

# REVISÃO DO PLANO DIRETOR MUNICIPAL DE FERREIRA DO ZÊZERE

ESTUDOS DE CARATERIZAÇÃO E DIAGNÓSTICO

06. REDE VIÁRIA, MOBILIDADE E TRANSPORTES

CÂMARA MUNICIPAL DE  
FERREIRA DO ZÊZERE

janeiro de 2022



# REVISÃO DO PLANO DIRETOR MUNICIPAL DE FERREIRA DO ZÊZERE

## Estudos de Caracterização e Diagnóstico

Câmara Municipal de Ferreira do Zêzere | janeiro 2022

Lugar do Plano – Gestão do Território e Cultura, Lda.



# ÍNDICE

1. Rede Viária.....	7
1.1. Plano Rodoviário Nacional 2000 (PRN2000).....	9
1.2. Caracterização da Rede Viária.....	11
1.2.1. Rede Fundamental.....	12
1.2.2. Rede Nacional Complementar.....	12
1.2.3. Estradas Regionais.....	14
1.2.4. Estradas Nacionais Desclassificadas Sob Jurisdição da IP.....	14
1.2.5. Rede Viária Municipal.....	15
1.3. Hierarquia Viária.....	16
1.4. Pontos de Conflito.....	19
2. Mobilidade e Transportes.....	21
2.1. Padrões de Mobilidade.....	23
2.1.1. Proporção da população residente que trabalha ou estudo noutra município.....	23
2.1.2. Tempo Gasto em Média numa ida para o local de trabalho / estudo.....	24
2.1.3. Modos de Transporte.....	24
2.2. Relações de Dependência.....	26
2.2.1. Os padrões da mobilidade espacial da população residente em 2011.....	26
2.2.2. Fluxos de Entradas de Ativos.....	30
2.2.3. Fluxos de Saída de Ativos.....	32
2.3. Transportes de Passageiros.....	34
2.3.1. Transportes Rodoviários Concelhios.....	35
2.3.2. Transportes Rodoviários de Longa Distância.....	35
2.3.3. Transportes Escolares.....	37
2.3.4. Transporte Público Individual.....	37
2.3.5. Transporte Privado Individual.....	38
3. Conclusão.....	41
4. Bibliografia.....	43

## ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1. PRN 2000 – Rede Rodoviária do Concelho .....	11
Figura 2. Esquema dos principais eixos de ligação a Ferreira do Zêzere .....	12
Figura 3. Hierarquia Viária .....	18
Figura 4. População que se desloca para outros concelhos – Saídas 2011 .....	27
Figura 5. População que se desloca para Ferreira do Zêzere para trabalho/estudo – Entradas 2011 .....	29
Figura 6. Linhas e Paragens de Transporte Público em Ferreira do Zêzere .....	35
Figura 7. Carreira da Rede de Expressos: Ferreira do Zêzere - Lisboa .....	36
Figura 8. Carreira de Rede Expressos: Ferreira do Zêzere - Tomar .....	36
Figura 9. Carreira de Rede Expressos: Ferreira do Zêzere – Torres Novas .....	36

## ÍNDICE DE QUADROS

Quadro 1. Estradas Municipais e Caminhos Municipais de Ferreira de Zêzere.....	15
Quadro 2. Acidentes com vítimas.....	19
Quadro 3. Localização e natureza dos acidentes com vítimas mortais ou feridos graves, 2012-2014 .....	20
Quadro 4. População residente empregada ou estudante segundo o local de trabalho/estudo	23
Quadro 5. Saídas de Ferreira de Zêzere, por motivo de trabalho/estudo, por principais destinos, em 2011 .....	26
Quadro 6. Entradas em Ferreira de Zêzere, por motivo de trabalho/estudo, por principais origens, em 2011.....	28
Quadro 7. Movimentos pendulares de/e para Ferreira do Zêzere, por motivo de trabalho/estudo .....	30
Quadro 8. Índice Dependência Ativos do Exterior.....	31
Quadro 9. Índice de Polarização Ativos pelo Exterior .....	32
Quadro 10. Número de Alunos Transportados Diariamente.....	37
Quadro 11. Veículos (Praça e Táxi) .....	38
Quadro 12. Parque automóvel, 2016 .....	38
Quadro 13. Comparativo de tempos e custos de viagem a partir de Ferreira do Zêzere, de automóvel e autocarro.....	39

## ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1. Tempo gasto em média numa ida para o de trabalho/estudo .....	24
Gráfico 2. Tempo gasto em média na ida para de trabalho/estudo .....	25
Gráfico 3. Evolução do parque automóvel seguro, do concelho 2010-2014 .....	39

## **SIGLAS**

ANSR – Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária

CM – Caminho Municipal

EM – Estrada Municipal

EN – Estrada Nacional

IC – Itinerário Complementar

INE – Instituto Nacional de Estatística

IP – Itinerário Principal

PDM – Plano Diretor Municipal

PRN – Plano Rodoviário Nacional





# 1. REDE VIÁRIA

As vias de comunicação são um fator indispensável para atrair o desenvolvimento económico e permitir a fixação da população no território. Neste contexto, a acessibilidade, entendida como a garantia dos acessos adequados a todos os aglomerados urbanos, bem como, de boas ligações às redes viárias regional / nacional / internacional, constituem um objetivo de política regional/local sempre prioritário para qualquer município.

As infraestruturas de suporte à circulação de pessoas, bens e serviços, são um fator determinante no desenvolvimento social, económico e cultural das populações das áreas territoriais que servem. A sua existência, ou inexistência, traçado, condições de serviço, estado de conservação e manutenção, em qualidade e eficiência, proporcionam, condicionam ou limitam, a “liberdade” de circulação, o acesso a bens e serviços, sobretudo a bens e serviços sofisticados, de nível superior e considerável grau de complexidade. Com efeito são as infraestruturas viárias que suportam a circulação dos diversos modos de transporte.

A definição concreta da estrutura viária, e capacidade das suas infraestruturas, tem, muito para além da função regularizadora dos fluxos existentes e previsíveis, forte influência nas interações espaciais, e constituem elementos preponderantes na estruturação do território, assumindo-se antes de tudo como um elemento fundamental de organização do espaço, estabelecendo o seu “esqueleto”.

Existem no âmbito da rede viária dois níveis distintos de intervenção municipal. Por um lado, a construção, conservação, retificação da rede viária, por outro o ato de gestão da sua área marginal. Neste caso compete ao município promover os regulamentos que contemplem normas definidoras das características das vias-eixo, limite das plataformas, zona de estrada, etc. Assim a importância crescente que a questão da rede viária merece no contexto do desenvolvimento municipal e local impõe ao Plano Diretor Municipal a necessidade de proceder a estudos relativos à hierarquia e funcionamento da rede bem como às suas características e estado de conservação.

Neste sentido, e no âmbito do Plano, importa conhecer a rede viária de um dado território, nas suas relações e ligações nos seus vários níveis: seja ao nível macro do território nacional, seja a um nível intermédio, da região envolvente, e ao nível micro, concelhio e local; e compete considerar na área territorial que o concelho ocupa, situações manifestamente desadequadas em termos de hierarquia prevendo a prazo a dotação de uma rede viária adequada aos modernos requisitos de circulação rodoviária.

A estratégia estabelecida ao nível da rede viária, passa pelo conhecimento à priori de:

- qual a hierarquia da rede viária, incluindo as vias de importância supramunicipal que atravessam o município;
- quais as necessidades em completar a rede;
- quais as necessidades de criação de alternativas a eventuais congestionamentos detetados;
- qual o seu estado de conservação e principais necessidades de intervenção.

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 autoestrada tem uma função de transporte máxima e de acessibilidade muito reduzida, uma vez que os seus acessos estão confinados aos nós de interseção, 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 fatores 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 interação entre esta e os níveis de serviço que a mesma oferece.

O concelho de Ferreira do Zêzere encontra-se situado bem no centro de Portugal, o que reforça a sua condição de interioridade. O atual modelo de desenvolvimento do país (litoralização) faz com que Ferreira do Zêzere seja uma área periférica, relativamente à estrutura viária fundamental/complementar, que serve a sub-região do Médio Tejo e a região de Lisboa e Vale do Tejo. Convém salientar que o concelho faz fronteira com municípios limítrofes pertencentes à região Centro, usufruindo de parte da rede viária existente.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> Atualmente no que se reporta às NUTS, desde a entrada em vigor do D. L. n.º 244/2002 de 5 de novembro, Ferreira do Zêzere integra a NUTS II Centro.

## 1.1. PLANO RODOVIÁRIO NACIONAL 2000 (PRN2000)

Em Portugal, e até 1985, as grandes diretrizes da política rodoviária estavam definidas no Plano Rodoviário Nacional de 1945. Entretanto, com uma melhoria das condições económicas deu-se um rápido desenvolvimento do tráfego automóvel, tanto a nível de características, como em volumes de tráfego que, apesar das inúmeras alterações avulsas àquele diploma legal, o tornou obsoleto, sobretudo a partir dos anos setenta. Assim, em 1985, foi aprovado um novo Plano Rodoviário Nacional (PRN' 85), definido através do Decreto-Lei n.º 380 / 85 de 26 de setembro, que se transformou num instrumento estruturante da rede viária, nas duas últimas décadas, quer a nível nacional quer a nível concelhio. A Rede Nacional definida então integrava apenas duas categorias de estradas, que constituíam a Rede Nacional Fundamental (os Itinerários Principais), e a Rede Nacional Complementar (os Itinerários Complementares e as Estradas Nacionais), e procedia a uma 'desclassificação' de inúmeras vias cuja gestão se transpunha para as Autarquias Locais.

Mais recentemente, deu-se a atualização do PRN 85, consubstanciada no Plano Rodoviário Nacional 2000 ( PRN ' 2000 ), publicado no Decreto-Lei n.º222/98 de 17 de julho, e alterado pela Lei n.º 98/99 de 26 de julho e pelo Decreto-Lei n.º 182/2003 de 16 de agosto e classifica as estradas da seguinte forma: Rede Rodoviária Fundamental - Itinerários Principais (IP); Rede Rodoviária Complementar - Itinerários Complementares (IC) e Estradas Nacionais (EN).

O presente diploma tem como objetivos assumidos, potenciar o correto 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 socioeconómico do País, situação que o Concelho de Ferreira do Zêzere 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 infraestruturas 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

supramunicipal, de forma a se conseguir, localmente, melhorar as condições de circulação, comodidade e segurança do tráfego.

## 1.2. CARATERIZAÇÃO DA REDE VIÁRIA

O concelho de Ferreira do Zêzere é servido diretamente por um Itinerário Complementar (IC), Estradas Nacionais (EN), Estradas Regionais (ER), Estradas Municipais (EM) e Caminhos Municipais (CM). A figura seguinte mostra a densidade viária de Ferreira do Zêzere e de toda a área envolvente evidenciando os Itinerários Principais

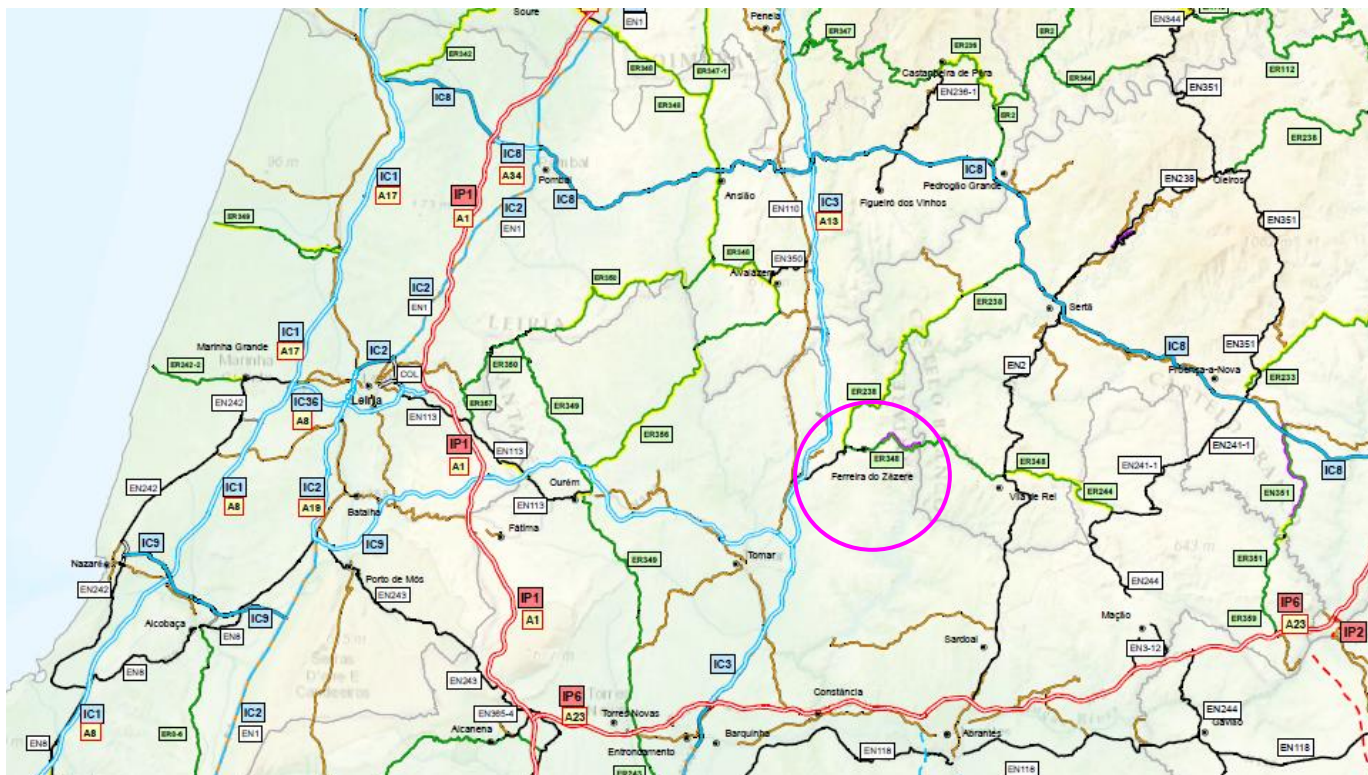


Figura 1. PRN 2000 – Rede Rodoviária do Concelho

Fonte: [www.infraestruturasdeportugal.pt](http://www.infraestruturasdeportugal.pt), janeiro 2018

Saliente-se o IC 3/A13 que possibilita a ligação para norte ao IC8 e para sul ao IP6/A23 com ligação ao IP1/A1 em Torres Novas. Este eixo permite a ligação estrutural ao Norte e ao Sul do país e, a nascente ao Distrito de Castelo Branco.

O esquema que se segue mostra, a uma escala mais reduzida, os principais eixos viários de ligação a Ferreira do Zêzere.

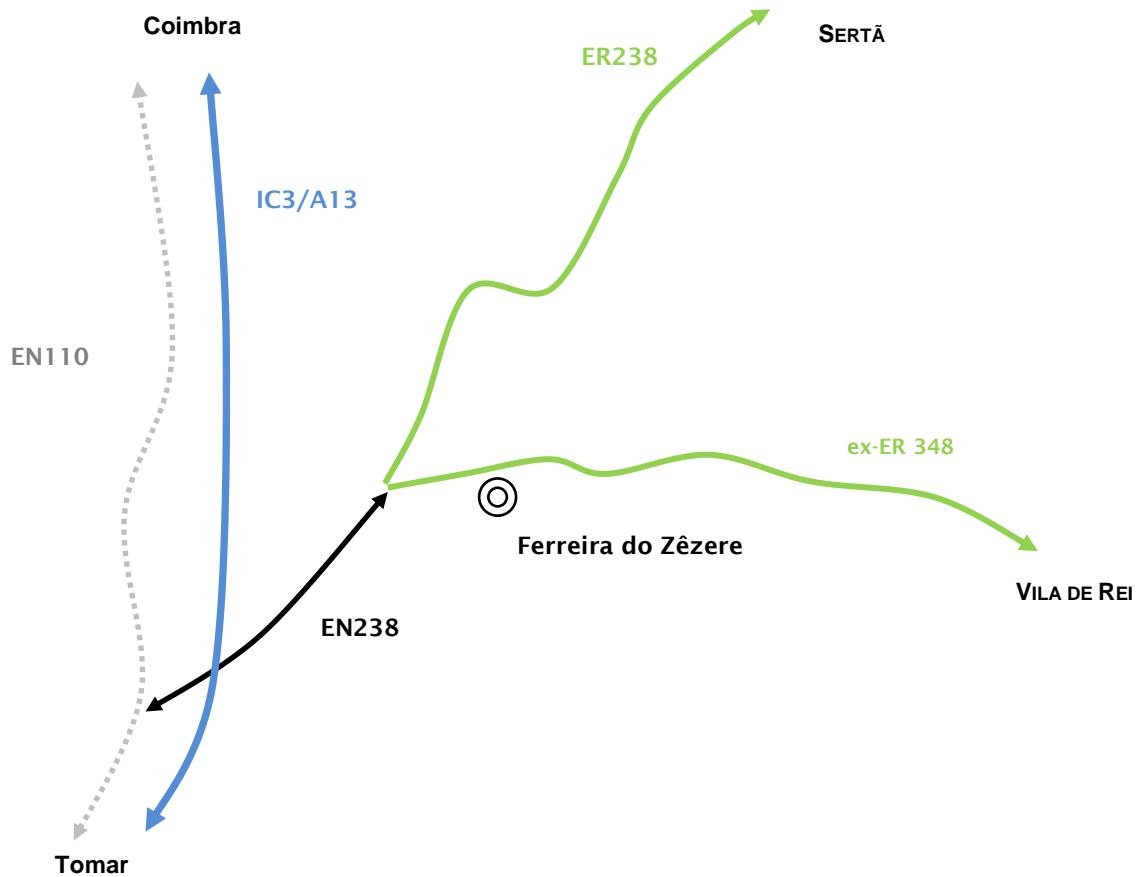


Figura 2. Esquema dos principais eixos de ligação a Ferreira do Zêzere

### 1.2.1. Rede 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 rodoviária nacional e asseguram a ligação entre os centros urbanos com influência supradistrital e destes com os principais portos, aeroportos e fronteiras.

Contudo, no território do concelho de Ferreira do Zêzere não existe nenhuma via desta categoria de Estradas da Rede Nacional.

### 1.2.2. Rede Nacional Complementar

A Rede Nacional Complementar é formada pelos Itinerários Complementares (IC) e pelas Estradas Nacionais (EN). Assegura a ligação entre a rede nacional fundamental e os centros urbanos de influência concelhia ou supraconcelhia, mas infradistrital.

### **Itinerários Complementares - IC**

Os Itinerários Complementares são as vias que, no contexto do Plano Rodoviário Nacional, estabelecem as ligações de maior interesse regional, bem como as principais vias envolventes e de acesso nas áreas metropolitanas de Lisboa e Porto.

O concelho é servido diretamente pelo itinerário complementar IC3/A13, trata-se de uma via longitudinal (incluindo ligações da A13 a Ex-EN 348), integrada na Subconcessão Pinhal Interior. Considerada de dimensão regional, pois efetua a ligação entre o IC 8 a Norte e o IP 6 a Sul, facto pelo qual, o concelho beneficia. Acresce que o traçado do IC 3 possui a vantagem de retirar o tráfego de atravessamento da antiga EN 110.

<b>IC3/A13</b>	<b>Setúbal - Coimbra</b>	Setúbal – Palmela - Montijo - Salvaterra de Magos – Almeirim – Entroncamento – Tomar - Penela – Coimbra (IP3)
----------------	--------------------------	--

### **Estradas Nacionais - EN**

Tal como os Itinerários Complementares, as Estradas Nacionais (EN), asseguram a ligação entre a rede nacional fundamental e os principais centros urbanos. Na área territorial do concelho de Ferreira do Zêzere existe uma via classificada como Estrada Nacional.

<b>EN 238</b>	<b>Tomar - Ferreira do Zêzere</b>	Tomar (IC 3) - Ferreira do Zêzere (entroncamento da ex-ER 348)
---------------	-----------------------------------	--

A EN 238 efetua a ligação entre o IC 3 (que liga a Tomar) até ao entroncamento da ex-ER 348, situado na parte Poente do perímetro urbano da vila de Ferreira do Zêzere, e apresenta-se fundamental na ligação com os concelhos vizinhos situados a Sul de Ferreira do Zêzere, em particular com o concelho de Tomar, que se assume como um pólo aglutinador de dinâmicas territoriais, do qual, o concelho de Ferreira do Zêzere se deve aproveitar.

Salienta-se que o antigo troço junto à zona industrial das Lameiras da EN 238 encontra-se municipalizada. Refira-se que a EN 238 no concelho de Ferreira do Zêzere não possui ocupação urbana ao longo do seu trajeto e que os atravessamentos existentes são efetuados por passagens desniveladas (pontes e viadutos).

### 1.2.3. Estradas Regionais

As comunicações rodoviárias do continente com interesse supramunicipal e complementar à rede rodoviária nacional são asseguradas por Estradas Regionais, que no caso de Ferreira do Zêzere são os seguintes troços que servem o concelho:

<b>ER 238</b>	<b>Vale do Serrão - Sertã</b>	Vale do Serrão (limite de região) – Sertã (IC8)
---------------	-------------------------------	---

A ER 238, estabelece a união entre a vila de Ferreira do Zêzere e o limite do concelho a Norte, em Vale do Serrão, continuando depois o seu percurso pelo concelho vizinho da Sertã, até se interseccionar com o IC8, importante eixo de distribuição viária regional. A ER 238 percorre Ferreira do Zêzere orientado no sentido norte-sul, na parte nascente do concelho, transitando por várias freguesias.

Dado que a ER 238, mais não é que a antiga EN 238, observa-se que este eixo além da sua função regional de ligação entre o IC3/A13 e o IC8, tem uma função crucial na distribuição viária, na parte Este do Concelho, interseccionando a freguesia de Águas Belas, de Paio Mendes e de Dornes, no limite do Concelho. Na freguesia de Águas Belas assume um carácter claramente urbano, em particular ao percorrer os aglomerados de Venda da Serra, Águas Belas, Casalinho, Bela Vista, Besteiras e Vales, sendo os dois primeiros bastante habitados, o que potencia a conflituosidade entre o veículo e o peão. Se até aqui o traçado da ER 238 era relativamente retilíneo, ao entrar nas freguesias de Paio Mendes e especialmente na freguesia de Dornes, adota um traçado de montanha, bastante sinuoso, acolhendo apenas alguns edifícios, na zona de Vale do Serrão. Desta forma deparamo-nos com um troço que oferece um baixo nível de serviço aos utentes. Registe-se a existência de uma ponte no traçado da ER 238, que permite efetuar a travessia do Rio Zêzere, uma vez que só existe mais uma ponte localizada na freguesia de Ferreira do Zêzere.

### 1.2.4. Estradas Nacionais Desclassificadas Sob Jurisdição da IP

Trata-se de vias ou troços que se encontram desclassificados pelo PRN 2000, mas que, no entanto, ainda se encontram sob jurisdição da IP. Neste domínio encontram-se a seguinte:

A EN110, entre o limite do concelho de Alvaiázere, (distrito de Leiria – km 75,900) e o limite do concelho de Tomar (km-84,500).



### 1.2.5. Rede Viária Municipal

O território do concelho de Ferreira do Zêzere apresenta genericamente um grande aglomerado correspondente à sede de concelho, a partir do qual são distribuídas as vias que dão acesso aos pequenos povoamentos concelhios que nele se encontram dispersos. Esta rede viária é consideravelmente razoável para estabelecer as ligações, não obstante a heterogeneidade de tipologias de povoamento verificadas, face à variedade da topografia do relevo que o território possui.

A Rede Viária Municipal de Ferreira do Zêzere é constituída por Estradas e Caminhos Municipais assim como Estradas Nacionais e Estradas Regionais que foram desclassificadas e que se encontram municipalizadas, normalmente irradiam das Estradas de nível superior, estabelecendo as ligações aos pequenos aglomerados e permitindo alternativas à saída para os concelhos vizinhos.

Quadro 1. Estradas Municipais e Caminhos Municipais de Ferreira de Zêzere

Estradas Municipais - EM		Caminhos Municipais - CM			
Ex- EN 348	EM 524	CM 1027	CM 1066	CM 1074	CM 1081-1
Ex- ER 238	EM 526	CM 1061	CM 1066-1	CM 1075	CM 1081-2
Ex- ER 348	EM 526-1	CM 1062	CM 1067	CM 1076	CM 1082
EM 520	EM 526-2	CM 1062-1	CM 1068	CM 1077	CM 1083
EM 520-1	EM 527	CM 1063	CM 1069	CM 1078	CM 1084
EM 520-2	EM 528	CM 1063-1	CM 1070	CM 1078-1	CM 1085
EM 520-2/1	EM 529	CM 1064	CM 1071	CM 1079	
EM 520-3	EM 530	CM 1064-1	CM 1072	CM 1079-1	
EM 521	EM 601	CM 1065	CM 1072-1	CM 1080	
EM 521-1		CM 1065-1	CM 1073	CM 1081	
EM 522					

## 1.3. HIERARQUIA VIÁRIA

As vias têm como objetivo ligar entre si vários lugares, adquirindo vários significados e funções de acordo com as suas características geométricas, atividade marginal, movimento de pessoas. A existência de um modelo de circulação legível e hierarquizado contribui para a identificação e clareza de trajetos 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 Coletoras;
- b) Vias Distribuidoras Principais;
- c) Vias Distribuidoras Secundárias;
- d) Vias Distribuidoras Locais.

### **Vias Coletoras**

As Vias Coletoras correspondem a vias que integram a rede nacional complementar, que estabelecem as ligações de maior interesse a nível regional, assegurando a ligação entre a rede nacional fundamental e os centros urbanos de influência concelhia ou supraconcelhia.

Como Vias Coletoras temos o IC3/A13 que assegura a ligação a norte a Coimbra e para sul a Tomar estendendo-se até Setúbal.

### **Vias Distribuidoras Principais**

A Rede de Vias Distribuidoras Principais é constituída pelas vias que estabelecem as ligações às vias da rede nacional, assim como aos concelhos vizinhos, bem como a ligação entre a sede de concelho e os principais aglomerados do município.

Estas vias assumem um papel estruturante à escala do concelho, sendo, no entanto, necessário atender às necessidades de desenvolvimentos urbanísticos que bordejam as vias nalguns dos seus pontos. Nestas vias, o estacionamento só deve acontecer em zonas não críticas para a fluidez do tráfego, e os eventuais conflitos veículo / peão devem ser resolvidos caso a caso, possivelmente a favor do peão, tendencialmente limitado a um número de locais.

São Vias Distribuidoras Principais a EN 110 que cruza todo o concelho de norte-sul, na freguesia de Areias na freguesia de Areias, sendo um importante eixo de distribuição regional que estabelece a ligação entre o IC 8 a Norte e a cidade de Tomar a Sul. Possui um traçado relativamente retilíneo com bastantes cruzamentos e cunho marcadamente urbano, o que se traduz num reduzido nível de serviço. As suas características de via marcadamente urbana, com uma carga populacional elevada ao longo da maioria do seu traçado, servindo nomeadamente o aglomerado de Pereiro, dão IC3/A13 uma alternativa mais segura e rápida para o tráfego de atravessamento pelo concelho.

A EN 238 em toda a sua extensão que permite a ligação entre Ferreira do Zêzere e o concelho de Tomar. A ER 238 na continuidade da EN 238 para norte desde a Vila ao concelho vizinho da Sertã.

A Ex-ER 348 desde da Vila de Ferreira do Zêzere em direção à travessia do Rio Zêzere (na Pombeira) para o concelho vizinho de Vila de Rei.

Por fim, a Ex-EN 348 que faz a ligação entre a EN 238, à “entrada” da vila de Ferreira do Zêzere e o limite Norte do concelho, na freguesia de Areias. Com orientação Noroeste-Sudeste, cruza a antiga EN 110, perto da fronteira Norte da freguesia de Areias. Esta estrada municipal é o principal eixo de ligação ao centro urbano do concelho de Alvaiázere, e um dos principais eixos da parte Poente do concelho.

### **Vias Distribuidoras Secundárias**

A Rede de Vias Distribuidoras Secundárias é constituída pelas vias que estabelecem as ligações da rede principal municipal 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, promovem a articulação entre lugares.

São Vias Distribuidoras Secundárias a EM 520 na sua extensão pela EM 520-1 desde o limite norte do concelho até ao entroncamento com a ER 238 em Águas Belas. A EM 520-2 desde a Ex-EN 348 e EM 520. A EM 524 desde a EN 110 até ao limite ponte com o concelho de Ourém. A EM 526 desde a EN 110 para sul, até ao limite com o concelho de Tomar. A EM 527 de ligação entre a EN 110 e a Ex-EN 348. O CM 1079 desde a Ex-EN 348 em areias até à EN 110 em Portela de Vila Verde. O CM 1062 desde a Ferraria para nascente em direção a Dornes até ao entroncamento com a ER 238 em Vale Serrão. A EM 601 que cruza a Vila e permite a articulação entre a ER 238 e Ex-ER 348. A EM 530 desde a Vila para sul até ao limite sul do concelho com Tomar. O CM 1065 desde a Ex-ER 348 até à ER 238 em Casalinho.

### **Vias de Acesso Local**

As Vias de Acesso Local, 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

Estas vias só devem comportar tráfego local e pedonal (acesso às propriedades), nas quais deve ser concedida especial atenção à circulação dos peões. O estacionamento é normalmente permitido evitando, no entanto, prejuízos ambientais significativos. As velocidades de circulação são muito reduzidas, nomeadamente por restrições geométricas, e também para compatibilizar a sua utilização com atividades de ordem social e de lazer no mesmo espaço.

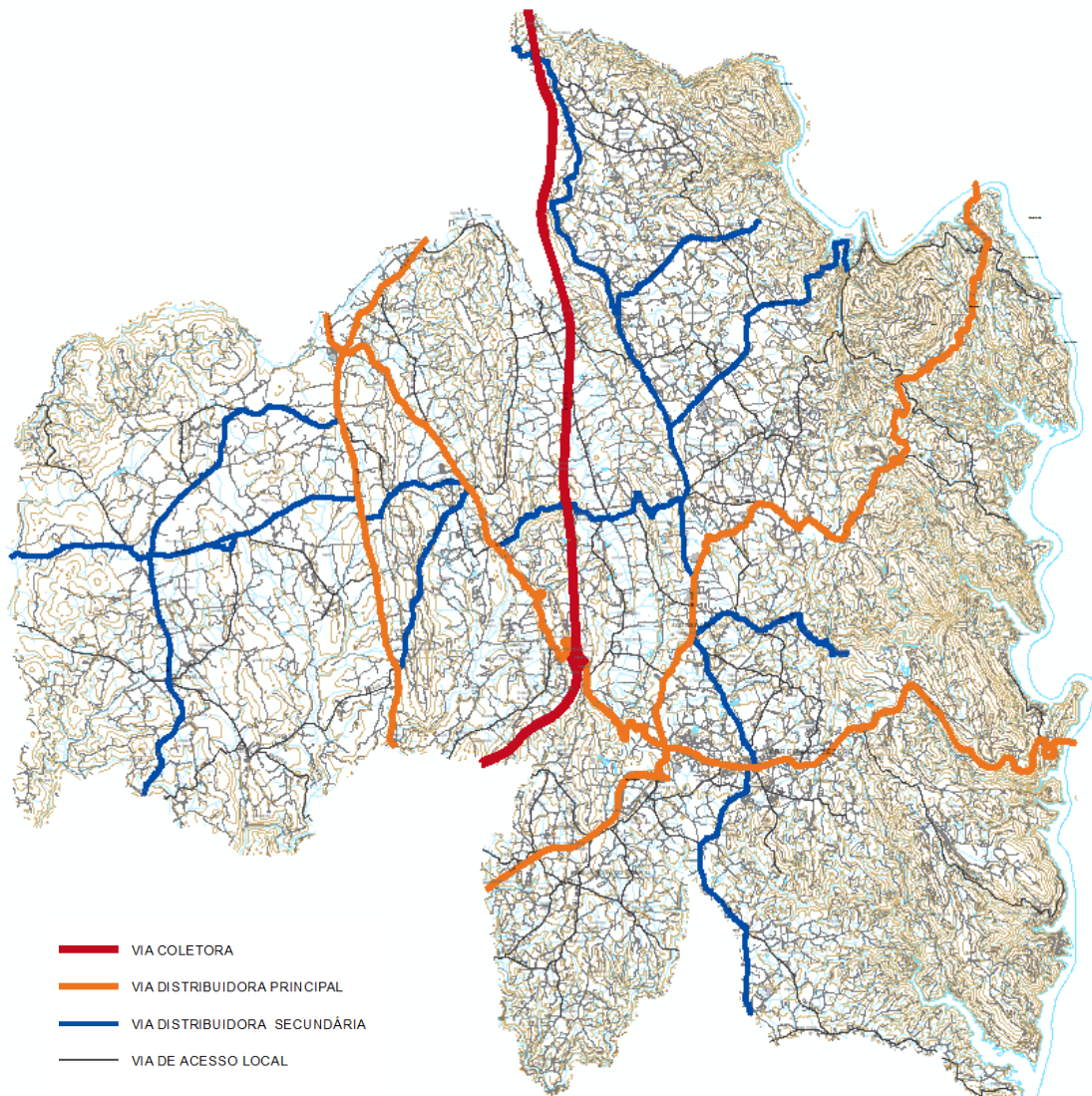


Figura 3. Hierarquia Viária

## 1.4. PONTOS DE CONFLITO

Analisar os dados da sinistralidade é fundamental num estudo sobre a rede viária, pois vai permitir a identificação de problemas e posteriormente um melhor enquadramento para o conjunto de soluções adequadas às suas resoluções. Sendo que, para além disso, não podemos ignorar que uma das atuais políticas do Estado Português, é a redução dos níveis de sinistralidade.

Quadro 2. Acidentes com vítimas

Acidentes com Vítimas 2014 - 2016												
Ano	Unidade Geográfica	Acidentes com vítimas		Vítimas mortais		Feridos Graves		Feridos Leves		Total de Vítimas		Índice de Gravidade
		Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	
2014	<b>Distrito de Santarém</b>	<b>1422</b>	<b>100</b>	<b>30</b>	<b>100</b>	<b>168</b>	<b>100</b>	<b>1760</b>	<b>100</b>	<b>1958</b>	<b>100</b>	<b>2,1</b>
	Abrantes	95	6,7	1	3,3	13	7,7	116	6,6	130	6,6	1,1
	<b>Ferreira do Zêzere</b>	<b>32</b>	<b>2,3</b>	<b>0</b>	<b>0,0</b>	<b>6</b>	<b>3,6</b>	<b>32</b>	<b>1,8</b>	<b>38</b>	<b>1,9</b>	<b>0,0</b>
	Ourém	177	12,4	2	6,7	13	7,7	237	13,5	252	12,9	1,1
	Santarém	170	12,0	2	6,7	29	17,3	208	11,8	239	12,2	1,2
	Tomar	130	9,1	1	3,3	8	4,8	162	9,2	171	8,7	0,8
	Torres Novas	118	8,3	3	10,0	9	5,4	146	8,3	158	8,1	2,5
2015	<b>Distrito de Santarém</b>	<b>1449</b>	<b>100</b>	<b>24</b>	<b>100</b>	<b>136</b>	<b>100</b>	<b>1755</b>	<b>100</b>	<b>1915</b>	<b>100</b>	<b>1,7</b>
	Abrantes	103	7,1	3	12,5	5	3,7	121	6,9	129	6,7	2,9
	<b>Ferreira do Zêzere</b>	<b>36</b>	<b>2,5</b>	<b>0</b>	<b>0,0</b>	<b>0</b>	<b>0,0</b>	<b>42</b>	<b>2,4</b>	<b>42</b>	<b>2,2</b>	<b>0,0</b>
	Ourém	157	10,8	0	0,0	12	8,8	207	11,8	219	11,4	0,0
	Santarém	203	14,0	3	12,5	30	2,1	245	14,0	278	14,5	1,5
	Tomar	135	9,3	0	0,0	3	2,2	165	9,4	168	8,8	0,0
	Torres Novas	103	7,1	1	4,2	6	4,4	138	7,9	145	7,6	1,0
2016	<b>Distrito de Santarém</b>	<b>1460</b>		<b>27</b>	<b>100</b>	<b>169</b>	<b>100</b>	<b>1757</b>	<b>100</b>	<b>1953</b>	<b>100</b>	<b>1,8</b>
	Abrantes	99	6,8	4	14,8	3	7,7	120	6,8	137	7,0	4,0
	<b>Ferreira do Zêzere</b>	<b>35</b>	<b>2,4</b>	<b>0</b>	<b>0,0</b>	<b>1</b>	<b>0,6</b>	<b>42</b>	<b>2,4</b>	<b>43</b>	<b>2,8</b>	<b>0,0</b>
	Ourém	205	14,0	4	14,8	19	11,2	23	13,1	254	13,0	2,0
	Santarém	221	15,1	0	0,0	28	16,6	279	15,9	307	15,7	0,0
	Tomar	135	9,2	1	3,7	12	7,1	159	9,0	172	8,8	0,7
	Torres Novas	113	7,7	1	3,7	10	5,9	143	8,1	154	7,9	0,9

Fonte: ANSR, Relatórios Anuais, 2014, 2015 e 2016

Através da análise do quadro anterior, consegue-se verificar, que entre o ano de 2014 e 2016 o número de acidentes com vítimas no concelho de Ferreira do Zêzere verificou um ligeiro aumento.

Se se comparar Ferreira do Zêzere com a média do Distrito, ao nível do Índice de Gravidade, consegue-se perceber que o concelho apresenta valores nulos, logo inferiores ao do Distrito nos anos de 2014 e 2016.

Quadro 3. Localização e natureza dos acidentes com vítimas mortais ou feridos graves, 2012-2014

Ano	Via	Km	Natureza Acidente	N.º Vítimas Mortais	N.º Feridos Graves
2014	Rua António Antunes Braz	-	Col. c/outras situações	0	1
	Rua Eduardo Mota	-	Col. Lateral c/outro veic. mov	0	1
	Rua Francisco Sousa Godinho	-	Despiste c/colisão c/outro veic. imobilizado ou obstáculo	0	1
2015	A13	157,7	Col. Traseira c/outro veic. mov	0	1

Fonte: ANSR, Relatórios Anuais, 2012, 2013 e 2014

Pelo quadro anterior, pode-se aferir, através dos dados recolhidos pela ANSR as vias mais problemáticas, no período de análise foram as estradas municipais e a A13, contudo os acidentes registados apenas verificaram feridos graves sem vítimas mortais a lamentar. Entre a natureza de acidente prevalece com maior incidência as colisões e os despistes.

A qualificação e beneficiação, por parte do concelho, das principais Vias que o atravessam poderão vir a constituir de forma mais positiva uma mobilidade segura, eficaz e competitiva, reduzindo os atuais níveis de sinistralidade.

De forma a incrementar um ambiente rodoviário mais seguro e conseguir suprimir as situações de conflito que se têm vindo a registar no concelho é necessária a definição de estratégias de intervenção nomeadamente:

- Ações de Formação *para encorajar um comportamento mais responsável dos condutores (maior respeito do código da estrada acompanhado de um controlo mais frequente para por termo ao comportamento perigoso);*
- Melhorar as infraestruturas rodoviárias recorrendo a projetos de especialização e sinalética.

## 2. MOBILIDADE E TRANSPORTES

Enquanto organizadores da forma de concentração, de promoção económica e de fatores de competitividade sólidos e de espaço de influência de cidades, os sistemas 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. Por isso, em simultâneo com a mobilidade, surgem as preocupações com a garantia de facilidade de acesso, segurança e conforto para todos os utilizadores, com especial reflexão nas necessidades e direitos associados à população com mobilidade condicionada.

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, tendo como pedra basilar as infraestruturas e vias de comunicação que permitem a articulação e o fluxo de movimentos.

É 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 fator 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.

A localização e posição geográfica de Ferreira do Zêzere em relação aos principais eixos e polos nacionais, foram significativamente alteradas com a introdução da nova rede rodoviária, que introduz implicações diretas nos cenários e perspetivas de desenvolvimento da região, e no modo de relacionamento em rede.

Atendendo à Rede de Cidades e Vilas na Região Centro, com especial ênfase para a envolvente a Ferreira do Zêzere, e pese embora a sua situação algo marginalizante relativamente ao eixo Lisboa – Porto, e relativamente à rede de cidades formada pelas capitais de distrito, atualmente, o concelho beneficia da proximidade de uma diversificada rede de acessibilidades que lhe permite estabelecer fáceis ligações que garantem o acesso aos principais centros urbanos, Porto e Lisboa e mais próximos, a Coimbra, Leiria e Santarém.

Este enquadramento regional, permite que, atualmente, o concelho possa estabelecer uma diversificada rede de inter-relações com os outros concelhos e centros urbanos vizinhos. E é na dupla situação, que se vem referindo, de ‘território - à - margem’ versus ‘localização central’ que se pode jogar o papel da afirmação de Ferreira do Zêzere enquanto território - charneira.

Um território - charneira que se afirma sobretudo no reforço das inter-relações com os centros urbanos vizinhos de Tomar e de Ourém, com os quais tem afinidades naturais, mas também com a Sertã, Vila de Rei, Figueiró Dos vinhos e Alvaiázere.

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

O estabelecimento destas dinâmicas propicia o crescimento das chamadas economias de escala, que garantem fatores de sucesso, de competitividade, mas que só são conseguidas por intermédio de melhoradas condições de acessibilidade e mobilidade em território concelho bem como supramunicipal.



## 2.1. PADRÕES DE MOBILIDADE

A escolha dos indicadores de mobilidade encontra-se relacionada com a análise das práticas de mobilidade que afetam o território de Ferreira do Zêzere. Têm por objetivo procurar sistematizar uma melhor compreensão das dinâmicas existentes e das suas tendências, bem como dos problemas e dos desafios que se apresentam associados às questões da mobilidade urbana. Assim, os Indicadores estudados foram: a proporção de população residente que trabalha ou estuda noutra freguesia do município, os principais meios de transporte utilizados nas deslocações por motivos de trabalho e estudo e o tempo médio gasto nessas deslocações.

Pretende-se ainda dar a conhecer as relações intermunicipais que se estabelecem entre o Concelho de Ferreira do Zêzere e a sua envolvente regional e/ou suprarregional, identificando as principais relações de polarização e/ou dependência que o concelho tem com o exterior.

### 2.1.1. Proporção da população residente que trabalha ou estudo noutra freguesia do município

Através da análise do local de trabalho e estudo percebe-se um pouco as dinâmicas de mobilidade existentes, isto é, se os principais movimentos pendulares ocorrem intrafreguesia(s), interfreguesia(s) e/ou entre o município.

Ao analisar a relação de população residente empregada ou estudante do concelho, verificamos que Ferreira do Zêzere apresenta na sua maioria (com o valor aproximado dos 44%, isto é, 1769 indivíduos) população empregada/estudante na freguesia onde reside, no entanto, torna-se importante referir que este valor obteve um decréscimo face ao ano de 2001 e, que por sua vez, a população empregada/estudante noutra freguesia do município e noutra freguesia do concelho obteve um crescimento entre 2001 e 2011.

Quadro 4. População residente empregada ou estudante segundo o local de trabalho/estudo

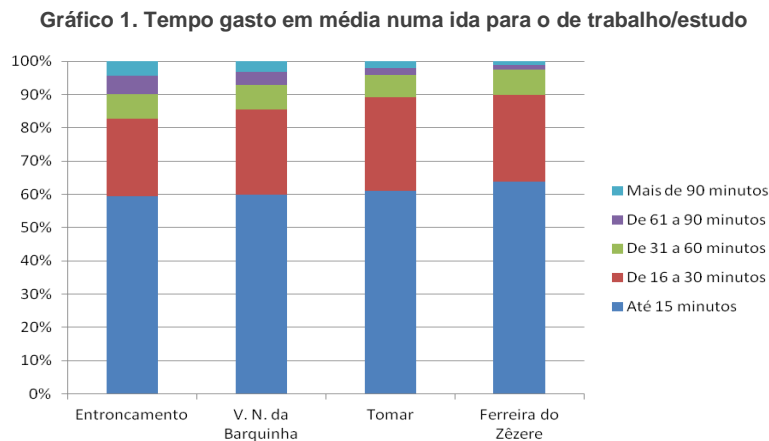
Unidade Geográfica	Na freguesia onde reside			Noutra freguesia do município			Noutro município		
	2001	2011	var. %	2001	2011	var. %	2001	2011	var. %
Entroncamento	5661	4707	-16,9	280	1934	590,7	3374	5156	52,8
V. N. da Barquinha	1486	1068	-28,1	538	625	16,2	1826	2015	10,4
Tomar	10451	7857	-24,8	8631	8796	1,9	3243	8796	17,2
Ferreira do Zêzere	2261	1769	-21,8	1134	1426	25,7	845	871	3,1

Fonte: INE, Censos 2001 e 2011

Em comparação com outros concelhos da sub-região, estes seguem o mesmo curso que Ferreira do Zêzere, apresentando neste âmbito a uma maior necessidade de um maior volume de movimentos pendulares motivando por um lado, um possível maior grau de congestionamento das principais entradas e saídas do concelho como o recurso ao uso do transporte particular.

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

Relativamente ao tempo médio gasto pela população residente do Concelho para efetuar os percursos para o local de trabalho / estudo, a maioria (cerca de 52%) encontra-se integrada no grupo até 15 minutos. Em comparação com os outros concelhos apresentados estes auferem o mesmo resultado que Ferreira do Zêzere.



Fonte: INE, Censos 2011

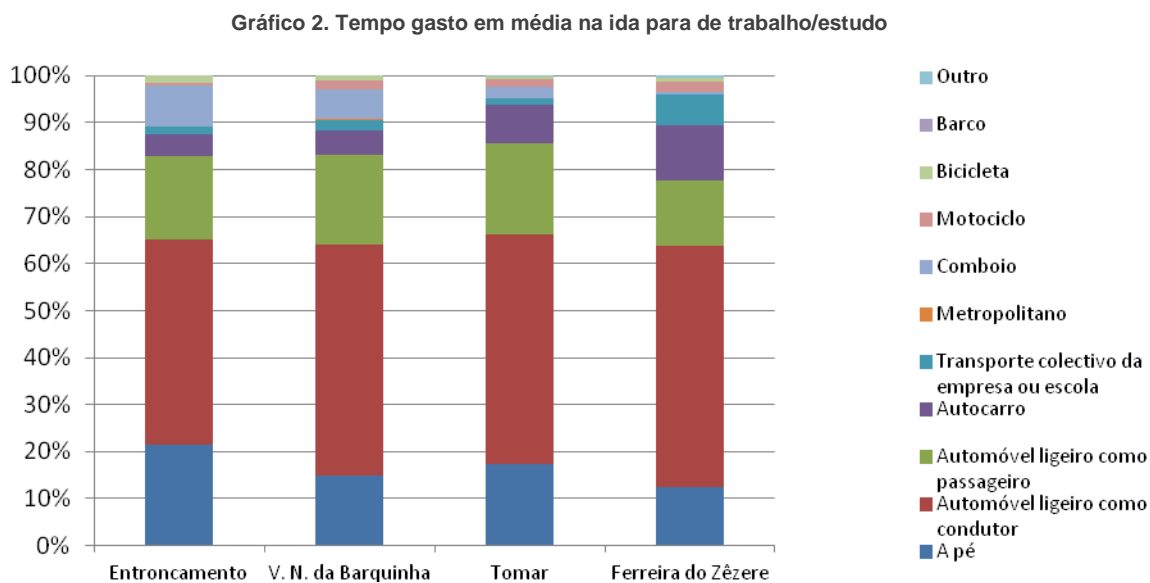
Em segundo lugar temos as deslocações que implicam uma viagem de tempo médio de 16 a 30 minutos, em terceiro surgem as deslocações com um tempo médio de 31 a 60 min. Podendo-se assim concluir que os locais de trabalho/estudo não são muito distantes dos locais de residência, possibilitando grandemente a introdução de modos de transporte, nomeadamente os mais ecológicos.

### 2.1.3. Modos de Transporte

Quanto ao principal modo de transporte usado nos trajetos efetuados para os locais de trabalho / estudo, em 2011, em Ferreira do Zêzere o modo mais usado pela população é o automóvel como condutor (51%).

O segundo modo de transporte com maior representatividade no concelho diz respeito à deslocação de automóvel, mas como passageiro (12%), seguido da deslocação a pé e

autocarro com (12%) e transporte coletivo da empresa/escola (7%), os restantes modos são residuais conforme se pode verificar pelo gráfico seguinte.



Fonte: INE, Censos 2011

Comparativamente com os outros concelhos identificados a realidade é idêntica à do concelho de Ferreira do Zêzere, existe uma maior dependência do automóvel particular nas deslocações.

## 2.2.

## 2.3. RELAÇÕES DE DEPENDÊNCIA

O progressivo desfasamento e afastamento espacial entre o local de habitação e local de trabalho ou de estudo, como resultado da melhoria e alargamento dos sistemas de transporte, deram lugar ao aparecimento de movimentos pendulares que representam espacialmente os movimentos diários por motivo de trabalho ou estudo. A identificação dos padrões de comportamento da população residente permite compreender, simultaneamente, como é que os agentes endógenos e exógenos estruturaram e estruturam o território que ocupam e a diferenciação espacial da dimensão da polarização exercida pelos diferentes lugares centrais sobre um cada vez maior número de lugares situados na área envolvente.

### 2.3.1. Os padrões da mobilidade espacial da população residente em 2011

Quanto à mobilidade, em Ferreira do Zêzere, segundo os dados de 2011, existiam 4 066 indivíduos com necessidade de se deslocarem por motivo de trabalho/estudo dos quais 871 indivíduos (4,7%) deslocavam-se para outro município. Dos que se deslocam para o exterior dirigem-se, sobretudo para Tomar (442 pessoas), Alvaiázere (129 pessoas), Ourém (41 pessoas), Lisboa (38 pessoas), Sertã (21 pessoas) e Coimbra (20 pessoas).

Quadro 5. Saídas de Ferreira de Zêzere, por motivo de trabalho/estudo, por principais destinos, em 2011

Movimentos Pendulares	Motivo Trabalho/Estudo	
	N.º	%
<b>Total de Saídas</b>	<b>871</b>	<b>100</b>
Tomar	442	50,7
Alvaiázere	129	14,8
Ourem	41	4,7
Lisboa	38	4,4
Sertã	21	2,4
Coimbra	20	2,3
Leiria	19	2,2
Santarém	10	1,1
Vila de Rei	8	0,9
Abrantes	8	0,9
Outros Concelhos	135	15,6

Fonte: INE, Censos 2011

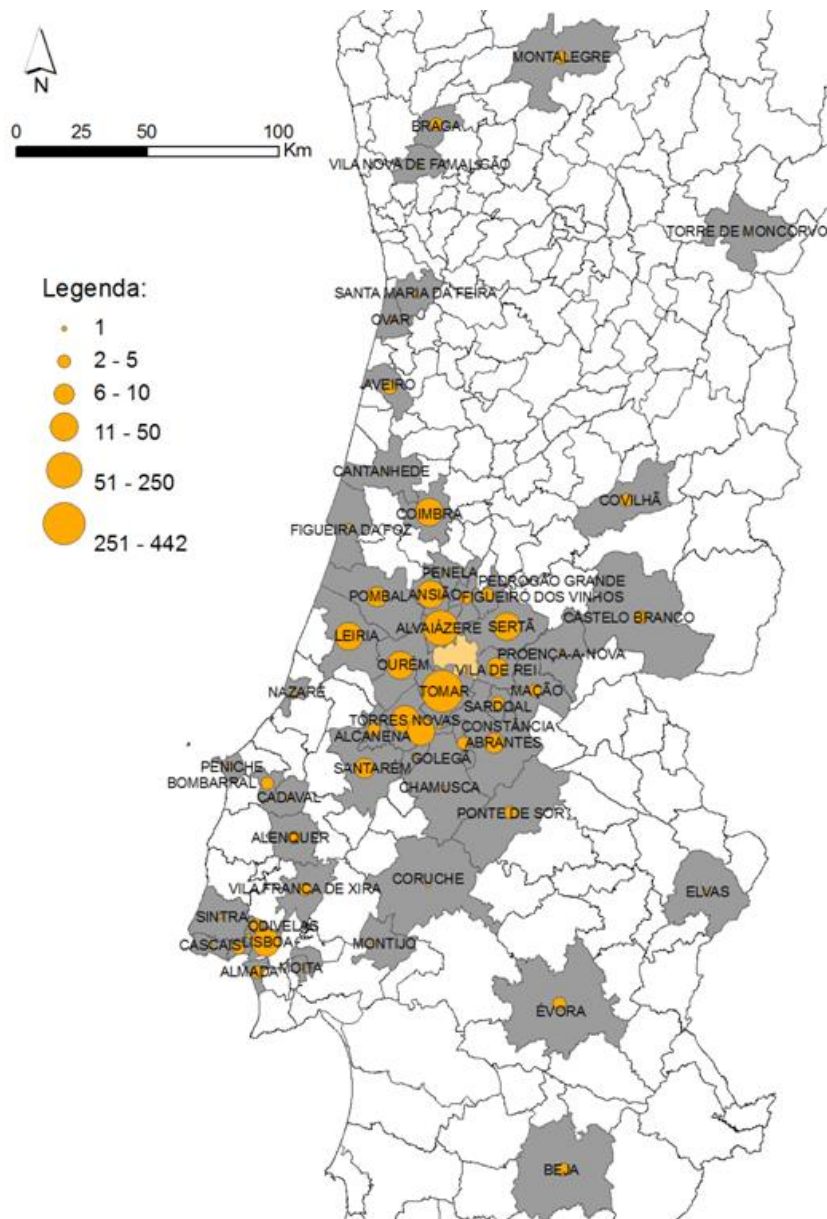


Figura 4. População que se desloca para outros concelhos – Saídas 2011

Fonte: INE, Censos 2011

A capacidade atrativa de Ferreira do Zêzere, em termos de trabalho/estudo, é exercida sobretudo sobre os residentes de Tomar (323 pessoas), Alvaiázere (82 pessoas), Sertã (35 pessoas), Ourém (24 pessoas), Entroncamento (23 pessoas), Coimbra (16 pessoas), Figueiró dos Vinhos, Vila de Rei e Abrantes (12 pessoas cada).

Quadro 6. Entradas em Ferreira de Zêzere, por motivo de trabalho/estudo, por principais origens, em 2011

Movimentos Pendulares	Motivo Trabalho/Estudo	
	N.º	%
<b>Total de Entradas</b>	<b>632</b>	<b>100</b>
Tomar	323	51,1
Alvaiázere	82	13
Sertã	35	5,5
Ourem	24	3,8
Entroncamento	23	3,6
Coimbra	16	2,5
Torres Novas	14	2,2
F. Vinhos	12	1,9
Vila de Rei	12	1,9
Abrantes	12	1,9
Outros Concelhos	79	12,6

Fonte: INE, Censos 2011

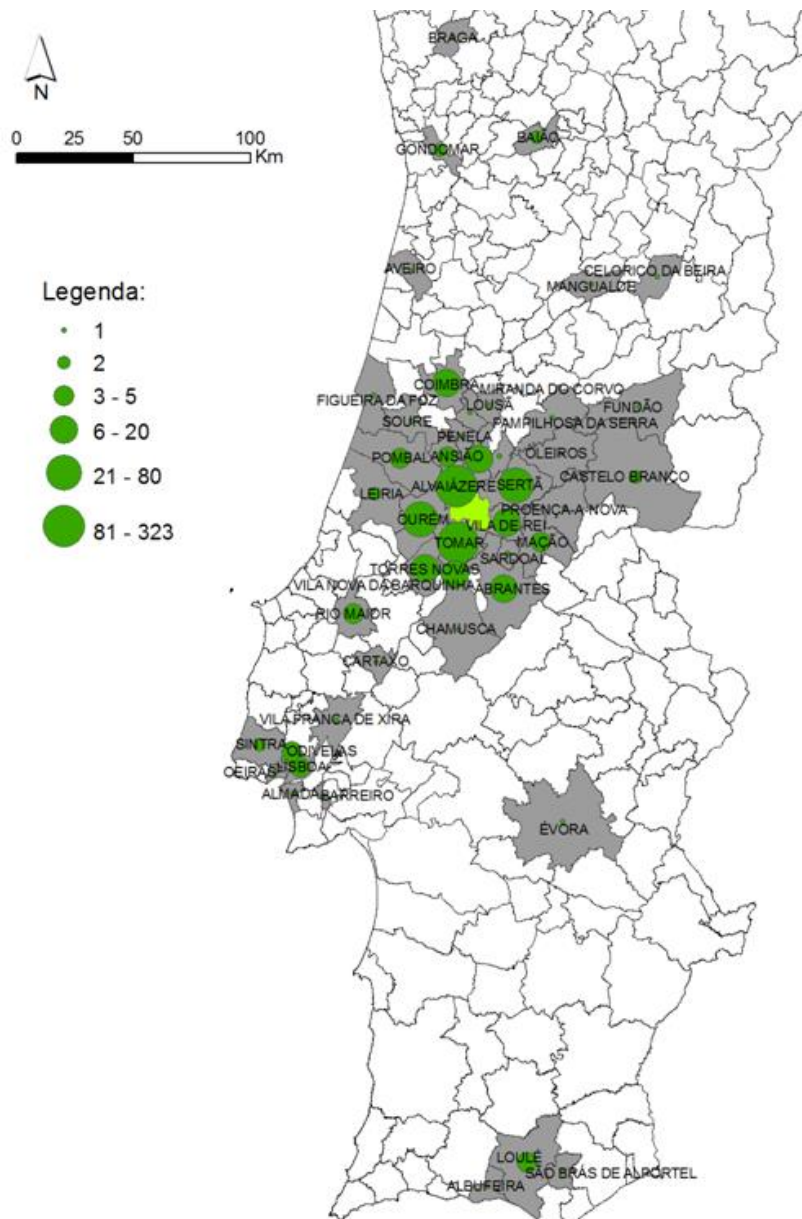
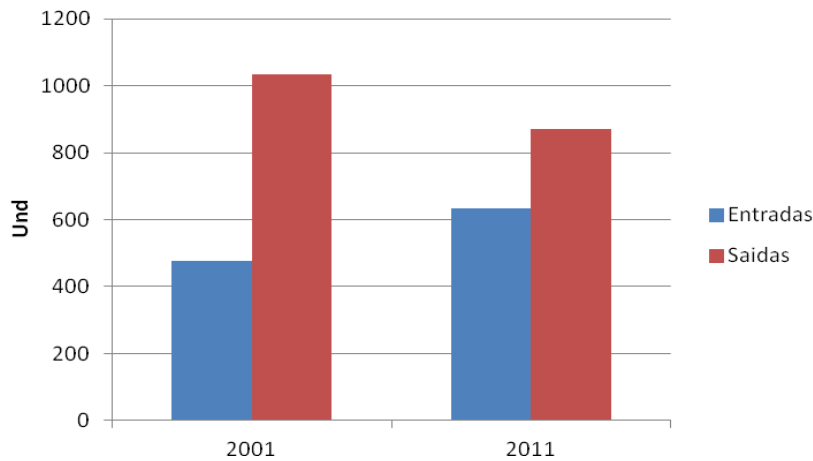


Figura 5. População que se desloca para Ferreira do Zêzere para trabalho/estudo – Entradas 2011

Fonte: INE, Censos 2011

Com um volume diário, com algum significado, de entradas e saídas do concelho de Ferreira do Zêzere, assiste-se, contudo, a uma ligeira diminuição do número total de deslocações no período 2001-2011 (ver gráfico seguinte), contudo o número de entradas aumentou mais de centena e meia.

**Quadro 7. Movimentos pendulares de/e para Ferreira do Zêzere, por motivo de trabalho/estudo**



Fonte: INE, Censos 2011

O saldo que resulta dos indivíduos que entram e aqueles saem para trabalho/estudo em 2011 perfaz um total de 239 indivíduos a desfavor de Ferreira do Zêzere. Ou seja, ao número de deslocações diárias a partir de outros concelhos, para Ferreira do Zêzere (632 deslocações) é subtraído o número de deslocações dos residentes em Ferreira do Zêzere para o exterior (871 deslocações) traduzindo-se num saldo pendular negativo. Este saldo é revelador de alguma dependência de Ferreira do Zêzere face à oferta de ensino, mas sobretudo de emprego, existente na envolvente, polarizados a nível regional por concelhos como Tomar, Alvaiázere e Ourém.

Em forma de síntese, é de realçar a mobilidade espacial da população residente por motivo de trabalho/estudo, onde Ferreira do Zêzere apresentou em 2011 uma melhoria do seu saldo de entradas e saídas de pessoas relativamente aos valores de 2001 (saldo em 2001 = - 555 pessoas; saldo em 2011 = - 239 pessoas), graças ao aumento do número de entradas.

Outro aspeto a salientar é a relativa “polarização” que o concelho de Tomar tem vindo a exercer sobre a população residente de Ferreira do Zêzere, tendo-se acentuado em 2011. Por outro lado, foi possível constatar que também é a população de Tomar que mais se desloca para Ferreira do Zêzere por motivo de trabalho/estudo.

### 2.3.2. Fluxos de Entradas de Ativos

Neste ponto pretende-se efetuar uma análise, do índice de dependência de ativos vindos do exterior, dos vários ramos de atividade existentes no concelho, assim foi utilizada a seguinte formula:



### Í. Dependência Ativos do Exterior:

$$\frac{\text{Nº de Ativos do Ramo X não residentes a trabalhar em Ferreira do Zêzere}}{\text{Nº Total de Ativos do Ramo X a trabalhar em Ferreira do Zêzere}} \times 100$$

Quadro 8. Índice Dependência Ativos do Exterior

Setor de Atividade	Ramo de Atividade	Índice de Dependência Ativos do Exterior
Setor Primário	Agricultura, produção animal, caça, floresta e pesca	14%
Setor Secundário	Indústrias extrativas	0%
	Indústrias transformadoras	22%
	Eletricidade, gás, vapor, água quente e fria e ar frio	7%
	Captação, tratamento e distribuição de água; saneamento, gestão de resíduos e despoluição	100%
	Construção	13%
Setor Terciário	Comércio por grosso e a retalho; reparação de veículos automóveis e motociclos	16%
	Transportes e armazenagem	16%
	Alojamento, restauração e similares	14%
	Atividades financeiras e de seguros	31%
	Atividades imobiliárias	8%
	Atividades de consultoria, científicas, técnicas e similares	91%
	Atividades administrativas e dos serviços de apoio	6%
	Administração Pública e Defesa; Segurança Social Obrigatória	60%
	Educação	62%
	Atividades de saúde humana e apoio social	44%
	Atividades artísticas, de espetáculos, desportivas e recreativas	1%
	Outras atividades de serviços	18%
	Atividades das famílias empregadoras de pessoal doméstico e atividades de produção das famílias para uso próprio	6%
	Atividades dos organismos internacionais e outras instituições	-

Fonte: INE, Censos 2011

De acordo com o quadro anterior é possível verificar que o setor primário apresenta um índice de dependência de ativos do exterior de 14% o qual se pode considerar reduzido.

No setor secundário interessa analisar os ramos da “Indústria Transformadora” e da “Construção”, pois são estes os ramos do setor secundário mais representativos no Concelho,

em termos de empregabilidade. Assim verifica-se que o índice de dependência destes setores é 22% e 13% respetivamente o que é relativamente baixo. Importa referir que no caso dos ramos da “Captação, tratamento e distribuição de água; saneamento, gestão de resíduos e despoluição” a dependência é total dos indivíduos exteriores ao concelho.

Quanto ao setor terciário, é notória uma maior dependência de ativos vindos do exterior do Concelho, principalmente no ramo das “Atividades de consultoria, científicas, técnicas e similares” (91%), “Educação” (62%), “Administração Pública e Defesa; Segurança Social Obrigatória” (60%), “Atividades de saúde humana e apoio social” (44%) e “Atividades financeiras e de seguros” (31%).

### 2.3.3. Fluxos de Saída de Ativos

Para se ter uma ideia da polarização que é exercida sobre a população total ativa de Ferreira do Zêzere pelos vários ramos de atividade económica localizados no exterior de Ferreira do Zêzere, calculou-se o Índice de Polarização de Ativos pelo Exterior, assim foi utilizada a seguinte formula:

#### Í. Polarização Ativos pelo Exterior:

$$\frac{\text{Nº de Ativos do Ramo X a trabalhar no exterior de Ferreira do Zêzere}}{\text{Nº Total de Ativos a trabalhar no Ramo X residentes em Ferreira do Zêzere}} \times 100$$

Quadro 9. Índice de Polarização Ativos pelo Exterior

Setor de Atividade	Ramo de Atividade	Índice de Dependência Ativos do Exterior
Setor Primário	Agricultura, produção animal, caça, floresta e pesca	3%
Setor Secundário	Indústrias extrativas	100%
	Indústrias transformadoras	26%
	Eletricidade, gás, vapor, água quente e fria e ar frio	20%
	Captação, tratamento e distribuição de água; saneamento, gestão de resíduos e despoluição	0%
	Construção	28%
Setor Terciário	Comércio por grosso e a retalho; reparação de veículos automóveis e motociclos	24%
	Transportes e armazenagem	44%
	Alojamento, restauração e similares	16%
	Atividades financeiras e de seguros	42%
	Atividades imobiliárias	28%
	Atividades de consultoria, científicas, técnicas e similares	82%

Setor de Atividade	Ramo de Atividade	Índice de Dependência Ativos do Exterior
	Atividades administrativas e dos serviços de apoio	33%
	Administração Pública e Defesa; Segurança Social Obrigatória	73%
	Educação	23%
	Atividades de saúde humana e apoio social	43%
	Atividades artísticas, de espetáculos, desportivas e recreativas	2%
	Outras atividades de serviços	58%
	Atividades das famílias empregadoras de pessoal doméstico e atividades de produção das famílias para uso próprio	12%
	Atividades dos organismos internacionais e outras instituições	-

Fonte: INE, Censos 2011

O setor primário possui um índice de polarização de apenas 3%, o que comprova mais uma vez que a agricultura não é uma atividade atrativa, facto explicado em grande parte pela pouca rentabilidade monetária da atividade.

No setor secundário, os ramos de atividade com maior índice de polarização pelo exterior são a “Construção” (28%) e a “Indústria Transformadora” (26%). Relativamente à Indústria extrativa todos os ativos (3 indivíduos) deslocam-se para o exterior do concelho para trabalhar.

Quanto ao setor terciário, os índices de polarização mais elevados verificam-se nos ramos das “Atividades de consultoria, científicas, técnicas e similares” (82%), “Administração pública e defesa; Segurança social obrigatória” (73%), “Outras atividades de serviços” (58%), “Transportes e armazenagem” (44%), “Atividades de saúde humana e apoio social” (43%) e “Atividades financeira e de seguros).

## 2.4. TRANSPORTES DE PASSAGEIROS

As atribuições e competências dos órgãos municipais no domínio dos sistemas de transportes incidem essencialmente na rede viária urbana desde o seu planeamento à sua gestão, à definição e controlo da política de estacionamento e de ocupação da via pública, na organização e exploração dos transportes escolares; e em menor escala, nos transportes públicos de passageiros.

Segundo o *Centro Interdisciplinar de Estudos Económicos (CIDECE), Manual Prático de Gestão Autárquica, 2000*, as redes de transportes coletivos são uma das componentes do sistema de transportes. Definem-se pelo conjunto de linhas ou carreiras que asseguram a cobertura territorial de uma área por um ou vários modos de transporte. Uma rede de transportes é caracterizada pelos seus itinerários e respetivas paragens, capacidades de transporte e pelos horários e sistema tarifário praticados. O Regulamento dos Transportes Automóveis e a Lei de Bases dos Transportes Terrestres, definem e regulam, o sistema de transportes coletivos em Portugal.

Assiste-se nos dias de hoje, nos territórios sujeitos a uma baixa e muito baixa densidade, a um progressivo desaparecimento da oferta de transportes públicos rodoviários fora dos principais eixos interurbanos ou nos locais em que o transporte escolar se encontra a decrescer; são frequentes os casos de carreiras licenciadas que optam apenas pelo período escolar, dado que o número de utentes fora deste período não compensa face as despesas efetuadas nestas operações. A descida da população escolar e o encerramento de escolas aponta para um duplo agravamento da questão: aumento do custo do transporte por aluno e maior retraimento na oferta de carreiras acentuando o isolamento populacional.

Como qualquer concelho do interior, este também não foge à regra, no que respeita aos Transportes Públicos, a localização geográfica, não coincidente com nenhuma Área Metropolitana ou afim, associada ao tipo de povoamento disperso e de relevo sinuoso, faz desta matéria uma questão ainda pouco desenvolvida.

Os serviços de transporte público do concelho resumem-se a transportes rodoviários, que se podem resumir a três categorias:

- Transportes rodoviários concelhios
- Transportes rodoviários de longa distância
- Transportes escolares

### 2.4.1. Transportes Rodoviários Concelhios

A oferta de transportes públicos de passageiros em modo rodoviário e à escala regional, assenta em carreiras de carácter interurbano operadas por empresas de transportes rodoviários.

Neste âmbito, em Ferreira do Zêzere há um conjunto de linhas de transporte público rodoviário que permitem uma alargada abrangência e interligação dos circuitos aos aglomerados, focada essencialmente ao longo dos principais eixos da rede viária.

Os transportes públicos no concelho de Ferreira do Zêzere, cujas linhas estão representadas na figura 6, são assegurados pelas seguintes empresas operadoras de transportes:

- Rodoviária do Tejo S.A.
- Rodoviária da Beira Interior

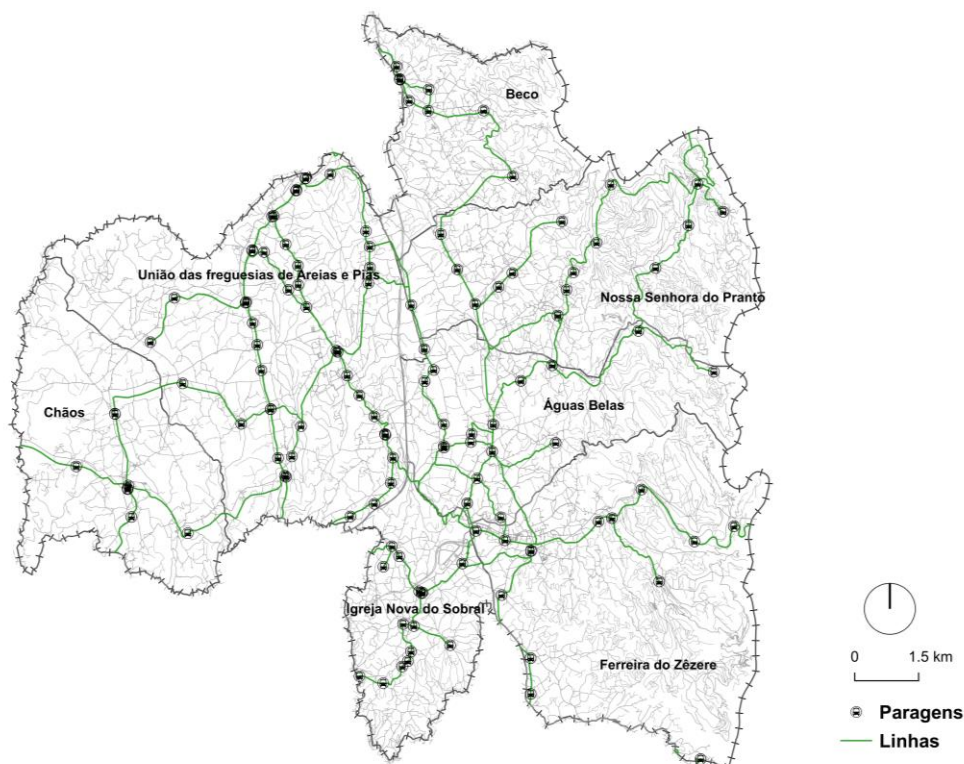


Figura 6. Linhas e Paragens de Transporte Público em Ferreira do Zêzere

Fonte: Comunidade Intermunicipal do Médio Tejo, 2019

### 2.4.2. Transportes Rodoviários de Longa Distância

Relativamente aos transportes de longa distância, estes ajustam-se mais à procura, com tempos de viagem mais adaptados às distâncias exercidas e com mais conforto. Porém, muitos

destes transportes ditos “Expressos” não funcionam em interface com os transportes públicos concelhios.

> Ferreira do Zêzere – Lisboa

→ FERREIRA ZEZERE - LISBOA		TODOS	PREÇO	DURAÇÃO	ENLACES
05302 <i>rede expressos</i>	09:45 → 12:00	2H 15M	146 KM	DIARIAMENTE	DESDE <b>12.50€</b>
05306 <i>rede expressos</i>	16:15 → 18:30	2H 15M	146 KM	EXCEPTO DOMING...	DESDE <b>12.50€</b>
05308 <i>rede expressos</i>	20:15 → 22:30	2H 15M	146 KM	DOMINGOS OU (2...	DESDE <b>12.50€</b>

Figura 7. Carreira da Rede de Expressos: Ferreira do Zêzere - Lisboa

Fonte: www.rede-expressos.pt, janeiro 2018

> Ferreira do Zêzere – Tomar

→ FERREIRA ZEZERE - TOMAR		TODOS	PREÇO	DURAÇÃO	ENLACES
05302 <i>rede expressos</i>	09:45 → 10:10	0H 25M	18 KM	DIARIAMENTE	DESDE <b>6.00€</b>
05306 <i>rede expressos</i>	16:15 → 16:40	0H 25M	18 KM	EXCEPTO DOMING...	DESDE <b>6.00€</b>
05308 <i>rede expressos</i>	20:15 → 20:40	0H 25M	18 KM	DOMINGOS OU (2...	DESDE <b>6.00€</b>

Figura 8. Carreira de Rede Expressos: Ferreira do Zêzere - Tomar

Fonte: www.rede-expressos.pt, janeiro 2018

> Ferreira do Zêzere – Torres Novas

→ FERREIRA ZEZERE - TORRES NOVAS		TODOS	PREÇO	DURAÇÃO	ENLACES
05302 <i>rede expressos</i>	09:45 → 10:45	1 HORAS	43 KM	DIARIAMENTE	DESDE <b>8.00€</b>
05306 <i>rede expressos</i>	16:15 → 17:15	1 HORAS	43 KM	EXCEPTO DOMING...	DESDE <b>8.00€</b>
05308 <i>rede expressos</i>	20:15 → 21:15	1 HORAS	43 KM	DOMINGOS OU (2...	DESDE <b>8.00€</b>

Figura 9. Carreira de Rede Expressos: Ferreira do Zêzere – Torres Novas

Fonte: www.rede-expressos.pt, janeiro 2018

### 2.4.3. Transportes Escolares

De acordo com Carta Educativa de 2008, a rede de transportes escolares no Concelho de Ferreira do Zêzere está dividida em duas partes:

- > A rede efetuada pela Câmara Municipal;
- > A rede efetuada por empresas concessionadas para o efeito.

A rede efetuada sob a responsabilidade da Câmara Municipal compreende 12 circuitos que correspondem ao transporte dos alunos das Escolas do 1º Ciclo do Ensino Básico e Pré-Escolar.

A rede efetuada pelas empresas, compreende 11 circuitos que correspondem ao transporte dos alunos do 2º, 3º ciclos e ensino secundário.

Os valores apresentados de seguida, dizem respeito ao número de alunos transportados diariamente:

Quadro 10. Número de Alunos Transportados Diariamente

Ano Letivo	Pré-escolar e 1º Ciclo	2º, 3º Ciclos e Secundário	Total Diário
2002/2003	328	572	900
2003/2004	368	618	986
2004/2005	371	619	990
2005/2006	347	599	946
2006/2007	346	522	868
2007/2008	326	501	827

Nota: A rede do pré-escolar e 1º ciclo, é efetuada pela Camara Municipal, Juntas de Freguesia e Associações mediante acordo prévio com a Autarquia

Fonte: Carta Educativa, 2008

Embora os dados disponíveis se reportem ao ano letivo de 2007/2008 é possível verificar uma diminuição do número de alunos transportados em todos os escalões.

### 2.4.4. Transporte Público Individual

De acordo com a Autoridade de Supervisão de Seguros e Fundo de Pensões, em 2016, foram objeto de seguros 5 veículos Praça (qualquer veículo automóvel ligeiro, de aluguer sem taxímetro), e 5 Táxis no concelho de Ferreira do Zêzere.

**Quadro 11. Veículos (Praça e Táxi)**

Veículos	2012	2013	2014	2015	2016
<b>Praça</b>	14	11	10	7	5
<b>Táxi</b>	2	3	3	4	5

Fonte: Autoridade de Supervisão de Seguros e Fundo de Pensões, janeiro 2018

Se por um lado nos últimos anos se verificou uma diminuição do número de veículos “Praça”, por outro lado tem-se verificado um ligeiro aumento do número de Táxis no concelho, conforme se pode constatar no quadro anterior.

#### **2.4.5. Transporte Privado Individual**

Os dados relativos ao parque automóvel que apresentamos seguidamente são da responsabilidade do Autoridade de Supervisão de Seguros e Fundo de Pensões e reportam-se à categoria de veículos segurados.

O concelho de Ferreira do Zêzere, em 2016, apresentava um total de 7 603 veículos, representando apenas cerca de 2% do parque automóvel do Distrito de Santarém. Relativamente ao número de ligeiros (4106 auto) estes representam 55% do total de veículos segurados do concelho.

**Quadro 12. Parque automóvel, 2016**

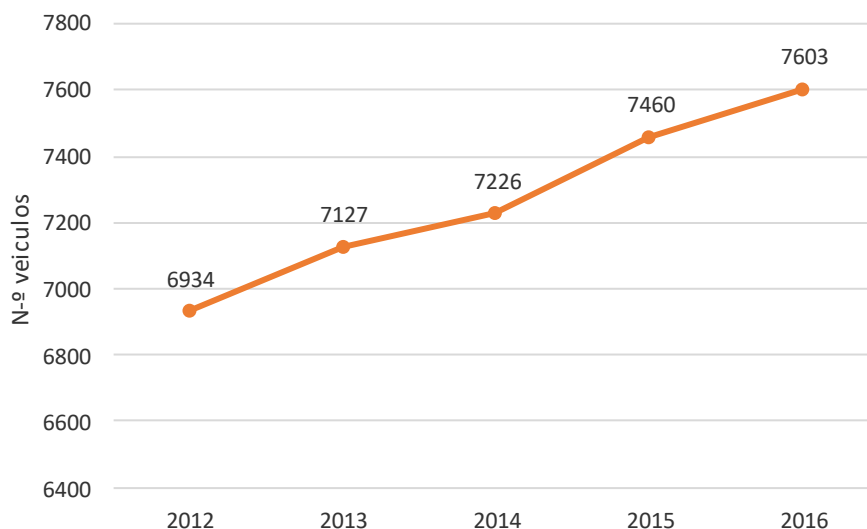
Unidade Geográfica	Total de veículos	Total de ligeiros	% de ligeiros
<b>Distrito de Santarém</b>	334 130	216 565	65%
<b>Ferreira do Zêzere</b>	7 603	4 106	54%

Fonte: Autoridade de Supervisão de Seguros e Fundo de Pensões, janeiro 2018

Analisando a evolução a nível do concelho de Ferreira do Zêzere, pelo gráfico seguinte podemos observar que nos últimos anos tem-se assistido a um aumento parque automóvel.



Gráfico 3. Evolução do parque automóvel seguro, do concelho 2010-2014



Fonte: Autoridade de Supervisão de Seguros e Fundo de Pensões, janeiro 2018

### **Transporte Público vs Transporte individual**

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

Quadro 13. Comparativo de tempos e custos de viagem a partir de Ferreira do Zêzere, de automóvel e autocarro

Modo	Lisboa		Torres Novas		Tomar	
	h	Eur	h	Eur	h	Eur
Automóvel (1)	1:58	23.31	34 min	6.41	27 min	2.41
Autocarro (expresso) (2)	2:15	11.90	60 min	7.60	25 min	6.00

(1). Cálculos efetuados a partir do Via Michelin, em [www.viamichelin.com](http://www.viamichelin.com), 2018

(2). Considerando as viagens com menor duração a partir da informação da Rede Expressos em [www.rede-expressos.pt](http://www.rede-expressos.pt), 2018

Com se pode observar no quadro anterior, a perda de competitividade nos tempos de viagem é contrabalançada nas tarifas praticadas que se mostram mais económicas no autocarro em viagens mais longas.

Embora as viagens em transporte individual se tornem mais dispendiosas em termos de custo, elas apresentam uma vantagem nos tempos de viagem dificilmente batíveis pelos transportes públicos. Tal facto pode ser ainda aliado à grande capacidade de permeabilidade do transporte individual, 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.



### 3. CONCLUSÃO

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'.

Ora, 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.

Aliás, importa referir que a rede viária, bem como a rede de transportes públicos devem refletir as necessidades e direitos da população com mobilidade condicionada, contribuindo para a construção de uma sociedade sem barreiras.

Assim, 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 à:

- 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;
- Criação de condições de acessibilidade para todos.

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 atividades, ou seja, dos centros urbanos e dos aglomerados, quer isoladamente quer como rede de serviços, sem inviabilizar a sobrevivência de espaços que se encontram à margem relativamente aos principais eixos de comunicação.

Outros desígnios são os 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 conceção de redes, interfaces, tarifários e bilhética), e a atuação 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 Ferreira do Zêzere assume-se como um fator 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 efetivos 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, concelhos vizinhos, etc.

## 4. BIBLIOGRAFIA

Manual Prático de Gestão Autárquica, 2000, Centro Interdisciplinar de Estudos Económicos (CIDECE)

Mobilidade e Sistema de Transportes nos Concelhos da Associação de Municípios do Médio Tejo, Relatório Final, abril 2004, TIS.PT/CEDRU

Plano Rodoviário Nacional 2000 (PRN 2000), [www.infraestruturasdeportugal.pt](http://www.infraestruturasdeportugal.pt)

Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária, [www.ansr.pt](http://www.ansr.pt)

Autoridade de Supervisão de Seguros e Fundo de Pensões, janeiro 2018



## **lugar do plano**

gestão do território e cultura, lda



Avenida Araújo e Silva, 52  
3810-048 Aveiro



+351 234 426 985  
+351 962 054 106



lugardoplano@lugardoplano.pt



www.lugardoplano.pt