

REDE DE CIDADES EM REGIÕES DO INTERIOR – OPORTUNIDADES CRIADAS PELA AUTO-ESTRADA

CITIES NETWORK IN INLAND REGIONS: THE INDUCED OPPORTUNITIES OF A NEW MOTORWAY

Ana Lúcia Virtudes

Engenharia Civil e Arquitectura, Universidade da Beira Interior
virtudes@ubi.pt

RESUMO/ABSTRACT

Apresenta-se um estudo das vantagens da organização das cidades em rede através da construção de auto-estradas em regiões do interior. Baseia-se num caso em Portugal, a Região da Beira Interior (RBI). O objectivo central é analisar a valorização socioeconómica da região pela auto-estrada A23, nomeadamente:

- Oportunidades turísticas ligadas ao património natural e cultural;
- Organização das cidades em rede e especialização socioeconómica.

A RBI integra um conjunto das áreas classificadas e protegidas, como a Serra da Estrela, com forte importância ambiental a nível nacional, o que potencia a actividade turística em relação à qual a A23 é um eixo de acesso determinante e imprescindível, face à falta de alternativas como seja o acesso ferroviário eficaz. A acessibilidade permitida pela A23 transforma estas áreas de paisagem protegida, associadas à protecção da natureza em pólos de atractividade turística, numa região com baixa densidade populacional, envelhecimento populacional e tecido empresarial débil pouco competitivo. A atracção de turistas durante todo o ano, através da A23, é determinante para a economia local, pela criação de postos de trabalho e riqueza, onde as alternativas de emprego escasseiam.

A A23 promove ganhos de distância/tempo nas deslocações entre as cidades da região, em particular de cariz diário residência/local de trabalho. Esta rede urbana multipolar integra um conjunto de aglomerados urbanos, aldeias, vilas e algumas cidades, dos quais se destacam Castelo Branco, Covilhã e Guarda que são as principais âncoras de fixação populacional, pólos promotores do desenvolvimento e da dinâmica socioeconómica. A A23 é o elemento de articulação entre eles, promo-

This article is about the gains of promoting cities' networks through the construction of motorways in inland regions. It is based on the Portuguese case of Beira Interior region (BIR). The main purpose is to analyze the socioeconomic added value to the BIR of the Motorway A23, namely:

- The tourism opportunities linked to natural and cultural heritage;
- The organization of the cities in networks associated with a socio-economical specialization.

The BIR includes a group of areas which are classified and protected, such as the Serra da Estrela, with a strong environmental importance on a national level, which provides the potential for tourism and associated activities, to which the A23 is an indispensable element of access, given the lack of other alternatives such as efficient railways. The accessibility created by the A23 transforms these areas of protected countryside, associated with the protection of nature into attractive places for tourists, in a region marked by low density, an ageing population and uncompetitive businesses. The tourists' attraction during all the year allowed by the A23 is a decisive factor for the local economy, with regard to the employment and wealth creation in a region, where the employment alternatives are scarce.

The A23 provides gains in terms of time distances in journeys between the region's cities, in particular for those going to and from their place of work on a daily basis. This urban multi-polar network integrates a group of urban conglomerates, villages, towns, and some cities, which include Castelo Branco, Covilhã and Guarda which are the main anchors of the population and the poles which promote the development and social-economic dynamism. The A23 is the element for articulation

vendo o seu funcionamento em rede, a circulação de pessoas e bens e a especialização funcional de sectores económicos em prol da qualidade e da competitividade às escalas nacional e internacional, dada a proximidade da fronteira.

Palavras-chave: Rede de Cidades, Regiões Interiores, Auto-Estrada.

Códigos JEL: R58

1. INTRODUÇÃO

Este artigo pretende reflectir acerca das oportunidades de desenvolvimento socioeconómico em regiões do interior, como seja o caso da região da Beira Interior, localizada junto à fronteira com a Espanha. Estas oportunidades de desenvolvimento são escassas em regiões afastadas dos grandes centros de decisão, pelo que os importantes eixos viários como as novas auto-estradas configuram-se como elementos âncora para o seu desenvolvimento. O estudo de caso em análise é um troço da auto-estrada da Beira Interior – A23, no eixo que integra o conjunto das cidades médias da região: a norte a cidade da Guarda, seguida da cidade da Covilhã e a sul a cidade de Castelo Branco.

Este artigo descreve alguns aspectos da evolução das dinâmicas socioeconómicas e de ordenamento do território, entre 2005 e 2009 no lanço da A23 Teixoso/Alcaria,

between them, promoting their network functioning, the circulation of people and goods and the functional specialization of economic sectors in favor of quality and competitiveness on a national and international level, given the proximity of the frontier.

Keywords: Cities Network, Inland Regions, Motorway.

JEL Codes: R58

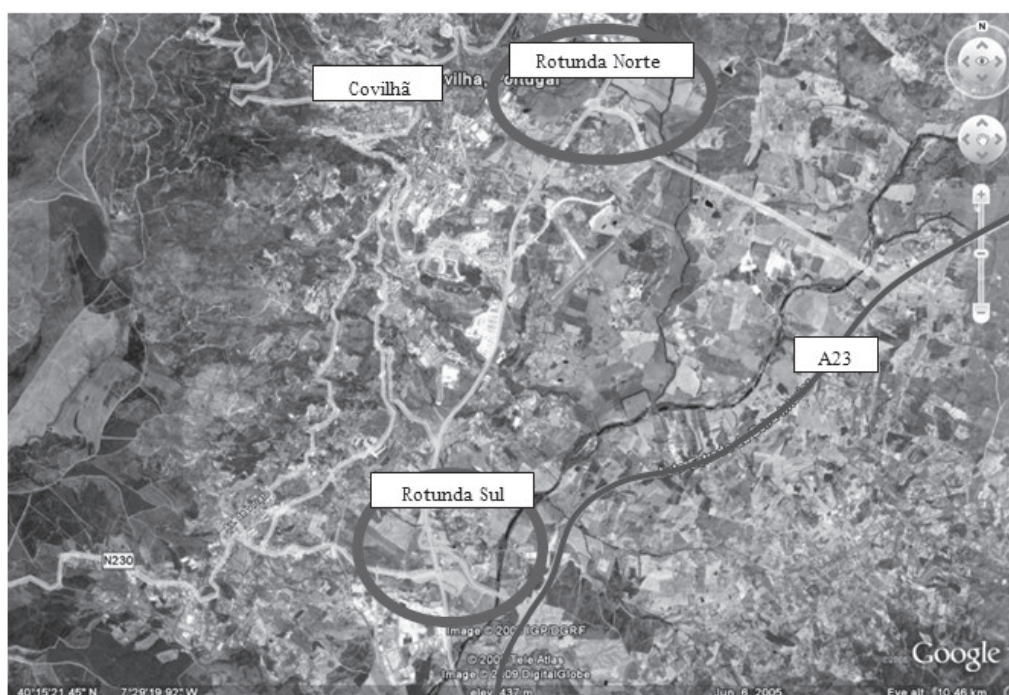
no qual se insere a ligação à Covilhã. Foram analisadas em detalhe duas áreas de estudos específicas uma a norte e outra a sul desta cidade. Trata-se de dois locais que se encontram inseridos no lanço anteriormente identificado:

- A zona da rotunda com a Estrada Nacional n.º 18 na ligação sul da A23 à cidade da Covilhã;
- A zona da rotunda com a Estrada Nacional n.º 18 na ligação norte da A23 à cidade da Covilhã.

Os objectivos definidos na monitorização deste troço da A23 foram os seguintes:

- Identificar as oportunidades turísticas associadas ao património natural e cultural da região, promovidas pela A23 e inseridas no contexto dos condicionantes aos usos do solo;
- Caracterizar o funcionamento das cidades da região em rede e a sua especialização socioeconómica, permitidas pela A23;

FIG. 1. IDENTIFICAÇÃO DAS ÁREAS A MONITORIZAR



Fonte: Google earth.

- Encontrar as linhas gerais da valorização territorial da região no contexto do ordenamento do território e enquadradas nos instrumentos de gestão territorial, nomeadamente de cariz municipal, como seja o Plano Director Municipal.

2. OPORTUNIDADES DE DESENVOLVIMENTO CRIADAS PELA A23 NA BEIRA INTERIOR

Os contributos da A23 associados ao desenvolvimento do turismo na região da Beira Interior poder-se-ão caracterizar em duas vertentes: a protecção da natureza e as áreas de paisagem protegida e, o património cultural.

Em termos de áreas com enquadramento legal de protecção da natureza (ICN, 2000) na Beira Interior Norte, atravessada pela A23, o conjunto das áreas classificadas ao abrigo da Rede Natura 2000 e da Rede Nacional de Áreas Protegidas correspondia em 2005 a cerca de 30% da superfície total da região (PNPOT, 2007: 33). Em particular na Serra da Estrela, estas áreas classificadas ultrapassavam em 2005 os 50% da superfície total (PNPOT, 2007: 33).

Poder-se-á, portanto, concluir que as áreas a monitorizar estão integradas em regiões de forte importância ambiental a nível nacional. Este facto tem vindo a potenciar a actividade turística em relação à qual a A23 é um eixo de acesso determinante e imprescindível. Esta importância é ainda mais relevante tendo em consideração a falta de uma alternativa eficaz como seja a inexistência de um acesso através de uma via ferroviária moderna. Espera-se que a modernização da Linha da Beira Baixa reforce a orientação de fluxos de tráfego entre a Covilhã e Lisboa actualmente gerados pela A23.

Entende-se que com a acessibilidade permitida pela A23 a esta região, as áreas de paisagem protegida, associadas à protecção da natureza, como seja o Parque Natural da Serra da Estrela, não se afiguram como condicionantes aos usos do solo mas sim como importantes centros de

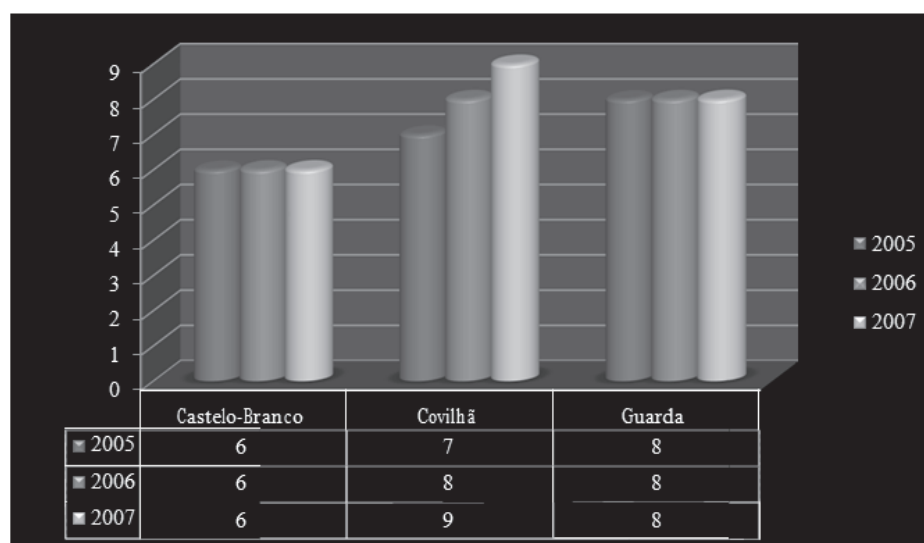
atractividade turística. Consequentemente, este dinamismo do sector do turismo impulsiona alguma dinâmica a nível socioeconómico, uma vez que através da criação de emprego gera riqueza.

A região da Beira Interior Sul caracteriza-se por (PNPOT, 2007: 50):

- Baixa densidade populacional, quando comparada com os padrões nacionais;
- Envelhecimento populacional;
- Tecido empresarial débil no qual predominam as explorações agrícolas pouco competitivas em termos comerciais.

Tendo em consideração o Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território a região da Beira Interior é uma das que em todo o país regista uma maior concentração de elementos do património classificado. Estes elementos dizem respeito não apenas a edifícios isolados mas também a conjuntos de grande valor histórico e arquitectónico. Este património é um importante contributo para o desenvolvimento turístico da região. À semelhança do que se tem vindo a verificar nestes anos de A23 entre Castelo-Branco-Covilhã-Guarda em termos de acesso às áreas de paisagem protegida, ou seja ao património natural, também o desenvolvimento do sector turístico associado ao património cultural depende desta via rodoviária. Esta vertente do património cultural permite que a região através da facilidade de acesso permitida pela A23, quer a partir do Norte do país no acesso pela Guarda, quer a partir do Sul, no acesso por Torres Novas, desenvolva a actividade turística não apenas na já tradicional época de Inverno, associada aos desportos praticados na serra da Estrela, mas também noutras épocas do ano. A possibilidade de atrair turistas todo o ano, através da A23, é um factor determinante para a economia local, pela criação de postos de trabalho e consequentemente riqueza nestas populações do Interior, onde as alternativas de emprego não abundam.

GRÁFICO 1. EVOLUÇÃO DO NÚMERO DE ESTABELECIMENTOS HOTELEIROS 2005-2007/CONCELHO (CASTELO BRANCO, COVILHÃ E GUARDA)



Em síntese, a riqueza da região em termos de património natural e cultural é um forte elemento promotor do sector do turismo devido às facilidades de acesso permitidas pela A23 a partir de qualquer ponto do país. Sugere-se associar à mobilidade permitida pela A23, a criação de um produto turístico único, característico da região que combine o património natural e cultural, a par da gastronomia, paisagem ou termalismo. Ao impacto socioeconómico positivo devido ao património natural e cultural diversificado e de qualidade associa-se a capacidade de gerar elevados fluxos turísticos promovida pela A23. Consequentemente, contribui-se para promover a economia local. A abertura do Hotel H₂O em Unhais da Serra no concelho da Covilhã, que associa o lazer ao termalismo é um exemplo de destaque.

3. MELHORAMENTOS NA REDE VIÁRIA LOCAL E NA ACESSIBILIDADE ASSOCIADOS À A23

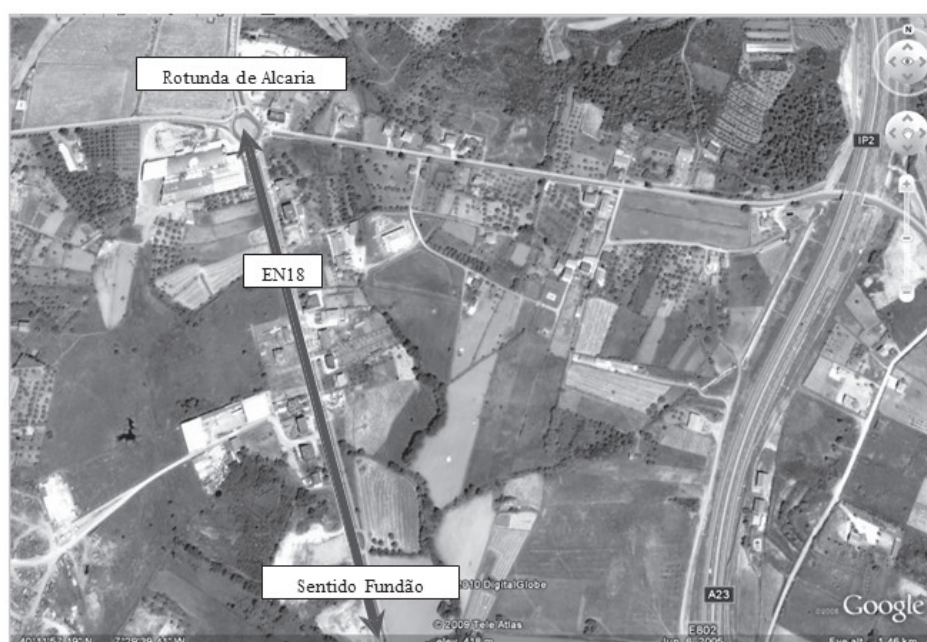
A abertura da A23 veio promover acções de melhoramentos na rede viária local, nomeadamente em estradas com ligação aos acessos a esta via. Destes melhoramentos faz parte o reforço da rede viária local com a construção de novas vias e alterações no perfil de traçados existentes. No que concerne à construção de novas vias nas áreas a monitorizar, refira-se a título de exemplo o nó do Ferro, uma aldeia do concelho da Covilhã a nascente do traçado da A23. No que respeita à remodelação de traçados o exemplo mais paradigmático é o troço da Estrada Nacional n.º 18 entre Fundão e Covilhã junto à rotunda de acesso a Alcaria. Este troço entre o Fundão e a rotunda de Alcaria foi alvo de uma acção de melhoramentos e alteração de perfil. De um perfil de via de ligação entre aglomerados

urbanos, associada ao traçados das estradas nacionais, foi rectificada de modo a caracterizar-se por um perfil de via urbana. Desta rectificação fez parte a dotação desta via de passeios de ambos os lados das faixas de rodagem e a dotação de separador central, em toda a sua extensão.

Para além dos melhoramentos na rede viária local com a construção de novos eixos viários e com a rectificação dos perfis de vias existentes, observa-se que a A23 tem vindo a suscitar importantes ganhos em termos de distância/tempo nas deslocações. Este facto é particularmente representativo nas deslocações pendulares diárias das populações entre a residência e o local de trabalho. Trata-se de deslocações entre as cidades da região por questões laborais.

Tendo como exemplo uma semana de Dezembro de 2008, particularmente representativa devido ao facto de apresentar uma grande variedade de situações motivadoras de diferentes volumes de tráfego é possível confirmar que os maiores volumes de tráfego se registam precisamente por movimentos pendulares inerentes a questões laborais. Analisando alguns dados do 'Relatório de Tráfego (horário), data: 01/12/2008 a 08/12/2008' da Scutvias relativo às deslocações, ou seja, ao número de veículos (pesados e ligeiros) efectuadas durante alguns dias da semana de 1 (segunda-feira) a 6 (sábado) de Dezembro de 2008 poder-se-ão tecer algumas considerações. Pela observação da tabela seguinte, correspondente ao volume de tráfego no sentido norte/sul, verifica-se que em todos os sublanços analisados; Fundão Norte, Covilhã e Covilhã Sul; inseridos no lanço Alcaria-Belmonte ocorrem dois picos no número de veículos a transitar, um ao início da manhã e outro ao final da tarde, nos dias úteis ou seja em dias de trabalho (tendo como referência os dias 2/12/2008, terça-feira e 3/12/2008, quarta-feira).

FIG. 2. ESTRADA NACIONAL N.º 18 – TROÇO ENTRE FUNDÃO E COVILHÃ JUNTO À ROTUNDA PARA ALCARIA



Fonte: Google earth.

O pico da manhã no número de veículos a transitar regista-se maioritariamente às 8h00 e eventualmente às 9h00. O pico da tarde verifica-se invariavelmente às 17h00 em todos os sublanços. Estes picos ao início da manhã e ao final da tarde indiciam a tendência para os movimentos pendulares com a deslocação entre a residência e o trabalho a corresponder ao pico do início da manhã e com o pico do final da tarde a resultar do regresso a casa após a jornada laboral. Durante os dias feriados (tendo como exemplo o dia 1/12/2008, segunda-feira, feriado e último dia de um fim-de-semana prolongado) os picos de volume de tráfego registados nos dias úteis correspondentes aos movimentos pendulares, não se registam nem o da manhã nem o da tarde. O pico do volume de tráfego observa-se a meio da tarde às 15h00 e às 16h00 em todos os sublanços analisados. Aos sábados (tendo como base o dia 6/12/2008), regista-se tal como no dia feriado a ausência dos picos das deslocações pendulares. O maior volume de tráfego pode ser observado quer de tarde às 16h00 e às 17h00 quer a meio da manhã às 11h00.

**TABELA 1. VOLUME DE TRÁFEGO/DIA DA SEMANA/
/HORA – SENTIDO NORTE/SUL, EM ALGUNS
SUBLANÇOS DO LANÇO ALCARIA-BELMONTE**

Picos no número de veículos (pesados + ligeiros)/sublanços	1/12/2008 (2.ª feira, feriado)	2/12/2008 (3.ª feira, dia útil)	3/12/2008 (4.ª feira, dia útil)	6/12/2008 (sábado)
SENTIDO NORTE-SUL				
Fundão Norte	15h00 - 728	8h00 - 502	8h00 - 390	16h00 - 357
	16h00 - 702	17h00 - 404	17h00 - 398	17h00 - 356
Covilhã	15h00 - 728	8h00 - 397	9h00 - 330	16h00 - 358
	16h00 - 702	17h00 - 380	17h00 - 327	17h00 - 357
Covilhã Sul	15h00 - 589	8h00 - 275	9h00 - 216	11h00 - 260
	16h00 - 571	17h00 - 257	17h00 - 228	16h00 - 258

Fonte: Scutvias 2008.

As conclusões quanto ao volume de tráfego anteriormente descritas para o sentido norte/sul estendem-se às deslocações registadas no sentido sul/norte nos referidos sublanços e durante a mesma semana de Dezembro de 2008.

Pela análise da tabela seguinte ocorrem dois picos no número de veículos a transitar, um no início da manhã e outro no final da tarde, nos dias úteis (tendo como referência os dias 2/12/2008, terça-feira e 3/12/2008, quarta-feira). O pico da manhã no número de veículos a transitar regista-se maioritariamente às 8h00 e eventualmente às 9h00. O pico da tarde verifica-se às 17h00 ou às 18h00. Estes picos reforçam a tendência para os movimentos pendulares.

Durante os dias feriados (tendo como exemplo o dia 1/12/2008, segunda-feira, feriado e último dia de um fim-de-semana prolongado) os picos de volume de tráfego registados nos dias úteis correspondentes aos movimentos pendulares, não se registam nem o da manhã nem o da tarde. O pico do volume de tráfego observa-se a meio da tarde às 15h00, às 16h00 e às 17h00. Aos sábados (tendo como base o dia 6/12/2008), regista-se tal como no dia feriado,

a ausência dos picos das deslocações pendulares. O maior volume de tráfego pode ser observado no final da manhã, ao aproximar-se da hora de almoço, às 11h00 e às 12h00.

**TABELA 2. VOLUME DE TRÁFEGO/DIA DA SEMANA/
/HORA – SENTIDO SUL/NORTE, EM ALGUNS
SUBLANÇOS DO LANÇO ALCARIA-BELMONTE
(FONTE: SCUTVIAS 2008).**

Picos no número de veículos (pesados + ligeiros)/sublanços	1/12/2008 (2.ª feira, feriado)	2/12/2008 (3.ª feira, dia útil)	3/12/2008 (4.ª feira, dia útil)	6/12/2008 (sábado)
SENTIDO SUL-NORTE				
Fundão Norte	16h00 - 406	8h00 - 379	8h00 - 336	11h00 - 614
	17h00 - 445	17h00 - 414	17h00 - 406	12h00 - 607
Covilhã	16h00 - 422	8h00 - 365	9h00 - 320	11h00 - 419
	17h00 - 411	18h00 - 335	17h00 - 381	12h00 - 396
Covilhã Sul	15h00 - 576	8h00 - 234	8h00 - 208	11h00 - 376
	17h00 - 593	17h00 - 251	10h00 - 210	12h00 - 370

Fonte: Scutvias 2008.

4. REDE DAS CIDADES DA REGIÃO DA BEIRA INTERIOR ARTICULADA PELA A23

Qualquer análise relativa às áreas a monitorizar, junto à rotunda Norte e junto à rotunda Sul do acesso da A23 à Covilhã exige identificar e caracterizar, ainda que em breves traços, o contexto urbano envolvente.

Em primeiro lugar há que referir a rede urbana multi-polar, assim designada no Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território (PNPOT, 2007: 94) na qual se inserem as áreas a monitorizar. Esta rede é constituída por um conjunto de aglomerados urbanos, dos quais se destacam Castelo Branco, Covilhã e Guarda como as cidades que ocupam o nível 1, ou seja o topo da hierarquia da rede urbana. Num segundo nível identificam-se os aglomerados urbanos de Belmonte e Fundão. Estas cidades constituem as principais âncoras de fixação populacional na região e os principais pólos promotores do desenvolvimento e da dinâmica socioeconómica.

A A23 é o elemento de articulação entre os vários aglomerados urbanos que constituem esta rede de cidades e assegura o seu funcionamento em conjunto. Através da A23 garante-se neste sistema formado por várias cidades não apenas a circulação de pessoas e bens mas também a especialização funcional das actividades económicas promotoras de uma maior qualidade e competitividade quer à escala nacional, quer à escala internacional, dada a proximidade da fronteira.

A acessibilidade permitida pelo corredor da A23 veio proporcionar algumas especializações socioeconómicas, identificadas em vários sectores e correspondentes a oportunidades de desenvolvimento para a região, ainda que com debilidades a minorar:

- Agro-florestal – com desafios ao nível do combate aos incêndios e no domínio do parcelamento da proprie-

dade que permitam uma agricultura mais mecanizada e competitiva;

- Natural e hídrico – com desafios ao nível do aproveitamento das potencialidades do rio Zêzere e de outros cursos de água, e da internacionalização do património natural e cultural, associadas ao turismo (a nível nacional já é uma realidade);
- Científico, tecnológico e empresarial – com desafios no reforço da internacionalização da Universidade da Beira Interior, dos Institutos Politécnicos da Guarda e de Castelo Branco, dos centros tecnológicos e dos laboratórios de investigação uma vez que a nível nacional é já um sector de prestígio.

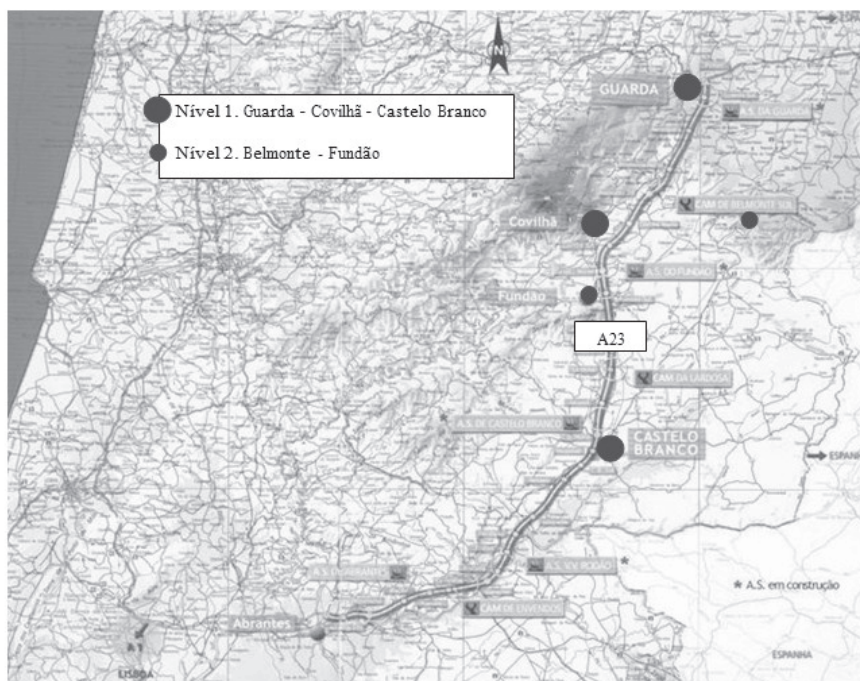
Sugere-se associar à mobilidade permitida pela A23, a criação de uma rede de cidades regionais (Guarda – Belmonte – Covilhã – Fundão – Castelo Branco), especializadas em termos socioeconómicos, caracterizada pela

lhã, um exemplo de excepção que contribui decisivamente para estancar a tradicional fuga populacional para o Litoral. A rota das aldeias histórica da qual Monsanto, Sortelha e Castelo Novo são alguns exemplos, associada à gastronomia, aos museus, às feiras ou às bibliotecas é um importante roteiro turístico promotor da salvaguarda e valorização da cultura da Beira Interior. Para a promoção deste roteiro cultural muito tem contribuído a A23.

5. CONTRIBUTOS DA A23 NO ESTANCAMENTO DAS PERDAS DEMOGRÁFICAS

A crónica perda demográfica das populações do Interior do país rumo ao Litoral, que há muito tem vindo a caracterizar a estrutura populacional, não é excepção na Beira Interior. Também no concelho da Covilhã o declí-

FIG. 3. REDE MULTIPOLAR DE CIDADES ARTICULADA PELA A23



complementaridade e partilha de equipamentos, serviços, conhecimentos e oportunidades, como factores de competitividade e inovação empresarial.

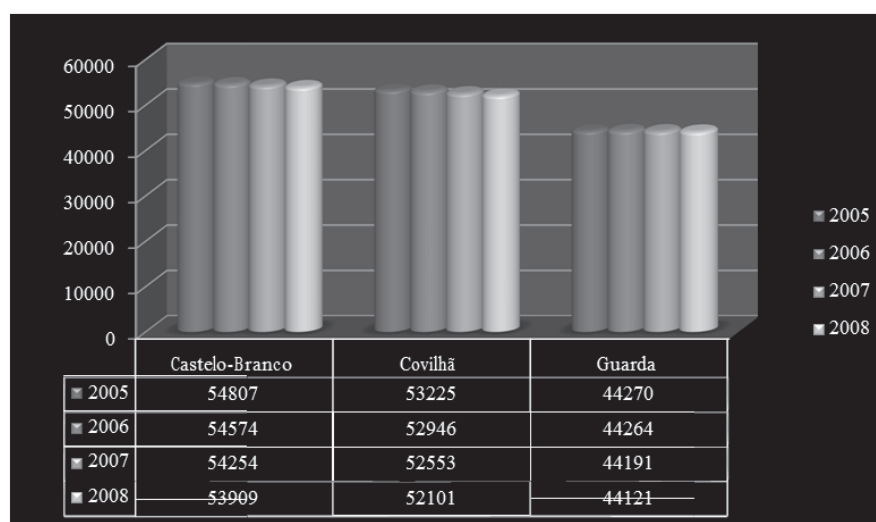
A construção de novas urbanizações incentivadas pela proximidade e acessibilidade à A23 permite fixar não apenas na Covilhã mas noutras cidades como Castelo Branco, Fundão ou Guarda, uma população residente, cujo comportamento demográfico recente contraria a tendência de desertificação do Interior. Estes novos residentes não são apenas provenientes dos concelhos da região mas também de outras regiões do país.

A A23 permite que as populações oriundas de outras regiões, que se tenham fixado na região, tenham acesso rápido e seguro às suas cidades de origem. Este factor tem sido um incentivo à fixação de novas populações na Covi-

lhã, um exemplo de excepção que contribui decisivamente para estancar a tradicional fuga populacional para o Litoral.

No período compreendido entre 2005 e 2009, esta tendência continua a verificar-se nestes três concelhos. Como se poderá observar na tabela e gráfico seguintes a perda populacional tem sido menos evidente no concelho da Guarda que passou de um total de população residente de 44 270 pessoas em 2005 para um total de 44 121 residentes em 2008, ou seja uma perda efectiva de 149 pessoas. No concelho de Castelo Branco entre 2005 e 2008 a população residente contabilizou um total de menos 898 pessoas, passando de 54 807 para 53 909. No concelho da Covilhã este decréscimo foi de 1124 pessoas, de um total de 53 225 residentes em 2005 para um total de 52 101 em 2008.

GRÁFICO 2. EVOLUÇÃO POPULACIONAL 2005-2008/CONCELHO (CASTELO BRANCO, COVILHÃ E GUARDA)



Fonte: INE.

Se parece evidente pelos valores acima mencionados que a perda demográfica nos concelhos do Interior é uma realidade dificilmente contrariada, alguns indícios, ainda que ténues, indiciam que os eixos rodoviários influenciam a inversão desta tendência.

Da comparação em termos de perda populacional no Interior entre os concelhos atravessados pela A23 e os concelhos mais distantes ou não directamente acessíveis a esta infra-estrutura rodoviária poder-se-á observar o seguinte (Tabela 2 e Gráfico 3):

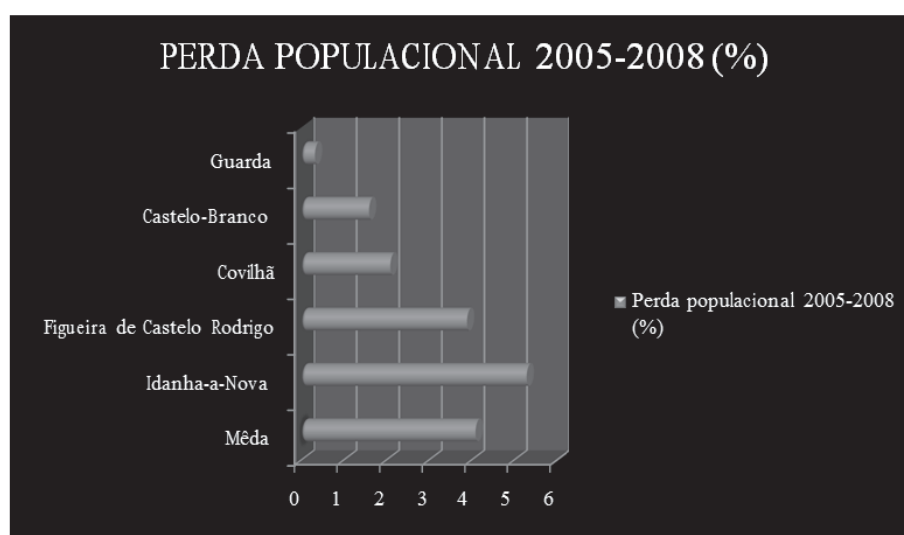
- Os concelhos servidos directamente pela A23 (Guarda, Castelo Branco e Covilhã) são os que registam menor percentagem em termos de perda populacional entre 2005 e 2008, 0,33%, 1,6% e 2,1% respectivamente;
- Os concelhos de Idanha-a-Nova, Mêda e Figueira de Castelo Rodrigo (não directamente servidos pela A23)

registam maiores percentagens de perda populacional entre 2005 e 2008, 5,3%, 4,1% e 3,9% respectivamente;

- O concelho da Guarda directamente servido quer pela A23 quer pela A25 na ligação Vilar Formoso-Aveiro é o que regista uma menor perda populacional com um decréscimo da população residente que se poderá considerar quase desprezível (0,33%).

Das considerações acima descritas, resultantes da comparação em termos de perda demográfica entre concelhos servidos directamente pela A23 e concelhos que não estão dotados desta acessibilidade, poder-se-á concluir que os eixos rodoviários são elementos determinantes no estancamento da fuga das populações do Interior. Refira-se o exemplo da Guarda, o único concelho analisado servido em simultâneo por duas auto-estradas que regista a menor perda populacional (quando comparados estes seis concelhos).

GRÁFICO 3. PERDA POPULACIONAL EM CONCELHOS DO INTERIOR 2005-2008



Fonte: INE.

6. ENQUADRAMENTO DA A23 NO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO

No que concerne ao ordenamento do território, o Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território publicado na Lei n.º 58/2007, de 4 de Setembro é o único instrumento a nível nacional. Tem como âmbito territorial de intervenção a totalidade do território nacional, incluindo obviamente a região da Beira Interior na qual se inserem as duas áreas a monitorizar. O PNPOT tem como objectivos enquadrar as políticas e os instrumentos de gestão territorial através da definição de um modelo de organização territorial que tenha em consideração o sistema urbano nacional, ou seja, o sistema de cidades, entre outros aspectos.

O conjunto formado pelos três aglomerados urbanos, Guarda, Covilhã e Castelo Branco, consideradas cidades médias à escala portuguesa, representa uma população residente estimada em cada cidade, entre os 25 000 e os 50 000 habitantes (INE, 2009).

A abertura da A23 contribuiu para que este conjunto de cidades localizadas na zona fronteiriça tivesse um maior dinamismo, não apenas na fixação de residentes numa região que tem vindo a perder população, mas também, contribuiu para o reforço de funções públicas e privadas associadas ao terciário. Destaque-se a importância da Universidade da Beira Interior na Covilhã com os seus cerca de 5000 alunos que constitui o principal pólo de ensino superior na região, atraindo estudantes de todos os pontos do país e cada vez mais do estrangeiro. Para além da Universidade da Beira Interior, a única existente em toda a extensão da A23, refiram-se também os Institutos Politécnicos da Guarda e de Castelo Branco, também eles promotores da fixação de população nestas duas cidades.

Identificam-se na região da Beira Interior três unidades territoriais correspondentes a sub-regiões que são atravessadas pela A23:

- Beira Interior Norte – constituída por nove concelhos: Almeida, Celorico da Beira, Figueira de Castelo Rodrigo, Guarda, Manteigas, Mêda, Pinhel, Sabugal e Trancoso);
- Cova da Beira – compreende três concelhos: Belmonte, Covilhã e Fundão;
- Beira Interior Sul – compreende quatro concelhos: Castelo Branco, Idanha-a-Nova, Penamacor e Vila Velha de Ródão.

Em comparação com o restante território nacional, esta região é considerada como uma das que regista mais baixos índices de desenvolvimento, inferiores à média nacional, uma acentuada perda demográfica com dificuldades em fixar a população e uma estrutura etária bastante envelhecida. Ainda que as estimativas indiquem a continuação da perda de população na região entre 2001 e 2020 (PNPOT, 2007: 99) num cenário pouco animador, destaca-se a A23 que assume um papel determinante, como elemento que contribui para inverter esta tendência demográfica desfavorável.

O PNPOT refere explicitamente que os concelhos situados junto aos principais eixos de comunicação são os que constituem a excepção a tal tendência. No caso do conce-

lho da Covilhã bem como dos dois concelhos sede de distrito, Guarda e Castelo Branco, a A23 é o eixo rodoviário responsável pelo desenvolvimento e pela fixação de população em especial dos mais jovens. Poder-se-á concluir a grande vantagem da associação entre os vários pólos de ensino superior e o acesso permitido pela A23 como os garantes destes indicadores nesta região e em particular na Covilhã.

A nível local e tendo como exemplo o caso do concelho da Covilhã, poder-se-á referir que o Plano Director Municipal da Covilhã (PDM) datado de 1999, estando actualmente em processo de revisão, vigora numa versão com 11 anos e, portanto, algo desactualizada em termos das novas dinâmicas territoriais que entretanto se geraram pelo impulso da A23. Conscientes desta limitação em termos de fontes de informação que nos permitam uma análise mais actualizada, ainda assim e recorrendo a outras fontes, tais como a fotografia aérea, é possível identificar algumas alterações territoriais nas áreas a monitorizar desde 2005. A proximidade da A23 tem vindo a despoletar a construção de novas zonas residenciais inseridas em especial no perímetro urbano da grande Covilhã, que se desenvolve desde a vertente norte do Teixoso até à vertente sul do Tortosendo.

Os espaços destinados à urbanização definidos pelo PDM da Covilhã, dentro do perímetro urbano da grande Covilhã, têm vindo a ser concretizados, ou seja, urbanizados essencialmente tendo como incentivo a proximidade à A23. Poder-se-á referir que a A23 tem sido um dos principais critérios das recentes urbanizações, que se vão construindo. Por outro lado, o traçado e implantação da A23 a nascente do aglomerado urbano da grande Covilhã permite estancar a expansão urbana, desincentivando as urbanizações fora do perímetro urbano, a nascente da via. Os novos loteamentos têm vindo a concretizar-se dentro do perímetro urbano, a poente da via.

A proximidade destas novas urbanizações à A23 tem vindo a permitir movimentos pendulares entre os principais aglomerados urbanos da região tais como Castelo Branco, Fundão, Covilhã e Guarda, que podem assim funcionar num sistema de cidades em rede, no qual cada pólo urbano se poderá especializar em determinadas funções pensadas à escala da região e que, porventura, não se justificariam à escala isolada de uma única cidade. Deste modo, com o acesso rápido e seguro da A23 é possível uma maior diversidade de funções e actividades cada vez mais especializadas e distribuídas por cada cidade do sistema urbano da Beira Interior.

Poder-se-á referir que a A23 acelerou o processo de construção e urbanização na região, permitindo fixar novas actividades, pólos de emprego e residentes. Como se pode observar pela análise da figura seguinte (Planta de Ordenamento ou Síntese do PDM da Covilhã), os usos do solo classificados para as áreas a poente do corredor rodoviário da A23 são de dominante urbana e correspondem às seguintes classes de espaço:

- Espaços urbanos – zonas consolidadas dos aglomerados urbanos;

- Espaços urbanizáveis – zonas de expansão dos aglomerados urbanos;
- Espaços industriais – zonas para as actividades do sector secundário.

As classes de espaço anteriormente referidas, localizadas a poente da auto-estrada da Beira Interior fazem parte do designado Perímetro da Área Urbana da Grande Covilhã (de acordo com o n.º 3 do artigo 21.º do Regulamento do PDM da Covilhã); este perímetro delimita a cidade da Covilhã. Desde 2005 até 2009 que toda a zona nascente do perímetro da grande Covilhã, correspondente às partes da cidade que estão na vertente mais próxima dos acessos (rotunda Norte e rotunda Sul) à A23, tem registado uma grande dinâmica na construção de novos edifícios e urbanizações através de operações de loteamento urbano. Estas acções têm vindo a ser desencadeadas essencialmente pela iniciativa privada, dando resposta à oferta de habitação e de outras actividades tais como comércio ou serviços.

Identificam-se três factores que contribuem para este desenvolvimento urbano na vertente nascente da grande Covilhã:

- Topografia menos acidentada de relevo mais plano quando comparado com a vertente poente da cidade;
- Disponibilidade de solos aptos para edificar e a urbanizar permitida pelo PDM;
- Proximidade à A23 pois todos os acessos deste eixo rodoviário à cidade da Covilhã se estabelecem a partir de nascente.

Não se poderá afirmar em síntese que a A23 é o único factor que tem vindo a influenciar a dinâmica urbana da Covilhã. Contudo, é possível afirmar que às novas urbanizações que se estão a construir desde 2005 na vertente nascente da cidade, não é alheia a proximidade dos acessos da rotunda Sul e da rotunda Norte à A23. A melhoria da

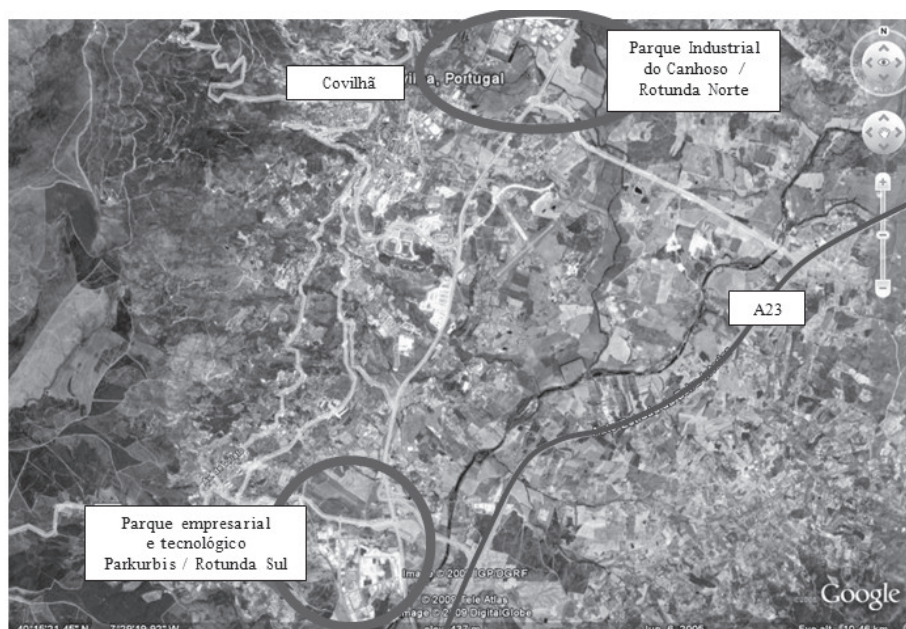
acessibilidade à Covilhã, através da A23, tem vindo a promover um desenvolvimento do sector empresarial e tecnológico. Este desenvolvimento manifesta-se num incentivo à fixação de empresas e veio influenciar de forma determinante algumas opções estratégicas a nível local. Poder-se-á referir que o impulso às novas oportunidades empresariais e tecnológicas na região que constitui o eixo rodoviário da A23 tem sido aproveitado e encontrado parceiros estratégicos de desenvolvimento, nos agentes locais, nomeadamente nas autarquias.

Um exemplo paradigmático desta dinâmica pode ser o Município da Covilhã que tem sabido aproveitar esta mais-valia que é a acessibilidade da A23, através da consolidação de duas importantes zonas industriais ou parques tecnológicos, cujas localização e dinamismo estão directamente associados à auto-estrada e às duas áreas a monitorizar:

- O parque industrial do Canhoso, localizado na vertente norte da cidade, servido directamente pelo acesso da rotunda Norte à A23;
- O parque tecnológico Parkurbis com 10 ha, localizado na vertente sul da cidade, servido directamente pelo acesso da rotunda Sul à A23.

No parque industrial do Canho, localiza-se um grande número de empresas de variados sectores empresariais, desde o têxtil, artes gráficas, ao sector automóvel, à construção civil, transportes, transitários entre outros, bem como a delegação aduaneira da Covilhã da Alfândega de Lisboa. Com uma superfície aproximada de 541 700 m² (54 hectares) onde estão instaladas cerca de 50 empresas de diversos ramos de actividades nomeadamente: indústria transformadora de preparação, fiação de fibras, tecelagem, acabamentos têxteis e confeccções, transportes, armazenagem e comunicações, comércio por grosso e a retalho, reparação de veículos automóveis e motociclos, metalo-

FIG. 4. ZONAS INDUSTRIAIS, EMPRESARIAIS E TECNOLÓGICAS DA COVILHÃ ARTICULADAS PELA A23



Fonte: Google earth.

mecânica, construção civil, e serviços diversos como banco, restaurante, padaria/pastelaria, posto alfandegário, terminal TIR, centro de inspecções de veículos e centro de formação profissional. É a zona industrial mais antiga do concelho criada em Conselho de Ministros em 1976. A sua ligação à A23 é efectuada através dos acessos pela Estrada Nacional n.º 18 e pelo eixo TCT (Teixoso-Covilhã-Tortosendo).

No parque tecnológico Parkurbis, localizam-se empresas do sector da ciência e tecnologia e incubadoras de empresas entre outras actividades. Trata-se de um pólo de criação de emprego em sectores especializados em termos tecnológicos, com elevados padrões de formação profissional que visa constituir uma âncora no reforço da capacidade competitiva da Covilhã e da região envolvente, tendo como base o conhecimento científico, através do qual lhe permita incorporar no tecido produtivo fortes índices de desenvolvimento tecnológico. O Parkurbis tem uma superfície total de 100 000 m² (10 hectares) com capacidade de expansão. A área de construção prevista é de 35 000 m².

Mais do que um impacto positivo nas dinâmicas socioeconómicas das áreas de estudo, as envolventes à rotunda Sul e à rotunda Norte de acesso à Covilhã, poder-se-á afirmar que a A23 é o elemento impulsionador dessas dinâmicas em termos industriais, empresariais e tecnológicas. É através deste eixo rodoviário que se estabelece a ligação rápida e segura entre estes dois pólos tecnológicos e empresariais, possibilitando o seu funcionamento em prol das designadas economias de escala e a especialização em vários sectores distintos, ora mais tradicionais no caso do Parque Industrial do Canhoso, ora mais inovadores no caso do Parkurbis, que se complementam e articulam através do acesso à A23. Esta consolidação da Covilhã, como pólo empresarial e tecnológico, ancorada na A23, vem a exercer a sua influência em concelhos limítrofes. É o caso do concelho de Belmonte onde tem influenciado de modo decisivo a consolidação e reforço do pólo empresarial localizado no nó de Caria da A23.

7. CONCLUSÕES

Pela análise comparativa da situação territorial antes e após a construção da A23 na zona envolvente ao acesso pela rotunda Norte à cidade da Covilhã, verifica-se que:

- a expansão urbana da cidade da Covilhã tem vindo a registar-se predominantemente em direcção a nascente, ou seja, no sentido do acesso à A23. Trata-se de uma expansão urbana essencialmente para fins habitacionais. Esta vertente nascente da cidade corresponde às freguesias de São Pedro e da Boidobra;
- a expansão urbana da Covilhã em direcção à A23 tem vindo a concretizar-se quer pela consolidação e expansão das urbanizações já existentes na vertente nascente da cidade anteriormente a 2005, quer pelo surgimento de novas urbanizações recentes;

- a expansão urbana do bairro do Covelo, existente antes de 2005, vem sendo feita através de um número crescente de operações de loteamento urbano e de um número crescente de construção de novos edifícios para fins habitacionais, cuja tipologia dominante é a habitação unifamiliar;
- as urbanizações que se vêm consolidando na vertente nascente da cidade cada vez mais próximas do acesso pela rotunda Norte à A23, localizam-se em torno do aeródromo da Covilhã. Poder-se-á justificar a descontinuidade urbana observada entre estas urbanizações e a sua ligação à malha urbana consolidada da Covilhã, pela presença deste elemento barreira à urbanização – o aeródromo.

Pela análise comparativa da situação territorial antes e após a construção da A23 na zona envolvente ao acesso pela rotunda Sul à cidade da Covilhã, verifica-se que:

- a expansão urbana da Covilhã regista-se predominantemente em direcção a nascente, ou seja, no sentido do acesso à A23. Trata-se de uma expansão urbana quer para fins habitacionais quer para fins industriais, como seja o exemplo do Parque Tecnológico Parkurbis, de expansão assinalável, quando comparado com a reduzida zona industrial do Tortosendo que lhe deu origem. Esta vertente nascente da cidade corresponde à freguesia de Tortosendo;
- a expansão urbana da Covilhã em direcção à A23 tem-se vindo a concretizar essencialmente no designado crescimento em mancha de óleo, ou seja, ao longo dos principais arruamentos preexistentes como é o caso do Eixo TCT. Esta tendência para uma crescente densidade da malha urbana verifica-se quer pela construção de novas urbanizações, como as inúmeras operações de loteamento urbano que aproveitam a existência prévia do eixo viário TCT, que liga a Covilhã ao Tortosendo, quer pela expansão das urbanizações existentes anteriormente à existência da A23, como seja o caso do bairro Belzêzere;
- poder-se-á considerar o rio Zêzere, cujo percurso se ‘atravessa’ entre toda esta zona de expansão a nascente da cidade em direcção ao Tortosendo e o traçado da auto-estrada da Beira Interior, como a barreira natural que limita o forte crescimento urbano da Covilhã, em direcção à A23. De um modo geral todo o território compreendido entre a vertente nascente da cidade na zona junto à rotunda Sul e as margens do Zêzere há tendência para um forte crescimento urbano quer de cariz residencial, quer de cariz industrial e tecnológico.

Em síntese, a evolução socioeconómica e de ordenamento do território nestes seis anos de existência da auto-estrada da Beira Interior entre Castelo Branco-Covilhã-Guarda tem-se traduzido junto à Covilhã uma oportunidade para a valorização territorial e uma alavanca para o desenvolvimento socioeconómico da cidade. A valorização territorial da região através do contributo directo da A23 manifesta-se no aumento da centralidade da cidade da Covilhã na Beira Interior. Esta centralidade advém do facto

de a A23 contribuir para que a Covilhã seja um dos principais pólos em termos de acessibilidade:

- Quer a nível nacional através da ligação entre o eixo Guarda/fronteira e Torres Novas/Lisboa, ou seja, no acesso entre a fronteira e a capital do país;
- Quer a nível regional através da ligação Guarda/fronteira e Castelo/Branco, ou seja, no acesso entre estas duas capitais distritais.

A A23 permitiu criar uma nova potencialidade numa região tradicionalmente menos competitiva, dotando-a de uma importante ferramenta/capacidade: a rede urbana constituída por várias cidades (Guarda-Covilhã-Castelo Branco) na qual Covilhã se assume como um pólo central. Esta centralidade manifesta-se não apenas em termos geográficos no conjunto da rede urbana mas também pela importância consolidada como pólo empresarial, educativo, tecnológico e de conhecimento altamente especializado.

A A23 é o elemento de articulação entre as várias cidades, desta rede urbana, através do qual se valorizam as sinergias e se promovem as complementaridades socioeconómicas. Por outro lado, é através deste eixo rodoviário que a Covilhã vai assumindo uma posição cada vez mais consolidada no sentido da internacionalização do seu tecido produtivo, tecnológico, empresarial e da sua massa crítica. A A23 é a responsável pela estratégia de afirmação além fronteira, de cooperação transfronteiriça com a Espanha, já presente em diversos sectores nomeadamente na universidade.

Em termos turísticos as rotas das aldeias históricas, da gastronomia local, dos festivais de cariz diversos que vão acontecendo um pouco por toda a região em especial nos últimos anos, em muito devem a sua existência à A23. A única alternativa de transporte eficaz em termos de segurança e rapidez que permite o acesso dos turistas à região.

No que concerne aos condicionantes ao uso do solo, que emanam do PDM da Covilhã, aplicável às áreas a monitorizar poder-se-á concluir que a A23 não tem contribuído para uma ocupação com urbanizações, dos terrenos inseridos na Reserva Agrícola Nacional e na Reserva Ecológica Nacional, que se localizam na sua proximidade.

Conclui-se ainda pela análise apresentada sobre o volume de tráfego em alguns sublaços entre Alcaria e Bel-

monte, em ambos os sentidos e tendo como referência a primeira semana de Dezembro de 2008, que a A23 tem vindo a contribuir de modo significativo para a facilidade nos movimentos pendulares entre as várias cidades da região, como sejam o Fundão e a Covilhã. Este contributo é decisivo no reforço da mobilidade e acessibilidade entre as várias cidades da rede urbana da Beira Interior. Também a abertura de novas vias locais ou a alteração do perfil das vias existentes, a exemplo do referido troço da Estrada Nacional n.º 18 entre o Fundão e a rotunda de acesso a Alcaria, passando a estar dotada do perfil de uma via urbana, com passeios de ambos os lados, evidenciam o reforço desta rede de cidades.

Por último, como se pretendeu demonstrar a perda populacional que há muito assola o Interior, é mais acentuada nos concelhos que não estão directamente servidos pela A23, sendo esta infra-estrutura determinante para a perda demográfica mais suave.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Plano Director Municipal da Covilhã (1999), Regulamento do Plano Director Municipal da Covilhã, *Diário da República* de 23 de Outubro de 1999, Câmara Municipal da Covilhã.
- Plano Director Municipal da Covilhã (1999), Planta de Ordenamento ou Síntese do Plano Director Municipal da Covilhã (escala 1:25000), *Diário da República* de 23 de Outubro de 1999, Câmara Municipal da Covilhã.
- Plano Director Municipal da Covilhã (1999), Planta de Condicionantes (Reserva Agrícola Nacional e Reserva Ecológica Nacional) do Plano Director Municipal da Covilhã (escala 1:25000), *Diário da República* de 23 de Outubro de 1999, Câmara Municipal da Covilhã.
- (2007), Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território, Lei n.º 58/2007, de 4 de Setembro, *Diário da República*, 1.ª Série, n.º 170.
- Scutvias (2008), *Relatório do Volume de Tráfego da A23 – mês de Dezembro de 2008 – lanço Alcaria – Belmonte*, Scutvias.