

Território e Transportes:

TGV, sistema urbano e relações ibéricas

José Reis

Faculdade de Economia
Centro de Estudos Sociais
Universidade de Coimbra

Comunicação ao 7º Congresso Nacional do Transporte Ferroviário
Associação Portuguesa para o Desenvolvimento do Transporte Ferroviário
Lisboa, 8 de Novembro de 2006

1. Aglomeração e conectividade:

dois temas cruciais para a competitividade

- a) As sociedades contemporâneas são *sociedades de co-presença* (uma percentagem largamente maioritária das pessoas e dos recursos estão em situação de proximidade recíproca e interação): além disso, a inovação, a criatividade, o cosmopolitismo ocorrem em situações onde se conjugam pessoas, serviços, produção, saberes, lazeres, aprendizagens, instituições, em suma, interacções...
- b) A co-presença (isto é, a aglomeração) é, na sua essência, mais importante que a conectividade para entendermos a natureza das sociedades contemporâneas: mas as aglomerações exigem e implicam conectividade...

1. Aglomeração e conectividade:

dois temas cruciais para a competitividade

- c) São largamente conhecidos os efeitos daquilo a que os economistas chamam “economias de aglomeração”: há benefícios (rendimentos crescentes) que decorrem da proximidade e da aglomeração

- d) “Economias de conectividade” pode ser um conceito tão sólido como as economias de aglomeração: mede-se pela minimização dos tempos de acesso a outras “economias de aglomeração” ou pela maximização das outras economias de aglomeração que cabem num intervalo de tempo de deslocação curto.

2. As economias de aglomeração e conectividades são noções territoriais

plasmam-se no espaço e caracterizam relações territoriais

- a) Não há transporte sem território...
- b) As cidades – as megacidades do mundo ou as cidades médias e os sistemas urbanos de Portugal – são a expressão concreta das economias de aglomeração.
- c) As relações entre cidades e aglomerações são o espaço-tempo das economias de conectividade.

3. Há um modelo territorial assumido em Portugal

a) As opções para esse modelo territorial são:

1. Reforçar a integração do território nacional através de uma organização mais **policêntrica** do sistema urbano.
2. Valorizar o papel estratégico da Região Metropolitana de Lisboa, da aglomeração urbano-industrial do Noroeste, das regiões turísticas de valia internacional do Algarve e da Madeira, e do polígono Leiria-Coimbra-Aveiro-Viseu para o desenvolvimento e **afirmação internacional** de Portugal.
3. Desenvolver redes de conectividade internacional que conjuguem as necessidades de integração ibérica e europeia com a valorização da vertente atlântica e a consolidação de novas centralidades urbanas.
4. Estruturar sistemas urbanos sub-regionais de forma a constituir pólos regionais de competitividade, em particular nas regiões do interior.

b) O mapa de Portugal é este:

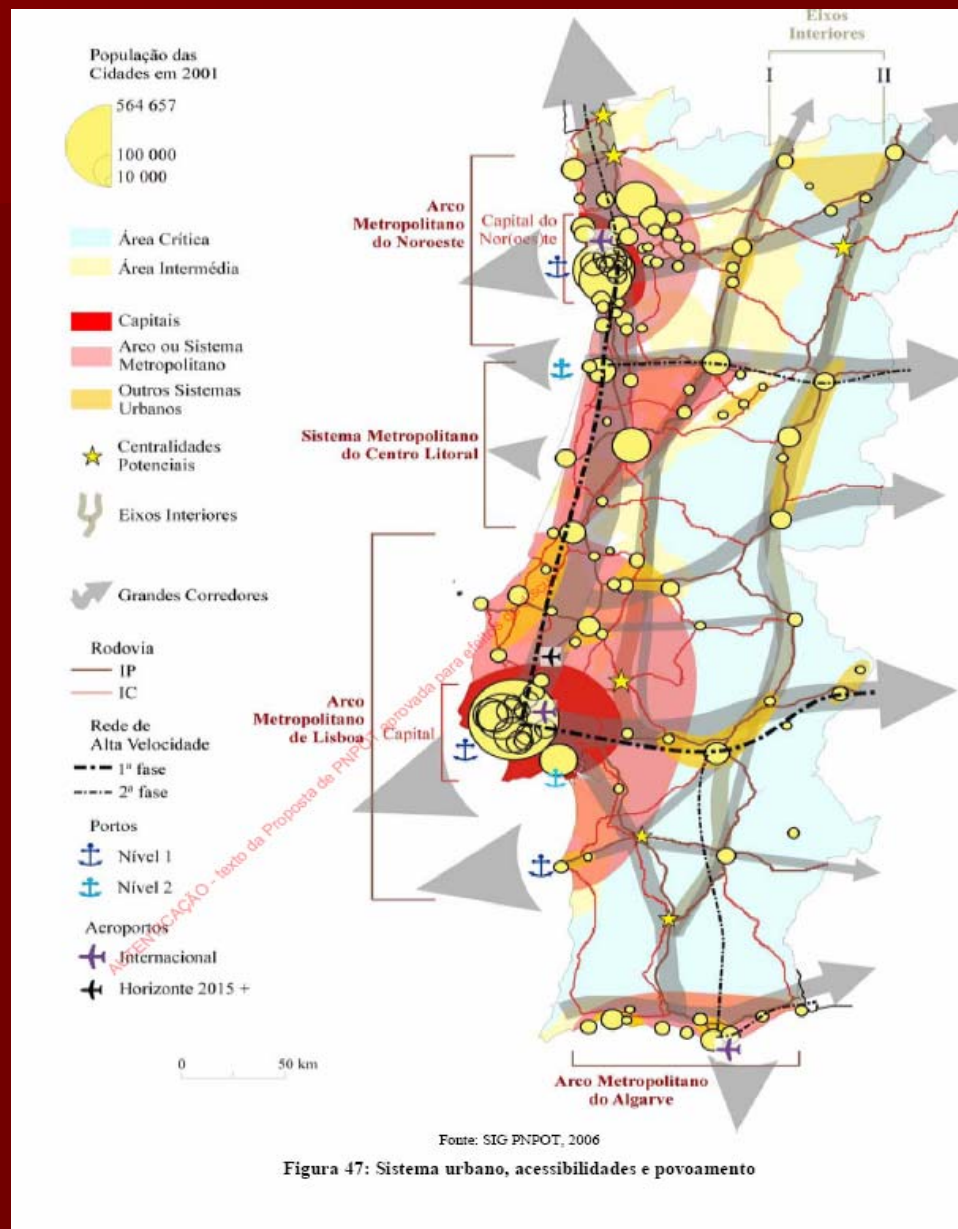


Figura 47: Sistema urbano, acessibilidades e povoamento

4. Os transportes “fazem” e “desfazem” território

- a) “Fazem” quando abrem oportunidades novas ou quando consolidam o que é apenas potencial...
 - O exemplo das acessibilidades rodoviárias na consolidação recente de Viseu ou no desenvolvimento do eixo Évora-Elvas.

- b) “Desfazem” quando se tornam autistas e ignoram o território...
 - O maior acto de “desfazer” está nos “desaproveitamentos” do país, no seu “estreitamento” negativo.

5. Uma dúvida básica: o planeamento do território e o planeamento dos transportes conhecem-se?

- a) Os casos de desconhecimento são muitos...
- b) O planeamento em Portugal é pletórico: os instrumentos de planeamento multiplicam-se, ignoram-se, contradizem-se...
- c) Não pode ser assim na relação entre modelo territorial e grandes acessibilidades
- d) O modelo territorial assumido no PNROT tem a vantagem de identificar bem aglomerações e conectividades
- e) O PNROT faz um mapa rigoroso do Portugal urbano

6. TGV e ordenamento do território

- a) A vantagem de falarmos de uma modalidade de transporte muito específica

- b) Para este efeito há 3 elementos do modelo territorial que são pertinentes
 - i. A relevância de Lisboa
 - ii. Os três grandes espaços de aglomeração no litoral: Arco Metropolitano de Lisboa, Sistema Metropolitano do Centro Litoral, Arco Metropolitano do Nordeste
 - iii. A relação ibérica com Madrid
(mais o aeroporto da Ota)

6. TGV e ordenamento do território

- c) E há três objectivos que parecem decisivos:
- i. Dotar os três grandes espaços de contiguidades e aumentara escala da “massa” que eles representam (reforçar a aglomeração através da conectividade)
 - ii. Usar o importante activo que Lisboa é no país para robustecer o litoral no seu conjunto (o que só pode acontecer por um lógica polinucleada dinâmica)
 - iii. Configurar o conjunto dos três sistemas do litoral para lhe dar valia ibérica
(mais a articulação do país com um aeroporto com uso crescente)

6. TGV e ordenamento do território

d) Duas perguntas finais :

- i. Pode o TGV assumir-se como instrumento de projecção e vitalidade de um espaço urbano polinucleado? A necessidade de assumir o papel decisivo das cidades e da mobilidade urbana nos dias de hoje... (A boa notícia da inserção da estação de Coimbra na malha de proximidade urbana)
- ii. Pode o TGV assumir-se como instrumento para uma competição intra-ibérica mais equilibrada ao consolidar uma metrópole no litoral português? A necessidade de assumir a construção de uma “margem ocidental” da península pelo menos tão relevante como o eixo Barcelona-Valência, para que haja diálogo possível com Madrid...