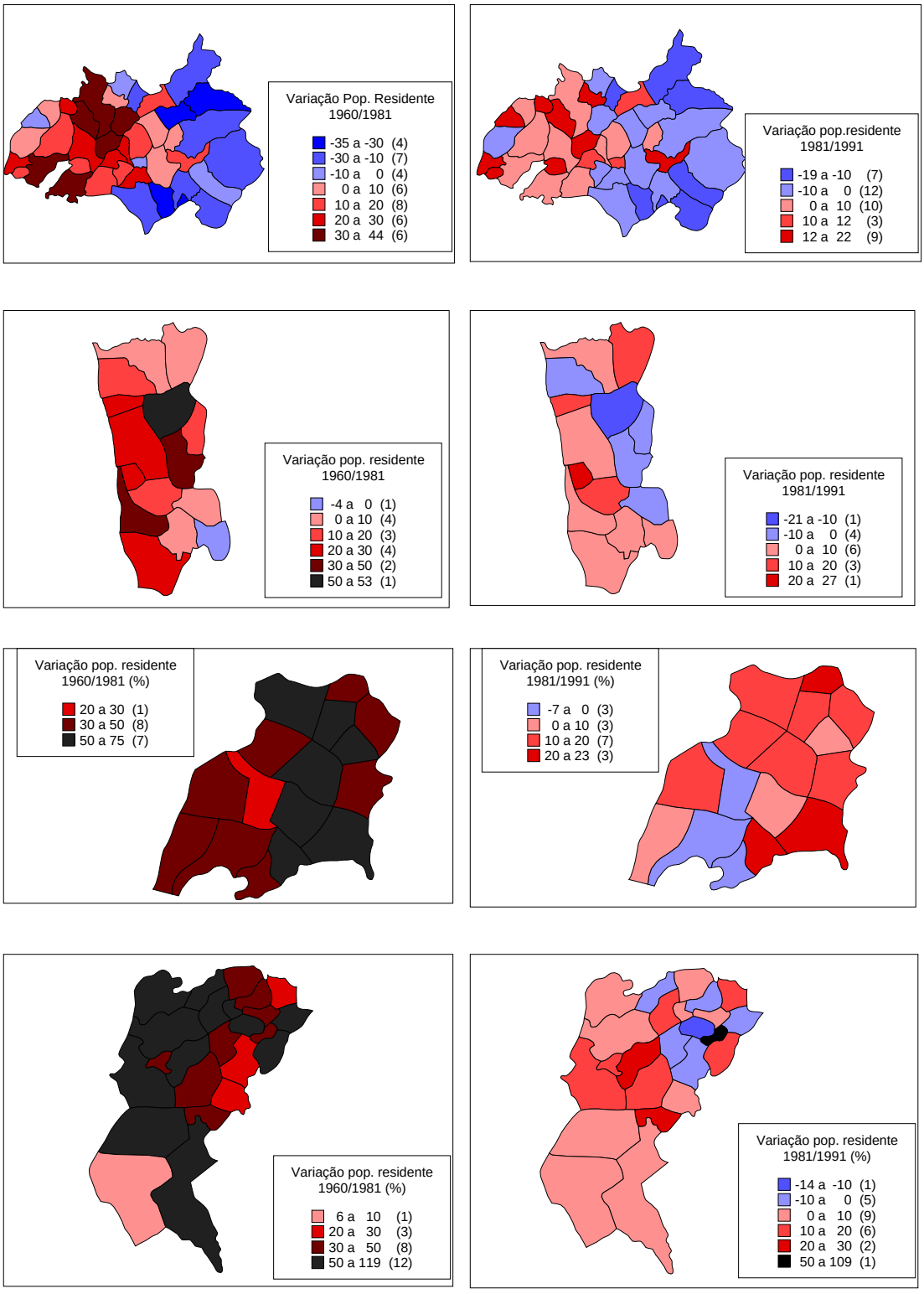
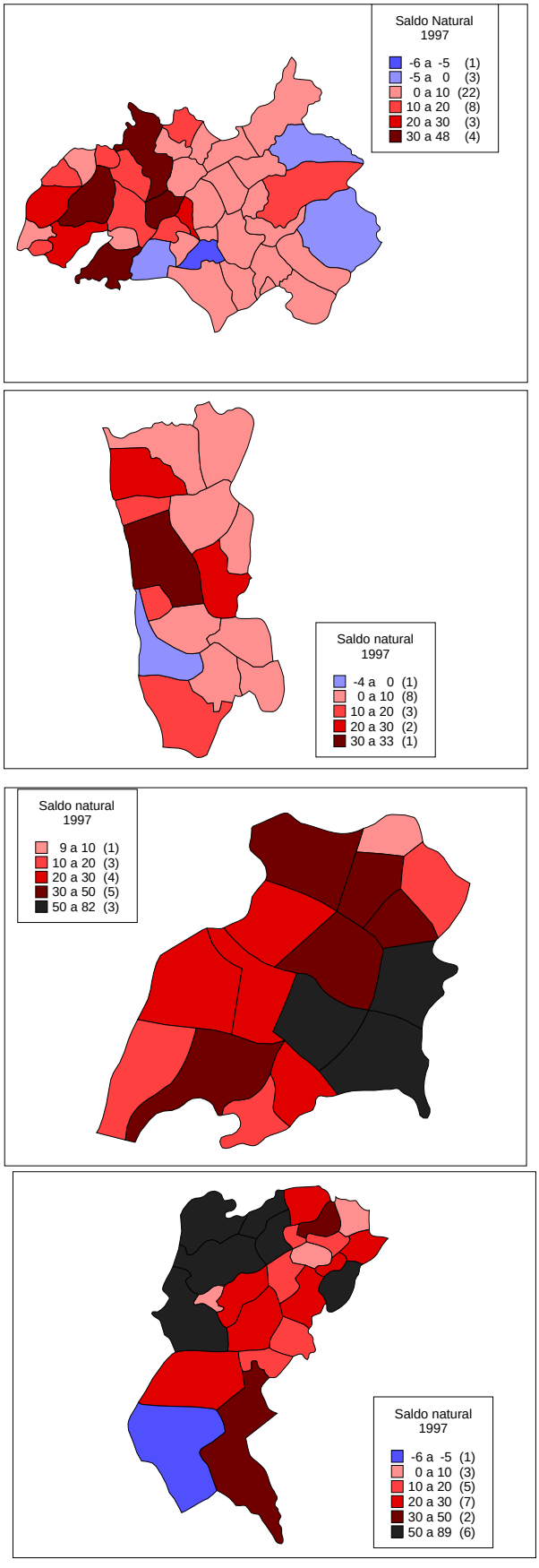


Figura 6.14 – Variação da população residente nos concelhos de Amarante, Esposende,



Paços de Ferreira e Paredes, 1960/1981 e 1981/1991

Figura 6.15 – Saldo Natural nos concelhos de Amarante, Esposende, Paços de Ferreira e Paredes, 1997

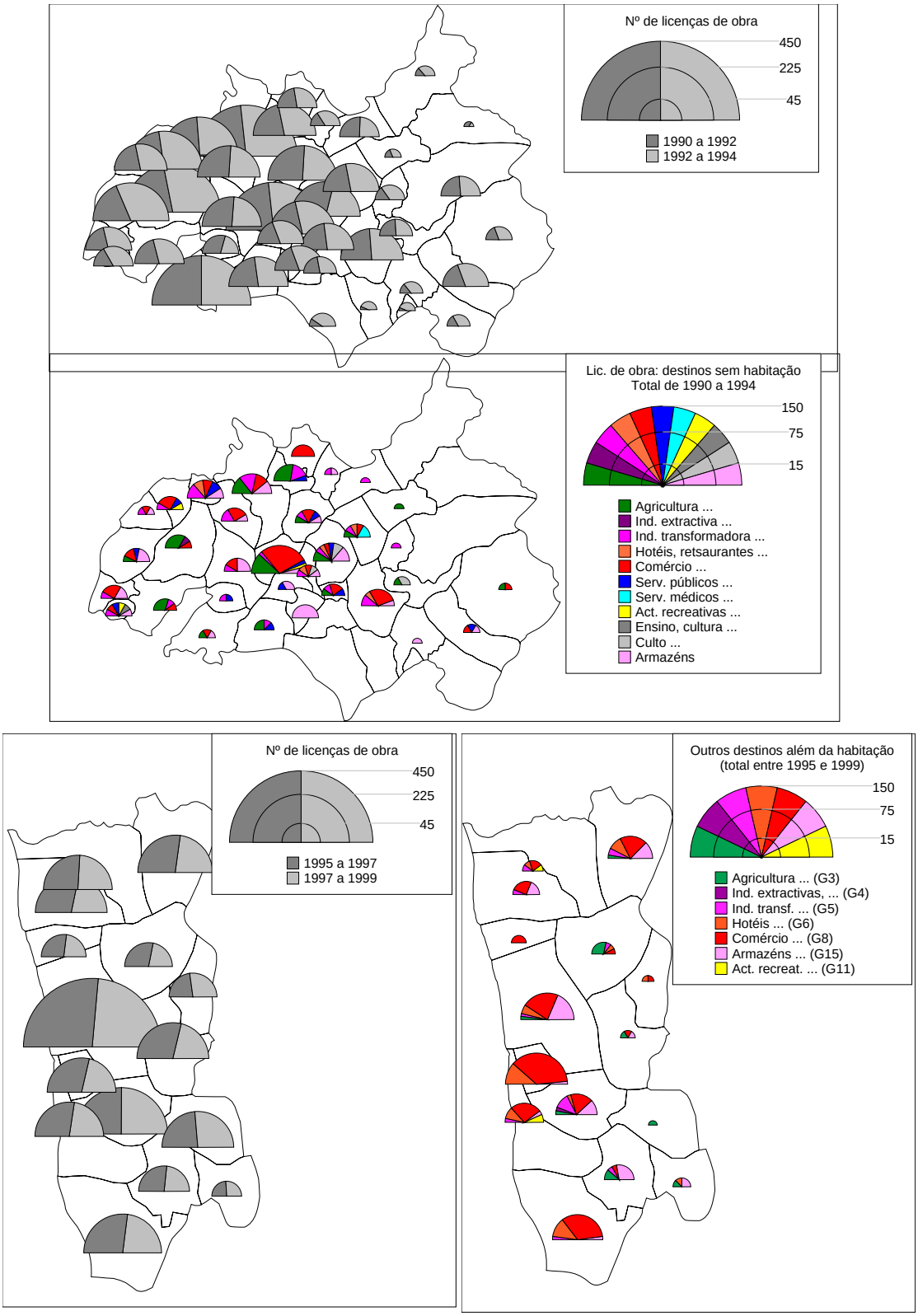


efectivos, ultrapassando os 30% em 15 das 16 freguesias de Paços de Ferreira e em 20 das 23 freguesias de Paredes. Amarante apresenta-se com um território dividido: a ocidente as variações positivas ultrapassam os 20% em 12 casos e, a oriente, à medida que se tornam mais agressivas as altitudes da serra do Marão, 11 registam valores inferiores a –10%. Esposende não regista perdas tão evidentes, apenas com –4% em Rio Tinto, mas também não atinge os valores das variações de sinal positivo registadas em Paços de Ferreira e Paredes. O período de 1981 a 1991, denota uma redução generalizada quer das variações de sinal positivo quer de sinal negativo, constituindo excepção Esposende que desce aos –21% na freguesia de Vila Chã. De qualquer forma, trata-se de variações que, globalmente, acompanham de perto as ocorrências do período anterior, com os aglomerados de maior dimensão a registar quase sempre valores superiores.O saldo natural de 1997 (figura 6.15) corrobora estas observações ao revelar algum rejuvenescimento por parte das freguesias que em 1960 a 1981 evidenciavam maior dinamismo.

A ocupação recente das freguesias, baseada nas licenças de obra (figura 6.16) concedidas na segunda metade da década de noventa revela no concelho de Paredes uma forte expansão de destinos de obra para habitação, em particular na parte norte e noroeste, onde os outros destinos acompanham também esta distribuição. Paços de Ferreira parece dar continuidade a esta dinâmica, mas aqui as licenças de obra assumem maior evidência a sudeste, sendo que a tendência aponta para o crescimento da oferta para habitação a oeste. Em ambos os casos, pode estar-se perante um processo de expansão das áreas de residência da Área Metropolitana do Porto pelas freguesias que confinam a leste e nordeste com o concelho de Valongo.

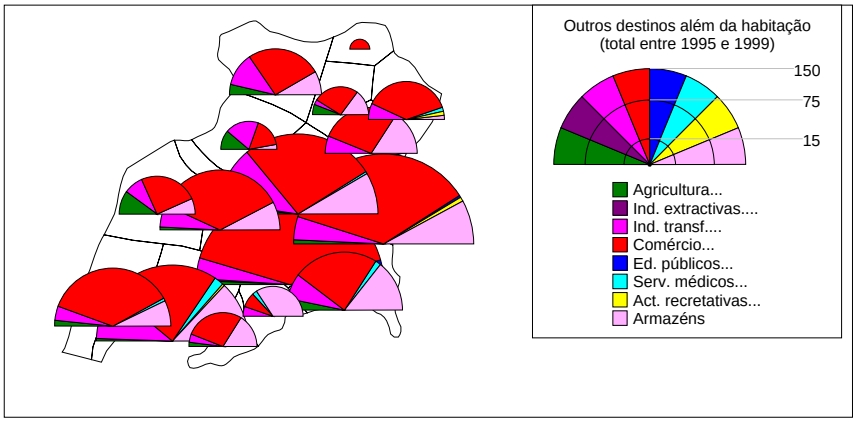
A indústria transformadora e o comércio ocupam uma fatia importante das licenças de obra no concelho de Paredes, mas é em Paços de Ferreira que atingem valores absolutos por freguesia mais elevados, em particular no sector do comércio.

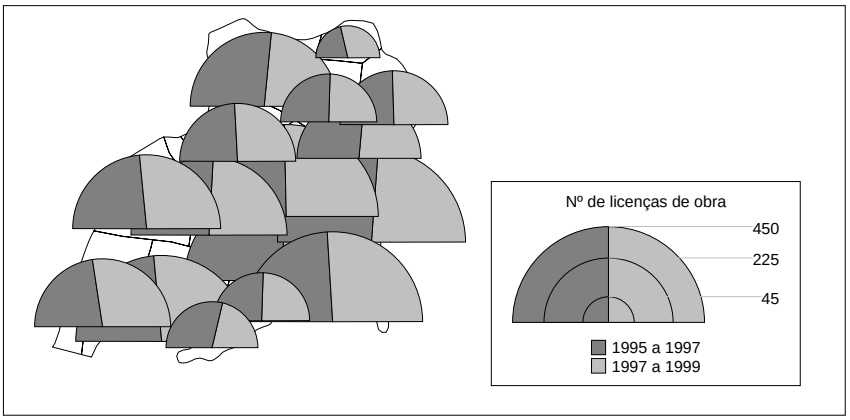
Figura 6.16 - Número de licenças de obras e destinos excepto habitação, de 1995 a 1999, nas freguesias dos concelhos de Amarante, Esposende, Paços de Ferreira Paredes

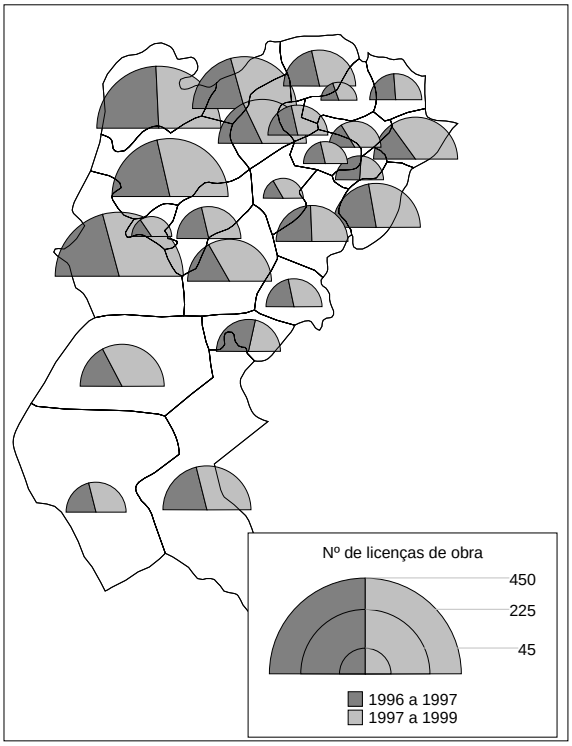


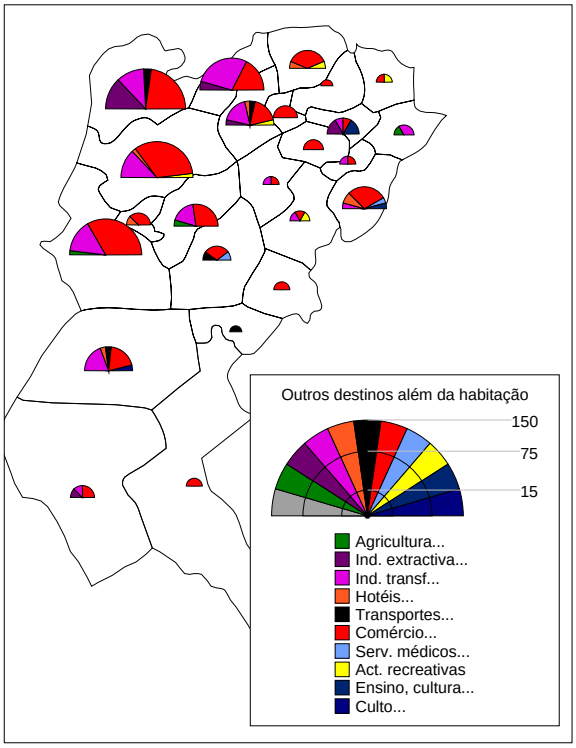
(continua)

(continuação da fig. 6.16)









Trata-se neste caso em boa parte de remodelações e ampliações feitas às instalações de muitas das unidades de indústria de mobiliário tradicionais que passam a oferecer também recintos de exposição e venda dos seus produtos.

Esposende revela alguma estabilização na dinâmica de ocupação, sendo que as licenças de obra para outros destinos que não a habitação são concedidas essencialmente para actividades comerciais e de restauração, bem como, ainda que com menor significado, para a armazenagem. A agricultura parece deter ainda alguma importância nas freguesias do interior, como em Vila Chã, Fonte Boa e Rio Tinto, coincidindo com as áreas de menor dinamismo demográfico na década de oitenta. Aliás, nota-se que uma boa parte dos armazéns corresponde a espaços colectores da produção agrícola, a partir dos quais se faz a distribuição para os retalhistas do noroeste – dinâmica que adquiriu maior expressão com a abertura do IC1.

Em Amarante, os fortes declives do Marão a leste, e a atractividade ao Porto aumentada[34] com a abertura da A4 constituem concerteza algumas das explicações possíveis para uma distribuição das residências e das actividades económicas que, acompanhando as dinâmicas de variação da população, revelam uma distribuição que, da freguesia sede e suas envolvências, se prolonga para oeste, desenvolvendo um arco que decalca o traçado da estrada nacional 15. Com uma mescla de actividades registadas nas recentes licenças de obra, na qual se distinguem ainda algumas unidades ligadas à agricultura, o comércio parece constituir, também aqui o sector dominante, e a indústria segue de perto o "arco" definido pela EN15[35], bem como, ainda que pouco visível, também a sudoeste de S. Gonçalo, talvez nas proximidades do nó da A4 da margem esquerda do Tâmega.

[34] Note-se que em 1980, altura em que ainda não existia a ligação pela A4, François GUICHARD já se referia a estes processos: *(...) no espírito da população local o Porto continua a ser o centro de controle económico primordial, para o qual são dirigidas as atenções. (...) no que diz respeito aos produtos que saem do concelho o Porto é o término lógico da rede de comunicação (...)* (GUICHARD, 1980: 192)

[35] *Depuis le début du siécle, le bourg s'est développé le long des vois d'accés, s'étirant au bord de la nationale étroite et contournée (...)* (GUICHARD, 1980: 35)

Poder-se-á dizer talvez, que Amarante se posiciona numa franja de transição - a proximidade conseguida à Área Metropolitana do Porto, mas também a Vila Real, com a A4/IP4, veio consolidar a tendência de uma ocupação mais evidente a oeste num processo de penetração dos processos da litoralização para o interior, mas indicia também algum dinamismo pelas freguesias localizadas a sul, ainda que não consigam superar a inércia da atracção pela tradicional EN15 desde a saída de S. Gonçalo, até Oliveira (a oeste), depois de inflectir por Telões e Freixo de Cima.

A evolução do povoamento[36] dá conta destes processos: um povoamento que se concentrava, na segunda metade da década de setenta, na freguesia sede, de onde irradiava pelas principais saídas de ligação intermunicipais e/ou regionais (pela EN15 em direcção ao Porto, pela EN 210 e pela EN312, para Celorico de Basto e Cabeceiras de Basto e pela EN211-1, para Penafiel). A expansão para a freguesia da Madalena, na outra margem do Tâmega, veio consolidar-se com a construção da nova ponte a montante. Daqui, para leste, é possível encontrar pequenos aglomerados que coincidem com as áreas centrais das freguesias, onde normalmente termina a estrada, contrastando com a distribuição a ocidente, de povoamento mais disperso, servido por uma rede viária mais densa.

Em 1997 mantém-se o padrão, com um aumento da mancha do povoamento que assume maiores proporções nas direcções atrás assinaladas. É possível que a A4/IP4, que atravessa as freguesias localizadas a sul no concelho, esteja já a exercer alguma atracção a partir dos nós, como aliás se observou antes com as licenças de obra concedidas nessas áreas. Quando muito, estes processos poder-se-iam verificar a oeste da referida freguesia, onde aquela estrada nacional se separa mais visivelmente da A4, inflectindo para norte, mas é exactamente aqui que se verifica um adensamento forte do casario em torno da EN15, e também um pouco pelas freguesias servidas pelo caminho de ferro, nomeadamente Ataíde e Real. Acrescente-se que, ainda neste sentido, a proximidade

[36] Observar Cartas Militares nº 100 e 113 de 1944 e 1998.

com que se desenvolvem os dois principais eixos de transportes terrestres mascara a visibilidade de qualquer processo de ocupação induzido por um deles.

Localizado junto ao mar[37], Esposende assemelha-se a Amarante pela amarração notória do povoamento à EN13, denunciando, em finais da década de 40, o que viria a ser no presente uma mancha quase contínua (em corredor) entre as freguesias de Antas e Gandra. Na margem esquerda do rio Cávado, a Apúlia destaca-se como um importante centro piscatório e, um pouco para o interior, Fonte Boa desenvolve-se nas imediações da EN205-1, em direcção a Barcelos. Por esta altura, a rede rodoviária apresentava-se praticamente fechada, com todas as freguesias servidas. Tal como Amarante, esta estrutura de base consolida-se até 1997. Nesta data, porém, nota-se também um adensamento do casario em Forjães, no extremo nordeste do concelho, o que se admite poder estar associado com a área industrial do Neiva que se desenvolve imediatamente a norte nas envolvências da EN103 (estrada de ligação entre Barcelos e Viana do Castelo). Do mesmo modo, as EN's 205-1 e 103-1, que fazem a ligação entre Esposende e Barcelos por ambas as margens do Cávado, terão constituído eixos preferenciais de expansão do povoamento a partir da freguesia sede. O IC1 aparece em construção na carta militar, indiciando a aproximação de unidades de maior dimensão nas suas proximidades. No entanto, mais uma vez, a proximidade do seu traçado a outros eixos principais de ligação, como sejam a EN13 ou a EN103 (esta de traçado rectilíneo, já existente em 1948, em torno da qual se organiza a área industrial do Neiva) não permite associar claramente a dinâmica de ocupação a norte com a alteração das condições de acessibilidade ocasionadas pelo IC1. A A11, que da Apúlia fará a ligação a Barcelos e Braga, poderá constituir mais um eixo que irá consolidar a velha relação entre estas localidades, nomeadamente no sector da indústria e do turismo, numa ligação que antes se fazia pela EN205-1.

[37] Observar Cartas Militares nº 54 e 68 de 1948 e 1997.

No concelho de Paços de Ferreira[38], que confina a norte com o de Santo Tirso, já na década de 70, era possível observar um vasto conjunto de unidades de média/grande dimensão localizadas nas margens do rio Vizela e nas envolvências do caminho de ferro, bem como de duas estradas que se desenvolvem quase paralelamente ao rio.

Daqui, até à freguesia de Paços de Ferreira, a ligação era feita pelas EN's 513 e 209-2, atravessando uma área de topografia mais acidentada e de maior altitude. Para além destes eixos rodoviários principais, as ligações aos aglomerados principais das freguesias constituía-se por uma malha viária aberta, com continuação apenas por caminhos ou azinhagas. Na parte sul do concelho, em particular a partir das freguesias de Paços de Ferreira e Freamunde[39] – aglomerados com uma mancha mais extensa -, tanto a rede de estradas como a distribuição do povoamento apresentam uma maior dispersão, mas que permite identificar um alinhamento preferencial para sul nas proximidades do rio Ferreira. É também nesta área que se cruzam duas ligações fundamentais, a EN207 (Felgueiras/Valongo) e a EN319 (Santo Tirso/Paredes).

Prolongando esta estrutura do povoamento para sul, para o município de Paredes[40], é possível notar que na década de 70 Lordelo e Rebordosa apresentam um povoamento orientado pelo curso do rio Ferreira e estradas adjacentes. A sede de concelho (Castelões de Cepeda) é atravessada pela EN15, mas ao contrário do que se viria a verificar, não revelava uma ocupação significativa se se admitir que aquela estrada constituía a principal ligação ao Porto. O comboio seria, concerteza o meio de transporte mais eficaz, a avaliar pelo adensamento do casario nas freguesias um pouco mais a sul nas freguesias de Recarei e Sobreira, aqui acompanhando as áreas ribeirinhas de menor altitude do rio Sousa.

---

[38] Observar Cartas Militares nº 111 de 1978 e 1998.

[39] SILVA (1986: 37), sublinhando a importância desta freguesias na dinâmica de alteração do povoamento concelhio, esboça um quadro de relações mais global: *(...) dispersão da população segundo as principais vias de comunicação, que ora atravessam a depressão de Paços de Ferreira, ora seguem o sopé das vertentes, estabelecendo a ligação com áreas de atracção, como o Porto e a zona industrial de Santo Tirso, Lousada, Vizela e Guimarães.*

[40] Observar Cartas Militares nº 111 e 113 de 1972/75 e 1998.

A imagem de 1997, revela também a consolidação desta estrutura de base, mas com um adensamento, que em Paços de Ferreira ocupa todo o território tanto nas proximidades dos eixos viários como nos seus interstícios, e que assume particular intensidade a sul.

Em Paredes, a A4 atravessa as freguesias de Recarei, parada de Todeia, Baltar, Cete e Mouris, desenvolvendo um percurso entre a EN15 e a linha de caminho de ferro, com nós em Baltar e Castelões de Cepeda, aos quais se junta o de Campo no concelho de Valongo. Sendo particularmente evidente o adensamento do casario junto à EN15, inclusive com unidades de dimensão significativa, deve destacar-se também a propagação da mancha construída nas imediações dos eixos de ligação à A4, confundindo-se, por vezes, com a atracção exercida pelas estações de caminho de ferro.

Inseridos num espaço de *industrialização dispersa e urbanização difusa* [com] *tendência para uma maior concentração urbana*[41], estes concelhos apresentam características distintas que retractam a evolução dos contextos territoriais em que se inserem: com boas condições de acessibilidade aos aglomerados mais competitivos assistem a significativos aumentos de unidades de habitação (casos de Esposende, Amarante e Paredes), ou, apesar de se localizarem nos interstícios da rede rodoviária fundamental sem qualquer nó de ligação directa, conseguem afirmar a sua presença na região, potenciando a sua vocação de fabrico e comercialização de mobiliário, ou seja, criando uma imagem de marca, que gera inércias sobre a procura (caso de Paços de Ferreira – a "capital do móvel").

[41] GASPAR, 1993: 35.

6.3 INDUÇÃO DA (RE)LOCALIZAÇÃO E/OU REFORÇO DE TENDÊNCIAS

A leitura feita nos capítulos anteriores para o conjunto dos concelhos da Região Norte, sobre a consolidação de espaços cuja definição se enraíza em esquemas de relação que remontam ao passado, confirma-se numa observação de maior detalhe.[42]

A proximidade adquirida face aos aglomerados de maior dimensão populacional, mais dinâmicos e/ou competitivos à escala regional, constitui um importante factor de indução das ocupações, seja porque progressivamente são incorporados nas suas áreas de expansão, ou porque, por via dos ganhos de acessibilidade, passam a integrar eixos de litoralização[43], que de resto já existiam no passado[44], mas que agora apresentam maiores possibilidades de promover o intercâmbio e a mudança. Como esses espaços mais dinâmicos se distribuem por uma mancha difusa em torno da Área Metropolitana do Porto, orientados pelos principais itinerários de ligação regional (o IC1 até Viana do Castelo, a A3/A7 para Braga e Guimarães e a A4/IP4 até Vila Real), é comum observar-se uma reacção mais notória, de sentido positivo, nas freguesias directamente servidas por essas vias ou por aquelas que não apresentando uma ligação directa beneficiaram também dos ganhos de tempo de viagem aos espaços mais atractivos[45]. Sem ignorar o conjunto de elementos implicados nesta explicação, os quais ultrapassam o domínio exclusivo da rede rodoviária, recordem-se os casos das freguesias localizadas a oeste e

[42] Note-se que, partindo do princípio genérico de que o território se compõe de um conjunto de elementos de cuja articulação resultam características capazes de o individualizarem, fez-se uma análise estatística de regressão múltipla, no sentido de explicar o dinamismo imobiliário de cada freguesia através das restantes variáveis quantitativas disponíveis, mas os resultados foram sempre estisticamente pouco significativos, ainda que em todas as variáveis explicativas o sinal do respectivo coeficiente fosse o que corresponde às explicações (qualitativas) referidas neste texto.

[43] *(...) a litoralização pode dizer-se que penetra tanto mais o interior, quanto mais facilidades dão as vias de circulação de pessoas e bens (...)* (GASPAR, 1987: 111)

[44] Recorde-se que, no essencial, os novos eixos rodoviários desenvolvem percursos idênticos, ou por vezes iguais, às EN's de maior importância regional.

[45] *Mais do que meros receptáculos, os municípios envolventes da cidade-centro [neste caso o Porto] souberam quase sempre, duma ou doutra forma, aproveitar as alterações das acessibilidades e o protagonismo político dos seus autarcas, designadamente, para aumentar visibilidades e reforçar o poder de atracção de novas ou renovadas cidades.* (FERNANDES, 1998: 206)

sul do concelho de Cabeceiras de Basto, a norte em Paredes ou, entre outros, também a oeste no concelho de Amarante.

Por outro lado, se é verdade que estes processos se tornam particularmente evidentes quando ocorre uma mudança forte nas condições de acessibilidade em espaços que se incluem nesta mancha de maior densidade de ocupação, como é o caso da parte norte do concelho de Paredes (servido pela A4), o exemplo de Vila Verde, revela que mesmo sem um itinerário de ligação rápida a Braga (a A3 apenas toca o seu limite a ocidente), a expansão da mancha urbana desta cidade ocorreu através dos eixos de ligação tradicionais (as EN's 201 e 101). Também Tarouca, possuindo recursos naturais próprios, mas também uma boa localização face a Lamego, constitui talvez um território de consolidação e prolongamento do dinamismo do eixo Vila Real/Peso da Régua/Lamego para sul, pela EN226. Do mesmo modo, Esposende sendo um espaço balnear com qualidade ambiental e urbanística, é hoje atractivo para a expansão de actividades económicas e residências de Braga/Barcelos, Área Metropolitana do Porto e Viana do Castelo.

O território compõe-se de sub-espaços diferentes os quais se articulam segundo dinâmicas de expansão orientadas, não só pelos mais competitivos, resultando em ocupações cada vez mais distantes em função das necessidades de espaço, mas também pelos que, face aos seus recursos e à capacidade de os potenciar, conseguem adquirir visibilidade no contexto em que se inserem. Paços de Ferreira constitui talvez um bom exemplo de evolução e especialização de um tecido produtivo num espaço intersticial face à rede rodoviária de alta capacidade: não sendo servido directamente por qualquer nó dessa rede, talvez através do progressivo aperfeiçoamento e especialização da mão-de-obra operária, conseguiu visibilidade no sector do mobiliário num território fortemente industrializado.

Pensando que o espaço regional se compõe de áreas de alta e de baixa densidade de ocupação, que essa distribuição se faz de ocidente para oriente com eixos de penetração e que esse é também o sentido global das polarizações, então pode admitir-se a

existência de "espaços de hesitação", ou seja, aqueles que estando mais afastados apresentam boas condições de acessibilidade, mas não de mobilidade para permitir a definição de um quotidiano de relações. Poderá ser talvez esse o enquadramento de Amarante que parece encontrar-se na transição entre o passado (ligado, entre outras, a actividades como as indústrias da madeira e com uma vocação de acolhimento para quem viajava entre o Porto e Vila Real ou Bragança), e o presente no qual com a A4 pode mais facilmente captar utentes para as actividades de turismo, mas também residentes que trabalhem a oeste, porque agora, tal como se pode ler em vários panfletos e jornais de divulgação sobre aquisição de apartamentos, estão a apenas 30 minutos do Porto.

Pelo contrário, apesar de igualmente bem servido em termos de infra-estruturas rodoviárias, mais a leste, Macedo de Cavaleiros não está suficientemente próximo de qualquer centro gerador de forte atracção, tendo-se assumindo recentemente, através da potenciação dos recursos locais, como um dos pólos dinamizadores de uma vasta área em perda. Do mesmo modo, antes de qualquer informação detalhada sobre o IP3 (década de 80), Tarouca já revelava um dinamismo demográfico que se destacava na sub-região e em todo o interior, ou seja, não parece haver neste caso uma relação directa entre alteração das condições de acessibilidade e reacção/impacte territorial.

A alteração das condições de acessibilidade constitui um estímulo à reacção, mas conta-se entre muitas outras que aí tiveram lugar, redefinindo sucessivos quadros de proximidade e relação, dos quais resultaram esforços de adaptação entre espaços polarizadores e polarizados, que de resto sempre existiram, mas agora são mais evidentes porque proliferam em maior número e numa mais complexa teia de relações, tanto maior quanto maior a densidade da ocupação dos espaços em questão.

Em qualquer dos casos, por processos de imitação ou, se se pensar num quadro de competitividade, de emulação, os locais transformam-se num esforço de adaptação sucessiva em função de referenciais de sucesso, entendido este como a capacidade de fixar/atrair população e investimento, promovendo a qualidade de vida e o

desenvolvimento económico, dando lugar a impactes territoriais que traduzem esse esforço de sucessivas (re)adaptações. Deve registar-se, no entanto, no que respeita às intenções de intervenção, como revelou a consulta dos Planos Directores Municipais dos concelhos aqui observados, que se há alguma tendência para que alguns usos do solo se localizem em áreas dotadas de boas/melhoradas condições de acessibilidade, no essencial as opções apontam para a distribuição dos usos do solo pré-existentes. De facto, com excepção dos espaços com maior densidade de ocupação ou próximos (de que é exemplo Paredes), onde os nós dos IP's e IC's "motivam" a expansão do casario, nos restantes são os tipos de usos do solo anteriores (residência, comércio, agricultura ou, entre outras, indústria) ou, eventualmente as variantes às EN's tradicionais que orientam em grande parte o desenho do mapa dos usos de solo dos PDM's.

Mesmo sabendo que o território integra inércias para as quais um mesmo estímulo (neste caso as infra-estruturas rodoviárias) tem resultantes obviamente diferentes, como se procurou clarificar neste capítulo e nos anteriores, observa-se, por parte do órgãos do poder público, não só a perpetuação do desfasamento entre as intenções definidas nos objectivos das intervenções e a sua tradução territorial (o que será explicável também pela total falta de tradição no nosso país de avaliações ex-post das intervenções), como também parece que utilizam estes referenciais de sucesso enraizados nas populações locais para aumentar o desejo de ter mais e melhores vias rodoviárias. (Re)constituem-se assim discursos geradores de expectativas, fazendo propaganda sobre efeitos integrados de alteração do território, ou seja, continua a implementar-se uma política de infra-estruturas de transportes, que é concerteza estímulo à (re)adaptação mas que, porque nem sempre constitui o factor mais importante para cada local, pode ou não traduzir-se em benefício real e portanto em boa aplicação dos dinheiros públicos.

7. A GERAÇÃO DE EXPECTATIVAS E AS RESULTANTES DA ALTERAÇÃO DAS CONDIÇÕES DE ACESSIBILIDADE

Servir as áreas de maior intensidade de tráfego, procurando responder aos crescentes valores de procura e alargar a rede para as áreas de menor densidade de ocupação, alegando em cada momento da história que esse será o caminho para a redução dos desequilíbrios regionais, é a dupla de princípios que tem orientado as intervenções em matéria de transportes.

Mesmo reconhecendo a inércia subjacente às dinâmicas territoriais, o aceno desta bandeira permanece no discurso do poder público, porque para a população em geral, os aumentos de acessibilidade representam "ganho", isto é, comportam conotações positivas associadas à ideia de que conseguirão alcançar espaços mais distantes em menos tempo, espaços esses que podem oferecer oportunidades mais diversificadas.

Assim sendo, se os efeitos das novas e/ou renovadas infra-estruturas de transportes no território nem sempre traduzem os objectivos almejados pelo poder público, dependendo essencialmente das características de cada local e do seu enquadramento territorial, o que aqui se propõe é a observação da alteração dos comportamentos de grupos sociais, induzidos pela modificação das condições de acessibilidade.

Optou-se por utilizar o Jornal de Notícias como fonte de informação, entre 1970 e 1998, por três razões fundamentais: em primeiro lugar por se considerar que os

mecanismos de troca de informação em sociedade são veiculados, essencialmente, via comunicação social; depois, os novos eixos rodoviários na Região Norte surgiram no pós-25 de Abril – época em que estes meios de divulgação da informação passaram a ser mais banalizados (permitindo uma observação mais fina) e, finalmente, porque é o diário de maior tiragem na Região Norte que se apresenta com ampla cobertura de várias secções sub-regionais, o que permite dar voz tanto aos agentes públicos, como aos privados na maioria das escalas de observação.

Assim sendo, em primeiro lugar faz-se uma resenha sobre os processos de veiculação das mensagens via comunicação social, para de seguida se apresentar uma abordagem à evolução do total de artigos editados naquele diário, por tema, por área geográfica e por tipo de palavras utilizadas. Finalmente, proceder-se-á uma leitura de maior pormenor sobre o desenvolvimento dos processos de geração de expectativas e suas resultantes para dois casos: a auto-estrada Porto-Valença (A3) e o itinerário principal Porto-Quintanilha (A4/IP4). Esta escolha prende-se, por um lado, com o facto de corresponderem a dois eixos já concluídos, mas construídos em momentos diferentes (primeiro a A3 e depois a A4/IP4) e, por outro, por apresentarem traçados com orientações diferentes na Região Norte.

7.1 MECANISMOS ASSOCIADOS À VEICULAÇÃO DE MENSAGENS PELA COMUNICAÇÃO SOCIAL

A comunicação social tem por objectivo a transmissão de mensagens, envolvendo um esquema composto pelo emissor, pelo canal de comunicação, que veicula a mensagem, e por um receptor.

As mensagens podem transmitir-se de inúmeras formas, nomeadamente a verbal, a escrita ou através de imagens, utilizando diversos tipos de canais. Têm em comum uma "intenção", ou seja, uma mensagem comporta uma ideia que, intencionalmente, o

emissor pretende fazer passar para o receptor. Para o caso das mensagens escritas, as que aqui se propõe tratar, a sua forma e conteúdo traduzem a intenção do emissor, pelo que se apresentam com funções diversas (VANOYE, 1973). Se o objectivo é apenas informar sobre determinados factos, a mensagem configura-se de forma objectiva, "seca", sem comentários nem qualquer tipo de juízos de valor, não se direccionando para receptores específicos. Do mesmo modo, quando o propósito se centra na definição, análise e explicação de ocorrências, a mensagem é bastante objectiva, citando frequentemente fontes de mérito reconhecido mas, neste caso, pode apresentar comentários e interpretações sobre os factos expostos. Pelo contrário, se a intenção é atrair a atenção do receptor, a mensagem comporta elementos que apelam ao julgamento, aos sentimentos do público alvo. Neste caso, quer a escolha das palavras, quer a construção das frases é normalmente bastante cuidada, sendo frequente a utilização de palavras curtas, comuns e de interpretação simples ou, ainda, de frases que permitam uma memorização rápida das ideias chave. A persuasão e a sedução, apesar de utilizarem elementos subjectivos, compõem-se de argumentos sólidos para conseguirem passar com sucesso a mensagem para o receptor.

A implicação directa do leitor no conteúdo da mensagem que se pretende transmitir, constitui também uma forma de atrair a atenção do receptor, tornando-o, de alguma forma, cúmplice do que se está a relatar, utilizando para tal, frequentemente, a segunda pessoa do singular e do plural. Nestes casos, o redactor conhece relativamente bem o público alvo, valorizando no texto aspectos que permitam uma identificação rápida com as características socioculturais dos grupos.

Finalmente, o ritmo, os jogos sonoros e as imagens, constituem técnicas utilizadas nas mensagens que têm por objectivo valorizar o conteúdo, através de frequentes figuras de estilo que remetem o receptor para a reflexão sobre o assunto.

Em qualquer dos casos, as mensagens provocam reacções nos receptores, reacções essas que dependem da forma e objectivos com que aquela foi elaborada, mas também das características de quem recebe. Ora, se há situações em que é possível seleccionar o

receptor, podendo desta forma assegurar-se reacções próximas das desejadas, para o caso das mensagens transmitidas via comunicação social de larga difusão, o mesmo já não se verifica – os *mass media*, ao construírem uma forma despersonalizada de veicular a informação que tende a uniformizar comportamentos, utilizam formas de redacção das mensagens muito variadas, pelo que surtem efeitos/reacções muito diversos, consoante as características e contextos sociais, económicos e culturais dos receptores envolvidos.

A alteração dos contextos territoriais, resultantes de informações sobre a introdução de novos elementos no espaço geográfico exige a reconstrução dos espaços de relação por (re)adaptações sucessivas, ou seja, parte-se do princípio que a informação, no caso presente sobre a alteração das condições de acessibilidade, gera processos de (re)enquadramento dos indivíduos nos espaços em que se inserem, através da alteração da percepção que possuem das distâncias e, consequentemente, dos espaços com que desejam relacionar-se. De facto, na concepção de *[la] perception désigne l'ensemble des procédures qui nous permettent de prendre connaissance du monde environnant et de construire nos propres représentations mentales de ce monde*.[1], e é função das características dos estímulos, os quais para um mesmo indivíduo podem apresentar resultantes diferentes consoante as condições em que se insere. Ou seja, abordar a percepção, implica a consideração do modo como as informações são utilizadas/transformadas na construção das representações dos indivíduos, representações estas que resultam da integração de um conjunto de estímulos, sobre os quais se fazem escolhas, se tomam decisões (em função dos custos e ganhos), sempre condicionadas pelos conhecimentos/experiências anteriores, pelas motivações e pelas expectativas.

A informação veiculada via comunicação social, sendo uma só para um vasto conjunto de indivíduos pode portanto surtir efeitos diversos consoante as representações

[1] . BAGOT, 1996: 5

individuais, porque entre eles também são diferentes os interesses e, portanto, o tipo de (re)construções/acções daí resultantes. Daqui se deduz, que sobre a percepção que os indivíduos possuem e/ou vão sucessivamente reconstruindo do território, interferem também outros mecanismos: a mudança dos conceitos sobre os espaços de relação não resulta apenas de processos de estimulação simples derivados da introdução de novos elementos ou da alteração dos existentes, porque ao exigirem processos activos de organização pessoal, incorporam intencionalidade por parte de cada sujeito.

Porém, como refere LEYNES (1994), em sociedade as respostas dos indivíduos tendem a traduzir-se em comportamentos de grupo, isto porque as escolhas se fazem por associação e comparação, em particular quando os indivíduos são confrontados com situações novas. Uma situação nova é frequentemente geradora de ansiedade, porque não são conhecidas as resultantes, pelo que as respostas correspondentes tenderão a assemelhar-se ao conhecido o qual, por sua vez, equivale aos comportamentos de indivíduos que já se confrontaram com o mesmo processo ou, se for realmente novo, conduz à associação dos indivíduos no sentido de apresentar uma resposta válida/de peso em sociedade, ou seja, de grupo. Este autor refere também que esta tendência para responder segundo os padrões da sociedade ou em grupo, diminui significativamente à medida que aumenta o grau de informação/formação dos indivíduos, o que se compreende porque apresentam um conjunto de experiências mais ricas para a composição da resposta.

Nos diferentes tipos de respostas encetadas pelos indivíduos, e segundo os estudos de Zajonoc (1967), devem ainda considerar-se mais dois factores fundamentais: por um lado, o efeito de audiência, o qual corresponde ao comportamento resultante da observação de um grupo alargado, ou seja, colocado perante determinado estímulo, os representantes dos grupos sociais apresentam respostas influenciadas pelos seus os observadores, consoante o que o grupo espera deles, nomeadamente a defesa dos seus interesses, a angariação de benefícios. Por outro lado, a coacção, associada à necessidade de partilhar emoções, corresponde a um processo que aumenta fortemente a

motivação e, portanto, a probabilidade de resposta a um determinado estímulo (LEYNES,1994).

Tanto num caso como no outro, os indivíduos são confrontados com situações de avaliação dos comportamentos pelos restantes membros do grupo ou da sociedade. Em audiência a resposta dada a determinado estímulo reposiciona o sujeito em causa face aos outros, podendo angariar mais adeptos, ou pelo contrário, denegrir a sua imagem, isto é, tudo depende do conhecimento que possui e da perícia para se enquadrar nos complexos meandros dos desejos do grupo. Em coacção, porque se trata de partilhar emoções num grupo, a não concordância das mesmas pode resultar em competição entre os seus elementos, despertando comportamentos individualistas e, portanto, se em larga escala, o desmembramento dos grupos.

Assim sendo, é sabido que o tipo de reacções/respostas dos indivíduos em sociedade face à introdução de determinados estímulos, nomeadamente através da modificação dos seus quadros de relação no território, não são mais que a resultante de processos de reconstrução, ajuste e adaptação das concepções adquiridas com a sua experiência de vida. O processo básico que gera esta mudança é a imitação – conduta não criativa mas de elevada importância para o processo de aprendizagem. Para BANDURA (1971), o processo de imitação pressupõe duas fases: a fase da aquisição, correspondente à aprendizagem decorrente da observação de modelos de comportamento, e a fase da *performance*, correspondente à reprodução do comportamento pelo indivíduo. Neste processo, intervêm a atenção e registo dos comportamentos; a retenção, que pressupõe a selecção dos elementos pertinentes; a reprodução, correspondente à capacidade de repetir o comportamento de forma sequenciada e, finalmente a motivação, que determina a forma como o comportamento de imitação é efectivado. De facto, a alteração do comportamento apresenta maiores probabilidades de ocorrer se a motivação integrar associações positivas para os indivíduos.

Além de constituir uma conduta não criativa, a imitação corresponde também ao comportamento que apresenta menores riscos, uma vez que, se é verdade que o seu sucesso não ganhará visibilidade no grupo, também não é menos verdade que o seu insucesso não correrá tantos riscos de ser reprovado tão veemente, porque se trata de um comportamento partilhado, isto é, já encetado por outros.

O comportamento dos indivíduos, tende portanto a basear-se nos referenciais das sociedades em que se inserem. As sociedades detêm escalas de referência, isto é, normas que balizam os comportamentos. Assim sendo, os desvios às normas aceites podem apresentar conotações positivas ou negativas consoante os ganhos ou as perdas angariadas, respectivamente. Finalmente, a aceitação das normas resulta em conformismo e/ou obediência (SHERIF e SHERIF, 1969), e será tanto mais evidente em situações de forte hierarquia, bem como quando ocorrem níveis significativos de bem-estar e segurança.

Pelo contrário, a geração de estímulos susceptíveis de alterar os comportamentos pela modificação dos contextos em que os indivíduos se encontram, promove mecanismos de mudança de atitudes que serão tanto mais evidentes quanto maior a motivação para tal. As atitudes mudam via interacção social, por acções de pressão e, entre outras, também pela inovação, ou seja, existe um emissor, que transmite a mensagem de estimulação cujos efeitos dependem, essencialmente, do objectivo com que foi concebida. Dito de outra forma, o emissor é o agente influenciador que tentará persuadir o receptor, dependendo o seu sucesso, essencialmente, da credibilidade, credibilidade esta avaliada pelo receptor.

Deste modo, uma mensagem que pode ter por intenção inicial informar exclusivamente sobre a alteração dos contextos territoriais – redução das distâncias tempo, por via da introdução de eixos rodoviários renovados -, no caso da sua transmissão via comunicação social, terá como receptores um conjunto de indivíduos muito diversificados com interesses igualmente diferentes. Ora perante estes estímulos, mesmo que se admita não haver qualquer intenção por parte do emissor, irão ocorrer

processos de readaptação, por parte dos receptores, às mudanças anunciadas. Assim sendo, o efeito atractivo da notícia, porque associada a elementos positivos – "iremos ficar mais próximos de ...", gera expectativas sobre as populações alvo.

Cientes destes processos, os responsáveis – governantes das sociedades -, encetarão novas formas de persuadir a população para angariar parceiros que garantam a sua permanência no poder, isto é, para angariar votos em actos eleitorais. Assim sendo, o que poderia ser um mero mecanismo de informação, transforma-se numa arma de geração de expectativas (e de gratidão), através da utilização de elementos atractivos no conteúdo das notícias.

Como é evidente, estes processos de geração de expectativas têm limites no tempo, uma vez que, ao apresentarem-se sob a forma de promessas, os indivíduos aguardam a sua concretização e o não cumprimento das mesmas motiva processos de resistência à persuasão, resistência esta que será tanto maior quanto maior a sofisticação dos receptores, os níveis de interesse e de conhecimento das causas, e o tempo decorrido entre a realização da promessa e a sua (não) concretização.

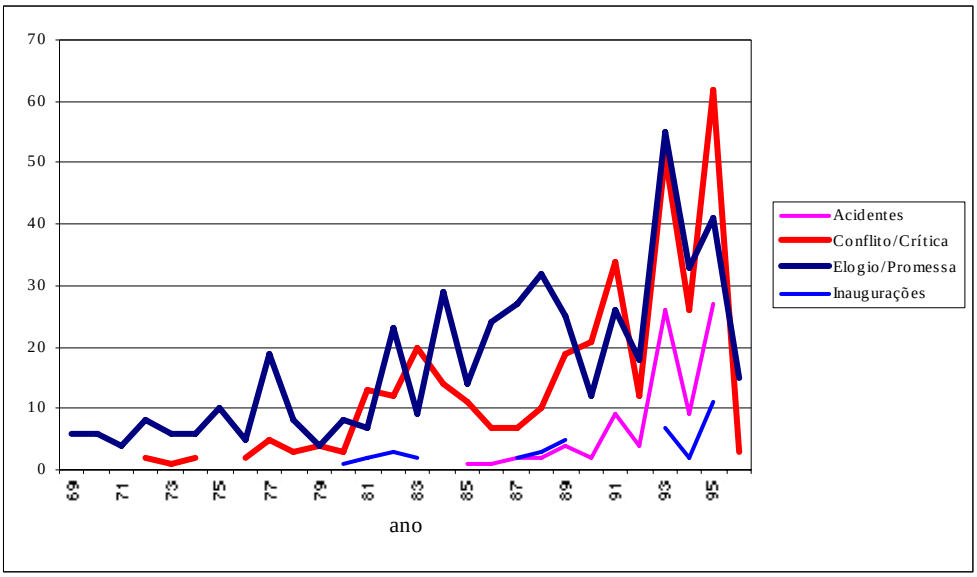
7.2 EXPECTATIVAS E RESULTANTES GERADAS PELA ALTERAÇÃO DA REDE RODOVIÁRIA NA REGIÃO NORTE

7.2.1 Evolução do total de artigos

Tentando agora perceber, para o conjunto de informação recolhida no Jornal de Notícias, como se processou este processo de estímulo/persuasão e resposta face à alteração das condições de acessibilidade rodoviária na Região Norte entre 1970 e 1995, apresentam-se algumas leituras relativas à evolução do número de artigos por tema, à sua distribuição geográfica, e ao tipo de palavras empregues nos títulos dos mesmos.

Numa primeira leitura, do total de artigos ano a ano, por tema, sobre infra-estruturas rodoviárias (figura 7.1), é possível verificar - tal como para muitos outros tipos de obra, tão propagandeados por altura das eleições -, que também as acessibilidades rodoviárias constituem notícia, preferencialmente, nessas datas. Notem-se, a título de exemplo, os valores mais elevados das promessas em anos como os de 1982, 1984 (eleições no ano seguinte), 1989 e 1993. É notório, também, o surto verificado na primeira metade da década de oitenta, o qual corresponde à expectativa gerada com as acções de pré-adesão à União Europeia.

Figura 7.1 – Evolução do número total de artigos do Jornal de Notícias, entre 1970 e 1995, por tema



Também se depreende uma certa mudança no processo informação/acção e resposta/reacção: se até ao início dos anos oitenta prevaleceram os artigos de "promessa", sendo os registos de reivindicação muito ténues, esse comportamento modifica-se na primeira metade dessa década registando-se uma sequência de picos mais fortes de "promessa" seguidos de "contestação". Este último período poderá corresponder ao descontentamento face à continuação das promessas feitas, já desde a

década anterior, e que não terão sido cumpridas. Ou seja, parece ocorrer agora um esforço por parte do Governo para manter o nível de persuasão (muito baseado na esperança depositada nos fundos que se viriam a angariar com a entrada na União Europeia a partir de 1985), persuasão esta que, no entanto, já não tem tanto êxito, uma vez que as populações terão passado por experiências (de incumprimento e de efeitos menos desejados, como a divisão de freguesias ou acidentes) que lhes terão criado algumas resistências.

De facto, na segunda metade da década de oitenta, com o Governo de Cavaco Silva, os artigos assumem, essencialmente, o tom de promessa e, a avaliar pelos baixos níveis de reacção, convencendo de alguma forma os receptores. Trata-se de um período de concretização efectiva de muitas das promessas anteriores, isto é, de "obra feita", o que terá conduzido a um estado de maior conformismo.

Porém, a par e passo com essa onda de "obra efectiva" também se prosseguiu com os mecanismos persuasivos (ou se se quiser, sedutores) no sentido de angariar e/ou assegurar votos para as eleições de 1989, mecanismos esses que nalguns casos terão excedido a real capacidade de concretizar as promessas e, consequentemente, resultaram em novo surto de reacção, mas agora com características diferentes dos períodos anteriores, uma vez que, os registos mais elevados para os artigos, quer de promessas, quer de contestação, parecem "ter dado as mãos" desde então até aos dias de hoje. Dito de outra forma, parece evidente que as populações têm vindo a desenvolver, ao longo destes 25 anos, resistências aos mecanismos persuasores por parte dos políticos, resistências estas que não serão mais que o resultado de um processo de aprendizagem resultante da acumulação de expectativas e frustrações.

Tentando apurar um pouco mais estas interpretações, destacou-se a mesma evolução mas agora por temas para os casos da A1 (a mais antiga), da A3 (eixo que liga o Porto a Valença, pelo litoral) e do IP4 (principal eixo rodoviário que penetra no interior, ligando o Porto a Bragança), respectivamente nas figuras 7.2, 7.3 e 7.4, as quais ilustram algumas das ideias atrás avançadas.

Em primeiro lugar, evidencia-se para o caso da A1, já concluída em 1991, a preponderância de artigos de conotação positiva e a relevância dos problemas associados com os acidentes. Para os anos mais recentes sobressaem também as críticas decorrentes de questões relacionadas com os acessos a Vila Nova de Gaia e ao Porto, constituindo exemplo frequente os congestionamentos.

Figura 7.2 - Evolução do número de artigos do Jornal de Notícias, sobre a A1, entre 1970 e 1995, por tema

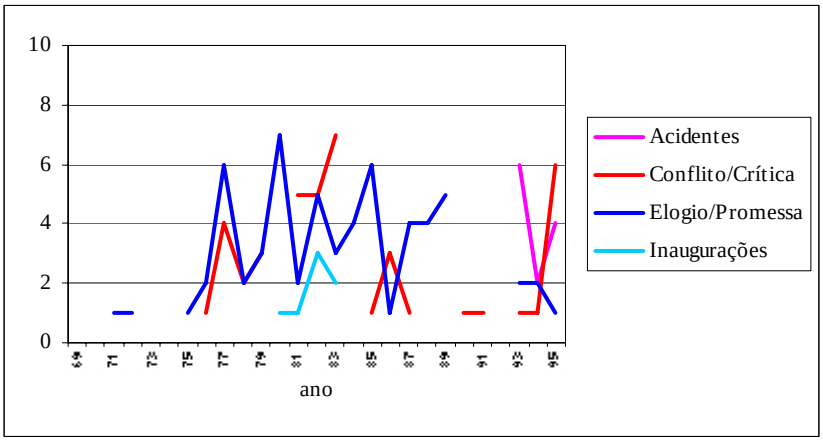


Figura 7.3 - Evolução do número de artigos do Jornal de Notícias, sobre a A3, entre 1970 e 1995, por tema

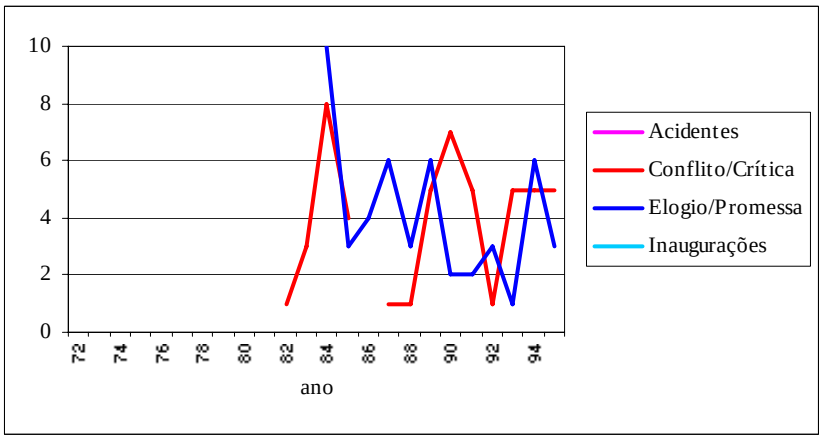
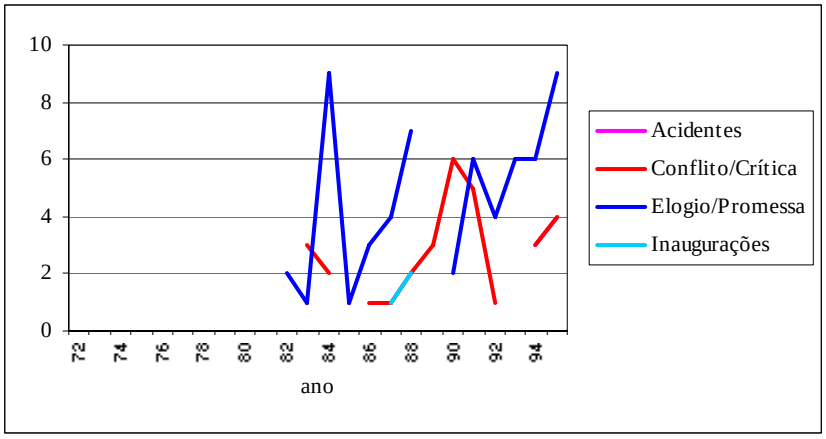


Figura 7.4 - Evolução do número de artigos do Jornal de Notícias, sobre o IP4, entre 1970 e 1995, por tema



No entanto, recuando um pouco no tempo, é possível identificar as fases atrás referidas para o total de artigos: predomínio de artigos de promessa nos primeiros anos da década de setenta; surto de contestações no pós 25 de Abril; aumento do tom das contestações na primeira metade dos anos oitenta; a redução destas com a entrada de Portugal na União Europeia (1985); novo surto de descontentamento o qual só terá abrandado com a aproximação da inauguração da A1 e, finalmente, os efeitos da entrada em funcionamento da totalidade da infra-estrutura que, obviamente, comportam registos por parte da comunicação social de ocorrências menos boas, porque, uma vez a obra acabada, o que sobre ela é referenciado pode assumir três vertentes: as mazelas deixadas em cada local, as obras não acabadas nos nós e o desejo de ter mais ligações.

Os artigos sobre a A3 aproximam-se bastante das tendências registadas no conjunto global e da A1, mas aqui com alguns anos de atraso, porque também foi iniciada mais tarde. Note-se, por exemplo, a ocorrência de significativos níveis de contestação entre 1982 e 1984 sobre a A1, que podem comparar-se com comportamento idêntico sobre a A3, mas agora entre 1984 e 1986. A segunda metade da década de oitenta ficou marcada pelas promessas em ambas, tal como os primeiros anos da de noventa, mas nestes pela contestação.

O IP4 denota menores níveis de reacção na generalidade, aparentando algum conformismo se comparado com os anteriores. Deve, no entanto registar-se para este caso que não terá decorrido tanto tempo desde as primeiras promessas e a sua concretização, bem como a coincidência com os eixos anteriores do comportamento dos anos de 1989 e 1990, durante os quais terão sido as contestações que dominaram este canal de comunicação.

Figura 7.5 – Número de artigos de "promessas" no Jornal de Notícias, entre 1970 e 1995, por concelho da Região Norte

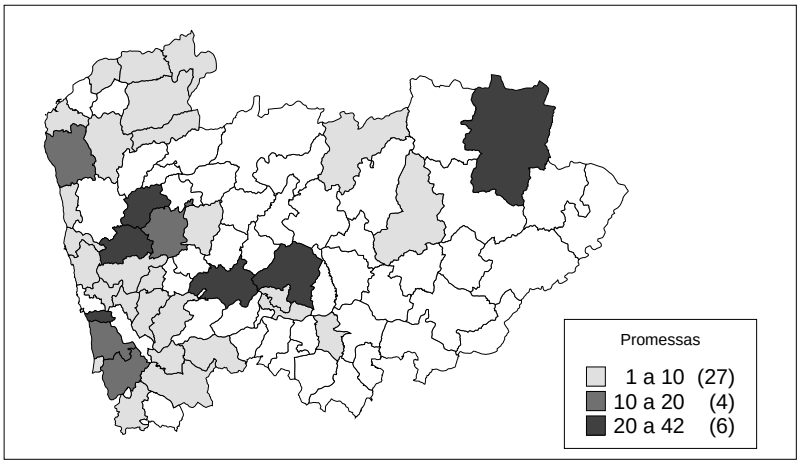
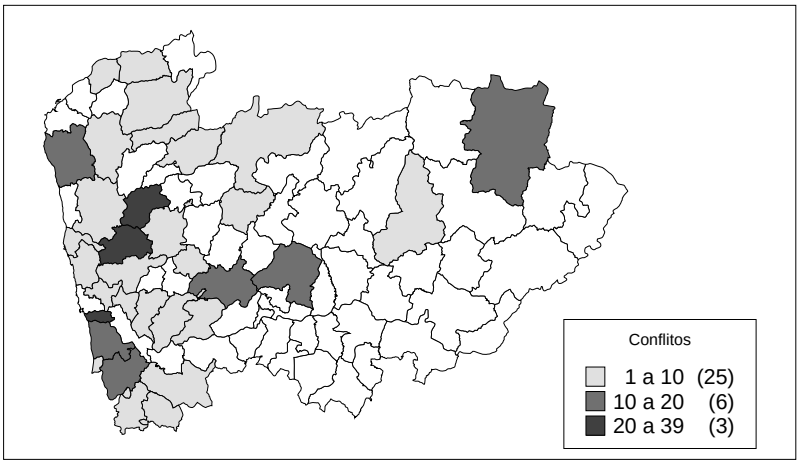


Figura 7.6 – Número de artigos de "conflitos" no Jornal de Notícias, entre 1970 e 1995, por concelho da Região Norte



A este propósito, talvez valha a pena observar as Figura 7.5 e 7.6, nas quais se representa a distribuição dos artigos por concelho alvo directo de promessa ou líder de contestação.

Parece evidente, em primeiro lugar, que são as capitais de distrito e suas envolvências os alvos preferenciais quer das promessas quer dos conflitos, até porque na própria definição dos Itinerários Principais são os espaços que deverão ser ligados, prioritariamente, à escala regional, nacional e internacional. Os restantes concelhos correspondem ao território atravessado por esses eixos, ou que terá sido excluído das almejadas ligações, mas para os quais são feitas promessas no sentido de dotá-los com infra-estruturas renovadas de ligação àqueles. De qualquer forma, parece evidente uma distribuição de artigos que denota um esquema claro de estímulo/resposta, e a presença de espaços em branco correspondente a mais de metade dos concelhos da Região Norte nos quais a aparente inexistência de expectativas, mesmo admitindo que alguns deles se terão associado com os que apresentam registos, pode ter gerado algum conformismo sobre estas matérias.

Como de seguida se verá para os casos da A3 e do IP4, se relativamente ao traçado do primeiro ocorreu alguma disputa entre municípios e, portanto, impasses sucessivos sobre a definição do seu traçado, com particular evidência para os lanços a norte de Braga, para o caso do IP4, praticamente desde o início o seu alinhamento esteve bem definido, não havendo expectativas sobre a possibilidade de ligações alternativas. Dito de outra forma, as áreas onde os mecanismos de estímulo/promessa e resposta/contestação são mais evidentes, correspondem a espaços com elevada densidade de ocupação, que se apresentam fortemente exigentes e reivindicativos face à inserção da A3. Pelo contrário, às baixas densidades de ocupação na ligação Porto-Quintanilha, corresponde uma maior aceitação de um traçado que, praticamente, decalca o eixo de ligação regional anterior – a EN15.

Nestes processos de geração de expectativas e de reacção face às mesmas, ma outro aspecto prende-se com questões semânticas, nomeadamente a escolha de palavras utilizadas nos títulos das notícias. Tentando fazer uma apreciação global, separaram-se

os verbos das outras palavras mais utilizadas (valores superiores a 1) nos artigos de promessas e de contestação, as quais foram ordenadas por ordem decrescente de ocorrência, para o período de tempo em observação, conforme se apresentam nos quadros 6.1 a 6.4.

Uma leitura sobre os registos dos verbos mais utilizados em artigos com uma vertente de "promessa" (quadros 7.1 e 7.2), permite distinguir quatro palavras – "abrir", "inaugurar", "concluir" e "arrancar" -, que se destacam de todos os outros por apresentarem ocorrências superiores a 10. Os dois primeiros muito associados à entrada em serviço dos eixos, colocam a informação junto do receptor como um facto consumado, isto é, trata-se de verbos de forte impacte em termos de geração de expectativas. "Concluir" e "arrancar" correspondem, talvez, a uma forma mais ténue de transmitir a mesma mensagem, mas agora implicando um prazo de concretização mais alargado.

Quadro 7.1 – Verbos mais utilizados nos artigos de promessas do Jornal de Notícias de 1970 a 1995

Verbo	nº artigos	Verbo	nº artigos
ABRIR	20	ACABAR	2
INAUGURAR	14	ANUNCIAR	2
CONCLUIR	13	APROXIMAR	2
ARRANCAR	10	DAR	2
ADJUDICAR	6	DEIXAR	2
PROMETER	6	DESEJAR	2
SER	6	DESENVOLVER	2
ATRASAR	4	EQUIPAR	2
BENEFICIAR	4	ESPERAR	2
CONSTRUIR	4	FAVORECER	2
EMPRESTAR	4	FINANCIAR	2
LIGAR	4	GARANTIR	2
AVALIZAR	3	ISOLAR	2
AVANÇAR	3	MELHORAR	2
ESTAR	3	NASCER	2
PODER	3	PRESERVAR	2
PREVER	3	PROPÔR	2
		RECOMEÇAR	2
		SONHAR	2
		TARDAR	2

Quadro 7.2 – Outras palavras mais utilizadas nos artigos de promessas do Jornal de Notícias de 1970 a 1995

Palavra	nº artigos	Palavra	nº artigos
ANO	44	À VISTA	2
MÊS	29	ÀS PORTAS	2
MIL CONTOS	20	BRISA	2
CONCURSO	18	BURACOS	2
DIA	15	CEE	2
PRONTA	11	FEDER	2
KM	9	INDISPENSÁVEL	2
NOVO	9	INTERIOR	2
MAIS	7	JAE	2
JÁ...	6	MENOS	2
ESTRADAS	5	PASSO	2
HORA	4	PLANO	2
MINUTO	4	PORTAGEM	2
PERTO	4	SEMANA	2
REALIDADE	4	TIRINHO	2
ACESSOS	3	VIA	2
OBRAS	3		
PRIORIDADE	3		
PRÓXIMAS	3		
VOLTINHAS	3		

Quadro 7.3 – Verbos mais utilizados nos artigos de contestação do Jornal de Notícias de 1970 a 1995

Verbo	nº artigos	Verbo	nº artigos
CORTAR	8	ACABAR	2
PROTESTAR	8	AGUARDAR	2
QUERER	8	ATACAR	2
AMEAÇAR	6	CARECER	2
ATRASAR	5	CHEGAR	2
ESQUECER	5	CONCLUIR	2
PREJUDICAR	5	CRESCER	2
PREOCUPAR	5	CUSTAR	2
ABRIR	4	DEMORAR	2
ADIAR	4	DERRUBAR	2
CONSTRUIR	4	DESAFIAR	2
CONTESTAR	4	DESASTRE	2
CONTINUAR	4	DESATAR	2
DIVIDIR	4	DESESPERAR	2
EXIGIR	4	ESCONDER	2
FALTAR	4	ESTAR	2
MULTAR	4	EXPROPRIAR	2
PAGAR	4	FAZER	2
ALTERAR	3	FICAR	2
ARRANCAR	3	INDEMINIZAR	2
AVANÇAR	3	INTERVIR	2
BLOQUEAR	3	MOTIVAR	2
DAR	3	PODER	2
DEFENDER	3	PROMETER	2
ESTRANGULAR	3	PROVOCAR	2
IGNORAR	3	RECLAMAR	2
ISOLAR	3	RESPONSABILIZAR	2
PARAR	3	SOLUCIONAR	2
PASSAR	3	SUSPENDER	2

Quadro 7.4 – Outras palavras mais utilizadas nos artigos de contestação do Jornal de Notícias de 1970 a 1995

Verbo	nº artigos	Verbo	nº artigos
ACIDENTES	11	AUTARCAS	2
JAE	10	DESASTRE	2
SINALIZAÇÃO	7	DIA	2
CONTRA	6	FARTOS	2
CÂMARA	5	FENDAS	2
PERIGO	5	FUTURA	2
POLÉMICA	5	NOVO	2
PORTAGEM	5	OBRAS	2
CAOS	4	PÉ DE GUERRA	2
MAU	4	PEDRAS	2
MORTAL	4	PROBLEMA	2
MURO	4	PROJECTO	2
AINDA	3	RÁPIDAS	2
ALTERNATIVA	3	SEM	2
GUERRA	3	SOCORRO	2
MAL	3	SOLUÇÃO	2
MÊS	3	TRIBUNAL	2
NÓ CEGO	3	VARIANTE	2
SEGURANÇA	3		
TRÂNSITO	3		

Aliás, como mais adiante se explicará, trata-se de palavras cujo tom vai sendo aligeirado à medida que decorre o processo de troca de informação entre o poder central e os protagonistas locais - as ondas crescentes de contestação face às promessas não cumpridas, terão ocasionado um tipo de discurso mais cauteloso por parte dos órgãos do governo no sentido de cativar as populações locais e seus representantes. Vejam-se outros casos de verbos como “prever”, “desejar” ou até mesmo “propor”, este denotando alguma vontade de parceria, bem como “nascer” ou “recomeçar”, que evidenciam a intenção de reiniciar o processo tentando fazer com que os receptores das mensagens esqueçam um passado de sonhos e desilusões.

Pelo contrário, a observação dos artigos de contestação (quadros 7.3 e 7.4) permite registar uma maior variedade de palavras, sendo que os registos de maior valor, no caso dos verbos, denotam claramente, o estado de descontentamento por parte quer dos autarcas quer das populações, isto é, tratam-se de verbos que traduzem a desilusão, como “atrasar”, “esquecer”, “preocupar”, “adiar”, “faltar” e “ignorar”; a esperança (porque desejam a concretização da obra, e sabem que precisam do poder central para a sua

efectivação), como “continuar”, “aguardar” e “solucionar”; de cariz reivindicativo, como “querer”, “contestar”, “exigir”, “defender”, ou, entre outros, quando o incumprimento das promessas se arrasta por muito tempo, quase de ameaça, como “cortar”, “ameaçar”, “bloquear” ou “atacar”.

No domínio de outras palavras mais utilizadas, destacam-se também para o caso das promessas a referência ao “ano”, “mês” e “dia”, como o método preferencial para fazer chegar a informação sobre um novo eixo rodoviário junto do grande público, integrando, frequentemente, expressões ou palavras como “já...”, “pronta...” e/ou “à vista”. Esta constituiu, talvez, a forma mais eficaz de desencadear a contestação, uma vez que, incorpora a ideia e/ou data de conclusão da obra, pelo que é fácil reter-se em memória.

Também a referência à alteração dos tempos de viagens nas ligações parece constituir preferência por parte dos emissores quando pretendem cativar os leitores ao utilizarem palavras como “hora”, “minuto”, “perto” ou “tirinho”. Já no que respeita aos artigos de contestação são problemas como “acidentes”, “sinalização”, “portagem” ou, entre outros, o tempo de espera pelas obras prometidas (por exemplo: “ainda”, “guerra” e “fartos”), que detêm maiores registos.

Finalmente, e sem entrar em mais pormenor, uma vez que tal irá ser apresentado no item seguinte, cabe ainda sublinhar a presença de algumas palavras cuja utilização frequente revela muitos dos efeitos que as recentes alterações nas infra-estruturas terrestres introduzem (e/ou induzem) no território. De facto, sabe-se que servem para “ligar” pontos de interesse, o que é entendido por todos como uma forma de “aproximar” espaços ao permitir-lhes ficar mais “perto”. Assim sendo, como na concepção geral é o “interior” que se apresenta menos favorecido neste contexto, porque também corresponde aos espaços de menor densidade de ocupação, esta é uma forma eficaz, também na concepção mais comum, de não perpetuar o seu isolamento. Porém, a não aplicabilidade destes princípios ao ritmo das promessas feitas, gera insatisfação local, porque cada vez mais, se está a “isolar”, a “estrangular” as

possibilidades de "desenvolver" os espaços, por não se encontrarem "soluções" "rápidas" que não comprometam o seu "futuro". Se é verdade que se pode "sonhar" tendo por base as promessas feitas, também é verdade que o território se apresenta com uma diversidade suficiente para justificar a presença de massas humanas também com sensibilidades diferentes: para uns (ou num determinado momento), um novo eixo rodoviário é "indispensável" para o progresso, mas para outros (ou num outro momento), pode ser um "muro" ou, entre outros, poderá ser uma forma de "dividir" territórios.

7.2.2 Os casos da A3 e do IP4[2]

7.2.2.1 Um processo de construção de respostas face as expectativas geradas com a construção da A3

Em Julho de 1970, numa viagem oficial que efectuou a Lisboa, o ministro das Obras Públicas espanhol informava que *[foi] criada uma comissão para dar por concluído, em breve, o estudo de duas auto-estradas que ligarão os nossos países. A primeira de Lisboa a Madrid; e a segunda de Lisboa à Corunha*.

Decorridos dois anos, fazia-se saber que *em 1977: [as] viagens [seriam] mais rápidas do Porto a Aveiro e a Famalicão. Os automóveis ligeiros pagarão entre $32 e $44 por Km*[3]. À precisão dos elementos avançados, que por si só sugerem o facto como

[2] . As referências bibliográficas neste item referem-se na íntegra ao Jornal de Notícias, entre 1970 e 1998. Esta recolha foi feita no Centro de Documentação do referido jornal, bem como na Internet para o caso das notícias mais recentes. Sobre a informação obtida no Centro de Documentação, convém referir que a mesma está disponível ao público em *dossiers* temáticos compostos por recortes das notícias relativos àquele período, sendo que em cada recorte foi colocado um carimbo com a data completa. Porém, dado que com elevada frequência apenas se conseguia descortinar o mês e o ano, optou-se por apenas fazer referência a estes elementos no texto. Do mesmo modo, e porque se trata de recortes que raramente incluem o cabeçalho das folhas do jornal, também não foi possível assinalar a página da notícia. De qualquer forma, o conjunto de artigos seleccionados para este trabalho foi fotocopiado, encontrando-se disponível para consulta na Biblioteca Central da FLUP.

[3] JN, Nov. 1972

praticamente adquirido, acrescentam-se alguns detalhes no decreto nº467/72[4] do Ministério das Obras Públicas, que outorga à Brisa - Auto-estradas de Portugal, a concessão da construção de auto-estradas, procurando desta forma credibilizar e reforçar o sentido da informação, a qual viria a ser reiterada no ano seguinte por Rui Sanches, ministro da Obras Públicas e Comunicações[5].

Acrescentando apenas um ano à data anteriormente prometida, em Maio de 1975 viria a público, por um porta-voz da Junta Autónoma de Estradas, que *[dentro] de três anos [estariam construídos] 36 quilómetros de auto-estrada entre o Porto e Famalicão*. O Jornal de Notícias, acrescenta a esta informação a sequência de acontecimentos recentes[6] sobre esta matéria, mas refere também, e apesar de não se basear em dados seguros para o dizer que *[supõe-se] que há opiniões divergentes entre departamentos oficiais quanto à urgência ou mesmo necessidade de construção do traçado Porto-Famalicão, devido a ainda não estar assente se deverá ou não ser construída uma auto-estrada com características urbanas. Contudo, só seis quilómetros (de um total de 14,300) terão aquelas características, devido à circunstância de a área mais próxima do Porto se apresentar acentuadamente urbanizada.*

Após ter sido transmitida a informação de que em 1978 estaria concluído o lanço entre Porto e Famalicão, o ano de 1976 arranca com a Secretaria de Estado das Obras Públicas a admitir que esse lanço é considerado "prioritário", palavra utilizada pelos

---

[4] *Está prevista a construção, em regime de portagem das seguintes auto-estradas: [A1 lanço sul] e do Porto a Braga e Guimarães, entre o Porto (EN 12) e Famalicão - 28 Km (...) A entrada em serviço das novas auto-estradas far-se-á entre o segundo semestre de 1975 e o segundo semestre de 1981. A construção deverá iniciar-se antes de decorridos 18 meses a contar da data da assinatura do contrato de concessão. (*JN, Nov. 1972)

[5] *O sr. engº Rui Sanches, ministro da Obras Públicas e Comunicações, deslocou-se ontem ao Estádio Nacional a fim de apreciar ali os projectos elaborados pelo Consórcio Brisa (...),* entre os quais destaca *(...) o estudo preliminar de três lanços de outras tantas auto-estradas (Porto-Famalicão, 28Km (...). Uma vez concluída a auto-estrada do Sul (cuja conclusão se prevê para Dezembro de 1975), seguir-se-á a ligação Porto-Braga-Guimarães até Vila Nova de Famalicão (Dezembro de 1977).* (JN, Jul 1973)

[6] *Como se sabe, o reinicio dos trabalhos para a construção de uma rede de auto-estradas (...) que fora, em 1972, outorgada à Empresa Brisa, deve-se agora a uma medida aprovada em Conselho de Ministros, sendo dada prioridade à construção de algumas parcelas do empreendimento.(...) [e explica que primeiro serão construídos os lanços da A1 a partir de Lisboa]. (JN, Mai 1975)*

órgãos do poder central que, conjuntamente com as questões de tráfego, viria a manter-se durante uma década sem qualquer argumentação complementar de maior detalhe[7].

Mais realista que os membros do Governo, o presidente da Junta Autónoma de Estradas - coronel Almeida Pina -, aponta *[as] grandes directrizes da JAE*[8]. Aludindo às dificuldades que a Junta que preside está a atravessar, nomeadamente no que toca à falta de pessoal e verbas para avançar com as obras, acredita que os próximos anos serão decisivos apesar dos *[projectos] definitivos das auto-estradas (Região Norte) não [estarem] concluídos*.

Ora, constatado algum atraso e alguma indefinição quanto ao tipo de ligação a efectuar, em particular a partir do Porto, dois estudos apresentam soluções diferentes, os quais são descritos pelo Jornal de Notícias em Junho de 1977. *Auto-estrada (para Famalicão) ou Via Nordeste?* era o mote para *[uma] discussão fundamental [na qual se confrontam], agora dois projectos antagónicos: um da Junta Autónoma de Estradas e outro do Gabinete do Plano da Região do Porto.* Apelando directamente à participação dos leitores nesta discussão na qual este órgão noticioso se assume como intermediário e instigador das reacções[9], esclarece-se que a JAE defende o traçado da A3 tal como hoje se conhece, enquanto o GEPP, propõe o aproveitamento da Avenida Fernão de Magalhães, a qual deveria ser prolongada para Norte, economizando investimentos ao aproveitar infra-estruturas já existentes e bem sedimentadas na cidade do Porto.

Debate de ideias à parte, a realidade é revelada por Eugénio Nobre, secretário de Estado da Habitação, Obras Públicas e Transportes, quando deixa transparecer em

---

[7] Em nota oficiosa, aquela secretaria de Estado revela em Janeiro de 1976: *(...) adaptar a entrada em serviço dos diversos lanços às reais necessidades e disponibilidades do país. Assim, foi decido executar os lanços onde os níveis de tráfego atingem valores que tornam inadiável a sua execução, dado constituírem zonas críticas da rede viária nacional, definindo-se como prioritárias 125Km dos 250Km previstos no decreto de concessão das auto-estradas. (...) definidos como lanços prioritários: Porto-Famalicão, sobre o qual se está a efectuar um estudo conjunto com vista a determinar a oportunidade do lanço e garantir a simultaneidade de decisão quanto à solução dos acessos à cidade do Porto.*

[8] JN, Fev 1976

[9] *(...) de uma forma sintética damos hoje aos leitores JN os dois projectos em confronto. Pensamos que assim talvez se possa alargar o debate e provocar achegas a esta tão importante questão para o norte do país* (JN, Jun 1977)

Dezembro de 1981 que *não temos dinheiro para auto-estradas. Temos de completar os troços em curso e, depois, parar um pouco*[10]*. (...),* pelo que, face a algum descontentamento motivado por tal afirmação, primeiro ministro Pinto Balsemão coloca um desafio *(...) à iniciativa privada: incrementar e acelerar, ela própria, o financiamento, construção e exploração da auto-estrada Porto-Famalicão, empreendimento que se dizia, desde já, rentável*[11].

A parca visibilidade da reivindicação por parte de alguns empresários do norte, é agora relevada pelo Jornal de Notícias ao adoptar um tom mais forte nas palavras que utiliza: *[tal] austeridade tendente a fechar os nortenhos no seu "ghetto", sem um escoamento fácil para Lisboa, nem os acessos operantes no próprio interior da Região Norte*[12]. Desta forma, amplia a voz dos empresários, (re)introduz no debate o (pré)conceito sobre novas infra-estruturas de transportes e progresso e, instiga uma vez mais a reacção dos protagonistas locais. Aliás, perante alguma indefinição de traçado, as condições em que tanto a JAE como a Brisa se encontravam em termos financeiros e, também, a emergência de algum descontentamento local, no enquadramento feito por este órgão noticioso para informar sobre duas reuniões, que teriam lugar no Porto e em Braga, são retomadas as questões de "desenvolvimento regional" e "transportes", para chamar as populações ao debate sobre a resolução do problema da construção da A3[13].

Apenas quatro meses depois de lançado o repto aos agentes locais, e em resposta ao requerimento subscrito pelos deputados socialistas pelo círculo de Braga, surge nova promessa por parte do Ministério da Habitação, Obras Públicas e Transportes, o qual reconhece que *o troço Porto-Famalicão é o que mais falta faz*, mas agora mais cautelosa: *[auto]-estrada Porto-Famalicão - arranque previsto para 1983 (...) e a*

[10] JN, Jan 1982

[11] JN, Jan 1982

[12] JN, Jan 1982

[13] *(...) ambas viradas ao desenvolvimento regional, nomeadamente os transportes na Região Norte. Delas poderá vir a resultar a criação de uma sociedade de desenvolvimento regional ou sociedade financeira que possa vir a tomar o encargo da construção e exploração da futura auto-estrada Porto-Famalicão (...).* (JN, Jan 1982)

conclusão em fins de 1986[14], sendo que o início dos trabalhos nunca poderia ocorrer antes de 1984. Ainda bastante cauteloso nas palavras, e sem deixar esmorecer a promessa, o mesmo ministério revela em Setembro seguinte que *[se] tudo correr como prevemos, é bem possível que até ao fim do ano, possa estar desbloqueado o processo burocrático que permitirá o arranque da construção da auto-estrada Porto-Braga em 1983*[15], mas o uso de reticências no título da notícia (*[ligação] a Braga: talvez em 83...*), deixa à interpretação/imaginação do leitor o que se seguiria neste processo, transmitindo, claramente, a noção da incerteza e do andamento lento da obra.

Face à indisponibilidade financeira para a concretização da A3, em tom de desafio, o ministro da Habitação, Obras Públicas e Transportes, Viana Baptista, dá o mote para uma reunião a realizar no Porto com grupos de empresários nortenhos[16] os quais vinham demonstrando disponibilidade para assumir a empreitada. Lançado o repto, os empresários do norte reunidos, no mesmo mês no Porto com a Comissão de Coordenação da Região Norte e com Viana Baptista, concluem que a *[auto]-estrada Porto-Famalicão poderá estar pronta em 1984*. Além de se referir que o ministro terá anunciado que a concessão à Brisa iria ser revista, acrescenta-se que *(...) a iniciativa privada marcou pontos ao conseguir que o ministro desse resposta positiva à reivindicação saída do Congresso do Conselho Empresarial do Norte (CEN), para a construção da auto-estrada do Porto a Famalicão*[17], e faz-se o historial das últimas ocorrências sobre a questão, destacando desta forma uma década de promessas não cumpridas que culminaram com a visibilidade conseguida pelo CEN.

Se a *[concessão] à Brisa vai ser revista*, e se as *[auto]-estradas do Norte [serão] abertas ao sector privado*, alteração de que *Porto-Famalicão será o começo*, então, e

---

[14] JN, Abr 1982

[15] JN, Set 1982

[16] *Serão apenas contactos exploratórios. Vamos ver se a iniciativa privada tem realmente coragem e capacidade para andar para a frente (...) É muito possível que a construção das auto-estradas a Norte do Porto seja excluída do contrato com a Brisa e entregue à iniciativa privada* (JN, Out 1982)

[17] JN, Out 1982

segundo os empresários nortenhos, esse lanço deverá ficar pronto em 1984, isto é, dois anos antes do prazo previsto pelo Governo. Assim sendo, anuncia no mesmo artigo o ministro, que *(...) no prazo de 45 dias, será revista a concessão à Brisa para a construção de troços da auto-estrada, deixando aquela empresa pública de ter o monopólio a norte da cidade do Porto.*[18] Ora, face a estes acordos conseguidos, *(...) fica claro que as ligações entre o Porto e Braga ou entre o Porto e Guimarães não são, neste momento, tidas como prioritárias,* conclui o Jornal de Notícias, questionando-se sobre a forma como se definem as prioridades de intervenção nestas matérias.

Decorrido cerca de um ano sobre estes acontecimentos, próximo do términos de 1983 – ano anteriormente referido como o previsto para o arranque da obra -, a Câmara Municipal de Braga, solidariza-se com a de Famalicão na reivindicação pela A3 e ambas procuram angariar parcerias de outras Câmaras para estas exigências[19]. Famalicão propõe-se fazer *uma recomendação ao Governo Central sobre a necessidade urgente e imperiosa de se avançar com o processo da auto-estrada Porto-Famalicão, começando de imediato com as expropriações* porque, considera que a não existência daquela auto-estrada *está a asfixiar o desenvolvimento socio-económico do nosso concelho e de todo o Norte do país*[20], e avisa que os esforços a desenvolver nestas matérias se farão conjuntamente com outras câmaras, como as de Fafe, Guimarães, Braga e Santo Tirso. Ou seja, revela este artigo a adopção, por um lado de um discurso de intimidação do poder central idêntico ao que o Jornal de Notícias utilizou um ano atrás e, por outro, a consumação da ideia também antes avançada pelo mesmo de que a junção de esforços no processo reivindicativo surte efeitos mais eficazes.

Estava instalado o ambiente de contestação. As sucessivas reuniões promovidas pela Câmara Municipal de Famalicão foram sendo noticiadas, quer sob a forma de apelo

---

[18] JN, Out 1982

[19] *Solidariedade com Famalicão na urgência da auto-estrada*, lia-se em título de notícia em Novembro de 1983.

[20] JN, Nov 1983

à participação (aqui, aludindo frequentemente ao historial dos acontecimentos e das promessas não cumpridas), quer informando sobre os sucessivos resultados[21]. Mentor de uma proposta que terá sido aprovada[22], o presidente da Câmara Municipal de Famalicão sublinha que *(...) o troço da auto-estrada Porto-Famalicão é uma necessidade básica para o desenvolvimento industrial, agrícola e comercial do Norte do país*, e esclarece que (...) *com esta iniciativa não pretendemos entrar em luta com quaisquer interesses legítimos de outras regiões, mas somente alertar para a nossa situação (...) há dezenas de anos que se fala da auto-estrada Porto-Famalicão-Braga-Guimarães (...) a nível de tempo gasto estamos como no século passado, pois no início do século uma carroça com quatro cavalos fazia a viagem mais rápida que hoje os potentes camiões*[23].

Passados alguns dias, utilizando este meio de comunicação como forma de pressão junto do poder central, relembra-se que *[já] tarda a auto-estrada Porto-Famalicão.* Numa altura em que já deveria estar concluído o primeiro lanço da A3, nem sequer projecto definitivo existia, *(...) situação que, segundo o presidente da Câmara Agostinho Fernandes, tem alguns aspectos escandalosos*[24].

Assiste-se, nesta fase, a uma situação de franco descontentamento ou, talvez, de desilusão face às promessas não cumpridas, incumprimento este que viria a manter-se durante 1984 e 1985. O primeiro preencheu-se com momentos alternados de novas

---

[21] Em Dezembro de 1983, o Jornal de Notícias informa que *Reunião pública vai pedir auto-estrada*, convocada pela Câmara Municipal de Famalicão *[destina-se] a debater o problema da auto-estrada Porto-Famalicão-Braga*... (...) *A iniciativa inclui-se na série de diligências anunciadas pela Câmara Municipal para reclamar a construção daquela via considerada indispensável e mesmo prioritária a nível nacional, inclusive pela Junta Autónoma de Estradas. Porém, a Brisa (que, segundo o contrato celebrado com o Governo em 1980, previa a conclusão do troço da auto-estrada Porto-Famalicão para o segundo semestre deste ano) nada fez nesse sentido.*

O apelo à participação nesta reunião, mereceu, no dia da mesma, nova notícia, que recorda a hora e local, e, a Câmara Municipal de Famalicão lança o repto à população avançando que esta reunião procura *unir esforços e tomar uma posição firme a comum face ao Poder Central.*

[22] *Autarcas, industriais, comerciantes e agricultores dos concelhos de Famalicão, Braga, Fafe, Guimarães e Santo Tirso, reclamaram ontem a aprovação, no prazo de 90 dias, do projecto definitivo da auto-estrada Porto-Famalicão* (JN, Dez 1983)

[23] JN, Dez 1983

[24] JN, Dez 1983

expectativas e de contestação e, o segundo, marcado pela mudança do Governo e pelo tratado de adesão de Portugal à Comunidade Europeia, pautou-se pela perspectiva de algum desafogo (utilizando as palavras de Mário Soares de finais de 1985) e, portanto, pela possibilidade de concretizar os projectos prometidos.

Assim, o início do ano de 1984 ficou marcado por várias reuniões levadas a cabo pela Comissão de Apoio à Construção da Auto-estrada Porto-Braga. Uma primeira notícia anuncia uma reunião com os objectivos de fazer o ponto de situação sobre a matéria, estudar a hipótese de entregar a uma empresa internacional (franco-alemã) interessada a construção da auto-estrada e calendarizar pedidos de audiência ao primeiro-ministro, ao presidente da República e ao presidente da Assembleia da República para pedir esclarecimentos sobre o mesmo processo. Presentes nessa reunião, além dos elementos daquela Comissão e outros interessados, encontravam-se responsáveis da Brisa, da Junta Autónoma das Estradas e a Comissão de Coordenação da Região Norte[25].

Constatada a divergência de opiniões entre a JAE e a Brisa e o atraso nos estudos e projectos da A3[26], o desânimo era evidente: *[triste] conclusão das câmaras interessadas. Só no final da década haverá auto-estrada Porto-Famalicão*. Claramente insatisfeitos, alguns protagonistas locais fizeram intervenções elucidativas da sua apreensão. Entre outros, Amorim Martins, do Conselho Empresarial do Norte, recorda os sucessivos adiamentos para a concretização desta obra, cujo início remonta a 1969, sublinhando que naquela reunião nada permitia sequer prever o fim do processo, e o presidente da Câmara Municipal de Guimarães refere que esta é a área mais industrializada do país, mas com uma rede rodoviária caótica.

---

[25] JN, Jan 1984

[26] *Foi uma reunião que serviu para fazer o ponto da situação sobre os estudos prévios e os projectos existentes, e durante a qual se verificaram diversas discrepâncias entre as duas entidades [JAE e Brisa] quanto aos atrasos que se verificam na evolução dos referidos estudos e projectos (...) não há nem estudos prévios nem projectos-base aprovados e, quanto a expropriações, estas ainda não foram correctamente definidas. Para se ter uma ideia dos atrasos que tudo isto representa, basta dizer que um projecto deste tipo desenvolve-se em três fases distintas: estudo prévio; projecto de base; e projecto de execução*. (JN, Jan 1984)

Neste contexto, a JAE e a Brisa, terão sido instadas a avançar com prazos concretos, tendo chegado ao seguinte consenso: *(...) o projecto base da auto-estrada estará concluído em Outubro de 1984; em Julho de 1985 ficará pronto o projecto de execução; a obra poderá ir a concurso em Abril de 1986 e os trabalhos talvez comecem seis meses depois*[27]. Face a estas previsões, das quais só para o projecto base e para o de execução se apontam datas firmes[28], o Jornal de Notícias conclui que *(...) só no final desta década é que se poderá contar com uma auto-estrada entre o Porto e Famalicão,* lançando o alerta às "forças" locais[29], o qual é corroborado pelas palavras do presidente da Câmara de Famalicão que avisa: *este movimento não se deterá jamais, enquanto a auto-estrada não estiver a avançar*.

A resposta por parte do Governo não se fez esperar: poucos dias depois, ainda em Janeiro de 1984, o ministro do Equipamento Social considera a *[obra] absolutamente prioritária,* informando sobre a auto-estrada Porto-Famalicão que está *(...) actualmente, em fase de apreciação na JAE, o projecto-base do sublanço Porto-Maia, e a revisão do estudo prévio do sublanço Maia-Famalicão (...) prevê-se a conclusão do respectivo projecto de execução no fim do ano em curso (...) Outro problema resulta das condições financeiras para a execução da empreitada [e, referindo-se à Brisa, as] difíceis condições financeiras a que essa empresa chegou obrigam, neste momento, a repensar todo o contrato de concessão (...),* pelo que, na tentativa de obviar esse problema afirma estar em estudo a possibilidade de abrir novos concursos para efectuar outro contrato de concessão.

Na sequência destas informações a Comissão de Apoio resolveu deslocar-se a Lisboa para *(...) dar a conhecer ao ministro [Rosado Correia] (...) o interesse*

---

[27] JN, Jan 1984

[28] Note-se, para a fase de concurso e início dos trabalhos, a utilização das expressões "poderá ir" e "talvez comecem", respectivamente.

[29] *(...) a Comissão de Apoio já pediu audiências ao primeiro ministro e ao ministro do Equipamento Social e, logo a seguir a estas entrevistas decidirá das medidas a tomar [as quais] podem passar por um alerta às forças sociais, económicas e culturais da região numa grande reunião pública a marcar oportunamente*.(JN, Jan 1984)

manifestado por diversas empresas nacionais e três estrangeiras em fazer a obra[30]. Mas terá sido uma fonte próxima do primeiro ministro Mário Soares que referiu, numa visita deste a Vila Nova de Famalicão, ainda nesse mês de Fevereiro, o interesse de uma empresa francesa em construir a auto-estrada, uma vez que a Brisa não tem capacidade para tal a curto prazo. Mário Soares terá sido *(...) efusivamente aplaudido na sessão de boas-vindas na Câmara Municipal de Vila Nova de Famalicão, quando no decorrer da sua intervenção improvisada referiu que os estudos da auto-estrada Porto-Braga estão já concluídos.*[31]

Sendo assim, prevista uma intensidade de tráfego suficiente para tornar o investimento rentável (daí o interesse por parte de várias empresas), a Comissão de Apoio à Construção da Auto-estrada Porto-Braga informa o público que a *[auto]-estrada deverá estar pronta em 1989*. Nesse sentido, dando conta da importância das exigências encetadas junto do poder central diz-se também que *Rosado Correia [é] pressionado para retirar concessão à Brisa*[32].

Ciente da pertinência da obra e das dificuldades financeiras para a sua concretização, Mário Soares dá conta nesse ainda mês de Fevereiro que *[estamos] a ver se conseguimos dar uma volta a fim de impulsionar a obra*. Porém, o presidente da Câmara Municipal de Vila Nova de Famalicão responde que *[a] grande questão que urge resolver - adiantou o autarca - é a da concessão, definindo-se rapidamente quem vai fazer a auto-estrada, passando-se à fase das expropriações, recorrendo-se, em caso de necessidade, à posse administrativa dos terrenos (...) impõe-se passar das palavras aos actos (...).*[33]

Com forte poder reivindicativo, a propósito de uma reunião que teria lugar alguns dias após a edição desta notícia entre a Comissão Empresarial do Norte o Ministério do

[30] JN, Fev 1984

[31] JN, Fev 1984

[32] JN, Fev 1984

[33] JN, Mar 1984

Equipamento Social, Agostinho Fernandes antecipa-se e sugere (tentando induzir as decisões sobre o assunto) que se inicie a construção do lanço da A3 entre o Porto e Famalicão por este último município, para que desta forma se possa introduzir um ritmo célere nos trabalhos que ainda apresentavam alguns impasses nas proximidades do Porto[34]. Sem detalhes sobre esta matéria, resulta desta reunião que *[a] adjudicação das obras da auto-estrada Porto-Braga ficou prevista para meados de Março de 1985* e, dias depois, é apresentada em Famalicão a formação de uma empresa privada, a AENOR (Auto-estradas do Norte de Portugal), sociedade anónima por acções, que contratará empresas nacionais ou estrangeiras para fazer a obra (JN, Jun 1984).

Mais preocupados com a área que será atravessada pala A3, os *[vereadores] maiatos querem saber (...) [que] terras na Maia atravessará a auto-estrada Porto-Famalicão?*[35]. Sub-título de notícia que, apesar de motivar algumas dúvidas sobre o assunto, não deixa de ser esclarecida em corpo de texto com as observações de Vieira de Carvalho, segundo o qual toda a gente sabe que já está reservado, para tal fim, um corredor que atravessava uma boa parte da freguesia de Águas Santas.

Em finais de Setembro de 1984, já se sabia que *um [consórcio] vai concorrer à auto-estrada Porto-Braga*, consórcio esse do qual poderiam fazer parte as Câmaras Municipais impulsionadoras da construção da auto-estrada Porto-Braga. Porém, poucos dias decorridos, em Outubro o tom daquela notícia altera-se, uma vez que a AENOR e a Brisa reclamam a liderança do referido consórcio, situação que em nada agradou aos autarcas locais[36].

---

[34] *Não tem sido falado, porque parece natural que a auto-estrada Porto-Braga comece pelo Porto. Num país centralista, tudo começa dos centros urbanos para as periferias. Só que, pela primeira vez, queremos lembrar que a auto-estrada Porto-Braga deve começar aqui em Vila Nova de Famalicão, exactamente com um troço até à Maia* (JN, Jun 1984)

[35] JN, Ago 1984

[36] (...) *entraram num beco sem saída as negociações para o estabelecimento de um consórcio em que se comprometessem as autarquias para a construção e exploração da projectada auto-estrada entre o Porto e Famalicão (...) [a AENOR e Brisa] (...) aceitariam participar num consórcio, mas cabendo-lhes a liderança. O que, logicamente, é impossível."* (JN, Out 1984)

Num processo pautado por vários contratempos, o mês de Fevereiro de 1985 aproximava cada vez mais a data anunciada para a apresentação da proposta de adjudicação (12 de Março de 1985) sem que nada acontecesse e, assim sendo, é novamente o presidente da Câmara Municipal de Famalicão que vem a público informar que estão atentos aos prazos prometidos, recordando os impasses do processo[37]. Esta terá sido a motivação fundamental para uma série de notícias pautadas pelo descontentamento local. Títulos como *Autarcas preocupados, "Parada" a auto-estrada Porto-Famalicão-Braga?*[38], ou *Processo começa a arrastar-se*, mantêm a fasquia da pressão para o cumprimento dos prazos atrás referidos. No esperado mês de Março, as *"Forças vivas" do Norte em Famalicão* consideram que *o [processo] da auto-estrada não pode ter mais demoras. [Numa] jornada de luta, pois poesia já chega*, como faz questão de sublinhar Agostinho Fernandes, ocorre um novo encontro da Comissão para a Construção da Auto-estrada Porto-Braga no qual, após 16 anos de espera, se reitera a importância da A3 dirigindo também palavras de esperança e confiança ao ministro Carlos Melancia de quem, afinal, o avanço dos trabalhos estava dependente.

Mas seria Mário Soares que, reconhecendo que *a [auto]-estrada Porto-Braga é das obras mais prioritárias*[39], dá conta da adesão de Portugal à CEE e das suas vantagens, nomeadamente no que respeita, ainda para esse ano, à resolução definitiva do problema. A confiança transmitida, viria a consolidar-se, em Setembro quando as perspectivas da entrada de Portugal na Comunidade Europeia permitiam classificar como mais desafogado o estado da economia do país. Aliás, é o ministro do Equipamento

---

[37] *A apresentação da proposta de adjudicação desta auto-estrada, cujo contrato de concessão está previsto para 12 de Março, deveria ter sido efectuada terça-feira. (...) O calendário de datas foi estabelecido por uma comissão interministerial em 5 de Junho do ano transacto. O primeiro decreto que previa a construção desta auto-estrada foi promulgado há 16 anos. Em 1972, a concessão foi outorgada à Brisa e, em Janeiro de 1981, um outro decreto determinava a conclusão do primeiro troço para o fim de 1983. A Câmara de Famalicão sublinha que tudo isto foram promessas vãs e no fim de 1983 nem projecto existia. O Norte esperou 16 anos por esta obra (...) enquanto o Estado teve meios e dinheiro para fazer outras (...) se esta obra estivesse localizada a sul do Tejo, com certeza que há muito estaria realizada.* (JN, Fev 1985)

[38] Note-se aqui, a título de exemplo e um pouco como se vinha registando nalguns títulos, a utilização de pontuação intencional indutora de interpretações de admiração, apreensão, de dúvida.

[39] JN, Mar 1985

Social, Carlos Melancia, que informa sobre o empréstimo que o Banco Europeu de Investimentos irá fazer à Brisa, o qual, definitivamente, possibilitará o arranque da auto-estrada.

Vislumbrando o início da construção da prometida auto-estrada, os restantes meses do ano de 1985 pautaram-se por algum conformismo patente na inexistência de notícias de relevo sobre o assunto, o que se pode explicar pela expectativa gerada, não só com a adesão de Portugal à Comunidade Europeia, mas também com a mudança de Governo. De facto, no início do ano seguinte, os *industriais minhotos [estavam] satisfeitos pelo lançamento da auto-estrada*[40], porque já havia *[doze] empresas na corrida à auto-estrada Porto-Maia*[41]. Em Junho, era certo que a *[auto]-estrada Porto-Famalicão avança na Segunda-feira*[42], informação relatada numa notícia na qual o ministro da Administração Interna promete, para 1989, a abertura do lanço Porto-Cruz. Pela mesma altura, também Ferreira Neves (da Brisa) revela no Governo Civil do Porto a quem iria ser entregue a empreitada da A3 entre o Porto e Águas Santas, empresas que se comprometiam concluir o referido lanço até Setembro de 1988[43]. Consolidam-se, desta forma, algumas expectativas que vinham sendo destronadas.

Garantida a construção da obra, o que se observa de finais de 1986 até 1990, corresponde a um período de concretização de promessas com mais de quinze anos justificando, portanto, a redução do número de registos de contestação. Não significa, porém, que as reivindicações percam significado, bem pelo contrário, centram-se agora na reivindicação de outras obras de amarração da A3 aos concelhos não contemplados directamente, isto é, garantida esta empreitada e, de certa forma, cientes pela experiência

[40] JN, Fev 1986

[41] JN, Abr 1986

[42] Como já se teve oportunidade de referir, repare-se aqui na utilização de datas mais precisas, numa altura em que já não havia dúvidas sobre o avanço da obra.

[43] Ferreira Neves vai mais longe, ao referir no mesmo artigo que esta rede de auto-estradas irá estender-se aos distritos de Viana e Vila Real, cobrindo uma área onde residem mais de 2,8 milhões de pessoas que comparticipam com cerca de 26% para o PIB nacional – argumentos que se direccionam para um conjunto mais vasto de populações e que o colocam, de certa forma ao lado dos interesses locais.

anterior de que estes processos podem demorar, e que a rapidez da sua concretização depende em grande parte das reivindicações pelos interessados, começa-se imediatamente a lembrar o que ainda há a fazer para que o sistema funcione.

De facto, na altura em que *Famalicão já vislumbra a almejada auto-estrada*[44], anunciando-se oficialmente o respectivo concurso, a Câmara Municipal realça o evento, mas não deixa de lembrar os 17 anos de promessas e impasses, pelo que, Agostinho Fernandes vem agora chamar a atenção *(...) para a urgência em fomentar-se a construção das "vias complementares desta auto-estrada", designadamente, a via rápida Vila do Conde-Famalicão-Guimarães.*[45], ou seja, estava consolidado o tom reivindicativo, que acompanha até aos dias mais recentes qualquer projecto de construção de infra-estruturas rodoviárias, mas também muitas outras obras públicas.

Adjudicados dois novos sublanços, no ano seguinte em visita à cidade de Braga, Cavaco Silva, realça uma vez mais que a *[auto]-estrada Porto-Braga é indispensável à região,* e adopta o discurso até aqui utilizado com maior frequência por quem fazia as exigências, referindo-se à importância do eixo para o desenvolvimento da indústria têxtil e do calçado, bem como para o desenvolvimento das potencialidades turísticas da região[46]. O segundo semestre de 1989, é a data para a entrada em serviço dos sublanços entre a Maia e Santiago da Cruz, assegura o primeiro ministro, informando também que estava já estava em estudo o prolongamento da A3 até á área industrial de Celeirós e que o lanço entre Braga e Guimarães poderá arrancar em 1989. Consumado o início da construção do lano Porto-Famalicão, é altura de começar a informar sobre a sua continuação para norte nomeadamente no distrito de Viana do Castelo[47].

---

[44] JN, Dez 1986

[45] JN, Dez 1986

[46] *Se esta obra não fosse feita, a região que dela retirará os correspondentes benefícios perderia o seu dinamismo e cairia na apatia.* (JN, Mai 1987)

[47] *Vão abrir concursos para a ponte de Viana e lanço de auto-estrada* (JN, Out 1987)

Porém, se as *[auto]-estradas: [são] o fim da distância*[48], também se especifica que os concelhos directamente envolvidos na construção nesse momento, e que já passaram por um processo longo de promessas e desilusões, mantêm-se atentos porque começam a saber agora que qualquer distracção pode significar danos no seu território[49] ou algum atraso no andamento da obra[50].

Com a obra em curso, começa a notar-se o crescente interesse, por parte dos autarcas, pelas áreas envolventes dos nós, em particular pela habitação e indústria. De facto, se a Maia detinha já várias reservas de terrenos, nomeadamente para o parque industrial e para outros projectos de âmbito cultural, Santo Tirso e Famalicão, receosos pela ocorrência de atrasos na continuação das obras, revelam maiores preocupações com a construção dos nós de acesso à A3 e variantes às áreas urbanas, espaços para os quais estavam a fazer estudos de pormenor à data.

Volvido meio ano sobre estes acontecimentos, informava-se que *[em] Outubro entra ao serviço o sublanço Porto-Maia*[51], sendo que o seu prolongamento até Cruz (Braga) estaria concluído em 1990. Porém, em menos de um mês, a primeira data já era alargada até ao fim do ano. Pelo contrário, tentando colmatar esta informação menos agradável[52] para quem estava na expectativa da sua abertura, Ferreira Neves (da Brisa) antecipa a data de abertura da ligação a Cruz para 1989.

Instado a comentar alguns acessos e variantes em falta, ainda que a cargo da Junta Autónoma de Estradas, problema que a não ser resolvido significa que a abertura da auto-estrada irá ocasionar fortes congestionamentos nas vias de acesso actuais que apresentam reduzida capacidade, Ferreira Neves começa por referir-se aos lanços da

---

[48] JN, Nov 1987

[49] *A maravilha das auto-estradas Porto-Braga e Porto-Amarante pode transformar-se em alguns pontos num grave pesadelo se as autoridades municipais não acautelarem as pressões urbanísticas e industriais* (JN, Nov 1987)

[50] *Maia e Famalicão acautelam-se. Santo Tirso afectado por atrasos* (JN, Nov 1987)

[51] JN, Mai 1988

[52] *Se o tempo se mantiver seco (...) Auto-estrada Porto-Maia concluída no próximo mês* (JN, Out 1988)

auto-estrada a construir para norte, já em fase de estudo, como sendo *as artérias e veias que o corpo não tinha*, e chama a atenção para a necessidade das autarquias se precaverem contra as consequências da abertura dos nós de acesso, entre as quais se contam a valorização dos terrenos adjacentes e ao necessário ordenamento da construção.

Mas os efeitos da construção da A3 não se resumiam à necessidade de acautelar a ocupação dos espaços envolventes dos nós, já que o próprio processo de construção terá ocasionado danos nas infra-estruturas viárias locais. Ora se a *[construção] da auto-estrada prejudica vias municipais,* então a *Edilidade vai solicitar subsídio governamental*[53]. Ou seja, na sequência dos últimos artigos editados pelo Jornal de Notícias onde se começou a chamar a atenção para outros efeitos que não apenas os que se encontravam subjacentes às promessas e reivindicações vagas, nas quais se associaram as infra-estruturas de transportes à imagem de progresso dos territórios, surge agora uma nova vertente de exigências por parte do poder autárquico: *[a] auto-estrada Porto-Braga constitui para Famalicão uma esperança que começa a ser certeza de desenvolvimento e progresso socio-económico. Porém, se um empreendimento desta dimensão tem um impacto globalmente positivo, não podem ser esquecidos nem ignorados os aspectos negativos, quer em termos ambientais, quer no ordenamento físico do território e das vias de comunicação*[54]. Terá sido pedido um subsídio de 57 mil contos ao Governo, não só para reparar as estradas municipais danificadas com a utilização pelos camiões na construção da auto-estrada, mas também para levar a cabo um estudo de impacte, o qual teria feito mais sentido se elaborado antes da construção do eixo, o que revela a necessidade de corrigir alguns erros que só terão sido reconhecidos com a experiência vivida. Aliás, é interessante notar que este processo de aprendizagem, pela experiência e pela associação a situações conhecidas, terá ocasionado alguma repetição e correcção de comportamentos sociais à medida que a auto-estrada avança

[53] JN, Nov 1988

[54] Palavras do Presidente da Câmara Municipal de Famalicão (JN, Nov 1988)

para norte. Assim terá acontecido com algumas populações de Vila Nova de Famalicão e Braga. Para os moradores de Sezures e S. Pedro uma primeira avaliação dos efeitos da A3 resume-se da seguinte forma: *[não] querem um "muro" a dividir as suas terras*[55], nem tão pouco os seus campos de cultivo e algumas propriedades rurais destruídas. Nesse sentido, retomam alguns exemplos anteriores, porque sabem que terão de se unir para se fazerem ouvir, e criam uma comissão de protesto para reivindicar a continuação da obra por um trajecto alternativo que sabem existir e que não merece tanta contestação.

Entretanto, e ignorando as dificuldades financeiras do passado[56] que terão comprometido o avanço de diversas obras públicas e também da A3, em Março de 1989 Cavaco Silva *[inaugura] os primeiros sublanços de uma auto-estrada no Norte*, e avança, num tom bastante mais seguro, com datas sobre o andamento da obra para norte (Porto-Braga em 1993).

Até ao mês de Novembro, altura em que abriua ligação Porto-Famalicão, decorreram acontecimentos pontuais, nomeadamente em Sezures/S. Pedro de Oliveira e em Trofa/Santo Tirso. Sobre o primeiro, o deputado Barbosa da Costa, porta-voz das populações locais, expôs o facto na Assembleia da República, lembrando que a alternativa (de traçado) que utilizava os limites das freguesias, na "vertente do monte", foi abandonada de forma inexplicável, tendo a Brisa tomado uma opção que maiores danos traria para as populações[57]. Relativamente a Trofa/Santo Tirso, trata-se de *[rivalidades] que já vêm de trás*[58] - ambas reivindicam o nome a atribuir ao nó da A3 naquele município. Do mesmo modo, também Famalicão prossegue com a exigência de

---

[55] JN, Fev 1989

[56] *Não entendo como foi possível que, durante tanto tempo, se esquecesse, em matéria de vias de comunicação, uma região que tanto produz, que tanto exporta e que tanto cresce. (...) [trata-se de um] um passo muito importante para a concretização de um velho sonho das gentes do Norte de terem boas vias de comunicação (...) estamos na passada certa para recuperar do atraso* (Palavras de Cavaco Silva - JN, Mar 1989)

[57] *Mais uma vez uma estreita e fria visão economicista sobreleva interesses legítimos e respeitáveis das gentes que quase têm medo de contrariarem a omnipotente vontade de quem pode e manda, pelos vistos mal* (Palavras de Barbosa da Costa - JN, Abr 1989)

[58] JN, Ago 1989

subsídio para a reparação dos danos causados pela construção da A3 - agora 90 mil contos (JN, Ou 1989), e no Porto, mais propriamente na rua Dr. Júlio de Matos os *[moradores] "isolados" pelo avanço da auto-estrada (...) pedem apenas uma passagem para peões*[59]. Dois dias antes da inauguração do lanço da A3 Porto-Famalicão Agostinho Fernandes manifesta o seu agrado face à ocorrência, mas recorda os problemas que daí resultaram[60] e inicia nova reivindicação: *o Itinerário Complementar (via rápida sem portagem) para Guimarães "deveria estar concluída aquando" daquela auto-estrada e ainda "nem sequer se iniciou"*[61].

Chegado o dia da inauguração, faz-se saber que *[um] sonho de décadas será hoje percorrido pelo prof. Cavaco Silva (...) Acontecerá que uma nova realidade se abre aos nortenhos que vêem, deste modo, encurtar-se uma distância (...) que muito atrasava as constantes deslocações numa zona predominantemente industrial*.[62] Mesmo assim, a CDU de Santo Tirso, considerando positiva a abertura da A3, condena o aproveitamento eleitoralista, uma vez que a inauguração teve lugar um mês antes das eleições e apela à necessidade urgente das construção de acessos e variantes, sem os quais a circulação nos municípios será gravemente prejudicada.

No dia seguinte, o Jornal de Notícias resume a ocorrência, chamando para título as palavras do primeiro ministro: *[aqui] os empresários não estão à espera do guarda-chuva governamental* e, de seguida, retomando algumas questões levantadas pela oposição e por alguns populares, nomeadamente sobre o aproveitamento eleitoralista e os

---

[59] JN, Out 1989

[60] Em *lead* resumia-se que *[o] presidente do Executivo famalicense, Dr. Agostinho Fernandes, "nesta altura de regozijo" não deixa, contudo, de assinalar "alguns problemas graves não resolvidos em Santiago da Cruz" provocados pelos trabalho da auto-estrada. São eles "habitações sem acesso" e "ameaçadas de demolição ou por movimento de terras."* (JN, Nov 1989)

[61] JN, Nov 1989

[62] JN, Nov 1989

danos causados nalguns locais, faz o historial do processo para destacar os esforços que Mário Soares terá encetado para a concretização das promessas[63].

Após pelo menos duas décadas de espera, e porque *[não] há bela sem senão!*, três dias depois da inauguração *Famalicão e Santo Tirso apontam os "espinhos" da "rosa"*[64]. De facto, se as resultantes se traduziam pela melhoria das condições de acessibilidade, os impactes da nova infra-estrutura começavam a revelar um quadro de geração de expectativas muito longo, o qual não se terá feito acompanhar pelos factores mais pertinentes que pudessem garantir o bom funcionamento dos sub-sistemas territoriais em causa[65]. O ano de 1990 ficou marcado, quer pela reivindicação de arranjos que obviassem os danos causados com a construção da A3 (na primeira metade), quer pela contestação, e nalguns casos mesmo disputa, de traçados (na segunda). Na Maia, *[casas] a ameaçar derrocada foram esquecidas pela Brisa*[66], a Câmara Municipal de *Ponte da Barca [mostra-se] insatisfeita com as ligações rodoviárias*[67].

De facto, vislumbrado o avanço da A3 para norte, é natural que, face às experiências do passado, se iniciasse um processo de alerta por parte das entidades locais, só que neste caso, ao contrário do lanço Porto-Famalicão – relativamente ao qual desde sempre se fez saber que iria ligar aqueles municípios -, a falta de informação clara

---

[63] *A auto-estrada "chamada desejo" entre Porto e Vila Nova de Famalicão foi inaugurada ontem (...). No entanto, um acontecimento deste género, que tradicionalmente se rotularia como festivo, acabou por ter latentes certos laivos de contestação. É que acusa-se o Governo de pretender retirar dividendos políticos de uma obra que se libertou do papel ou do campo das promessas quando Mário Soares era primeiro-ministro.* (JN, Nov 1989)

[64] JN, Nov 1989

[65] *(...) Famalicão e Santo Tirso questionam-se sobre o aproveitamento que se tirará de um troço construído sem o devido suporte ao nível de vias complementares. (...) [Para Agostinho Fernandes] "Já se falava nisto no tempo de Marcelo Caetano (...) os governos foram sucessivamente, adiando o projecto (...) as populações já não sentem nada de especial com a concretização do "sonho" (...) Ao contrário do que se possa pensar os movimentos populacionais fazem-se dentro da própria região, ou seja, no triângulo Guimarães-Santo Tirso-Famalicão".* (JN, Nov 1989), aqui tentando de alguma forma angariar parceiros para uma nova luta, pois sublinha que mais importante que a ligação a Braga seria a ligação a Guimarães.

[66] JN, Mar 1990

[67] *Para Gastão Guimarães, presidente da Câmara Municipal de Ponte da Barca, continua no segredo dos deuses o traçado e a execução da auto-estrada Braga-Valença, com os nós rodoviários às sedes dos municípios - Ponte da Barca, Arcos de Valdevez, Paredes de Coura e Melgaço - cada vez mais longe do país.* (JN, Ago 1990)

sobre o traçado no distrito de Viana do Castelo terá gerado alguns desacordos entre municípios[68]. Pautada pelo pré-conceito de que a auto-estrada seria o caminho para retirar o município do "isolamento" ou até do "subdesenvolvimento", num processo em que *[cada] município "puxa a brasa à sua sardinha"*[69], a Câmara Municipal de Arcos de Valdevez avançou com várias reivindicações para que a A3 servisse directamente o seu território concelhio[70]. A resposta a esta exigência não se faria demorar, assumindo um tom um pouco diferente do que até agora se tem vindo a relatar, tanto por parte do Jornal de Notícias, como por parte do Governo. Numa notícia cujo título apresenta laivos de ameaça – *[se] não se entendem o dinheiro vai para outro lado*[71] -, um porta voz do governo apelava ao entendimento, caso contrário iniciariam o investimento no itinerário principal de ligação a Évora.

Temporariamente silenciadas estas vozes, é o traçado por S. Pedro de Oliveira que volta a estar na ordem do dia, mas neste caso por razões contrárias[72], uma vez que aqui, prevendo o presidente da Junta de Freguesia que a *[auto]-estrada pode ""despistar-se"" em cima de S. Pedro de Oliveira*, a *[população] aponta o monte para remissão do "pecado"*[73]. Do mesmo modo, *Brandara quer "empurrar" auto-estrada para o litoral* -

---

[68] *Municípios do interior e litoral disputam o "melhor" traçado [porque] Todos a querem perto de si...* É que *[o] desenvolvimento futuro do distrito de Viana do Castelo depende, em grande parte da rápida execução de um plano de itinerários principais que facilitem o trânsito dentro da região e a aproximem do resto do país e da Europa. (...) Os municípios do Alto Lima, especialmente Ponte da Barca e Arcos de Valdevez, argumentam com a necessidade de desenvolver os seus isolados municípios e procuram chamar o traçado para a proximidade dos seus concelhos. Ponte de Lima não a quer muito ao largo do concelho e Paredes de Coura espera que ela quebre o ancestral isolamento em que tem vivido.* (JN, Set 1990)

[69] JN, Out 1990

[70] A *(...) Câmara dos Arcos de Valdevez decidiu tornar pública a reclamação de um trajecto que passe perto da sede do concelho, a montante da vila de Ponte de Lima. [Pretendem] (...) um traçado da futura auto-estrada que não os continue a deixar "à margem das vias de desenvolvimento" (...) as regiões precisam de um tratamento de choque para o seu tradicional subdesenvolvimento, para que também elas tenham acesso ao progresso que "motive a fixação dos seus filhos e o retorno dos que, um dia, corajosamente, partiram recusando a fome mas não o sítio onde nasceram*. (JN, Out 1990)

[71] JN, Out 1990

[72] Note-se que, se por um lado se verifica uma forte vontade por parte do poder municipal em ser contemplado directamente pelo serviço de auto-estradas, o mesmo não se aplica a algumas freguesias de cariz rural. Aliás, no mês de Novembro de 1990, editaram-se algumas notícias envolvendo juntas de freguesia/associações de defesa do ambiente e a Brisa/Consulplano.

[73] JN, Out 1990

terá sido a própria Junta de Freguesia (pertencente a Ponte de Lima) que aludindo a aspectos paisagísticos e arquitectónicos refuta o traçado da A3[74].

Sem ignorar a justa reivindicação dos seus pares do distrito, o presidente da Câmara Municipal de Viana do Castelo defende que os IP's têm por objectivo ligar as capitais de distrito e servir as áreas mais densamente ocupadas, pelo que, e sem esquecer a competitividade que a A3 pode fomentar face a Vigo e ao Porto, sugere um traçado entre o seu município e o de Ponte de Lima (JN, Fev 1991). Aceite a sugestão, a meio do ano de 1991 faz-se saber que a *[auto]-estrada Braga/Valença já tem traçado definitivo*, mais precisamente, *[passará] entre Viana e Ponte de Lima*[75], sendo que aos critérios sugeridos pelo Presidente da Câmara de Viana do Castelo se acrescentou também a informação de que seria construída uma via, entre o Porto e este município, com quatro faixas de rodagem[76].

Deste modo, o que parecia constituir assunto arrumado, estava ainda um pouco longe de se resolver[77]. As Câmaras Municipais de Ponte da Barca e de Arcos de Valdevez continuam a acreditar que uma *[situação] conciliatória ainda pode ser encontrada*[78]. A reivindicação orienta-se agora para o presidente da Câmara Municipal de Viana do Castelo, porque sabem que aquele autarca encontra apoio para as suas exigências em vários sectores da sociedade, o que lhe confere poder e, portanto, também

---

[74] Brandara *(...) tomou uma atitude de intransigência perante a versão de um novo desvio do traçado da futura auto-estrada entre Braga e Valença, aumentando, desta forma, a polémica em torno dessa importante obra pública.". A este propósito, o presidente da Junta alude a aspectos paisagísticos e arquitectónicos para refutar o traçado, que defende deve passar mais pelo litoral, por Viana "como é seu desejo"*. (JN, Fev 1991)

[75] JN, Jun 1991

[76] *Terão pesado, além de outros factores, para esta decisão os maiores índices demográfico e económico da área litoral (...) [O IC1] deverá ficar em toda a sua extensão com quatro faixas entre [Porto e Viana] perspectiva que anteriormente não era considerada*. (JN, Jun 1991)

[77] *Prosseguem as movimentações sobre o traçado da auto-estrada Braga-Valença*. Insatisfeitas as câmaras municipais do interior do distrito de Viana e uma associação turística sediada em Ponte de Lima, redefinem formas de reivindicação. Porém, *[ao] tomar conhecimento de que certas personalidades estão empenhadas em sugerir um traçado da auto-estrada na região a montante de Ponte de Lima, a Câmara Municipal de Viana do Castelo decidiu, por unanimidade, avançar com um processo que demonstre ao Governo a justeza de uma solução diferente, que faça com que o IP1 passe próximo da cidade de Viana capital de distrito*. (JN, Dez 1991)

capacidade de inverter a situação se assim o desejar. Trata-se de uma reivindicação baseada em argumentos idênticos aos que terão sido usados anteriormente face ao poder central[79]. Na sequência, é o presidente da Câmara Municipal de Viana de Castelo que vem informar que *Viana ganhou a batalha das acessibilidades*[80], especificando que em 1996 o distrito será servido pelo IC1 e A3 (ambas com características de auto-estrada), bem como por um conjunto de eixos transversais de ligação ao interior, isto porque, esclarece-se cerca de meio ano depois, *Ferreira do Amaral convenceu autarcas*[81]. Ou seja, assiste-se aqui de alguma forma a um diálogo bipartido, em que tanto a Câmara Municipal de Viana do Castelo como o Governo procurar arrecadar os louros do processo de decisão sobre os novos traçados naquele distrito.

Os restantes meses do ano de 1992 e os anos de 1993 e 1994, ficaram marcados, por um lado, por algumas promessas relativas ao avanço da A3 para norte e, por outro, por contestações sobre os impactes mais a sul, onde as obras já se tinham dado por concluídas ou estavam em fase de conclusão, ou reivindicações por parte dos que aguardavam a chegada da A3. Entre outros, contam-se, em 1992, os congestionamentos na EN14, em Santiago da Cruz – Braga (Jul), e a reivindicação de um nó de acesso à A3 pelos autarcas de Vila Verde (Set). Do mesmo modo, no ano seguinte, se era evidente que a *[auto]-estrada do Porto a Braga entrou na recta final*[82], com conclusão prevista para o próximo ano, Ponte da Barca, prepara a integração na rede de auto-estradas, construindo uma variante de acesso à A3 (Fev). Pelo contrário, no caso de Famalicão, talvez por que não se preparou para os impactes resultantes da alteração das condições de

---

[78] JN, Dez 1991

[79]Dizem sobre o presidente da Câmara de Viana do Castelo: *esfalfa-se a vender a sua filosofia desenfreadamente chauvinista de desenvolvimento perspectivado no sentido de que o Alto Minho é Viana e todo o interior é nordeste do distrito é terra de pedras, em desertificação acelerada e, quando muito, reserva de índios*. (JN, Dez 1991)

[80] JN, Jan 1992

[81] *O presidente da Câmara Municipal de Viana do Castelo deixou de exigir que a auto-estrada Braga-Valença passasse pela sua cidade. Em troca, o ministro Ferreira do Amaral prometeu-lhe outra auto-estrada, uma via rápida, e quatro faixas na via rápida Porto-Valença, em fase de construção.* (JN, Jun 1992)

[82] JN, Jan 1993

acessibilidade, diz-se que o *[trânsito] é caótico numa cidade-encruzilhada*[83]. Numa outra vertente, Barroselas manifesta o seu descontentamento face à construção de novos eixos, mas agora porque ameaçam cortar a freguesia ao meio (Mar). *Terrenos da auto-estrada com indemnizações atrasadas*[84], os incómodos às populações associados às obras em curso[85] ou os atrasos nas reparações de vários danos causados[86], contam-se também entre as diversas contestações que tiveram lugar no ano de 1993.

Mas, nesse mesmo ano, as promessas de Ferreira do Amaral de que a *Ponte Valença-Tuy abre antes do Verão*[87], sublinhando a sua importância para o intercâmbio e desenvolvimento económico das áreas de fronteira (importância que mais tarde viria a ser questionada por agentes locais); a ligação Porto-Valença estará concluída em 1996; o IC1 em 1997 e, finalmente, que já estão a avançar os trabalhos para a construção da A7 (Famalicão-Guimarães), dá início ao que designa como a *revolução tranquila à portuguesa*[88].

Terá sido talvez uma tranquilidade excessiva dessa revolução no passado (porque o desejo de ter novas infra-estruturas rodoviárias foi fortemente alimentado sem que existissem meios para a sua concretização), que a par do poder reivindicativo das populações locais, veiculado e fomentado por este órgão noticioso, não viria a permitir

---

[83] *Famalicão foi sempre o centro de um dos principais eixos de acesso ao Alto Minho. Mas, com o aumento do tráfego rodoviário e uma saída da auto-estrada, a situação tornou-se dramática* (JN, Fev 1993).

[84] JN, Jun 1993

[85] As obras de *(...) construção do sublanço entre Cruz e Braga da auto-estrada nº 3 tem, de facto, como imperfeição a insegurança de pessoas e bens (...) as obras acabaram por transportar, afinal, um desassossego constantes às populações aí residentes, numa situação que dura há mais de um ano*. (JN, Out 1993)

[86] *Santiago da Cruz ameaça cortar a auto-estrada*, porque, *[a] Brisa continua a faltar com a promessa dada à população de Santiago da Cruz, Famalicão, quanto às obras de arranjo de caminhos e condutas de água*., pelo que, o presidente da junta *(...) fez um ultimato à Brisa: ou arranca com as obras até ao final da próxima semana, ou a auto-estrada Porto/Braga será bloqueada*. (JN, Nov 1993)

[87] JN, Mar 1993

[88] JN, Mar 1993

mais o alcance dos níveis de expectativas geradas no início de todo este processo[89]. Já não bastava avançar com datas de concretização dos sucessivos lanços da A3, porque agora conhecem-se outros efeitos colaterais, entre os quais se contam os congestionamentos (pela falta de preparação prévia dos territórios e de eixos de escoamento[90]), os danos nas vias locais e no dia a dia das populações directamente envolvidas[91].

Por altura da inauguração da ligação a Braga, os títulos escolhidos pelo Jornal de Notícias davam conta do que se desejava ser uma "revolução tranquila", mas também os "espinhos da rosa": a *[auto]-estrada esconde um "muro de lamentações"*[92]; a *[auto]-estrada [chega] às portas da cidade*, mas *a [abertura] do último troço alivia o trânsito e aflige os expropriados*[93]. Porém, *[depois] de vários protestos de que o JN se fez eco, chegou, parcialmente, a "bonança" às populações que, na área de Braga, foram afectadas pelas "sequelas" deixadas com a construção do sublanço da auto-estrada nº3 (A3), entre Cruz e a capital do Minho*[94].

Populações mais calmas, Ferreira do Amaral relembra que a *Via Rápida para o Porto [estaria] pronta dentro de dois anos*[95], mas aproxima-se das reivindicações recentes e inclui no conjunto das vias prioritárias a ligação transversal a Ponte da

---

[89] A A3 aproximava-se de Braga *(...) com a abertura ao tráfego do sublanço construído desde Santiago da Cruz. Mas traz já na "bagagem" uma série de problemas, devido à falta temporária de melhores condições de escoamento nas suas entradas e saídas a partir da capital do Minho*. (JN, Jan 1994).

[90] Tal como já se tinha verificado por altura da inauguração do lanço até Famalicão, também com a chegada da A3 a Braga se reivindicam as ligações transversais, nomeadamente para Barcelos, sem as quais, a fluidez do tráfego ficaria seriamente comprometida. (JN, Jan 1994)

[91] *As obras do sublanço da auto-estrada Santiago da Cruz/Braga estão a ser um calcanhar-de-aquiles para muitos moradores circunscritos àquele troço da A3. Desta vez populares da freguesia de S. Pedro de Oliveira, às portas da cidade de Braga, queixam-se de avultados estragos na agricultura, em resultado dos trabalhos de remoção de terras*. (JN, Fev 1994)

[92] JN, Fev 1994

[93] JN, Mar 1994

[94] JN, Mai 1994

[95] JN, Jul 1994

Barca[96], deixa para o segundo semestre de 1996 o lanço Braga-Ponte de Lima e para 1997 a sua continuação até Valença. Pela mesma altura, o Jornal de Notícias recorda o aniversário de uma obra de grande importância, mas sem acessos: *[faz] hoje um ano que foi inaugurada e abriu ao trânsito a nova ponte internacional Valença-Tuy. Foi o princípio do fim do martírio da passagem da fronteira mais movimentada do país. Mas, um ano depois, a ponte continua ainda sem os acessos definitivos*[97].

Quase em simultâneo, as informações e promessas por parte do governo, as chamadas de atenção por parte do Jornal de Notícias e/ou as reivindicações das populações e do poder local, foram dando lugar a (re)acções cautelosas, traduzindo um processo de propaganda menos eficaz[98].

Apesar do desmantelamento das vantagens anunciadas com a ligação Porto-Braga, devido aos congestionamentos verificados nos acessos à capital minhota[99], o ano de 1994 termina com Cavaco Silva a fazer *(...) papel de Pai Natal, levando no saco das prendas muitas estradas e outras tantas pontes*, e um discurso que, mais uma vez, tenta aproximar-se dos desejos das populações, relevando o papel das novas infra-estruturas rodoviárias para o desenvolvimento local[100]. Em 1995, é a Brisa que informa sobre a abertura da A3 até Ponte de Lima no início de 1997, ao que as populações anteriormente

---

[96] *No rol dos acessos, a prioridade vai para a ligação a Ponte da Barca, segundo anunciou o ministro Ferreira do Amaral. Depois de se reunir com os presidentes das autarquias, o ministro das Obras Públicas anunciou os acessos prioritários para a região alto-minhota: via rápida que ligará o Porto a Viana (IC1), dentro de dois anos, IC28, transversal de Viana do Castelo a Ponte da Barca (...).* (JN, Jul 1994)

[97] JN, Jul 1994

[98] Em Setembro de 1994, em reunião com a BRISA, a JAE e a Associação de Municípios do Vale do Lima, definem-se os traçados da A3 e do IC28, mas nesse encontro discutem-se também os efeitos da A3 nalgumas freguesias rurais

[99] *Meia hora é o tempo que se perde de automóvel nas saídas da A3 para a cidade de Braga. (...) É uma "seca" que, afinal, desfaz a grande vantagem...horária que a A3 introduziu nas ligações entre o Porto e a capital do Minho e vice-versa. Tudo porque não chegaram... a tempo e horas os acessos alternativos de e para aquela via rápida, na área de Braga.* (JN, Nov 1994)

[100] *(...) que a grande aposta de desenvolvimento de Portugal se baseia no Plano de Desenvolvimento Regional, que terá a sua aplicação entre 1994/99, o primeiro-ministro sublinhou a importância que a construção das vias de comunicação tem para o desenvolvimento das populações, muitas delas votadas ao esquecimento e ao isolamento durante décadas. Em Valença (...) anunciou que dentro de dois anos estará completa a auto-estrada entre Braga e aquela cidade fronteiriça.* (JN, Dez 1994)

afectadas pelas obras (entre Famalicão e Braga) respondem exigindo a reparação de caminhos[101] e o pagamento das indemnizações pelos terrenos expropriados[102]. Também Ferreira do Amaral considera, por altura do lançamento da obra entre Braga e Ponte de Lima, que *Portugal já não viveria sem as auto-estradas*[103], ao que um elemento do PS de Braga terá respondido com as dez principais promessas eleitorais feitas pelo PSD em 1991 para o distrito de Braga, recordando que nada tinha sido feito.

O arranque do ano de 1996 pautou-se pelo impasse originado pela mudança de Governo. É a própria Brisa que, em Janeiro, apela à necessidade de se tomar decisões, para que a ligação Ponte de Lima-Valença possa estar pronta em 1997/98, decisões essas que deveriam ser tomadas até Março seguinte para que se pudesse cumprir os prazos.

Por altura da chegada da A7 a Guimarães, é João Cravinho, novo ministro das Obras Públicas, que anuncia a conclusão da A3 até Valença em 1998 e, para o ano seguinte o prolongamento da A7 até Chaves (JN, Mai 1996). A garantia de que a ligação a Ponte de Lima estaria concluída em 1997 e a A3 em meados de 1998, é confirmada com a distribuição de tarefas por *uma dezena de empreiteiros*[104], dando-se início a um frenesim de obras sem precedentes. O ano de 1997 ficou marcado por um ritmo intenso nos trabalhos, de tal forma que se terão silenciado as vozes de protesto. As opiniões expressam-se nalguns títulos de notícias: *Auto-estrada em bom andamento rumo a Espanha*[105]; *A3 até Ponte de Lima abrirá no próximo mês (...) João Cravinho e Fraga Iribarne visitam obras da auto-estrada do Porto a Valença* [106]; *João Cravinho e Fraga Iribarne visitam obras da auto-estrada do Porto a Valença*; *Auto-estrada mais perto de Valença (...) Ministro João Cravinho inaugura hoje sublanço de 20 quilómetros entre o*

[101] JN, Abr 1995

[102] JN, Mai 1995

[103] JN, Ago 1995

[104] JN, Dez 1996

[105] JN, Mai 1997

[106] Artigo em que fica claro pela primeira vez que Maio de 1998 é a data limite para a conclusão da A3, porque deverá estar em funcionamento para a EXPO 98 (JN, Jun 1997)

"nó" Martim-Cabreiros e a EN201, já nos limites de Vila Verde com Ponte de Lima[107]; *Auto-estrada quase a chegar a Ponte de Lima*" [108] e, finalmente, *Ponte de Lima e Porto finalmente ligados por auto-estrada*[109].

O presidente da Câmara Municipal de Ponte de Lima, Daniel Campelo, ter-se-á mostrado satisfeito com a abertura deste lanço de auto-estrada o qual considera, (...) *constituir uma oportunidade para o desenvolvimento do Alto Minho*[110], mas (re)lembra a necessidade de construir acessos complementares e, reconhecendo a importância do pagamento das portagens, lança o alerta dizendo que caso se aprove a sua isenção na Região Oeste, o Minho sentir-se-á no direito de fazer idêntica reclamação[111].

Um quadro composto por um *[estaleiro] contínuo ao longo de 30Km, entre Ponte de Lima e Valença, [que] procura garantir que a auto-estrada esteja pronta até Maio*", não suscita reivindicação, porque *(...) toda a gente sabe que a via terá de estar concluída já em Maio, antes do fim do prazo, por causa da "Expo"*[112]. Uma das questões que se coloca agora, relaciona-se com o custo das portagens, ao que João Cravinho responde[113] dizendo que *[reduzir] portagens sobe os impostos* e, que *[para] mais estradas é preciso dinheiro (...) não está a ameaçar mas apenas a explicar a necessidade de portagens*[114].

---

[107] JN, Jul 1997

[108]. Aqui é um responsável da Brisa reconhece claramente que *(...) a Exposição Internacional de Lisboa, junto com a pressão galega, parece ter sido o elemento que mais contribuiu para a aceleração verificada nos últimos anos nos trabalhos da A3, obrigando os responsáveis ao lançamento de várias empreitadas simultâneas. Com efeito, o troço a inaugurar no próximo mês, está a ser executado em três empreitadas diferentes, enquanto a restante ligação, entre Ponte de Lima e Valença (...) está dividido em quatro empreitadas de obra geral e outras 16, para outros tantos viadutos*. (JN, Out 1997)

[109] JN, Nov 1997

[110] JN, Nov 1997

[111] Em Janeiro de 1998, Daniel Campelo terá apelado *(...) publicamente ao veto presidencial da lei aprovada pela Assembleia da República, que estabelece a abolição das portagens na A8, por considerar que tal medida representa uma "decisão injusta daquele órgão de soberania, susceptível de prejudicar o desenvolvimento equilibrado do país."*

[112] JN, Fev 1998

[113] Até porque já tinha afirmado anteriormente a este propósito que correria *o custo da pequena impopularidade pelo tempo que for preciso* (JN, Nov 1997)

[114] JN, Fev 1998

Com as obras em bom andamento, e portanto sem motivos aparentes que pudessem fazer notícia, o mote foi encontrado exactamente no artigo em que Cravinho diz estar disposto a correr os riscos da impopularidade, no qual se terá referido à importância da ligação ferroviária entre o Porto e Vigo. Foi então, pelos *Caminhos de Santiago em ferrugem e asfalto*, porque a *[ligação] por auto-estrada será gora uma realidade tardia* que se lançam algumas farpas ao lento processo de construção da A3, "milagre" da Expo, que vai ser terminada por razões que não a pressão das populações locais, e à velha linha ferroviária de ligação à Galiza[115].

Próxima do seu términos, esta auto-estrada que já vinha exigindo adaptações/precauções no noroeste português umas vezes antes, outras depois de concluídos os sucessivos lanços, começa a revelar efeitos a escalas mais alargadas. De facto, *[a] A3, que em Maio ligará o Porto à Corunha, já faz estragos entre os comerciantes de Tuy e Valença do Minho,* e explica-se que com esta nova ligação e os ganhos de tempo que daí decorrerão, as deslocações far-se-ão entre os centros mais competitivos, nomeadamente o Porto e Vigo.[116]- questão que de resto viria a público no mês seguinte pelo presidente do Eixo Atlântico (Manuel Perez)[117].

Dois dias antes da abertura da Expo a A3 é inaugurada com a presença de António Guterres e José Maria Aznar, o que terá agradado em especial ao concelho de Ponte de

---

[115] *A passo de caracol, o asfalto português vai avançando para Norte, em forma de auto-estrada. Tem há muito tempo encontro marcado com a Autovia do Atlântico, que espera em Tuy a dignificação do eixo rodoviário do Oeste peninsular. Mas a coisa está para breve, o que já não é mau. O mesmo não se pode dizer da ligação por caminho-de-ferro, assente em trilhos de eficácia enferrujada: de comboio nem pensar ir do Porto à Galiza, ou vice-versa, a não ser que se tenha todo o tempo do mundo.* (JN, Mar 1998)

[116] *Os portugueses continuam a ir a Tuy comprar chocolates, caramelos e encher os depósitos dos seus carros. E os galegos a atravessar a ponte, que une Tuy a Valença do Minho, quase, diariamente, na mira dos candeeiros, têxteis e cutelarias. Mas uma coisa é certa: de um lado e do outro, o negócio está frouxo, por causa da auto-estrada entre o Porto e Valença (A3), que, em Maio levará os portugueses direitinhos a Vigo.* Para um responsável da casa Daniel (supermercado originalmente sediado em Tuy), era previsível que isto acontecesse, aliás, precavendo-se contra a redução da procura, há já algum tempo redefiniram estratégias de expansão, as quais passam pela difusão de lojas para locais onde essa procura estivesse assegurada, nomeadamente o Porto. (JN, Mar 1998)

[117] Com a A3, *[a] euro-região constituída pelo Norte de Portugal e a Galiza passará a ser, então, uma grande cidade virtual. [pelo que,] (...) face à abertura de infra-estruturas tão importantes, urge pôr a imaginação a funcionar, cabendo aos autarcas e comerciantes a criação de atractivos, que permitam*

Lima, que aguardava há já algum tempo a sua conclusão, tendo inclusive levado a cabo uma série de reestruturações em termos de ordenamento do território municipal, nomeadamente com a revisão do PDM, o qual prevê a localização de quatro pólos industriais, dado que um estudo levado a cabo por especialistas terá revelado a intenção de vários empresários para aí localizarem as suas unidades (JN, Mai 1998).

Merecendo várias notícias a inauguração desta auto-estrada, que completa a primeira ligação do tipo entre os dois países, foi sempre acompanhada por notas de crítica e contestação, não só pelas expectativas geradas nas populações, nomeadamente no que respeita à calendarização das obras que só foi cumprida agora por causa da Expo, como pela falta dos prometidos itinerários transversais ou ainda a velha questão dos pagamentos aos expropriados. O ano de 1998 terá prosseguido com artigos de promessa e contestação, mas agora com um cariz mais espontâneo (de resto como se vinha observando já desde o início da década), isto é, os trinta anos que decorreram para a construção da A3, terão favorecido mecanismos de aprendizagem social por associação com experiências vividas ou observadas no passado, quer por parte do poder público, quer pelo privado, o que terá resultado na consolidação da segurança e também na banalização das acções de contestação.

7.2.2.2 O IP4 – um processo mais moderado de geração de expectativas e de reacções

O Itinerário Principal número 4 (IP4) faz a ligação entre o Porto e a fronteira de Quintanilha, a leste da cidade de Bragança. Apresenta-se, em termos de cobertura territorial e processo de efectivação do projecto, com características bastante diferentes se comparado com a A3 dado que o traçado desta percorre áreas de elevada densidade de ocupação em mais de metade da sua extensão. Tendo sido da responsabilidade da

ultrapassar os pequenos inconvenientes da abertura dessas vias rápidas. Afinal, essas auto-estradas irão ajudar-nos a ganhar o futuro. (JN, Abr 1998)

Brisa parte da sua construção, o IP4, com mais do dobro de comprimento, apresenta-se com características de auto-estrada apenas entre o Porto e Amarante (A4), desenvolvendo-se como via rápida pelo interior transmontano, de menor densidade de ocupação, e até em perda populacional.

Sobre este itinerário conhecem-se algumas referências que remontam à década de setenta, referências estas de parca visibilidade, uma vez que foram editadas pelo Jornal de Notícias em artigos cujo assunto principal, normalmente expresso no título, era o IP1 (A1 ou A3), não merecendo, em regra, mais do que duas ou três linhas de texto, aludindo-se apenas à ligação Porto/Bragança, sem avançar com qualquer tipo de pormenores. De facto, uma das primeiras notícias que terá merecido algum relevo, ocorreu exactamente no início de 1981 quando *[os] Presidentes das Câmaras de Vila Real e Mirandela, (...) decidiram lançar a ideia de constituição de uma associação de municípios cujas sedes são locais de passagem do IP4*[118], associação esta que pretende abrir o debate sobre a importância do IP4 para o desenvolvimento regional, e reivindicar a sua construção, pois partiam já do princípio que essa seria a via para uma mais rápida concretização[119]. A origem destas movimentações, além do conhecimento da demora em torno da construção da A3 (situação que para já não consideravam grave para este

[118] JN, Fev 1981

[119] *Os Presidentes das câmaras do Porto, Valongo, Penafiel, Amarante, Murça, Macedo de Cavaleiros e Bragança foram convidados para um encontro "a fim de se debater a importância do IP4 no desenvolvimento do Norte de Portugal". (...) [pretendem] acompanhar mais de perto os trabalhos do IP4, com vista a acelerar o ritmo da sua construção. (...) Os promotores desta iniciativa afirmaram também que "estão conscientes de que o progresso deste espaço geográfico – o Norte do país – está intimamente dependente da rápida concretização deste projecto [e que a] importância do IP4 como estrada internacional, e portanto a receber também o empenhamento da Comunidade, levaria à sua mais rápida concretização e acabamento" (...). [Deste modo, a] criação de uma associação de municípios cuja sede é local de passagem do IP4 poderá assim transformar-se, embora um pouco tarde, na voz forte da região que, até aqui, se diz que tem reivindicado, mas que a maioria das pessoas considera ter sido de uma forma pouco audível. (...) Vila Real, ao ficar no cruzamento dos IP3 e IP4, e portanto no entroncamento dos eixos que ligam às duas principais fronteiras transmontanas, (...) iria transformar-se no local ideal para a criação de um posto de desalfandegamento que serviria aqueles postos fronteiriços*. (JN, Fev 1981)

caso[120]), como explica este órgão noticioso, baseia-se também na denúncia de *(...) que o IP4 deixará de ser um itinerário internacional (...)*[121].

Só em Janeiro de 1982 Humberto Carvalho, director da delegação da Junta Autónoma das Estradas, anuncia claramente em Vila Real[122], que *Porto e Bragança vão ficar mais perto*. Mas o Jornal de Notícias acrescenta uma frase que começa a gerar dúvidas: *Via rápida estará concluída em 1985?*. Informação corroborada por Francisco Balsemão (JN, Mar 1982), daria lugar já no início do ano seguinte à reivindicação de meios, por parte da JAE de Bragança, para poder avançar com a obra que vê como fundamental para o desenvolvimento da região[123].

Apesar de mais escassos os artigos potencialmente geradores de conflitos (se comparados com os que antecederam idênticas movimentações a propósito da A3), na mesma data em que se começavam a ouvir as vozes dos presidentes das Câmaras de Famalicão e Braga, também o autarca de Vila Real diz que *[ou] concluem a estrada ou passaremos à acção – ameaçam municípios do Douro*[124]. Opinião partilhada pelos *Sociais-democratas do nordeste, [que] reclamam acção urgente do governo*, porque consideram que *[o] projecto da via rápida Porto-Vila Real-Bragança tem sido*

---

[120] *(...) este alerta demonstra uma preocupação que, até há bem pouco tempo era considerada como infundada, pois tudo estaria a decorrer com alguns atrasos, mas dentro da normalidade e sem qualquer alteração aos projectos conhecidos*. (JN, Fev 1981)

[121] JN, Fev 1981

[122] A via rápida Porto-Bragança *(...) deve ficar concluída em meados de 1985 [o] custo da obra foi orçado em 1979 em cerca de seis milhões de contos, verba que, deverá ser razoavelmente ultrapassada. (...) o troço Campeã-Parada de Cunhos (...) deve ficar concluído em Agosto de 1983 e a variante de Vila Real (Parada de Cunhos-Borralha, (...) deve ficar pronta em Fevereiro de 1984, (...) o troço de Amarante a Campeã (...) [tem data prevista para] a sua conclusão para o Verão de 1985 (...), [e ainda que na] via rápida Porto-Bragança (...) as expropriações [estão] a ser feitas na previsão de um dia mais tarde a via ser transformada em auto-estrada*. (JN, Jan 1982)

[123] *Será de atribuir à JAE do distrito de Bragança os meios necessários ao prosseguimento das obras que lhe competem, visando o desenvolvimento da região, que continua a ser a mais desfavorecida do país*. (JN, Jan 1983)

[124] *A estagnação da Via Rápida Porto/Vila Real/Bragança "vai ser motivo de uma tomada conjunta de medidas de protesto dos municípios do Vale do Douro" - afirmou ontem à RDP o Presidente da Câmara vila-realense. (...) " as medidas irão crescendo até que venha a ser feita justiça, porque não nos calaremos. Não compreendemos que haja medidas de austeridade impeditivas de progresso". (...) Referindo-se às "medidas de força" que não concretizou, Armando Moreira admitiu "o abandono das*

esquecido ou não encarado com a importância que merece[125]. Em menos de quinze dias são publicados uma série de artigos que jogam intencionalmente com a sonoridade e semântica com o intuito de chamar a atenção para o descontentamento local, deixando e insinuando ao leitor uma interpretação induzida dos factos: *Estrada do Marão faz perder paciência aos que para lá estão,* ou *Via rápida Porto-Bragança foi promessa eleitoralista?,* são apenas dois exemplos de títulos cujo conteúdo remete para a relação entre desenvolvimento / novos eixos viários / actos eleitorais[126].

Adoptando uma estratégia negocial, o Presidente da Câmara Municipal de Vila Real é de seguida alvo de críticas pelo presidente do Conselho Empresarial do Norte (CEN) - Amorim Martins, por não se posicionar claramente do lado dos seus parceiros locais[127].

Em finais de 1983 o Secretário de Estado das Obras Públicas, Eugénio Nobre anuncia *(...) em Bragança, o arranque no próximo ano do troço Quintela de Lampaças-Rossas, da via rápida que liga a cidade transmontana ao Porto (o IP4)*[128], o que originou uma sequência de notícias com um claro tom de promessa, sequência essa que

---

suas funções" para chamar a atenção da opinião pública " para a nossa beneficiação, em prol do bem comum e da nossa região. (JN, Out 1983)

[125] JN, Out 1983

[126] *Com a estrada de Bragança a Vila Real cheia de curvas e de buracos e com a obsoleta ligação de Vila Real a Amarante, pelo sinuoso trajecto rodoviário pela serra do Marão, a província de Trás-os-Montes está cada vez mais longe do resto de Portugal (...). É que, uma boa via de comunicação, atravessando o coração de Trás-os-Montes, significa a abertura à indústria, ao comércio, ao turismo, enfim ao desejado desenvolvimento regional (...) que a gente laboriosa de Trás-os-Montes e Alto Douro acreditou (...) já que o "o sinal verde" para arranque das obras tinha sido festejado, inclusivamente com "foguetes" autárquicos e governamentais. É claro que se estava em maré eleitoral e talvez daí tanto "estardalhaço" e tanta confiança no "milagre" que, afinal, tanto se arrasta que mais parece uma ilusão e um tormento.* (JN, Out 1983)

[127] *"Bluff" ou não e sem concretizar as "medidas de força" anunciadas, o Presidente da Câmara de Vila Real revelou que numa primeira fase haverá um diálogo com os órgãos de soberania, para que seja cumprido o que foi prometido pelo Governo anterior. (...) Armando Moreira [presidente da Câmara Municipal de Vila Real] e Pinto Balsemão "deram-se as mãos" em promessas, que não estão a ser cumpridas. Por isso o edil transmontano revela a possibilidade do abandono das suas funções, para justificar perante a opinião pública que não está nos cargos para se servir deles. É tempo de cumprir promessas,* diz o presidente do Conselho Empresarial do Norte (CEN) *por isso reclamamos que é urgente fazer sair esta região do isolamento actual. É tempo de dar cumprimento às promessas dos sucessivos governos [e] (...) Sidónio Cabanelas, um industrial de camionagem que ameaçou cortar as carreiras de ligação entre Vila Real e o Porto (...).* (JN, Out 1983)

iria prolongar-se pelo ano seguinte. Nesse mesmo artigo, percebe-se a maior convicção do Estado baseada, em grande parte, na esperança depositada com a entrada de Portugal na Comunidade Europeia[129]. Logo no início de 1984, convencido de que a adesão de Portugal à Comunidade Económica Europeia teria lugar já em Julho desse ano, o ministro do Equipamento Social afirma que *até finais do corrente ano a auto-estrada Amarante-Campeã, será uma realidade*[130]. Na sequência de mais uma promessa a resposta do Jornal de Notícias faz-se através do relato do historial do processo, no único artigo do género encontrado nesse ano, chamando a atenção dos leitores para os trâmites de uma obra que indiciava algum impasse[131].

Mantendo o tom da intervenção, os membros do governo, defendem que o IP4 contribuirá para a redução das assimetrias regionais[132], que *Portugal não é, nem pode ser, só Lisboa*[133], que as obras do lanço Amarante-Campeã iriam começar no ano em curso[134] e, mais tarde, *[avançam] expropriações para a construção do IP4*[135].

---

[128] JN, Nov 1983

[129] *(...) o secretário de Estado afirmou que o Governo "está a tentar pôr de pé o processo que permita ainda no ano que vem lançar o troço definitivo que tornará irreversível o IP4.* (JN, Nov 1983)

[130] *Despachei, Quinta-feira, o processo tendente à resolução da concretização da referida auto-estrada", revelou Rosado Correia [e também] que o "Governo espera a entrada de Portugal no Mercado Comum em Julho de 1984"* (JN, Jan 1984)

[131] *A subida de alguns deputados até às terras altas de Trás-os Montes e as reuniões aí havidas com as autoridades regionais, trouxeram de novo para as páginas da Imprensa diária o problema da construção da via rápida Porto-Bragança. Largamente apregoada na campanha eleitoral que levou a AD ao poder, esta promessa terá decerto espevitado a esperança das gentes transmontanas que terão começado a acreditar que o seu isolamento tinha os dias contados. Dizia-se mesmo que em 1985 a obra estaria de todo concluída: (...) a prometida via rápida não é coisa tão fácil de fazer como foi de prometer. (...) Bragança, por incrível que pareça, está mais próxima de Madrid e de França do que do Porto e de Lisboa*. (JN, Fev 1984)

[132] Diz o ministro do Equipamento Social: *[esta] auto-estrada irá proporcionar um maior acesso às regiões do interior, nomeadamente às de Vila Real e Bragança (...) é com obras desta envergadura que se deixa de ter as assimetrias existentes entre o Litoral e o Interior* (JN, Fev 1984)

[133] (JN, Mar 1984) Aqui, mais uma vez o emissor procura utilizar argumentos que, de alguma forma, o coloquem numa posição de partilha dos interesses locais – é sabido que esta expressão é frequentemente utilizada na defesa dos interesses das populações do interior do país, pelo menos, já desde o século passado (veja-se a este propósito o capítulo 3).

[134] É o director da Junta Autónoma de Estradas de Vila Real, quem o diz, e *(...) prevê também [que] em finais de Agosto possa já utilizar-se o troço entre Campeã e Parada de Cunhos, nesta cidade.(...) Esta obra é muito importante para os transmontanos que, sem boas vias de comunicação com o litoral, não podem aspirar a grande progresso e desenvolvimento. (...) A concretização da Via Rápida entre Porto e*

Deve registar-se nestas notícias a geração de expectativas, associadas não só à aproximação conseguida ao Porto, mas também, à própria alteração das dinâmicas territoriais, ao afirmar-se constituir o IP4 factor de desenvolvimento e de redução de assimetrias entre o litoral e o interior. De resto, também com a A3 se terá utilizado o mesmo tipo de argumentação. De facto, à semelhança do que tinha acontecido na primeira metade do ano de 1984, quando se noticiava uma reunião dos municípios servidos pela A3, em Outubro, era a *[auto]-estrada Porto-Amarante [que unia] autarcas*, mas neste caso, pelo que o Jornal de Notícias deixa perceber, encetando um processo reivindicativo mais leve[136], o que pode atribuir-se a duas razões fundamentais: o processo de geração de expectativas sem que nada acontecesse não terá sido tão longo e a repartição das obras entre a Brisa e a JAE terá permitido o avanço dos trabalhos em várias frentes.

Prosseguindo com um discurso em que a questão do isolamento do interior e o confronto deste com o litoral constituíam a tónica dominante, diz-se que o *Marão vai ser "dobrado" no próximo troço do IP4*, segundo revelou o ministro Rosado Correia[137],

---

Bragança constitui "autêntica espinha dorsal" e é um factor de desenvolvimento da Região Norte do país, encurtando as distâncias actuais entre o Porto e aquela cidade brigantina, em cerca de 50 quilómetros. (JN, Mar 1984)

[135] *O ministro do Equipamento Social, Rosado Correia, declarou de utilidade pública os terrenos do troço rodoviário Vila Real-Vila Verde, da via rápida Porto-Bragança (IP4), numa extensão de 20 quilómetros.* (JN Jul 1984)

[136] *Os presidentes de vários municípios da região do Douro, Basto e Trás-os-Montes, reunidos em Amarante, consideraram "urgente" a necessidade de se avançar com a construção da auto-estrada Porto-Amarante. (...) Os munícipes presentes [Paredes, Penafiel, Lousada, Felgueiras, Marco de Canaveses, Celorico de Basto, Cabeceiras de Basto, Ribeira de Pena, Régua, Mesão Frio, Vila Real e Amarante] deliberaram criar uma comissão executiva composta pelos presidentes das câmaras de Amarante, Paredes, Vila Real, Régua e Celorico de Basto com vista à defesa, junto do Ministério do Equipamento Social, dos pontos de vista e interesses da região.* Aqui, são os autarcas que pegam na expressão anteriormente utilizada pelo director da JAE de Vila Real, argumentando *(...) que a referida via "é a espinha dorsal para o desenvolvimento da região do Douro e Nordeste" (...)* (JN, Out 1984)

[137] O ministro especifica que *"A importância da iniciativa é múltipla, uma vez que o IP4 visa reduzir o isolamento do interior transmontano face ao litoral, concretamente em relação ao porto de Leixões e duplamente em relação à Europa, por se constituir na ligação mais rápida à estrada internacional de Bruxelas" - salientou o ministro. (...) Cumprir-se-á, deste modo, uma das "máximas" repetidas vezes invocadas pelo responsável do MES quando afirma "sem vias de comunicação não há desenvolvimento. (...) Na verdade, por mais sedimentado que esteja o aforismo - "Para lá do Marão, mandam os que lá estão" - a rota que se pretende traçar poderá tornar-se uma conquista importante, quer pela instalação de*

sendo que a adjudicação do lanço Amarante-Campeã viria a ser, poucos dias decorridos, presidida pelo vice primeiro-ministro Mota Pinto, pelo que o *[sonho] dos transmontanos começou a ser uma realidade bem viva*[138].

No ano de 1985 registou-se um menor fluxo de informação sobre estas matérias (também verificada sobre a A3), até porque, ao que parece no caso presente, pouco haveria a contestar. Em Janeiro anuncia-se que a *BRISA ganha concursos de novas auto-estradas* e, no mês seguinte, é o ministro do Equipamento Social, Rosado Correia, autorizou a celebração de *(...) contratos através da Junta Autónoma de Estradas para a construção, por diversas empresas, do troço da estrada Porto-Bragança, entre Quintela de Lampaças e Rossas*. Recorde-se que, pela mesma altura, os ânimos não estavam tão calmos em torno da A3, uma vez que, apesar do reduzido número de notícias, não deixaram de vir a público as contestações pela parte do que designaram de "forças vivas" do Norte.

Entretanto, vão-se dando alguns pormenores sobre o andamento das obras entre Amarante e Campeã[139]. Mas, o maior destaque vai para as palavras trocadas entre o presidente da Câmara Municipal de Vila Real e o primeiro ministro Cavaco Silva. Enquanto o primeiro toma como referencial de progresso, entre outras iniciativas mais globais, a necessidade de estimular a iniciativa privada local[140], Cavaco Silva prefere

---

indústrias, quer pela fixação de populações ao longo da via. "Quebrar o mito do Marão" é a meta; anular, se possível, o estigma da "interioridade" a aposta. (JN, Nov 1984)

[138] *O vice primeiro-ministro, Mota Pinto, [que] presidiu ontem em Vila Real à adjudicação do troço entre Amarante e Campeã, (...) tendo afirmado que, "com este passo irreversível, a penetração para o interior transmontano significará um surto de grande progresso", [e ainda que] " a nação só se afirma e só se desenvolve ou progride dentro de uma adequada perspectiva de correcção de assimetrias regionais, dentro de um tratamento equitativo das diferentes partes do território"*. Sublinhando esta perspectiva, o presidente da Câmara de Vila Real acrescenta *(...)que "o Marão é o principal factor de estrangulamento do nosso desenvolvimento: o seu traçado sinuoso, a sua insegurança e a sua incomodidade são factores repulsivos do trânsito e consequentemente impeditivos da fixação das pessoas, de técnicos e dos capitais no interior do país"* (JN, Nov 1984)

[139] JN, Mar 1986

[140] A *(...) região "procura acertar o passo, com as suas congéneres do litoral um pouco mais avançadas, em termos de índices de ocupação e de formas de vida". Trata-se – frisou – de uma "região que procura afanosamente as formas e os processos de integração na CEE não obstante o nosso atraso em agricultura, o nosso nulo ou incipiente sector secundário, os nossos escassos e pouco aproveitados recursos naturais. (...) a Administração Local tem de responder "com equilíbrio, sentido das responsabilidades, numa acção*

referir-se aos novos eixos rodoviários como a oportunidade para o desenvolvimento regional[141].

O tom noticioso mantém-se nos anos de 1986 e 1987. Não fossem os protestos das populações de Gondar[142] (em Amarante), poder-se-ia dizer que foi um biénio pacífico em matéria de construção do IP4: em breve conhecer-se-iam as propostas para o concurso do lanço Campo-Paredes (JN, Nov 1986); garante-se a conclusão do projecto em 1988 de um eixo de ligação ao IP4 para os concelhos de Baião, Marco de Canavezes, Resende e Cinfães[143]; avança-se com várias previsões sobre a conclusão dos lanços em curso[144] e, entre outros artigos do género, tecem-se comentários de agrado sobre a nova infra-estrutura[145].

---

concertada com as Grandes Opções do Plano para a Política Regional, procurando entusiasmar os agentes locais e designadamente a iniciativa privada" (JN, Mar 1986)

[141] As *(...)soluções exigem grandes verbas, muito trabalho e muito tempo. Na sua opinião, acabou a fase em que Trás-os-Montes vivia com se fosse uma ilha e a navegabilidade do Douro, assim como a via rápida Porto-Bragança, abrirão novas possibilidades ao desenvolvimento regional.* (JN, Mar 1986)

[142] Em Julho de 1986, fazia-se saber que a *[via] rápida no Marão está a "estrangular" caminhos", pelo que as "Gentes de Gondar protestam contra o "cerco". De facto, não parece decorrer (...) da forma mais pacífica a construção da via rápida Porto/Bragança (IP4), principalmente na zona do Marão, onde as populações acusam a Junta Autónoma de Estradas (JAE) de lhes causar grandes prejuízos ao não restabelecer as antigas vias de comunicação. (...) Os problemas mais graves, chegados ao conhecimento do JN, verificam-se no concelho de Amarante, mais precisamente na freguesia de Gondar [onde um] Viaduto reduzido na largura [não possibilita a circulação] Nem de tractor.*

[143] O *[projecto] deverá estar pronto em meados de 1988* – garantia dada pelo secretário de Estado das Vias de Comunicação aos quatro municípios da área de Ribadouro (Baião, Marco de Canaveses, Resende e Cinfães). Foi "*(...) o próprio secretário de Estado que, (...), reconheceu o isolamento destes municípios ao afirmar que "efectivamente, estes quatro concelhos ribeirinhos do Douro têm necessidade de ligações ao litoral Norte e à fronteira, melhores do que aquelas de que dispõem agora (...) sem [a nova ligação proposta], estes concelhos ribeirinhos do Douro ficariam mais isolados ainda com a construção do IP4.* (JN, Nov 1986)

[144] *Em Agosto de 88 vão acabar as "voltinhas" do Marão*. De facto, diz-se em *lead*, que *[o] itinerário Principal (IP4) é, actualmente, um dos principais motivos de esperança no desenvolvimento regional. Dos troços que agora se encontram em construção destacamos, pela importância que têm para a capital transmontana, a ligação a Amarante e a variante da cidade. (...) começando pelo aspecto que nos dá a fazer esquecer as incomodidades e dificuldades que a velha e degradada estrada do Marão ainda provocam, sentindo-se o viajante um pouco aliviado na esperança que, em breve, deixará aquele "martírio. (...) Em termos previsionais, todo o percurso até à fronteira de Quintanilha deveria estar concluído até Dezembro de 1992, estando um ano antes terminado o percurso Penafiel-Amarante e, em 1990, o de Campo (Valongo) até Paredes.*, e prossegue-se fundamentando a importância deste itinerário utilizando objectivos expressos no Plano Rodoviário de 1985: *[para] a definição deste itinerário foi entendida a necessidade do desenvolvimento interior do país, permitindo uma ligação rápida e eficaz à rede europeia, devendo assegurar o crescimento económico. A redução dos custos que tornem mais competitivas as actividades económicas, a eliminação dos bloqueios desta actividade e a possibilidade de*

Note-se que, nesta sequência de notícias, apesar de se referir frequentemente que os novos eixos rodoviários são importantes para reduzir os efeitos do isolamento, também se considera que os espaços que não beneficiam directamente dessas melhorias de acessibilidade podem ver agravado o seu reposicionamento no contexto regional. Ainda sobre o tão propalado isolamento, deve destacar-se a alusão, tanto por órgãos do governo como do poder local, à resolução deste problema na óptica da aproximação ao litoral e/ou à Europa.

Já a caminhar para o fim do ano de 1987 *[abre] ao trânsito a via rápida entre Alto de Espinho e Campeã*[146]. Como tem sido costume por altura de praticamente todas as inaugurações, o ministro das Obras Públicas, Oliveira Martins, e o secretário de Estado das Vias de Comunicação, Falcão e Cunha, aproveitaram para avançar com mais alguns prazos de finalização de obras, nomeadamente, a variante à cidade de Vila Real e a variante do Alto de Espinho a Amarante que, segundo prevêem, possam entrar em funcionamento nos finais do ano seguinte.

Pautado por promessas, manifestações de satisfação relativamente ao que muitos consideravam ser uma barreira psicológica de atravessamento para o interior – o Marão, mas também pela contestação, particularmente em Valongo, o ano de 1988, ao contrário do que se verificou com a A3, foi muito rico em notícias sobre o IP4. Dava-se, desta forma, início a uma vaga de reivindicações, até agora relativamente silenciadas pela dispersão das obras (e também da informação sobre as mesmas) que iam avançando por pequenos lanços em pontos diversos do seu trajecto.

---

desenvolvimento dos centros urbanos, bem como o estabelecimento de um urbanismo menos concentrado e a melhoria das condições de vida foram outros dos objectivos na sua definição. (JN, Fev 1987)

[145] *Equivale isto por dizer que dentro de um ano, como se espera, as gentes da serra deverão ficar mais perto do litoral. Através do IP4 e da sua continuação, em direcção ao Porto. Sem isso, a obra ficaria meia pronta e meia por fazer. É que o progresso desta região, como de qualquer outra, passa pela melhoria das suas ligações. De outra forma, a região amarantina continuará condenada ao isolamento, por muitas belezas que tenha para oferecer a quem a visita, como diria ao JN José Vieira Pinto, vereador da Câmara e coordenador da ADEFORMA.* (JN, Jun 1987)

[146] JN, Nov 1987

Concentrada a atenção na totalidade do IP4, começava a questionar-se *[para] quando o IP4 no Nordeste?*[147]. É o Jornal de Notícias que vem dar conta do estado em que se encontra a EN15 assumindo-se como porta-voz das populações[148].

Feita a chamada de atenção, poucos dias depois dá-se conta dos *[trabalhos] em "velocidade" entre Águas Santas e Valongo*[149], mas também que o *[projecto] da auto-estrada semeia inquietação*, porque uma *[muralha] de cimento ameaça "cortar" Valongo ao meio*[150]. Ou seja, se à escala regional a auto-estrada, como dizem, é um meio para quebrar isolamentos, à escala local e em particular em áreas de maior densidade de ocupação, uma vez a obra em curso, tal pode não acontecer, nomeadamente quando não são asseguradas as ligações tradicionais entre populações. De facto, enquanto *Valongo não deixa um "muro" dividir as suas gentes*[151] ou Pedrouços (no concelho da Maia) considera que a *[construção] de auto-estrada*

---

[147] JN, Jan 1988

[148] *Mais parecendo um caminho florestal que uma estrada de primeira categoria, o troço da EN15, entre Vila Real e a ponte do Franco, no limite do distrito de Vila Real, numa extensão de 52 quilómetros, encontra-se num estado de conservação altamente degradada.. (...) com esta achega, estamos a ser porta-vozes do sentimento de milhares de portugueses, que deparam com este lastimável estado de coisas, (...)* (JN, Jan 1988)

[149] *Iniciaram-se e prosseguem a bom ritmo as obras de construção da auto-estrada que liga Águas santas a Campo, mais propriamente no alto da serra de Valongo e em Balselhas, onde os trabalhos estão em fase de grande incremento*, e avança-se com a data de Julho de 1989 para a sua conclusão. (JN, Jan 1988)

[150] *A auto-estrada Porto-Paredes está a desenvolver um complexo de isolamento em Valongo. A via larga e o trânsito rápido não foram, pelos vistos, considerados em função dos interesses locais. Com efeito, projecta-se "emparedar" a vila, "cortando-a" ao meio, através de uma muralha de cimento. As denúncias começaram já. (...) A CDU entende ser urgente alertar a opinião pública, em especial, a população de Valongo, para as consequências que podem advir da "errada" implantação desta infra-estrutura*. A Câmara Municipal de Valongo reclama por não ter sido ouvida por altura do anúncio público da adjudicação, pelo que agora várias obras no concelho estão embargadas, de resto, como fazem questão de recordar os autarcas, o mesmo terá acontecido com a A1. (JN, Jan 1988)

[151] *A Assembleia Municipal de Valongo aprovou quatro moções de "protesto pela forma autoritária" como as entidades governamentais estão a tratar da construção do lanço de auto-estrada entre Águas Santas e Campo. Os textos aprovados, em que a AM se solidariza no processo com o Executivo camarário, são da autoria da CDU, do PS, do CDS e do partido do Governo, o PSD. Os sociais-democratas, em Valongo, propuseram mesmo levar a sua posição, por escrito, ao primeiro-ministro. (...) Os quatro partidos apresentaram "repúdio" generalizado pela tentativa de "partir" a vila de Valongo ao meio.* (JN, Fev 1988)

bloqueia qualidade de vida[152], a Região de Turismo da Serra do Marão inicia uma campanha de divulgação sobre as potencialidades da área, dado que o *Marão "rasgado" de fora a fora suscita facilidades para o turismo*[153]. Mas seria Valongo que sobressairia no conjunto das notícias: primeiro ameaçam derrubar o "muro" que estava a dividir freguesias, nomeadamente a de Susão, muro esse que entretanto passou a designar-se da "vergonha"[154], depois, com a obra suspensa, gera-se um clima de suspeição[155] e crítica ao governo que viria a ter como parceira nesta luta a Câmara Municipal do Porto[156].

São invariavelmente desta índole as notícias até ao final de 1988: as freguesias e respectivos municípios localizados a ocidente, em particular na Área Metropolitana do Porto - de maior densidade de ocupação, compõem os artigos de contestação[157] e, para oriente as obras apresentam um carácter mais pacífico em termos de reacção das populações locais e, quando isso não se verifica, regra geral, são os jornalistas que incitam a reflexão e o comentário de posições diferentes.

---

[152] *As obras da auto-estrada Porto-Amarante estão a atrasar a vida dos moradores da Rua de Teibas em Pedrouços, Águas Santas, Maia, ao ponto de causar sérios transtornos à circulação pedestre e automóvel nessa via*. (JN, Jan 1988)

[153] JN, Fev 1988

[154] *Se o governo não ceder "muro da vergonha" é hoje mesmo derrubado*. Trata-se aqui de uma *(...) luta que tem por fulcro o paredão da auto-estrada Porto-Amarante, que dividirá, principalmente na freguesia de Susão, o município em duas metades. Desde cedo chamado "muro da vergonha", a projectada "obra de arte" suscitou um movimento de contestação que acabou por transformar-se em verdadeira revolta (..).* (JN, Mai 1988)

[155] *Um estranho desfecho de uma reunião em Lisboa entre o presidente da Câmara de Valongo e a Administração da Brisa domina neste momento a situação (no papel) da construção do sublanço Águas Santas-Campo da já polémica auto-estrada Porto-Amarante, Com efeito, os administradores da Brisa não só acabam de concordar e dar razão às posições assumidas por Valongo, como se mostraram espantados com o ponto da situação das obras no terreno. O que, neste caso concreto, leva a pensar em interesses alheios aos objectivos da obra e – o que é pior – a "poderes paralelos" em todo o processo*. (JN, Ago 1988)

[156] A polémica sobre o "muro da vergonha" estava longe do fim: a braços com um problema urgente a resolver com a EDP, a Câmara Municipal de Valongo é pressionada pela JAE, a entregar o protocolo da travessia da auto-estrada, protocolo que deveria ser entregue "(...) (quer estivesse assinado ou não) [situação que terá sido] considerada como um "ataque político do Governo à Câmara Municipal"", opinião partilhada pela Câmara Municipal do Porto naquilo que considera ser uma "injusta ofensa às populações. (JN, Nov 1988)

[157] Apenas dois títulos mais: *Auto-estrada preocupa valonguenses* (JN, Mar 1988) e em Águas Santas (Maia), *Auto-estrada Porto-Amarante regista os primeiros "choques"* (JN, Abr 1988).

A este propósito cabe destacar a entrevista feita a Falcão e Cunha, na qual foi instado a comentar várias questões relacionadas com a A3, A7 e IP4. Entre elas refere o jornalista que *[há] receio, contudo, que o IP4 constitua simplesmente uma via de circulação rápida entre o Porto e a capital nordestina, (...) Receia-se mesmo que, ao contrário do que se pensa, a entrada em serviço do IP4 vá acentuar desequílibrio entre o litoral e o interior e vai mesmo desertificar um conjunto de povoações à margem daquela via.*, ao que o secretário de Estado das Vias de Comunicação respondeu: *Não conheço qualquer caso que venha a verificar isolamento. (...) No momento em que se quer acabar com a interioridade, não podemos reeditar a polémica entre Oliveira Martins e Fontes Pereira de Melo (...) É impensável que Bragança permaneça a seis horas do Porto!*[158].

Ficou talvez por levar um pouco mais a fundo esta reflexão, de resto como terá contecido também com Oliveira Martins e Fontes Pereira de Melo no século XIX, quando o primeiro chamou a atenção para o facto de, na altura, se ter suposto que *(...) todo o progresso económico estava em construir estradas e caminhos de ferro (...)*[159]. Isto é, parece ter-se omitido em ambos os momentos uma discussão pública clara sobre a necessidade de também saber como aproveitar as oportunidades geradas pelas novas infra-estruturas de transporte.

Entretanto preparava-se o enquadramento da inauguração de mais um lanço do IP4 que teria lugar no dia 17 de Dezembro. Considera-se que a *Via rápida rompe a fronteira que fechava o nordeste*- aqui aludindo ao Marão e às potencialidades que o novo itinerário encerra não só para o desenvolvimento da região, mas também como eixo principal de ligação à Europa [160].

---

[158] JN, Mai 1988

[159] ALEGRIA, 1990: 50 (ver sobre este assunto o capítulo 3)

[160] *O dia 17 de Dezembro vai marcar um novo passo na história da região transmontana, com a inauguração do troço do Marão do Itinerário Principal nº4 (IP4), não tanto pelo que esta parte da obra em si representa no total do itinerário, mas pela carga simbólica que o Marão, barreira durante tantos anos transponível a grande custo, tem na irreversibilidade deste projecto e nas consequências de desenvolvimento que, potencialmente, ele encerra. Nada terá sido tão decisivo até hoje para Trás-os-*

Aberta a discussão em torno deste tema pelo Jornal de Notícias, seguir-se-iam mais dois artigos. O primeiro revelaria a posição do presidente da Câmara Municipal de Vila Real (Armando Moreira), segundo o qual *o IP4 é para Vila Real um motivo de esperança*, sublinhando, uma vez mais, o importante papel das acções locais no sentido de aproveitar as oportunidades geradas com as novas condições de acessibilidade[161]. O segundo traria a público as posições dos presidentes das Câmaras Municipais de Chaves, Mirandela e Bragança: *[aberta] a porta ao interior há que rasgar os corredores*[162], revela bem o agrado de todos relativamente à obra em curso, mas também as preocupações específicas de cada um. De facto, Chaves lembra a necessidade de avançar com a construção do IP3[163]; Mirandela deseja a conclusão rápida do IP4 que acreditam poder atrair mais investimento e ocasionar mais oportunidades para as populações[164]; finalmente Bragança assume-se como ponto intermédio de passagem na ligação à Europa[165].

Montes como a aprovação e lançamento do projecto Itinerário Principal nº 4 (IP4), obra grandiosa que, no seu total, representa um dos maiores rasgos da engenharia portuguesa dos últimos tempos, talvez comparável, no seu impacto, à demarcação pombalina da região do Douro – embora aqui num campo mais vasto e que a poderá englobar. Foram várias as vicissitudes por que passou o empreendimento, até à definição das características e do seu traçado. Acabou por ficar assente o seu perfil de auto-estrada do Porto a Amarante e, depois, como via rápida até ao seu termo, na fronteira. Recentemente, ganhou o estatuto de ligação principal à Europa. Pois, sem dúvida, será o percurso mais curto e rápido, se atendermos ás condições e distribuição geográficas. (JN, Dez 1988)

[161] *Acordada agora para a realidade daquele caminho aberto, a cidade bem depressa esquecerá o sonho que muitas vezes mitigou o seu sofrer, a solidão e isolamento, e o atraso de muitos séculos, em promessas de grandes obras. (...) os nossos investidores têm de estar atentos e disponíveis para os primeiros passos do desenvolvimento. Se não forem eles a apostar, depressa aparecerão outros, de fora, que lhes virão ocupar o lugar e desempenhar o papel que, naturalmente, lhes estaria destinado.* (JN, Dez 1988)

[162] JN, Dez 1988

[163] É *(...) urgente que este empreendimento seja de imediato seguido da realização do IP3,* para que se possa viabilizar o terminal TIR previsto para a fronteira de Vila Verde da Raia (JN, Dez 1988)

[164] *[O] arrastamento por mais alguns anos no lançamento dos troços em falta seria, para o Poder Central, continuar a sonegar o desenvolvimento a que a região tem direito.* Sem o IP4 *(...) não há investimento, nem empresários que arrisquem. E sem estes não poderá haver candidaturas às verbas dos fundos comunitários. [Diz ainda] acreditar na capacidade, competência e justiça do actual Governo em proporcionar a todos os cidadãos uma igualdade de oportunidades*. (JN, Dez 1988)

[165] *(...) com a ligação feita a Espanha "nós passaremos a estar no meio de um percurso da maior importância para o país. (...) As pessoas até agora só vinham a Bragança se tivessem um objectivo, mas, daqui para a frente, tendo de passar por aqui a grande via europeia, poderemos sensibilizar os viajantes a visitarem-nos mais vezes, pois ficamos no meio do caminho"*. (JN, Dez 1988)

Note-se que hoje, decorridos mais dez anos desde essas tomadas de posição, esta continua a não ser a principal via de ligação à Europa porque não apresenta continuidade do lado espanhol. Além disso, já concluído o IP4 há algum tempo, este tem continuado a constituir o mote de reivindicação por parte dos autarcas, clamando agora por melhores condições de segurança e pelo alargamento do seu perfil.

O ano de 1988 termina com a inauguração do lanço do IP4 no Marão e da variante à cidade de Vila Real com a presença de Cavaco Silva, ou seja, as *"Voltinhas do Marão" passam a ser apenas uma cantiga*[166].

A euforia da inauguração, viria a terminar cerca de meio ano depois: havia *[dezenas] de quilómetros sem telefone de emergência*, razão pela qual *[atravessar] o Marão é uma aventura arriscada (...) só agora, passado meio ano após a inauguração, é que estão a ser feitos os desvios de emergência para os camiões !!! (...) depois da inauguração do troço que acabou em definitivo com as "voltinhas do Marão", muita mais coisa ficou por fazer, no capítulo da segurança*[167].

Ao contrário do que aconteceu no ano anterior, em 1989, o escasso número de notícias registado sobre o IP4, contrastando com um número significativo das mesmas sobre a A3, as quais terão culminado também com a inauguração de um lanço, naquele caso Porto/Famalicão. Porém, em 1990, tanto num caso como no outro, o número de artigos já foi bastante significativo, mas agora fortemente marcados pela insatisfação.

Às querelas instaladas em Valongo que levaram a autarquia a embargar uma vez mais a obra[168] e que colocaram a freguesia de *Susão em pé de guerra contra "pilar da*

---

[166] JN, Dez 1988

[167] JN, Jun 1989

[168] *A câmara municipal de Valongo "zangou-se" com a Brisa, entidade que está a construir a auto-estrada que atravessa o concelho. Em causa está o desordenamento territorial e o perigo de inundação futura que poderá afectar a vila. Isto caso a Brisa insista em levar por diante o projecto de abertura de uma vala. A obra contraria as linhas de água existentes e cria um consequente aumento de volume de caudal que o rio suportará. "A Brisa fez tudo isto sem dar conhecimento à Autarquia, violando, deste modo, o protocolo previamente estabelecido", acusa o presidente João Moreira Dias. E, por isso, a Câmara Municipal de Valongo elaborou já o auto de embargo da empreitada.* (JN, Mar 1990)

vergonha"[169], junta-se a reivindicação de Vieira de Carvalho (presidente da Câmara Municipal da Maia) para que sejam repostas as condições de vida das populações quartejadas com a construção do IP4[170] e a exigência de Amarante da construção do nó do mesmo itinerário, bem como outros eixos de grande importância em falta[171], a que se soma a divulgação de informação obtida junto do Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações de que a A4 só ficaria concluída em 1994[172].

Estava desta forma instalado o desassossego, o qual ultrapassa o território nacional com o Governador Civil de Zamora a juntar-se ao Presidente da Câmara Municipal de Bragança para explicarem que estão a desenvolver projectos conjuntos no

---

[169] *Primeiro foi o "muro da vergonha" o pomo da discórdia. Todo o município valonguense se levantou contra o morro que a Brisa ia levantar em Susão para a construção da auto-estrada Porto-Amarante. E povo e Câmara unidos, conseguiram "dobrar" a concessionária das auto-estradas portuguesas, que alterou o projecto, conforme as reinvindicações da autarquia. A solução foi substituir a estrada em aterro por um viaduto sobre pilares, acabando com o "muro da vergonha". Contudo, soube-se agora, o novo projecto trouxe consigo um herdeiro do muro - "o pilar da vergonha" - que corresponde à sentença de morte da mais importante estrada de Susão. A população ameaça pegar em armas para impedir a construção do pilar.", e o tom de ameaça agudiza-se quando nas palavras dos moradores se apela: ""Cuidado, que a população está pronta com bombas e caçadeiras para rebentar com o pilar. (...) Não vamos em promessas, Se estão previstos acessos alternativos, que os façam primeiro e que cortem a estrada depois."* (JN, Mar 1990)

[170] *A Brisa – Auto-estradas de Portugal, SA está a ser fortemente contestada na Maia, por autarcas e pela própria população. O motivo são os prejuízos sociais e ambientais resultantes das obras das auto-estradas Porto-Braga e Porto-Amarante. Em Pedrouços, a mais jovem freguesia do município maiato e em Águas Santas, erguem-se vozes de repúdio pela acção da Brisa, que se considera de "negligência, desrespeito, mutismo e prepotência", face aos acessos a restabelecer e rectificações a efectuar, que devolvam aos locais a qualidade de vida anterior e garantam a segurança de pessoas e bens. (...) Para Vieira de Carvalho, a dificuldade de diálogo com a Brisa resulta de "interessar muito pela sua obra, a sua estrada, e pouco ou nada pela resolução dos problemas causados às pessoas e às suas actividades por essa mesma obra"* (JN, Mar 1990)

[171] *A construção do nó de Amarante do IP4 e a sua ligação ao de Padronelo continuam por concluir, 15 meses depois da inauguração pelo primeiro-ministro do troço Amarante-Vila Real. (...) Francisco Assis vai contactar os outros presidentes das câmaras da região de Basto (Cabeceiras, Mondim e Celorico) para se formar uma delegação que represente os quatro municípios numa audiência com o Ministro das Obras Públicas, Oliveira Martins (...) "é essencial que se estude com o ministro o arranque das obras da variante à EN 210, que ligará Amarante a Arco de Baúlhe". Este troço de estrada arrasta-se há vários anos e quase não passou da fase inicial. (...) esta estrada foi declarada prioritária e alternativa à linha de caminho de ferro do Vale do Tâmega, desde o tempo em que Rosado Correia foi ministro do Equipamento Social*. (JN, Mar 1990)

[172] *A auto-estrada entre as cidades do Porto e Amarante só ficará concluída no segundo semestre de 1994, de acordo com uma informação prestada pelo Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, a que o JN teve acesso. (...) O substancial atraso da construção desta importante infra-estrutura rodoviária, incluída no Itinerário Principal nº4 (IP4), advém da transformação do projecto inicial previsto para via rápida entre a cidade do Tâmega, em auto-estrada com portagem. (...) Em relação ao plano inicialmente traçado para a construção do Itinerário principal nº 4, o atraso é de dois anos (...) de forma sequencial, e de quatro anos, para o lanço até Amarante*. (JN, Mar 1990)

sentido de potenciar as oportunidades que o IP4 trará para ambas as regiões, daí a apreensão relativamente ao lento andamento da obra[173].

A única notícia de informação/promessa pelo governo no ano de 1990, terá ocorrido *[numa]sessão deveras participada a que presidiu o ministro das Obras Públicas Ferreira do Amaral*[174], por ocasião da adjudicação de mais um lanço entre Mirandela e Macedo de Cavaleiros, na qualo ministro terá referido que no mês seguinte seria inaugurado um lanço da A4.

De facto, em finais de Novembro é inaugurado o lanço Águas Santas-Campo com a presença de Ferreira do Amaral e do presidente da Brisa. O primeiro refere-se ao avanço da A4 para leste dizendo que *(...) o facto de estar inserida numa via interior contribui para o desvanecer e para a quebra de desequilíbrios. Até 1991 contamos ter lançado o percurso completo, até Bragança*. O segundo lembra o esforço feito desde 1985 no sentido de recuperar os atrasos[175]. Esforços à parte, e porque de um discurso político se tratava, poder-se-ia também ter feito referência às dificuldades financeiras do país antes daquela data, as quais só foram suplantadas com a adesão de Portugal à Comunidade Europeia.

---

[173] *O governador civil de Zamora fez sentir aos autarcas portugueses as apreensões das autoridades espanholas pelo facto do IP4 estar a andar a um ritmo muito lento, quando, segundo afirmou, a estrada que vem ao encontro da nossa até à fronteira de Quintanilha estará concluída até ao fim do ano.* Também o presidente da Câmara de Bragança se mostrou preocupado com o atraso nas obras, uma vez que, segundo diz *(...) "existe em Espanha uma procura muito grande dos seus investidores para apostarem nesta região nordestina". Daí que o novo executivo haja elaborado um projecto para 84 hectares de zona industrial e que será entregue em Bruxelas até 31 de Março. (...) O interesse do relacionamento entre as duas regiões fronteiriças vai ao ponto de no próximo dia 2 de Abril, se inaugurar em Bragança uma linha diária de transportes rodoviário de passageiros que ligará Valladolid, Zamora, Bragança e Vila Real.* (JN, Mar 1990)

[174] *(...) no Auditório Municipal de Mirandela, teve lugar a cerimónia oficial de assinatura do contrato de adjudicação com vista à construção do troço do Itinerário Principal nº4 (IP4) entre Golfeiras (Mirandela) e Pontão de Lamas (Macedo de Cavaleiros). (...) Ferreira do Amaral (...) anunciou que, no final do mês de Novembro, vai ser aberto ao trânsito o troço da auto-estrada entre Águas Santas e Campo (Valongo), estando de igual forma previsto que o troço entre Campo e Penafiel seja inaugurado no final do mês de Julho de 1991.* (JN, Out 1990)

[175] *O presidente da Brisa (...) referiu-se ao "enorme atraso que, até há poucos anos, caracterizava as vias de comunicação no nosso país. Desde 1985 que tem sido feito um grande esforço e isso permitiu que recuperássemos do retrocesso"* (JN, Nov 1990)

Como vem sendo comum, as reacções não se fizeram esperar: habituados a *[avanços] e recuos dos itinerários principais*, concluiu-se que *[a] todas as promessas de futuro opõem-se os atrasos do passado*[176]. Aqui, o Jornal de Notícias comentando as promessas não cumpridas, utiliza as contas feitas por elementos do PCP de Vila Real, para relevar a propaganda que envolve o IP4, visível nas sucessivas inaugurações de que tem sido alvo, e o atraso que se prevê para a prossecução da obra[177].

Entre alguma polémica sobre a classificação do IP4 como ligação internacional, levada a cabo pelo presidente da Câmara Municipal do Porto,[178] e escassas críticas ao andamento das obras, o ano de 1991 revelou a satisfação generalizada das populações transmontanas. Aliás, como se tem vindo a verificar, as contestações mais evidentes registam-se sobretudo nos concelhos pertencentes à Área Metropolitana do Porto.

A expectativa era grande, porque o *Itinerário Principal nº 4 faz que anda mas não anda*, isto é, *[tarda] que os nordestinos cheguem ao Porto em duas horas*[179]. De facto, assim parece ser, quando as opiniões divergem sobre os benefícios que o novo eixo rodoviário poderá trazer para a região: uns defendem que poderá acarretar mais investimento e progresso; outros preferem abordar esta obra como o meio para o reforço das tendências verificadas até então[180]. Aliás, as referências ao IP4/A4, pautaram-se

---

[176] JN, Nov 1990

[177] *A construção da rede viária que atravessará e servirá a região transmontana tem conhecido diversas promessas e adiamentos que, embora agora tenham a garantia das afirmações dos responsáveis governamentais, continuam a ser consideradas como ténues e pouco arrojadas, pois não acompanham, no seu andamento, as necessidades e anseios da região. (...) Há duas semanas o ministro do Planeamento e administração do Território, prof. Valente de Oliveira, afirmou em Vila Real que "até 1992 estarão concluídas ou em vias de conclusão todos os trechos do IP4 de Matosinhos a Quintanilha" (...)" – contas feitas, tendo por base os montantes do Orçamento do Estado previstos para aquela área, por uma organização regional do PCP de Vila Real "(...) as tão propagandeadas e multi-inauguradas estradas vão marcar passo no próximo ano, o que quer dizer que Trás-os-Montes e Vila Real continuam a ser uma região adiada."* (JN, Nov 1990)

[178] *O presidente da edilidade portuense, decidiu reabrir as hostilidades com o Poder Central. A razão desta vez, é defendida com ardor por vários autarcas da Área Metropolitana do Porto e da Região Norte, e prende-se com o facto de o Governo ter decidido "riscar do mapa" o Itinerário Principal nº 4 (IP4) da rede europeia de estradas.* (JN, Fev 1991)

[179] JN, Mar 1991

[180] *O Itinerário principal nº4 (IP4), que vai ligar o Porto a Bragança, constitui a grande esperança para o desenvolvimento do Nordeste Transmontano. O ritmo lento da sua construção é todavia contestado na*

sietematicamente pela ideia da aproximação que o mesmo viria permitir em relação ao Porto. Veja-se, por exemplo, que quando se veicula a informação sobre a abertura de mais um lanço da A4, agora em Penafiel, o Jornal de Notícias escreve em chamada de título que *[com] a A4 o interior "desce" até ao litoral*[181], o que obviamente ocasiona várias interpretações, mantendo acesa a dúvida sobre os impactes da nova infra-estrutura.

O ritmo lento das obras acompanhado pela observação atenta do que se passava com a A3[182], nomeadamente no que respeita à necessidade de servir áreas sem ligação directa ao IP4[183], e a questão da reclassificação do IP4 como itinerário internacional, motivou a assinatura de um protocolo entre os municípios servidos directamente por esse eixo, numa iniciativa que viria a dar origem à Associação de Municípios do IP4[184].

---

região. Porém, *[as] autoridades locais consideram que esta via pode vir a ser vital, mas não deixam de reconhecer que pode aumentar o êxodo populacional para o litoral e para a Europa.*. Para *[o] Governador Civil de Bragança, (...) o IP4 vai trazer aos transmontanos o desenvolvimento que eles merecem e vai tornar mais acessível o litoral e o Norte da Europa, (...) a via rápida não será um "escoadouro de gente" porque o engenho dos transmontanos a vai transformar num meio para fixar quem os visita., (...) os empresários vão sentir maior apetência para investir no Nordeste Transmontano.* Opinião partilhada pelo Presidente do Núcleo Empresarial de Bragança*: (...) o IP4 vai fixar populações, técnicos e empresas. Para o líder do PSD de Bragança (...) o IP4 será o que a comunidade do Nordeste conseguir fazer dele (...) [mas o] líder socialista de Bragança (...) [atribuindo] também ao IP4 uma grande importância, (...) critica o Governo por não ter criado condições de fixação e de desenvolvimento para evitar o êxodo da população para o litoral. [Aliás, este] político teme (...) que a grande via de comunicação sirva para aumentar a importância das grandes cidades, (...) [e lança uma crítica ao governo dizendo que] apenas investe em Lisboa e no Porto, porque nessas cidades obtém mais votos.* (JN, Mar 1991)

[181] JN, Mar 1991

[182] Em Março de 1991, a Brisa terá noticiado o andamento das obras, sublinhando que tudo depende da rapidez das decisões por parte do Governo, dando como exemplo o caso do lanço Cruz-Braga cujo estudo de impacte ambiental estaria há um ano à espera de uma decisão política.

[183] O Núcleo Empresarial da Região de Vila Real (NERVIR) fez a sua reunião ordinária em Mesão Frio para análise da problemática do desenvolvimento naquele distrito, com especial incidência nos meios de comunicação e transportes. (...) Como se sabe, a polémica gerou-se à volta da classificação internacional do IP4 (Matosinhos – Bragança) e das prioridades anunciadas para o IP3 (Chaves – Figueira da Foz), e as dúvidas instaladas ainda não tiveram uma clarificação adequada. (...) os empresários transmontanos decidiram "(...) solicitar às entidades competentes, através dos canais hierárquicos, esclarecimentos acerca das informações contraditórias dos IP3 e IP4". (...) Foi também decidido "solidarizarem-se com a comissão de defesa do IP4, lembrando que o atraso na sua conclusão está a produzir, no tecido empresarial, condicionantes ao desenvolvimento com repercussões negativas incalculáveis". (JN, Mar 1991)

[184] *Autarquias pedem ao governo a reclassificação do IP4 (...) para melhor fazerem valer as [suas] posições no que a esta via diz respeito (...). Apesar das promessas do Poder Central, os autarcas não se mostram muito convencidos, razão pela qual vão assinar o referido protocolo associativo, com vista a pressionar o Governo a apressar as obras e a reclassificar a via.* (JN, Mar 1991)

A promoção económica e social, a cooperação inter-municipal e o bem estar das populações contam-se entre os objectivos desta associação, cujos estatutos viriam a a ser aprovados um mês depois[185].

Porém, o que parecia constituir um meio para dar voz aos interesses locais, em pouco tempo tornou-se em si mesmo num problema. É certo que em altura de eleições, os *Itinerários principais são vias de discórdia*, ultrapassando muitas vezes outras discussões de interesse[186], mas no caso o conflito foi fomentado pelo facto daquela associação ser liderada pelo presidente da Câmara Municipal de Vila Real, eleito pelo partido do governo, o qual, de acordo com o Jornal de Notícias, dificilmente poderia avançar com acções de reivindicação fortes[187].

Neste alerta claramente direccionado às forças políticas, discute-se também a forma, por vezes pouco cuidada, como as palavras são utilizadas nas promessas feitas,

---

[185] *[Uma] reunião promovida pelos presidentes das câmaras municipais de Vila Real e Mirandela, com vista a ser discutido o ponto da situação do IP4, que reuniu os presidentes dos municípios que são atravessados pelo IP4, nomeadamente Bragança, Macedo de Cavaleiros, Mirandela, Murça, Sabrosa, Vila Real, Amarante, Penafiel, Porto e Maia. [Tendo por fio condutor o] (...) lento andamento da construção do IP4, [o] (...) recente anúncio de desclassificação desta via no contexto misto Portugal/Europa, bem como a aprovação dos estatutos da recém-criada associação de Municípios do IP4. (...) a Direcção desta associação passa a ser constituída por quatro elementos, sendo dois portugueses e dois espanhóis (...). O objectivo da associação é a (...) promoção económica e social desta região, tendo como ponto central o eixo que urge concluir-se, designado por IP4., (...) a cooperação intermunicipal em áreas de desenvolvimento económico (...), [a] "geminação de cidades" (...), [e] zelar pelo desenvolvimento desta via rodoviária (IP4). [Sendo] o porta-voz dos anseios das populações (...), [o objectivo seria zelar] pelo bem estar das populações residentes (...), designadamente pelas benfeitorias que advirão com a conclusão das obras do grande eixo viário que é o IP4.* (JN, Abr 1991)

[186] *A questão da regionalização, que durante os últimos anos animou as conversas e intervenções partidárias de Trás-os-Montes, e com maior destaque para a Oposição, foi ultrapassada pelos itinerários principais, que no momento parecem ocupar o lugar de destaque das intervenções políticas, [porque] a aproximação das eleições legislativas vem acentuar as lutas partidárias e, neste quadro, têm sido os itinerários principais a ganhar o primeiro plano, dado que pela sua importância e maior possibilidade de realismo e objectividade, preocupam e ocupam mais as forças políticas transmontanas*. (JN, Mai 1991)

[187] *(...) aquelas vias de comunicação ganham contornos de execução longínqua ou de realidade próxima conforme as entidades que as apontam ou descrevem, (...). E se, na defesa da sua "dama", cada um dos intervenientes põe o calor de causa nobre, tentando mostrar que não se fez ou que se está a fazer conforme o lado da barricada, algumas posições têm sido controversas e de certa forma consideradas inexplicáveis. O que aconteceu recentemente com a formação da Associação dos Municípios do IP4 (...) foi exemplo flagrante destas situações, tendo levado a críticas nas instâncias partidárias nacionais e, nomeadamente, no PSD. Aquela associação, que foi liderada na sua origem por Armando Moreira, presidente da Câmara de Vila Real, eleito pelo PSD, (...) caiu mal no seio do [partido], pois o seu cariz reivindicativo entendia-se como sendo natural na Oposição (...) pois, se foi o próprio PSD a questionar o Governo, dava razão à oposição que, assim veria associarem-se-lhe as vozes que deveriam ser defensivas e não reclamadoras*. (JN, Mai 1991)

como "estar pronto" que considera ser diferente de "lançar obra" ou "prever conclusão", ou seja, considera-se que *[passada] a euforia do rasgar da fronteira do Marão, que Rosado Correia abriu e Cavaco Silva inaugurou, e as muitas promessas que se esqueceram, não se pode continuar com o acusado miserabilismo que o PSD critica no PS, nem tão pouco se pode continuar a acusar de desprezo pela região, como faz o PS ao PSD, pois estas querelas não abrem estradas nem constróem o futuro*[188].

O tom das notícias veiculadas era de clara confiança: *os [autarcas] do IP4 confiam nas promessas do governo mas anunciaram "vigilância" ...*[189], até porque, poucos dias depois é dada a informação de que *[em] Setembro tudo vai circular melhor ...*, porque entre o *Porto [e] Penafiel e [na] ponte de Viana – os sonhos [são] tornados realidades*[190]. Com a inauguração deste lanço, muitos problemas ficaram por resolver, nomeadamente, os *[maus] acessos em Penafiel [que] vão provocar engarrafamentos.* Mesmo assim, o presidente da Câmara Municipal aplaude a auto-estrada, já que *(...) os problemas podem, de facto, ser atenuados se a "Brisa" se responsabilizar pelas obras de alargamento e pavimentação (...)*[191]. De facto, o que constituiu mote de forte

---

188 JN, Mai 1991

189 A *Associação de Municípios Portugueses e Espanhóis da Rota do IP4, (E82) está confiante com o desenrolar do processo sobre a classificação daquele itinerário europeu, ficando a promessa da sua manutenção como "E82", a prioridade de construção em território nacional e a definição futura da via conforme o tráfego que vier a ter no lado de Espanha. (...) ficou a ideia de que o futuro seria agora mais risonho para os sonhos e expectativas que a via iria ter nas gentes transmontanas e da orla da estrada até ao litoral. As expectativas de um IP4 "internacional" repercutiram-se a nível empresarial na área do turismo, que fizeram projectos e investimentos no valor de vários milhões de contos, e esta desclassificação do IP4 irá, irremediavelmente, frustar aquelas expectativas e investimentos*. (JN, Jul 1991)

190 *Em meados de Setembro, a auto-estrada Porto-Penafiel será aberta ao tráfego (...). Temos, assim, que Setembro do ano de graça de 1991 constituirá um marco a assinalar a concretização de projectos que durante décadas constituíram um sonho das gentes nortenhas (e não só ...). Efectivamente, aquela ligação rodoviária entre o velho burgo tripeiro e cidade penafidelense, a partir do momento em que entre ao serviço do público, será como que o ultrapassar final de uma cordilheira de obstáculos por parte dos automobilistas que assim deixarão de estar sujeitos aos estrangulamentos (...) de uma estrada que está "asfaltada" de perigo*. (JN, Jul 1991)

191 No dia seguinte à inauguração, fazia-se saber que *[do] Porto a Penafiel é um tirinho (15 m) (...) [o] pior são os acessos* O presidente reafirma a sua satisfação e convicções garantindo que "*quando o Penafiel for jogar ao estádio do Boavista", sairá da sua cidade "à hora a que os jogadores entrarem em campo para o aquecimento"*, lamentando que *"os outros ministros não actuem como Ferreira do Amaral", subscrevendo "inteiramente" a antecipação, para o início da tarde de ontem, da abertura ao trânsito do sublanço Campo-Penafiel da auto-estrada Porto-Amarante. (...)* (JN, Set 1991)

contestação em Famalicão e Braga, terá motivado uma reacção bastante pacífica em Penafiel, porque nas palavras do autarca *(...) os atrasos, que os engarrafamentos venham a provocar, serão recuperados quando se entrar na A4,* e também porque *já havia engarrafamentos*[192].

Não fosse Juan Cot, presidente da Câmara de Comércio e Indústria de Zamora, a reclamar a rápida conclusão do IP4 (JN, Fev 1992), ou Amarante que relembra a promessa da conclusão da A4 até 1995 (JN, Mai 1991), a presença do IP4 no JN no ano de 1992 ter-se-ia limitado a diversas manifestações de agrado, nomeadamente pela parte da Associação de Municípios do IP4[193].

Assim avança a "revolução tranquila" de Ferreira do Amaral, o qual prossegue com as suas promessas num território que parece apresentar níveis de confiança maiores se comparada com a A3, talvez por não ter decorrido tanto tempo entre as primeiras promessas e a concretização da obra, o que conjuntamente com o facto de se desenvolver por lanços soltos entre o Porto e Bragança, com a parceria de autarcas do mesmo partido do governo, resultou, de alguma forma, na redução das possíveis reacções de descontentamento.

No início de 1993, dava-se conta da conclusão de mais um pequeno lanço do IP4[194], confirma-se mais tarde a previsão sobre a conclusão deste itinerário para 1995[195], vai-se informando a população sobre o andamento das obras, tendo sempre como pano de fundo a ideia da redução das distâncias face aos aglomerados de maior

---

[192] JN, Set 1991

[193] *Municípios do IP4 [estão] satisfeitos com o Governo. No seu comunicado, a associação agradece também aos órgãos de comunicação social a forma como têm acompanhado tudo o que se relaciona com os IP que atravessarão a nossa região, pois só desta forma conjugada será possível atingir os objectivos por que todos nos batemos: um mais rápido desenvolvimento do nosso território*. (JN, Fev 1992)

[194] JN, Jan 1993

[195] *Em muitos lugares junto à Estrada Nacional 15 (EN15), de Vila Real a Bragança já se vêem as máquinas e os desaterros para construir os troços em falta do Itinerário Principal nº 4 (IP4). As obras à vista tornam maior a esperança de que, em 1995, como foi de novo prometido, tudo esteja concluído*. (JN, Abr 1993)

dimensão do litoral, assumida como o sentido do progresso[196]. Este rol de artigos, reveladores de uma satisfação generalizada, é no entanto pontuado por alguns comentários que apelam à memória dos leitores chamando a atenção para o avanço lento das obras e para a coincidência das sucessivas inaugurações com os actos eleitorais[197].

Não fosse o PS de Valongo propor o fim das portagens em Ermesinde, Valongo e Campo, por considerar que os outros municípios da Área Metropolitana do Porto também não estão sujeitos ao seu pagamento, o ano de 1993 fica marcado pela promessa de que todo o IP4 estaria em serviço em 1995[198] (ano de eleições legislativas) ao *(...) ritmo da "revolução tranquila" (...) [que] "vai acelerar" (...) o IP4, entre Bragança e o Porto," [o qual estará] todo em construção" este ano, acabando-se assim "com a injustiça" histórica do isolamento a que tem estado sujeito o nordeste transmontano*[199]. Estas são as palavras de Ferreira do Amaral, quando anuncia o lançamento de uma obra por semana num contexto político e financeiro que, de facto, lhe permitia agir com alguma tranquilidade. Do mesmo modo, Elói Ribeiro, director da delegação distrital da Junta Autónoma de Estradas de Vila Real vem a público relevar a importância do IP3 (o qual prevê possa estar todo em construção em 1997) que, conjuntamente com os eixos em construção a ocidente, contribuirá para o aumento dos níveis de acessibilidade regionais, oferecendo novas oportunidades para o desenvolvimento[200].

---

[196] A propósito do IP4 até Mirandela, diz-se que *(...) metade do troço já está asfaltado* constituindo *(...) expectativa da população nordestina que o já "histórico" projecto do IP4 (Itinerário Principal nº 4) se conclua e a fronteira de Quintanilha e o Porto se liguem, por uma via rodoviária minimamente decente, que permita encurtar distâncias e gerar o progresso.* (JN, Abr 1993)

[197] *Por enquanto, trata-se ainda como que de um sonho, que se teve em 1975, apontado realidade em 1990 e, embora já em 1993, ainda se não sabe quando deixará de o ser. (...) Há troços já feitos, há outros em curso, mas o certo é que o "passo de caracol" marca o ritmo das obras, cada vez mais influenciadas pelas cadências eleitorais.* (JN, Abr 1993)

[198] JN, Jun 1993

[199] JN, Set 1993

[200] *O director da JAE de Vila Real (...) prevê [entre outras obras que descreve em pormenor] que, até 1997, esteja em construção todo o IP3 (...) [e] sublinhou que a construção destas vias conjuntamente com*

Mesmo sendo conhecidos os eixos longitudinais (IP2 e IP3) que iriam servir a Região Norte, o prometido ano de 1995 para a conclusão do IP4, favoreceu o arrastamento deste tipo de artigos pelo ano de 1994. No entanto, ainda que escassos, faziam-se já sentir os efeitos das obras levadas a cabo pela Brisa nalgumas freguesias do Marco de Canavezes[201], retoma-se a contestação sobre a abolição das portagens em Valongo[202] e Francisco Assis, presidente da Câmara Municipal de Amarante, propõe-se pedir uma audiência ao secretário de Estado das Obras Públicas no sentido de exigir um nó de acesso à A4 em Vila Meã[203].

Sendo *[esta] obra o concretizar de um sonho muito antigo de muita gente desta região*, o ministro das Obras Públicas reafirma que *(...) o IP4 vai acabar, de uma vez por todas, com o isolamento de Trás-os-Montes*. (...) *[constituindo também] uma das obras mais importantes do país, uma vez que assegurará a ligação mais directa do Porto à Europa*[204]. Ora se o "isolamento" se pode definir pelo afastamento aos territórios mais dinâmicos localizados a ocidente, assim se entende que *[os] transmontanos e, particularmente, os nordestinos (...) esperam e desesperam por uma via de acesso ao litoral, nomeadamente até ao Porto.*[205]

É interessante notar que o móbil das escassas reacções sobre este eixo, ao contrário do que se verificou com a A3, onde cedo se começou a reclamar a construção

---

a auto-estrada Porto-Guimarães-Chaves, possibilitará a abertura dos grandes eixos estratégicos para o desenvolvimento do Norte de Portugal e a ligação às principais rodovias de Espanha e de toda a Europa. (...) "Pela primeira vez, ficarão em situação idêntica a outras localidades do país, no que concerne a custos de operações de transporte e comunicações, reduzindo [talvez quisesse dizer, aumentando] as acessibilidades e possibilitando maior desenvolvimento entre as aldeias, vilas e cidades dos respectivos aglomerados" (JN, Nov 1993)

[201] JN, Fev 1994

[202] *Valongo contesta portagens na A4*, porque consideram não ser *(...) o parente pobre da Área Metropolitana e por isso exigimos que de imediato sejam abolidas as taxas de portagem a que estão sujeitos os munícipes de Valongo e todos aqueles que ali se deslocam*. (JN, Mar 1994)

Em Agosto seguinte são os *"Separatistas de Ermesinde" [que] não querem portagens – [o] movimento "separatistas de Ermesinde" solicitou ontem ao Ministério das Obras Públicas a imediata abolição da taxa de portagem nas ligações entre o Porto e Ermesinde.*

[203] JN, Nov 1994

[204] JN, Jun 1994

de outras ligações previstas, se centra de facto quase exclusivamente sobre o IP4, ao que se crê devido ao facto das expectativas se voltarem quase exclusivamente para o Porto, sendo que raramente é feita referência aos novos eixos longitudinais consignados no Plano Rodoviário de 1985. De resto, *[habituados] a não ter muito, pois do IP2 pouco se vê na região e do IP3 assinala-se apenas o começo Régua/Lamego, o IP4, de Matosinhos à fronteira de Quintanilha, é o único "alento e sossego" dos transmontanos*[206].

Chegado o ano de 1995, as notícias prosseguem com as promessas, mas agora intercaladas por algumas reivindicações de ligações ao IP4[207], com críticas aos atrasos da obra e também por alguns receios sobre os efeitos desta infra-estrutura em terras transmontanas[208]. *[Se], para os mais cépticos este itinerário principal ainda pode ser uma panaceia de ilusões ou desilusões, o tempo vai mostrando e dando provas de que os troços já abertos ao tráfego dão uma vontade maior àqueles que aspiram a visitar, ou pretendem investir no Nordeste Transmontano. (...)[Porém, o] IP4 também pode ser um factor propício a uma fuga para o litoral e por consequência facilita a desertificação.*[209]

---

[205] JN, Out 1994

[206] JN, Nov 1994

[207] *Recezinhos [Penafiel] reivindica viaduto que ligue à EN15.* O problema é que *[a] Estrada Municipal 568 (...) vai ser cortada pelos acessos à auto-estrada A4. A população diz que não aceita vir ter que dar uma volta de cinco a seis quilómetros, quando agora apenas anda alguns metros para se deslocar ao fontanário, à escola, à feira, ou mesmo à casa de familiares. (...) Na pacata localidade, situada no extremo do concelho, paredes-meias com Amarante, a maior parte das pessoas andam a pé. (...) Os acessos à auto-estrada vão cortar dois caminhos na freguesia, mas há um cujo corte a população não consente, a não ser que ali se construa um viaduto. (...) "Queremos muitas auto-estradas, mas não queremos ficar prejudicados" afirma o presidente da Junta, (...).* (JN, Mar 1995)

"Nó cego" na Livração, era o título da notícia que divulgava a posição da JAE sobre a reivindicação de um nó à A4 por quinze freguesias dos concelhos de Amarante, Marco de Canavezes e Penafiel. (JN, Mar 1995)

[208] *[A] Câmara de Mirandela, sentindo que os acessos (...) se tornem prejudiciais para quantos pretendem visitar ou deslocar para a cidade (...) e com o apoio da JAE, decidiu proceder à elaboração de um projecto (...) de ligação a norte da cidade (...), Murça também está (...) atenta, sendo ponto assente a construção de dois acessos directos*. (JN, Jan 1995)

[209] JN, Jan 1995

O *"Cheirinho" do IP4 na Páscoa*[210], deixava antever a inauguração do lanço Vila Real-Mirandela, previsto para início de Maio seguinte, ou seja, *[só] falta um mês para Bragança ficar "a um tiro"*. Dito e feito, o Jornal de Notícias apresenta uma resenha histórica sobre o processo de construção do IP4 e, no dia seguinte, o *IP4 termina isolamento*, mas não a crítica, ao considerar-se que *[quando] hoje ficar inaugurado o último troço da IP4 entre Vila Real e Mirandela, as populações do distrito de Bragança têm finalmente a possibilidade de acederem a uma economia do século XX. No preciso momento em que a maior parte das outras regiões se prepara para aceder a uma economia do século XXI*[211].

Mesmo assim, Cavaco Silva e Ferreira do Amaral, reiterando a máxima da "revolução tranquila", consideram, uma vez mais, que com este ganho de acessibilidade será possível recuperar atrasos e terminar com o isolamento e para o presidente da Câmara de Mirandela era o sonho que se tornava realidade[212]. Em Setembro, por ocasião da inauguração do lanço da A4 entre Penafiel e Amarante, Cavaco Silva refere-se à diferença de tempo de viagem conseguida com o novo eixo entre aquelas localidades (80 minutos), bem como aos ganhos relativos à ligação Porto-Mirandela[213].

---

[210] JN, Abr 1995

[211] *Nos últimos dez anos, Portugal recebeu muitos milhões de contos da União Europeia e continua a recebê-los à taxa de 600 milhões ao ano, uma parte considerável ao abrigo do FEDER - o Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional. Este fundo tem por objectivo promover o desenvolvimento das regiões mais pobres de cada país-membro da EU. Esperar-se-ia que Bragança - provavelmente o distrito mais pobre do país - fosse privilegiado. Puro engano. Para além de uma estrada que já era devida a décadas - e cujo último troço de uns meros 50 quilómetros se inaugura hoje - pouco mais foi feito.* (JN, Mai 1995)

[212] *A inauguração do troço IP4, entre Vila Real e Mirandela, esteve recheada de apontamentos de características marcadamente eleitorais. E, curiosamente, foi Cavaco Silva a fornecer o mote em prol de uma maioria absoluta e - por que não?... - em defesa de "um Governo, uma maioria, um presidente. (...) [a] "revolução tranquila", [como o primeiro ministro fez questão de lembrar] (...) é uma consequência directa do poder de decisão de quem governa escudado numa maioria. (...) [Na] cerimónia inaugural de mais um troço do IP4. (...) Cavaco Silva apontou aquele empreendimento como um exemplo da mudança (...) isso só fora possível devido à estabilidade governativa. (...) trata-se da quebra de isolamentos ancestrais, o que, agora, torna possível a recuperação de atrasos e a promoção do desenvolvimento. (...) Ferreira do Amaral apontou o IP4 como a estrada da sua preferência por ser a resolução para o problema ancestral da interioridade. Acabar as ilhas de isolamento existentes no país tem sido uma preocupação. [O] presidente da Câmara de Mirandela (...) disse que representava a transformação de um sonho em realidade.* (JN, Mai 1995)

[213] *"(...) já é possível ir do Porto comer alheiras a Mirandela, numa hora e meia" [esta ligação irá] (...) "traduzir-se de uma forma mais do que evidente na melhoria da qualidade de vida das pessoas (...) até*

De seguida, e do mesmo modo que a Trofa reivindicou a colocação do nome da localidade no nó de saída da A3, na obra concluída na A4, também Vila Meã reivindica pela voz do presidente da Câmara Municipal de Amarante a placa sinalizadora do acesso à localidade. Este autarca refere, ainda, acreditar que a A4/IP4 motivará um maior fluxo de visitantes a Amarante, muito embora para isso seja necessário concluir o conjunto de acessos em falta[214].

Com a mudança no governo no final de 1995, também mudaram as perspectivas sobre as reivindicações, porque também se começavam a fazer sentir os efeitos da A4. Reclamada a abolição das portagens em Ermesinde diz-se agora que tal acção *"(...) vai levar, inevitavelmente, a um aumento de tráfego naquela zona e ao consequente congestionamento". Este é, pelo menos, o alerta de Fernando Melo, presidente da Câmara de Valongo. [o qual considera que] "A distância entre Ermesinde e Valongo, pela Estrada Nacional 15, é de cerca de três quilómetros. É lógico que agora as pessoas vão começar a utilizar o Nó de Ermesinde"*[215].

---

hoje eram necessários 90 minutos para efectuar o percurso Penafiel/Amarante; agora são apenas dez minutos, um tempo mínimo. É uma diferença extraordinária". (...) [o IP4] "era uma obra quase, quase impossível. (...) Esta é (...) a prova mais do que evidente que o Governo teve e tem vontade de quebrar o isolamento". (JN, Set 1995)

[214] *Após a recente abertura do lanço da auto-estrada Amarante/Croca, a Câmara enviou um fax à Brisa reivindicando a colocação de uma placa assinalando o acesso a Vila Meã, onde actualmente apenas consta "Lousada, Marco de Canaveses e Penafiel", e uma outra com as indicações "Amarante - trânsito local", junto à saída para o Marco. (...) Acácio Magalhães lamenta (...) que ainda não estejam prontas as saídas para terras de Basto e Amarante (nó da margem direita). (...) Depois de lembrar que a "Brisa" e a JAE já se comprometeram a repor as estradas danificadas com as obras, (...) diz estar convencido de que "apesar dos inconvenientes, a auto-estrada veio reduzir o trânsito na cidade e acabar com o movimento diabólico na estrada nacional". (...)a nova via irá (...) trazer a Amarante aqueles que "querem ver a cidade, visitá-la, movimento que será mais notório no verão". (...) "Haverá pessoas que nos fins-de-semana, virão cá com mais frequência. Até aqui os que cá vinham eram obrigados a isso e, por estarem fartos da confusão de trânsito, nem paravam. Agora, quem cá vier, será para visitar a cidade, com calma", explica*. (JN, Set 1995)

[215] JN, Dez 1995

Em 25 de Julho de 1998, lia-se ainda que [*o] acesso da A4 à cidade de Ermesinde sempre foi complicado, conforme nos relataram o presidente substituto da Câmara Municipal de Valongo, Eduardo Madeira e o presidente da Junta de Freguesia de Ermesinde, Jorge Vieira. No entanto, os problemas de trânsito terão sido agravados com a abolição do pagamento de portagens.*

Findo o ano de 1995, dez anos passados sobre a inauguração dos primeiros lanços, *(...) os transmontanos rejubilam, os espanhóis não lhes ficam atrás*[216], com o IP4 que agora possibilita viagens entre o Porto e Bragança. *Uma via para quebrar isolamentos*[217] que, uma vez concluída, motivou várias reivindicações. Entre as várias notícias que ocuparam algumas páginas deste diário até aos últimos anos da década de 90, destacam-se os protestos pelos nós ainda não concluídos, pelos eixos de ligação norte/sul (IP2 e IP3) e pelo restabelecimento das condições de circulação local danificadas ou deixadas ao abandono durante o processo de construção ou a sinistralidade. Do mesmo modo, este eixo que viria tirar os transmontanos do isolamento, penetrando o interior a partir do Porto quase de braço dado com a EN15, parece ter ignorado a *(...) vida que tinha crescido à sua sombra*. De facto, num cenário de mudança em que se *(...) melhora para uns e estraga-se para outros*, considera-se agora que *[ficou] tudo isolado*[218].

---

[216] *Já passaram dez anos desde que foram inaugurados os dois primeiros troços do Itinerário Principal N.º4 (IP4). O transmontanos rejubilam. Não eram muitos os quilómetros rasgados, mas tratava-se do "pontapé de saída" para o fim do seu crónico isolamento. Hoje o IP4 faz sem interrupção todo o percurso do Porto a Bragança. Ou seja, uma viajem difícil que levava quatro horas, reduziu-se para perto de metade. Só lhe faltam os dois lanços extremos, que estarão prontos dentro de três anos mas que abrirão, ainda, novas perspectivas para o intercâmbio luso-espanhol e para a passagem para a Europa*. (JN, Dez 1995)

[217] JN, Dez 1995

[218] *A construção do IP4 "matou" a N15. E com ela "morreu" muita da vida que tinha crescido à sua sombra. Hoje, acabaram os cafés, as vendas de artesanato e de produtos da região à beira da estrada, as boleias, o movimento. Ficaram as curvas, o mau asfalto, e a solidão das pessoas que ainda moram ao longo de um troço que já não serve quase ninguém. Descobrir o que resta da N15 é descobrir uma estrada de outro mundo. Sair do Porto é sempre difícil, seja por que estrada for. Mas pela antiga, pela N15, a coisa é mais complicada. (...) Entramos nas terras, no interior das cidades, das vilas, das aldeias. Esquecemos o movimento rápido da A4 que passa perto. (...) Até Paredes, as casas de móveis, comércio diversificado, muitos carros, dão vida a este trajecto. (...) Amarante (...) É aqui que acaba a A4 e começa a IP4, via rápida que segue até Bragança. Dá a sensação de que só nós seguimos a N15. Todos desviam para a IP4. E é a partir daqui que "tudo está morto", que tudo são curvas, caminho estreito. [Como explica um economista residente em Amarante] "Isto precisava de um plano integrado de turismo (...) Os negócios fecharam quase todos (...) a estrada permanece deserta, não há carros, tudo parece abandonado". [Na opinião de mais dois moradores] (...)"os agricultores até andam mais à vontade com o gado, não estão sujeitos a ser atropelados". Claro que "quando havia mais trânsito isto era mais animado. (...) Agora acabou. Isto agora está tudo morto, patrão. Ficamos sozinhos. (...) Quando não havia via rápida as pessoas ficavam mais cá, viviam dos negócios, (...) antes paravam aqui para beber. Agora, passam-se dias que não pára aqui um carro"(...) tudo mudou, "mas se mudasse ao menos para melhorar toda a gente! Mas melhora para uns e estraga-se para outros. (...) Aqui nada acontece, (...) Ficou tudo isolado. Nós com esta estrada não ganhamos nada, perdemos muito. Não estorvava nada o trânsito aqui. É um estrago, prejudicou muito. Não podemos passar com o gado. O que andamos! Eles*

Denotando uma mudança no discurso por parte do governo, a propósito do voo inaugural das ligações aéreas Lisboa–Bragança, Manuel Martins, presidente da Câmara Municipal de Vila Real afirma que *[o] avião veio quebrar a barreira psicológica do isolamento* (note-se que esta imagem já tinha sido utilizada a propósito do Marão) e defendeu que a pista deveria ser ampliada, ao que João Cravinho terá respondido *(...) que esta ligação era uma aliança entre o poder central e os restantes poderes da região, tendo em atenção que "o desenvolvimento não se importa mas é endógeno, nascendo da vontade das populações"*[219].

Finalmente, com um ou outro artigo, ora de promessa sobre os lanços extremos do IP4 em falta, ora sobre a reivindicação da conclusão das obras à escala local, desde então as notícias sobre este eixo têm sido marcadas pelos acidentes, de tal forma que, das 7 notícias sobre este itinerário editadas pelo Jornal de Notícias em Dezembro de 2000, 6 versavam a questão da sinistralidade, quando, ainda no mês anterior, em 17 artigos, contam-se 14 sobre o tema.

7.3 A GERAÇÃO DE EXPECTATIVAS E SUAS RESULTANTES: PROPAGANDA DO ESTADO E RESPOSTA PELA COMUNICAÇÃO SOCIAL

Decorrida a "revolução tranquila" das acessibilidades rodoviárias, António Guterres, destaca a necessidade da *criação de uma massa crítica* e João Cravinho fala de *desenvolvimento (...) endógeno*[220]. Assim, se remete grande parte da responsabilidade para a iniciativa local, marcam o atenuar da filosofia que orientou o Governo anterior e uma mudança nas orientações actuais. O mesmo talvez já não se possa dizer pela parte de muitos autarcas que, do outro lado, após décadas de geração de expectativas sobre o

mudam como querem, não se importam de estragar, mas aqui deviam ter deixado mais uma pontezinha para o trânsito atravessar melhor, para tudo..." (Notícias Magazine, 2 de Março de 1997)

[219] JN, Ago 1997

[220] JN, Ago 1997

"efeito milagroso" que poderia decorrer da renovação das infra-estruturas de transportes, continuam a clamar por mais e mais rodovias: note-se que em 23 de Maio de 2000, a propósito de uma visita do Presidente da República ao Vale do Ave, ainda havia *Estradas na agenda de pedidos a Sampaio*, com o presidente a ser *(...) confrontado com o problema da interioridade, cuja resolução passa, na óptica dos autarcas, pela abertura de novas rodovias*[221].

Permanece, portanto, o conceito de que qualquer melhoria nas ligações por infra-estruturas de transportes entre dois pontos do espaço geográfico resulta, *a priori*, em benefícios para os territórios envolvidos. Cientes destes efeitos positivos, os protagonistas políticos encetam esforços no sentido de dotar as suas terras com novas e cada vez mais sofisticadas vias de comunicação, por acreditarem ser esta a via dos ganhos necessários, conquistando, assim, a simpatia das populações, também elas amarradas a este pré-conceito, e, portanto, popularidade e poder.

Porém, se esses pressupostos são válidos nalguns casos, noutros já não são aplicáveis, ocorrendo muitas vezes resultados que nada têm a ver com as tão propaladas intenções. De facto, por experiência própria ou cópia de situações consideradas de sucesso, geram-se por vezes expectativas excessivas com a divulgação das vantagens que podem decorrer da introdução de novos ou renovados eixos de transportes.

Os primeiros estímulos à geração de expectativas têm início no momento em que são divulgadas as primeiras informações sobre o assunto, o que ocorre regra geral, por via da comunicação social e/ou pelo inquérito público, durante o qual é feita a sondagem às vontades e disponibilidades das populações para entrarem em negociações, por exemplo sobre as inevitáveis expropriações. Em qualquer dos casos, trata-se de angariar adeptos para o projecto, aludindo às vantagens de que irão usufruir com as novas infra-estruturas rodoviárias.

[221] JN, Ago 1997

Dependendo da situação económica, social e política dos indivíduos e/ou grupos envolvidos, o confronto com a possibilidade de poder atingir mais rapidamente determinados locais que, por qualquer motivo, lhes possa trazer benefício, bem como a ideia de que os outros poderão ficar mais próximos, desencadeia uma série de desejos de mudança e aproveitamento das novas condições propaladas. Todavia, dos estímulos às resultantes, passando naturalmente pela geração de expectativas, os agentes territoriais formulam desejos de mudança, que sendo construídos a maioria das vezes por cópia de referenciais de sucesso, dependem das condições individuais e locais para a reacção.

De facto, os referenciais de sucesso, frequentemente aludidos no processo de geração das expectativas, nem sempre encontram correspondência local, sendo que, só algum tempo depois de concluída a obra se começam a revelar os seus reais efeitos. Entre várias situações, contam-se os casos de áreas que, face às novas condições de acessibilidade, por motivos variados não revelaram capacidade de aproveitar as vantagens introduzidas porque, entre outros motivos, não possuíam o "ter", o "saber" e/ou o "saber fazer", para que os seus desejos fossem concretizados.

Esta conjugação de esforços de investimento entre poder público e poder privado é fundamental para a concretização dos objectivos divulgados e definidos nos projectos. Para tal é necessário que da divulgação faça parte a mentalização sobre "como fazer", para se conseguir tirar o máximo proveito das novas condições de acessibilidade. Mas incentivar o aproveitamento das novas condições de acessibilidade é algo que requer esforço e demora tempo, o que coloca outro tipo de problema: quando por parte do poder político o objectivo é "fazer obra" para obter a simpatia popular, e não angariar parceiros (mesmo sabendo que as resultantes dependem das reacções por parte dos actores locais) para a concretização do projecto (o que demora tempo), é fácil de perceber que mesmo reconhecendo (ou nalguns casos talvez não) a importância da reacção por parte do poder privado (os principais detentores das ferramentas para o investimento), os dirigentes políticos vão secundarizando as suas acções.

A construção de equipamentos e infra-estruturas públicas, regra geral, responde a determinados contingentes de procura, e as rodovias não se excluem neste conceito, só que, pelas suas características de inserção no território, servem sempre quem "pediu" porque diz precisar e, nessa ligação, servem também quem não revelou interesse particular no processo mas, já agora, passa a usufruir das novas condições de acessibilidade. A partir daqui, em qualquer dos casos, tudo depende dos recursos de cada local ("ser") para aproveitar ("saber fazer") as mudanças introduzidas no seu território.

As novas infra-estruturas de transportes geram oportunidades e, portanto, expectativas nas populações dos locais directamente servidos e noutros mais afastados. Essas expectativas, alimentadas pelo poder público motivarão, ou não, iniciativas diversas de adaptação às novas condições na procura da maximização da sua eficácia, pelo que as resultantes podem ser de sucesso, de apatia ou insucesso, sendo que em qualquer dos casos se torna extremamente difícil atribuir com segurança à alteração das condições de acessibilidade essas resultantes.

O diálogo que foi possível estabelecer entre o poder central e o local é perceptível nas três décadas de notícias de que aqui se deu conta sobre a A3 e a A4/IP4. Trata-se de um diálogo do qual a comunicação social, neste caso o Jornal de Notícias, terá participado de forma activa, não só por veicular sistematicamente os anúncios feitos pelo Governo sobre as obras previstas, induzindo a inquietação dos leitores com o relato dos atrasos dos processos, mas também porque ao utilizar formas de redacção específicas e ao divulgar pontos de vista diferentes dos que foram propagandeados, terão incitado a dúvida e de seguida a reacção/reivindicação.

Este processo tornou-se mais evidente após a adesão de Portugal à Comunidade Europeia, quando, após mais de uma década de promessas sem que houvesse meios financeiros para que se pudessem concretizar os projectos, se começa a vulgarizar a ideia de que a reivindicação constitui o caminho mais eficaz para alcançar os almejados investimentos em infra-estruturas rodoviárias.

Assim sendo, talvez seja importante gerar expectativas, porque a elas se associam contrapartidas e, portanto, a possibilidade de concretizar projectos, muito embora parece faltar um discurso que induza comportamentos de benefício para todos, fazendo passar dois tipos de mensagens: por um lado, de que a melhoria das condições de acessibilidade, por si só, apenas alimenta as inércias de cada parcela do território e, por outro, que todos têm direito de lutar (ou, se se quiser, exigir) pela equidade na distribuição dos dinheiros públicos, mas exactamente por isso, só deverão exercer esse direito, e portanto obter resposta positiva por parte do Governo, quando apresentarem garantias (leia-se projectos realistas) sobre o seu aproveitamento efectivo.

PARTE 3 – CONCLUSÃO

8. PROCESSOS TERRITORIAIS ASSOCIADOS À ALTERAÇÃO DAS CONDIÇÕES DE ACESSIBILIDADE RODOVIÁRIA

Do exercício encetado com este trabalho resulta um leque diversificado de assuntos que, apesar de não se terem explorado com detalhe, acredita-se possam merecer estudos detalhados, por forma a contribuir para o processo de intervenção em matéria de transportes e comunicações e para a sua abordagem em Geografia. Entre eles contam-se, por exemplo em termos de abordagem retrospectiva, a necessidade de proceder à compilação e leitura do espólio de material estatístico e cartográfico, disperso por diversas publicações e instituições, não só em termos de rodovias, como para os restantes modos de transportes e sistemas de comunicação. Do mesmo modo, refira-se a pertinência de encetar um exercício idêntico ao que aqui se apresenta para o território nacional, utilizando, agora, técnicas de representação e indicadores/tratamento estatístico mais expeditos, que permitam construir uma espécie de "observatório" de reacção territorial às alterações que venham a ter lugar nos sistemas de transportes, por forma a auxiliar a decisão pública e os trabalhos que, em diversas escalas, se possam produzir no âmbito da Geografia.

Podendo constituir causa e/ou consequência nas explicações sobre os espaços humanizados, certo é que a evolução no domínio dos transportes e comunicações tende a diluir as diferenças entre os comportamentos dos indivíduos e entre as respostas

possíveis no território. Por cópia de situações de bem-estar e sucesso, não raras vezes conotadas com os padrões de vida urbana, ou pelo menos com o desejo de lhes aceder, (re)construem-se as imagens que os indivíduos possuem do território e, paralelamente, as lógicas dos seus modos de vida.[1] De facto, a banalização dos meios de comunicação tende a alargar o leque de referenciais de bem-estar e de sucesso, ora conotados com os modos de vida urbanos, ora com o regresso ao sossego oferecido pelo meio rural, sendo que a qualquer dos casos se associam questões de mobilidade (porque dela depende em boa parte a concretização desses desejos e vontades).

Com a adesão de Portugal à União Europeia, assistiu-se a um período de forte aceleração do investimento do domínio das infra-estruturas rodoviárias, no sentido de cumprir as directrizes definidas no Plano Rodoviário de 1985. Tal como no passado, também este plano parte de uma argumentação baseada em objectivos que, entre outros, visam reduzir as assimetrias e as desigualdades regionais. Porém, decorridos 15 anos, apesar de ainda não concluída a nova geração de itinerários fundamentais e complementares, é já possível observar alguns dos seus possiveis impactes na organização do território, nomeadamente na consolidação de uma rede urbana amarrada aos eixos principais (que a maioria das vezes decalcam as direcções assumidas pelas estradas nacionais de maior importância do passado), no reforço de uma concentração da população e actividades económicas que se orienta pelos aglomerados de maior dimensão do litoral, bem como na perda de efectivos populacionais nos espaços a oriente, minorados pela capacidade de retenção de alguns centros.

Apesar de já no século XIX se chamar a atenção para a necessidade de dotar com melhores condições de acessibilidade as áreas mais carenciadas para que se pudessem escoar as suas produções, na altura operando num sistema de transportes fortemente

[1] O conceito de acessibilidade, por exemplo, define-se em função dos hábitos de deslocação adquiridos pelos indivíduos. Lugares outrora acessíveis podem tornar-se desinteressantes e virtualmente inacessíveis,

dependente do modo fluvial, a rede de transportes terrestres portuguesa foi-se renovando/inovando a partir da ligação Lisboa-Porto (ou Lisboa – Madrid) e depois daí para as áreas fora dos corredores com maior intensidade de tráfego.

De facto, se os conceitos de "assimetria regional", de "interioridade" ou, mais recentemente, o de distribuição equitativa de oportunidades e/ou solidariedade têm vindo a orientar as justificações públicas das políticas e intervenções no domínio dos transportes terrestres, verifica-se, pelo menos para o caso da Região Norte, existir uma forte influência (inércia) das condições prévias de ocupações dos territórios pelas populações e suas actividades bem como dos níveis de sofisticação das mesmas. Aos espaços de maior densidade e maior qualificação/especialização a ocidente (em particular sobre o triângulo mais desenvolvido cujos vértices se localizam, aproximadamente, em Viana do Castelo, Amarante/Vila Real e Oliveira de Azeméis), contrapõem-se áreas cuja intensidade de ocupação se vai rarefazendo à medida que se caminha para oriente e norte, ocorrendo também nesse percurso a diminuição da densidade dos recursos humanos e físicos susceptíveis de gerar riqueza.

Que a alteração de acessibilidade, conseguida com a nova geração de itinerários construídos e os que estão previstos com a concretização do Plano Rodoviário 2000, se tem traduzido na redução dos tempos de viagem de e para todos os municípios da Região Norte, é um facto. Porém, não se pode deixar de referir que esses benefícios apresentam uma tradução territorial que, em consequência das prioridades atribuídas à construção dos eixos principais e da imagem/conceito que os indivíduos possuem dos espaços regionais, acaba por revelar semelhanças com as distribuições do passado, na perspectiva da aproximação conseguida ao "triângulo" mais desenvolvido do litoral. Dito de outra forma, mantém-se, no essencial, o padrão de distribuição dos espaços polarizadores e polarizados, no âmbito do qual a alteração das condições de

no momento em que os indivíduos passam a dispor de um automóvel e já não estão predispostos a fazer

acessibilidade terá contribuído, por via da redução dos tempos de viagem e deslocação, para o "encolhimento" dos espaços de relação. A aproximação desta forma conseguida, à qual se acrescentam as referências propaladas via comunicação social, fomenta o desejo de cada vez estar mais perto e aumenta a fasquia das expectativas que vão sendo geradas nas populações, "exigindo" melhorias, ou o acesso a idênticos benefícios por parte de espaços mais periféricos.

No entanto, se é verdade que, por exemplo para o caso dos habitantes do Nordeste, a construção do IP4 terá ocasionado uma redução para metade no tempo de viagem ao Porto, tendo-lhes sido facilitado o acesso a um maior leque de oportunidades, também parece evidente que, na maioria dos casos, com excepção de algumas sedes de concelho, as perdas de população e a parca dinâmica económica permanecem. Reduz-se portanto a penosidade do acesso a um conjunto de oportunidades, mas o simples investimento em infra-estruturas não resulta na redução de todas (ou da maior parte) das assimetrias regionais (como se chegou a pretender crer, ou fazer crer). As questões ligadas ao desenvolvimento são bem mais complexas, decorrendo, entre outros aspectos, do ritmo da capacidade de (re)acção/adaptação às mudanças verificadas nos contextos territoriais em que se inserem.

Já nas áreas de maior densidade de ocupação (no "triângulo" de maior desenvolvimento a ocidente), a construção de novos e mais rápidos eixos rodoviários parece induzir a ocupação por residências e por actividades económicas, com alargamento dos espaços urbanizados para as proximidades dos nós viários, aproveitando a proximidade aos grandes centros de emprego, aos locais geradores de mão de obra qualificada e de serviços especializados ou, entre outros, aos interfaces de transportes internacionais (aeroporto Francisco Sá Carneiro e porto de Leixões). Entre estas duas situações, desenvolvem-se espaços "ilha" que não estando directamente sob o

deslocações pedonais a grandes distâncias.

efeito de centros polarizadores/orientadores da sua expansão, potenciam os recursos existentes e conseguem dinamizar um território restrito.

Neste contexto de interpretação global, pode dizer-se que em larga medida são os diferentes níveis da densidade de ocupação que marcam o ritmo das mudanças territoriais decorrentes da alteração das condições de acessibilidade: nas áreas de maior densidade, a expectativa gerada pela construção de um novo eixo rodoviário pode induzir localizações mesmo antes da sua construção, enquanto nas de menor densidade de ocupação, o mais habitual é que só a médio ou longo prazo se verifiquem alterações com algum significado. Assim, é possível que ainda não tenha decorrido o tempo suficiente para se verificarem alterações de maior significado nos territórios até agora em perda. Ou seja, admite-se que, num quadro territorial composto por parcelas com capacidades de (re)acção diferentes, estas serão mais rápidas e mais facilmente observáveis nas mais ricas de iniciativas e/ou ávidas de espaço, inclusive antes da construção efectiva da infra-estrutura de transportes, dado que a densificação proporciona maior pressão e especulação pelos usos do solo. Pelo contrário, não se verificando a maioria destes processos nas parcelas de menor densidade de ocupação, qualquer mudança/consolidação de tendências, a menos que se esteja perante um contexto territorial de excepção, demora mais tempo e dificilmente se apresenta com dinâmicas idênticas às anteriores.

Assim sendo, observada a relação entre a alteração dos tempos de viagem e as dinâmicas demográfica e económica da Região Norte, fica a ideia de que num cenário geral de ganhos para todos os municípios, uns ganham mais do que outros. Daqui se deduz que reduzir tempos de viagem em espaços em perda pode não ser suficiente para reduzir os tempos de viagem necessários para se alcançar níveis de vizinhança demográfica idênticos aos de períodos anteriores. Paradoxalmente, apesar de se associar aos espaços rurais (normalmente os maiores perdedores neste contexto) um maior enraizamento e uma menor mobilidade, a necessidade de centralizar um conjunto de

equipamentos e serviços revela a presença de um tipo de problema diferente, isto é, de populações que deveriam ter respostas por parte dos serviços de transportes que lhes permitissem funcionar num quadro territorial marcado por deslocações de longa distância, sob pena de poder assistir-se a dinâmicas de acrescido abandono.

Uma leitura de maior detalhe sobre a evolução do povoamento e das intenções recentes de investimento imobiliário, faz transparecer a inércia das estruturas territoriais preexistentes na expansão actual. A esta evidência acresce o facto de os novos itinerários se desenvolverem quase em paralelo com as anteriores estradas nacionais principais, o que pode significar que, mesmo que a alteração esperada possa vir a acontecer daqui a algum tempo mais, há uma elevada probabilidade de tal alteração ocorrer em áreas idênticas às anteriores, o que de resto acompanha a dinâmica territorial da Região Norte, caracterizada pela crescente (mas ainda frágil) polarização por alguns centros dinamizadores dos espaços envolventes.

A diferença fundamental entre as formas de ocupação do território ocasionadas pelas tradicionais EN's e pela nova geração de IP's e IC's, parece ser que nas primeiras o povoamento apresenta-se alinhado ao longo das principais estradas de ligação e nas segundas expande-se a partir dos nós viários em função da rede de estradas que daí irradia. Em grande parte dos casos, a evolução do casario e também do investimento imobiliário, denota um esforço de aproximação aos acessos que fazem a ligação aos aglomerados de maior dinamismo e dimensão (exemplo de Cabeceiras de Basto em relação a Fafe/Guimarães, o de Vila Verde em relação a Braga, ou o de Paredes e Amarante nas proximidades da estação de caminho-de-ferro, da EN 15 e dos nós da A4 para o Porto). Paralelamente, verifica-se a presença de espaços que, mesmo estando próximos ou inseridos em territórios mais dinâmicos (caso de Paços de Ferreira), muito embora se localizem em áreas intersticiais face à rede rodoviária principal, devem ter conseguido potenciar a sua vocação, o que neste caso se compreende tendo em vista a forte especialização no mobiliário.

É evidente que em qualquer dos casos se está perante municípios que apresentam as suas especificidades, as quais tendem a fortalecer-se ou não, e em que as novas condições de acessibilidade acrescentam hipóteses de mudança. Esposende, por exemplo, sendo uma área balnear por excelência, ter-se-á tornado num espaço mais atractivo entre a Área Metropolitana do Porto, Braga e Viana do Castelo, após a construção do IC1 e do IC14, enquanto Tarouca constitui-se como uma excepção às variações da população concelhia das sub-regiões do interior nos últimos 20 anos e, apesar de estar relativamente próximo do eixo Vila Real/Régua/Lamego, ao contrário destes, tem revelado uma dinâmica demográfica de sinal positivo que se faz acompanhar por investimentos em sectores que potenciam os recursos, principalmente ligados à produção agro-alimentar local. Já Macedo de Cavaleiros, sendo atravessado pelo IP4, é do conjunto de casos observados o que se apresenta mais afastado das cidades da região, o que pode ajudar a compreender que apesar de registar perdas populacionais à escala do concelho, revele uma notável expansão urbana na freguesia sede.

Não se resumindo à questão dos transportes, as dinâmicas de base territorial explicam-se por um conjunto de factores de leque alargado que definem os investimentos e/ou as tomada de decisão. Não há dúvida que a adesão de Portugal à União Europeia, a par de uma maior autonomia do poder municipal, se repercutiu na distribuição de um conjunto de equipamentos e infra-estruturas que chegaram a praticamente todos os concelhos da região. Aliás, como se procurou ilustrar no capítulo quarto para os domínios da saúde, educação e cultura, esses equipamentos e infra-estruturas apresentam níveis de pressão de procura bastante inferiores aos encontrados nas áreas de maior densidade de ocupação, o que de alguma forma pode sugerir que nalgumas dimensões, as condições de vida podem ser melhores. Todavia, relativamente a essa baixa pressão da procura, importa lembrar, por um lado, que ela é também em parte resultante das perdas de população verificadas um pouco por todos os concelhos

do interior e, por outro, que ainda que ela é muitas vezes inferior ao limiar mínimo de utilização eficiente.

Partindo do princípio de que as novas acessibilidades rodoviárias induzem o aumento das deslocações pela aproximação que promovem entre as localidades e apesar de tal nem sempre se traduzir pela capacidade de adaptação às novas condições territoriais, pode considerar-se que são geradoras de oportunidades para o desenvolvimento e, naturalmente, para a tão almejada redução das assimetrias, se por tal se entender a possibilidade de reduzir as diferenças entre as várias parcelas do território nacional no que respeita ao acesso a um conjunto mais vasto de oportunidades, as quais dependem dos recursos humanos e naturais de cada local. Ora, constituindo apenas oportunidades, só "quem sabe" e detém os meios complementares poderá, de facto, tirar daí proveito, ou seja, os recursos disponíveis e mobilizados explicam as diferenças nas dinâmicas de reacção e adaptação locais. "Saber" e "ter os meios", dependem de factores fundamentais de ordem demográfica e económica e da capacidade de antecipação ou (re)acção do poder político, público e privado (assim como da eficácia do diálogo entre ambos) em escalas que vão do local ao nacional, ou mesmo ao internacional (se se considerarem, por exemplo, as euro-regiões).

De facto, entre a geração de expectativas por via das novas infra-estruturas rodoviárias e os seus impactes no território, desencadeiam-se processos de exercício de poder, traduzidos por mecanismos de influência, autoridade, imposição e/ou obediência. O diálogo entre o poder central e o poder local (público e privado) em matéria de renovação da rede rodoviária, decorrente da pressão pelo último (quase sempre), tem-se pautado por mecanismos de sedução e valorização do "seu" investimento por parte do poder central, através da propaganda sobre impactes de benefício para os municípios e sub-regiões envolvidas, respondendo à – e reforçando a – vontade popular de ter mais e mais estradas. Talvez porque assim se angariam adeptos para os actos eleitorais futuros, não se acautelando todavia, o mais das vezes, a constituição das parcerias necessárias à

maximização dos impactes positivos, particularmente importantes quando poucos detêm os meios de (re)acção eficaz e com efeitos multiplicativos. Como consequência, assiste-se à vulgarização da ideia de que só não tem (estradas boas) quem não "souber pedir", o que pode conduzir à definição de prioridades de intervenção em função das reivindicações que representem maior expressão pública.

Partindo do princípio de que o sucesso das intervenções em infra-estruturas rodoviárias deve resultar da consumação de interesses mútuos, pode dizer-se que esse sucesso depende não só da existência de uma estratégia/visão governativa, capaz de se articular com outros domínios da intervenção pública e de mobilizar o sector privado, mas também, por parte deste, da presença de espírito, competência e confiança nos líderes.

A efectivação dos princípios definidos nas intenções de intervenção sobre infra-estruturas rodoviárias pode, nos casos de menor capacidade de reacção, não apresentar os efeitos desejados, porque não se clarifica, a par e passo com a geração de expectativas, quais as (re)acções locais desejáveis para que o benefício possa ser alcançado. De facto, uma intervenção sectorial, neste caso no domínio dos transportes, sem um enquadramento/divulgação global do(s) sentido(s) da evolução desejado(s) com apelo à necessidade de reacção e iniciativa local tende, nos espaços com menores recursos, a gerar processos de adaptação sem qualquer tipo de efeitos complementares, ou seja, sem potenciação visível das oportunidades conferidas.

Pessoas e empresas apresentam capacidades de adaptação às alterações introduzidas no território com as novas acessibilidades rodoviárias, resultando, com o decorrer do tempo, num processo cíclico: os processos de adaptação modificam as condições do território e ocasionam novas necessidades e desejos. Pode ocorrer, portanto, um processo de alteração do equilíbrio prévio, verificando-se um esforço generalizado de adaptação às novas condições, o qual tem como principal objectivo a

obtenção de benefício próprio. Por vezes ocorrem esforços concertados de grupos que, reconhecendo as vantagens mútuas de desenvolver estratégias de adaptação conjunta, avançam com acções que podem corresponder à escolha de melhores localizações ou estratégias de visibilidade face às novas condições de acessibilidade, podendo daí resultar a emergência de alguns território, e uma maior diferenciação relativamente a outros, mais frágeis.

A cadeia expectativas – intervenção – resultantes – impactes, não é atribuível às acessibilidades rodoviárias em cada momento, mas sim às suas alterações face a momentos precedentes. Uma nova ou renovada infra-estrutura rodoviária, tal como outras infra-estruturas, equipamentos e/ou conjunturas territoriais, gera imagens de "valorização", mobilizando vontades no sentido de tirar o melhor proveito, o que pode resultar no aumento da procura dos espaços próximos, numa escolha que depende, naturalmente, de um conjunto mais vasto de factores que não apenas as condições de circulação oferecidas. Mesmo assim, a geração de expectativas, quer pelo pré-conceito, que não é de hoje e que está sedimentado, quer pelo discurso/propaganda do Estado, direcciona-se no sentido do benefício "milagroso", decorrente da alteração das condições de acessibilidade.

A "aproximação" conseguida com as novas acessibilidades rodoviárias reforça as condições locais, seja no sentido da densificação da população e actividades, da apatia, ou da rarefacção, o que sugere a consideração de dois pontos de vista. Por um lado, tem-se por seguro que nos territórios mais ricos (mais desenvolvidos) a expansão da rede viária, sendo pressionada pelo aumento da procura, responde à necessidade de evitar o bloqueio do desenvolvimento, pelo que a beneficiação da rede, mais do que uma decisão política, é acima de tudo de um acto de gestão. Por outro lado, admite-se que os territórios mais pobres não apresentam níveis de procura suficientemente fortes para justificar intervenções de envergadura semelhante, podendo muitas vezes a rede tradicional ser suficiente para suportar a carga. Neste caso, a decisão de beneficiar a

rede é essencialmente política, tendo por objectivo diminuir o risco de um afastamento dos níveis de bem estar entre as regiões mais e menos ricas. O esforço encetado, em qualquer dos casos, irá no sentido da aproximação aos referenciais de riqueza, através da imitação do que se considera melhor, mesmo sabendo-se que é impossível igualar condições territoriais e que, provavelmente, tal nem é desejável. Aliás, as sucessivas renovações da rede rodoviária em áreas de menor densidade de ocupação, baseadas na ideia da promoção do desenvolvimento e da redução das assimetrias, podem constituir um espaço para combater a estagnação, mas a sua eficácia só se manifesta quando os processos de cópia/emulação se fazem acompanhar, em tempo útil, de imaginação e inovação dirigidas para o aproveitamento das oportunidades assim criadas.

No caso da Região Norte, apesar da maioria dos concelhos terem registado uma melhoria das condições de acessibilidade, se se considerar a dinâmica de distribuição da população e das actividades económicas, verifica-se que aumentou a diferença entre as sub-regiões. É possível admitir-se que as expectativas geradas em torno da renovação da rede rodoviária não se fez acompanhar por esforços capazes de mobilizar as iniciativas complementares que poderiam conduzir a uma maior eficácia dos investimentos realizados, ou seja, boa parte dos impactes positivos esperados (e em nome dos quais se realizam os investimentos) acaba por não ocorrer em muitas áreas receptoras do investimento. Partindo da constatação global de que as infra-estruturas de transportes não chegam, por si só, para alcançar o desejado “desenvolvimento” / “competitividade” / “sucesso” dos territórios, tal pode atribuir-se basicamente a dois factores: não há capacidade de (re)acção, nomeadamente por falta de recursos, ou não foram angariadas as parcerias necessárias para a concretização dos propósitos iniciais, resultando em qualquer dos casos na dissonância entre os princípios subjacentes ao investimento público e os seus impactes no território. Em alternativa (ou complementarmente) pode considerar-se que questões estruturais profundas, historica e culturalmente enraizadas,

poderão contribuir para a minimização dos efeitos das alterações das acessibilidades, nas dinâmicas demográficas e económicas.

Tal como noutros domínios de intervenção, em matéria de transporte, parece não ocorrer a assunção clara das tendências territoriais. A expansão a partir da cidade do Porto, hoje bem consolidada no triângulo Viana - Vila Real – Oliveira de Azeméis e a emergência, ainda que com algumas fragilidades, de aglomerados de alguma dimensão a leste – "âncoras" dos *hinterlands* rurais -, é uma constatação de décadas, no âmbito da qual a rede de infra-estruturas rodoviárias cumpre o seu papel de resposta à procura. Propagandear benefícios de redução de assimetrias e desencravamento do interior ou de redução dos problemas que se colocam às áreas de maior densidade de ocupação, sem se assumir claramente as tendências territoriais, contribuirá concerteza para o crescendo de referenciais de sucesso que se orienta por lógicas de vida urbana conhecidas, em detrimento do desenvolvimento de estratégias de competitividade apoiadas nos recursos humanos e físicos locais, contribuindo complementarmente para gerar insatisfação e diminuição da auto-estima, face ao insucesso de um desenvolvimento prometido.

Para os bons resultados de qualquer política de transportes parece indispensável a avaliação de impactes, o que de resto se enquadra por preocupações com cerca de três décadas em vários países europeus e nos Estados Unidos, tendo em vista a definição de prioridades em matéria de investimento na rede de infra-estruturas rodoviárias, para uma desejável (re)distribuição de oportunidades e o seu aproveitamento para melhorar as condições de vida das populações. Neste contexto, parece evidente a pertinência de articular as decisões sobre investimento em rodovias com as restantes necessidades e potencialidades do território, promovendo-se o envolvimento dos interesses públicos e privados, num processo em que a selecção/prioridades dos investimentos em infra-estruturas rodoviárias não deve basear-se nas expectativas genéricas e ingénuas de desenvolvimento induzido, mas sim assentar na prontidão dos agentes locais para

extraírem benefícios desses investimentos, sem ignorar os ajustes de coesão social e económica entre as várias parcelas do território.

Considera-se que a observação e registo atentos das vontades/intenções e recursos locais disponíveis para justificar os investimentos neste âmbito, devem constituir a base da tomada de decisão, a qual deverá, portanto, ponderar a diversidade territorial, ou seja, pautar-se pelo princípio de que a mesma solução, caso não se desenvolvam mecanismos apelativos paralelos, pode não ser a melhor para a globalidade dos espaços envolvidos. Assim sendo, talvez seja pertinente aprofundar a discussão em torno da partilha de responsabilidades através da negociação entre os diferentes actores envolvidos (nos domínios público e privado), tendo por pano de fundo a avaliação da eficácia das intervenções do passado, para que se possam acautelar impactes menos desejados, mas também o reforço de orientações que privilegiem as avaliações. Neste contexto, as intervenções futuras devem basear-se na definição de programas que enquadrem claramente as intenções no domínio das infra-estruturas de transportes com outras intervenções territoriais previstas pelo sector público e, paralelamente, para cada caso, mobilizar/estimular o sector privado no sentido do aumento da competitividade e coesão do território, no quadro de uma estratégia global de desenvolvimento.

BIBLIOGRAFIA

a) Estatísticas

ACP (Automóvel Clube de Portugal) – Distâncias quilométricas e estado de conservação das estradas, 1960, 1981 e 1998.

CÂMARAS MUNICIPAIS – *Licenças de obra* entre 1995 e 1999, Secção de Obras das Câmaras Municipais de Amarante, Esposende, Cabeceiras de Basto, Macedo de Cavaleiros, Mesão Frio, Mondim de Basto, Paços de Ferreira, Paredes, Tarouca e Vila Verde.

CCRN (1995 e 1999) – *Fichas Concelhias da Região Norte*, Porto.

INE:

Anuário Estatístico da Região Norte, INE, 1994 e 1998

Inventário Municipal da Região Norte, INE, 1992 e 1998

Recenseamento Geral da População, INE, 1960, 1981 e 1991

Recolha feita em documentos na Internet – www.ine.pt (Infoline)

Retratos das Freguesias, INE, 1999

b) Livros, artigos e públicações periódicas

"A competitividade de Portugal- Um Novo Paradigma para a Construção da Competitividade Portuguesa", *Monitor Company*, 26 de Julho de 1993.

ADAMS, J. (1981) – *Transport Planning: Vision and Practice*, Routledge and Kegan Paul, Londres.

AFRICANO, P. (1996) – "As Indústrias Têxteis, Vestuário e Calçado da Região Norte nos anos 80", *Estatísticas & Estudos Regionais*, INE, nº11, Porto, pp.6-15.

ALEGRIA, M. F. (1990) - *A Organização dos Transportes em Portugal (1850-1910). As vias e o tráfego*, Memórias do Centro de Estudos Geográficos, nº 12, Centro de Estudos Geográficos, Lisboa.

ALMEIDA, C. A. F. (1968) – *Vias Medievais. Entre Douro e Minho*, dissertação de licenciatura, FLUP.

ALMEIDA, C. A. F. (1978) – *Arquitectura Românica de Entre-Douro-e-Minho*, Dissertação de Doutoramento, FLUP, Porto.

ALTSHULER, A. (1965) - *The City Planning Process*, Ithaca, Cornell University Press, Nova York.

AMANO, K.; FUGITA, M. (1970) – "A Long Run Economic Effect Analysis of Alternative Transport Facility Plans – regional and national", *Journal of Regional Science*, nº 10, pp. 297-323.

ARMSTRONG, H.; VICKERMAN, R. W. (1995) - *Convergence and Divergence Amongst European Regions*, European Research in Regional Science, vol.5, Pion, London.

ASCHER, F. (1998) – *La République contre la Ville. Essai sur l'avenir de la France urbaine*, Société, Éditions de l'Aube, Paris.

Associação dos Engenheiros Civis Portugueses (1910) - *Revista das Obras Públicas e Minas*, vol. 2 e 41, Imprensa Nacional, Lisboa.

AZEVEDO, J. M. (1999) – "Educação – ou o exercício temperado em direito-dever", *in* SANTOS, L. D.; BESSA, D. (org.), *Região Norte de Portugal. Actualizar e aprofundar o conhecimento*, Edições Afrontamento, Porto, pp. 69-79.

AYDALOT, P. (1985) – *Economie Régionale et Urbaine*, Economica, Paris.

AYERS, T. F.; FREIBERG, L. (1976) – "Alternative Transportation Expenditures in Development Strategy: arterial highways versus local roads", *Review of Regional Studies*, nº6, pp.37-43

BACELAR, S.; GOMES, P. E SALEIRO, E. (1994) – "Contribuição para a definição de uma tipologia Sócio-económica dos concelhos da Região Norte", *Estatísticas & Estudos Regionais*, INE, nº5, Porto, (www.ine.pt - Infoline, 98/11/02).

BAGOT, J. (1996) - *Information, Sensation et Perception*, Cursos, Armand Colin, Paris.

BAILLY (1988)– "Geography of Transportation: a behavioural approach", *La geografia española y mundial en los años ochenta*, Universidad Complutense, Madrid, pp. 237-245.

BAKIS, H. (1984) - *Gégraphie des Télécommunications*, PUF, Col Que sais-je?, Paris.

BANDURA, A. (1971) – *Social Learning Theory*, General Learning Press, Nova Iorque.

BANISTER, D. (1996-a) - *Transport and Urban Development*, E&FN SPON.

BANISTER, D.; BUTTON, K. (1996-b) - *Transport, the Environment and Sustainable Development*, E&FN SPON.

BANISTER, D. (1996-c) - *Transport Planning*, E&FN SPON.

BANISTER, D. (2000) – "Sustainable Urban Development and Transport – a Eurovision for 2020", *Transport Reviews*, Vol. 20, nº 1, p.113-130.

BANISTER, D.; GÉRARDIN, B.; VIEGAS, J. (1995) – "Partnerships and Responsabilities in Transport: european and urban policy priorities", Revised chapter for *European Transport Plicy* (BUTTON, K.; NIJKAMP, P. E PREMIUS, H, ed.), (texto cedido pelos autores).

BARLOW, R. (1978) – *Land Resouce Economics*, Prentice-Hall, Englewood Cliffs, NJ.

BAUCHET, P.; RATHERY A. (1993) - *La Politique Communautaire des Transports, pro blèmes politiques et sociaux*, La Documentation Française, nº 712, Paris.

BAVOUX J.; CHARRIER J. (1994) - *Transports et Structuration de l'Espace dan l'Union Européenne*, Masson, Col. Géographie, Paris.

BEAUJEU-GARNIER, J. (1983.) - *Dossier des Images Économiques du Monde - Transports et Mutations Actuelles*, Dossiers 4 e 5 C.D.U. SEDES, Paris.

BENKO, G.; LIPIETZ, A. (1994) - *As Regiões Ganhadoras. Distritos e redes - os novos paradigmas da Geografia Económica*, Celta Editora, Oeiras.

BÉRION, P. (1995) - "A propos des Observatoires d'effets autoroutiers: les cas de l'autoroute A 39", *Grandes Infrastructures de Transport et Territoires,* Université de Franche-Comté, Besancon, INRETS / GRRT, Lille.

BERTHOMIER, J. (1959) - *Les routes*, PUF, Col. Que sais-je?, Pris.

BIEHL, D. (1991) - "The Role of Insfraestructure in Regional Development", *in* R. W. Vickerman (ed.), *Insfraestructure and development*, PION London, pp. 9-35.

BIZERAY, N.; BLANQUART, C. (1997) – "Renouveau Régional, Renouveau Urbain*". 33 eme Colloque de l'ASRDLF, L'infrastructure de Transport est-elle un Facteur de Concurrence Spatiale?*, Lille.

BLACK, W. R. (1971) – "Na Iterative Model for Generating Transportation Networks", *Geographycal Analysis*, nº3, pp.283-288.

BLACK, W. R. (1993) – "Transport Route Location. A theoretical framework", *Journal of Transport Geography*, vol.1, nº2, Elsevier Science Lda, pp.86-94.

BONNAFOUS, A.; PLASSARD, F. e SOUM, D. (1974) - "La Détection des Effets Structurants d'Autoroutes: application à la vallé du Rhône", *Revue Économique*, vol.XXV, nº2, Mar, pp.233-256

BONNAFOUS, A.; PLASSARD, F.; VULIN, B. (1993) - *Circuler Demain*, Edition de l'Aube, Marseille.

BORGES, H. (1986) – "Os transportes e a regionalização", *Poder Local*, nº59, pp.46-50.

BOYCE, D. E. (1963) – T*he Generation of Synthetic Transportation Networks*, The Transportation Center at Northwestern University, Mimeo, Evanston.

BRODATY, S. (1995) - "Structures Économiques, Infrastructures et Potentiel de Développement du Littoral Nord-Pas-de-Calais", *Statistiques & Economie Recherche* Habitat & Activite, Paris, 23p.

BROWN, A. J. (1973) - *Evidence to the Expenditure Committee on Regional Development Incentives*, House of Commons, Paper 5, London.

BROWN, M.; WHELAN, J. (1990) - "Transport Investments, Property Values and Social Benefits" *in* MOYES, *Companies, Regions and Transport Change*, Transport Geography Study Group, Institute of British Geographers, Southampton, pp. 127-147.

BRUTON, M. J. (1985) - *Introduction to Transportation Planning*, 3ª UCL Press Limited, London.

BURGELIN, O. (1970) - *A Comunicação Social*, Arte & Comunicação, Edições 70, Lisboa.

BURNETT, K. P.; THRIFT, N. J. (1979) – "New Approaches to Travel Behavior", *in* HENSER, D. e STOPHER, P. (eds), *Behavioural Travel Demand Modelling*, Croom Helm, London.

CABRAL, F. C. (1941) - "A Estrada e a Paisagem", *Revista Agronómica*, vol.1, Lisboa, pp.209-228.

CAETANO, P. (1996) - "Cidades e Transportes: prevenir antes de remediar", *Forum Ambiente - Suplemento de Transportes*, (24), pp.12-15.

CAIRNCROSS, F. (1997) – *The Death of the Distance. How the communications revolution will change our lives*, Harvard Business, School Press, USA.

CALVO PALACIOS J. L. *et al* (1995) - "Territorial Impacts of Road Infraestructure: the situation of Spain for 2007", Université de Saragosse *Grandes Infrastructures de Transport et Territoires,* INRETS / GRRT, Lille, 10p..

CAMPOS, P.; SALEIRO, E. (1994) – "As Migrações Internas na Região Norte", *Estatísticas & Estudos Regionais*, INE, , nº 6, Porto, (www.ine.pt - Infoline, 98/11/02).

CAPOT-REY, R. (1946) - *Geographie de la Circulation sur les Continents*, Librarie Gallimard - NRF, Col. Géographie Humaine, nº20, Paris.

CAPPELLIN, R.; NIJKAMP, P. (1990) – *The Spatial Context of Thechnological Development*, Gower Publishing Company Limited, Avebury.

CARVALHO, J. A. (1988) – "Programas Operacionais "regionais" e o desenvolvimento", *Cadernos Municipais - Revista de Acção Regional e Local*, Fundação Antero de Quental – CEMAR, Lisboa, pp. 5-10.

CASTELLS, M. (2000) – *La Ciudad de la Nueva Economia*, Salón de Conto del Ayuntamiento de Barcelona, Universidade de Barcelona (geasturias@yahoo.com – informativo 42 de 4/9/2000)

CASTRO, J. (1946) – *Ensaios de Geografia Humana*, Brasília Editora, Porto.

CASTRO, A.; GONZÁLEZ, M. P. (1999) – "Mercado de Trabalho da Região Norte: estabilidade e evolução", *in* SANTOS, L. D.; BESSA, D. (org.), *Região Norte de*

Portugal. Actualizar e aprofundar o conhecimento, Edições Afrontamento, Porto, pp. 51-67.
CCRN (1981) - *Infra-estruturas de Transporte na Região Norte*, Porto.
CCRN (1982) - *Elementos para a Elaboração de um Projecto Rodoviário para a Região Norte*, CCRN, Porto.
CHAPIN, F. S. (1974) – *Human Activity Patterns in the City: things people do in time and space*, Wiley, London.
CHAPIN, F. S. (1965) – *Urban Land Use Planning*, University of Illinois Press, Illinois.
CHAPLAIN, C. (1995) - "Le Nord - Pas de Calais Face au Transmanche: Mobilisations Différenciées et Structure de Relations", Université de Lyon II, LET, Lyon, *Grandes Infrastructures de Transport et Territoires,* INRETS / GRRT, Lille, 18p..
CHESNAIS, M. (1991) – *Réseaux en Évolution*, Paradigme, Paris.
CHESNAIS, M. (1981) - *Transport et Espace Français*, Collection Géographie, Masson.
CHESNAIS, M. *et al* (1983) - *Transports et Mutations Actuelles*, CDU-SEDES, Col Dossiers des Images Économiques du Monde, nº4 e 5, Paris.
CHOAY, F. *et al* (1988) – *Dictionnaire de l'Urbanisme et de l'Aménagement*, PUF, Paris.
CIALDINI, R. B. (1984) – *Influence. The Psychology of Persuasion*, Quill, William Morrow, New York.
CLOZIER, R.(1963) - *Géographie de la Circulation*, Ed. M. T. Genin.
COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS (2000) – *Relatório da Comissão – 11º Relatório Anual Sobre os Fundos Estruturais (1999), COM (2000), 689 final*, vol.1, Bruxelas, (europa.eu.int/htm, consultado em 29/12/2000).
COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS (2000) – *Comunicação da Comissão ao Conselho e ao Parlamento Europeu – Promoção de Transportes Sustentáveis no âmbito da Cooperação para o desenvolvimento, COM (2000) 422 final*, Bruxelas, (europa.eu.int/htm, consultado em 29/12/2000).
COMISSION EUROPEENNE - DIRECTION GENERALE DES TRANSPORTS (1995) - COST 317 (Coopération Européenne dans le Domaine de la Recherche Scientifique et Technique) - *Les Effets Socio-économiques du Tunnel sous la Manche, Rapport Intermédiaire*, Fevereiro.
CONFERENCE EUROPÉENE DES MINISTRES DES TRANSPORTS (1995) – *Tendences du Transport Européen et Besoins em Infrastructures*, CEMT/OCDE, Paris.
CRANG, M.; CRANG, P.; MAY, J. (1999) – *Virtual Geographies: bodies, space and relations*, Routledge, London.
CRUZ, L. (1999) – "O Norte de Portugal. Integração das prioridades regionais e articulação dos instrumentos de planeamento", *Seminário Internacional - Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território. Ordenamento, Competitividade e Coesão*, Edifício da Alfândega, Porto.
DANIELS, P. W.; WARNES, A. M.(1980) – *Movement in Cities*, Methuen.
DAVEAU, S. (1998) – *Portugal Geográfico*, Edições João Sá da Costa, Lisboa, 2ª ed..
DENNIS, R. J. (1984) – *English Industrial Cities of the Nineteenth Century*, Cambridge University Press.
D.E.T.R. (Department of the Environment Transport and the Regions – Gov. do Reino Unido) (1999) – *Roads and Traffic and Integrated and Local Transport*

Directorates' Research Committee. Forward Look – 1999-2000, www.roads.detr.gov.uk/roadnetwork/fl9900/index.htm, Junho (consultado em 28/9/2000)

DEPARTMENT OF TRANSPORT (1977) – *Report of the Advisory Commitee on Trunk Road Assessment*, Leitch Report, HMSO, London.

DIÁRIO DO GOVERNO e DIÁRIO DA REPÚBLICA – vários números

DIONÍSIO, S. (1985/87/88) – *Guia de Portugal*, 4º e 5º vol., Fundação Calouste Gulbenkian, Lisboa.

DUNFORD, M. (1995) – "Regional Disparities in the European Community: evidence from the REGIO databank", *Regional Studies*, pp. 727-743.

DUPUY, G.; STRANSKY, V. (1996) – "Cities and Highway Networks in Europe", *Journal of Transport Geography*, v.4, nº2, Elsevier Science Lda, pp.107-121.

ECMT (European Conference of Miniters of Transport) (1975) – *Impact of Infrastructural Development on Industrial Development*, Round Table, nº 25.

EKSTROM, A.; WILLIAMSON, M. (1971) – "Transportation and Urbanisation", in WILSON, A. G. (ed) "Urban and Regional Planning", *Papers in Regional Science*, nº 3, Pion, pp. 33-46.

ESCOURROU, G. (1996) - *Transports, Contraintes Climatiques & Polluitions*, G. Wackermann (dir), SEDES, Paris.

ESTÉBANEZ, J. (1995) – "Globalización, Espacio y Geografía*", Poligonos – Revista de Geografia*, Departamento de Geografia da Universidad de Leon, 5, pp. 17-31.

ESTEVES, R. A. (1938) - *O Problema Nacional dos Caminhos de Ferro*, Conferência realizada na Sociedade de Geografia, Lisboa.

EUROPEAN COMMISSION (1999) – TRANSPLUS, *DG VII, Transport*, Anexo I – "Description of Work", ISIS.

EXPRESSO - Suplemento Empresas, 9/11/1991, 17/12/1994 e 1/3/1997

FABRE, M. (1965) - *História da Locomoção Terrestre*, Livraria Morais, Lisboa.

FEBVRE, L. (1954) – "La Terre et l'Évolution Humaine", *Panorama de Geografia*, vol. II, Edição Cosmos, Lisboa, pp.411-733.

FARRINGTON, J. (1994) - "Transport, Environment and Energy", *in* HOYLE, B. S. e KNOWLES, R. D. (eds) - *Modern Transport Geography* John Wiley & Sons Ltd, West Sussex, pp.51-66.

FERNANDES, J. A. R. (1998) – "A Cidade 25 anos depois: o comércio e a reestruturação urbana do Porto", *Cadernos de Geografia*, nº 17, FLUC, pp. 203-207.

FERNANDES, J. P. M. (1995) – *As Infraestruturas de Transporte e o Desenvolvimento das Regiões. De um paradigma de causalidade a uma análise empírica*, dissertação de mestrado, IST/UTL, Lisboa.

FERRÃO, J. (1995) – "Colectividades territoriais e globalização: contributos para uma nova acção estratégica de emancipação", *Inforgeo*, nº 9 e 10, Associação Portuguesa de Geógrafos, pp.65-76

FERREIRA, Godofredo (1946) - *A Mala-posta em Portugal*, Separata do "Guia Oficial dos C.T.T.", Lisboa.

FERREIRA, Guilherme (1987) - "Infra-estruturas de Transportes na Região Norte", *Actas do I Congresso da Região Norte*, Porto, pp.35-44.

FOX, M. (1995) – "Transport Planning and the Human Activity Approach", *Journal of Transport Geography*, v.3, nº2, Elsevier Science Lda, pp.105-116.

FRIED, M.; HAVERS, J.; THALL, M.(1977) – "Travel Behaviour – a synthesized Theory", *Final Report for the Nacional Cooperative Highway Research Program, Project 8-14*, Março.

GACHELIN, C. (1983) - "Transports et Industries", *in* BEAUJEU-GARNIER, J., *Dossier des Images Économiques du Monde - Transports et Mutations Actuelles*, Dossiers 4 e 5 C.D.U. SEDES, Paris.

GANT, R. (1992) – "Transport for the Disabled", *Geography*, vol. 77, nº1, pp.88-91.

GARCIA BALLESTEROS, A. (1986) – *Teoria y Práctica de la Geografia*, Alhambra Universidad, Madrid.

GARCIA SANTOS (1986) - "Consideraciones teóricas sobre el papel de transporte como instrumento para impulsar el desarrollo económico", *Información Comercial Española*, 634, pp. 177-190.

GARNIER, J. (1983) - *Dossier des Images Économiques du Monde - Transports et Mutations Actuelles*, Dossiers 4 e 5 C.D.U. SEDES, Paris.

GARRIDO, D.; COSTA, R (1996) – *Dicionário de Geografia*, Editorial Presença, Lisboa.

GARRISON, W. L.; MARBLE, D. F. (1965) – *A Prolegomenon to the Forecasting of Transportation Development*, The Transportation Center at Northwestern University, Mimeo, Evanston.

GASPAR, J. (1981-a) – *A Área de Influência de Évora. Sistema de funções e lugares centrais*, Memórias do Centro de Estudos Geográficos, 2ª ed., Lisboa.

GASPAR, J. (1981-b) – *Portugal em Mapas e Números*, Livros Horizonte, 2ª ed., Lisboa.

GASPAR, J. (1987) – *Portugal. Os próximos 20 anos. Ocupação e organização do espaço. Rectrospectiva e tendências*, vol.I, Fundação Calouste Gulbenkian, Lisboa.

GASPAR, J. (1993) – *As Regiões Portuguesas*, MPAT, Lisboa.

GASPAR, J. (1996) – "O Novo Ordenamento do Território: Geografia e Valores", *Dinamismos sócio-económicos e (re)organização territorial: processos de urbanização e de reestruturação produtiva*, IEG/FLUC, Coimbra, pp. 707-718.

GASPAR, J. (1998) – "O Novo Urbanismo: convergências em diferentes matrizes culturais", *Cadernos de Geografia*, nº 17, FLUC, pp. 179-185.

GASPAR, J.; JENSEN-BUTLER, C; JEPPESEN, S. E. (1986) – "Telecomunicações e desenvolvimento regional em Portugal: um projecto para a região centro", *Finisterra. Revista Portuguesa de Geografia*, CEG, Vol. XXI, nº 41, Lisboa, pp. 5-56.

GASPAR, J.; JENSEN-BUTLER, C. (1988) – "As telecomunicações e a localização de Portugal no espaço informativo global", *Finisterra. Revista Portuguesa de Geografia*, CEG, Vol. XXIII, nº 46, Lisboa, pp. 189-224.

GASPAR, J.; JENSEN-BUTLER, C. (1992) – "Social, Economic and Cultural Transformations in the Portuguese urban System", *International Journal of Urban and Regional Research*, nº 16, pp. 442-461.

GERARDIN, B.; VIEGAS, J. M. (1992) – "European Transport Infraestructure and Networks: current policies and trends", *Conference of the NECTAR research network*, Amsterdam, (texto cedido pelos autores).

GILLIS, W. R. (1989) – "Introduction: the relecance os rural transportation" *in* GILLIS, W. R. ed. *Profitability and Mobility in Rural America*, University Park, PA, The Pennsylvania State University Press, pp.3-14.

GIMENEZ I CAPDEVILA, R. (1986) - "La geografía de los transportes en busca de su identidad", Geocrítica, 62, Ediciones de la Universitat de Barcelona, Barcelona.

GONÇALVES, M. S. (1999) – "O Sector da Saúde e a Região Norte", *in* SANTOS, L. D.; BESSA, D. (org.), *Região Norte de Portugal. Actualizar e aprofundar o conhecimento*, Edições Afrontamento, Porto, pp. 81-101.

GPP/JAE (1980) - *Revisão do Plano Rodoviário*, Lisboa.

GRENON, M.; BATISSE, M. (dir.) (1989) – *Le Plan Bleu: avenirs du bassin méditerranéen*, Económica, 49, Paris.

GRUPO DE TRABALHO INTER-CCR:

- (*1987) Integração das Estradas Nacionais Desclassificadas na Rede Municipal (versão provisória).*
- (1992) *Revisão do Plano Rodoviário Nacional de 1985*, Novembro.

GUICHARD, F. (1980) – *Amarante. Structures socio-economiques et liens de dependence dans un concelho du nord-ouest portugais*, Chorographica, CEG/UL, Lisboa.

GUICHARD, F. (1992) – *Porto, la Ville dans as Region. Contribution a l'etude de l'organisation de l'espace dans le Portugal du Nord*, vol I e II, Fundação Calouste Gulbenkian, Lisboa.

GURREA I LLUC, J. (1987) - "L'anàisi de láccessibilitat com a factor de localització de serveis I equipaments a les comarques de muntanya", Tarragona, *III Congres de la SCOT*.

GUTIÉRREZ, J.; GONZÁLEZ, R.; GABRIEL, G. (1996) - The European High-speed Train Network, *Journal of Transport Geography*, v.4, nº4, Elsevier Science Lda, pp.227-238.

GUTIÉRREZ, J.; URBANO, P. (1996) - *Accessibility in the European Union: the impact of the trans-European road network, Journal of Transport Geography*, v.4, nº1, Elsevier Science Lda, pp.15-25.

GWILLIAM, K. M., (1979) - "Transport Infrastructure Investments and Regional Development", in BROWERS, J. K., *Inflation, Development and Integration*, Leed University Press.

HAGGETT, P. (1973) - *L'Analyse Spatiale en Géographie Humaine*, Armand Colin - Collection U Paris.

HARMAN, R. (1995) - "The British Regions and Links for the Channel Tunnel", RA FCIT MIGHT MRTPI, Hertford, *Grandes Infrastructures de Transport et Territoires,* INRETS / GRRT, Lille, Junho.

HART, T. (1993) - "Transport Investment and Disadvantaged Regions: UK and European Policies since the 1950s", *Urban Studies*, vol.3, nº2, pp. 417-436.

HASCOET, G. (1995) – *Vers una Autre Politique Europeenne des Transports*, Présidence et Gabinet du Conseil Regional Région Nord-Pas de Calais, Lille, Junho.

HAYASHI, Y.; ROY, J. (ed) (1996) - *Transport, Land-Use and the Environment*, Kluwer Academic Publishers.

HAWKING, S. W. (1996) – *Breve História do Tempo. Do Big Bang aos Buracos Negros*, Gradiva – Publicações Lda, Lisboa.

HEGGIE, I. G. (1978) – "Putting Behaviour into Behaviour Models of Travel Choice", *Journal of the Operational Research Society*, nº 29.

HENSHER, D. A. (1976) – "The Structure of Journeys and the Nature of Travel Patterns", *Environment and Planning*, nº8, pp.655-672.

HERBERT, D. T.; THOMAS, C. J. (1982) – *Urban Geography*, Wiley.

HÉUX, R.; BUSSONE, K.; MOURAD, P. (1995) - "Les Procédures Administratives et Lévaluation Économique des Projects D'Investissements Routiers: constat et perspective", *Grandes Infrastructures de Transport et Territoires,* Ministère de l'Aménagement du Territoire, de l'Équipement et des Transports, Direction des Routes, Paris, INRETS / GRRT, Lille, Junho.

HICKS, J.; SEELENBERGER, S. (1981) – "Metodologia para a Identificação de Sistemas, Problemas e Directrizes de Transporte Metropolitano: uma aplicação na Região Metropolitana do Rio de Janeiro", *Revista Brasileira de Geografia*, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, ano 43, nº 4, Rio de Janeiro, Outubro-Dezembro, pp. 561-576.

HIRSCHMANN, A. O. (1958) - *Strategy of Economic Development*, New Haven, Yale University Press.

HOYLE, B. S.; KNOWLES, R. D. (ed.) (1992) - *Modern Transport Geography*, Transport Geography Study Group of the Institute of British Geographers, John Wiley & Sons Ltd, Belhaven Press, West Sussex, England.

HOYLE, B. S.; KNOWLES, R. D. (eds) (1994) - *Modern Transport Geography*, John Wiley & Sons Ltd, West Sussex.

HUDDLESTON, J. R.; PANGOTRA, P. P. (1990) – "Regional and Local Economic Impacts of Transportation Investments", *Transportation Quarterly*, nº44, pp.579-594.

HURST, M. E. (1994) – *Transportation Geography: Comments and Readings*, McGraw-Hill Book Company, Simon Fraser University, British Columbia Canada.

IGU (International Geographical Union) (1986) - *Actas de la Reunión del Grupo de Trabajo de Geografía des Transporte*, León, Agosto.

IGE/INE (1997) – *Atlas de Empresas. Galiza e Norte de Portugal*, Sociedade para o Desenvolvimento Comarcal da Galiza, Santiago de Compostela.

ILLERIS, S.; JAKOBSEN, L. (1991) – "The effects of the Fixed Link Across Great Belt", *in* VICKERMAN, R. W. ed., *Infrastructure and Regional Development*, European Research in Regional Science, 1, Pion, Londres, pp. 75-85.

JAE:

- (1931) *Relatório de Actividades* 1931, Lisboa.
- (1988) Documento GEPAT, "Rede Rodoviária Nacional", Cap 1, Lisboa, Janeiro.

JAE/MEPAT (1997) – "70º Aniversário", *Projectos Especiais*.

JENSEN-BUTLER, C.; MADSEN, B. (1996) – "Modelling the Regional Economic Effects od the Danish Great Belt Link", *Papers in Regional Science*, pp. 1-21.

JOATTON, R. (1996) - *Les Transports au Futur*, Dominos, Flammarion.

JOIGNAUX, G. (1995) - "Pourquoi et Comment Renouveler l'Aproche des Relations entre Infraestructures et Territoires", INRETS-TRACES, Villeneuve d'Ascq, *Grandes Infrastructures de Transport et Territoires,* INRETS / GRRT, Lille, Junho.

JONES, P. M. (1989) – "Household Organisation and Travel Behaviour" in GRIECO, M.; PICKUP, I. e WHIPP, r., *Gender, Transport and Employment*, Avebury, Aldershot.

JONES, P. M. (1983) – *Understanding Travel Behaviour*, Gower, Brookfield.

JONES, P. M.; DIX, M. C. (1978) – "Household Travel in the Woodley/earley Area", *Report of a Pilot Study Using HATS Transport Studies Unit*, Oxford University.

JONES, P. M.; KOPPELMAN, F. S.; ORFUEIL J. P. (1988) – "Activity Analysis: state-of-the-art and future directions", *International Conference on Travel Behaviour*, Oxford University.

JORNAL DE NOTÍCIAS – artigos sobre infra-estruturas de transportes terrestres publicados entre 1970 e 1998.

JUDGE, E. J. (1983) - "Regional Issues and Transport Infrastructure: some reflections of the effects of the Lancashire-Yorkshire mortorway", *in* BUTTON e GILLINGWATER (eds), *Transport, Location and Spatial Policy*, Gower, Aldershot, pp.57-81.

JUSTINO, D. (1986) – *A Formação do Espaço Económico Nacional. Portugal 1810-1913*, vol.I, Documenta Histórica, FLUP.

KAIN, J. F. (1978) – "The Use of Computer Simulation Models for Policy Analysis", *Urban Analysis*, 5 (2), pp. 175-189.

KANSKY, K. J. (1963) – "Structure of Transportation Networks: relationships between network geometry and regional characteristics", *Research Paper*, nº 84, Department of Geography, The university of Chicago, Chigago.

KNOWLES, R. (1993) – "Research Agenda in Transport Geography for the 1990's", *Journal of Transport Geography*, 1(1), pp.3-11.

KRUGMAN, P. (1991) – "Increasing Returns and Economic Geography", *Journal of Political Economy*, nº 99, pp.483-499.

LACHENEA, R. (1965) – "Networks and the Location of Economic Activities", *Papers of the Regional Science Association*, nº 14, pp. 183-196.

LAMPREIA, J. M. - *O Serviço de Imprensa nas Relações Públicas*, Publicações Europa-América, Colecção Saber, Sintra, s.d.

LEE, D. (1973) – "Requiem for Large Scale Models", *American Institute of Planners*, 39(2), pp.163-178.

LEITÃO, A. B. (1954), *in* LIMA, Á. - *As Estradas e a Urbanização*, Lisboa, JAE.

LEMA, P. B. (1977) - *Organização dos Transportes numa Área Interior e Excêntrica: os distritos de Vila Real e Bragança*, Estudos de Geografia Humana e Regional, CEG, INIC, Lisboa.

LEVINE, J. (1998) - "Rethinking accessibility and jobs – housing balance", *APA Journal*, Spring, pp. 133-149.

LEVINE, R. (1997) – *A Geography of Time*, New York, HarperCollins.

LEWIS, D. (1994) - "Objectives and Decision Criteria for Infrastructure Investment*", Research Results Digest*, nº 200, National Cooperative Highway Research Program, Washington, Dezembro.

LEYENS, J. (1994) – *Psicologia Social*, Edições 70, Lisboa.

LIMA, N. (1980) - *5000 Anos de Transportes*, Porto.

LINDZEY, G.; ARONSON, E. (1968) – Handbook of Social Psychology, Addison-Wesley, Reading, Mass.

LINNEKER, B.; SPENCE, N. (1996) – "Road Transport Infrastructure and Regional Economic Development. The regional development effects of the M25 London orbital motorway", *Journal of Transport Geography*, Elsevier Science Lda, pp. 77-92.

LITTLE, I. M.; MIRRLEES, J. A. (1976) – *Project Appraisal and Planning for Developing Countries*, Heinemann Educational Books, London.

LOPES, S. (1987) – *Desenvolvimento Regional: problemática, teoria, modelos*, 3ª ed, Fundação Calouste Gulbenkian, Lisboa.

LYNCH, K. (1960) - *A Imagem da Cidade*, Arte e Comunicação, Edições 70, Lisboa.
MACEDO, J. B. (1982) – *Problemas de História da Indústria Portuguesa no Século XVIII*, 2ª ed., Editorial Querco, Lisboa.
MACKINNON, R. D.; HODGSON, M. J. (1969) – *The Highway System of Southern Ontario and Quebes: some simple network generation models*, Research Report nº18, Centre for Urban and Community Atudies, University of Toronto, Toronto.
MANHA, J. Q. (1994) – "As estradas da nação", *Revista Expresso*, nº1136, Agosto, pp.37-48.
MARCHANT, C. (1994) – Transport et Protection de Lénvironnement, U.F.R. de Géographie, Université Paris Panthéon-Sorbonne, Paris, Setembro.
MARQUES, H. (2000) – *Modernidade e Inovação na Ruralidade do Noroeste de Portugal*, tese de doutoramento apresentada à Faculdade de Letras da Universidade do Porto, Porto.
MARQUES, H.; MARTINS, L. P. (1998) – "Memória, herança, património e paisagem", *Cadernos de Geografia*, nº 17, pp. 123-129.
MARQUES, T. S. (coord.) *et al* (1997) - *Sistema Urbano Nacional. Cidades Médias e Dinâmicas Territoriais*, DGOTDU, Coleção Estudos 3, Lisboa.
MARSHALL, A. (1971) - *Principes d'Economie Politique*, Gordon & Breach, Paris, Tomo1.
MARTIN, P,; ROGERS, C. A. (1995) – "Industrial Location and Public Infrastructure", *Journal of Internacional Economics*, nº 39, pp. 335-351.
MATALON, B. (1975) – *Les Transports Urbains*, Commissariat Général du Plan, Paris.
MATEUS, L. (1997) - "Lançar Pontes para o Século XXI", *Auto Magazine*, nº58, Março, pp.66-71.
MATOS, A. T. (1980) - *Transportes e Comunicações em Portugal, Açores e Madeira (1750/1850)*, Dissertação de Doutoramento, Universidade dos Açores, Ponta Delgada.
MELO, C. (1993) – "Nível Educacional na Região Norte", *Estatísticas & Estudos Regionais*, nº 2, INE/DRN ((www.ine.pt, Infoline)
MEPAT (Ministério do Equipamento, do Planeamento e da Administração do Território):
- (1987) Grandes Opções do Plano 1988, Secretaria de Estado do Desenvolvimento Regional, Lisboa.
- (1991) *A Política de Ordenamento do Território - Novos desafios para um melhor desenvolvimento*, Lisboa.
- (1997) *Grandes Opções do Plano 1998*, Secretaria de Estado do Desenvolvimento Regional, Lisboa.
MEPAT/SEOP (1997) - 70º Aniversário da Junta Autónoma de Estradas, Projectos Especiais.
MÉRENNE, É. (1995) - *Géographie des Transports*, Géographie d'Aujourd'hui, Éditions Nathan, Paris.
MERLIN, P. (1992) - *Géographie des transports*, PUF, Paris.
MERLIN, P. (1991) - *Géographie, économie et planification des transports*, Presses Universitaires de France, PUF Fundamental, Paris.
MERLIN, P. (1984) - *La Planification des Transports*, *enjeux et méthodes*, Masson, Paris.
MINISTERE DES TRANSPORTS (1980) – *La Place des Autoroutes dans la Localisation des Activites*, SEDES, Paris, Julho.

MINISTRY OF TRANSPORT:
- (1964) *Road Pricing: the Economic and Techical Possibilities*, HMSO, Londres.
- (1963) *Traffic in Towns: a Study of the Long Term Problems of Traffic in Urban Areas*, HMSO, Londres.

MOLINA, P. (1994) – “”Cenicientas” de la Red Viaria”, *Revista MOPT*, Madrid, Fevereiro, pp. 47-51.

MONTEIRO, A. C.; SILVA, P.; LOUREIRO, S. (1998) – “As Autarquias Locais e o Desenvolvimento Sócio-Económico – Diagnóstico Preliminar”, *Administração Autárquica* – Documentos de Trabalho 2, CCRN/DRAA, Porto, Março.

MOPCI (Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria):
- (1854) “Commissão para propor ao Governo um Projecto de Lei para a construcção dos caminhos municipaes e vicinaes”, *Boletim do Ministério das Obras Públicas, Commercio e Industria*, vol.2,Imprensa Nacional, Lisboa.
- (1854) “Obras feitas nas estradas dos diversos Districtos do Reino”, *Boletim do Ministério das Obras Públicas, Commercio e Industria*, vol.1, Imprensa Nacional, Lisboa.
- (1854) “Relatorio do Conselho de Obras Publicas, e Minas, que acompanhava o plano geral das communicações do reino proposto pelo mesmo Conselho”, *Boletim do Ministério das Obras Públicas, Commercio e Industria*, vol.1, Imprensa Nacional, Lisboa.
- (1855) “Alterações feitas no contracto com a Companhia-Viação Portuense, - para a construcção das estradas do Porto a Braga e do Porto a Guimarães”, *Boletim do Ministério das Obras Públicas, Commercio e Industria*, Imprensa Nacional, Lisboa.
- (1855) “Transito em diversas estradas do Reino, em todo o anno de 1854”, *Boletim do Ministério das Obras Públicas, Commercio e Industria*, Imprensa Nacional, Lisboa.
- (1856) “Consulta do Conselho de Obras Publicas sobre a directriz da estrada de Braga a Valença”, *Boletim do Ministério das Obras Públicas, Commercio e Industria*, vol.1, Imprensa Nacional, Lisboa.
- (1859) “Relatorio sobre a directriz da estrada que deve ligar as provincias do Minho e Traz os Montes”, *Boletim do Ministério das Obras Públicas, Commercio e Industria*, vol.2, Imprensa Nacional, Lisboa.
- (1863) “Consulta do Conselho das Obras Publicas ácerca da Proposta Apresentada pelo Conde de Reus para a Construcção do Caminho de Ferro do Porto a Vigo”, *Boletim do Ministério das Obras Públicas, Commercio e Industria*, vol.2, Imprensa Nacional, Lisboa.
- (1865) “Consulta do Conselho das Obras Publicas ácerca do Plano das Estradas Districtaes do Reino”, *Boletim do Ministério das Obras Públicas, Commercio e Industria*, vol.1 e 2, Imprensa Nacional, Lisboa.
- (1862 e 1868) – vários artigos, *Boletim do Ministério das Obras Públicas, Commercio e Industria*, vol.2, Imprensa Nacional, Lisboa.

MOPTC (1987) - *O Sector dos Transportes em Portugal (continental),* Lisboa.

MOPTC (1995) – *Projectos e Obras 1990/1995*, Edições Inapa SA, Lisboa.

MORENO, H. B. (1986) - “Vias Portuguesas de Peregrinação a Santiago de Compostela na Idade Média”, *Revista da Faculdade de Letras – História*, II Série, vol. III, Porto, pp. 77-89.

MORRILL, R. L. (1965) – *Migration and the Spread and Growth of Urban Settlement*, Lund Studies en Geography, S.B, nº26, The Royal University of Lund, Lund.

MOYES, A. (1990) - *Companies, Regions and Transport Change*, Transport Geography Study Group, Institute of British Geographers, Southampton.

MUSCARA, C. (1988) - "Time of reflection in Geography of Transport", *La geografía española y mundial en los años ochenta*, Universidad Complutense, Madrid, pp. 237-240.

NABAIS, J. F. (1991) - "Os Transportes Rodoviários e o Meio Ambiente" *FER XXI* (7), Novembro, Lisboa, pp.18-22.

NASCIMENTO, A. F. (1968) - Benefícios Económico-Sociais das Auto-Estradas, Porto.

NCHRP (1995) – "Macroeconomic Analysis of the Linkages Between Transportation Investments and Economic Performance", Transportation Research Board, National Research Council, Report 389, Washington, D.C..

NOGUEIRA, J. F. H. (1993) – O Município no Século XIX, Ulmeiro, Lisboa.

NUTLEY, S. (1994) - "Rural Areas: the accessibility problem", *in* HOYLE, B. S. e KNOWLES, R. D. (eds) - Modern Transport Geography, , John Wiley & Sons Ltd, West Sussex, pp.125-154.

OFFNER, J. M. (1993) – "Les "Effets Structurants" du Transport: mythe politique, mystification scientifique", *L'Espace Géographyque*, nº3, pp.233-242.

OLIVEIRA, C. (dir.) (1996) – *História do Municípios e do Poder Local (dos fins da Idade Média à União Europeia),* Círculo de Leitores.

OLIVEIRA, F. (1997) – "Tecido Empresarial da Região Norte", *Estatísticas & Estudos Regionais*, nº 13, INE/DRN, pp. 6-18.

OLIVEIRA, F. (1998) – "Tecido Empresarial da Região Norte em 1995", *Estatísticas & Estudos Regionais*, nº 16, INE/DRN ((www.ine.pt - Infoline.ine.pt).

OLIVEIRA, J. M. P. (coord.) *et al* (2000) – *Território e Dinâmicas Urbanas: Atlas das Cidades do Norte de Portugal* (relatório preliminar), GEDES-FLUP, Porto.

ORUS, J. (1995) - "Les Conséquences Économiques des Grandes Infrastructures Routières: bilan et perspectives", Service d'Etudes Techniques des Routes et Autoroutes, Direction d'Etudes "Economic - Environnement - Trafic", Paris, *Grandes Infrastructures de Transport et Territoires,* INRETS / GRRT, Lille, Junho.

OWEN, W. (1987) - *Transportation and World Development*, Johns Hopkins University Press, London.

PAPON, F. (1995) - "Évaluer des Stratégies de Transport: l'Outil Dégagement", INRETS - Département Economie et Sociologie des Transports, Arcueil, *Grandes Infrastructures de Transport et Territoires,* INRETS / GRRT, Lille, Junho.

PÉPIN, E. (1956) - *Géographie de la Circulation Aérienne*, Librairie Gallimard - NRF, Col. Géographie Humaine, nº26, Paris.

PEREIRA, A. E. (1994-a.) – "Meios de Transporte e Duração dos Percursos Casa-trabalho", *Estatísticas & Estudos Regionais*, ((www.ine.pt - Infoline.ine.pt), INE.

PEREIRA, A. E. (1994-b) – "Tendências Evolutivas da População na Região Norte (1981-1991)", *Estatísticas & Estudos Regionais*, ((www.ine.pt - Infoline.ine.pt), INE.

PEREIRA, A. E. (1995) – "Emprego e Deslocações Casa-trabalho na Região Norte", *Estatísticas & Estudos Regionais*, ((www.ine.pt - Infoline.ine.pt).

PEREIRA, A. E. (1997) – "Bacias de Emprego em Portugal Continental", *Estatísticas & Estudos Regionais*, ((www.ine.pt - Infoline.ine.pt).

PEREZ ESPARCIA, J.(1988) – "Infraestructuras de Transporte, su Relacion com los Cambios Demograficos y el Desarrollo Economico en España", *Estudios Geograficos*, Tomo XLIX, nº192, Julho-Setembro, pp. 381-398.

PERPILLOU, A. (1964) - *Géographie de la Circulation*: *la navegation et les transports maritimes*, CDU, Paris.

PFLUG, H. (1941) – *Les Autostrades de Lállemagne*, Maison Internationale dÉdition, Bruxelles.

PIAGET, J. (1968) - *Le Structuralisme*, Paris, PUF.

PIÑEIRO PELETEIRO, R. (1990) - *Comércio y Transporte*, Geografia de Espanha, 11, Editorial Sintesis, Madrid.

PLANE, D. A. (1986) – "Urban Transportation: policy alternatives", *in* Hanson, S. (ed), *The "Geography of Urban Transportation"*, Guilford Press, New York, pp.386-414

PLASSARD, F. (1977) - *Les Autoroutes et le Développment Régional, Economie Publique de L'aménagement et des Transports*, Économica / Presses Universitaires de Lyon, Lyon.

PLASSARD, F., (1993) -"Les Enjeux Territoriaux des Transports", *in* BONNAFOUS, A. *et al* , *Circuler Demain*, Datar / Éditions de L' Aube, Marseille, pp.49-58.

PLASSARD, F. (1995) - "Transport et Espace, Modèles et Paradigmes", Université de Lyon II Let, Lyon, *Grandes Infrastructures de Transport et Territoires,* INRETS / GRRT, Lille, Junho.

PORTER, M. (1985) - *Competitive Advantage: Creating and Sustaining Superior Performance*, Free Press.

PORTO, M. L. *et al* (1989) - "As Grandes Infra-estruturas de Ligação Terrestre de Portugal aos Demais Países Comunitários (TGV e Auto-estrada)", *Desenvolvimento Regional*, Comissão de Coordenação da Região Centro, nº 28/29, Coimbra.

POTRYKOWSKI, M.; TAYLOR, Z. (1984) - Geografía del Transporte, Ariel Geografía, Barcelona.

PRECEDO LEDO, A.; VILLARINO PÉREZ, M. (1992) - *La Localización Industrial*, Espacios y Sociedades, Editorial Sintesis, Madrid.

PRIMPIER, F. (1980) – "Axes de Communications et Urbanisation: l'exemple de la Grand Route de Clermont a Pontavenur", *Revue dÁuvergne*, 95 (1), Institut de Géographie, Clermont Ferraudm, pp.39-50.

QUINET, E. (1990) - *Analyse Économique des Transports*, PUF, Col Économie, Paris.

QUINET, E. (1991) – "Géographie des Transports: la perspective européenne", *Annales de Géographie*, nº557, pp.53-63.

RAMOS, A. M. - *Pequena História dos Transportes*, Colecção Educativa, Série C, nº7, Lisboa, s.d.

REICHMAN S. (1983) - *Les Transports: servitude ou liberté?,* PUF, Col Espace et Liberté, Paris.

RÉMY, J.; VOYÉ, L. (1994) – *A Cidade: rumo a uma nova definição?,* Edições Afrontamento, Porto.

REPHANN, T. J. (1993) - "Highway Investment and Regional Economic Development: decision methods and empirical foudations", *Urban Studies*, vol.30, nº2, pp. 437-450.

REYNAUD, C. (1996) - *Transports et Environnement en Mediterranee*, "Economica", Paris.
RIBEIRO, A. (1936) – "Estradas", *I Congresso Nacional de Turismo*, III Secção, Sociedade Nacional de Tipografia, Lisboa.
RIBEIRO, O *et al* (1999) – *Geografia de Portugal. O Povo Português*, vol. III, Edições João Sá da Costa, Lisboa.
RICH, D. C. (1978) - "Population Potential, Potential Transportation Costs and Industrial Locatiob", *Area*, vol. 10, pp.222-226
RICKARD C. (1984) - *Les Autoroutes*, PUF, Col Que sais-je?, Paris.
RIETVELD, P. *et al* (1993) - "Infrastructure and urban development; the case of Amsterdam orbital motorway", Vrije Universiteit, Amsterdam, Abril.
ROBINSON H.; BAMFORD C. (1978) - *Geography of Transport*, Macdonald and Evans, Estover.
RODRIGUES, A. (1994) – "Índice de Interioridade: um estudo para Portugal Continental", *Estatísticas & Estudos Regionais*, INE, (www.ine.pt - Infoline, 98/11/02).
RODRIGUES, L. P. (1999) – "Um Bolinho para Todos", *Público*, 18 Abril, Lisboa.
ROSAS, F. (coord); MATTOSO, J. (dir.) (1998) – *História de Portugal*, vol. 7 – O Estado Novo (1926-1974), Edotirial Estampa, Lisboa.
ROSEIRA, M. J. (1981) – *Lamego. Um passado presente*, Chorographia, CEGUL, Lisboa.
RUSSO, M. (1998) – "Financiamento, Investimento e Gestão Municipal – Enquadramento Geral. Diagnóstico Preliminar", *Administração Autárquica* – Documentos de Trabalho 2, CCRN/DRAA, Porto, Março.
S.A.C.T.R.A. (Standing Advisory Committee on Trunk Road Assessment)
- (1998) *Interin Report: Transport Investment, Transport Intensity and Economic Growth*, www.roads.detr,gov.uk/roadnetwork/heta/sactra98.htm, Dezembro (consultado em 28/9/2000).
- (1999) *Final Report: transport and the economy*, www.roads.detr,gov.uk/roadnetwork/sactra/report99.htm, Outubro (consultado em 28/9/2000).
– (2000) *The Government's Response to the SACTRA report on "Transport and the Economy",* www.roads.detr,gov.uk/roadnetwork/sactra2/index.htm, Maio (consultado em 28/9/2000).
SACHTER, H. (1995) - "La Liason Fluviale Seine - Nord Gestion de Projet et Rationalités Économiques pour une Grande Infrastructure", Université d'Artois - EUSEG, Béthune, *Grandes Infrastructures de Transport et Territoires,* INRETS / GRRT, Lille, Junho.
SAIZ MINGO, M. P. (1993) – *Infraestructura de Transporte Terrestre y Desarrollo Regional*, Instituto de Estudios des Transporte y las Communicaciones, MOPTA, UAM, Madrid.
SALEIRO, E.; GOMES, P.; BACELAR, S. (1994) – "Contributo para a definição de uma Tipologia Sócioeconómica dos Concelhos da Região Norte", *Estatísticas & Estudos Regionais*, INE-DRN, Maio-Agosto, nº 5.
SALGADO, J. V. (1936) – "Estradas de Turismo", *I Congreso Nacional de Turismo*, III Secção, Sociedade Nacional de Tipografia, Lisboa.
SALGUEIRO, T. B. (1988) – "Os transportes e a organização do espaço", *Sociedade e Território*, nº7, Julho, pp. 47-55.

SANTOS, F.; MAGALHÃES, J. P. (1936) - "Da imperiosa necessidade de assistência em Estrada ao Automobilismo e Turismo em Portugal", *I Congreso Nacional de Turismo,* III Secção, Sociedade Nacional de Tipografia, Lisboa.

SANTOS, J. F.; RIBEIRO, J. C. (1994) – "Eixos de Desenvolvimento da Europa Periférica: o exemplo de Aveiro – Viseu – Guarda – Salamanca", *Encontro de Economistas*, APEC, Viseu, Novembro.

SARASA, J. L. (1997) – "Cuestiones de Ordenación Territorial en las Ordenanzas Municipales. Una Apostational Análises Espacial", *Papeles de Geografía*, 25, pp. 5-15.

SEGUÍ PONS, J. M.; PETRUS BEY, J. M. (1991) - "Geografia de Redes y Sistemas de Transporte", *Espacios y Sociedades*, 16, Editorial Sintesis, Madrid, 231p..

SEIDENFUS H. (1976) - *Les Transports*, R. Laffont-Grammont, Col. Bibliothèque Laffont des Grands Thèmes, Lausanne.

SERGE, B. (1986) - *Estradas da Civilização*, Lisboa, Verbo, 277p.

SERRÃO, J. (1962) – "Temas Oitocentistas. Para a História de Portugal no Século Passado", *Ensaios*, II, Portugália Editora, Lisboa.

SHERIF, M.; SHERIF, C. W. (1969) – *Social Psychology*, Harper and Row, Nova Iorque.

SICCARDI, A. J. (1986) – "Economic Effects of Transit and Highway Construction and Rehabilitation", *Journal of Transportation Engineering*, nº 112, pp.63-76.

SILVA, R. F. (1986) – *Caracterização Geográfica do Concelho de Paços de Ferreira*, Estudos Monográficos, Paços de Ferreira.

SILVANO, F. (1997) - *Territórios da Identidade*, Celta Editora, Oeiras.

SIMMONDS, D.; JENKINSON, N. (1995) - "A Model for Assessing the Impacts od Major Inter-Regional Transport Improvements", David Simmonds Consultancy, Cambridge, *Grandes Infrastructures de Transport et Territoires,* INRETS / GRRT, Lille, Junho.

SOUSA, J. F. (1929) – "Comunicações", *Edição Portuguesa em Sevilha*, Imprensa Nacional de Lisboa, Lisboa.

STERN, N. (1991) – "The determinants of growth", *The Economic Journal*, 101, Janeiro, pp.122-133.

STEWART-DAVID D. (1980) - *The Theory and Practise of Transport*, Heinemenn, London.

STRASZHEIM, M. R. (1972) – "Researching the Role of Transportation in Regional Development", *Land Economics*, nº 48, pp.212-219.

TAAFE , J.; GAUTIER, J. R. (1973) - *Geography of Transportation*, Fondations of Economic Geography Series, Prentice Hall, USA.

TAAFFE, E. J., *et al* (1996) - *Geography of Transportation*, 2ª Prentice Hall, Inc., New Jersey.

TAAFFE, E.; MORRILL, R.; GOULD, P. (1963) - "Transport Expansion in Underveloped Counstries: a comparative analysis", *Geographical Reviw*, 53, pp.503-529

TAAFFE, E.; GAUTHIER, H.; O'KELLY, M. (1978) - *Geography of Transportation*, Ohio State Univ., Prentice Hall, New Jersey.

THAGESEN (ed) (1996) - *Highway and Traffic Engineering in Developing Countries*, London.

THOMASSON, *et al* (1990) - "Factors influencing change in freight transport and distribution", *in* MOYES, *Companies, Regions and Transport Change*, Transport

Geography Study Group, Institute of British Geographers, Southampton, pp. 69-86.

THORNTON, P. (1978) - "Roads: the Price of Development?", *Ocasional Paper*, 3, School of Science and Society, University of Bradford.

TOLLEY, R.; TURTON, B. (1995) - *Transport Systems, Policy and Planning - A Geographical Approach*, Longman, Scientific & Technical, London.

TORRES, S. (1996) – "Emprego e Desemprego na Região Norte: análise sub-regional", *Estatísticas & Estudos Regionais*, nº 12, INE/DRN, pp. 6-19.

ULLMAN, E. (1980) - *Geography as Spatial Interaction*, R. R. Boyce, Seatle.

VALLE, J. A. N. (1989) – "Rede Rodoviária e Desenvolvimento Regional. Um caso de estudo na Região Centro: o impacto regional do IC8", *Sociedade e Território*, nº9, Julho.

VANOYE, F. (1973) - *Expression. Communication*, Armand Colin, Paris.

VICKERMAN, R. (1994) – "Transport Infrastructure and Region Building in the European Community", *Journal of Common Market Studies*, vol. 32, nº 1, Março, pp. 1-24.

VICKERMAN, R. (1995) - "L'Empereur sans Habits: Impacts Régionaux du Tunnel sous la Manche et des Infrastructures Associées dans le Kent", Université de Kent, Canterbury, *Grandes Infrastructures de Transport et Territoires,* INRETS / GRRT, Lille, Junho, 23p..

VICKERMAN, R. (1997) - "Road Financing, Spatial and Regional Development", *Seminar on Road Financing, Spatial and Regional Development*, JAE, Lisboa, Julho, 16p. (texto cedido pelo autor).

VICKERMAN, R. (1999-a) – "Economic Growth Effects of Transport Infrastructure", 15p. (texto cedido pelo autor)

VICKERMAN, R. (1999-b) – "Dynamic Networks and Spatial Change, The Transport Sector*", in* BEUTHE, M.; NIJKAMP, P. eds*, New Economic Geography and Economic Development in Peripheral Regions*, cap. X, Ashgate.

VICKERMAN, R; SPIEKERMANN, K.; WEGENER, M. (1995) – "Accessibility and Economic Development in Europe", *Euroconferência sobre European Transport and Communication Networks: policies on European networks*, Espinho, 20p. (texto cedido pelo autor).

VIEGAS, J. M. (1993) - "Os transportes no novo PDR", *Cadernos de Economia*, nº25, Outubro/Dezembro, pp. 24-30.

VIEGAS, J. M. (1994-a) - "O Planeamento de Transportes e a Previsão de Tráfego Rodoviário", apresentado no *Curso sobre Concepção, Projecto, Construção e Conservação de Estradas,* organizado pelo Departamento de Engenharia Civil do Instituto Superior Técnico e Junta Autónoma de Estradas, Lisboa

VIEGAS, J. M. (1994-b) - "Os transportes urbanos e o desenvolvimento das cidades médias", *in As cidades médias e o ordenamento do território*, pp. 57-61 (seminário promovido pela Secretaria de Estado da Administração Local e Ordenamento do Território, em Coimbra)

VIEGAS, J. M. (coord.) (1996) – *Avaliação ex-post do 1º Quadro Comunitário de Apoio 1989-1993 – Acessibilidades e Transportes*, Observatório do QCA, MEPAT.

VIEGAS, J. M. (1998) - "Global Competitiveness of the EU: the role of transport and telecommunications in integrating the periphery", *Conference of Transport,*

Telecommunications and Trans-European Networks: Global Communications, Territorial Integration, Napoli, May 25-26.

VIEGAS, J. M. (1998) – "Indicators for Management and Evaluation of Structural Interventions - Domain 1: transport infrastructure", in *Evaluating Socio-economic Programmes: selection and use of indicators for monitoring and evaluation, MEANS Collection,* Volume no. 2, EC-DGXVI.

VIEGAS, J. M. (2001) – "A Sharper View of System Performance in Urban Public Transport", *9th WCTR*, Seoul, (texto cedido pelo autor).

VIEIRA, A. L. – "Os Caminhos de Ferro antes dos Caminhos de Ferro", *Revista de História Económica e Social*, nº 15, Sá da Costa, Lisboa, pp.123-134.

VIEIRA, P. A. (1997) – "Quando o caos é negócio", *Forum Ambiente*, Setembro.

VIGARIE A. (1968) - *Géographie de la Circulation*, Éd. M. T. Genin, Paris.

WALMSLEY, D. J.; LEWIS, G. J. (1984) – *Human Geography, Behavioural Approaches*, Logman, Essex.

WALLACE, W. W. (1965) – "The Bridge Line: a distinctive type of Anglo-American railroad", *Economic Geography*, nº41, pp. 1-38.

WARF, B. (1995) – "Telecommunications and the Changing Geographies of Knowledge Transmission in the Late Twentieth Century", *Urban Studies*, 32, pp. 361-378.

WATERS, W. G. (1980) – Transportation and Regional Development: the persistent myth", *The Logistics and Transportation Review*, nº 15, pp.527-543.

WHITE, H.; SENIOR, M. L. (1983) - *Transport Geography*, Longman, New York.

WHITELEGG, J. (1993) - *Transport for a Sustainable Futur: the case for Europe*, Belhaven.

WICKHAM, S. (1969) – *Economie des Transports*, Sirey, Paris.

WILLIAMS, A. (1994) - "Transport and the Future", *in* HOYLE, B. S.; KNOWLES, R. D. (eds), *Modern Transport Geography*, John Wiley & Sons Ltd, West Sussex, pp.257-270.

WILSON, G. W. (1978) – "The role of Transportation in Regional Economic Growth", *in* LITHWICK, N. H. ed., *Regional Economic Policy: the Canadian experience*, Toronto, MCGraw-Hill Ryeson.

WOLKOWITSCH, M. (1992) - *Geographie des Transports*, A. Colin, Col Cursus, Paris.

WOLKOWITSCH, M. (1973) - *Geographie des Transports*, A. Colin, Col U, Paris.

WOODROW, A. (1996) - *Informação / Manipulação*, Publicações Dom Quixote, Lisboa.

WRIGHT, A. L.; BLASE, M. G. (1971) – "A Depressed Region and Three Myths", *Growth and Change*, nº 2, pp.14-22.

ZÚNIGA, J. (1994) - "Planeamento. Plano Rodoviário Nacional", *Concepção, Projecto, Construção e Conservação de Estradas*, Curso de Formação Avançada, IST, 5-7 de Julho.

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 3.1 – Carta Militar das Estradas de Portugal (1808)
Figura 3.2 – "Tempo que um correio expresso levaria de Lisboa às capitais de distrito" em 1810
Figura 3.3 – Comunicações postais de Portugal em 1818
Figura 3.4 – Estradas previstas pelo decreto de 26 de Julho de 1843 (A) e pelo projecto de lei de 9 de Agosto de 1848 (B)
Figura 3.5 – "Sistema geral de comunicações do Reino a que se refere a proposta de lei datada de 28 de Fevereiro de 1854"
Figura 3.6 – Estradas concluídas e em construção segundo o mapa de Filipe Folque (1884)
Figura 3.7 – Estradas e caminhos de ferro segundo o mapa de Henrique Lourenço (data aproximada: 1906)
Figura 3.8 – Plano Rodoviário Nacional de 1945
3.9 – Rede de estradas portuguesa em 1954
3.10 – Rede de estradas portuguesa em 1972
Figura 3.11 – Plano Rodoviário Nacional de 1985
Figura 3.12 – Plano Rodoviário Nacional 2000
Figura 4.1 – Evolução da população e variação da população residente na Região Norte de 1960 a 1997, por NUT III
Figura 4.2 – População residente nos concelhos da Região Norte (1960/81, 1981/91 e 1991/97)
Figura 4.3 – População residente em 1960 e em 1997: peso concelhio no total da Região Norte
Figura 4.4 – Variação da população residente nas freguesias da Região Norte entre 1981 e 1991
Figura 4.5 – Índice de dependência total, jovem e idosos, na Região Norte e sub-regiões, em 1991 e 1997
Figura 4.6 – Índice de envelhecimento da Região Norte e sub-regiões em 1981, 1991 e 1997
Figura 4.7 - Nº de médicos (por 1000 hab.) e médicos especialistas, nos concelhos da Região Norte, em 1997
Figura 4.8 – Número de hospitais oficiais, de centros de saúde e extensões, de camas em hospitais e centros de saúde (por 1000 habitantes) e taxa de ocupação das camas nos hospitais e centros de saúde, nos concelhos da Região Norte, em 1997
Figura 4.9 – Alunos matriculados no ensino básico, secundário e superior, nos concelhos da Região Norte, em 1997
Figura 4.10 – Número de visitantes por museu, bibliotecas e tiragem na imprensa, nos concelhos da Região Norte, em 1997
Figura 4.11 – Tipologia dos concelhos da Região Norte segundo a variação da população activa entre 1981 e 1991
Figura 4.12 – Posição dos concelhos face aos factores (1981/91)
Figura 4.13 – Saldos Migratórios Inter NUT III (1985/1991) iguais ou superiores a 100 indivíduos
Figura 4.14 – Comportamento migratório dos concelhos da Região Norte: saldos médios nos períodos de 1985/91 e 1989/91
Figura 4.15 – Duração média do percurso casa-trabalho nos concelhos da Região Norte, em 1991
Figura 4.16 – Variação e diferença absoluta do número de empresas nos concelhos da

Região Norte, entre 1991 e 1996 e 1995 e 1998
Figura 4.17 – Empresas em 1998: peso do ramo concelhio no total das empresas do concelho, especialização concelhia no ramo e peso do ramo concelhio no total do ramo da Região Norte
Figura 4.18 – Indústria Transformadora: índice de especialização dos concelhos da Região Norte, em 1998
Figura 4.19 – Percentagem do volume de vendas em relação ao total da sub-região, por ramo da indústria transformadora, em 1996
Figura 4.20 – Expedição (países da União Europeia) e exportação (outros países), declarada pelas empresas dos concelhos da Região Norte, em 1997 (valores absolutos e percentagem da Região Norte
Figura 4.21 – Diferença entre a expedições e chegadas da União Europeia e entre exportações e importações de outros países, em 1997
Figura 5.1 – Distância-tempo a partir das capitais de distrito da Região Norte, em 1960, 1981, 1998 e PRN 2000 (em segundos)
Figura 5.2 – Número de concelhos até 30', 1h e 2h, a partir de cada sede de distrito, em 1960, 1981, 1998 e PRN 2000.
Figura 5.3 – Alteração das VER aos pontos de interesse regionais (H) (1998/1981 e PRN2000/1998)
Figura 5.4 – Desvio das VER médias concelhias, em relação à média regional
Figura 5.5 – Média ponderada (Km/h) das velocidades equivalentes rectas concelhias aos pontos de interesse regional
Figura 5.6 – Alteração dos *hinterlands* demográficos (1960/1981, 1981/1998 e 1998/PRN2000) até 30 minutos, 1 hora e 2 horas, a partir de cada concelho
Figura 5.7 – Alteração dos *hinterlands* demográficos (1981/1998 e 1998/PRN2000) até 30 minutos, 1 hora e 2 horas, a partir de cada concelho, com valores de população constantes (de 1981)
Figura 5.8 – Diferença à média regional, dos valores de população residente concelhia, até 30', 1 hora e 2horas a partir de cada sede de concelho, em 1981, 1998 e PRN2000
Figura 6.1 – Localização dos concelhos amostra na Região Norte
Figura 6.2 – Evolução da população residente nos concelhos amostra de 1960 a 1997.
Figura 6.3 – População residente até 30´, 1h e 2h a partir de cada sede de concelho, em 1981, 1998 e PRN2000
Figura 6.4 – Distância média (Km) das freguesias não equipadas, nos concelhos amostra, a alguns equipamentos em 1998
Figura 6.5 – Percentagem da população residente nas sedes de concelho em 1981 e 1991
Figura 6.6 – Percentagem das licenças de obra nas sedes de concelho – valores acumulados entre 1995 e 1999
Figura 6.7 – Freguesias dos concelhos de Cabeceiras de Basto, Mondim de Basto e Macedo de Cavaleiros
Figura 6.8 – Variação da população residente (1960/81 e 1981/91) e saldo natural (1997), nas freguesias dos concelhos de Cabeceiras de Basto, Macedo de Cavaleiros e Mondim de Basto
Figura 6.9 – Número de licenças de obras e destinos excepto habitação, de 1995 a 1999, nas freguesias dos concelhos de Cabeceiras de Basto, Macedo de Cavaleiros e Mondim de Basto
Figura 6.10 – Freguesias dos concelhos de Mesão Frio, Tarouca e Vila Verde
Figura 6.11 – Variação da população residente (1960/81 e 1981/91) e saldo natural (1997), nas freguesias dos concelhos de Mesão Frio, Tarouca e Vila Verde
Figura 6.12 – Número de licenças de obras e destinos excepto habitação, de 1995 a

1999, nas freguesias dos concelhos de Mesão Frio, Tarouca e Vila Verde
Figura 6.13 – Freguesias dos concelhos de Amarante, Esposende, Paços de Ferreira e Paredes
Figura 6.14 – Variação da população residente (1960/81 e 1981/91) nas freguesias dos concelhos de Amarante, Esposende, Paços de Ferreira e Paredes
Figura 6.15 – Saldo natural (1997), nas freguesias dos concelhos de Amarante, Esposende, Paços de Ferreira e Paredes
Figura 6.16 – Número de licenças de obras e destinos excepto habitação, de 1995 a 1999, nas freguesias dos concelhos de Amarante, Esposende, Paços de Ferreira e Paredes
Figura 7.1 – Evolução do número total de artigos do Jornal de Notícias, entre 1970 e 1995, por tema
Figura 7.2 – Evolução do número de artigos do Jornal de Notícias, sobre a A1, entre 1970 e 1995, por tema
Figura 7.3 – Evolução do número de artigos do Jornal de Notícias, sobre a A3, entre 1970 e 1995, por tema
Figura 7.4 – Evolução do número de artigos do Jornal de Notícias, sobre o IP4, entre 1970 e 1995, por tema
Figura 7.5 – Número de artigos de "promessas" no Jornal de Notícias, entre 1970 e 1995, por concelho da Região Norte
Figura 7.6– Número de artigos de "conflitos" no Jornal de Notícias, entre 1970 e 1995, por concelho da Região Norte

ÍNDICE DE QUADROS

Quadro 2.1– Efeitos transitórios, consequentes e estruturantes
Quadro 3.1 - Classificação e extensão da rede rodoviária de 1889 a 1945
Quadro 3.2 - Extensão (Km) de auto-estradas em 1960
Quadro 3.3 - Densidade de algumas redes rodoviárias em 1984
Quadro 3.4 – Classificação das estradas e tutela, segundo o PRN de 1985
Quadro 3.5 - Itinerários principais de ligação com o (no) norte do país, em 1945 e 1985
Quadro 3.6 – Rede de auto-estradas nos países da Europa ocidental em 1988
Quadro 3.7 – Itinerários Principais em 1992– execução do PRN de 1985
Quadro 3.8 – Comparação entre a extensão (Km) da Rede Nacional no PRN de 1985 e da Proposta de Revisão de 1993
Quadro 3.9 – Extensão (Km) da rede nacional prevista nos os planos de 1945, 1985 e 2000
Quadro 3.10 – Plano a médio prazo (1996-2000) de execução dos IP's e IC's (Km), por empresa de exploração
Quadro 4.1 – Factores definidos por BACELAR, GOMES e SALEIRO (1994)
Quadro 4.2 – Diferença no número de empresas de indústria transformadora, por sub-ramo, entre 1998 e 1995: concelhos onde se verificaram os 4 melhor registos e 4 piores registos
Quadro 5.1 – Velocidades adoptadas no tratamento da rede
Quadro 6.1 – Combinações seleccionadas para o conjunto de factores
Quadro 6.2 – Concelhos, por grupo de combinação e por soma das posições assumidas nos três factores
Quadro 6.3 – Tipo e destino das obras segundo a classificação do INE, descritas nas licenças de obra das Câmaras Municipais
Quadro 6.4 – Percentagem da população concelhia residente nas freguesias equipadas em 1992 e 1998
Quadro 7.1 – Verbos mais utilizados nos artigos de promessas do Jornal de Notícias de 1970 a 1995
Quadro 7.2 – Outras palavras mais utilizadas nos artigos de promessas do Jornal de Notícias de 1970 a 1995
Quadro 7.3 – Verbos mais utilizados nos artigos de contestação do Jornal de Notícias de 1970 a 1995
Quadro 7.4 – Outras palavras mais utilizadas nos artigos de contestação do Jornal de Notícias de 1970 a 1995

ÍNDICE GERAL

Plano

PARTE 1 – INFRA-ESTRUTURAS RODOVIÁRIAS E TERRITÓRIO

1. Introdução: território, transportes e comunicações

2. As abordagens aos transportes e ao território
- 2.1 Os transportes nas formulações da economia espacial
- 2.2 Circulação e transportes: as abordagens em Geografia
  - 2.2.1 A Geografia da circulação
  - 2.2.2 A Geografia dos transportes
- 2.3 As novas questões sobre transportes e território no final do século XX
  - 2.3.1 A necessidade de avaliar os efeitos dos transportes no território
    - 2.3.1.1 Os efeitos das novas infra-estruturas terrestres: observação de casos
    - 2.3.1.2 Os esforços para a classificação de efeitos
  - 2.3.2 As políticas de intervenção no sector dos transportes
    - 2.3.2.1 Da satisfação da procura à crítica sobre os efeitos
    - 2.3.2.2 A procura de princípios de intervenção para o desenvolvimento sustentável
- 2.4 O contributo da Geografia na resposta aos novos desafios

PARTE 2 – OS EFEITOS DAS NOVAS ACESSIBILIDADES RODOVIÁRIAS NA REGIÃO NORTE: NOVAS E/OU VELHAS DINÂMICAS TERRITORAIS

3. Evolução e planeamento da rede de transportes terrestres em Portugal: os desígnios da intervenção
- 3.1 A rede de estradas antes da motorização
  - 3.1.1 Uma rede de estradas subsidiária na navegação fluvial
  - 3.1.2 Da importância do caminho-de-ferro à concorrência pelo automóvel
- 3.2 A consolidação de uma rede de transportes terrestres para o automóvel
  - 3.2.1 A constituição da Junta Autónoma das Estradas e o Plano Rodoviário Nacional de 1945
  - 3.2.2 O Plano Rodoviário Nacional de 1985 e a adesão de Portugal à Comunidade Europeia
  - 3.2.3 O Plano Rodoviário Nacional de 2000 e as políticas rodoviárias na entrada do século XXI

4. Aspectos sobre as dinâmicas demográficas e económicas na Região Norte de 1980 a 1998
- 4.1 População e qualidade de vida
  - 4.1.1 Estabilização e envelhecimento (1960 a 1997)
  - 4.1.2 Aspectos de qualidade de vida: saúde, ensino e cultura
- 4.2 População activa, mobilidade e estrutura empresarial
  - 4.2.1 População activa e mobilidade
  - 4.2.2 Estrutura empresarial

5. A alteração desigual das condições de acessibilidade
- 5.1 O tratamento das alterações das acessibilidades concelhias

5.2 Ganhos e/ou perdas de acessibilidade concelhia
5.2.1 Evolução dos tempos de viagem
5.2.2 Evolução da qualidade dos caminhos nas ligações vitais
5.2.3 Evolução da acessibilidade concelhia em relação aos contingentes demográficos
5.3 Dicotomias aparentes: "eixos" e "interstícios"

6. Sobre o papel das novas acessibilidades rodoviárias nos processos de (re)localização e (re)ordenamento do território: estudo de casos na Região Norte
6.1 Aspectos de metodologia na selecção dos casos de estudo
6.1.1 Os indicadores de base na selecção dos concelhos
6.1.2 Metodologia para a observação da evolução do povoamento e dos usos do solo nas freguesias dos concelhos amostra
6.2 Alteração das condições de acessibilidade e dinâmicas territoriais em 10 concelhos da Região Norte
6.2.1 Enquadramento territorial dos concelhos amostra
6.2.2 A renovação da rede rodoviária como estímulo à alteração das dinâmicas demográficas e económicas: freguesias dos concelhos amostra
6.2.2.1 Os concelhos de Cabeceiras de Basto, Mondim de Basto e Macedo de Cavaleiros
6.2.2.2 Os concelhos de Mesão Frio, Tarouca e Vila Verde
6.2.2.3 Os concelhos de Amarante, Esposende, Paços de Ferreira e Paredes
6.3 Indução da (re)localização e/ou consolidação de tendências

7. Da geração de expectativas às resultantes
7.1 Mecanismos associados à veiculação de mensagens pela comunicação social
7.2 Expectativas e resultantes geradas pela alteração da rede rodoviária na Região Norte
7.2.1 Evolução do total de artigos
7.2.2 Os casos da A3 e do IP4
7.2.2.1 Um processo de construção de respostas face às expectativas geradas com a construção da A3
7.2.2.2 O IP4 – um processo mais moderado de geração de expectativas e resultantes
7.3 A geração de expectativas e suas resultantes: propaganda do Estado e resposta pela comunicação social

PARTE 3 – CONCLUSÃO

8. Processos territoriais associados à alteração das condições de acessibilidade rodoviária

Bibliografia
Anexo
Índice de figuras
Índice de quadros
Índice geral

Anexo 5.1 - Distância-tempo (segundos) entre os concelhos da Região Norte em 1960

Parte 1 de 4 — 1 | 2 | 3 | 4

Concelho	1 AROUCA	2 CASTELO PAIVA	3 ESPINHO	4 FEIRA	5 OLIVEIRA AZEMEIS	6 S.JOAO MADEIRA	7 VALE DE CAMBRA	8 AMARES	9 BARCELOS	10 BRAGA	11 CABECEIRAS BASTO	12 CELORICO BASTO	13 ESPOSENDE	14 FAFE	15 GUIMARAES	16 POVOA LANHOSO	17 TERRAS DE BOURO	18 VIEIRA MINHO	19 V.NOVA FAMALICAO	20 VILA VERDE	21 ALFANDEGA FE	22 BRAGANCA	23 CARRAZEDA ANSIAE	24 FREIXO ESPADA CI	25 MACEDO CAVALEIRO	26 MIRANDA DO DOURO	27 MIRANDELA	28 MOGADOURO	29 TORRE MONCORVO	30 VILA FLOR	31 VIMIOSO	32 VINHAIS	33 V.NOVA FOZ COA	34 AMARANTE	35 BAIAO	36 FELGUEIRAS	37 GONDOMAR	38 LOUSADA	39 MAIA	40 MARCO CANAVESES	41 MATOSINHOS	42 PACOS DE FERREIR	Concelho
1 AROUCA		2777	4489	3686	3590	2942	2942	9890	8698	8866	11343	8831	8473	7743	7793	9993	12035	11586	7298	9658	19886	19982	15501	21515	17006	26315	15249	22635	18235	16941	25526	21351	16939	6761	6777	6689	5429	5473	5681	5943	5601	6353	AROUCA	1
2 CASTELO PAIVA	2777		5353	4897	5809	5161	5307	7624	7056	6600	8566	6054	7152	4966	5016	7216	9769	8816	5656	7392	17109	17204	12724	18738	14228	23538	12472	19858	15458	14164	22748	18574	14162	3984	4000	3912	4147	2696	4280	3166	4360	3576	CASTELO PAIVA	2
3 ESPINHO	4489	5353		1024	2320	1672	2632	6545	5353	5521	10091	8206	5128	7022	5696	6961	8690	8241	3953	6313	19888	19356	15842	21668	16380	26036	14624	22356	18388	16944	24900	20726	17092	6136	7232	5968	2083	4416	2336	5344	2256	3536	ESPINHO	3
4 FEIRA	3686	4897	1024		1392	744	1704	7057	5865	6033	10603	8718	5640	7534	6208	7473	9202	8753	4465	6825	20400	19868	16354	20740	16892	25540	15136	21860	17460	17456	25412	21238	16164	6648	7744	6480	2595	4928	2848	5856	2768	4048	FEIRA	4
5 OLIVEIRA AZEMEIS	3590	5809	2320	1392		648	1040	7969	6777	6945	11515	9630	6552	8446	7120	8385	10114	9665	5377	7737	19380	20780	17266	19626	17804	24426	16048	20746	16346	18368	26324	22150	15050	7560	8656	7392	3507	5840	3760	6768	3680	4960	OLIVEIRA AZEMEIS	5
6 S.JOAO MADEIRA	2942	5161	1672	744	648		960	7321	6129	6297	10867	8982	5904	7798	6472	7737	9466	9017	4729	7089	19750	20132	16618	19996	17156	24796	15400	21116	16716	17720	25676	21502	15420	6912	8008	6744	2859	5192	3112	6120	3032	4312	S.JOAO MADEIRA	6
7 VALE DE CAMBRA	2942	5307	2632	1704	1040	960		8281	7089	7257	11827	9942	6864	8758	7432	8697	10426	9977	5689	8049	18790	21092	17561	19036	18116	23836	16360	20156	15756	17826	26636	22462	14460	7872	8968	7704	3819	6152	4072	7080	3992	5272	VALE DE CAMBRA	7
8 AMARES	9890	7624	6545	7057	7969	7321	8281		2392	1024	4273	6811	3654	3417	2608	1143	2777	2423	2592	928	18880	18348	14834	20848	15372	25028	13616	21348	17568	15936	23892	16571	16272	5128	7885	3904	5396	4928	4209	6496	5249	4672	AMARES	8
9 BARCELOS	8698	7056	5353	5865	6777	6129	7089	2392		1368	5938	7174	1550	4280	2952	2808	4537	4088	1400	2160	19224	18692	15178	21192	15716	25372	13960	21692	17912	16280	24236	18237	16616	5472	8229	4248	4204	4440	3017	6578	4057	3480	BARCELOS	9
10 BRAGA	8866	6600	5521	6033	6945	6297	7257	1024	1368		4570	5806	2630	2912	1584	1440	3169	2720	1568	792	17856	17324	13810	19824	14348	24004	12592	20324	16544	14912	22868	16869	15248	4104	6861	2880	4372	3904	3185	5472	4225	3648	BRAGA	10
11 CABECEIRAS BASTO	11343	8566	10091	10603	11515	10867	11827	4273	5938	4570		2674	7200	3600	4784	3130	7050	2661	6138	5201	14853	14321	11205	17259	11345	21001	9589	17321	13979	11909	19865	13971	14912	4744	7501	4846	8942	6206	7755	6264	8795	7166	CABECEIRAS BASTO	11
12 CELORICO BASTO	8831	6054	8206	8718	9630	8982	9942	6811	7174	5806	2674		8436	3394	4222	5669	8975	5336	6142	6598	14923	14391	10986	17328	11415	21071	9658	17391	14048	11978	19935	14876	13214	2070	4827	2926	6945	3806	6846	3590	7006	4766	CELORICO BASTO	12
13 ESPOSENDE	8473	7152	5128	5640	6552	5904	6864	3512	1120	2488	7058	8294		5400	4072	3928	5657	5208	2520	3280	20344	19812	16298	22312	16836	26492	15080	22812	19032	17400	25356	19357	17736	6592	8976	5368	4059	5560	3144	7088	3352	4600	ESPOSENDE	13
14 FAFE	7743	4966	7022	7534	8446	7798	8758	3417	4280	2912	3600	3394	5542		1328	2274	6081	3874	3248	3704	16030	15498	11984	17998	12522	22178	10766	18498	14718	13086	21042	16131	13422	2278	5034	1246	5761	2606	4865	3646	5728	3566	FAFE	14
15 GUIMARAES	7793	5016	5696	6208	7120	6472	7432	2608	2952	1584	4784	4222	4214	1328		2200	4753	3800	1920	2376	16272	15740	12226	18240	12764	22420	11008	18740	14960	13328	21284	17110	13664	2520	5277	1296	4547	2320	3537	3888	4400	2480	GUIMARAES	15
16 POVOA LANHOSO	9993	7216	6961	7473	8385	7737	8697	1143	2808	1440	3130	5669	4070	2274	2200		3920	1600	3008	2071	17983	17451	14258	20272	14475	24131	12719	20451	16992	15039	22995	15749	15696	4552	7309	3496	5812	4520	4625	5920	5665	4680	POVOA LANHOSO	16
17 TERRAS DE BOURO	12035	9769	8690	9202	10114	9466	10426	2777	4537	3169	7050	8975	5799	6081	4753	3920		5200	4737	2377	21025	20494	16979	22993	17518	27174	15761	23494	19713	18081	26038	19349	18417	7273	10030	6049	7541	7073	6354	8641	7394	6817	TERRAS DE BOURO	17
18 VIEIRA MINHO	11586	8816	8241	8753	9665	9017	9977	2423	4088	2720	2661	5336	5350	3874	3800	1600	5200		4288	3351	17514	16982	13866	19920	14006	23662	12250	19982	16640	14570	22526	14949	17296	6152	8909	5096	7092	6120	5905	7520	6945	6280	VIEIRA MINHO	18
19 V.NOVA FAMALICAO	7298	5656	3953	4465	5377	4729	5689	2592	1400	1568	6138	6142	2662	3248	1920	3008	4737	4288		2360	18192	17660	14146	20160	14684	24340	12928	20660	16880	15248	23204	18437	15584	4440	7066	3216	2804	3040	1617	5178	2657	2080	V.NOVA FAMALICAO	19
20 VILA VERDE	9658	7392	6313	6825	7737	7089	8049	928	2160	792	5201	6598	3422	3704	2376	2071	2377	3351	2360		18648	18116	14602	20616	14004	24796	13384	21116	17336	15704	23660	17499	16040	4896	7653	3672	5164	4696	3977	6264	5017	4440	VILA VERDE	20
21 ALFANDEGA FE	19886	17109	19888	20400	19380	19750	18790	18880	19224	17856	14853	14923	20486	16030	16272	17983	21025	17514	18192	18648		7663	4384	6314	4423	9759	5264	6079	3034	2944	13207	10723	4330	13752	13391	14976	18628	15664	18704	14997	18840	16624	ALFANDEGA FE	21
22 BRAGANCA	19982	17204	19356	19868	20780	20132	21092	18348	18692	17324	14321	14391	19954	15498	15740	17451	20494	16982	17660	18116	7663		8172	10624	3240	9144	4732	8336	7344	7052	5544	3060	8640	13220	13977	14444	18096	15132	18172	14740	18308	16092	BRAGANCA	22
23 CARRAZEDA ANSIAE	15501	12724	15842	16354	17266	16618	17561	14834	15178	13810	11205	10986	16440	11984	12226	14258	16979	13866	14146	14602	4384	8172		6790	5196	11590	3440	7910	3510	1440	13716	10411	4806	9706	9007	10930	14582	11618	14658	10612	14794	12578	CARRAZEDA ANSIAE	23
24 FREIXO ESPADA CI	21515	18738	21668	20740	19626	19996	19036	20848	21192	19824	17259	17328	22454	17998	18240	20272	22993	19920	20160	20616	6314	10624	6790		7384	7200	7670	3520	3280	5350	10800	13684	4576	15720	15021	16944	20596	17632	20672	16626	20808	18592	FREIXO ESPADA CI	24
25 MACEDO CAVALEIRO	17006	14228	16380	16892	17804	17156	18116	15372	15716	14348	11345	11415	16978	12522	12764	14475	17518	14475	14684	15140	4423	3240	5196	7384		9656	1756	5976	4104	4014	8784	6300	5400	10244	11001	11468	15120	12156	15196	11764	15332	13116	MACEDO CAVALEIRO	25
26 MIRANDA DO DOURO	26315	23538	26036	25540	24426	24796	23836	25028	25372	24004	21001	21071	26634	22178	22420	24131	27174	23662	24340	24796	9759	9144	11590	7200	9656		11412	3680	8080	10150	3600	12204	9376	19900	19821	21124	24776	21812	24852	21420	24988	22772	MIRANDA DO DOURO	26
27 MIRANDELA	15249	12472	14624	15136	16048	15400	16360	13616	13960	12592	9589	9658	15222	10766	11008	12719	15761	12250	12928	13384	5264	4732	3440	7670	1756	11412		7732	4390	2320	10276	6971	5686	8488	9245	9712	13363	10400	13440	10008	13576	11360	MIRANDELA	27
28 MOGADOURO	22635	19858	22356	21860	20746	21116	20156	21348	21692	20324	17321	17391	22954	18498	18740	20451	23494	19982	20660	21116	6079	8336	7910	3520	5976	3680	7732		4400	6470	7280	11396	5696	16220	16141	17444	21096	18132	21172	17740	21308	19092	MOGADOURO	28
29 TORRE MONCORVO	18235	15458	18388	17460	16346	16716	15756	17568	17912	16544	13979	14048	19174	14718	14960	16992	19713	16640	16880	17336	3034	7344	3510	3280	4104	8080	4390	4400		2070	11680	10404	1296	12440	11741	13664	17316	14352	17392	14860	17348	15312	TORRE MONCORVO	29
30 VILA FLOR	16941	14164	16944	17456	18368	17720	17826	15936	16280	14912	11909	11978	17542	13086	13328	15039	18081	14570	15248	15704	2944	7052	1440	5350	4014	10150	2320	6470	2070		12596	9291	3366	10808	10447	12032	15683	12720	15760	12052	15896	13680	VILA FLOR	30
31 VIMIOSO	25526	22748	24900	25412	26324	25676	26636	23892	24236	22868	19865	19935	25498	21042	21284	22995	26038	22526	23204	23660	13207	5544	13716	10800	8784	3600	10276	7280	11680	12596		8604	12976	18764	19521	19988	23640	20676	23716	20284	23852	21636	VIMIOSO	31
32 VINHAIS	21351	18574	20726	21238	22150	21502	22462	16571	18237	16869	13971	14876	19499	16131	17110	15749	19349	14949	18437	17499	10723	3060	10411	13684	6300	12204	6971	11396	10404	9291	8604		11700	14590	15347	15814	19465	16502	19542	16110	19678	17462	VINHAIS	32
33 V.NOVA FOZ COA	16939	14162	17092	16164	15050	15420	14460	16272	16616	15248	14912	13214	17878	13422	13664	15696	18417	17296	15584	16040	4330	8640	4806	4576	5400	9376	5686	5696	1296	3366	12976	11700		11144	10445	12368	16020	13056	16096	12050	16232	14016	V.NOVA FOZ COA	33
34 AMARANTE	6761	3984	6136	6648	7560	6912	7872	5128	5472	4104	4744	2070	6734	2278	2520	4552	7273	6152	4440	4896	13752	13220	9706	15720	10244	19900	8488	16220	12440	10808	18764	14590	11144		2757	1224	4875	1912	4952	1520	5088	2872	AMARANTE	34
35 BAIAO	6777	4000	7232	7744	8656	8008	8968	7885	8229	6861	7501	4827	8976	5034	5277	7309	10030	8909	7066	7653	13391	13977	9007	15021	11001	19821	9245	16141	11741	10447	19521	15347	10445	2757		3981	5971	4026	6104	1888	6184	4986	BAIAO	35
36 FELGUEIRAS	6689	3912	5968	6480	7392	6744	7704	3904	4248	2880	4846	2926	5510	1246	1296	3496	6049	5096	3216	3672	14976	14444	10930	16944	11468	21124	9712	17444	13664	12032	19988	15814	12368	1224	3981		4707	1552	4544	2592	4704	2512	FELGUEIRAS	36
37 GONDOMAR	5429	4147	2083	2595	3507	2859	3819	5396	4204	4372	8942	6945	4059	5761	4547	5812	7541	7092	2804	5164	18628	18096	14582	20596	15120	24776	13363	21096	17316	15683	23640	19465	16020	4875	5971	4707		3155	1187	4083	1251	2387	GONDOMAR	37
38 LOUSADA	5473	2696	4416	4928	5840	5192	6152	4928	4440	3904	6206	3806	5696	2606	2320	4520	7073	6120	3040	4696	15664	15132	11618	17632	12156	21812	10400	18132	14352	12720	20678	16502	13056	1912	4026	1552	3155		3040	2138	3200	960	LOUSADA	38
39 MAIA	5681	4280	2336	2848	3760	3112	4072	4209	3017	3185	7755	6846	3144	4865	3537	4625	6354	5905	1617	3977	18704	18172	14658	20672	15196	24852	13440	21172	17392	15760	23716	19542	16096	4952	6104	4544	1187	3040		4216	1040	2080	MAIA	39
40 MARCO CANAVESES	5943	3166	5344	5856	6768	6120	7080	6496	6578	5472	6264	3590	7088	3646	3888	5920	8641	7520	5178	6264	14997	14740	10612	16626	11764	21420	10008	17740	13346	12052	20284	16110	12050	1520	1888	2592	4083	2138	4216		4296	3098	MARCO CANAVESES	40
41 MATOSINHOS	5601	4360	2256	2768	3680	3032	3992	5249	4057	4225	8795	7006	3352	5728	4400	5665	7394	6945	2657	5017	18840	18308	14794	20808	15332	24988	13576	21308	17528	15896	23852	19678	16232	5088	6184	4704	1251	3200	1040	4296		2240	MATOSINHOS	41
42 PACOS DE FERREIR	6353	3576	3536	4048	4960	4312	5272	4672	3480	3648	7166	4766	4736	3566	2480	4680	6817	6280	2080	4440	16624	16092	12578	18592	13116	22772	11360	19092	15312	13680	21636	17462	14016	2872	4986	2512	2387	960	2080	3098	2240		PACOS DE FERREIR	42

1 AROUCA	2 CASTELO PAIVA	3 ESPINHO	4 FEIRA	5 OLIVEIRA AZEMEIS	6 S.JOAO MADEIRA	7 VALE DE CAMBRA	8 AMARES	9 BARCELOS	10 BRAGA	11 CABECEIRAS BASTO	12 CELORICO BASTO	13 ESPOSENDE	14 FAFE	15 GUIMARAES	16 POVOA LANHOSO	17 TERRAS DE BOURO	18 VIEIRA MINHO	19 V.NOVA FAMALICAO	20 VILA VERDE	21 ALFANDEGA FE	22 BRAGANCA	23 CARRAZEDA ANSIAE	24 FREIXO ESPADA CI	25 MACEDO CAVALEIRO	26 MIRANDA DO DOURO	27 MIRANDELA	28 MOGADOURO	29 TORRE MONCORVO	30 VILA FLOR	31 VIMIOSO	32 VINHAIS	33 V.NOVA FOZ COA	34 AMARANTE	35 BAIAO	36 FELGUEIRAS	37 GONDOMAR	38 LOUSADA	39 MAIA	40 MARCO CANAVESES	41 MATOSINHOS	42 PACOS DE FERREIR

Anexo 5.2 - Distância-tempo (segundos) entre os concelhos da Região Norte em 1981

Parte 1 de 4 — 1 | 2 | 3 | 4

Concelho	1 AROUCA	2 CASTELO PAIVA	3 ESPINHO	4 FEIRA	5 OLIVEIRA AZEMEIS	6 S.JOAO MADEIRA	7 VALE DE CAMBRA	8 AMARES	9 BARCELOS	10 BRAGA	11 CABECEIRAS BASTO	12 CELORICO BASTO	13 ESPOSENDE	14 FAFE	15 GUIMARAES	16 POVOA LANHOSO	17 TERRAS DE BOURO	18 VIEIRA MINHO	19 V.NOVA FAMALICAO	20 VILA VERDE	21 ALFANDEGA FE	22 BRAGANCA	23 CARRAZEDA ANSIAE	24 FREIXO ESPADA CI	25 MACEDO CAVALEIRO	26 MIRANDA DO DOURO	27 MIRANDELA	28 MOGADOURO	29 TORRE MONCORVO	30 VILA FLOR	31 VIMIOSO	32 VINHAIS	33 V.NOVA FOZ COA	34 AMARANTE	35 BAIAO	36 FELGUEIRAS	37 GONDOMAR	38 LOUSADA	39 MAIA	40 MARCO CANAVESES	41 MATOSINHOS	42 PACOS DE FERREIR	Concelho
1 AROUCA		1944	3456	2642	2088	1944	1656	8928	7774	8103	9083	7211	7385	6419	6532	8064	10034	9288	6651	8954	15369	18129	12590	16226	15585	20284	13700	17273	13543	13886	19876	17627	12299	5660	5616	5555	4596	4612	4943	4686	4413	5134	AROUCA	1
2 CASTELO PAIVA	1944		3508	2976	3744	3194	3312	6984	6374	6159	7139	5267	7107	4475	4588	6120	8090	7344	4876	7010	14348	16185	11268	15830	13641	19888	11756	16877	13147	12564	17932	15683	11903	3716	3672	3611	3828	2668	4298	2742	4282	3190	CASTELO PAIVA	2
3 ESPINHO	3456	3508		923	2116	1512	2376	6622	5150	5634	8843	6971	4760	5924	4827	6267	7565	7491	4026	6485	16052	17889	13406	17968	15345	21600	13460	18617	15284	14702	19636	17387	14041	5420	5924	4988	1971	3980	2318	4916	1788	3381	ESPINHO	3
4 FEIRA	2642	2976	923		1206	698	1562	7085	5612	6096	9305	7433	5223	6386	5290	6730	8027	7954	4489	6947	16514	18351	13868	18430	15807	22063	13922	19080	15747	15164	20099	17849	14503	5882	6198	5450	2434	4442	2781	5190	2251	3844	FEIRA	4
5 OLIVEIRA AZEMEIS	2088	3744	2116	1206		604	936	7906	6434	6918	10127	8255	6045	7208	6112	7552	8849	8776	5311	7769	17262	19173	14678	17457	16629	22177	14744	19167	15436	15974	20921	18671	14192	6704	7020	6272	3256	5264	3602	6012	3073	4666	OLIVEIRA AZEMEIS	5
6 S.JOAO MADEIRA	1944	3194	1512	698	604		864	7303	5830	6314	9524	7652	5441	6604	5508	6948	8245	8172	4707	7165	16732	18569	14086	17868	16025	22228	14140	19217	15487	15382	20317	18068	14243	6100	6416	5668	2652	4660	2999	5408	2469	4062	S.JOAO MADEIRA	6
7 VALE DE CAMBRA	1656	3312	2376	1562	936	864		8167	6694	7178	10388	8516	6305	7468	6372	7812	9109	9036	5571	8029	16809	19433	14246	17004	16889	21724	15004	18713	14983	15542	21181	18932	13739	6964	6984	6532	3516	5524	3863	6054	3333	4926	VALE DE CAMBRA	7
8 AMARES	8928	6984	6622	7085	7906	7303	8167		2088	988	3528	5400	3294	3060	2396	864	1512	1800	2596	903	14249	14708	12475	17142	13542	19797	11657	16815	14458	13529	17833	12482	13215	4594	6226	3547	5410	4555	4304	5831	5345	4486	AMARES	8
9 BARCELOS	7774	6374	5150	5612	6434	5830	6694	2088		1309	5230	6191	1206	4170	2880	2566	2919	3502	1497	1839	15710	16409	13064	17626	15003	21259	13118	18276	14943	14360	19295	14184	13699	5078	6710	4031	4311	3945	3206	5798	3649	3387	BARCELOS	9
10 BRAGA	8103	6159	5634	6096	6918	6314	7178	988	1309		3921	4882	2515	2861	1571	1257	1931	2193	1607	851	14401	15100	11755	16317	13694	19949	11809	16967	13634	13051	17986	12875	12390	3769	5401	2722	4421	3730	3316	5006	4357	3497	BRAGA	10
11 CABECEIRAS BASTO	9083	7139	8843	9305	10127	9524	10388	3528	5230	3921		1872	6436	2952	4196	2664	4320	2088	5472	4431	10721	11887	8947	15316	10014	16269	8129	13287	12632	10001	14305	9661	11932	3528	5160	3888	7568	4896	7180	4896	7836	5760	CABECEIRAS BASTO	11
12 CELORICO BASTO	7211	5267	6971	7433	8255	7652	8516	5328	6191	4882	1872		7397	2520	3311	4464	6192	3960	5039	5733	11677	13514	9497	14204	10970	17225	9085	14243	11521	10793	15262	11310	10277	1656	3288	2160	5696	3168	6024	3024	6172	4032	CELORICO BASTO	12
13 ESPOSENDE	7385	7107	4760	5223	6045	5441	6305	3294	1206	2515	6436	7397		5376	4086	3772	4125	4708	2703	3045	16916	17615	14270	18832	16209	22465	14324	19482	16149	15566	20501	15390	14905	6284	7916	5237	3985	5151	3021	6919	3260	4534	ESPOSENDE	13
14 FAFE	6419	4475	5924	6386	7208	6604	7468	2808	4170	2861	2952	2520	5376		1290	1944	4320	3168	3018	3711	12439	14276	9793	14355	11732	17987	9847	15004	11671	11089	16023	12390	10427	1807	3439	936	4648	1944	4641	3135	5022	2808	FAFE	14
15 GUIMARAES	6532	4588	4827	5290	6112	5508	6372	2396	2880	1571	4196	3311	4086	1290		1532	3502	2756	1728	2422	12830	14667	10184	14746	12123	18379	10238	15396	12063	11480	16415	13438	10819	2198	3830	1151	3606	2159	3351	3435	3732	2106	GUIMARAES	15
16 POVOA LANHOSO	8064	6120	6267	6730	7552	6948	7812	864	2566	1257	2664	4536	3772	2196	1532		2376	1224	2808	1767	13385	14132	11611	16278	12678	18933	10793	15951	13594	12665	16969	11906	12351	3730	5362	2683	5046	3691	4516	4967	5172	3638	POVOA LANHOSO	16
17 TERRAS DE BOURO	10034	8090	7565	8027	8849	8245	9109	1512	2919	1931	4320	6192	4125	4572	3502	2376		2232	3538	1080	14846	15140	13267	18248	14139	20395	12254	17412	15565	14126	18431	12914	14321	5700	7332	4653	6352	5661	5247	6937	6288	5428	TERRAS DE BOURO	17
18 VIEIRA MINHO	9288	7344	7491	7954	8776	8172	9036	1800	3502	2193	2088	3960	4708	3420	2756	1224	2232		3800	2703	12809	13628	11035	17404	12102	18357	10217	15375	14720	12089	16393	11402	13575	4954	6586	3907	6270	4915	5508	6191	6396	4862	VIEIRA MINHO	18
19 V.NOVA FAMALICAO	6651	4876	4026	4489	5311	4707	5571	2596	1497	1607	5472	5039	2703	3018	1728	2808	3538	3800		2458	14558	16395	11912	16474	13851	20107	11966	17124	13791	13208	18143	14482	12547	3926	5308	2879	2814	2448	1708	4300	2750	1890	V.NOVA FAMALICAO	19
20 VILA VERDE	8954	7010	6485	6947	7769	7165	8029	903	1839	851	4431	5733	3045	3712	2422	1767	1080	2703	2458		15152	15611	12606	17168	14445	20700	12560	17718	14485	13902	18737	13385	13241	4620	6252	3573	5272	4581	4167	5857	5208	4348	VILA VERDE	20
21 ALFANDEGA FE	15369	14348	16052	16514	17262	16732	16809	14249	15710	14401	10721	11677	16916	12439	12830	13385	14846	12809	14558	15152		5064	3528	5819	2206	7549	2592	4538	3135	2232	6812	6904	3070	10632	11322	11679	14776	12596	15247	12000	15253	13460	ALFANDEGA FE	21
22 BRAGANCA	18129	16185	17889	18351	19173	18569	19433	14708	16409	15100	11887	13514	17615	14276	14667	14132	15140	13628	16395	15611	5064		7309	8863	2858	5956	4429	5852	6982	6079	3993	2225	6916	12469	13686	11822	13516	16613	14433	17084	13837	17090	15297	BRAGANCA	22
23 CARRAZEDA ANSIAE	12590	11268	13406	13868	14678	14086	14246	12475	13064	11755	8947	9497	14270	9793	10184	11611	13267	11035	11912	12606	3528	7309		6611	4516	10669	2880	7658	3927	1296	9057	7192	3862	7986	7794	9033	12130	9950	12601	8802	12607	10814	CARRAZEDA ANSIAE	23
24 FREIXO ESPADA CI	16226	15830	17968	18430	17457	17868	17004	17142	17626	16317	15316	14204	18832	14355	14746	16278	18248	17404	16474	17168	5819	8863	6611		6284	6022	7187	3011	2684	5315	7927	11088	3927	12548	12356	13595	16693	14512	17163	13364	17169	15376	FREIXO ESPADA CI	24
25 MACEDO CAVALEIRO	15585	13641	15345	15807	16629	16025	16889	13542	15003	13694	10014	10970	16209	11732	12123	12678	14139	12102	13851	14445	2206	2858	4516	6284		6284	1885	3273	4124	3220	4606	5084	4058	9925	11142	10972	14069	11889	14540	11293	14546	12753	MACEDO CAVALEIRO	25
26 MIRANDA DO DOURO	20284	19888	21600	22063	22177	22228	21724	19797	21259	19949	16269	17225	22465	17987	18379	18933	20395	18357	20107	20700	7549	5956	10669	6022	6284		8140	3011	6742	9373	1964	8182	7985	16180	16414	17228	20325	18144	20795	17422	20801	19008	MIRANDA DO DOURO	26
27 MIRANDELA	13700	11756	13460	13922	14744	14140	15004	11657	13118	11809	8129	9085	14324	9847	10238	10793	12254	10217	11966	12560	2592	4429	2880	7187	1885	8140		5158	4503	1872	6177	4312	4438	8040	9257	9087	12184	10004	12655	9408	12661	10868	MIRANDELA	27
28 MOGADOURO	17273	16877	18617	19080	19167	19217	18713	16815	18276	16967	13287	14243	19482	15004	15396	15951	17412	15375	17124	17718	4538	5852	7658	3011	3273	3011	5158		3731	6362	4916	8077	4975	13198	13403	14245	17342	15161	17812	14411	17818	16025	MOGADOURO	28
29 TORRE MONCORVO	13543	13147	15284	15747	15436	15487	14983	14458	14943	13634	12632	11521	16149	11671	12063	13594	15565	14720	13791	14485	3135	6982	3927	2684	4124	6742	4503	3731		2631	8647	8815	1244	9865	9673	10912	14009	11828	14479	10681	14485	12692	TORRE MONCORVO	29
30 VILA FLOR	13886	12564	14702	15164	15974	15382	15542	13529	14360	13051	10001	10793	15566	11089	11480	12665	14126	12089	13208	13902	2232	6079	1296	5315	3220	9373	1872	6362	2631		7826	6184	2566	9282	9090	10329	13426	11246	13897	10098	13903	12110	VILA FLOR	30
31 VIMIOSO	19876	17932	19636	20099	20921	20317	21181	17833	19295	17986	14305	15262	20501	16023	16415	16969	18431	16393	18143	18737	6812	3993	9057	7927	4606	1964	6177	4916	8647	7826		6218	8664	14217	15434	15264	18361	16180	18831	15585	18837	17044	VIMIOSO	31
32 VINHAIS	17627	15683	17387	17849	18671	18068	18932	12482	14184	12875	9661	11310	15390	12390	13438	11906	12914	11402	14482	13385	6904	2225	7192	11088	5084	8182	4312	8077	8815	6184	6218		8750	11967	13184	13015	16112	13931	16191	13335	16588	14795	VINHAIS	32
33 V.NOVA FOZ COA	12299	11903	14041	14503	14192	14243	13739	13215	13699	12390	11932	10277	14905	10427	10819	12351	14321	13575	12547	13241	3070	6916	3862	3927	4058	7985	4438	4975	1244	2566	8664	8750		8621	8429	9668	12765	10585	13235	9437	13241	11449	V.NOVA FOZ COA	33
34 AMARANTE	5660	3716	5420	5882	6704	6100	6964	4594	5078	3769	3528	1656	6284	1807	2198	3730	5700	4954	3926	4620	10632	12469	7986	12548	9925	16180	8040	13198	9865	9282	14217	11967	8621		1632	1047	4144	1964	4615	1368	4621	2828	AMARANTE	34
35 BAIAO	5616	3672	5924	6198	7020	6416	6984	6226	6710	5401	5160	3288	7916	3439	3830	5362	7332	6586	5308	6252	11322	13686	7794	12356	11142	16414	9257	13403	9673	9090	15434	13184	8429	1632		2679	4648	2860	5119	1008	5125	3724	BAIAO	35
36 FELGUEIRAS	5555	3611	4988	5450	6272	5668	6532	3547	4031	2722	3888	2160	5237	936	1151	2683	4653	3907	2879	3573	11679	13516	9033	13595	10972	17228	9087	14245	10912	10329	15264	13015	9668	1047	2679		3712	1008	3864	2284	4158	1872	FELGUEIRAS	36
37 GONDOMAR	4596	3828	1971	2434	3256	2652	3516	5410	4311	4421	7568	5696	3985	4648	3606	5046	6352	6270	2814	5272	14776	16613	12130	16693	14325	20325	12184	17342	14009	13426	18361	16112	12765	4144	4648	3712		2704	1395	3640	1182	2160	GONDOMAR	37
38 LOUSADA	4612	2668	3980	4442	5264	4660	5524	4555	3945	3730	4896	3168	5151	1944	2159	3691	5661	4915	2448	4581	12596	14433	9950	14512	11889	18144	10004	15161	11828	11246	16180	13931	10585	1964	2860	1008	2704		2856	1852	3150	864	LOUSADA	38
39 MAIA	4943	4298	2318	2781	3602	2999	3863	4304	3206	3316	7180	6024	3021	4641	3351	4516	5247	5508	1708	4167	15247	17084	12601	17163	14540	20795	12655	17812	14479	13897	18831	16191	13235	4615	5119	3864	1395	2856		4111	1041	1992	MAIA	39
40 MARCO CANAVESES	4686	2742	4916	5190	6012	5408	6054	5831	5798	5006	4896	3024	6919	3135	3435	4967	6937	6191	4300	5857	12000	13837	8802	13364	11293	17422	9408	14411	10681	10098	15585	13335	9437	1368	1008	2284	3640	1852	4111		4117	2716	MARCO CANAVESES	40
41 MATOSINHOS	4413	4282	1788	2251	3073	2469	3333	5345	3649	4357	7836	6172	3260	5022	3732	5172	6288	6396	2750	5208	15253	17090	12607	17169	14546	20801	12661	17818	14485	13903	18837	16588	13241	4621	5125	4158	1182	3150	1041	4117		2286	MATOSINHOS	41
42 PACOS DE FERREIR	5134	3190	3381	3844	4666	4062	4926	4486	3387	3497	5760	4032	4534	2808	2106	3638	5428	4862	1890	4348	13460	15297	10814	15376	12753	19008	10868	16025	12692	12110	17044	14795	11449	2828	3724	1872	2160	864	1992	2716	2286		PACOS DE FERREIR	42

1 AROUCA · 2 CASTELO PAIVA · 3 ESPINHO · 4 FEIRA · 5 OLIVEIRA AZEMEIS · 6 S.JOAO MADEIRA · 7 VALE DE CAMBRA · 8 AMARES · 9 BARCELOS · 10 BRAGA · 11 CABECEIRAS BASTO · 12 CELORICO BASTO · 13 ESPOSENDE · 14 FAFE · 15 GUIMARAES · 16 POVOA LANHOSO · 17 TERRAS DE BOURO · 18 VIEIRA MINHO · 19 V.NOVA FAMALICAO · 20 VILA VERDE · 21 ALFANDEGA FE · 22 BRAGANCA · 23 CARRAZEDA ANSIAE · 24 FREIXO ESPADA CI · 25 MACEDO CAVALEIRO · 26 MIRANDA DO DOURO · 27 MIRANDELA · 28 MOGADOURO · 29 TORRE MONCORVO · 30 VILA FLOR · 31 VIMIOSO · 32 VINHAIS · 33 V.NOVA FOZ COA · 34 AMARANTE · 35 BAIAO · 36 FELGUEIRAS · 37 GONDOMAR · 38 LOUSADA · 39 MAIA · 40 MARCO CANAVESES · 41 MATOSINHOS · 42 PACOS DE FERREIR

Anexo 5.3 - Distância-tempo (segundos) entre os concelhos da Região Norte em 1998

Parte 1 de 4

1	2
3	4

#	Concelho	1 AROUCA	2 CASTELO PAIVA	3 ESPINHO	4 FEIRA	5 OLIVEIRA AZEMEIS	6 S.JOAO MADEIRA	7 VALE DE CAMBRA	8 AMARES	9 BARCELOS	10 BRAGA	11 CABECEIRAS BASTO	12 CELORICO BASTO	13 ESPOSENDE	14 FAFE	15 GUIMARAES	16 POVOA LANHOSO	17 TERRAS DE BOURO	18 VIEIRA MINHO	19 V.NOVA FAMALICAO	20 VILA VERDE	21 ALFANDEGA FE
1	AROUCA		2456	3122	2393	2370	1992	1701	6539	6080	5639	8819	7186	5663	6594	5454	6570	7905	7719	4881	6419	11472
2	CASTELO PAIVA	2456		3265	2986	3562	3130	3745	5624	5165	4724	6723	4730	5021	4527	4539	5655	6990	6665	3966	5504	9016
3	ESPINHO	3122	3265		729	1562	1130	2050	4032	3573	3132	6312	4740	3120	4087	2947	4063	5398	5212	2374	3912	9026
4	FEIRA	2393	2986	729		834	402	1322	4146	3687	3246	6426	4854	3269	4201	3061	4177	5512	5326	2488	4026	9140
5	OLIVEIRA AZEMEIS	2370	3562	1562	834		432	913	4980	4520	4080	7260	5688	4103	5034	3894	5010	6346	6160	3321	4860	9973
6	S.JOAO MADEIRA	1992	3130	1130	402	432		920	4548	4088	3648	6828	5256	3671	4602	3462	4578	5914	5728	2889	4428	9541
7	VALE DE CAMBRA	1701	3745	2050	1322	913	920		5468	5008	4568	7748	6176	4591	5522	4382	5498	6834	6648	3809	5348	10461
8	AMARES	6539	5624	4032	4146	4980	4548	5468		1898	900	3506	5303	2815	3056	2340	1085	1786	2014	2051	824	10580
9	BARCELOS	6080	5165	3573	3687	4520	4088	5008	1898		1053	4625	5503	916	3304	2164	2204	3161	3133	1199	1675	10135
10	BRAGA	5639	4724	3132	3246	4080	3648	4568	900	1053		3573	4698	1969	2500	1440	1151	2266	2080	1151	780	9680
11	CABECEIRAS BASTO	8819	6723	6312	6426	7260	6828	7748	3506	4625	3573		1993	5542	2225	3405	2422	4175	2073	4331	4330	9373
12	CELORICO BASTO	7186	4730	4740	4854	5688	5256	6176	5099	5503	4698	1993		5705	2247	3378	4015	6167	4065	4304	5478	8136
13	ESPOSENDE	5663	5021	3120	3269	4103	3671	4591	2815	916	1969	5542	5705		4221	3081	3120	4077	4049	2115	2591	9990
14	FAFE	6594	4527	4087	4201	5034	4602	5522	2852	3304	2500	2225	2247	4221		1180	1767	4240	2138	2105	3280	7994
15	GUIMARAES	5454	4539	2947	3061	3894	3462	4382	2340	2164	1440	3405	3378	3081	1180		1396	3706	2587	965	2220	8360
16	POVOA LANHOSO	6570	5655	4063	4177	5010	4578	5498	1085	2204	1151	2422	4218	3120	1971	1396		2493	1191	2082	1908	9637
17	TERRAS DE BOURO	7905	6990	5398	5512	6346	5914	6834	1786	3161	2266	4175	6167	4077	4240	3706	2493		2102	3417	1543	11946
18	VIEIRA MINHO	7719	6665	5212	5326	6160	5728	6648	2014	3133	2080	2073	4065	4049	2138	2587	1191	2102		3231	2837	10132
19	V.NOVA FAMALICAO	4881	3966	2374	2488	3321	2889	3809	2051	1199	1151	4331	4304	2115	2105	965	2082	3417	3231		1931	8936
20	VILA VERDE	6419	5504	3912	4026	4860	4428	5348	824	1675	780	4330	5478	2591	3280	2220	1908	1543	2837	1931		10460
21	ALFANDEGA FE	11472	9016	9026	9140	9973	9541	10461	10580	10135	9680	9373	8136	9990	7994	8360	9637	11946	10132	8936	10460	
22	BRAGANCA	11528	9072	9082	9196	10030	9598	10518	10637	10191	9737	9429	8193	10047	8050	8417	9693	12003	10188	8992	10517	3331
23	CARRAZEDA ANSIAE	11687	9231	9241	9355	10188	9756	10676	10795	10350	9895	9588	8351	10205	8209	8575	9852	12161	10347	9151	10675	3382
24	FREIXO ESPADA CI	14130	12663	12652	12164	12092	12380	12429	14228	13782	13328	13020	11784	13638	11641	12008	13284	15594	13779	12583	14108	5164
25	MACEDO CAVALEIRO	10361	7905	7915	8029	8862	8430	9350	9469	9024	8569	8262	7025	8879	6883	7249	8526	10835	9021	7825	9349	1713
26	MIRANDA DO DOURO	15517	13061	13071	13185	14019	13587	14507	14626	14180	13726	13418	12182	14036	12039	12406	13682	15992	14177	12981	14506	6288
27	MIRANDELA	9115	6659	6670	6783	7617	7185	8105	8224	7778	7324	7016	5780	7634	5637	6004	7280	9590	7776	6579	8104	2356
28	MOGADOURO	13709	11253	11263	11377	12210	11778	12698	12817	12372	11917	11610	10373	12227	10231	10597	11874	14183	12369	11173	12697	3528
29	TORRE MONCORVO	11650	10023	10033	9684	9612	9900	9949	11588	11142	10688	10380	9144	10998	9001	9368	10644	12954	11139	9943	11468	2524
30	VILA FLOR	11166	8710	8720	8834	9668	9236	10156	10275	9829	9375	9067	7831	9685	7688	8055	9331	11641	9827	8630	10155	2204
31	VIMIOSO	13717	11261	11271	11385	12219	11787	12707	12826	12380	11926	11618	10382	12236	10239	10606	11882	14192	12377	11181	12706	5520
32	VINHAIS	12699	10243	10253	10367	11200	10768	11688	11808	11362	10908	9604	9364	11218	9221	9588	10864	12404	11102	10163	11688	4918
33	V.NOVA FOZ COA	10690	9783	9212	8724	8652	8940	8989	11348	10902	10448	10140	8904	10758	8761	9128	10404	12714	10899	9703	11228	2284
34	AMARANTE	5346	2890	2900	3014	3848	3416	4336	4284	4009	3384	3833	1840	3865	1697	2064	3340	5650	3836	2810	4164	6296
35	BAIAO	6298	3842	3980	4094	4928	4496	5416	5548	5089	4648	5473	3480	4945	3337	3704	4980	6914	5476	3890	5428	7696
36	FELGUEIRAS	6132	3676	3653	3767	4600	4168	5088	3300	3204	2400	3076	2298	4121	851	1080	2356	4666	2989	2005	3180	7280
37	GONDOMAR	3942	3316	1435	1549	2383	1951	2871	3610	3150	2710	5890	4000	2928	3664	2524	3641	4976	4790	1952	3490	8285
38	LOUSADA	5215	2759	2737	2851	3684	3252	4172	4162	3703	3262	3993	3215	3701	1767	1996	3273	5528	3905	2504	4042	7631
39	MAIA	4247	3332	1740	1854	2687	2255	3175	2726	2267	1826	5006	4016	1819	2781	1641	2757	4092	3906	1068	2606	8302
40	MARCO CANAVESES	5381	2926	3064	3178	4011	3579	4499	4632	4173	3732	5109	3116	4029	2974	3320	4596	5998	5112	2974	4512	7402
41	MATOSINHOS	3906	3325	1363	1512	2346	1914	2834	3179	2621	2279	5459	4009	1917	3233	2093	3210	4545	4359	1521	3059	8295
42	PACOS DE FERREIR	5252	3433	2745	2858	3692	3260	4180	3401	2941	2501	4778	4000	3151	2553	2052	3432	4767	4581	1743	3281	8304

#	Concelho	22 BRAGANCA	23 CARRAZEDA ANSIAE	24 FREIXO ESPADA CI	25 MACEDO CAVALEIRO	26 MIRANDA DO DOURO	27 MIRANDELA	28 MOGADOURO	29 TORRE MONCORVO	30 VILA FLOR	31 VIMIOSO	32 VINHAIS	33 V.NOVA FOZ COA	34 AMARANTE	35 BAIAO	36 FELGUEIRAS	37 GONDOMAR	38 LOUSADA	39 MAIA	40 MARCO CANAVESES	41 MATOSINHOS	42 PACOS DE FERREIR	Concelho	#
1	AROUCA	11528	11687	14130	10361	15517	9115	13709	11650	11166	13717	12699	10690	5346	6298	6132	3942	5215	4247	5381	3906	5252	AROUCA	1
2	CASTELO PAIVA	9072	9231	12663	7905	13061	6659	11253	10023	8710	11261	10243	9783	2890	3842	3676	3316	2759	3332	2926	3325	3433	CASTELO PAIVA	2
3	ESPINHO	9082	9241	12652	7915	13071	6670	11263	10033	8720	11271	10253	9212	2900	3980	3653	1435	2737	1740	3064	1363	2745	ESPINHO	3
4	FEIRA	9196	9355	12164	8029	13185	6783	11377	9684	8834	11385	10367	8724	3014	4094	3767	1549	2851	1854	3178	1512	2858	FEIRA	4
5	OLIVEIRA AZEMEIS	10030	10188	12092	8862	14019	7617	12210	9612	9668	12219	11200	8652	3848	4928	4600	2383	3684	2687	4011	2346	3692	OLIVEIRA AZEMEIS	5
6	S.JOAO MADEIRA	9598	9756	12380	8430	13587	7185	11778	9900	9236	11787	10768	8940	3416	4496	4168	1951	3252	2255	3579	1914	3260	S.JOAO MADEIRA	6
7	VALE DE CAMBRA	10518	10676	12429	9350	14507	8105	12698	9949	10156	12707	11688	8989	4336	5416	5088	2871	4172	3175	4499	2834	4180	VALE DE CAMBRA	7
8	AMARES	10637	10795	14228	9469	14626	8224	12817	11588	10275	12826	11808	11348	4284	5548	3300	3610	4162	2726	4632	3179	3401	AMARES	8
9	BARCELOS	10191	10350	13782	9024	14180	7778	12372	11142	9829	12380	11362	10902	4009	5089	3204	3150	3703	2267	4173	2621	2941	BARCELOS	9
10	BRAGA	9737	9895	13328	8569	13726	7324	11917	10688	9375	11926	10908	10448	3384	4648	2400	2710	3262	1826	3732	2279	2501	BRAGA	10
11	CABECEIRAS BASTO	9429	9588	13020	8262	13418	7016	11610	10380	9067	11618	9604	10140	3833	5473	3076	5890	3993	5006	5109	5459	4778	CABECEIRAS BASTO	11
12	CELORICO BASTO	8193	8351	11784	7025	12182	5780	10373	9144	7831	10382	9364	8904	1840	3480	2298	4000	3215	4016	3116	4009	4000	CELORICO BASTO	12
13	ESPOSENDE	10047	10205	13638	8879	14036	7634	12227	10998	9685	12236	11218	10758	3865	4945	4121	2928	3701	1819	4029	1917	3151	ESPOSENDE	13
14	FAFE	8050	8209	11641	6883	12039	5637	10231	9001	7688	10239	9221	8761	1697	3337	851	3664	1767	2781	2974	3233	2553	FAFE	14
15	GUIMARAES	8417	8575	12008	7249	12406	6004	10597	9368	8055	10606	9588	9128	2064	3704	1080	2524	1996	1641	3320	2093	2052	GUIMARAES	15
16	POVOA LANHOSO	9693	9852	13284	8526	13682	7280	11874	10644	9331	11882	10864	10404	3340	4980	2356	3641	3273	2757	4596	3210	3432	POVOA LANHOSO	16
17	TERRAS DE BOURO	12003	12161	15594	10835	15992	9590	14183	12954	11641	14192	12404	12714	5650	6914	4666	4976	5528	4092	5998	4545	4767	TERRAS DE BOURO	17
18	VIEIRA MINHO	10188	10347	13779	9021	14177	7776	12369	11139	9827	12377	11102	10899	3836	5476	2989	4790	3905	3906	5112	4359	4581	VIEIRA MINHO	18
19	V.NOVA FAMALICAO	8992	9151	12583	7825	12981	6579	11173	9943	8630	11181	10163	9703	2810	3890	2005	1952	2504	1068	2974	1521	1743	V.NOVA FAMALICAO	19
20	VILA VERDE	10517	10675	14108	9349	14506	8104	12697	11468	10155	12706	11688	11228	4164	5428	3180	3490	4042	2606	4512	3059	3281	VILA VERDE	20
21	ALFANDEGA FE	3331	3382	5164	1713	6288	2356	3528	2524	2204	5520	4918	2284	6296	7696	7280	8285	7631	8302	7402	8295	8304	ALFANDEGA FE	21
22	BRAGANCA		5196	6978	1618	5460	2484	4966	4338	4018	3660	2040	4098	6353	7753	7337	8342	7687	8358	7458	8351	8361	BRAGANCA	22
23	CARRAZEDA ANSIAE	5196		6058	3578	9185	2967	6910	3418	1178	7385	6622	3178	6511	7911	7495	8501	7846	8517	7617	8510	8519	CARRAZEDA ANSIAE	23
24	FREIXO ESPADA CI	6978	6058		5360	6072	6004	3312	2640	4880	5592	8565	3600	9944	11344	10928	11933	11278	11949	11049	11942	11951	FREIXO ESPADA CI	24
25	MACEDO CAVALEIRO	1618	3578	5360		5607	1316	3348	2720	2400	3807	3205	2480	5185	6585	6169	7175	6520	7191	6291	7184	7193	MACEDO CAVALEIRO	25
26	MIRANDA DO DOURO	5460	9185	6072	5607		6473	2760	6552	8007	1800	7500	7512	10342	11742	11326	12331	11676	12347	11447	12340	12350	MIRANDA DO DOURO	26
27	MIRANDELA	2484	2967	6004	1316	6473		4664	3364	2051	4673	3655	3124	3940	5340	4924	5929	5275	5945	5045	5938	5948	MIRANDELA	27
28	MOGADOURO	4966	6910	3312	3348	2760	4664		3792	5732	2280	6553	4752	8533	9933	9517	10523	9868	10539	9639	10532	10541	MOGADOURO	28
29	TORRE MONCORVO	4338	3418	2640	2720	6552	3364	3792		2240	6072	5925	960	7304	8704	8288	9293	8638	9309	8409	9302	9311	TORRE MONCORVO	29
30	VILA FLOR	4018	1178	4880	2400	8007	2051	5732	2240		6207	5605	2000	5991	7391	6975	7980	7325	7996	7096	7989	7999	VILA FLOR	30
31	VIMIOSO	3660	7385	5592	3807	1800	4673	2280	6072	6207		5700	6287	8542	9942	9526	10531	9876	10547	9647	10540	10550	VIMIOSO	31
32	VINHAIS	2040	6622	8565	3205	7500	3655	6553	5925	5605	5700		5685	7524	8924	8508	9513	8858	9529	8629	9522	9531	VINHAIS	32
33	V.NOVA FOZ COA	4098	3178	3600	2480	7512	3124	4752	960	2000	6287	5685		7064	8464	8048	9053	8398	9069	8169	9062	9071	V.NOVA FOZ COA	33
34	AMARANTE	6353	6511	9944	5185	10342	3940	8533	7304	5991	8542	7524	7064		1640	984	2160	1505	2176	1276	2169	2179	AMARANTE	34
35	BAIAO	7753	7911	11344	6585	11742	5340	9933	8704	7391	9942	8924	8464	1640		2624	3240	2585	3256	916	3249	3259	BAIAO	35
36	FELGUEIRAS	7337	7495	10928	6169	11326	4924	9517	8288	6975	9526	8508	8048	984	2624		2913	916	2681	2240	2922	1702	FELGUEIRAS	36
37	GONDOMAR	8342	8501	11933	7175	12331	5929	10523	9293	7980	10531	9513	9053	2160	3240	2913		1996	1318	2324	1171	2095	GONDOMAR	37
38	LOUSADA	7687	7846	11278	6520	11676	5275	9868	8638	7325	9876	8858	8398	1505	2585	916	1996		2013	1669	2006	785	LOUSADA	38
39	MAIA	8358	8517	11949	7191	12347	5945	10539	9309	7996	10547	9529	9069	2176	3256	2681	1318	2013		2340	584	1462	MAIA	39
40	MARCO CANAVESES	7458	7617	11049	6291	11447	5045	9639	8409	7096	9647	8629	8169	1276	916	2240	2324	1669	2340		2333	2342	MARCO CANAVESES	40
41	MATOSINHOS	8351	8510	11942	7184	12340	5938	10532	9302	7989	10540	9522	9062	2169	3249	2922	1171	2006	584	2333		1915	MATOSINHOS	41
42	PACOS DE FERREIR	8361	8519	11951	7193	12350	5948	10541	9311	7999	10550	9531	9071	2179	3259	1702	2095	785	1462	2342	1915		PACOS DE FERREIR	42

AROUCA 1, CASTELO PAIVA 2, ESPINHO 3, FEIRA 4, OLIVEIRA AZEMEIS 5, S.JOAO MADEIRA 6, VALE DE CAMBRA 7, AMARES 8, BARCELOS 9, BRAGA 10, CABECEIRAS BASTO 11, CELORICO BASTO 12, ESPOSENDE 13, FAFE 14, GUIMARAES 15, POVOA LANHOSO 16, TERRAS DE BOURO 17, VIEIRA MINHO 18, V.NOVA FAMALICAO 19, VILA VERDE 20, ALFANDEGA FE 21, BRAGANCA 22, CARRAZEDA ANSIAE 23, FREIXO ESPADA CI 24, MACEDO CAVALEIRO 25, MIRANDA DO DOURO 26, MIRANDELA 27, MOGADOURO 28, TORRE MONCORVO 29, VILA FLOR 30, VIMIOSO 31, VINHAIS 32, V.NOVA FOZ COA 33, AMARANTE 34, BAIAO 35, FELGUEIRAS 36, GONDOMAR 37, LOUSADA 38, MAIA 39, MARCO CANAVESES 40, MATOSINHOS 41, PACOS DE FERREIR 42

Anexo 5.4 - Distância-tempo (segundos) entre os concelhos da Região Norte com a conclusão do PRN2000

Parte 4 de 4 (1 | 2 / 3 | 4)

Concelho	43 PAREDES	44 PENAFIEL	45 PORTO	46 POVOA DO VARZIM	47 SANTO TIRSO	48 VALONGO	49 VILA DO CONDE	50 V.NOVA DE GAIA	51 ARCOS DE VALDEVE	52 CAMINHA	53 MELGACO	54 MONCAO	55 PAREDES DE COURA	56 PONTE DA BARCA	57 PONTE DE LIMA	58 VALENCA	59 VIANA DO CASTELO	60 V.NOVA CERVEIRA	61 ALIJO	62 BOTICAS	63 CHAVES	64 MESAO FRIO	65 MONDIM DE BASTO	66 MONTALEGRE	67 MURCA	68 PESO DA REGUA	69 RIBEIRA DE PENA	70 SABROSA	71 S.MARTA PENAGUIA	72 VALPACOS	73 V. POUCA AGUIAR	74 VILA REAL	75 ARMAMAR	76 CINFAES	77 LAMEGO	78 MOIMENTA BEIRA	79 PENEDONO	80 RESENDE	81 S.JOAO PESQUEIRA	82 SERNANCELHE	83 TABUAÇO	84 TAROUCA		
43 PAREDES		229	1313	2196	1579	622	2065	1493	4263	4225	6548	5288	4834	4116	3216	4328	3436	4459	4798	5675	4585	1843	3662	7275	3718	2518	4382	3571	2998	6098	3375	2338	4272	3601	3042	4797	6948	3858	5638	5734	4918	3762	PAREDES	43
44 PENAFIEL	229		1411	2294	1677	720	2163	1591	4361	4323	6646	5386	4932	4214	3314	4426	3534	4557	4700	5577	4487	1745	3564	7176	3620	2420	4284	3473	2900	6000	3276	2240	4174	3503	2944	4699	6850	3760	5540	5635	4820	3664	PENAFIEL	44
45 PORTO	1313	1411		1727	1530	691	1596	206	4214	3756	6499	5239	4785	4066	3166	4279	2967	4236	5980	6514	5425	3025	4844	8114	4900	3700	5126	4753	4180	7280	4556	3520	5454	4783	4224	5979	8130	5040	6820	6915	6100	4944	PORTO	45
46 POVOA DO VARZIM	2196	2294	1727		1702	1849	262	1614	3109	2422	5525	4265	3811	2962	2062	3305	1633	2902	6863	6293	5204	3908	4778	7893	5783	4583	4905	5636	5063	7064	4905	4403	6337	5666	5106	6861	9013	5923	7703	7798	6983	5826	POVOA DO VARZIM	46
47 SANTO TIRSO	1579	1677	1530	1702		1350	1735	1632	3207	3731	5493	4233	3778	3060	2160	3273	2942	3404	6246	5508	4418	3291	3993	7107	5166	3966	4120	5019	4446	6278	4120	3786	5721	5049	4490	6245	8396	5306	7086	7182	6366	5210	SANTO TIRSO	47
48 VALONGO	622	720	691	1849	1350		1718	897	4034	3878	6319	5059	4605	3886	2986	4099	3089	4230	5289	5868	4778	2334	4153	7467	4209	3009	4480	4062	3489	6589	3865	2829	4763	4092	3533	5288	7439	4349	6129	6225	5409	4253	VALONGO	48
49 VILA DO CONDE	2065	2163	1596	262	1735	1718		1483	3338	2651	5755	4495	4040	3191	2291	3535	1862	3131	6732	6326	5236	3777	4811	7925	5652	4452	4938	5505	4932	7096	4938	4272	6206	5535	4976	6731	8882	5792	7572	7667	6852	5696	VILA DO CONDE	49
50 V.NOVA DE GAIA	1493	1591	206	1614	1632	897	1483		4316	3643	6601	5341	4887	4169	3269	4381	2854	4123	6160	6616	5527	3205	5024	8216	5080	3880	5229	4933	4360	7387	4737	3700	5635	4963	4404	6159	8310	5220	7000	7096	6280	5124	V.NOVA DE GAIA	50
51 ARCOS DE VALDEVE	4263	4361	4214	3109	3207	4034	3338	4316		2651	3300	2040	2000	240	1047	2291	1969	2422	8629	7406	6316	5975	5891	9005	7358	6650	6018	7703	7130	8176	6018	6470	8404	7733	7174	8929	11080	7990	9770	9866	9050	7894	ARCOS DE VALDEVE	51
52 CAMINHA	4225	4323	3756	2422	3731	3878	2651	3643	2651		3289	2029	1860	2504	1604	1069	1282	480	8892	7962	6873	5937	6447	9562	7812	6612	6575	7665	7092	8733	6575	6432	8366	7695	7136	8891	11042	7952	9732	9827	9012	7856	CAMINHA	52
53 MELGACO	6548	6646	6499	5525	5493	6319	5755	6601	3300	3289		1260	3480	3540	3464	2220	4385	2809	10915	9691	8602	8261	8176	11291	9644	8936	8304	9988	9416	10462	8304	8756	10690	10018	9459	11214	13366	10276	12056	12151	11336	10179	MELGACO	53
54 MONCAO	5288	5386	5239	4265	4233	5059	4495	5341	2040	2029	1260		2220	2280	2204	960	3125	1549	9655	8431	7342	7001	6916	10031	8384	7676	7044	8728	8156	9202	7044	7496	9430	8758	8199	9954	12106	9016	10796	10891	10076	8919	MONCAO	54
55 PAREDES DE COURA	4834	4932	4785	3811	3778	4605	4040	4887	2000	1860	3480	2220		2240	1749	1669	2671	1380	9200	7977	6887	6546	6462	9576	7929	7221	6589	8274	7701	8747	6589	7041	8975	8304	7745	9500	11651	8561	10341	10436	9621	8465	PAREDES DE COURA	55
56 PONTE DA BARCA	4116	4214	4066	2962	3060	3886	3191	4169	240	2504	3540	2280	2240		900	2144	1822	2275	8482	7258	6169	5828	5744	8846	7211	6503	5871	7556	6983	8029	5871	6323	8257	7586	7026	8781	10933	7843	9623	9718	8903	7746	PONTE DA BARCA	56
57 PONTE DE LIMA	3216	3314	3166	2062	2160	2986	2291	3269	1047	1604	3464	2204	1749	900		1244	922	1375	7582	6358	5269	4928	4844	7958	6311	5603	4971	6656	6083	7129	4971	5423	7357	6686	6126	7881	10033	6943	8723	8818	8003	6846	PONTE DE LIMA	57
58 VALENCA	4328	4426	4279	3305	3273	4099	3535	4381	2291	1069	2220	960	1669	2144	1244		2165	589	8695	7471	6382	6041	5956	9071	7424	6716	6084	7768	7196	8242	6084	6536	8470	7798	7239	8994	11146	8056	9836	9931	9116	7959	VALENCA	58
59 VIANA DO CASTELO	3436	3534	2967	1633	2942	3089	1862	2854	1969	1282	4385	3125	2671	1822	922	2165		1762	8103	7271	6182	5148	5756	8871	7023	5823	5884	6876	6303	8042	5884	5643	7577	6906	6346	8101	10253	7163	8943	9038	8223	7066	VIANA DO CASTELO	59
60 V.NOVA CERVEIRA	4459	4557	4236	2902	3404	4230	3131	4123	2422	480	2809	1549	1380	2275	1375	589	1762		8825	7602	6513	6171	6087	9202	7555	6846	6215	7899	7326	8373	6215	6666	8601	7929	7370	9125	11276	8186	9966	10062	9246	8090	V.NOVA CERVEIRA	60
61 ALIJO	4798	4700	5980	6863	6246	5289	6732	6160	8629	8892	10915	9655	9200	8482	7582	8695	8103	8825		4911	3822	3795	5276	6511	1711	3120	4015	1328	3500	4091	2611	2460	4554	7023	3644	4104	5571	5120	2487	5041	2160	4364	ALIJO	61
62 BOTICAS	5675	5577	6514	6293	5508	5868	6326	6616	7406	7962	9691	8431	7977	7258	6358	7471	7271	7602	4911		1462	4841	4500	1751	3640	4166	3704	4329	4377	3322	2300	3337	5920	8160	4689	6444	8596	6486	6751	7381	6424	5409	BOTICAS	62
63 CHAVES	4585	4487	5425	5204	4418	4778	5236	5527	6316	6873	8602	7342	6887	6169	5269	6382	6182	6513	3822	1462		3751	3411	2689	2551	3076	2615	3240	3287	1860	1211	2247	4831	7071	3600	5355	7506	5396	5662	6292	5335	4320	CHAVES	63
64 MESAO FRIO	1843	1745	3025	3908	3291	2334	3777	3205	5975	5937	8261	7001	6546	5828	4928	6041	5148	6171	3795	4841	3751		3778	6440	2884	675	3944	2737	1155	5264	2540	1744	2429	3338	1199	2954	5105	2995	3795	3890	3075	1919	MESAO FRIO	64
65 MONDIM DE BASTO	3662	3564	4844	4778	3993	4153	4811	5024	5891	6447	8176	6916	6462	5744	4844	5956	5756	6087	5276	4500	3411	3778		6100	4196	3885	3113	4049	3696	5271	3113	2816	5640	6216	4409	6164	8315	6205	6471	7101	6144	5129	MONDIM DE BASTO	65
66 MONTALEGRE	7275	7176	8114	7893	7107	7467	7925	8216	9005	9562	11291	10031	9576	8846	7958	9071	8871	9202	6511	1751	2689	6440	6100		5240	5765	5304	5929	5976	4549	3900	4936	7520	9760	6289	8044	10195	8085	8351	8981	8024	7009	MONTALEGRE	66
67 MURCA	3718	3620	4900	5783	5166	4209	5652	5080	7358	7812	9644	8384	7929	7211	6311	7424	7023	7555	1711	3640	2551	2884	4196	5240		2209	2744	1716	2420	2500	1340	1380	3963	6203	2733	4488	5544	4529	4138	5425	3811	3453	MURCA	67
68 PESO DA REGUA	2518	2420	3700	4583	3966	3009	4452	3880	6650	6612	8936	7676	7221	6503	5603	6716	5823	6846	3120	4166	3076	675	3885	5765	2209		3269	2062	480	4589	1865	1069	1754	4013	524	2279	4430	2320	3120	3215	2400	1244	PESO DA REGUA	68
69 RIBEIRA DE PENA	4382	4284	5126	4905	4120	4480	4938	5229	6018	6575	8304	7044	6589	5871	4971	6084	5884	6215	4015	3704	2615	3944	3113	5304	2744	3269		3433	3480	4475	1404	2440	5023	7197	3793	5548	7699	5589	5855	6485	5527	4513	RIBEIRA DE PENA	69
70 SABROSA	3571	3473	4753	5636	5019	4062	5505	4933	7703	7665	9988	8728	8274	7556	6656	7768	6876	7899	1328	4329	3240	2737	4049	5929	1716	2062	3433		2273	4096	2029	1233	3816	6056	2585	4039	5505	4382	2422	4975	2095	3305	SABROSA	70
71 S.MARTA PENAGUIA	2998	2900	4180	5063	4446	3489	4932	4360	7130	7092	9416	8156	7701	6983	6083	7196	6303	7326	3500	4377	3287	1155	3696	5976	2420	480	3480	2273		4800	2076	1040	2234	4493	1004	2759	4910	2800	3600	3695	2880	1724	S.MARTA PENAGUIA	71
72 VALPACOS	6098	6000	7280	7064	6278	6589	7096	7387	8176	8733	10462	9202	8747	8029	7129	8242	8042	8373	4091	3322	1860	5264	5271	4549	2500	4589	4475	4096	4800		3071	3760	6343	8583	5113	6868	7347	6909	6518	7805	6191	5833	VALPACOS	72
73 V. POUCA AGUIAR	3375	3276	4556	4905	4120	3865	4938	4737	6018	6575	8304	7044	6589	5871	4971	6084	5884	6215	2611	2300	1211	2540	3113	3900	1340	1865	1404	2029	2076	3071		1036	3620	5860	2389	4144	6295	4185	4451	5081	4124	3109	V. POUCA AGUIAR	73
74 VILA REAL	2338	2240	3520	4403	3786	2829	4272	3700	6470	6432	8756	7496	7041	6323	5423	6536	5643	6666	2460	3337	2247	1744	2816	4936	1380	1069	2440	1233	1040	3760	1036		2823	4823	1593	3348	5499	3389	3655	4285	3327	2313	VILA REAL	74
75 ARMAMAR	4272	4174	5454	6337	5721	4763	6206	5635	8404	8366	10690	9430	8975	8257	7357	8470	7577	8601	4554	5920	4831	2429	5640	7520	3963	1754	5023	3816	2234	6343	3620	2823		5657	2278	1493	3645	3754	4554	2430	3437	1898	ARMAMAR	75
76 CINFAES	3601	3503	4783	5666	5049	4092	5535	4963	7733	7695	10018	8758	8304	7586	6686	7798	6906	7929	7023	8160	7071	3338	6216	9760	6203	4013	7197	6056	4493	8583	5860	4823	5657		3753	5508	7659	1903	7023	6445	6303	4473	CINFAES	76
77 LAMEGO	3042	2944	4224	5106	4490	3533	4976	4404	7174	7136	9459	8199	7745	7026	6126	7239	6346	7370	3644	4689	3600	1199	4409	6289	2733	524	3793	2585	1004	5113	2389	1593	2278	3753		1755	3906	2844	3644	2692	2924	720	LAMEGO	77
78 MOIMENTA BEIRA	4797	4699	5979	6861	6245	5288	6731	6159	8929	8891	11214	9954	9500	8781	7881	8994	8101	9125	4104	6444	5355	2954	6164	8044	4488	2279	5548	4039	2759	6868	4144	3348	1493	5508	1755		2151	4599	4104	937	1944	1035	MOIMENTA BEIRA	78
79 PENEDONO	6948	6850	8130	9013	8396	7439	8882	8310	11080	11042	13366	12106	11651	10933	10033	11146	10253	11276	5571	8596	7506	5105	8315	10195	5544	4430	7699	5505	4910	7347	6295	5499	3645	7659	3906	2151		6750	3084	1215	4095	3186	PENEDONO	79
80 RESENDE	3858	3760	5040	5923	5306	4349	5792	5220	7990	7952	10276	9016	8561	7843	6943	8056	7163	8186	5120	6486	5396	2995	6205	8085	4529	2320	5589	4382	2800	6909	4185	3389	3754	1903	2844	4599	6750		5120	5535	4400	3564	RESENDE	80
81 S.JOAO PESQUEIRA	5638	5540	6820	7703	7086	6129	7572	7000	9770	9732	12056	10796	10341	9623	8723	9836	8943	9966	2487	6751	5662	3795	6471	8351	4138	3120	5855	2422	3600	6518	4451	3655	4554	7023	3644	4104	3084	5120		4298	2160	4364	S.JOAO PESQUEIRA	81
82 SERNANCELHE	5734	5635	6915	7798	7182	6225	7667	7096	9866	9827	12151	10891	10436	9718	8818	9931	9038	10062	5041	7381	6292	3890	7101	8981	5425	3215	6485	4975	3695	7805	5081	4285	2430	6445	2692	937	1215	5535	4298		2881	1972	SERNANCELHE	82
83 TABUAÇO	4918	4820	6100	6983	6366	5409	6852	6280	9050	9012	11336	10076	9621	8903	8003	9116	8223	9246	2160	6424	5335	3075	6144	8024	3811	2400	5527	2095	2880	6191	4124	3327	3437	6303	2924	1944	4095	4400	2160	2881		2979	TABUAÇO	83
84 TAROUCA	3762	3664	4944	5826	5210	4253	5696	5124	7894	7856	10179	8919	8465	7746	6846	7959	7066	8090	4364	5409	4320	1919	5129	7009	3453	1244	4513	3305	1724	5833	3109	2313	1898	4473	720	1035	3186	3564	4364	1972	2979		TAROUCA	84

PAREDES 43 · PENAFIEL 44 · PORTO 45 · POVOA DO VARZIM 46 · SANTO TIRSO 47 · VALONGO 48 · VILA DO CONDE 49 · V.NOVA DE GAIA 50 · ARCOS DE VALDEVE 51 · CAMINHA 52 · MELGACO 53 · MONCAO 54 · PAREDES DE COURA 55 · PONTE DA BARCA 56 · PONTE DE LIMA 57 · VALENCA 58 · VIANA DO CASTELO 59 · V.NOVA CERVEIRA 60 · ALIJO 61 · BOTICAS 62 · CHAVES 63 · MESAO FRIO 64 · MONDIM DE BASTO 65 · MONTALEGRE 66 · MURCA 67 · PESO DA REGUA 68 · RIBEIRA DE PENA 69 · SABROSA 70 · S.MARTA PENAGUIA 71 · VALPACOS 72 · V. POUCA AGUIAR 73 · VILA REAL 74 · ARMAMAR 75 · CINFAES 76 · LAMEGO 77 · MOIMENTA BEIRA 78 · PENEDONO 79 · RESENDE 80 · S.JOAO PESQUEIRA 81 · SERNANCELHE 82 · TABUAÇO 83 · TAROUCA 84

Concelho	1960			1981			1998			"PRN 2000"		
	30 min.	1 hora	2 horas	30 min.	1 hora	2 horas	30 min.	1 hora	2 horas	30 min.	1 hora	2 horas
PORTO	746424	1338241	2462472	1108801	1981405	3227950	1652490	3179160	4303630	1878350	3264180	4512360
POVOA DO VARZIM	166859	1270942	2269228	253810	1812053	2987579	536300	2660630	4035010	1535410	2967320	4321870
SANTO TIRSO	237560	1554233	2360011	533549	2109162	3166713	1467820	2941250	4148260	1911300	3035280	4397750
VALONGO	816652	1293280	2391299	1232990	2099149	3218518	1767860	3166780	4346790	1908040	3263880	4542310
VILA DO CONDE	257876	1294026	2254342	471987	1844462	3018962	957620	2718710	4112730	1380400	3035880	4352490
V.NOVA DE GAIA	746424	1338241	2479950	1125245	1851472	3378171	1585500	3151190	4287190	1905690	3240420	4482290
ARCOS DE VALDEVE	97983	350776	1114438	144695	562309	2434785	128190	869260	3319020	128190	1157150	3536820
CAMINHA	103038	228499	1525340	105558	330838	2097922	125310	595960	3118150	201150	1100440	3615660
MELGACO	18211	61841	320004	37045	102126	578192	31560	148960	2502520	31560	165390	2600170
MONCAO	43630	159449	535964	50993	175805	971724	56180	478290	3024590	56180	562550	3131810
PAREDES DE COURA	25916	184217	805725	94930	301246	1306583	9980	681520	3156470	78810	713150	3348560
PONTE DA BARCA	97983	367621	1142385	133384	540397	2457456	128190	1032790	3338220	128190	1307500	3582510
PONTE DE LIMA	173303	474123	1924434	225704	593598	2434785	459190	2381390	3680210	517230	2548100	3997050
VALENCA	54660	104445	704464	46413	256814	832002	106450	1000950	3338220	116430	1147900	3454190
VIANA DO CASTELO	158953	568636	1878554	169341	747256	2593169	176530	1794010	3613620	360590	2449040	4114180
V.NOVA CERVEIRA	58841	204533	803627	49808	242815	1154122	106450	820200	3217860	200690	1125310	3524610
ALIJO	23511	161049	626954	18846	165906	707593	29950	157850	2708820	29950	182960	3376550
BOTICAS	14481	129846	356438	54656	94180	612994	61970	100080	1095100	61970	162720	3025540
CHAVES	57243	131102	409552	54656	120246	448718	47820	131230	988980	64250	514160	3778270
MESAO FRIO	43340	296151	1274726	118598	493653	2600681	107140	1418420	3871960	264550	2151850	4493620
MONDIM DE BASTO	34720	147466	1127308	32575	257390	2480373	30570	498730	3524020	30570	555390	3756500
MONTALEGRE	32728	47209	230523	19403	74059	368360	21740	61970	496770	21740	61970	1280180
MURCA	10364	149857	590064	8518	158500	662737	100600	364700	3502420	125710	431240	4003440
PESO DA REGUA	91819	266939	1063757	129280	276690	2393990	131660	389640	3701430	207510	1099170	4594350
RIBEIRA DE PENA	13309	59844	692120	30917	129509	1177426	24500	167420	2706150	24500	471320	3754550
SABROSA	60676	182625	701098	56070	155961	1092915	76470	400950	3493790	76470	482140	3927050
S.MARTA PENAGUIA	127433	229238	1014468	119854	254937	1579186	107640	594140	3844790	123150	858320	4485550
VALPACOS	33984	121139	436846	54945	176936	438477	45810	155790	1003990	45810	155790	2336110
V. POUCA AGUIAR	25394	218260	709388	30917	225264	1008120	71020	260670	3260500	118270	861040	4145240
VILA REAL	73958	211764	1103452	89736	269195	1571740	166980	1491620	3901160	202060	1795770	4335010
ARMAMAR	34793	165709	910346	44707	181182	1151072	42450	171200	2458230	42450	257830	3820470
CINFAES	29757	143297	1628241	65413	273742	2732754	22560	218260	3490610	22560	276600	3982910
LAMEGO	83081	190740	1025701	75867	187888	1269652	71290	283570	3446180	152950	867770	4599850
MOIMENTA BEIRA	15272	156440	781179	52807	178091	852926	44620	173550	1387390	80310	300840	4077890
PENEDONO	6792	72933	577045	11688	85584	739775	17360	87070	838160	17360	109250	1409250
RESENDE	20226	118117	1311328	40975	134905	2286754	13060	168600	3074320	13060	230630	3777420
S.JOAO PESQUEIRA	15124	82348	430520	10219	93512	660911	9520	90170	1392970	9520	90170	2666550
SERNANCELHE	20415	100144	750570	31782	166915	767535	29470	247330	1304810	40250	352840	3680460
TABUAÇO	11640	114366	604935	8521	205592	1033073	7650	185650	2396430	7650	197700	3304920
TAROUCA	47165	117936	707511	55010	154573	1269083	73850	188710	2856880	83580	420470	4531310

* Considerando aqui os valores de população de 1998

Fonte: Tratamento próprio em Indiviu

Anexo 5.5 - Distância-tempo (em segundos) entre as capitais de distrito e os concelhos da Região Norte, em 1960, 1981, 1998 e com a conclusão do PRN 2000

	Braga				Bragança				Porto				Viana do Castelo				Vila Real			
Concelho	1960	1981	1998	2000	1960	1981	1998	2000	1960	1981	1998	2000	1960	1981	1998	2000	1960	1981	1998	2000
AROUCA	8866	8103	5639	5261	19982	18129	11528	11217	4801	3924	3662	3388	10065	8920	6675	5813	10569	8856	6735	6424
CASTELO PAIVA	6600	6159	4724	4339	17204	16185	9072	9072	3952	3793	3287	3287	8744	8206	6033	5410	7792	6912	4279	4279
ESPINHO	5521	5634	3132	2825	19356	17889	9082	8900	1456	1299	1155	996	6720	6295	4133	3261	9944	8616	4290	4108
FEIRA	6033	6096	3246	3142	19868	18351	9196	9161	1968	1762	1269	1269	7232	6758	4282	3694	10456	9079	4403	4369
OLIVEIRA AZEMEIS	6945	6918	4080	3662	20780	19173	10030	9617	2880	2584	2102	1788	8144	7579	5116	4213	11368	9900	5237	4825
S.JOAO MADEIRA	6297	6314	3648	3270	20132	18569	9598	9225	2232	1980	1670	1396	7496	6976	4684	3821	10720	9297	4805	4433
VALE DE CAMBRA	7257	7178	4568	4190	21092	19433	10518	10145	3192	2844	2590	2316	8456	7840	5604	4741	11680	10161	5725	5353
AMARES	1024	988	900	900	18348	14708	10637	9642	5089	5332	3319	3215	4368	3921	3618	3067	8936	7790	5844	5380
BARCELOS	1368	1309	1053	791	18692	16409	10191	9260	3897	4107	2860	2376	2016	1833	1929	1496	9280	8275	5398	4959
BRAGA					17324	15100	9737	8742	4065	4343	2419	2315	3384	3142	2773	2167	7912	6965	4944	4480
CABECEIRAS BASTO	4570	3921	3573	2782	14321	11887	9429	6745	8635	7544	5599	3919	7954	7063	6345	4676	6418	5249	4722	3029
CELORICO BASTO	5806	4882	4698	3949	14391	13514	8193	7953	6750	5672	3971	3971	9190	8024	6718	5844	4978	4241	3400	3400
ESPOSENDE	2630	2515	1969	1287	19954	17615	10047	9556	3672	3718	2420	2087	1592	1535	1144	1011	10542	9481	5254	4763
FAFE	2912	2861	2500	1702	15498	14276	8050	7302	5566	4624	3374	2839	6296	6003	5036	3596	6086	5003	3257	3257
GUIMARAES	1584	1571	1440	1162	15740	14667	8417	7765	4240	3528	2234	2234	4968	4713	3896	3056	6328	5395	3624	3504
POVOA LANHOSO	1440	1257	1151	1151	17451	14132	9693	8807	5505	4968	3350	3335	4824	4399	3924	3318	8360	6926	4900	4715
TERRAS DE BOURO	3169	1931	2266	2266	20494	15140	12003	10920	7234	6274	4685	4581	6162	4235	4881	4377	11081	8896	7210	6746
VIEIRA MINHO	2720	2193	2080	2080	16982	13628	10188	8818	6785	6192	4499	4395	6104	5335	4853	4247	9080	7337	5396	5102
V.NOVA FAMALICAO	1568	1607	1151	1047	17660	16395	8992	8611	2497	2736	1661	1661	3416	3330	3128	2287	8248	7123	4199	3917
VILA VERDE	792	851	780	780	18116	15611	10517	9522	4857	5194	3199	3095	3785	3155	3395	2881	8704	7816	5724	5260
ALFANDEGA FE	17856	14401	9680	7509	7663	5064	3331	3331	18432	14752	8256	7080	21240	17543	11003	9203	9944	7436	4736	3560
BRAGANCA	17324	15100	9737	8742					17900	16589	8313	8313	20708	18242	11059	10436	9412	9273	4793	4793
CARRAZEDA ANSIAE	13810	11755	9895	7055	8172	7309	5196	4324	14386	12106	8471	6625	17194	14897	11218	8748	6008	5256	4951	3105
FREIXO ESPADA CI	19824	16317	13328	9904	10624	8863	6978	6213	20400	16669	11904	9475	23208	19459	14650	11598	12350	10663	8384	5955
MACEDO CAVALEIRO	14348	13694	8569	7575	3240	2858	1618	1618	14924	14045	7145	7145	17732	16836	9892	9268	6436	6729	3625	3625
MIRANDA DO DOURO	24004	19949	13726	10549	9144	5956	5460	5040	24580	20301	12302	10120	27388	23091	15049	12243	16092	12984	8782	6600
MIRANDELA	12592	11809	7324	6329	4732	4429	2484	2484	13168	12160	5900	5900	15976	14951	8647	8023	4680	4844	2380	2380
MOGADOURO	20324	16967	11917	8709	8336	5852	4966	4531	20900	17318	10493	8280	23708	20109	13240	10403	12412	10001	6973	4760
TORRE MONCORVO	16544	13634	10688	7509	7344	6982	4338	3818	17120	13985	9264	7080	19928	16775	12010	9203	9070	7979	5744	3560
VILA FLOR	14912	13051	9375	6662	7052	6079	4018	3931	15488	13402	7951	6233	18296	16193	10698	8356	7000	6552	4431	2713
VIMIOSO	22868	17986	11926	10515	5544	3993	3660	3240	23444	18337	10502	10085	26252	21128	13249	12208	14956	11020	6982	6565
VINHAIS	16869	12875	10908	8847	3060	2225	2040	2040	19270	16088	9484	9484	20253	16017	12230	10742	10782	8771	5964	5964
V.NOVA FOZ COA	15248	12390	10448	7789	8640	6916	4098	4098	15824	12741	9024	7360	18632	15532	11770	9483	8494	6735	5504	3840
AMARANTE	4104	3769	3384	2920	13220	12469	6353	6353	4680	4120	2131	2131	7488	6911	4878	4254	3808	3196	1560	1560
BAIAO	6861	5401	4648	4189	13977	13686	7753	7528	5776	4624	3211	3211	10245	8543	5958	5334	4565	4413	2960	2735
FELGUEIRAS	2880	2722	2400	1936	14444	13516	7337	7337	4512	3688	2884	2065	6264	5864	4936	3831	5032	4244	2544	2544
GONDOMAR	4372	4421	2710	2601	18096	16613	8342	8342	627	672	797	797	5651	5519	3940	3474	8683	7341	3549	3549
LOUSADA	3904	3730	3262	2585	15132	14433	7687	7556	2960	2680	1967	1967	6456	5778	4714	4090	5720	5160	2895	2764
MAIA	3185	3316	1826	1731	18172	17084	8358	8085	880	1129	1027	1035	4736	4556	2832	2482	8760	7811	3565	3292
MARCO CANAVESES	5472	5006	3732	3273	14740	13837	7458	7458	3888	3616	2295	2295	8594	7630	5041	4417	5328	4564	2665	2665
MATOSINHOS	4225	4357	2279	2138	18308	17090	8351	8244	800	648	655	630	4944	4795	2930	2467	8896	7817	3558	3451
PACOS DE FERREIR	3648	3497	2501	2356	16092	15297	8361	7785	2080	2082	1859	1378	5496	5220	4163	3501	6680	6024	3568	2993

(continua)

Anexo 5.5 - continuação

	Braga				Bragança				Porto				Viana do Castelo				Vila Real			
Concelho	1960	1981	1998	2000	1960	1981	1998	2000	1960	1981	1998	2000	1960	1981	1998	2000	1960	1981	1998	2000
PAREDES	4704	4211	2750	2365	15740	14629	7131	7131	2160	1960	1313	1313	6952	6258	4059	3436	6328	5356	2338	2338
PENAFIEL	4864	4355	2848	2463	15452	14302	7033	7033	2448	2288	1411	1411	7240	6402	4158	3534	6040	5029	2240	2240
PORTO	4065	4343	2419	2315	17900	16589	8313	8313					5264	5252	3433	2967	8488	7317	3520	3520
POVOA DO VARZIM	3224	3130	2618	1713	19412	18067	9578	9196	2256	2562	1951	1727	3008	2691	1860	1633	10000	8795	4785	4403

SANTO TIRSO	2448	2399	1413	1309	17292	16239	8861	8579	1920	1944	1530	1530	4296	4122	3585	2942	7880	6967	4068	3786
VALONGO	4144	4168	2244	2135	17108	15873	7622	7622	792	717	691	691	5584	5554	3553	3089	7696	6600	2829	2829
VILA DO CONDE	3440	3279	2818	1942	19196	18067	9350	9065	2040	2242	1724	1596	3224	3011	2122	1862	9784	8795	4558	4272
V.NOVA DE GAIA	4209	4583	2570	2418	18044	16829	8518	8493	144	240	206	206	5408	5412	3369	2854	8632	7557	3726	3700
ARCOS DE VALDEVE	3528	2553	2340	2340	20852	17313	11812	10771	7593	6896	4481	4214	3220	2945	2700	1969	11440	9518	7019	6470
CAMINHA	5112	4778	3491	2924	22436	19879	12559	11225	6992	6889	4933	3756	1728	1636	1500	1282	13024	11744	7767	6432
MELGACO	7896	6153	4680	4653	25220	20913	13830	13056	11961	10496	6499	6499	6960	5891	4958	4385	15808	13118	9038	8756
MONCAO	5976	4778	3420	3393	23300	19538	12570	11796	10041	9121	5239	5239	5040	4516	3698	3125	13888	11744	7778	7496
PAREDES DE COURA	5000	4032	2965	2938	22324	18884	12116	11342	9065	7910	4785	4785	4104	3227	3244	2671	12912	10997	7323	7041
PONTE DA BARCA	3240	2291	2100	2100	20564	17051	11572	10624	7305	6634	4241	4066	2932	2684	2460	1822	11152	9256	6779	6323
PONTE DE LIMA	2480	2376	1402	1320	19804	17228	10552	9724	6545	6254	3221	3166	1708	1571	1440	922	10392	9341	5759	5423
VALENCA	6245	5825	2460	2433	23569	20585	11610	10836	9008	8722	4279	4279	3744	3469	2738	2165	14157	12791	6818	6536
VIANA DO CASTELO	3384	3142	2773	2167	20708	18242	11059	10436	5264	5252	3433	2967					11296	10107	6267	5643
V.NOVA CERVEIRA	5749	5564	2771	2564	23073	20540	11921	10967	7928	7674	4590	4236	2664	2422	2220	1762	13661	12529	7128	6666
ALIJO	11090	9739	7404	6600	8524	8337	5173	5124	11666	10090	5980	5980	14474	12881	8727	8103	3288	3240	2460	2460
BOTICAS	9119	6958	6360	5377	11382	8143	7235	7053	13006	10957	8166	6514	12503	10100	9133	7271	4518	4490	4646	3337
CHAVES	10479	8555	7822	4287	9382	6545	5773	5773	12880	11768	7540	5425	13863	11697	10287	6182	4392	4451	4020	2247
MESAO FRIO	6632	5527	4924	3985	12148	12120	7653	6297	7208	5878	3500	3025	10016	8669	6247	5148	2736	2847	2860	1744
MONDIM DE BASTO	6306	5561	4660	3862	13156	12650	7609	7609	7984	6536	4844	4844	9690	8703	7196	5756	3744	3377	2816	2816
MONTALEGRE	8993	7390	6769	6769	13337	9484	8462	8462	13058	11389	9188	8114	12377	10532	9542	8871	7112	6408	6397	4936
MURCA	10720	9780	6324	5329	6604	6458	3533	3533	11296	10131	4900	4900	14104	12922	7647	7023	2808	2815	1380	1380
PESO DA REGUA	7424	6607	6274	4660	11356	11040	6313	5622	8000	6958	4850	3700	10808	9749	7597	5823	1944	1767	1520	1069
RIBEIRA DE PENA	7759	6257	5565	3989	11544	10479	7756	6156	10914	9016	6724	5126	11143	9399	8338	5884	4155	3541	3204	2440
SABROSA	9416	8386	6177	5713	9783	8841	5129	5129	9992	8737	4753	4753	12800	11528	7499	6876	1504	1420	1233	1233
S.MARTA PENAGUIA	8072	7131	5824	5140	10708	10516	5833	5833	8648	7482	4400	4180	11456	10273	7147	6303	1296	1244	1040	1040
VALPACOS	12999	10584	8704	6147	6862	5799	3913	3913	14570	12730	7280	7280	16383	13726	10027	8042	6082	5413	3760	3760
V. POUCA AGUIAR	9631	7481	6649	3989	9260	8967	6353	4753	10360	9346	5320	4556	13015	10623	8067	5884	1872	2029	1800	1036
VILA REAL	7912	6965	4944	4480	9412	9273	4793	4793	8488	7317	3520	3520	11296	10107	6267	5643				
ARMAMAR	8784	8227	8029	6415	12716	12660	8067	7376	9360	8578	6605	5454	12168	11369	9351	7577	3304	3387	3274	2823
CINFAES	7920	7094	6220	5761	15534	15216	9841	9616	6112	5704	4783	4783	10904	9718	7530	6906	6122	5943	5048	4823
LAMEGO	8464	7687	6885	5184	12396	12120	6924	6145	9040	8038	5461	4224	11848	10829	8208	6346	2984	2847	2131	1593
MOIMENTA BEIRA	10784	9978	8985	6939	13744	12349	8798	7900	11360	10329	7561	5979	14168	13120	10308	8101	5304	5138	4231	3348
PENEDONO	14515	12472	11404	9090	12430	9855	6822	6822	15091	12823	9427	8130	17899	15614	12440	10253	8124	7108	6738	5499
RESENDE	8480	7598	6478	6018	15900	15252	8633	7942	6896	6208	5040	5040	11602	10222	7787	7163	6488	5979	3840	3389
S.JOAO PESQUEIRA	11408	9739	8599	7780	11626	9567	7022	7022	11984	10090	7175	6820	14792	12881	9921	8943	4654	4084	3655	3655
SERNANCELHE	12647	11248	10190	7876	14299	11079	8028	7621	13223	11599	8212	6915	16031	14390	11226	9038	7167	6408	5525	4285
TABUAÇO	10268	8803	8271	7060	10966	10569	7224	7224	10844	9154	6847	6100	13652	11945	9594	8223	3794	3580	3327	3327
TAROUCA	9744	8473	7605	5904	13676	12905	7644	6865	10320	8824	6181	4944	13128	11614	8928	7066	4264	3633	2851	2313

Fonte: Tratamento próprio em Indiviu

Anexo 5.6 - População Residente até 30 minutos, 1 e 2 horas de viagem a partir de cada sede de concelho da Região Norte em 1960, 1981, 1998 e com a conclusão do PRN 2000*

	1960			1981			1998			"PRN 2000"		
Concelho	30 min.	1 hora	2 horas	30 min.	1 hora	2 horas	30 min.	1 hora	2 horas	30 min.	1 hora	2 horas
AROUCA	26378	122722	1698632	48120	393099	2912244	48890	693570	3905720	48890	1176860	4095270
CASTELO PAIVA	67680	295257	2053401	17026	811752	3108271	16510	1692920	3954670	16510	1906400	4241410
ESPINHO	614589	1140947	2377084	893959	1736992	3212898	1383410	2863310	4274680	1383410	3232420	4471530
FEIRA	220475	1047606	2372110	844506	1463460	3361569	1376330	2952700	4360680	1521900	3367390	4505080
OLIVEIRA AZEMEIS	241050	956406	2360792	305985	1481328	3247800	376980	2318700	4294620	1049030	3166430	4491490
S.JOAO MADEIRA	220475	1109258	2418422	564725	1512360	3430924	915680	2720770	4278590	1421260	3263240	4511970
VALE DE CAMBRA	176148	811502	2105269	250699	1423555	3187755	276640	1712370	4130990	299160	2272680	4336440
AMARES	174072	662643	2136704	235536	916702	2762323	244580	2002740	3711360	361960	2506250	4028710
BARCELOS	278365	841630	2258040	364405	1141770	2878358	565250	2528100	3759870	1004130	2845100	4282260
BRAGA	451805	982456	2284252	564714	1219730	2977971	786470	2774210	3959070	1025990	2895150	4325050
CABECEIRAS BASTO	21141	153905	1087465	18997	237977	1927250	16120	544180	3239250	65830	1562740	4024910
CELORICO BASTO	34720	225631	1933423	86734	536404	2626585	30570	776760	3641710	30570	902200	3936040
ESPOSENDE	270747	783493	2233648	332084	996313	2823090	357630	2494230	3903560	950300	2954390	4277610
FAFE	198949	662495	2216491	240802	1014951	2963358	394200	2219610	3917180	726550	2781550	4355290
GUIMARAES	291887	861874	2425052	587356	1705544	3109641	767070	2749680	4016930	977160	3085730	4397350
POVOA LANHOSO	150736	574543	2030324	372364	888050	2885072	368830	2033640	3788350	368830	2455080	4060910
TERRAS DE BOURO	11762	163801	1073967	71041	681728	2533060	71860	579090	3222190	71860	881300	3447000
VIEIRA MINHO	40953	214133	1965151	55501	551093	2613380	37950	931360	3451180	37950	962990	3631540
V.NOVA FAMALICAO	385172	1578972	2334999	776523	2167893	3077800	1322570	2960480	4139750	1866770	3023370	4350670
VILA VERDE	152039	681566	2166836	306557	944197	2730470	377960	2404300	3687800	377960	2553850	4063570
ALFANDEGA FE	9672	40247	200019	7925	104476	370174	25040	142600	781990	63280	213770	2422320
BRAGANCA	37553	90329	189205	35380	73130	258833	51050	100330	627300	51050	106170	680650
CARRAZEDA ANSIAE	26174	98338	370606	21139	76789	458105	17380	100330	601040	17380	195900	3001850
FREIXO ESPADA CI	7288	45600	178642	5717	54395	246304	4630	51080	267090	4630	57970	750260
MACEDO CAVALEIRO	56111	93664	421780	21608	144917	412292	81750	168950	1873400	81750	191220	2228960
MIRANDA DO DOURO	18972	31754	58613	9948	33788	110167	14060	25480	121730	14060	32050	291190
MIRANDELA	56111	126633	492679	54945	114135	470541	71300	265380	2818890	71300	314880	3441770
MOGADOURO	19571	26859	128486	15340	52613	245481	11420	55150	280650	17990	114800	800980
TORRE MONCORVO	34950	90462	318523	24925	57250	419613	18140	106990	704310	33390	196910	2521580
VILA FLOR	26174	100708	451525	21139	149388	524583	17380	120280	891880	40840	239230	3498640
VIMIOSO	12782	31754	69307	8500	18448	143722	14060	25480	225460	14060	76530	280410
VINHAIS	26577	64130	211468	16142	77588	248934	11560	84290	325110	11560	84290	379170
V.NOVA FOZ COA	34950	77386	431798	33889	88180	596503	25030	142180	979550	31600	212830	2391590
AMARANTE	125988	528480	2306116	201749	804527	3081719	558470	2616130	4198000	627250	2909220	4496940
BAIAO	28864	259204	1844509	156682	492082	2905504	135540	1675430	3890140	135540	1973690	4305280
FELGUEIRAS	274719	730581	2387415	464825	1086689	3086071	566030	2415900	3991680	802510	2993750	4431330
GONDOMAR	723340	1317837	2384405	966861	1786859	3141307	1340740	2971960	4263070	1406780	3143010	4512360
LOUSADA	187691	1332314	2413425	258566	1782629	3135913	531930	2514740	4176870	796100	2944360	4427800
MAIA	968970	1551641	2436775	1231253	2104670	3157809	1775710	3046420	4245560	2129120	3213400	4463250
MARCO CANAVESES	180405	436503	2283748	256688	727322	2978467	402450	2335390	4127390	504030	2728440	4397370
MATOSINHOS	772146	1260220	2370009	1063672	1815511	3132242	1691120	3145740	4271600	1840770	3262180	4534040
PACOS DE FERREIR	176002	1526859	2436208	368267	2115824	3135698	700490	2749530	4103520	1873530	3105230	4447640
PAREDES	221366	1253064	2417921	368931	1792367	3207459	1434270	2960410	4389010	1660290	3168420	4491800
PENAFIEL	211585	1281928	2299622	368931	1846992	3196197	1434270	2830990	4377240	1546660	3200510	4505950

(continua)

Anexo 5.7 - População Residente até 30 minutos, 1 e 2 horas de viagem a partir de cada sede de concelho da Região Norte: diferenças entre 1981-1960, 1998-1981 e entre a conclusão do PRN 2000 e 1998

Concelho	1981-1962			1998-1981			PRN2000-1998		
	30 min.	1 hora	2 horas	30 min.	1 hora	2 horas	30 min.	1 hora	2 horas
AROUCA	21742	270377	1213612	770	300471	993476	459	512232	285474
CASTELO PAIVA	-50654	516495	1054870	-516	881168	846399	-5	258027	379553
ESPINHO	279370	596045	835814	489451	1126318	1061782	32899	460131	284842
FEIRA	624031	415854	989459	531824	1489240	999111	173559	499520	230761
OLIVEIRA AZEMEIS	64935	524922	887008	70995	837372	1046820	687202	903216	284654
S.JOAO MADEIRA	344250	403102	1012502	350955	1208410	847666	508395	616717	320826
VALE DE CAMBRA	74551	612053	1082486	25941	288815	943235	32964	601468	297548
AMARES	61464	254059	625619	9044	1086038	949037	129011	558320	409600
BARCELOS	86040	300140	620318	200845	1386330	881512	464437	388438	615514
BRAGA	112909	237274	693719	221756	1554480	981099	272773	204885	457624
CABECEIRAS BASTO	-2144	84072	839785	-2877	306203	1312000	49462	1037831	866286
CELORICO BASTO	52014	310773	693162	-56164	240356	1015125	-425	153017	383884
ESPOSENDE	61337	212820	589442	25546	1497917	1080470	605747	535619	468463
FAFE	41853	352456	746867	153398	1204659	953822	349741	624325	525240
GUIMARAES	295469	843670	684589	179714	1044136	907289	247607	425295	471534
POVOA LANHOSO	221628	313507	854748	-3534	1145590	903278	15979	478159	363325
TERRAS DE BOURO	59279	517927	1459093	819	-102638	689130	1683	322966	315520
VIEIRA MINHO	14548	336960	648229	-17551	380267	837800	659	69114	272340
V.NOVA FAMALICAO	391351	588921	742801	546047	792587	1061950	573594	155652	301919
VILA VERDE	154518	262631	563634	71403	1460103	957330	14676	216795	469634
ALFANDEGA FE	-1747	64229	170155	17115	38124	411816	37616	64926	1631307
BRAGANCA	-2173	-17199	69628	15670	27200	368467	-935	2144	47688
CARRAZEDA ANSIAE	-5035	-21549	87499	-3759	23541	142935	-683	90783	2392899
FREIXO ESPADA CI	-1571	8795	67662	-1087	-3315	20786	-284	2869	471938
MACEDO CAVALEIRO	-34503	51253	-9488	60142	24033	1461108	-2178	14503	362793
MIRANDA DO DOURO	-9024	2034	51554	4112	-8308	11563	-960	4842	164171
MIRANDELA	-1166	-12498	-22138	16355	151245	2348349	-2796	42330	671343
MOGADOURO	-4231	25754	116995	-3920	2537	35169	5802	57014	508267
TORRE MONCORVO	-10025	-33212	101090	-6785	49740	284697	13536	84282	1801363
VILA FLOR	-5035	48680	73058	-3759	-29108	367297	22777	113043	2603601
VIMIOSO	-4282	-13306	74415	5560	7032	81738	-960	49322	46694
VINHAIS	-10435	13458	37466	-4582	6702	76176	-1167	-3008	42925
V.NOVA FOZ COA	-1061	10794	164705	-8859	54000	383047	4306	63640	1393177
AMARANTE	75761	276047	775603	356721	1811603	1116281	91523	370757	385875
BAIAO	127818	232878	1060995	-21142	1183348	984636	3340	334650	504073
FELGUEIRAS	190106	356108	698656	101205	1329211	905609	261584	648727	527453
GONDOMAR	243521	469022	756902	373879	1185101	1121763	98520	266469	337696
LOUSADA	70875	450315	722488	273364	732111	1040957	290458	508779	339856
MAIA	262283	553029	721034	544457	941750	1087751	401167	263611	306742
MARCO CANAVESES	76283	290819	694719	145762	1608068	1148923	119232	458423	359243
MATOSINHOS	291526	555291	762233	627448	1330229	1139358	195955	216451	350501
PACOS DE FERREIR	192265	588965	699490	332223	633706	967822	1209893	445100	434102
PAREDES	147565	539303	789538	1065339	1168043	1181551	263462	301299	189085

PENAFIEL	157346	565064	896575	1065339	983998	1181043	149832	457273	214888

(continua)

Anexo 5.7 - continuação

Concelho	1981-1962			1998-1981			PRN2000-1998		
	30 min.	1 hora	2 horas	30 min.	1 hora	2 horas	30 min.	1 hora	2 horas
PORTO	362377	643164	765478	543689	1197755	1075680	269871	185557	295742
POVOA DO VARZIM	86951	541111	718351	282490	848577	1047431	1029119	392562	378250
SANTO TIRSO	295989	554929	806702	934271	832088	981547	481292	187410	340322
VALONGO	416338	805869	827219	534870	1067631	1128272	191932	196674	282222
VILA DO CONDE	214111	550436	764620	485633	874248	1093768	434805	405203	330988
V.NOVA DE GAIA	378821	513231	898221	460255	1299718	909019	361890	189722	282086
ARCOS DE VALDEVE	46712	211533	1320347	-16505	306951	884235	595	315377	313664
CAMINHA	2520	102339	572582	19752	265122	1020228	77889	523521	591569
MELGACO	18834	40285	258188	-5485	46834	1924328	-1257	14633	167446
MONCAO	7363	16356	435760	5187	302485	2052866	-596	98541	198700
PAREDES DE COURA	69014	117029	500858	-84950	380274	1849887	68368	51708	285498
PONTE DA BARCA	35401	172776	1315071	-5194	492393	880764	595	308138	340694
PONTE DE LIMA	52401	119475	510351	233486	1787792	1245425	73648	231682	411050
VALENCA	-8247	152369	127538	60037	744136	2506218	11044	179460	212374
VIANA DO CASTELO	10388	178620	714615	7189	1046754	1020451	187766	698055	596589
V.NOVA CERVEIRA	-9033	38282	350495	56642	577385	2063738	95304	331174	400211
ALIJO	-4665	4857	80639	11104	-8056	2001227	-1226	22288	717320
BOTICAS	40175	-35666	256556	7314	5900	482106	-2370	58713	1951370
CHAVES	-2587	-10856	39166	-6836	10984	540262	15374	377573	2800716
MESAO FRIO	75258	197502	1325955	-11458	924767	1271279	158916	756794	712076
MONDIM DE BASTO	-2145	109924	1353065	-2005	241340	1043647	-425	71988	317455
MONTALEGRE	-13325	26850	137837	2337	-12089	128410	-1660	-2370	788896
MURCA	-1846	8643	72673	92082	206200	2839683	23025	62875	577175
PESO DA REGUA	37461	9751	1330233	2380	112950	1307440	76001	710782	974378
RIBEIRA DE PENA	17608	69665	485306	-6417	37911	1528724	-1085	304210	1111151
SABROSA	-4606	-26664	391817	20400	244989	2400875	-1006	85923	513784
S.MARTA PENAGUIA	-7579	25699	564718	-12214	339203	2265604	15416	272343	726753
VALPACOS	20961	55797	1631	-9135	-21146	565513	-1985	-5818	1340154
V. POUCA AGUIAR	5523	7004	298732	40103	35406	2252380	46385	599114	961767
VILA REAL	15778	57431	468288	77244	1222425	2329420	36468	324814	515924
ARMAMAR	9914	15473	240726	-2257	-9982	1307158	-111	86270	1400253
CINFAES	35656	130445	1104513	-42853	-55482	757856	-929	60213	585375
LAMEGO	-7214	-2852	243951	-4577	95682	2176528	81937	583795	1224834
MOIMENTA BEIRA	37535	21651	71747	-8187	-4541	534464	35992	125220	2695521
PENEDONO	4896	12651	162730	5672	1486	98385	-831	19850	553920
RESENDE	20749	16788	975426	-27915	33695	787566	-615	61443	785929
S.JOAO PESQUEIRA	-4905	11164	230391	-699	-3342	732059	-61	-2443	1254889
SERNANCELHE	11367	66771	16965	-2312	80415	537275	10457	104922	2373005
TABUAÇO	-3119	91226	428138	-871	-19942	1363357	-251	11086	939810
TAROUCA	7845	36637	561572	18840	34137	1587797	9953	230754	1722054

Fonte: tratamento próprio em Indiviu

Anexo 5.8 - População residente até 30 minutos, 1 e 2 horas de viagem a partir de cada sede de concelho da Região Norte com valores contantes de população (de 1981): alteração das condições de acessibilidade rodoviária (1998-1981 e "PRN2000"-1998)

Concelho	População Residente (1981)									Diferença					
	1981			1998			"PRN2000"			1998-1981			"PRN2000"-1998		
	30 min.	1 hora	2 horas	30 min.	1 hora	2 horas	30 min.	1 hora	2 horas	30 min.	1 hora	2 horas	30 min.	1 hora	2 horas
AROUCA	48120	393099	2912244	48120	619430	3673338	48120	1126512	3878996	0	226331	761094	0	507082	205658
CASTELO PAIVA	17026	811752	3108271	17026	1565448	3744465	17026	1752323	4048629	0	753696	636194	0	186875	304164
ESPINHO	893959	1736992	3212898	1281031	2618863	4084198	1281031	2976540	4302446	387072	881871	871300	0	357677	218248
FEIRA	844506	1463460	3361569	1283860	2725195	4176508	1408755	3121321	4341372	439354	1261735	814939	124895	396126	164864
OLIVEIRA AZEMEIS	305985	1481328	3247800	338394	2160333	4100418	1014141	2962876	4328877	32409	679005	852618	675747	802543	228459
S.JOAO MADEIRA	564725	1512360	3430924	892093	2519201	4087336	1327076	3018137	4350336	327368	1006841	656412	434983	498936	263000
VALE DE CAMBRA	250699	1423555	3187755	250699	1586825	3917363	272025	2102682	4146344	0	163270	729608	21326	515857	228981
AMARES	235536	916702	2762323	217605	1861695	3494612	321378	2316387	3834934	-17931	944993	732289	103773	454692	340322
BARCELOS	364405	1141770	2878358	506882	2342888	3542180	909212	2625301	4099412	142477	1201118	663822	402330	282413	557232
BRAGA	564714	1219730	2977971	701993	2563479	3752441	912400	2671432	4151565	137279	1343749	774470	210407	107953	399124
CABECEIRAS BASTO	18997	237977	1927250	18997	504264	3061660	64825	1419407	3864719	0	266287	1134410	45828	915143	803059
CELORICO BASTO	86734	536404	2626585	32575	715351	3445377	32575	844514	3759134	-54159	178947	818792	0	129163	313757
ESPOSENDE	332084	996313	2823090	332084	2295404	3686195	841921	2717718	4091028	0	1299091	863105	509837	422314	404833
FAFE	240802	1014951	2963358	353957	2057082	3730135	645621	2594825	4192100	113155	1042131	766777	291664	537743	461965
GUIMARAES	587356	1705544	3109641	669035	2522052	3814727	851399	2870428	4237446	81679	816508	705086	182364	348376	422719
POVOA LANHOSO	372364	888050	2885072	327932	1885562	3581846	327932	2277260	3875896	-44432	997512	696774	0	391698	294050
TERRAS DE BOURO	71041	681728	2533060	71041	534769	2998940	71041	803862	3227583	0	-146959	465880	0	269093	228643
VIEIRA MINHO	55501	551093	2613380	39023	842895	3237797	39023	871547	3436612	-16478	291802	624417	0	28652	198815
V.NOVA FAMALICAO	776523	2167893	3077800	1226660	2723161	3939472	1713814	2788600	4178166	450137	555268	861672	487154	65439	238694
VILA VERDE	306557	944197	2730470	345441	2230329	3463606	345441	2367380	3871187	38884	1286132	733136	0	137051	407581
ALFANDEGA FE	7925	104476	370174	29533	172678	846853	79517	249767	2453720	21608	68202	476679	49984	77089	1606867
BRAGANCA	35380	73130	258833	56988	118452	679505	56988	126952	740368	21608	45322	420672	0	8500	60863
CARRAZEDA ANSIAE	21139	76789	458105	21139	123322	661201	21139	232335	2939364	0	46533	203096	0	109013	2278163
FREIXO ESPADA CI	5717	54395	246304	5717	65646	315565	5717	74610	834470	0	11251	69261	0	8964	518905
MACEDO CAVALEIRO	21608	144917	412292	93792	205922	1888714	93792	234543	2237056	72184	61005	1476422	0	28621	348342
MIRANDA DO DOURO	9948	33788	110167	18448	33788	146971	18448	41713	347187	8500	0	36804	0	7925	200216
MIRANDELA	54945	114135	470541	85071	306433	2735050	85071	364366	3313524	30126	192298	2264509	0	57933	578474
MOGADOURO	15340	52613	245481	15340	69038	333162	23265	143981	867849	0	16425	87681	7925	74943	534687
TORRE MONCORVO	24925	57250	419613	24925	132256	783756	42569	233524	2557798	0	75006	364143	17644	101268	1774042
VILA FLOR	21139	149388	524583	21139	148024	944638	51256	280873	3400898	0	-1364	420055	30117	132849	2456260
VIMIOSO	8500	18448	143722	18448	33788	265687	18448	90776	334088	9948	15340	121965	0	56988	68401
VINHAIS	16142	77588	248934	16142	99196	384273	16142	99196	446486	0	21608	135339	0	0	62213
V.NOVA FOZ COA	33889	88180	596503	33889	172667	1081006	41814	251669	2409006	0	84487	484503	7925	79002	1328000
AMARANTE	201749	804527	3081719	506024	2419052	4021671	569183	2698119	4350667	304275	1614525	939952	63159	279067	328996
BAIAO	156682	492082	2905504	131063	1579483	3696170	131063	1849703	4142702	-25619	1087401	790666	0	270220	446532
FELGUEIRAS	464825	1086689	3086071	505512	2232028	3805541	709359	2775422	4274915	40687	1145339	719470	203847	543394	469374
GONDOMAR	966861	1786859	3141307	1240761	2723055	4074788	1297892	2884918	4354093	273900	936196	933481	57131	161863	279305
LOUSADA	258566	1782629	3135913	468918	2304960	3992027	697556	2716670	4270726	210352	522331	856114	228638	411710	278699
MAIA	1231253	2104670	3157809	1637516	2795346	4054377	1939075	2959844	4306599	406263	690676	896568	301559	164498	252222
MARCO CANAVESES	256688	727322	2978467	358826	2165187	3939194	447528	2522904	4231428	102138	1437865	960727	88702	357717	292234

(continua)

Concelho	População Residente (1981)									Diferença					
	1981			1998			"PRN2000"			1998-1981			"PRN2000"-1998		
	30 min.	1 hora	2 horas	30 min.	1 hora	2 horas	30 min.	1 hora	2 horas	30 min.	1 hora	2 horas	30 min.	1 hora	2 horas
MATOSINHOS	1063672	1815511	3132242	1559401	2887462	4085057	1690562	3002691	4380159	495729	1071951	952815	131161	115229	295102
PACOS DE FERREIR	368267	2115824	3135698	604469	2519421	3910296	1718494	2859486	4291450	236202	403597	774598	1114025	340065	381154

PAREDES	368931	1792367	3207459	1325717	2719682	4216055	1525707	2932684	4340055	956786	927315	1008596	199990	213002	124000
PENAFIEL	368931	1846992	3196197	1325717	2604940	4205812	1425534	2968207	4359458	956786	757948	1009615	99817	363267	153646
PORTO	1108801	1981405	3227950	1521597	2919793	4120741	1724731	3006113	4354093	412796	938388	892791	203134	86320	233352
POVOA DO VARZIM	253810	1812053	2987579	469252	2432820	3831731	1429422	2723895	4140923	215442	620767	844152	960170	291075	309192
SANTO TIRSO	533549	2109162	3166713	1349218	2701719	3948898	1751616	2802870	4229707	815669	592557	782185	402398	101151	280809
VALONGO	1232990	2099149	3218518	1619632	2910133	4169765	1748493	3014177	4391410	386642	810984	951247	128861	104044	221645
VILA DO CONDE	471987	1844462	3018962	919178	2484606	3909136	1287175	2784179	4174746	447191	640144	890174	367997	299573	265610
V.NOVA DE GAIA	1125245	1851472	3378171	1460467	2890334	4102633	1750992	2982891	4317320	335222	1038862	724462	290525	92557	214687
ARCOS DE VALDEVE	144695	562309	2434785	133384	806834	3081587	133384	1072443	3314667	-11311	244525	646802	0	265609	233080
CAMINHA	105558	330838	2097922	119506	555713	2879594	191955	1002478	3396143	13948	224875	781672	72449	446765	516549
MELGACO	37045	102126	578192	37045	159922	2323725	37045	175805	2413035	0	57796	1745533	0	15883	89310
MONCAO	50993	175805	971724	59659	449482	2795086	59659	530491	2913575	8666	273677	1823362	0	81009	118489
PAREDES DE COURA	94930	301246	1306583	11311	636999	2921058	77722	665651	3127004	-83619	335753	1614475	66411	28652	205946
PONTE DA BARCA	133384	540397	2457456	133384	953793	3099104	133384	1199950	3361054	0	413396	641648	0	246157	261950
PONTE DE LIMA	225704	593598	2434785	421820	2213630	3454833	477666	2361629	3795120	196116	1620032	1020048	55846	147999	340287
VALENCA	46413	256814	832002	106093	922570	3099104	117404	1062312	3228118	59680	665756	2267102	11311	139742	129014
VIANA DO CASTELO	169341	747256	2593169	169341	1676848	3378378	336028	2266811	3910508	0	929592	785209	166687	589963	532130
V.NOVA CERVEIRA	49808	242815	1154122	106093	759133	2984317	198413	1041220	3297722	56285	516318	1830195	92320	282087	313405
ALIJO	18846	165906	707593	36414	176139	2614549	36414	205979	3255795	17568	10233	1906956	0	29840	641246
BOTICAS	54656	94180	612994	74059	120246	1079277	74059	186263	2902079	19403	26066	466283	0	66017	1822802
CHAVES	54656	120246	448718	54656	157643	1004461	74777	535367	3638507	0	37397	555743	20121	377724	2634046
MESAO FRIO	118598	493653	2600681	107404	1356590	3680685	262718	2024656	4353451	-11194	862937	1080004	155314	668066	672766
MONDIM DE BASTO	32575	257390	2480373	32575	468616	3338920	32575	534620	3584298	0	211226	858547	0	66004	245378
MONTALEGRE	19403	74059	368360	28176	74059	503963	28176	74059	1227181	8773	0	135603	0	0	723218
MURCA	8518	158500	662737	112313	399673	3351761	142153	481514	3867946	103795	241173	2689024	29840	81841	516185
PESO DA REGUA	129280	276690	2393990	138648	405363	3538747	213218	1059947	4471668	9368	128673	1144757	74570	654584	932921
RIBEIRA DE PENA	30917	129509	1177426	30917	175337	2568297	30917	467428	3606567	0	45828	1390871	0	292091	1038270
SABROSA	56070	155961	1092915	83434	403792	3327162	83434	497313	3783689	27364	247831	2234247	0	93521	456527
S.MARTA PENAGUIA	119854	254937	1579186	113519	596081	3670445	129222	844579	4349145	-6335	341144	2091259	15703	248498	678700
VALPACOS	54945	176936	438477	54945	185709	1030986	54945	185709	2231586	0	8773	592509	0	0	1200600
V. POUCA AGUIAR	30917	225264	1008120	77937	283049	3099111	132338	869404	4008797	47020	57785	2090991	54401	586355	909686
VILA REAL	89736	269195	1571740	172534	1445606	3742364	211702	1757532	4201452	82798	1176411	2170624	39168	311926	459088
ARMAMAR	44707	181182	1151072	44707	181182	2386797	44707	268851	3692128	0	0	1235725	0	87669	1305331
CINFAES	65413	273742	2732754	25619	219583	3273824	25619	273742	3793504	-39794	-54159	541070	0	54159	519680
LAMEGO	75867	187888	1269652	75867	299409	3306292	162442	846380	4478604	0	111521	2036640	86575	546971	1172312
MOIMENTA BEIRA	52807	178091	852926	46387	189285	1417763	85640	321301	3966892	-6420	11194	564837	39253	132016	2549129
PENEDONO	11688	85584	739775	20652	99171	922734	20652	121553	1480838	8964	13587	182959	0	22382	558104
RESENDE	40975	134905	2286754	15356	178043	2877363	15356	240766	3606613	-25619	43138	590609	0	62723	729250
S.JOAO PESQUEIRA	10219	93512	660911	10219	104706	1467033	10219	104706	2625031	0	11194	806122	0	0	1157998
SERNANCELHE	31782	166915	767535	31782	259140	1353717	44881	373931	3608102	0	92225	586182	13099	114791	2254385
TABUAÇO	8521	205592	1033073	8521	199257	2349296	8521	212877	3206006	0	-6335	1316223	0	13620	856710
TAROUCA	55010	154573	1269083	77482	201593	2768770	88676	444053	4405149	22472	47020	1499687	11194	242460	1636379

Fonte: tratamento próprio em Indiviu

Anexo 5.9 - População Residente até 30 minutos, 1 e 2 horas de viagem a partir de cada sede de concelho da Região Norte em 1981, 1998 e com a conclusão do PRN 2000: diferença à média regional

Concelho	1981			1998			"PRN2000"		
	30 min.	1hora	2 horas	30 min.	1hora	2 horas	30 min.	1hora	2 horas
AROUCA	-189033	-312744	974161	-314507	-565558	867764	-446185	-328441	473903
CASTELO DE PAIVA	-220127	105909	1170188	-346423	418187	919825	-478565	401099	620043
ESPINHO	656806	1031149	1274815	987573	1542103	1244656	888335	1727119	850163
SANTA MARIA DA FEIRA	607353	757617	1423486	985403	1637684	1332287	1026825	1862089	883713
OLIVEIRA DE AZEMÉIS	68832	775485	1309717	-1110	1033028	1264804	553955	1661129	870123
SÃO JOÃO DA MADEIRA	327572	806517	1492841	549927	1416337	1249112	926185	1757939	890603
VALE DE CAMBRA	13546	717712	1249672	-96742	441026	1096860	-195915	767379	715073
AMARES	-1617	210859	824240	-129989	717744	677078	-133115	1000949	407343
BARCELOS	127252	435927	940275	176755	1226476	724714	509055	1339799	660893
BRAGA	327561	513887	1039888	390279	1460079	925394	530915	1389849	703683
CABECEIRAS DE BASTO	-218156	-467866	-10833	-346570	-705277	216592	-429245	57439	403543
CELORICO DE BASTO	-150419	-169439	688502	-331943	-481003	610124	-464505	-603101	314673
ESPOSENDE	94931	290470	885007	-18385	1188585	867115	455225	1449089	656243
FAFE	3649	309108	1025275	13871	927039	888018	231475	1276249	733923
GUIMARÃES	350203	999701	1171558	366615	1430249	983784	482085	1580429	775983
PÓVOA DE LANHOSO	135211	182207	946989	-10087	746735	755553	-126245	949779	439543
TERRAS DE BOURO	-166112	-24115	594977	-292761	-671852	189448	-423215	-624001	-174367
VIEIRA DO MINHO	-181652	-154750	675297	-325647	-336310	417168	-457125	-542311	10173
VILA NOVA DE FAMALICÃO	539370	1462050	1139717	930238	1637532	1106719	1371695	1518069	729303
VILA VERDE	69404	238354	792387	346	1106869	651904	-117115	1048549	442203
ALFÂNDEGA DA FÉ	-229228	-601367	-1567909	-337274	-1081342	-2151019	-431795	-1291531	-1199047
BRAGANÇA	-201773	-632713	-1679250	-310953	-1126160	-2309070	-444025	-1399131	-2940717
CARRAZEDA DE ANSIÃES	-216014	-629054	-1479978	-344875	-1125069	-2333081	-477695	-1309401	-619517
FREIXO DE ESPADA À CINTA	-231436	-651448	-1691779	-358024	-1175085	-2663710	-490445	-1447331	-2871107
MACEDO DE CAVALEIROS	-215545	-560926	-1525791	-279010	-1053469	-1075865	-413325	-1314081	-1392407
MIRANDA DO DOURO	-227205	-672055	-1827916	-347918	-1202978	-2815013	-481015	-1473251	-3330177
MIRANDELA	-182208	-591708	-1467542	-288842	-957636	-171605	-423775	-1190421	-179597
MOGADOURO	-221813	-653230	-1692602	-350750	-1172400	-2649319	-477085	-1390501	-2820387
TORRE DE MONCORVO	-212228	-648593	-1518470	-343084	-1117558	-2221815	-461685	-1308391	-1099787
VILA FLOR	-216014	-556455	-1413500	-344875	-1103999	-2046993	-454235	-1266071	-122727
VIMIOSO	-228653	-687395	-1794361	-347918	-1202978	-2708316	-481015	-1428771	-3340957
VINHAIS	-221011	-628255	-1689149	-350211	-1142888	-2605787	-483515	-1421011	-3242197
VILA NOVA DE FOZ CÔA	-203264	-617663	-1341580	-335644	-1080996	-1943619	-463475	-1292471	-1229777
AMARANTE	-35404	98684	1143636	172789	1308277	1169033	132175	1403919	875573
BAIÃO	-80471	-213761	967421	-230738	408854	859175	-359535	468389	683913
FELGUEIRAS	227672	380846	1147988	177988	1114837	961845	307435	1488449	809963
GONDOMAR	729708	1081016	1203224	945322	1646355	1232632	911705	1637709	890993
LOUSADA	21413	1076786	1197830	142704	1205395	1145912	301025	1439059	806433
MAIA	994100	1398827	1219726	1365015	1719603	1214476	1634045	1708099	841883
MARCO DE CANAVESES	19535	21479	1040384	21860	1039831	1096095	8955	1223139	776003
MATOSINHOS	826519	1109668	1194159	1281877	1815543	1241507	1345695	1756879	912673
PAÇOS DE FERREIRA	131114	1409981	1197615	300699	1429944	1071506	1378455	1599929	826273
PAREDES	131778	1086524	1269376	1033890	1636935	1360683	1165215	1663119	870433
PENAFIEL	131778	1141149	1258114	1033890	1513051	1349030	1051585	1695209	884583
PORTO	871648	1275562	1289867	1245541	1848437	1274586	1383275	1758879	890993
PÓVOA DE VARZIM	16657	1106210	1049496	143353	1344572	1001588	1040335	1462019	700503
SANTO TIRSO	296396	1403319	1228630	1067070	1617684	1115396	1416225	1529979	776383
VALONGO	995837	1393306	1280435	1353170	1837020	1318056	1412965	1758579	920943
VILA DO CONDE	234834	1138619	1080879	582657	1400491	1079470	885325	1530579	731123
VILA NOVA DE GAIA	888092	1145629	1440088	1180862	1820512	1258172	1410615	1735119	860923
ARCOS DE VALDEVEZ	-92458	-143534	496702	-235343	-388413	281124	-366885	-348151	-84547
CAMINHA	-131595	-375005	159839	-239677	-653267	82059	-293925	-404861	-5707
MELGAÇO	-200108	-603717	-1359891	-330121	-1079429	-509308	-463515	-1339911	-1021197
MONÇÃO	-186160	-530038	-966359	-306162	-766177	-8922	-438895	-942751	-489557
PAREDES DE COURA	-142223	-404597	-631500	-352496	-568744	121030	-416265	-792151	-272807
PONTE DA BARCA	-103769	-165446	519373	-235343	-230824	299784	-366885	-197801	-38857
PONTE DE LIMA	-11449	-112245	496702	80644	1086232	643968	22155	1042799	375683
VALENÇA	-190740	-449029	-1106081	-257552	-261746	299784	-378645	-357401	-167177
VIANA DO CASTELO	-67812	41413	655086	-190114	520799	575559	-134485	943739	492813
VILA NOVA DE CERVEIRA	-187345	-463028	-783961	-257552	-436050	182367	-294385	-379991	-96757
ALIJÓ	-218307	-539937	-1230490	-331762	-1069514	-282802	-465125	-1322341	-244817
BOTICAS	-182497	-611663	-1325089	-298598	-1126179	-1867862	-433105	-1342581	-595827
CHAVES	-182497	-585597	-1489365	-314062	-1093599	-1964478	-430825	-991141	156903
MESÃO FRIO	-118555	-212190	662598	-257304	164870	839512	-230525	646549	872253
MONDIM DE BASTO	-204578	-448453	542290	-331943	-746784	497013	-464505	-949911	135133
MONTALEGRE	-217750	-631784	-1569723	-339538	-1165846	-2450748	-473335	-1443331	-2341187
MURÇA	-228635	-547343	-1275346	-260253	-861821	484233	-369365	-1074061	382073
PESO DA RÉGUA	-107873	-429153	455907	-231429	-841798	677940	-287565	-406131	972983
RIBEIRA DE PENA	-206236	-576334	-760657	-337353	-1063076	-298633	-470575	-1033981	133183
SABROSA	-181083	-549882	-845168	-285462	-833969	471234	-418605	-1023161	305683
SANTA MARTA DE PENAGUIÃO	-117299	-450906	-358897	-255204	-644209	816765	-371925	-646981	864183
VALPAÇOS	-182208	-528907	-1499606	-315143	-1068578	-1946076	-449265	-1349511	-1285257
VILA POUCA DE AGUIAR	-206236	-480579	-929963	-291053	-968260	241441	-376805	-644261	523873
VILA REAL	-147417	-436648	-366343	-197346	240770	877054	-293015	290469	713643
ARMAMAR	-192446	-524661	-787011	-320377	-1058626	-521815	-452625	-1247471	199103
CINFÃES	-171740	-432101	794671	-339449	-1013799	455503	-472515	-1228701	361543
LAMEGO	-161286	-517955	-668431	-291925	-946211	432984	-342125	-637531	978483
MOIMENTA DA BEIRA	-184346	-527752	-1085157	-318620	-1054566	-1559663	-414765	-1204461	456523
PENEDONO	-225465	-620259	-1198308	-344747	-1140786	-2086702	-477715	-1396051	-2212117
RESENDE	-196178	-570938	348671	-349263	-1060999	49459	-482015	-1274671	156053
SÃO JOÃO DA PESQUEIRA	-226934	-612331	-1277172	-353357	-1137573	-1530371	-485555	-1415131	-954817
SERNANCELHE	-205371	-538928	-1170548	-333145	-982268	-1634577	-454825	-1152461	59093
TABUAÇO	-228632	-500251	-905010	-355037	-1043572	-576922	-487425	-1307601	-316447
TAROUCA	-182143	-551270	-669000	-289311	-1040470	-132776	-411495	-1084831	909943
Média Regional	237153	705843	1938083	362938	1230186	2942032	495070	1505301	3621367

Fonte: tratamento próprio em Indiviu

Anexo 5.10 - Velocidades Equivalentes Rectas (VER) entre os concelhos da Região Norte, em 1960 (Km/h)

Parte 1 de 4 (1 | 2 | 3 | 4)

Concelho	1 AROUCA	2 CASTELO PAIVA	3 ESPINHO	4 FEIRA	5 OLIVEIRA AZEMEIS	6 S.JOAO MADEIRA	7 VALE DE CAMBRA	8 AMARES	9 BARCELOS	10 BRAGA	11 CABECEIRAS BASTO	12 CELORICO BASTO	13 ESPOSENDE	14 FAFE	15 GUIMARAES	16 POVOA LANHOSO	17 TERRAS DE BOURO	18 VIEIRA MINHO	19 V.NOVA FAMALICAO	20 VILA VERDE	21 ALFANDEGA FE	22 BRAGANCA	23 CARRAZEDA ANSIAE	24 FREIXO ESPADA CI	25 MACEDO CAVALEIRO	26 MIRANDA DO DOURO	27 MIRANDELA	28 MOGADOURO	29 TORRE MONCORVO	30 VILA FLOR	31 VIMIOSO	32 VINHAIS	33 V.NOVA FOZ COA	34 AMARANTE	35 BAIAO	36 FELGUEIRAS	37 GONDOMAR	38 LOUSADA	39 MAIA	40 MARCO CANAVESES	41 MATOSINHOS	42 PACOS DE FERREIR	
1 AROUCA		16,1	26,5	25,3	22,1	25,9	18,9	27,5	29,4	27,4	21,1	21,9	32,9	26,3	25,4	24,9	25,2	23,7	27,4	29,2	21,4	28,4	20,4	20,8	27,0	25,0	25,6	21,9	20,9	21,7	22,8	24,1	20,6	21,3	17,3	25,4	21,7	24,6	28,0	17,9	28,9	21,7	AROUCA 1
2 CASTELO PAIVA	16,1		20,0	19,5	17,2	16,8	15,7	29,9	30,2	30,1	23,6	26,2	33,4	32,6	30,7	28,4	26,5	26,4	27,7	32,1	24,4	31,9	24,3	24,1	31,3	27,7	30,0	24,7	24,5	25,4	25,2	26,5	24,9	27,5	23,2	32,8	20,0	33,7	28,9	22,5	30,3	26,2	CASTELO PAIVA 2
3 ESPINHO	26,5	20,0		37,6	33,8	34,8	35,1	38,9	37,2	39,1	27,2	29,3	39,6	31,5	34,3	34,9	33,1	34,3	39,5	40,0	26,3	33,4	26,2	25,8	33,4	29,1	32,5	26,7	26,4	27,4	27,1	28,2	26,9	32,1	26,8	32,1	31,8	33,9	36,1	30,7	30,4	36,4	ESPINHO 3
4 FEIRA	25,3	19,5	37,6		28,7	28,2	32,8	39,5	39,5	40,1	26,8	28,2	42,4	31,2	34,5	35,3	33,9	34,4	41,3	41,0	25,1	32,4	24,7	26,1	32,0	29,2	31,1	26,7	27,0	26,0	26,3	27,6	27,3	29,9	24,3	31,3	34,2	32,6	41,1	27,8	38,0	35,9	FEIRA 4
5 OLIVEIRA AZEMEIS	22,1	17,2	33,8	28,7		35,5	24,6	38,6	39,4	39,2	26,1	26,8	42,4	30,2	33,6	34,6	33,7	33,5	40,5	40,2	26,0	31,1	22,9	26,8	30,2	30,1	29,2	27,7	28,1	24,3	25,2	26,6	28,3	27,7	22,0	30,1	34,7	31,0	41,0	25,3	39,2	34,5	OLIVEIRA AZEMEIS 5
6 S.JOAO MADEIRA	25,9	16,8	34,8	28,2	35,5		36,3	39,0	39,9	39,7	26,0	26,9	43,2	30,3	33,7	34,8	33,7	33,7	41,2	40,7	25,3	31,5	23,5	26,2	30,9	29,5	29,9	27,0	27,3	24,9	25,5	26,9	27,6	28,1	22,3	30,1	34,5	31,1	42,2	25,6	40,3	34,8	S.JOAO MADEIRA 6
7 VALE DE CAMBRA	18,9	15,7	35,1	32,8	24,6	36,3		36,4	37,9	37,0	24,1	24,3	41,3	27,8	31,0	32,4	32,1	31,4	38,1	38,2	25,5	29,5	21,1	26,2	28,4	29,9	27,2	27,3	27,5	23,7	24,0	25,3	27,7	24,4	19,0	27,2	32,0	27,6	39,1	21,7	38,4	31,2	VALE DE CAMBRA 7
8 AMARES	27,5	29,9	38,9	39,5	38,6	39,0	36,4		38,4	39,1	27,1	20,6	37,0	25,7	28,7	28,2	12,1	25,5	38,9	29,2	22,9	26,3	23,5	24,4	27,2	25,7	25,9	23,6	24,4	23,9	22,9	24,6	26,2	31,1	25,3	28,6	35,2	28,0	41,5	27,9	37,9	29,4	AMARES 8
9 BARCELOS	29,4	30,2	37,2	39,5	39,4	39,9	37,9	38,4		44,1	31,9	27,1	30,1	32,7	35,2	38,3	26,0	36,7	40,5	33,6	26,3	30,5	27,2	27,1	31,8	28,6	31,0	26,7	27,6	27,7	26,0	27,2	29,2	34,9	27,2	33,6	34,9	31,9	38,0	29,6	32,8	35,3	BARCELOS 9
10 BRAGA	27,4	30,1	39,1	40,1	39,2	39,7	37,0	39,1	44,1		28,4	24,3	40,6	29,1	35,2	32,8	23,1	33,5	38,9	49,7	25,0	29,5	25,9	26,2	30,7	27,7	29,6	25,6	26,5	26,4	25,0	25,9	28,3	35,9	27,0	33,8	35,0	28,7	42,4	29,5	37,7	28,9	BRAGA 10
11 CABECEIRAS BASTO	21,1	23,6	27,2	26,8	26,1	26,0	24,1	27,1	31,9	28,4		18,3	32,8	16,0	19,8	27,6	17,3	24,3	26,6	27,4	21,4	27,2	20,8	22,8	27,4	25,5	25,3	22,6	22,4	22,3	22,3	22,9	20,9	20,2	17,4	17,1	23,5	20,1	28,1	21,3	27,6	20,6	CABECEIRAS BASTO 11
12 CELORICO BASTO	21,9	26,2	29,3	28,2	26,8	26,9	24,3	20,6	27,1	24,3	18,3		28,4	16,5	21,5	19,1	17,4	19,6	25,3	24,9	21,1	28,4	19,9	21,9	28,0	25,7	25,8	22,4	21,3	21,6	22,6	23,1	22,0	23,7	17,0	20,0	25,9	24,5	28,5	24,4	31,3	25,3	CELORICO BASTO 12
13 ESPOSENDE	32,9	33,4	39,6	42,4	42,4	43,2	41,3	38,5	41,7	42,9	33,4	28,9		34,4	36,6	39,1	27,9	37,5	36,2	34,4	27,1	31,1	28,2	27,8	32,5	29,1	31,8	27,4	28,3	28,6	26,7	28,0	29,8	35,2	29,2	34,7	40,2	32,2	39,5	32,7	40,2	33,8	ESPOSENDE 13
14 FAFE	26,3	32,6	31,5	31,2	30,2	30,3	27,8	25,7	32,7	29,1	16,0	16,5	33,5		29,0	24,6	18,0	18,3	32,9	29,7	22,8	28,8	22,9	24,2	29,2	26,5	27,5	23,8	24,0	23,8	23,6	23,4	25,9	32,3	22,7	27,1	27,0	28,7	33,0	27,9	32,5	25,9	FAFE 14
15 GUIMARAES	25,4	30,7	34,3	34,5	33,6	33,7	31,0	28,7	35,2	35,2	19,8	21,5	35,4	29,0		23,4	22,1	23,1	35,6	37,9	24,8	30,8	25,3	25,8	31,7	28,0	30,4	25,5	26,1	26,2	25,2	24,2	27,9	36,4	24,5	32,1	28,4	27,2	35,9	27,6	34,7	27,6	GUIMARAES 15
16 POVOA LANHOSO	24,9	28,4	34,9	35,3	34,6	34,8	32,4	28,2	38,3	32,8	27,6	19,1	37,8	24,6	23,4		14,1	28,2	32,8	27,7	22,4	26,6	22,3	23,7	27,2	25,6	25,7	23,3	23,4	23,4	22,8	24,8	25,2	28,3	23,1	23,7	30,5	25,2	36,5	25,9	34,3	25,5	POVOA LANHOSO 16
17 TERRAS DE BOURO	25,2	26,5	33,1	33,9	33,7	33,7	32,1	12,1	26,0	23,1	17,3	17,4	27,2	18,0	22,1	14,1		11,3	28,3	19,2	20,4	22,8	20,8	22,3	23,4	23,4	22,1	21,3	21,9	21,1	20,6	20,2	23,6	25,2	22,3	22,8	29,7	23,8	32,7	24,1	31,4	25,0	TERRAS DE BOURO 17
18 VIEIRA MINHO	23,7	26,4	34,3	34,4	33,5	33,7	31,4	25,5	36,7	33,5	24,3	19,6	36,5	18,3	23,1	28,2	11,3		33,4	26,3	21,3	24,8	21,2	22,8	25,5	24,6	23,9	22,2	22,4	22,2	21,6	23,2	21,7	22,8	20,2	20,5	30,5	23,5	35,9	22,9	34,2	24,8	VIEIRA MINHO 18
19 V.NOVA FAMALICAO	27,4	27,7	39,5	41,3	40,5	41,2	38,1	38,9	40,5	38,9	26,6	25,3	34,3	32,9	35,6	32,8	28,3	33,4		40,8	25,8	31,3	26,4	26,4	32,2	28,5	31,1	26,4	26,8	27,2	26,0	26,1	28,2	31,9	24,2	30,6	34,3	28,8	45,8	27,1	37,0	31,8	V.NOVA FAMALICAO 19
20 VILA VERDE	29,2	32,1	40,0	41,0	40,2	40,7	38,2	29,2	33,6	49,7	27,4	24,9	32,9	29,7	37,9	27,7	19,2	26,3	40,8		24,6	28,0	25,7	26,0	29,4	27,0	28,4	25,1	26,3	26,0	24,3	24,7	28,2	36,7	28,6	35,4	37,0	32,0	42,7	31,5	38,4	32,6	VILA VERDE 20
21 ALFANDEGA FE	21,4	24,4	26,3	25,1	26,0	25,3	25,5	22,9	26,3	25,0	21,4	21,1	26,9	22,8	24,8	22,4	20,4	21,3	25,8	24,6		24,8	24,8	16,8	17,2	23,9	16,7	12,3	22,7	19,9	12,2	17,8	26,8	24,6	24,7	24,9	25,6	25,4	26,9	24,2	27,8	25,7	ALFANDEGA FE 21
22 BRAGANCA	28,4	31,9	33,4	32,4	31,1	31,5	29,5	26,3	30,5	29,5	27,2	28,4	30,9	28,8	30,8	26,6	22,6	24,8	31,3	28,0	24,8		33,3	25,8	37,2	22,0	38,0	21,5	35,3	32,1	19,9	25,7	35,4	34,0	32,7	32,2	32,5	33,2	33,2	32,7	34,3	32,9	BRAGANCA 22
23 CARRAZEDA ANSIAE	20,4	24,3	26,2	24,7	22,9	23,5	21,1	23,5	27,2	25,9	20,8	19,9	27,9	22,9	25,3	22,3	20,8	21,2	26,4	25,7	24,8	33,3		23,7	29,5	29,5	28,9	22,9	22,8	35,5	19,5	23,4	17,7	24,3	24,9	25,1	25,4	25,5	27,2	24,2	28,3	25,9	CARRAZEDA ANSIAE 23
24 FREIXO ESPADA CI	20,8	24,1	25,8	26,1	26,8	26,2	26,2	24,4	27,1	26,2	22,8	21,9	27,6	24,2	25,8	23,7	22,3	22,8	26,4	26,0	16,8	25,8	23,7		23,9	32,6	24,8	28,0	24,7	24,9	19,0	21,3	21,7	25,0	24,9	25,6	25,3	25,7	26,7	24,6	27,4	25,9	FREIXO ESPADA CI 24
25 MACEDO CAVALEIRO	27,0	31,3	33,4	32,0	30,2	30,9	28,4	27,2	31,8	30,7	27,4	28,0	32,2	29,2	31,7	27,2	23,4	25,5	32,2	29,4	17,2	37,2	29,5	23,9		23,3	40,8	17,7	34,7	26,5	15,0	18,4	34,8	34,5	32,1	33,0	32,7	33,8	33,9	32,5	35,1	33,5	MACEDO CAVALEIRO 25
26 MIRANDA DO DOURO	25,0	27,7	29,1	29,2	30,1	29,5	29,9	25,7	28,6	27,7	25,5	25,7	29,0	26,5	28,0	25,6	23,4	24,6	28,5	27,0	23,9	22,0	29,5	32,6	23,3		25,7	43,9	34,7	28,7	27,6	22,4	34,3	28,6	28,4	28,4	28,6	28,8	29,5	27,8	30,2	28,9	MIRANDA DO DOURO 26
27 MIRANDELA	25,6	30,0	32,5	31,1	29,2	29,9	27,2	25,9	31,0	29,6	25,3	25,8	31,5	27,5	30,4	25,7	22,1	23,9	31,1	28,4	16,7	38,0	28,9	24,8	40,8	25,7		19,8	28,8	30,0	19,7	20,7	28,4	33,2	30,6	31,7	31,6	32,6	33,0	31,1	34,3	32,4	MIRANDELA 27
28 MOGADOURO	21,9	24,7	26,7	26,7	27,7	27,0	27,3	23,6	26,7	25,6	22,6	22,4	27,3	23,8	25,5	23,3	21,3	22,2	26,4	25,1	12,3	21,5	22,9	28,0	17,7	43,9	19,8		27,3	20,5	14,9	18,4	28,8	25,5	25,1	25,6	26,1	26,1	27,3	24,6	28,1	26,3	MOGADOURO 28
29 TORRE MONCORVO	20,9	24,5	26,4	27,0	28,1	27,3	27,5	24,4	27,6	26,5	22,4	21,3	28,1	24,0	26,1	23,4	21,9	22,4	26,8	26,3	22,7	35,3	22,8	24,7	34,7	34,7	28,8	27,3		28,6	19,1	24,5	36,7	25,2	25,4	25,9	25,7	26,0	27,3	24,9	28,2	26,3	TORRE MONCORVO 29
30 VILA FLOR	21,7	25,4	27,4	26,0	24,3	24,9	23,7	23,9	27,7	26,4	22,3	21,6	28,4	23,8	26,2	23,4	21,1	22,2	27,2	26,0	19,9	32,1	35,5	24,9	26,5	28,7	30,0	20,5	28,6		17,2	22,4	27,4	26,0	26,0	26,3	26,7	26,8	28,2	25,2	29,3	27,1	VILA FLOR 30
31 VIMIOSO	22,8	25,2	27,1	26,3	25,2	25,5	24,0	22,9	26,0	25,0	22,3	22,6	26,6	23,6	25,2	22,8	20,6	21,6	26,0	24,3	12,2	19,9	19,5	19,0	15,0	27,6	19,7	14,9	19,1	17,2		20,4	20,7	25,8	24,7	25,5	26,4	26,2	27,2	25,2	28,0	26,4	VIMIOSO 31
32 VINHAIS	24,1	26,5	28,2	27,6	26,6	26,9	25,3	24,6	27,2	25,9	22,9	23,1	27,8	23,4	24,2	24,8	20,2	23,2	26,1	24,7	17,8	25,7	23,4	21,3	18,4	22,4	20,7	18,4	24,5	22,4	20,4		25,4	26,5	26,0	25,2	26,9	26,5	27,4	26,2	28,5	26,5	VINHAIS 32
33 V.NOVA FOZ COA	20,6	24,9	26,9	27,3	28,3	27,6	27,7	26,2	29,2	28,3	20,9	22,0	29,6	25,9	27,9	25,2	23,6	21,7	28,2	28,2	26,8	35,4	17,7	21,7	34,8	34,3	28,4	28,8	36,7	27,4	20,7	25,4		26,8	26,6	27,7	26,4	27,4	28,3	25,9	29,2	27,5	V.NOVA FOZ COA 33
34 AMARANTE	21,3	27,5	32,1	29,9	27,7	28,1	24,4	31,1	34,9	35,9	20,2	23,7	34,5	32,3	36,4	28,3	25,2	22,8	31,9	36,7	24,6	34,0	24,3	25,0	34,5	28,6	33,2	25,5	25,2	26,0	25,8	26,5	26,8		14,6	41,0	28,9	31,5	33,1	25,3	36,5	31,2	AMARANTE 34
35 BAIAO	17,3	23,2	26,8	24,3	22,0	22,3	19,0	25,3	27,2	27,0	17,4	17,0	29,2	22,7	24,5	23,1	22,3	20,2	24,2	28,6	24,7	32,7	24,9	24,9	32,1	28,4	30,6	25,1	25,4	26,0	24,7	26,0	26,6	14,6		22,2	24,7	20,8	29,2	18,1	31,8	22,1	BAIAO 35
36 FELGUEIRAS	25,4	32,8	32,1	31,3	30,1	30,1	27,2	28,6	33,6	33,8	17,1	20,0	33,8	27,1	32,1	23,7	22,8	20,5	30,6	35,4	24,9	32,2	25,1	25,6	33,0	28,4	31,7	25,6	25,9	26,3	25,5	25,2	27,7	41,0	22,2		27,0	27,4	30,4	27,2	34,6	25,8	FELGUEIRAS 36
37 GONDOMAR	21,7	20,0	31,8	34,2	34,7	34,5	32,0	35,2	34,9	35,0	23,5	25,9	40,2	27,0	28,4	30,5	29,7	30,5	34,3	37,0	25,6	32,5	25,4	25,3	32,7	28,6	31,6	26,1	25,7	26,7	26,4	26,9	26,4	28,9	24,7	27,0		27,4	34,8	27,9	40,6	26,4	GONDOMAR 37
38 LOUSADA	24,6	33,7	33,9	32,6	31,0	31,1	27,6	28,0	31,9	28,7	20,1	24,5	31,4	28,7	27,2	25,2	23,8	23,5	28,8	32,0	25,4	33,2	25,5	25,7	33,8	28,8	32,6	26,1	26,0	26,8	26,2	26,5	27,4	31,5	20,8	27,4	27,4		34,3	24,8	39,8	30,7	LOUSADA 38
39 MAIA	28,0	28,9	36,1	41,1	41,0	42,2	39,1	41,5	38,0	42,4	28,1	28,5	39,5	33,0	35,9	36,5	32,7	35,9	45,8	42,7	26,9	33,2	27,2	26,7	33,9	29,5	33,0	27,3	27,3	28,2	27,2	27,4	28,3	33,1	29,2	30,4	34,8	34,3		34,2	24,9	36,2	MAIA 39
40 MARCO CANAVESES	17,9	22,5	30,7	27,8	25,3	25,6	21,7	27,9	29,6	29,5	21,3	24,4	32,7	27,9	27,6	25,9	24,1	22,9	27,1	31,5	24,2	32,7	24,2	24,6	32,5	27,8	31,1	24,6	24,9	25,2	25,2	26,2	25,9	25,3	18,1	27,2	27,9	24,8	34,2		37,9	25,0	MARCO CANAVESES 40
41 MATOSINHOS	28,9	30,3	30,4	38,0	39,2	40,3	38,4	37,9	32,8	37,7	27,6	31,3	40,2	32,5	34,7	34,3	31,4	34,2	37,0	38,4	27,8	34,3	28,3	27,4	35,1	30,2	34,3	28,1	28,2	29,3	28,0	28,5	29,2	36,5	31,8	34,6	40,6	39,8	24,9	37,9		44,2	MATOSINHOS 41
42 PACOS DE FERREIR	21,7	26,2	36,4	35,9	34,5	34,8	31,2	29,4	35,3	28,9	20,6	25,3	32,8	25,9	27,6	25,5	25,0	24,8	31,8	32,6	25,7	32,9	25,9	25,9	33,5	28,9	32,4	26,3	26,3	27,1	26,4	26,5	27,5	31,2	22,1	25,8	26,4	30,7	36,2	25,0	44,2		PACOS DE FERREIR 42

1 AROUCA	2 CASTELO PAIVA	3 ESPINHO	4 FEIRA	5 OLIVEIRA AZEMEIS	6 S.JOAO MADEIRA	7 VALE DE CAMBRA	8 AMARES	9 BARCELOS	10 BRAGA	11 CABECEIRAS BASTO	12 CELORICO BASTO	13 ESPOSENDE	14 FAFE	15 GUIMARAES	16 POVOA LANHOSO	17 TERRAS DE BOURO	18 VIEIRA MINHO	19 V.NOVA FAMALICAO	20 VILA VERDE	21 ALFANDEGA FE	22 BRAGANCA	23 CARRAZEDA ANSIAE	24 FREIXO ESPADA CI	25 MACEDO CAVALEIRO	26 MIRANDA DO DOURO	27 MIRANDELA	28 MOGADOURO	29 TORRE MONCORVO	30 VILA FLOR	31 VIMIOSO	32 VINHAIS	33 V.NOVA FOZ COA	34 AMARANTE	35 BAIAO	36 FELGUEIRAS	37 GONDOMAR	38 LOUSADA	39 MAIA	40 MARCO CANAVESES	41 MATOSINHOS	42 PACOS DE FERREIR

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31 32 33 34 35 36 37 38 39 40 41 42

Anexo 5.11 - Velocidades Equivalentes Rectas (VER) entre os concelhos da Região Norte, em 1981 (Km/h)

Parte 1 de 4 — 1 | 2 | 3 | 4

Concelho	1 AROUCA	2 CASTELO PAIVA	3 ESPINHO	4 FEIRA	5 OLIVEIRA AZEMEIS	6 S.JOAO MADEIRA	7 VALE DE CAMBRA	8 AMARES	9 BARCELOS	10 BRAGA	11 CABECEIRAS BASTO	12 CELORICO BASTO	13 ESPOSENDE	14 FAFE	15 GUIMARAES	16 POVOA LANHOSO	17 TERRAS DE BOURO	18 VIEIRA MINHO	19 V.NOVA FAMALICAO	20 VILA VERDE	21 ALFANDEGA FE	22 BRAGANCA	23 CARRAZEDA ANSIAE	24 FREIXO ESPADA CI	25 MACEDO CAVALEIRO	26 MIRANDA DO DOURO	27 MIRANDELA	28 MOGADOURO	29 TORRE MONCORVO	30 VILA FLOR	31 VIMIOSO	32 VINHAIS	33 V.NOVA FOZ COA	34 AMARANTE	35 BAIAO	36 FELGUEIRAS	37 GONDOMAR	38 LOUSADA	39 MAIA	40 MARCO CANAVESES	41 MATOSINHOS	42 PACOS DE FERREIR	
1 AROUCA		22,9	34,5	35,3	38,0	39,2	33,6	30,5	32,9	30,0	26,4	26,8	37,8	31,7	30,3	30,8	30,2	29,6	30,0	31,5	27,6	31,3	25,1	27,6	29,5	32,4	28,5	28,7	28,1	26,4	29,3	29,2	28,4	25,5	20,9	30,6	25,6	29,2	32,2	22,7	36,7	26,9	AROUCA
2 CASTELO PAIVA	22,9		30,5	32,1	26,7	27,1	25,2	32,6	33,4	32,2	28,3	30,1	33,6	36,2	33,5	33,5	32,0	31,7	32,1	33,9	29,1	33,9	27,5	28,5	32,6	32,7	31,9	29,1	28,9	28,6	31,9	31,3	29,6	29,5	25,2	35,5	21,6	34,1	28,8	25,9	30,8	29,4	CASTELO PAIVA
3 ESPINHO	34,5	30,5		41,7	37,1	38,5	38,9	38,4	38,6	38,3	31,0	34,5	42,7	37,3	40,4	38,8	38,1	37,8	38,8	38,9	32,6	36,1	31,0	31,1	35,6	35,0	35,3	32,1	31,8	31,6	34,4	33,6	32,7	36,4	32,7	38,4	33,6	37,6	36,4	33,4	38,3	38,1	ESPINHO
4 FEIRA	35,3	32,1	41,7		33,1	30,1	35,7	39,3	41,2	39,6	30,6	33,1	45,8	36,8	40,4	39,2	38,9	37,8	41,1	40,3	31,0	35,1	29,1	29,3	34,2	33,8	33,8	30,6	29,9	29,9	33,2	32,8	30,4	33,8	30,3	37,2	36,5	36,1	42,1	31,3	46,7	37,8	FEIRA
5 OLIVEIRA AZEMEIS	38,0	26,7	37,1	33,1		38,1	27,3	38,9	41,5	39,4	29,7	31,3	46,0	35,4	39,1	38,4	38,5	36,9	41,0	40,1	29,2	33,7	27,0	30,1	32,4	33,2	31,8	30,0	29,7	28,0	31,7	31,6	30,0	31,2	27,2	35,4	37,3	34,3	42,8	28,5	47,0	36,7	OLIVEIRA AZEMEIS
6 S.JOAO MADEIRA	39,2	27,1	38,5	30,1	38,1		40,3	39,1	41,9	39,6	29,7	31,6	46,9	35,8	39,6	38,7	38,7	37,2	41,4	40,3	29,8	34,2	27,7	29,4	33,1	32,9	32,5	29,7	29,4	28,7	32,3	32,0	29,8	31,8	27,9	35,9	37,2	34,6	43,8	28,9	49,5	36,9	S.JOAO MADEIRA
7 VALE DE CAMBRA	33,6	25,2	38,9	35,7	27,3	40,3		37,0	40,2	37,4	27,5	28,3	45,0	32,6	36,2	36,1	36,7	34,7	38,9	38,3	28,5	32,1	26,1	29,4	30,5	32,8	29,7	29,4	28,9	27,2	30,1	30,1	29,2	27,6	24,4	32,1	34,8	30,8	41,2	25,4	46,0	33,3	VALE DE CAMBRA
8 AMARES	30,5	32,6	38,4	39,3	38,9	39,1	37,0		43,9	40,6	32,8	26,0	41,1	28,7	31,3	37,3	22,3	34,3	38,8	30,0	30,3	32,8	28,0	29,7	30,9	32,5	30,3	30,0	29,6	28,2	30,7	32,6	32,3	34,8	32,1	31,5	35,2	30,3	40,6	31,1	37,2	30,7	AMARES
9 BARCELOS	32,9	33,4	38,6	41,2	41,5	41,9	40,2	43,9		46,1	36,2	31,4	38,7	33,5	36,1	41,9	40,5	42,9	37,9	39,5	32,2	34,8	31,7	32,6	33,3	34,1	32,9	31,7	33,0	31,4	32,7	35,0	35,4	37,6	33,4	35,5	34,0	35,9	35,8	33,6	36,4	36,2	BARCELOS
10 BRAGA	30,0	32,2	38,3	39,6	39,4	39,6	37,4	40,6	46,1		33,1	28,8	42,5	29,7	35,5	37,6	37,9	41,6	37,9	46,3	31,0	33,8	30,5	31,8	32,2	33,3	31,5	30,7	32,1	30,2	31,7	34,0	34,9	39,1	34,2	35,7	34,6	30,1	40,7	32,2	36,5	30,1	BRAGA
11 CABECEIRAS BASTO	26,4	28,3	31,0	30,6	29,7	29,7	27,5	32,8	36,2	33,1		26,2	36,7	19,5	22,6	32,4	28,3	30,9	29,8	32,1	29,6	32,7	26,1	25,7	31,1	32,9	29,9	29,4	24,8	26,6	30,9	33,1	26,2	27,1	25,3	21,3	27,7	25,5	30,3	27,2	31,0	25,6	CABECEIRAS BASTO
12 CELORICO BASTO	26,8	30,1	34,5	33,1	31,3	31,6	28,3	26,3	31,4	28,8	26,2		32,4	22,2	27,4	24,2	25,2	26,4	30,9	28,7	26,9	30,3	23,1	26,7	29,2	31,4	27,4	27,3	26,0	24,0	29,6	30,4	28,3	29,7	24,9	27,2	31,5	29,4	32,4	29,0	35,6	29,9	CELORICO BASTO
13 ESPOSENDE	37,8	33,6	42,7	45,8	46,0	46,9	45,0	41,1	38,7	42,5	36,7	32,4		34,6	36,5	40,7	38,2	41,5	33,8	37,0	32,6	35,0	32,2	32,9	33,7	34,3	33,4	32,1	33,4	32,0	33,0	35,2	35,5	37,0	33,2	35,5	40,9	34,7	41,1	33,5	41,3	34,3	ESPOSENDE
14 FAFE	31,7	36,2	37,3	36,8	35,4	35,8	32,6	31,2	33,5	29,7	19,5	22,2	34,6		29,8	28,8	25,3	22,4	35,4	29,7	29,4	31,3	28,0	30,3	31,2	32,7	30,0	29,4	30,3	28,1	31,0	30,4	33,3	40,8	33,2	36,1	33,5	38,5	34,5	32,4	37,0	32,9	FAFE
15 GUIMARAES	30,3	33,5	40,4	40,4	39,1	39,6	36,2	31,3	36,1	35,5	22,6	27,4	36,5	29,8		33,6	30,0	31,8	39,6	37,1	31,5	33,0	30,4	31,9	33,3	34,1	32,6	31,1	32,3	29,9	32,6	30,8	35,2	41,8	33,8	36,2	35,8	29,3	37,8	31,3	40,9	32,5	GUIMARAES
16 POVOA LANHOSO	30,8	33,5	38,8	39,2	38,4	38,7	36,1	37,3	41,9	37,6	32,4	23,8	40,7	25,5	33,6		23,3	36,9	35,1	32,4	30,2	32,8	27,4	29,5	31,1	32,7	30,3	29,9	29,3	27,8	30,9	32,8	32,0	34,6	31,6	30,8	35,2	30,9	37,4	30,8	37,6	32,8	POVOA LANHOSO
17 TERRAS DE BOURO	30,2	32,0	38,1	38,9	38,5	38,7	36,7	22,3	40,5	37,9	28,3	25,2	38,2	23,9	30,0	23,3		26,3	37,9	42,2	28,9	30,9	26,6	28,1	29,1	31,1	28,4	28,7	27,8	27,0	29,2	30,3	30,3	32,1	30,5	29,7	35,2	29,7	39,6	30,0	36,9	31,3	TERRAS DE BOURO
18 VIEIRA MINHO	29,6	31,7	37,8	37,8	36,9	37,2	34,7	34,3	42,9	41,6	30,9	26,4	41,5	20,7	31,8	36,9	26,3		37,7	32,7	29,1	30,9	26,7	26,1	29,5	31,7	28,6	28,9	25,4	26,8	29,6	30,4	27,6	28,3	27,3	26,7	34,6	29,2	38,5	27,8	37,1	32,0	VIEIRA MINHO
19 V.NOVA FAMALICAO	30,0	32,1	38,8	41,1	41,0	41,4	38,9	38,8	37,9	37,9	29,8	30,9	33,8	35,4	39,6	35,1	37,9	37,7		39,2	32,3	33,7	31,3	32,3	34,1	34,6	33,6	31,8	32,8	31,3	33,3	33,2	35,1	36,1	32,2	34,2	34,2	35,7	43,4	32,6	35,7	35,0	V.NOVA FAMALICAO
20 VILA VERDE	31,5	33,9	38,9	40,3	40,1	40,3	38,3	30,0	39,5	46,3	32,1	28,7	37,0	29,7	37,1	32,4	42,2	32,7	39,2		30,3	32,5	29,8	31,2	30,8	32,4	30,3	30,0	31,4	29,3	30,6	32,3	34,2	38,9	35,0	36,4	36,2	32,8	40,8	33,7	37,0	33,3	VILA VERDE
21 ALFANDEGA FE	27,6	29,1	32,6	31,0	29,2	29,8	28,5	30,3	32,2	31,0	29,6	26,9	32,6	29,4	31,5	30,2	28,9	29,1	32,3	30,3		37,6	30,8	18,2	34,5	30,9	33,9	16,5	21,9	26,2	23,7	27,7	37,8	31,8	29,2	31,9	32,2	31,6	32,9	30,2	34,3	31,8	ALFANDEGA FE
22 BRAGANCA	31,3	33,9	36,1	35,1	33,7	34,2	32,1	32,8	34,8	33,8	32,7	30,3	35,0	31,3	33,0	32,8	30,9	30,9	33,7	32,5	37,6		37,3	30,9	42,2	33,8	40,5	30,6	37,1	37,3	27,6	35,4	44,2	36,0	33,3	34,4	35,4	34,8	35,3	34,9	36,8	34,6	BRAGANCA
23 CARRAZEDA ANSIAE	25,1	27,5	31,0	29,1	27,0	27,7	26,1	28,0	31,7	30,5	26,1	23,1	32,2	28,0	30,4	27,4	26,6	26,7	31,3	29,8	30,8	37,3		24,4	33,9	32,0	34,5	23,6	20,4	39,4	29,6	33,9	22,0	29,5	28,7	30,4	30,6	29,8	31,7	29,2	33,3	30,1	CARRAZEDA ANSIAE
24 FREIXO ESPADA CI	27,6	28,5	31,1	29,3	30,1	29,4	29,4	29,7	32,6	31,8	25,7	26,7	32,9	30,3	31,9	29,5	28,1	26,1	32,3	31,2	18,2	30,9	24,4		28,1	39,0	26,4	32,7	30,2	25,1	25,9	26,3	25,3	31,3	30,3	31,9	31,2	31,2	32,2	30,6	33,3	31,3	FREIXO ESPADA CI
25 MACEDO CAVALEIRO	29,5	32,6	35,6	34,2	32,4	33,1	30,5	30,9	33,3	32,2	31,1	29,2	33,7	31,2	33,3	31,1	29,1	29,5	34,1	30,8	34,5	42,2	33,9	28,1		35,8	38,0	32,2	34,5	33,0	28,6	22,8	46,3	35,6	31,7	34,5	35,1	34,5	35,4	33,9	37,0	34,4	MACEDO CAVALEIRO
26 MIRANDA DO DOURO	32,4	32,7	35,0	33,8	33,2	32,9	32,8	32,5	34,1	33,3	32,9	31,4	34,3	32,7	34,1	32,7	31,1	31,7	34,6	32,4	30,9	33,8	32,0	39,0	35,8		36,0	53,7	41,6	31,1	50,6	33,4	40,2	35,2	34,3	34,8	34,9	34,6	35,2	34,1	36,3	34,6	MIRANDA DO DOURO
27 MIRANDELA	28,5	31,9	35,3	33,8	31,8	32,5	29,7	30,3	32,9	31,5	29,9	27,4	33,4	30,0	32,6	30,3	28,4	28,6	33,6	30,3	33,9	40,5	34,5	26,4	38,0	36,0		29,6	28,1	37,2	32,8	33,5	36,4	35,0	30,5	33,8	34,6	33,9	35,0	33,1	36,8	33,8	MIRANDELA
28 MOGADOURO	28,7	29,1	32,1	30,6	30,0	29,7	29,4	30,0	31,7	30,7	29,4	27,3	32,1	29,4	31,1	29,9	28,7	28,9	31,8	30,0	16,5	30,6	23,6	32,7	32,2	53,7	29,6		32,2	20,9	22,1	26,0	32,9	31,3	30,2	31,4	31,8	31,2	32,4	30,3	33,6	31,4	MOGADOURO
29 TORRE MONCORVO	28,1	28,9	31,8	29,9	29,7	29,4	28,9	29,6	33,0	32,1	24,8	26,0	33,4	30,3	32,3	29,3	27,8	25,4	32,8	31,4	21,9	37,1	20,4	30,2	34,5	41,6	28,1	32,2		22,5	25,8	28,9	38,2	31,8	30,8	32,4	31,8	31,6	32,8	31,1	34,1	31,8	TORRE MONCORVO
30 VILA FLOR	26,4	28,6	31,6	29,9	28,0	28,7	27,2	28,2	31,4	30,2	26,6	24,0	32,0	28,1	30,4	27,8	27,0	26,6	31,3	29,3	26,2	37,3	39,4	25,1	33,0	31,1	37,2	20,9	22,5		27,7	33,6	35,9	30,2	29,9	30,6	31,1	30,3	32,0	30,1	33,5	30,6	VILA FLOR
31 VIMIOSO	29,3	31,9	34,4	33,2	31,7	32,3	30,1	30,7	32,7	31,7	30,9	29,6	33,0	31,0	32,6	30,9	29,2	29,6	33,3	30,6	23,7	27,6	29,6	25,9	28,6	50,6	32,8	22,1	25,8	27,7		28,3	31,1	34,0	31,2	33,4	34,0	33,5	34,3	32,9	35,5	33,5	VIMIOSO
32 VINHAIS	29,2	31,3	33,6	32,8	31,6	32,0	30,1	32,6	35,0	34,0	33,1	30,4	35,2	30,4	30,8	32,8	30,3	30,4	33,2	32,3	27,7	35,4	33,9	26,3	22,8	33,4	33,5	26,0	28,9	33,6	28,3		34,0	32,3	30,3	30,6	32,5	31,4	33,1	31,7	33,8	31,3	VINHAIS
33 V.NOVA FOZ COA	28,4	29,6	32,7	30,4	30,0	29,8	29,2	32,3	35,4	34,9	26,2	28,3	35,5	33,3	35,2	32,0	30,3	27,6	35,1	34,2	37,8	44,2	22,0	25,3	46,3	40,2	36,4	32,9	38,2	35,9	31,1	34,0		34,6	32,9	35,4	33,2	33,8	34,4	33,0	35,8	33,7	V.NOVA FOZ COA
34 AMARANTE	25,5	29,5	36,4	33,8	31,2	31,8	27,6	34,8	37,6	39,1	27,1	29,7	37,0	40,8	41,8	34,6	32,1	28,3	36,1	38,9	31,8	36,0	29,5	31,3	35,6	35,2	35,0	31,3	31,8	30,2	34,0	32,3	34,6		24,7	47,9	33,9	30,7	35,5	28,1	40,2	31,7	AMARANTE
35 BAIAO	20,9	25,2	32,7	30,3	27,2	27,9	24,4	32,1	33,4	34,2	25,3	24,9	33,2	33,2	33,8	31,6	30,5	27,3	32,2	35,0	29,2	33,3	28,7	30,3	31,7	34,3	30,5	30,2	30,8	29,9	31,2	30,3	32,9	24,7		33,0	31,7	29,3	34,8	33,8	38,4	29,6	BAIAO
36 FELGUEIRAS	30,6	35,5	38,4	37,2	35,4	35,9	32,1	31,5	35,5	35,7	21,3	27,2	35,5	36,1	36,2	30,8	29,7	26,7	34,2	36,4	31,9	34,4	30,4	31,9	34,5	34,8	33,8	31,4	32,4	30,6	33,4	30,6	35,4	47,9	33,0		34,2	42,1	35,7	30,8	39,2	34,7	FELGUEIRAS
37 GONDOMAR	25,6	21,6	33,6	36,5	37,3	37,2	34,8	35,2	34,0	34,6	27,7	31,5	40,9	33,5	35,8	35,2	35,2	34,6	34,2	36,2	32,2	35,4	30,6	31,2	35,1	34,9	34,6	31,8	31,8	31,1	34,0	32,5	33,2	33,9	31,7	34,2		32,0	29,6	31,3	43,0	29,2	GONDOMAR
38 LOUSADA	29,2	34,1	37,6	36,1	34,3	34,6	30,8	30,3	35,9	30,1	25,5	29,4	34,7	38,5	29,3	30,9	29,7	29,2	35,7	32,8	31,6	34,8	29,8	31,2	34,5	34,6	33,9	31,2	31,6	30,3	33,5	31,4	33,8	30,7	29,3	42,1	32,0		36,5	28,6	40,4	34,1	LOUSADA
39 MAIA	32,2	28,8	36,4	42,1	42,8	43,8	41,2	40,6	35,8	40,7	30,3	32,4	41,1	34,5	37,8	37,4	39,6	38,5	43,4	40,8	32,9	35,3	31,7	32,2	35,4	35,2	35,0	32,4	32,8	32,0	34,3	33,1	34,4	35,5	34,8	35,7	29,6	36,5		35,0	24,9	37,8	MAIA
40 MARCO CANAVESES	22,7	25,9	33,4	31,3	28,5	28,9	25,4	31,1	33,6	32,2	27,2	29,0	33,5	32,4	31,3	30,8	30,0	27,8	32,6	33,7	30,2	34,9	29,2	30,6	33,9	34,1	33,1	30,3	31,1	30,1	32,9	31,7	33,0	28,1	33,8	30,8	31,3	28,6	35,0		39,5	28,5	MARCO CANAVESES
41 MATOSINHOS	36,7	30,8	38,3	46,7	47,0	49,5	46,0	37,2	36,4	36,5	31,0	35,6	41,3	37,0	40,9	37,6	36,9	37,1	35,7	37,0	34,3	36,8	33,3	33,3	37,0	36,3	36,8	33,6	34,1	33,5	35,5	33,8	35,8	40,2	38,4	39,2	43,0	40,4	24,9	39,5		43,3	MATOSINHOS
42 PACOS DE FERREIR	26,9	29,4	38,1	37,8	36,7	36,9	33,3	30,7	36,2	30,1	25,6	29,9	34,3	32,9	32,5	32,8	31,3	32,0	35,0	33,3	31,8	34,6	30,1	31,3	34,4	34,6	33,8	31,4	31,8	30,6	33,5	31,3	33,7	31,7	29,6	34,7	29,2	34,1	37,8	28,5	43,3		PACOS DE FERREIR

1 AROUCA	2 CASTELO PAIVA	3 ESPINHO	4 FEIRA	5 OLIVEIRA AZEMEIS	6 S.JOAO MADEIRA	7 VALE DE CAMBRA	8 AMARES	9 BARCELOS	10 BRAGA	11 CABECEIRAS BASTO	12 CELORICO BASTO	13 ESPOSENDE	14 FAFE	15 GUIMARAES	16 POVOA LANHOSO	17 TERRAS DE BOURO	18 VIEIRA MINHO	19 V.NOVA FAMALICAO	20 VILA VERDE	21 ALFANDEGA FE	22 BRAGANCA	23 CARRAZEDA ANSIAE	24 FREIXO ESPADA CI	25 MACEDO CAVALEIRO	26 MIRANDA DO DOURO	27 MIRANDELA	28 MOGADOURO	29 TORRE MONCORVO	30 VILA FLOR	31 VIMIOSO	32 VINHAIS	33 V.NOVA FOZ COA	34 AMARANTE	35 BAIAO	36 FELGUEIRAS	37 GONDOMAR	38 LOUSADA	39 MAIA	40 MARCO CANAVESES	41 MATOSINHOS	42 PACOS DE FERREIR

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31 32 33 34 35 36 37 38 39 40 41 42

Anexo 5.12 - Velocidades Equivalentes Rectas (VER) entre os concelhos da Região Norte, em 1998 (Km/h)

Parte 1 de 4 — 1 | 2 | 3 | 4

Concelho	1 AROUCA	2 CASTELO PAIVA	3 ESPINHO	4 FEIRA	5 OLIVEIRA AZEMEIS	6 S.JOAO MADEIRA	7 VALE DE CAMBRA	8 AMARES	9 BARCELOS	10 BRAGA	11 CABECEIRAS BASTO	12 CELORICO BASTO	13 ESPOSENDE	14 FAFE	15 GUIMARAES	16 POVOA LANHOSO	17 TERRAS DE BOURO	18 VIEIRA MINHO	19 V.NOVA FAMALICAO	20 VILA VERDE	21 ALFANDEGA FE	22 BRAGANCA	23 CARRAZEDA ANSIAE	24 FREIXO ESPADA CI	25 MACEDO CAVALEIRO	26 MIRANDA DO DOURO	27 MIRANDELA	28 MOGADOURO	29 TORRE MONCORVO	30 VILA FLOR	31 VIMIOSO	32 VINHAIS	33 V.NOVA FOZ COA	34 AMARANTE	35 BAIAO	36 FELGUEIRAS	37 GONDOMAR	38 LOUSADA	39 MAIA	40 MARCO CANAVESES	41 MATOSINHOS	42 PACOS DE FERREIR	Concelho
1 AROUCA		18,1	38,2	39,0	33,5	38,3	32,7	41,6	42,1	43,1	27,1	26,9	49,3	30,9	36,3	37,8	38,3	35,6	40,9	43,9	37,0	49,2	27,1	31,7	44,3	42,3	42,8	36,2	32,6	32,9	42,5	40,5	32,6	27,0	18,7	27,7	29,9	25,8	37,4	19,7	41,5	26,3	AROUCA	1
2 CASTELO PAIVA	18,1		32,8	32,0	28,1	27,6	22,3	40,5	41,2	42,0	30,1	33,5	47,5	35,8	33,9	36,2	37,0	34,9	39,5	43,2	46,3	60,5	33,6	35,7	56,3	49,8	56,3	43,6	37,8	41,3	50,8	48,0	36,0	37,9	24,1	34,9	25,0	32,9	37,1	24,3	39,7	27,3	CASTELO PAIVA	2
3 ESPINHO	38,2	32,8		52,8	50,2	51,6	45,1	63,1	55,7	68,9	43,5	50,7	65,1	54,1	66,3	59,9	53,3	54,3	65,8	64,5	58,0	71,1	45,0	44,1	69,1	57,9	71,3	53,0	48,5	53,3	59,9	57,0	49,9	68,0	48,7	52,4	46,2	54,7	48,5	53,6	50,3	46,9	ESPINHO	3
4 FEIRA	39,0	32,0	52,8		47,9	52,3	42,2	67,2	62,8	74,4	44,2	50,6	73,2	55,9	69,9	63,2	56,6	56,5	74,1	69,5	56,0	70,0	43,2	44,4	67,4	56,5	69,3	51,4	48,6	51,4	58,6	56,4	50,6	66,0	45,9	53,9	57,4	56,3	63,2	51,2	69,5	50,9	FEIRA	4
5 OLIVEIRA AZEMEIS	33,5	28,1	50,2	47,9		53,3	28,0	61,8	59,1	66,7	41,4	45,4	67,7	50,7	61,4	58,0	53,7	52,6	65,5	64,0	50,6	64,3	38,8	43,4	60,7	52,5	61,5	47,1	47,7	46,2	54,2	52,7	49,2	54,4	38,7	48,3	51,0	49,1	57,4	42,7	61,5	46,3	OLIVEIRA AZEMEIS	5
6 S.JOAO MADEIRA	38,3	27,6	51,6	52,3	53,3		37,8	62,8	59,8	68,5	41,4	46,0	69,5	51,3	63,0	58,8	53,9	53,1	67,4	65,2	52,3	66,2	40,0	42,4	62,9	53,9	64,0	48,4	46,1	47,7	55,6	53,7	47,5	56,8	39,8	48,8	50,6	49,6	58,3	43,7	63,8	46,0	S.JOAO MADEIRA	6
7 VALE DE CAMBRA	32,7	22,3	45,1	42,2	28,0	37,8		55,2	53,7	58,7	36,9	39,1	61,8	44,1	52,6	51,3	48,9	47,1	56,8	57,5	45,9	59,2	34,8	40,2	55,1	49,0	55,0	43,3	43,6	41,6	50,2	48,7	44,6	44,4	31,5	41,3	42,6	40,7	50,1	34,2	54,1	39,3	VALE DE CAMBRA	7
8 AMARES	41,6	40,5	63,1	67,2	61,8	62,8	55,2		48,3	44,5	33,0	26,5	48,1	28,7	32,0	29,7	18,8	30,7	49,2	32,9	40,8	45,4	32,3	35,8	44,2	44,0	42,9	39,3	37,0	37,1	42,7	34,5	37,6	37,3	36,0	33,9	52,7	33,1	64,1	39,1	62,6	40,4	AMARES	8
9 BARCELOS	42,1	41,2	55,7	62,8	59,1	59,8	53,7	48,3		57,3	40,9	35,4	50,9	42,3	48,1	48,7	37,4	47,9	47,3	43,4	49,9	56,0	40,0	41,7	55,4	51,1	55,6	46,8	44,3	45,9	51,0	43,7	44,5	47,6	44,0	44,6	46,5	38,3	50,6	46,7	50,7	41,7	BARCELOS	9
10 BRAGA	43,1	42,0	68,9	74,4	66,7	68,5	58,7	44,5	57,3		36,3	30,0	54,3	33,9	38,7	41,1	32,3	43,9	53,0	50,5	46,2	52,5	36,2	38,9	51,4	48,4	50,9	43,7	41,0	42,0	47,9	40,1	41,3	43,6	39,8	40,5	56,4	34,4	73,9	43,2	69,8	42,1	BRAGA	10
11 CABECEIRAS BASTO	27,1	30,1	43,5	44,2	41,4	41,4	36,9	33,0	40,9	36,3		24,6	42,6	25,9	27,9	35,6	29,3	31,2	37,7	32,9	33,9	41,3	24,3	30,2	37,7	39,9	34,6	33,7	30,1	29,3	38,1	33,3	30,8	25,0	23,9	27,0	35,6	31,3	43,5	26,1	44,5	30,8	CABECEIRAS BASTO	11
12 CELORICO BASTO	26,9	33,5	50,7	50,6	45,4	46,0	39,1	27,5	35,4	30,0	24,6		42,0	24,9	26,9	26,9	25,3	25,7	36,1	30,0	38,6	49,9	26,2	32,2	45,5	44,4	43,1	37,5	32,7	33,0	43,5	36,8	32,7	26,7	23,5	25,5	44,9	29,0	48,6	28,1	54,8	30,1	CELORICO BASTO	12
13 ESPOSENDE	49,3	47,5	65,1	73,2	67,7	69,5	61,8	48,1	50,9	54,3	42,6	42,0		44,0	48,4	49,2	38,7	48,3	43,2	43,5	55,2	61,4	45,0	45,4	61,6	55,0	62,7	51,2	49,0	51,4	55,4	48,3	49,1	60,1	53,1	45,2	55,7	48,3	68,3	57,4	70,3	49,4	ESPOSENDE	13
14 FAFE	30,9	35,8	54,1	55,9	50,7	51,3	44,1	30,8	42,3	33,9	25,9	24,9	44,0		32,6	31,7	25,8	33,2	50,7	33,6	45,8	55,5	33,4	37,4	53,1	48,9	52,5	43,1	39,3	40,5	48,5	40,9	39,6	43,4	34,2	39,7	42,5	42,3	57,6	34,2	57,5	36,2	FAFE	14
15 GUIMARAES	36,3	33,9	66,3	69,9	61,4	63,0	52,6	32,0	48,1	38,7	27,9	26,9	48,4	32,6		36,9	28,3	33,9	70,9	40,5	48,3	57,5	36,1	39,2	55,7	50,5	55,7	45,1	41,6	43,3	50,5	43,2	41,7	44,5	34,9	38,5	51,1	31,7	77,3	32,4	73,0	33,4	GUIMARAES	15
16 POVOA LANHOSO	37,8	36,2	59,9	63,2	58,0	58,8	51,3	29,7	48,7	41,1	35,6	25,6	49,2	28,4	36,9		22,2	37,9	47,4	30,0	41,9	47,8	32,3	36,1	46,2	45,2	45,0	40,2	37,4	37,7	44,1	35,9	38,0	38,6	34,0	35,1	48,7	34,8	61,2	33,3	60,5	34,8	POVOA LANHOSO	16
17 TERRAS DE BOURO	38,3	37,0	53,3	56,6	53,7	53,9	48,9	18,8	37,4	32,3	29,3	25,3	38,7	25,8	28,3	22,2		28,0	39,2	29,5	36,0	38,9	29,1	32,9	37,9	39,7	36,3	35,3	33,3	32,8	37,9	31,5	34,1	32,4	32,3	29,6	45,0	30,4	50,8	34,7	51,1	35,7	TERRAS DE BOURO	17
18 VIEIRA MINHO	35,6	34,9	54,3	56,5	52,6	53,1	47,1	30,7	47,9	43,9	31,2	25,7	48,3	33,2	33,9	37,9	28,0		44,4	31,1	36,7	41,4	28,5	32,9	39,6	41,0	37,6	35,9	33,5	32,9	39,3	31,2	34,4	36,6	32,9	35,0	45,2	36,8	54,2	33,6	54,5	33,9	VIEIRA MINHO	18
19 V.NOVA FAMALICAO	40,9	39,5	65,8	74,1	65,5	67,4	56,8	49,2	47,3	53,0	37,7	36,1	43,2	50,7	70,9	47,4	39,2	44,4		49,9	52,6	61,4	40,8	42,3	60,3	53,5	61,1	48,7	45,5	48,0	54,0	47,3	45,3	50,5	44,0	49,1	49,2	34,9	69,3	47,2	64,5	38,0	V.NOVA FAMALICAO	19
20 VILA VERDE	43,9	43,2	64,5	69,5	64,0	65,2	57,5	32,9	43,4	50,5	32,9	30,0	43,5	33,6	40,5	30,0	29,5	31,1	49,9		43,8	48,3	35,2	38,0	47,6	46,2	46,9	41,8	39,7	40,2	45,2	37,0	40,3	43,1	40,3	40,9	54,7	37,1	65,2	43,7	63,0	44,1	VILA VERDE	20
21 ALFANDEGA FE	37,0	46,3	58,0	56,0	50,6	52,3	45,9	40,8	49,9	46,2	33,9	38,6	55,2	45,8	48,3	41,9	36,0	36,7	52,6	43,8		57,2	32,1	20,5	44,5	37,1	37,3	21,3	27,2	26,5	29,3	38,9	50,8	53,7	42,9	51,1	57,5	52,2	60,5	49,0	63,1	51,5	ALFANDEGA FE	21
22 BRAGANCA	49,2	60,5	71,1	70,0	64,3	66,2	59,2	45,4	56,0	52,5	41,3	49,9	61,4	55,5	57,5	47,8	38,9	41,4	61,4	48,3	57,2		52,4	39,3	74,5	36,9	72,3	36,1	59,7	56,4	30,1	38,6	74,7	70,7	58,9	63,5	70,5	65,3	72,2	64,7	75,2	63,3	BRAGANCA	22
23 CARRAZEDA ANSIAE	27,1	33,6	45,0	43,2	38,8	40,0	34,8	32,3	40,0	36,2	24,3	26,2	45,0	33,4	36,1	32,3	29,1	28,5	40,8	35,2	32,1	52,4		26,6	42,8	37,2	33,5	26,2	23,4	43,4	36,2	36,8	26,8	36,2	28,3	36,6	43,6	37,8	46,8	33,7	49,3	38,2	CARRAZEDA ANSIAE	23
24 FREIXO ESPADA CI	31,7	35,7	44,1	44,4	43,4	42,4	40,2	35,8	41,7	38,9	30,2	32,2	45,4	37,4	39,2	36,1	32,9	32,9	42,3	38,0	20,5	39,3	26,6		33,0	38,6	31,6	29,8	30,7	27,3	36,7	34,1	27,6	39,5	33,0	39,7	43,7	40,1	46,2	37,0	47,8	40,3	FREIXO ESPADA CI	24
25 MACEDO CAVALEIRO	44,3	56,3	69,1	67,4	60,7	62,9	55,1	44,2	55,4	51,4	37,7	45,5	61,6	53,1	55,7	46,2	37,9	39,6	60,3	47,6	44,5	74,5	42,8	33,0		40,1	54,4	31,5	52,3	44,3	34,6	36,1	75,8	68,1	53,7	61,3	68,8	63,0	71,5	60,9	74,9	61,1	MACEDO CAVALEIRO	25
26 MIRANDA DO DOURO	42,3	49,8	57,9	56,5	52,5	53,9	49,0	44,0	51,1	48,4	39,9	44,4	55,0	48,9	50,5	45,2	39,7	41,0	53,5	46,2	37,1	36,9	37,2	38,6	40,1		45,2	58,5	42,8	36,4	55,3	36,5	42,8	55,0	48,0	52,9	57,4	53,8	59,3	52,0	61,2	53,2	MIRANDA DO DOURO	26
27 MIRANDELA	42,8	56,3	71,3	69,3	61,5	64,0	55,0	42,9	55,6	50,9	34,6	43,1	62,7	52,5	55,7	45,0	36,3	37,6	61,1	46,9	37,3	72,3	33,5	31,6	54,4	45,2		32,8	37,6	34,0	43,4	39,5	51,8	71,4	52,9	62,4	71,2	64,3	74,5	61,7	78,5	61,8	MIRANDELA	27
28 MOGADOURO	36,2	43,6	53,0	51,4	47,1	48,4	43,3	39,3	46,8	43,7	33,7	37,5	51,2	43,1	45,1	40,2	35,3	35,9	48,7	41,8	21,3	36,1	26,2	29,8	31,5	58,5	32,8		31,7	23,2	47,7	32,1	34,5	48,4	40,7	47,0	52,3	48,0	54,8	45,3	56,8	47,7	MOGADOURO	28
29 TORRE MONCORVO	32,6	37,8	48,5	48,6	47,7	46,1	43,6	37,0	44,3	41,0	30,1	32,7	49,0	39,3	41,6	37,4	33,3	33,5	45,5	39,7	27,2	59,7	23,4	30,7	52,3	42,8	37,6	31,7		26,4	36,7	43,0	49,5	43,0	34,3	42,7	47,9	43,3	51,1	39,5	53,2	43,3	TORRE MONCORVO	29
30 VILA FLOR	32,9	41,3	53,3	51,4	46,2	47,7	41,6	37,1	45,9	42,0	29,3	33,0	51,4	40,5	43,3	37,7	32,8	32,9	48,0	40,2	26,5	56,4	43,4	27,3	44,3	36,4	34,0	23,2	26,4		34,9	37,1	46,1	46,9	36,8	45,3	52,4	46,5	55,6	42,9	58,3	46,3	VILA FLOR	30
31 VIMIOSO	42,5	50,8	59,9	58,6	54,2	55,6	50,2	42,7	51,0	47,9	38,1	43,5	55,4	48,5	50,5	44,1	37,9	39,3	54,0	45,2	29,3	30,1	36,2	36,7	34,6	55,3	43,4	47,7	36,7	34,9		30,9	42,8	56,6	48,5	53,5	59,3	54,8	61,2	53,1	63,4	54,1	VIMIOSO	31
32 VINHAIS	40,5	48,0	57,0	56,4	52,7	53,7	48,7	34,5	43,7	40,1	33,3	36,8	48,3	40,9	43,2	35,9	31,5	31,2	47,3	37,0	38,9	38,6	36,8	34,1	36,1	36,5	39,5	32,1	43,0	37,1	30,9		52,3	51,4	44,7	46,9	55,1	49,4	56,3	49,0	59,0	48,6	VINHAIS	32
33 V.NOVA FOZ COA	32,6	36,0	49,9	50,6	49,2	47,5	44,6	37,6	44,5	41,3	30,8	32,7	49,1	39,6	41,7	38,0	34,1	34,4	45,3	40,3	50,8	74,7	26,8	27,6	75,8	42,8	51,8	34,5	49,5	46,1	42,8	52,3		42,3	32,8	42,6	46,8	42,6	50,3	38,2	52,3	42,6	V.NOVA FOZ COA	33
34 AMARANTE	27,0	37,9	68,0	66,0	54,4	56,8	44,4	37,3	47,6	43,6	25,0	26,7	60,1	43,4	44,5	38,6	32,4	36,6	50,5	43,1	53,7	70,7	36,2	39,5	68,1	55,0	71,4	48,4	43,0	46,9	56,6	51,4	42,3		24,6	51,0	65,1	40,0	75,3	30,2	85,6	41,1	AMARANTE	34
35 BAIAO	18,7	24,1	48,7	45,9	38,7	39,8	31,5	36,0	44,0	39,8	23,9	23,5	53,1	34,2	34,9	34,0	32,3	32,9	44,0	40,3	42,9	58,9	28,3	33,0	53,7	48,0	52,9	40,7	34,3	36,8	48,5	44,7	32,8	24,6		33,7	45,5	32,5	54,7	37,2	60,5	33,9	BAIAO	35
36 FELGUEIRAS	27,7	34,9	52,4	53,9	48,3	48,8	41,3	33,9	44,6	40,5	27,0	25,5	45,2	39,7	38,5	35,1	29,6	35,0	49,1	40,9	51,1	63,5	36,6	39,7	61,3	52,9	62,4	47,0	42,7	45,3	53,5	46,9	42,6	51,0	33,7		43,6	46,4	51,5	31,4	55,7	38,1	FELGUEIRAS	36
37 GONDOMAR	29,9	25,0	46,2	57,4	51,0	50,6	42,6	52,7	46,5	56,4	35,6	44,9	55,7	42,5	51,1	48,7	45,0	45,2	49,2	54,7	57,5	70,5	43,6	43,7	68,8	57,4	71,2	52,3	47,9	52,4	59,3	55,1	46,8	65,1	45,5	43,6		43,4	31,4	49,0	43,4	30,1	GONDOMAR	37
38 LOUSADA	25,8	32,9	54,7	56,3	49,1	49,6	40,7	33,1	38,3	34,4	31,3	29,0	48,3	42,3	31,7	34,8	30,4	36,8	34,9	37,1	52,2	65,3	37,8	40,1	63,0	53,8	64,3	48,0	43,3	46,5	54,8	49,4	42,6	40,0	32,5	46,4	43,4		51,8	31,8	63,5	37,5	LOUSADA	38
39 MAIA	37,4	37,1	48,5	63,2	57,4	58,3	50,1	64,1	50,6	73,9	43,5	48,6	68,3	57,6	77,3	61,2	50,8	54,2	69,3	65,2	60,5	72,2	46,8	46,2	71,5	59,3	74,5	54,8	51,1	55,6	61,2	56,3	50,3	75,3	54,7	51,5	31,4	51,8		61,6	44,4	51,5	MAIA	39
40 MARCO CANAVESES	19,7	24,3	53,6	51,2	42,7	43,7	34,2	39,1	46,7	43,2	26,1	28,1	57,4	34,2	32,4	33,3	34,7	33,6	47,2	43,7	49,0	64,7	33,7	37,0	60,9	52,0	61,7	45,3	39,5	42,9	53,1	49,0	38,2	30,2	37,2	31,4	49,0	31,8	61,6		69,8	33,0	MARCO CANAVESES	40
41 MATOSINHOS	41,5	39,7	50,3	69,5	61,5	63,8	54,1	62,6	50,7	69,8	44,5	54,8	70,3	57,5	73,0	60,5	51,1	54,5	64,5	63,0	63,1	75,2	49,3	47,8	74,9	61,2	78,5	56,8	53,2	58,3	63,4	59,0	52,3	85,6	60,5	55,7	43,4	63,5	44,4	69,8		51,7	MATOSINHOS	41
42 PACOS DE FERREIR	26,3	27,3	46,9	50,9	46,3	46,0	39,3	40,4	41,7	42,1	30,8	30,1	49,4	36,2	33,4	34,8	35,7	33,9	38,0	44,1	51,5	63,3	38,2	40,3	61,1	53,2	61,8	47,7	43,3	46,3	54,1	48,6	42,6	41,1	33,9	38,1	30,1	37,5	51,5	33,0	51,7		PACOS DE FERREIR	42

1 AROUCA · 2 CASTELO PAIVA · 3 ESPINHO · 4 FEIRA · 5 OLIVEIRA AZEMEIS · 6 S.JOAO MADEIRA · 7 VALE DE CAMBRA · 8 AMARES · 9 BARCELOS · 10 BRAGA · 11 CABECEIRAS BASTO · 12 CELORICO BASTO · 13 ESPOSENDE · 14 FAFE · 15 GUIMARAES · 16 POVOA LANHOSO · 17 TERRAS DE BOURO · 18 VIEIRA MINHO · 19 V.NOVA FAMALICAO · 20 VILA VERDE · 21 ALFANDEGA FE · 22 BRAGANCA · 23 CARRAZEDA ANSIAE · 24 FREIXO ESPADA CI · 25 MACEDO CAVALEIRO · 26 MIRANDA DO DOURO · 27 MIRANDELA · 28 MOGADOURO · 29 TORRE MONCORVO · 30 VILA FLOR · 31 VIMIOSO · 32 VINHAIS · 33 V.NOVA FOZ COA · 34 AMARANTE · 35 BAIAO · 36 FELGUEIRAS · 37 GONDOMAR · 38 LOUSADA · 39 MAIA · 40 MARCO CANAVESES · 41 MATOSINHOS · 42 PACOS DE FERREIR

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31 32 33 34 35 36 37 38 39 40 41 42

Anexo 5.13 - Velocidades Equivalentes Rectas (VER) entre os concelhos da Região Norte com a conclusão do PRN 2000 (Km/h)

Parte 4 de 4 — 1 | 2 | 3 | 4

Concelho	43 PAREDES	44 PENAFIEL	45 PORTO	46 POVOA DO VARZIM	47 SANTO TIRSO	48 VALONGO	49 VILA DO CONDE	50 V.NOVA DE GAIA	51 ARCOS DE VALDEVE	52 CAMINHA	53 MELGACO	54 MONCAO	55 PAREDES DE COURA	56 PONTE DA BARCA	57 PONTE DE LIMA	58 VALENCA	59 VIANA DO CASTELO	60 V.NOVA CERVEIRA	61 ALIJO	62 BOTICAS	63 CHAVES	64 MESAO FRIO	65 MONDIM DE BASTO	66 MONTALEGRE	67 MURCA	68 PESO DA REGUA	69 RIBEIRA DE PENA	70 SABROSA	71 S.MARTA PENAGUIA	72 VALPACOS	73 V. POUCA AGUIAR	74 VILA REAL	75 ARMAMAR	76 CINFAES	77 LAMEGO	78 MOIMENTA BEIRA	79 PENEDONO	80 RESENDE	81 S.JOAO PESQUEIRA	82 SERNANCELHE	83 TABUAÇO	84 TAROUCA	Concelho
43 PAREDES		61,0	67,2	66,6	42,9	81,9	67,0	59,4	57,5	70,2	53,0	63,4	57,3	55,8	70,3	75,7	70,0	68,6	54,3	47,7	71,7	71,9	37,3	39,2	74,2	65,8	46,6	64,0	54,4	56,2	69,6	76,5	45,9	24,4	53,3	48,5	42,6	30,2	50,2	49,0	47,6	48,7	PAREDES
44 PENAFIEL	61,0		72,1	69,4	46,4	89,8	70,0	64,0	56,8	70,4	52,2	62,7	57,1	55,1	69,9	75,1	70,7	68,6	52,4	46,8	70,9	68,0	35,3	38,7	72,5	62,7	45,1	61,9	51,5	55,1	68,0	73,8	43,6	21,9	50,5	46,7	41,2	27,5	48,6	47,6	45,6	46,5	PENAFIEL
45 PORTO	67,2	72,1		55,8	54,1	54,2	54,6	38,4	64,0	75,1	58,7	67,6	60,2	62,7	73,7	77,9	72,9	71,3	58,2	53,7	75,6	72,0	45,7	43,7	74,3	67,8	56,0	66,6	59,8	58,9	70,4	75,9	51,0	33,2	57,5	51,6	46,1	38,9	53,9	51,2	52,0	52,2	PORTO
46 POVOA DO VARZIM	66,6	69,4	55,8		51,7	59,4	35,3	64,5	66,1	78,5	57,8	65,6	55,4	65,1	76,4	75,8	74,9	73,8	57,0	55,6	79,2	70,2	51,0	42,7	68,4	67,0	61,1	64,0	59,5	63,1	69,4	69,9	53,6	41,1	60,2	55,2	48,9	44,3	54,9	54,8	53,9	56,5	POVOA DO VARZIM
47 SANTO TIRSO	42,9	46,4	54,1	51,7		45,0	47,3	54,4	60,1	61,7	55,0	66,2	57,7	58,0	76,3	81,6	58,7	71,1	48,6	50,1	76,5	57,0	39,8	38,7	59,9	55,4	53,2	54,4	48,0	58,1	62,5	58,1	44,2	30,6	49,4	47,2	42,3	33,7	47,2	47,9	45,4	47,3	SANTO TIRSO
48 VALONGO	81,9	89,8	54,2	59,4	45,0		58,7	43,4	62,8	72,8	57,3	67,4	60,3	61,3	74,9	79,4	71,2	70,4	58,8	53,6	78,3	77,9	44,4	43,2	77,5	71,5	55,9	68,8	61,2	59,4	73,4	81,2	51,2	31,2	59,1	52,3	46,0	37,4	54,2	51,9	52,2	53,3	VALONGO
49 VILA DO CONDE	67,0	70,0	54,6	35,3	47,3	58,7		64,0	62,9	74,8	56,3	63,5	53,8	61,7	71,3	72,9	70,3	70,9	57,3	55,0	78,3	70,8	49,7	42,5	69,1	67,4	60,1	64,5	59,7	62,3	68,2	70,7	53,6	40,6	60,2	55,1	48,8	44,0	54,9	54,7	53,9	56,4	VILA DO CONDE
50 V.NOVA DE GAIA	59,4	64,0	38,4	64,5	54,4	43,4	64,0		64,1	79,6	58,8	67,7	60,5	62,8	73,7	77,9	78,5	75,2	56,4	53,4	74,7	67,5	44,4	43,7	71,7	64,2	55,4	64,0	57,1	58,3	68,1	72,2	49,0	31,4	54,6	49,5	44,7	37,1	52,3	49,3	50,2	49,7	V.NOVA DE GAIA
51 ARCOS DE VALDEVE	57,5	56,8	64,0	66,1	60,1	62,8	62,9	64,1		47,2	34,5	44,2	24,7	64,2	54,2	42,5	69,8	42,5	41,6	31,6	45,5	50,8	36,9	20,9	45,6	48,8	37,7	43,8	43,4	42,2	44,7	45,0	42,8	40,5	47,8	46,2	41,0	39,5	42,0	46,7	42,3	47,6	ARCOS DE VALDEVE
52 CAMINHA	70,2	70,4	75,1	78,5	61,7	72,8	74,8	79,6	47,2		59,6	65,0	44,6	51,2	54,3	77,0	53,4	79,3	52,8	44,9	60,0	65,9	49,5	32,7	58,0	63,2	52,2	58,1	57,1	53,7	58,8	61,4	54,2	49,4	60,3	56,6	50,1	49,6	53,1	56,3	53,6	58,6	CAMINHA
53 MELGACO	53,0	52,2	58,7	57,8	55,0	57,3	56,3	58,8	34,5	59,6		54,0	34,6	36,0	47,5	54,3	53,9	56,8	36,5	24,8	32,1	45,8	34,8	15,7	37,6	43,8	32,1	38,5	39,8	32,9	36,1	39,8	39,6	40,3	43,9	42,6	38,0	38,6	37,7	43,1	38,8	44,1	MELGACO
54 MONCAO	63,4	62,7	67,6	65,6	66,2	67,4	63,5	67,7	44,2	65,0	54,0		30,9	46,3	55,5	55,1	57,9	60,8	44,6	33,8	44,7	55,6	43,3	22,6	47,8	53,2	42,1	47,3	48,0	42,8	47,6	49,4	46,9	46,0	52,2	49,8	44,0	44,8	44,9	49,9	45,9	51,7	MONCAO
55 PAREDES DE COURA	57,3	57,1	60,2	55,4	57,7	60,3	53,8	60,5	24,7	44,6	34,6	30,9		26,4	31,5	31,0	43,4	39,7	44,3	35,3	48,5	53,1	40,9	24,3	48,6	51,3	42,0	46,7	46,2	45,0	48,3	48,2	45,2	42,3	50,0	48,2	43,0	41,7	44,4	48,6	44,7	49,5	PAREDES DE COURA
56 PONTE DA BARCA	55,8	55,1	62,7	65,1	58,0	61,3	61,7	62,8	64,2	51,2	36,0	46,3	26,4		56,7	51,0	72,8	48,4	41,1	31,6	46,2	49,8	35,8	21,1	45,5	47,9	37,2	43,3	42,5	42,5	44,5	44,3	42,0	39,3	46,9	45,5	40,5	38,4	41,5	46,1	41,7	46,7	PONTE DA BARCA
57 PONTE DE LIMA	70,3	69,9	73,7	76,4	76,3	74,9	71,3	73,7	54,2	54,3	47,5	55,5	31,5	56,7		82,2	88,5	59,9	50,4	43,3	63,2	62,5	47,9	29,7	58,0	59,5	51,6	53,8	52,6	54,2	60,4	56,8	50,2	45,5	56,7	53,3	46,7	45,2	49,3	53,2	49,6	55,3	PONTE DE LIMA
58 VALENCA	75,7	75,1	77,9	75,8	81,6	79,4	72,9	77,9	42,5	77,0	54,3	55,1	31,0	51,0	82,2		64,6	75,4	52,3	43,0	57,8	66,1	52,8	29,4	57,9	62,7	53,0	55,9	56,4	52,4	59,7	59,5	53,9	51,6	60,5	56,6	49,5	50,8	51,6	56,2	52,7	59,1	VALENCA
59 VIANA DO CASTELO	70,0	70,7	72,9	74,9	58,7	71,2	70,3	78,5	69,8	53,4	53,9	57,9	43,4	72,8	88,5	64,6		55,7	54,4	48,3	66,3	67,6	49,8	35,7	61,3	64,8	54,9	60,2	58,1	57,1	62,3	64,0	54,4	47,3	60,8	56,7	50,2	48,3	54,0	56,3	54,1	58,5	VIANA DO CASTELO
60 V.NOVA CERVEIRA	68,6	68,6	71,3	73,8	71,1	70,4	70,9	75,2	42,5	79,3	56,8	60,8	39,7	48,4	59,9	75,4	55,7		52,0	44,3	59,7	63,2	51,2	31,2	58,0	60,6	52,9	55,1	54,7	53,5	59,7	58,1	52,4	48,6	58,2	55,0	48,6	48,4	51,0	54,8	51,6	56,9	V.NOVA CERVEIRA
61 ALIJO	54,3	52,4	58,2	57,0	48,6	58,8	57,3	56,4	41,6	52,8	36,5	44,6	44,3	41,1	50,4	52,3	54,4	52,0		34,1	46,3	35,3	29,3	35,4	29,6	33,5	33,3	23,9	28,4	33,0	37,8	34,0	21,2	29,4	34,9	30,8	21,2	32,1	23,4	29,8	33,8	32,4	ALIJO
62 BOTICAS	47,7	46,8	53,7	55,6	50,1	53,6	55,0	53,4	31,6	44,9	24,8	33,8	35,3	31,6	43,3	43,0	48,3	44,3	34,1		42,6	43,3	30,4	36,9	34,3	49,1	19,2	37,9	42,7	33,6	31,7	45,2	38,1	33,2	49,9	42,7	33,1	37,3	33,4	42,2	35,2	48,9	BOTICAS
63 CHAVES	71,7	70,9	75,6	79,2	76,5	78,3	78,3	74,7	45,5	60,0	32,1	44,7	48,5	46,2	63,2	57,8	66,3	59,7	46,3	42,6		67,4	56,4	38,0	49,7	78,3	47,8	56,9	68,4	37,7	87,5	83,9	52,7	45,2	75,1	55,7	39,1	53,1	40,9	52,0	46,1	68,9	CHAVES
64 MESAO FRIO	71,9	68,0	72,0	70,2	57,0	77,9	70,8	67,5	50,8	65,9	45,8	55,6	53,1	49,8	62,5	66,1	67,6	63,2	51,2	43,3	67,4		24,9	39,2	56,2	49,1	35,6	37,6	30,3	46,1	57,8	38,0	26,9	22,1	32,7	37,9	32,9	11,4	39,7	41,6	33,1	37,5	MESAO FRIO
65 MONDIM DE BASTO	37,3	35,3	45,7	51,0	39,8	44,4	49,7	44,4	36,9	49,5	34,8	43,3	40,9	35,8	47,9	52,8	49,8	51,2	29,3	30,4	56,4	24,9		27,1	36,2	27,9	21,7	31,4	24,9	39,4	32,1	27,0	25,3	22,3	29,6	31,9	28,5	19,0	30,6	34,4	27,0	32,1	MONDIM DE BASTO
66 MONTALEGRE	39,2	38,7	43,7	42,7	38,7	43,2	42,5	43,7	20,9	32,7	15,7	22,6	24,3	21,1	29,7	29,4	35,7	31,2	35,4	36,9	38,0	39,2	27,1		36,2	44,0	21,6	37,8	39,4	36,8	34,1	40,9	37,1	31,1	44,9	41,2	34,0	34,8	34,6	41,2	35,5	44,9	MONTALEGRE
67 MURCA	74,2	72,5	74,3	68,4	59,9	77,5	69,1	71,7	45,6	58,0	37,6	47,8	48,6	45,5	58,0	57,9	61,3	58,0	29,6	34,3	49,7	56,2	36,2	36,2		62,6	40,0	38,8	52,7	34,7	49,9	71,7	35,3	38,0	60,4	39,2	30,1	43,1	25,4	37,0	32,1	53,6	MURCA
68 PESO DA REGUA	65,8	62,7	67,8	67,0	55,4	71,5	67,4	64,2	48,8	63,2	43,8	53,2	51,3	47,9	59,5	62,7	64,8	60,6	33,5	49,1	78,3	49,1	27,9	44,0	62,6		42,7	36,2	38,1	48,5	72,9	50,2	20,3	25,4	56,6	38,6	31,0	25,9	37,6	42,5	28,9	48,6	PESO DA REGUA
69 RIBEIRA DE PENA	46,6	45,1	56,0	61,1	53,2	55,9	60,1	55,4	37,7	52,2	32,1	42,1	42,0	37,2	51,6	53,0	54,9	52,9	33,3	19,2	47,8	35,6	21,7	21,6	40,0	42,7		34,3	34,9	32,6	31,3	35,9	32,9	27,7	44,3	39,3	31,3	30,6	32,3	40,1	31,6	44,3	RIBEIRA DE PENA
70 SABROSA	64,0	61,9	66,6	64,0	54,4	68,8	64,5	64,0	43,8	58,1	38,5	47,3	46,7	43,3	53,8	55,9	60,2	55,1	23,9	37,9	56,9	37,6	31,4	37,8	38,8	36,2	34,3		30,0	37,4	45,0	43,3	19,3	29,0	38,5	28,3	22,5	30,6	30,1	29,6	29,8	35,9	SABROSA
71 S.MARTA PENAGUIA	54,4	51,5	59,8	59,5	48,0	61,2	59,7	57,1	43,4	57,1	39,8	48,0	46,2	42,5	52,6	56,4	58,1	54,7	28,4	42,7	68,4	30,3	24,9	39,4	52,7	38,1	34,9	30,0		43,7	57,5	35,1	22,6	24,1	46,8	37,8	30,3	24,2	33,7	41,1	27,2	45,7	S.MARTA PENAGUIA
72 VALPACOS	56,2	55,1	58,9	63,1	58,1	59,4	62,3	58,3	42,2	53,7	32,9	42,8	45,0	42,5	54,2	52,4	57,1	53,5	33,0	33,6	37,7	46,1	39,4	36,8	34,7	48,5	32,6	37,4	43,7		35,2	47,0	35,7	36,7	49,0	38,1	33,1	40,1	27,9	36,1	33,6	46,6	VALPACOS
73 V. POUCA AGUIAR	69,6	68,0	70,4	69,4	62,5	73,4	68,2	68,1	44,7	58,8	36,1	47,6	48,3	44,5	60,4	59,7	62,3	59,7	37,8	31,7	87,5	57,8	32,1	34,1	49,9	72,9	31,3	45,0	57,5	35,2		79,9	42,4	36,7	69,3	48,8	33,9	43,2	35,2	46,9	37,1	62,5	V. POUCA AGUIAR
74 VILA REAL	76,5	73,8	75,9	69,9	58,1	81,2	70,7	72,2	45,0	61,4	39,8	49,4	48,2	44,3	56,8	59,5	64,0	58,1	34,0	45,2	83,9	38,0	27,0	40,9	71,7	50,2	35,9	43,3	35,1	47,0	79,9		27,6	28,7	52,2	39,2	29,6	33,5	40,9	27,8	49,1	VILA REAL
75 ARMAMAR	45,9	43,6	51,0	53,6	44,2	51,2	53,6	49,0	42,8	54,2	39,6	46,9	45,2	42,0	50,2	53,9	54,4	52,4	21,2	38,1	52,7	26,9	25,3	37,1	35,3	20,3	32,9	19,3	22,6	35,7	42,4	27,6		21,7	16,0	36,4	28,1	21,9	20,1	41,8	11,4	23,8	ARMAMAR
76 CINFAES	24,4	21,9	33,2	41,1	30,6	31,2	40,6	31,4	40,5	49,4	40,3	46,0	42,3	39,3	45,5	51,6	47,3	48,6	29,4	33,2	45,2	22,1	22,3	31,1	38,0	25,4	27,7	29,0	24,1	36,7	36,7	28,7	21,7		23,0	27,1	28,2	22,1	30,5	30,4	25,7	22,2	CINFAES
77 LAMEGO	53,3	50,5	57,5	60,2	49,4	59,1	60,2	54,6	47,8	60,3	43,9	52,2	50,0	46,9	56,7	60,5	60,8	58,2	34,9	49,9	75,1	32,7	29,6	44,9	60,4	56,6	44,3	38,5	46,8	49,0	69,3	52,2	16,0	23,0		42,1	34,3	16,4	35,1	45,9	25,8	47,1	LAMEGO
78 MOIMENTA BEIRA	48,5	46,7	51,6	55,2	47,2	52,3	55,1	49,5	46,2	56,6	42,6	49,8	48,2	45,5	53,3	56,6	56,7	55,0	30,8	42,7	55,7	37,9	31,9	41,2	39,2	38,6	39,3	28,3	37,8	38,1	48,8	39,2	29,6	28,1	28,2	34,3	31,8		31,8	25,3	22,8	53,2	27,6	48,5	MOIMENTA BEIRA
79 PENEDONO	42,6	41,2	46,1	48,9	42,3	46,0	48,8	44,7	41,0	50,1	38,0	44,0	43,0	40,5	46,7	49,5	50,2	48,6	21,2	33,1	39,1	32,9	28,5	34,0	30,1	31,0	31,3	22,5	30,3	33,1	33,9	29,6	28,1	28,2	34,3	31,8		26,6	20,2	37,6	17,4	36,9	PENEDONO
80 RESENDE	30,2	27,5	38,9	44,3	33,7	37,4	44,0	37,1	39,5	49,6	38,6	44,8	41,7	38,4	45,2	50,8	48,3	48,4	32,1	37,3	53,1	11,4	19,0	34,8	43,1	25,9	30,6	30,6	24,2	40,1	43,2	29,6	21,9	22,1	16,4	25,3	26,6		33,8	29,8	27,6	19,0	RESENDE
81 S.JOAO PESQUEIRA	50,2	48,6	53,9	54,9	47,2	54,2	54,9	52,3	42,0	53,1	37,7	44,9	44,4	41,5	49,3	51,6	54,0	51,0	23,4	33,4	40,9	39,7	30,6	34,6	25,4	37,6	32,3	30,1	33,7	27,9	35,2	33,5	20,1	30,5	35,1	22,8	20,2	33,8		23,5	24,6	29,2	S.JOAO PESQUEIRA
82 SERNANCELHE	49,0	47,6	51,2	54,8	47,9	51,9	54,7	49,3	46,7	56,3	43,1	49,9	48,6	46,1	53,2	56,2	56,3	54,8	29,8	42,2	52,0	41,6	34,4	41,2	37,0	42,5	40,1	29,6	41,1	36,1	46,9	40,9	41,8	30,4	45,9	53,2	37,6	29,8	23,5		29,8	49,5	SERNANCELHE
83 TABUAÇO	47,6	45,6	52,0	53,9	45,4	52,2	53,9	50,2	42,3	53,6	38,8	45,9	44,7	41,7	49,6	52,7	54,1	51,6	33,8	35,2	46,1	33,1	27,0	35,5	32,1	28,9	31,6	29,8	27,2	33,6	37,1	27,8	11,4	25,7	25,8	27,6	17,4	27,6	24,6	29,8		25,4	TABUAÇO
84 TAROUCA	48,7	46,5	52,2	56,5	47,3	53,3	56,4	49,7	47,6	58,6	44,1	51,7	49,5	46,7	55,3	59,1	58,5	56,9	32,4	48,9	68,9	37,5	32,1	44,9	53,6	48,6	44,3	35,9	45,7	46,6	62,5	49,1	23,8	22,2	47,1	48,5	36,9	19,0	29,2	49,5	25,4		TAROUCA

43 PAREDES	44 PENAFIEL	45 PORTO	46 POVOA DO VARZIM	47 SANTO TIRSO	48 VALONGO	49 VILA DO CONDE	50 V.NOVA DE GAIA	51 ARCOS DE VALDEVE	52 CAMINHA	53 MELGACO	54 MONCAO	55 PAREDES DE COURA	56 PONTE DA BARCA	57 PONTE DE LIMA	58 VALENCA	59 VIANA DO CASTELO	60 V.NOVA CERVEIRA	61 ALIJO	62 BOTICAS	63 CHAVES	64 MESAO FRIO	65 MONDIM DE BASTO	66 MONTALEGRE	67 MURCA	68 PESO DA REGUA	69 RIBEIRA DE PENA	70 SABROSA	71 S.MARTA PENAGUIA	72 VALPACOS	73 V. POUCA AGUIAR	74 VILA REAL	75 ARMAMAR	76 CINFAES	77 LAMEGO	78 MOIMENTA BEIRA	79 PENEDONO	80 RESENDE	81 S.JOAO PESQUEIRA	82 SERNANCELHE	83 TABUAÇO	84 TAROUCA

A4.# - Velocidades Equivalentes Rectas (VER) entre os concelhos da Re

Concelho	AROUCA	CASTELO PAIVA	ESPINHO	FEIRA	OLIVEIRA AZEMEIS	S.JOAO MADEIRA	VALE DE CAMBRA	AMARES	BARCELOS	BRAGA	CABECEIRAS BASTO	CELORICO BASTO	ESPOSENDE	FAFE	GUIMARAES	POVOA LANHOSO	TERRAS DE BOURO	VIEIRA MINHO	V.NOVA FAMALICAO	VILA VERDE	ALFANDEGA FE	BRAGANCA	CARRAZEDA ANSIAE	FREIXO ESPADA CI	MACEDO CAVALEIRO	MIRANDA DO DOURO	MIRANDELA	MOGADOURO	TORRE MONCORVO	VILA FLOR	VIMIOSO	VINHAIS	V.NOVA FOZ COA	AMARANTE	BAIAO	FELGUEIRAS	GONDOMAR	LOUSADA	MAIA	MARCO CANAVESES	MATOSINHOS	PACOS DE FERREIR	PAREDES
AROUCA		18,1	39,8	39,3	33,5	38,3	32,7	44,2	49,0	46,2	34,9	28,1	56,6	35,2	38,2	39,6	40,2	37,4	43,4	46,7	42,6	50,6	33,2	39,2	45,7	50,5	44,3	44,3	38,1	40,2	44,9	41,5	37,5	28,6	19,2	34,2	32,1	27,7	41,0	20,4	46,6	32,2	26,1
CASTELO PAIVA	18,1		36,1	32,5	29,5	28,8	22,3	43,5	45,0	45,7	39,5	33,5	52,7	40,1	39,3	40,0	39,2	37,7	42,5	46,4	53,3	60,5	41,9	44,1	56,3	59,8	56,3	54,3	48,4	51,4	52,8	48,0	43,4	37,9	24,1	39,9	25,0	32,9	40,4	24,3	41,0	32,4	31,2
ESPINHO	39,8	36,1		58,1	56,4	58,3	48,2	68,3	74,5	76,4	61,9	52,7	85,4	66,0	71,2	63,3	56,6	57,7	71,9	70,0	68,2	72,6	57,6	55,9	70,7	70,6	73,3	67,3	63,4	68,2	63,3	58,0	58,3	72,5	51,0	72,2	48,1	58,5	63,4	57,0	74,1	65,5	63,6
FEIRA	39,3	32,5	58,1		51,6	55,0	42,9	68,9	74,6	76,9	59,9	51,0	85,1	64,1	69,9	63,5	57,7	57,6	74,1	71,3	64,6	70,3	54,0	56,5	67,6	67,9	69,7	64,0	59,4	64,1	61,0	56,6	59,2	66,8	46,3	69,6	57,4	57,0	66,4	51,7	77,4	65,3	60,3
OLIVEIRA AZEMEIS	33,5	29,5	56,4	51,6		58,7	28,0	67,5	73,8	74,4	57,1	48,9	83,3	61,0	66,8	62,0	57,5	56,4	72,4	70,0	60,1	67,1	49,9	57,1	63,7	64,4	65,1	60,0	57,1	59,3	58,1	54,7	60,2	61,0	42,2	65,9	58,7	55,3	67,6	47,6	76,9	63,8	57,6
S.JOAO MADEIRA	38,3	28,8	58,3	55,0	58,7		37,8	68,5	75,6	76,5	58,1	49,6	86,7	62,3	68,4	62,7	57,6	56,8	74,5	71,3	62,4	68,8	51,8	55,6	65,8	66,3	67,5	62,1	57,0	61,7	59,6	55,6	58,0	63,8	43,4	68,2	58,8	56,0	69,5	48,8	82,3	65,4	58,9
VALE DE CAMBRA	32,7	22,3	48,2	42,9	28,0	37,8		59,3	64,8	64,0	49,3	41,6	73,4	51,7	56,2	54,2	51,8	50,0	61,3	61,9	53,8	61,4	43,9	50,1	57,3	59,5	57,6	54,4	49,2	52,4	53,5	50,3	51,0	48,5	33,8	53,9	47,1	44,7	56,6	37,3	63,7	51,2	44,8
AMARES	44,2	43,5	68,3	68,9	67,5	68,5	59,3		54,3	44,5	33,0	28,9	61,9	33,7	36,3	29,7	18,8	30,7	51,8	32,9	51,3	50,0	43,9	47,2	49,4	56,2	48,8	52,4	51,0	50,4	48,0	41,8	49,1	41,8	39,2	39,4	54,3	39,5	66,4	43,4	65,5	42,2	49,8
BARCELOS	49,0	45,0	74,5	74,6	73,8	75,6	64,8	54,3		76,3	57,4	43,6	75,8	63,0	61,9	55,3	38,6	52,3	54,4	46,3	62,9	61,7	54,6	55,1	61,8	65,5	63,1	62,8	61,5	62,9	57,2	53,1	58,4	55,5	48,1	58,2	50,8	45,6	60,6	52,1	70,8	44,3	55,1
BRAGA	46,2	45,7	76,4	76,9	74,4	76,5	64,0	44,5	76,3		46,7	35,7	83,0	49,9	48,0	41,1	32,3	43,9	58,2	50,5	59,5	58,4	50,7	52,4	58,1	63,0	58,9	59,8	58,3	59,1	54,3	49,4	55,5	50,5	44,1	50,3	58,8	43,4	78,0	49,3	74,4	44,7	56,2
CABECEIRAS BASTO	34,9	39,5	61,9	59,9	57,1	58,1	49,3	33,0	57,4	46,7		24,6	62,2	42,9	52,6	35,6	29,3	31,2	61,5	40,0	57,6	57,7	46,1	49,8	55,8	62,6	56,1	58,3	56,7	57,0	51,9	46,6	53,9	31,5	29,6	38,3	52,6	44,4	65,2	38,0	65,0	57,0	48,7
CELORICO BASTO	28,1	33,5	52,7	51,0	48,9	49,6	41,6	28,9	43,6	35,7	24,6		48,3	24,9	30,5	26,9	25,3	25,7	40,7	34,8	46,8	51,4	35,0	41,7	47,1	55,4	44,9	49,1	44,5	44,0	46,4	42,7	41,6	26,7	25,1	25,5	44,9	29,0	52,2	28,1	56,3	40,4	42,9
ESPOSENDE	56,6	52,7	85,4	85,1	83,3	86,7	73,4	61,9	75,8	83,0	62,2	48,3		68,4	68,5	63,0	44,4	58,1	64,9	54,5	66,3	64,5	58,3	57,8	65,2	67,9	67,0	65,7	64,7	66,5	59,8	55,0	61,5	68,9	58,9	63,1	62,9	55,7	77,6	65,4	84,9	59,3	71,6
FAFE	35,2	40,1	66,0	64,1	61,0	62,3	51,7	33,7	63,0	49,9	42,9	24,9	68,4		53,1	31,7	27,6	33,2	68,0	44,4	60,3	61,2	48,8	51,4	59,6	64,6	60,5	60,6	58,3	59,7	54,8	50,9	54,7	43,4	36,6	39,7	53,4	43,1	71,1	42,0	69,9	61,4	50,2
GUIMARAES	38,2	39,3	71,2	69,9	66,8	68,4	56,2	36,3	61,9	48,0	52,6	30,5	68,5	53,1		36,9	30,6	33,9	70,9	46,3	61,8	62,4	51,0	52,7	61,2	65,5	62,4	61,9	59,7	61,4	56,1	52,6	55,9	47,2	40,3	43,3	51,2	39,3	76,9	46,8	74,3	49,6	45,7
POVOA LANHOSO	39,6	40,0	63,3	63,5	62,0	62,7	54,2	29,7	55,3	41,1	35,6	25,8	63,0	28,9	36,9		22,2	37,9	47,7	30,0	52,1	51,7	43,7	47,3	50,5	57,4	49,9	53,3	51,5	51,0	48,8	42,9	49,3	40,9	38,2	38,1	49,0	40,4	61,3	43,7	61,5	46,0	44,5
TERRAS DE BOURO	40,2	39,2	56,6	57,7	57,5	57,6	51,8	18,8	38,6	32,3	29,3	25,3	44,4	27,6	30,6	22,2		28,0	40,5	29,5	44,3	42,8	38,3	42,4	42,1	49,9	40,9	46,0	44,6	43,2	42,4	35,4	43,5	35,3	34,6	32,8	46,0	34,7	52,0	37,6	52,7	36,8	42,0
VIEIRA MINHO	37,4	37,7	57,7	57,6	56,4	56,8	50,0	30,7	52,3	43,9	31,2	25,7	58,1	33,2	33,9	37,9	28,0		45,9	31,1	49,1	47,8	41,3	45,5	46,7	54,7	45,6	50,5	49,2	48,0	45,9	38,9	47,7	36,6	34,3	35,0	46,3	37,1	55,6	37,7	56,3	42,7	40,9
V.NOVA FAMALICAO	43,4	42,5	71,9	74,1	72,4	74,5	61,3	51,8	54,4	58,2	61,5	40,7	64,9	68,0	70,9	47,7	40,5	45,9		52,7	63,7	64,1	53,9	54,5	63,4	66,7	64,9	63,5	61,3	63,4	58,1	55,2	57,4	56,1	47,4	54,5	49,4	37,0	68,8	52,1	66,2	38,3	55,5
VILA VERDE	46,7	46,4	70,0	71,3	70,0	71,3	61,9	32,9	46,3	50,5	40,0	34,8	54,5	44,4	46,3	30,0	29,5	31,1	52,7		55,3	53,3	47,9	50,2	53,3	59,1	53,5	56,0	54,9	54,8	50,8	44,9	52,8	48,5	44,0	47,9	56,5	44,6	67,6	48,7	66,0	46,1	54,7
ALFANDEGA FE	42,6	53,3	68,2	64,6	60,1	62,4	53,8	51,3	62,9	59,5	57,6	46,8	66,3	60,3	61,8	53,3	44,3	49,1	63,7	55,3		57,2	53,6	27,1	44,5	76,7	37,3	62,5	45,2	35,8	43,8	38,9	64,5	66,1	52,5	61,0	67,0	63,0	73,3	58,2	74,7	65,3	70,5
BRAGANCA	50,6	60,5	72,6	70,3	67,1	68,8	61,4	50,0	61,7	58,4	57,7	51,4	64,5	61,2	62,4	52,7	42,8	47,8	64,1	53,3	57,2		63,0	44,1	74,5	40,0	72,3	39,6	67,8	57,7	34,0	38,6	74,7	70,7	60,6	63,5	70,5	66,5	74,7	64,7	76,2	68,0	73,9
CARRAZEDA ANSIAE	33,2	41,9	57,6	54,0	49,9	51,8	43,9	43,9	54,6	50,7	46,1	35,0	58,3	48,8	51,0	44,8	38,3	41,3	53,9	47,9	53,6	63,0		36,4	56,6	67,4	33,5	56,1	39,5	43,4	46,9	41,3	36,9	50,6	38,3	48,6	55,7	50,5	62,4	44,5	63,9	53,4	57,2
FREIXO ESPADA CI	39,2	44,1	55,9	56,5	57,1	55,6	50,1	47,2	55,1	52,4	49,8	41,7	57,8	51,4	52,7	48,1	42,4	45,5	54,5	50,2	27,1	44,1	36,4		38,5	43,9	36,2	28,1	30,7	33,1	34,2	37,4	47,0	52,2	43,1	51,1	54,8	51,9	59,8	47,4	60,7	53,8	56,0
MACEDO CAVALEIRO	45,7	56,3	70,7	67,6	63,7	65,8	57,3	49,4	61,8	58,1	55,8	47,1	65,2	59,6	61,2	51,6	42,1	46,7	63,4	53,3	44,5	74,5	56,6	38,5		47,3	54,4	36,2	64,7	46,0	38,8	36,1	75,8	68,1	55,6	61,3	68,8	64,3	74,4	60,9	76,0	66,4	72,5
MIRANDA DO DOURO	50,5	59,8	70,6	67,9	64,4	66,3	59,5	56,2	65,5	63,0	62,6	55,4	67,9	64,6	65,5	58,3	49,9	54,7	66,7	59,1	76,7	40,0	67,4	43,9	47,3		54,3	87,8	61,5	62,4	55,3	38,6	66,4	69,7	60,3	65,5	69,8	67,1	74,1	64,2	75,1	68,5	72,4
MIRANDELA	44,3	56,3	73,3	69,7	65,1	67,5	57,6	48,8	63,1	58,9	56,1	44,9	67,0	60,5	62,4	51,2	40,9	45,6	64,9	53,5	37,3	72,3	33,5	36,2	54,4	54,3		43,0	44,5	34,0	47,6	39,5	51,8	71,4	55,3	62,4	71,2	65,9	78,1	61,7	80,0	68,5	76,5
MOGADOURO	44,3	54,3	67,3	64,0	60,0	62,1	54,4	52,4	62,8	59,8	58,3	49,1	65,7	60,6	61,9	54,3	46,0	50,5	63,5	56,0	62,5	39,6	56,1	28,1	36,2	87,8	43,0		44,2	46,9	43,7	34,4	54,6	65,4	54,0	61,2	66,3	62,9	71,7	58,8	72,9	64,8	69,1
TORRE MONCORVO	38,1	48,4	63,4	59,4	57,1	57,0	49,2	51,0	61,5	58,3	56,7	44,5	64,7	58,3	59,7	52,6	44,6	49,2	61,3	54,9	45,2	67,8	39,5	30,7	64,7	61,5	44,5	44,2		36,3	42,8	47,1	49,5	61,3	47,4	58,0	62,6	59,1	69,4	53,3	70,5	61,5	65,7
VILA FLOR	40,2	51,4	68,2	64,1	59,3	61,7	52,4	50,4	62,9	59,1	57,0	44,0	66,5	59,7	61,4	52,3	43,2	48,0	63,4	54,8	35,8	57,7	43,4	33,1	46,0	62,4	34,0	46,9	36,3		40,7	37,7	48,2	65,7	49,9	60,1	66,8	62,2	74,0	56,6	75,5	64,9	70,9
VIMIOSO	44,9	52,8	63,3	61,0	58,1	59,6	53,5	48,0	57,2	54,3	51,9	46,4	59,8	54,8	56,1	49,6	42,4	45,9	58,1	50,8	43,8	34,0	46,9	34,2	38,8	55,3	47,6	43,7	42,8	40,7		33,3	49,0	59,5	51,8	56,0	61,7	58,0	65,5	55,5	66,8	59,7	63,2
VINHAIS	41,5	48,0	58,0	56,6	54,7	55,6	50,3	41,8	53,1	49,4	46,6	42,7	55,0	50,9	52,6	43,8	35,4	38,9	55,2	44,9	38,9	38,6	41,3	37,4	36,1	38,6	39,5	34,4	47,1	37,7	33,3		52,3	51,4	45,9	48,4	55,1	50,1	57,9	49,0	59,6	53,6	55,8
V.NOVA FOZ COA	37,5	43,4	58,3	59,2	60,2	58,0	51,0	49,1	58,4	55,5	53,9	41,6	61,5	54,7	55,9	50,4	43,5	47,7	57,4	52,8	64,5	74,7	36,9	47,0	75,8	66,4	51,8	54,6	49,5	48,2	49,0	52,3		55,3	42,2	53,7	57,3	54,1	63,9	47,9	64,9	56,5	59,5
AMARANTE	28,6	37,9	72,5	66,8	61,0	63,8	48,5	41,8	55,5	50,5	31,5	26,7	68,9	43,4	47,2	40,9	35,3	36,6	56,1	48,5	66,1	70,7	50,6	52,2	68,1	69,7	71,4	65,4	61,3	65,7	59,5	51,4	55,3		28,5	51,0	65,1	43,8	86,1	30,2	90,1	55,9	83,6
BAIAO	19,2	24,1	51,0	46,3	42,2	43,4	33,8	39,2	48,1	44,1	29,6	25,1	58,9	36,6	40,3	38,2	34,6	34,3	47,4	44,0	52,5	60,6	38,3	43,1	55,6	60,3	55,3	54,0	47,4	49,9	51,8	45,9	42,2	28,5		36,9	45,5	34,2	59,7	37,2	62,6	41,1	44,4
FELGUEIRAS	34,2	39,9	72,2	69,6	65,9	68,2	53,9	39,4	58,2	50,3	38,3	25,5	63,1	39,7	43,3	38,1	32,8	35,0	54,5	47,9	61,0	63,5	48,6	51,1	61,3	65,5	62,4	61,2	58,0	60,1	56,0	48,4	53,7	51,0	36,9		60,7	46,4	75,2	43,9	81,6	94,5	57,0
GONDOMAR	32,1	25,0	48,1	57,4	58,7	58,8	47,1	54,3	50,8	58,8	52,6	44,9	62,9	53,4	51,2	49,0	46,0	46,3	49,4	56,5	67,0	70,5	55,7	54,8	68,8	69,8	71,2	66,3	62,6	66,8	61,7	55,1	57,3	65,1	45,5	60,7		43,4	31,3	49,0	44,7	44,8	45,7
LOUSADA	27,7	32,9	58,5	57,0	55,3	56,0	44,7	39,5	45,6	43,4	44,4	29,0	55,7	43,1	39,3	40,4	34,7	37,1	37,0	44,6	63,0	66,5	50,5	51,9	64,3	67,1	65,9	62,9	59,1	62,2	58,0	50,1	54,1	43,8	34,2	46,4	43,4		60,0	34,5	67,1	37,5	46,3
MAIA	41,0	40,4	63,4	66,4	67,6	69,5	56,6	66,4	60,6	78,0	65,2	52,2	77,6	71,1	76,9	61,3	52,0	55,6	68,8	67,6	73,3	74,7	62,4	59,8	74,4	74,1	78,1	71,7	69,4	74,0	65,5	57,9	63,9	86,1	59,7	75,2	31,3	60,0		69,7	48,2	65,4	81,2

| | | |

ɛgião Norte com a conclusão do PRN 2000 (Km/h)

PENAFIEL	PORTO	POVOA DO VARZIM	SANTO TIRSO	VALONGO	VILA DO CONDE	V.NOVA DE GAIA	ARCOS DE VALDEVE	CAMINHA	MELGACO	MONCAO	PAREDES DE COURA	PONTE DA BARCA	PONTE DE LIMA	VALENCA	V/ANA DO CASTELO	V.NOVA CERVEIRA	ALIJO	BOTICAS	CHAVES	MESAO FRIO	MONDIM DE BASTO	MONTALEGRE	MURCA	PESO DA REGUA	RIBEIRA DE PENA	SABROSA	S.MARTA PENAGUIA	VALPACOS	V. POUCA AGUIAR	VILA REAL	ARMAMAR	CINFAES	LAMEGO	MOIMENTA BEIRA	PENEDONO	RESENDE	S.JOAO PESQUEIRA	SERNANCELHE	TABUAÇO	TAROUCA
25,0	40,7	50,3	38,4	32,9	49,7	40,9	49,6	60,8	48,2	54,4	50,1	48,4	54,9	60,5	58,7	58,5	31,0	36,2	46,9	24,6	26,8	33,6	39,4	29,0	33,6	32,1	28,2	38,1	38,7	32,9	24,1	15,9	26,5	26,4	28,4	17,2	30,5	28,9	26,7	23,4
31,4	32,7	46,3	36,2	32,0	45,6	32,3	49,8	57,9	48,2	55,2	50,3	48,5	56,1	62,3	55,4	57,5	39,1	40,8	55,8	34,3	31,1	36,4	51,3	35,9	38,0	42,2	33,4	45,6	49,4	44,8	29,2	27,1	29,1	30,3	30,6	24,7	36,0	32,3	32,1	27,1
65,9	56,3	71,9	66,9	57,0	72,3	61,0	69,0	82,6	62,4	71,3	65,0	67,9	78,6	81,2	82,0	78,6	56,1	55,7	75,8	64,8	47,4	46,6	71,1	61,9	57,6	63,1	56,4	59,2	68,9	71,0	47,7	32,3	52,3	47,1	46,0	36,7	51,3	50,2	48,9	47,0
61,1	69,7	74,3	68,6	64,3	74,6	73,2	70,2	82,6	63,3	72,6	66,9	69,2	80,3	82,6	82,2	78,7	52,5	54,3	72,7	58,1	46,1	46,4	67,1	55,9	55,4	58,5	51,7	56,8	65,8	65,6	43,3	29,9	46,7	42,2	45,8	33,0	47,5	49,7	44,8	41,6
57,3	70,5	74,4	67,1	63,3	74,7	72,9	69,4	81,6	62,9	71,9	66,8	68,4	78,7	81,2	81,2	77,9	48,6	52,3	68,6	51,6	44,6	45,8	62,1	49,9	52,6	53,6	47,0	54,1	61,8	59,7	39,0	27,0	41,8	41,1	45,9	30,0	43,5	49,4	40,6	36,7
59,0	74,0	77,1	68,6	64,6	77,5	77,6	70,3	83,6	63,2	72,8	67,4	69,3	80,7	82,9	83,6	79,4	50,3	52,9	70,5	54,4	44,9	45,8	64,6	52,5	53,5	55,9	48,9	55,3	63,8	62,6	40,7	27,3	43,5	39,7	44,4	30,6	45,3	48,0	42,3	38,4
44,3	57,1	65,3	56,0	50,2	65,2	58,0	62,7	74,5	58,2	66,2	61,4	61,7	70,4	74,3	73,3	71,4	42,3	46,9	61,0	41,4	38,5	41,9	53,9	40,9	46,1	45,7	39,1	48,6	53,5	49,8	32,8	21,7	33,8	33,3	38,3	24,4	38,0	40,2	34,8	29,8
48,9	62,1	60,8	53,4	58,5	56,3	62,1	35,2	45,8	33,6	40,8	32,6	32,2	39,7	53,2	48,7	48,6	39,5	32,6	51,2	45,9	30,5	26,9	45,3	44,6	35,5	41,0	38,7	44,1	44,5	41,1	38,7	34,4	43,3	42,7	38,2	33,7	39,5	43,8	39,0	43,4
56,3	60,3	69,2	49,8	55,1	59,7	66,8	53,6	63,9	51,8	60,3	47,3	51,4	62,2	74,1	60,0	59,4	50,5	49,6	73,8	58,1	47,0	36,3	60,8	56,3	55,8	53,5	49,8	59,3	65,4	56,1	47,1	38,1	52,4	49,9	44,6	39,6	48,3	50,3	47,5	50,8
55,6	69,4	70,8	61,1	65,8	62,6	69,1	48,6	60,3	47,7	59,8	49,2	46,8	72,8	80,4	63,1	69,5	46,1	43,3	68,7	54,1	38,8	31,9	55,7	52,1	48,1	48,5	44,9	54,4	59,0	50,1	43,4	36,1	49,0	47,2	41,7	36,4	44,6	47,9	43,8	48,1
47,5	59,1	64,3	54,7	60,1	62,9	58,5	37,6	53,8	34,3	44,6	42,5	36,4	53,5	57,0	56,3	55,6	39,3	34,9	78,1	32,9	21,5	31,1	50,3	38,6	31,5	39,2	32,4	50,1	52,9	36,5	32,5	29,0	39,2	38,5	33,0	25,5	35,7	40,0	33,2	40,3
40,4	51,5	47,3	35,3	51,0	47,6	49,7	36,2	47,9	35,0	43,0	40,0	34,9	46,0	51,8	47,5	49,8	28,4	33,4	59,9	30,7	19,5	28,9	36,6	30,2	26,4	29,5	23,0	41,9	36,4	24,6	26,9	23,5	31,0	33,5	30,1	19,5	30,7	36,0	28,5	33,3
73,0	72,7	77,8	56,3	71,3	68,0	80,9	64,4	73,1	55,3	62,0	49,4	64,0	74,2	72,1	63,7	68,5	56,1	52,9	75,4	70,4	51,6	39,4	65,4	67,0	59,6	62,7	59,5	61,6	68,2	67,7	54,6	44,9	61,5	56,7	49,9	46,8	54,9	56,3	54,5	58,5
50,1	61,9	69,4	55,4	64,8	67,1	61,1	45,2	60,1	42,4	54,0	49,2	43,1	64,4	69,3	61,6	64,8	42,7	44,5	83,0	49,3	30,5	32,7	55,6	46,7	46,5	42,8	37,6	56,2	62,4	42,9	37,8	30,3	44,3	43,3	37,6	28,4	39,9	44,6	38,6	44,3
48,1	65,2	71,1	54,0	56,2	68,3	64,4	49,8	61,9	47,0	59,0	52,1	47,2	70,3	76,1	62,0	68,8	45,5	47,8	82,3	53,1	35,7	34,9	58,4	51,0	52,0	48,0	42,5	58,5	65,6	49,6	41,1	32,4	47,1	45,6	40,0	32,4	43,3	46,6	41,9	46,4
45,7	57,3	58,2	46,5	52,0	53,7	57,2	32,6	50,4	35,5	44,5	38,1	30,6	48,1	57,8	53,3	53,7	38,9	33,9	54,7	45,5	27,7	29,1	45,7	44,0	34,7	40,4	37,5	45,1	45,1	40,2	37,8	33,5	42,7	42,2	37,5	32,4	38,9	43,4	38,1	42,9
41,2	50,9	47,3	42,4	47,9	45,2	51,2	19,3	33,6	23,9	28,6	21,1	16,6	24,5	34,3	36,4	33,3	34,4	30,1	38,8	39,0	26,0	23,4	37,7	38,2	28,1	35,1	33,7	36,3	35,1	34,4	34,5	31,9	37,9	38,3	34,8	30,9	35,1	39,5	34,7	38,6
41,1	52,9	55,8	44,5	48,2	52,5	52,8	26,4	45,6	27,7	36,0	32,8	25,4	41,6	47,3	49,6	46,3	36,5	28,1	46,8	39,5	25,8	22,9	41,6	37,9	28,3	36,3	32,2	40,0	39,0	34,4	33,5	30,9	38,0	38,1	33,8	28,9	34,5	39,4	33,5	38,9
57,7	60,4	71,4	42,5	57,6	66,2	60,9	57,7	65,8	53,8	64,5	54,7	55,3	72,9	79,9	63,7	68,3	50,1	52,8	81,6	61,1	45,4	39,3	61,8	58,7	58,4	56,2	50,8	61,7	68,9	60,2	46,9	35,0	53,0	49,9	44,2	37,3	49,0	50,3	47,7	50,7
54,1	63,5	57,6	56,6	61,4	53,6	63,7	47,7	41,6	38,0	45,4	29,9	44,8	32,0	51,4	42,5	45,1	43,7	37,4	57,3	51,6	36,8	26,9	50,7	49,8	42,1	45,8	43,5	48,7	51,3	46,9	42,6	37,4	47,8	46,3	41,1	37,1	43,1	47,0	42,7	47,3
69,4	71,2	68,2	62,1	73,1	68,7	69,3	50,3	60,0	41,4	50,7	52,3	50,3	60,5	59,4	63,1	59,8	40,1	43,1	45,8	57,1	47,2	42,0	59,1	58,8	52,4	48,2	55,4	38,0	60,8	66,8	39,2	42,9	56,1	42,8	42,5	47,4	32,4	44,7	34,1	49,7
73,2	73,8	68,1	63,8	75,6	68,8	72,4	46,4	55,7	35,6	44,7	48,0	47,0	56,4	52,9	60,1	54,5	58,0	39,5	37,6	67,0	51,6	36,9	73,6	70,8	53,4	63,1	66,5	47,2	61,6	74,6	53,4	51,5	68,9	52,6	54,9	57,4	45,9	55,0	50,6	63,8
55,7	60,2	59,3	51,8	61,0	59,5	58,4	45,0	54,7	38,8	47,2	47,4	44,7	54,1	55,1	56,5	54,9	21,6	37,9	46,1	39,5	35,1	38,5	37,6	38,1	40,7	24,4	35,9	31,2	46,4	44,1	23,2	31,7	37,5	23,1	21,3	33,5	10,1	25,6	20,9	33,4
55,0	57,9	58,2	52,8	58,5	58,3	56,7	47,5	55,0	41,3	48,6	49,2	47,3	54,6	55,0	56,5	55,1	34,2	42,1	44,8	44,5	42,1	41,7	46,7	44,0	46,4	38,7	43,2	37,0	50,3	49,8	36,0	36,9	42,1	41,9	38,6	38,8	36,0	40,1	32,3	42,3
71,5	72,8	68,1	62,5	74,8	68,8	71,1	47,3	57,5	37,6	47,1	49,4	47,6	57,9	55,8	61,3	56,8	46,6	37,5	37,4	61,6	47,2	37,5	66,3	64,7	49,9	53,9	60,2	39,8	57,6	70,4	45,0	46,1	62,6	46,2	48,8	51,4	37,6	49,8	41,1	56,7
71,7	72,7	69,9	65,8	74,1	70,4	71,4	53,8	61,5	44,2	52,6	55,0	54,1	62,3	59,9	64,7	60,9	56,1	50,0	50,1	64,4	55,8	47,0	67,1	66,1	59,4	60,6	63,9	48,3	65,6	71,0	51,5	51,9	63,9	53,7	54,2	56,5	49,3	54,2	48,3	58,9
75,3	76,1	70,3	63,6	79,0	71,0	73,9	47,3	58,7	37,7	47,9	49,8	47,5	59,2	57,5	62,6	58,3	43,4	35,3	38,5	63,3	44,9	37,0	76,2	68,4	48,3	53,3	61,7	39,5	58,7	77,3	43,1	44,3	65,4	43,4	35,3	50,3	28,9	38,7	38,8	58,1
68,1	69,9	67,5	62,2	71,4	67,9	68,3	51,1	59,9	42,2	51,0	52,8	51,2	60,3	59,0	62,8	59,6	45,3	45,1	46,2	57,9	49,6	43,4	59,9	59,3	53,9	51,4	56,7	40,9	60,7	65,7	42,4	45,1	56,8	44,7	43,8	49,4	37,4	45,2	38,1	51,1
64,4	66,8	65,7	59,3	68,4	66,1	65,0	51,0	60,2	43,2	52,2	53,0	50,9	60,5	60,5	62,4	60,4	34,4	46,5	53,1	50,5	45,2	45,2	59,5	50,7	52,7	41,8	48,7	42,2	61,8	60,8	32,3	38,3	47,7	39,0	35,4	41,7	27,4	39,1	26,6	41,2
69,5	71,5	68,5	61,5	73,8	69,0	69,4	49,9	60,3	41,4	51,1	52,2	49,9	60,8	60,2	63,3	60,4	32,1	42,9	49,4	54,7	44,5	42,2	58,4	56,3	51,2	42,4	52,4	35,1	61,8	66,4	34,6	40,0	53,6	33,1	31,8	44,2	20,5	35,4	28,9	46,8
62,4	64,5	61,9	57,4	65,3	62,2	63,4	46,1	54,1	37,6	45,4	47,6	46,4	54,1	52,2	57,0	53,3	44,8	39,2	38,5	54,8	46,5	38,3	54,1	55,9	47,9	49,2	53,6	41,6	51,8	58,6	43,7	45,2	54,8	43,2	42,9	48,7	37,4	44,1	40,6	51,0
55,1	57,8	56,8	53,3	58,2	56,4	56,9	38,8	47,8	29,4	37,7	40,7	39,3	47,9	45,2	51,2	46,9	40,6	34,0	31,3	49,4	41,0	32,3	44,8	51,3	36,4	44,0	48,0	36,5	39,8	50,8	41,0	40,9	51,4	41,9	41,7	44,2	34,0	42,7	39,0	49,2
58,2	61,3	61,7	55,2	62,4	61,9	59,5	50,0	58,5	43,4	51,8	51,9	49,7	58,5	59,4	60,0	58,9	31,6	47,2	55,4	44,0	42,5	45,8	58,0	43,3	50,9	37,2	42,5	46,3	59,7	54,0	31,8	34,4	40,2	39,3	32,8	36,5	29,5	37,5	26,4	40,3
78,0	78,5	69,7	51,0	90,2	70,7	72,7	48,9	64,2	45,1	55,3	51,4	47,4	61,9	66,9	65,6	62,9	45,6	41,1	67,2	64,5	23,8	35,1	66,8	56,8	32,8	54,5	41,0	49,7	60,6	64,5	38,2	22,5	47,1	44,9	38,2	19,5	43,7	46,5	40,5	45,8
39,5	54,5	57,1	42,6	55,3	57,1	51,3	45,8	58,9	43,4	51,6	48,1	44,5	54,8	60,3	58,7	57,0	34,6	37,2	55,3	34,1	22,7	33,8	48,1	39,4	29,8	36,1	31,3	42,2	45,5	36,2	28,9	21,6	30,2	35,0	32,6	14,4	38,3	38,2	33,3	31,6
56,5	72,5	60,0	48,2	82,9	59,0	67,9	49,2	60,5	45,9	57,0	51,9	47,3	65,7	71,2	60,1	65,9	44,1	42,1	70,9	57,8	24,7	33,4	57,3	54,0	40,8	50,5	42,7	50,9	51,6	54,1	40,7	28,9	48,3	46,0	39,7	28,1	43,9	47,2	41,9	47,1
51,8	35,0	50,3	40,1	18,9	49,0	27,9	58,9	68,1	55,2	63,7	56,8	57,4	67,7	73,5	65,2	65,4	53,3	49,7	70,4	62,1	40,3	41,1	68,4	59,7	50,6	60,4	52,8	55,2	64,4	67,6	45,7	27,4	50,6	46,8	42,6	33,2	49,6	47,1	47,2	46,5
34,3	56,5	53,0	34,5	58,1	53,1	52,6	48,0	58,0	46,4	55,2	49,5	46,1	58,2	65,7	56,6	60,1	46,6	44,7	69,6	54,5	28,3	36,4	61,4	53,0	43,9	53,1	43,9	51,4	55,1	58,1	40,2	24,0	45,5	44,2	39,4	27,0	44,8	45,5	42,1	43,8
86,3	27,8	57,3	64,6	48,6	55,8	39,6	66,7	77,6	59,9	70,0	61,8	65,3	79,3	82,5	76,0	72,9	60,3	56,6	81,9	78,9	48,0	44,6	76,8	73,1	60,7	69,7	63,5	62,6	72,0	80,3	54,3	37,1	62,4	55,3	48,4	42,2	56,3	54,5	54,8	56,8

| | | |

Anexo 5.15 - Velocidades Equivalentes Rectas (VER) dos concelhos da Região Norte aos pontos de interesse regionais, em 1981, 1998 e com a conclusão do PRN 2000 (Km/h)

	1981					1998					"PRN2000"				
Concelho	SAC	CP	SNII	Frt	Vizi	SAC	CP	SNII	Frt	Vizi	SAC	CP	SNII	Frt	Vizi
AROUCA	39,2	37,4	35,2	35,3	26,7	38,3	41,9	37,7	58,3	25,4	38,3	46,3	40,7	60,5	25,6
CASTELO PAIVA	34	32,1	28,3	33,7	26,9	31,4	42,1	32,7	59,7	25,2	31,4	43,7	32,7	62,3	25,2
ESPINHO	43,2	39,7	43,2	39,8	46,2	48,6	67,9	48,6	77,9	52,5	56,3	78,2	56,3	81,2	66,8
FEIRA	30,1	33,6	50,2	41,2	37,8	52,3	71,3	69,7	82,6	51,7	55	76,5	69,7	82,6	56,3
OLIVEIRA AZEMEIS	38,1	39,1	48,8	35,5	34,8	53,3	50,4	60	76,9	38,2	58,7	68	70,5	81,2	43,7
S.JOAO MADEIRA		39,2	52,2	41,5	34,1		55,4	61,9	78,8	52,8		68,4	74	82,9	56,9
VALE DE CAMBRA	40,3	34,6	46,5	40,4	29,6	37,8	40,7	51,1	71,1	30,9	37,8	49,2	57,1	74,3	31,3
AMARES	40,6	40,6	37,5	33,7	32,5	44,5	44,5	60,2	53,2	31,5	44,5	44,5	62,1	53,2	31,5
BARCELOS	46,1	46,1	34,9	35,9	41,5	57,3	57,3	50,1	74,1	50,2	76,3	76,3	60,3	74,1	63,5
BRAGA			37	35,2	40,7			66,4	79,5	47,5			69,4	80,4	53,1
CABECEIRAS BASTO	27,1	33,1	30,7	29,8	27,0	25	36,3	41,4	46,1	28,0	31,5	46,7	59,1	78,1	31,1
CELORICO BASTO	29,7	28,8	36	31	25,0	26,7	30	51,5	45,2	24,2	26,7	35,7	51,5	59,9	24,2
ESPOSENDE	42,5	42,5	40,8	38,7	43,8	54,3	54,3	62,7	57,4	58,8	83	83	72,7	75,4	72,4
FAFE	29,8	29,7	38	34,2	26,5	32,6	33,9	52,1	55,7	31,3	53,1	49,9	61,9	83	37,6
GUIMARAES		35,5	41,3	35,2	35,1		38,7	65,2	69,1	43,3		48	65,2	82,3	49,3
POVOA LANHOSO	33,6	37,6	38,4	33,5	32,4	36,9	41,1	57	57,4	32,7	36,9	41,1	57,3	57,8	32,8
TERRAS DE BOURO	37,9	37,9	37,2	32,4	26,2	32,3	32,3	49,8	34,3	23,3	32,3	32,3	50,9	38,8	23,3
VIEIRA MINHO	31,8	41,6	37,6	30,6	27,2	33,9	43,9	51,7	47	30,6	33,9	43,9	52,9	47,3	30,6
V.NOVA FAMALICAO	39,6	37,9	36,7	35,4	39,7	70,9	53	60,4	79,9	48,4	70,9	58,2	60,4	81,6	60,6
VILA VERDE	46,3	46,3	37,9	35	39,2	50,5	50,5	61,5	51,4	38,7	50,5	50,5	63,5	57,3	39,3
ALFANDEGA FE	33,9	37,6	34,2	35,8	24,8	37,3	57,2	61	38,5	29,9	37,3	57,2	71,2	45,8	47,0
BRAGANCA			37	39,2	35,0			73,8	37,6	47,7			73,8	45,1	49,0
CARRAZEDA ANSIAE	34,5	37,3	32,9	32,2	24,8	33,5	52,4	47,1	42,1	25,4	33,5	63	60,2	52,2	31,8
FREIXO ESPADA CI	30,2	30,9	32,9	42,7	34,4	30,7	39,3	46,1	43,1	37,3	30,7	44,1	57,9	44,8	46,8
MACEDO CAVALEIRO	38	42,2	37	40,3	33,0	54,4	74,5	72,8	41,7	45,9	54,4	74,5	72,8	48,7	47,4
MIRANDA DO DOURO	33,8	33,8	36,2	37,5	52,2	36,9	36,9	59,8	39,9	56,9	40	40	72,7	50,1	71,5
MIRANDELA		40,5	36,9	38	36,9		72,3	76,1	49,5	46,2		72,3	76,1	55,8	46,2
MOGADOURO	32,2	30,6	33,4	38,6	31,6	31,7	36,1	55,1	34,5	36,7	44,2	39,6	69,9	46,2	50,4
TORRE MONCORVO		37,1	33,8	37,2	27,6		59,7	51,1	43,2	31,5		67,8	66,8	53,1	40,9
VILA FLOR	37,2	37,3	33,3	38,3	31,3	34	56,4	56,1	42,1	32,6	34	57,7	71,5	49,4	37,4
VIMIOSO	27,6	27,6	35,5	31,5	32,2	30,1	30,1	62	36,5	41,9	34	34	64,5	38,5	42,9
VINHAIS	35,4	35,4	34,1	35	32,0	38,6	38,6	57,8	35,6	36,4	38,6	38	57,8	40,8	36,4
V.NOVA FOZ COA	38,2	37	35,4	40,3	31,7	49,5	51,8	50	40	35,5	49,5	62,7	61,3	55,4	39,7
AMARANTE		40,6	40,6	35	31,8		78,5	78,5	61,8	42,4		78,5	78,5	67,2	43,3
BAIAO	24,7	37,9	37,9	33,4	25,6	24,6	54,5	54,5	57,7	25,1	28,5	54,5	54,5	60,3	29,5
FELGUEIRAS	38,5	40,6	40,6	35,1	37,9	39,1	51,9	51,9	62,1	40,2	56,5	72,5	72,5	71,2	41,2
GONDOMAR	41,6	41,6	41,6	37,3	30,1	35	35	35	73,4	36,6	35	35	35	73,5	36,6
LOUSADA	31,2	41,5	41,5	33,2	34,6	34,3	56,5	56,5	60,1	38,6	34,3	56,5	56,5	69,6	40,3
MAIA	25,5	25,5	25,5	38	31,5	28	28	28	82,7	45,5	27,8	27,8	27,8	82,5	46,0
MARCO CANAVESES	28,1	39,2	39,2	32,8	28,5	30,2	61,8	61,8	63,5	30,5	30,2	61,8	61,8	66,9	30,5
MATOSINHOS	37,9	37,9	37,9	38,9	33,7	37,5	37,5	37,5	77,7	45,9	39	39	39	80,4	49,8
PACOS DE FERREIR	25,8	40,7	40,7	34,4	31,7	26,3	45,6	45,6	68,6	33,0	37,8	61,5	61,5	79,5	44,6
PAREDES	42,7	45	45	33,7	36,0	61	67,2	67,2	71,1	51,4	61	67,2	67,2	75,7	53,4
PENAFIEL		44,5	44,5	33,7	34,7		72,1	72,1	70,6	49,7		72,1	72,1	75,1	49,7
PORTO				38,2	34,5				77,9	34,7				77,9	35,0
POVOA DO VARZIM	37,6	37,6	37,6	40,7	40,3	49,4	49,4	49,4	61,3	47,4	55,8	55,8	55,8	79,2	63,4
SANTO TIRSO	41,8	42,6	42,6	35,2	37,3	54	54,1	54,1	81,6	47,5	54	54,1	54,1	81,6	48,3
VALONGO	52,2	52,2	52,2	36,1	32,0	54,2	54,2	54,2	79,3	48,6	54,2	54,2	54,2	79,4	48,6
VILA DO CONDE	38,9	38,9	38,9	39,7	38,4	50,6	50,6	50,6	59,2	45,2	54,6	54,6	54,6	78,3	53,4
V.NOVA DE GAIA	32,9	32,9	32,9	38,4	40,5	38,4	38,4	38,4	77	46,0	38,4	38,4	38,4	77,9	50,1
ARCOS DE VALDEVE	46,7	46,7	39,1	34,4	39,9	50,9	50,9	60,2	38	42,5	69,8	69,8	64	45,5	44,4
CAMINHA	44,9	41,9	41	44,9	40,1	55,3	45,7	57,2	55,3	45,3	77	53,4	75,1	77	62,4
MELGACO	49,8	40,1	36,3	49,8	40,5	54,3	47,7	58,7	54,3	44,2	54,3	53,9	58,7	54,3	44,2
MONCAO	50,5	40,1	38,8	50,5	42,9	55,1	48,9	67,6	55,1	46,0	55,1	57,9	67,6	55,1	46,0
PAREDES DE COURA	27,3	35,9	36,4	34,2	30,5	28,5	35,8	60,2	31	28,3	31	43,4	60,2	48,5	31,5
PONTE DA BARCA	49,4	49,4	38,4	34,3	41,2	53,9	53,9	60,1	47,2	43,9	72,8	72,8	62,7	51	45,6
PONTE DE LIMA	52	52	37,3	35,5	38,2	56,7	56,7	72,4	78,8	45,2	88,5	88,5	73,7	82,2	54,9
VALENCA		40,3	38,2		40,1		51,1	77,9		47,1		64,6	77,9		53,8
VIANA DO CASTELO			41,2	40,3	46,2			63	51,1	51,3			72,9	66,3	66,4
V.NOVA CERVEIRA	42,4	40,5	39,4	42,4	37,2	57,8	44,2	65,8	57,8	47,2	75,4	55,7	71,3	75,4	63,6
ALIJO	25,8	25,8	34,5	32,1	23,7	34	34	58,2	46,9	24,4	34	34	58,2	50,8	27,3
BOTICAS	39	33,6	31,9	33,2	30,4	42,6	32,5	42,8	42,6	30,5	42,6	45,2	53,7	42,6	33,1
CHAVES		42,3	34,8	36,6	37,0		46,9	54,4		39,5		83,9	75,6		47,4
MESAO FRIO	23,3	23,3	37	35,2	21,4	23,1	23,1	62,2	58,7	20,6	38	38	72	67,4	31,8
MONDIM DE BASTO	25,7	22,5	33,8	31	22,0	23,8	27	45,7	45,7	22,7	23,8	27	45,7	56,4	22,7
MONTALEGRE	34,8	31,5	31,2	34,5	28,6	38	31,6	38,6	38	30,5	38	40,9	43,7	38	30,5
MURCA	35,1	35,1	35,9	31,7	28,4	71,7	71,7	74,3	55,7	36,3	71,7	71,7	74,3	61,2	45,6
PESO DA REGUA	30,4	30,4	36	34,2	28,4	35,3	35,3	51,7	43,5	31,5	50,2	50,2	67,8	78,3	41,4
RIBEIRA DE PENA	31,7	24,8	31,8	31,3	23,8	34,5	27,4	42,7	40,2	25,7	47,8	35,9	56	53	27,9
SABROSA	37,6	37,6	36,2	33,9	27,0	43,3	43,3	66,6	51,4	31,1	43,3	43,3	66,6	56,9	34,7
S.MARTA PENAGUIA	29,4	29,4	33,4	33,7	29,3	35,1	35,1	56,8	55,4	31,9	35,1	35,1	59,8	68,4	34,8
VALPACOS	34,6	32,7	33,7	37,4	33,0	37,7	47	58,9	40,2	36,7	37,7	47	58,9	43,9	36,7
V. POUCA AGUIAR	43,8	40,8	34,3	32,3	33,1	47,7	46	60,3	41,3	34,5	87,5	79,9	70,4	87,5	51,5
VILA REAL			36,5	33,6	31,0			75,9	60	39,8			75,9	83,9	48,0
ARMAMAR	15,6	31,7	32,4	32,9	19,8	15,4	33	42,1	42,1	20,4	16	38,7	51	54,1	21,6
CINFAES	19,3	29,1	27,9	31,2	25,3	19	28,9	33,2	49,8	22,1	23	38,8	33,2	51,6	22,4
LAMEGO		31,3	30,2	33,9	24,4		33,7	44,5	44	30,5		61	57,5	75,1	38,6
MOIMENTA BEIRA	32,2	37,4	29,9	34,4	33,4	35,2	38,1	40,8	45,6	34,2	42,1	39,6	51,6	61,8	40,0
PENEDONO	28	39,9	29,2	30,1	28,3	29,1	42,9	39,8	38,6	31,1	34,3	43,6	46,1	45,9	31,4
RESENDE	9,4	23,4	31,6	30,5	15,5	15,9	22,5	38,9	49	15,6	16,4	32,2	38,9	53,1	17,0
S.JOAO PESQUEIRA	33,2	30,3	36,5	36,3	22,8	34,3	31,5	51,3	34,4	23,0	35,1	40	53,9	40,9	23,0
SERNANCELHE	34,7	40,9	30,5	32,7	34,7	36,4	45	43,1	43	36,3	45,9	46	51,2	56	41,2
TABUAÇO	25,8	33,9	34,6	32,8	22,9	25	34,3	46,3	36,7	23,2	25,8	37,7	52	46,1	23,3
TAROUCA	43,2	25,3	29,3	34	27,2	47,1	26,3	41,8	43,7	29,2	47,1	40,5	52,2	68,9	34,9

SAC: Sede de Agrupamento de Concelho
CP: Capital de Distrito
SNII: Sede NUT II
Frt: Fronteira
Vizi: Concelhos Vizinhos

Fonte: levantamento próprio em Indiviu

Anexo 6.1 - Descrição dos códigos utilizados nos quadros de Anexo 6.2 a Anexo 6.11

Código	Descrição
G1	Edifícios para habitação
G2	Edifícios residenciais para convivências
G3	Agricultura, silvicultura, horticultura, fruticultura, viticultura, pecuária e pesca
G4	Indústrias extractivas, energia e água
G5	Indústrias transformadoras e artesanato
G6	Hotéis e outros edifícios de alojamento temporário, restaurantes e similares e aldeias turísticas
G7	Transportes (caminho de ferro, rodoviário, aéreo e navegação)
G8	Comércio, instituições de crédito e seguros, edifícios de administração destinados a actividades económicas
G9	Edifícios da administração para os poderes públicos e edifícios públicos destinados a fins especiais
G10	Serviços médicos e sociais (hospitais, clínicas, maternidades, sanatórios, creches, etc)
G11	Actividades recreativas (teatros, cinemas, clubes, centros de férias, piscinas, ginásios, etc)
G12	Ensino, cultura, ciência e pesquisa
G13	Culto e inumação (igrejas, capelas, morgues, crematórios, etc)
G14	Outros destinos
G15	Armazém

Anexo 6.2- Licenças de Obra concedidas pela Câmara Municipal de Amarante por ano e destino, entre 1990 e 1994

Freguesia	Ano					Destino da obra												Total
	1990	1991	1992	1993	1994	G1	G3	G4	G5	G6	G8	G9	G10	G11	G12	G13	G15	
Aboadela	3	6	10	5	6	30												30
Aboim	2	11	5	11	6	30					5							35
Ansiães	2	3	2	6	3	14	1				1							16
Ataíde	2	7	4	10	12	29			1		1	1		1	1		1	35
Bustelo	1	3		7	3	13											1	14
Canadelo	1		1			2												2
Candemil	5	6	8	13	9	38					1	1					1	41
Carneiro	3	1	1	5	4	14												14
Carvalho de Rei	1			1	6	8												8
Cepelos	12	7	1	13	18	48						1					2	51
Chapa	2	1	4	6	5	16			1								1	18
Fregim	13	18	11	15	12	63			1		2						3	69
Freixo de Baixo	14	16	17	14	12	67			2		3						1	73
Freixo de Cima	26	16	18	21	27	97			3	2	2	2					2	108
Fridão	4	6	11	1	8	29			1									30
Gatão	21	19	17	20	16	87	1		1		2	1					1	93
Gondar	12	13	16	14	15	61			2	1	5						1	70
Jazente	1	6	5	4	6	22												22
Lomba	6	3	13	4	18	38											6	44
Louredo	7	7	6	6	2	26			1			1						28
Lufrei	23	19	17	12	14	74	2		1	1	1	1				2	3	85
Madalena	12	18	13	25	19	82			1	1	1					1	1	87
Mancelos	19	24	37	28	38	140	4	1			1							146
Oliveira	5	9	9	13	9	39			1		3						2	45
Olo	1	1	1	3	1	6	1											7
Padronelo	9	10	10	13	11	48	1		1		2	1						53
Real	8	5	13	11	12	44	3		1		1							49
Rebordelo		2	1	4	3	10												10
Figueiró (Santa Cristina)	15	9	6	16	17	60			1		1						1	63
Amarante (São Gonçalo)	31	23	34	29	38	130	6		1		14	1		1			2	155
Gouveia (São Simão)	2		2	5	10	19												19
Salvador do Monte	14	10	13	16	15	64	2		1			1						68
Sanche	2	4	1	3	12	21			1									22
Figueiró (Santiago)	15	13	27	21	18	88			1		3	1		1				94
Telões	39	23	33	33	43	157	4		4		3						3	171
Travanca	10	11	26	31	22	93	1				2	1					3	100
Várzea	2	4	8	3	4	18	1									2		21
Vila Caiz	27	32	38	35	24	153	1				1						1	156
Vila Chão do Marão	10	10	12	12	17	56	1		1	1	1		2					61
Vila Garcia	12	10	15	17	16	60	5		3			1						70
Total	394	386	466	506	531	2094	34	1	31	6	56	14	2	3	1	5	36	2283

Fonte: Secção de Obras da Câmara Municipal de Amarante

Anexo 6.3 - Licenças de Obra concedidas pela Câmara Municipal de Cabeceiras de Basto por ano e destino, entre 1995 e 1999

Freguesia	Ano					Destino da obra					Total
	1995	1996	1997	1998	1999	G1	G3	G5	G6	G8	
Abadim	6	3		3	5	17					17
Alvite	5	6	5	5	6	27					27
Arco de Baúlhe	14	20	9	12	9	61	1	1		1	64
Basto	9	9	6	9	11	44					44
Bucos	2	2		3	7	10	2		2		14
Cabeceiras	5		2		7	14					14
Cavês	16	12	9	11	6	51	1			2	54
Faia	2	1	3	2	2	10					10
Gondiães	1	1		1	1	4					4
Outeiro	10	10	3	14	14	49	2				51
Painzela	12	2	5	10	6	35					35
Passos	4	2	3	3		11	1				12
Pedraça	11	11	2	14	6	40	4				44
Refojos	52	38	37	41	40	194	5	2		7	208
Rio Douro	6	5	6	7	7	28	2			1	31
Vila Nune	10	4	2		1	17					17
Vilar de Cunhas	2	1		1		4					4
Total	167	127	92	136	128	616	18	3	2	11	650

Fonte: Secção de Obras da Câmara Municipal de Cabeceiras de Basto

Anexo 6.4 - Licenças de Obra concedidas pela Câmara Municipal de Esposende por ano e destino, entre 1995 e 1999

Freguesia	Ano					Destino da obra									Total
	1995	1996	1997	1998	1999	G1	G3	G4	G5	G6	G8	G11	G14	G15	
Antas	22	17	27	16	18	92			1	1	2	1	3		100
Apúlia	31	31	23	24	25	103			1	6	16		7	1	134
Belinho	26	27	24	14	21	101			1		4		3	3	112
Curvos	9	9	13	10	14	52				1	1		1		55
Esposende	23	24	24	16	13	62				8	26		3	1	100
Fão	22	28	19	19	19	87			1	3	8	2	5	1	107
Fonte Boa	14	10	14	11	8	44	2		1		1		4	5	57
Forjães	26	36	18	24	25	104	1		2	4	8		5	5	129
Gandra	39	36	32	45	29	159	1	1	4	1	6		5	4	181
Gemeses	12	16	36	13	22	96	1						2		99
Mar	13	9	11	8	9	45					3		2		50
Marinhas	71	80	67	70	57	301	1		1	3	12		17	10	345
Palmeira de Faro	27	26	23	13	20	100	1				1		6	1	109
Rio Tinto	4	5	6	2	8	18	1			1			3	2	25
Vila Chã	15	13	11	6	13	49	4		1	1	1		2		58
Total	354	367	348	291	301	1413	12	1	13	29	89	3	68	33	1661

Fonte: Secção de Obras da Câmara Municipal de Esposende

Anexo 6.5 - Licenças de Obra concedidas pela Câmara Municipal de Macedo de Cavaleiros por ano e destino, entre 1995 e 1999

Freguesia	Ano					Destino da obra									Total
	1995	1996	1997	1998	1999	G1	G2	G3	G4	G5	G6	G7	G8	G14	
Ala	1	1	4	4	2	12									12
Amendoeira	2	5	4	1	6	16		2							18
Arcas	1	1	2	2	1	5		1		1					7
Bagueixe	4	2		1	2	7		1						1	9
Bornes	2	4	2	1	4	12								1	13
Burga	1					1									1
Carrapatas	3	1			2	4		1		1					6
Castelãos	4		1	3	1	8	1								9
Chacim		1	1	1	2	4							1		5
Cortiços	2	1	1		1	5									5
Corujas	3	1	2	3	2	10		1							11
Edroso					2	2									2
Espadanedo			1	1	1			2						1	3
Ferreira	2	2				3		1							4
Grijó de Vale Benfeito		2	3	4	4	11		2							13
Lagoa	3	1	3	1	3	10		1							11
Lamalonga			1	4	3	7		1							8
Lamas de Podence	1	1		1	2	4		1							5
Lombo	3	1	1	1		5		1							6
Macedo de Cavaleiros	40	28	43	42	50	186		4	1	1	1	1	1	8	203
Morais	5	3	6	1	1	14		2							16
Murçós		1		2		3									3
Olmos	2	3	2			6		1							7
Peredo	6		1	1	3	11									11
Podence	4	4	1	1	2	11		1							12
Salselas		1	1		2	2		1		1					4
Sesulfe	1		2		3	6									6
Talhas	4	2	3	1	1	8		3							11
Talhinhas		2	2			3		1							4
Vale Benfeito	2	1	1	2	1	5		2							7
Vale da Porca	2	1	5	1	2	11									11
Vale de Prados	5	3	2	6	2	16								2	18
Vilar do Monte	1		1	2	2	6									6
Vilarinho de Agrochão	1	2	1	2		5		1							6
Vilarinho do Monte					1	1									1
Vinhas	1	4	3	1	2	8		2						1	11
Total	106	79	100	90	110	428	1	33	1	4	1	1	2	14	485

Fonte: Secção de Obras da Câmara Municipal de Macedo de Cavaleiros

Anexo 6.6 - Licenças de Obra concedidas pela Câmara Municipal de Mesão Frio por ano e destino, entre 1995 e 1999

Freguesia	Ano					Destino da obra							Total
	1995	1996	1997	1998	1999	G1	G2	G3	G5	G6	G8	G14	
BARQUEIROS	5	5	8	4	3	24						1	25
CIDADELHE	1			1		2							2
MESÃO FRIO (SANTA CRIST.)	12	5	4	4	1	22		1		1		2	26
MESÃO FRIO (SÃO NICOLAU)	3	1	1	2	4	8					1	2	11
OLIVEIRA	2	1	2	3	4	8						3	12
VILA JUSÃ	1	5	2	4	2	7			3			4	14
VILA MARIM	4	13	7	10	9	35	3	1				4	43
Total	28	30	24	28	23	106	3	2	3	1	1	16	133

Fonte: Secção de Obras da Câmara Municipal de Mesão Frio

Anexo 6.7 - Licenças de Obra concedidas pela Câmara Municipal de Mondim de Basto por ano e destino, entre 1995 e 1999

Freguesia	Ano					Destino da obra				Total
	1995	1996	1997	1998	1999	G1	G3	G6	G8	
Atei	25	12	7	18	17	72	1	1	1	75
Bilhó	12	10	9	9	11	43	3	2		48
Campanhó	4	2	6	4	3	19				19
Ermelo	6	6	10	11	4	35				35
Mondim de Basto	27	20	34	23	41	134	4		4	142
Paradança	11	5	9	7	5	34	1	1		36
Pardelhas	1			2	1	3	1			4
Vilar de Ferreiros	19	16	14	17	12	73	3		1	77
Total	105	71	89	91	94	413	13	4	6	436

Fonte: Secção de Obras da Câmara Municipal de Mondim de Basto

Anexo 6.8 - Licenças de Obra concedidas pela Câmara Municipal de Paços de Ferreira por ano e destino, entre 1995 e 1999

Freguesia	Ano					Destino da obra										Total
	1995	1996	1997	1998	1999	G1	G3	G4	G5	G8	G9	G10	G11	G14	G15	
Arreigada	23	29	21	18	15	61	1		2	14				20	8	106
Carvalhosa	64	68	74	64	73	192	3	2	25	58		1		44	18	343
Codessos	6	10	13	10	16	46				3				6		55
Eiriz	31	31	29	33	35	107	4		7	6				34	1	159
Ferreira	63	58	69	56	80	218	4		9	30		2		45	18	326
Figueiró	29	42	37	42	17	109			5	23				17	13	167
Frazão	64	53	59	58	81	172	1		21	47		4	1	43	26	315
Freamunde	75	86	70	73	67	208	2		11	96	1		2	30	21	371
Lamoso	23	23	24	27	16	79	2		1	9				17	5	113
Meixomil	58	50	51	50	47	159	1		8	47				31	10	256
Modelos	22	15	29	18	16	67			2	3		1		14	13	100
Paços de Ferreira	80	82	71	66	59	165	2	1	10	117	3			51	9	358
Penamaior	36	43	54	46	50	171	6		5	15				28	4	229
Raimonda	32	27	22	27	35	97			4	22		1	1	17	1	143
Sanfins	54	52	45	38	50	167	3		10	22				30	7	239
Seroa	38	30	46	48	44	104	2		5	46		1		39	9	206
Total	698	699	714	674	701	2122	31	3	125	558	4	10	4	466	163	3486

Fonte: Secção de Obras da Câmara Municipal de Paços de Ferreira

Anexo 6.9 - Licenças de Obra concedidas pela Câmara Municipal de Paredes por ano e destino, entre 1996 e 1999

Freguesia	Ano				Destino da obra													Total
	1996	1997	1998	1999	G1	G2	G3	G4	G5	G6	G7	G8	G10	G11	G12	G13	G14	
Aguiar de Sousa	4	20	14	19	51			1	1			2					2	57
Astromil	3	6	8	12	23					1		3					2	29
Baltar	7	30	37	36	94						1	3	1				11	110
Beire	2	20	13	11	37							1		1			7	46
Besteiros	3	12	16	4	28							3					4	35
Bitarães	10	23	33	44	92		1		2								15	110
Castelões de Cepeda	20	32	28	37	81	1			1	2		7	1		1		23	117
Cete	6	18	18	13	48							2					5	55
Cristelo	5	20	20	13	43							4					11	58
Duas Igrejas	14	28	34	41	87			1	5	1	1	5		1			16	117
Gandra	18	75	62	68	179		1		8			18					17	223
Gondalães	7	7	20	9	31			2	1			1			2		6	43
Lordelo	24	77	49	58	150	1		8	7		2	14					26	208
Louredo	2	7	4	10	16							1					6	23
Madalena	7	13	9	9	29				1			1					7	38
Mouriz	8	33	30	13	67				1			1		1			14	84
Parada de Todeia	6	30	13	14	58						1						4	63
Rebordosa	22	59	46	62	140	1			7	1		18		1			20	189
Recarei	8	28	33	35	79				5	1	1	5				1	12	104
Sobreira	12	37	30	37	101							2					13	116
Sobrosa	6	28	18	27	57					1		6		1			14	79
Vandoma	13	16	17	22	50		1		4			6					7	68
Vila Cova de Carros	2	8	7	13	19				1			1					9	30
Vilela	24	39	42	47	104	1		2	13			8					24	152
Total	233	666	601	654	1664	4	3	14	57	7	6	112	2	5	3	1	275	2154

Fonte: Secção de Obras da Câmara Municipal de Paredes

Anexo 6.10 - Licenças de Obra concedidas pela Câmara Municipal de Tarouca por ano e destino, entre 1995 e 1999

Freguesia	Ano					Destino da Obra							Total
	1995	1996	1997	1998	1999	G1	G2	G3	G5	G6	G8	G15	
DÁLVARES	9	26	9	10	14	60	1			1	5	1	68
GOUVIÃES	3	2	5	6	9	23						2	25
GRANJA NOVA	6	8	7	6	2	27					2		29
MONDIM DA BEIRA	13	7	5	9	14	43					2	3	48
SALZEDAS	6	7	13	11	16	45					1	7	53
SÃO JOÃO DE TAROUCA	7	8	8	15	10	45			1			2	48
TAROUCA	47	38	38	30	38	167	4	1	2		14	3	191
UCANHA	6	6	4	5	6	25					1	1	27
VÁRZEA DA SERRA	2	1	4	1		7					1		8
VILA CHÃ DA BEIRA	1	3	4	1	3	9					1	2	12
Total	100	106	97	94	112	451	5	1	3	1	27	21	509

Fonte: Secção de Obras da Câmara Municipal de Tarouca

Anexo 6.11 - Licenças de Obra concedidas pela Câmara Municipal de Vila Verde por ano e destino, entre 1995 e 1999

Freguesia	Ano					Destino da obra					Total
	1995	1996	1997	1998	1999	G1	G5	G6	G8	G14	
Aboim da Nóbrega	5	5	2	2	4	18					18
Arcozelo	3	4		2	5	13				1	14
Atães	3	7	1		6	14		1	1	1	17
Atiães	4	3	2	3	4	16					16
Azões	1	3		1	3	8					8
Barbudo	6	3	3	7	18	35			1	1	37
Barros	4	3			3	10					10
Cabanelas	7	12	3	6	16	43				1	44
Carreiras (Santiago)	1	1		1	3	6					6
Carreiras (São Miguel)	4	3		3	1	11					11
Cervães	14	7	2	9	17	45	1		2	1	49
Codeceda		2		3	1	6					6
Coucieiro	1	3		4	3	11					11
Covas	1	4	1	3	2	11					11
Dossãos	1	4		1	1	7					7
Duas Igrejas	1	7	1	2	7	17				1	18
Escariz (São Mamede)	5	2	1		2	10					10
Escariz (São Martinho)	1	2	1	1	4	7				2	9
Esqueiros		1	1	3	3	8					8
Freiriz	7	6	2	4	8	27					27
Geme	3		1	1	1	5		1			6
Goães	1	2		4	1	8					8
Godinhaços		2		2	4	8					8
Gondiães	1	2		1	1	5					5
Gondomar		2	1		2	5					5
Laje	10	19	5	11	21	64	2				66
Lanhas	1	3	2	3	14	22			1		23
Loureira	2	2	1	4	13	20			1	1	22
Marrancos	2	4	3	2	2	13					13
Mós		4		1	4	9					9
Moure	14	8	5	3	10	39			1		40
Nevogilde		1	1		2	4					4
Oleiros	9	6	2	2	18	36			1		37
Oriz (Santa Marinha)			1	2	1	4					4
Oriz (São Miguel)		1	1	1	2	5					5
Parada de Gatim	4			1	2	7					7
Passó	1	2				3					3
Pedregais	1	1		1	3	6					6
Penascais	1	3	1		3	8					8
Pico	1	1	1	2	6	11					11
Pico de Regalados	1	3	1	3	1	9					9
Ponte	2	5	1	3	12	22	1				23
Portela das Cabras	2			1	3	6					6
Prado (São Miguel)	3	3		2	6	14					14
Rio Mau	4	6		2	3	15					15
Sabariz	3	2		1	2	7		1			8
Sande	1	3		2	3	9					9
Soutelo	9	8	2	6	11	34			1	1	36
Travassós	1	3				4					4
Turiz	7	10	2	10	30	57	2				59
Valbom (São Martinho)	1	3	1			5					5
Valbom (São Pedro)	3	2		4	3	11				1	12
Valdreu	3				5	8					8
Valões	1		1	1	1	4					4
Vila de Prado	11	19	2	9	28	64	2		1	2	69
Vila Verde	11	29	8	15	38	100			1		101
Vilarinho	6	3		2	2	13					13
Total	189	244	63	157	369	987	8	3	11	13	1022

Fonte: Secção de Obras da Câmara Municipal de Vila Verde

Anexo 7.1 - Artigos do Jornal de Notícias seleccionados (1969-1996)

ANO	MÊS	ÁREA GEOGRÁFICA	TEMA	TÍTULO E LEAD: ALGUMAS PALAVRAS	ITIN.
1969	2	Albergaria/Carvalhos	Elogio/Promessa	Prevista a construçao de troço	A1
1969	3	Lisboa/Porto	Elogio/Promessa	Objecto de séria intervençao	A1
1969	4	Albergaria	Conflito/Crítica	Governador verificou isolamento	
1969	10	Geral	Elogio/Promessa	Auto-estrada do oeste	
1969	10	Geral	Elogio/Promessa	Controlo remoto nas AE	
1969	11	Geral	Elogio/Promessa	Vão ser tiradas do isolamento	
1969	11	Geral	Elogio/Promessa	Ministro recebeu JAE	
1969	12	Norte	Conflito/Crítica	Rede por completar	
1970	5	Geral	Elogio/Promessa	Empresa para execuçao de AE	
1970	7	Geral	Elogio/Promessa	Comunicado conjunto de M.O Pub	
1970	7	Geral	Elogio/Promessa	Constituidas duas comissoes	
1970	7	Geral	Elogio/Promessa	Entrevista ao M.O Pub. espanhol	
1970	11	Geral	Elogio/Promessa	Propostas de construçao de AE	
1970		Geral	Elogio/Promessa	AE para o 2000	
1971	3	Geral	Elogio/Promessa	Investimentos em estradas	
1971	7	Braga/Porto	Elogio/Promessa	Foi adjudicada a variante	VEN19
1971	8	Geral	Elogio/Promessa	Pavimentação de estradas nac.	
1971	9	Lisboa/Porto	Elogio/Promessa	Vai continuar a beneficiação	A1
1972	2	Geral	Elogio/Promessa	Obras em estradas	EN202
1972	2	Lisboa/Porto	Elogio/Promessa	3 consorcios interessados	A1
1972	3	Geral	Elogio/Promessa	Presidente da JAE salienta	
1972	3	Mosteiro	Conflito/Crítica	Ponte dois anos sem transito	EN211
1972	5	Aveiro	Elogio/Promessa	Obras de grande vulto nas estr.	
1972	5	Braga/Porto	Conflito/Crítica	Perigo-cacos de garrafas	A3
1972	7	Geral	Elogio/Promessa	Adjudicaçao provisoria das AE	
1972	8	Geral	Elogio/Promessa	Comunicado do consorcio	
1972	10	Geral	Elogio/Promessa	Recurso da adjudicaçao das AE	
1972	11	Aveiro/Famalicão	Elogio/Promessa	Viagens mais rápidas em 1977	A3
1973	4	Geral	Conflito/Crítica	Perigos nas auto-estradas	
1973	5	Geral	Elogio/Promessa	Discurso do presidente da JAE	
1973	7	Geral	Elogio/Promessa	Ministro apreciou projectos - AE	
1973	10	Geral	Elogio/Promessa	Concurso na JAE	EN1
1973	10	Geral	Elogio/Promessa	Concursos na JAE	EN348
1973	11	Minho	Elogio/Promessa	Concurso publico de empreitada	EN203
1973	12	Bragança	Elogio/Promessa	Estradas do distrito	EN317
1974	1	Geral	Elogio/Promessa	Emprestimo externo para AE	
1974	1	Geral	Elogio/Promessa	Financiamento externo a prazo	
1974	2	Geral	Conflito/Crítica	A construçao das auto-estradas	
1974	3	V Real	Elogio/Promessa	Variante na Régua	
1974	5	Geral	Elogio/Promessa	Portagem a cargo da JAE	
1974	8	Geral	Elogio/Promessa	Construçao de nova estrada	EN8
1974	10	Geral	Elogio/Promessa	Beneficiaçao de estradas	EN8
1974	12	Famalicão/Porto	Conflito/Crítica	Explosoes nocturnas	A3
1975	5	Famalicão/Porto	Elogio/Promessa	AE dentro de três anos	A3
1975	5	Geral	Elogio/Promessa	Despacho para construçao AE	
1975	6	Geral	Elogio/Promessa	Um milhao de contos para obras	
1975	7	Geral	Elogio/Promessa	AE vão arrancar já	
1975	8	Geral	Elogio/Promessa	Mais de 40 mil contos em obras	
1975	11	Aveiro	Elogio/Promessa	Estr. Murtosa no plano da JAE	
1975	12	Aveiro	Elogio/Promessa	JAE:estrada-dique nos planos	
1975	12	Aveiro/Murtosa	Elogio/Promessa	Estr.-realidade a curto prazo	A1
1975	12	Moledo/V P Ancora	Elogio/Promessa	Vai a concurso a variante	IC1
1975	12	Viana Castelo	Elogio/Promessa	Obras de arte na variante	EN13
1976	1	Carvalhos/S J Madeira	Conflito/Crítica	Primitivo projecto rejeitado	A1
1976	1	Geral	Elogio/Promessa	Vão ser construidos lanços-AE	
1976	1	Geral	Elogio/Promessa	As grandes diretrizes da JAE	
1976	2	Norte	Elogio/Promessa	As grandes diretrizes da JAE	
1976	4	Coimbra	Elogio/Promessa	Condeixa/Geria-troço prioritario	A1
1976	11	Carvalhos/Feira	Elogio/Promessa	AE: mais 18 Km	A1
1976	11	Geral	Conflito/Crítica	A proposito das auto-estradas	
1977	1	Lisboa/Porto	Elogio/Promessa	Em 86 estarão mais próximas	A1
1977	1	Norte	Elogio/Promessa	AE vai crescer:18Km/18 meses	A1
1977	2	Aveiro/V Formoso	Elogio/Promessa	Adjudicado o projecto previo	IP5
1977	3	Carvalhos/Feira	Conflito/Crítica	Crescimento da auto-estrada	A1
1977	3	Geral	Elogio/Promessa	Plano de emergencia para burac.	
1977	3	Lisboa/Porto	Elogio/Promessa	Melhoramentos na estrada	EN1
1977	4	Geral	Conflito/Crítica	JAE-mau estado das estradas	
1977	5	Bragança	Elogio/Promessa	250 mil cts.para as estradas	
1977	5	Lisboa/Porto	Elogio/Promessa	As AE que vamos ter	A1
1977	6	Famalicão	Elogio/Promessa	AE ou via nordeste?	A3
1977	6	Geral	Elogio/Promessa	AE avançam a pouco e pouco	
1977	7	Carvalhos	Conflito/Crítica	Proprietarios nao aceitam indem	A1
1977	7	Carvalhos/Lourosa	Conflito/Crítica	Expropr. por valores simbolicos	A1
1977	7	Condeixa/Tomar	Elogio/Promessa	AE já alcatroada	A1
1977	7	Geral	Elogio/Promessa	Construçao de estradas-concurso	EN2

ANO	MÊS	ÁREA GEOGRÁFICA	TEMA	TÍTULO E LEAD: ALGUMAS PALAVRAS	ITIN.
1977	7	Viseu	Elogio/Promessa	2 importantes estradas-concurso	EN2
1977	9	Condeixa/Geria	Elogio/Promessa	AE uma obra que se deseja	A1
1977	9	Geral	Elogio/Promessa	Aval do estado à Brisa	
1977	9	Geral	Elogio/Promessa	Concessao de aval à Brisa	
1977	10	Geral	Elogio/Promessa	Prioridade para a AE do Norte	
1977	10	Geral	Elogio/Promessa	Vão ser construidos 4400 Km	
1977	11	Carvalhos/Feira	Conflito/Crítica	Expropriados-revisao dos proces	A1
1977	11	Espinho	Elogio/Promessa	AE em vias de soluçao	A1
1977	11	Geral	Elogio/Promessa	Plano rodoviário-cumprir em 78	
1978	1	Geral	Elogio/Promessa	Plano de construçao e reparaçao	
1978	2	Aveiro	Conflito/Crítica	Mau estado das estradas e JAE	
1978	2	Carvalhos/Feira	Elogio/Promessa	Troço terá betuminoso em Maio	A1
1978	2	Geral	Elogio/Promessa	Chuva dificulta mas não atrasa	
1978	4	Estarreja	Conflito/Crítica	Habitantes e o traçado da AE	A1
1978	4	Geral	Elogio/Promessa	1 milhao de contos para a Brisa	
1978	5	Geral	Elogio/Promessa	Brisa:2/3 a adjudicar até Junho	
1978	9	Coimbra/Condeixa	Elogio/Promessa	AE arranque em janeiro	A1
1978	9	Geral	Elogio/Promessa	Melhoramentos em estradas	
1978	11	Geral	Elogio/Promessa	Autorizada a adjudicaçao	EN18
1978	12	Carvalhos/Feira	Conflito/Crítica	Pavimentaçao so no verao	A1
1979	3	Aveiro/V Formoso	Elogio/Promessa	Estudos em curso-anteprojectos	IP5
1979	5	Carvalhos/Feira	Conflito/Crítica	AE só pronta em Dezembro	A1
1979	6	Carvalhos	Elogio/Promessa	Nó visitado por tecnicos francese	A1
1979	7	Minho	Conflito/Crítica	JAE votou ao abandono estrad.	EN311
1979	8	Coimbra/Condeixa	Elogio/Promessa	AE:abrirá em Dezembro	A1
1979	8	Condeixa	Elogio/Promessa	AE abrirá no fim de 1981	A1
1979	9	S J Loure	Conflito/Crítica	Traçado da AE?	A1
1979	11	S M Lamas	Acidentes	Aterragem "inaugurou" a AE	A1
1979	12	Carvalhos/Feira	Conflito/Crítica	AE falta muito por fazer	A1
1980	1	Carvalhos/Feira	Elogio/Promessa	Troço deve abrir no fim do ano	A1
1980	2	Geral	Conflito/Crítica	AE:mais de 1$00 por Km	
1980	5	Geral	Conflito/Crítica	Exagerada extençao das EN	
1980	5	Geral	Elogio/Promessa	Propostas foram conhecidas	
1980	8	Carvalhos	Elogio/Promessa	AE estará pronta em setembro	A1
1980	9	Carvalhos/Feira	Elogio/Promessa	Imagens do troço	A1
1980	9	Carvalhos/Feira	Elogio/Promessa	Troço vai abrir em outubro	A1
1980	10	Carvalhos/Feira	Elogio/Promessa	Portagem em vigor	A1
1980	10	Carvalhos/Feira	Inaugurações	Ligados por auto-estrada	A1
1980	10	Coimbra/Porto	Elogio/Promessa	Prioridade no avanço da AE	A1
1980	10	Coimbra/Porto	Elogio/Promessa	Prioridade no avanço da AE	A1
1980	11	Tua	Conflito/Crítica	Alternativa prejudica regiao	EN314
1981	2	Geral	Inaugurações	Centros de segurança rodoviaria	
1981	2	Mirandela/V Real	Conflito/Crítica	IP4 mobiliza camaras	IP4
1981	4	Condeixa/Mealhada	Elogio/Promessa	AE concluida ainda em 1981	A1
1981	5	Coimbra	Conflito/Crítica	JAE nao sossegou Poiares	
1981	5	Condeixa/Mealhada	Elogio/Promessa	AE abrirá ao trânsito em janeiro	A1
1981	5	Espanha	Elogio/Promessa	AE tecnicos de 6 paises reunido	
1981	5	Estarreja/Feira	Elogio/Promessa	Espanhois vao construir troço	
1981	5	Geral	Elogio/Promessa	Comunicado da Funçao Publica	
1981	5	Mealhada	Conflito/Crítica	AE poe em risco água	A1
1981	7	Beira Alta	Conflito/Crítica	Via rápida cresce sem destino	IP5
1981	7	Geral	Conflito/Crítica	Pressao do CDS na Brisa	
1981	8	Coimbra	Conflito/Crítica	Camara censurou JAE	EN1
1981	8	Condeixa/Mealhada	Inaugurações	Inaugurado troço Condei./Geria	A1
1981	9	Condexa/Mealhada	Conflito/Crítica	Já hà dinheiro-falta a obra	A1
1981	9	Condexa/Mealhada	Conflito/Crítica	Operários aguardam solução	A1
1981	9	Condexa/Mealhada	Conflito/Crítica	Trabalhadoes em luta	EN1
1981	9	Geral	Conflito/Crítica	Suspençao de pagamentos-JAE	
1981	9	Ribeira Frades	Conflito/Crítica	Obras na AE afectam casas	
1981	11	Anadia	Conflito/Crítica	AE internacional-polémica	A1
1981	11	Condeixa/Mealhada	Conflito/Crítica	AE continua polémica	A1
1981	12	Geral	Elogio/Promessa	Governo nao fara mais AE	IP5
1981	12	Geral	Elogio/Promessa	Nao temos dinheiro para + AE	
1982	1	Aveiro/V Formoso	Elogio/Promessa	Vouzela expectante	IP5
1982	1	Aveiro/V Formoso	Elogio/Promessa	Tem toda a prioridade	IP5
1982	1	Bairrada	Conflito/Crítica	AE divide "Galegas"	A1
1982	1	Bragança/Porto	Elogio/Promessa	Via rápida concluida em 1985?	IP4
1982	1	Famalicão/Porto	Elogio/Promessa	Exploraçao por empresa privada	A3
1982	2	Condeixa/Mealhada	Elogio/Promessa	Garantias da Brisa sobre troço	A1
1982	2	Feira	Elogio/Promessa	Acessos à AE beneficiados	A1
1982	3	Bragança/Porto	Elogio/Promessa	Balsemao visita obras da via	IP4
1982	3	Coimbra	Conflito/Crítica	Cidade vê-se livre do trânsito	A1
1982	3	Espanha	Elogio/Promessa	AE a 20Km-propoem autarcas	
1982	3	Geral	Elogio/Promessa	Aval do estado para a Brisa	
1982	4	Famalicão/Porto	Elogio/Promessa	Arranque previsto para 1983	A3
1982	4	Viseu	Conflito/Crítica	Obras afectam fábrica	IP5
1982	5	Albergaria/Aveiro	Elogio/Promessa	Troço lançado no início do ano	IP5
1982	6	Aveiro/V Formoso	Elogio/Promessa	2 milhoes para começar - CEE	IP5

ANO	MÊS	ÁREA GEOGRÁFICA	TEMA	TÍTULO E LEAD: ALGUMAS PALAVRAS	ITIN.
1982	6	Pampilhosa	Conflito/Crítica	JAE alheia ao pontao	EN1
1982	6	Raiva/Trouxemil	Elogio/Promessa	Estrada arranca ainda este ano	IP5
1982	7	Albergaria	Elogio/Promessa	Na hora do arranque decisivo	A1
1982	8	Coimbra	Conflito/Crítica	Nem tostao para passeios	
1982	8	Condeixa/Mealhada	Inaugurações	Novo eixo é inaugurado em 5/10	A1
1982	8	Geral	Elogio/Promessa	Rede rodoviaria nacional	
1982	9	Braga/Porto	Conflito/Crítica	Nao é previsivel a conclusao	A3
1982	10	Braga/Porto	Elogio/Promessa	AE "dada" à iniciativa privada	A3
1982	10	Condeixa/Mealhada	Conflito/Crítica	AE com preços de assustar	A1
1982	10	Condeixa/Mealhada	Elogio/Promessa	AE abre no próximo sábado	A1
1982	10	Condeixa/Mealhada	Elogio/Promessa	AE do Norte cresceu	A1
1982	10	Condeixa/Mealhada	Inaugurações	Aberto acesso a Coimbra	A1
1982	10	Condeixa/Mealhada	Inaugurações	Balsemao inaugura hoje AE	A1
1982	10	Famalicão/Porto	Elogio/Promessa	AE poderá estar pronta em 84	A3
1982	10	Geral	Conflito/Crítica	Suspençao das obras em curso	
1982	10	Geral	Elogio/Promessa	Concessao à Brisa è revista	
1982	10	Geral	Elogio/Promessa	JAE:obras vão já recomeçar	
1982	10	Norte	Conflito/Crítica	Brisa não construirá AE	
1982	10	Norte	Elogio/Promessa	AE abertas ao sector privado	
1982	10	Pombal	Conflito/Crítica	JAE anula empreitada de estrada	EN237
1982	11	Condeixa/Mealhada	Conflito/Crítica	Portagem já custa 80$00	A1
1982	11	Condeixa/Mealhada	Conflito/Crítica	AE uma "doce" ilusão	A1
1982	12	Aveiro/V Formoso	Elogio/Promessa	Arranque em força em 1983	IP5
1983	1	Bragança	Conflito/Crítica	Rede de estradas nao satisfaz	
1983	1	Cantanhede	Conflito/Crítica	Povo cortou acesso á AE	A1
1983	1	Mealhada	Conflito/Crítica	Câmara e povo contra a JAE	A1
1983	2	Aveiro/V Formoso	Conflito/Crítica	Falta de dinheiro atrasa a obra	IP5
1983	2	Condeixa/Porto	Elogio/Promessa	AE poderá estar feita em 85	A1
1983	3	Geral	Conflito/Crítica	AE das ilusoes-Europa + longe	
1983	3	Norte	Conflito/Crítica	Estrada-um estrangulamento	
1983	4	Albergaria	Acidentes	EN 1:"ratoeira"-acid. em série	EN1
1983	5	Agueda/Mealhada	Conflito/Crítica	Traçado esconde interesses	A1
1983	5	Albergaria/Mealhada	Elogio/Promessa	Ligadas por AE em 1985	A1
1983	5	Bragança/Porto	Conflito/Crítica	Estradas um estrangulamento	IP4
1983	5	Condeixa/Mealhada	Conflito/Crítica	Os prós e os contras da AE	A1
1983	6	Agueda/Mealhada	Conflito/Crítica	Ois do Bairro:desmentido da JF	A1
1983	6	Agueda/Mealhada	Conflito/Crítica	Envio de exposição à Brisa	A1
1983	6	Geral	Elogio/Promessa	Definiçao da rede nacional	
1983	7	Aveiro/V Formoso	Elogio/Promessa	Falta-lhe a componente nacion.	IP5
1983	7	Bairrada	Conflito/Crítica	O traçado da discórdia	A1
1983	7	Lisboa/Porto	Elogio/Promessa	Mais próximas em setembro	A1
1983	8	Aveiro/Porto	Inaugurações	2 lanços prontos a inaugurar	A1
1983	8	Aveiro/V Formoso	Conflito/Crítica	Contradições no processo da via	IP 5
1983	8	Aveiro/V Formoso	Conflito/Crítica	Não avança por falta de verbas	IP5
1983	8	Geral	Elogio/Promessa	Brisa pretende mais lanços-AE	
1983	9	Albergaria/Porto	Inaugurações	55 Km de auto-estrada	A1
1983	9	Geral	Elogio/Promessa	Um milhao avalizados à Brisa	
1983	10	Bragança/Porto	Conflito/Crítica	PSD reclama acçao urgente	IP4
1983	10	Trás-os-Montes	Conflito/Crítica	Via rápida foi promessa ?	IP4
1983	11	Aveiro	Conflito/Crítica	JAE responsavel por carencias	IP5
1983	11	Braga	Conflito/Crítica	Solidariedade na urgencia da AE	A3
1983	11	Bragança/Porto	Elogio/Promessa	Anunciado mais um troço	IP4
1983	12	Famalicão/Porto	Conflito/Crítica	Exigido projecto final em 90 dias	A3
1983	12	Geral	Elogio/Promessa	Brisa tem aval para credito	
1983		Famalicão/Porto	Conflito/Crítica	Camaras dao 90 dias à Brisa	A3
1984	1	Amarante/Campeã	Elogio/Promessa	AE será concluida este ano	IP4
1984	1	Aveiro/Porto	Elogio/Promessa	Percurso em 45 minutos	A1
1984	1	Aveiro/V Formoso	Elogio/Promessa	Obra visitada pelo ministro	IP5
1984	1	Aveiro/V Formoso	Elogio/Promessa	E troço prioritario	IP5
1984	1	Braga/Porto	Conflito/Crítica	Autarcas reuniram em Famalicao	A3
1984	1	Famalicão	Elogio/Promessa	AE:nova reuniao para debater	A3
1984	1	Famalicão/Porto	Conflito/Crítica	AE só no final da decada	A3
1984	1	Famalicão/Porto	Elogio/Promessa	Obra absolutamente prioritaria	A3
1984	2	Braga/Porto	Elogio/Promessa	Impulsionar projecto vital	A3
1984	2	Bragança/Porto	Conflito/Crítica	A via rapida	IP4
1984	2	Famalicão/Porto	Conflito/Crítica	Comissao de apoio fala-Ministro	A3
1984	2	Geral	Elogio/Promessa	Franceses querem construir AE	
1984	2	Lisboa/Porto	Elogio/Promessa	AE deverá estar pronta em 89	A1
1984	3	Amarante	Elogio/Promessa	AE começa este ano	IP4
1984	3	Amarante/Campeã	Elogio/Promessa	Obras começam em outubro	IP4
1984	3	Braga/Porto	Conflito/Crítica	AE continua no impasse	A3
1984	3	Famalicão/Porto	Conflito/Crítica	Comissao em jornada de reflexao	A3
1984	3	Geral	Elogio/Promessa	Brisa recebe aval de 520 mil cts.	
1984	4	Famalicão/Porto	Conflito/Crítica	AE é uma necessidade vital	A3
1984	6	Braga/Porto	Elogio/Promessa	Esta pronto calendario	A3
1984	6	Famalicão	Elogio/Promessa	AE motiva criaçao de empresa	A3
1984	6	Famalicão/Porto	Elogio/Promessa	AE hora H chega terça-feira?	A3
1984	7	Bragança/Porto	Elogio/Promessa	Avançam expropriaçoes no IP4	IP4

ANO	MÊS	ÁREA GEOGRÁFICA	TEMA	TÍTULO E LEAD: ALGUMAS PALAVRAS	ITIN.
1984	7	Bragança/Porto	Elogio/Promessa	Via rapida avança	IP4
1984	7	V Formoso	Elogio/Promessa	Adjudicado novo troço	IP5
1984	8	Braga/Porto	Elogio/Promessa	AE ja tem concurso aberto	A3
1984	8	Famalicão/Porto	Conflito/Crítica	Vereadores maiatos interrogam	A3
1984	9	Amarante/Braga	Elogio/Promessa	Autarquias podem adjudicar	A3
1984	9	Aveiro/V Formoso	Elogio/Promessa	Obras na via rápida em Viseu	IP5
1984	9	Braga/Porto	Elogio/Promessa	Consorcio vai concorrer à AE	A3
1984	9	Guarda	Conflito/Crítica	Nao esquecer a via velha	EN16
1984	9	Norte	Conflito/Crítica	Autarcas levam projectos a Lx	
1984	10	Albergaria/Mealhada	Elogio/Promessa	Troço:concurso abre este ano	A1
1984	10	Amarante/Campeã	Elogio/Promessa	11 concorrentes à via rapida	IP4
1984	10	Amarante/Porto	Conflito/Crítica	AE une autarcas	IP4
1984	10	Famalicão	Conflito/Crítica	Consorcio comprometido-reuniao	A3
1984	10	Famalicão	Elogio/Promessa	AE decisao à vista	A3
1984	11	Aveiro	Elogio/Promessa	AE:nó sul tera zona industrial	A1
1984	11	Aveiro	Conflito/Crítica	Edis agastados com a JAE	EN335
1984	11	Bragança/Porto	Elogio/Promessa	Marao vai ser "dobrado"	IP4
1984	11	Bragança/Porto	Elogio/Promessa	Sonho começou a ser realidade	IP4
1984	11	Guimarães	Conflito/Crítica	Exigencia do executivo camarario	
1984	12	Amarante/Porto	Elogio/Promessa	Concurso publico internacional	IP4
1985	1	Aveiro	Elogio/Promessa	Finalmente na sinalizaçao da AE	A1
1985	1	Aveiro	Conflito/Crítica	Camaras: alertam Ministro	
1985	2	Braga/Porto	Conflito/Crítica	Parada a AE	A3
1985	2	Bragança/Porto	Elogio/Promessa	Autorizada construção de troço	IP4
1985	2	Famalicão	Conflito/Crítica	Calendario da AE nao cumprido	A3
1985	2	Geral	Elogio/Promessa	Zonas "limpas" de construçao	
1985	3	Braga/Porto	Conflito/Crítica	AE nao pode ter mais demoras	A3
1985	3	Braga/Porto	Conflito/Crítica	AE suscita reuniao	A3
1985	3	Braga/Porto	Elogio/Promessa	AE é das obras + prioritarias	A3
1985	3	Lisboa/Porto	Elogio/Promessa	Ligação a Aveiro em setembro	A1
1985	4	Famalicão	Elogio/Promessa	Grupo Frances faz proposta-AE	A3
1985	4	V Formoso	Conflito/Crítica	Traçado da V Rapida nao satisfaz	IP5
1985	5	Agueda	Elogio/Promessa	Estudo para disciplinar Transito	EN1
1985	5	Albergaria	Conflito/Crítica	Entram no plano obras já feitas?!	
1985	5	Albergaria/Mealhada	Elogio/Promessa	AE vai prosseguir apartir de Jlh.	A1
1985	5	Geral	Conflito/Crítica	Brisa:3mil cts. cada morte	
1985	5	Lisboa/Porto	Inaugurações	AE com mais 20 Km	A1
1985	6	Coimbra/Porto	Inaugurações	Comunicado de inauguraçao	A1
1985	6	Lisboa/Porto	Conflito/Crítica	Brisa contestada	A1
1985	6	Norte	Conflito/Crítica	Brisa contestada por empresa	
1985	7	Geral	Elogio/Promessa	Medidas financeiras	
1985	8	Aveiro/V Formoso	Elogio/Promessa	Mangualde:via ráp. adiantada	IP5
1985	8	Carvalhos	Acidentes	Apedrejamento a automobilistas	A1
1985	8	Mealhada	Elogio/Promessa	Alterado traçado da AE	A1
1985	9	Albergaria/Mealhada	Elogio/Promessa	BEI empresta 2,5 milhoes	A1
1985	9	Albergaria/Mealhada	Elogio/Promessa	Assinado financiamento da AE	A1
1985	9	Braga/Porto	Elogio/Promessa	Arranque para breve da AE	A3
1985	11	Aveiro	Conflito/Crítica	Via Rapida-alterar a designaçao	IP 5
1986	1	Albergaria	Elogio/Promessa	Será reaberta a variante	
1986	1	Geral	Elogio/Promessa	Comissao para transferir vias	
1986	1	Geral	Elogio/Promessa	CEE financia projectos regionais	
1986	2	Albergaria	Acidentes	Curvas na EN1 perigosas	EN1
1986	2	Aveiro/V Formoso	Elogio/Promessa	Fica pronta até ao fim do ano	IP5
1986	2	Braga	Elogio/Promessa	Industriais minhotos satisfeitos	A3
1986	2	Carvalhos/Porto	Conflito/Crítica	AE é ratoeira para o transito	A1
1986	2	Geral	Conflito/Crítica	Espanha ignora ligaçoes a Port.	
1986	3	Amarante/Campeã	Elogio/Promessa	Troço com seis viatudos	IP4
1986	4	Guarda	Elogio/Promessa	Vai a concurso mais um troço	IP5
1986	6	Braga/Porto	Elogio/Promessa	AE vai tornar-se irreversivel	A3
1986	6	Norte	Elogio/Promessa	AE avança no fim do verão	IP5
1986	7	Albergaria	Elogio/Promessa	Passagem superior para peões	
1986	7	Aveiro/V Formoso	Elogio/Promessa	Lanço já foi adjudicado	IP5
1986	7	Bragança/Porto	Conflito/Crítica	Gondar protesta contra a JAE	IP4
1986	7	Famalicão/Porto	Elogio/Promessa	AE avança na segunda-feira	A3
1986	7	Ilhavo	Elogio/Promessa	JAE e camara chegam a acordo	EN109
1986	8	Albergaria	Conflito/Crítica	Trânsito dá que fazer á câmara	
1986	8	Amarante	Elogio/Promessa	Via rapida do Marao-Gondar	IP4
1986	8	Celorico/Guarda	Elogio/Promessa	AE vai custar 3 milhões	IP5
1986	8	Geral	Conflito/Crítica	Faltam-nos estradas	
1986	8	Geral	Elogio/Promessa	BEI ja concedeu emprestimo	
1986	8	Póvoa/V Conde	Elogio/Promessa	Variante à Povoa adjudicada	IC1
1986	9	Albergaria	Elogio/Promessa	Placas: uma medida acartada	
1986	9	Aveiro	Elogio/Promessa	Obras na AE continuam	A1
1986	10	Aveiro	Conflito/Crítica	Area de serviços clandestina	A1
1986	10	Aveiro	Conflito/Crítica	Brisa comenta "ilegalidade"	A1
1986	10	Sousa	Elogio/Promessa	Proximo passo da via rapida	
1986	10	Tãmega	Elogio/Promessa	IP4 garantida aos municipios	IP4
1986	11	Albergaria/Aveiro	Elogio/Promessa	Lanço posto a concurso publico	IP5

ANO	MÊS	ÁREA GEOGRÁFICA	TEMA	TÍTULO E LEAD: ALGUMAS PALAVRAS	ITIN.
1986	11	Monção/Valença	Elogio/Promessa	Dois anos para a via rápida	
1986	12	Famalicão	Elogio/Promessa	Já se vislumbra a almejada AE	A3
1987	1	Arouca	Conflito/Crítica	JAE esqueceu-se de Arouca?	EN1
1987	1	Porto/Valença	Conflito/Crítica	Estrada requer intervençao	EN13
1987	2	Amarante/V Real	Elogio/Promessa	Concluida em agosto de 88	IP4
1987	2	Condeixa/Porto	Elogio/Promessa	AE operacional em fins de Out.	A1
1987	2	Lisboa/Porto	Elogio/Promessa	Antecipada a conclusao da AE	A1
1987	2	V Conde	Conflito/Crítica	Variante à Porto/Viana	EN13
1987	3	Norte	Elogio/Promessa	AE corre mais depressa	A3
1987	4	Geral	Elogio/Promessa	Governo promete 25 milhões	
1987	5	Albergaria	Elogio/Promessa	Estrada para o porto comercial	EN1
1987	5	Braga/Porto	Elogio/Promessa	Adjudicados dois novos lanços	A3
1987	5	Braga/Porto	Elogio/Promessa	AE é indespensavel à regiao	A3
1987	5	Braga/Porto	Elogio/Promessa	AE é indespensavel à regiao	A3
1987	6	Albergaria/Aveiro	Elogio/Promessa	Lanço adjudicado a um consorcio	IP5
1987	6	Amarante	Conflito/Crítica	Avançar mas ... devagar	IP4
1987	6	Amarante	Elogio/Promessa	Mais 1 ano e teremos via rapida	IP4
1987	6	Amarante/Porto	Elogio/Promessa	Estaleiros em fase de montagem	IP4
1987	7	A Espinho/Campeã	Elogio/Promessa	IP4:troço vai abrir em setembro	IP4
1987	8	Famalicão	Elogio/Promessa	AE avança celere	A3
1987	9	Grijó	Acidentes	Autocarro espanhol capotou	A1
1987	9	Grijó	Acidentes	Mais um veículo acidentado	A1
1987	10	Albergaria/Fontelas	Elogio/Promessa	Que diferença na estrada !	
1987	10	Geral	Elogio/Promessa	JAE e Brisa vao abrir concursos	
1987	10	Geral	Elogio/Promessa	Inf sobre JAE e Brisa	
1987	11	Albergaria/Mealhada	Elogio/Promessa	Toço da AE inaugurado em dez.	A1
1987	11	Bragança/Porto	Inaugurações	Abriu ao transito a via rapida	IP4
1987	11	Famalicão/Maia	Conflito/Crítica	AE: o fim da distância	A3
1987	11	Geral	Elogio/Promessa	Estradas na rede internacional	
1987	11	Póvoa/V Conde	Elogio/Promessa	Variante dentro de um ano	EN13
1987	11	Viseu	Elogio/Promessa	6 propostas para area de serviços	IP5
1987	12	Albergaria	Conflito/Crítica	Com a AE é maior o isolamento	A1
1987	12	Albergaria	Conflito/Crítica	Corte na variante foi denunciado	VEN16
1987	12	Aveiro	Elogio/Promessa	AE deu asas a Aveiro	A1
1987	12	Aveiro/V Formoso	Elogio/Promessa	Comunicado da JAE sobre IP5	IP5
1987	12	Braga/Setúbal	Elogio/Promessa	AE estará concluida em 1992	A3
1987	12	Coimbra/Porto	Inaugurações	Inaugurados 2 troços da AE	A1
1987	12	Geral	Elogio/Promessa	2600 Km no final de 1995	
1987	12	Geral	Elogio/Promessa	Inf do ministerio das OP	
1987	12	Guarda/V Formoso	Elogio/Promessa	Inf de abertura de lanço	IP5
1988	1	Amarante	Elogio/Promessa	Um tunel sob a EN 105	EN105
1988	1	Geral	Elogio/Promessa	Construçao de estradas	EN541
1988	1	Norte	Elogio/Promessa	AE :tudo pronto em 1992	A1
1988	1	V Real	Conflito/Crítica	Obras na EN estragaram mais	EN15
1988	2	Aveiro/V Formoso	Elogio/Promessa	Agueda terá acesso directo	IP5
1988	2	Braga	Elogio/Promessa	Presid JAE aprecia rede viaria	A3
1988	2	Marao	Elogio/Promessa	Facilidades para o turismo	
1988	4	Aguas Santas	Conflito/Crítica	Tuneis abalam a tranquilidade	IP4
1988	4	Viana Castelo	Elogio/Promessa	Nova ponte vai custar 7milhões	EN13
1988	5	Amarante	Conflito/Crítica	Quer AE até 1995	IP4
1988	5	Braga/Porto	Elogio/Promessa	Revelaçoes de Falcao e Cunha	A3
1988	7	Amarante/Porto	Elogio/Promessa	Rasgado o maior tunel rodoviario	IP4
1988	7	Aveiro/V Formoso	Acidentes	Campanha de segurança-IP5	IP5
1988	7	Braga/Celeirós	Elogio/Promessa	AE vai incluir duas variantes	A3
1988	7	Carvalhos/Feira	Elogio/Promessa	Novo pavimento betuminoso	A1
1988	7	Ilhavo	Conflito/Crítica	Desacordo com vias de acesso	EN109
1988	7	Lisboa/Porto	Elogio/Promessa	Anuncio do Ministro das O.Pub.	A1
1988	8	Aveiro	Conflito/Crítica	Defesa de alternativa pelo norte	IP5
1988	8	Bragança/Porto	Elogio/Promessa	Comunicado da Brisa	IP4
1988	8	Geral	Elogio/Promessa	Plano rodoviario nacional	
1988	9	Albergaria	Conflito/Crítica	Industrias privadas de acessos	
1988	9	Aveiro	Elogio/Promessa	Fase de elaboraçao de projecto	EN109
1988	9	Beira Interior	Elogio/Promessa	IP5-congresso de municipios	IP5
1988	9	Mangualde/C.Tavares	Inaugurações	Troço da via ráp. é inaugurado	
1988	10	Aveiro/Mealhada	Elogio/Promessa	IP5:inauguraçao em novembro	IP5
1988	11	Albergaria	Conflito/Crítica	Ministro levou "recado" para Lx	
1988	11	Albergaria/Viseu	Acidentes	Via rápida-1º acidente	IP5
1988	11	Aveiro/V Formoso	Elogio/Promessa	Distrito de Viseu transforma-se	IP5
1988	11	Aveiro/V Formoso	Elogio/Promessa	Interior/litoral sem diferenças	IP5
1988	11	Aveiro/V Formoso	Elogio/Promessa	IP5 é golpe decisivo	IP5
1988	11	Aveiro/V Formoso	Elogio/Promessa	Via ráp. constitui marco histór.	IP5
1988	11	Aveiro/V Formoso	Elogio/Promessa	Vida na Guarda vai mudar	IP5
1988	11	Famalicão	Conflito/Crítica	Construção da AE prejudica	A3
1988	11	Sacavém	Conflito/Crítica	JAE impede colocaçao	EN10
1988	12	Aveiro/V Formoso	Elogio/Promessa	Ligaçao de Pinhel à via rapida	IP5
1988	12	Bragança/Porto	Elogio/Promessa	PS congratula-se com a IP4	IP4
1988	12	Bragança/Porto	Elogio/Promessa	Via Rapida rompe fronteiras	IP4
1988	12	Geral	Elogio/Promessa	Estradas ibericas mais seguras	

ANO	MÊS	ÁREA GEOGRÁFICA	TEMA	TÍTULO E LEAD: ALGUMAS PALAVRAS	ITIN.
1988	12	Geral	Conflito/Crítica	Plano de emergencia para estrad	
1988	12	Guarda	Elogio/Promessa	Empreitada para 900 dias	IP5
1988	12	Lisboa/Porto	Elogio/Promessa	Mais dois troços	A1
1988	12	Marão	Inaugurações	Via rapida amanha inaugurada	IP4
1988	12	Trás-os-Montes	Inaugurações	1º Ministro inaugura troço da IP4	IP4
1988	12	V Real	Elogio/Promessa	Aberta a porta ao interior	IP4
1988	12	V Real	Elogio/Promessa	Ligações a Espanha melhores	IP4
1988	12	V Real	Elogio/Promessa	IP4 aumenta esperanças	IP4
1988		Albergaria	Elogio/Promessa	Luz verde para nó rodoviario	
1989	2	Albergaria/Viseu	Elogio/Promessa	Via rápida será alargada	IP5
1989	2	Braga/Porto	Conflito/Crítica	Traçado da AE contestado	A3
1989	2	Fafe	Elogio/Promessa	Troço com projecto quase pront	IC5
1989	3	Aveiro	Elogio/Promessa	Pontao para construçao do IP5	IP5
1989	3	Aveiro/V Formoso	Conflito/Crítica	Deliberaçao da camara de Aveiro	IP5
1989	3	Braga/Porto	Conflito/Crítica	Traçado da AE preocupa	A3
1989	3	Braga/Porto	Elogio/Promessa	Comunicaçao da Brisa	A3
1989	4	Aveiro	Conflito/Crítica	Querem via que ligue ao IP4	IP4
1989	4	Aveiro	Elogio/Promessa	Projecto para um milhao de cts.	
1989	4	Aveiro/V Formoso	Elogio/Promessa	Exército deixa andar as obras	IP5
1989	4	Castelo Paiva	Elogio/Promessa	Estudo da variante à EN 224	EN224
1989	4	Geral	Elogio/Promessa	CE investe nas estradas	
1989	5	Geral	Conflito/Crítica	Presidente do CA da Brisa	
1989	5	Porto/Viana	Inaugurações	Variante abrira no sabado	IC1
1989	5	Póvoa/V Conde	Conflito/Crítica	Variante-mar de problemas	IC1
1989	5	V Conde	Conflito/Crítica	Acessos devem ser concluidos	EN13
1989	6	Aveiro/V Formoso	Conflito/Crítica	IP5: uma via perigosa	IP5
1989	6	Braga/Porto	Elogio/Promessa	AE estará concluida até 1991	A3
1989	6	Famalicão	Conflito/Crítica	Rodovia não passa do papel	IC5
1989	6	Guarda/V Formoso	Acidentes	Mais 3 mortos na lista da IP5	IP5
1989	6	Marão	Conflito/Crítica	IP4: é uma aventura arriscada	IP4
1989	7	Albergaria/Feira	Elogio/Promessa	Obras arrancam amanhã na AE	A1
1989	7	Geral	Elogio/Promessa	Plano rodoviario nacional	
1989	7	Geral	Elogio/Promessa	Brisa: empréstimo do BEI	
1989	7	Norte/Sul	Elogio/Promessa	Sampaio avança com eixo da AE	A1
1989	7	Viseu	Elogio/Promessa	IP5:congresso analisará inpacto	IP5
1989	8	Amarante/Porto	Conflito/Crítica	Obras somam atrasos	IP4
1989	8	Aveiro/V Formoso	Acidentes	Lista negra aumenta:via rápida	IP5
1989	8	Geral	Elogio/Promessa	M.O.P.-indicadores de intervenç.	
1989	8	Oliveira Azeméis	Elogio/Promessa	Construção de acesso à AE	A1
1989	8	Trofa	Conflito/Crítica	AE: nó difícil de desatar	A3
1989	9	Bairrada	Elogio/Promessa	Ministério aprovou expropriações	IP5
1989	9	Famalicão/Porto	Elogio/Promessa	AE estará pronta em dezembro	A3
1989	9	Viseu	Elogio/Promessa	IP5- uma rota para a Europa	IP5
1989	9	Viseu	Elogio/Promessa	IP5-uma rota para a Europa	IP5
1989	10	Amarante/Arco Baúlhe	Conflito/Crítica	Variante continua aos solavancos	
1989	10	Celorico Beira	Conflito/Crítica	IP5- falta de sinalização	IP5
1989	10	Geral	Conflito/Crítica	Algumas EN nas câmaras	
1989	11	Amarante/Porto	Acidentes	Explosão em obras de AE	IP4
1989	11	Braga/Porto	Acidentes	Não inaugurada,já hà desastres	A3
1989	11	Braga/Porto	Elogio/Promessa	Comunicaçao da Brisa	A3
1989	11	Braga/Porto	Elogio/Promessa	Taxas de Portagem	A3
1989	11	Braga/Porto	Inaugurações	Cerimonia de abertura da AE	A3
1989	11	Condeixa/Pombal	Elogio/Promessa	Viadutos do sublanço adjudicado	A1
1989	11	Famalicão/Porto	Elogio/Promessa	Gabinete do Presidente-anuncio	A3
1989	11	Famalicão/Porto	Inaugurações	27 Km de auto-estrada	A3
1989	11	Famalicão/Porto	Inaugurações	AE sera aberta depois de amanh	A3
1989	11	Famalicão/Porto	Inaugurações	Cavaco inaugura AE	A3
1989	11	Famalicão/S Tirso	Conflito/Crítica	Apontam os espinhos da rosa	A3
1989	11	Lisboa/Porto	Elogio/Promessa	AE concluida dentro de 2 anos	A1
1989	12	Aveiro/V Formoso	Conflito/Crítica	IP5 sem postos de socorro	IP5
1989	12	Aveiro/V Formoso	Conflito/Crítica	IP5 sem postos de socorro	IP5
1989	12	Braga/Porto	Conflito/Crítica	Deputado tenta alterar traçado	A3
1990	1	Albergaria/Fontelas	Conflito/Crítica	Estrada praticamente intrasitavel	
1990	1	Braga/Porto	Conflito/Crítica	AE via para a desorientaçao	A3
1990	1	Coimbra	Conflito/Crítica	Propostas que urge concretizar	
1990	3	Albergaria/Aveiro	Elogio/Promessa	Troço pronto em 91 - IP5	IP5
1990	3	Amarante	Elogio/Promessa	AE somente no final de 1994	IP4
1990	3	Amarante	Conflito/Crítica	IP4:construçao de nó nao acaba	IP4
1990	3	Bragança	Conflito/Crítica	Espanhóis preocupados com IP4	IP4
1990	3	Famalicão/Porto	Elogio/Promessa	AE irá a concurso este ano	A3
1990	3	Guarda	Conflito/Crítica	IP5 bombeiros criticam	IP5
1990	3	Guarda	Conflito/Crítica	Via rapida alvo de criticas	IP5
1990	4	Amarante/Porto	Conflito/Crítica	AE "encalhou" em Valongo	IP4
1990	4	Viseu	Acidentes	Mais 9 mortes no IP5	IP5
1990	6	Aveiro	Conflito/Crítica	Estrada cortada durante 3 h.	EN235
1990	6	Coimbra	Elogio/Promessa	JAE adjudica ponte-açude	
1990	7	Braga/Chaves	Elogio/Promessa	EN 103 deve ser itinerário compl.	EN103
1990	7	V Real	Conflito/Crítica	Caminho para hospital é perigosa	IP4

ANO	MÊS	ÁREA GEOGRÁFICA	TEMA	TÍTULO E LEAD: ALGUMAS PALAVRAS	ITIN.
1990	8	Ponte Barca	Conflito/Crítica	Insatisfaçao com as ligaçoes	A3
1990	8	Salamanca	Elogio/Promessa	Congresso do IP5	IP5
1990	9	Aveiro/V Formoso	Elogio/Promessa	Oito áreas de serviço no IP5	IP5
1990	9	Braga/Valença	Conflito/Crítica	Todos a querem perto de si	A3
1990	10	Aveiro/V Formoso	Acidentes	IP5 cada vez + a pista da morte	IP5
1990	10	Braga	Conflito/Crítica	AE pode "despistar-se"	A3
1990	10	Geral	Elogio/Promessa	Portugal aderiu a acordo internac.	
1990	10	Viana Castelo	Conflito/Crítica	Cada município pretende AE	A3
1990	10	Viana Castelo	Conflito/Crítica	Sem entendimento nao há $$	
1990	11	Aguas Santas/Campo	Elogio/Promessa	Garantias de F. do Amaral	IP4
1990	11	Aveiro	Conflito/Crítica	GNR interveio;garantir obras	EN235
1990	11	Beira Interior	Elogio/Promessa	Cavaco presidiu a assinatura	IC8
1990	11	Braga	Conflito/Crítica	Sublanço tinha outras alternativa	A3
1990	11	Braga	Conflito/Crítica	AE: Priscos defende soluçao	A3
1990	11	Braga	Elogio/Promessa	Cresce o consenso pela opçao 1	A3
1990	11	Trás-os-Montes	Conflito/Crítica	Promessas vr. atrasos	IP4
1990	12	Oliveira Azeméis	Conflito/Crítica	Acesso corre de mal a pior	A1
1990		Amarante/V Real	Conflito/Crítica	IP4 sinalizaçao deficiente	IP4
1990		Aveiro/V Formoso	Elogio/Promessa	Area de serviço equipa IP5	IP5
1991	1	Aveiro	Conflito/Crítica	Estação de serviço vetada- IP5	IP5
1991	1	Aveiro/V Formoso	Elogio/Promessa	Areas de serviço a mais na IP5	IP5
1991	2	Albergaria	Elogio/Promessa	Acesso à vila custará 80 mil cts.	
1991	2	Aveiro/V Formoso	Conflito/Crítica	IP5 zonas de serviço precisam-se	IP5
1991	2	Geral	Conflito/Crítica	IP4 foi riscado do mapa	IP4
1991	2	Geral	Conflito/Crítica	Nova rede Viaria gera problemas	IP5
1991	2	Geral	Conflito/Crítica	Gomes e governo novo duelo	
1991	2	Viana Castelo	Conflito/Crítica	Trajecto da AE "aqueceu" JDAM	IC1
1991	3	Albergaria/Fontelas	Conflito/Crítica	Estrada é só buracos	
1991	3	Amarante	Elogio/Promessa	Brisa promete chegar em 94	IP4
1991	3	Aveiro	Conflito/Crítica	IP5 ass. contra área de serviço	IP5
1991	3	Bragança	Conflito/Crítica	IP4 faz que anda mas nao anda	IP4
1991	3	Bragança/Porto	Conflito/Crítica	Câmaras pedem reclassificação	IP4
1991	3	Penafiel	Elogio/Promessa	AE já nos finais de agosto	IP4
1991	3	V Real	Conflito/Crítica	Comunicações preocupam	IP4
1991	3	Viana Castelo	Conflito/Crítica	Governo deve tomar decisao	IC1
1991	4	Albergaria/Viseu	Elogio/Promessa	Estrada vai ser repavimentada	EN16
1991	4	Bragança/Porto	Conflito/Crítica	Reunião sobre situação do IP4	IP4
1991	4	Mangualde	Elogio/Promessa	IP5: passagen superior	IP5
1991	5	Aveiro	Elogio/Promessa	IP5: cooperação Luso-Espanhola	IP5
1991	5	Penafiel/Porto	Elogio/Promessa	AE abre ao tráfego em setembr.	IP4
1991	5	V Real	Conflito/Crítica	IP sao vias de discordia	IP5
1991	6	Braga/Valença	Elogio/Promessa	AE já tem traçado definido	A3
1991	6	Ermesinde/Felgueiras	Conflito/Crítica	Autarquias reivindicam I C	IC24
1991	6	Famalicão	Conflito/Crítica	"luz vermelha" a traçado da AE	A3
1991	6	Geral	Conflito/Crítica	Municipios recusam JAE	
1991	6	Venda Pinheiro	Conflito/Crítica	Valeu a pena contestar	
1991	7	Aveiro/V Formoso	Elogio/Promessa	IP5 ligado a fronteira espanhola	IP5
1991	7	Braga/Porto	Elogio/Promessa	IP4:autarcas confiam-governo	IP4
1991	7	Geral	Elogio/Promessa	Revisão do PRN em curso	
1991	7	Geral	Elogio/Promessa	5 milhões do BEI para a JAE	
1991	7	Lisboa/Porto	Elogio/Promessa	AE finalmente concluida	A1
1991	7	Penafiel/Porto	Elogio/Promessa	Sonhos tornados realidade	IP4
1991	7	V Formoso	Conflito/Crítica	IP5 deixa vida muito feia	IP5
1991	8	Aveiro	Elogio/Promessa	IP5 novos acessos em setemb.	IP5
1991	8	Lisboa/Porto	Elogio/Promessa	AE abre no dia 14 de setembro	A1
1991	8	Lisboa/Porto	Inaugurações	AE abre no dia 14 de Setembro	A1
1991	8	Oliveira Frades	Acidentes	IP5 travões incendeiam TIR	IP5
1991	9	Aveiro	Elogio/Promessa	Acessos garatidos pela JAE	IP5
1991	9	Aveiro	Elogio/Promessa	IP5 praticamente concluido	IP5
1991	9	Aveiro/V Formoso	Acidentes	IP5:bidão derrama prod.tóxico	IP5
1991	9	Geral	Conflito/Crítica	Ass. Consumidores critica AE	
1991	9	Lisboa/Porto	Acidentes	AE:3 mortos e 5 feridos	A1
1991	9	Lisboa/Porto	Elogio/Promessa	AE abre dia 12	A1
1991	9	Lisboa/Porto	Inaugurações	A1 abre amanhã ao trânsito	A1
1991	9	Norte	Elogio/Promessa	Nortenhos mais próximos	IP4
1991	9	Paredes	Conflito/Crítica	Estradas requerem contrapartida	EN319
1991	9	Paredes	Conflito/Crítica	JAE propoe pontao sobre o IP5	IP5
1991	9	Penafiel	Inaugurações	Inauguração da A4 antecipada	IP4
1991	9	Penafiel/Porto	Inaugurações	AE aberta ao trânsito	IP4
1991	10	Agueda/Mealhada	Elogio/Promessa	Dinheiro para sinalizar EN nº1	EN1
1991	10	Aveiro	Conflito/Crítica	Lombas no IP5	IP5
1991	10	Geral	Elogio/Promessa	Investimentos na rede viaria	
1991	11	Albergaria/Aveiro	Acidentes	IP5:novo lanço ganha má fama	IP5
1991	11	Aveiro	Elogio/Promessa	Nova estrada variante	EN109
1991	11	Aveiro	Conflito/Crítica	IP5 falta sinalizaçao	IP5
1991	11	Carvalhos	Conflito/Crítica	Birra de camiao:engarrafamento	A1
1991	11	Famalicão	Conflito/Crítica	Uma AE de discordias	A3
1991	11	Lisboa/Porto	Acidentes	Pedras são ás dezenas	A1

ANO	MÊS	ÁREA GEOGRÁFICA	TEMA	TÍTULO E LEAD: ALGUMAS PALAVRAS	ITIN.
1991	11	Lisboa/Porto	Acidentes	Sinistralidade na AE	A1
1991	11	Pombal	Acidentes	Mais 2 carros apedrejados	A1
1991	12	Arcos Valdevez	Conflito/Crítica	Aumenta a polemica sobre a AE	A3
1991	12	Aveiro/V Formoso	Inaugurações	Avisadores colocados no IP5	IP5
1991	12	Braga/Porto	Elogio/Promessa	Autoestrada	A3
1991	12	Braga/Valença	Conflito/Crítica	PSD organizou debate sobre AE	A3
1991	12	Famalicão/Guimarães	Elogio/Promessa	Adjudicaçao pela Brisa	A7
1991	12	Geral	Conflito/Crítica	Circular na faixa contraria nas AE	
1991	12	Guarda	Acidentes	IP5 acidente causou 2 mortos	IP5
1991	12	Mealhada	Acidentes	Jovens apanhados com pedras	A1
1991	12	Viana Castelo	Conflito/Crítica	Câmara reclama solução	A3
1991	12	Viana Castelo	Conflito/Crítica	Traçado desagrada	IC1
1991	12	Viana Castelo	Conflito/Crítica	Novo desvio do traçado	IC1
1991		Albergaria	Conflito/Crítica	Municipalizaçao da EN 16	EN16
1991		Aveiro/V Formoso	Conflito/Crítica	Placas com informaçao errada	IP5
1992	1	Agueda	Acidentes	IP5:chocaram 5 carros	IP5
1992	1	Famalicão/Guimarães	Elogio/Promessa	AE em 1993	A7
1992	1	Minho	Elogio/Promessa	Novas AE farão progredir	IC1
1992	1	Viana Castelo	Elogio/Promessa	Ganha batalha das acessibilidad.	A3
1992	2	Aveiro	Conflito/Crítica	Pontao sobre o IP5 adiado	IP5
1992	2	Bragança/Porto	Elogio/Promessa	Câmaras satisfeitas com governo	IP4
1992	3	Aveiro/V Formoso	Acidentes	Camião choca com 2 carros	IP5
1992	3	Bragança	Conflito/Crítica	Espanhois querem IP4 acabada	IP4
1992	4	Geral	Elogio/Promessa	Mais e melhores vias	
1992	4	Guimarães	Elogio/Promessa	Avançam os processos das vias	A7
1992	4	Penafiel	Elogio/Promessa	Nó pronto em fins de Maio	IP4
1992	4	S Tirso	Elogio/Promessa	Novos acessos	EN105
1992	4	Viana Castelo	Conflito/Crítica	Luta para mudar traçado	IC1
1992	5	V Real	Elogio/Promessa	Ponte do IP4 foi a concurso	IP4
1992	6	Aveiro/V Formoso	Elogio/Promessa	Ligação por AE no ano 2000	IP5
1992	6	Centro	Conflito/Crítica	Plano viario nao pode atrasar	
1992	6	Trás-os-Montes	Elogio/Promessa	Plano viário vai abrir interior	IP4
1992	7	Aveiro	Conflito/Crítica	JAE anulou concessão	IP5
1992	7	Braga	Conflito/Crítica	Caos na portagem de Santiago	EN14
1992	7	V Real	Acidentes	JAE deita sal no IP4	IP4
1992	8	Guimarães	Elogio/Promessa	AE pára às portas	A7
1992	9	Braga	Conflito/Crítica	Futura AE foge a Vila Verde	A3
1992	9	V Real	Acidentes	Automobilistas em apuros- neve	IP4
1992	9	Viseu	Elogio/Promessa	IP5:PSD apoia transformação	IP5
1992	10	Aveiro	Conflito/Crítica	Atravessar o IP5 a pé:dá multa	IP5
1992	10	Aveiro/V Formoso	Elogio/Promessa	Conclusão prevista no orçam.	IP5
1992	10	Geral	Conflito/Crítica	Portugal mais perto de Espanha	
1992	10	Geral	Conflito/Crítica	Turismo paga erro de estrategia	
1992	10	Minho	Elogio/Promessa	AE ainda sem ordem de avanço	A3
1992	10	Terras Bouro	Conflito/Crítica	O vizinho do lado	
1992	10	Viana Castelo	Conflito/Crítica	Estou atento, nao preocupado	IC1
1992		Braga/Valença	Elogio/Promessa	Traçado pelo interior	A3
1992		Fafe	Elogio/Promessa	IC5 a correr depressa	IC5
1992		Famalicão/Guimarães	Elogio/Promessa	Obras arrancam em Março	A7
1993	1	Albergaria	Conflito/Crítica	Estradas têm parte de leão no plano	
1993	1	Braga/Porto	Elogio/Promessa	AE entrou na recta final	A3
1993	1	Coimbra	Elogio/Promessa	IC7 arranca na próxima semana	IC7
1993	1	Geral	Elogio/Promessa	Indicadores de intervenção	
1993	1	Norte	Conflito/Crítica	Encruzilhada de vias rápidas	
1993	1	Norte	Elogio/Promessa	R.N. à procura de maior afirmação	
1993	1	Oliveira Azeméis	Conflito/Crítica	Variante cria polémica	IC1
1993	1	P Ferreira /Valongo	Acidentes	5 feridos num embate	
1993	1	Paredes	Elogio/Promessa	Brisa vai sinalizar "nó" da cidade	IP4
1993	1	Sever Vouga	Elogio/Promessa	Plano priviligia comunicações	
1993	1	Trás-os-Montes	Elogio/Promessa	IP4 deverá ficar pronto em 95	IP4
1993	1	V Real	Elogio/Promessa	Mudanças de ritmo nas vias	IP4
1993	1	Valença	Elogio/Promessa	Nova ponte pronta só para Junho	EN13
1993	1	Viana Castelo	Conflito/Crítica	População exige semaforos	EN13
1993	1	Viseu	Conflito/Crítica	IPs favorecem criminalidade	IP5
1993	2	Anadia/Vale Mó	Acidentes	Camião caiu ao rio	
1993	2	Aveiro	Inaugurações	Ligação do gás através da IP5	IP5
1993	2	Aveiro	Conflito/Crítica	Câm. ganha apoios para fecho da baixa	
1993	2	Aveiro	Conflito/Crítica	Condutores formaram bicha no tribunal	
1993	2	Boticas/R Pena	Inaugurações	Ligação vai ser um "tirinho"	EN312
1993	2	Braga	Conflito/Crítica	Ruas estreitas para tanto trânsito	
1993	2	Carvalhos	Acidentes	2 mortos e 6 feridos na AE	A1
1993	2	Coimbra	Conflito/Crítica	Da serra da Lousã não se vêem projec.	EN342
1993	2	Coimbra	Conflito/Crítica	Obras continuam paradas	EN342
1993	2	Famalicão	Conflito/Crítica	Trânsito é caótico	A3
1993	2	Famalicão	Conflito/Crítica	Variantes em ponto de embraiagem	EN14
1993	2	Geral	Conflito/Crítica	Transportes mais caros	
1993	2	Grijó	Elogio/Promessa	Portagem vai mudar de local	A1
1993	2	Melgaço	Elogio/Promessa	Projecta construir polo industrial	

ANO	MÊS	ÁREA GEOGRÁFICA	TEMA	TÍTULO E LEAD: ALGUMAS PALAVRAS	ITIN.
1993	2	Monção	Elogio/Promessa	Adjudicados acessos à nova ponte	
1993	2	Oliveira Azeméis	Conflito/Crítica	Perigo espreita na EN1	EN1
1993	2	Peso Régua	Elogio/Promessa	Atravessar o P.R. + leve daqui a 2 anos	EN313
1993	2	Pombal	Acidentes	Incêndio "fecha" AE	A1
1993	2	Ponte Barca	Elogio/Promessa	P. da B. constroi variante	
1993	2	S M Feira	Conflito/Crítica	Ameaça de bloqueio da ponte	EN326
1993	2	S M Feira	Conflito/Crítica	JAE"dá" estrada e finanças "tira" escola	EN326
1993	2	S M Feira	Conflito/Crítica	Ponte torta do Vale:lançado ultimado	EN326
1993	2	S Tirso	Acidentes	Acidente vitima padre	EN105
1993	2	Viana Castelo	Elogio/Promessa	Acessos à nova ponte irão até ao Neiva	IC1
1993	2	Viseu	Conflito/Crítica	Comissão identifica pontos negros	IP5
1993	3	Anadia	Acidentes	Jovem motard morre	EN1
1993	3	Arcos Valdevez	Elogio/Promessa	A. de V. investe em estradas	
1993	3	Avanca	Acidentes	Automobilista com muito alcool	
1993	3	Aveiro	Elogio/Promessa	Passagem desnivelada	EN109
1993	3	Aveiro/Viseu	Conflito/Crítica	Governadores defendem alargamento	IP5
1993	3	Braga	Elogio/Promessa	Ponte sobre o rio Ave-anuncio	EN204
1993	3	Braga	Acidentes	Região bate recordes de mortes	
1993	3	Braga	Conflito/Crítica	IC24 poderá chegar à reg. de Basto	
1993	3	Braga	Conflito/Crítica	Segurança rodov. está preocupada	
1993	3	Braga	Elogio/Promessa	Estradas municipais	
1993	3	Carvalhos	Acidentes	Embate de veículos causa ferido	A1
1993	3	Castelo Paiva	Inaugurações	M. Soares inaugura obras	
1993	3	Cinfães	Elogio/Promessa	C. põe a concurso obras viarias	EN321
1993	3	Esposende	Elogio/Promessa	Nova ponte de Fão quase pronta	EN13
1993	3	Geral	Conflito/Crítica	Camiões vêm das sucatas europeias	
1993	3	Geral	Elogio/Promessa	Fundo de coesão-maior fatia para estra.	
1993	3	Geral	Elogio/Promessa	Minstros dos transportes da CEE	
1993	3	Guimarães	Inaugurações	Inauguração da circular	
1993	3	Norte	Elogio/Promessa	Ferreira do Amaral promete	
1993	3	Oliveira Azeméis	Acidentes	3º acidente na ponte da Margonça	EN1
1993	3	Oliveira Bairro	Elogio/Promessa	Estradas têm prioridade	A1
1993	3	Paredes	Acidentes	Paredes chorou as vítimas	
1993	3	S Compostela	Elogio/Promessa	Cavaco defende colaboração	
1993	3	S M Feira	Conflito/Crítica	GNR" põe" bloqueio no tribunal	EN326
1993	3	Sever Vouga	Elogio/Promessa	Variante de Paradela aproxima o IP5	IP5
1993	3	Souselas	Acidentes	Acidente interrompe trânsito no IP3	IP3
1993	3	V Real	Conflito/Crítica	Mineiros cortaram estrada	
1993	3	Valença	Conflito/Crítica	Protestos contra acessos à ponte	EN13
1993	3	Valença	Elogio/Promessa	Ponte abre antes do verão	
1993	3	Viana Castelo	Elogio/Promessa	Nova ponte sobre o rio MInho-anuncio	EN13
1993	3	Viana Castelo	Conflito/Crítica	Acesso à AE preocupa Barroselas	IC1
1993	3	Viana Castelo	Conflito/Crítica	Traçado do IP9 preocupa Carvoeiro	IP9
1993	3	Viana Castelo	Conflito/Crítica	Acessos à ponte de Monção atrasados	
1993	3	Viseu	Elogio/Promessa	Novas soluções viárias	IP5
1993	4	Agueda	Elogio/Promessa	Estrada de Assequins com novo piso	EN230
1993	4	Albergaria	Acidentes	Acidente destroça familia	IP5
1993	4	Amarante	Acidentes	Choque de camiões lança pânico	EN15
1993	4	Aveiro	Conflito/Crítica	Parcómetros invadem o centro	
1993	4	Aveiro	Elogio/Promessa	Viaduto vai substituir ponte de Pau	
1993	4	Beira Alta	Elogio/Promessa	JAE investe 700 mil contos em vias	IP5
1993	4	Braga	Acidentes	Batemos a Europa em acidentes	
1993	4	Bragança	Conflito/Crítica	IC5 de Murça a V.Flor é vital	IC5
1993	4	Bragança	Elogio/Promessa	IP4 até Mirandela	IP4
1993	4	Bragança/V Real	Elogio/Promessa	Arranque de novas obras na IP4	IP4
1993	4	Cantanhede	Acidentes	Acidente faz 2 mortos	
1993	4	Famalicão	Acidentes	9 veiculos num choque em cadeia	EN14
1993	4	Geral	Conflito/Crítica	Acidentes custam-nos mil cts./minuto	
1993	4	Geral	Conflito/Crítica	Páscoa sem regresso para muitos	
1993	4	Geral	Conflito/Crítica	Portugueses conduzem mal	
1993	4	Geral	Conflito/Crítica	Segurança é responsabilidade de todos	
1993	4	Guarda	Elogio/Promessa	Alargamento pode despistar acidentes	IP5
1993	4	Guimarães	Conflito/Crítica	AE para Guimarães levanta duvidas	A7
1993	4	Guimarães	Elogio/Promessa	Circular urbana-anuncio	EN101
1993	4	Montemor/Figueira	Elogio/Promessa	IP3 vai preservar ruinas fenicias	IP3
1993	4	Sousa	Conflito/Crítica	Concelhos querem IC25 a funcionar	IC25
1993	4	V Real	Elogio/Promessa	Empreendimentos transmontanos	EN312
1993	4	Valença	Elogio/Promessa	Via rápida sobre o rio Minho	
1993	4	Viseu	Elogio/Promessa	IP5 será AE antes de 2000	IP5
1993	5	Agueda	Elogio/Promessa	Segurança e cód. da estrada na auto93	EN1
1993	5	Albergaria	Acidentes	Mais uma morte no fatidico IP5	IP5
1993	5	Arouca	Elogio/Promessa	JAE lança concurso para estrada	EN327
1993	5	Aveiro	Conflito/Crítica	Urgência não preparada par os feridos	
1993	5	Guimarães	Acidentes	Casal morre num embate	EN105
1993	5	Mealhada	Acidentes	Curiosidade na AE faz 5 feridos	A1
1993	5	Mealhada	Elogio/Promessa	Av. de 3 Km vai nascer	EN1
1993	5	Monção	Conflito/Crítica	Ponte não avança devido a salários	
1993	5	Monfortinho	Inaugurações	Nova ponte sobre o Erges	IC8

ANO	MÊS	ÁREA GEOGRÁFICA	TEMA	TÍTULO E LEAD: ALGUMAS PALAVRAS	ITIN.
1993	5	Oliveira Bairro	Acidentes	Camiões despistado na AE	A1
1993	5	Oliveira Bairro	Acidentes	Centenas de peregrinos iam morrendo	A1
1993	5	S M Feira	Conflito/Crítica	Quer desatar o nó da Regedoura	A1
1993	5	S Tirso	Elogio/Promessa	Variante une cidade à AE	VEN14
1993	5	Valença	Elogio/Promessa	Acesso à nova ponte a todo gás	EN13
1993	5	Valença	Acidentes	Acidente mortal	
1993	5	Valença	Conflito/Crítica	Abertura da ponte adiada	
1993	5	Viana Castelo	Inaugurações	Acessos à ponte inaugurados	IC1
1993	6	Agueda	Conflito/Crítica	Via rápida quer fundos da CE	EN230
1993	6	Amarante/Penafiel	Elogio/Promessa	Aberto concurso público da AE	IP4
1993	6	Aveiro	Elogio/Promessa	Troço final do IP5 vai ser concluido	IP5
1993	6	Barcelos	Acidentes	Despiste causa 2 mortos e 2 feridos	
1993	6	Braga	Conflito/Crítica	Terrenos com indemnizações atrasadas	A3
1993	6	Guimarães	Conflito/Crítica	Problemas de trânsito preocupam	
1993	6	Ilhavo	Conflito/Crítica	Quer variante	
1993	6	S J Madeira	Acidentes	Acidente em Mosteiro fez 2 mortos	
1993	6	Tabuaço	Elogio/Promessa	Vias intermunicipais têm primazia	
1993	6	Viseu	Conflito/Crítica	Estradas são um verdadeiro desastre	
1993	9	Brito/Pevidem	Elogio/Promessa	Brisa constroi via camararia	EN310
1993	9	Geral	Elogio/Promessa	F.Amaral anunciou 1 obra/sem.	
1993	10	Aveiro/V Formoso	Inaugurações	Testado Projecto Pórtico noIP5	IP5
1993	10	Braga	Conflito/Crítica	AE ataca com pedregulhos	A3
1993	10	Paços Ferreira	Elogio/Promessa	Via rapida para o Porto-PIDDAC	IC25
1993	10	Viseu	Acidentes	IP5: 2 mortos e 1 ferido	IP5
1993	11	Agueda	Elogio/Promessa	Variante-1ª fase a concurso	VEN16
1993	11	Famalicão	Conflito/Crítica	Ameaça de cortar a AE	A3
1993	11	Geral	Conflito/Crítica	Brisa contexta estudo	
1993	11	Norte	Elogio/Promessa	Vias ráp. com novo impulso	
1993	11	V Chã	Conflito/Crítica	Autarca: multa por cortar o IP3	IP3
1993	12	Albergaria/Pombal	Conflito/Crítica	Estrada é uma ratoeira	
1993	12	Braga	Conflito/Crítica	Reclamada a reparação das vias	A3
1993	12	Viseu	Elogio/Promessa	Ligação IP3/IP5	IP3
1994	1	Aveiro/V Formoso	Elogio/Promessa	IP 5 será AE apartir deste ano	IP5
1994	1	Braga	Conflito/Crítica	AE com problemas	A3
1994	1	Carvalhos	Acidentes	Despiste de camião-cisterna	A1
1994	2	Amarante/Campeã	Elogio/Promessa	Pronto ainda este ano	IP4
1994	2	Amarante/Penafiel	Elogio/Promessa	Brisa vai atenuar impactes	IP4
1994	2	Aveiro/Espanha	Elogio/Promessa	"Mesa Luso-Espanhola" a andar	IP5
1994	2	Aveiro/V Formoso	Elogio/Promessa	JAE: AE arranca este ano	IP5
1994	2	Braga	Conflito/Crítica	AE esconde lamentações	A3
1994	2	Famalicão	Elogio/Promessa	Definidas intervençoes na rede	A3
1994	2	Figueiró	Acidentes	Choque frontal no IP5	IP5
1994	2	Porto/V Real	Acidentes	Choque com camião	EN15
1994	2	V Cambra	Conflito/Crítica	IP5: concelho às moscas	IP5
1994	3	Aveiro	Acidentes	Religiosa morre na AE	A1
1994	3	Braga	Elogio/Promessa	AE até às portas da cidade	A3
1994	3	Porto/V Castelo	Elogio/Promessa	Via rapida-concurso ate dezemb	IC1
1994	3	Serzedelo	Elogio/Promessa	Brisa promete alternativas	A1
1994	4	Fão	Acidentes	Camião só pára no Cavado	EN13
1994	4	Geral	Conflito/Crítica	AE: telefones não servem utente	
1994	4	Viseu	Elogio/Promessa	Brisa: nova AE já consta	IP5
1994	5	Aveiro/V Formoso	Conflito/Crítica	Perigosidade IP5 vr. EN 2	EN2
1994	5	Aveiro/V Formoso	Elogio/Promessa	AE no IP 5:estudo em marcha	IP5
1994	5	Aveiro/V Formoso	Elogio/Promessa	AE no IP5-estudo em marcha	IP5
1994	5	Braga	Elogio/Promessa	Obras começam a "curar"-AE	A3
1994	5	Espinho	Conflito/Crítica	Nó do IC1 vai ser mortal	IC1
1994	5	Viana Castelo	Conflito/Crítica	Expropriaçoes atrasam vias	IC1
1994	6	Agueda	Elogio/Promessa	AE:acesso adjudicado até Dez.	A1
1994	6	Agueda	Inaugurações	Nó de acesso ao IP5 foi aberto	IP5
1994	6	Aveiro	Elogio/Promessa	Assegurados acessos ao IC 1	IC1
1994	6	Barcelos	Conflito/Crítica	Populares cortam estrada	EN204
1994	6	Braga	Conflito/Crítica	Lomar em pé de guerra	A3
1994	6	Bragança/Porto	Elogio/Promessa	Ligação será concluída em 95	IP4
1994	6	Bragança/V Real	Elogio/Promessa	IP 4 à beira da conclusão	IP4
1994	7	Aveiro	Conflito/Crítica	Obras prejudicam trânsito no IP5	IP5
1994	7	Aveiro/Vagos	Elogio/Promessa	Variante a lançar em 95	IC1
1994	7	Braga	Conflito/Crítica	Pé de guerra por via da circular	IC9
1994	7	Feira	Conflito/Crítica	JAE: falta de placas cria probl.	IC2
1994	7	Figueira Foz/VV Raia	Elogio/Promessa	Ligação IP3/IP5 concluída-96	IP3
1994	7	Porto/Viana	Elogio/Promessa	Via ráp. pronta dentro de 2 anos	IC1
1994	7	Valença	Conflito/Crítica	Nova ponte sem acessos	EN13
1994	8	F Foz/Porto	Elogio/Promessa	Variante arranca:fim do ano	IC1
1994	8	Ovar	Conflito/Crítica	IC1: sinais ignoram cidade	IC1
1994	8	Sever Vouga	Conflito/Crítica	IP5- exigida ligação	IP5
1994	9	Gafanha Nazaré	Elogio/Promessa	IP 5 deixará de incomodar	IP5
1994	9	Viana Castelo	Conflito/Crítica	Explosões provocam fendas	IC1
1994	10	Aguas Santas	Acidentes	Carros apedrejados na AE	IP4
1994	10	Agueda	Conflito/Crítica	Barragem em tribunal	EN1

ANO	MÊS	ÁREA GEOGRÁFICA	TEMA	TÍTULO E LEAD: ALGUMAS PALAVRAS	ITIN.
1994	10	Aveiro/V Formoso	Elogio/Promessa	Nova AE ligará cidades	IP5
1994	10	Aveiro/V Formoso	Inaugurações	Sistema de informação no IP 5	IP5
1994	10	Braga	Conflito/Crítica	Perda de tempo nas saídas-A3	A3
1994	10	Mirandela	Conflito/Crítica	IP4: transmontanos desesperam	IP4
1994	10	P Barca/P Lima	Elogio/Promessa	Projecto da IC 28	IC28
1994	10	Ponte Lima	Conflito/Crítica	Nó de AE a norte da cidade	A3
1994	10	Serzedelo	Conflito/Crítica	Quer nome no terminal da AE	A1
1994	10	Viana Castelo	Conflito/Crítica	Há projectos mais urgentes	IC1
1994	11	Amarante	Acidentes	Despiste de TIR no IP4	IP4
1994	11	Amarante/Bragança	Elogio/Promessa	Chuva e obras atrasam ligação	IP4
1994	11	Braga	Elogio/Promessa	AE: inquérito administrativo	A3
1994	11	Braga	Elogio/Promessa	Inquerito adm. às obras da AE	A3
1994	11	Mangualde	Conflito/Crítica	JAE:Intermarche tem de encerrar	
1994	11	Mirandela/V Real	Elogio/Promessa	IP 4 vai acabar com suplício	IP4
1994	11	Penafiel/Porto	Acidentes	Camião incendeia-se na A 4	IP4
1994	11	Viana Castelo	Elogio/Promessa	Estradas com menos buracos	
1994	11	Viseu	Acidentes	Despiste no IP5	IP5
1994	12	Albergaria/Mealhada	Elogio/Promessa	Via ráp. pode ser construída	IP5
1994	12	Amarante	Conflito/Crítica	Vila Meã exige da JAE	IP4
1994	12	Amarante	Conflito/Crítica	Nó exigido á JAE	IP4
1994	12	Amarante	Elogio/Promessa	Estradas vão ser melhoradas	
1994	12	Geral	Conflito/Crítica	Portagens- taxa de multibanco	
1994	12	Viana Castelo	Elogio/Promessa	AE vão aproximar a Espanha	A3
1994	12	Viana Castelo	Elogio/Promessa	Não será esquecida	IC1
1995	1	Amarante	Elogio/Promessa	Mantém-se a estrada municipal	
1995	1	Carvalhos	Elogio/Promessa	Nó só desata lá para 2000	A1
1995	1	Mirandela	Elogio/Promessa	Aproxima-se do IP4	IP4
1995	1	Nazaré	Conflito/Crítica	Obras do IP5 entopem águas	IP5
1995	1	Póvoa/V Conde	Elogio/Promessa	Mais próximas do Porto	IC1
1995	1	Viseu	Elogio/Promessa	Conciliar Indústria e Urbanismo	IP5
1995	1	Vouzela	Acidentes	IP5:entregue ambulância	IP5
1995	2	Albergaria	Acidentes	Acidente no IP5	IP5
1995	2	Centro	Elogio/Promessa	Plano rodoviário levará uma déc.	
1995	2	Geral	Conflito/Crítica	JAE fumega	
1995	2	Geral	Elogio/Promessa	Via Verde em todas as AE	
1995	2	Gouveia	Conflito/Crítica	Projectos esbarram no IP5	IP5
1995	2	Mealhada	Acidentes	Objectos causam acidentes	A1
1995	2	V Real	Acidentes	Acidentes:maioria em vias mun.	
1995	3	Amarante	Conflito/Crítica	Nó cego na Livração	
1995	3	Bairrada	Conflito/Crítica	JAE quer motos no meio da estrada	EN1
1995	3	Barcelos	Conflito/Crítica	Cruzamentos sao um desastre	EN204
1995	3	Barcelos	Conflito/Crítica	Cruzamentos são um desastre	EN204
1995	3	Braga	Conflito/Crítica	Só boa estrada pode salvar êxodo	EN103
1995	3	Geral	Conflito/Crítica	Estradas de Portugal na amargura	
1995	3	Marco Cnavezes	Conflito/Crítica	Nó cego na Livração	
1995	3	Monção	Inaugurações	Ponte aprovada na prova de carga	
1995	3	Montemor	Conflito/Crítica	Paul ameaçado pelo traçado do IP3	IP3
1995	3	Oliveira Azeméis	Conflito/Crítica	Cruzamento da Bemposta é só acidentes	EN1
1995	3	Penafiel	Conflito/Crítica	Recezinhos reivindica viaduto	EN15
1995	3	S M Feira	Elogio/Promessa	Variante aproxima europarque	IC1
1995	3	S M Penaguião	Elogio/Promessa	Meio milhão para estradas	
1995	3	Serzedelo	Conflito/Crítica	"A portagem é nossa"	A1
1995	3	Serzedelo	Conflito/Crítica	A portagem é nossa	A1
1995	3	Serzedelo	Conflito/Crítica	Nome nas placas da AE	A1
1995	3	Serzedelo	Conflito/Crítica	Vai pôr o nome nas placas da AE	A1
1995	3	Tentugal	Conflito/Crítica	JAE embarga construção de infantário	EN111
1995	3	V Bispo	Conflito/Crítica	70 familias contra a JAE	EN268
1995	3	V Real	Elogio/Promessa	Câmara apoiada pela JAE na EN314	EN314
1995	4	Agueda	Elogio/Promessa	Agueda quer mudar de rosto	IP5
1995	4	Amarante	Elogio/Promessa	Túnel para peões na Av. 1º de Maio	
1995	4	Amarante/Bragança	Elogio/Promessa	Já só falta um mês	IP4
1995	4	Arcos Valdevez	Acidentes	Tractor vira e mata lavrador	
1995	4	Aveiro	Conflito/Crítica	Santiago protesta contra isolamento	
1995	4	Braga	Conflito/Crítica	BRISA esqueceu caminhos de servidão	A3
1995	4	Braga	Elogio/Promessa	Novo túnel adjudicado	
1995	4	Centro	Elogio/Promessa	6 milhões de cts. para estradas	
1995	4	Coimbra	Elogio/Promessa	Pede verbas à UE para melhorar troços	
1995	4	Famalicão	Conflito/Crítica	Brisa esqueceu caminhos	A3
1995	4	Geral	Elogio/Promessa	Plano rodoviário nacional	
1995	4	Guimarães	Conflito/Crítica	Circular para Fafe não é viver	IC5
1995	4	Guimarães	Conflito/Crítica	Transportes e precaridade	
1995	4	Mirandela	Conflito/Crítica	Buzinao pacifico no IP4	IP4
1995	4	Mirandela	Elogio/Promessa	Cheirinho do IP4 na Páscoa	IP4
1995	4	Mirandela/V Real	Conflito/Crítica	PS faz abertura pirata do IP 4	IP4
1995	4	Ponte Barca	Elogio/Promessa	Trânsito vai melhorar com ponte	EN101
1995	4	Ponte Lima	Elogio/Promessa	Lançadas empreitadas para AE	A3
1995	4	Ponte Lima	Conflito/Crítica	Nó da EN 201	EN201
1995	4	S J Madeira	Acidentes	Subchefe da PSP morto em acidente	IC2

ANO	MÊS	ÁREA GEOGRÁFICA	TEMA	TÍTULO E LEAD: ALGUMAS PALAVRAS	ITIN.
1995	4	S Tirso	Inaugurações	Variantes à cidade abriram ao trânsito	EN104
1995	4	Trofa	Conflito/Crítica	Jae "apressa" limite da cidade	EN14
1995	4	Trofa	Conflito/Crítica	JAE" apressa" limite da cidade	EN14
1995	4	V N Poiares	Conflito/Crítica	Corte de estrada para exigir fim das obr	EN17
1995	4	V Real	Elogio/Promessa	Cheirinho do IP4 na páscoa	IP4
1995	4	Valença	Conflito/Crítica	Filas interminaveis para Vigo	IC1
1995	4	Viana Castelo	Elogio/Promessa	Lançadas empreitadas para AE	IC1
1995	4	Viseu	Conflito/Crítica	Negociaçao é a palavra d´ordem	IP5
1995	5	Amarante/Bragança	Elogio/Promessa	IP4 reduz para hora e meia	IP4
1995	5	Aveiro	Elogio/Promessa	Troço final pronto em outubro	IC1
1995	5	Aveiro/V Formoso	Elogio/Promessa	Troço final pronto em Outubro	IP5
1995	5	Braga	Conflito/Crítica	Terrenos por pagar na AE	A3
1995	5	Braga	Conflito/Crítica	Terrenos da AE ainda por pagar	A3
1995	5	Cantanhede	Elogio/Promessa	Vai gastar milhões nas estradas	
1995	5	Coimbra	Acidentes	Vida na estrada	
1995	5	Coimbra	Elogio/Promessa	O furor do alcatrão	
1995	5	Mirandela	Inaugurações	IP4:Cavaco inaugura troço	IP4
1995	5	Mirandela/V Real	Conflito/Crítica	IP4 Sem alegria a receber Cav.	IP4
1995	5	Mirandela/V Real	Elogio/Promessa	IP4 Troço termina isolamento	IP4
1995	5	Mirandela/V Real	Elogio/Promessa	Cavaco na estrada inaugura troço	IP4
1995	5	Murça	Acidentes	Despiste no IP4	IP4
1995	5	Paredes	Elogio/Promessa	Porto tão perto e tão longe	IP4
1995	5	V Real	Inaugurações	Cavaco na estrada em inaugurações	IP4
1995	5	V Real	Inaugurações	Lanço é inaugurado amanhã	IP4
1995	5	Viseu	Conflito/Crítica	Municipios fartos do isolamento	IP5
1995	6	Albergaria	Acidentes	2 mortos e 1 ferido na AE	A1
1995	6	Braga	Conflito/Crítica	Automobilistas não seguem a câmara	
1995	6	Braga	Conflito/Crítica	Inauguraram o túnel, esquecem os peões	
1995	6	Coimbra	Conflito/Crítica	Nó dos Olivais com sintonias diferntes	A1
1995	6	Oliveira Bairro	Acidentes	Acidente na AE	A1
1995	6	Penafiel	Inaugurações	AE até Amarante rematada	IP4
1995	6	Viana Castelo	Acidentes	6 mortos em acidente na Areosa	EN13
1995	6	Viana Castelo	Conflito/Crítica	Transito cada vez mais caotico	EN13
1995	6	Viana Castelo	Conflito/Crítica	Trânsito na cidade cada x + caótico	IC1
1995	7	Albergaria	Acidentes	Estudante morre na AE	A1
1995	7	Albergaria	Acidentes	Alemão sofre acidente no IP5	IP5
1995	7	Amarante	Acidentes	Choque frontal no IP4	IP4
1995	7	Bairrada	Conflito/Crítica	Estrada a léguas da perfeição	EN334
1995	7	Fão	Elogio/Promessa	Ponte com novo esquema de circulação	EN13
1995	7	Felgueiras	Acidentes	Acidente provoca um morto na Lixa	
1995	7	Fornos Algodres	Acidentes	Choque em cadeia no IP5	IP5
1995	8	Agueda	Elogio/Promessa	JAE abre concurso para a variante	EN1
1995	8	Amarante	Inaugurações	F.do Amaral prepara inaugurações	IP4
1995	8	Aveiro	Acidentes	Louca correria de automóveis	IP5
1995	8	Braga	Elogio/Promessa	Portugal não viveria sem as AEs	A3
1995	8	Braga	Elogio/Promessa	Variante do Tâmega-trabalhos recomeç	A3
1995	8	Mealhada	Acidentes	Automobilista morto na EN1	EN1
1995	8	Soure	Conflito/Crítica	Populares cortam estrada	
1995	9	Amarante/Penafiel	Inaugurações	Troço em 10 minutos	IP4
1995	9	Coimbra	Acidentes	Debatida a sinistralidade dos jovens	
1995	9	Geral	Elogio/Promessa	INTERREG II	
1995	9	Geral	Inaugurações	Mapa das inaugurações de setembro	
1995	9	Norte	Inaugurações	Encerrado percurso de inaugurações	
1995	9	V Meã	Conflito/Crítica	Vila Meã ignorada na AE	IP4
1995	9	V Real	Acidentes	Embate frontal no IP4	IP4
1995	10	Estarreja	Elogio/Promessa	Troço do IC1 a concurso	IC1
1995	10	Penafiel	Conflito/Crítica	Atravessar a Av. demora muito tempo	
1995	10	Vouzela	Acidentes	Mais uma vitima em Vouzela	IP5
1995	10	Vouzela	Conflito/Crítica	Acidentes lançam suspeitas	IP5
1995	11	Alpendorada	Conflito/Crítica	População ameaça com bloqueio	EN210
1995	11	Aveiro	Elogio/Promessa	Variante de Paradela vai arrancar	EN328
1995	11	Guimarães	Elogio/Promessa	Divulgado estudo ambiental da AE	A7
1995	11	Oliveira Douro	Conflito/Crítica	Protesto fazendo um corte de estrada	IP1
1995	11	Penafiel	Conflito/Crítica	Bloqueio contra mau estado da via	EN312
1995	12	Agueda	Acidentes	Camião contra motorizada	EN1
1995	12	Agueda	Conflito/Crítica	Nó para a via rápida divide Fermentelos	IP5
1995	12	Agueda	Conflito/Crítica	Avalia prejuizos e acusa os"abadinhos"	
1995	12	Bairrada	Elogio/Promessa	Fermentelos vai ter acesso á variante	VEN16
1995	12	Braga	Acidentes	Choque brutal com camião em V.Verde	EN201
1995	12	Braga	Conflito/Crítica	Esporões disposta ao bloqueio	
1995	12	Coimbra	Inaugurações	Rede viária principal	IC1
1995	12	Condeixa	Conflito/Crítica	Portagem suscita polémica	A1
1995	12	Esporões	Conflito/Crítica	Em pé-de-guerra contra passadeira	
1995	12	Figueira Foz	Acidentes	Mãe e filha atropeladas na en109	EN105
1995	12	Geral	Acidentes	Operação Natal:13 mortos na estrada	
1995	12	Geral	Conflito/Crítica	Portagens livres mas com protestos	
1995	12	Guimarães	Conflito/Crítica	Muralha guia visita ao nó da AE11	A7
1995	12	Guimarães	Conflito/Crítica	Via Brito-Pevidém é estrada municipal	

ANO	MÊS	ÁREA GEOGRÁFICA	TEMA	TÍTULO E LEAD: ALGUMAS PALAVRAS	ITIN.
1995	12	Guimarães	Conflito/Crítica	VIM provoca insegurança	
1995	12	Mealhada	Acidentes	Choque entre camiões	EN1
1995	12	Ovar	Conflito/Crítica	Pretende correcção das ligações ao IC1	IC1
1995	12	Trás-os-Montes	Elogio/Promessa	IP4:uma via para quebrar isolamentos	IP4
1995	12	V Real	Conflito/Crítica	Orçamento discutido na câmara	EN15
1995	12	V Real	Acidentes	Três mortos no IP4	IP4
1995	12	Viseu	Conflito/Crítica	Acidentes reforçam necessidade de AE	IP5
1995	12	Viseu	Elogio/Promessa	Estrada das beiras-direcção na cidade	
1995		Braga/Valença	Conflito/Crítica	Traçado na area de Ponte de Lim	A3
1996	2	Geral	Elogio/Promessa	Uniao Vigo/Lisboa por AE	IP1
1996	3	Guimarães	Conflito/Crítica	Troika avalia prejuízos da AE	A7
1996	4	Aveiro	Conflito/Crítica	Obras do IP 5 afectam cidade	IP5
1996	6	Aveiro/Viseu	Elogio/Promessa	Cada vez mais perto	IP5
1996	6	Bragança	Elogio/Promessa	Troço do IP4 vai a concurso	IP4
1996	6	Carvalhos/Gaia	Elogio/Promessa	Troço da AE vai ser reparado	A1
1996	6	Coimbra/Porto	Elogio/Promessa	Viagem ao Porto apenas 1 hora	A1
1996	6	Famalicão/Pevidém	Elogio/Promessa	Troços da AE prontos em 93	A7
1996	6	Geral	Conflito/Crítica	Quem manda nas estradas?	
1996	6	Geral	Elogio/Promessa	JAE: Benefeciação de Estradas	
1996	6	Guimarães	Elogio/Promessa	Avançam as vias estruturantes	A7
1996	6	Minho	Elogio/Promessa	Guterres de poucas palavras	
1996	6	Mirandela	Elogio/Promessa	IP4 terá mais um lanço	IP4
1996	6	Norte	Elogio/Promessa	Projectos rodoviários	
1996	6	Penafiel	Elogio/Promessa	AE já nos finais de Agosto	IP4
1996	6	Póvoa Varzim	Elogio/Promessa	O fim dos martírios dos Verões	EN13
1996	6	Viana Castelo	Elogio/Promessa	Estrada com menos buracos	EN13
1996	7	Geral	Elogio/Promessa	PRN 2000	
		Agueda/Mealhada	Conflito/Crítica	Pedido inquerito à Brisa	A1
		Albergaria/Aveiro	Elogio/Promessa	Empreitada para Agosto	IP5
		Amarante/Campeã	Elogio/Promessa	AE: obras começam em Outubro	IP4
		Amarante/V Real	Conflito/Crítica	JAE engana os automobilistas	IP4
		Aveiro	Acidentes	IP5:detidos quando apedrejavam	IP5
		Aveiro	Conflito/Crítica	Circular de Esgueira	IP5
		Aveiro	Conflito/Crítica	Municipalizaçao é envenenada	
		Aveiro/Porto	Inaugurações	Inauguração de mais 27 Km	A1
		Aveiro/V Formoso	Elogio/Promessa	Comunicaçao de abertura-troços	IP5
		Aveiro/V Formoso	Elogio/Promessa	Portugal e Espanha interessados	IP5
		Aveiro/Viseu	Conflito/Crítica	IP5-protestos em coro	IP5
		Bairrada	Conflito/Crítica	Descontatamento com traçado	A1
		Braga	Conflito/Crítica	Braço de ferro com a JAE	EN103
		Braga/Porto	Elogio/Promessa	Mapas dos lanços da AE	A3
		Braga/Porto	Elogio/Promessa	Errata sobre especial AE P/B	A3
		Braga/Porto	Elogio/Promessa	AE já funciona	A3
		Braga/Porto	Elogio/Promessa	Industriais querem construir AE	A3
		Carvalhos/Feira	Conflito/Crítica	Circular é pagar	A1
		Carvalhos/Feira	Conflito/Crítica	Na auto-estrada	A1
		Castelo Branco	Conflito/Crítica	Autarcas preocupados c/estradas	
		Coimbra	Conflito/Crítica	Cidade fica a ver passar a AE	A1
		Coimbra	Elogio/Promessa	JAE estudou rede viária	
		Condeixa	Conflito/Crítica	AE abertura adiada	A1
		Condeixa	Elogio/Promessa	Entre o sonho e a realidade	A1
		Douro	Conflito/Crítica	Municipios ameaçam	IP4
		Espanha	Elogio/Promessa	Ministro discute eixos transeurop	
		Famalicão	Conflito/Crítica	Prazo de 90 dias para arranque	A3
		Famalicão/Porto	Elogio/Promessa	12 empresas na corrida à AE	A3
		Geral	Elogio/Promessa	Abertos concursos para a IP4	IP4
		Geral	Elogio/Promessa	IP4 mais 40 Km em concurso	IP4
		Geral	Conflito/Crítica	AE recurso para o Supremo	
		Geral	Conflito/Crítica	Jae se faz tarde	
		Geral	Elogio/Promessa	Comissões-concurso de concess	
		Geral	Elogio/Promessa	Outorgada à Brisa a concessao	
		Geral	Elogio/Promessa	Agência para construção de AE	
		Geral	Elogio/Promessa	Empréstimo externo para a AE	
		Geral	Elogio/Promessa	Resolução- aval à Brisa	
		Golfeiras/P Lamas	Elogio/Promessa	IP 4 adjudicada a construção	IP4
		Golfeiras/P Lamas	Elogio/Promessa	IP 4 avança com Cavaco presente	IP4
		Lisboa/Porto	Elogio/Promessa	Abertas propostas dos concorr.	A1
		Lisboa/Porto	Elogio/Promessa	Mais 48 Km de AE	A1
		Lisboa/Porto	Elogio/Promessa	FEDER- troço contemplado	A1
		Mealhada	Conflito/Crítica	Nó motivou posição firme-câmara	A1
		Meda/Pinhel	Conflito/Crítica	Querem estrada no plano viário	IP5
		Montalegre	Conflito/Crítica	Querem-se melhores estradas	EN103
		P Ferreira/Porto	Acidentes	JAE reparou estrada	
		Porto/Póvoa	Conflito/Crítica	Estradas-um estrangulamento	
		S J Talha	Conflito/Crítica	Tunel pode cortar AE	A1
		Tãmega	Conflito/Crítica	JAE remetida ao silencio	EN311
		Trás-os-Montes	Conflito/Crítica	As vias mais rapidas-desenvolvi.	IP4
		V Formoso/Viseu	Conflito/Crítica	Falta de placas gera confusoes	IP5

ANO	MÊS	ÁREA GEOGRÁFICA	TEMA	TÍTULO E LEAD: ALGUMAS PALAVRAS	ITIN.
		Viana Castelo	Conflito/Crítica	Estrada para o Porto estrangulad	IC1

Fonte: Jornal de Notícias

A6.2 - Tratamento da informação do Jornal de Notícias em FileMaker

Das notícias apresentadas em A6.1 apresenta-se aqui uma parte do conjunto das fichas carregadas em FileMaker.

Dada a dimensão do ficheiro seleccionaram-se apenas os artigos sobre a A3 e a A4/IP4 por terem sido utilizados com maior detalhe na redacção do capítulo 6. Os campos estão separados por aspas, sendo que o primeiro corresponde ao ano, seguindo-se-lhe o mês, título, sub-título e *lead* da notícia (este último resumido quando o essencial da informação é perceptível no(s) título(s)).

Auto-estrada Porto-Valença (A3)

"1970", "7", "Lisboa ligada a Madrid e à Corunha por duas auto-estradas", "Abertura de duas novas passagens fronteiriças", "Comunicado conjunto dos ministros das Obras Públicas de Espanha e Portugal"

"1970", "7", "O ministro das Obras Públicas espanhol a "JN" "Auto-estradas ligarão Lisboa a Madrid e à Corunha", "No seu último dia de visita e contactos com individualidades governamentais portuguesas, o ministro espanhol das Obras Públicas (...) que se deslocou a Lisboa em viagem oficial, esteve ontem de manhã (...)"

"1972", "11", "Dentro de nove anos funcionarão quatro auto-estradas", "Em 1977: viagens mais rápidas do Porto a Aveiro e a Famalicão", "Os automóveis ligeiros pagarão entre $32 e $44 por Km", "O Diário do Governo de ontem insere o decreto nº 467/72, do Ministério das Obras Públicas, que outorga a Brisa - Auto-estradas de Portugal, com sede em Lisboa, a concessão da construção de auto-estradas - assunto já do domínio público, e de que agora se dão os pormenores.

"1973", "7", "O Ministro Rui Sanches apreciou os projectos da rede de auto-estradas", "O sr. engº Rui Sanches, ministro da Obras Públicas e Comunicações, deslocou-se ontem ao Estádio Nacional a fim de apreciar ali os projectos elaborados pelo Consórcio Brisa (...)"

"1974", "12", "Explosões nocturnas sem motivo para alarme", "Prospecções para a futura auto-estrada do Norte", "Em razão da prospecção para o levantamento da auto-estrada do Norte, muito principalmente na linha Porto-Famalicão, têm vindo a ouvir-se rebentamentos com cargas explosivas, durante a noite, que alarmam os habitantes de várias zonas."

"1975", "5", "Dentro de três anos", "36 quilómetros de auto-estrada entre o Porto e Famalicão", "Um porta-voz da Junta Autónoma de Estradas tornou público ontem que deverá ficar concluído no prazo de três anos um troço de auto-estrada compreendido entre o Porto e Famalicão, no total de 36 quilómetros."

"1976", "1", "Vão ser construídos novos lanços de auto-estrada", "Prioritários: Porto-Famalicão e Carvalhos-Albergaria (este em 1976)", "[em visita dos membros do governo às obras da A1 a partir de Lisboa"

"1976", "2", "As grandes directrizes da JAE", "Projectos definitivos das auto-estradas (Região Norte) não estão concluídos", "[entrevista com o presidente da JAE, coronel Almeida Pina]"

"1977", "6", "Auto-estrada (para Famalicão) ou Via Nordeste?", "Uma discussão fundamental estabelece-se, neste momento, no seio do gabinete encarregado de planear e propor o futuro das entradas e saídas do Porto. E no debate, extremamente importante, enfrentam-se, agora dois projectos antagónicos: um da Junta Autónoma de Estradas e outro do Gabinete do Plano da Região do Porto."

"1982", "1", "Respondendo a desafio de Pinto Balsemão", "Empresa privada explorará estrada Porto-Famalicão", "Duas importantes reuniões vão ter lugar hoje, no Porto e em Braga, ambas

viradas ao desenvolvimento regional, nomeadamente os transportes na Região Norte. Delas poderá vir a resultar a criação de uma sociedade de desenvolvimento regional ou sociedade financeira que possa vir a tomar o encargo da construção e exploração da futura auto-estrada Porto-Famalicão, um investimento da ordem dos cinco milhões de contos que poderá ter a participação de capitais estrangeiros, nomeadamente da vizinha Espanha e dos países árabes."

"1982", "10", "Auto-estrada Porto-Famalicão poderá estar pronta em 1984", "A auto-estrada do Porto a Famalicão poderá estar concluída daqui a dois anos. Esta é a previsão dos empresários nortenhos e de elementos da Comissão de Coordenação da Região Norte que reuniram ontem, no Porto, com o ministro da Habitação e Obras Públicas, Viana Baptista."

"1982", "10", "Brisa não construirá auto-estradas no Norte", "O ministro da Habitação, Obras Públicas e Transportes, Viana Baptista, reunir-se-á no Porto, no próximo dia 29 do corrente, com grupos de empresários nortenhos dispostos a assumirem a responsabilidade da construção da auto-estrada Porto-Braga."

"1982", "10", "Concessão à Brisa vai ser revista", "Auto-estradas do Norte abertas ao sector privado", "Porto-Famalicão será o começo", "O ministro das Obras Públicas reuniu-se anteontem, no Porto, com empresários nortenhos, com quem debateu a proposta saída do Congresso do Conselho Empresarial do Norte para a construção e exploração da auto estrada Porto-Famalicão"

"1982", "4", "Auto-estrada Porto-Famalicão - arranque previsto para 1983", "A auto-estrada Porto-Famalicão terá o seu início previsto para o próximo ano e a conclusão em fins de 1986, segundo o Ministério da Habitação, Obras Públicas e Transportes."

"1982", "9", "Ligação a Braga: talvez em 83...", " "Se tudo correr como prevemos, é bem possível que até ao fim do ano, possa estar desbloqueado o processo burocrático que permitirá o arranque da construção da auto-estrada Porto-Braga em 1983" - confiou ao NT uma fonte autorizada do Ministério da Habitação, Obras Públicas e Transportes"

"1983", "11", "Solidariedade com Famalicão na urgência da auto-estrada", "A Câmara Municipal de Braga deliberou dar todo o apoio à sua congénere de Vila Nova de Famalicão quanto a uma proposta que reconhece como absolutamente prioritária - a construção da auto-estrada Porto-Famalicão"

"1983", "12", "Auto-estrada Porto-Famalicão", "Exigido projecto final no prazo de 90 dias", "Autarcas, industriais, comerciantes e agricultores dos concelhos de Famalicão, Braga, Fafe, Guimarães e Santo Tirso, reclamaram ontem a aprovação, no prazo de 90 dias, do projecto definitivo da auto-estrada Porto-Famalicão"

"1983", "12", "Já tarda a auto-estrada Porto-Famalicão", "Presidentes de cinco Câmaras dão 90 dias para o "arranque" "Pelas contas da "Brisa", primeiro lanço deveria estar pronto em 1983", "Ao tomar conhecimento de que, neste fim de 1983, nem sequer existe projecto definitivo para a auto-estrada Porto-Famalicão e de que não se sabe quando avançará a fase de obras, começando pelas expropriações, a Câmara Municipal de Famalicão decidiu, por unanimidade, desencadear um processo no sentido de recomendar ao Governo o retomar do problema e de alertar a opinião pública para uma situação que, segundo o presidente da Câmara Agostinho Fernandes, tem alguns aspectos escandalosos."

"1983", "12", "Presidentes de cinco Câmaras dão 90 dias para o "arranque" "Pelas contas da "Brisa", primeiro lanço devia estar pronto em 1983", "Ao tomar conhecimento de que, neste fim de 1983, nem sequer existe projecto definitivo para a auto-estrada Porto-Famalicão e de que não se sabe quando avançará a fase de obras [a CMF vai reivindicar junto do Governo o seu início em 90 dias] e alertar a opinião pública para uma situação que, segundo Agostinho Fernandes, tem alguns aspectos escandalosos. "

"1983", "12", "Reunião pública é hoje", "[recorda-se local e data e assunto]"

"1983", "12", "Reunião pública vai pedir auto-estrada", "Está marcada para amanhã", "A Câmara Municipal de Famalicão convocou para a próxima segunda-feira pelas 18 horas, a realização de uma reunião pública, no salão nobre. Destina-se a debater o problema da auto-estrada Porto-Famalicão-Braga."

"1983", "Porto-Braga", "Arranca hoje o concurso do troço até à Maia"

"1984", "1", "Auto-estrada Porto-Braga", "Autarcas reuniram em Famalicão", "A Comissão de Apoio à Construção da Auto-estrada Porto-Braga reuniu na Câmara de Famalicão, destacando-se a

presença, como observadores, de representantes de um grupo económico ligado a uma empresa franco-alemã interessada na construção daquela via."

"1984", "1", "Nova reunião em Famalicão para debater auto-estrada", "A Comissão de Apoio para a Construção da Auto-estrada Porto-Braga vai reunir amanhã em Famalicão a fim de estudar as acções desenvolvidas tendo em vista a construção da referida via."

"1984", "1", "Porto-Famalicão", "Obra absolutamente prioritária", "Vão ser gastos 12 milhões de contos (preços de 1983)", "O Ministro do Equipamento Social considera fundamental, absolutamente prioritária a execução da auto-estrada Porto-Famalicão"

"1984", "1", "Triste conclusão das câmaras interessadas", "Só no final da década haverá auto-estrada Porto-Famalicão", "JAE e Brisa calendarizam próximas acções do projecto", "A Comissão de Apoio à Construção da Auto-estrada Porto-Famalicão (...) reuniu-se anteontem (...) com responsáveis da Brisa, Junta Autónoma de Estradas e Comissão Coordenadora da Região Norte. Foi uma reunião que serviu para fazer o ponto da situação sobre os estudos prévios e os projectos existentes, e durante a qual se verificaram diversas discrepâncias entre as duas entidades [JAE e Brisa] quanto aos atrasos que se verificam na evolução dos referidos estudos e projectos."

"1984", "10", "Autarcas reúnem em Famalicão", "Auto-estrada: decisão à vista", "Amanhã às 15 horas, os presidentes das câmaras envolvidas no processo de dinamização da auto-estrada Porto-Famalicão-Braga vão reunir nos Paços do Concelho de Vila Nova de Famalicão"

"1984", "10", "Auto-estrada de Famalicão", "Consórcio comprometido na reunião de ontem", "Pelo menos aparentemente, entraram num beco sem saída as negociações para o estabelecimento de um consórcio em que se comprometessem as autarquias para a construção e exploração da projectada auto-estrada entre o Porto e Famalicão"

"1984", "2", "Auto-estrada Porto-Famalicão", "Comissão de Apoio vai falar ao ministro Rosado Correia", "A Comissão de Apoio à Construção da auto-estrada Porto-Famalicão reúne-se hoje à tarde, em Lisboa, com o ministro do Equipamento Social"

"1984", "2", "Com um consórcio nacional", "Firma francesa quer construir a auto-estrada", "O primeiro-ministro Mário Soares, foi ontem efusivamente aplaudido na sessão de boas-vindas na Câmara Municipal de Vila Nova de Famalicão, quando no decorrer da sua intervenção improvisada referiu que os estudos da auto-estrada Porto-Braga estão já concluídos"

"1984", "2", "É preciso impulsionar esse projecto vital", "disse o primeiro-ministro ao JN", "[Mário Soares refere] "(...) estamos perfeitamente sensibilizados para a necessidade desta obra, que consideramos vital. O problema que se põe é do financiamento. Estamos a ver se conseguimos dar uma volta a fim de impulsionar a obra" "

"1984", "2", "Ligação Porto-Braga", "Auto-estrada deverá estar pronta em 1989", "Rosado Correia pressionado para retirar concessão à Brisa", "A auto-estrada que ligará o Porto a Braga deverá estar concluída e aberta ao tráfego em 1989 - afirmou um dos membros da comissão de apoio ao empreendimento (...)"

"1984", "3", "Auto-estrada Porto-Braga continua no impasse", "A Comissão de Apoio à Construção da Auto-estrada Porto-Braga, em reunião efectuada na Câmara Municipal de Famalicão, considerou "insuficientes" os passos dados até ao momento para a sua construção"

"1984", "3", "Ligações Porto-Famalicão", "Comissão da Auto-estrada - uma jornada de reflexão", "A Comissão de Apoio à Construção da Auto-estrada Porto-Braga vai reunir-se, amanhã, na Câmara Municipal de Vila Nova de Famalicão"

"1984", "4", "Que cidades querem ser estas vilas", "Auto-estrada para o Porto é uma necessidade vital", "Para ser cidade, Famalicão, como qualquer outra vila com igual pretensão, teve que corresponder a determinados requisitos (...)"

"1984", "6", "AENOR apresentada em Famalicão", "Auto-estrada Porto-Braga motiva criação de empresa", "[é apresentada a formação de uma empresa privada - Auto-estradas do Norte de Portugal - AENOR, com o objectivo de construir a auto-estrada Porto-Braga]"

"1984", "6", "CEN tem esperança no MES", "Auto-estrada de Famalicão: hora H chega terça-feira?", "Na próxima terça-feira, a Comissão de Apoio à Construção da Auto-estrada Porto-Braga e a Comissão Interministerial encarregada de apresentar a proposta de concurso internacional para a obra vão reunir no Ministério do Equipamento Social - revelou ontem o presidente da Câmara local Agostinho Fernandes."

"1984", "6", "Está pronto calendário para auto-estrada Porto-Braga", "A adjudicação das obras da auto-estrada Porto-Braga ficou prevista para meados de Março de 1985, durante uma reunião efectuada hoje no Ministério do Equipamento Social."

"1984", "8", "Vereadores maiatos querem saber", "Que terras na Maia atravessará a auto-estrada Porto-Famalicão?", "A Câmara Municipal da Maia põe sérias reservas ao modo como está a ser conduzido o processo respeitante à projectada auto-estrada Porto-Famalicão, que, quase de certeza, terá que calcorrear uma boa parte da sua área."

"1984", "9", "Consórcio vai concorrer à auto-estrada Porto-Braga", "As Câmaras Municipais impulsionadoras da construção da auto-estrada Porto-Braga anunciaram ontem a intenção de poderem vir a integrar um consórcio com o objectivo de concorrer à concessão da referida obra"

"1985", "2", "Autarcas preocupados", " "Parada" a auto-estrada Porto-Famalicão-Braga?", "Foi adiada para o dia 7 de Março a reunião pública sobre o processo da auto-estrada Porto-Famalicão-Braga que estava marcada para hoje (...)"

"1985", "2", "Um alerta da Câmara de Famalicão", "Não está a ser cumprido calendário da auto-estrada", "A Câmara Municipal de Famalicão considerou preocupante a falta de cumprimento do calendário estabelecido para a construção da auto-estrada Porto-Famalicão-Braga."

"1985", "3", " "Forças vivas" do Norte em Famalicão", "Processo da auto-estrada não pode ter mais demoras", " "concedido" prazo de seis meses", "Confrontada com os atrasos que se estão a verificar, por parte do Governo, quanto ao processo de concretização da auto-estrada Porto-Famalicão-Braga a respectiva Comissão de Dinamização levou a efeito uma reunião [na CMF]"

"1985", "3", "Processo começa a arrastar-se", "Auto-estrada suscita reunião em Famalicão", "[anuncia-se a reunião - hoje na CMF - para discutir o processo da AE]"

"1985", "3", "Soares almoçou com empresários minhotos", "Auto-estrada Porto-Braga é das obras mais prioritárias", " "

"1985", "4", "Grupo francês faz proposta para auto-estrada de Famalicão", "Rosado Correia quer acelerar vias do Algarve", "Quatro directores do grupo francês (...) chegaram ontem ao Porto para contactos preliminares relacionados com a construção da auto-estrada Porto-Famalicão (...)"

"1985", "9", "Mário Soares: da capital do Minho a Campo Maior", "Situação financeira portuguesa pode considerar-se desafogada", "Auto-estrada Porto-Braga: arranque para breve", "[Mário Soares refere-se à situação mais controlada da inflação para sublinhar o estado mais desafogado da economia]"

"1986", "12", "Anunciado oficialmente o respectivo concurso", "Famalicão já vislumbra a almejada auto-estrada", "igualmente "bafejado" o troço Maia-Campo (Valongo)", "O anúncio ontem publicado pela Brisa do concurso da construção do troço Maia-Cruz da auto-estrada Porto-Famalicão foi realçado pela Câmara Municipal de Vila Nova de Famalicão em nota distribuída à Imprensa"

"1986", "2", "Industriais minhotos satisfeitos pelo lançamento da auto-estrada", "A Associação Industrial do Minho (AIM) congratulou-se pela abertura do concurso para o lançamento da primeira fase da auto-estrada Porto-Barga e apela para que a execução da obra seja lançada com a maior rapidez."

"1986", "4", "Doze empresas na corrida à auto-estrada Porto-Maia", "Proposta mais baixa é da "Moniz da Maia" "Valor: dois milhões e 580 mil contos", "

"1986", "6", "Auto-estrada Porto-Famalicão avança na Segunda-feira", "(...) o ministro da Administração Interna anunciou que na próxima segunda-feira será assinado o contrato de adjudicação do primeiro troço da auto-estrada Porto-Famalicão."

"1986", "6", "Hoje no Governo Civil do Porto", "Auto-estrada Porto-Braga vai tornar-se irreversível", "[a Brisa informa sobre a empreitada da A3 entre Porto-Águas Santas]"

"1987", "10", "Investimento de 14,5 milhões de contos", "Vão abrir concursos para a ponte de Viana e lanço de auto-estrada", " "

"1987", "11", "Auto-estradas: o fim da distância", "Maia e Famalicão acautelam-se. Santo Tirso afectado por atrasos", "A maravilha das auto-estradas Porto-Braga e Porto-Amarante pode

transformar-se em alguns pontos num grave pesadelo se as autoridades municipais não acautelarem as pressões urbanísticas e industriais."

"1987", "12", "JAE comemorou 60º aniversário", "Auto-estrada Braga-Setúbal estará concluída em 1992", "prometeu o ministro Oliveira Martins", "[o presidente da república, Mário Soares, tece elogios ao PRN, o qual considera, irá colocar Portugal ao nível da Europa]"

"1987", "5", "Adjudicados dois novos sublanços", "Auto-estrada Porto-Braga é indispensável à região", "realçou Cavaco Silva na capital do Minho", "[Cavaco Silva refere-se à importância do eixo para o desenvolvimento da indústria têxtil e da calçado, bem como para o desenvolvimento das potencialidades turísticas da região]"

"1987", "8", "Auto-estrada avança célere no município de Famalicão", " "è com grande expectativa que se espera que em 1989 a auto-estrada possa abrir ao tráfego, pois a actual estrada nacional entre o Porto e Braga, mais do que uma via para o fluir do tráfego, é uma rua urbana onde, com desespero, não se anda, mas se marca passo" [disse o presidente da CMF]"

"1987", "8", "Maia responde à AIM", "Apenas se lamentou indefinição do traçado da nova auto-estrada", "[Vieira de Carvalho comenta a falta de informação clara quanto ao traçado da AE na Maia, para a qual se reservaram espaços no município há já vários anos, sem saber muito bem por iria passar]"

"1988", "10", "Se o tempo se mantiver seco", "Auto-estrada Porto-Maia concluída no próximo mês", "[próximo mês o lanço Porto-Maia e para o próximo ano Porto-Cruz, diz a Brisa]"

"1988", "11", "Edilidade vai solicitar subsídio governamental", "Construção da auto-estrada prejudica vias municipais", "[CMF pede um subsídio de 57 mil contos ao Governo para reparar as estradas municipais danificadas com a utilização pelos camiões na construção da AE, bem como para levar a cabo um estudo de impacte]"

"1988", "5", "Em Outubro entre ao serviço o sublanço Porto-Maia", " "

"1988", "6", "Auto-estrada Porto-Maia abrirá até ao fim do ano", " "

"1988", "7", "Auto-estrada vai incluir duas variantes em Celeirós", "[uma será IP e ligará a Guimarães e a outra será uma via rápida urbana]"

"1989", "10", "Brisa chama PSP à Rua do Dr. Júlio de Matos", "Moradores "isolados" pedem passagem para peões", " "

"1989", "10", "Na Rua do Dr. Júlio de Matos", "Moradores "isolados" pelo avanço da auto-estrada", "Contestatários pedem apenas uma passagem para peões", "

"1989", "10", "Por danos causados nas suas estradas", "Famalicão exige 90 mil contos", "[Depois de concluído o estudo sobre o impacte da construção da A3, Famalicão exige indemnização de 90 mil contos]"

"1989", "11", " "Não há bela sem senão!" "Famalicão e Santo Tirso apontam os "espinhos" da "rosa" "(...) Famalicão e Santo Tirso questionam-se sobre o aproveitamento que se tirará de um troço construído sem o devido suporte ao nível de vias complementares. [3 dias depois da inauguração]"

"1989", "11", "Auto-estrada Porto/Famalicão será aberta depois de amanhã", "Moradores fazem abaixo-assinados", "

"1989", "11", "Cavaco inaugura auto-estrada Porto-Famalicão", "Um sonho de décadas será hoje percorrido pelo prof. Cavaco Silva (...) Acontecerá que uma nova realidade se abre aos nortenhos que vêem, deste modo, encurtar-se uma distância (...) que muito atrasava as constantes deslocações numa zona predominantemente industrial."

"1989", "11", "Porto-Famalicão - 27 quilómetros de auto-estrada", "Aqui os empresários não estão à espera do guarda-chuva governamental", "vincou Cavaco Silva ", "A auto-estrada "chamada desejo" entre Porto e Vila Nova de Famalicão foi inaugurada ontem (...)"

"1989", "2", "Moradores "sem eira nem beira" "Auto-estrada custa a passar pela Viela de Lamas", "[Moradores destas artérias no Porto, reclamam devido à destruição das suas áreas de residência, sem que lhes seja resolvido o problema de habitação]"

"1989", "2", "Traçado da auto-estrada suscita contestação em Sezures e S. Pedro", "Não querem um "muro" a dividir as suas terras", "[Moradores de algumas freguesias de Vila Nova de

Famalicão e Braga reuniram-se para discutir os efeitos que a AE poderá produzir nas suas terras]"

"1989", "3", "Inaugurados os primeiros sublanços da uma auto-estrada no Norte", "Governo está já a pensar na ligação Braga-Valença", "disse o primeiro-ministro no Porto", " "Não entendo como foi possível que, durante tanto tempo, se esquecesse, em matéria de vias de comunicação, uma região que tanto produz, que tanto exporta e que tanto cresce" [disse Cavaco Silva na inauguração dos lanços Porto-Águas Santas e daqui para a Maia]"

"1989", "3", "Traçado da auto-estrada preocupa deputado", "A questão do traçado da auto-estrada Porto-Braga, designadamente no troço Cruz-Celeirós, continua a preocupar as populações da zona, tanto mais que escasseia a informação oficial sobre o assunto."

"1989", "4", "Deputado tenta alterar traçado da auto-estrada", "[Barbosa da Costa expõe o facto na Assembleia da República]"

"1989", "6", "Autarca esteve reunido com responsável da JAE", "Auto-estrada para o Porto estará concluída até 1991", "informou Mesquita Machado", "

"1989", "8", "Rivalidades que já vêm de trás", "Auto-estrada Porto/Braga um nó difícil de desatar", "[referem-se velhas rivalidades entre a freguesia da Trofa e a CM de Santo Tirso]"

"1989", "9", "Depois de longos anos de espera", "Auto-estrada Porto/Famalicão estará concluída em Dezembro", "Brisa revelou ao JN que prolongamento até Braga começará no próximo Verão", "Para quem esperou muitos e muitos anos, o desfecho está próximo. Já só faltam três escassos meses para ficar concluída a tão reclamada auto-estrada (...)"

"1990", "1", "Auto-estrada Porto-Braga: via para a desorientação", "[critica-se a sinalização à saída da A3 para quem se quer dirigir para Guimarães]"

"1990", "10", "Cada município "puxa a brasa à sua sardinha" "Arcos pretende auto-estrada a montante de Ponte de Lima", "(...) há três hipóteses em estudo para o troço da auto-estrada entre Braga e Valença, a Câmara dos Arcos de Valdevez decidiu tornar pública a reclamação de um trajecto que passe perto da sede do concelho, a montante da vila de Ponte de Lima."

"1990", "10", "O caso da auto-estrada", " "Se não se entendem o dinheiro vai para outro lado" ", "[diz o ministério que, ou resolvem o problema, ou começam a de Évora]"

"1990", "10", "Opção mais provável tira todo o encanto ao rústico", "Auto-estrada pode "despistar-se" em cima de S. Pedro de Oliveira", "População aponta o monte para remissão do "pecado" "[traçado ameaça a riqueza agrícola e rústica da freguesia]"

"1990", "11", "Cresce o consenso em torno da opção "Leste 1" "Associações de defesa do ambiente querem auto-estrada pela montanha", " "

"1990", "11", "Estudos esquecidos nas gavetas fogem às linhas ... tortas", "Sublanço Santiago da Cruz-Cabreiros afinal tinha outras alternativas", "Estudos prévios muito antes de terem aparecido as quatro soluções técnicas para os sublanços Cruz/Cabreiros/Santiago, Braga, da responsabilidade da Brisa, através da Consulplano, propunham alternativas mais razoáveis ao interesse da maioria das populações a abranger pela auto-estrada."

"1990", "11", "Freguesia de Priscos defende solução mista", "[em Braga Prisco defende uma solução entre as duas propostas existentes]"

"1990", "3", "Auto-estrada para Famalicão irá a concurso este ano", "promete a Brisa, que realiza o projecto", "

"1990", "3", "Problemas à volta da construção da A3", "Casas a ameaçar derrocada foram esquecidas pela Brisa", "[na Maia]"

"1990", "6", "Braço da auto-estrada chega ao "Conde Ferreira" ", "[no Porto]"

"1990", "8", "Ponte da Barca insatisfeita com as ligações rodoviárias", "Para Gastão Guimarães, presidente da Câmara Municipal de Ponte da Barca, continua no segredo dos deuses o traçado e a execução da auto-estrada Braga-Valença, com os nós rodoviários às sedes dos municípios - Ponte da Barca, Arcos de Valdevez, Paredes de Coura e Melgaço - cada vez mais longe do país."

"1990", "9", "Auto-estrada Braga/Valença", "Municípios do interior e litoral disputam o "melhor" traçado", "Todos a querem perto de si...", "O desenvolvimento futuro do distrito de Viana do

Castelo depende, em grande parte da rápida execução de um plano de itinerários principais que facilitem o trânsito dentro da região e a aproximem do resto do país e da Europa."

"1991", "1", "Auto-estrada "na mira" da Associação Industrial", "A Associação Industrial do Minho pretende que o troço entre Santiago da Cruz e Braga da auto-estrada seja iniciado e concluído ainda no corrente ano."

"1991", "12", "Auto-estrada", "[debate na Universidade Minhota do Autodidacta]"

"1991", "12", "Câmaras da Barca e de Arcos puxam a brasa à sua sardinha", "Situação conciliatória ainda pode ser encontrada", "[reclamam que a auto-estrada passe próximo dos seus concelhos]"

"1991", "12", "Prosseguem as movimentações sobre o traçado da auto-estrada Braga-Valença", "Câmara Municipal reclama solução próxima da cidade", "Ao tomar conhecimento de que certas personalidades estão empenhadas em sugerir um traçado da auto-estrada na região a montante de Ponte de Lima, a Câmara Municipal de Viana do Castelo decidiu, por unanimidade, avançar com um processo que demonstre ao Governo a justeza de uma solução diferente, que faça com que o IP1 passe próximo da cidade de Viana capital de distrito"

"1991", "12", "PSD organizou debate sobre a auto-estrada Braga-Valença", "Via transversal é prioritária para o desenvolvimento regional", "defendeu o director distrital da JAE", "[debate em Viana]"

"1991", "12", "Traçado da "Braga-Valença" desagrada à Associação Turística", "[a associação de turismo de habitação (sediada em Porte de Lima) dirige-se à câmara de Viana sugerindo um traçado intermédio entre os dois municípios]"

"1991", "2", "Jornadas do Alto Minho", "Trajecto da auto-estrada "aqueceu" sessão inaugural", "[o presidente da CMV defende que a auto-estrada deve passar entre Viana e Ponte de Lima]"

"1991", "3", "Governo deve tomar rápida decisão sobre o arranque da auto-estrada", "recomenda a Assembleia Distrital", "[moção de recomendação para o Governo]"

"1991", "3", "Já há quatro propostas para a mesma rodovia", "Brandara quer "empurrar" auto-estrada para o litoral", "A Junta de Freguesia de Brandara (Ponte de Lima) tomou uma atitude de intransigência perante a versão de um novo desvio do traçado da futura auto-estrada entre Braga e Valença, aumentando, desta forma, a polémica em torno dessa importante obra pública."

"1991", "6", "Auto-estrada Braga/Valença já tem traçado definitivo", "Passará entre Viana e Ponte de Lima", "

"1992", "1", "Novas auto-estradas farão progredir todo o Alto Minho", "O Alto Minho será servido, daqui a quatro anos, em 1996, por duas auto-estradas - uma no interior, por Ponte de Lima, e outra no litoral, que passará em Viana [e prossegue com a referência aos eixos transversais previstos, entre eles a ligação a Ponte da Barca e Arcos de Valdevez - o presidente da Câmara de Viana em conferência de Imprensa nos Paços do Concelho]"

"1992", "6", "Ferreira do Amaral convenceu autarcas", "Auto-estrada Braga-Valença - traçado pelo interior", "Viana obtém compensações", "O presidente da Câmara Municipal de Viana do Castelo deixou de exigir que a auto-estrada Braga-Valença passasse pela sua cidade. Em troca, o ministro Ferreira do Amaral prometeu-lhe outra auto-estrada, uma via rápida, e quatro faixas na via rápida Porto-Valença, em fase de construção."

"1992", "7", "Caos na portagem de Santiago da Cruz", "As obras de reconversão e melhoramento do piso da EN 14, entre a cidade de Braga e a portagem da auto-estrada está a provocar o caos, resultando, diariamente, o congestionamento e grandes bichas de automóveis"

"1992", "9", "Futura auto-estrada "foge" a Vila Verde", "Autarcas pedem uma entrada", "A população de Vila Verde corre o risco de ter de se deslocar a Braga ou a Ponte de Lima para entrar na futura auto-estrada (...)"

"1993", "1", "Auto-estrada do Porto a Braga entrou na recta final", "Sublanço concluído no início de 1994", "

"1993", "10", "Auto-estrada "ataca" com pedregulhos", "Populações têm medo de um ... dilúvio sobre as casas. Primeiro foram os rebentamentos de "estoura corações". Depois veio o barulho ensurdecedor das máquinas, dia e noite. Agora, com as sequelas dos enxurros das últimas chuvadas, surge o espectro de um ... dilúvio."

"1993", "11", "Santiago da Cruz ameaça cortar a auto-estrada", "A Brisa continua a faltar com a promessa dada à população de Santiago da Cruz, Famalicão, quanto às obras de arranjo de caminhos e condutas de água."

"1993", "12", "Reclamada a reparação das vias estragadas pelas obras da "A3" ", "[a construção do lanço Santiago da Cruz-Braga deixou muitas vias danificadas]"

"1993", "2", "Ponte da Barca constrói variante", " "

"1993", "2", "Trânsito é caótico numa cidade-encruzilhada", "Famalicão foi sempre o centro de um dos principais eixos de acesso ao Alto Minho. Mas, com o aumento do tráfego rodoviário e uma saída da auto-estrada, a situação tornou-se dramática."

"1993", "3", "Acesso à auto-estrada preocupa Barroselas", "[preocupada porque corre o risco de ser cortada ao meio]"

"1993", "3", "Ferreira do Amaral promete para 1996 ligação Porto-Valença em menos de 45 minutos", "É a "revolução tranquila à portuguesa", disse o ministro", "[em visita às obras no Norte do país]"

"1993", "3", "Ponte Valença-Tuy abre antes do Verão", "anuncia hoje Ferreira do Amaral", "

"1993", "5", "Variante une cidade à auto-estrada", "[conclusão da primeira fase até Dezembro]"

"1993", "6", "Terrenos da auto-estrada com indemnizações atrasadas", "As indemnizações devidas pela expropriação dos terrenos para o último troço da auto-estrada Porto-Braga ainda estão por liquidar (...)"

"1994", "1", "Auto-estrada chega à cidade com uma "bagagem" de problemas", "Só o nó de Martim-Cabreiros estará funcional para o escoamento. A A3 chegará em breve a Braga com a abertura ao tráfego do sublanço construído desde Santiago da Cruz. Mas traz já na "bagagem" uma série de problemas, devido à falta temporária de melhores condições de escoamento nas suas entradas e saídas a partir da capital do Minho."

"1994", "10", "Automobilistas desesperam para entrar na cidade", "De Braga ao Porto é uma maravilha, depois...", "Circular na auto-estrada Braga-Porto é, reconheça-se, uma pequena maravilha, sobretudo desde que a zona de Águas Santas passou a dispor de quatro faixas de rodagem, altura em que a A4, vinda de Penafiel, entronca com a A3. O pior é quando o condutor tem de entrar na cidade do Porto... É o caos!"

"1994", "10", "Meia hora é o tempo que se perde de automóvel nas saídas da A3 para a cidade de Braga", "É uma "seca" que, afinal, desfaz a grande vantagem...horária que a A3 introduziu nas ligações entre o Porto e a capital do Minho e vice-versa. Tudo porque não chegaram... a tempo e horas os acessos alternativos de e para aquela via rápida, na área de Braga."

"1994", "10", "Nó da auto-estrada a norte de Ponte de Lima", "Autarcas reuniram com BRISA e JAE mas voltam a encontrar-se dentro de dois meses. Os autarcas da Associação de Municípios do Vale do Lima acompanhados pelo governador civil do distrito, avistaram-se, em Lisboa, com os responsáveis da BRISA e da JAE, por causa do traçado do IP1 e do IC28 na zona de Ponte de Lima. Parece assente que o nó da auto-estrada ficará a norte de Ponte de Lima."

"1994", "11", "Inquérito administrativo às obras da auto-estrada", "Processo visa colher reclamações para reparação de eventuais danos. É um processo que está a ser orientado pela Câmara de Braga. Trata-se de fazer chegar à autarquia as reclamações sobre eventuais danos causados pelas obras da auto-estrada, na área do município bracarense. Mas, ao que parece, o procedimento em curso tem sido pouco badalado nas zonas com interesse na matéria."

"1994", "12", "Pontes e auto-estradas vão aproximar o Alto Minho e Espanha", "Perto da quadra natalícia, Cavaco Silva percorreu, ontem, o distrito de Viana do Castelo, fazendo o papel de Pai Natal, e levando no saco das prendas muitas estradas e outras tantas pontes."

"1994", "2", "Auto-estrada esconde um "muro de lamentações" "Agricultores de Oliveira com colheitas estragadas e campos transformados em autênticos pantanais", "As obras do sublanço da auto-estrada Santiago da Cruz/Braga estão a ser um calcanhar-de-aquiles para muitos moradores circunscritos àquele troço da A3. Desta vez populares da freguesia de S. Pedro de Oliveira, às portas da cidade de Braga, queixam-se de avultados estragos na agricultura, em resultado dos trabalhos de remoção de terras."

"1994", "3", "Auto-estrada até às portas da cidade", "Abertura do último troço alivia o trânsito e aflige os expropriados", "[inaugurado o último lanço, à noite, ...]"

"1994", "5", "Obras começam a "curar sequelas da auto-estrada", "Aguarda-se ainda a implantação da barreira de protecção sonora", "Depois de vários protestos de que o JN se fez eco, chegou, parcialmente, a "bonança" às populações que, na área de Braga, foram afectadas pelas "sequelas" deixadas com a construção do sublanço da auto-estrada nº3 (A3), entre Cruz e a capital do Minho."

"1994", "7", "Nova ponte de Valença - aniversário sem acessos", "JAE promete fazer acessos até final do ano", "Faz hoje um ano que foi inaugurada e abriu ao trânsito a nova ponte internacional Valença-Tuy. Foi o princípio do fim do martírio da passagem da fronteira mais movimentada do país. Mas, um ano depois, a ponte continua ainda sem os acessos definitivos."

"1994", "7", "Via Rápida para o Porto pronta de dois anos", "No rol dos acessos, a prioridade vai para a ligação a Ponte da Barca, segundo anunciou o ministro Ferreira do Amaral. Depois de se reunir com os presidentes das autarquias, o ministro das Obras Públicas anunciou os acessos prioritários para a região alto-minhota: via rápida que ligará o Porto a Viana (IC1), dentro de dois anos, IC28, transversal de Viana do Castelo a Ponte da Barca (...)"

"1995", "4", "Brisa esqueceu-se dos caminhos de servidão", "População protesta e bombeiros vêem-se aflitos para passar com os auto-tanques", "A vasta área florestal abrangida pela auto-estrada nº3, entre Famalicão e Braga, tem caminhos de servidão intransitáveis. A rectificação destes acessos ficou por "conta e risco" dos responsáveis pela A3. Só que a auto-estrada já rola e... rende sem que haja ainda condições de acesso à floresta da zona. É uma "situação caótica" que prejudica agora o combate aos fogos."

"1995", "4", "Lançadas empreitadas para auto-estrada até Ponte de Lima", "Nova via deverá chegar à vila limiana nos começos de 1997", "A Brisa/Auto-estradas de Portugal acaba de abrir três concursos para a realização de outras tantas empreitadas da A3 (Porto-Valença), nos sublanços Braga/En201 e En201/Ponte de Lima. Com estas obras, a nova via deverá chegar à vila limiana nos começos de 1997."

"1995", "5", "Ainda por pagar terrenos da auto-estrada", "Donos das terras expropriadas desanimados com tão grande demora", "[proprietários consideram que já decorreu tempo a mais]"

"1995", "8", "Portugal já não viveria sem as auto-estradas", "sublinhou Ferreira do Amaral, no lançamento do novo troço Braga/Ponte de Lima", "

"1996", "1", "A3 Ponte de Lima-Valença à espera de decisões políticas", "Para estar pronta em 97/98, exigem-se opções governamentais até Março", "Prometida inicialmente para este ano e adiada, depois, para 1997, a conclusão da auto-estrada Porto-Valença (A3) está dependente de importantes decisões políticas quanto ao seu troço final, entre Ponte de Lima e Valença. Se essas deliberações forem tomadas até Março, a BRisa ainda pode acabar a obra em finais de 97 ou em princípios de 98."

"1996", "12", "Mais 33 milhões de contos para "novas" auto-estradas", "A Brisa - Auto-estradas de Portugal S.A. adjudicou ontem dez novos contratos de empreitadas relativos a oito auto-estradas (...). Todas as obras deverão estar concluídas até meados de 1998, destacando-se a chegada a Valença da A3 (...)"

"1996", "12", "Ponte de Lima-Braga: auto-estrada pronta em 1997", "Já adjudicadas todas as empreitadas do último troço da ligação até Valença, a concluir em 1998", "A construção do troço da auto-estrada (A3) entre Braga e Ponte de Lima deverá estar concluído em finais do próximo ano, muito provavelmente em Novembro ou Dezembro. O restante troço daquela via, até Valença, deverá estar pronto no primeiro semestre de 1998. Para cumprir estes objectivos, a Brisa entregou as obras a uma dezena de empreiteiros."

"1996", "5", "Auto-estrada "chegou" a Guimarães", "[João Cravinho promete A3 até Valença em 1998 e a A7 até Chaves em 1999!]"

"1997", "10", "Auto-estrada quase a chegar a Ponte de Lima", "O lanço de ligação a Anais será inaugurado em Novembro enquanto o troço até Valença abrirá em Maio de 1998", "

"1997", "11", "Auto-estrada até Ponte de Lima abre no próximo Sábado", "Último troço da A3, até Valença, será inaugurado em Maio de 1998", "

"1997", "11", "Ponte de Lima e Porto finalmente ligados por auto-estrada", " "

"1997", "5", "Auto-estrada em bom andamento rumo a Espanha", "O sublanço da A3 desde a portagem bracarense até ao nó de união com a EN201 está quase pronto, e a Brisa garante a ligação a Ponte de Lima até Agosto"

"1997", "6", "A3 até Ponte de Lima abrirá no próximo mês", "João Cravinho e Fraga Iribarne visitam obras da auto-estrada do Porto a Valença", "

"1997", "7", "Auto-estrada mais perto de Valença", "Ministro João Cravinho inaugura hoje sublanço de 20 quilómetros entre o "nó" Martim-Cabreiros e a EN201, já nos limites de Vila Verde com Ponte de Lima", "A Auto-estrada nº2 (A3) já tem mais 20 quilómetros por conta. É o sublanço que vai do chamado "nó" Braga-Oeste, em Martim-Cabreiros, à estrada nacional 201, em Anais, na parte sul do Município de Ponte de Lima, em zona que faz limite com Vila Verde. Hoje mesmo será aberto ao tráfego, com a presença do próprio ministro do Equipamento, João Cravinho."

"1998", "1", "Cidade abre atalho para a auto-estrada", "Variante sul está quase pronta, mas o Município espera a boleia da concessionária Brisa para concluir o projecto daquela via", "[vereador de trânsito da CM Braga vai lembrando que a CM está a cumprir a sua parte, e que esperam que a Brisa e a JAE cumpram as suas, fazendo uma descrição em pormenor das obras]"

"1998", "1", "Ponte de Lima em Lisboa por causa das portagens", " "

"1998", "10", " "Buzinão" reivindicou mais acessos à A3", "Via de ligação à auto-estrada volta a ser exigida por 21 juntas de Barcelos, Vila Verde e Ponte de Lima", "

"1998", "11", "Autarcas avivam promessas recentes", " "Viagem a Vigo é mais barata que ao Porto", destacou presidente da Câmara de Arcos", "Autarcas do Vale do Lima são hoje recebidos por Maranha das Neves, secretário de Estado das Obras Públicas, a quem lembrarão recente promessa governamental sobre o eixo viário transversal (IP9 e IC28) da região [João Cravinho tinha prometido que a obra iria a concurso até ao final deste ano]"

"1998", "2", "Para mais estradas é preciso dinheiro", "Ministro João Cravinho diz que não está a ameaçar mas apenas a explicar a necessidade de portagens", "[o ministro refere que as reclamações por parte de Daniel Campelo, porque ele compreende porque se pagam portagens, o que está em causa são os projectos de desenvolvimento regional]"

"1998", "2", "Ponto crítico no alto de Romarigães", "[área panorâmica será arrasada porque fica muito caro fazer um túnel]"

"1998", "2", "Reduzir portagens sobe os impostos", "João Cravinho diz que é a única solução para satisfazer os pedidos existentes e os que podem vir a seguir", "[assim explica João Cravinho, mas a Associação de Municípios do Vale do Lima, quer a suspensão das portagens até à conclusão das vias alternativas na região]"

"1998", "2", "Treze empreitadas "aceleram" na A3", "Estaleiro contínuo ao longo de 30Km, entre Ponte de Lima e Valença, procura garantir que a auto-estrada esteja pronta até Maio", "(...) toda a gente sabe que a via terá de estar concluída já em Maio, antes do fim do prazo, por causa da "Expo" "

"1998", "2", "Vila Verde acelera pedidos para ter auto-estrada à mão", "Municípios vizinhos concordam com a ideia e também fazem coro no apelo (...) para a criação de mais um nó", "[presidente da Câmara reclama um nó, sugere local e diz ter o apoio de Terras de Bouro e Amares]"

"1998", "3", "Auto-estrada "adoça" caramelos de Espanha", "Mas a A3, que em Maio ligará o Porto à Corunha, já faz estragos entre os comerciantes de Tuy e Valença do Minho", "Os portugueses continuam a ir a Tuy comprar chocolates, caramelos e encher os depósitos dos seus carros. E os galegos a atravessar a ponte, que une Tuy a Valença do Minho, quase, diariamente, na mira dos candeeiros, têxteis e cutelarias. Mas uma coisa é certa: de um lado e do outro, o negócio está frouxo, por causa da auto-estrada entre o Porto e Valença (A3), que, em Maio levará os portugueses direitinhos a Vigo."

"1998", "3", "Caminhos de Santiago em ferrugem e asfalto", "Ligação por auto-estrada será gora uma realidade tardia", "De comboio, só mesmo para um passeio bem pausado", "A passo de caracol, o asfalto português vai avançando para Norte, em forma de auto-estrada. Tem há muito tempo encontro marcado com a Autovia do Atlântico, que espera em Tuy a dignificação do eixo rodoviário do Oeste peninsular. Mas a coisa está para breve, o que já não é mau. O mesmo não se pode dizer da ligação por caminho-de-ferro, assente em trilhos de eficácia enferrujada: de comboio nem pensar ir do Porto à Galiza, ou vice-versa, a não ser que se tenha todo o tempo do mundo."

"1998", "4", "Juntos conquistaremos a estrada do futuro", "O Alcaide de Vigo garante que o Eixo Atlântico vai acabar por eliminar as barreiras que separam portugueses e galegos", "[Manuel Perez, presidente do Eixo Atlântico, pretende concretizar três objectivos no seu mandato:] consolidar definitivamente o "eixo Atlântico, contribuir para que os galegos e portugueses percebam a sua importância e autoridade, fazer do Eixo uma euro-região, que sirva para equilibrar aquilo que considera "as forças da globalização" "

"1998", "5", " "Guerra" entre Câmara e Governo atrasou andamento das obras", "[a ligação da A3 ao IP9 foi alvo de várias contestações por parte da CMPL o que atrasou a obra, diz responsável da Brisa]"

"1998", "5", "AE da amizade une irmãos ibéricos", "António Guterres e José Aznar inauguraram novo lanço da A3 reafirmando vontades de maior cooperação entre os dois países", "

"1998", "5", "Arcos impaciente com apertos viários", "Além da auto-estrada inaugurada, presidente da câmara diz que precisam do eixo transversal do Vale do Lima", "

"1998", "5", "Auto-estrada é um chamariz para investir em Ponte de Lima", "Coma A3, o concelho tornou-se mais atractivo pelo que, a revisão do PDM compreende quatro pólos industriais, estando previsto mais um"

"1998", "5", "Brisa apresenta troço da A3 de Ponte de Lima a Valença", "Concessionária das auto-estradas mostra aos jornalistas 28Km da via a inaugurar dois dias antes da abertura da Expo", "

"1998", "5", "JN testou ontem o novo piso da A3, entre Ponte de Lima e a fronteira, que será hoje inaugurado por Guterres e Aznar", "[informação sobre o percurso e anúncio da inauguração]"

"1998", "5", "Portugal e Espanha mais perto", "Atrasada vários anos, a abertura do último laço entre Ponte de Lima e Valança completa a primeira ligação entre os dois países", "[refere-se a presença de António Guterres e José Maria Aznar, numa inauguração entre a Corunha e Porto e Lisboa - Expo] "

"1998", "5", "Reclamação da "Valima" foi nuvem na festa", "[autarcas da Associação do Vale do Lima criticam o Governo por não ter cumprido com as promessas feitas sobre os restantes acessos na região]"

"1998", "6", "Brisa deve um milhão a expropriados da A3", "Proprietários esperam por 20% das verbas acordadas e ainda em dívida pela empresa", "

"1998", "8", "Ninguém "encontra" o caminho para Valença", "É fácil para qualquer automobilista chegar da Galiza a Lisboa. No sentido inverso, porém, muitos se perdem ao entrar no Porto", "[falta de sinalização nos acessos à A3]"

"1998", "9", "Arcozelo queixa-se da estrada nacional", "Populares contra o estado da via e dizem que a degradação deve-se às obras da A3", "

"1998", "9", "Buzinão sai à rua por novos acessos", "Autarcas de Barcelos, Vila Verde e Ponte de Lima dispostos a outras formas de luta", "Os autarcas das freguesias que reivindicam a criação de novos acessos à auto-estrada Porto-Valença estão divididos a enveredar por novos processos de luta. Para além dessa pretensão, os representantes de mais de 20 freguesias querem ver melhorados os pavimentos das estradas que atravessam as suas freguesias (...) Um buzinão está já agendado para o próximo dia 8 [em Barcelos]"

"1998", "9", "Uma auto-estrada boa para turismo", "Verde Minho vê na A3 a oportunidade de apostar em novos mercados", "[o presidente da Região de Turismo Verde Minho, com sede em Braga refere que a A3 é "oportunidade única" para se apostar "em novos mercados emissores de turistas" "

Auto-estrada Porto-Amarante (A4) / Itinerário Principal Matosinhos-Quintanilha (IP4)

"1981", "2", "IP4 mobiliza Câmaras", "Os presidentes das câmaras de Vila Real e Mirandela, respectivamente Armando Moreira e José Gama, decidiram lançar a ideia de constituição de uma associação de municípios cujas sedes são locais de passagem do IP4."

"1982", "1", "Porto e Bragança vão ficar mais perto", "Via rápida estará concluída em 1985?", "Avia rápida Porto-Bragança "deve ficar concluída em meados de 1985", afirmou em Vila Real o director da delegação da Junta Autónoma das Estradas (JAE) daquela cidade."

"1982", "3", "No fim-de-semana em Vila Real", "Balsemão visita obras da via Porto-Bragança", "Conclusão prevista para 1985"

"1983", "Via Rápida Porto-Vila Real-Bragança gera conflito", "Ou concluem a estrada ou passaremos à acção - ameaçam municípios do Douro", "A estagnação da Via Rápida Porto/Vila Real/Bragança "vai ser motivo de uma tomada conjunta de medidas de protesto dos municípios do Vale do Douro" - afirmou ontem, à RDP, o presidente da Câmara vila-realense."

"1983", "1", "Rede de estradas não satisfaz", "A junta autónoma de Estradas (JAE) concluiu, em 55 anos, 627 quilómetros de novas estradas no distrito de Bragança - revelou ontem uma fonte daquele organismo."

"1983", "10", "Estrada do Marão faz perder paciência aos que para lá estão", "Via rápida Porto-Bragança foi promessa eleitoralista?", "Com a estrada de Bragança a Vila Real cheia de curvas e de buracos e com a obsoleta ligação de Vila Real a Amarante, pelo sinuoso e terrível trajecto rodoviário pela serra do Marão, a província de Trás-os-Montes está cada vez mais longe do resto de Portugal, não se encontrando absolutamente isolada, apenas pelo arrojo dos automobilistas e pela robustez das peças dos seus veículos."

"1983", "10", "Via rápida Porto-Vila Real-Bragança", "Sociais-democratas do Nordeste reclamam acção urgente do governo", ""O projecto da via rápida Porto-Vila Real-Bragança tem sido esquecido ou não encarado com a importância que merece" - afirmam, em comunicado conjunto, as comissões políticas distritais do Partido Social Democrata de Bragança, Porto e Vila Real, reunidas no passado fim-de-semana."

"1983", "Anunciado mais um troço da via rápida Porto-Bragança", ""O secretário de Estado das Obras Publicas, Eugênio Nobre, anunciou, em Bragança, o arranque no próximo ano do troço Quintela de Lampaças-Rossas, da via rápida que liga a cidade transmontana ao Porto (o IP4).

"1984", "1", "Amarante-Campeã", "Auto-estrada estará concluída este ano", "O ministro do Equipamento Social afirmou ontem em Penafiel que "até finais do corrente ano a auto-estrada Amarante-Campeã, será uma realidade".”

"1984", "10", "Auto-estrada Porto-Amarante une autarcas"

"1984", "11", "Nova etapa da ligação Porto-Bragança", "Marão vai ser "dobrado" no próximo troço da IP-4 - revelou o ministro Rosado Correia", "No Governo Civil de Vila Real tem lugar amanhã, pelas 12 horas, o acto de adjudicação das obras de construção do troço da via rápida IP-4, entre Amarante e Campeã, num total de 26 quilómetros, e que envolve um investimento global de dois milhões e 100 mil contos."

"1984", "11", "Via rápida Porto-Bragança: mais um troço adjudicado", "Sonho dos transmontanos começou a ser uma realidade bem viva", "O vice-primeiro.ministro, Mota Pinto, presidiu ontem em Vila Real à adjudicação do troço entre Amarante e Campeã, da via rápida Porto-Vila Real-Bragança, tendo afirmado que, "com este passo irreversível, a penetração para o interior transmontano significará um surto de grande progresso"."

"1984", "2", "A via rápida Porto-Bragança", "A subida de alguns deputados até às terras altas de Trás-os-Montes e as reuniões aí havidas com as autoridades regionais trouxeram de novo para as páginas da Imprensa diária o problema da construção da via rápida Porto-Bragança. Largamente apregoada na campanha eleitoral que levou a AD ao Poder, esta promessa terá decerto espevitado a esperança das gentes transmontanas que terão começado a acreditar que o seu isolamento tinha os dias contados. Dizia-se mesmo que em 1985 a obra estaria toda concluída."

"1984", "2", "Auto-estrada facilitará acesso ao interior", "Troço Amarante-Campeã pronto ainda este ano", "O ministro do Equipamento Social afirmou ontem no Porto que "o troço da auto-estrada Amarante-Campeã estará concluído durante o corrente ano"."

"1984", "3", "Amarante-Campeã: Obras começam no fim de Outubro"

"1984", "3", "Mota Pinto em Trás-os-Montes", "Auto-estrada Amarante-Campeã - construção começa este ano", "O vice-primeiro-ministro disse ontem em Vila Pouca de Aguiar ao iniciar uma visita a Trás-os-Montes, que "Portugal não é nem pode ser só Lisboa"."

"1984", "7", "Via rápida Lampaças-Rossas avança", "Vice-primeiro-ministro amanhã em Bragança", "O vice-primeiro-ministro, Mota Pinto, vai assinar amanhã o contrato de adjudicação da construção do lanço Quintela de Lampaças-Rossas da via rápida Porto-Bragança."

"1984", "9", "Auto-estrada para Braga e Amarante", "Autarquias interessadas podem "adjudicar" a obra", "A possibilidade das autarquias interessadas poderem promover, em colaboração com empresas e grupos económicos nacionais, um consórcio vocacionado para concorrer à adjudicação das auto-estradas Porto-Braga e Porto-Amarante está a ser equacionada com grandes hipóteses de concretização."

"1984", "Via rápida Porto-Bragança", "Avançam expropriações para a construção do IP4"

"1985", "1", "Ligações do Porto a Braga e a Amarante", "Brisa ganha concursos de novas auto-estradas"

"1985", "2", "Estrada Porto-Bragança", "Autorizada construção de um novo troço"

"1986", "10", " De Campo a Paredes o próximo "passo" da via rápida", "Propostas do concurso a conhecer em Novembro", "A via rápida (IP-4 / Itinerário Principal n.º 4) lá vai avançando, lenta, mas de forma segura. Depois de se terem iniciado as obras entre Amarante e Campeã, que no seu todo evitam a ascensão e subida da serra do Marão, eis que surge novo lanço a concurso, e a beneficiar em muito a região do Vale do Sousa."

"1986", "10", "Ligação da ponte de Mosteirô ao nó da Castelões (IP 4)", "Via rápida garantida aos municípios de Ribadouro", "Projecto deverá estar pronto em meados de 1988", "O secretário de Estado das Vias de Comunicação garantiu aos quatro municípios da zona de Ribadouro (Baião, Marco de Canavezes, Resende e Cinfães) que uma via rápida vai ser construída entre a ponte de Mosteirô, no limite do distrito do Porto, e o nó rodoviário de Castelões, no itinerário principal n.º 4, que ligará a cidade do Porto a Bragança. Foi definido um programa conjunto com a JAE que prevê que o projecto esteja concluído em meados do ano de 1988."

"1986", "3", "Amarante-Campeã - troço com seis viadutos"

"1986", "7", "Via rápida no Marão está a "estrangular" caminhos", "Gentes de Gondar protestam contra o "cerco"", "Não decorre de forma pacífica a construção de via rápida Porto/Bragança (IP4), principalmente na zona do Marão onde as populações acusam a Junta Autónoma das Estradas (JAE) de lhes causar grandes prejuízos ao não restabelecer as antigas vias de comunicação."

"1986", "8", "Depois da JAE ter ignorado o "mapa autárquico"", "Via rápida do Marão passará pelas reclamações de Gondar - garante a Direcção de Estradas de Vila Real", "Conforme o JN divulgou há dias, as gentes de Gondar (Amarante) têm vindo a protestar contra a falta de restabelecimento dos acessos anteriores à construção da via rápida. A nossa reportagem visitou as obras com o eng.º Elói Ribeiro, da JAE de Vila Real, que prometeu dar satisfação à grande maioria das reivindicações das populações daquela área."

"1987", "11", "A partir de ontem o litoral um pouco mais perto", "Abriu ao trânsito a via rápida entre Alto de Espinho e Campeã", "Com a presença do Ministro das Obras Públicas, eng.º Oliveira Martins, e do secretário de Estado das Vias de Comunicação, eng.º Falcão e cunha, foi aberto ao tráfego o troço Alto de Espinho-Campeã, do itinerário principal (IP4) Porto-Bragança ."

"1987", "2", "Jardins e árvores a ladearem a auto-estrada em Valongo!", "O leitor não estará a imaginar uma boa parte do município de Valongo transformar-se numa ampla zona arborizada e/ou ajardinada, acompanhando o perfil de uma auto-estrada que a rasgará a partir de Águas Santas, até à freguesia de Campo. Mas é o que, provavelmente, irá suceder, se a Câmara lograr concretizar alguns dos projectos que acalenta."

"1987", "2", "Três milhões de contos para "endireitar" a estrada", "Em Agosto de 88 vão acabar as "voltinhas" do Marão", "Será concluída depois a variante à cidade", "O Itinerário Principal (IP4) é, actualmente, um dos principais motivos de esperança no desenvolvimento regional. Dos troços que agora se encontram em construção destacamos, pela importância que têm para a capital transmontana , a ligação a Amarante e a variante da cidade."

"1987", "6", "Auto-estrada Porto-Amarante estaleiros em fase de montagem", "Para já o lanço Paredes-Penafiel", "Já se encontram em fase de instalação os estaleiros que irão servir de apoio à construção do lanço Paredes-Penafiel, da auto-estrada Porto-Amarante."

"1987", "6", "Especial / Amarante", "Mais um ano e termos via rápida"

"1987", "6", "Via rápida para o Porto", "Contestada expropriações de terrenos com grande aptidão agrícola", "Mais de meia centena de agricultores do distrito de Bragança contestaram as expropriações de que vão ser vítimas devido à construção da via rápida Porto-Bragança."

"1987", "7", "Técnicos da Ordem dos Engenheiros visitaram o IP4", "Troço Alto de Espinho-Campeã vai abrir no mês de Setembro", "Uma delegação de técnicos da Ordem dos Engenheiros visitou as obras de construção do Itinerário Principal N.º 4 (IP4), a via rápida que ligará o Porto a Bragança, para apreciarem as novas tecnologias que estão a ser utilizadas naquela estrada."

"1988", "1", "Auto-estrada Porto-Paredes", "Trabalhos em "velocidade" entre Águas Santas e Valongo"

"1988", "1", "Construção de auto-estrada bloqueia qualidade de vida", "Bairro de Teibas (em Pedrouços) obrigado a viver em "marcha-atrás"", "As obras de abertura da Auto-Estrada Porto-Amarante estão a atrasar a vida dos moradores da Rua de Teibas, em Pedrouços, Águas Santas, Maia, ao ponto da causar sérios transtornos à circulação pedestre e automóvel nessa via."

"1988", "1", "Obras na estrada nacional foram para estragar mais", "Para quando o IP4 no Nordeste?"

"1988", "1", "Projecto de auto-estrada semeia inquietação", "Muralha de cimento ameaça "cortar" Valongo ao meio", "A auto-estrada Porto-Paredes está a desenvolver um complexo de isolamento em Valongo. A via larga e o trânsito rápido não foram, pelos vistos, considerados em função dos interesses locais. Com efeito, projecta-se "emparedar" a vila, "cortando-a ao meio, através de uma muralha de cimento. As denúncias começaram já."

"1988", "11", "O protocolo do "muro da vergonha"", "Governo mandou emissário "arrebatar" o documento", "Câmara de Valongo recusa o "ultimato" e denuncia "ataque político concertado" através da EDP e da JAE"

"1988", "12", ""Voltinhas do Marão" passam a ser apenas uma cantiga", "Via rápida rompe a fronteira que fechava todo o nordeste", "O dia 17 de Dezembro vai marcar um novo passo na história da região transmontana, com a inauguração do troço de Marão do Itinerário Principal n.º 4 (IP4), não tanto pelo que esta parte da obra em si representa no total do itinerário, mas pela carga simbólica que o Marão, barreira durante tantos anos transponível a grande custo, tem na irreversibilidade deste projecto e nas consequências de desenvolvimento que, potencialmente, ele encerra. Nada terá sido tão decisivo até hoje para Trás-os-Montes como a aprovação e lançamento do projecto Itinerário Principal nº 4 (IP4), obra grandiosa que, no seu total, representa um dos maiores rasgos da engenharia portuguesa dos últimos tempos, talvez comparável, no seu impacto, à demarcação pombalina da região do Douro _ embora aqui num campo mais vasto e que a poderá englobar. Foram várias as vicissitudes por que passou o empreendimento, até à definição das características e do seu traçado. Acabou por ficar assente o seu perfil de auto-estrada do Porto a Amarante e, depois, como via rápida até ao seu termo, na fronteira. Recentemente, ganhou o estatuto de ligação principal à Europa, pois, sem dúvida, será o percurso mais curto e rápido, se atendermos às condições e distribuição geográficas."

"1988", "12", ""Voltinhas do Marão" passam a ser apenas uma cantiga", "Ligações à Espanha e à Europa só agora vão além da esperança", "Armando Moreira mostra-se confiante", "O IP4 é para Vila Real um motivo de esperança. Acordada agora para a realidade daquele caminho aberto, a cidade bem depressa esquecerá o sonho que muitas vezes mitigou o seu sofrer, a solidão e isolamento, e o atraso de muitos séculos, em promessas de grandes obras. Chegou a falar-se no projecto megalómano de um túnel que faria o "milagre da queda" do Marão - túnel que até se pagaria por ele próprio com os minerais dali retirados, num tempo em que o ferro parecia valer ouro."

"1988", "12", ""Voltinhas do Marão" passam a ser apenas uma cantiga", "Aberta a porta ao interior há que rasgar os corredores" "- salientam os presidentes das câmaras de Bragança, Chaves e Mirandela", "O presidente da Câmara Municipal de Chaves, Manuel Branco Teixeira, também se regozija pela abertura do troço do Marão do Itinerário Principal n.º 4 (IP4) e bem assim pelo significado de toda aquela obra no contexto de Trás-os-Montes a que o seu município pertence. Mas para o autarca flaviense as suas atenções estão mais viradas para as outras estradas, nomeadamente o Itinerário Principal n.º 3 (IP3) e a ligação a Braga."

"1988", "12", ""Voltinhas do Marão" passam a ser apenas uma cantiga", "Via rápida amanhã inaugurada é fenda na muralha do passado", "São 228 quilómetros que, em 1992, ligarão a cidade de Matosinhos à de Bragança, formando o Itinerário Principal n.º 4 (IP4). Para já, foi "ultrapassado" o Marão, uma espécie de "Cabo das Tormentas" (carga simbólica de um atraso de muitos anos), desaparecendo assim um dos "alibis" que até aqui lhe entravaram o desenvolvimento."

"1988", "12", "Primeiro-ministro inaugura troço IP4", "Desaparecem no sábado as "voltinhas" do Marão", "O primeiro-ministro, prof. Cavaco Silva, desloca-se a Vila Real no próximo sábado, para proceder à inauguração do troço do Marão do IP4 e ainda da variante à cidade daquela via rápida."

"1988", "12", "Socialistas congratulam-se com inauguração do IP 4"

"1988", "2", "Com a via rápida aberta no fim deste ano", "Marão "rasgado" de fora a fora suscita facilidades para o turismo", "A abertura ao tráfego do novo troço da via rápida entre Amarante e Vila Real, que se prevê para fins do corrente ano, deverá trazer um impacto positivo nas actividades da região, nomeadamente no sector do turismo, conforme opinião expressa pelos responsáveis do sector."

"1988", "2", "Posição unânime da Assembleia Municipal", "Valongo não deixa um "muro" dividir as suas gentes", "A Assembleia Municipal de Valongo aprovou quatro moções de "protesto pela forma autoritária" como as entidades governamentais estão a tratar da construção do lanço de auto-estrada entre Águas Santas e Campo. Os textos aprovados, em que a AM se solidariza no processo com o executivo camarário, são da autoria da CDU, do PS, do CDS e do partido do Governo, o PSD. Os sociais-democratas, em Valongo, propuseram mesmo levar a sua posição por escrito, ao primeiro-ministro."

"1988", "3", "Auto-estrada preocupa valonguenses", "Harmonia urbanística perturbada pelo aterro"

"1988", "4", "Auto-estrada Porto-Amarante regista os primeiros "choques"", "Construção de túneis em Brás-Oleiro abala "tranquilidade dos moradores", "Explosões acontecem a horas tardias - protestam os locatários", "Fendas e rachadelas em paredes, vidros estilhaçados, explosões que abalam moradias e alvoroçam a população são alguns dos acidentes que os trabalhos de abertura de dois túneis rodoviários estão a provocar na zona de Brás-Oleiro, em Águas Santas."

"1988", "5", "Atravessamento de Valongo deverá ser pacífico", "Auto-estrada Porto-Braga vai até Celeirós e também ligará Famalicão a Guimarães", "- uma das revelações de Falcão e Cunha ao JN", "As cidades de Vila Nova de Famalicão e Guimarães vão ser ligadas por uma auto-estrada complementar do percurso Porto-Braga, também este, entretanto, com uma alteração na forja: Governo e Brisa vão negociar a ampliação da concessão no sentido de aquela via ser projectada não até Santiago da Cruz (Famalicão), mas Celeirós, em Braga - revelou ao "Jornal de Notícias" o secretário de Estado das Vias de Comunicação, Falcão e Cunha."

"1988", "5", "Lanço da auto-estrada Águas Santas-Campo", "Câmara de Valongo aguarda resposta às suas contrapropostas", "Os problemas relacionados com a construção da auto-estrada (lanço Águas Santas-Campo) têm suscitado por parte da população daquela zona e da Câmara Municipal da Valongo uma série de protestos, que culminou com a apresentação de contrapropostas por parte do Executivo camarário."

"1988", "8", "Câmara de Valongo em reunião permanente", "Se Governo não ceder "muro de vergonha" é hoje mesmo derrubado"

"1988", "8", "Câmara de Valongo foi a Lisboa reunir com a Brisa", "Outeiro do Linho não só alarga como duplica passagem inferior", "Um estranho desfecho de uma reunião em Lisboa entre o presidente da Câmara de Valongo e a Administração da Brisa domina neste momento a situação (no papel) da construção do sublanço Águas Santas-Campo da já polémica auto-estrada Porto-Amarante. Com efeito, os administradores da Brisa não só acabam de concordar e dar razão às posições assumidas por Valongo, como se mostraram espantadas com o ponto da situação das obras no terreno. O que, neste caso concreto, leva a pensar em interesses alheios aos objectivos da obra e - o que é pior - a "poderes paralelos" em todo o processo."

"1988", "8", "Governo não responde a Valongo", "Vai "brindar" com um muro o "bolo" da auto-estrada?" "Câmara garante: "Não passará!"", "A Câmara de Valongo está disposta a derrubar aquilo que de incorrecto a Brisa e a Junta Autónoma de Estradas (JAE) construírem, relacionado com o troço da auto-estrada Porto-Amarante que, ao que tudo indica, irá atravessar a vila a meio, dividindo-a com um morro de terra de vários metros de altura. Isto acontecerá se, entretanto, a audiência solicitada há mais de um ano pela Autarquia ao secretário de Estado das Vias de Comunicação continuar adiada."

"1988", "8", "Valongo não chegou a vias de facto", "Governo fez marcha-atrás", ""Telex" da Brisa suspendeu a obra", "O Governo efectuou, ontem, um recuo aparente na questão dos trabalhos da passagem inferior prevista para o Outeiro do Linho, integrante do troço Águas Santas-Campo, da auto-estrada Porto-Amarante. A Câmara Municipal de Valongo não aceita a obra, e

contra ela convocou mesmo para ontem uma acção de demolição dos alicerces já feitos, "em defesa dos inalienáveis interesses dos que nasceram e residem em Valongo"."

"1988", "9", "Câmara de Valongo optimista...", "Diálogo pode derrubar o "muro da vergonha""

"1989", "4", "Falta uma estrada entre Penafiel e Talhadas", "Autarcas do nordeste Aveiro querem via que ligue IP4 ao IP5", "Autarcas dos concelhos do Nordeste do distrito de Aveiro reivindicaram hoje a construção de um itinerário complementar, entre Penafiel e Talhadas, ligando IP4 ao IP5."

"1989", "6", "Dezenas de quilómetros sem um telefone de emergência", "IP4: Atravessar o Marão é uma aventura arriscada", "Pedras rolantes "mimoseiam" os pára-brisas"

"1989", "8", "Auto-estrada Porto-Amarante", "Obras do lanço Campo-Paredes somam atrasos e prejuízos", "Governo quer transferir a concessão para a "Brisa"", "Parte integrante da futura auto-estrada "Porto-Amarante", as obras no lanço "Campo-Paredes" estão a sofrer um preocupante impasse, atrasando-se a conclusão dos trabalhos, ao mesmo tempo que implicam prejuízos para os empreiteiros a quem foram adjudicadas."

"1990", "10", "Entre Golfeiras (Mirandela) e Pontão de Lamas (Macedo de Cavaleiros)", "Adjudicada a construção de mais um troço do IP4", "Os lanços que faltam serão postos a concurso em 1991", "Numa sessão deveras participada a que presidiu o ministro das Obras Públicas, Ferreira do Amaral, e que decorreu ontem no Auditório Municipal de Mirandela, teve lugar a cerimónia oficial de assinatura do contrato de adjudicação com vista à construção do troço do Itinerário Principal n.º 4 (JPM) entre Golfeiras (Mirandela) e Pontão de Lamas (Macedo de Cavaleiros)."

"1990", "11", "Avanços e recuos dos itinerários principais", "A todas as promessas de futuro opõem-se os atrasos do passado", "A construção da rede viária que atravessará e servirá a região transmontana tem conhecido diversas promessas e adiamentos que, embora agora tenham a garantia das afirmações dos responsáveis governamentais, continuam a ser consideradas como ténues e pouco arrojadas, pois não acompanham, no seu andamento, as necessidades e anseios da região."

"1990", "11", "Lanço Campo-Penafiel - Realidade no próximo ano", "Garantiu Ferreira do Amaral", ""A obra está feita; não é para recordar mas para ser utilizada", disse Ferreira do Amaral na cerimónia de inauguração do sublanço Águas Santas-Campo, da auto-estrada Porto-Amarante. O ministro dos Transportes, Obras Públicas e Comunicações aludiu ainda a futuros empreendimentos, reiterando a promessa de que, no próximo ano, a auto-estrada Porto-Penafiel será ima realidade. Simultaneamente aquele responsável do Governo anunciou, para 1991, o lançamento da circular interna do Porto e da nova ponte do Freixo."

"1990", "3", "Câmara ameaça pedir suspensão de pagamentos", "Obras das auto-estradas põem Brisa em causa", "A "Brisa-Auto Estradas de Portugal, S.A." está a ser fortemente contestada na Maia, por autarcas e pela própria população. O motivo são os prejuízos sociais e ambientais resultantes das obras das auto-estradas Porto-Braga e Porto-Amarante. Em Pedrouços, a mais jovem freguesia do município maiato, e em Águas Santas, erguem-se vozes de repúdio pela acção da Brisa, que se considera de "negligência, desrespeito, mutismo e prepotência", face aos acessos a restabelecer e rectificações a efectuar, que devolvam aos locais a qualidade de vida anterior e garantam a segurança de pessoas e bens."

"1990", "3", "Caso não haja intervenção do poder político...", "Auto-estrada até Amarante somente no final de 1994", "Atraso deve-se à "transformação" de via rápida a partir de Penafiel", "A auto-estrada entre as cidades do Porto e de Amarante só ficará concluída no segundo semestre de 1994, de acordo com uma informação prestada pelo Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, a que o JN teve acesso."

"1990", "3", "Em causa obras de drenagem de água", "Câmara de Valongo leva Brisa a tribunal", "Autarquia queixa-se do não cumprimento do protocolo", "A Câmara Municipal de Valongo "zangou-se" com a Brisa, entidade que está a construir a auto-estrada que atravessa o concelho. Em causa está o desordenamento territorial e o perigo de inundação futura que poderá afectar a vila. Isto caso a Brisa insista em levar por diante o projecto de abertura de uma vala. A obra contraria as linhas de água existentes e cria um consequente aumento do volume de caudal que o rio não suportará. "A Brisa fez tudo isto sem dar conhecimento à Autarquia, violando, deste modo, o protocolo previamente estabelecido", acusa o presidente João Moreira Dias. E, por isso, a Câmara Municipal de Valongo elaborou já o auto de embargo da empreitada."

"1990", "3", "Espanhóis estão preocupados com a grande lentidão do IP4", "Passado mês e meio sobre a sua tomada de posse, o novo presidente da Câmara Municipal de Bragança, Luís Mina, convocou os representantes locais dos vários órgãos de comunicação social, ..."

"1990", "3", "Obras da auto-estrada agitam Valongo", "Susão em pé de guerra contra "pilar da vergonha"", "Primeiro foi o "muro da vergonha" o pomo de uma discórdia. Todo o município valonguense se levantou contra o morro que a Brisa ia levantar em Susão, para a construção da auto-estrada Porto-Amarante. E Câmara e povo unidos, conseguiram "dobrar" a concessionária das auto-estradas portuguesas, que alterou o projecto, conforme as reivindicações da Autarquia. A solução foi substituir a estrada em aterro por um viaduto sobre pilares, acabando com o "muro da vergonha". Contudo, soube-se agora, o novo projecto trouxe consigo um herdeiro do muro - "o pilar da vergonha" - que corresponde à sentença de morte da mais importante estrada de Susão. A população ameaça pegar em armas para impedir a construção do pilar."

"1990", "3", "Quinze meses após a inauguração do troço Amarante-Vila Real", "Construção do nó do IP4: obra de Santa Engrácia...", "A construção do nó de Amarante do IP4 e a sua ligação ao de Padronelo continuam por concluir, 15 meses depois da inauguração pelo primeiro-ministro do troço Amarante-Vila Real. É caso para dizer: valha-nos Santa Engrácia..."

"1990", "4", "Auto-estrada Porto-Amarante "encalhou" nos campos de Valongo", "Tribunal da Relação considerou ilegal expropriação de terrenos", "Ilegalidades cometidas pela Brisa e pela JAE põem em causa a construção da auto-estrada Porto-Amarante na freguesia de Campo (Valongo). O Tribunal da Relação do Porto pronunciou um acórdão, segundo o qual é ilegal a expropriação de terrenos pertencentes a duas irmãs, Maria Rita e Maria Luísa Coelho da Silva. Nestas condições, a JAE tem de devolver os terrenos ilegalmente expropriados e as obras da auto-estrada vão ser embargadas."

"1990", "9", "Após vários acidentes no troço de Valongo", "Obras da auto-estrada em campo multadas por má sinalização", "A Brigada de Trânsito multou o empreiteiro responsável pelas obras da auto-estrada em Campo (Valongo). Motivo da autuação, o não cumprimento do regulamento da Sinalização de Obras. A autuação assume um significado moralizador face aos vários acidentes ali ocorridos, um dos quais fatal para três indivíduos."

"1990", "9", "Obras da auto-estrada em Campo Multadas por má sinalização", "Sob o título em epígrafe publicou o JN uma notícia no passado dia 1 de Setembro, sobre a qual o representante do consórcio "Italstrade S.p.A. e Carlos Eduardo Rodrigues, Lda." solicita o seguinte esclarecimento:"

"1990", "sinalização deficiente no IP 4", "Não é a primeira vez que o JN se refere às deficiências de sinalização no troço do IP 4 entre Amarante e Vila Real. Para além de erros de quilometragem, entre localidades, a existência de uma placa, já com Amarante à vista, leva os automobilistas a pensar que a via rápida continua em direcção ao Porto. Oxalá assim fosse..."

"1991", "2", "Em torno de um decreto", "Gomes e Governo: novo duelo no IP4", "Há uma semana, Fernando gomes revelava que o Itinerário Principal (IP) 4 já não constava da rede europeia de estradas. Obscuro e desconhecido, um decreto de Outubro consagrava alterações nos trajectos portugueses. Afinal, explica agora o Governo, esse texto já não era válido quando foi publicado e tudo continua na mesma: cinco saídas para a Europa. "Isto parece a Lei das Incompatibilidades", diz Gomes. Apesar de aceitar poder ter cometido um erro de avaliação, o autarca pga para ver: "Oxalá o secretário de Estado não nos esteja a enganar a todos". Este novo embate de Gomes com o Poder Central gerou já cadeia de reacções - dos municípios transmontanos às "deputaciones" galegas."

"1991", "2", "Polémicas e "mal-entendidos" entre Câmara do Porto e Governo", "Motivo: o IP4 foi "riscado do mapa"", "O presidente da Edilidade portuense, decidiu reabrir hostilidades com o Poder Central. A razão desta vez, é defendida com ardor por vários autarcas da Área Metropolitana do Porto e da Região Norte e prende-se com o facto de o Governo ter decidido "riscar do mapa" o Itinerário Principal n.º 4 (IP4) da rede europeia de estradas."

"1991", "3", ""Brisa" promete chegar a Amarante em 1994", "Troço de 22 quilómetros a concurso em Maio do próximo ano", "Com mais de um ano de atraso sobre a data prevista, a Brisa compromete-se a levar a auto-estrada até Amarante, no Verão de 1994. Ao contrário do resto do IP4, este atraso tem uma explicação: a opção pela auto-estrada obrigou à reformulação de todo o programa, anteriormente previsto para via rápida."

"1991", "3", "Autarquias pedem ao Governo a reclassificação do IP4", "Protocolo associativo, em Abril, para concertar posições"

"1991", "3", "Com a A4 o interior "desce" até ao litoral (1)", "Auto-estrada em Penafiel já nos finais de Agosto", "Empreiteiros trabalham "a todo o gás" no lanço de 17 quilómetros", "A auto-estrada Porto - Amarante, que, em Novembro passado, ganhou os primeiros quilómetros com a inauguração do sublanço Águas Santas-Campo, vai atingir Penafiel, no final do mês de Agosto, confirmou ao JN o director da Brisa, no Norte do país, eng.º Ferreira Neves."

"1991", "3", "Comunicações regionais preocupam empresários", "O Núcleo Empresarial da Região de Vila Real (NERVIR) fez a sua reunião ordinária em Mesão Frio para análise da problemática do desenvolvimento naquele distrito, com especial incidência nos meios de comunicações e transportes."

"1991", "3", "Itinerário Principal n.º 4 faz que anda mas não anda", "Tarda que os nortenhos cheguem ao Porto em duas horas", "O Itinerário Principal n.º 4 (IP 4), que vai ligar o Porto a Bragança, constitui a grande esperança para o desenvolvimento do Nordeste Transmontana. O ritmo lento da sua construção é todavia contestado na região."

"1991", "4", "Preocupados com a desclassificação e atraso desta via", "Presidentes aprovam estatutos da Associação de Municípios do IP4", "Teve ontem lugar, em Mirandela, uma reunião promovida pelos presidentes das câmaras municipais de Vila Real e Mirandela, com vista a ser discutido o ponto de situação do IP4, que reuniu os presidentes dos municípios que são atravessados pelo IP4, nomeadamente Bragança, Macedo de Cavaleiros, Mirandela, Murça, Sabrosa, Vila Real, Amarante, Penafiel, Porto e Maia."

"1991", "5", ""Auto-Show" é cartaz na Exponor", "Auto-estrada Porto-Penafiel abre ao tráfego em Setembro", "- anunciou Ferreira do Amaral na abertura do salão", "A auto-estrada Porto-Penafiel será aberta ao tráfego "em princípios de Setembro", anunciou, ontem, na abertura do "Auto-Show", na Exponor, em Matosinhos, o ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações."

"1991", "5", "Itinerários principais são vias de discórdia", "A questão da regionalização, que durante os últimos anos animou as conversas e intervenções partidárias em Trás-os-Montes, e com maior destaque para a Oposição, foi ultrapassada pelos itinerários principais, que, no momento, parecem ocupar o lugar de destaque das intervenções políticas."

"1991", "7", "Desclassificação?... Só o futuro o dirá", "Autarcas do IP4 confiam nas promessas do Governo mas anunciaram "vigilância"..."; "A Associação dos Municípios Portugueses e Espanhóis da Rota do IP4, (E83) está confiante com o desenrolar do processo sobre a classificação daquele itinerário europeu, ficando a promessa da sua manutenção como "E82", a prioridade de construção em território nacional e a definição futura da via conforme o tráfego que vier a ter no lado de Espanha."

"1991", "7", "Em Setembro tudo vai circular melhor...", "Porto-Penafiel e ponte de Viana - os sonhos tornados realidades", "Auto-estrada do Norte - enfim completa...", "Em meados de Setembro, a auto-estrada Porto-Penafiel será aberta ao tráfego. E, ainda durante esse mês, a nova ponte de Viana do Castelo será franqueada à circulação de veículos, o mesmo acontecendo com a conclusão dos quatro sublanços da auto-estrada Lisboa-Porto. Temos, assim, que Setembro do ano da graça de 1991 constituirá um marco a assinalar a concretização de projectos que durante décadas constituíram um sonho das gentes nortenhas (e não só...). Efectivamente, aquela ligação rodoviária entre o velho burgo tripeiro e a cidade penafidelense, a partir do momento em que entre ao serviço do público, serão como que o ultrapassar final de uma cordilheira de obstáculos por parte de automobilistas que assim deixarão de estar sujeitos aos estrangulamentos da antiga ponte sobre o Lima e de uma estrada que está "asfaltada" de perigo."

"1991", "9", "Auto-estrada aberta ao trânsito", "Do Porto a Penafiel é um tirinho (15 m)", "O pior são os acessos", "De Penafiel ao Porto já se demora cerca de um quarto de hora e o próprio presidente da Câmara penafidelense, Justino do Fundo, também alinha nestas "velocidades", pois garantiu que "quando o Penafiel for jogar ao estádio do Boavista" sairá da sua cidade "à hora a que os jogadores entrarem em campo para o aquecimento". Este autarca apenas lamentou que "os outros ministros não actuem como Ferreira do Amaral", subscrevendo "inteiramente" a antecipação, para o início da tarde de ontem, da abertura ao trânsito do sublanço Campo-Penafiel da auto-estrada Porto-Amarante."

"1991", "9", "Inauguração da auto-estrada A4 antecipada para o meio-dia de amanhã", "Maus acessos em Penafiel vão provocar engarrafamentos", "Portagem desde o Porto custará 270$00", "A partis das 12 horas de amanhã os automobilistas já poderão utilizar o lanço de auto-estrada até Penafiel (A4), acrescentando-se mais uma vintena de quilómetros a partir do nó de Campo e

em direcção a Amarante. A "Brisa", numa jogada imprevista, anunciou, ontem, a antecipação por 24 horas da cerimónia da inauguração. Apesar da borla, para quem quiser viajar no novo troço, durante a tarde, há ainda graves por solucionar, sobretudo ao nível dos acessos. Penafiel já aguarda os engarrafamentos..."

"1991", "9", "Matosinhos entregou à JAE empreitada do IP4"

"1992", "2", "Municípios do IP4 satisfeitos com o Governo", "A Associação de Municípios Pró-IP4, que engloba as autarquias dos distritos de Vila Real e Bragança e ainda dos espanhóis que se encontram nas áreas servidas por aquela via ou na sua continuidade além-fronteira, está satisfeita com a acção do Governo naquela matéria."

"1992", "3", "Espanhóis querem ver o IP4 concluído", "Ontem, uma delegação da Câmara de Comércio e Indústria de Zamora deslocou-se a Bragança, onde reuniu com o NERBA, no sentido de "romper com o muro que nos separa" e cujo principal obstáculo, de acordo com Juan Cot, presidente do Comércio e Indústria de Zamora, "se prende com as acessibilidades entre as duas regiões e, sobretudo, com o ritmo das obras do IP4, pelo lado português"."

"1992", "4", "Nó de Guilhufe pronto em fins de Maio", "Portagens de Croca libertam Penafiel", "Desde o fim da tarde de ontem que o nó rodoviário da auto-estrada Porto-Amarante (A4), na Croca, está a funcionar, libertando, assim, de tráfego intenso o centro de Penafiel."

"1992", "5", "Uma das pontes do IP4 foi ontem a concurso", "...em Julho será a última", "A construção da ponte sobre o rio Corgo no IP4, à saída de Vila Real, na zona da Flores, deu ontem mais um passo com a abertura das propostas. Fica, assim, quase concluída a fase do processo relativo ao total do traçado daquela cidade até Bragança, e que terminará em Julho com concurso da última ponte, sobre o rio Tinhela, em Murça."

"1992", "Forte nevão na IP4", "Automobilistas em apuros"

"1993", "1", "Mudanças de ritmo nas rodovias transmontanas", "Pronto troço Romeu/Pontão de Lamas", "O Itinerário Principal 4 (IP4), na parte transmontana, deverá ficar pronto em 1995, conforme previsões orçamentais do PIDDAC/93."

"1993", "11", "Valongo: PS propõe fim das portagens no IP4", "Os candidatos do Partido Socialista ao concelho de Valongo defendem a abolição das portagens do "IP4" em Ermesinde, Valongo e Campo. Consideram que as portagens não se justificam, quer pela distância percorrida, quer pela proximidade dos concelhos da Área Metropolitana do Porto."

"1993", "11", "Vias rápidas do Norte vão receber novo impulso", "Troços nos IP3 e 4 em concurso e segunda ponte na Régua", "Foi aberto concurso internacional para as obras dos novos troços da via rápida entre Bragança e o Porto (Itinerário Principal-4), e da via rápida entre Vila Verde da Raia (Chaves) e Viseu (IP-3), informou o director da Junta Autónoma de Estradas de Vila Real."

"1993", "4", "Arranque de novas obras permite prever para 1995 a conclusão do IP4", "Em muitos lugares junto à Estrada Nacional 15 (EN 15), de Vila Real a Bragança, já se vêem as máquinas e os desaterros para construir os troços em falta de Itinerário Principal N.º 4(IP4). As obras à vista tornam maior a esperança de que, em 1995, como foi de novo prometido, tudo esteja concluído."

"1993", "4", "IP4 até Mirandela - metade do troço já está asfaltado"

"1993", "6", Aberto concurso público da auto-estrada Penafiel/Amarante", "Brisa prevê abertura ao tráfego no segundo semestre de 1995"

"1993", "9", "Ferreira do Amaral anunciou o lançamento de uma obra por semana", "Empossado o novo presidente da JAE", "O ministro das Obras Públicas anunciou, ontem, o lançamento de uma nova obra por semana", o que corresponde a "500 novos quilómetros" de Itinerários Principais (IPs) e Itinerários Complementares (ICs), até ao final deste ano."

"1994", "10", "Transmontanos desesperam pela abertura da via rápida", "Troço Golfeiras-Franco já estreado por automobilistas mais aventureiros"

"1994", "11", "Chuva e obras atrasam ligação entre Amarante e Bragança", "Trabalhos a mais agravaram os custos em 1,65 milhões de contos", "Na Primavera do próximo ano quem for ao Nordeste Transmontano, além de amendoeiras em flor, verá também o IP4 completo entre Amarante e Bragança. Em obras está o percurso Vila Real/Mirandela, que teve a conclusão marcada para este ano. Mas as obras a mais, com um custo de 1,65 milhões de contos, e as chuvas do ano passado, atrasaram o calendário."

"1994", "11", "IP4 vai acabar na Primavera com suplício das "voltinhas"", "Viagem de Vila Real a Mirandela demorará meia hora", "Já não há dúvida de que o IP4, entre Vila Real e Mirandela, será aberto na próxima Primavera. Fica assim concluída a grande via transmontana que, depois de dobrado o Marão, parecia ter derrubado todas as dificuldades. Ela é também uma obra "cilópica" nos seus 52 Km, com as pontes do Corgo e do Tinhela a marcarem a grandiosidade de trabalhos. Em 1995, e depois de Amarante e Penafiel ficarem ligados pela A4 (em Setembro), cumpre-se a "velha" promessa de ligar o Porto a Bragança."

"1994", "12", "Vila Meã exige da JAE nó desnivelado à auto-estrada"

"1994", "2", "Brisa promete atenuar impactes da auto-estrada", "Mais viadutos e menos escavações", "A auto-estrada entre Penafiel e Amarante terá mais viadutos que no seu projecto inicial. Esta foi uma das soluções apresentadas pela Brisa para diminuir os impactos ambientais de algumas freguesias abrangidas por aquele troço."

"1994", "3", "Valongo contesta portagens na "A4""

"1994", "4", "Telefones da Brisa não servem utentes da auto-estrada"

"1994", "6", "IP4 à beira da conclusão para acabar com o martírio", "Ponte do Tinhela fez desaparecer as curvas de Murça", "No primeiro semestre do próximo ano, Vila Real e Bragança ficam ligadas pelo IP4. As obras decorrem em bom ritmo, e o troço Franco-Golfeiras (Mirandela) será aberto ao tráfego neste Verão. As curvas de Murça, a última "barreira mítica" depois do Marão, acabam também. A ponte do Tinhela ligará as duas montanhas por onde elas "serpenteavam"."

"1994", "6", "Ligação Porto/Bragança será concluída em 1995", "Ferreira do Amaral e os deputados do PSD foram ver as obras que vão acabar com o isolamento de Trás-os-Montes", "O ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, Ferreira do Amaral, foi ontem com o Grupo Parlamentar do PSD, liderado pelo seu presidente, Duarte Lima, e na companhia do presidente da Junta Autónoma de Estradas (JAE), Rangel Lima, visitar as obras do IP4. Ferreira do Amaral revelou, na ocasião, que a ligação Porto/Bragança estará concluída no próximo ano e destacou a adjudicação da nova ponte sobre o Douro na Régua, que vai custar 3,5 milhões de contos."

"1994", "8", ""Separatistas de Ermesinde" não querem portagens"

"1995", "1", "Vila Nova das Patas aproxima-se do IP4", "Falta definir muitos dos acessos à via rápida"

"1995", "12", "IP4: uma via para quebrar isolamentos", "Se os transmontanos rejubilam, os espanhóis não lhes ficam atrás", "Já passaram dez anos desde que foram inaugurados os dois primeiros troços do Itinerário Principal N.º4 (IP4). Os transmontanos rejubilaram. Não eram muitos os quilómetros rasgados, mas tratava-se do "pontapé de saída" para o fim do seu crónico isolamento. Hoje, o IP4 faz, sem interrupção, todo o percurso do Porto a Bragança. Ou seja, uma viagem difícil, que levava umas quatro horas, reduziu-se para perto de metade. Só lhe faltam os dois lanços extremos, que estarão prontos dentro de três anos, mas que abrirão, ainda, novas perspectivas para o intercâmbio luso-espanhol e para a passagem para a Europa. Tudo feito, serão 236,6 quilómetros que, a preços correntes, custarão 67 milhões e 310 mil contos."

"1995", "12", "Portagens livres sem caos mas com muitos protestos", "PSD céptico e crítico e PS com apoio condicional", "Os milhares de automobilistas que, ontem, passaram pelo nó de Ermesinde e pela Maia, nem as cabines das anteriores portagens encontraram. É que a anunciada abolição foi cumprida, para gáudio de uns e descontentamento de outros. Ao princípio da manhã, os ânimos levantaram-se em Valongo, com os moradores a exigirem serem tratados por igual. Em Lisboa, registaram-se alguns protestos na travessia do Tejo."

"1995", "12", "PS de Valongo contra a taxa da portagem de Campo"

"1995", "3", ""Nó cego" na Livração", "Freguesias vizinhas da auto-estrada querem acesso exclusivo, mas a JAE diz que o volume de trânsito não justifica a obra"

"1995", "3", "Recezinhos reivindica viaduto que ligue à EN 15", "Qualquer solução que prejudique a freguesia será inviabilizada pela Câmara", "A Estrada Municipal 568, que liga a EN 15 (Porto-Amarante) a S. Mamede de Recezinhos (Penafiel) e a seis freguesias amarantinas, vai ser cortada pelos acessos à auto-estrada A4. A população diz que não aceita vir ter que dar uma volta de cinco a seis quilómetros, quando agora apenas anda alguns metros para se deslocar ao fontanário, à escola, à feira ou mesmo a casa de familiares."

"1995", "4", ""Cheirinho" do IP4 na Páscoa", "JAE vai abrir troço Franco/Golfeiras", "O troço Franco/Golfeiras (Mirandela) do IP4 está praticamente concluído. No fim-de-semana da Páscoa, prevendo um maior afluxo de tráfego naquela zona, a JAE decidiu abri-lo e antecipar um "cheirinho" daquela obra."

"1995", "4", "Só falta um mês para Bragança ficar "a um tiro"", "Chuvas e trabalhos a mais atrasaram as obras do IP4 até Mirandela", "Já só falta um mês para Trás-os-Montes ver praticamente concluído o seu principal eixo viário. O percurso do Itinerário Principal N.º 4 (IP4) entre Amarante e Bragança ficará completo com a ligação a Mirandela. Os trabalhos em curso apontam para que se cumpra a data prevista pela Junta Autónoma de Estradas (JAE) para a sua inauguração: 6 de Maio."

"1995", "4", "Socialistas vão fazer abertura "pirata do IP4"

"1995", "5", "Abcissas", "Bragança"

"1995", "5", "Cavaco na estrada em tempo de pré-campanha", "IP4 cresceu mais um bocado com a inauguração do troço Vila Real-Mirandela", "A inauguração do troço do IP4, entre Vila Real e Mirandela, esteve recheada de características marcadamente eleitorais. E, curiosamente, foi Cavaco Silva a fornecer o mote em prol de uma maioria absoluta e - por que não?... - em defesa de "um Governo, uma maioria, um presidente"."

"1995", "5", "Hora e meia de Amarante a Bragança", "Lanço Vila Real/Mirandela do IP4 é inaugurado amanhã, oficialmente"

"1995", "6", "Auto-estrada até Amarante rematada dentro de três meses", "Alguns acessos importantes vão ter muito que esperar"

"1995", "8", "Ferreira do Amaral prepara inaugurações a Norte", "Troço Croca-Amarante já marcado para 15 de Setembro"

"1995", "9", "Cavaco Silva e Ferreira do Amaral encerram percurso das inaugurações", "O primeiro-ministro Cavaco Silva esteve ontem no Norte, para inaugurar três obras do seu Governo - a ponte do Freixo, o lanço de autoestrada Penafiel/Amarante e o Matadouro Regional de Montalegre. Nas duas primeiras, consideradas as mais importantes, o chefe do Governo fez-se acompanhar pelo seu ministro das Obras públicas, Ferreira do Amaral, mas ambos afirmaram, ou melhor, reafirmaram que a "febre inauguracionista" que se tem verificado, nada tem a haver com as eleições que se aproximam."

"1995", "9", "Penafiel a Amarante em 10 minutos", "Novo troço da auto-estrada foi inaugurado", "Na peugada da apelidada "febre inauguracionista" Cavaco silva e Ferreira do Amaral foram a Penafiel e a Amarante, inaugurar o lanço de auto-estrada que liga estas duas cidades."

"1995", "9", "Vila Meã "ignorada" na auto-estrada", "Câmara exige placa e negoceia gestão de estradas nacionais", "Após recente abertura do lanço da auto-estrada Amarante/Croca, a Câmara enviou um fax à "Brisa" reivindicando a colocação de uma placa assinalando o acesso a Vila Meã, onde actualmente apenas consta "Lousada, Marco de Canavezes e Penafiel", e uma outra com as indicações "Amarante - trânsito local", junto à saída para o Marco."

"1997", "3", "N15", "Uma estrada de outro mundo", "A construção do IP4 "matou" a N15. E com ela "morreu" muita da vida que tinha crescido à sua sombra. Hoje, acabaram os cafés, as vendas de artesanato e de produtos da região à beira da estrada, as boleias, o movimento. Ficaram as curvas, o mau asfalto e a solidão das pessoas que ainda moram ao longo de um troço que já não serve quase ninguém. Descobrir o que resta de N15 é descobrir uma estrada de outro mundo."

"1997", "7", "Amarante: Juntas de Freguesia querem acesso à auto-estrada", "Sete autarcas vão entregar "dossier" reivindicativo ao Governo"

"1997", "8", "Voando a 10 mil pés na rota do nordeste", "No voo inaugural das ligações aéreas Lisboa-Bragança-Vila Real, António Guterres descreveu ao JN a estratégia da Governo para mudar a face da Área Metropolitana do Porto e corrigir muitos dos desequilíbrios que a têm diminuído em relação à Área Metropolitana de Lisboa. É uma estratégia que passa por atrair capitais e investidores estrangeiros, aos quais serão exigidas contrapartidas que englobam a fixação desses benefícios nas zonas onde se instalarem."

"1998", "7", "Problemas de trânsito agravados com a abolição das portagens"

"1999", "7", "Crescimento industrial exige melhores acessos"

"1999", "9", ""Obra do século" abre em Dezembro", "Variante do Cavalum, orçada em 1,2 milhões de contos, terá quatro faixas de rodagem e desviará trânsito do centro da cidade"

"Abertos concursos para obras no IP4", "A Junta Autónoma de Estradas (JAE) abriu esta semana, dois novos concursos públicos, um deles de cariz internacional no âmbito da CEE, para igual número de obras no Itinerário Principal 4, entre Porto e Bragança"

"Amarante quer auto-estrada até 1995", "A Câmara de Amarante vai exigir da Brisa, a concessionária das auto-estradas, o cumprimento da promessa feita em 1991, corroborada pelo actual ministro das Obras Públicas, ou seja, concluir a auto-estrada Porto-Amarante até final de 1994."

"Câmara bate o pé", "Projecto de auto-estrada reprovado em Valongo", "O Executivo da Câmara Municipal de Valongo, deliberou por unanimidade, não aprovar o projecto de execução da alteração da ligação a Valongo do lanço Águas Santas/Campo da futura auto-estrada Porto-Amarante, nos termos apresentados pela Brisa. O projecto não contempla algumas preocupações da Câmara. De facto, esta Edilidade pretende construir passeios ao longo de todos os arruamentos propostos e cuja dimensão não poderá ser inferior a 2,50 metros. Para que tal seja possível, a plataforma dos arruamentos deverá ser alargada para ambos os lados, de modo a viabilizar aquela construção."

"De Golfeiros a Pontão de Lamas", "IP4 terá mais um lanço antes do fim do ano", "O director-geral da empresa construtora do troço Golfeiras-Pontão de Lamas, do Itinerário Principal n.º 4, anunciou, em Mirandela, que o lanço poderá ficar concluído antes do prazo previsto."

"Mais 40 quilómetros do IP4 em concurso internacional", "A Junta Autónoma de Estradas (JAE) publicou os anúncios de lançamento a concurso público internacional - uma exigência comunitária - da construção de mais dois troços do IP4 entre Vila Real e Franco, numa extensão de 40,5 quilómetros."

"O "bloqueio de Valongo", "Auto-estrada chega a Assembleia da República", "O Grupo Parlamentar do Partido Comunista português dirigiu um requerimento ao presidente da Assembleia da República, no sentido de se obter do Governo esclarecimentos a respeito do troço da auto-estrada "IP4" que atravessa o concelho de Valongo e que tem vindo a criar "graves problemas às populações, levando já a tomadas de posição pelos órgãos autárquicos do concelho, tendo mesmo a Câmara necessidade de embargar diversos trabalhos que afectavam os interesses " da localidade.

"Primeiro-ministro inaugura amanhã o maior túnel rodoviário do país", "Porto-Valongo: menos meia hora", "O primeiro troço da auto-estrada Porto-Amarante (A4), entre Águas Santas e Campo, vai ser inaugurado amanhã pelo primeiro-ministro. A entrada em funcionamento deste sublanço, que inclui o maior túnel rodoviário do país e 27 obras de arte, melhora a acessibilidade entre o Porto e Valongo de 40 para 10 minutos. Para trás ficam muitas histórias de discórdia; para o futuro, teme-se que o estrangulamento que durante décadas caracterizou o atravessamento de Valongo seja transferido para a Estrada da Circunvalação, não só por ausência de manutenção e modernização desta via, mas, sobretudo, pelo atraso que a construção da Via de Cintura interna regista."

"Troço do IP4 avança com Cavaco presente"

Assim, levantou três perguntas: existe ou não projecto definitivo aprovado do troço desta auto-estrada, concretamente o lanço entre Águas Santas e Campo? Dada a envergadura e implicação decorrentes da construção desta via numa zona urbana, densamente habitada, foram consultados os órgãos autárquicos locais sobre a implantação do dito traçado? Qual a resposta dada pelo Governo ao protesto formulado pela Câmara, depois do conhecimento da adjudicação da obra?"

Anexo 7.3 - Número total de artigos do Jornal de Notícias, por tema e ano

Ano	Acidentes	Conflito/Crítica	Elogio/Promessa	Inaugurações	Total
1969		2	6		8
1970			6		6
1971			4		4
1972		2	8		10
1973		1	6		7
1974		2	6		8
1975			10		10
1976		2	5		7
1977		5	19		24
1978		3	8		11
1979	1	4	4		9
1980		3	8	1	12
1981		13	7	2	22
1982		12	23	3	38
1983	1	20	9	2	32
1984		14	29		43
1985	1	11	14	2	28
1986	1	7	24		32
1987	2	7	27	2	38
1988	2	10	32	3	47
1989	4	19	25	5	53
1990	2	21	12		35
1991	9	34	26	5	74
1992	4	12	18		34
1993	26	51	55	7	139
1994	9	26	33	2	70
1995	27	62	41	11	141
1996		3	15		18
s/ data	2	25	24	1	52
Total	91	371	504	46	1012

Fonte: Jornal de Notícias

Anexo 7.4 - Número total de artigos do Jornal de Notícias por área geográfica e tema

Área geográfica	Acidentes	Conflito/Crítica	Elogio/Promessa	Inaugurações	Total
Espinho/Campeã			1		1
Aguas Santas		1			1
Aguas Santas	1				1
Aguas Santas/Campo			1		1
Agueda	2	4	7	1	14
Agueda/Mealhada		4	1		5
Albergaria	8	9	7		24
Albergaria/Aveiro	1		5		6
Albergaria/Carvalhos			1		1
Albergaria/Feira			1		1
Albergaria/Fontelas		2	1		3
Albergaria/Mealhada			7		7
Albergaria/Pombal		1			1
Albergaria/Porto				1	1
Albergaria/Viseu	1		2		3
Alpendorada		1			1
Amarante	3	6	9	1	19
Amarante/Arco Baúlhe		1			1
Amarante/Braga			1		1
Amarante/Bragança			3		3
Amarante/Campeã			6		6
Amarante/Penafiel			2	1	3
Amarante/Porto	1	3	3		7
Amarante/V Real		2	1		3
Anadia	1	1			2
Anadia/Vale Mó	1				1
Arcos Valdevez	1	1	1		3
Arouca		1	1		2
Avanca	1				1
Aveiro	3	27	21	1	52
Aveiro/Espanha			1		1
Aveiro/Famalicão			1		1
Aveiro/Mealhada			1		1
Aveiro/Murtosa			1		1
Aveiro/Porto			1	2	3
Aveiro/V Formoso	5	10	36	3	54
Aveiro/Vagos			1		1
Aveiro/Viseu		2	1		3
Bairrada		5	2		7
Barcelos	1	3			4
Beira Alta		1	1		2
Beira Interior			2		2
Boticas/R Pena				1	1
Braga	3	25	12		40
Braga/Celeirós			1		1
Braga/Chaves			1		1
Braga/Porto	1	11	24	1	37
Braga/Setúbal			1		1
Braga/Valença		3	2		5
Bragança		5	4		9
Bragança/Porto		6	13	1	20
Bragança/V Real			2		2
Brito/Pevidem			1		1
Cantanhede	1	1	1		3
Carvalhos	4	2	3		9
Carvalhos/Feira		7	7	1	15
Carvalhos/Gaia			1		1
Carvalhos/Lourosa		1			1
Carvalhos/Porto		1			1
Carvalhos/S J Madeira		1			1
Castelo Branco		1			1
Castelo Paiva			1	1	2
Celorico Beira		1			1
Celorico/Guarda			1		1
Centro		1	2		3
Cinfães			1		1
Coimbra	2	9	6	1	18
Coimbra/Condeixa			2		2
Coimbra/Porto			3	2	5
Condeixa		2	2		4
Condeixa/Geria			1		1
Condeixa/Mealhada		5	5	4	14
Condeixa/Pombal			1		1
Condeixa/Porto			2		2
Condeixa/Tomar			1		1
Condexa/Mealhada		3			3
Douro		1			1
Ermesinde/Felgueiras		1			1
Espanha			3		3
Espinho		1	1		2
Esporões		1			1
Esposende			1		1
Estarreja		1	1		2
Estarreja/Feira			1		1
F Foz/Porto			1		1
Fafe			2		2
Famalicão	1	11	8		20
Famalicão/Guimarães			3		3
Famalicão/Maia		1			1
Famalicão/Pevidém			1		1
Famalicão/Porto		8	11	3	22
Famalicão/S Tirso		1			1
Fão	1		1		2
Feira		1	1		2
Felgueiras	1				1
Figueira Foz	1				1
Figueira Foz/VV Raia			1		1
Figueiró	1				1
Fornos Algodres	1				1
Gafanha Nazaré			1		1
Geral	1	39	100	2	142

Área geográfica	Acidentes	Conflito/Crítica	Elogio/Promessa	Inaugurações	Total
Golfeiras/P Lamas			2		2
Gouveia		1			1
Grijó	2		1		3
Guarda	1	3	3		7
Guarda/V Formoso	1		1		2
Guimarães	1	9	5	1	16
Ilhavo		2	1		3
Lisboa/Porto	3	1	19	3	26
Mangualde		1	1		2
Mangualde/C.Tavares				1	1
Marao			1		1
Marão		1		1	2
Marco Cnavezes		1			1
Mealhada	5	3	2		10
Meda/Pinhel		1			1
Melgaço			1		1
Minho		1	4		5
Mirandela		2	3	1	6
Mirandela/V Real		3	3		6
Moledo/V P Ancora			1		1
Monção		1	1	1	3
Monção/Valença			1		1
Monfortinho				1	1
Montalegre		1			1
Montemor		1			1
Montemor/Figueira			1		1
Mosteiro		1			1
Murça	1				1
Nazaré		1			1
Norte		6	11	1	18
Norte/Sul			1		1
Oliveira Azeméis	1	4	1		6
Oliveira Bairro	3		1		4
Oliveira Douro		1			1
Oliveira Frades	1				1
Ovar		2			2
P Barca/P Lima			1		1
P Ferreira /Valongo	1				1
P Ferreira/Porto	1				1
Paços Ferreira			1		1
Pampilhosa		1			1
Paredes		2	2		4
Paredes	1				1
Penafiel		3	3	2	8
Penafiel/Porto	1		2	1	4
Peso Régua			1		1
Pombal	2	1			3
Ponte Barca		1	2		3
Ponte Lima		2	1		3
Porto/Póvoa		1			1
Porto/V Castelo			1		1
Porto/V Real	1				1
Porto/Valença		1			1
Porto/Viana			1	1	2
Póvoa Varzim			1		1
Póvoa/V Conde		1	3		4
Raiva/Trouxemil			1		1
Ribeira Frades		1			1
S Compostela			1		1
S J Loure		1			1
S J Madeira	2				2
S J Talha		1			1
S M Feira		5	1		6
S M Lamas	1				1
S M Penaguião			1		1
S Tirso	1		2	1	4
Sacavém		1			1
Salamanca			1		1
Serzedelo		5	1		6
Sever Vouga		1	2		3
Soure		1			1
Sousa		1	1		2
Souselas	1				1
Tabuaço			1		1
Tâmega		1	1		2
Tentugal		1			1
Terras Bouro		1			1
Trás-os-Montes		3	3	1	7
Trofa		3			3
Tua		1			1
V Bispo		1			1
V Cambra		1			1
V Chã		1			1
V Conde		2			2
V Formoso		2	1		3
V Formoso/Viseu		1			1
V Meã		1			1
V N Poiares		1			1
V Real	5	6	9	2	22
Valença	1	4	4		9
Venda Pinheiro		1			1
Viana Castelo	1	19	10	1	31
Viseu	3	7	12		22
Vouzela	2	1			3
Total	91	371	504	46	1012

Fonte: Jornal de Notícias, 1970 a 1995