

Infraestruturas de Transporte e Desenvolvimento Regional O Caso do Alentejo

Miguel Ângelo Martins Vicente

Dissertação orientada
pelo Prof. Doutor Jorge Baptista e Silva e Prof. Doutor Mário Adriano Ferreira do Vale

Mestrado em Ordenamento do Território e Urbanismo

Dezembro, 2021

Infraestruturas de Transporte e Desenvolvimento Regional O Caso do Alentejo

Miguel Ângelo Martins Vicente

Dissertação orientada
pelo Prof. Doutor Jorge Baptista e Silva e Prof. Doutor Mário Adriano Ferreira do Vale

Mestrado em Ordenamento do Território e Urbanismo

Júri

Presidente: Professor Doutor João Rafael Marques Santos da Faculdade de Arquitetura da
Universidade de Lisboa

Vogais: Professor Doutor Nuno Manuel Sessarego Marques da Costa do Instituto de
Geografia e Ordenamento do Território da Universidade de Lisboa
Professor Doutor Jorge Manuel Baptista e Silva do Instituto Superior Técnico da
Universidade de Lisboa

Dezembro, 2021

Resumo

As infraestruturas de transporte são um importante motor para a circulação de pessoas e bens entre cidades, regiões, países ou continentes. Os conceitos de acessibilidade e mobilidade estão interligados e dependem das infraestruturas de transporte para proporcionarem um serviço rápido, seguro e com poucos custos para o utilizador. Esta performance poderá eventualmente constituir um fator acelerador do desenvolvimento das regiões, na medida em que a proximidade entre os territórios, ou o encurtamento das distâncias-tempo entre os mesmos, permitem que a economia regional se dinamize pelo volume de negócios, crescimento das trocas comerciais, produção de bens e crescimento da circulação de pessoas, que investem na região e aumentam o turismo. Todos estes fatores conduzem à modernização dos equipamentos, empresas e estimulam a fixação de população.

Nesta dissertação serão abordados conceitos relacionados com a infraestrutura de transporte e a sua relação com o desenvolvimento regional, pelo que a análise será focada num território correspondente à NUTS II Alentejo, excluindo a NUTS III Lezíria do Tejo que passou a integrar a região após a reforma administrativa de 2013. Serão caracterizadas no seu estado atual, através de mapas, as redes de transporte rodoviário, ferroviário, marítimo, aéreo e a rede de plataformas logísticas. Nesse âmbito, serão enquadradas as políticas de transportes ao longo do tempo e esquematizados os investimentos no setor. Para estabelecer uma eventual relação entre os investimentos em transportes e o desenvolvimento socioeconómico de uma região, serão analisados em paralelo indicadores de performance dos transportes e indicadores socioeconómicos relevantes para o desenvolvimento.

Concluiu-se que nos períodos de maior investimento europeu e público nacional, a área de estudo apresenta uma evolução positiva nos indicadores de transporte e nos indicadores socioeconómicos. Contudo, comparando com as restantes NUTS II do continente, apresenta-se pouco competitiva em alguns contextos e com discrepâncias internas pela dimensão dos núcleos urbanos ou de atividades económicas relevantes.

Palavras-Chave:

Infraestrutura de Transporte; Acessibilidade; Mobilidade; Desenvolvimento Regional.

Abstract

Transport infrastructure is an important driver for the movement of people and goods between cities, regions, countries, or continents. The concepts of accessibility and mobility are interconnected and depend on transport infrastructures to provide a fast, safe, and cost-effective service to the user. This performance may eventually be an accelerating factor in the development of regions, as the proximity between territories, or the shortening of time distances between them, allow the regional economy to become more dynamic by the volume of business, the growth of trade, the production of goods and the growth of the movement of people, who invest in the region and increase tourism. All these factors lead to the modernization of equipment, companies, and stimulate population settlement.

This thesis will address concepts related to transport infrastructure, its relationship with regional development, so the analysis will be focused on a territory corresponding to the NUTS II Alentejo, excluding the NUTS III Lezíria do Tejo that became part of the region after the administrative reform of 2013. The road, rail, maritime and air transport, and logistic platforms networks will be characterized in their current state, through maps. In this framework, transport policies will be framed over time and investments in the sector will be schematized. Since there is no direct relationship between transport investments and the socioeconomic development of a region, transport performance indicators and socioeconomic indicators relevant for development will be analyzed in parallel.

It was concluded that in periods of higher European and national public investment, the study area shows a positive evolution in transport and socio-economic indicators. However, compared to the other NUTS II of the continent, it is not very competitive in some contexts, and it has many internal discrepancies due to the size and distribution of the urban centers or relevant economic activities in specific areas.

Keywords:

Transport Infrastructure; Accessibility; Mobility; Regional Development.

Agradecimentos

Antes de mais, quero agradecer aos meus orientadores, o professor Jorge Baptista e Silva e o professor Mário Vale, pela disponibilidade e paciência, pelo apoio ao longo de toda a pesquisa e pelas sugestões e conselhos. Além disso, mais um agradecimento especial por me aconselharem a participar no minor Creating Resilient Cities, na Hogeschool Rotterdam, nos Países Baixos, em regime Erasmus, que se revelou como a experiência mais enriquecedora a nível pessoal que pude viver até ao momento. Abri horizontes e enriqueci o meu gosto pela temática da mobilidade e dos transportes.

Aos professores da Hogeschool Rotterdam, obrigado pela hospitalidade e por contribuírem para a minha integração num país tão diferente de Portugal.

Um especial e enorme agradecimento ao meu pai, Rui, à minha mãe, Luísa, e ao meu irmão, Daniel por estarem sempre ao meu lado nos melhores e nos piores momentos e que sempre me estimularam a lutar por tudo aquilo a que me proponho, com a mesma motivação, vontade e humildade que sempre me ensinaram a demonstrar. Com certeza que esta conquista é para eles.

A outra parte importante deste percurso, aos meus amigos com quem construí relações fraternas desde que me mudei para Lisboa e que irei levar para o resto da vida. Aos meus amigos da minha cidade, a Covilhã, que independentemente da distância, me acompanharam ao longo do tempo. Aos meus amigos que conheci em Roterdão, por me permitirem conhecer outras culturas e formar amizades à escala global para poder usufruir de guias turísticos nos seus países de origem, da Grécia ao Chile e da Hungria à China. Por todos os momentos que vivemos até agora, e por todos aqueles que viveremos daqui em diante.

Aos meus colegas da Residência Universitária Tomás Ribeiro, da Residência Universitária Artilharia Um e restantes colegas de casa, por me acompanharem e permitirem viver bons momentos durante esta fase.

A todos, um obrigado não chega, mas é o que posso dizer neste momento.

A todos vocês, esta conquista é tão minha quanto vossa.

Índice

1. Introdução	1
1.1. Delimitação do Problema	1
1.2. Objetivos	3
1.3. Metodologia	4
2. Infraestruturas de Transporte e Desenvolvimento Regional	6
2.1. Conceitos Introdutórios	6
2.2. Relação entre Infraestruturas de Transporte e Desenvolvimento	9
3. Contextualização da Área de Estudo	13
3.1. Caracterização Geográfica	16
3.1.1. Rede Urbana	16
3.1.2. Base Económica	18
3.2. Eventos Relevantes para o Setor dos Transportes na Área de Estudo	20
4. Investimento em Infraestruturas de Transporte na Área de Estudo	27
4.1. Infraestruturas de Transporte	27
4.1.1. Rodoviário.....	27
4.1.2. Ferroviário	30
4.1.3. Portuário.....	33
4.1.4. Aeroportuário	36
4.1.5. Logística.....	40
4.2. Rede Transeuropeia de Transportes	43
4.3. Instrumentos de Gestão Territorial e Outros Planos e Estudos	45
4.3.1. Administração Central.....	47
4.3.2. Administração Local	58
4.4. Programas Operacionais	60
4.5. Programas de Financiamento Europeu	63
4.5.1. Antigo Fundo – 1986-1988	64
4.5.2. QCA I – 1989-1993	64
4.5.3. QCA II – 1994-1999	65
4.5.4. QCA III – 2000-2006	65
4.5.5. QREN 2007-2013.....	66
4.5.6. Portugal 2020 – 2014-2020	67
4.6. Investimento na Área de Estudo no Âmbito dos Transportes	67
4.6.1. Financiamento Europeu	68
4.6.2. Despesa Pública Nacional	70
4.6.3. Financiamento Europeu e Despesa Pública Nacional.....	73

5. Desenvolvimento e Investimento em Infraestruturas de Transporte	75
5.1. Indicadores de Transporte	75
5.1.1. Distâncias-Tempo Rodoviárias	75
5.1.2. Extensão da Rede Nacional Rodoviária.....	80
5.1.3. Mercadoria em Transporte Nacional em Pesados de Mercadorias	81
5.1.4. Extensão das Linhas da Rede Ferroviária Nacional.....	82
5.1.5. Passageiros Desembarcados na Rede Ferroviária Nacional.....	83
5.1.6. Movimento de Embarcações de Comércio.....	83
5.1.7. Movimento de Mercadorias	84
5.2. Indicadores de Desenvolvimento Socioeconómico	84
5.2.1. População Residente	85
5.2.2. Índice de Envelhecimento	86
5.2.3. Índice de Dependência Total	87
5.2.4. Saldo Natural e Saldo Migratório	88
5.2.5. Taxa de Desemprego.....	89
5.2.6. Produtividade Aparente do Trabalho	90
5.2.7. Despesa em Investigação e Desenvolvimento das Empresas	91
5.2.8. Estabelecimentos de Ensino Superior	91
5.2.9. Índice de Preços no Consumidor.....	92
5.2.10. Rendimento Bruto das Famílias	92
5.2.11. Produto Interno Bruto.....	93
5.2.12. Produto Interno Bruto <i>Per Capita</i>	94
5.2.13. Valor Acrescentado Bruto das Empresas.....	95
5.2.14. Importações e Exportações das Empresas.....	96
6. Conclusões	98

Índice de Figuras

FIGURA 1 – PERCENTAGEM DE POPULAÇÃO EMPREGADA POR SETOR ECONÓMICO EM 2011 FONTE: (INE)	19
FIGURA 2 – EVENTOS RELEVANTES EM PORTUGAL E NA ÁREA DE ESTUDO PARA O SETOR DO TRANSPORTES.....	21
FIGURA 3 – CRONOLOGIA DOS EIXOS FERROVIÁRIOS NA ÁREA DE ESTUDO FONTE: ALVES, 2015	31
FIGURA 4 – PROJETOS DE REDE TRANSEUROPEIA DO TRANSPORTES	43
FIGURA 5 – CRONOLOGIA DE PLANOS, ESTUDOS E DOCUMENTOS DA ADMINISTRAÇÃO CENTRAL.....	47
FIGURA 6 – CRONOLOGIA DOS PLANOS, ESTUDOS E DOCUMENTOS DA ADMINISTRAÇÃO LOCAL	59
FIGURA 7 – CRONOLOGIA DOS PROGRAMAS OPERACIONAIS NA ÁREA DE ESTUDO	60
FIGURA 8 – ISÓCRONAS RODOVIÁRIAS ÀS ÁREAS METROPOLITANAS FONTE: FIGUEIRA DE SOUSA & FERNANDES, 2011...	76
FIGURA 9 – ISÓCRONAS RODOVIÁRIAS ÀS CAPITAIS DE DISTRITO FONTE: FIGUEIRA DE SOUSA & FERNANDES, 2011.....	77
FIGURA 10 – ISÓCRONAS RODOVIÁRIAS AOS AEROPORTOS FONTE: FIGUEIRA DE SOUSA & FERNANDES, 2011.....	78
FIGURA 11 – ISÓCRONAS RODOVIÁRIAS AOS PORTOS FONTE: FIGUEIRA DE SOUSA & FERNANDES, 2011	79
FIGURA 12 – ISÓCRONAS RODOVIÁRIAS AOS POSTOS FRONTEIRIÇOS FONTE: FIGUEIRA DE SOUSA & FERNANDES, 2011 ..	80

Índice de Gráficos

GRÁFICO 1 – FINANCIAMENTO EUROPEU PROVENIENTE DO FEDER E DO FC FONTE: COMISSÃO EUROPEIA	69
GRÁFICO 2 – DISTRIBUIÇÃO PERCENTUAL DO FINANCIAMENTO EUROPEU NAS NUTS II FONTE: COMISSÃO EUROPEIA	69
GRÁFICO 3 – DESPESA PÚBLICA TOTAL E NO SETOR DE T&C FONTE: DGO/MF; PORDATA.....	71
GRÁFICO 4 – DESPESA PÚBLICA TOTAL E EM T&C EM COMPARAÇÃO COM O PIB FONTE: DGO/MF; INE; PORDATA ...	72
GRÁFICO 5 – PERCENTAGEM DA DESPESA PÚBLICA TOTAL E EM T&C NO PIB FONTE: DGO/MF; INE; PORDATA.....	72
GRÁFICO 6 – SOMA DO MONTANTE EUROPEU PROVENIENTE DO FEDER E DO FC COM A DESPESA PÚBLICA NACIONAL COM T&C FONTES: COMISSÃO EUROPEIA; DGO/MF; PORDATA	73
GRÁFICO 7 – EXTENSÃO DAS LINHAS DA REDE FERROVIÁRIA NACIONAL FONTE: INE	82
GRÁFICO 8 – MOVIMENTO DE MERCADORIAS NA REDE PORTUÁRIA PRINCIPAL FONTE: INE	84
GRÁFICO 9 – POPULAÇÃO RESIDENTE NAS NUTS II DO CONTINENTE FONTE: INE; PORDATA	86
GRÁFICO 10 – POPULAÇÃO RESIDENTE NAS NUTS III DA ÁREA DE ESTUDO FONTE: INE; PORDATA	86
GRÁFICO 11 – ÍNDICE DE ENVELHECIMENTO FONTE: INE; PORDATA.....	87
GRÁFICO 12 – ÍNDICE DE DEPENDÊNCIA TOTAL FONTE: INE; PORDATA.....	88
GRÁFICO 13 – SALDOS NATURAL E MIGRATÓRIO NAS NUTS II DO CONTINENTE FONTE: INE; PORDATA	89
GRÁFICO 14 – SALDOS NATURAL E MIGRATÓRIO NAS NUTS III DA ÁREA DE ESTUDO FONTE: INE; PORDATA	89
GRÁFICO 15 – TAXA DE DESEMPREGO FONTE: INE; PORDATA	90
GRÁFICO 16 – PRODUTIVIDADE APARENTE DO TRABALHO FONTE: INE.....	90
GRÁFICO 17 – PIB FONTE: INE; PORDATA	93
GRÁFICO 18 – PIB PER CAPITA FONTE: INE; PORDATA	94
GRÁFICO 19 – VAB DAS EMPRESAS NAS NUTS II DO CONTINENTE FONTE: INE	96
GRÁFICO 20 – VAB DAS EMPRESAS NAS NUTS III DA ÁREA DE ESTUDO ! FONTE: INE	96

Índice de Mapas

MAPA 1 - NUTS III DA ÁREA DE ESTUDO.....	13
MAPA 2 - ÁREA DE ESTUDO	13
MAPA 3 - SISTEMA URBANO NA ÁREA DE ESTUDO.....	17
MAPA 4 - REDE RODOVIÁRIA EM PORTUGAL E NA ÁREA DE ESTUDO.....	27
MAPA 5 - EIXOS PRESENTES E AUSENTES DO MAPA DA REDE DA INFRAESTRUTURA DE PORTUGAL.....	27
MAPA 6 - CLASSIFICAÇÃO ATUAL DAS ESTRADAS.....	29
MAPA 7 – REDE FERROVIÁRIA EM PORTUGAL E NA ÁREA DE ESTUDO.....	30
MAPA 8 – ESTADO DA FERROVIA NA ÁREA DE ESTUDO.....	30
MAPA 9 – ELETRIFICAÇÃO DA FERROVIA NA ÁREA DE ESTUDO.....	30
MAPA 10 – REDE PORTUÁRIA EM PORTUGAL E NA ÁREA DE ESTUDO.....	33
MAPA 11 – HINTERLAND RODOVIÁRIO DO PORTO DE SINES.....	33
MAPA 12 – HINTERLAND FERROVIÁRIO DO PORTO DE SINES.....	33
MAPA 13 – REDE AEROPORTUÁRIA EM PORTUGAL E NA ÁREA DE ESTUDO.....	36
MAPA 14 – CONEXÕES RODOVIÁRIAS À REDE AEROPORTUÁRIA DA ÁREA DE ESTUDO.....	36
MAPA 15 – CONEXÕES FERROVIÁRIAS À REDE AEROPORTUÁRIA DA ÁREA DE ESTUDO.....	36
MAPA 16 – REDE DE PLATAFORMAS LOGÍSTICAS EM PORTUGAL E NA ÁREA DE ESTUDO.....	40
MAPA 17 – CONEXÕES RODOVIÁRIAS À REDE DE PLATAFORMAS LOGÍSTICAS NA ÁREA DE ESTUDO.....	40
MAPA 18 – CONEXÕES FERROVIÁRIAS À REDE DE PLATAFORMAS LOGÍSTICAS NA ÁREA DE ESTUDO.....	40
MAPA 19 – EIXOS PROJETADOS PARA A ÁREA DE ESTUDO NO PRN 85 (A VERDE).....	48
MAPA 20 – EIXOS PROJETADOS PARA A ÁREA DE ESTUDO NO PRN 2000 (A AZUL).....	49

Índice de Tabelas

TABELA 1 – VAB DAS EMPRESAS NÃO FINANCEIRAS POR SETOR ECONÓMICO FONTE: (INE; PORDATA)	20
TABELA 2 – INFORMAÇÃO DA INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA NA ÁREA DE ESTUDO.....	39
TABELA 3 – EXTENSÃO DA REDE NACIONAL RODOVIÁRIA FONTE: INE	81
TABELA 4 – MERCADORIA EM TRANSPORTE NACIONAL EM PESADOS DE MERCADORIAS FONTE: INE.....	82
TABELA 5 – PASSAGEIROS DESEMBARCADOS NA RFN FONTE: INE.....	83
TABELA 6 – MOVIMENTO DE EMBARCAÇÕES DE COMÉRCIO FONTE: INE.....	83
TABELA 7 – DESPESA EM I&D DAS EMPRESAS FONTE: INE.....	91
TABELA 8 – ESTABELECIMENTOS DE ENSINO SUPERIOR FONTE: INE	92
TABELA 9 – IPC FONTE: INE.....	92
TABELA 10 – RENDIMENTO BRUTO DAS FAMÍLIAS FONTE: INE.....	93
TABELA 11 – VALOR DOS BENS IMPORTADOS E EXPORTADOS PELAS EMPRESAS FONTE: INE; PORDATA	97

Glossário

Bitola – *“Largura determinada pela distância medida entre as faces interiores das cabeças de dois carris”* num troço ferroviário.

Fonte: (O que é, 2018)

Hinterland – Região interior de/para onde são originárias/direcionadas as mercadorias expedidas de um porto.

Fonte: (Britannica, s. d.)

Isócronas - Linhas de igual distância-tempo.

Janela Única Logística - *“(...) coordenado e gerido pela Associação dos Portos de Portugal (APP) (...) irá actualizar e estender a JUP (Janela Única Portuária) a toda a cadeia logística nacional, na interligação com os meios de transporte terrestres (...) e com as plataformas logísticas, numa lógica intermodal.”*

Fonte: (Janela Única Logística)

Molhe - *“Paredão (em forma de cais) para abrigo de embarcações, quebrar a impetuosidade das vagas, desviar ou dirigir uma corrente, etc.”*

Fonte: (priberam, s.d.)

Sistema Telemático - Sistema que *“(...) envia, recebe e armazena informações por meio de equipamentos de telecomunicações (...) integra, por exemplo, a tecnologia de GPS (Global Positioning System) (...)”*

Fonte: (Universitas, Crl, 2010)

Shapefile - Formato simples e sem topologia de armazenamento da localização e atributos de componentes geográficas. Essas componentes podem ser representadas por pontos, linhas ou polígonos.

Fonte: (ESRI, s.d.)

Transshipment - Movimento de mercadorias de um navio para outro.

Fonte: (Cambridge Dictionary)

Lista de Acrónimos/Siglas

AML | Área Metropolitana de Lisboa

AMP | Área Metropolitana do Porto

AMT | Autoridade da Mobilidade e dos Transportes

APP | Associação dos Portos de Portugal

CCDR | Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional

CEE | Comunidade Económica Europeia

CEF | *Connecting Europe Facility* (em português: Mecanismo Interligar a Europa)

CIM | Comunidade Intermunicipal

CP | Comboios de Portugal

EN | Estrada Nacional

ER | Estrada Regional

ERTMS | *European Railway Traffic Management System* (em português: Sistema Europeu de Gestão do Tráfego Ferroviário)

FEDER | Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional

IC | Itinerário Complementar

IP | Itinerário Principal

ITS | *Intelligent Transport Systems and Services* (em português: Sistemas e Serviços Inteligentes de Transporte)

NUTS | Nomenclatura de Unidades Territoriais para Fins Estatísticos

OE | Orçamento de Estado

QCA | Quadro Comunitário de Apoio

QREN | Quadro de Referência Estratégico Nacional

PIB | Produto Interno Bruto

PNPOT | Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território

PROTA | Plano Regional de Ordenamento do Território do Alentejo

PRN | Plano Rodoviário Nacional

RTE-T | Rede Transeuropeia de Transportes

TAP | Transportes Aéreos Portugueses

TGV | *Train à Grande Vitesse* (em português: Comboio a Alta Velocidade)

UE | União Europeia

VAB | Valor Acrescentado Bruto

1. Introdução

O processo de crescimento da CEE, atual UE e a consequente adesão de Portugal à mesma contribuíram para que o desenvolvimento de infraestruturas de transporte fosse tomado como um símbolo da modernidade do país e um meio para atingir determinadas metas como a promoção da coesão territorial e social, a garantia de melhores acessibilidades às atividades económicas ou o aumento da atratividade territorial. As infraestruturas de transporte exercem um peso preponderante na mitigação de disparidades entre regiões, podendo oferecer oportunidades socioeconómicas ou causar prejuízos caso se apresentem deficitárias (Salvador & Fernandes, 2015).

1.1. Delimitação do Problema

A relação entre os transportes e o desenvolvimento regional tem vindo a ser alvo de estudo por parte de diversos autores e instituições. Os conceitos de acessibilidade e conectividade entre os territórios e a mobilidade de pessoas ou mercadorias no território têm sido abordados e relacionados com o desenvolvimento do policentrismo e da resposta à procura de transporte (Fernandes, Cunha, & Chamusca, 2013).

O conceito de acessibilidade está subjacente quando se aborda a questão dos investimentos em infraestruturas de transporte, uma vez que uma rede de transporte eficiente e moderna é essencial para que se possa competir em rede e na economia global, além de gerar desenvolvimento económico em regiões periféricas subdesenvolvidas para os padrões europeus, a fim de as tornar competitivas e convergentes no seio europeu. Contudo, o desenvolvimento parte de uma comunicação estreita, não só entre as entidades centrais, como entre os maiores centros urbanos e as regiões periféricas a fim de canalizar produção, empresas e pessoas dos centros para as áreas periféricas onde urge a necessidade de desenvolver estas infraestruturas. (Vickerman, Spiekermann, & Wegener, 1999). O investimento conduz ao aumento dos rendimentos, pelo que a proximidade geográfica inova as relações entre pessoas e empresas. Segundo a Comissão Europeia (2017), o investimento em infraestruturas de transporte poderá exercer um peso relevante em diferentes indicadores relativos a campos como educação/formação, exportação, setores/atividades económicas,

empresas e investigação/ inovação. O transporte deve ser uma estratégia de planeamento de longo prazo, uma vez que é dispendioso e moroso em relação ao tempo de concretização dos projetos, mas as infraestruturas de transporte são responsáveis pelo encurtamento das distâncias entre cidades, regiões ou países e pelo aumento do acesso a bens e serviços (Araújo, 2006).

Segundo a OECD (2002), o investimento em infraestruturas de transporte gera diversos efeitos no desenvolvimento regional, começando pelo efeito direto nos utilizadores, através do tempo de viagem, custos operacionais e segurança, sendo reconhecido como aquele que mais vantagens económicas traz aos utilizadores. Contudo, os impactos na rede de transportes são notórios na alteração da procura, quer pela intermodalidade dos transportes, quer pela melhoria da qualidade prestada pelos serviços de transporte. A mesma fonte refere os parâmetros em que os investimentos em infraestruturas de transporte geram mudança, enumerando-se de seguida:

- Acessibilidade – a redução do tempo de viagem é um objetivo desse investimento para tornar os territórios mais acessíveis. Pode ser medida pela atividade socioeconómica alcançável através do sistema de transporte presente. O aumento deste indicador irá ter consequências no mercado, na mão-de-obra, no turismo e no emprego, tornando o território mais competitivo, sem descartar a competitividade intrínseca do mesmo;
- Emprego – a construção e manutenção das infraestruturas de transporte criam e alteram direta ou indiretamente a localização de emprego;
- Eficiência – as indústrias dependem do tempo e custo das viagens, pelo que o aumento da acessibilidade permite ganhos de produção e distribuição. O acesso a grandes mercados cria ideias de negócio, oportunidades e competitividade. Os mercados e as empresas ter-se-ão de adaptar caso as infraestruturas de transporte permitam uma reabilitação na distribuição de bens e serviços;
- Inclusão Social – os projetos no setor dos transportes visam a integração de qualquer pessoa e/ou comunidade no sistema a fim de promover a mobilidade e acessibilidade, e deve ser considerada nas agendas políticas e estratégicas;

- Ambiente – o próprio planeamento e investimento nas infraestruturas de transporte deve integrar uma visão ambientalista de forma a atender à qualidade do ar, da água, ao ruído e ao uso de recursos naturais.

A área de estudo corresponde à área da NUTS II Alentejo (excluindo a NUTS III Lezíria do Tejo). De forma geral, a área de estudo é entendida como constantemente afetada por situações de crise e torna-se vulnerável a fatores externos à escala regional. A estrutura demográfica caracteriza-se por um decréscimo nas últimas décadas, envelhecimento acelerado, baixa densidade populacional e poucos aglomerados de média dimensão, como as cidades de Évora, Beja, Elvas, Portalegre ou Sines (INE, 2011).

A região sofre há largos anos de decréscimo populacional, envelhecimento e fraca capacidade de reter e/ou atrair população, exercendo um importante peso de escala regional. O sistema urbano é policêntrico e caracterizado por um povoamento concentrado nas sedes de município, mas com fracas ligações entre os aglomerados, a maioria de pequena dimensão e expectante para a competitividade e coesão territorial (CCDR Alentejo, 2009). As projeções apontam para a continuidade do decréscimo populacional jovem e o aumento da população idosa (CCDR Alentejo, 2014). Apesar destes cenários, os diversos e significativos investimentos canalizados para a região geram dúvida nas consequências efetivamente visíveis no padrão de desenvolvimento económico.

1.2. Objetivos

A dissertação centra-se no principal objetivo de analisar a relação entre infraestruturas de transporte e o desenvolvimento socioeconómico.

Devem-se ter presentes os planos e programas específicos do setor e esquematizar as operações propostas e realizadas ao longo do tempo. Esta componente revelar-se-á motora para a concretização de objetivos em matéria de infraestruturas de transporte.

Em suma, os objetivos listam-se da seguinte forma:

- ✓ Caracterizar a rede de infraestruturas de transporte na área de estudo;
- ✓ Analisar a política de ordenamento do território focada nos transportes;
- ✓ Observar investimentos no setor dos transportes na área de estudo;

- ✓ Analisar a evolução do desenvolvimento socioeconómico na área de estudo;
- ✓ Analisar a evolução da relação entre transportes e desenvolvimento;
- ✓ Contribuir para o estabelecimento de políticas de transporte mais eficientes.

1.3. Metodologia

Para atingir os objetivos do estudo, é necessário realizar uma análise diacrónica e territorial de forma a poder relacionar a evolução dos investimentos em infraestruturas de transporte com a evolução do nível de desenvolvimento socioeconómico. A introdução de conceitos respeitantes aos transportes e ao desenvolvimento regional permite uma melhor compreensão do tema tendo em conta especificidades que serão relevantes para a recolha de dados e a abordagem das políticas e estratégias.

Daí surge a importância de delimitar uma área de estudo, que nesta dissertação corresponde à NUTS II Alentejo (excluindo a Lezíria do Tejo, anexada à NUTS II depois da reforma administrativa de 2013). Esta área de estudo agrega 47 municípios, com cerca de 469 mil habitantes (INE, 2021) e corresponde à área conjunta das NUTS III Alentejo Litoral, Alto Alentejo, Alentejo Central e Baixo Alentejo. No momento de adesão à CEE, a NUTS III Lezíria do Tejo não pertencia à região e devido a uma questão de coerência, optou-se por delimitar a área de estudo desta forma para elaborar uma análise temporal desde o período pré-adesão de Portugal à CEE. Esta análise é facilitada pelo acesso a dados localizados e georreferenciados que antes da reforma administrativa de 2013 se encontravam relativos às quatro NUTS mencionadas à exceção da Lezíria do Tejo.

Torna-se importante o diagnóstico da rede de infraestruturas de transporte atual e a observação da evolução temporal das infraestruturas de transporte e respetivas políticas na área de estudo paralelamente ao desenvolvimento socioeconómico da região face aos investimentos canalizados. Para tal, será necessário contextualizar histórica e geograficamente as infraestruturas de transporte, bem como a rede de centros urbanos e as potencialidades produtivas da região, construindo uma cronologia para compreender melhor a maneira como os acontecimentos históricos e a ação política se relacionam entre si e com a evolução das condições de desenvolvimento apresentadas adiante. A recolha de informação sobre investimentos será feita desde a

adesão de Portugal à CEE e os indicadores socioeconómicos focados em anos de recenseamento, desde 1981 até ao mais atual.

A seu turno, a análise espacial terá o apoio de mapas e ferramentas de SIG (Sistemas de Informação Geográfica) para facilitar a interpretação da informação. Os mapas refletem informação geográfica relativa às infraestruturas, aos centros urbanos presentes na região e à envolvimento territorial da área de estudo para analisar as conexões externas. Os mapas permitirão analisar especificidades como o estado das infraestruturas, funcionalidade e grau de importância.

Devido ao tempo para desenvolvimento desta dissertação, não é permitida uma análise mais pormenorizada à escala municipal, pelo que os investimentos em infraestruturas de transporte a essa escala não serão considerados.

Com isto será possível analisar a situação atual das infraestruturas, da sociedade e da economia alentejanas, observar a evolução dos investimentos e analisar o paralelismo entre os indicadores e o desenvolvimento regional na área de estudo.

2. Infraestruturas de Transporte e Desenvolvimento Regional

Para melhor entender o objeto de estudo e a introdução, são abordados conceitos que permitem clarificar ideias e o raciocínio ao longo do documento. Os conceitos abordados diferem no que toca aos temas adjacentes, tendo em conta que são trazidos para o estudo termos da esfera dos transportes e do desenvolvimento regional, com uma convergência entre ambos para uma posterior relação conclusiva e esclarecida.

2.1. Conceitos Introdutórios

Infraestruturas de Transporte

Consideram-se infraestruturas de transporte toda a rede de transportes, constituída pelos subsistemas rodoviário, ferroviário, marítimo, fluvial e aéreo. Ao falar em infraestruturas de transporte, é necessário abordar o conceito de serviço de transporte, do qual empresas necessitam para movimento de carga e pessoas necessitam para se deslocar. Segundo Costa, Dias & Godinho (2010), o serviço de transporte oferece às empresas opções para movimentar bens de produção, com fatores como o custo de transporte, a flexibilidade (alcance das empresas ao ponto de distribuição e entrega), o próprio tempo de transporte da mercadoria e a hipótese de danos durante o movimento. Às pessoas, o serviço de transporte é proporcionado por empresas que detêm a concessão desse mesmo serviço, como empresas de transporte público de passageiros rodoviário, ferroviário, fluvial, marítimo ou aéreo.

As infraestruturas de transporte assumem-se como contributo para o desenvolvimento de empresas, da economia e da coesão territorial, permitindo aos cidadãos usufruir de um nível de qualidade de vida conforme a sua acessibilidade e mobilidade.

Acessibilidade

As infraestruturas de transporte garantem a componente física da acessibilidade e esta depende do comprimento e qualidade das infraestruturas e do serviço de transporte. Os locais com maior grau de acessibilidade permitem a deslocação a um maior número de outros locais, sendo um parâmetro a considerar no desenvolvimento territorial (CEMAT, 2011). O conceito de acessibilidade está neste sentido relacionado aos locais e atividades económicas que justificam a deslocação das pessoas e bens, estando

dependente da infraestruturização de transporte existente, cuja performance irá permitir chegar a centros urbanos, atividades económicas ou interfaces de transporte.

Mobilidade

Este conceito relaciona-se com as deslocações realizadas, mas também com a facilidade com que se realizam. É a característica intrínseca de pessoas e mercadorias, de deslocação entre lugares, sendo que quanto melhores as condições das infraestruturas de transporte, mais facilitada se torna a mobilidade. Tem vindo a aumentar ao longo dos anos devido a motivos económicos, físicos ou sociológicos, mas também pela expansão urbana e pelo aumento do consumo de veículos, exigindo mais flexibilidade do sistema de transportes. Assim, a mobilidade de pessoas e bens é determinada por uma coordenação entre redes de transporte, atividades económicas, empresas e cidadãos. Em Portugal, a entidade competente pelos transportes é a AMT, que abrange todo o território nacional e que fiscaliza “(...) o setor da mobilidade e dos transportes terrestres, fluviais, ferroviários, e respetivas infraestruturas, e da atividade económica no setor dos portos comerciais e transportes marítimos (...)” para satisfazer as necessidades de mobilidade a pessoas e bens através de processos de “(...) regulamentação, supervisão, fiscalização (...)” e “(...) promoção e defesa da concorrência dos setores privados, público, cooperativo e social (...)” (Ministério da Economia, 2014) (Assembleia da República, 2015).

O conceito de mobilidade sustentável define-se como a capacidade de satisfazer as necessidades sociais de movimento livre, acessibilidade e comunicação sem colocar em causa valores humanos ou ecológicos (WBCSD, 2001). É neste sentido que devem ser voltadas as estratégias de desenvolvimento regional aliadas às infraestruturas de transporte, a fim de criar redes robustas, capazes de promover condições ideais para as populações e mercadorias se moverem, atraindo pessoas, investimento e desenvolvimento socioeconómico para as localidades cobertas pela rede.

Desenvolvimento Regional

Segundo o CEMAT (2011), o desenvolvimento regional compreende o aumento da riqueza de uma região e as atividades que levam a esse mesmo aumento. Por defeito, este conceito é fortemente associado à vertente económica, mas pode englobar aspetos

sociais e culturais pela distribuição da riqueza. O desenvolvimento regional é em parte levado a cabo pela atividade económica e pelo ordenamento territorial à escala da região, pela organização e gestão das infraestruturas, como as de transporte. Este processo pode-se classificar segundo um conjunto de características (Pike, Rodríguez-Pose, & Tomaney, 2006):

1. Desenvolvimento promovido em qualquer território por iniciativas originadas em níveis mais baixos na hierarquia de poderes;
2. Cooperação vertical e descentralizada entre diferentes setores governamentais e cooperação horizontal entre organismos públicos e privados;
3. Abordagem territorial ao desenvolvimento;
4. Procura pelo desenvolvimento potencial de cada área, de forma a ajustar o sistema económico em prol das alterações que possam surgir;
5. Disponibilização de condições ideais para a atividade económica.

Partindo destes princípios, analisam-se as condições institucionais e socioeconómicas e constroem-se as estratégias de desenvolvimento. Se as mesmas forem delineadas e implementadas com sucesso, o desenvolvimento é gerado a nível social, económico e é sustentável a nível ambiental em vários casos. As diversas vantagens de implementar estratégias com sucesso a um nível regional são enfatizadas pela globalização. Assim, enumeram-se as vantagens sociais (Pike, Rodríguez-Pose, & Tomaney, 2006):

- Atribuição de poder às comunidades locais, bem como a autonomia e a proatividade para delinear estratégias que respeitem o desenvolvimento sustentável e projetem o seu próprio futuro;
- Transparência e relevância de instituições competentes perante cidadãos.

Por sua vez, enumeram-se as vantagens económicas (Pike, Rodríguez-Pose, & Tomaney, 2006):

- Tendo em conta o objetivo das estratégias de espoletar atividade económica, essa atividade depende das condições existentes no território, pelo que é gerado crescimento económico sustentável pelo emprego criado nas empresas mais adaptáveis ao panorama económico global;

- Pela inclusão de *stakeholders* no processo, o desenvolvimento contribui para que a melhoria das condições de trabalho também seja mais notória.

Contudo, existem algumas desvantagens decorrentes das políticas de desenvolvimento regional. Uma delas é o risco de determinadas decisões pela possibilidade de apresentarem uma abordagem menos precisa, levando a uma formação de estratégias mais morosa e consumidora de recursos às entidades. Este desenvolvimento requer assim uma comunicação e coordenação constante entre os *stakeholders* num contexto global de mudança. Nestas circunstâncias, torna-se urgente a voz das comunidades locais, a transparência e a proximidade das entidades que podem contribuir para o desenvolvimento regional aliado às infraestruturas de transporte.

2.2. Relação entre Infraestruturas de Transporte e Desenvolvimento

O setor dos transportes revela ser um motor importante no desenvolvimento das comunidades e no seu bem-estar. A sua eficiência provoca efeitos positivos no que diz respeito às acessibilidades, ao emprego e aos investimentos, gerando dinamismo interno na região e atraindo investimento externo (Pike, Rodríguez-Pose, & Tomaney, 2006). Por outro lado, quando há deficiências na infraestrutura, os custos aumentam. Os impactos são em grande parte económicos, mas é de notar que os pesos social e ambiental agregados não devem ser negligenciados. Segundo Rodrigue, Comtois & Slack (2006), existem três tipos de efeitos económicos, que afetam diferentes tipos de indicadores:

- Diretos – a melhoria ou o declínio de acessibilidades resultam em alterações no emprego, no valor acrescentado, nos mercados e na relação custo-tempo;
- Indiretos – efeitos no preço ou variedade dos produtos e serviços transportados, bem como no valor acrescentado das atividades económicas que operam em torno desses mesmos produtos e serviços, como cadeias logísticas ou de abastecimento, operadores de equipamentos, seguros ou serviços de manutenção;
- Relacionados – alterações em atividades económicas que dependem dos transportes para desenvolver um produto e comercializar.

Ainda na vertente económica, os transportes assumem-se como um motor de crescimento da economia, ainda mais nos seguintes parâmetros (Rodrigue, Comtois, & Slack, 2006):

1. A especialização geográfica é estimulada pelos transportes e comunicações para aumentar a produtividade de bens e serviços pela combinação entre capital, mão-de-obra e matéria-prima em circunstâncias de aproveitamento de vantagens intrínsecas, por exemplo geográficas, que permitam ainda a troca fácil entre os agentes;
2. Um sistema de transporte eficiente permite uma produção em grande escala de um produto que possa ser escoado nos maiores mercados e transportado com uma facilidade relativamente maior;
3. Decorrente da eficiência da rede, a competitividade entre as empresas cresce, de forma a tentar disponibilizar um produto aos consumidores de forma rápida, barata e com qualidade;
4. Por gerar atividades de produção, as infraestruturas de transporte aumentam o custo do solo pela utilidade apresentada por essas mesmas atividades devido à proximidade aos mercados;

A vertente económica parece ser uma vantagem clara trazida para o território por parte das infraestruturas de transporte, contudo, há impactos negativos a nível socioeconómico, pelo que segundo Rodrigue, Comtois & Slack (2006), alguns resultados mais significativos são:

- Lacunas nos padrões de mobilidade, aumentadas pelas diferenças da situação socioeconómica de cada indivíduo, como por exemplo o rendimento, que quanto maior, maior a mobilidade de que esse indivíduo poderá usufruir. Na sequência, entra também na equação a diferença salarial entre géneros constatada já por diversos estudos que coloca as mulheres numa posição mais desfavorável. A distância, quanto maior, coloca também na equação as viagens aéreas, acessíveis a apenas uma ínfima parte da população global com rendimentos que permitam esse tipo de deslocação;
- Diferenças de custo, em que, por exemplo, locais com baixo nível de acessibilidade, sofrem maiores custos de transporte de bens e serviços caso

estes sejam importados, assumindo-se como uma limitação na competitividade de muitos consumidores e indústrias;

- Congestionamentos, que pela procura cada vez maior, se verificam nas redes de transporte através de um uso das infraestruturas acima da capacidade definida para a mesma, contribuindo para atrasos e gastos de energia e recursos na distribuição dos bens e serviços a transportar;
- Acidentes, causados por erros humanos ou por defeitos nas infraestruturas, que tendem a ser mais frequentes consoante o tráfego. Este problema acarreta consigo consequências socioeconómicas, como gastos monetários em cuidados de saúde, em seguros, danos à propriedade e à própria vida dos afetados.

Em termos ambientais, o setor dos transportes também apresenta consequências a nível de (Rodrigue, Comtois, & Slack, 2006):

1. Qualidade do ar, através das emissões de poluentes produzidos pelos motores de combustão interna dos veículos, que contribuem para acelerar o processo de alterações climáticas. Alguns gases como o óxido de nitrogénio, o monóxido de carbono ou o ozono podem ainda provocar danos respiratórios e cardiovasculares;
2. Poluição sonora, refletida em casos de distúrbios psicológicos, funcionais ou fisiológicos associados com o ruído ou a vibração associada aos modos de transporte;
3. Qualidade da água, pelo escoamento de resíduos que contaminam águas superficiais ou subterrâneas;
4. Espaço físico, na medida em que as infraestruturas e equipamentos associados aos transportes requerem grandes espaços que podem retirar alguma qualidade de vida aos habitantes mais próximos seguindo um interesse superior.

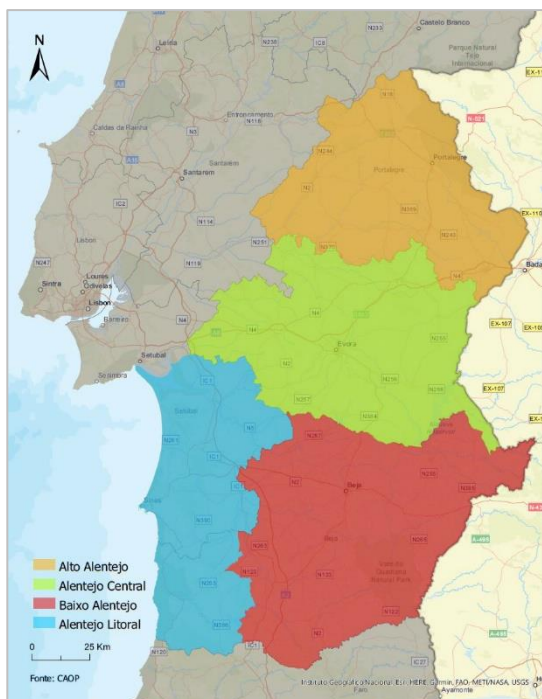
No sentido de analisar o desenvolvimento da área de estudo ao longo do tempo, é necessário compreender que indicadores observar, quer referentes ao desempenho das infraestruturas de transporte, quer referentes à vertente socioeconómica da região. Ao longo do trabalho são referidos alguns indicadores úteis para análise, presentes nas políticas de ordenamento do território, mas também são abordados por Rodrigue, Comtois & Slack (2006) alguns indicadores específicos da relação das infraestruturas de

transporte com o desenvolvimento regional, como por exemplo indicadores de distância percorrida, para medir a cobertura das redes de cada transporte, indicadores sobre o número de viagens por passageiro, indicadores logísticos, por exemplo o tempo de transbordo dos passageiros entre diferentes modos de transporte, indicadores físicos, como a eletrificação das ferrovias (nos mapas apresentados) ou indicadores de tráfego, como por exemplo mapas de distâncias-tempo.

No que toca a indicadores socioeconómicos, foi referido no capítulo anterior que a análise irá circundar indicadores relacionados com educação/formação, exportação, setores/atividades económicas, empresas e investigação/inação, entendidos pela CE como indicadores relacionados com o desenvolvimento das infraestruturas de transporte. Especificamente, são referidos por Rodrigue, Comtois & Slack (2006) alguns indicadores fulcrais para esta análise, como o PIB e a receita do setor dos transportes.

3. Contextualização da Área de Estudo

A área de estudo engloba quatro NUTS III pertencentes à NUTS II Alentejo (Comissão Europeia, 2014), sem a NUTS III Lezíria do Tejo, devido à geografia da antiga NUTS II Alentejo antes da reforma administrativa de 2013, em que a NUTS III referida não estava incluída. As diferenças verificadas em termos populacionais são também importantes para o critério, sendo que a NUTS III Lezíria do Tejo acolhe quase 240 mil habitantes (INE, 2021) enquanto a NUTS III Alentejo Central (a mais populosa da área de estudo) acolhe pouco mais de 150 mil habitantes. Por sua vez, a NUTS III Alentejo Litoral apresenta valores de população pouco superiores a 96 mil habitantes, a NUTS III Baixo Alentejo conta com cerca de 115 mil habitantes e por fim, a NUTS III Alto Alentejo é habitada por cerca de 105 mil pessoas (INE, 2021).



Mapa 1 – NUTS III da Área de Estudo



Mapa 2 – Área de Estudo

A área de estudo é delimitada a oeste pelo Oceano Atlântico, a este por Espanha, a sul pela NUTS II Algarve, a noroeste/oeste pela NUTS II AML e a noroeste pela NUTS II Centro.

Em termos de corredores de transporte, a área de estudo dispõe de um sistema de transportes longitudinal e transversal com potencial para incrementar a malha urbana e consequentemente apresentar melhores níveis de desenvolvimento.

No que diz respeito a corredores transversais, apresentam-se (CCDR Alentejo, 2013):

- Lisboa – Vendas Novas – Montemor-o-Novo – Évora – Estremoz – Elvas – Campo Maior – Badajoz;
- Lisboa – Ponte de Sor – Alter do Chão – Portalegre – Mérida – Cáceres;
- Sines – Ferreira do Alentejo – Beja – Serpa – Vila Verde de Ficalho – Espanha.

No que concerne os corredores longitudinais, enumeram-se (CCDR Alentejo, 2013):

- Lisboa – Setúbal – Grândola – Sines;
- Castelo Branco – Portalegre – Évora – Beja – Algarve;
- Sines – Évora – Badajoz.

Estes corredores apresentam índices de acessibilidade e mobilidade distintos, bem como a especialização de cada um, mais ou menos dotados de infraestruturas. A área de estudo posiciona-se estrategicamente entre vários núcleos de elevada importância socioeconómica ou demográfica, dos quais são exemplos os denominados arcos metropolitanos de Lisboa e do Algarve e as regiões espanholas da Estremadura e da Andaluzia. Contudo, a área de estudo tem vindo a consolidar-se como uma região expectante no que toca às acessibilidades e ao desenvolvimento socioeconómico.

A rede de transporte na área de estudo revela-se satisfatória e com boas acessibilidades externas por todos os meios: rodoviário, ferroviário, marítimo e aéreo. Quanto à rede rodoviária, destacam-se o IP1, que liga a área de estudo à AML e ao Algarve e integra a A2, e o IP2, conectando a área de estudo por todo o território regional inclusive ao Centro, e a autoestrada A6, que liga Lisboa a Espanha passando por Évora. As infraestruturas ferroviárias apresentam-se principalmente com a Linha do Sul, que liga o norte e sul da área de estudo, importante na ligação ao porto de Sines. A linha do Alentejo liga a AML a Beja, mas não diretamente, assinalando uma fraqueza da NUTS III Baixo Alentejo, em que esta ligação de Lisboa para a capital do maior distrito do país em termos de área tem de ser feita através do transbordo na bifurcação de Casa Branca entre o troço que segue para Évora e o troço que segue finalmente para Beja. Por último, a linha do Leste liga Abrantes a Espanha a partir da linha da Beira Interior até às localidades fronteiriças de Elvas e Badajoz. Quanto à respetiva acessibilidade marítima e aérea, o porto de Sines é o ponto chave do tráfego portuário nacional, operando

navios de grande dimensão e o aeroporto de Beja afirma-se como uma potencialidade regional de ligação externa (ADRAL).

É importante referir brevemente os pontos de interesse para a área de estudo no que toca a centralidades urbanas e potencialidades económicas relevantes à mobilidade de pessoas e bens provenientes da área de estudo e que têm esta como ponto de destino.

Começando pela capital do país, Lisboa, que além de ser o principal centro urbano e financeiro nacional, alberga o aeroporto com mais tráfego do país, com quase 30 milhões de passageiros em 2018 (PORDATA, 2019) e o terceiro maior porto de contentores do país (Logística Moderna, 2017).

Em seguida, Setúbal, capital de distrito e um dos portos com mais crescimento em movimento de mercadorias nos últimos anos (Agência Lusa, 2019).

Perto da fronteira, Elvas e Caia são fundamentais para a formação do eixo ferroviário de alta velocidade Lisboa – Madrid e do eixo ferroviário Sines – Poceirão – Évora – Elvas, podendo assumir uma posição de relevo na transição de mercadorias para Espanha através de uma plataforma logística e na consolidação de um sistema urbano transfronteiriço (Almeida, Arantes, Ramos, & Nunes da Silva, 2011).

O Algarve é um dos principais destinos turísticos (INE, 2019) e usufrui de um sistema urbano baseado em dois aglomerados como foi proposto pelo Plano Regional de Ordenamento do Território do Algarve, sendo eles Faro com o terceiro aeroporto com maior número de passageiros em 2018 (PORDATA, 2019) e Portimão. Vila Real de Santo António formaria o terceiro aglomerado para potenciar o desenvolvimento transfronteiriço (Marreiros, 2010).

Sines apresenta-se como um ponto logístico e intermodal, uma vez que além de um dos principais centros urbanos, económicos e industriais da área de estudo, acolhe o maior porto de contentores em Portugal, beneficiando do terminal XXI instalado no mesmo como uma porta de entrada para a Europa na perspetiva do transporte marítimo de mercadorias (Logística Moderna, 2017).

Dentro da área de estudo, as infraestruturas rodoviárias existentes conectam os centros urbanos de diferente dimensão e permite consolidar alguns sistemas regionais, que pela

sua dimensão se revelam capazes de atrair e fixar população, como Évora, Portalegre, Beja ou Elvas, e sistemas policêntricos a uma escala territorial mais abrangente, como o eixo correspondente ao triângulo do mármore Estremoz – Borba – Vila Viçosa (Ordem dos Engenheiros, 2018) e o eixo Sines – Santiago do Cacém – Santo André.

Em termos económicos, a região apresenta estabilidade do PIB *per capita*, muito por conta da produtividade que apresenta uma boa evolução comparada à média nacional, especialmente na NUTS III Alentejo Litoral, onde Sines, com a presença do porto e das indústrias adjacentes, gera atividade económica atrativa.

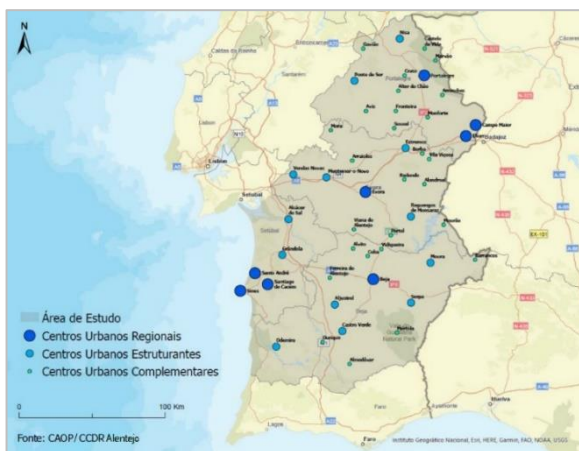
Atualmente, observa-se uma tendência de aumento das infraestruturas da região com diversos projetos em curso a fim de mitigar os períodos de crise atravessados em diversas alturas. Entre os projetos, destacam-se a expansão do porto de Sines, a consolidação do aeroporto de Beja, a modernização da rede ferroviária alentejana e é possível que a região venha a beneficiar da construção prevista do novo aeroporto de Lisboa, próximo da mesma (Teigão dos Santos, 2011).

3.1. Caracterização Geográfica

3.1.1. Rede Urbana

A dinâmica populacional é a variável chave para atribuir a um centro urbano características hierárquicas de dimensão dentro da área de estudo (CCDR Alentejo, 2011). A componente demográfica e social apresenta-se deficitária, caracterizada pelo envelhecimento e perda de população, conduzindo a um índice de juventude baixo comparado à média nacional, com a perspetiva de que essa discrepância venha a ser ainda mais significativa. Tudo isto se traduz num mercado de trabalho pouco dinâmico, com população ativa envelhecida e pouco qualificada que fica aquém do potencial para competir e convergir com outras regiões do país e da Europa (CCDR Alentejo, 2009). As alterações na atividade económica levam a que a demografia de uma região também se altere, repercutindo-se na área de estudo, sobretudo, na diminuição da atividade agrícola e na transferência de população dos aglomerados mais pequenos para os centros urbanos de maior dimensão, na sua maioria correspondentes às sedes de município, pela base económica e a atratividade das funções (Ministério do Ambiente e

Transição Energética, 2019). O sistema urbano apresentado no PROTA divide-se em 3 parâmetros de hierarquia e dinâmica populacional (CCDR Alentejo, 2011):



Mapa 1 – Sistema Urbano na Área de Estudo

Centros Urbanos Regionais	Campo Maior – Elvas – Portalegre
	Évora
	Beja
Centros Urbanos Estruturantes	Santiago do Cacém – Sines – Vila Nova de Santo André
	Nisa – Ponte de Sor
	Estremoz – Montemor-o-Novo – Reguengos de Monsaraz – Vendas Novas
	Aljustrel – Castro Verde – Moura – Serpa
Centros Urbanos Complementares	Odemira – Alcácer do Sal – Grândola
	Alter do Chão – Arronches – Avis – Castelo de Vide – Crato – Fronteira – Gavião – Marvão – Monforte – Sousel
	Mora – Alandroal – Arraiolos – Borba – Mourão – Portel – Redondo – Viana do Alentejo – Vila Viçosa
	Almodôvar – Alvão – Barrancos – Cuba – Ferreira do Alentejo – Mértola – Ourique – Vidigueira

Segundo a CCDR Alentejo (2011), entre 2001 e 2011, a área de estudo apresenta-se heterogénea, com uma dinâmica mais favorável no que toca a capitais de distrito e concelhos centrais dos corredores de ligação entre o oceano e a fronteira espanhola e uma tendência mais gravosa no que toca aos concelhos mais a sul da área de estudo e do interior das NUTS III Alto Alentejo e Alentejo Central, sendo centros urbanos mais envelhecidos e com mais dificuldades na renovação de gerações. Tal se comprova pela média das taxas de variação da população das NUTS III da área de estudo na ordem dos 8% de perda de população entre 2011 e 2021. Face a isto, torna-se necessário investir na região e tentar entender que evolução terá havido em matéria de transportes que se possa relacionar com um maior movimento de pessoas e mercadorias pela área de estudo para mitigar a tendência negativa que a mesma tem vindo a apresentar.

3.1.2. Base Económica

A área de estudo apresenta uma estrutura económica de base maioritariamente terciária, contudo, a produção e o emprego da área de estudo são pouco representativos no panorama nacional (CCDR Alentejo, 2009). A produtividade agrícola situa-se acima da média das NUTS III, mas os complexos industriais do Alentejo Litoral e do Baixo Alentejo dedicados a matérias-primas como o petróleo e o cobre são os que mais contribuem para que os indicadores económicos sofram flutuações acentuadas. A estrutura empresarial é pouco densa e constitui desafios para a competitividade da região em inovação e desenvolvimento, internacionalização, cooperação empresarial e integração em *clusters*. A atividade económica é diversificada, com agricultura, indústria, pecuária, pesca, exploração mineira e turismo, com novas iniciativas das empresas em áreas como a indústria aeronáutica e energética. No entanto, o emprego é maior em atividades como administração pública ou comércio, hotelaria e restauração, que agregadas empregam cerca de metade da mão de obra ativa. Por sua vez, o capital estrangeiro é pouco relevante na região, sendo importante disponibilizar espaço, mão de obra de baixo custo, incentivos ao investimento e proximidade cultural entre as empresas. Observa-se uma dificuldade constante em recrutar mão de obra qualificada, suprimir as deficiências da rede viária e a fraca oferta de equipamentos turísticos (CCDR Alentejo, 2009). Segundo a CCDR Alentejo (2009), há fatores atrativos para empresas estrangeiras, como *“(...) a disponibilidade de espaço, a disponibilidade de mão-de-obra adequada e de baixo custo, os incentivos ao investimento, a perspectiva dos investimentos previstos para a região, fatores de ordem natural (clima e água) e a proximidade cultural e empresarial.”* O investimento no Alqueva e a requalificação agrícola que a barragem trouxe à região demonstram o potencial regional. Além deste, a ADRAL promoveu recentemente o programa *‘Invest in Alentejo’* para desenvolver os potenciais aeronáutico (Beja, Évora e Ponte de Sor), turístico, portuário e agroindustrial da região (Agência Lusa, 2021). Por outro lado, são apontadas como desvantagens a dificuldade das empresas em recrutar trabalhadores qualificados ou a própria deficiência da rede viária. Quanto ao setor terciário, concretamente o turístico, a área de estudo apresenta potencial, mas oferece poucos equipamentos hoteleiros,

refletindo-se em indicadores de estadias inferiores à média nacional, mas com grande afluência de turistas nacionais, destacando-se até de outras regiões.

Para retratar a realidade da área de estudo em matéria de setores de atividade económica, foram recolhidos dados relativos à população empregada em cada setor de atividade e ao VAB das empresas por atividade económica durante o ano de 2011, sendo que é apresentado ainda este último, mas também a sua evolução até 2018.

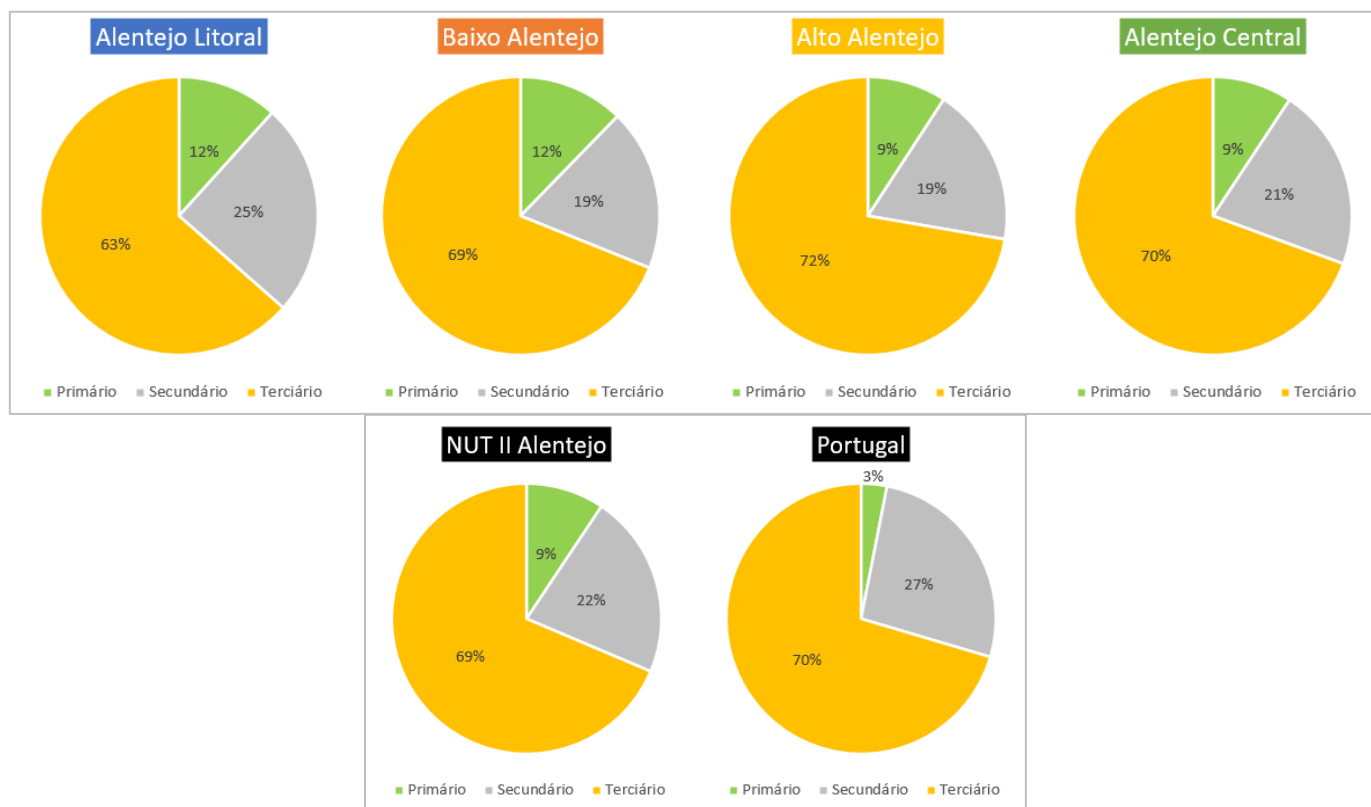


Figura 1 – Percentagem de População Empregada por Setor Económico em 2011 | Fonte: (INE)

Visualizando estes gráficos do INE, é possível notar que o setor primário emprega mais pessoas na área de estudo correspondente à NUTS II Alentejo, que em 2011 contava apenas com as quatro NUTS III acima. Neste sentido, as atividades primárias na área de estudo assumem alguma importância na estrutura laboral, pelo peso de mão-de-obra nesse setor de atividade económica. É também de salientar que face à média das outras NUTS III, o Alentejo Litoral apresenta uma percentagem relativamente maior de população empregada no setor secundário, em grande parte pela industrialização presente em Sines decorrente do porto e da fixação de atividades industriais em redor do mesmo.

(Em milhares de euros)	Primário		Secundário		Terciário	
NUT III / Anos	2011	2018	2011	2018	2011	2018
Alentejo Litoral	63965	155109	231750	142351	325515	439288
Baixo Alentejo	38935	103464	388510	101811	167750	217746
Alto Alentejo	22747	44633	116383	178309	242361	289125
Alentejo Central	44711	78825	301918	314146	319543	397495
NUT II Alentejo	257561	499359	1572099	1647738	1626199	2063361
Portugal	1081056	1955142	30655575	35074849	47602500	61622572

Tabela 1 – VAB das Empresas Não Financeiras por Setor Económico | Fonte: (INE; PORDATA)

Partindo da análise da tabela acima, é de notar que o VAB nacional e da área de estudo passou por um crescimento generalizado de 2011 para 2018 nos três setores de atividade económica, em especial o primário, em que o VAB quase duplicou num intervalo de sete anos, com o impacto da barragem do Alqueva. Todas as NUTS III da área de estudo assistiram ao aumento do VAB das suas empresas não financeiras, excetuando a situação constatada no setor secundário nas NUTS III Alentejo Litoral e Baixo Alentejo. Em termos gerais, a evolução pode ser considerada positiva em todos os setores, ainda que pouco representativa no VAB nacional, influenciado em grande parte por outras NUTS II, como por exemplo a AML ou o Norte. Em termos percentuais de 2011 a 2018 face ao total nacional, o setor primário na área de estudo cresceu de 16 para 20%, o secundário decresceu de 3 para 2% e o terciário manteve-se nos 2%, estes últimos dois setores com uma expressão reduzida no todo nacional ao contrário dos índices apresentados pelo setor primário, com uma percentagem competitiva.

3.2. Eventos Relevantes para o Setor dos Transportes na Área de Estudo

Os acontecimentos abaixo esquematizados permitem conceber uma ideia dos impactos que os mesmos tiveram em termos de acessibilidades, investimentos e consolidação das infraestruturas de transporte na área de estudo. Tendo em conta grandes eventos que ocorreram e que trouxeram novas infraestruturas e acessibilidades ao país, optou-se por iniciar a seguinte cronologia na década de 1960, com o início da ligação entre as margens norte e sul do Tejo aproximando os territórios a partir da capital para Almada e consequentemente para a área de estudo.

um período de mais investimento nas infraestruturas de transporte, nomeadamente nas autoestradas existentes, escassas ou inutilizadas. Os transportes afetaram a mobilidade e acessibilidade das populações de áreas urbanas e rurais, colocando em cena modos mais rápidos, confortáveis e menos poluentes.

Porto de Sines

O porto de Sines foi construído em 1978, para acelerar o desenvolvimento económico da área de estudo, para assegurar o abastecimento estratégico e desenvolver o *transshipment* de contentores de mercadorias (Rocha, Safara, Reis, & Pino, 2016). O impacto da construção daquele que é o maior porto português de contentores (Logística Moderna, 2017) trouxe a Sines diversas empresas especializadas de grande e média dimensão em indústrias como a refinaria da Petrogal, a central termoelétrica da EDP e outras como a petroquímica, química, metalúrgica, de gás natural e carvão. O VAB proveniente da instalação do porto é cerca de 400 milhões de euros, cerca de 10% do total do Alentejo e emprega cerca de 5 mil pessoas, cerca de 3% de todo o emprego no Alentejo (Rocha, Safara, Reis, & Pino, 2016). O porto movimentava atualmente mais contentores do que qualquer outro porto português, dispõe de equipamentos e recursos humanos qualificados, é fulcral na receção nacional de crude, carvão e gás natural e permite às empresas do seu *hinterland* serem mais competitivas nos mercados externos pelas acessibilidades existentes e planeadas (APS, s.d.).

Portugal na CEE

A adesão de Portugal à CEE, em 1986, trouxe investimentos para o aumento e melhoria das infraestruturas de transporte existentes, pelos fundos comunitários vocacionados para o mesmo setor, integrados nas políticas públicas nacionais. Foi também um incentivo para o alargamento das acessibilidades pelas construções projetadas a partir dessa data. Os investimentos apoiados pelos QCA e pelo QREN vieram transformar a mobilidade interna e externa e contribuir para que o sistema urbano nacional se consolidasse com a proximidade no acesso a bens, equipamentos e serviços, quer por pessoas, quer por empresas (Figueira de Sousa & Fernandes, 2011).

Expo'98

A Exposição Mundial de Lisboa de 1998, a denominada Expo'98, veio alterar o panorama oriental da cidade de Lisboa e constituir um motor de aproximação a outras regiões do país. Por meio do decreto-lei nº88/93 de 23 de março, foi criada a Parque Expo, uma empresa pública com o objetivo de desenvolver a renovação e requalificação urbana e ambiental da área hoje conhecida como Parque das Nações. Com a temática relativa aos oceanos e ao seu potencial de se consolidar como um património para o país, o evento atraiu imensos visitantes, projetando a cidade a novos níveis turísticos. Os equipamentos e as infraestruturas foram dos principais componentes desenvolvidos para este âmbito, tendo em conta que, para a exposição foram construídos o Oceanário, a Feira Internacional de Lisboa, a Marina do Parque das Nações, o Pavilhão do Conhecimento, o Casino de Lisboa e ainda infraestruturas de transporte como a Ponte Vasco da Gama e a Gare do Oriente, sendo a primeira uma nova ligação fundamental entre Lisboa e o sul do país e a segunda uma importante infraestrutura de interface rodoferroviário. Assim, Lisboa e as regiões circundantes, como a área de estudo, beneficiariam do investimento canalizado para a realização da Expo'98, usufruindo agora de ligações rodoferroviárias com a capital (Martins, 2016).

Barragem do Alqueva

A barragem de Alqueva, situada na área de estudo e formada pelas águas do rio Guadiana, foi construída em 2002 com o objetivo de criar a maior reserva de água nacional e uma das maiores da Europa. A área de estudo viu a sua área de regadio crescer e a produção de energia hidroelétrica em níveis que permitem o abastecimento próprio. Pelo aproveitamento da água da barragem, os cereais de sequeiro e a agricultura de subsistência foram substituídos por olival, vinha ou horticultura (AICEP Portugal Global, 2016). Falando no investimento da construção da barragem e albufeira, o (PRODER, 2013) refere:

- Investimento total no Alqueva de 846 milhões de euros entre investidores públicos e privados e cerca de 1600 projetos;

- Investimento agrícola e agroindustrial de cerca de 430 milhões de euros, sendo cerca de 62% ao nível da produção e os restantes 38% ao nível da transformação e comercialização dos bens de produção;
- Área de cerca de 100 mil ha, dividida entre 68 mil ha de culturas de regadio e 32 mil ha de culturas de sequeiro;
- Atuação do programa LEADER na criação de emprego (mais de 3 mil postos de trabalho), equipamentos sociais e valorização do património rural e no aumento do turismo;
- Acréscimo da riqueza em 187 milhões de euros, representando um aumento de 6% do VAB agrícola do continente.

Segundo estatísticas do INE referidas por Faísca (2019), pode-se constatar, por exemplo, a evolução da proporção da produção agrícola do Alentejo no total da produção nacional de vinho e azeite. Considerando o período desde que foi construída a barragem, dividido entre dois intervalos (1999-2008 e 2009-2018), a produção de vinho aumentou de 13% para 19% e a produção de azeite aumentou de 36% para 62% do total nacional de produção de cada um dos bens referidos.

Campeonato Europeu de 2004

O Euro 2004 realizado em Portugal veio dotar o país de um conjunto de infraestruturas, não só desportivas, com os estádios de futebol construídos para o efeito, mas também de transporte, a fim de facilitar o acesso entre os estádios. Até à data, era projetada a conclusão da A2 Lisboa – Algarve e o seguimento para a A22 para movimento e acesso de espetadores ao evento, pelo que foi marcante para o desenvolvimento das infraestruturas rodoviárias (Macedo, et al., 1999).

Central Fotovoltaica da Amareleja

Iniciada a sua atividade no final de 2008, esta central é exclusiva em termos de dimensão em Portugal, tirando partido do facto de estar instalada numa área do país (distrito de Beja) com excelentes índices de radiação solar, com 13 das 21 centrais nacionais. À data da inauguração, era a maior central fotovoltaica no mundo, com uma produção de 46 megawatts. Situa-se na freguesia homónima do concelho de Moura e é constituída por mais de 260 mil painéis ocupando uma área de 250 ha. Como tal, e sendo Moura parte

do interior do país envelhecido, com índices elevados de desemprego e baixa densidade populacional, a central trata-se de um investimento relevante para o panorama local e regional pela atração de investimento de uma empresa multinacional que acarretou a sua conceção dentro de um território enfraquecido. Tornou-se um motor para a redução da importação de energia do estrangeiro e para o combate às alterações climáticas pela produção a partir de uma energia renovável. Contudo, tendo em conta que a central não necessitou de muita mão-de-obra, todo o proveito da central é canalizado para a empresa multinacional, pelo que não restam grandes benefícios para os habitantes da Amareleja (Junqueira, Delicado, & Truninger, 2013).

Crise de 2008

A crise económica de 2008, que atingiu toda a Europa e Portugal de uma forma mais notória, será tomada como uma das causas para, por exemplo, a redução do número de empresas de transporte rodoviário de mercadorias, comparando com os setores ferroviário e marítimo, como indica (Abreu, 2018). Para combater a dívida, o Programa Estabilidade e Crescimento (PEC I) 2010-2013 privatizou certas empresas, nomeadamente no setor dos transportes, como a Aeroportos de Portugal (ANA) e a TAP no transporte aéreo, e a CP no setor ferroviário, incluindo a concessão de exploração de linhas férreas da empresa referida (CESUC, 2013). A austeridade, a presença da Troika e as medidas do Fundo Monetário Internacional (FMI) afetaram diversas empresas de transporte, bem como as políticas de investimento no setor (Fernandes D. R., 2016).

Aeroporto de Beja

O aeroporto de Beja foi inaugurado em 2011 e é um investimento de relevo para a área de estudo. O turismo na Costa Vicentina, no Algarve ou na barragem do Alqueva poderia usufruir das potencialidades deste aeroporto. Trata-se de um motor para uma região despovoada, envelhecida e economicamente fraca. Poderia gerar emprego, atrair população e potenciar o turismo da região. No entanto, a localização do mesmo carece de acessibilidades rodoviárias e ferroviárias, estando planeada por exemplo a conclusão do IP8 Sines – Beja. A ferrovia proveniente do aeroporto não existe e a mais próxima, que passa pelas estações de Beja e Cuba, não se encontra eletrificada, deixando o aeroporto numa situação expectante em relação ao seu potencial (Freitas, 2012).

Todos estes acontecimentos tornam a área de estudo numa região com potencial económico, turístico, demográfico e agrícola, podendo vir a apresentar índices mais favoráveis com base em investimentos para consolidar o seu estatuto como região atrativa. É neste sentido que é interessante analisar também a evolução das infraestruturas de transporte e perceber a forma como essa evolução acompanhou a história abordada neste capítulo.

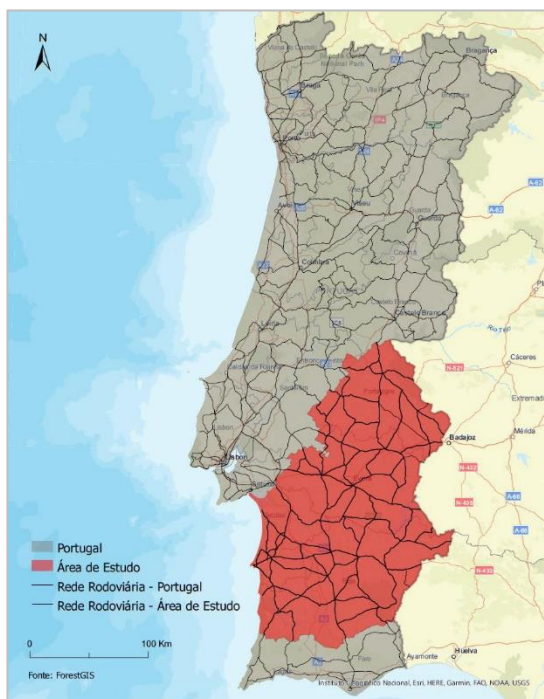
É também relevante apresentar as infraestruturas de transporte na área de estudo através de mapas, de modo a proporcionar uma análise visual mais clara, baseada na recolha de *shapefiles* e no tratamento dos dados para análise espacial, como se apresentam a partir do próximo capítulo.

4. Investimento em Infraestruturas de Transporte na Área de Estudo

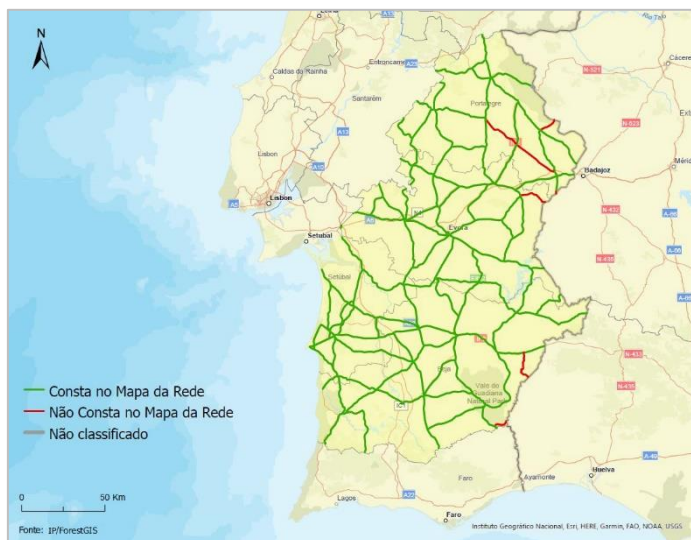
4.1. Infraestruturas de Transporte

4.1.1. Rodoviário

A rede rodoviária existente na área de estudo apresenta-se no mapa 5, a olho nu, razoavelmente distribuída e homogénea, pelo que há diversos centros urbanos abrangidos por uma vasta rede de estradas, como Ponte de Sor, Portalegre, Évora, Vendas Novas, Sines e Beja. As *shapefiles* (encontradas na plataforma ForestGIS) relativas às estradas omitem alguns eixos presentes na rede existente, e classificam alguns dos presentes de uma forma diferente da Infraestruturas de Portugal. Além disso, após a verificação do estado atual da rede rodoviária, alguns eixos apresentados no mapa não estão classificados segundo a atual Rede Rodoviária Nacional, como deviam. É também de realçar que existem eixos de autoestrada existentes na área de estudo não retratados nos mapas acima, como a A2 Lisboa – Algarve a A6 Marateca – Caia. A A26 Sines – Beja ainda está em fase de construção.



Mapa 4 – Rede Rodoviária em Portugal e na Área de Estudo



Mapa 5 – Eixos Presentes e Ausentes do Mapa da Rede da Infraestruturas de Portugal

Segundo a atual classificação da Rede Rodoviária Nacional estipulada pelo PRN 2000, as estradas na área de estudo dividem-se em cinco categorias: Rede Nacional de Autoestradas, Rede Fundamental de IP, Rede Fundamental de IC, Rede Complementar de EN e Estradas Regionais, estabelecendo ligações importantes com outros sistemas urbanos regionais (Figueira de Sousa & Fernandes, 2011):

- Castelo Branco – Fundão – Covilhã – Guarda;
- Tomar – Abrantes – Torres Novas – Entroncamento;
- Santarém;
- AML;
- Sines;
- Albufeira;
- Faro – Olhão – Loulé – Quarteira;
- Portimão – Lagos;
- Vila Real de Santo António;
- Comunidade Autónoma da Andaluzia, Espanha (Huelva, Sevilha);
- Comunidade Autónoma da Estremadura, Espanha (Badajoz, Cáceres).

Segundo Figueira de Sousa & Fernandes (2011), a infraestruturação rodoviária em Portugal foi mais notória a norte do Tejo e no litoral, em detrimento do interior a sul do Tejo. A A6 e a A2 tornaram-se decisivas para a reestruturação das acessibilidades da área de estudo a alguns centros urbanos relevantes em termos de população, atividade económica ou plataformas intermodais. Na década de 1990, Setúbal e Évora aproximaram-se pelo investimento na A6 que ligaria o nó da Marateca/A2 com Elvas e Badajoz, em Espanha. No entanto, a faixa interior do Baixo Alentejo é uma das áreas que carece de infraestruturas que reduzam as distâncias-tempo.



Mapa 6 – Classificação Atual das Estradas

A classificação atual das estradas existentes na área de estudo desta dissertação é caracterizada da forma representada no mapa 6, e a análise prender-se-á com a Rede Nacional de Autoestradas e as Redes Fundamentais de IP e IC pelo interesse supramunicipal que representam.

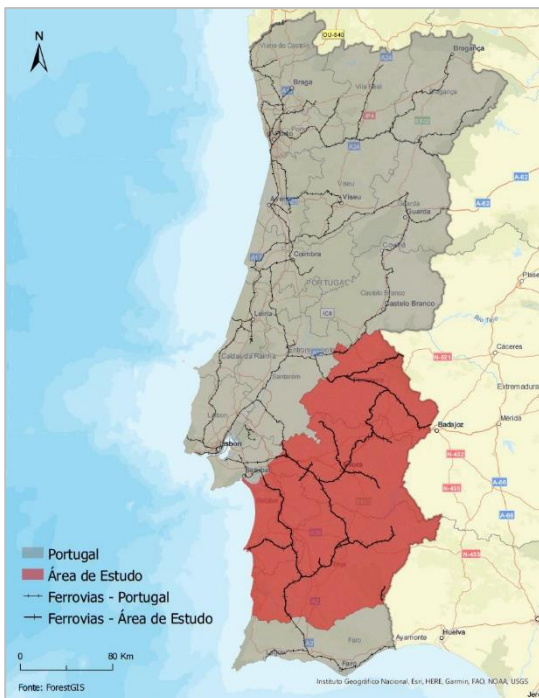
Em relação à Rede Nacional de Autoestradas, e excluindo os eixos já referidos devido à ausência na *shapefile*, o mapa inclui um pequeno troço da A26, mas tal infraestrutura ainda não se encontra aberta à circulação, uma responsabilidade quer da Infraestruturas de Portugal, quer das empresas concessionárias da obra (Agência Lusa, 2019).

A Rede Fundamental de IP apresenta dois eixos que cruzam a área de estudo, de norte a sul e de este a oeste. De norte a sul, o IP2 liga Macedo de Cavaleiros, em Trás-os-Montes, a Ourique, no Baixo Alentejo, próximo do Algarve. No entanto, conta com alguns troços classificados noutra nível hierárquico devido ao perfil que os mesmos têm. Por sua vez, do oceano a Espanha, é visível no mapa o IP8 Sines – Vila Verde de Ficalho, próximo da fronteira, sendo que ainda se encontra em construção entre Ferreira do Alentejo e Beja segundo a Infraestruturas de Portugal e o troço Sines – Santiago do Cacém está construído em formato de autoestrada e designado como A26.

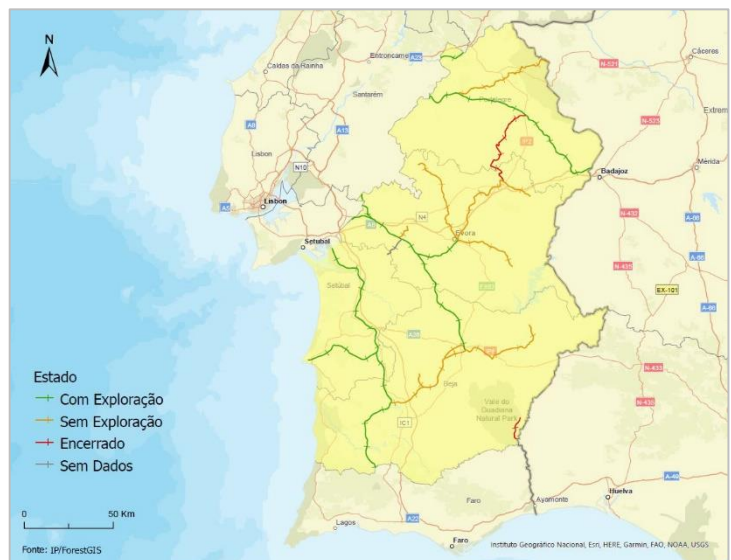
As redes complementares de IC e de EN apresentam eixos dispersos na área de estudo, mas condutores a outras regiões do país (Centro, AML, Algarve) e Espanha.

4.1.2. Ferroviário

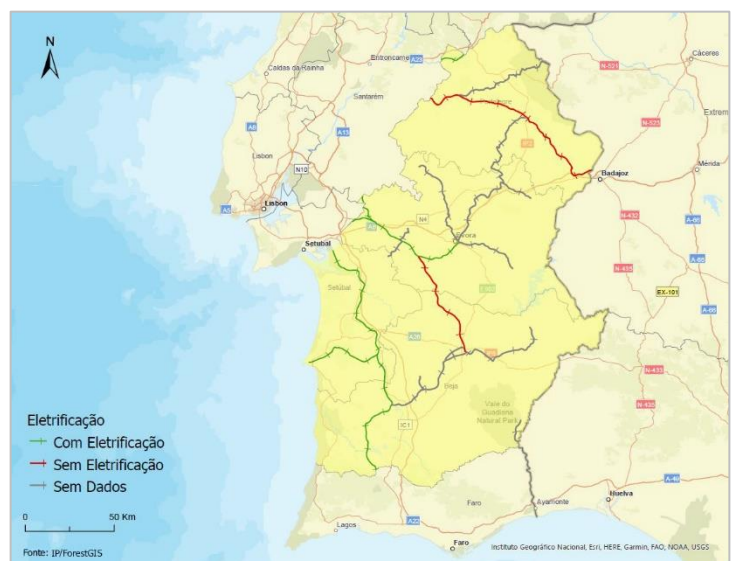
A rede ferroviária na área de estudo distribui-se no território da forma retratada no mapa 8. Existem alguns troços mais consolidados, quer pelo volume de passageiros que servem, quer pelos centros urbanos que alcançam. Esta rede exerce ligações com centros urbanos ou regiões fora da área de estudo de dimensão populacional ou económica expressiva. De entre os troços, será feita uma breve análise aos eixos ferroviários atualmente existentes e com importância específica por servirem centros urbanos ou atividades económicas relevantes. De notar que grande parte dos eixos foram inaugurados nas primeiras duas décadas do século XX, e que grande parte dos troços que encerraram serviam centros urbanos de menor dimensão.



Mapa 7 – Rede Ferroviária em Portugal e na Área de Estudo



Mapa 8 – Estado da Ferrovias na Área de Estudo



Mapa 9 – Eletrificação da Ferrovias na Área de Estudo

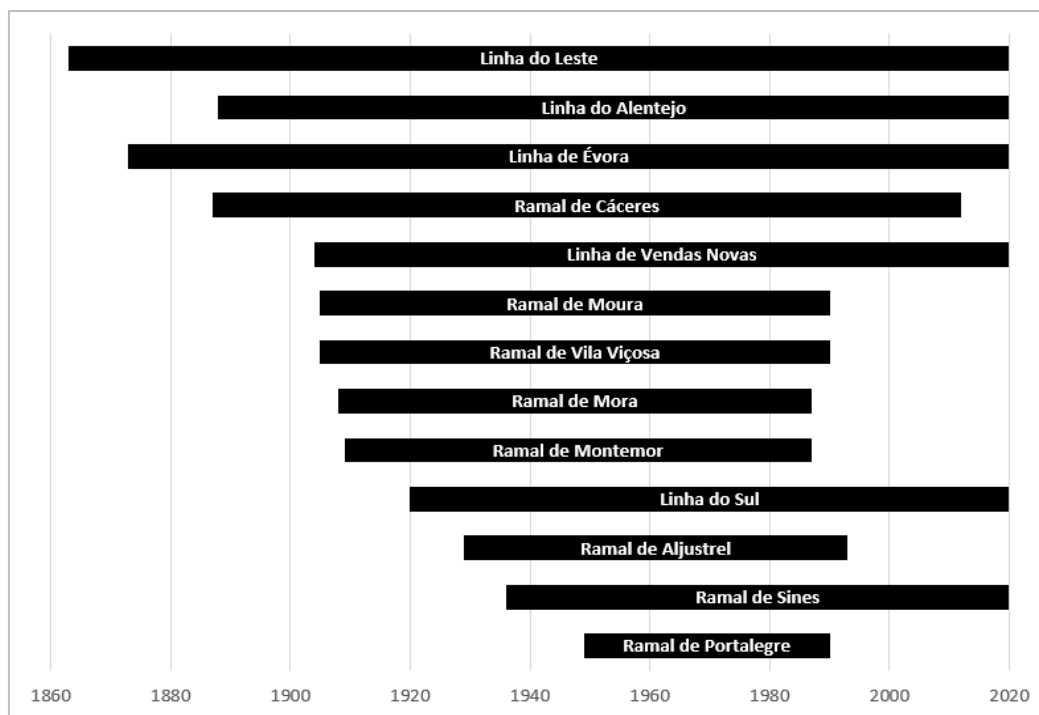


Figura 3 – Cronologia dos Eixos Ferroviários na Área de Estudo | Fonte: Alves, 2015

A Linha do Leste, aberta à exploração em 1863 (Alves, 2015), entre Abrantes e Elvas, atravessa dois centros urbanos importantes a meio do seu trajeto, Portalegre e Ponte de Sor, contudo, sem estar eletrificada. É parte integrante do projetado Corredor Atlântico e poderá vir a promover ligações internacionais a Badajoz (Infraestruturas de Portugal, 2019).

A Linha do Alentejo, concluída em 1888 (Alves, 2015) tem origem no Barreiro e finda na Funcheira, no cruzamento com a Linha do Sul. Todavia, é apenas explorada até Beja, sem ligação direta desde Lisboa. Encontra-se por eletrificar a partir de Casa Branca, onde se cruza com a Linha de Évora e inexplorada entre Beja e Funcheira.

O Ramal de Sines, com ligação ao porto, foi inaugurado em 1936 (Alves, 2015) e complementava a ligação Lisboa – Algarve. No entanto, o tráfego de passageiros foi suprimido e só o transporte de mercadorias se manteve para as indústrias de refinaria, petroquímica e metalúrgica com origem e destino no porto de Sines.

A Linha do Sul, concluída em 1920 (Alves, 2015), atravessa a área de estudo desde Lisboa, através da Ponte 25 de Abril, a Tunes, no Algarve, cruzando centros urbanos de média dimensão e está eletrificada em toda a sua extensão.

Algumas linhas ou ramais para transporte ferroviário já não se encontram operacionais pela despesa que apresentavam, por estarem encerrados e expectantes quanto ao regresso dos comboios, por estarem extintos ou até convertidos para usos alternativos ou por transferência de tarefas para outros troços ferroviários.

O Ramal de Vila Viçosa, proveniente de Estremoz passava ainda por Borba, servindo o triângulo do mármore. Contudo, encerrou em 1990 (Alves, 2015). Este ramal tem algum interesse devido á sua localização num polo de dinamismo económico criado pelas atividades extrativas e de transformação de mármore nos concelhos de Estremoz, Borba e Vila Viçosa (Vivas, 2002). A economia local assenta de alguma forma nestas atividades da indústria extrativa de rochas ornamentais, inseridas no setor secundário que emprega uma média de 26% dos trabalhadores no conjunto dos três municípios (INE, 2015).

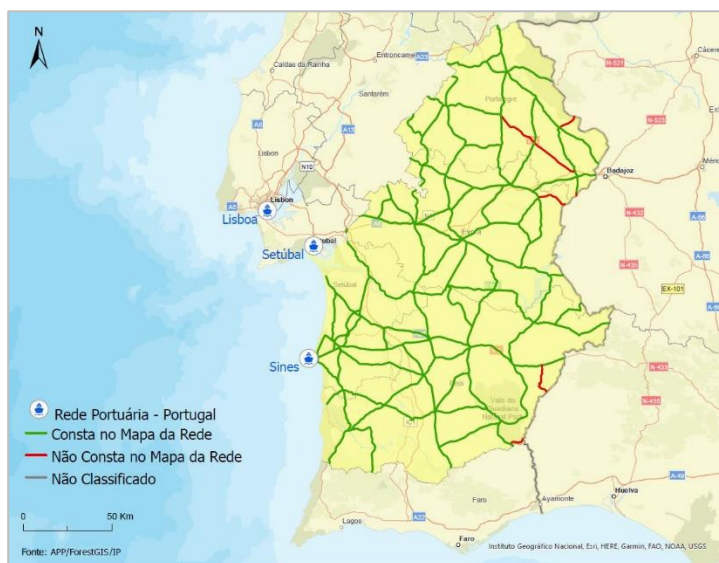
O investimento no setor rodoviário canalizou uma parte da procura ao transporte ferroviário, pelo que alguns troços foram encerrados. Ao mesmo tempo se encontra uma grande percentagem de ferrovia por eletrificar e modernizar, tornando a área de estudo pouco competitiva neste setor. No entanto, com os investimentos recentes na barragem do Alqueva, no porto de Sines e no aeroporto de Beja, o transporte ferroviário poderá vir novamente a exercer um papel importante, todavia expectante e apenas em teoria. Segundo Marin, et al. (2006), o modo ferroviário perdeu a oportunidade para se desenvolver e consolidar em Portugal devido à falta de planeamento, resultando em diversos problemas. Por exemplo, a linha de alta velocidade planeada não existe, pelo que não há aproveitamento do processo verificado em Espanha com a introdução da bitola europeia que não está sequer iniciada em Portugal. Além disso, várias linhas e ramais foram encerrados e existem vários projetos de reabilitação das linhas do sul, ainda incompletos, quer devido ao custo, quer devido ao horizonte temporal para o qual são planeado/as.

4.1.3. Portuário

Na área de estudo existe apenas um porto, em Sines, que integra o sistema portuário principal nacional, constituído por, além deste, pelos portos de Leixões, Aveiro, Lisboa e Setúbal. Este último assume alguma importância para a análise tendo em conta a proximidade do mesmo à área de estudo. Os portos de Sines e Setúbal integram a RTE-T para a formação do corredor multimodal e logístico para a Europa (Vale, 2017).



Mapa 10 – Rede Portuária em Portugal e na Área de Estudo



Mapa 11 – Hinterland Rodoviário do Porto de Sines



Mapa 12 – Hinterland Ferroviário do Porto de Sines

O porto de Sines, de águas profundas, é o porto com maior volume de mercadorias movimentadas, usufruindo de características naturais para acolher qualquer tipo de

navio. É a principal entrada de energia para o país e tem como objetivo assegurar as ligações rodoferroviárias para se projetar como um porto de referência ibérica e atlântica (APS, s.d.). Para tal, a área de Sines pode ser considerada um *cluster* dotado de descontinuidade territorial, isto por culpa do seu afastamento relativo a grandes cidades, isto é, um modelo de clusterização singular (Moreira, 2012). Um *cluster* pode ser definido, segundo Rodrigue, Comtois & Slack (2006), como um processo de criação de atividades e fixação de entidades que operam na mesma cadeia de valor, concentrando-se geograficamente. A dimensão das unidades industriais que se instalaram em Sines, de algum valor incorporado e voltadas para a exportação, devem ser o motor sobre o qual Sines se deve tornar um polo tecnológico atrativo, beneficiando das infraestruturas existente (Moreira, 2012). Face a este potencial, e em termos das ligações marítimas e terrestres, o porto de Sines localiza-se no sudoeste da Europa, fator que, aliado às características naturais do mesmo, contribui para que seja um porto estrategicamente fulcral. Através da observação dos mapas anteriormente apresentados, o sul e o centro de Portugal localizam-se no seu *hinterland*, com potencial alcance até às regiões espanholas da Estremadura e Madrid (APS, s.d.).

A fim de se tornar competitivo face aos restantes concorrentes, como Valência, Algeciras ou Tânger, Sines deve apostar na logística e num *hinterland* razoável, proporcionando às empresas uma ligação ferroviária com o centro da Europa, em consequência de os mercados consumidores terem maior expressão na Europa e usufruírem de portos com um *hinterland* mais bem constituído, como Antuérpia, Roterdão ou Hamburgo. É neste sentido que a posição geográfica de Sines face aos grandes mercados e às matérias-primas condiciona a atividade empresarial pelos custos introduzidos pela distância (Moreira, 2014). Além da distância aos mercados de consumo, Sines continua a depender de Setúbal e de Lisboa para escoar determinados bens e captar recursos (Filipe, 2016), mas ainda carece de infraestruturas que facilitem a acessibilidade entre o porto e os mercados de origem ou destino.

Os impactos negativos da instalação do porto de Sines diversificam-se (Filipe, 2016). Em termos económicos, além do atraso na própria consolidação de um mercado consumidor, foram reduzidas as atividades locais que vigoravam antes do porto, como a pesca e a agricultura, manifestando-se no desagrado das populações, não só pelas

expropriações levadas a cabo, como também pelo acesso a atividades económicas para as quais vinham a trabalhar desde cedo, colocando meios de subsistência em causa. Os impactos territoriais também se fazem notar, focando, por exemplo, o desenvolvimento da região praticamente voltado para o porto e indústrias adjacentes, ou aumentando o custo de vida na região e a clandestinidade. O tecido urbano não cresce paralelamente ao desenvolvimento internacional do porto e o território mantém-se fragmentado e desarticulado com outros aglomerados urbanos.

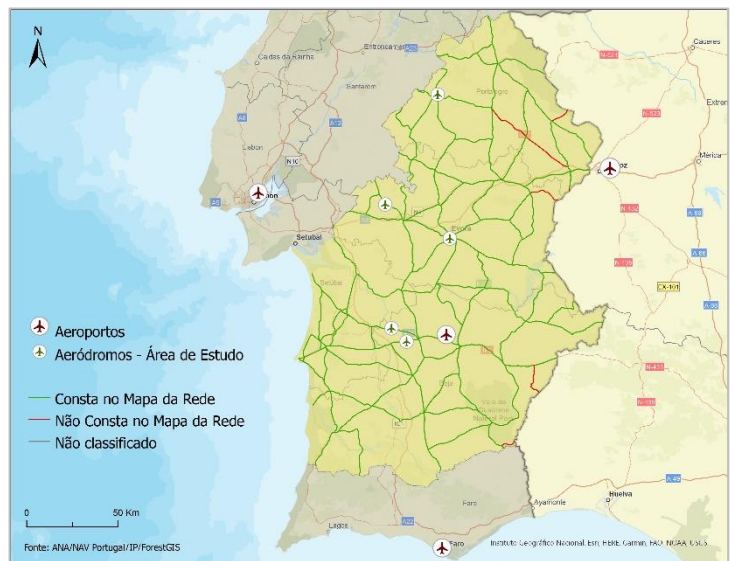
Em sentido contrário, são notórios os impactos positivos, salientando a criação de emprego, o aumento do ganho médio mensal e do poder de compra, superiores à média nacional, o rejuvenescimento e qualificação da população, o planeamento moderno e a articulação entre empresas e a comunidade local. Os transportes beneficiam também da existência do porto pelo incentivo que o mesmo exerce na construção e na melhoria das ligações com Setúbal, Lisboa, ou Beja (Filipe, 2016). O porto de Sines apresenta uma capacidade de captação de carga que atrai grandes navios e pode reduzir o custo de transporte nas ligações de e para Portugal. Para alargar o *hinterland*, exige-se um investimento na ligação ferroviária, com possibilidade de servir a Catalunha ou a região de Valência com mercadorias provenientes da América, ou vice-versa, se a mercadoria tiver origem no Canal do Suez. Com boas condições de intermodalidade e transporte para a Europa, seria possibilitada a instalação de mais indústria com mais emprego. Com a bitola europeia de Lisboa para Faro, como planeado, a ligação do novo aeroporto de Lisboa para o Algarve passaria por Sines com comboios de alta velocidade e por Beja, que teria uma ligação com a capital pelo eixo Lisboa – Madrid (Félicio, Soares, Caldeirinha, & Ferreira, 2014).

4.1.4. Aeroportuário

Na área de estudo desta dissertação, existe um aeroporto, em Beja, o único aeroporto no interior do país, ao contrário dos restantes aeroportos nacionais, que servem diferentes áreas do país, mas que estão presentes na faixa litoral e cinco aeródromos que servem fins diversificados, sendo eles Ponte de Sor, Évora, Montemor-o-Novo, Ferreira do Alentejo e Figueira dos Cavaleiros.



Mapa 13 – Rede Aeroportuária em Portugal e na Área de Estudo



Mapa 14 – Conexões Rodoviárias à Rede Aeroportuária da Área de Estudo



Mapa 15 – Conexões Ferroviárias à Rede Aeroportuária da Área de Estudo

O aeroporto de Beja foi inaugurado em 2011 com o objetivo de se tornar um motor de desenvolvimento da área de estudo, cada vez mais pobre, despovoada, envelhecida e em declínio económico. Poderia gerar emprego e desta forma fixar população e diminuir os constrangimentos do território devido às suas potencialidades, como a componente turística pela proximidade a polos como a barragem de Alqueva, as regiões espanholas da Andaluzia e da Estremadura, a Costa Alentejana ou o Algarve (Freitas, 2012). Esta potencialidade turística da área de estudo depende fortemente da presença de infraestruturas aéreas coordenadas com as estradas e os caminhos de ferro. O aeroporto é um projeto localizado numa região em que, nos primeiros anos, não iria facultar as características demográficas ou turísticas de apoio às infraestruturas. Não opera em termos de saída de passageiros e localiza-se num território pouco denso em população e que detém um dos PIB mais baixos da UE. Para tornar um aeroporto rentável, é necessária a existência de centros urbanos atrativos, pelo que, devido à dimensão das cidades alentejanas e a sua distância ao aeroporto, não se revela vantajoso, pelo menos a curto prazo (Freitas, 2012).

O aeroporto de Beja é uma infraestrutura de transporte valorizada pelas companhias *low cost*, podendo vir a exercer um papel importante nesse aspeto. Apresenta vantagens, como uma grande área disponível para a instalação da infraestrutura, o seu espaço aéreo é pouco congestionado e com pouco risco de afetar aglomerados populacionais, e a sua orografia é plana e favorável a essa instalação. Contudo, as acessibilidades são neste momento um entrave devido à não conclusão do IP8 Sines – Beja, que encontraria a A2 em Grândola para alimentar a sua conectividade com Lisboa e com o Algarve. As estações ferroviárias mais próximas encontram-se a alguns quilómetros do aeroporto, nas localidades de Beja e Cuba, sendo que o material se encontra degradado e com imensos custos de tempo para o utilizador. Em termos do possível desenvolvimento do aeroporto em simultâneo com o turismo regional, o aeroporto localiza-se numa área que pode acolher imensa procura turística proveniente do norte da Europa, em busca do clima mediterrânico e pode também atrair investimento e empresas, estando, no entanto, dependente de dinâmicas regionais populacionais, turísticas e económicas (Freitas, 2012).

Mesmo ao lado, no país vizinho, há um aeroporto que pode servir como um ponto de aterragem de turistas que planeiem visitar Portugal, pela sua proximidade com a fronteira. Trata-se do aeroporto de Badajoz, uma cidade transfronteiriça e que se localiza no centro de um importante triângulo constituído por Lisboa, Madrid e Sevilha, onde a fronteira entre Portugal e Espanha tem vindo a diminuir com o aumento da proximidade económica e social. O aeroporto de Badajoz é alvo de projetos para se ampliar a fim de receber mais voos provenientes de diferentes regiões do globo (Ayuntamiento de Badajoz, s.d.). Pela proximidade à fronteira, o aeroporto espanhol poderá vir a ser porta de entrada para turistas que pretendam visitar a área de estudo, além de que com a presença da A6, os centros urbanos fronteiriços beneficiarão de um fluxo maior de pessoas, mercadorias e com isso emprego, investimento e uma comunicação e ligação mais aberta e internacional com Espanha.

Ao abordar a rede aeroportuária, é importante que se fale em aeródromos, que, tal como os aeroportos, servem a operação das aeronaves como plataformas de descolagem e/ou aterragem, estacionamento e manutenção (Ferreira, 2013). Após a adesão à CEE, o setor da construção beneficiou com financiamento comunitário, e nesse sentido, a melhoria das acessibilidades do interior com vista à descentralização da indústria foi uma meta a alcançar. Toda esta dinâmica criada em prol dos centros urbanos do interior gerou novas indústrias através de parques industriais. Com isto, cresceu a oferta de emprego e o tecido urbano, alterando o ordenamento do território nas regiões onde as indústrias se fixaram. Os centros que detinham aeródromos poderiam ter sofrido especulação, mas outros aeródromos que até então eram pouco ativos, começaram a ser vistos como um motor potenciador de desenvolvimento das regiões (Ferreira, 2013). A rede de aeródromos atual está praticamente direcionada para emergências, aviação desportiva, executiva, de formação ou trabalho aéreo. Segundo o mesmo autor, a entrada na CEE e a consequente melhoria da rede viária que reduziu tempos de deslocação, assumiu-se como um dos fatores pelos quais os aeródromos começaram a ser vistos apenas para fins de aviação de lazer ou de trabalho aéreo. Em 2006, é elaborado um documento denominado de Orientações Estratégicas para o Sistema Aeroportuário Nacional, que para a rede de aeródromos visava garantir uma rede que cobrisse funções básicas como proteção civil ou emergência médica,

monitorizar os espaços que cumprissem os requisitos para prestar serviço de transporte aéreo no âmbito do ordenamento do território ou da aviação executiva e assegurar uma rede de heliportos funcional que serviria hospitais centrais.

Em relação aos aeródromos da área de estudo e ao aeroporto de Beja, são apresentados de seguida alguns dados para caracterizar a rede (NAV Portugal, s.d.):

Infraestrutura	Dimensão (m)	Tráfego Autorizado	Utilização
Montemor-o-Novo	750x18	VFR-MTOM até 5700kg e Ultraleves	Lazer
Beja	3450x60	IFR/VFR	Civil / Militar
Évora	1300x23	IFR/VFR e Ultraleves (exceto grupo 1)	Lazer
Ferreira do Alentejo	559x20	VFR e Ultraleves	Privado
Figueira dos Cavaleiros	660x18	VFR e Ultraleves	Lazer / Privado
Ponte de Sor	1800x30	IFR/VFR	Lazer / Instrução / Emergência

Tabela 2 – Informação da Infraestrutura Aeroportuária na Área de Estudo

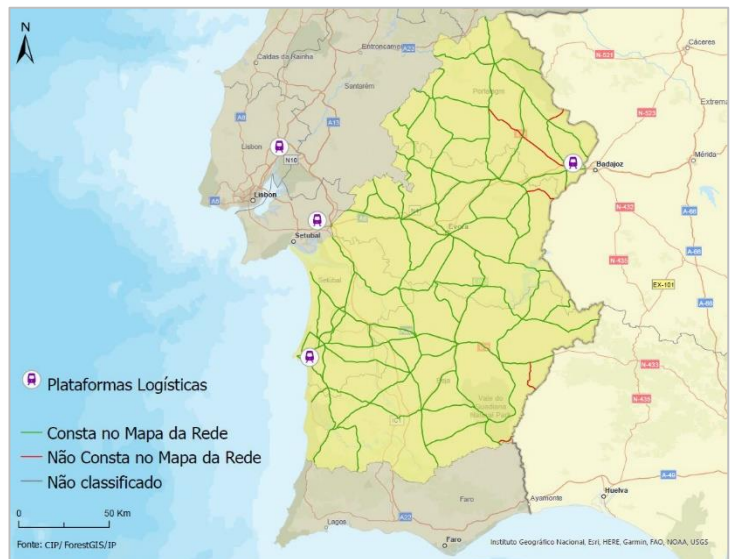
Tendo em conta a tabela apresentada, o aeroporto de Beja é a maior infraestrutura aeroportuária da área de estudo, contudo inoperacional quanto ao tráfego de saída de passageiros. As restantes cinco infraestruturas apresentadas facultam uma diversidade de usos, mas nenhum relacionado com o transporte, pelo que os aeródromos presentes na área de estudo se dedicam fundamentalmente ao lazer, nomeadamente atividades de paraquedismo e voos em planador. De realçar ainda que a privacidade de infraestruturas deste tipo, como por exemplo os aeródromos de Ferreira do Alentejo e Figueira dos Cavaleiros, limita o acesso aos utilizadores. Em suma, nenhum destes aeródromos exerce peso no transporte de passageiros ou de mercadorias. Por sua vez, o aeroporto de Beja reúne as condições para tal, mas continua expectante por ligações rápidas a centros urbanos de maior relevância territorial.

4.1.5. Logística

Ao abordar a questão logística e intermodal na área de estudo, torna-se imperativo mencionar o porto de Sines, um ponto de encontro de rotas marítimas de escala mundial com as redes rodoviária e ferroviária do continente que permitem a ligação de mercadorias com o resto do país, e eventualmente com o resto da Europa através de uma ligação transfronteiriça com Espanha.



Mapa 16 – Rede de Plataformas Logísticas em Portugal e na Área de Estudo



Mapa 17 – Conexões Rodoviárias à Rede de Plataformas Logísticas na Área de Estudo



Mapa 18 – Conexões Ferroviárias à Rede de Plataformas Logísticas na Área de Estudo

Partindo deste ponto, a Plataforma Logística do Caia apresenta-se como um projeto de elevado interesse para Portugal e Espanha na consolidação da RTE-T. O projeto que incide desde 2006 sobre a área do Caia, no concelho de Elvas, destaca-se pela oportunidade de promover o desenvolvimento socioeconómico da região, intenção de ambos os governos ibéricos. Consistiria no atravessamento da linha de alta velocidade planeada entre Lisboa e Madrid, cruzando a estação do Caia e a também planeada ligação férrea no eixo Sines – Poceirão – Évora – Elvas. A Câmara Municipal de Elvas planeava, através do investimento na plataforma, constituir a denominada euro-cidade Elvas/Badajoz, por fatores como a proximidade entre ambas, a relação histórica entre países vizinhos, a eventual projeção comercial das duas cidades ou o interesse cultural e linguístico mútuo, sendo que a proximidade geográfica exerce um importante peso. Todavia, este território é dotado de algumas características que podem limitar a construção da plataforma, como por exemplo o facto de o mesmo estar inserido na Rede Natura 2000, na Reserva Agrícola Nacional (RAN) e na Reserva Ecológica Nacional (REN). A isto tudo se juntou a crise económico-financeira de 2008, dada a redução dos investimentos previstos e o adiamento ou cancelamento do projeto. No âmbito estratégico, esta plataforma logística transfronteiriça seria vantajosa em diversos pontos (Almeida, Arantes, Ramos, & Nunes da Silva, 2011):

- Promoção do corredor Lisboa – Sines – Madrid até ao resto da Europa;
- Projeção dos portos de Lisboa, Setúbal e Sines até ao interior da Península Ibérica;
- Geração de emprego direto e indireto, combatendo a desertificação;
- Captação de operadores logísticos ao longo do traçado da A6;
- Visibilidade por ser a primeira plataforma transfronteiriça de raiz na Europa, sendo que a plataforma Euskadi/Aquitania, no País Basco, em Espanha, resultou da união de duas plataformas já existentes;
- Apoio financeiro comunitário pela formação do Agrupamento Europeu de Cooperação Transfronteiriça (AECT).

No entanto, devido à crise de 2008 e às alterações nos investimentos e nos fundos, as perspetivas portuguesas e espanholas voltaram-se para a viabilidade económica da construção da infraestrutura a partir de 2010. Tornou-se urgente avaliar o projeto, pelo

que, segundo a perspectiva logística, a viabilidade do mesmo teria de ser calculada para complementar as plataformas do Poceirão, em Palmela, e a de Badajoz. Segundo a perspectiva do desenvolvimento da região, teriam de ser avaliados os efeitos socioeconómicos gerados pela infraestrutura. Entretanto, o planeamento territorial entra na equação por parte das entidades municipais de forma a discriminar os usos do solo em função da vocação e flexibilidade, tendo em conta os atributos naturais que o próprio terreno detém (Almeida, Arantes, Ramos, & Nunes da Silva, 2011).

Em 2018, o então ministro do Planeamento e das Infraestruturas, Pedro Marques, participou na cerimónia de assinatura do protocolo para criar a euro-cidade Elvas – Badajoz – Campo Maior, afirmando que a ligação ferroviária entre Sines e Elvas seria estruturante para o desenvolvimento de Portugal e Espanha, potenciando o porto de Sines, a região de Madrid, a Estremadura e o Alentejo. A euro-cidade perspectivada, que reúne mais de 200 mil habitantes, estaria inserida no eixo Lisboa – Madrid – Barcelona, com o objetivo de projetar os três municípios da fronteira, atrair e fixar população e investimento para gerar emprego e crescimento, além de uma geração vindoura de cidadãos bilingues pela proximidade geográfica. Segundo os intervenientes, entre os quais o ministro Pedro Marques e os presidentes dos três municípios envolvidos, o projeto seria vantajoso pelo fator proximidade ao aeroporto de Badajoz e à linha férrea planeada entre Sines e Madrid. Com isto se poderia constituir, segundo os promotores, um “(...) *centro nevrálgico económico* (...)” ibérico (Agência Lusa, 2018).

4.2. Rede Transeuropeia de Transportes

Para uma melhor compreensão da inserção das redes de transporte portuguesas no contexto europeu, é importante contextualizar esta ideia europeia de aproximar os diferentes países-membros através de uma rede de transportes desenvolvida em ambiente de cooperação transnacional.

O regulamento da UE nº 1315/2013 do Parlamento e Conselho Europeus concebe a ideia de desenvolver a Rede Transeuropeia de Transportes dividida em duas vertentes, como refere (Cruz, 2015):

1. Rede Global – todas as infraestruturas de transporte existentes e planeadas, com conclusão prevista até 2050;
2. Rede Principal – partes específicas da Rede Global de maior importância a nível estratégico, com previsão de conclusão dos objetivos até 2030.

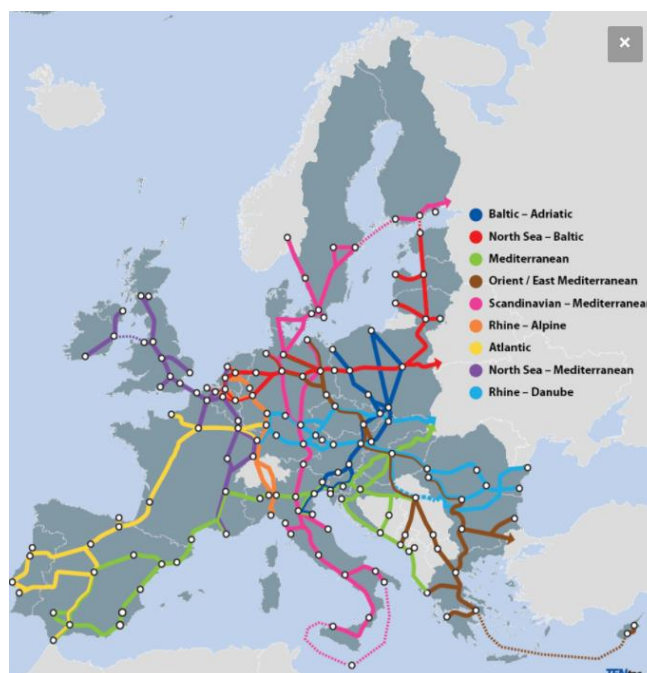


Figura 4 – Projetos de Rede Transeuropeia do Transportes

O orçamento previsto para a execução desta ideia europeia seria de 24 mil milhões de euros, sendo que quase metade desse montante seria proveniente do FC. Dos nove corredores da Rede Principal que viriam a ser alvo de investimentos, apenas um

atravessa Portugal, o Corredor Atlântico, que além de Portugal, passaria por Espanha, França e Alemanha com os seguintes alinhamentos (Cruz, 2015):

- Algeciras – Bobadilla – Madrid;
- Sines – Lisboa – Madrid – Valladolid;
- Lisboa – Aveiro – Leixões;
- Aveiro – Valladolid – Vitoria – Bilbao – Bordéus – Paris – Le Havre – Metz – Mannheim – Estrasburgo.

Os objetivos estratégicos passam por reforçar a intermodalidade, desenvolver a interoperabilidade com foco nas ligações ferroviárias (por exemplo Évora – Caia – Badajoz) e explorar a dimensão externa através do potencial dos portos do continente.

O documento apresentado por (Cruz, 2015) apresenta limitações relevantes de cada um dos setores de transporte em Portugal, enumerados de seguida, mas que servem ao mesmo tempo como recomendações do plano de trabalhos:

- Ferroviário
 - Falta de ligação entre Évora e Caia na fronteira espanhola;
 - Ausência de eletrificação nas ferrovias transfronteiriças;
 - Diferença de bitolas entre a Península Ibérica e o resto da Europa e necessidade de ajustar a bitola ao modelo europeu;
 - Restrições à operação de comboios de grande dimensão no acesso a portos e terminais rodoferroviários;
 - Ausência do ERTMS, pelo que deve ser implementado nos alinhamentos transfronteiriços.
- Portuário
 - Necessidade de melhoria nos acessos terrestres próximos;
 - Necessidade de melhoria dos acessos fluviais aos terminais portuários;
 - Falta de infraestruturas de abastecimento de Gás Natural Liquefeito (LNG) nos portos.

- Rodoviário
 - Necessidade de melhoria da ligação transfronteiriça em Vilar Formoso – Fuentes de Oñoro, onde está prevista a conclusão do último troço do IP5.
- Aeroportuário
 - Ligação do aeroporto de Lisboa à Rede Ferroviária Transeuropeia até 2050.

Neste sentido, foram apresentadas candidaturas de projetos com impacto direto ou indireto na área de estudo ao abrigo do programa europeu de financiamento CEF, com orçamentos estipulados da seguinte forma (Cruz, 2015):

Projetos Ferroviários		
Troço Évora – Caia e Linha do Sul (estudos, projetos e obras)	512 milhões €	2015-2020
Projetos Rodoviários		
Projetos de ITS	7 milhões €	2015-2018
Projetos Marítimo-Portuários		
Plataforma Multimodal do Porto de Lisboa	6 milhões €	2014-2018
Janela Única Logística	6 milhões €	2014-2017

4.3. Instrumentos de Gestão Territorial e Outros Planos e Estudos

Para aplicar ideias, métodos e iniciativas para desenvolver o setor dos transportes e acelerar o desenvolvimento regional, todo o processo de estudo, formação e publicação de planos e programas requer um diagnóstico do território visado como alvo de medidas de desenvolvimento, e uma monitorização ao longo do processo para averiguar o ritmo de execução das mesmas e assegurar que os projetos são concretizados e as medidas são alcançadas.

Para distinguir os âmbitos de atuação e das estratégias de cada política decretada para o território e para o urbanismo, o Regime Jurídico dos Instrumentos de Gestão Territorial (RJIGT) contextualiza o sistema de gestão do território nos âmbitos nacional, regional, intermunicipal e municipal, sendo que este trabalho será focado nos três primeiros, bem como a abordagem que se segue (Ministério do Ambiente, Ordenamento do Território e Energia, 2015).

Dos instrumentos que operam à escala nacional, destacam-se, para este estudo, o PNPOP e os programas setoriais. O PNPOP define as estratégias relevantes para o ordenamento do território nacional, no âmbito do quadro de referência em vigor e assume-se como um instrumento cooperativo entre os países da UE, pelo que a sua elaboração é responsabilidade do Governo. Por sua vez, os programas setoriais, elaborados em função de uma decisão do membro do Governo competente pelo setor, incidem no ordenamento do território pela concretização de políticas em vários âmbitos, entre eles os transportes, as infraestruturas ou as comunicações. Podem-se incluir ainda as decisões sobre empreendimentos públicos com dimensão relevante para o território (Ministério do Ambiente, Ordenamento do Território e Energia, 2015).

À escala regional, concretizam-se as estratégias através de programas regionais de ordenamento do território, levados a cabo pelas CCDR sob supervisão de um membro do Governo competente pelo ordenamento do território. Por fim, os programas intermunicipais de ordenamento do território integram as políticas de âmbito intermunicipal, cuja elaboração compete, na área de estudo, aos conselhos intermunicipais nas CIM (Ministério do Ambiente, Ordenamento do Território e Energia, 2015).

Além destas políticas de ordenamento do território, são decretados programas operacionais para gerar medidas para desenvolver o mesmo, pelo que neste âmbito, os países que integram a UE discriminam os gastos dos fundos comunitários durante o período em vigor no programa (Comissão Europeia, s.d.). Estes são criados em prol de uma determinada região ou de um objetivo temático, como por exemplo a Competitividade e Internacionalização presente no Portugal 2020.

Noutro âmbito, encontram-se outros planos, estudos ou documentos não regulamentados, mas que podem ser elaborados pelos municípios, por empresas públicas ou pelo Governo através dos ministérios, ou por empresas privadas.

Considera-se conveniente para este estudo dividir os documentos nas seguintes categorias:

- Planos/Estudos/Documents Estratégicos
 - Administração Central;

- Administração Local.
- Programas de Investimento

4.3.1. Administração Central

Apresentam-se de seguida os planos, estudos e documentos estratégicos delineados pela administração central.

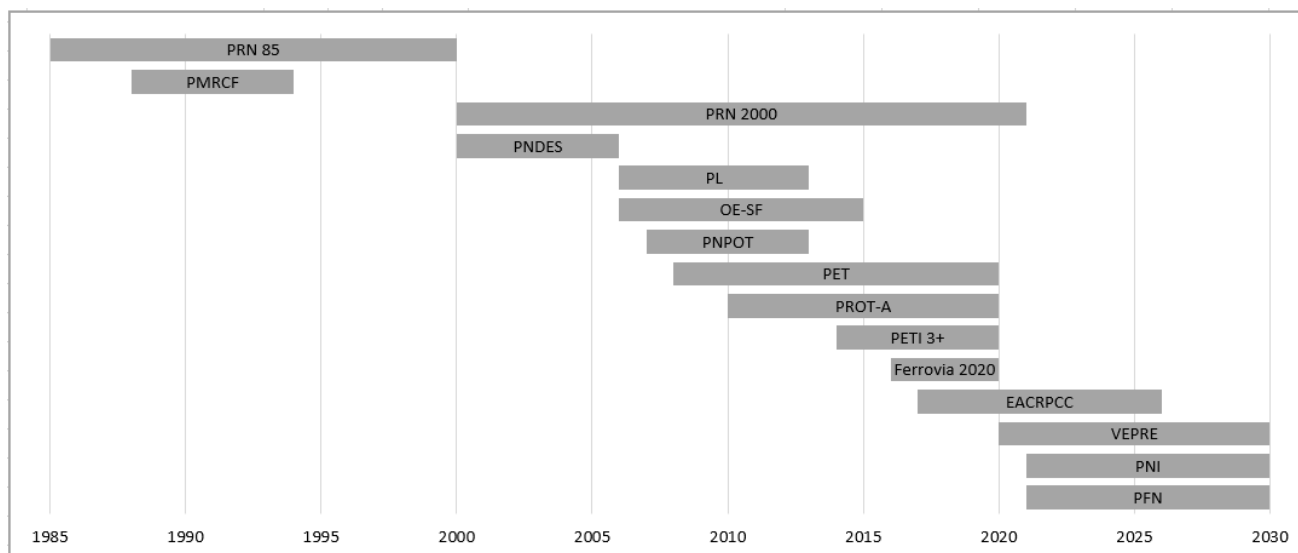


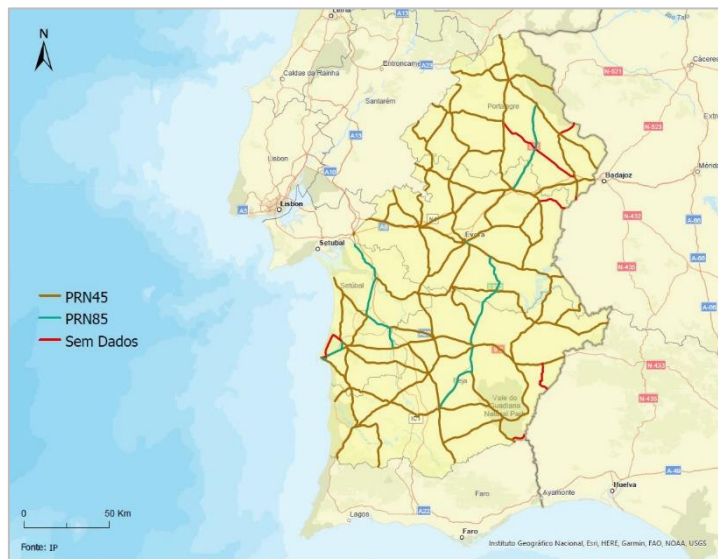
Figura 5 – Cronologia de Planos, Estudos e Documentos da Administração Central

Plano Rodoviário Nacional – 1985

Com o objetivo de desenvolver cada região em acessibilidade e mobilidade, o PRN85 introduziu algumas alterações nas estradas, agrupadas em duas categorias: a Rede Nacional Fundamental e a Rede Nacional Complementar. A primeira caracterizava-se por IP que servem de apoio a toda a rede, ligando centros urbanos com importância supradistrital e os mesmos com portos, aeroportos e fronteiras. Por sua vez, a segunda era formada pelos IC que estabeleceriam as ligações regionais e de acesso à AML e à AMP. As duas redes com estradas projetadas para a área de estudo apresentam-se nas tabelas e no mapa que se seguem (Ministério do Equipamento Social, 1985).

Designação	Troço
IP1	Valença – Vila Real de Santo António
IP2	Bragança – Faro
IP7	Lisboa – Caia
IP8	Sines – Vila Verde de Ficalho

Designação	Troço
IC4	Sines – Faro
IC10	Santarém – Estremoz
IC13	Nó de Coima – Galegos



Mapa 19 – Eixos Projetados para a Área de Estudo no PRN 85 (a verde)

Plano de Modernização e Reversão dos Caminhos de Ferro

Até à publicação deste plano em 1988, a ferrovia era considerada dispendiosa e sem benefícios socioeconómicos. O plano resultou na vontade de encerrar ou modernizar linhas ferroviárias, colocando os esforços no transporte de passageiros de longo curso a alta velocidade, nacional e internacional (Presidência do Conselho de Ministros, 1988).

Alguns troços existentes na área de estudo foram encerrados entre 1985 e 1992, num total de 360 km, na tabela seguinte (Figueira de Sousa & Fernandes, 2011).

Linha	Troço	Extensão (km)
Ramal de Montemor	Montemor-o-Novo – Torre da Gadanha	13
Mora	Mora – Évora	60
Évora	Évora – Vila Viçosa	75
Portalegre	Portalegre – Estremoz	64
Guadiana	Reguengos – Évora	41
-	Moura – Beja	59
Sines	Sines – Ermidas	48

Plano Rodoviário Nacional – 2000

Num período de reestruturação do PRN85, o novo plano rodoviário assinalava uma insuficiência da rede, reclassificando algumas estradas e através da criação de uma nova categoria, as estradas regionais. A rede nacional de autoestradas estabeleceu-se com cerca de 3 mil km de extensão (Ministério do Equipamento, do Planeamento e da Administração do Território, 1998). Esta inovação foi motivada pelo aumento da motorização, pela ausência de uma rede ferroviária capaz e pela falta de IP previstos no PRN45 (Marin, et al., 2006). As infraestruturas previstas e afetas à área de estudo são (Ministério do Equipamento, do Planeamento e da Administração do Território, 1998).

Designação	Troço	PRN 85	Troço de Autoestrada
IP1	Valença – Castro Marim	Valença – Vila Real de Santo António	Inteiro
IP2	Portelo – Faro	Bragança – Faro	Guarda – Gardete
IP7	Lisboa – Caia	-	Inteiro
IP8	Sines – Vila Verde de Ficalho	-	Sines – Santiago do Cacém

Designação	Troço	Troço de Autoestrada	Cruzamento
IC1	Valença – Guia	Caminha – Lisboa	-
IC4	Sines – Faro	Lagos – Loulé	-
IC9	Marinha Grande – Ponte de Sor	Marinha Grande – Leiria	IC13 – Ponte de Sor
IC10	Santarém – Montemor-o-Novo	Santarém – Almeirim	IP7 – Montemor-o-Novo
IC13	Montijo – Portalegre	-	-
IC27	Beja – Castro Marim	-	IP2 – Beja IP1 – Castro Marim
IC33	Sines-Évora	-	Évora – IP7



Mapa 20 – Eixos Projetados para a Área de Estudo no PRN 2000 (a azul)

Plano Nacional de Desenvolvimento Económico e Social

Neste plano, o sistema de transportes revela-se fundamental para o desenvolvimento pela dinamização de novas atividades e pela necessidade de acesso mais direto às rotas europeias e mundiais de transporte de pessoas e mercadorias. No que toca às realizações a atingir no território, são enumeradas algumas na área de estudo (Figueira de Sousa, et al., 2005):

- Conexão rodoviária e ferroviária a partir do porto de Sines;
- Corredor da Estremadura de alta velocidade ferroviária Lisboa – Madrid.
- Exploração do porto de Sines e do sistema portuário Lisboa – Setúbal – Sines;
- Reconversão da utilidade do aeroporto de Beja;
- Conclusão do corredor litoral norte-sul e do eixo transversal Lisboa – Évora – Elvas – Caia.

Portugal Logístico

Em 2006, surge o programa denominado de Portugal Logístico, considerando a ferrovia e o mar alternativas fiáveis para transporte de mercadorias, com objetivos focados no fomento da intermodalidade a fim de valorizar infraestruturas existentes e potenciar o transporte ferroviário em conjunto com a capacidade portuária existente. Seria necessária a criação de uma Rede Nacional de Plataformas Logísticas, regulada pelo Estado por via do atual IMT com duas plataformas na área de estudo: uma portuária em Sines e uma transfronteiriça em Elvas. Durante o programa, decorriam obras no troço Évora – Casa Branca para completar a conexão entre Sines e Elvas (Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, 2006).

Orientações Estratégicas – Setor Ferroviário

Em 2006, o governo delineou estratégias para valorizar e desenvolver o setor ferroviário. Os objetivos passavam por aumentar o número de conexões às capitais de distrito, elaborar plataformas intermodais e articular as mesmas com os aeroportos e com as plataformas logísticas. Estabeleciam-se como metas o aumento em 50% da cobertura da rede ferroviária, a redução dos tempos de percurso entre as principais cidades e o aumento do número de passageiros e do volume de mercadorias. A rede ferroviária foi classificada em três níveis. A Rede Principal seria formada pelos eixos com mais procura

e que permitem a acessibilidade a plataformas logísticas, portos, aeroportos e fronteiras, destacando-se os corredores Norte–Sul e Transversal Sul presentes na área de estudo. A Rede Complementar estabelecerá a ligação à Rede Principal a fim de cobrir territórios secundários em termos de procura. Por último, a Rede Secundária será adaptada à densidade populacional e padrões de mobilidade e atividade. Para 2015, era prioridade a construção de um corredor para transporte de mercadorias entre Sines e Badajoz (Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, 2006).

Programa Nacional de Políticas de Ordenamento do Território (PNPOT)

Em 2006, é delineada esta iniciativa por parte do (Ministério do Ambiente, do Ordenamento do Território e do Desenvolvimento Regional, 2006), um programa a nível nacional de políticas de ordenamento do território baseado em diversos objetivos e princípios estratégicos, como a redução das assimetrias regionais e do estabelecimento do acesso a formas de mobilidade territorial.

Relativamente à estratégia para a região Alentejo, correspondente à área de estudo, o programa enumera opções relevantes a nível de transportes, como (Ministério do Ambiente, do Ordenamento do Território e do Desenvolvimento Regional, 2006):

Afirmar Sines no âmbito da logística, indústria e energia
Consolidar o sistema urbano policêntrico através de corredores rodoviários
Valorizar espaços rurais localizados nas novas acessibilidades geradas
Reforçar Beja e o Baixo Alentejo e a relação com o Algarve através do aeroporto e do corredor rodoviário até Sines
Desenvolver as relações transfronteiriças em Elvas – Campo Maior – Badajoz através da alta velocidade ferroviária e da plataforma logística

Face a estas opções, apresentam-se como elementos reconstituintes da rede de conectividade o desenvolvimento de uma linha de alta velocidade ferroviária e um corredor multimodal que ligue Sines a Espanha e ao resto da Europa. As acessibilidades internas na área de estudo poderão ter impacto no território rural pela consolidação de centralidades urbanas nos eixos Alvalade – Ermidas (Santiago do Cacém) e Ourique – Castro Verde. Segundo a DGT (2014), a linha de alta velocidade ferroviária ficou carente de execução, bem como o corredor multimodal proposto, devido à falta de montante causada pela crise de 2008, pelo que ficaram apenas por estudos e projetos.

Em 2019 é efetuada a primeira revisão do PNPOT de 2007, articulada com outros planos e programas para definir a Estratégia Portugal 2030 e o PNI 2030. Nesta revisão refere-se a importância das infraestruturas de transporte e de logística, que para além de intervenientes na conectividade interna, ocupam uma posição estratégica em possibilitar as exportações para mercados mais globais e integrados. Deve-se promover a interoperabilidade entre redes nacionais e internacionais. Tendo em conta que as ligações externas se tornam cada vez mais um suporte do desenvolvimento socioeconómico e que Portugal se localiza geograficamente entre as principais rotas comerciais, o seu potencial portuário e aeroportuário tem resultados visíveis na procura, como comprovado em Sines, que se encontra com uma taxa de utilização muito próxima da capacidade máxima instalada nos seus terminais. Além deste ponto, os territórios de baixa densidade deverão ter os seus sistemas de transporte melhorados, pelo que em Portugal, estes territórios podem aproveitar o facto de estar localizados próximos à fronteira com Espanha, pelo que a relação entre os dois países deve ser vista também como uma prioridade (Assembleia da República, 2019).

Plano Estratégico de Transportes

Em 2008, é delineado o PET a fim de cumprir ações no setor dos transportes às escalas internacional, interurbana e urbana, com objetivos divididos entre metas operacionais (Correia da Fonseca, et al., 2009):

1. Portugal integrado nas redes europeias e mundiais de transportes
 - a. Portos mais competitivos e articulados com outras redes;
 - b. Sistema aeroportuário com base em Lisboa a funcionar como plataforma para rotas mundiais e articulado com outros aeroportos nacionais;
 - c. Ferrovia entre Portugal e Espanha e para o resto da Europa;
 - d. Estradas prioritárias concluídas e com boas condições, com ligação a portos, aeroportos, terminais ferroviários, capitais de distrito e plataformas logísticas e intermodais;
 - e. Plataformas logísticas articuladas com redes internacionais.
2. Articulação entre os centros urbanos dos diferentes níveis
 - a. Conetividade das redes nacionais e inter-regionais;
 - b. Oferta de mobilidade face a períodos ou áreas de baixa procura.

3. Governância, qualidade e segurança do setor dos transportes
 - a. Planeamento supramunicipal;
 - b. Qualificação do setor;
 - c. Articulação do sistema de transportes com o planeamento territorial, energético e ambiental.

Plano Regional de Ordenamento do Território do Alentejo

Em 2010, foi publicado o PROTA, com estratégias bem claras para o desenvolvimento dos transportes na região como (Presidência do Conselho de Ministros, 2010):

- Corredor rodoviário do Litoral Alentejano;
- Construção de troços em falta no IP2;
- Conclusão do IC27;
- Ligações à Lezíria do Tejo através do IC13 e ao Médio Tejo pelo IC9;
- Linha de alta velocidade Lisboa – Madrid;
- Linha de mercadorias Sines – Évora – Elvas – Caia – Badajoz – Madrid;
- Desenvolvimento da plataforma portuária de Sines;
- Abertura do aeroporto de Beja.

Plano Estratégico dos Transportes e Infraestruturas – PETI 3+

Este plano, desenvolvido em 2014, incide em setores distintos com vista a atingir os objetivos de um sistema de transportes sustentável capaz de conduzir ao crescimento económico e à coesão social e territorial.

Eram cinco os eixos de desenvolvimento prioritários, pelo que na área de estudo, os corredores a desenvolver seriam os denominados Fachada Atlântica e Internacional Sul, este último beneficiando do desenvolvimento do Corredor Interior. O corredor Fachada Atlântica iria ser alvo de medidas relevante na área de estudo como a expansão do Terminal de Contentores em Sines e a consolidação do corredor ferroviário da RTE-T Vigo – Porto – Lisboa – Setúbal – Sines. O corredor Internacional Sul propôs essa mesma ligação ferroviária pelo desenvolvimento de conexões a Caia e ainda a reabilitação do IC33 entre Relvas Verdes e Grândola (Presidência do Conselho de Ministros, 2015).

Ferrovias 2020

De entre os projetos, o Corredor Internacional Sul era alvo de intervenções, com mais de 170 km a modernizar para alargar o *hinterland* portuário de Sines, Setúbal e Lisboa para uma maior eficiência no transporte de mercadorias. A continuidade da linha férrea seria promovida através da ligação ferroviária entre o sul de Portugal e a Europa. A ligação direta Sines – Elvas – Caia poderia reduzir o tempo de percurso e aumentar a capacidade de transporte em duas vezes e meia.

As intervenções planeadas para a área de estudo encontram-se na tabela seguinte (Infraestruturas de Portugal).

Linha	Troço
Sines	Sines – Ermidas do Sado
Alentejo	Poceirão – Bombel
Vendas Novas	
Évora	Évora – Évora Norte
Nova Linha de Évora	Évora Norte – Elvas – Caia
Leste	Elvas – Fronteira

Estratégia para Aumento da Competitividade da Rede de Portos Comerciais do Continente

Segundo a Presidência do Conselho de Ministros (2017), a vantagem geográfica do país não fornece uma resposta satisfatória perante os desafios atuais. Além de infraestruturas portuárias, os portos devem ser assumidos como plataformas logísticas para operadores mundiais a fim de criar ligações ferroviárias que encaminhem a mercadoria para Espanha. Com a necessidade de afirmar Portugal enquanto plataforma logística global, a estratégia é fazer crescer a economia e o emprego pela criação de postos de trabalho, de atividades económicas e pelo aumento de carga movimentada oriunda do porto de Sines. Um dos objetivos estratégicos do plano é a adequação das infraestruturas e equipamentos ao aumento da procura, da dimensão dos navios e a garantia de ligações ao *hinterland*. Com isto, uma das metas seria a intermodalidade marítima e terrestre, reduzindo em 20% as ligações rodoviárias com origem e destino nos portos até ao ano de 2026. O porto de Sines viu o terminal XXI ser expandido em 2012 e as acessibilidades marítimas e rodoferroviárias melhoradas, pelo que resultou

no crescimento de todos os segmentos que o mesmo movimenta. Esta estratégia está delineada em coordenação com o projeto JUL (Janela Única Logística), com financiamento de fundos nacionais e europeus ao abrigo do Compete 2020. Segundo a APP (2019), este projeto tem um custo total de cerca de 5 milhões de euros, com 85% proveniente da UE e o restante proveniente da comparticipação privada da APP.

Visão Estratégica para o Plano de Recuperação Económica

Este documento é publicado durante o contexto da pandemia de COVID-19 que instalou crises por todo o mundo e Portugal não foi exceção. Urge a necessidade de estudar as consequências da crise e que respostas aprontar para combater a mesma. Neste sentido, (Costa Silva, 2020) forma este documento para idealizar a resposta de Portugal através da valorização das potencialidades do território para fazer crescer a economia e gerar emprego. No decorrer deste raciocínio, António Costa Silva, convidado pelo então primeiro ministro de Portugal, António Costa, começa por enquadrar a posição geográfica e estratégica de Portugal no contexto europeu e em especial, ibérico. Para este, Portugal e Espanha tendem a isolar-se, resultando na limitação das ligações ao resto do continente. Portugal, em específico, procurou voltar-se para o mar, mas as investidas não foram tão bem-sucedidas, abrindo a oportunidade, face à pandemia no contexto pós COVID-19, de explorar em simultâneo a relação terrestre com a Europa e a relação marítima com o resto do mundo. As ligações terrestres devem ser reforçadas com uma rede ferroviária nacional atrativa, modernizando e eletrificando a existente. Por sua vez, as ligações marítimas devem ser estimuladas pelo investimento nas infraestruturas portuárias e logísticas. António Costa Silva coloca estas potencialidades como motores para um possível futuro para Portugal depois da pandemia, com a intenção de conectar os setores tradicionais da economia e as plataformas logísticas com as redes transeuropeias de transportes e de consolidar Portugal como porta de entrada no mercado europeu. A Visão Estratégica para o Plano de Recuperação Económica apresenta eixos estratégicos que devem englobar programas de investimento, programa esse que exigirá fundos públicos e privados no âmbito da Política de Coesão 2021-2027. Um desses eixos é uma rede de infraestruturas consideradas indispensáveis para o século XXI, pelo que se torna necessário atingir as seguintes metas relevantes para o continente e/ou a área de estudo (Costa Silva, 2020):

Setor Marítimo-Portuário
Investimento nos portos de Sines e Leixões para receber grandes navios e aumentar o valor das cadeias logísticas
Consolidar um <i>hub</i> portuário nacional capaz de responder à procura comercial, turística e de transporte
Construção de um terminal de minérios para exportação em Sines
Aposta nos portos do Algarve, com foco em Portimão para ligações com o norte de África

Setor Ferroviário
Concluir o Plano Ferroviário Nacional, modernizar a rede e consolidar projetos, nomeadamente o eixo Sines – Madrid e a Linha da Beira Alta, para transporte de mercadorias para Espanha e para o resto da Europa
Eixo de alta velocidade Porto – Lisboa para passageiros, afirmando as duas áreas metropolitanas na rede e pensamento a médio prazo de um eixo Porto – Vigo

Plano Nacional de Investimentos

Em 2019, o governo português apresenta o PNI 2030 com eixos estratégicos em vista para o setor dos transportes, nomeadamente a acessibilidade equitativa com o reforço do sistema de mobilidade nacional e da conectividade com conexões internacionais, intra e intermodais (Ministério do Planeamento e das Infraestruturas, 2019).

A rede ferroviária apresenta uma densidade inferior à média europeia com pouco peso devido aos troços quase saturados, à densidade férrea inferior à média da UE e ao transporte de passageiros inferior à média europeia. Os investimentos na ferrovia passam por (Ministério do Planeamento e das Infraestruturas, 2019):

- Desenvolver sistemas telemáticos e ITS;
- Digitalização da logística nos terminais;
- Modernização das infraestruturas;
- Aumento da capacidade e das velocidades da rede existente;
- Expansão da Rede Ferroviária Nacional.

No que toca aos projetos a aplicar na área de estudo, a ferrovia deve apresentar (Ministério do Planeamento e das Infraestruturas, 2019):

- Eletrificação;
- Nova ligação Sines – Grândola referente ao Corredor Internacional Sul;
- Modernização da ligação entre Lisboa e Algarve;
- Modernização da Linha do Alentejo.

A rede rodoviária apresenta-se abrangente e distribuída com indicadores acima da média europeia, conduzindo à elevada dependência deste modo de transporte. Desta feita, a rodovia teria investimentos para (Ministério do Planeamento e das Infraestruturas, 2019):

1. Inovação e digitalização das infraestruturas existentes;
2. Conclusão dos itinerários de ligação.

Em projetos para a área de estudo, destaca-se a conclusão do IP8 Sines – Beja.

O setor marítimo-portuário apresenta uma movimentação de mercadorias com níveis de rendimento abaixo de países concorrentes, mas apresenta potencial para o futuro. Sines tem capacidade para acolher qualquer tipo de navio, mas a reduzida integração logística atrasa a afirmação da plataforma intermodal. O setor deve adequar as infraestruturas à dimensão dos navios, em especial em Sines para ligações futuras ao *hinterland*. O porto de Sines é um dos portos alvo de intervenção e investimento de forma direta para a região. Por sua vez, os portos a intervir que podem contribuir também para o desenvolvimento da região são Lisboa e Setúbal, pela proximidade à área de estudo (Ministério do Planeamento e das Infraestruturas, 2019).

Com as medidas propostas, eram visados determinados resultados. Primeiramente, era necessária uma transferência do veículo individual motorizado para modos mais sustentáveis. Paralelamente, era visada a redução do tempo médio das viagens de comboio, o aumento da capacidade do transporte aéreo, em especial de/para o aeroporto de Beja e do transporte de mercadorias por ferrovia e por via marítimo-fluvial em distâncias superiores a 300 km, a fim de reforçar a coesão territorial das infraestruturas e o nível de acessibilidade às mesmas (Ministério do Planeamento e das Infraestruturas, 2019).

Plano Ferroviário Nacional

Tem faltado um plano ferroviário nacional por parte do Estado português e a própria ferrovia é um tema frequentemente remetido para segundo plano, e assume-se como um problema que, sob os olhos do Estado, carece de investimento e planeamento. Face a esta carência de estratégias públicas para o setor ferroviário, o Governo português emitiu o OE para o ano de 2021, onde consta a intenção do executivo em apresentar em

2021 um Plano Ferroviário Nacional baseado em princípios de sustentabilidade e projetando um modelo em rede que conecte linhas e ramais (Presidência do Conselho de Ministros, 2020). Segundo o documento relativo ao OE2021, o plano em questão irá “(...) *definir, designadamente, as linhas ferroviárias vocacionadas para:*

- a) Serviços de passageiros de âmbito nacional;*
- b) Serviços de passageiros de âmbito metropolitano e regional;*
- c) Assegurar as ligações transfronteiriças ibéricas e integração na rede transeuropeia de passageiros e mercadorias;*
- d) O transporte de mercadorias e a sua integração do modo ferroviário nas principais cadeias logísticas;*
- e) Garantir as ligações portuárias e aeroportuárias.”*

Além deste compromisso, o Plano Ferroviário Nacional deve também (Presidência do Conselho de Ministros, 2020):

- a) “Definir uma hierarquização da rede de acordo com os níveis de serviço a assegurar;*
- b) Identificar as linhas ferroviárias, com elevado potencial de desenvolvimento turístico;*
- c) Assegurar a conexão da rede ferroviária, com outros modos de transporte, designadamente à escala local;*
- d) Assegurar a ligação a todas as capitais de distrito;*
- e) Promover a ligação das áreas metropolitanas com os sistemas urbanos;*
- f) Promover os subsistemas de ligação regional e urbana.”*

4.3.2. Administração Local

Apresentam-se de seguida os planos, estudos e documentos estratégicos delineados pela administração local.

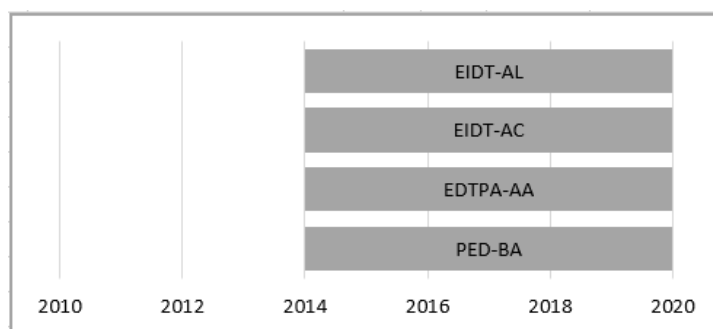


Figura 7 – Cronologia dos Planos, Estudos e Documentos da Administração Local

Estratégia Integrada de Desenvolvimento Territorial – Alentejo Litoral 2014-2020

O porto de Sines, um motor para a economia da região e foco de estratégias no âmbito dos transportes, nomeadamente de mercadorias, requer a conceção de eixos de comunicação e movimentação dessas mercadorias com o porto. Em termos de projetos fundamentais para este território, destacam-se (CIMAL, 2014):

- Ferrovia Sines – Évora – Elvas – Caia – Badajoz;
- IC33 Elvas – Badajoz;
- IP8 no cruzamento com a A2, para transporte de mercadorias e de passageiros entre Sines e Beja;
- IC4, para promover o turismo no Alentejo Litoral.

Estratégia Integrada de Desenvolvimento Territorial – Alentejo Central 2020

O documento relativo a esta estratégia refere que existe uma rede viária bem ajustada ao território, ao contrário da ferroviária, envelhecida e esperançosa com a ligação Sines – Évora – Caia e da linha de alta velocidade. Em matéria de transporte de passageiros, apenas os serviços regionais e interidades da CP estão presentes e operacionais no território, mas sem qualquer ligação a Espanha (CIMAC, 2017).

Em termos de intervenções no território da NUTS III Alentejo Central, enumeram-se (CIMAC, 2017):

- Construção da ferrovia para mercadorias Sines – Évora – Espanha;
- Construção do IC33;
- Conclusão do IP2;
- Construção de variantes a centros como Vendas Novas e/ou Montemor-o-Novo.

Estratégia de Desenvolvimento Territorial e Plano de Ação – Alto Alentejo 2020

Dentro das intervenções na rede viária, a CIM do Alto Alentejo aponta algumas iniciativas relevantes para a coesão territorial, como (CIMAA, 2014):

- Conclusão do IC13, preponderante na ligação Lisboa – Portalegre – Madrid;
- Conclusão do IP2 e da melhoria de troços da ligação Portalegre – Castelo Branco;
- Requalificação da Linha do Leste na ligação Abrantes – Elvas, em simultâneo com a plataforma logística.

Plano Estratégico de Desenvolvimento do Baixo Alentejo 2014/20

Devido ao risco de periferização e marginalização do Baixo Alentejo aliado ao risco de desinvestimento na região, o plano apresenta uma “*Ação Estruturante 07 – Rede de Infraestruturas de Conetividade Física e Digital*” com o objetivo de reforçar a conetividade externa e interna da NUTS III Baixo Alentejo pela criação e melhoria das redes de infraestruturas rodoviárias e ferroviárias a fim de tornar a região competitiva em termos económicos, sociais e territoriais através de (CIMBAL, 2015):

- Construção do IP8 Sines – Vila Verde de Ficalho;
- Beneficiação do IP2 Évora – Castro Verde;
- Construção do IC27 Beja – Castro Marim;
- Modernização da Linha do Alentejo e estudos para a ferrovia Sines – Beja.

4.4. Programas Operacionais

Apresentam-se de seguida os programas operacionais delineados para o setor a nível nacional e na área de estudo.

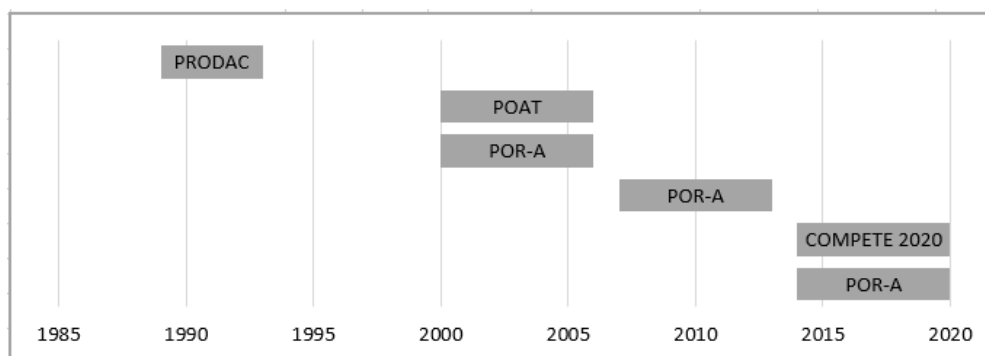


Figura 8 – Cronologia dos Programas Operacionais na Área de Estudo

Programa Operacional de Desenvolvimento das Acessibilidades

Este programa, integrado na estratégia de desenvolvimento entre os anos de 1989 e 1993, procurava ampliar, modernizar e criar infraestruturas de transporte a fim de reduzir assimetrias regionais. Portugal deveria estar ligado às principais redes europeias de transporte rodoviário e ferroviário, com boa ligação entre as regiões para proporcionar aos mercados um abastecimento mais rápido, a redução de custos de transporte de mercadorias e pessoas (Figueira de Sousa & Fernandes, 2011).

Programa Operacional Acessibilidades e Transportes

Na transição do século XX para o XXI, o governo delineou prioridades para o setor à escala nacional. As prioridades baseavam-se, em primeiro lugar, na integração dos corredores estruturantes do território na RTE-T através da modernização das redes de estradas, ferrovias e aeroportos. De seguida, no reforço da intermodalidade com a redução do tempo entre viagens, com o incremento das ligações internas e externas e com a melhoria das redes entre centros urbanos e entre áreas rurais e urbanas. Com a dinâmica proporcionada pelo Euro 2004, os objetivos passavam por aumentar a extensão das autoestradas portuguesas, investir na ligação ferroviária Braga – Faro (passando pela área de estudo) e na alta velocidade Lisboa – Porto com bifurcação para Espanha, ligando as duas áreas metropolitanas nacionais à Galiza, a Madrid, a Évora e a Faro através do TGV (Ministério do Equipamento Social, 2004).

Programa Operacional Regional do Alentejo 2000-06

Segundo este programa, o desenvolvimento da área de estudo depende das condições de acessibilidade, sendo que a região deve ter uma boa rede rodoviária, dado que se localiza num corredor de circulação articulado AML – Évora – Estremadura – Madrid. O potencial do porto de Sines deve ser proveitoso pela criação de boas comunicações com todo o *hinterland* que se possa gerar a partir do mesmo. A rede ferroviária apresenta-se desajustada e pouco competitiva. Por fim, em termos aeroportuários, os habitantes da área de estudo dependem de Lisboa e do Algarve para ter ligações aéreas, pelo que Beja poderia assumir um estatuto importante no futuro. Assim, o programa apresentou medidas de intervenção, com execução entre 2000-06 (Figueira de Sousa, et al., 2005):

- Construção de acessos diretos e variantes a áreas urbanas;

- Tempos de percurso rodoviário;
- Densidade rodoviária por cada 1000 km².

Programa Operacional Regional do Alentejo 2007-13

Este plano surge com o objetivo de reforçar a competitividade e atratividade no sistema urbano além da mobilidade intra-regional, através da melhoria das infraestruturas e dos sistemas de transporte (QREN; UE, 2007).

Programa Operacional Competitividade e Internacionalização – COMPETE 2020

Em 2014, o diagnóstico assinalava um atraso competitivo em termos de transporte e logística derivado da posição periférica do país em relação à Europa e uma insuficiência de ligações ao território europeu, carecendo de investimento e desenvolvimento nas infraestruturas logísticas e de transporte ferroviário e marítimo-portuário. O setor ferroviário estava degradado, algumas linhas não eletrificadas e a ligação dos principais portos e centros logísticos para o resto da Europa era fraca. O setor marítimo-portuário tinha poucas condições de acesso para navios e falhas na conectividade com a ferrovia, tornando estes setores de transporte pouco competitivos (Portugal2020; UE, 2014).

Face aos problemas mencionados, o programa apresenta-se dividido em diferentes eixos, pelo que para este efeito, o *“Eixo IV: Promoção de transportes sustentáveis e eliminação de estrangulamentos”* é relevante, e define objetivos como a promoção da rede ferroviária e o desenvolvimento dos sistemas, equipamentos e infraestruturas de transporte e logísticas inseridas na RTE-T, em especial a ferroviária, com vista a aumentar a competitividade das atividades produtoras de bens e serviços. Eram esperados alguns resultados com a aplicação das medidas do programa, entre eles a melhoria da intermodalidade entre os portos e a rede ferroviária RTE-T e a redução de tempos e custos de transporte, nomeadamente de mercadorias. Para o setor ferroviário, era visada a qualificação do serviço através da modernização, construção, renovação ou eletrificação de troços, bem como de estações (Portugal2020; UE, 2014).

Programa Operacional Regional do Alentejo 2014-20

O programa identifica alguns corredores que devem ser consolidados em termos de acessibilidades e rede urbana, especializados em diferentes setores e objetivos (CCDR Alentejo, 2019). Em moldes transversais:

- Lisboa – Vendas Novas – Montemor-o-Novo – Évora – Estremoz – Elvas – Campo Maior – Badajoz: potencial urbano, industrial e logístico;
- Lisboa – Ponte de Sor – Alter do Chão – Portalegre – Mérida – Cáceres: projetos internacionais;
- Sines – Ferreira do Alentejo – Beja – Serpa – Vila Verde de Ficalho – Espanha: engloba duas infraestruturas de grande potencial, uma portuária em Sines e uma aeroportuária em Beja.

Em moldes longitudinais:

- Lisboa – Setúbal – Grândola – Sines: oferta turística;
- Castelo Branco – Portalegre – Évora – Beja – Algarve: recursos humanos;
- Santarém – Coruche – Évora: potencial agrícola.

4.5. Programas de Financiamento Europeu

Os investimentos em infraestruturas de transporte na área de estudo são assegurados pelas entidades competentes pela gestão das mesmas, ou, através de políticas, por fundos comunitários, sendo de destacar o FEDER e o FC. Os domínios de intervenção do FEDER abrangem as infraestruturas e equipamentos públicos, as pequenas e médias empresas (PME) e o investimento das mesmas, sendo que por sua vez, o FC abrange o desenvolvimento sustentável e as infraestruturas de transporte no âmbito das RTE-T (FFMS, 2013).

Os investimentos provenientes de fundos comunitários têm vindo a ser aplicados no âmbito dos QCA e, desde 2007, do QREN.

4.5.1. Antigo Fundo – 1986-1988

Após a entrada de Portugal para a CEE, em 1986, foi transferido para Portugal um montante de cerca de 237 milhões de contos, o que se traduziria hoje em dia em algo como quase 1200 milhões de euros, destinados à execução de estratégias integradas em projetos de diversos programas, sendo que uma das obras realizadas na área de estudo durante este período foi a Central Térmica de Sines (AD&C, s.d.).

4.5.2. QCA I – 1989-1993

O QCA I – 1989-1993 detinha como objetivos a aproximação da economia portuguesa à europeia, social e economicamente mais coesa e era estruturado em seis eixos de intervenção (Pires, 2016):

- I. Infraestruturas económicas com impacto direto no crescimento;
- II. Apoio à produção e ao investimento nas infraestruturas;
- III. Recursos humanos;
- IV. Competitividade do mundo rural;
- V. Reconversão industrial;
- VI. Potencialidades de crescimento regional.

Neste quadro comunitário, Portugal recebeu pouco dinheiro europeu, mas ainda assim, as obras públicas prosseguiram e as infraestruturas de transporte tiveram um investimento superior a outras áreas, com 24% do total investido (Pires, 2016).

Durante este QCA, surge o Programa Operacional de Desenvolvimento das Acessibilidades (PRODAC), para promover o aumento da eficiência do sistema produtivo através da modernização das infraestruturas de transporte a fim de reduzir assimetrias regionais. Em termos rodoviários, a área de estudo detinha um dos cinco eixos mais importantes para o interesse comum, o eixo Lisboa – Elvas – Badajoz – Madrid. Em termos ferroviários, são identificados quatro grandes eixos, entre eles o eixo Lisboa – Elvas – Ciudad Real – Madrid. No que toca ao setor portuário, o porto de Sines era destacado pela importância como porto petrolífero (Figueira de Sousa, et al., 2005).

Na área de estudo ou na envolvente, o investimento através do QCA I permitiu instalar a Autoeuropa em Palmela, atraindo investimento estrangeiro para uma grande superfície de produção automóvel, prolongar a A2 até à Marateca (Pires, 2016) e consolidar o molhe oeste do porto de Sines e a variante de Alcácer do Sal – IP1 (AD&C, s.d.). Estes desenvolvimentos viriam a beneficiar a mobilidade, acessibilidade e crescimento da atividade económica. O PIB cresceu 0,7% por ano devido aos fundos estruturais e criou cerca de 80 mil postos de trabalho em todo o país (AD&C, s.d.).

4.5.3. QCA II – 1994-1999

O QCA II – 1994-1999 foi estruturado em quatro eixos para a coesão interna e competitividade externa (Pires, 2016):

- I. Recursos humanos e emprego;
- II. Competitividade económica;
- III. Qualidade de vida e coesão social;
- IV. Economia regional.

Neste quadro comunitário foi criado o FC, em 1992, no Tratado de Maastricht, destinado a promover os transportes e o ambiente, tendo sido investido, em matéria de transporte, 38% da totalidade do financiamento (Pires, 2016).

A área de estudo recebeu investimento e beneficiou do mesmo nas proximidades durante o QCA II, através da reabilitação da área oriental de Lisboa para a Expo'98, com a Ponte Vasco da Gama, que seria mais uma ligação entre a área de estudo e a capital, da construção do hospital distrital de Elvas, da modernização dos portos comerciais de Lisboa, Setúbal e Sines e do prolongamento da A2 até Grândola e da A6 até Évora (Pires, 2016), contribuindo para que a área de estudo assistisse a um crescimento de quase 7% do PIB *per capita* entre 1993 e 1999 (Comissão Europeia, 2000).

4.5.4. QCA III – 2000-2006

O objetivo deste quadro seria mitigar os atrasos estruturais que Portugal apresentava face a outros países europeus, com quatro eixos de intervenção (Pires, 2016):

- I. Nível de qualificação dos portugueses, emprego e coesão social;

- II. Alteração do setor produtivo tendo em conta as atividades futuras;
- III. Afirmação da posição geoeconómica do país;
- IV. Desenvolvimento sustentável das regiões em prol da coesão nacional.

As infraestruturas de transporte perderam algum protagonismo em prol da componente social, mas mantiveram a mais alta percentagem de investimento, com 37% de todo o investimento entre 2000 e 2006. Contudo, a construção das autoestradas SCUT (sem custos para o utilizador) já não contou com este financiamento (Pires, 2016).

Com impacto na área de estudo, o investimento fez-se notar, por exemplo, na construção da barragem do Alqueva e respetiva central hidroelétrica, em troços do IP2, na expansão do aeroporto de Faro e no Terminal de Regaseificação de Gás Natural Liquefeito de Sines (Pires, 2016).

4.5.5. QREN 2007-2013

O Quadro de Referência Estratégico Nacional sucedeu aos QCA com o objetivo de qualificar os portugueses e promover o desenvolvimento socioeconómico e territorial, com cinco prioridades (Pires, 2016):

- I. Qualificação da população portuguesa;
- II. Aumento da competitividade;
- III. Coesão social;
- IV. Qualificação do território e das cidades;
- V. Eficiência governativa.

Surge o Programa Operacional Valorização do Território (POVT), com dois eixos focados para o setor dos transportes, o *“Eixo I. Redes e Equipamentos Estruturantes Nacionais de Transporte”*, destinado a aproximar o território, reduzir a discrepância regional de desenvolvimento e reforçar a conectividade, e o *“Eixo VII. Infraestruturas para a Conetividade Territorial”*, destinado a aplicar os investimentos para a qualificação territorial e urbana (Comissão Europeia, 2010).

Durante este período, a infraestruturização do território sofreu uma redução do investimento para 25% do total, em prol da componente educacional e social. Os

investimentos na área de estudo centraram-se nas infraestruturas hidráulicas do Alqueva e na ligação ferroviária Sines – Elvas (Pires, 2016).

4.5.6. Portugal 2020 – 2014-2020

Este acordo de parceria procurava alcançar metas europeias através de objetivos temáticos delineados em quatro prioridades interventivas que deveriam contar com a contribuição dos programas operacionais (Pires, 2016):

- I. Competitividade e internacionalização;
- II. Inclusão social e emprego;
- III. Capital humano;
- IV. Sustentabilidade e eficiência no uso de recursos.

Quanto às infraestruturas de transporte, os investimentos voltam-se para as questões climáticas e dos transportes limpos, como o ferroviário, a perder competitividade face ao rodoviário. Paralelamente, o investimento empresarial e tecnológico passa a ser a maior fatia do investimento para o período correspondente, diminuindo o investimento nas infraestruturas para cerca de 20% (Pires, 2016).

4.6. Investimento na Área de Estudo no Âmbito dos Transportes

Para melhor analisar o investimento em transportes na área de estudo paralelamente ao desenvolvimento da mesma, é necessário compreender que investimento foi articulado para o setor dos transportes e distinguir a parte do Estado português e da UE. A análise será feita através da recolha de dados da despesa pública do Estado português no setor dos transportes e do dinheiro enviado pela UE desde que Portugal se tornou um estado-membro, dividindo esses dados pelos diferentes programas de financiamento. Os dados do financiamento europeu serão apresentados por programa de investimento e por NUTS II desde que Portugal se tornou estado-membro. Os dados da despesa pública do Estado com os transportes serão apresentados por um total nacional, sem distinção entre regiões devido à falta dessa informação, mas apresentados anualmente em coordenação com os dados europeus. Devido à dificuldade de acesso a informação relativa ao investimento em obras públicas no setor dos transportes, quer por não estar disponível, quer por ser acessível conforme

pagamento da respetiva documentação, o investimento será apresentado a nível do dinheiro proveniente do FEDER e do FC, que atuam no referido setor. Existe pouca informação sobre as operações aprovadas no setor dos transportes na área de estudo. Em termos de programas operacionais, as operações concretizadas são escassas e apenas disponíveis a partir do QREN, inclusive, e grande parte das execuções em infraestruturas estão a cargo de empresas ou organismos que disponibilizam esses dados somente caso se proceda ao pagamento dessa mesma informação. Assim, considerou-se que a análise seria mais coerente através da observação dos fundos encarregados pelo setor dos transportes e da despesa pública nacional com o setor. Estes fundos são apresentados com um valor global, tendo em conta que os transportes são um dos setores visados para o respetivo investimento, que não apresenta valores discriminados por setor. Os valores serão somados para analisar o investimento em Portugal e na área de estudo sobre o setor dos transportes. A partir dos valores obtidos, será permitido constatar, a uma escala menos pormenorizada, o ritmo de investimento nacional em transportes (que inclui a área de estudo) e de investimento europeu na área de estudo (que inclui o setor dos transportes).

4.6.1. Financiamento Europeu

Este montante é proveniente dos dois fundos comunitários já indicados, o FEDER e o FC, e esses investimentos são apresentados de seguida com foco na área de estudo, mas também com dados relativos às outras regiões portuguesas para estabelecer uma comparação entre a área de estudo da dissertação e as restantes NUTS II. Os gráficos retratam o montante dos investimentos em cada programa de financiamento por cada NUTS II, bem como a percentagem de financiamento que coube a cada região receber, quer durante cada programa de apoio, quer na totalidade do montante desde o início do financiamento europeu (Comissão Europeia, s.d.).

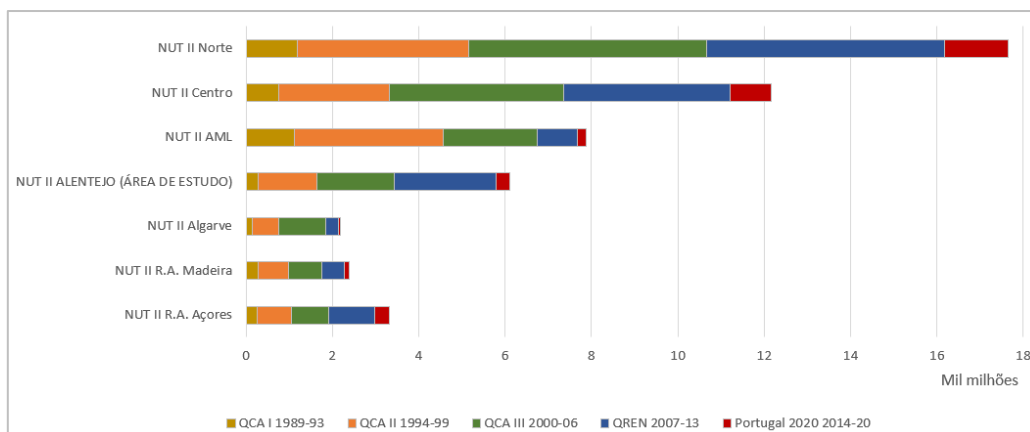


Gráfico 3 – Financiamento Europeu proveniente do FEDER e do FC | Fonte: Comissão Europeia

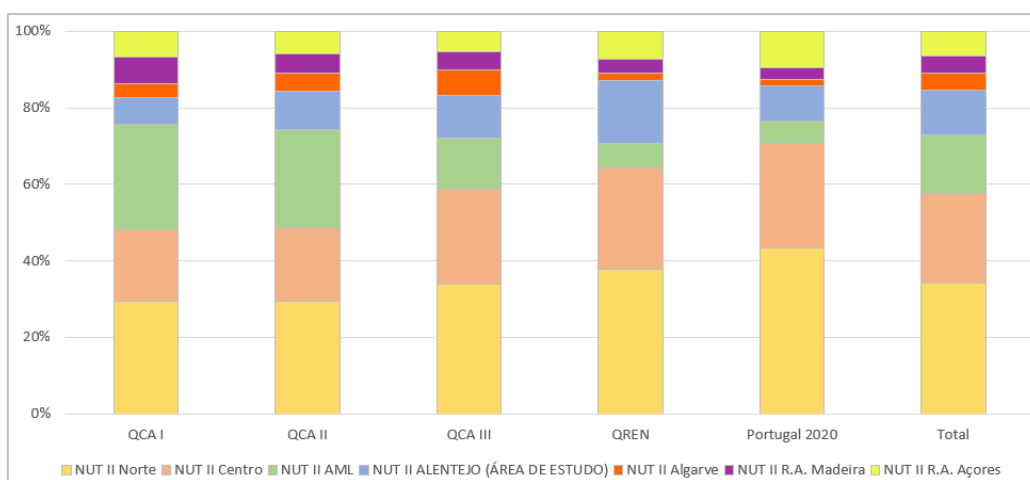


Gráfico 1 – Distribuição Percentual do Financiamento Europeu nas NUTS II | Fonte: Comissão Europeia

O gráfico 1 apresenta o investimento europeu proveniente dos fundos FEDER e FC por NUTS II em cada programa de financiamento desde 1989 até ao quadro mais recente, o Portugal 2020. De notar que o FC não teve qualquer representação no QCA I por ainda não estar instituído durante o respetivo horizonte temporal. O gráfico 2 apresenta a percentagem de investimento que coube a cada região em cada programa de financiamento. Durante todo o período em análise, a região Norte foi a que recebeu mais dinheiro proveniente da CEE/UE, reunindo mais de 17,5 mil milhões de euros (34% do montante), seguida pela região Centro, pela AML e pela área de estudo abordada como NUTS II Alentejo. Posteriormente apresentam-se, por ordem, os Açores, a Madeira e o Algarve, respetivamente, tendo em conta o montante recebido.

A área de estudo tem vindo, no geral, a ver aumentado o seu orçamento proveniente da Europa ao longo dos anos, sendo uma das regiões que menos recebeu no primeiro programa de financiamento, o QCA I, mas desde então, o montante tem vindo a

aumentar, contudo com um grande decréscimo do QREN para o Portugal 2020. É a quarta região do país em termos do total de dinheiro captado através dos fundos FEDER e FC, tendo recebido a maior quantidade no período entre 2007 e 2013. Foi nesta altura que se verificaram grandes investimentos na barragem do Alqueva e na proposta de ligação ferroviária entre Sines e Elvas. Em termos percentuais, o financiamento promovido pelo FEDER e pelo FC na área de estudo foi cerca de 12% do somatório de todo o montante desses fundos em todos os períodos e em todas as regiões. A área de estudo recolheu, em média, cerca de 11% do orçamento, tendo direito a uma maior percentagem durante o QREN entre 2007 e 2013, sendo a quarta NUTS II entre as sete existentes que mais beneficiou de financiamento europeu.

4.6.2. Despesa Pública Nacional

Além do investimento acelerado pelo financiamento europeu, também o Estado português intervém nesse sentido para aplicar os fundos públicos aos diversos setores, entre os quais o setor dos transportes. Nos gráficos, o setor será o dos transportes e das comunicações, com valores que dizem respeito a todo o país, não às NUTS II como a análise anterior referente ao investimento europeu. Esta abordagem justifica-se pela falta de informações encontradas para essa escala de especificidade, mas torna-se possível entender o ritmo de investimento público por parte do Estado no setor em questão, medindo o seu peso relativamente à despesa pública total e ao PIB anual. Até 1995, não existiam dados da despesa em transportes, mas apenas da despesa pública em todos os setores. De realçar ainda que estes valores provêm das Sínteses de

Execução Orçamental de dezembro de cada ano, e a fonte refere que representa a despesa efetiva, sem ativos ou passivos financeiros.

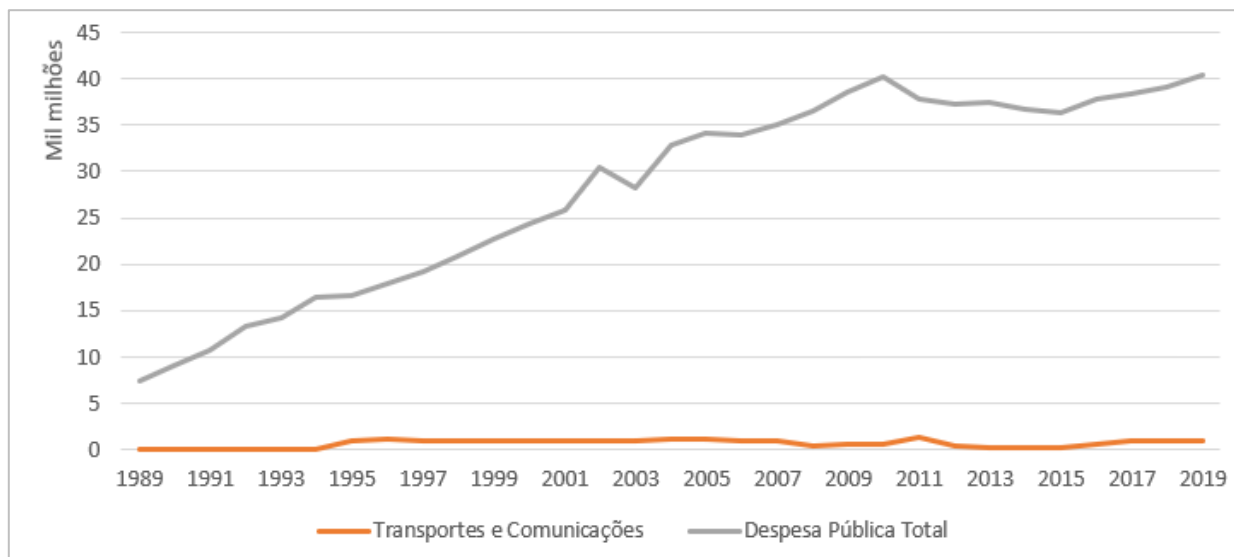


Gráfico 4 – Despesa Pública Total e no Setor de T&C | Fonte: DGO/MF; PORDATA

O gráfico 3 apresenta a despesa pública no setor dos transportes e das comunicações e a despesa pública total, e a distância entre as duas linhas é notória ao longo do tempo. Em traços gerais, a despesa pública em todos os setores apresenta uma evolução crescente, começando com um valor de cerca de 7,5 mil milhões de euros em 1989 que viria a ser aumentado até cerca de 40,5 mil milhões de euros em 2019, o valor mais elevado registado neste período em análise. As quedas mais notórias verificam-se nos primeiros anos da adesão à moeda única e no período decorrente da crise económico-financeira de 2008. Até 1995, não foram encontrados dados sobre a despesa com o setor dos transportes e das comunicações, ano em que este setor exerceu maior peso sobre a despesa total do Estado, com 6,2%. A partir desse ponto, a despesa manteve-se constante até uma queda mais acentuada das despesas no setor entre 2011 e 2012, ainda no período de crise, mas a partir de 2015, a tendência vem-se verificando crescente, contudo, a um ritmo lento, com um peso de 2,3% por parte do setor em questão em relação a toda a despesa pública.

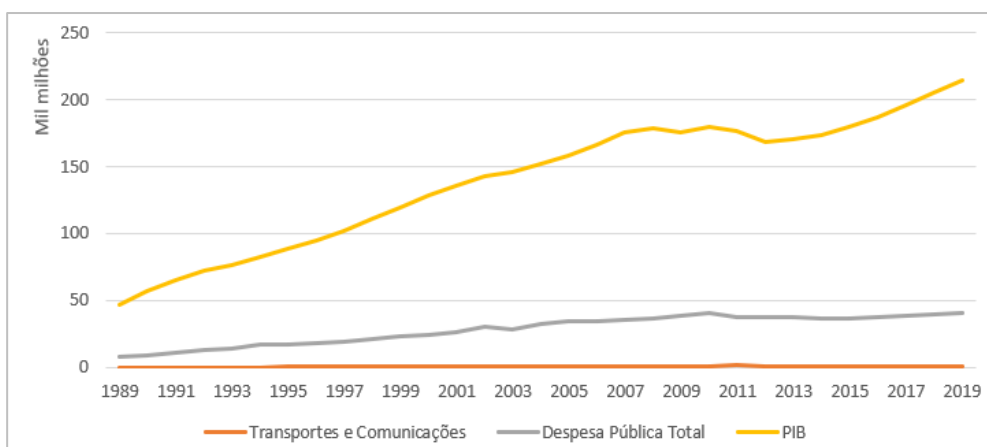


Gráfico 6 – Despesa Pública Total e em T&C em comparação com o PIB | Fonte: DGO/MF; INE; PORDATA

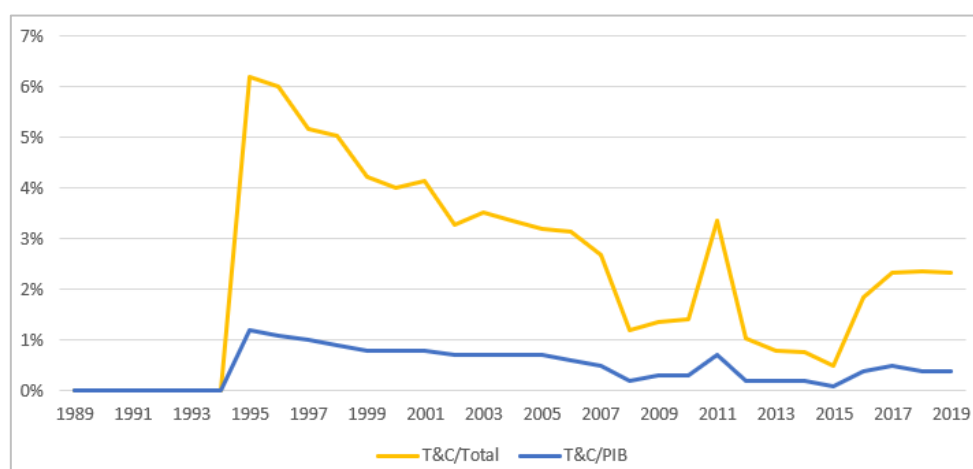


Gráfico 8 – Percentagem da Despesa Pública Total e em T&C no PIB | Fonte: DGO/MF; INE; PORDATA

Posteriormente, é adicionada a linha que diz respeito ao PIB português, em que é possível concluir à partida que ambas as despesas (total e em transportes e comunicações), integrada na primeira, apresentam valores pouco representativos no PIB nacional. O ano de 1995 estabelece-se neste período de análise como o ano em que o setor dos transportes e comunicações exerceu maior peso nas contas totais das despesas (6,2%) e no PIB nacional (1,2%), ainda assim com valores relativamente reduzidos. Desde então, o valor tem diminuído com flutuações visíveis a partir da crise de 2008, exercendo, em 2015, o peso mais baixo relativamente a toda a despesa pública (0,5%) e ao PIB (0,1%), em que o setor custou ao Estado cerca de 180 milhões de euros, um valor muito abaixo da média, de 830 milhões de euros que o setor cobrava ao Estado durante os trinta anos em questão, o que poderá revelar alguma incapacidade de investimento no setor devido à falta de orçamento ou, *a priori*, de projetos.

4.6.3. Financiamento Europeu e Despesa Pública Nacional

A fim de estabelecer algum raciocínio paralelo entre o financiamento verificado no horizonte temporal já mencionado e alguns indicadores da região, este subcapítulo revela-se útil pela junção do financiamento europeu em todo o país com a despesa pública do Estado em transportes. Os montantes a apresentar referem-se à totalidade do país, com um valor agregado das NUTS II e a fundos relacionados com o setor dos transportes, quer o FEDER e o FC, quer a despesa pública nacional com o setor dos transportes, para generalizar o panorama do setor dos transportes em Portugal. Assim, na ausência de alguma informação específica para a área de estudo, o todo nacional servirá de amostra para a área de estudo, sendo que a mesma se insere no país, mas apenas com parte dos valores em discussão. Para facilitar a análise, os valores nacionais foram agregados por período de financiamento europeu.

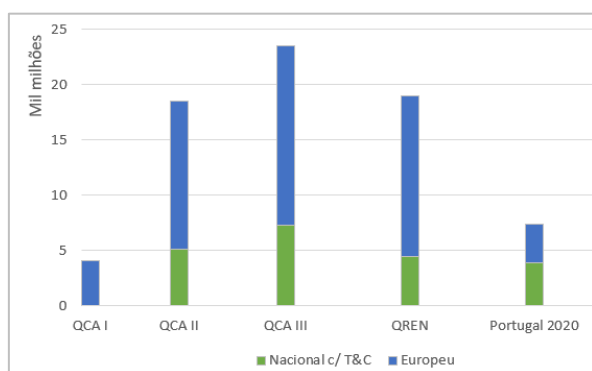


Gráfico 10 – Soma do Montante Europeu proveniente do FEDER e do FC com a Despesa Pública Nacional com T&C | Fontes: Comissão Europeia; DGO/MF; PORDATA

A partir da observação do gráfico 6, constata-se desde logo que o setor dos transportes e comunicações recebeu maior financiamento público nacional e europeu durante o período relativo ao QCA III, entre 2000 e 2006, sendo esse valor reduzido a partir de então, no QREN, entre 2007 e 2013, em tempo de recessão económica, no pós-crise financeira de 2008. Outra informação relevante a retirar deste gráfico é que ambas as fontes de financiamento para o setor dos transportes, quer a Europa, quer o Estado português, aumentaram o montante a cada programa de financiamento até ao QCA III. A partir de então, ambas as fontes têm vindo a diminuir a tranche de dinheiro para o setor dos transportes e das comunicações. Em valores agregados, o valor cresceu de cerca de 4 mil milhões de euros no primeiro programa de financiamento (sem dados da fatia do Estado) para 23 mil milhões de euros durante o QCA III (7 mil milhões nacionais

e 16 mil milhões europeus) para voltar a ser reduzido até cerca de 7,5 mil milhões de euros durante o Portugal 2020 (4 mil milhões nacionais e 3,5 mil milhões europeus).

Face a estes números, importa agora analisar de forma paralela a evolução dos indicadores de transporte e os indicadores socioeconómicos mais relevantes para este estudo. Para tal, e tendo em conta que os números apresentados dizem respeito a todo o país pela falta de informação mais pormenorizada a nível de NUTS II, a informação sobre os indicadores é analisada à escala regional, de comparação da área de estudo com as restantes NUTS II e com a situação do todo nacional.

5. Desenvolvimento e Investimento em Infraestruturas de Transporte

A informação contida no subcapítulo anterior, relativamente a financiamento agregado entre fontes europeias e nacionais, é apresentada para todo o país, mas a partir desse ponto, é necessário entender que embora não exista informação a nível regional, a evolução da área de estudo acompanha inevitavelmente o ritmo de financiamento do setor dos transportes e das comunicações à escala nacional. Neste capítulo, a abordagem será diferente, com dados regionais em comparação com as restantes NUTS II do país e com as médias ou totais nacionais, quando tal se justificar para facilitar a leitura dos indicadores e a construção de um raciocínio relativo à evolução paralela, quer dos investimentos, quer dos dados em seguida enumerados.

5.1. Indicadores de Transporte

Os indicadores de transportes na área de estudo permitem analisar a forma como os investimentos se refletem nas infraestruturas de transporte e na performance da mesma em termos do transporte de passageiros e/ou mercadorias. Tendo em conta o facto de parte dos dados estatísticos recolhidos serem disponibilizados por empresas, os mesmos não têm informação anterior aos primeiros anos do início do milénio, pelo que as datas de referência dos dados representam anos relevantes dos quadros de financiamento europeu. Em relação aos dados do setor aeroportuário, e considerando que o aeroporto de Beja foi inaugurado em 2011 e não opera de forma relevante a nível de passageiros ou mercadorias, não existem dados importantes para análise neste sentido dado que o aeroporto exerce um peso quase nulo no todo nacional, em comparação com os aeroportos do Porto, de Lisboa ou de Faro.

5.1.1. Distâncias-Tempo Rodoviárias

Os próximos mapas, elaborados pelos autores mencionados, com base em dados do Automóvel Clube de Portugal, representam as distâncias-tempo entre determinados pontos, medidas através de linhas isócronas e pelas cores dos mesmos, irão permitir entender a forma como as regiões de aproximaram por via rodoviária desde 1988 até 2009, no término do QCA III, o período em que foi canalizado mais dinheiro para o setor

dos transportes. Cada grupo de seis mapas representa a distância tempo rodoviária desde qualquer ponto de Portugal Continental a determinados pontos de interesse (áreas metropolitanas, capitais de distrito, aeroportos, portos e postos fronteiriços). A correspondência temporal dos mesmos é a seguinte (Figueira de Sousa & Fernandes, 2011):

1. Em cima, à esquerda: 1988-89;
2. Em cima, ao meio: 1992-93;
3. Em cima, à direita: 1995-96;
4. Em baixo, à esquerda: 2000;
5. Em baixo, ao meio: 2005;
6. Em baixo, à direita: 2009.

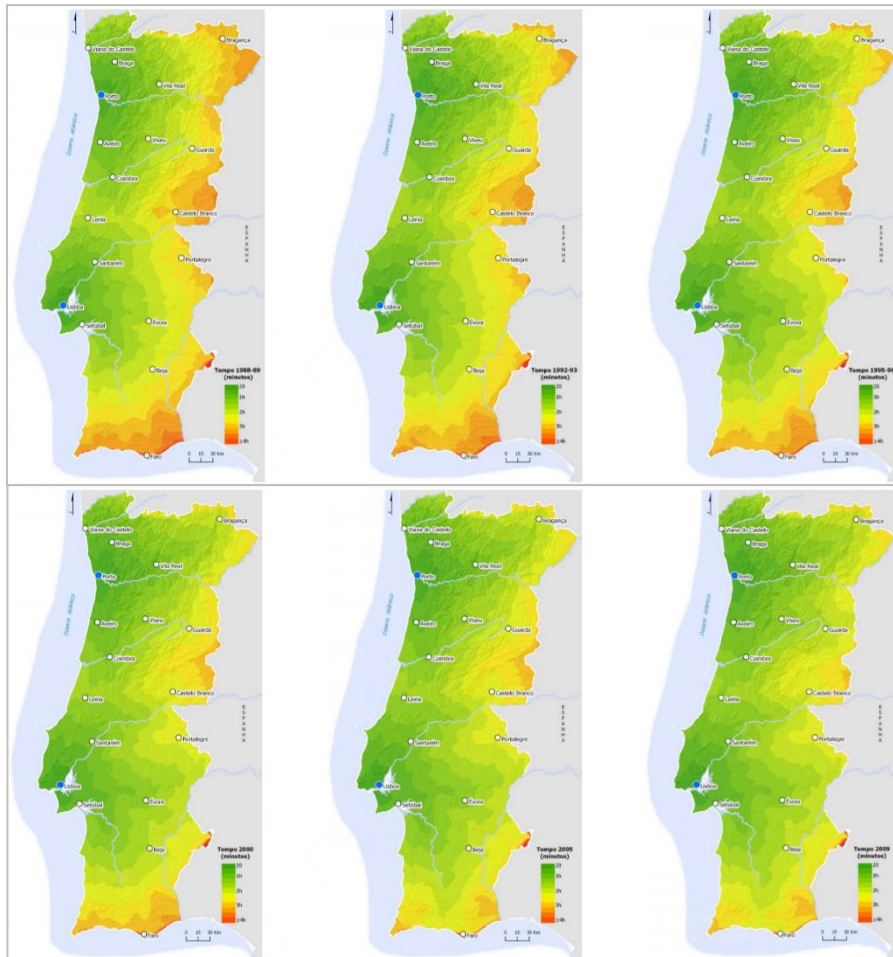


Figura 9 – Isócronas Rodoviárias às Áreas Metropolitanas | Fonte: Figueira de Sousa & Fernandes, 2011

Ajustando a análise à área de estudo, as isócronas às áreas metropolitanas mostram que no período imediatamente após a integração de Portugal na CEE, Beja e Portalegre, duas das capitais de distrito da mesma, estavam no mínimo, a duas horas de Lisboa, pelo que em 2009, essa distância mínima era reduzida a 1h30, resultante da melhoria das ligações entre a área de estudo e a AML. Contudo, a área mais interior do Baixo Alentejo permanece com uma distância considerável em comparação com o resto da área de estudo, estando quase a quatro horas de distância da capital.

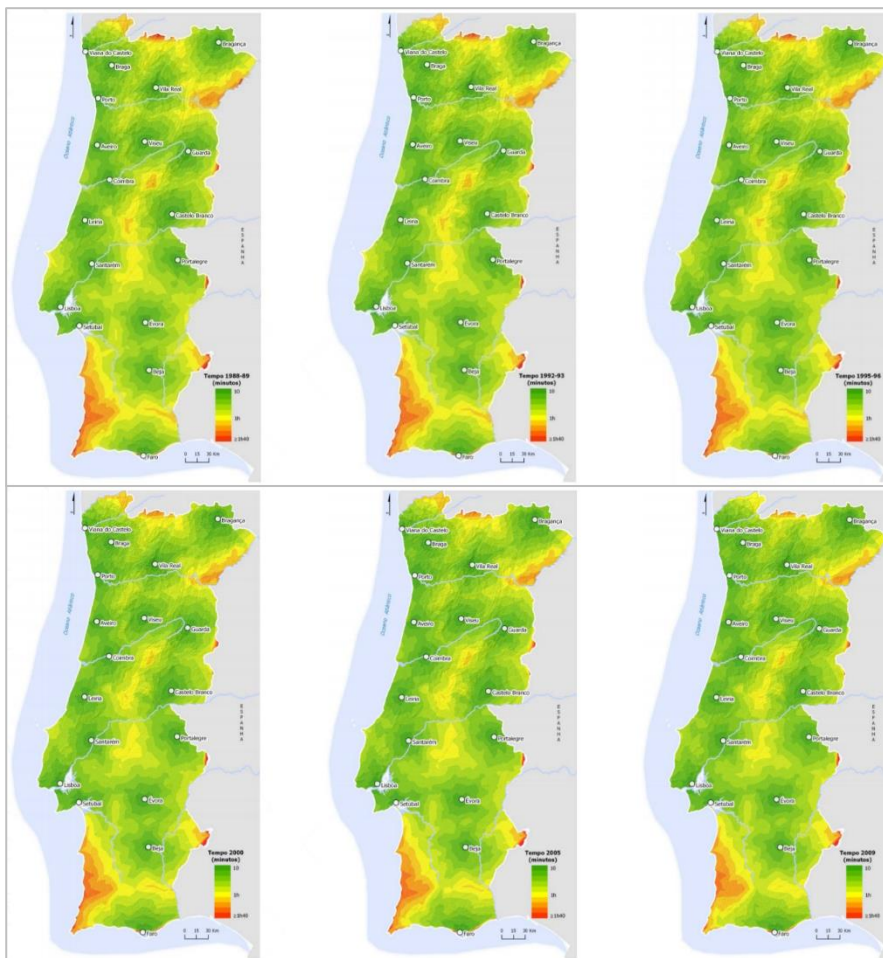


Figura 11 – Isócronas Rodoviárias às Capitais de Distrito | Fonte: Figueira de Sousa & Fernandes, 2011

As isócronas às capitais de distrito demonstram que as ligações inter-regionais melhoraram ligeiramente desde 1988, mas o tempo entre as cidades de Beja, Évora e Portalegre não se alterou de forma significativa. Pela distância física até às capitais de distrito, verifica-se uma ligeira melhoria das distâncias-tempo a partir de Elvas, de Barrancos e da maioria da Costa Vicentina, com tempo de circulação que ultrapassa uma hora de viagem.

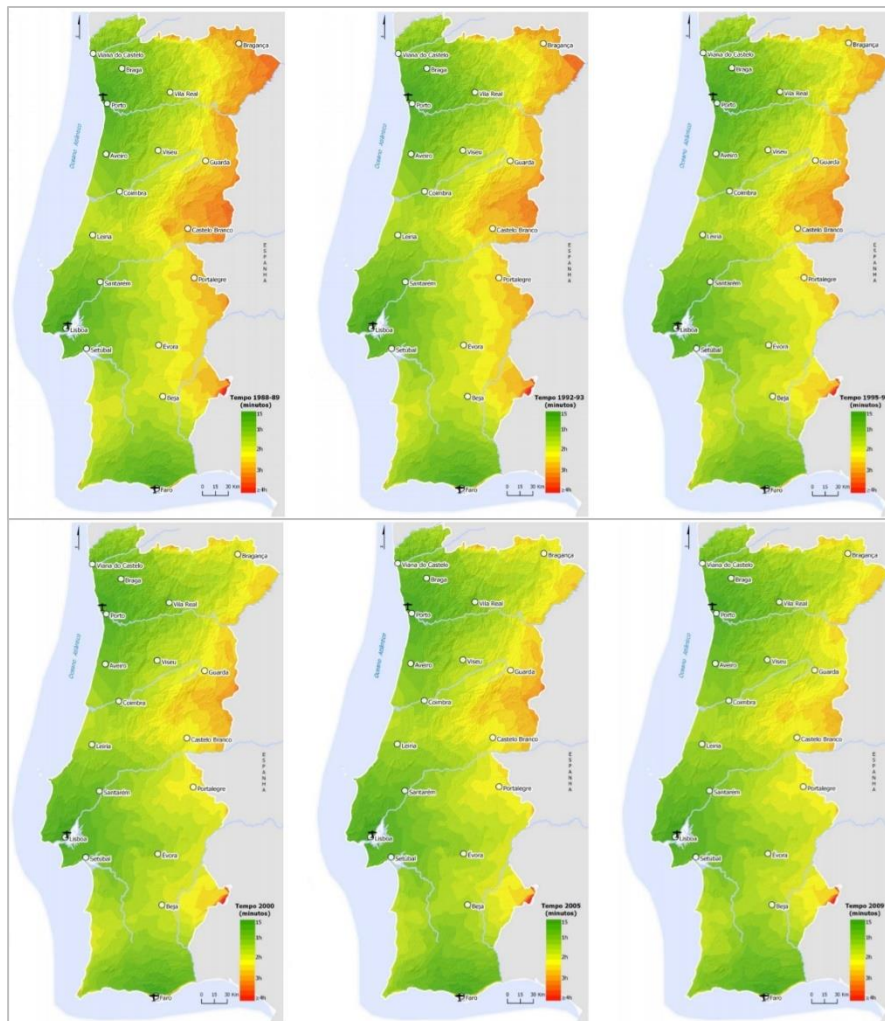


Figura 13 – Isócronas Rodoviárias aos Aeroportos | Fonte: Figueira de Sousa & Fernandes, 2011

As isócronas aos aeroportos não contam ainda com as ligações ao aeroporto de Beja por ainda não estar inaugurado em 2009, mas a área de estudo sofreu uma diminuição considerável das distâncias-tempo para os aeroportos de Lisboa e de Faro, os mais próximos. Em relação ao aeroporto de Lisboa, a área de estudo beneficiou da construção da A6 para diminuir a distância a partir de Elvas e no que toca à distância ao aeroporto de Faro, essa distância foi encurtada, por exemplo desde Beja, de duas para uma hora de distância. Verifica-se que para as ligações a este aeroporto, a construção da A2 encurtou também a distância até outros pontos da área de estudo.

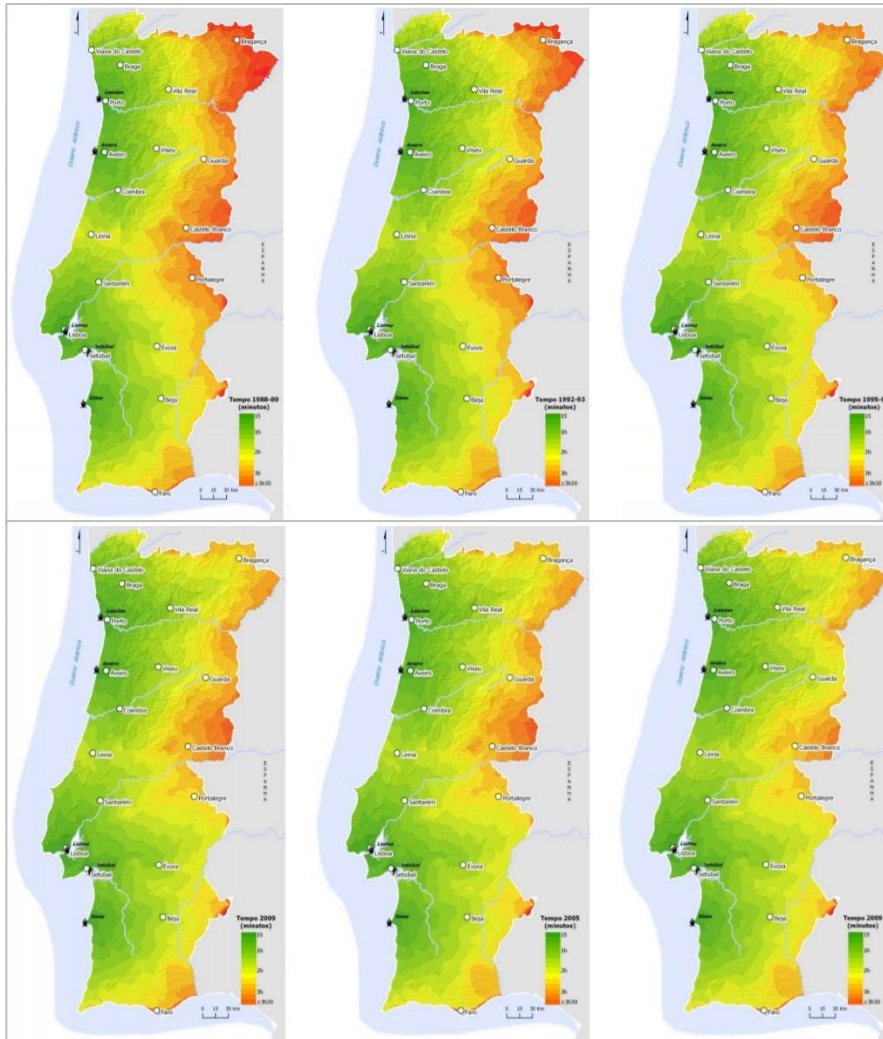


Figura 15 – Isócronas Rodoviárias aos Portos | Fonte: Figueira de Sousa & Fernandes, 2011

As isócronas ao sistema portuário principal apresentam uma melhoria significativa à escala nacional, desde logo pela facilidade de visualizar a diferença das cores entre 1988 e 2009, em especial nas regiões mais próximas da fronteira, que embora longe dos portos, viram encurtada essa distância. Na área de estudo, a diferença mais notória ocorreu na década de 1990 no Alto Alentejo, mais próxima do porto de Setúbal, em que entre Portalegre e o porto mais próximo, o tempo entre ambos reduziu de três horas em 1988 para duas horas em 2009. Em relação ao porto de Sines, as áreas do país que se mantêm mais próximas, além do Alentejo Litoral onde o próprio se insere, são as NUTS III Baixo Alentejo e Alentejo Central, com as cidades de Évora e Beja a cerca de uma hora de distância.

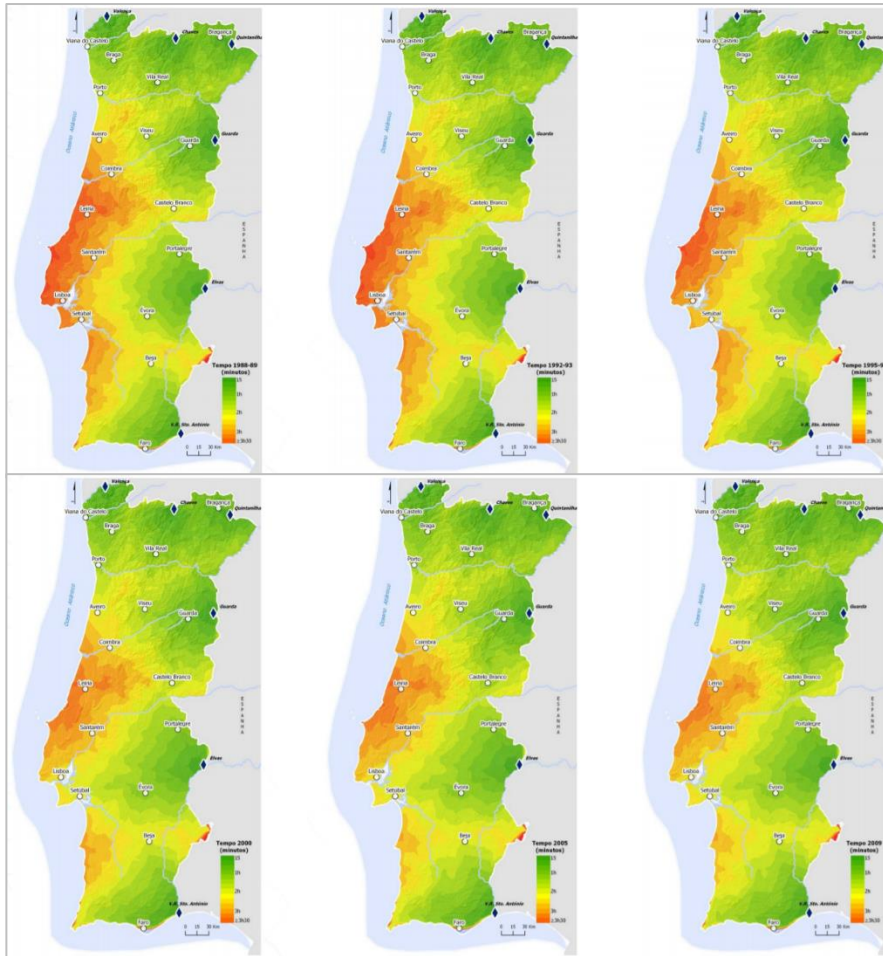


Figura 17 – Isócronas Rodoviárias aos Postos Fronteiriços | Fonte: Figueira de Sousa & Fernandes, 2011

O único posto fronteiriço na área de estudo localiza-se em Elvas e é visível a redução da distância-tempo em especial em direção à Península de Setúbal, em que a evolução partiu das três horas em 1988 e com a construção da A6 em direção à fronteira, o trajeto passou a ser percorrido em cerca de duas horas. É a partir da Costa Vicentina e da área mais interior do Baixo Alentejo que é necessário mais tempo para alcançar o posto fronteiriço de Elvas, ainda com algumas localidades a cerca de três horas rodoviárias.

5.1.2. Extensão da Rede Nacional Rodoviária

A rede à qual estes dados dizem respeito é constituída pela rede de autoestradas, pela rede fundamental e pela rede complementar já abordadas neste estudo. Parte do distrito de Setúbal integra a área de estudo desta dissertação, mas tendo em conta que os dados são relativos ao distrito, os dados iriam referir-se aos restantes concelhos que também fazem parte da NUTS II AML, fora do âmbito deste estudo, justificando assim a

ausência de dados do distrito de Setúbal. No distrito de Évora, a extensão do total de estradas da rede nacional rodoviária manteve-se igual desde 2007 até 2019, com 926 quilómetros. Portalegre e Beja assistiram ao incremento das estradas, sendo que a rede do primeiro distrito cresceu 39 quilómetros e estagnou desde 2013 e no segundo, a rede cresceu 57 quilómetros, abrigando a maior extensão de entre os três distritos, contudo é o maior distrito do país em termos de área.

Quilómetros	2007	2013	2014	2019
Portalegre	672	711	711	711
Évora	926	926	926	926
Beja	914	971	971	971

Tabela 3 – Extensão da Rede Nacional Rodoviária | Fonte: INE

5.1.3. Mercadoria em Transporte Nacional em Pesados de Mercadorias

A tabela 4 apresenta os milhares de toneladas de mercadoria transportada em veículos pesados de mercadorias à escala intra e inter-regional. Pela observação dos dados, salta de imediato à vista que é no transporte intra-regional que se verifica maior peso de mercadoria transportada. Na área de estudo, de entre os anos selecionados, a maior quantia de mercadoria transportada ocorreu em 2007, com mais de 16 mil toneladas de carga transportada internamente. As regiões para as quais partem mais mercadorias provenientes da área de estudo são as NUTS II Centro e AML, beneficiando da rede rodoviária e de eixos importantes, como a A2, a A6, ou o IP2, que aumentam a acessibilidade e estimulam a circulação entre as regiões. Contudo, na transição da primeira para a segunda década do presente século, o peso da mercadoria transportada de e para a área de estudo tem vindo a diminuir de forma ligeira. De realçar ainda que os números refletem uma quantidade maior de mercadoria com origem na área de estudo do que aquela que tem a mesma como ponto de destino.

Milhares de Toneladas	2006				
	Norte	Centro	AML	Alentejo	Algarve
Norte	67496	7102	2008	1119	139
Centro	11212	74517	11766	4447	685
AML	2463	6421	52606	5727	774
Alentejo	1646	5033	7320	15904	941
Algarve	55	131	320	365	11798
2007					
Norte	62382	7663	2089	1477	136
Centro	10403	74356	13694	5075	819
AML	2325	6701	49190	4651	966
Alentejo	2092	6685	9201	16263	1310
Algarve	53	146	455	349	11908
2013					
Norte	31881	6921	1019	737	74
Centro	6340	32370	5244	2692	249
AML	1833	4536	15752	3266	1009
Alentejo	1383	3061	4379	6844	828
Algarve	63	92	480	311	2345
2014					
Norte	31480	5050	1305	939	128
Centro	6286	27555	5482	2214	271
AML	1634	3702	15657	4109	456
Alentejo	1382	3338	5411	9746	731
Algarve	28	54	288	325	2753
2019					
Norte	30766	4714	1185	722	104
Centro	6024	30280	5415	2374	296
AML	1363	3652	21656	4018	550
Alentejo	942	2951	4123	6760	641
Algarve	114	53	349	283	3335

Tabela 5 – Mercadoria em Transporte Nacional em Pesados de Mercadorias | Fonte: INE

5.1.4. Extensão das Linhas da Rede Ferroviária Nacional

Desde 2006 até 2019, a área de estudo é a segunda NUTS II com mais quilómetros de ferrovia dentro do seu perímetro, apenas ultrapassada pela NUTS II Centro. Contudo, em 2007 era a região com mais quilómetros de linha férrea por eletrificar, tendo sido alvo de um largo investimento neste sentido a fim de eletrificar mais de 250 quilómetros de linha férrea até 2013, durante o período correspondente ao QCA III, quadro europeu que mais financiamento canalizou para o setor dos transportes. Contudo, também tem vindo a diminuir a extensão total da ferrovia na área de estudo pelo encerramento de troços.

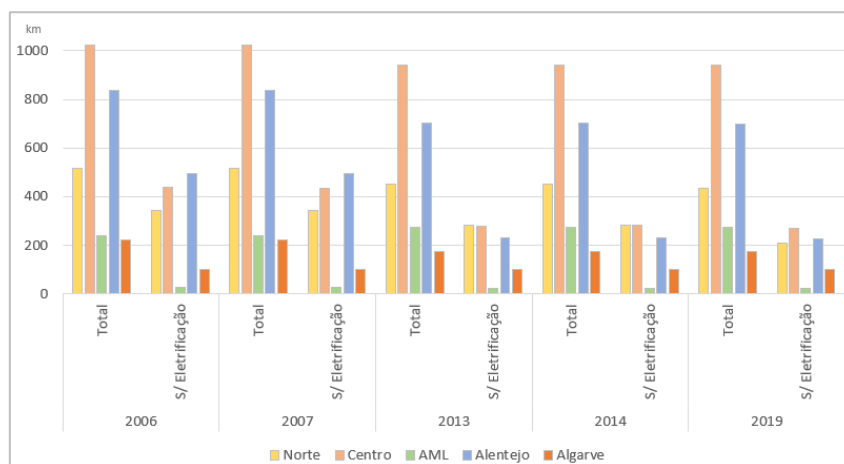


Gráfico 12 – Extensão das Linhas da Rede Ferroviária Nacional | Fonte: INE

5.1.5. Passageiros Desembarcados na Rede Ferroviária Nacional

Em termos gerais, a área de estudo tem sido a região em que menos passageiros desembarcam a partir do transporte ferroviário. De 2007 para 2013, o aumento desse número foi expressivo pela eletrificação verificada no gráfico anterior, em que as condições da ferrovia e dos comboios que nela circulam melhoram para o utilizador. Embora seja uma região com uma enorme área territorial, verifica-se que o transporte ferroviário é o menos utilizado relativamente às outras regiões. Os pesos da circulação de passageiros em transporte ferroviário nas duas áreas metropolitanas contribuem para que as NUTS II Norte e AML apresentem índices substancialmente superiores às da área de estudo, que contou em 2019 com cerca de 2 milhões de passageiros desembarcados.

Milhares de Passageiros	2007	2013	2014	2019
Norte	22113	12374	20805	22788
Centro	5540	8641	8716	28713
AML	100077	100929	94929	119055
Alentejo	729	2048	1732	2065
Algarve	1633	1952	1957	2481

Tabela 7 – Passageiros Desembarcados na RFN | Fonte: INE

5.1.6. Movimento de Embarcações de Comércio

As embarcações agregadas na tabela acima designam-se de embarcações de comércio, conceito que integra o transporte de passageiros e/ou mercadorias. O porto de Sines é o terceiro em termos de embarcações movimentadas no seu espaço, quer entradas, quer saídas, mas tem vindo a evoluir de forma positiva, em especial de 2007 para 2013. À sua frente encontram-se os portos de Leixões e de Lisboa, o primeiro com índices constantes de movimento de embarcações e o porto da capital com os números a decrescer ao longo do tempo.

Embarcações	2006	2007	2013	2014	2019
Viana do Castelo	421	456	392	361	353
Leixões	5301	5352	5124	5202	5107
Aveiro	2040	1901	1852	1980	2091
Figueira da Foz	640	726	1060	1061	922
Lisboa	6667	6565	5522	5407	5043
Setúbal	2947	2845	2704	3024	2908
Sines	2701	2822	3960	3960	4225

Tabela 9 – Movimento de Embarcações de Comércio | Fonte: INE

5.1.7. Movimento de Mercadorias

É desde logo notória a hegemonia do porto de Sines no que toca ao movimento de mercadorias, carregadas ou descarregadas, sendo que a carga descarregada é em todos os anos de análise, superior à carregada a partir dos portos em questão. O porto que mais se aproxima de Sines em termos do movimento de mercadorias é o de Leixões, mas ainda assim com valores bastante abaixo em comparação com o porto alentejano. A operacionalização do Terminal XXI de Sines revelou-se fundamental para que o porto adquirisse capacidade para receber cada vez mais mercadorias oriundas de quaisquer rotas mundiais. Em termos gerais, a mercadoria carregada a partir de Sines tem vindo a aumentar até cerca de 14 milhões de toneladas em 2019, ano em que a mercadoria descarregada chega perto dos 25 milhões de toneladas, dados que consolidam Sines como o principal porto de entrada de mercadorias para o país e potencialmente para a Europa. Para aumentar tal capacidade, será necessário investimento na ferrovia para Elvas e consequentemente para Espanha, como já referido neste trabalho.

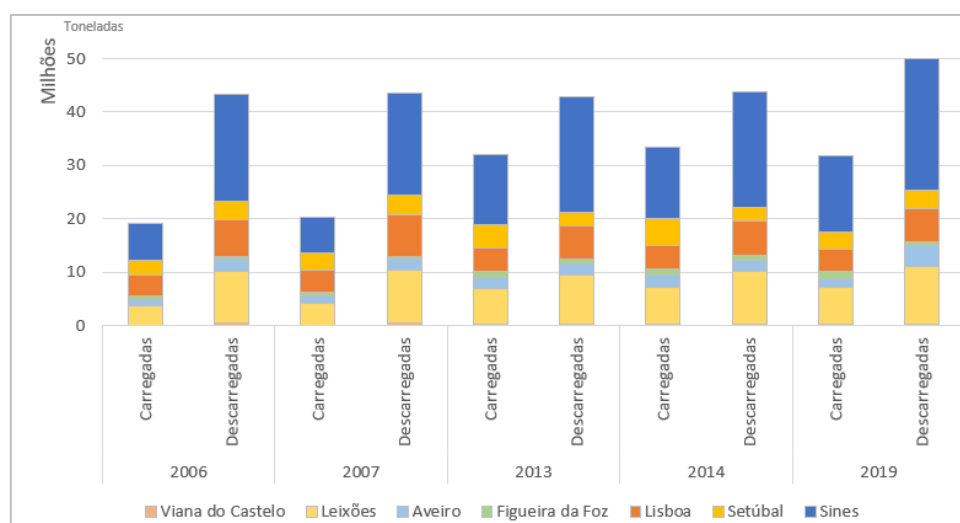


Gráfico 14 – Movimento de Mercadorias na Rede Portuária Principal | Fonte: INE

5.2. Indicadores de Desenvolvimento Socioeconómico

Tendo em conta que não há uma relação direta entre o investimento em transportes e a dinâmica socioeconómica da região por existirem diversos fatores a adicionar à equação, os indicadores permitem no mínimo observar a evolução da área de estudo no

que toca ao seu desenvolvimento. As vertentes social e económica são, como constatado, chaves no desenvolvimento regional, que é analisado paralelamente aos investimentos efetuados na área de estudo e em Portugal no setor dos transportes. Os dados são apresentados, quando possível, por anos censitários desde 1981, antes da entrada de Portugal na CEE, como ponto de partida, até ao registo mais recente encontrado, para facultar um raciocínio conclusivo acerca do eventual impacto que o desenvolvimento do setor dos transportes poderá ter, direta ou indiretamente, no desenvolvimento da região. De notar que em alguns casos pode faltar algum ano censitário devido à falta de informação do indicador em questão, exemplo de alguns indicadores dos Censos de 2021, ainda não publicados. Pela reforma administrativa de 2013, e como já referido, a NUTS II Alentejo passou a incluir a NUTS III Lezíria do Tejo. Em alguns casos, a NUTS II Alentejo poderá apresentar informação que a partir de 2013 inclui a NUTS III mencionada. Contudo, alguns indicadores são obtidos por NUTS III da área de estudo para análise intra-regional.

5.2.1. População Residente

Desde 1981, a área de estudo é das regiões nacionais com menos população, apenas superior ao Algarve. Ao nível das faixas etárias, a área de estudo tem vindo a demonstrar uma redução da população jovem e um ligeiro aumento da população idosa, que começa a ter mais peso que os jovens. Tem perdido também população em idade ativa, que contava com mais de meio milhão de indivíduos em 1981 e que em 2019 contava com cerca de 440 mil residentes. No que toca às diferenças intra-regionais, o Alentejo Central conta, em termos gerais, com o maior número de residentes da área de estudo, em grande parte devido a centros urbanos como Évora, Estremoz, Montemor-o-Novo e Vendas Novas. Ainda assim, a população jovem e a ativa têm diminuído de forma inversa à população idosa, que cresceu até 2019, como ocorre em grande parte das regiões interiores do país.

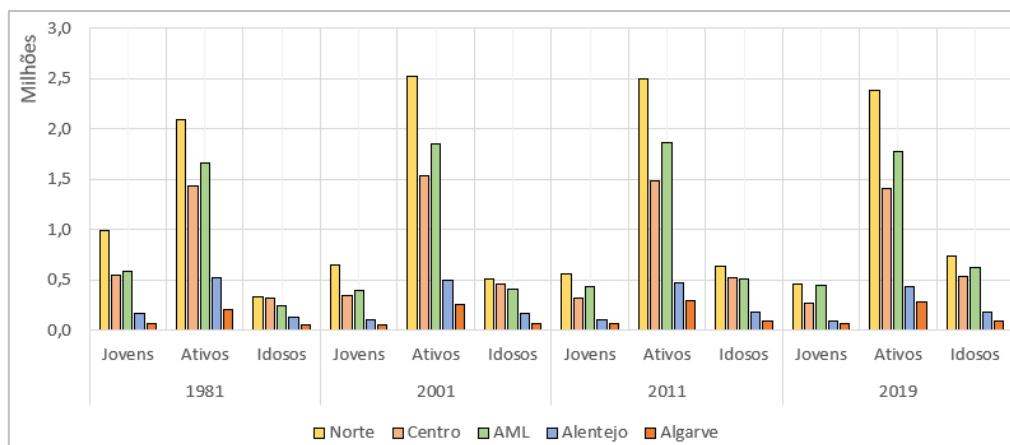


Gráfico 16 – População Residente nas NUTS II do Continente | Fonte: INE; PORDATA

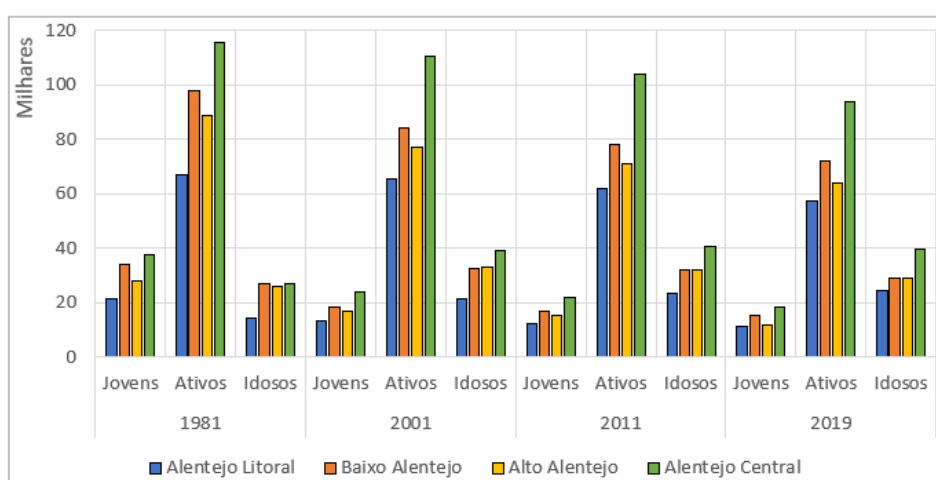


Gráfico 18 – População Residente nas NUTS III da Área de Estudo | Fonte: INE; PORDATA

5.2.2. Índice de Envelhecimento

A área de estudo é a região em que o índice de envelhecimento (idosos por 100 jovens) tem sido o mais alto do continente desde 1981, ano em que era apenas ultrapassada pelo Algarve. O crescimento deste índice tem-se verificado em todas as regiões do continente, pelo que as situações mais preocupantes em 2019 eram relativas à área de estudo e à NUTS II Centro. Em 2019, o índice apresentava mais de 200 idosos por cada 100 jovens na área de estudo, facto que deve ser encarado com um alerta para produção de estratégias que permitam à população fixar-se na mesma. A nível interno, o Alto Alentejo apresenta em 2019 quase 250 idosos por 100 jovens, região em que as acessibilidades comprometem e em que os aglomerados urbanos apresentam pouca

dimensão. De resto, é de notar que a tendência de crescimento é universal em todo o continente.

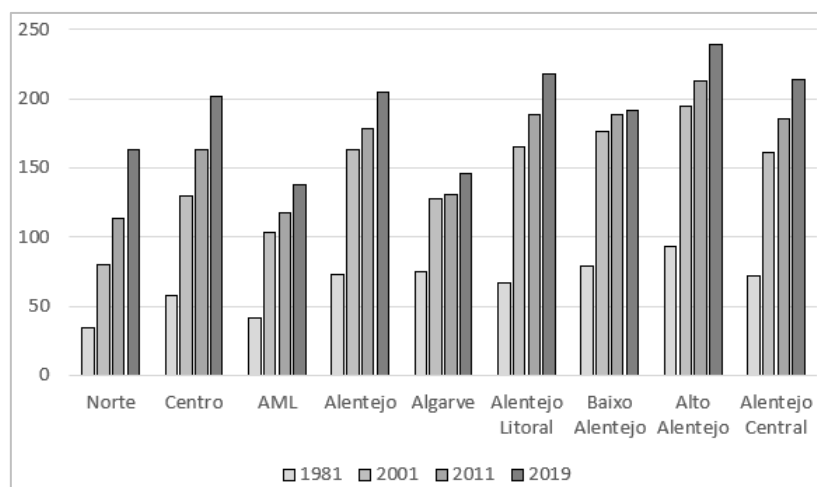


Gráfico 20 – Índice de Envelhecimento | Fonte: INE; PORDATA

5.2.3. Índice de Dependência Total

A nível das NUTS II, o índice de dependência total (jovens e idosos por 100 ativos) tem flutuado de forma algo irregular em todas as regiões do continente. Nas regiões Norte, Centro e Algarve, o índice diminuiu de 1981 até 2019, enquanto aumentou na AML e na área de estudo, esta última com o maior índice à data mais recente dos dados, com cerca de 61 idosos e jovens por cada 100 ativos, em que a maioria poderá ser população idosa com base na observação do índice de envelhecimento. Além desse fator, também a perda de população pela eventual saída de população em idade ativa poderá exercer peso nesta questão. A nível intra-regional, o Alto Alentejo é a NUTS III que maior índice apresenta em 2019, mas chegou a rondar um índice de 67 jovens e idosos por 100 ativos em 2011, com o mesmo cenário de análise do gráfico anterior, com um peso significativo da população idosa. Ambas as regiões do Alentejo Litoral e do Alentejo Central assistem ao crescimento constante a cada ano de análise, com mais de 60 jovens e idosos por 100 pessoas em idade ativa.

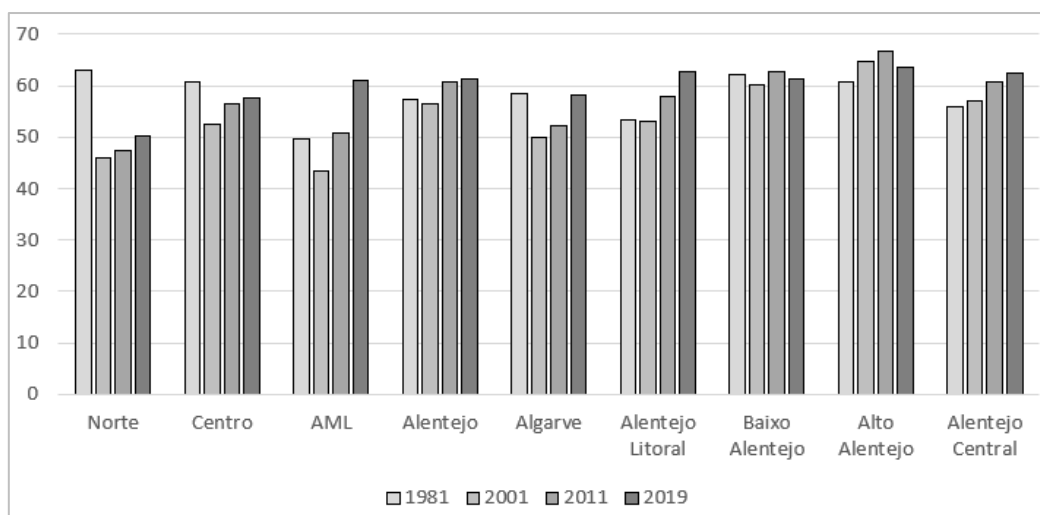


Gráfico 22 – Índice de Dependência Total | Fonte: INE; PORDATA

5.2.4. Saldo Natural e Saldo Migratório

A área de estudo tem vindo a perder população pelo saldo natural nos três anos em questão, como é possível observar no gráfico 13, com uma redução de cerca de 5 mil indivíduos nestes anos em comparação com o ano de referência anterior a cada um. Em termos de saldo migratório, a área de estudo é das que assiste à entrada de menos pessoas. Contudo, no contexto de crise económico-financeira, todas assistiram à saída de pessoas, embora a área de estudo tenha sido também a região da qual menos pessoas saíram. Em 2019 a situação viria a ser um pouco mais favorável em 2019, com a entrada de quase 5 mil pessoas na região. A nível intra-regional, todas as regiões apresentam um saldo natural negativo em todos os anos em questão, contudo, o Alentejo Litoral é a que apresenta a melhor situação entre as quatro NUTS III. Foi ainda a única que em 2011 apresentou saldo natural positivo, com cerca de 250 indivíduos. Nesse ano, todas as outras NUTS III apresentaram um saldo natural negativo, mais leve no Baixo Alentejo e mais significativo no Alentejo Central. No sentido inverso, em 2001 e em 2019, a situação do saldo migratório apresenta-se muito mais favorável, com destaque para o Alentejo Litoral e o Baixo Alentejo, em especial o concelho de Odemira e as áreas do perímetro do Alqueva, com atividades primárias que beneficiam da mão de obra imigrante (Rádio Pax, 2021), apresentando-se com mais capacidade de atração

de pessoas de fora da região pelas oportunidades que podem surgir através do turismo ou das indústrias relacionadas com o porto de Sines.

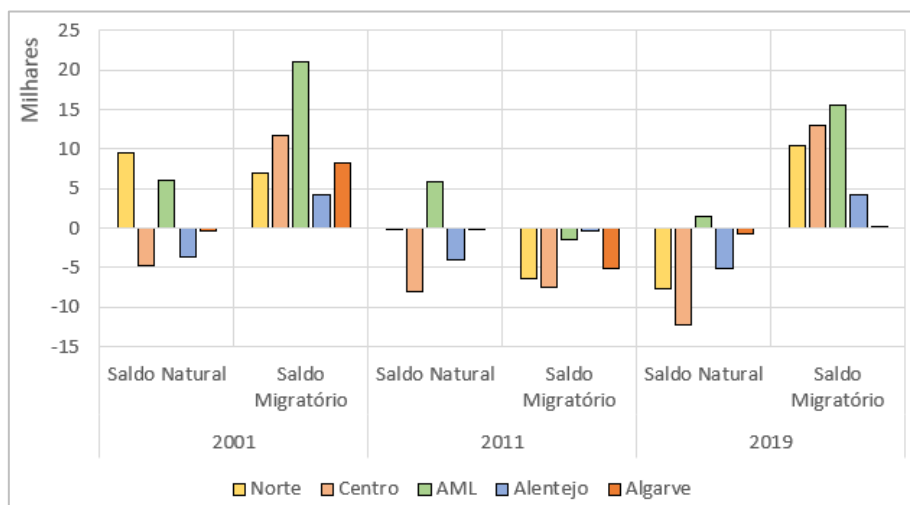


Gráfico 24 – Saldos Natural e Migratório nas NUTS II do Continente | Fonte: INE; PORDATA

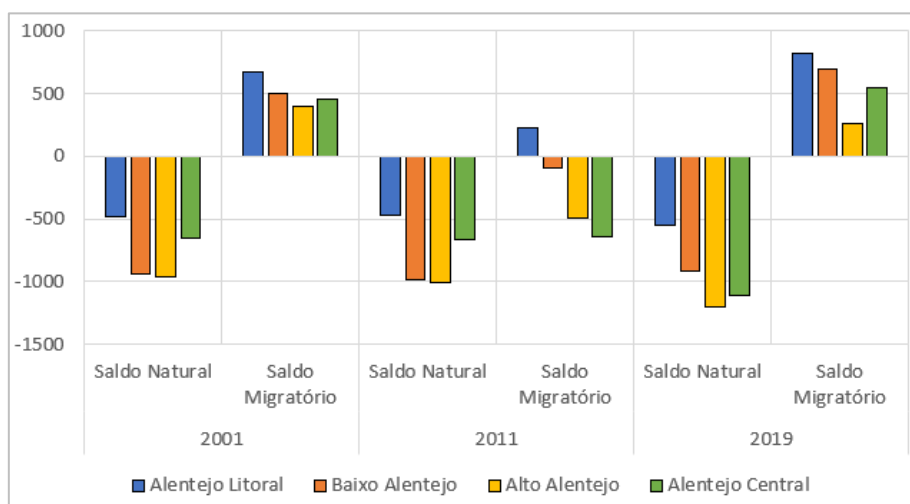


Gráfico 26 – Saldos Natural e Migratório nas NUTS III da Área de Estudo | Fonte: INE; PORDATA

5.2.5. Taxa de Desemprego

A área de estudo detinha a maior taxa de desemprego do continente em 1981, com uma taxa de desemprego de cerca de 10%, mas a partir da década em que Portugal aderiu à CEE, a taxa diminuiu para cerca de 8,5% em 2001, mantendo-se como a taxa mais alta entre as NUTS II. Após a crise que despoletou em 2008, a taxa de desemprego na área de estudo foi ultrapassada por todas as outras à exceção do Centro, mas até 2020 a

situação melhorou substancialmente, para os 6%, a segunda taxa de desemprego mais baixa entre as regiões do continente.

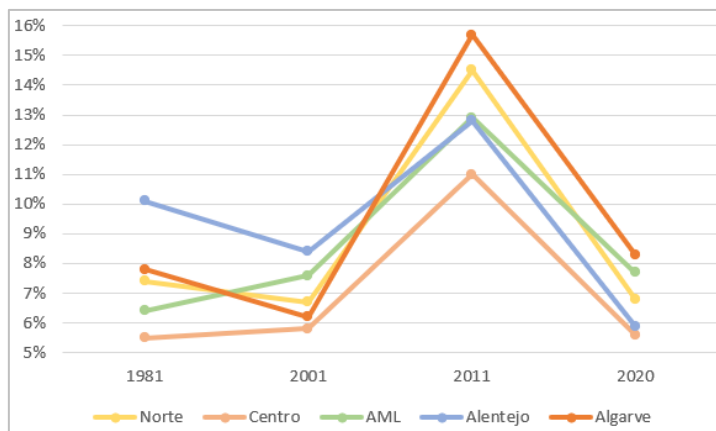


Gráfico 28 – Taxa de Desemprego | Fonte: INE; PORDATA

5.2.6. Produtividade Aparente do Trabalho

A produtividade aparente do trabalho (valor acrescentado por trabalhador) tem apresentado uma evolução constante em todas as regiões, pelo que a área de estudo se situa na terceira posição, atrás da AML e do Algarve. Entre 2001 e 2019, este indicador passou de cerca de 25 mil euros para mais de 35 mil euros em produtividade de cada trabalhador. A nível intra-regional, o Alentejo Litoral destaca-se das restantes NUTS III, com uma produtividade aparente de mais de 45 mil euros por trabalhador em 2019 e o Alto Alentejo apresenta a menor produtividade entre as mesmas, com menos de 34 mil euros de valor acrescentado por trabalhador.

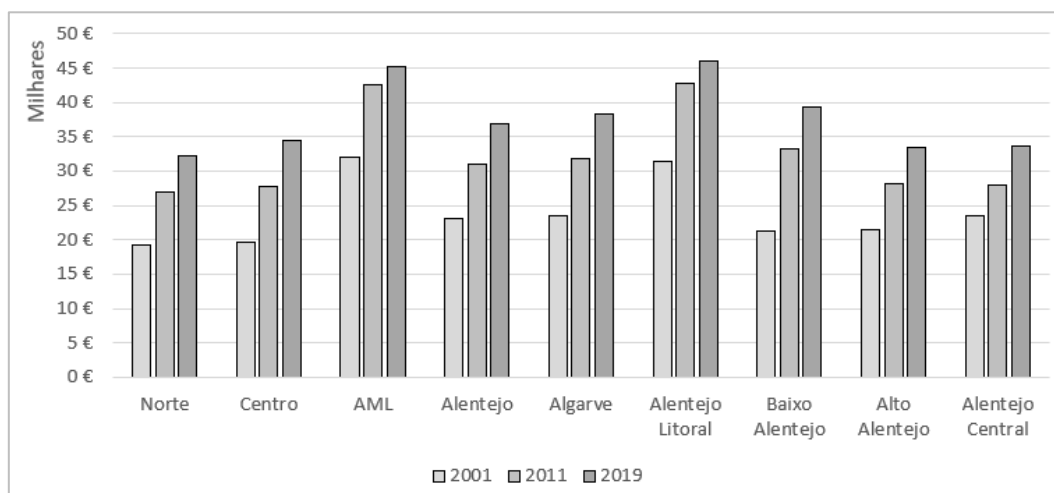


Gráfico 30 – Produtividade Aparente do Trabalho | Fonte: INE

5.2.7. Despesa em Investigação e Desenvolvimento das Empresas

Pela análise deste indicador, é visível uma discrepância considerável relativamente à despesa em investigação e desenvolvimento entre as regiões do continente. A AML destaca-se a larga distância do resto das regiões, sendo que a área de estudo é a segunda NUTS II que menos dinheiro tem investido neste âmbito, mas o montante tem vindo a aumentar desde 2003 até 2016 de cerca de 12 milhões de euros para cerca de 33 milhões, o que demonstra que possa ter crescido o número de empresas a operar em investigação e desenvolvimento e o próprio orçamento das empresas para investir neste sentido. Contudo, em 2016 a área de estudo ainda tinha um longo caminho a percorrer para se poder aproximar do montante investido em investigação e desenvolvimento no Norte, Centro e AML, acrescendo o facto de a percentagem deste indicador face ao PIB regional da área de estudo decrescer de 1 para 0,3% entre 2011 e 2016. Em 2011 era a região com a maior despesa em I&D face ao PIB regional, mas em 2016 é a segunda região com pior performance neste sentido.

Despesa em I&D	2003	2011	2016
Norte	85 611 400 €	327 358 800 €	373 277 100 €
Centro	55 366 900 €	176 510 600 €	232 593 600 €
AML	182 922 600 €	683 622 900 €	509 031 300 €
Alentejo	12 227 100 €	21 774 900 €	32 712 500 €
Algarve	869 600 €	3 956 700 €	4 906 900 €

Tabela 11 – Despesa em I&D das Empresas | Fonte: INE

5.2.8. Estabelecimentos de Ensino Superior

A área de estudo é a segunda região do continente com menos estabelecimentos de ensino superior, muito centrados nos maiores centros urbanos da região, como Portalegre, Évora ou Beja. Apenas um estabelecimento se instalou na mesma entre 2001 e 2011, contudo, este número não é em nada comparável com os estabelecimentos existentes no Norte, no Centro e na AML. Entre as NUTS III da região, o Alentejo Litoral é a que mais carece de estabelecimentos de ensino superior, mas as restantes detêm um número de estabelecimentos equilibrado, com destaque para a redução desse número no Baixo Alentejo e no aumento no Alentejo Central.

Estabelecimentos de Ensino Superior	2001	2011
Norte	94	101
Centro	57	52
AML	125	112
Alentejo	13	14
Algarve	11	12
	2001	2011
Alentejo Litoral	0	1
Baixo Alentejo	7	4
Alto Alentejo	4	4
Alentejo Central	2	5

Tabela 12 – Estabelecimentos de Ensino Superior | Fonte: INE

5.2.9. Índice de Preços no Consumidor

O IPC, um índice calculado com base no preço médio de bens de consumo e serviços, tem vindo a aumentar em todo o país de forma quase homogénea, situado em pouco mais de 50 em 1991. Desde então, paralelamente ao início dos programas de financiamento europeu, o índice tem vindo a aumentar a um ritmo constante até 2001 e consecutivamente até 2011, pelo que a sua subida foi muito ligeira até 2020, ano em que o índice chegaria, na área de estudo, a cerca de 104, sendo o segundo mais alto do continente, atrás da AML, ao invés da situação verificada em 1991, em que o IPC na área de estudo era o mais baixo.

IPC	dez/91	dez/01	dez/11	dez/20
Norte	51,523	78,170	98,390	103,675
Centro	52,937	77,890	98,530	103,483
AML	52,302	79,087	98,635	104,528
Alentejo	50,788	76,405	98,398	103,981
Algarve	51,078	76,035	98,438	101,684

Tabela 13 – IPC | Fonte: ...

5.2.10. Rendimento Bruto das Famílias

O rendimento bruto das famílias tem aumentado em todas as regiões do continente em todos os anos em análise. A área de estudo apresenta o segundo rendimento bruto das famílias mais baixo nos três anos em questão. A perda de população e o envelhecimento da residente e os rendimentos pagos aos trabalhadores na região, devido a alguma falta de especialização dos empregos, poderão ser fatores contributivos para que a mão de obra seja mais reduzida e como tal, o rendimento bruto familiar total na região seja de cerca de 9 mil milhões de euros, atrás da região Centro.

Rendimento Bruto das Famílias	2001	2011	2018
Norte	28 893 451 000 €	37 130 539 000 €	42 280 912 000 €
Centro	20 366 960 000 €	25 334 468 000 €	28 138 354 000 €
AML	30 063 821 000 €	41 237 715 000 €	44 148 934 000 €
Alentejo	6 677 424 000 €	8 511 814 000 €	9 156 127 000 €
Algarve	4 098 772 000 €	5 451 942 000 €	7 056 027 000 €

Tabela 14 – Rendimento Bruto das Famílias | Fonte: INE

5.2.11. Produto Interno Bruto

O Alentejo é a segunda região com menos PIB gerado nos três anos em análise. O PIB cresce apenas em cerca de 4 mil milhões de euros de 2001 até 2019 para chegar ao patamar dos 13 mil milhões de euros, superior ao do Algarve, mas muito inferior ao do Centro, por exemplo, em que se geraram 40 mil milhões de euros em 2019, com mais e maiores centros urbanos e naturalmente com mais empresas de onde se gera riqueza. De realçar que, neste gráfico, a região Alentejo conta com a NUTS III Lezíria do Tejo, que nos três anos apresenta um PIB superior às restantes quatro NUTS III da área de estudo, que estão no gráfico, mas que reunidos apresentam valores mais elevados do que a região do Algarve, à exceção do ano de 2019, com menos mil milhões de euros gerados do que a região mais meridional do continente.

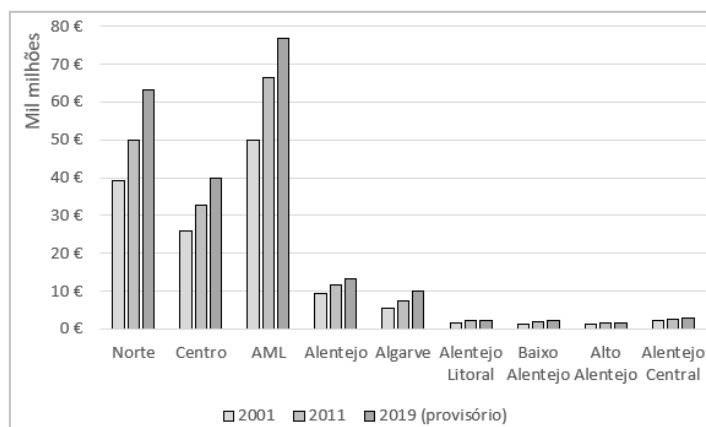


Gráfico 32 – PIB | Fonte: INE; PORDATA

5.2.12. Produto Interno Bruto *Per Capita*

O PIB *per capita* tem vindo a aumentar progressivamente em todas as regiões desde 2001 até 2019, pelo que a área de estudo apresenta desta feita um indicador superior às regiões Norte e Centro, mas inferior à AML e ao Algarve. O PIB *per capita* aumentou cerca de 7 mil euros desde 2001 até 2019, sendo em grande parte influenciado pelo indicador verificado no Alentejo Litoral, com um PIB *per capita* apenas inferior à AML, tendo o maior aumento na NUTS III ocorrido entre os anos de 2001 e 2011, mesmo em contexto de crise económico-financeira. Com valores semelhantes à NUTS II apresentam-se as restantes NUTS III da área de estudo, com o Baixo Alentejo em pior posição em 2001, mas com um aumento mais significativo até 2019 do que o Alto Alentejo e o Alentejo Central.

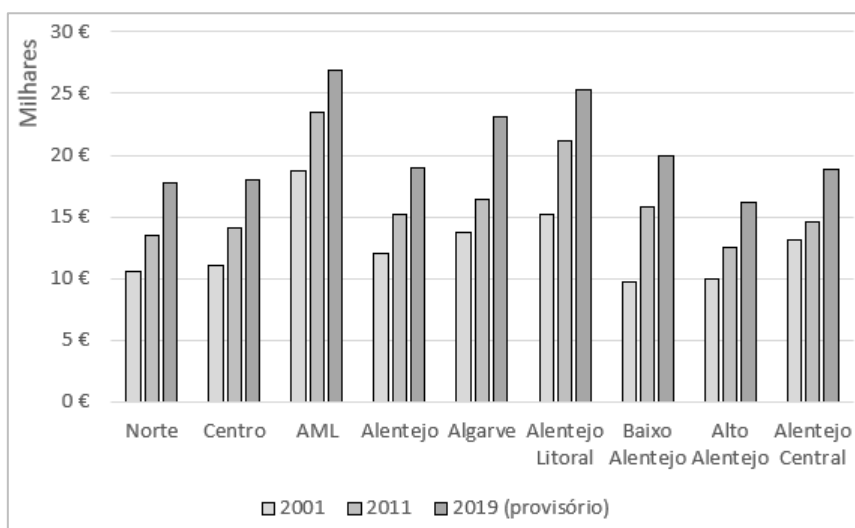


Gráfico 34 – PIB per capita | Fonte: INE; PORDATA

5.2.13. Valor Acrescentado Bruto das Empresas

Em qualquer um dos anos de análise, o setor terciário tem sido o preponderante de entre os setores económicos e as empresas têm gerado mais VAB neste setor dos serviços do que setores como a agricultura ou a indústria. No setor primário, o Alentejo tem sido a região em que as empresas geram mais VAB de forma constante, com valores a rondar os mil milhões de euros. Em relação ao setor secundário, o Alentejo é das que gera menos VAB, pelo que grande parte deste será proveniente das indústrias adjacentes ao porto de Sines. Durante o período em análise, o VAB do setor secundário no Alentejo tem-se vindo a manter quase inalterado, com valores a rondar os 2,5 mil milhões de euros. No setor terciário, o Alentejo apresenta valores semelhantes aos do Algarve ao longo do tempo, contudo com o setor terciário menos lucrativo de entre as cinco regiões do continente em 2019, em que o valor é cerca de 7,5 mil milhões de euros gerados pelo setor dos serviços. Neste indicador, é necessário realçar que o Alentejo inclui a NUTS III Lezíria do Tejo, que apresenta um VAB em todos os setores superior a todas as NUTS III da área de estudo, pelo que a situação da área de estudo é pior do que da região denominada Alentejo no gráfico 19, com um VAB inferior ao Algarve no setor terciário durante todo o período de análise. A nível intra-regional, o Alentejo Central destaca-se no setor terciário, em grande parte devido à existência do maior centro urbano da área de estudo, Évora, onde opera naturalmente grande parte do setor e esta NUTS III liderava ainda nos setores primário e secundário em 2001. As empresas dos setores secundário e terciário do Baixo Alentejo geram mais VAB em 2011 e 2019, embora o Alentejo Litoral também tenha assistido a um aumento significativo do VAB do setor terciário. Pelo contrário, o Alto Alentejo continua a ser, na generalidade, a região em que as empresas geram menos VAB no setor primário em 2001, no setor secundário em 2011 e em todos os setores em 2019.

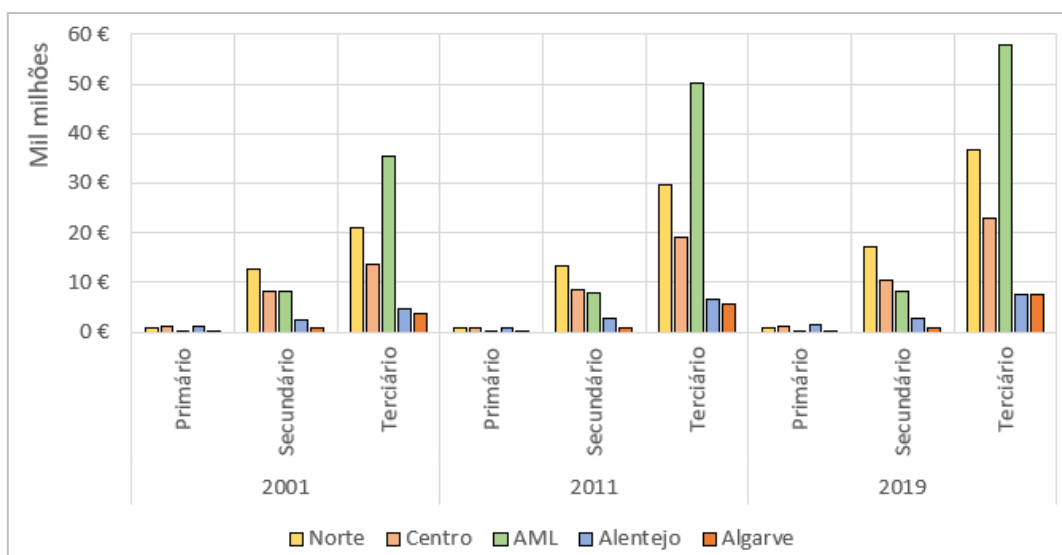


Gráfico 19 – VAB das Empresas nas NUTS II do Continente | Fonte: INE

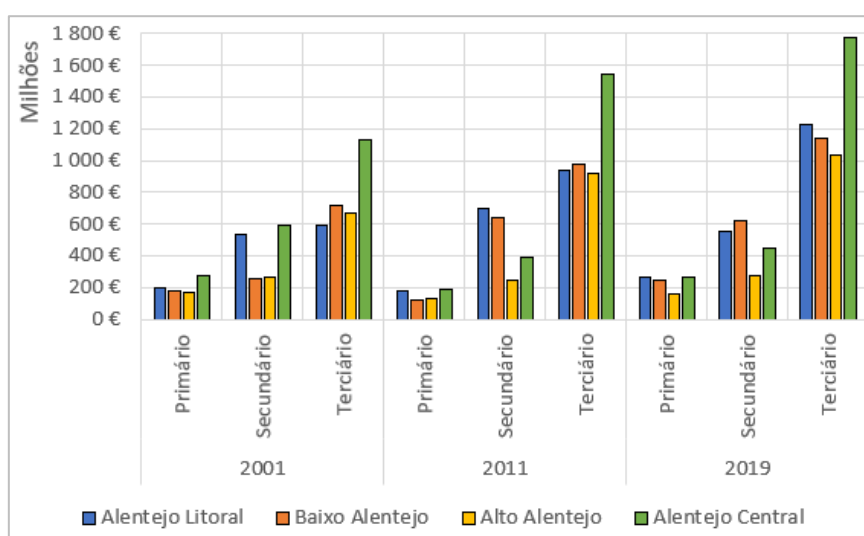


Gráfico 20 – VAB das Empresas nas NUTS III da Área de Estudo | Fonte: INE

5.2.14. Importações e Exportações das Empresas

Desde 1993 até 2019, o valor das importações e das exportações foi aumentando em todas as regiões, sendo que os valores entre as regiões são, contudo, distantes e pouco comparáveis. A área de estudo tem melhorado a sua balança comercial ao longo do tempo, negativas em 1993 e em 2001, com um decréscimo acentuado entre os dois anos, mas posteriormente, a situação melhorou de forma significativa durante o período correspondente ao QCA III, onde o investimento europeu foi maior e paralelamente a balança comercial da área de estudo evoluiu positivamente para os cerca de mil milhões de euros em 2019, ano em que a sua situação financeira se revelou melhor que a da

AML e a do Algarve. A nível intra-regional, a balança comercial apresenta-se desfavorável apenas em 2011, no Alto Alentejo, a NUTS III que pior performance tem demonstrado de entre as restantes NUTS III da área de estudo em matéria de indicadores socioeconómicos. No entanto, a balança comercial tem vindo a evoluir constantemente de forma positiva, com montantes mais avolumados no Alentejo Litoral e no Baixo Alentejo. No geral, a área de estudo demonstra assim uma tendência para a produção de bens e serviços capaz de exportar em quantias consideráveis, ao mesmo tempo em que as importações são mais reduzidas, o que faculta um equilíbrio necessário a uma região que tem carecido de alguma preponderância no que toca a outros indicadores, como verificado anteriormente.

Pordata	1993		2001		2011		2019	
Imp/Exp	Importações	Exportações	Importações	Exportações	Importações	Exportações	Importações	Exportações
Norte	4 917 989 230 €	6 178 074 853 €	11 037 077 898 €	11 797 988 347 €	12 813 407 095 €	16 022 002 164 €	17 869 014 223 €	22 929 154 433 €
Balança Comercial	1 260 085 623 €		760 910 449 €		3 208 595 069 €		5 060 140 210 €	
Centro	1 860 839 195 €	2 091 007 158 €	5 143 944 962 €	4 861 788 579 €	7 217 742 404 €	8 261 126 670 €	9 876 743 691 €	11 332 820 292 €
Balança Comercial	230 167 963 €		-282 156 383 €		1 043 384 266 €		1 456 076 601 €	
AML	11 801 810 638 €	3 378 276 897 €	25 953 887 243 €	8 553 645 593 €	33 881 666 105 €	14 039 612 802 €	41 456 310 712 €	18 723 460 067 €
Balança Comercial	-8 423 533 741 €		-17 400 241 650 €		-19 842 053 303 €		-22 732 850 645 €	
Alentejo	593 466 124 €	589 970 579 €	1 637 212 276 €	1 210 284 693 €	2 280 575 234 €	2 665 284 194 €	2 835 913 172 €	3 924 212 954 €
Balança Comercial	-3 495 545 €		-426 927 583 €		384 708 960 €		1 088 299 782 €	
Algarve	61 290 330 €	45 395 792 €	199 634 243 €	96 806 320 €	248 788 015 €	139 414 863 €	374 286 385 €	197 433 753 €
Balança Comercial	-15 894 538 €		-102 827 923 €		-109 373 152 €		-176 852 632 €	
	1993		2001		2011		2019	
	Importações	Exportações	Importações	Exportações	Importações	Exportações	Importações	Exportações
Alentejo Litoral	100 587 777 €	119 678 105 €	141 003 118 €	266 566 442 €	555 722 612 €	858 460 312 €	670 324 643 €	1 210 799 610 €
Balança Comercial	19 090 328 €		125 563 324 €		302 737 700 €		540 474 967 €	
Baixo Alentejo	33 798 173 €	161 348 137 €	34 210 044 €	115 973 325 €	94 907 930 €	519 277 311 €	191 850 119 €	742 380 228 €
Balança Comercial	127 549 964 €		81 763 281 €		424 369 381 €		550 530 109 €	
Alto Alentejo	0 €	0 €	0 €	0 €	183 748 070 €	159 156 286 €	256 086 248 €	348 713 347 €
Balança Comercial	0 €		0 €		-24 591 784 €		92 627 099 €	
Alentejo Central	0 €	0 €	0 €	0 €	267 105 495 €	444 137 566 €	347 484 063 €	629 621 883 €
Balança Comercial	0 €		0 €		177 032 071 €		282 137 820 €	

Tabela 16 – Valor dos Bens Importados e Exportados pelas Empresas | Fonte: INE; PORDATA

Nota: os parâmetros com 0€ correspondem a anos sem dados

6. Conclusões

Através desta dissertação, era pretendido contextualizar a área de estudo em termos de história das infraestruturas de transporte, com acontecimentos relevantes para a formação da rede atual e em termos geográficos para enquadrar a mesma com as regiões vizinhas, caracterizando a atual rede de transporte na área de estudo, abordar as políticas delineadas para o setor, os orçamentos e investimentos canalizados para as infraestruturas de transporte e o impacto nos indicadores socioeconómicos e na sua evolução ao longo do tempo. Contudo, por entraves ao cálculo cruzado entre os investimentos e os indicadores socioeconómicos, a análise paralela apresenta-se como a solução mais segura face aos objetivos deste trabalho.

As redes de transporte terrestre na área de estudo encontram-se atualmente mais desenvolvidas do que no período pré-adesão à CEE, ou pelo menos são alvo de um grande número de projetos de construção e modernização. Neste sentido, os investimentos europeus, agregados ao orçamento público do Estado português, contribuíram para que fossem construídas algumas infraestruturas de ligação rodoviária aos principais pontos de interesse da área de estudo, como Évora, Beja, o porto de Sines, a barragem do Alqueva ou até alguns pontos fronteiriços com Espanha. Por sua vez, as infraestruturas ferroviárias sofreram um pequeno retrocesso no que toca à extensão da rede em si, com o encerramento de diversos troços que serviam de ligação a centros urbanos de menor dimensão, mas com atividade económica, por exemplo extrativa, com os casos de Aljustrel, São Domingos, Vila Viçosa ou Estremoz. No entanto, as melhorias na eletrificação das linhas têm sido significativas desde a primeira década do presente século, visando uma modernização capaz de atrair utilizadores e mercadorias para a circulação ferroviária, numa perspetiva também sustentável face à utilização do transporte rodoviário individual ou coletivo.

A infraestrutura portuária de Sines pode ser vista de certa forma como um polo de elevadíssima importância para a área de estudo, não só pelo facto de ser o porto nacional que movimenta mais mercadoria, mas também pelas potencialidades que o mesmo apresenta para o país. Isto é, o volume existente de trocas a partir de e para o porto estimula o seu próprio crescimento acompanhado do aumento das infraestruturas

de ligação terrestre ao resto do país e a Espanha. Esta posição privilegiada do porto como uma porta de entrada das grandes rotas marítimas mundiais para a Europa, de momento, não vai de encontro à capacidade de aproveitamento que se visa possível. Contudo, com o apoio dos projetos da RTE-T, o financiamento poderá ser um fator positivo para acelerar o processo de construção da infraestrutura que irá permitir a extensão do tráfego de mercadorias com origem e destino no porto de Sines, a fim de reduzir custos de distância-tempo para as operadoras de transporte marítimo. Com a localização do porto, Sines ainda beneficia de um polo de indústrias pesadas, um fator estimulante para a infraestrutura ferroviária, capaz de movimentar maiores volumes de mercadorias por um número mais reduzido de viagens.

A infraestrutura aeroportuária na área de estudo revela-se insuficiente e incapaz de atrair pessoas ou turistas, uma vez que o aeroporto de Beja não opera com voos comerciais de passageiros que tornem o mesmo competitivo face aos três aeroportos principais do continente. O problema verifica-se também nos aeródromos distribuídos pela área de estudo, que operam fundamentalmente em lazer e formação, atraindo uma população muito específica e esporádica para este tipo de atividades. Considerando a construção já concluída do aeroporto de Beja, tem existido algum debate acerca da viabilidade de o mesmo poder complementar o aeroporto de Lisboa por este estar saturado, mas o aeroporto do Montijo continua a ser a opção com mais mediatismo e probabilidade de vir a exercer esse papel, contudo próximo à área de estudo, do qual a mesma pode tirar partido. Um aeroporto em Beja, pela proximidade à AML, ao Centro, ao Algarve e a Espanha, poderia eventualmente afirmar-se na atração de passageiros com vista ao turismo da área de estudo e das regiões circundantes.

A infraestrutura logística na área de estudo é essencialmente localizada em Elvas, na ligação com Espanha, e que pela proximidade a Badajoz, é alvo de planos com vista a formar um eixo de ligação ferroviária que parta do porto de Sines com direção a Madrid e posteriormente ao resto da Europa. Através desta visão, será possível conceber a ideia de fomentar a ligação entre as duas cidades e os dois países, pela proximidade linguística e cultural. Neste sentido, tendo em conta que ainda falta executar grande parte dos projetos para a ligação ferroviária em questão, a plataforma logística de Elvas-Caia continua pendente e expectante. Por outro lado, a construção da A6 permitiu que, a

partir dessa fronteira, fosse encurtada a distância-tempo entre a fronteira e a AML, onde neste âmbito poderá apresentar vantagens para a circulação rodoviária de passageiros e mercadorias através deste ponto estratégico entre Portugal e Espanha.

Em relação às políticas delineadas para o setor dos transportes na área de estudo, têm sido elaborados muitos planos, programas ou documentos estratégicos com vista a promover a execução de projetos para a construção ou modernização da infraestrutura de transporte, em especial a terrestre. Com o apoio dos programas operacionais e do financiamento europeu por parte dos fundos especializados no setor dos transportes, tem-se verificado, através de indicadores de transporte recolhidos durante a pesquisa, como as distâncias-tempo, os passageiros desembarcados na rede ferroviária, a extensão da rede rodoviária, ou a extensão da rede ferroviária eletrificada, que a infraestrutura de transporte terrestre tem passado por um processo de aumento e/ou modernização capaz de aproximar os territórios e atrair utilizadores.

Aquando da realização da dissertação, deu-se conta de alguns entraves em relação à informação relativa aos investimentos específicos no setor dos transportes ou ao orçamento das políticas delineadas. Além destes, a fraca transparência e a falta de informação disponibilizada de forma aberta em relação aos projetos e relatórios de execução dificultaram o cálculo dos montantes canalizados para determinada rede de transporte ou para determinada infraestrutura, dificultando a análise da relação entre as infraestruturas de transporte e o desenvolvimento socioeconómico. A disponibilidade de informação relativa aos projetos executados, ao estado dos mesmos ou ao dinheiro aplicado por parte das empresas e do Estado poderia ser um fenómeno a melhorar neste sentido, quer do ponto de vista de técnicos ou especialistas na temática, quer do ponto de vista do cidadão comum, que iria assistir ao aumento do seu acesso a informação correspondente a projetos de obras para infraestruturas de transporte de que o mesmo tem vindo a beneficiar desde sempre.

Com a informação disponível, foi possível calcular o investimento no setor dos transportes com base nos fundos europeus que aplicam dinheiro neste setor, o FEDER e o FC, e entendeu-se por bem assumir os valores de despesa pública nacional com o setor dos transportes e das comunicações como úteis face à pouca informação disponível. Estes investimentos, que apresentam valores crescentes, embora a um ritmo

lento, analisados paralelamente aos indicadores socioeconómicos da região, permitiram concluir que a área de estudo ainda se mantém algo expectante no que toca a determinados indicadores, populacionais, de capacidade das empresas, de balança comercial e de riqueza gerada. Mesmo a nível intrarregional, as NUTS III apresentam performances diferentes no que toca a diversos indicadores, de realçar que o Alentejo Litoral apresenta, na generalidade, indicadores mais positivos, eventualmente devido à proximidade com a AML, ao turismo e à presença do porto de Sines que atrai mão-de-obra, investimento estrangeiro e fixação de indústrias relacionadas, ao invés do Alto Alentejo, que pela fraca infraestruturação de transporte e pela ausência de atividades económicas de peso ou de centros urbanos relevantes, carece de muito mais investimento para assistir a uma aceleração da performance de indicadores como aqueles mencionados acima. Relativamente à eventual relação entre a evolução dessa performance de indicadores socioeconómicos com a evolução temporal do financiamento para o setor dos transportes à escala regional e nacional, fica clara a ideia de que a adesão à CEE é um marco fundamental na transformação do território e na aplicação de verbas no setor. A área de estudo apresenta valores mais competitivos de agregação dos dados de despesa pública nacional com os dados de financiamento europeu durante e nos anos seguintes ao QCA III, de 2000 a 2006, com projetos que podem catapultar a economia da área de estudo a fim de lhe atribuir algum peso nacional e europeu. No entanto, com a diminuição do montante total referido nos períodos de financiamento seguintes, a região assume um carácter de flutuações constantes no que toca ao investimento e aos indicadores de transporte e socioeconómicos. Face a isto, é necessário concluir os projetos delineados para a área de estudo, alguns iniciados, mas atualmente pendentes com vista a estimular o tecido empresarial, as trocas comerciais, a mobilidade de passageiros e mercadorias e aproximar as cidades, as regiões e Portugal ao resto da Europa.

Bibliografia/Referências

- Abreu, V. A. (2018). *Análise ao Setor de Transporte Rodoviário em Portugal*. Relatório de Dissertação para obtenção do grau de Mestre em Ciências Empresariais - Ramo da Gestão Logística, Instituto Politécnico de Setúbal, Escola Superior de Ciências Empresariais. Obtido em 4 de Dezembro de 2019, de <https://comum.rcaap.pt/bitstream/10400.26/26018/1/An%C3%A1lise%20ao%20Setor%20do%20Transporte%20Rodovi%C3%A1rio%20em%20Portugal.pdf>
- AD&C. (s.d.). *1986-1988, QCA I, II, III e QREN*. Obtido em 8 de Outubro de 2019, de Agência para o Desenvolvimento e Coesão: <https://www.adcoesao.pt/content/1986-1988-qca-i-ii-iii-e-qren>
- ADRAL. (s.d.). *Território e Conetividade*. Obtido em 3 de Setembro de 2019, de Web site da Agência de Desenvolvimento Regional do Alentejo: <http://www.adral.pt/pt/alentejo-biz/alentejo-investe/caracterizacao/Paginas/Posicionamento-Territorial.aspx>
- Agência Lusa. (3 de Maio de 2018). Ferrovia Sines/Caia é "estruturante" para Portugal e Espanha - Pedro Marques. *Ferrovia Sines/Caia é "estruturante" para Portugal e Espanha - Pedro Marques (CÁUDIO)*. Diário de Notícias. Obtido em 23 de Março de 2020, de <https://www.dn.pt/lusa/ferrovia-sinescaia-e-estruturante-para-portugal-e-espanha---pedro-marques-caudio-9305934.html>
- Agência Lusa. (10 de Julho de 2019). Infraestruturas de Portugal acusada de "beneficiar" alguns distritos do Alentejo. Obtido em 5 de Dezembro de 2019, de <https://expresso.pt/economia/2019-07-10-Infraestruturas-de-Portugal-acusada-de-beneficiar-alguns-distritos-do-Alentejo>
- Agência Lusa. (30 de Abril de 2019). Portos portugueses movimentaram mais 4,3% de carga até fevereiro. (Observador, Ed.) Obtido em 26 de Novembro de 2019, de <https://observador.pt/2019/04/30/portos-portugueses-movimentam-mais-43-de-carga-ate-fevereiro/>
- Agência Lusa. (3 de maio de 2021). 'Invest in Alentejo' quer captar investimento através de quatro eixos. (N. a. Minuto, Ed.) Alentejo. Obtido em 1 de setembro de 2021, de <https://www.noticiasaminuto.com/economia/1745577/invest-in-alentejo-quer-captar-investimento-atraves-de-quatro-eixos>
- AICEP Portugal Global. (2016). *Alqueva - Um projeto com futuro*. Obtido em 4 de Dezembro de 2019, de http://portugalglobal.pt/PT/RevistaPortugalglobal/2016/Documents/Portugalglobal_n83.pdf
- Almeida, J. C., Arantes, A., Ramos, I. L., & Nunes da Silva, F. (2011). *Plataforma Logística do Caia: Desafios para o Ordenamento de um Território Fronteiriço*. (27), pp. 16-27. Obtido em 27 de Novembro de 2019, de <http://www.apdr.pt/siteRPER/numeros/RPER27/27.2.pdf>
- Alves, R. M. (2015). *Arquitetura, Cidade e Caminho de Ferro: As transformações urbanas planeadas sob a influência do caminho de ferro - Volume I*. Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra, Arquitetura. Coimbra: F.C.T. - Fundação para a Ciência e a Tecnologia (M.E.C.). Obtido em 9 de Dezembro de 2019, de <https://eg.uc.pt/handle/10316/29052>
- Alves, R. M. (2015). *Arquitetura, Cidade e Caminho de Ferro: As transformações urbanas planeadas sob a influência do caminho de ferro - Volume II*. Faculdade de Ciências e

- Tecnologia da Universidade de Coimbra, Arquitetura. Coimbra: F.C.T. - Fundação para a Ciência e a Tecnologia (M.E.C.). Obtido em 9 de Dezembro de 2019, de <https://eg.uc.pt/handle/10316/29052>
- APP. (2019). *Janela Única Logística*. Obtido em 8 de Janeiro de 2020, de Associação dos Portos de Portugal: <http://www.portosdeportugal.pt/app/janela-unica-logistica.php>
- APS. (s.d.). *Características Gerais*. Obtido em 7 de Janeiro de 2020, de Porto de Sines: <http://www.portodesines.pt/o-porto/caracter%C3%ADsticas-gerais/>
- APS. (s.d.). *Hinterland*. Obtido em 7 de Janeiro de 2020, de Porto de Sines: <http://www.portodesines.pt/o-porto/hinterland/>
- APS. (s.d.). *Porto de Sines*. Obtido em 3 de Dezembro de 2019, de Administração dos Portos de Sines e do Algarve S.A.: <http://www.apsinesalgarve.pt/portos/porto-de-sines/>
- Araújo, M. d. (2006). *Infraestrutura de transporte de desenvolvimento regional: uma abordagem de equilíbrio geral inter-regional*. Tese para obtenção do título de Doutor em Ciências. Área de Concentração: Economia Aplicada, Universidade de São Paulo, Escola Superior de Agricultura "Luiz de Queiroz", Piracicaba. Obtido em 4 de novembro de 2020, de <https://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/11/11132/tde-07062006-162615/publico/MariaAraujo.pdf>
- Assembleia da República. (2015). Lei nº 52/2015. *Diário da República nº 111/2015, Série I de 2015-06-09*, pp. 3667-3685. Obtido em 23 de dezembro de 2021, de <https://data.dre.pt/eli/lei/52/2015/06/09/p/dre/pt/html>
- Assembleia da República. (2019). Lei nº 99/2019. *Diário da República nº 170/2019, Série I de 2019-09-05*, pp. 3-267. Obtido em 23 de dezembro de 2021, de <https://data.dre.pt/eli/lei/99/2019/09/05/p/dre>
- Ayuntamiento de Badajoz. (s.d.). *Con B de Badajoz*. Obtido em 28 de novembro de 2020, de Ayuntamiento de Badajoz: <https://www.aytobadajoz.es/es/ayto/con-b-de-badajoz>
- Borges, L. (6 de Agosto de 2016). A ponte que uniu as duas margens do Tejo e mudou o país. *Público*. Obtido em 27 de Novembro de 2019, de Público: <https://www.publico.pt/2016/08/06/local/noticia/a-ponte-salazar-que-hoje-e-25-de-abril-mas-para-todos-e-sobre-o-tejo-1740459>
- Britannica. (s.d.). *hinterland*. Obtido em 22 de Dezembro de 2021, de Britannica: <https://www.britannica.com/science/hinterland>
- Cambridge Dictionary. (s.d.). Transshipment. Obtido em 3 de Dezembro de 2019, de <https://dictionary.cambridge.org/pt/dicionario/ingles/transshipment>
- CCDR Alentejo. (2009). *Territórios em Transformação: O Caso do Alentejo*. Departamento de Prospectiva e Planeamento e Relações Internacionais. Obtido em 3 de Setembro de 2019, de https://www.ccdr-a.gov.pt/docs/desenv_regional/estudos/Alentejo2030.pdf
- CCDR Alentejo. (2011). *Observação das Dinâmicas Regionais: Políticas Públicas para os Territórios de Baixa Densidade*. Obtido em 13 de novembro de 2020, de https://www.ccdr-a.gov.pt/docs/ccdra/gestao/Políticas_Publicas_Territorios_Baixa_Densidade.pdf
- CCDR Alentejo. (2013). *alentejo 2020 - plano de ação regional*. Obtido em 23 de Março de 2020, de <http://www.alentejo.portugal2020.pt/index.php/documentacao/category/4-documentos-preparatorios>

- CCDR Alentejo. (2014). *Uma Estratégia de Especialização Inteligente para o Alentejo*. Évora. Obtido em 3 de Setembro de 2019, de https://www.ccdr-a.gov.pt/docs/ccdra/alentejo2020/EREI_Alentejo_vf.pdf
- CCDR Alentejo. (2019). *Programa Operacional Regional do Alentejo*. Comissão Europeia. Obtido em 11 de Dezembro de 2019, de http://www.alentejo.portugal2020.pt/phocadownload/Documentacao/Programa/POR_ALENTEJO_dez18.pdf
- CEMAT. (2011). *Glossário do Desenvolvimento Territorial*. Lisboa: Direção-Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano. Obtido em 5 de novembro de 2020, de <http://www.ectp-ceu.eu/images/stories/Glossary-CEMAT/Glossary-Portuguese.pdf>
- CESUC. (2013). *A Anatomia da Crise: Identificar os problemas para construir as alternativas*. Relatório Preliminar, Observatório sobre Crises e Alternativas do Centro de Estudos Sociais da Universidade de Coimbra, Coimbra. Obtido em 4 de Dezembro de 2019, de https://www.ces.uc.pt/ficheiros2/files/Relatorio_Anatomia_Crise_final_.pdf
- CIMAA. (2014). *Estratégia de Desenvolvimento Territorial e Plano de Ação Alto Alentejo 2020*. Instituto de Estudos Sociais e Económicos. Obtido em 11 de Dezembro de 2019, de <http://www.cimaa.pt/portugal-2020/estrategia-de-desenvolvimento-territorial-e-plano-de-acao-alto-alentejo-2020>
- CIMAC. (2017). *Estratégia Integrada de Desenvolvimento Territorial - Alentejo Central 2020*. Évora. Obtido em 11 de Dezembro de 2019, de https://www.alentejoinovarmais.pt/wp-content/uploads/2017/08/EIDT_-CIMAC.pdf
- CIMAL. (2014). *Estratégia Integrada de Desenvolvimento Territorial do Alentejo Litoral 2014-2020*. Obtido em 11 de Dezembro de 2019, de https://cms.cimal.pt/upload_files/client_id_1/website_id_1/EIDT_ALitoral.pdf
- CIMBAL. (2015). *Plano Estratégico de Desenvolvimento do Baixo Alentejo 2014-2020*. Documento de Suporte ao Processo de Reconhecimento de Estratégias Integradas de Desenvolvimento Territorial. Obtido em 16 de Setembro de 2019, de https://cms.cimbal.pt/upload_files/client_id_1/website_id_1/Contratualizacao/Atividade.pdf
- Comissão Europeia. (2000). *Quadro Comunitário de Apoio - Portugal - 2000-2006*. Obtido em 27 de Janeiro de 2020, de https://ec.europa.eu/regional_policy/archive/funds/prord/document/qca3_pt.pdf
- Comissão Europeia. (2010). *Programa Operacional Temático Valorização do Território*. QREN. Obtido em 4 de Fevereiro de 2020, de http://www.qren.pt/np4/file/1620/2_Relat_rio_de_Execu__o_do_PO_Valoriza__.pdf
- Comissão Europeia. (2014). Regulamento (UE) n.º 868/2014 da Comissão, de 8 de agosto de 2014, que altera os anexos do Regulamento (CE) nº 1059/2003 do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à instituição de uma Nomenclatura Comum das Unidades Territoriais Estatísticas (NUTS). *Jornal Oficial da União Europeia*(241), 42-43. Obtido em 15 de Novembro de 2019, de <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=OJ:L:2014:241:FULL&from=PT>
- Comissão Europeia. (2017). *A Minha Região, A Minha Europa, O Nosso Futuro: Sétimo relatório sobre a coesão económica, social e territorial*. Relatório da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das

- Regiões, Bruxelas. Obtido em 3 de Fevereiro de 2020, de <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=COM:2017:583:FIN&from=EN>
- Comissão Europeia. (s.d.). *Historic EU payments by MS & NUTS-2 region*. Obtido em 21 de abril de 2021, de European Commission: <https://cohesiondata.ec.europa.eu/EU-Level/Historic-EU-payments-by-MS-NUTS-2-region-filter-by/2qa4-zm5t>
- Comissão Europeia. (s.d.). *Programa operacional*. Obtido em 3 de março de 2021, de European Commission: https://ec.europa.eu/regional_policy/pt/policy/what/glossary/o/operational-programme
- Correia da Fonseca, C., Figueira de Sousa, J., Fernandes, A., Castro, H., Galiau, S., Rodrigues, M., & Costa, J. (2009). *Plano Estratégico de Transportes 2008-2020*. Universidade Nova de Lisboa, Instituto de Dinâmica do Espaço (FCSH-NOVA). Perform - Projectos e Estudos de Organização e Desenvolvimento, S. A. Obtido em 4 de Fevereiro de 2020, de https://www.researchgate.net/profile/Andre_Fernandes12/publication/303588822_Plano_Estrategico_de_Transportes_2008-2020/links/5749669a08ae5c51e29e740e/Plano-Estrategico-de-Transportes-2008-2020.pdf
- Costa Silva, A. (2020). *Visão Estratégica para o Plano de Recuperação Económica de Portugal 2020-2030*. Lisboa. Obtido em 8 de dezembro de 2020, de <https://www.portugal.gov.pt/pt/gc22/comunicacao/documento?i=visao-estrategica-para-o-plano-de-recuperacao-economica-de-portugal-2020-2030>
- Costa, J. P., Dias, J. M., & Godinho, P. (2010). *Logística*. Coimbra: Imprensa da Universidade de Coimbra. Obtido em 5 de novembro de 2020
- Cruz, J. (2015). Rede Transeuropeia de Transportes e Corredor Atlântico. Obtido em 7 de dezembro de 2020, de https://www.transportesenegocios.pt/documentos/Jose_Cruz.pdf
- DGO/MF; PORDATA. (s.d.). Despesas do Estado por algumas funções.
- DGT. (2014). *Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território: Avaliação do Programa de Ação 2007-2013 - Relatório*. Lisboa: Direção-Geral do Território. Obtido em 4 de Outubro de 2019, de https://pnpot.dgterritorio.gov.pt/sites/default/files/Avaliacao_do_PA2007-2013_Relatorio.pdf
- ESRI. (s.d.). *What is a shapefile?* Obtido em 4 de Dezembro de 2019, de ArcGIS for Desktop: <http://desktop.arcgis.com/en/arcmap/10.3/manage-data/shapefiles/what-is-a-shapefile.htm>
- Faísca, C. M. (2019). A produção agrícola no Alentejo (1929-2018): uma primeira abordagem. *A produção agrícola no Alentejo (1929-2018): uma primeira abordagem*(31), pp. 39-64. Obtido em 4 de dezembro de 2020, de https://www.researchgate.net/publication/337902059_A_producao_agricola_no_Alentejo_1929-2018_uma_primeira_abordagem
- Felício, J. A., Soares, J., Caldeirinha, V., & Ferreira, F. N. (2014). *Portos, Shipping, Intermodalidade e Governança*. Obtido em 8 de Janeiro de 2020, de https://www.academia.edu/9878567/PORTOS_SHIPPING_INTERMODALIDADE_E_GOV ERNA%C3%87%C3%83O?email_work_card=title

- Fernandes, D. R. (2016). As medidas de austeridade debaixo da Troika: Uma análise à cobertura noticiosa dos Orçamentos de Estado de JN e Público. (U. d. CECS, Ed.) *eikon: journal on semiotics and culture*, 38-56. doi:10.20287/eikon
- Fernandes, J. R., Cunha, L., & Chamusca, P. (2013). *Geografia & Política, Políticas e Planeamento*. Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto/CEGOT. Obtido em 31 de Janeiro de 2020, de https://www.academia.edu/31637048/CEGOT_1st_INTERNATIONAL_MEETING_-_Geografia_e_PPPs_Pol%C3%ADtica_Pol%C3%ADticas_e_Planeamento_email_work_card=title
- Ferreira, L. M. (2013). *Aeródromos do Continente: metodologia de análise de descritores para o seu planeamento*. Dissertação para obtenção do grau de Mestre em Engenharia Civil na Área de Especialização de Vias de Comunicação e Transportes, Instituto Superior de Engenharia de Lisboa, Engenharia Civil, Lisboa. Obtido em 28 de novembro de 2020, de <https://repositorio.ipl.pt/bitstream/10400.21/3349/1/Disserta%C3%A7%C3%A3o.pdf>
- FFMS. (2013). *25 anos de Portugal Europeu*. Sociedade de Consultores Augusto Mateus & Associados. Obtido de https://tvi.iol.pt/pdf/25_anos_de_fundos_estruturais/25_anos_de_fundos_estruturais-fundos.pdf
- Figueira de Sousa, J., & Fernandes, A. (2011). *A Evolução dos Transportes e Acessibilidades e as Transformações na Organização do Território*. Lisboa: Instituto de Dinâmica do Espaço. Obtido em 3 de Outubro de 2019, de https://www.researchgate.net/publication/303541149_A_Evolucao_dos_Transportes_e_Acessibilidades_e_as_Transformacoes_na_Organizacao_do_Territorio
- Figueira de Sousa, J., Nunes da Silva, F., Correia da Fonseca, C., Castro, H., Martins, M. J., Salvador, R., . . . Conchinha, J. R. (2005). *Formulação de Políticas Públicas no Horizonte 2013 relativas ao tema Acessibilidades e Transportes*. e-GEO, IDE, CESUR. Lisboa: Direcção-Geral do Desenvolvimento Regional. Obtido em 4 de Fevereiro de 2020, de <https://run.unl.pt/bitstream/10362/11562/1/Relat-FormulPolitPublicHoriz2013relatAcessibTransp.pdf>
- Filipe, A. A. (2016). *Impactes urbanísticos e socioeconómicos do projeto portuário e industrial de Sines*. Dissertação para obtenção do Grau de Mestre em Engenharia Civil, Instituto Superior Técnico, Engenharia Civil. Obtido em 22 de fevereiro de 2021, de <https://fenix.tecnico.ulisboa.pt/cursos/mec/dissertacao/283828618789947>
- Freitas, J. (2012). O aeroporto de Beja e a competitividade do Baixo Alentejo: o caso das potencialidades turísticas. *Revista Portuguesa de Estudos Regionais*(29), 49-58. Obtido em 4 de Dezembro de 2019, de https://digitalis-dsp.uc.pt/bitstream/10316.2/35273/1/RPER_29_cap5.pdf
- INE. (2011). Censos 2011. Portugal. Obtido em 3 de Setembro de 2019, de https://www.ine.pt/xportal/xmain?xpid=INE&xpgid=ine_indicadores&contecto=pi&inOcorrCod=0008273&selTab=tab0
- INE. (2015). População empregada segundo os Censos: total e por sector de actividade económica (%). (PORDATA, Ed.) Obtido em 3 de fevereiro de 2021
- INE. (2019). *Estatísticas do Turismo 2018*. Lisboa: Instituto Nacional de Estatística. Obtido em 27 de Novembro de 2019, de https://www.ine.pt/xportal/xmain?xpid=INE&xpgid=ine_publicacoes&PUBLICACOESpub_boui=358629548&PUBLICACOESmodo=2

INE. (2021). População residente (nº) por Local de residência (resultados preliminares Censos 2021) e Sexo; Decenal. Obtido em 3 de Setembro de 2019, de https://www.ine.pt/xportal/xmain?xpid=INE&xpgid=ine_indicadores&indOcorrCod=0010745&contexto=bd&selTab=tab2

INE. (s.d.). Censos 2021: Resultados Preliminares. Obtido em 31 de agosto de 2021, de https://www.ine.pt/scripts/db_censos_2021.html

INE. (s.d.). Despesa em investigação e desenvolvimento (I&D - €) das empresas com investigação e desenvolvimento por Localização geográfica (NUTS - 2013) e Escalão de pessoal ao serviço; Anual.

INE. (s.d.). Estabelecimentos de ensino superior (N.º) por Localização geográfica (NUTS - 2001) e Natureza institucional; Anual.

INE. (s.d.). Extensão da rede nacional rodoviária (km) por Localização geográfica (Distrito) e Tipo de rede rodoviária; Anual.

INE. (s.d.). Extensão total das linhas ferroviárias (km) da rede ferroviária nacional por Localização geográfica (NUTS - 2013) e Tipo de electrificação; Anual.

INE. (s.d.). Índice de preços no consumidor (IPC, Base - 2012) por Localização geográfica (NUTS II - 2013) e Consumo individual por objetivo; Mensal.

INE. (s.d.). Movimento de embarcações de comércio (N.º) por Porto declarante e Tipo de fluxo das embarcações; Anual.

INE. (s.d.). Movimento de mercadorias (t) nos portos por Porto declarante, Tipo de movimento e Tipo de fluxo das mercadorias; Anual.

INE. (s.d.). Passageiros desembarcados na rede ferroviária nacional (N.º) por Local de desembarque (NUTS - 2013); Anual.

INE. (s.d.). Peso da mercadoria em transporte nacional (t) nos veículos pesados de mercadorias por Local de origem da mercadoria transportada (NUTS - 2013) e Local de destino da mercadoria transportada (NUTS - 2013); Anual.

INE. (s.d.). Produtividade aparente do trabalho (Base 2016 - €) por Localização geográfica (NUTS - 2013); Anual.

INE. (s.d.). Rendimento disponível bruto (B.6g) das famílias (Base 2016 - €) por Localização geográfica (NUTS - 2013); Anual.

INE. (s.d.). Valor acrescentado bruto (B.1g) a preços correntes (Base 2016 - €) por Localização geográfica (NUTS - 2013) e Ramo de actividade (A3); Anual.

INE; PORDATA. (s.d.). Índice de dependência total segundo os Censos.

INE; PORDATA. (s.d.). Índice de envelhecimento segundo os Censos.

INE; PORDATA. (s.d.). PIB (base=2016).

INE; PORDATA. (s.d.). PIB per capita (base=2016).

INE; PORDATA. (s.d.). População empregada segundo os Censos: total e por sector de actividade económica.

INE; PORDATA. (s.d.). População residente segundo os Censos: total e por grandes grupos etários.

- INE; PORDATA. (s.d.). Saldos populacionais anuais: total, natural e migratório.
- INE; PORDATA. (s.d.). Taxa de desemprego segundo os Censos: total e por sexo (%).
- INE; PORDATA. (s.d.). Valor acrescentado bruto das empresas não financeiras: total e por sector de atividade económica.
- INE; PORDATA. (s.d.). Valor dos bens importados e exportados pelas empresas.
- Infraestruturas de Portugal. (2019). *Diretório da Rede 2021*. Projeto para Consulta. Obtido em 9 de Dezembro de 2019, de https://www.infraestruturasdeportugal.pt/sites/default/files/files/files/projeto_diretorio_rede_2021_1.pdf
- Infraestruturas de Portugal. (s.d.). Corredor Internacional Sul. Obtido em 10 de fevereiro de 2021, de <https://www.infraestruturasdeportugal.pt/pt-pt/ferrovia-2020/corredor-internacional-sul>
- Infraestruturas de Portugal. (s.d.). *Plano de Investimentos 15-20*. Obtido em 5 de Dezembro de 2019, de Infraestruturas de Portugal: <https://www.infraestruturasdeportugal.pt/pt-pt/rede/rodoviaria/desenvolvimento-da-rede/plano-de-investimentos-15-20>
- Janela Única Logística. (s.d.). *Janela Única Logística*. Obtido em 15 de Outubro de 2019, de Janela Única Logística: <https://www.projeto-jul.pt/>
- Jorge, M. (2014). E depois de Abril - Os Transportes. Lisboa. Obtido em 3 de Dezembro de 2019, de <http://ensina.rtp.pt/artigo/quarenta-anos-de-transportes/>
- Junqueira, L., Delicado, A., & Truninger, M. (2013). *Energias renováveis e desenvolvimento local: a Central Fotovoltaica de Amareleja*. Évora: Universidade de Évora. Obtido em 17 de março de 2021, de <https://repositorio.ul.pt/handle/10451/10251>
- Logística Moderna. (29 de Agosto de 2017). Sines, Leixões e Lisboa entre os maiores portos de contentores do mundo. Obtido em 26 de Novembro de 2019, de <https://logisticamoderna.com/sines-leixoes-e-lisboa-entre-os-maiores-portos-de-contentores-do-mundo/>
- Macedo, A. d., Cartaxana, J., Gomes, A., Alves, A., Oliveira, C., Mendes, C. A., . . . Cadete, V. (15 de Outubro de 1999). Euro-2004: Acelerar modernização. *Impacte Económico e Financeiro da Organização do Evento*. Obtido em 3 de Dezembro de 2019, de <https://www.record.pt/futebol/detalhe/euro-2004-acelerar-modernizacao>
- Maré, F. L. (2011). *História das Infra-estruturas Rodoviárias*. Dissertação submetida para satisfação parcial dos requisitos do grau de Mestre em Engenharia Civil - Especialização em Vias de Comunicação, Universidade do Porto, Faculdade de Engenharia. Obtido em 7 de dezembro de 2020, de <https://repositorio-aberto.up.pt/bitstream/10216/61562/1/000148960.pdf>
- Marin, A., Marques da Costa, E., Gaspar, J., Rodriguez, J. F., Simões, J. M., Queirós, M., & Barroso, S. (2006). *Geografia de Portugal, Planeamento e Ordenamento do Território, Vol. IV* (5691 ed., Vol. IV). Lisboa: Círculo de Leitores.
- Marreiros, A. (2010). *Policentrismo, o PROT Algarve e o contributo de Albufeira na Região Urbana Policêntrica*. Relatório de Estágio, Universidade de Lisboa, Instituto de Geografia e Ordenamento do Território, Lisboa. Obtido em 27 de Novembro de 2019, de <https://repositorio.ul.pt/handle/10451/3859?locale=en>

- Martins, N. G. (2016). Da Representação do Mundo: as Exposições Internacionais e a Expo'98. *Cadernos do Arquivo Municipal*, 2(5), 357-382. Obtido em 13 de Março de 2020, de <http://www.scielo.mec.pt/pdf/cam/vser2n5/vser2n5a13.pdf>
- Ministério da Economia. (2014). Decreto-Lei nº 78/2014. *Diário da República nº 92/2014, Série I de 2014-05-14(78/2014)*, pp. 2805-2819. Obtido em 23 de dezembro de 2021, de <https://data.dre.pt/eli/dec-lei/78/2014/05/14/p/dre/pt/html>
- Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações. (2006). Orientações Estratégicas - Sector Ferroviário. Lisboa, Portugal: Secretaria de Estado dos Transportes. Obtido em 17 de Setembro de 2019, de http://ficheiros.parlamento.pt/DILP/NT/XIII_Leg/PJL/PJL_23/orientacoes-estrategicas-para-o-sector-ferroviario_2006.pdf
- Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações. (2006). *Portugal Logístico*. Obtido em 20 de Setembro de 2019, de Train Logistic: https://www.trainlogistic.com/pt/Imprensa/Artigos/06_05_portugal_logistico.htm
- Ministério do Ambiente e Transição Energética. (2019). Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território: Primeira Revisão. *Lei nº 99/2019 de 5 de setembro(170)*. Obtido em 31 de agosto de 2021, de https://pnpot.dgterritorio.gov.pt/sites/default/files/SQ_Vconc_PNPOT_0.pdf
- Ministério do Ambiente, do Ordenamento do Território e do Desenvolvimento Regional. (2006). *Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território*. Relatório. Obtido em 4 de março de 2021, de https://pnpot.dgterritorio.gov.pt/sites/default/files/PNPOT_Relatorio.pdf
- Ministério do Ambiente, Ordenamento do Território e Energia. (2015). Decreto-Lei nº 80/2015. *Diário da República nº 93/2015, Série I de 2015-05-14(80/2015)*, pp. 2469-2512. Obtido em 2 de março de 2021, de <https://data.dre.pt/eli/dec-lei/80/2015/05/14/p/dre/pt/html>
- Ministério do Equipamento Social. (1985). Decreto-Lei nº 380/85. *Diário da República n.º 222/1985, Série I de 1985-09-26, I(380/85)*. Obtido em 8 de Outubro de 2019, de <https://dre.pt/application/file/176957>
- Ministério do Equipamento Social. (2004). Programa Operacional de Acessibilidades e Transportes. Obtido em 16 de Setembro de 2019, de https://ec.europa.eu/regional_policy/pt/atlas/programmes/2000-2006/portugal/accessibility-and-transport-operational-programme-poat
- Ministério do Equipamento, do Planeamento e da Administração do Território. (1998). Decreto-Lei nº 222/98. *Diário da República n.º 163/1998, Série I-A de 1998-07-17(222/98)*, pp. 3444-3454. Obtido em 8 de Outubro de 2019, de <https://dre.pt/application/conteudo/424689>
- Ministério do Planeamento e das Infraestruturas. (2019). *Programa Nacional de Investimentos 2030*. Obtido em 1 de Outubro de 2019, de <https://www.portugal.gov.pt/pt/gc22/comunicacao/documento?i=apresentacao-do-programa-nacional-de-investimentos-para-2030>
- Moreira, P. (2012). *A Análise de Sines como Ativo Geoestratégico Nacional - Um Cluster Suportado nas Redes Marítimas Mundiais*. Projeto de Mestrado em Economia Portuguesa e Integração Internacional, ISCTE. Obtido em 3 de dezembro de 2020, de

- <http://www.portugalglobal.pt/PT/geral/PaginasOcultas/Conhecimento/Documents/DOCs%202012/TESEPauloJorgePiresMoreira.pdf>
- Moreira, P. (2014). *O Porto de Sines: Um Ativo Geoestratégico Nacional*. Sines: Prémio Ensaio Porto de Sines 2014. Obtido em 21 de fevereiro de 2021, de https://www.researchgate.net/publication/280530460_O_Porto_de_Sines_Um_Ativo_Geoestrategico_Nacional
- NAV Portugal. (s.d.). *Aeródromos*. Obtido em 20 de fevereiro de 2021, de NAV Portugal: <https://www.nav.pt/ais/vfr-manual/aerodromos>
- OECD. (2002). *Impact of Transport Infrastructure Investment on Regional Development*. Obtido em 4 de novembro de 2020, de <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/02rtrinveste.pdf>
- O que é?. (2020). *O que é bitola*. Obtido em 22 de Dezembro de 2021, de O que é?: <https://oquee.space/dicionario/bitola/>
- Ordem dos Engenheiros. (2018). *Visita Técnica à Zona dos Mármorez (Borba-Vila Viçosa)*. Obtido em 27 de Novembro de 2019, de Ordem dos Engenheiros: <https://www.ordemengenheiros.pt/pt/agenda/visita-tecnica-a-zona-dos-marmores-borba-vila-vicosa/>
- Pike, A., Rodríguez-Pose, A., & Tomaney, J. (2006). *Local and Regional Development*. Abingdon: Routledge. Obtido em 4 de Fevereiro de 2020, de <http://files.lucir.webnode.com.br/200000071-dfb54e0af7/Andy%20Pike%20Local%20and%20Regional%20Development%20%202006.pdf>
- Pires, L. M. (2016). 30 Anos de Fundos Estruturais (1986-2015). (53), pp. 19-38. Obtido em 27 de Janeiro de 2020, de <http://www.scielo.mec.pt/pdf/ri/n53/n53a03.pdf>
- PORDATA. (2019). Tráfego de passageiros nos principais aeroportos: Lisboa, Porto e Faro. (INE, Ed.) Obtido em 26 de Novembro de 2019, de <https://www.pordata.pt/Portugal/Tr%C3%A1fego+de+passageiros+nos+principais+aer+oportos+Lisboa++Porto+e+Faro-3248>
- Portugal2020; UE. (2014). *Programa Operacional Competitividade e Internacionalização. Compete2020*. Obtido em 3 de Outubro de 2019, de https://www.compete2020.gov.pt/admin/images/20170927_POCI_vsAGO17_p%c3%bublica.pdf
- Presidência do Conselho de Ministros. (1988). Resolução do Conselho de Ministros n.º 6/88. *Diário da República n.º 41/1988, Série I de 1988-02-19(6/88)*, pp. 576-577. Obtido em 8 de Outubro de 2019, de <https://dre.pt/application/conteudo/286895>
- Presidência do Conselho de Ministros. (2010). Resolução do Conselho de Ministros n.º 53/2010. *Diário da República n.º 148/2010, Série I de 2010-08-02(53/2010)*, pp. 2962-3129. Obtido em 21 de Outubro de 2019, de <https://dre.pt/application/conteudo/333798>
- Presidência do Conselho de Ministros. (2015). Resolução do Conselho de Ministros nº61-A/2015. *Diário da República n.º 162/2015, 1º Suplemento, Série I de 2015-08-20, I(61-A/2015)*, p. 6222. Obtido em 7 de Outubro de 2019, de <https://dre.pt/application/conteudo/70064710>

- Presidência do Conselho de Ministros. (2017). Estratégia para o Aumento da Competitividade da Rede de Portos Comerciais do Continente - Horizonte 2026. *Diário da República n.º 227/2017, Série I de 2017-11-24(175/2017)*, pp. 6188-6216. Obtido em 26 de Setembro de 2019, de <https://dre.pt/application/conteudo/114248655>
- Presidência do Conselho de Ministros. (2020). Proposta de Lei nº 61/XIV. *Orçamento do Estado para 2021*.
doi:<https://www.parlamento.pt/ActividadeParlamentar/Paginas/DetailIniciativa.aspx?BID=45392>
- priberam. (s.d.). *molhe*. Obtido em 27 de Janeiro de 2020, de priberam:
<https://dicionario.priberam.org/molhe>
- PRODER. (2013). *O Investimento PRODER no Alqueva - Alguns Indicadores*. Programa de Desenvolvimento Rural. Obtido em 4 de dezembro de 2020, de <http://www.proder.pt/Handlers/O%20Investimento%20PRODER%20no%20Alqueva%20-%20Alguns%20indicadores50d8.pdf?id=3863&menuid=429>
- QREN; UE. (2007). *Programa Operacional Regional do Alentejo 2007-2013*. Relatório Final de Execução. Obtido em 3 de Outubro de 2019, de http://www.alentejo.portugal2020.pt/phocadownload/inalentejo/documentacao/relatorio_execucao/relatorio_final_execucao.pdf
- Rádio Pax. (13 de janeiro de 2021). PS do Baixo Alentejo defende apoio às comunidades imigrantes em toda a região. Obtido em 2 de setembro de 2021, de <https://www.radiopax.com/ps-do-baixo-alentejo-defende-apoio-as-comunidades-imigrantes-em-toda-a-regiao/>
- Rocha, C., Safara, F., Reis, M., & Pino, X. (2016). Porto de Sines. (I. S. Técnico, Ed.) Obtido em 3 de Dezembro de 2019, de <http://docplayer.com.br/42599825-Porto-de-sines-ist-pu-2016-porto-de-sines-catarina-rocha-filomena-safara-mariana-reis-ximena-pino-85538.html>
- Rodrigue, J., Comtois, C., & Slack, B. (2006). *The Geography of Transport Systems*. Routledge. Obtido em 3 de dezembro de 2020, de https://transportgeography.org/wp-content/uploads/GTS_Third_Edition.pdf
- Salvador, R., & Fernandes, A. (2015). Avaliação do Contributo das Infraestruturas de Transporte para o Desenvolvimento Regional. *Revista Portuguesa de Estudos Regionais*(39), 79-93. Obtido de <http://www.apdr.pt/siteRPER/numeros/RPER39/39.5.pdf>
- Teigão dos Santos, F. G. (2011). *A resiliência enquanto orientação de planeamento regional: uma abordagem integrada e aplicada à região do Alentejo*. Universidade Nova de Lisboa. Lisboa: Faculdade de Ciências e Tecnologia. Obtido de <http://hdl.handle.net/10362/9686>
- Universitas, Crl. (2010). *Manual de Tecnologias de Informação e Comunicação*. IMTT - Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres. Obtido em 16 de Outubro de 2019, de http://www.imt-ip.pt/sites/IMTT/Portugues/TransportesRodoviaros/Documents/Manuais%20Forma%C3%A7%C3%A3o%20Inicial%20Motoristas/Manual_Tecnologias_Informacao_Comunicacao_FIA.pdf
- Vale, F. (2017). *Desempenho Logístico de Portos: Análise Comparativa*. Dissertação para obtenção do grau de Mestre em Engenharia Civil, Instituto Superior Técnico, Lisboa.

Obtido em 6 de Janeiro de 2020, de
<https://fenix.tecnico.ulisboa.pt/downloadFile/563345090415565/Desempenho%20Logistico%20de%20Portos.pdf>

- Vickerman, R., Spiekermann, K., & Wegener, M. (1999). Accessibility and Economic Development in Europe. *Regional Studies*, 33(1), 1-15.
doi:10.1080/00343409950118878
- Vivas, C. I. (2002). *A Indústria de Mármore no Triângulo Estremoz - Borba - Vila Viçosa: Análise de Estratégias Competitivas e de Desenvolvimento*. Dissertação apresentada como requisito para a obtenção do grau de Mestre em Gestão de Empresas, Instituto Superior de Ciências do Trabalho e da Empresa, Lisboa. Obtido em 3 de fevereiro de 2021, de
https://www.academia.edu/1855500/A_Ind%C3%BAstria_de_M%C3%A1rmore_no_Tri%C3%A2ngulo_Estremoz_Borba_Vila_Vi%C3%A7osa_Estrat%C3%A9gias_Competitivas_e_de_Developolvimento
- WBCSD. (2001). *mobility 2001*. World Business Council for Sustainable Development. Obtido em 27 de Março de 2020, de <https://www.wbcd.org/Programs/Cities-and-Mobility/Transforming-Mobility/SiMPLify/Resources/world-mobility-at-the-end-of-the-twentieth-century-and-its-sustainability>