

**plano diretor municipal**

**marvão**

## **9. Rede e hierarquia viária mobilidade e transportes**

agosto 2016

município de marvão

lugar do plano, gestão do território e cultura





## Índice

<b>1. Introdução .....</b>	<b>3</b>
<b>2. Rede Viária .....</b>	<b>5</b>
2.1. Plano Rodoviário Nacional (PRN2000) .....	8
2.2. Caracterização da Rede Viária .....	10
2.2.1. Rede Nacional Fundamental .....	11
2.2.2. Rede Complementar .....	11
2.2.3. Estradas Regionais .....	12
2.2.4. Rede Municipal .....	12
2.2.5. Hierarquia da Rede Viária Municipal .....	15
2.2.6. Pontos de Conflito .....	16
<b>3. Mobilidade e Transportes .....</b>	<b>18</b>
3.1. Plano Estratégico dos Transportes e Infraestruturas (PETI3+) .....	20
3.2. Padrões de Mobilidade / Contagens .....	24
3.2.1. Tempo Gasto em Média numa ida para o local de trabalho/estudo .....	25
3.2.2. Modos de Transportes .....	26
3.3. Transportes Rodoviários .....	27
3.3.1. Transporte Público Individual .....	31
3.3.2. Transporte Privado Individual .....	31
3.4. Transportes Escolares .....	33
3.5. Transportes Ferroviários .....	36
<b>4. Orientações .....</b>	<b>37</b>
<b>5. Bibliografia .....</b>	<b>39</b>



# 1. INTRODUÇÃO

A análise das questões relacionadas com a rede viária e transportes são fundamentais para o planeamento e ordenamento territorial, pois delas, depende o nível das acessibilidades de qualquer município, região ou país, e por consequência, o respectivo desenvolvimento sócio-económico-cultural.

Esta importância assume hoje um papel tão relevante, que ainda se discute, se é o planeamento dos transportes que deve condicionar o ordenamento do território ou o ordenamento do território que deve condicionar o planeamento dos transportes. É nesta difícil e complexa tarefa, acrescida da multidisciplinaridade que lhe está associada, que o planeamento, enquanto instrumento de ordenamento do território, tem de ser capaz de integrar e articular com todas as restantes áreas que desenham os territórios de hoje.

De resto, os territórios surgem na época contemporânea, não como territórios estáticos mas como territórios dinâmicos, ou seja como territórios de mobilidade. Por outras palavras, sobre os territórios atravessam, efectivamente, fluxos de pessoas, bens e informação.

Daí que, em qualquer estratégia a definir, será necessário verificar a sua capacidade de mobilidade, ou seja, analisar a distribuição e densidade da rede viária e dos transportes, assim como as suas potencialidades e debilidades, de forma a possibilitar a criação de medidas capazes de melhorar as acessibilidades, num contexto de desenvolvimento sustentável a diferentes escalas territoriais.

É neste contexto, de caracterização da rede viária e dos transportes, que se desenvolverá este trabalho, evidentemente, à escala do Concelho de Marvão, com o objectivo de integrar o Plano Director Municipal e de, posteriormente, aquando da proposta de ordenamento, introduzir as necessárias e pontuais medidas para a devida correcção dos problemas que se propõem encontrar.

Esta análise incidirá sobre a caracterização da rede viária que apresenta a seguinte metodologia:

- Enquadramento da Rede Municipal no espaço Regional;
- Identificação da Rede Viária Municipal e sua distribuição;
- Registo das vias de hierarquia superior existentes, isto é, dos principais eixos de atravessamento do Concelho, análise do seu percurso e das suas funções – em particular, das suas ligações às vias municipais principais;



A gestão da circulação, genericamente, está relacionada com duas funções, uma de transporte/mobilidade e outra de acessibilidade. Como um exemplo ilustrativo note-se que uma auto-estrada tem uma função de transporte máxima e de acessibilidade muito reduzida, uma vez que os seus acessos estão confinados aos nós de intersecção, enquanto uma rua de acesso local tem uma função de transporte nula e de acessibilidade máxima.

Sabendo que o nível de serviço é uma medida qualitativa que descreve as condições operacionais de um fluxo de tráfego que tem como factores a velocidade e o tempo de viagem; a liberdade de manobra; as interrupções do tráfego, o conforto, a conveniência e a segurança, pretende-se através deste conceito e outros, identificar a hierarquia da rede viária e verificar se existe interacção entre esta e os níveis de serviço que a mesma oferece.

## 2. REDE VIÁRIA

Constituída por uma malha relativamente satisfatória face às necessidades das ligações à sede concelhia a rede viária do concelho de Marvão é assim considerada suficiente para servir os seus povoamentos. As vias existentes dotam este concelho de acessibilidades favoráveis, o que constitui, de resto, uma potencialidade, com consequências imediatas na forma de comunicar, comercializar e distribuir.

O mapa representado seguidamente apresenta as principais vias existentes na Região envolvente ao Município que permitem a sua acessibilidade e mobilidade, e espacializa territorialmente a sua geografia nas ligações predominantes que possui com Portalegre, capital do Distrito a que pertence.

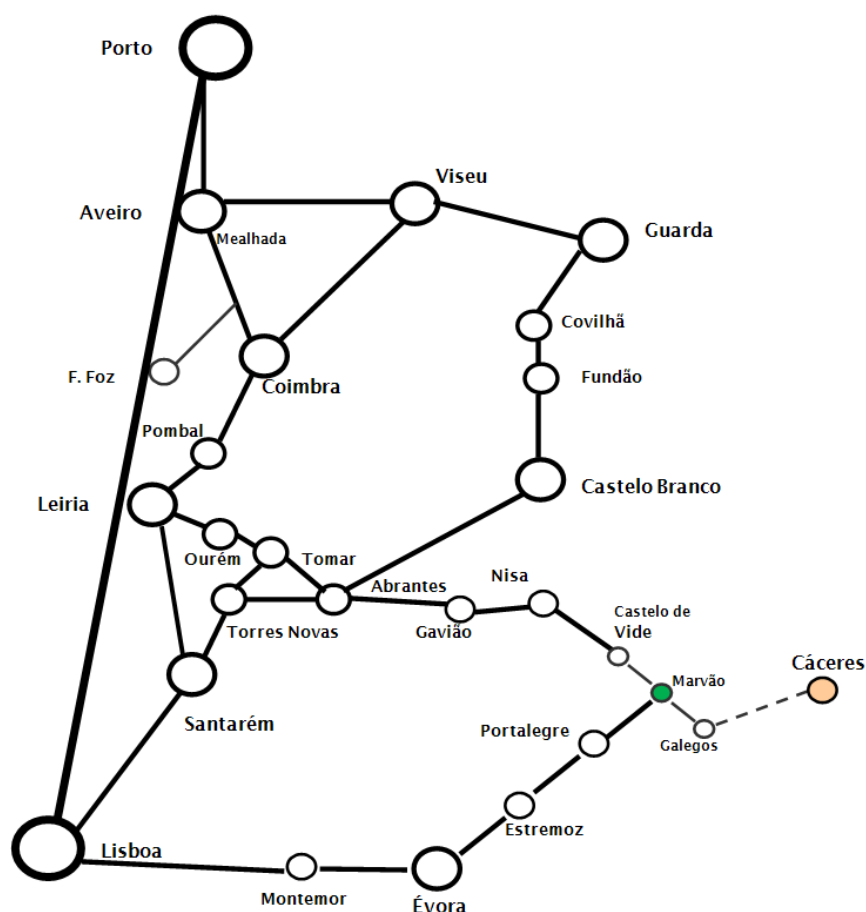


Figura 1. Enquadramento Regional

A figura permite visualizar o enquadramento do concelho de Marvão a uma outra escala, tornando-se evidente a sua ligação com Portalegre, como já referido, no contexto do território adjacente ao distrito.

O concelho de Marvão tem uma localização, como já se referiu, bastante próxima à sua capital de Distrito. Encontra-se numa posição favorável relativamente à região em que se insere, devido à

existência do IP2 e das Estradas Nacionais, que lhe confere algumas potencialidades, em particular relacionadas com a curta distância à cidade de Portalegre e, apesar de um pouco mais distante, ao litoral e às principais cidades do interior do país, assim como à vizinha Espanha.

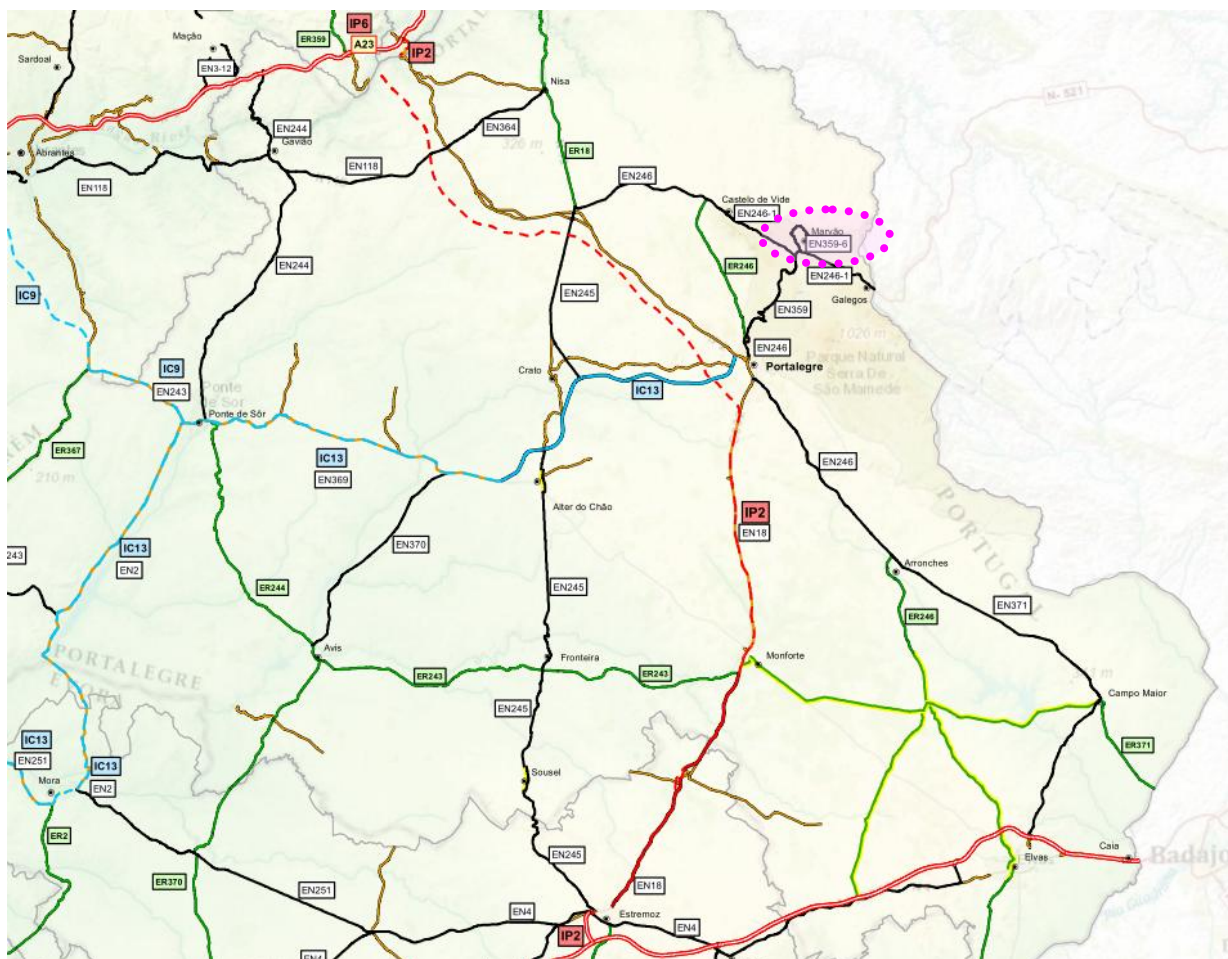


Figura 2. Rede viária no Distrito de Portalegre  
Fonte: [www.infraestruturasdeportugal.pt](http://www.infraestruturasdeportugal.pt), 2016

As acessibilidades constituem, atualmente, um factor essencial para a integração dos territórios nos vários cenários de contexto regional e nacional, bem como internacional.

O acesso ao concelho de Marvão é feito predominantemente pelas áreas Sul e Oeste do mesmo, através das principais vias que ligam o concelho aos concelhos de Portalegre e Castelo de Vide, respectivamente. A Fronteira de Galegos permite o acesso ao concelho pela vertente Este, através das vias que ligam o mesmo ao país vizinho.

A principal rede viária concelhia é formada por dois eixos, apoiados em duas estradas nacionais: a EN 359, que atravessa o concelho no sentido Norte/Sul fazendo a ligação entre a sede de concelho e



a localidade de Alvarrões, e a EN 246-1, um eixo transversal no sentido Este/Oeste, que faz a ligação entre a Fronteira de Galegos e Castelo de Vide. Estas duas vias intersectam-se na localidade de Portagem, que dada a sua localização conheceu nas últimas décadas um desenvolvimento considerável.

A restante rede é constituída por uma multiplicidade de caminhos e estradas municipais, as quais, devido aos esforços do Município, e no sentido de reforçar as vias da sua competência, apresentam, actualmente, e na sua maioria, condições de circulação satisfatórias.

Pode verificar-se, através do quadro que a seguir se apresenta, a distância de deslocação entre os aglomerados urbanos de Beirã, St<sup>o</sup>. Antonio das Areias e S. Salvador de Aramenha e a sede concelhia. De referir que os dados se referem a deslocações efectuadas por automóvel.

Quadro 1. Distância e Tempo entre as Freguesias e a Sede Concelhia.

<b>Freguesia – Sede Concelhia</b>	<b>Distância Km</b>	<b>Tempo Min.</b>
Beirã – Marvão	10	00h13
Santo António das Areias – Marvão	5.5	00h07
S. Salvador de Aramenha - Marvão	6	00h07

Fonte: <http://www.viamichelin.com>, 2016

No que diz respeito à ligação com os concelhos limítrofes, ligações essas extremamente importantes no desenvolvimento local de Marvão, pelas afinidades e ligações de complementaridade que, ao longo da história se foram tecendo, a situação é bastante razoável.

Em suma, e do ponto de vista das acessibilidades, pode-se concluir que Marvão é um município bem dotado que possui ligações rodoviárias externas privilegiadas independentemente da sua localização periférica.



## 2.1. PLANO RODOVIÁRIO NACIONAL (PRN2000)

A Rede Rodoviária Nacional é definida pelo Plano Rodoviário Nacional (PRN2000), através do Decreto-Lei n.º222/98 de 17 de Julho (Alterado por: Lei n.º 98/99 de 26 de Julho; Declaração de rectificação n.º 19-D/98; Decreto-Lei n.º 182/2003 de 16 de Agosto), e é constituída pela Rede Nacional de Auto-Estradas, pela Rede Nacional Fundamental (Itinerários Principais – IP.), pela Rede Nacional Complementar (Itinerários Complementares – IC. e Estradas Nacionais – EN.) e pela Rede Regional (Estradas Regionais – ER.).

O presente diploma tem como objectivos assumidos, potenciar o correcto e articulado funcionamento do sistema de transportes rodoviários, o desenvolvimento de potencialidades regionais, a redução do custo global daqueles transportes, o aumento da segurança da circulação, a satisfação do tráfego internacional e a adequação da gestão da rede.

Com o intuito de corrigir muitas das assimetrias que ainda se verificam no desenvolvimento sócio-económico do País, situação que o Concelho de Marvão não está imune, o PRN2000 advoga ser necessário aumentar a densidade da rede viária nas zonas fronteiriças, promover o fecho de malhas viárias, assim como melhorar a acessibilidade de alguns Concelhos. Preconiza também a melhoria qualitativa da rede rodoviária, com especial relevo para a defesa ambiental em meio urbano, para os dispositivos de combate à sinistralidade nos mais diversos planos e para os instrumentos de informação necessários à boa gestão e utilização das infra-estruturas em causa.

Todas estas intenções devem ser ponderadas e articuladas com os instrumentos de ordenamento do território, nomeadamente com o PDM, que deve assumir uma visão estratégica da rede viária concelhia através da concertação com a sua envolvente supra-municipal, de forma a se conseguir, localmente, melhorar as condições de circulação, comodidade e segurança do tráfego.

Apresentamos, de seguida o extrato do mapa do PRN 2000 alusivo aos limites territoriais do concelho de Marvão, no qual se pode constatar a existência de três vias pertencentes ao PRN 2000, todas elas Estradas Nacionais: EN 246-1, EN 359 e EN 359-6.



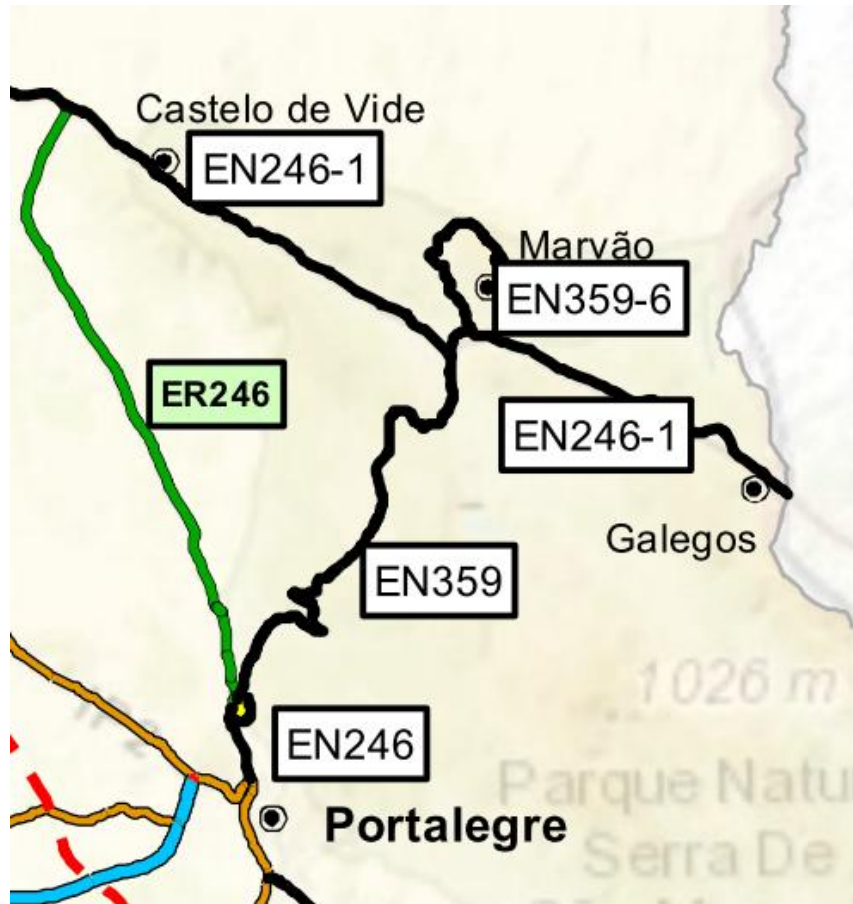


Figura 3. Rede de Estradas do concelho de Marvão constantes no PRN2000  
Fonte: [www.infraestruturasdeportugal.pt](http://www.infraestruturasdeportugal.pt), 2016



## 2.2. CARACTERIZAÇÃO DA REDE VIÁRIA

A Rede Viária do Concelho é formada por Estradas Nacionais (EN), Estradas Nacionais Desclassificadas, Estradas Regionais (ER), Estradas Municipais (EM) e Caminhos Municipais (CM).

Quadro 2. Rede Viária no Concelho de Marvão

Classificação		Aglomerados ou Locais Servidos	Percurso no Concelho	
Atual	N.		Início	Fim
EN	246-1	Escusa, Portagem, Galegos	Limite do Concelho / Castelo de Vide	Fronteira c/ Espanha (Galegos)
EN	359	Marvão, Portagem, S. Salvador da Aramenha, Alvarrões	Entroncamento EN 359-6	Limite do Concelho / Portalegre
EN	359-6	Marvão	Entroncamento EN 359	Vila de Marvão
EN	359 Desclassificada	Marvão, Abegoa, St.º António das Areias, Ranginha, Barretos, Beirã, Pereiro	Vila de Marvão	Limite do Concelho / Castelo de Vide
EN	359-6 Desclassificada	Beirã	Entroncamento EN 359 desclassificada	Beirã
EM	521	Porto da Espada	Entroncamento EN 359	Limite do Concelho / Portalegre
EM	522		Limite do Concelho / Portalegre	Limite do Concelho / Portalegre
EM	524	Barretos	Limite do Concelho / Castelo de Vide	Entroncamento EN 359 desclassificada
CM	1024	Beirã, Pombal, St.º António das Areias	Beirã	St.º António das Areias
CM	1031	Ribeirinha	Limite do Concelho / Castelo de Vide	Entroncamento EN 359
CM	1032	Escusa	Entroncamento EN 246-1	Entroncamento EN 246-1
CM	1033		EM 524	CM 1033-1
CM	1033-1	Escusa	Escusa	EN 359
CM	1035	Ranginha, Cabeçudos	Entroncamento EN 359 desclassificada	...
CM	1036	St.º António das Areias, Ramila	St.º António das Areias	Entroncamento EN 246-1
CM	1036-1		Entroncamento CM 1036	...
CM	1036-2	St.º António das Areias, Galegos	St.º António das Areias	Entroncamento EN 246-1
CM	1037	Porto da Espada, Reveladas	Entroncamento EN 246-1	Limite do Concelho / Portalegre
CM	1038		Entroncamento EN 359	Entroncamento CM 1039
CM	1039	Ribeirinha, Carris, Rasa, Fonte dos Coelheiros	Entroncamento EN 359	Entroncamento EM 521
CM	1040	Alvarrões, Reveladas	Entroncamento EN 359	Entroncamento CM 1037
CM	1088	Galegos, Pitaranha	Galegos	Pitaranha
CM	1142	Portagem, Bairro Portagem	Portagem	Entroncamento CM 1036



## 2.2.1. Rede Nacional Fundamental

As estradas pertencentes à rede nacional fundamental, formada pelos itinerários principais ( IP ), constituem as vias de maior interesse nacional, servindo de apoio a toda a rede de estradas nacionais.

Embora o município de Marvão não se encontre dotado de qualquer eixo de atravessamento pertencente à rede fundamental, a proximidade ao IP2 e a sua importância estratégica ao nível das acessibilidades regionais / nacionais, merece referência.

O IP 2 constitui um dos eixos viários vitais no contexto das acessibilidades regionais. Estabelece ligação ao IP6 (A23) que por sua vez liga ao importante eixo viário IP1 (A1: Lisboa - Porto) e ligação ao IP7 (A6/A2) que liga, por Sul, a Lisboa.

Esta via favorece ainda grandemente as ligações directas às Cidades de Castelo Branco, Covilhã e Guarda (a Norte) e a Portalegre, Évora e Beja (a Sul), criando-se assim estarmos perante um eixo rodoviário que encurta distâncias e tempos de deslocações.

## 2.2.2. Rede Complementar

### 2.2.2.1. Itinerário Complementares

O Município de Marvão não se encontra dotado de qualquer eixo pertencente à rede complementar – Itinerários complementares. Contudo, no Distrito de Portalegre já existe um lanço do IC13 construído, com início na sede de distrito (a curta distancia de Marvão), cuja a construção total encurtará a distancia ao litoral (e a Lisboa)

### 2.2.2.2. Estradas Nacionais

De acordo com o Plano Rodoviário Nacional de 2000, o Concelho possui três estradas classificadas como Estradas Nacionais, a EN 246-1, a EN 359 e a EN 359-6.



Quadro 3. Estradas Nacionais no Concelho de Marvão

Nº de Classificação da Estrada	Designação de Locais do Percurso
EN 246-1	Castelo de Vide (entroncamento da EN 246) – S. Salvador de Aramenha – Portagem - Galegos
EN 359	Salvador da Aramenha – Marvão (Entroncamento com a EN 246-1)
EN 359-6	Entroncamento da EN 246-1 – Vila de Marvão

### 2.2.3. Estradas Regionais

Definem-se como Estradas Regionais as principais vias que atravessam o território concelhio e que o ligam a concelhos limítrofes

Segundo o PRN2000, Marvão não é servido por nenhuma Estrada Regional.

### 2.2.4. Rede Municipal

A Rede Viária Municipal de Marvão é constituída por Estradas e Caminhos Municipais assim como Estradas Nacionais que foram desclassificadas e estão sob gestão municipal.

#### 2.2.4.1. Estradas Nacionais Desclassificadas Sob Jurisdição da Câmara Municipal

Desta rede fazem parte as vias ou troços que se encontram desclassificados pelo PRN 2000 e que se encontram sob gestão do município. Neste domínio encontram-se a: EN 359 (entre a vila e o limite norte do concelho) e EN 359-6. (entre o entroncamento da EN359 desclassificada e Beirã).



### **2.2.4.2. Estradas Municipais**

As Estradas Municipais classificam-se, de um modo geral, como as vias de acesso às povoações e sedes de freguesia e as que correspondem a fecho de estrada das redes viárias de interesse regional, constituindo os caminhos municipais as ramificações dessas redes destinadas a servir os aglomerados menos importantes.

Assim como principais estradas municipais que servem o concelho de Marvão, temos: EM 521, EM 522, EM 524.

### **2.2.4.3. Caminhos Municipais**

Os caminhos municipais têm como função ligar às estradas nacionais e municipais aos aglomerados populacionais que não estiverem diretamente servidos por aquelas vias.

Atualmente no território concelhio verifica-se a presença dos seguintes Caminhos Municipais: CM 1024, CM 1031, CM 1032, CM 1033, CM 1033-1, CM 1035, CM 1036, CM 1036-1, CM 1036-2, CM1037, CM 1038, CM 1039, CM 1040, CM 1088, CM 1142.

### **2.2.4.4. Outros Acessos**

A juntar à rede anteriormente descrita, existe uma enorme quantidade de caminhos rurais ou vicinais, na sua maior parte, em terra batida, que servem as propriedades agrícolas do Concelho. Esta rede de ligações exige, por parte do Município, uma manutenção que envolve frequentemente trabalhos de desmatação, e regularização do pavimento.

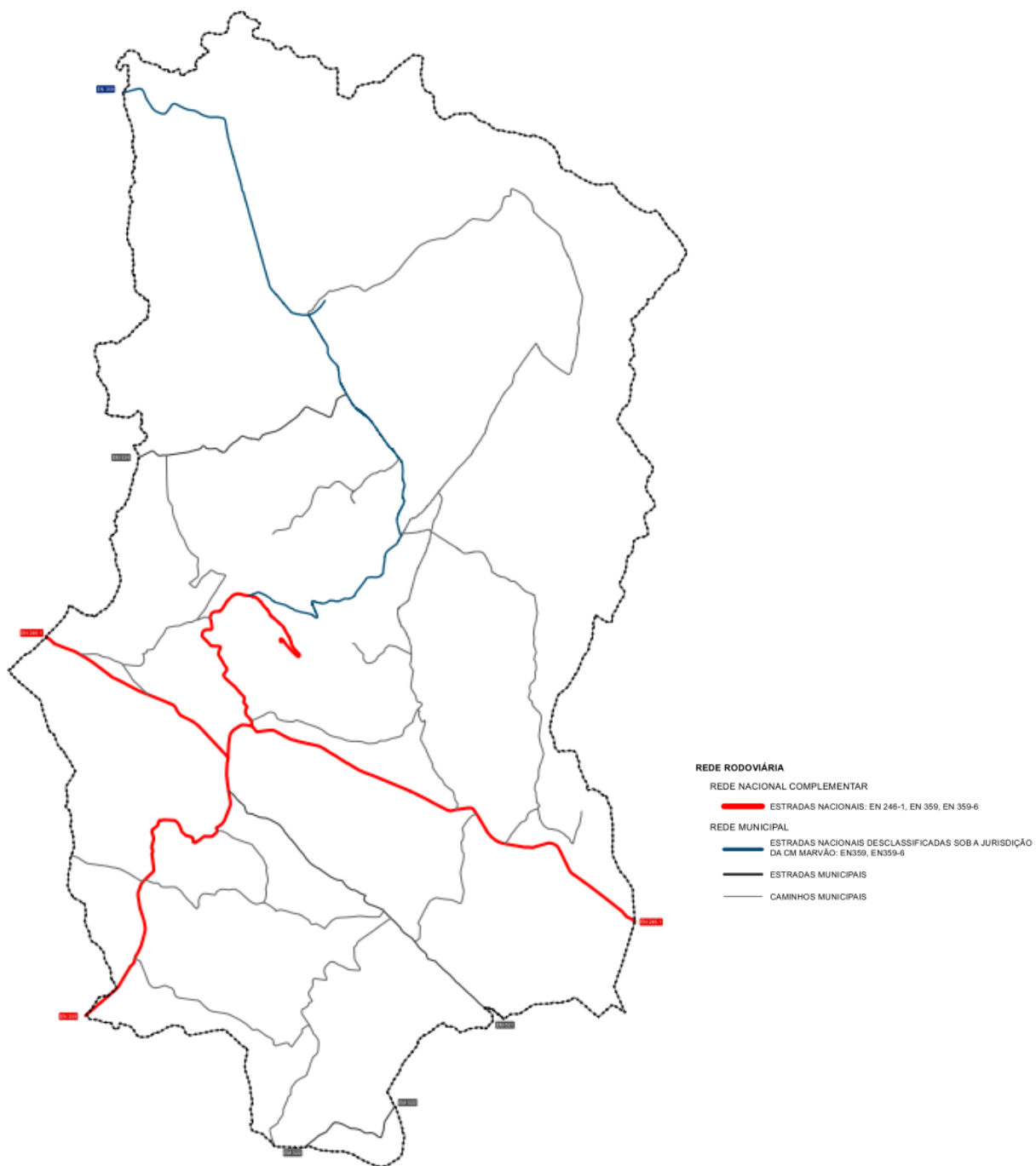


Figura 4. Rede Viária do Concelho



## 2.2.5. Hierarquia da Rede Viária Municipal

As vias têm como objectivo ligar entre si vários lugares, adquirindo vários significados e funções de acordo com as suas características geométricas, actividade marginal, movimento de pessoas. A existência de um modelo de circulação legível e hierarquizado contribui para a identificação e clareza de trajectos e percursos, a potenciação de uma maior fluidez de tráfego e descongestionamento dos aglomerados urbanos principais, e a melhoria da qualidade ambiental dos diversos espaços urbanos.

No âmbito do presente PDM, tendo em conta as características das diferentes vias, nomeadamente níveis de serviço, traçado e ligações que estabelecem, tipo de ocupação circundante, foi estabelecida a seguinte hierarquia viária:

- a) Vias Distribuidoras Principais;
- b) Vias Distribuidoras Secundárias;
- c) Vias Distribuidoras Locais.

**Vias Distribuidoras Principais** – São as vias que estabelecem as principais ligações às vias da rede nacional, assim como aos Concelhos vizinhos. São vias onde se pretende garantir níveis significativos de fluidez e capacidade de tráfego, constituindo as principais entradas e saídas do Concelho na sua ligação com os aglomerados envolventes, assumindo um papel estruturante à escala do Concelho.

**Vias Distribuidoras Secundárias** – Estabelecem as ligações da rede principal municipal à sede de concelho e às sedes de freguesia assim como a ligação entre estas e as acessibilidades aos diferentes lugares a partir das sedes de freguesia e da rede municipal secundária; promovem a articulação entre lugares. Possuem também outras funções, designadamente a ligação a aglomerados vizinhos e como alternativa na ligação aos concelhos vizinhos. São vias com perfil condicionado, muitas vezes reduzido, que garantem por um lado a ligação entre a estrutura viária principal e as vias de acesso local, e têm por si só uma componente significativa na ligação entre os diferentes aglomerados, garantindo o acesso directo às propriedades confinantes (vias de Acesso Local):

**Vias Distribuidoras Locais** – Comportam o tráfego local e de acesso às propriedades. Trata-se de uma extensa rede de caminhos e acessos a propriedades e explorações agrícolas e florestais. Integram-se ainda nesta categoria a rede de arruamentos locais dos aglomerados populacionais.

No âmbito da hierarquização viária assume-se a hierarquia preconizada no Plano Rodoviário Nacional 2000.



## 2.2.6. Pontos de Conflito

Submeter a análise os dados de sinistralidade resulta imperativo no estudo da Rede Viária, pois visa a identificação de problemas e o encontro de soluções adequadas à sua resolução. Não deve ignorar que um dos objectivos das actuais políticas nacionais ao nível da rede viária é a redução dos níveis de sinistralidade.

Quadro 4. Acidentes com vítimas entre 2009 e 2014

Acidentes com Vítimas 2009 a 2013						
Ano	Unidade Geográfica	Acidentes com vítimas	Total de vítimas	Vítimas mortais	Feridos Graves	Feridos Leves
2014	Distrito de Portalegre	293	7	8	68	320
	<b>Marvão</b>	<b>6</b>	<b>7</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>6</b>
2013	Distrito de Portalegre	302	391	18	53	320
	<b>Marvão</b>	<b>6</b>	<b>7</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>5</b>
2012	Distrito de Portalegre	259	359	11	42	306
	<b>Marvão</b>	<b>12</b>	<b>23</b>	<b>0</b>	<b>6</b>	<b>17</b>
2011	Distrito de Portalegre	315	447	14	49	384
	<b>Marvão</b>	<b>10</b>	<b>14</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>13</b>
2010	Distrito de Portalegre	326	449	18	62	365
	<b>Marvão</b>	<b>7</b>	<b>8</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>7</b>
2009	Distrito de Portalegre	328	459	9	57	393
	<b>Marvão</b>	<b>5</b>	<b>5</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>5</b>

FONTE: ANRS, Relatórios Anuais 2009, 2010, 2011, 2012, 2013 e 2014

Por intermédio do Quadro relativo aos acidentes com vítimas entre 2009 e 2014 verificamos que o número de acidentes com vítimas tem vindo a diminuir gradualmente desde 2009, no distrito de Portalegre, o mesmo se aplicando para os restantes factores em análise. Marvão apresenta-se numa posição marginal relativamente ao panorama da sinistralidade no distrito, como se pode comprovar pelos dados apresentados. Registe-se que no período em análise ocorreram no concelho uma média de 8 acidentes com vítimas por ano, registando apenas uma vítima mortal e nenhum ferido grande. A própria evolução dos parâmetros releva um aumento do número de acidentes com vítimas até 2012 e uma melhoria entre 2012-2013 e uma manutenção entre 2013-2014.





Quadro 5. Índice de Gravidade dos Acidentes

Ano	Unidade Geográfica	Índice Gravidade dos Acidentes
2014	Distrito de Portalegre	2,7
	<b>Marvão</b>	<b>16,7</b>
2013	Distrito de Portalegre	6,0
	<b>Marvão</b>	<b>0</b>
2012	Distrito de Portalegre	4,2
	<b>Marvão</b>	<b>0</b>
2011	Distrito de Portalegre	4,4
	<b>Marvão</b>	<b>0</b>
2010	Distrito de Portalegre	5,5
	<b>Marvão</b>	<b>14,3</b>
2009	Distrito de Portalegre	2,7
	<b>Marvão</b>	<b>0</b>

FONTE: ANRS, Relatórios Anuais 2009, 2010, 2011, 2012, 2013 e 2014

Outro parâmetro que poderá atestar a fraca sinistralidade e, nomeadamente as suas consequências em termos humanos, é o Índice de Gravidade dos Acidentes, com valor nulo em quase todos os anos do período em análise, visto que em 2010 e 2014 existiram duas vítimas mortais. Infelizmente, a situação no distrito de Portalegre em virtude da perda de vidas humanas, apresenta índices de gravidade mensuráveis, registando-se, com algumas oscilações.

Quadro 6. Localização e Natureza de acidentes com mortos ou feridos graves (2009 - 2014)

Via	Ano	Km	Natureza Acidente	N.º Mortos	N.º Feridos Graves
EN 246-1	2014	7,100	Col. Lateral. c/ veic. Movimento	1	0
CM 1037	2013	-	Despiste Simples	0	1
CM 1142	2013	-	Despiste Simples	0	1
...	2012	0,910	Colisão Frontal	0	1
CM 1142	2012	-	Colisão Frontal	0	1
EN 359	2012	15,20	Colisão Frontal	0	1
EN 359	2012	119,9	Colisão Frontal	0	1
EN 359	2012	124,9	Colisão Frontal	0	1
CM 1036	2011	-	Despiste Simples	0	1
R. 25 de Abril	2010	-	Despiste c/ capotamento	1	0

FONTE: ANRS, Relatórios Anuais 2009, 2010, 2011, 2012, 2013 E 2014

Relativamente aos principais pontos de conflito de Marvão, como vimos de 2009 a 2014 existiu apenas duas vítimas mortais natureza de um despiste num caminho municipal e uma colisão numa estrada nacional. Contudo podemos verificar que a EN 359 e o CM 1142 são os pontos mais problemáticos pois no período em análise concentraram o maior número de feridos graves.



### 3. MOBILIDADE E TRANSPORTES

Enquanto organizadores da forma de concentração, de promoção económica e de factores de competitividade sólidos e de espaço de influência de cidades, os sistemas de urbano territoriais devem ser entendidos como um fundamental elemento estratégico de progresso e desenvolvimento.

A problemática da densidade torna-se um problema na observação que se faz às carências de desenvolvimento. Regiões com baixa densidade populacional, falta de agentes qualificados que se dirigem para áreas de maior dinamismo, centros urbanos com falta de modelo de desenvolvimento urbano, baixa densidade de relações estratégicas sustentáveis e de complementaridade com outros sistemas urbanos, parecem ser ângulos negativos que se põem no desenvolvimento destas.

Mas, na era da informação e da mobilidade cujo crescimento é francamente exponencial têm vindo a alterar-se os horizontes espaciais de referência alterando-se a noção territorial que temos até hoje. Em simultâneo com a mobilidade e rapidez de informação, afigura-se como imperativo a mobilidade, rapidez, conforto e segurança de pessoas, bens e serviços. Estas condições são capazes de inverter os aspectos mais restritivos ao desenvolvimento regional.

Neste teor e no prosseguimento de um desenvolvimento acompanhado, sustentado e proporcionador de efeitos de coesão territorial, os meios de transporte são indispensáveis e constituem a base do sistema de mobilidade de pessoas e mercadorias.

Como pedra basilar dos meios de transporte temos as infraestruturas e vias de comunicação que permitem a articulação e fluxo de movimentos de transportes.

È então natural que a melhoria das infraestruturas de comunicação e transporte constituam anseios das comunidades e sejam entendidos como formas de coesão territorial.

Simultaneamente a Coesão Social estará associada à já referida coesão territorial, para a qual o sistema de comunicações e transportes tanto contribuem.

Torna-se evidente na contemporaneidade que a mobilidade de pessoas associada a outras vantagens – emprego, habitação e outras – constitui um importante factor de competitividade dos indivíduos, empresas, territórios e cidades.



Os transportes são um elemento fundamental na estruturação do desenvolvimento das pessoas e dos territórios. Por seu lado assegurar que os territórios assentam em bases de proximidade são elementos fundamentais para o estabelecimento de conexões imediatas e na obtenção de sinergias locais.

Marvão apresenta condições de comunicação satisfatórias, as vias existentes, dotam este concelho de boas acessibilidades, o que constitui, de resto, uma potencialidade, com consequências imediatas na forma de comunicar, comercializar e distribuir.

A sua localização, bem como a escala e dimensão que ocupa na região do Alto Alentejo, e muito em particular na dimensão supra-municipal que estabelece com os concelhos vizinhos (Nisa, Crato, Castelo de Vide e Portalegre), colocam Marvão inserido numa rede de aglomerados complementares.

Como o PROT-A indica, Marvão encontra-se inserido no subsistema urbano do Norte Alentejano, polarizado para o caso, por Portalegre. Esta polarização contribui para a coesão do sistema e garante a equidade territorial no acesso ao comércio e serviços, factor crucial para concelhos como Marvão, dada a fraca dimensão e o número limitado de acessibilidades.

Marvão, face à sua localização transfronteiriça, poderá usufruir em larga medida da sua proximidade a Espanha. Nas articulações com os territórios envolventes será ainda de acrescentar que as redes de relacionamento transfronteiriço se fazem com o sistema de Cáceres-Mérida-Badajoz e que os relacionamentos nacionais se efectuam com os subsistemas urbanos do Médio Tejo (a partir sobretudo de Ponte de Sôr) e da Beira Interior (a partir, nomeadamente, de Nisa e Portalegre).

A assunção do papel de Marvão numa posição favorável no contexto do Alto Alentejo, de centro urbano complementar<sup>1</sup>, potenciado pela proximidade ao IP2 e pela existência da Rede de Estradas Nacionais (EN359, EN 359-6 e EN246-1) traduz-se em potencialidades de criar redes de comunicação e ligações inter-municipais com os concelhos vizinhos para que de facto consiga estabelecer, reforçar e diversificar a sua rede relacional com os centros urbanos vizinhos. Em complemento é imprescindível qualificar os transportes, de forma a robustecer as comunicações internas e as ligações dos diferentes pontos do concelho com os territórios envolventes.

A criação de dinâmicas de rede torna-se fundamental em territórios cujos contextos se enquadram de forma multi-relacional. Estas redes são potenciadas através da concretização efectiva de sistemas de transportes e de comunicação que interligam os diversos pontos do território e as suas sedes de actividades humanas.

O estabelecimento destas dinâmicas propicia o crescimento das chamadas economias de escala, que garantem factores de sucesso, de competitividade, mas que só são conseguidas por intermédio de

<sup>1</sup> Conforme enunciado no PROT-A



melhoradas condições de acessibilidade e mobilidade em território concelhio bem como supra-municipal.

### 3.1. ENQUADRAMENTO NO PLANO ESTRATÉGICO DOS TRANSPORTES E INFRAESTRUTURAS (PETI3+)

Através da Resolução de Conselho de Ministros n.º 45/2011, de 10 de Novembro, o Governo aprovou o Plano Estratégico dos Transportes – Mobilidade Sustentável (PET), no qual foram estabelecidas as linhas de orientação prioritárias para o horizonte 2011-2015, baseado em três vetores de atuação prioritária:

- Cumprir os compromissos externos assumidos por Portugal e tornar o sector dos transportes financeiramente equilibrado e comportável para os contribuintes portugueses;
- Assegurar a mobilidade e a acessibilidade a pessoas e bens, de forma eficiente e adequada às necessidades, promovendo a coesão social;
- Alavancar a competitividade e o desenvolvimento da economia nacional.

O PET veio colocar em evidência, perante toda a sociedade Portuguesa, a situação de insustentabilidade a que chegou o setor público dos transportes e infraestruturas e a inevitabilidade de introduzir reformas profundas e urgentes (PETI 3+, 2014)

Por outro lado, com o encerramento do Programa de Assistência Económica e Financeira, e tendo em conta o início do novo programa de financiamento comunitário 2014-2020, importa criar um quadro de orientações estratégicas para o sector no horizonte 2014-2020 (PETI 3+, 2014).

O Acordo de Parceria 2014-2020, denominado Portugal 2020, adota os princípios de programação da Estratégia Europa 2020 e consagra a política de desenvolvimento económico, social, ambiental e territorial em Portugal, definindo as intervenções, os investimentos e as prioridades de financiamento necessárias para promover o crescimento inteligente, sustentável e inclusivo do país.

A estruturação da programação e implementação do Portugal 2020 assenta em quatro domínios temáticos, sendo que o plano de investimentos na rede ferroviária nacional (RFN) para o período 2014-2020 encontra enquadramento em dois desses domínios temáticos, designadamente “Competitividade e internacionalização” e “Sustentabilidade e eficiência no uso de recursos”.



Neste contexto, o Plano Estratégico dos Transportes e Infraestruturas 2014-2020 (PETI3+) surge como uma atualização do PET 2011-2015, projetando uma segunda fase de reformas estruturais a empreender neste sector, bem como o conjunto de investimentos em infraestruturas de transportes a concretizar até ao fim da presente década (PETI 3+ ,2014).

A Estratégia RFN 2014-2050, ao assumir como prioridade de investimento para este período, o desenvolvimento de projetos transfronteiriços que integram a Rede Transeuropeia de Transporte, encontra igualmente enquadramento no CEF – Connecting Europe Facility 2014-2020 –, instrumento chave no desenvolvimento sustentável e eficiente das redes transeuropeias de transportes, energia e serviços digitais.

A nível nacional, o Plano Estratégico dos Transportes e Infraestruturas 2014-2020 (PETI3+) estabelece um quadro de orientações para o setor dos transportes e um conjunto de intervenções prioritárias, com destaque para os investimentos na infraestrutura ferroviária, assente em critérios de sustentabilidade, com vista à criação de valor para as empresas e para a economia Portuguesa, prosseguindo os princípios de programação do Acordo de Parceria 2014-2020.

O Plano de Investimentos da RFN para o período 2014-2020 pretende consolidar as prioridades de intervenção, estabelecidas pela Estratégia RFN 2014-2050, desenvolvendo as intervenções apresentadas como prioritárias no Plano Estratégico dos Transportes e Infraestruturas 2014-2020 (PETI3+) que inclui, entre outras:

- A construção de novos troços de ligações ferroviárias;
- A modernização das infraestruturas existentes, designadamente através, da eletrificação e da instalação de sistemas de sinalização elétrica e telecomunicações;
- A eliminação de vários estrangimentos na infraestrutura, visando a otimização da infraestrutura, aumentando a sua eficiência e a qualidade do serviço prestado.



O PET3+, estabelece 6 eixos de desenvolvimento prioritários para o horizonte 2014-2020, coincidentes com os corredores principais do PNROT e da RTE-T, nos quais se integram os projetos de investimento a concretizar:

- Corredor da fachada atlântica;
- Corredor internacional norte;
- Corredor internacional sul;
- Corredor do Algarve;
- Corredor do interior;
- Transportes público de passageiros

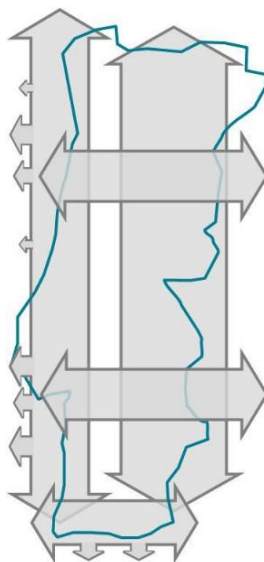


Figura 5. Corredores de Desenvolvimento

Fonte: PET3+, 2014

Assim, e com particular interesse e impacto no território do concelho de Marvão o PETI3+, não identifica diretamente qualquer ação. Contudo enquadrando Marvão nos corredores de desenvolvimento verificamos que se encontra integrado no “Corredor do Interior”. O plano preconiza o *“Desenvolvimento de toda a região interior do país através da potenciação dos corredores internacionais e a sua ligação aos nós secundários da rede de transportes, bem como a execução de projetos estruturais para o desenvolvimento do País” (PETI 3+,2014)*. Por outro lado Marvão encontra-se entre o “Corredor Internacional Norte” e o Corredor Internacional Sul”, sendo que este último poderá ter um impacto maior no concelho, uma vez que esse corredor “liga o arco metropolitano de Lisboa, incluindo os portos de Sines, Setúbal e Lisboa e aeroporto de Lisboa e plataformas logísticas a Madrid e o resto da Europa. Estando prevista a construção da Plataforma Logística Regional – Elvas/Caia, e a concretização da ligação Portalegre/Estremoz em itinerário principal (IP2), atualmente assegurando pela EN18 no entanto, apesar de a sua construção já ter estado próxima de arrancar, a recente crise económica levou à suspensão da obra por tempo indeterminado, no entanto não deixa de ser importante referir caso venha a ser retomado o projeto que devido à sua proximidade ao concelho, este venha a beneficiar das sinergias que estas infraestruturas desenvolverão na sua envolvente territorial.



O concelho de Marvão poderá ainda integrar o eixo prioritário “Transportes público de passageiros” na medida que este consubstancia-se no *“Desenvolvimento dos sistemas de transporte público de passageiros, reduzindo a fatura energética do país e as emissões de CO2 e aumento da produtividade da sociedade por redução do congestionamento de Trafego”*. (PETI 3+,2014)

A figura representa o resumo do conjunto de investimentos prioritários em infraestruturas de transportes para o horizonte 2014-2020, ações que se pretende que traga valor acrescentado para as exportações nacionais, dinâmica empresarial, empregabilidade, atração populacional, integração na rede transeuropeia de transportes, entre outras.

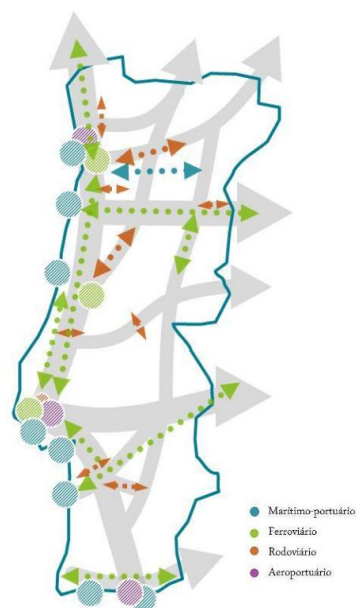


Figura 6. Mapa resumo dos projetos de investimento prioritários 2014-2020

Fonte: PET3+, 2014



## 3.2. PADRÕES DE MOBILIDADE / CONTAGENS

Após a consulta bibliográfica a várias fontes, considerou-se adequado a inclusão de alguma informação constante na Carta Educativa de Marvão de 2006, onde se retrata o enquadramento viário do concelho de forma bem explícita e com notório conhecimento da realidade.

A região encontra-se fortemente marcada pela proximidade com a fronteira espanhola, situação que lhe confere alguma importância do ponto de vista dos transportes terrestres. Passa pelo concelho uma via de comunicação ligando Portugal a Espanha a EN 246-1.

Mesmo no modo rodoviário, o principal eixo de ligação entre os dois países, no Alentejo, é a fronteira do Caia, Elvas, pelo que a de Marvão tem apenas importância local, apesar do crescente aumento de tráfego em virtude do desenvolvimento do turismo da região.

A já referida EN246-1 serve tanto de ligação a Portalegre, onde muitos habitantes do concelho trabalham ou estudam, sendo também o principal centro de consumo acessível à população. Desta cidade, segue o IP2 para o sul do país. A EN246 em direção a Alpalhão permite o tráfego para Nisa e, principalmente, para o IP2 já em direção a norte, onde após o atravessamento do Tejo no Fratel, se pode seguir pela A23 em direção a Castelo Branco ou para oeste até Lisboa (252 km). O concelho de Marvão está, atualmente, a cerca de 3 horas da capital, pelo modo rodoviário (em viatura particular)

Procura-se aqui sistematizar o entendimento das dinâmicas existentes e das suas tendências, bem como dos problemas e reptos que se colocam relativamente às acessibilidades e à mobilidade. Neste campo resultou importante a escolha dos indicadores de mobilidade bem como as práticas que afetam Marvão: os principais meios de transporte utilizados nas deslocações por motivos de trabalho e estudo e o tempo médio gasto nessas deslocações.

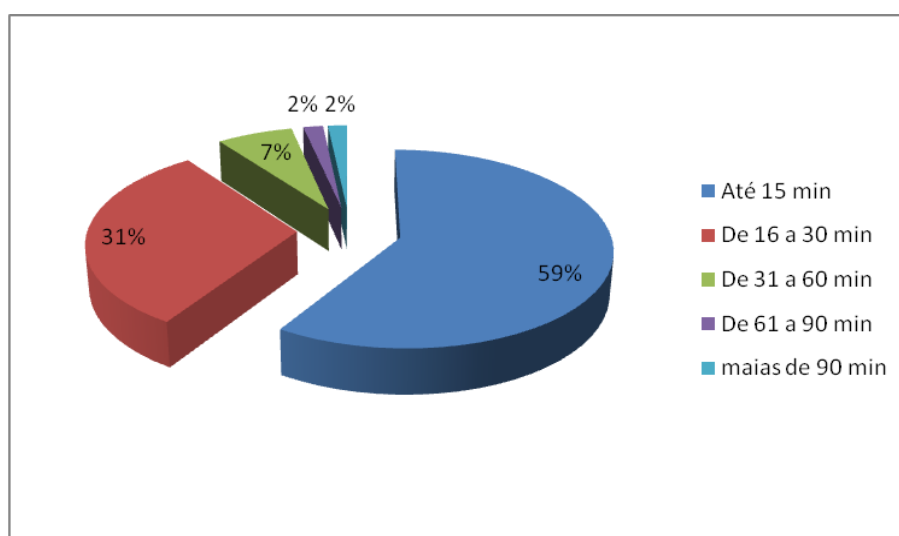




### 3.2.1. Tempo Gasto em Média numa ida para o local de trabalho/estudo

A maioria da população (cerca de 59%), que se desloca para o local de trabalho / estudo demora até 15 minutos nas deslocações. Se juntarmos a população que demora entre 16 e 30 minutos, obtêm-se um universo de cerca de 90%.

Gráfico 1. Tempo Gasto em média numa ida para o local de trabalho/estudo



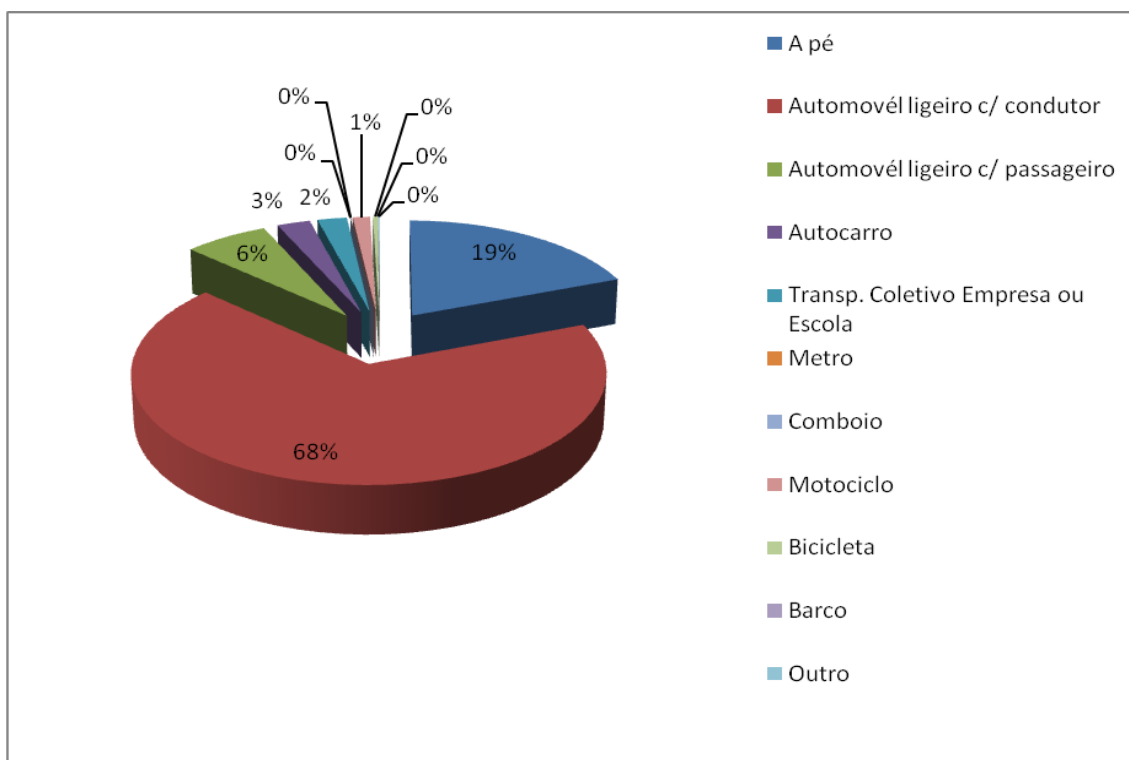
FONTE: INE, Censos 2011



### 3.2.2. Modos de Transportes

A observação do gráfico referente aos modos de transporte revela dois modos principais: 68% utiliza o automóvel ligeiro como condutor, 19% não utiliza nenhum meio de transporte, desloca-se a pé e 6% desloca-se em automóvel ligeiro como passageiro.

Gráfico 2. Modos de Transporte



FONTE: INE, Censos 2011

Através da análise ponderada dos vários parâmetros expostos é possível depreender o seguinte:

- A maioria da população vai de Automóvel para o trabalho / escola, e, demora menos de 15 minuto.
- Pouca utilização do autocarro e do transporte coletivo de empresa ou escola



Relativamente a transportes públicos rodoviários, os aglomerados do concelho são servidos por carreiras regulares da empresa Rodoviária do Alentejo, em que apenas há uma ligação diária entre as freguesias e Marvão, para cada sentido (ao início da manhã e regresso ao fim do dia), isto fora do período escolar.

É possível, através das carreiras que servem a vila, viajar até aos aglomerados vizinhos da Portagem (quatro ligações), Beirã (uma ligação), Marvão (uma ligação) e Montalvão (uma ligação). De salientar a ausência de carreiras para o concelho vizinho de Nisa.

Identificam-se os percursos e respetivas escalas das linhas que servem o concelho de Marvão:

#### 1 - Linha 8012: Beirã (Est.) - Portalegre

##### Linha 8012 - BEIRÃ (EST.) - PORTALEGRE

NOVO HORÁRIO A PARTIR DE 1 DE MARÇO DE 2007

PERÍODO ESCOLAR		
De 2ª a 6ª feira, excepto feriados	Localidades	De 2ª a 6ª feira, excepto feriados
6:50	P Beirã (Est.)	C 19:11
6:53	Barretos	19:08
6:56	Ranginha	19:05
7:00	Stº. António Areias	19:01
7:04	Abegoa	18:57
7:09	Marvão	18:52
7:14	Jardim	18:47
7:18	Portagem	18:43
7:19	Portagem (Cruzte.)	18:42
7:20	S. Salvador	P 18:41
7:20	P Portagem (Cruzte.)	C 18:40
7:21	Portagem (Cruzte.)	18:39
7:25	Escusa	18:35
7:30	C Castelo Vide	P 18:30
7:40	P Vargem	C 9:00 17:30
8:00	Portalegre	8:40 17:10
8:10	C Portalegre	P 8:30 17:00

PERÍODO NÃO ESCOLAR		
De 2ª a 6ª feira, excepto feriados	Localidades	De 2ª a 6ª feira, excepto feriados
7:10	P Beirã (Est.)	C 18:31
7:13	Barretos	18:28
7:16	Ranginha	18:25
7:20	Stº. António Areias	18:21
7:24	Abegoa	18:17
7:29	Marvão	18:12
7:34	Jardim	18:07
7:38	Portagem	18:03
7:39	Portagem (Cruzte.)	18:02
7:40	C S. Salvador	P 18:01
7:41	P Portagem (Cruzte.)	C 17:55
7:42	Portagem (Cruzte.)	17:54
7:46	Escusa	17:50
7:51	C Castelo Vide	P 17:45
7:51	P Vargem	C 17:40
8:11	Portalegre	P 17:20
8:21	C Portalegre	P 17:10

Nota: Não se efectua na 2ª Feira de Pas coa e 3ª Feira de Carnaval

2 - Linha 8903: Beirã – Portalegre (por Monte Carvalho)

**Linha 8903 - BEIRÃ - PORTALEGRE (POR MONTE CARVALHO)**

NOVO HORÁRIO A PARTIR DE 1 DE DEZEMBRO DE 2011

PERIODO ESCOLAR									
De 2ª a 6ª feira, excepto feriados		Localidades		De 2ª a 6ª feira, excepto feriados					
a)				a)					
6:50	12:55	P	Beirã	C	11:26	17:52	19:11		
6:53	12:58		Barretos		11:23	17:49	19:08		
6:56	13:01		Ranginha		11:20	17:46	19:05		
7:00	13:05		Stº. António Areias		11:16	17:42	19:01		
7:04	13:09		Abegoa		11:12	-	18:57		
7:09	13:14		Marvão		11:07	-	18:52		
7:14	13:19		Jardim		11:02	-	18:47		
7:18	13:23		Portagem		10:58	-	18:43		
7:19	13:24		Portagem (Cruzteº)		10:57	-	18:42		
7:20	13:25		S. Salvador		10:56	-	18:41		
7:26	13:25	C		P	10:56	-	18:41		
7:31	13:30	P	Alvarrões	C	10:51	-	18:36		
7:41	13:40		Monte Carvalho		10:41	-	18:26		
7:42	13:41		Monte Carvalho (Cruzteº)		10:40	-	18:25		
7:48	13:47		Pedra Ouro		10:34	-	18:19		
7:52	13:51	C	Portalegre	P	10:30	-	18:15		

a) Não se efectua no Feriado Municipal de Portalegre (23/Maio)

PERIODO NÃO ESCOLAR									
De 2ª a 6ª feira, excepto feriados		Localidades		De 2ª a 6ª feira, excepto feriados					
a)				a)					
7:10	12:55	P	Beirã	C	11:26	18:31			
7:13	12:58		Barretos		11:23	18:28			
7:16	13:01		Ranginha		11:20	18:25			
7:20	13:05		Stº. António Areias		11:16	18:21			
7:24	13:09		Abegoa		11:12	18:17			
7:29	13:14		Marvão		11:07	18:12			
7:34	13:19		Jardim		11:02	18:07			
7:38	13:23		Portagem		10:58	18:03			
7:39	13:24		Portagem (Cruzteº)		10:57	18:02			
7:40	13:25		S. Salvador		10:56	18:01			
7:45	13:25	C		P	10:56	18:01			
7:50	13:30	P	Alvarrões	C	10:51	17:56			
8:00	13:40		Monte Carvalho		10:41	17:46			
8:01	13:41		Monte Carvalho (Cruzteº)		10:40	17:45			
8:07	13:47		Pedra Ouro		10:34	17:39			
8:11	13:51	C	Portalegre	P	10:30	17:35			

a) Não se efectua no Feriado Municipal de Portalegre (23/Maio)

Nota : Não se efectua na 3ª Feira de Carnaval e 2ª. Feira de Páscoa

3 - Linha 8313: Portalegre – Galesgos

**Linha 8313 - GALEGOS - PORTALEGRE**

NOVO HORÁRIO A PARTIR DE 20 DE ABRIL DE 2009

PERIODO ESCOLAR										
Segundas (a)	Terças (a)	Quartas (a)	Quintas (a)	Sextas (a)	Localidades	Segundas (a)	Terças (a)	Quartas (a)	Quintas (a)	Sextas (a)
07:05	07:05	07:05	-	07:05	07:05	P	Galesgos	C	19:02	19:02
07:08	07:08	07:08	-	07:08	07:08		Marvão (Cruzteº)		18:59	18:59
07:09	07:09	07:09	-	07:09	07:09		Marvão (Fronteira)		18:58	18:58
07:10	07:10	07:10	-	07:10	07:10		Marvão (Cruzteº)		18:57	18:57
07:12	07:12	07:12	-	07:12	07:12		Posto Guarda Fiscal		18:55	18:55
07:15	07:15	07:15	-	07:15	07:15		Estrada Nova		18:52	18:52
07:16	07:16	07:16	14:20	07:16	07:16		Porto Espada		18:51	18:51
07:21	07:21	07:21	14:25	07:21	07:21		Rasa	14:16	18:46	18:46
07:26	07:26	07:26	14:30	07:26	07:26		S. Salvador Aramenha	14:06	18:41	18:41
07:31	07:31	07:31	14:35	07:31	07:31		Alvarrões	14:01	18:36	18:36
07:41	07:41	07:41	14:45	07:41	07:41		Monte Carvalho	13:51	18:26	18:26
07:48	07:48	07:48	14:52	07:48	07:48		Pedra Ouro	13:44	18:19	18:19
07:52	07:52	07:52	14:56	07:52	07:52	C	Portalegre	P	13:40	18:15

a) Excepto feriados e Feriado Municipal em Portalegre (23/Maio)

PERIODO NÃO ESCOLAR										
Segundas (a)	Terças (a)	Quartas (a)	Quintas (a)	Sextas (a)	Localidades	Segundas (a)	Terças (a)	Quartas (a)	Quintas (a)	Sextas (a)
07:31	07:31	07:31	-	07:31	07:31	P	Posto Guarda Fiscal	C	18:15	18:15
07:34	07:34	07:34	-	07:34	07:34		Estrada Nova		18:12	18:12
07:35	07:35	07:35	13:50	07:35	07:35		Porto Espada	13:46	18:11	18:11
07:40	07:40	07:40	13:55	07:40	07:40		Rasa	13:41	18:06	18:06
07:45	07:45	07:45	14:00	07:45	07:45		S. Salvador Aramenha	13:36	18:01	18:01
07:50	07:50	07:50	14:05	07:50	07:50		Alvarrões	13:31	17:56	17:56
08:00	08:00	08:00	14:15	08:00	08:00		Monte Carvalho	13:21	17:46	17:46
08:07	08:07	08:07	14:22	08:07	08:07		Pedra Ouro	13:14	17:39	17:39
08:11	08:11	08:11	14:26	08:11	08:11	C	Portalegre	P	13:10	17:35

a) Excepto feriados

Nota: Não se efectua na 3ª. Feira de Carnaval, 2ª. Feira de Páscoa e Feriado Municipal em Portalegre (23/Maio)

Figura 8. Horários dos Transportes Públicos

FONTE: www.rodalentejo.pt, 2015



O concelho é servido ainda pela Rede de Expressos a partir de Santo António das Areias, existe ainda a opção com partida de Portalegre assegurando mais ligações e a alguns polos de importância nacional e regional, conforme se pode verificar pelo quadro seguinte.

Quadro 7. Horários dos Transportes Públicos Rodoviários – Rede de Expressos

Empresa	Carreira	Percurso	Horários	Tarifa (euros)	Frequência
Rede Expressos	Santo António das Areias - Portalegre	Santo António das Areias - Portalegre	07,45h	8.90	Diariamente
	Santo António das Areias - Lisboa	Santo António das Areias - Lisboa	07,45h	19.00	Diariamente
	Portalegre - Lisboa	Portalegre - Lisboa	06.15h	15.50	Diariamente
			07.00h		Diariamente
			07.45h		Execeto Sábados, Domingos e Feriados
			08.30h		Diariamente
		Évora	12.00h	Diariamente	
		Portalegre - Lisboa	13.00h	Às 6ª feira (se 6ª feira faz-se na véspera)	
				Às 6ª feira ( ou 5ª feira se véspera de feriado) e Domingos (ou 2ª feira se feriado)	
			Estremoz	15.30h	Diariamente
			Portalegre - Lisboa	16.30h	Diariamente
		17.30h		Às 6ª feira (se 6ª feira feriado faz-se na véspera, não feriado)	
		18.00h		Às 6ª feira (se 6ª feira na véspera, não feriado)	
		Portalegre - Évora		Montemor	06.15h
	Portalegre - Évora		07.30h	Diariamente	
			12.00h	Diariamente	
			13.00h	Às 6ª feira (se 6ª feira feriado faz-se na véspera, não feriado)	
			15.30h	Diariamente	
			20.45h	Às 6ª feira (se 6ª feira feriado faz-se na véspera, não feriado)	
	22.25h	Domingos (ou 2ª feira se feriado)			

FONTE: [www.rede-expressos.pt](http://www.rede-expressos.pt), 2015



### 3.3.1. Transporte Público Individual

De acordo com o Instituto de Seguros de Portugal, em 2014, foram objeto de seguro, no concelho de Marvão, 3 veículos Praça (qualquer veículo automóvel ligeiro, de aluguer sem taxímetro) e 1 Táxi.

### 3.3.2. Transporte Privado Individual

O concelho de Marvão apresentava em 2014, um total de 2503 veículos, cerca de 3% do parque automóvel do distrito de Portalegre sendo que 64% são veículos ligeiros.

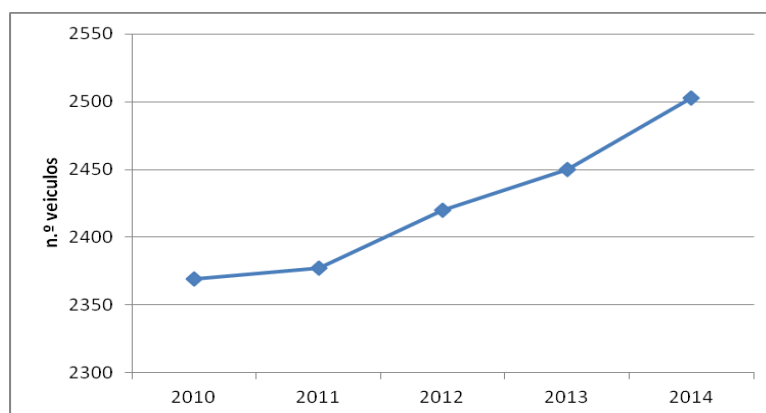
Quadro 8. Parque Automóvel Seguro, 2014

Unidade Geográfica	População 2011	Total de veículos	Total de ligeiros	% de ligeiros	Taxa de Motorização
Distrito de Portalegre	118506	77708	52582	68%	450
Concelho de Marvão	3512	2503	1592	64%	431

FONTE: Instituto de Seguros de Portugal, “ 2014 Parque Automóvel Seguro”

A taxa de motorização, que representa o número de veículos ligeiros por mil habitantes, em Marvão era em 2014 de 431 veí./1000hab, sendo inferior à registada no distrito de Portalegre (444 veí./1000hab).

Gráfico 3. Evolução do parque segurado no concelho, 2010-2014



FONTE: Instituto de Seguros de Portugal, “ 2014 Parque Automóvel Seguro”



### **Transporte Individual vs Transporte Público**

Genericamente, o serviço de transportes públicos prestados no Concelho parece adaptado e com níveis de serviço mínimos. O serviço prestado não abrange de igual forma todo o território, nem responde à variedade de necessidades de deslocação.

No quadro seguinte apresenta-se um comparativo de tempos e custos de viagem, entre o transporte individual e o transporte público.

**Quadro 9. Comparativamente de Tempos e Custos de Viagem**

Modo	Lisboa		Évora		Portalegre	
	h	Eur	h	Eur	h	Eur
Automóvel <sup>1</sup>	3.10h	40.89 eur	1.53h	16.90 eur	32 min	3.41h
Autocarro <sup>2</sup>	4.30h	19 eur	-	-	40 min	8.90 eur

1. Cálculos efetuados a partir do ViaMichelin, em [www.viamichelin.com](http://www.viamichelin.com)

2. Considerando as viagens com menor duração a partir da informação da Rede Expressos em [www.rede-expressos.pt](http://www.rede-expressos.pt)

Perante a análise do quadro anterior podemos verificar que o meio de transporte que acaba por ser mais rentável é o autocarro essencialmente em tempo. Por outro lado o automóvel ganha relativamente à grande capacidade de permeabilidade, conseguindo chegar praticamente a todos os pontos, sem restrições de horários, e apesar de ser mais dispendioso, é mais apetecível nas opções e no conforto.

A perda de competitividade em termos de comodidade e permeabilidade do transporte público é contrabalançada nas tarifas praticadas que se mostram muito mais económicas no autocarro.

A população residente em zonas de baixa densidade fora das áreas de influência dos locais de paragem dos transportes, não vem alternativas, no âmbito de transportes, sobretudo a um nível urbano, em que se faça a inter-relação e contribua para a intermodalidade entre os diversos serviços de transportes.





### 3.4. TRANSPORTES ESCOLARES

O processo de organização, funcionamento e financiamento dos transportes escolares é, desde 1984, da responsabilidade da administração local, encontrando-se regulamentado pelo Decreto-Lei 299/84 de 5 de Setembro. Aí se estipula que têm direito a serviço de transporte entre o local da sua residência e o local do estabelecimento de ensino que frequentam, os alunos que residam a mais de 3 km ou 4 km dos estabelecimentos de ensino. O transporte escolar é gratuito para os alunos sujeitos à escolaridade obrigatória e participado para os alunos do ensino secundário.

Neste sentido, o planeamento da rede de transportes escolares obedece a uma estratégia que permite conjugar as áreas de influência pedagógica de cada concelho com os transportes públicos e/ou com os circuitos especiais. Para o efeito, cada município elabora anualmente, com base nos elementos fornecidos pelas escolas, o Plano de Transportes Escolares.

No caso de Marvão, a autarquia assegura o transporte dos alunos do 1º ao 3º Ciclo do Ensino Básico através de circuitos especiais, efectuados por viaturas do município.

Estes circuitos foram criados devido ao facto de existirem alunos que residem em locais que não se encontram abrangidos pela rede de transportes coletivos públicos.

De referir que, embora a lei contemple apenas os alunos residentes a uma distância superior a 3 ou 4 km do estabelecimento de ensino, a autarquia assegura o transporte de todos os alunos que residam a uma distância superior a 1 km da localização da escola que frequentam.

O plano de transportes escolares é o instrumento de gestão por excelência desta actividade conjugando-se com os princípios e políticas inerentes aos planos e redes de transportes públicos locais, funcionando como complemento destes. No concelho de Marvão o plano de transportes escolares compreende as modalidades seguintes:

- ↳ Circuitos especiais, compreendendo o transporte, em viaturas do Município, dos alunos que residem em locais não servidos por transportes públicos e cuja escola da área de residência se encontra a mais de 3 km. Estes circuitos abrangem os alunos do 1.º ao 3º. Ciclo do Ensino Básico. De referir que, embora a lei contemple apenas os alunos residentes a uma distancia superior a 3 ou 4 Km do estabelecimento de ensino, a autarquia assegura o transporte de todos os alunos que residiam a uma distancia superior a 1 km da localização da escola que frequentam.



- ↘ O Município assegura ainda a deslocação aos estabelecimentos de ensino dos alunos do Ensino Pré-Escolar, embora estes não se encontrem abrangidos pela lei.
- ↘ Auxílio a alunos que frequentam o ensino secundário, traduzido no subsídio de 50% do valor da vinjeta de passe do transporte público entre o local de residência do aluno. Este transporte é realizado, no concelho, pela Rodoviária do Alentejo, que assegura, praticamente, todas as ligações das localidades do concelho a São Salvador De Aramenha, local de concentração das diversas carreiras, que após alguns transbordos segue para os concelhos limítrofes.

O Plano de Transportes Escolares do município de Marvão contempla vários circuitos.

No entanto, o número de circuitos utilizados, cada ano lectivo, varia consoante a existência ou não de alunos nas localidades contempladas por esses mesmos circuitos (ver abaixo).

**Quadro 10. Horários, percursos do Transporte Escolar referentes a Marvão**

Circuitos	Horários			Escolas	Anos de Escolaridade										NºAlunos Total	Kms
	Saída	Chegada	Tempo Utilizado		Pré	1º	2º	3º	4º	5º	6º	7º	8º	9º		
Alvarrões-Saboarias-Reveladas Carris-Rasa-S. Salvador Portagem	7h50	8h30	40m	Portagem Autocarro	6	4	3	2	3	4	4	7	6		39	62(a)
Portagem-Galegos-Fronteira Porto da Espada-Olhos d'Água-Portagem	8h30	8h55	25m	Portagem Autocarro	7	2	3	4		4	3	6	3	3	35	52(a)
Abegoa-Marvão-Jardim Portagem	8h45	9h00	15m	Portagem Autocarro	2	1			1	2	2	3	1	1	14	20(a)
Monte Baixo-Pitaranha- Galegos Ponte Velha-Portagem	8h05	8h30	25m	Portagem Carrinha	2		2	4			3	3	2		16	76(b)
Portagem-Prado-Ribeiro Pinheiro	8h35	8h45	10m	Portagem Carrinha	1	2	1	2		1		3	1		11	16(a)
Portagem-Prado-Escusa- Portagem				Portagem Carrinha												14(a)
Marvão-Abegoa-Alejeira Ranginha-Cabeçudos- Barretos Beirã-S.A. Areias	8h10	8h40	30m	S.A.Areias Autocarro	1	2	5	4	4	4	3	7	5	6	41	54(a)
Marvão-S.A.Areias-Ranginha Cabeçudos-Barretos-Beirã- Relva Ramila	15h	17h30	2h30	S.A.Areias Carrinha												56(a)
Ramila-Fonte Souto- S.A.Areias	8h45	9h00	15m	S.A.Areias Autocarro				2			3		2		7	20(a)
Portagem-Marvão-Vale de Ródão	15h	15h30	30m	S.A.Areias Carrinha												14(a)
Prado-S.Salvador-S.A.Areias- Beirã	16h10	17h00	50m	S.A.Areias Carrinha												20(a)
Portagem-Marvão-Vale de Ródão	17h	17h30	30m	S.A.Areias Carrinha												14(a)
<b>TOTAL</b>					<b>19</b>	<b>11</b>	<b>14</b>	<b>18</b>	<b>8</b>	<b>15</b>	<b>18</b>	<b>29</b>	<b>20</b>	<b>10</b>	<b>163</b>	<b>418</b>

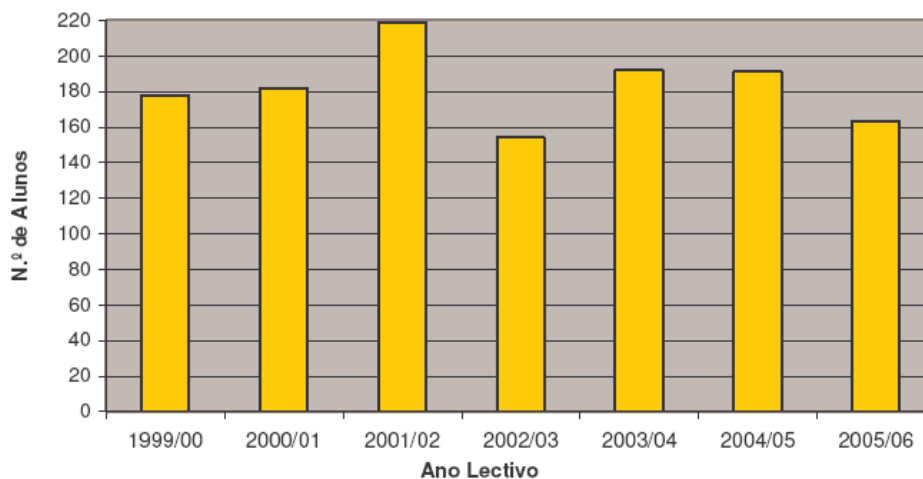
Mapa dos Circuitos Escolares

a) Viagem de Ida e Volta      b) Três viagens

Os quadros seguintes permitem observar a evolução do número de alunos servidos por circuitos especiais assim como a evolução do número de alunos do ensino secundário que beneficiaram dos transportes escolares entre os anos letivos 1999/2000 e 2005/2006.

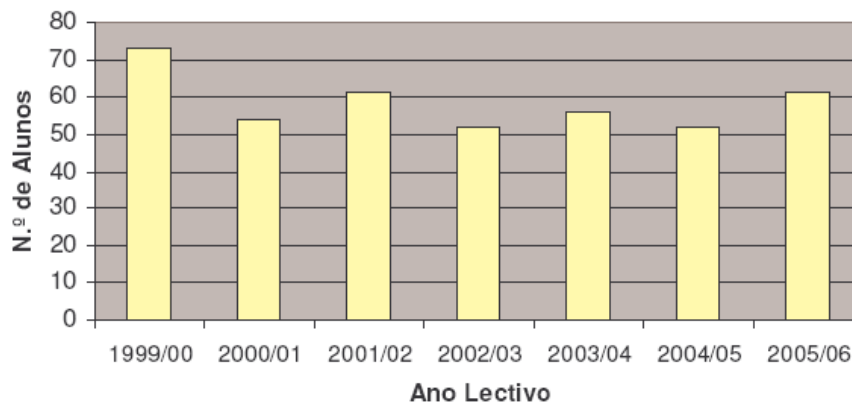


Gráfico 4. N.º de alunos servidos por circuitos especiais



Fonte: Câmara Municipal de Marvão

Gráfico 5. N.º de alunos do Ensino Secundário beneficiários de transporte escolar



Fonte: Câmara Municipal de Marvão

Conforme se pode constatar, os dados revelam que a grande maioria dos alunos que beneficiaram de apoio ao transporte foram os alunos do 1.º ao 3.º Ciclo.



### 3.5. TRANSPORTES FERROVIÁRIOS

Marvão é atravessado pela linha férrea de Lisboa a Madrid (ramal de Cáceres). A estação de Marvão-Beirã situa-se a 10km da vila de Marvão servindo também Castelo de Vide, e ligando-se à rede ferroviária espanhola em Cáceres.



Figura 9. Estação de caminho-de-ferro de Marvão

Fonte: <http://www.flickr.com/photos/15191685@N03/2118221128/>

Segundo dados dos Comboios de Portugal (CP), em 2010, o Ramal de Cáceres registou uma procura de 4331 passageiros, com uma média de 16 passageiros por dia, ou seja, 4 passageiros por comboio; sendo a receita média de aproximadamente cinco euros por passageiro, ou seja, vinte euros por composição, enquanto os custos do serviço atingiam os 761.418 euros por ano, correspondendo a cerca de 522 euros por comboio.

Assim a CP encerrou, no dia 1 de Fevereiro de 2011, os comboios regionais de passageiros, que operava no Ramal de Cáceres; ficaram, assim, apenas a circular os serviços Lusitânia Comboio Hotel. No entanto, no Plano Estratégico de Transportes, foi anunciada, entre outras medidas, a intenção de modificar o percurso destes comboios para a Linha da Beira Alta, para se proceder à total desactivação do Ramal de Cáceres, situação que ocorreu em 15 de Agosto de 2012.



## 4. ORIENTAÇÕES

A definição concreta de uma estrutura tem forte influência nas interações espaciais, e constitui um elemento preponderante na estruturação do território, assumindo-se antes de tudo como um elemento fundamental de organização do espaço, estabelecendo o seu 'esqueleto'.

No âmbito da elaboração (no caso a revisão) de um Plano Diretor Municipal esse facto não pode obviamente ser omitido. Para além da simples definição de uma proposta de rede viária municipal 'per si', interessa sobretudo a definição de uma rede viária que seja capaz de responder aos desafios que se vão colocando em termos de circulação, bem como à sua fundamental articulação com o desenvolvimento urbano que se programa para o Concelho.

Incontestavelmente aliado à rede viária o entendimento das necessidades e fragilidades em matéria de transportes e mobilidade no panorama do concelho constituem, como já foi referido, ainda mais desafios, e julga-se que quanto maior forem as possibilidades de se oferecer, a todos os níveis, em todos os locais, para todas as idades e para todas as condições, alternativas competitivas ao transporte individual, mais se contribuirá para uma região qualificada.

Atualmente as estratégias que são sugeridas na prossecução de níveis de sustentabilidade do sistema em termos de mobilidade e dos transportes contam com os conceitos associados:

- ↳ Diversificação de oferta de modos de transporte
- ↳ Redução do espaço automóvel nos centros das cidades e nas urbanizações periféricas
- ↳ Introdução de veículos movidos a energias alternativas
- ↳ Gestão de procura de transportes
- ↳ Informação especializada em matéria de serviços de transportes, suas características, facilidades, preços, sistemas de pagamentos e bilhética.

O aumento da mobilidade das pessoas, reforçando a coesão das estruturas urbanas e suburbanas, promovendo o relacionamento interurbano segundo estratégias assumidas de coesão, e ainda viabilizando a oferta de transportes públicos em territórios de baixa densidade, constitui um grande desígnio, por forma a melhorar as condições de competitividade dos indivíduos e das actividades, ou seja, dos centros urbanos e dos aglomerados, quer isoladamente quer como rede de serviços, sem inviabilizar a sobrevivência de espaços que se encontram marginalizados relativamente aos principais eixos de comunicação.

Outros desígnios são o da diminuição da dependência do transporte individual (por razões ambientais, energéticas e de qualificação urbana), o incremento de todos os modos de transporte para as diferentes escalas territoriais (no âmbito da constituição de oferta diversificada mas integrada



em termos de concepção de redes, interfaces, tarifários e bilhética), e a actuação sobre a procura de transportes alternativos (para maximizar a utilização da oferta pública disponibilizada e condicionar comportamentos indesejáveis).

De um modo mais concreto, na área do concelho de Marvão assume-se como um factor primordial potenciar a formação de soluções alternativas nas zonas de baixa utilização de transportes. Tal prioridade encontra dois grandes desafios: a formação de autoridades regionais / intermunicipais de transportes, com efectivos poderes de coordenação e concertação de redes e operadores, e a criação de soluções alternativas (serviços a pedido) em zonas de baixa utilização.

Para a sua concretização importa dotar as autarquias de meios capazes de financiamento das componentes de serviço público, definindo-se eventualmente formas de contratação e de subvenção de alguns serviços, em complemento com o apoio à criação de agrupamentos de empresas (ou a sua fusão), tendo em vista a exploração de transportes alternativos, abrangendo pequenas empresas, taxistas, associações locais, etc.



## 5. BIBLIOGRAFIA

- ↘ PDM (anterior versão), Estudos de Caracterização
- ↘ Carta Educativa de Marvão, 2006
- ↘ PMDFCI, Município de Marvão, Julho de 2006
- ↘ Plano Rodoviário Nacional 2000 (PRN 2000)
- ↘ [www.infraestruturasportugal.pt](http://www.infraestruturasportugal.pt)
- ↘ PET (3+, 2014)