

Visita a Bragança da Comissão de Obras Públicas Transportes e Comunicações da Assembleia da República

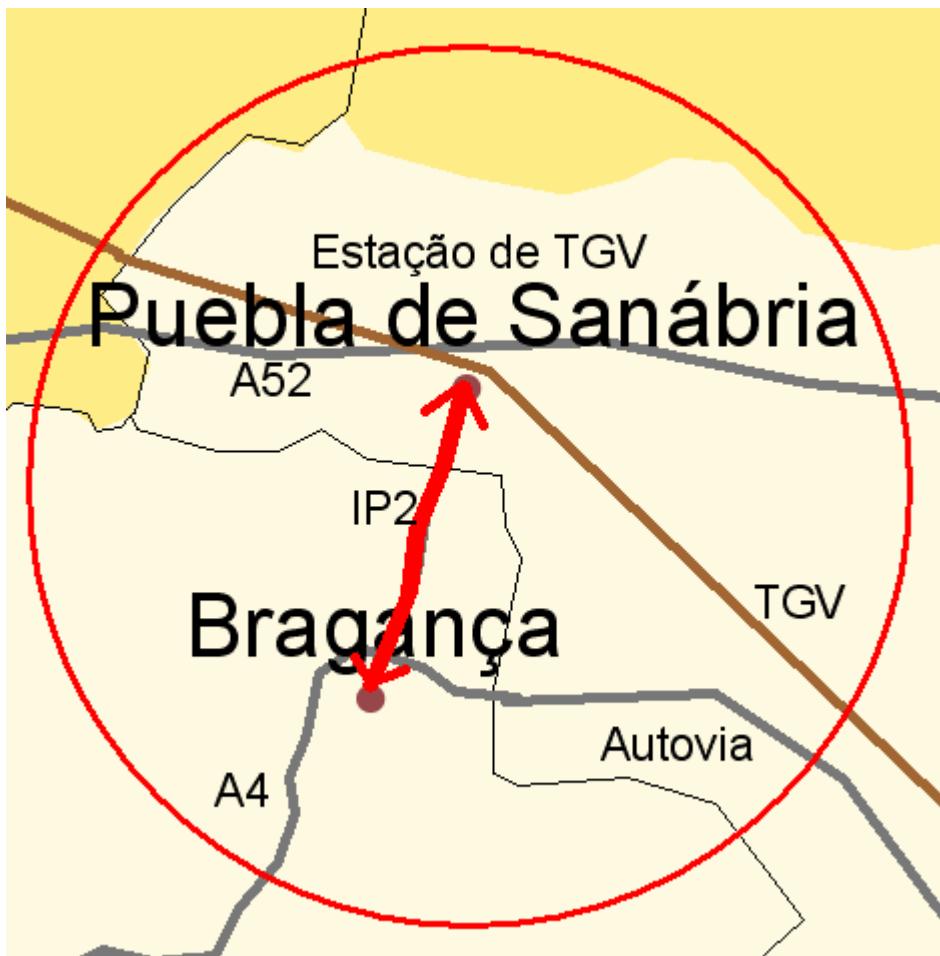
24 e 25 de Março de 2003

O Nordeste Português, Bragança e as acessibilidades

“Do conceito de periferia ao de nova centralidade”

Uma justificação para a construção da ligação Bragança | Puebla de Sanábria

Documento preparado pela Presidência da Câmara Municipal de Bragança,
Março de 2003

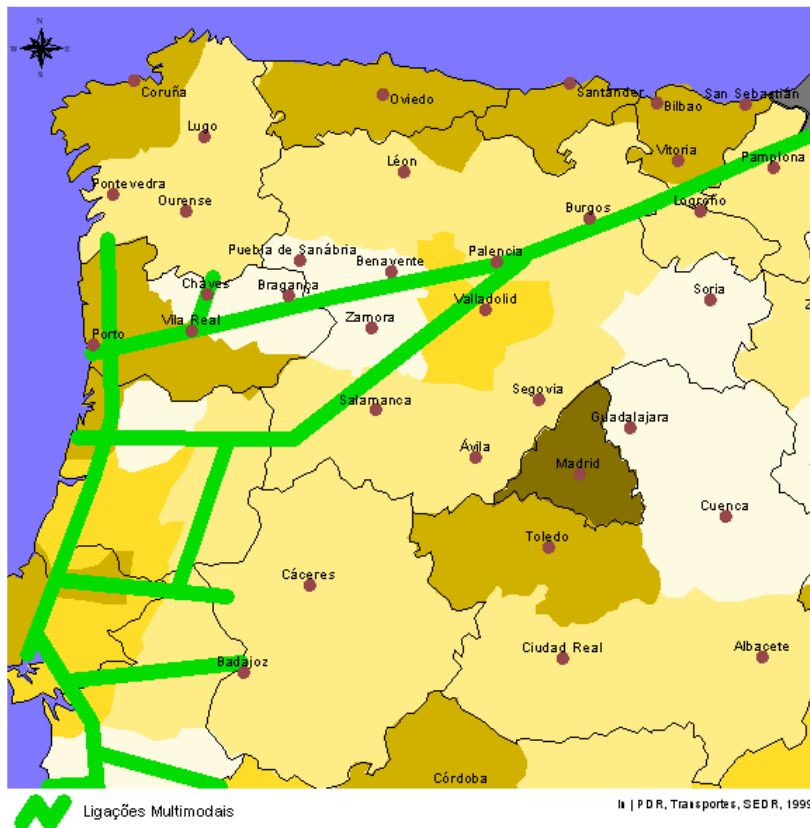


geografia, demografia e economia, três importantes factores de estudo, desenho e decisão política sobre a estruturação das acessibilidades no território

Sob o ponto de vista geográfico, Bragança integra aquele que deverá ser considerado o principal corredor rodoviário de ligação do Norte do território nacional à Europa.

Bragança é o distrito do país com maior extensão de fronteira confrontando com as regiões da Galiza e de Castela e Leão.

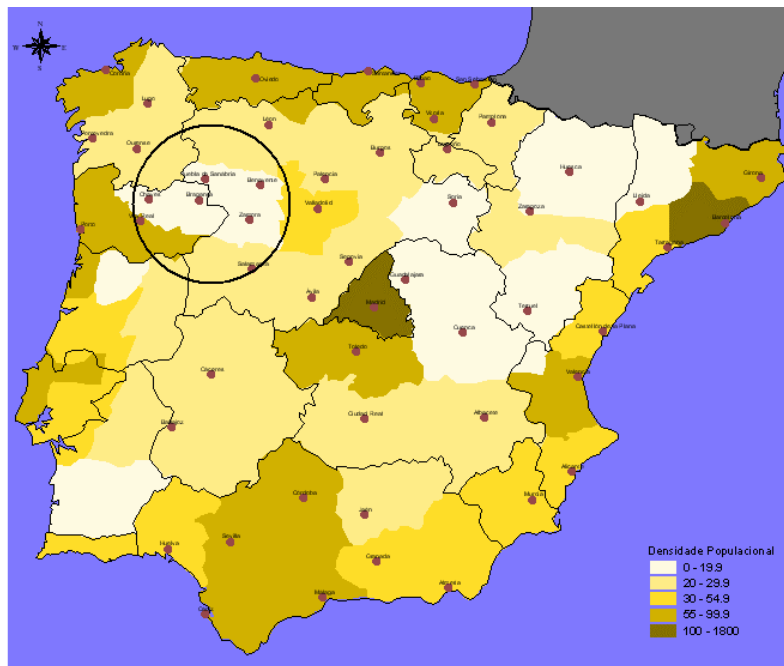
Eixos Multimodais – Portugal | Espanha



Sob o ponto de vista demográfico, Bragança está no meio de uma bacia de baixa densidade populacional, que se estende até Benavente/Zamora. O distrito de Bragança tem uma densidade populacional de 29,6 hab/km², Alto de Trás-os-Montes 27,3 hab/km², Castela e Leão 27 hab/km², sendo a média portuguesa de 112 hab/km².

Os últimos censos populacionais de um e de outro lado da fronteira, confirmam a concentração da população nos principais Centros Urbanos. Por outro lado verifica-se que o sistema urbano espanhol privilegia a afirmação regional, reforçando os principais núcleos das autonomias, a sua ligação a Madrid e à periferia fronteiriça (Pirinéus e portos de mar) e que em Portugal se continua a privilegiar a litoralização e concentração nas áreas metropolitanas, sem apostar decididamente num **sistema urbano que contemple a estruturação e crescimento das cidades do interior, em particular as cidades fronteiriças**.

Densidades populacionais | Península Ibérica



Sob o ponto de vista económico, Bragança integra a NUT III, Alto de Trás-os-Montes, espaço com um dos mais baixos índices de desenvolvimento, 58% da média nacional, 39% da Área Metropolitana de Lisboa.

As assimetrias no país são muito acentuadas, verificando-se numa reduzida faixa do litoral, que se estende desde o Porto a Lisboa (20% do território), a concentração de 80% da população e 4/5 do rendimento.

Refere-se como exemplo de disparidade, o poder de compra *per capita* de um concelho no distrito de Bragança 37,94 (Vila Flor) e o do concelho do Porto 238,77 – INE/ano 2000. Bragança, na zona Norte ocupa a nona posição com 86,70 sendo de salientar que só nove concelhos se situam acima da média da região Norte.

Se o factor geografia favorece as decisões de construção e integração rodoviária, já os factores demografia e economia exigem que as decisões assentem num **voluntarismo político com vista à afirmação de valores de coesão social, económica e territorial.**

A ESTRUTURAÇÃO DO ESPAÇO PENINSULAR IBÉRICO verificar-se-á cada vez mais como um território de continuidade.

Espanha aposta na coesão territorial, constituindo as regiões objectivos prioritários ao nível de infra-estruturas (ferroviária, rodoviária e logística) e integração nas redes ibéricas e europeias, factor essencial no desempenho económico, de densificação das relações económicas dos dois países e de afirmação política no contexto peninsular. Espanha é actualmente o nosso primeiro parceiro ao nível das relações comerciais, quer nas importações, quer nas exportações.

Portugal deve acolher neste movimento de integração e de afirmação nacional, no contexto peninsular, o reforço das relações com as regiões espanholas, o que exige estratégias e políticas firmes que estruturem e acelerem o desenvolvimento das regiões e cidades fronteiriças.

Na actual realidade comunitária, Portugal integra o litoral europeu pelo que o interior Norte do país não pode continuar a ser tratado como um “território de ninguém” mas sim **como um espaço de oportunidade e de interface** com os espaços adjacentes da Galiza e de Castela e Leão. A extensa **fronteira** do Alto Trás-os-Montes deve ser encarada como uma **mais valia, geradora de novas centralidades.**

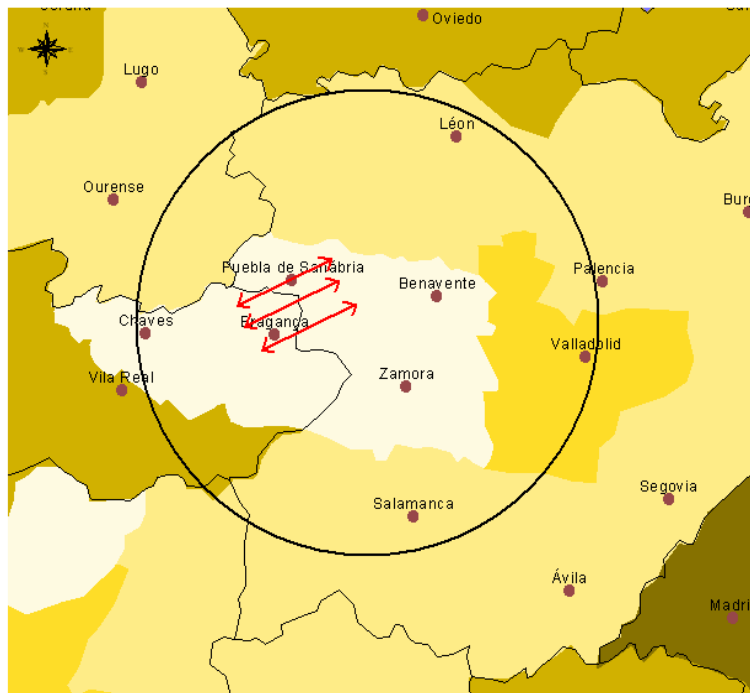
Nas regiões e cidades fronteiriças o país não acaba, aí devem desenvolver-se áreas de influência, de vocação específica, no relacionamento político, administrativo e económico com as regiões espanholas próximas.

Bragança, território que foi duplamente periférico, poderá ser, de entre as cidades fronteiriças do país, aquela em que mais se fará sentir a influência e atracção da cintura próxima de cidades espanholas – Salamanca, Valladolid, Leão e Zamora – tendo pois que se estruturar, adquirir massa crítica e capacidade competitiva.

Bragança, do conceito de periferia ao de integração numa nova centralidade.

Se tivermos em conta o que acontece em Castela e Leão em matéria de infraestruturização básica, de crescimento económico e de integração com o território português, **Bragança é o único pólo de afirmação nacional na região transfronteiriça Nordeste/Castela e Leão.**

Bragança | Uma porta de entrada



De facto é importante para o Nordeste Português e para Bragança em particular atender a que:

- Valladolid tem o maior centro da industria automóvel de Espanha (Renault);
- em Bragança instalou-se uma fábrica de componentes automóvel de um importante grupo a nível mundial (Faurecia);
- este núcleo de cidades integra significativas competências no âmbito do ensino superior;
- boas perspectivas em acessibilidades;
- está em construção a Autovia de Tordesilhas a Zamora e a sua continuação até Quintanilha (já em fase de projecto), a Norte de Bragança (a cerca de 30km) passa a Autovia A52.

Competências



Bragança, a partir de 2007 estará integrada:

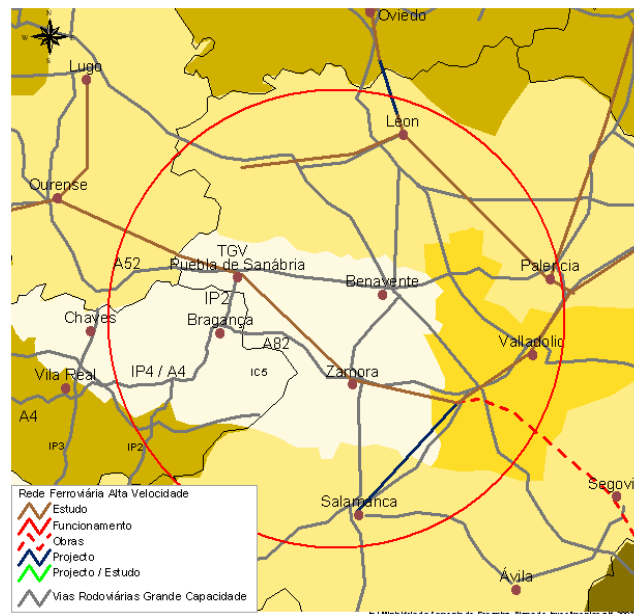
- no 1º núcleo da área de influência da futura estação de comboio de alta velocidade (AV) da Puebla de Sanábria,
- na área de influência da CTM (Centro de Transferência de Mercadorias) de Benavente, principal nó rodo-ferroviário de Castela e Leão.

O tráfego internacional de mercadorias, (importação e exportação) do Norte de Portugal acontece em 56% por meio rodoviário. **Bragança estará cada vez mais na rota de passagem deste tráfego e de importantes fluxos turísticos.**

Interessa ao nordeste português adquirir maior capacidade de atracção de investimento para fazer face ao processo continuado de despovoamento da região e assumir um novo papel no desenvolvimento da região e do país, tendo em conta:

- quadro das novas acessibilidades;
- factores de identidade;
- atractividade e qualidade ambiental;
- cidades, núcleos urbanos e rurais bem estruturados;
- recursos humanos qualificados (ensino universitário);
- novas oportunidades a nível industrial em áreas que não conflituem com a qualidade dos recursos ambientais.

Eixos Rodo-Ferrovitários



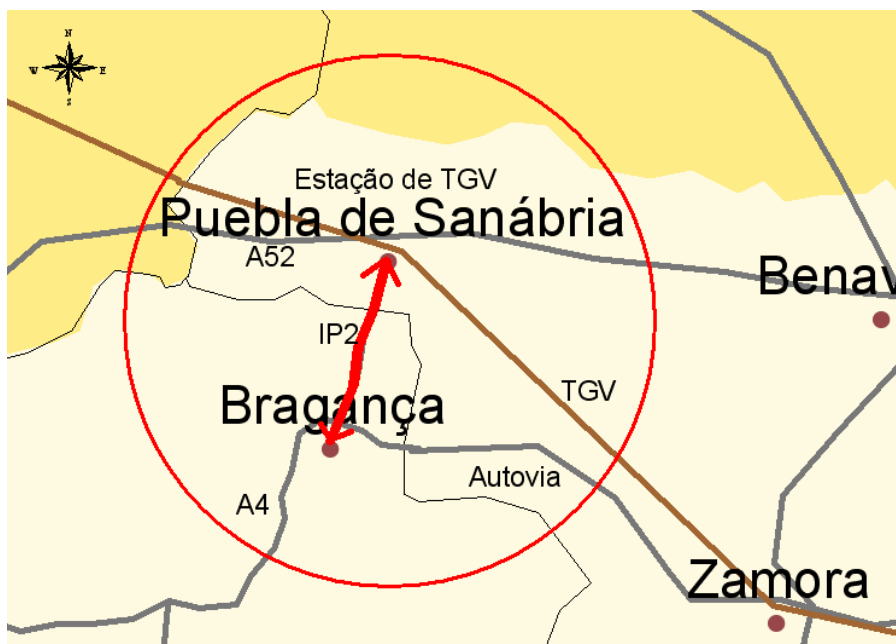
De salientar que, a breve trecho, será mais fácil, cómodo e rápido chegar de comboio ou de automóvel a Bragança, a partir de Salamanca, Valladolid ou Madrid (350 km), do que de Lisboa ou mesmo do Porto.

Desencravar o distrito de Bragança; combater o despovoamento; apostar na coesão social económica e territorial = Maior vontade política, investimento compatível, mais com a dimensão dos problemas e menos com a expressão populacional.

Desenvolver o distrito de Bragança exige, durante a vigência do III QCA, a calendarização e afectação de meios para a execução de:

- A4 até Quintanilha;
- IP2 com ligação à Puebla de Sanábria;
- IC5;
- ampliação do aeródromo de Bragança;
- estudo de ligação ferroviária entre a linha do Douro e a via férrea Vigo-Madrid na Estação da Puebla de Sanábria.

Ligação Bragança (A4) | Puebla de Sanábria (A52)



Município de Bragança, 25 de Março de 2003.

O Presidente da Câmara

António Jorge Nunes

Colaboradores | [Arq.to Vasco Cameira](#) e [Dr. João Cameira](#)