



INSTITUTO  
UNIVERSITÁRIO  
DE LISBOA

---

## AS DESIGUALDADES DE MOBILIDADE ESPACIAL EM PORTUGAL CONTINENTAL

Carlos Michael da Silva Tavares

Mestrado em Sociologia

Orientador

Doutor José Luís Casanova, Professor Associado,  
ISCTE - Instituto Universitário de Lisboa

julho de 2024



SOCIOLOGIA  
E POLÍTICAS PÚBLICAS

---

Departamento de Sociologia

## AS DESIGUALDADES DE MOBILIDADE ESPACIAL EM PORTUGAL CONTINENTAL

Carlos Michael da Silva Tavares

Mestrado em Sociologia

Orientador

Doutor José Luís Casanova, Professor Associado,  
ISCTE - Instituto Universitário de Lisboa

julho de 2024

## AGRADECIMENTOS

A vereda de um trabalhador-estudante é repleta de desafios, exigindo esforço e dedicação consideráveis, para alcançar com sucesso os objetivos traçados. A literacia académica é crucial tanto para o aprofundamento do conhecimento quanto para a valorização pessoal, sem desconsiderar o senso comum.

A coesão familiar desempenha um papel fundamental no equilíbrio emocional e na concentração. Por essa razão, expresso a minha gratidão à minha esposa, Edite Tavares, pelo apoio e a paciência demonstrada ao longo de todo o processo do Mestrado em Sociologia, aos meus filhos Jéssica e Micael, ao meu genro André e a todos aqueles que me apoiaram e incentivaram para a realização deste Mestrado.

Agradeço ao meu orientador, José Luís Casanova, pela sua dedicação e disponibilidade, que foram fundamentais para a concretização deste projeto de conclusão da Dissertação de Mestrado em Sociologia.

A minha gratidão estende-se a todos os docentes, amigos(as), conhecidos(as) e pessoas com quem me cruzei ao longo da minha trajetória académica e profissional que me incentivaram a retomar os estudos e a concretizar o meu sonho de obter uma Licenciatura, bem como me encorajaram a prosseguir a vida académica até à obtenção do Mestrado. Manifesto a minha gratidão a todos e desejo que também consigam alcançar os seus sonhos e objetivos.

## RESUMO

A presente investigação tem como objetivo contribuir para o avanço do conhecimento científico relacionado com a análise das desigualdades na mobilidade espacial em Portugal Continental. Este estudo destaca os diversos fatores que influenciam esse fenómeno e explora os impactos do despovoamento, do envelhecimento da população, da cartelização dos transportes públicos, da pobreza em mobilidade e de infraestruturas, da perda de identidade cultural, bem como dos programas de governo. Espera-se que os resultados desta investigação proporcionem uma compreensão mais aprofundada das dinâmicas regionais, oferecendo perceções que permitam a reformulação de decisões de políticas públicas, tanto a nível nacional como regional, com o objetivo de alcançar uma maior coesão social e económica. Foram identificadas fragilidades nas áreas da mobilidade, socioeconómicas, infraestruturas e no acesso a necessidades básicas. As regiões do litoral demonstram melhores condições de mobilidade, infraestruturas e oportunidades em diversos aspetos da esfera social quando comparadas com as regiões do interior. Nesta pesquisa verificam-se desigualdades na mobilidade espacial em termos de oferta e de custos no acesso aos transportes públicos e infraestruturas entre as áreas urbanas e rurais. Também são identificados os modos de transporte utilizados pela população nas suas deslocações casa-trabalho e casa-estabelecimentos de ensino.

**Palavras-Chave** – *Mobilidade espacial, Desigualdades, Interior, Litoral, Despovoamento, Infraestruturas.*

## ABSTRACT

The present investigation aims to contribute to the advancement of scientific knowledge concerning the analysis of spatial mobility inequalities in mainland Portugal. This study highlights various factors influencing this phenomenon and explores the impacts of depopulation, population aging, public transport cartelization, mobility and infrastructure poverty, and the loss of cultural identity, as well as government programs. It is anticipated that the findings of this research will provide a deeper understanding of regional dynamics, offering insights that enable the reformulation of public policy decisions at both national and regional levels, with the objective of achieving greater social and economic cohesion. Weaknesses were identified in the areas of mobility, socioeconomics, infrastructure and access to basic needs. The coastal regions demonstrate better conditions in the terms of mobility, infrastructure and opportunities in various aspects of the social sphere when compared to the inland regions. This research identifies inequalities in spatial mobility in terms of the supply and costs of access to public transportation and infrastructure between urban and rural areas. Additionally, the modes of transportation utilized by the population in their commutes between home and work, as well as between home and educational institutions, are identified.

**Keywords** – *Spatial Mobility, Inequalities, Interior, Coast, Depopulation, Infrastructures*

# ÍNDICE

<b>RESUMO</b> .....	<b><i>i</i></b>
<b>ABSTRACT</b> .....	<b><i>ii</i></b>
<b>GLOSSÁRIO DE SIGLAS</b> .....	<b><i>iv</i></b>
<b>ÍNDICE DE FIGURAS</b> .....	<b><i>v</i></b>
<b>INTRODUÇÃO</b> .....	<b>1</b>
<b>ENQUADRAMENTO TEÓRICO-METODOLÓGICO</b> .....	<b>3</b>
Elementos teóricos .....	<b>3</b>
Metodologia .....	<b>5</b>
<b>CONTEXTUALIZAÇÃO HISTÓRICA E POLÍTICA</b> .....	<b>9</b>
Desigualdades territoriais de mobilidade .....	<b>9</b>
Políticas de coesão territorial para a mobilidade .....	<b>14</b>
<b>AS DESIGUALDADES NO ACESSO À MOBILIDADE</b> .....	<b>19</b>
Tarifários e Oferta de Transporte público de Passageiros .....	<b>20</b>
Área Metropolitana de Lisboa .....	<b>20</b>
Área Metropolitana do Porto .....	<b>22</b>
Outros territórios .....	<b>24</b>
Modos de Mobilidade em Portugal .....	<b>29</b>
Mobilidade no Transporte de Mercadorias .....	<b>33</b>
Estudo de caso 1 - Piódão .....	<b>34</b>
Estudo de caso 2 - Camarões .....	<b>35</b>
<b>CONCLUSÃO</b> .....	<b>37</b>
<b>REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS</b> .....	<b>41</b>
<b>ANEXOS</b> .....	<b>47</b>
<b>ANEXO A - MOBILIDADE POPULACIONAL</b> .....	<b>47</b>
<b>ANEXO B - CARACTERIZAÇÃO E ORGANIZAÇÃO ADMINISTRATIVA DO TERRITÓRIO</b> .....	<b>49</b>
<b>ANEXO C - ÍNDICE DE PREÇOS AO CONSUMIDOR</b> .....	<b>53</b>
<b>ANEXO D - PIB PER CAPITA</b> .....	<b>55</b>
<b>ANEXO E - PROGRAMA DE APOIO EXCLUSIVO PARA O INTERIOR</b> .....	<b>57</b>
<b>ANEXO F - TÍTULOS DE TRANSPORTE E TARIFÁRIOS</b> .....	<b>61</b>
<b>ANEXO G - CARTELIZAÇÃO DOS TRANSPORTES PÚBLICOS</b> .....	<b>70</b>
<b>ANEXO H - ESTUDO CASO 1-ALDEIA DO PIÓDÃO</b> .....	<b>81</b>
<b>ANEXO I - SISTEMAS DE GOVERNO EM PORTUGAL</b> .....	<b>84</b>

## GLOSSÁRIO DE SIGLAS

AM	Área Metropolitana
AML	Área Metropolitana de Lisboa
AMP	Área Metropolitana do Porto
BT	Barraqueiro Transportes
CCDR	Comissões de Coordenação e Desenvolvimento Regional
CIM	Comunidades Intermunicipais
CP	Comboios de Portugal
DGAL	Direção-Geral das Autarquias Locais
EPE	Entidade Pública Empresarial
IEFP	Instituto do Emprego e Formação Profissional
IHRU	Instituto da Habitação e da Reabilitação Urbana
INE	Instituto Nacional de Estatística
IA	Inteligência Artificial
IP	Itinerário Principal
IPC	Índice de Preços no Consumidor
LVT	Lisboa e Vale do Tejo
LX	Lisboa
ISCTE	Instituto Superior de Ciências do Emprego e da Empresa
KM	Quilómetro
ML	Metropolitano de Lisboa
MTS	Metro Transportes do SUL
MNE	Ministério dos Negócios Estrangeiros
NUTS	Nomenclatura das Unidades Territoriais para fins Estatísticos
OE	Orçamento de Estado
PART	Programa de Apoio à Redução Tarifária dos Transportes Públicos
PVP	Preço de Venda ao Público
RDL	Rodoviária do Lis
RDO	Rodoviária do Oeste
RL	Rodoviária de Lisboa
RMT	Rodoviária do Médio Tejo
SCUTS	Vias Sem Custos para os Utilizadores
STCP	Sociedade Transportes Coletivos do Porto
TAP	Transportes Aéreos de Portugal
TI	Transporte Individual
TST	Transportes a Sul do Tejo
UE	União Europeia

## ÍNDICE DE FIGURAS

<b>Figura 1.1</b> Fatores que impactam as desigualdades.....	6
<b>Figura 2.1</b> Nível de Escolaridade (1960-2021)) .....	11
<b>Figura 2.2</b> Fluxo Migratório (1960-2019).....	11
<b>Figura 2.3</b> Índice de Envelhecimento e outros Indicadores de Envelhecimento (1961-2022) .....	12
<b>Figura 2.4</b> Competitividade (NUTS III, 2021.....	14
<b>Figura 2.5</b> Redução do Investimento em Infraestruturas .....	15
<b>Figura 3.1</b> Áreas Metropolitanas de Lisboa e Porto .....	20
<b>Figura 3.2</b> Comparação do Tarifário da Assinatura de Linha.....	26
<b>Figura 3.3</b> Modelo de Transporte na Região Norte .....	29
<b>Figura 3.4</b> Dinâmicas de Mobilidade por Freguesias no Concelho de Sintra (2011).....	30
<b>Figura 3.5</b> Modo de Transporte na Região do Algarve .....	31
<b>Figura 3.6</b> Mobilidade em Portugal e na UE .....	32
<b>Figura 3.7</b> Transporte de Mercadorias (2005-2020) .....	33
<b>Figura 3.8</b> Horário da Carreira 1635 Almargem do Bispo-Caneças (Vice-versa).....	36
<b>Figura 4.1</b> Bairro de Barracas do Prior velho (Lisboa) e Complexo Industrial CUF/Quimigal (Barreiro).....	48
<b>Figura 4.2</b> População Residente em Portugal (2021) .....	49
<b>Figura 4.3</b> Organização do Território por NUTS .....	50
<b>Figura 4.4</b> Indivíduos por Km <sup>2</sup> 2001-2022 .....	51
<b>Figura 4.5</b> CIMs e as Transferências Monetárias.....	52
<b>Figura 4.6</b> Índice de Preços ao Consumidor (1960-2023).....	53
<b>Figura 4.7</b> Preço por m <sup>2</sup> da Habitação .....	54
<b>Figura 4.8</b> Qualidade do Ambiente .....	54
<b>Figura 4.9</b> PIB Per Capita - Comparação 1993-2021.....	56
<b>Figura 4.10</b> Medidas exclusivas para o Interior .....	60
<b>Figura 4.11</b> Tarifário Andante e Evolução na Procura de Transporte Público na AMP (2016-2022).....	62
<b>Figura 4.12</b> Tarifário na Região do Oeste do Transporte Público de Passageiros.....	63
<b>Figura 4.13</b> Comparação do Tarifário na CIM da Lezíria do Tejo.....	64
<b>Figura 4.14</b> Preços da CP (Lisboa-Porto).....	65
<b>Figura 4.15</b> Tarifário dos Transportes Públicos no Norte.....	66
<b>Figura 4.16</b> Tarifário dos Transportes Públicos no Interior .....	67
<b>Figura 4.17</b> Tarifário dos Transportes públicos no Alentejo .....	68
<b>Figura 4.18</b> Tarifário dos Transportes Públicos no Algarve .....	69
<b>Figura 4.19</b> Organograma do Grupo Barraqueiro SA .....	72
<b>Figura 4.20</b> Empresas do Grupo Transdev na Rodoviária do Tejo e a sua História.....	74
<b>Figura 4.21</b> Mapa da Rede da Transdev Norte e Interior Norte.....	76
<b>Figura 4.22</b> Mapa da Rede CP e MEDWAY .....	77
<b>Figura 4.23</b> Mapa da Rede do Metropolitano de Lisboa .....	79
<b>Figura 4.24</b> Acionistas da Metro Porto .....	80
<b>Figura 4.25</b> Acesso ao Piódão .....	82
<b>Figura 4.26</b> Aldeia de Vinhó e portela de Cerdeira.....	82
<b>Figura.4.27</b> Aldeias Isoladas do Interior .....	83
<b>Figura 4.28</b> Estado das Vias de Acesso no Interior (Piódão e Aldeias nos arredores) .....	83

# INTRODUÇÃO

O campo da Sociologia e das Ciências Sociais tem-se dedicado ao estudo e ao debate da problemática das desigualdades na esfera social, um problema que remonta ao início da humanidade e permanece na sociedade contemporânea. Esta dissertação, propõe-se investigar mais especificamente as desigualdades de mobilidade espacial em Portugal Continental, que emergem como um aspeto crucial e um grande desafio para as políticas de coesão territorial. A perpetuação dessas desigualdades tem impactos sociais e económicos significativos nas regiões e na vida dos seus residentes afetando não apenas a demografia, mas também as oportunidades de emprego, a prosperidade, a competitividade económica e o poder de compra *per capita*.

Para compreender as disparidades existentes na mobilidade espacial em Portugal Continental é fundamental observar que, ao longo dos séculos XX e XXI a mobilidade espacial tem sido influenciada por uma variedade de fatores, incluindo a mobilidade populacional, o PIB *per capita*, as flutuações económicas, as políticas públicas e as dinâmicas sociais. As disparidades entre áreas urbanas e periféricas, bem como entre a urbana e rural (com especial atenção às disparidades entre o litoral e o interior), destacam-se como um fenómeno persistente, suscitando questões sobre as suas consequências sociais e económicas (Carvalho, 2011).

As desigualdades no interior, em comparação com o litoral, refletem-se em diversos indicadores: dificuldades na mobilidade espacial, baixa densidade populacional, envelhecimento mais acentuado e a maior ritmo da população, reduzido investimento público e privado (resultando na escassez de emprego e na perda de capital humano), na renda *per capita*, na educação e na saúde, na acessibilidade a serviços e infraestruturas, dando origem à deslocação da população através da migração e emigração (Caldeiras & Carmo, 2022). No litoral observa-se uma elevada concentração de população, motivada por maiores oportunidades de emprego com salários mais atrativos, melhor coesão social e competitividade económica, maior oferta e acessibilidade a serviços e infraestruturas públicas e maior investimento público e privado (Mauritti et al., 2019).

A principal prioridade das políticas públicas de coesão territorial é corrigir as assimetrias, diferenças, disparidades e desequilíbrios em Portugal, de modo a promover o desenvolvimento e crescimento coesivo, inclusivo, inteligente e sustentável do território. Para alcançar esse objetivo é essencial implementar medidas de incentivos financeiros e fiscais para atrair empresas e pessoas, bem como, investimentos em mobilidade, infraestruturas, serviços públicos, políticas de emprego e formação profissional. Medidas essas que visam melhorar a empregabilidade, a competitividade e o poder de compra *per capita* (Governo, 2017).

Esta problemática leva-nos à pergunta de partida *“Como evoluíram as desigualdades na mobilidade espacial em Portugal Continental nas últimas décadas?”*. A partir desta questão, surge o objetivo geral da pesquisa, que consiste em *“Analisar as causas e consequências das desigualdades de mobilidade espacial”*, destacando os fatores que moldam os padrões de mobilidade em Portugal Continental. Compreender os mecanismos subjacentes e essas disparidades visa contribuir para o desenvolvimento de políticas públicas mais eficazes e para a consolidação de uma sociedade mais equitativa. Para cumprir este objetivo geral foram delineados objetivos específicos que exploram diversos aspetos relacionados com a mobilidade espacial, os quais impulsionam a migração e emigração, bem como as implicações sociais e culturais dessa movimentação populacional;

- Identificar os principais fatores históricos, económicos e políticos que contribuíram para as disparidades regionais em Portugal Continental;
- Analisar os indicadores socioeconómicos relevantes na mobilidade espacial entre regiões nas últimas décadas;
- Comparar o tarifário e frequência dos transportes públicos;
- Avaliar a eficácia das políticas de desenvolvimento adotadas e as suas consequências na redução das disparidades regionais.

A estrutura da dissertação está organizada em três partes distintas. A primeira parte é dedicada ao enquadramento teórico das desigualdades de mobilidade espacial, incluindo a metodologia de investigação, a descrição do modelo de pesquisa e estratégias de análise de dados. A segunda parte aborda a contextualização histórica e política das desigualdades territoriais de mobilidade, bem como as políticas de coesão territorial relacionadas com a mobilidade espacial. Na terceira e última parte, são analisadas desigualdades no acesso à mobilidade espacial, complementadas por dois estudos de caso: Piódão e Camarões. Seguem-se a conclusão, a bibliografia e os anexos.

## ENQUADRAMENTO TEÓRICO-METODOLÓGICO

Nos elementos teóricos pretende-se realçar, através da revisão de literatura, os estudos e metodologias que fundamentam o tema das desigualdades de mobilidade espacial. No que se refere à metodologia, expõe-se de forma clara a definição do tipo de estudo, o modelo de investigação e as estratégias de análise de dados.

### Elementos teóricos

As desigualdades de mobilidade espacial constituem um problema que afeta o país como um todo, englobando diversos contextos. O estudo dessas desigualdades é fundamental para compreender as políticas públicas, bem como dinâmicas sociais e económicas que influenciam a organização das comunidades e do Estado. As desigualdades de mobilidade populacional referem-se às disparidades geográficas e socioeconómicas que impactam a capacidade de deslocação tanto dentro do país como para o exterior. Abordar essa questão requer a implementação de políticas públicas eficazes que mitiguem essas restrições e garantam acesso equitativo e inclusivo a todos os cidadãos. Trata-se de um fenómeno complexo que engloba movimentos de larga escala de pessoas, capital, objetos e informação a nível mundial. Essas desigualdades são causadas por políticas inadequadas, distribuição desigual de recursos, barreiras físicas e sociais, entre outros fatores (Carvalho, 2014; Giuliano & Hanson, 2017; Sheller, 2021).

A mobilidade espacial desempenha um papel crucial no desenvolvimento sustentável, na acessibilidade e na qualidade de vida das comunidades. A gestão eficaz da mobilidade em meio urbano é essencial para promover cidades mais sustentáveis, acessíveis e agradáveis para os seus residentes, reduzindo os impactos negativos do tráfego intenso no ambiente e incentivando o uso de meios de transporte eficientes e ecológicos. De forma semelhante a mobilidade em meio rural é fundamental para o desenvolvimento sustentável das áreas rurais e mais remotas, garantindo o acesso a serviços essenciais e oportunidades económicas, fortalecendo as comunidades locais (Levinson & Krizek, 2018; Sheller, 2021).

Segundo Hedberg & Carmo (2012), a pobreza de mobilidade ocorre quando grupos de pessoas enfrentam restrições significativas para se deslocar e aceder a meios de transporte de forma eficiente e eficaz. Esta condição pode ter várias causas e impactos, contribuindo para a perpetuação do ciclo de pobreza em comunidades específicas. Carmo (2008)<sup>1</sup> aborda o policentrismo na política de ordenamento do território e a dualidade de critérios na coesão social, destacando a diferença entre o

---

<sup>1</sup> Carmo, R. (2008), “Da escala ao território: para uma reflexão crítica do policentrismo”, *Análise Social*, vol. XLIII (4º), 775-793.

litoral (denso e urbano) e o interior (rural e despovoado). O contexto apresentado é particularmente notório no interior do país, mas também se manifesta no litoral, através da dualidade presente na dicotomia “cidade-periferia”. As cidades do litoral são mais urbanas e cosmopolitas enquanto as áreas rurais tendem a ser marginalizadas no acesso à mobilidade e a bens e serviços, apresentando um menor poder de compra. Todavia, no litoral existem zonas rurais nas periferias das cidades, onde também se observam desigualdades, embora não tão acentuadas como nas zonas mais remotas e rurais do interior (Caldeiras & Carmo, 2022).

Segundo Orlando (2021), Portugal é influenciado tanto pelo Mediterrâneo quanto pelo Atlântico, fenómenos que delimitam o território nacional em duas regiões distintas. O Norte, caracterizado por uma topografia montanhosa, clima frio e de precipitação e o Sul composto por vastas extensões de terras planas, clima seco e de elevadas temperaturas. A ocupação humana desse território é interpretada como um macro sistema, no qual a mobilidade populacional desempenha um papel crucial. No litoral a densidade populacional é mais significativa e as oportunidades económicas e sociais mais abundantes, resultando numa configuração urbana caracterizada por uma rede densa de infraestruturas de transportes, tornando essa região num sistema cinzento (aglomeração de pessoas e de interdependência). Por outro lado, o interior é predominantemente rural, com menor disponibilidade de infraestruturas e mobilidade, mas em contrapartida é um sistema verde, destacando-se pela valorização e proteção ambiental e um sistema azul representado pela sua rede hidrográfica, sendo esta última mais proeminente no interior norte, enquanto o interior sul é caracterizado por um clima mais seco e quente.

O interior de Portugal enfrenta desafios substanciais associados às desigualdades sociais e ao despovoamento, fenómenos intrinsecamente ligados ao envelhecimento da população, cuja dinâmica afeta a demografia regional. O aumento da idade média da população suscita a necessidade de investimentos públicos adicionais em áreas sociais, tais como cuidados de saúde e serviços sociais, incluindo a implementação de centros de saúde e lares de idosos. Contexto esse que pode sobrecarregar os recursos já limitados e disponíveis nessas regiões. A migração e emigração manifestam-se quando os jovens e famílias inteiras devido à falta de perspetivas económicas gradualmente abandonam as áreas rurais à procura de melhores oportunidades de emprego, condições de vida sustentáveis e de infraestruturas para o desenvolvimento educacional próprio e dos seus descendentes como escolas, colégios e universidades. Para além disso, a procura de serviços que estão disponíveis apenas nas zonas urbanas ou além-fronteiras também influencia esse movimento migratório, resultando na separação das famílias e no isolamento dos idosos nas áreas rurais. Essa fragmentação familiar contribui para o agravamento do despovoamento e para o surgimento de desigualdades e desafios adicionais, como por exemplo na prestação de serviços e cuidados adequados à população idosa (Carvalho, 2011; Carvalho 2014; Caldeiras & Carmo, 2022; Mauritti, 2022).

A revolução industrial, a estagnação do desenvolvimento rural e a implementação da reforma agrária desempenharam papéis significativos na alteração demográfica em Portugal, resultando no despovoamento e desertificação do interior, bem como na subsequente migração populacional do interior para o litoral (Aboim et al., 2023). O setor secundário da economia representado pela indústria, não foi capaz de absorver adequadamente a mão de obra que se deslocava das áreas rurais do interior para o litoral, dando origem a que muitos trabalhadores procurassem oportunidades no estrangeiro. Esse cenário contribui para o declínio populacional nas regiões do interior e conseqüentemente para o despovoamento e desequilíbrio da densidade populacional (Carvalho, 2011; Murteira, 2023).

## Metodologia

A presente pesquisa adota uma abordagem mista, combinando métodos qualitativos e quantitativos, com o objetivo de obter uma compreensão aprofundada e uma interpretação abrangente dos fenômenos sociais, culturais e comportamentais estudados. A sua escala é múltipla, abrangendo análises em diversos níveis geográficos que incluem o nacional, o continental, as Nomenclatura das Unidades Territoriais para fins Estatísticos (NUTS)<sup>2</sup>, o concelho e a freguesia. A aplicação desta abordagem à temática em questão proporciona percepções significativas sobre experiências e dinâmicas subjacentes, reconhecendo-se a existência de múltiplas realidades (Alves, 2012; Quivy & Campenhoudt, 2017).

Este estudo concentra-se exclusivamente em Portugal Continental, motivado pelos desafios específicos que o contexto nacional enfrenta em relação à mobilidade. Esses desafios incluem as disparidades regionais, as limitações de acessibilidade em áreas rurais e periféricas, o congestionamento urbano e a necessidade iminente de modernização e expansão de infraestruturas de transportes. Além disso, as repercussões sociais e económicas desses desafios têm um impacto significativo na qualidade de vida dos cidadãos e no desenvolvimento socioeconómico das regiões. Entretanto, com o intuito de suprir essa lacuna, este estudo oferece análises detalhadas para uma compreensão aprofundada dos desafios enfrentados, contribuindo para a formulação de políticas públicas, planos de desenvolvimento urbano e estratégias de transporte, com vista a promover uma melhoria substancial na acessibilidade, equidade e sustentabilidade do sistema de transporte de forma harmoniosa e inclusiva em todo o território nacional.

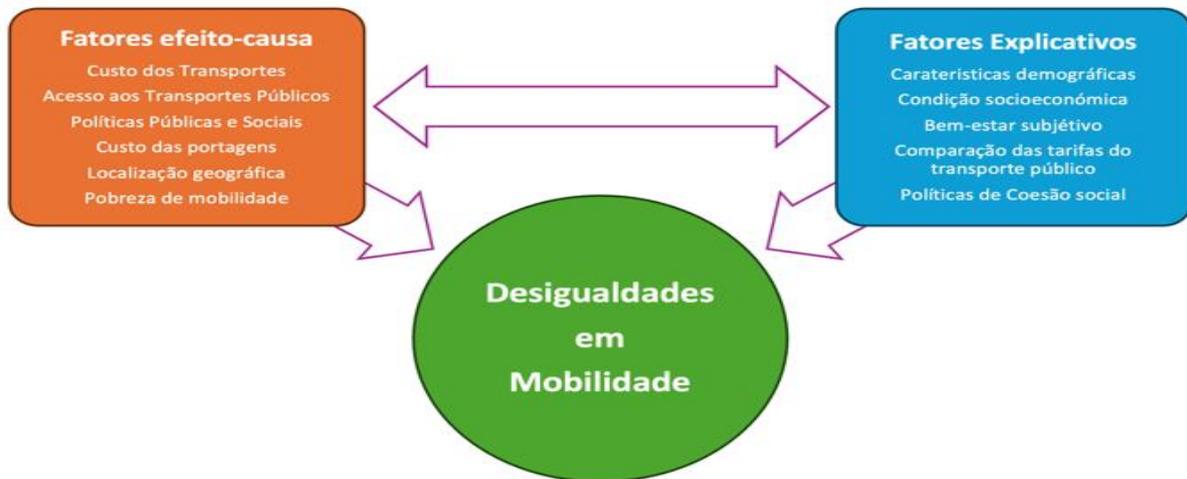
O modelo de análise apresentado na figura 1.1, refere-se às variáveis, fatores efeito-causa e fatores explicativos, que geram as desigualdades de mobilidade espacial em Portugal Continental.

---

<sup>2</sup> Tópico desenvolvido no Anexo B “Caraterização e Organização Administrativa do Território Português”.

**Figura 1.1**

*Fatores que impactam as desigualdades*



Fonte: Elaborado pelo próprio (2024)

Os fatores efeito-causa são:

- *Custo dos Transportes*: está associado ao tipo de transporte a ser utilizado (Ferroviário, Rodoviário, Marítimo ou Aéreo); à distância a percorrer dos passageiros ou do peso e tipo de mercadoria a transportar; o modelo de entrega da mercadoria e a localização (geralmente a entrega expresso e os locais de difícil acesso ou mais remotos representam um valor mais elevado para o utilizador); as taxas a pagar (por via aérea e marítima têm um valor superior); a época de escolha de viagem ou de envio de mercadorias (na época alta e de elevada procura, o valor a pagar é superior à época baixa e de menor procura).
- *Acesso aos Transportes Públicos*: refere-se à capacidade de uma pessoa ou grupo de pessoas poder suportar o custo das tarifas praticadas pelos operadores de transportes; à cobertura geográfica, frequência e horários (as pessoas que residem nas zonas urbanas têm melhor acessibilidade ao transporte em comparação com os residentes nas zonas rurais e mais remotas); o acesso às infraestruturas de transporte (estações de comboios, paragens de autocarro entre outras condicionantes), especialmente para pessoas com mobilidade reduzida (deficientes e idosos); a conectividade entre os diversos tipos de sistema de transporte de forma eficiente e segura; a frequência e informação sobre a eficácia e eficiência do serviço que o operador presta ao utilizador.
- *Políticas públicas e sociais*: são medidas aplicadas pelo poder executivo para solucionar os problemas sociais e promover o bem-estar da sociedade, como as políticas de acesso à mobilidade, saúde, educação, assistência social, habitação e o ambiente. Que têm como objetivo garantir o acesso equitativo à população no geral.

- *Custo das Portagens*: pode variar em função das políticas aplicadas (redução do preço ou subsídios), com o horário de utilização, descontos ou isenção (em horas de menor intensidade, ou zonas sem alternativa de circulação pode ter um custo reduzido), os sistemas de cobrança, manuais ou eletrónicas (as eletrónicas têm um custo do equipamento de pagamento associado), a distância a percorrer e o tipo de veículo.

Os fatores explicativos são:

- *As características demográficas englobam*: a idade, a faixa etária da população, o género, o nível de habilitações literárias (quanto mais baixas menor é o desenvolvimento humano e económico da região ou localidade), a localização geográfica (zonas urbanas, suburbanas ou rurais), o acesso a infraestruturas de transportes (ciclovias, estações de metro e comboios, terminais rodoviários, entre outras), a natalidade, a migração e imigração e os serviços essenciais próximos do local de residência.
- *Condição Socioeconómica engloba*: a utilização de veículo próprio, o acesso aos transportes públicos, o PIB *per capita*, as oportunidades de emprego, a estabilidade financeira, o acesso a programas de proteção social (subsídios de doença, desemprego entre outros apoios da esfera social) e subsídios de transporte (passe social, idoso, estudante entre outras modalidades).
- *Bem-Estar Subjetivo*: é um método importante para entender o estado emocional e psicológico das pessoas, assim como a qualidade dos relacionamentos interpessoais e avaliar de forma subjetiva o próprio bem-estar e qualidade de vida de uma pessoa ou de um grupo de pessoas.
- *Comparação das Tarifas de Acesso ao Transporte Público*: para efetuar a comparação é necessário ter em consideração diversos aspetos como: a distância a percorrer, o tipo de transporte ferroviário (classe, alfa pendular, intercity, regional e urbano); rodoviário (urbano, inter-regional, vias a utilizar e rotas com ou sem portagens, taxas de acesso a infraestruturas), aéreo (classe, taxas aeroportuárias, bagagem, voo doméstico ou internacional), via marítima (taxas dos portos, nacional ou internacional).
- *Políticas de Coesão Social*: são políticas direcionadas para promover a equidade no território num todo como: reduzir a pobreza, combater o problema da desertificação e despovoamento do território (com especial atenção no interior), gerar oportunidades de emprego e de acesso a serviços essenciais para a sustentabilidade das regiões e de integração na sociedade. Ou seja, são políticas para proporcionar o bem-estar da sociedade no geral de forma equitativa.

As metodologias adotadas neste estudo incluem a análise documental, focada principalmente em legislação e políticas públicas, exigindo a interpretação e compreensão de documentos. A análise estatística abrange dados referentes tanto à população quanto à acessibilidade ao transporte público, à disponibilidade de serviços de transporte, aos custos associados ao transporte público, aos custos de utilização das Vias Sem Custos para os Utilizadores (SCUT) e ao tempo médio de deslocação.

Estas abordagens permitem ao investigador identificar tendências, padrões, relações e significados subjacentes, considerando o contexto social, histórico e cultural. Estes métodos são amplamente utilizados na pesquisa social e científica para extrair informações relevantes e significativas de fontes documentais variadas, bem como de artigos científicos, relatórios, cartas, regulamentos e jornais entre outros. Além disso, ressalta-se a importância da avaliação da autenticidade e confiabilidade das fontes documentais para garantir a solidez da análise realizada (Alves, 2012; Quivy & Campenhoudt, 2017).

Um outro método usado é a observação direta, técnica amplamente aplicada em diversas áreas, e no contexto da pesquisa científica refere-se à recolha de informações através de análise direta de comportamentos, fenómenos ou eventos em tempo real, sem a intervenção de instrumentos de medição. Na disciplina de sociologia a observação direta pode ser usada para estudar a sociedade como um todo, prescindindo da utilização de entrevistas ou questionários. Essa abordagem permite uma compreensão mais autêntica e contextualizada do comportamento da sociedade, fornecendo perspectivas com maior precisão sobre as dinâmicas e interações sociais num ambiente natural (Alves, 2012; Quivy & Campenhoudt, 2017).

No estudo de caso realizado no Piódão, uma região situada no concelho de Arganil, a investigação por observação direta concentra-se na compreensão da extrema pobreza em mobilidade, destacando testemunhos reais que ilustram o seu impacto no quotidiano dos cidadãos como um todo. Em relação à localidade de Camarões o objetivo é elucidar, que mesmo na periferia das grandes cidades do litoral também se verifica a existência de pobreza de mobilidade.

## CONTEXTUALIZAÇÃO HISTÓRICA E POLÍTICA

Através da contextualização histórica e política, pretende-se abordar os fatores que contribuíram para ampliar as desigualdades territoriais em termos de mobilidade, destacando a sua influência na configuração atual das áreas urbanas e rurais, bem como os desafios contemporâneos. Além disso, procura examinar as políticas de coesão territorial que visam mitigar tais disparidades e promover uma mobilidade mais equitativa e sustentável.

### Desigualdades territoriais de mobilidade

A mobilidade populacional em Portugal Continental está intimamente ligada à história e à evolução política<sup>3</sup>, económica e social do país, impulsionada por uma variedade de fatores, sendo as desigualdades sociais um catalisador desse fenómeno. Para compreender essas desigualdades é fundamental considerar os fatores históricos e políticos que influenciaram a configuração atual das infraestruturas e dos métodos de transporte. Contexto esse que acarreta uma panóplia de problemas que afetam a mobilidade das comunidades locais e do país como um todo. Alguns dos principais problemas decorrentes desse fenómeno incluem: a pobreza de mobilidade e de acesso ao transporte público entre regiões, a procura dos cidadãos por uma melhor qualidade de vida (principalmente naqueles que residem nas áreas remotas e rurais do Interior), o declínio económico e o baixo poder de compra (resultado da escassez de oportunidades de emprego e do investimento público e privado), o envelhecimento da população, a migração e imigração para o litoral e para além-fronteiras, o acesso limitado aos serviços básicos, a perda de identidade e cultural e a desigualdade territorial entre o interior e o litoral.

O problema dos desequilíbrios na densidade populacional em Portugal não é um fenómeno do século XXI, persiste desde o século XX até aos tempos atuais, conforme retratado nos diversos contextos que deram origem à mobilidade populacional e os seus impactos na mobilidade geográfica e na coesão social do país discutidos no livro de Francisco Carvalho com o título *“A Emigração Portuguesa nos Anos 60 do Século XX- Porque não Revisitá-la Hoje?”*. A migração da população tanto a nível interno quanto para além-fronteiras, tem sido constante, resultando na concentração da população no litoral e no despovoamento do interior<sup>4</sup>. Padrões migratórios estes que têm contribuído para as desigualdades sociais, falta de coesão territorial e disparidades em competitividade e produtividade. A migração para além-fronteiras também afetou significativamente a demografia portuguesa, especialmente nas regiões do interior. A população do continente emigrou para vários

---

<sup>3</sup> Tópico desenvolvido no Anexo I *“Sistemas de Governo em Portugal”*.

<sup>4</sup> Tópico desenvolvido no Anexo A *“Mobilidade Populacional”*.

destinos incluindo a Europa (Alemanha, França, Suíça e Luxemburgo), África (África do Sul, Angola, Brasil, Cabo Verde, Moçambique, São Tomé e Príncipe). A população dos Açores e da Madeira emigrou para a América do Norte (EUA e Canadá) e do Sul (Venezuela). O pico mais elevado de emigração ocorreu durante a vigência do Estado Novo (1933-1974) registando-se em 1966 com 120.239 emigrantes. Apesar de as oportunidades de emprego se concentrarem no litoral e nas principais cidades (Porto e Lisboa), bem como nas suas periferias e os setores da atividade secundário e terciário estarem em crescimento, as regiões de Lisboa e do Porto não conseguiram absorver adequadamente a grande quantidade de pessoas provenientes do interior do país, resultando numa procura excessiva e numa oferta insuficiente de mão de obra. Esse cenário culminou na emigração compulsiva daqueles que não conseguiram obter emprego impelindo-os a procurar trabalho noutros países (Carvalho, 2011; Diário do Alentejo, 2019; Instituto Nacional de Estatística [INE], 2020).

O panorama educacional exerceu uma influência significativa na mobilidade populacional em Portugal ao longo dos anos. Em 1960, o país apresentava uma população residente de 7.647.102 habitantes, com muitas famílias nas áreas rurais do interior do país caracterizadas por elevadas taxas de analfabetismo e escassez de recursos financeiros. Como resultado, uma percentagem significativa da população tinha acesso limitado ao ensino secundário e superior, dando origem a que muitos jovens abandonassem os estudos para trabalhar e contribuir para as despesas familiares. A discrepância educacional era evidente, uma vez que o acesso ao ensino secundário e superior era um privilégio restrito às famílias mais abastadas, contribuindo para uma elevada taxa de analfabetismo atingindo 5.096.434 de portugueses residentes. Em 2021, apesar do aumento da população residente (de 7.647.102 para 9.011.878), foi observada uma redução no número de pessoas sem nível de escolaridade, um indicador de melhoria no acesso à educação. No entanto, ainda é significativo o número de residentes com habilitações apenas ao nível do ensino básico (4.477.240) enquanto o acesso ao ensino secundário (2.119.842) e superior (1.782.888) continua a ser uma questão preocupante (Figura 2.1). Dados que evidenciam a persistência de muitos desafios para diminuir as desigualdades educacionais em Portugal, especialmente entre a população ativa (15-64 anos), o que suscita preocupações para um país desenvolvido (PORDATA, 2023a).

**Figura 2.1**

*Nível de Escolaridade (1960-2021)*

**População residente com 15 e mais anos segundo os Censos: total e por nível de escolaridade completo mais elevado**  
 Quantas são as pessoas sem instrução ou com o ensino básico, secundário ou superior?  
 Indivíduo

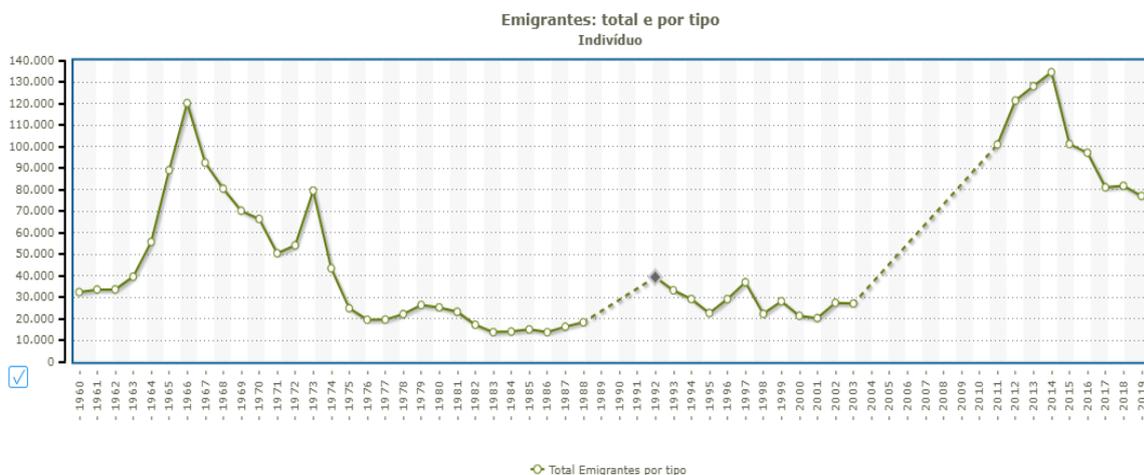
Anos	Nível de escolaridade							Secundário	Superior
	Total	Sem nível de escolaridade	Básico	Básico					
			Total	1º ciclo	2º ciclo	3º ciclo			
1960	7 647 102	5 096 434	x	2 272 347	x	x	229 256	49 095	
2001	8 699 515	1 568 250	5 246 758	2 625 885	1 203 798	1 417 095	1 159 830	657 712	
2021	9 011 878	528 088	4 477 240	2 008 075	864 512	1 604 653	2 119 842	1 782 888	

População residente com 15 e mais anos segundo os Censos: total e por nível de escolaridade completo mais elevado  
 Fontes de Dados: INE - X, XI, XII, XIV, XV e XVI  
 Recenseamentos Gerais da População  
 Fonte: PORDATA  
 Última actualização: 2023-03-14

É possível observar na figura 2.2, o aumento do fluxo migratório no início do século XXI, impulsionado pelo aumento da inflação em 2004 e pelo início da maior crise financeira mundial entre 2008 e 2014, marcada pela falência do banco americano “*Lehman Brothers*”. Este fenómeno teve grande impacto na mobilidade, alterando a densidade populacional em todo o território nacional. O pico mais elevado ocorreu em 2014 com a emigração de 134.624 de portugueses para todos os continentes devido aos níveis elevados de desemprego causados pela falência e insolvência de muitas empresas, bem como pela falta de oportunidades no mercado de trabalho para pessoas com qualificações superiores. Isso contrasta com o cenário de 1966 (120.000), quando a emigração estava mais concentrada em pessoas com baixo nível de qualificações (INE, 2020; PORDATA, 2023a).

**Figura 2.2**

*Fluxo Migratório (1960-2019)*



Fontes/Entidades: INE, PORDATA

Fonte: INE (2020); PORDATA (2023a)

Para uma compreensão mais completa dos padrões de mobilidade populacional, bem como das causas subjacentes ao despovoamento e à densidade populacional em determinada localidade ou região é crucial efetuar uma análise demográfica por faixa etária. Isso permite uma compreensão profunda da tendência de crescimento ou declínio da população com base na proporção de jovens e idosos residentes.

A evolução da taxa de natalidade desempenha um papel fundamental no aumento ou envelhecimento da população enquanto a taxa de mortalidade associa-se diretamente à expectativa de vida e à proporção de idosos. Em Portugal, o índice de envelhecimento tem aumentado progressivamente ao longo dos anos atingindo níveis significativamente elevados em 2022 (183,5%). Esse aumento tem sido acompanhado por uma redução no índice de sustentabilidade potencial indicando um desequilíbrio entre as gerações jovens e idosas da população. Esta tendência revela um cenário preocupante de envelhecimento populacional e escassez de uma força de trabalho jovem e ativa (Figura 2.3), (PORDATA, 2023b).

**Figura 2.3**

*Índice de Envelhecimento e outros Indicadores de Envelhecimento (1961-2022)*

Anos	Rácio - %			Proporção - %		Rácio
	Índice de envelhecimento	Índice de dependência total	Índice de dependência jovens	Índice de dependência idosos	Índice de longevidade	Índice de sustentabilidade potencial
1961	27,5	59,0	46,3	12,7	33,6	7,9
1974	34,9	60,6	44,9	15,7	30,5	6,4
1980	43,8	59,0	41,0	18,0	33,8	5,6
1990	65,7	51,1	30,8	20,3	39,4	4,9
2000	98,8	48,3	24,3	24,0	41,4	4,2
2008	115,1	50,1	23,3	26,8	46,4	3,7
2020	172,5	57,0	20,9	36,1	48,7	2,8
2021	178,4	57,6	20,7	36,9	48,7	2,7
2022	183,5	58,1	20,5	37,6	48,7	2,7

Índice de envelhecimento e outros indicadores de envelhecimento  
Fontes de Dados: INE - Estimativas Anuais da População Residente  
Fonte: PORDATA  
Última actualização: 2023-06-02

Fonte: PORDATA (2023b)

Em Portugal Continental<sup>5</sup> a distribuição da densidade populacional não segue um modelo equilibrado observando-se uma elevada concentração populacional no litoral. Esta disparidade tem impactos significativos tanto na mobilidade espacial como na coesão social em todo o território. A figura 4.4 ilustra um aumento nas desigualdades de densidade populacional ao longo de 21 anos indicando uma tendência de migração da população do interior para o litoral. Pode ser observado que o número médio de indivíduos por m<sup>2</sup> no litoral entre Setúbal e Viana do Castelo varia entre os 49,5 e 7.375,5. Entretanto, nas zonas mais interiorizadas o rácio apresenta valores muito baixos entre os 4,3 e 21,2 (PORDATA, 2023c).

<sup>5</sup> Tópico desenvolvido no Anexo B “Caracterização e Organização Administrativa do Território português”.

No litoral de Portugal o impacto da mobilidade populacional é evidente no meio ambiente com níveis de poluição mais elevados em comparação com as regiões menos povoadas e remotas. As áreas do interior são as que apresentam melhor qualidade ambiental. A elevada concentração da população, da indústria e do comércio no litoral contribui para esse problema ambiental (Figura 4.8). A litorização, resultante da mobilidade populacional das zonas rurais e remotas para o litoral teve implicações na economia com o aumento do índice de preços ao consumidor<sup>6</sup> (IPC) e do preço por m<sup>2</sup> na habitação<sup>7</sup>. As regiões do litoral registam os preços por m<sup>2</sup> mais elevados, variando entre os 1100€ e 2583€, sendo a região do Algarve que apresenta os valores mais elevados. Entretanto, no interior os preços variam entre os 546€ e 733€ (Figura 4.8), (INE, 2023).

No interior de Portugal é evidente a limitação de acesso a transportes públicos e infraestruturas eficientes, manifestando-se através de vias em mau estado de conservação, localidades de difícil acesso rodoviário, dificuldade de acesso à rede de telecomunicações bem como na escassez de investimento público e privado. O despovoamento é uma consequência direta da migração e emigração dos residentes causando o envelhecimento demográfico, o que afeta negativamente o desenvolvimento e a competitividade económica dessas regiões.

O declínio económico está intrinsecamente interligado ao fenómeno da mobilidade populacional e ao consecutivo despovoamento, desencadeado pela diminuição da atividade económica nas áreas rurais e remotas. A redução da população economicamente ativa nessas regiões induz numa quebra da procura por bens e serviços, provocando o declínio do comércio local e a redução da diversificação de oportunidades de emprego. Conjuntura essa que provoca um impacto negativo na economia local, apresentando obstáculos significativos no desenvolvimento sustentável das regiões. Notoriamente, o declínio na atividade agrícola e mineira emerge como um fator contribuinte para as disparidades observadas entre as regiões do interior e do litoral (Carvalho, 2011).

O baixo poder de compra *per capita*<sup>8</sup> no interior é um problema que contribui para a mobilidade populacional e o despovoamento, com a população a migrar para áreas mais urbanas e cosmopolitas, onde o poder de compra oferece uma melhor qualidade de vida para os cidadãos. Os primeiros estudos estatísticos sobre o poder de compra *per capita* foram realizados entre 1993 e 2002, com atualizações bienais posteriores a 2007, mostram uma tendência do aumento geral desse indicador nas diferentes regiões do país. Os valores do poder de compra em relação à média nacional (100 %) podem variar de acordo com diversos fatores, como o custo da habitação, salários, densidade populacional, índices económicos e de inflação, IPC, entre outros. A figura 4.9, ilustra a variação do poder de compra entre

---

<sup>6</sup> Tópico desenvolvido no Anexo C “Índice de Preços ao Consumidor”.

<sup>7</sup> Diário da República. (1992, outubro 31). Portaria 1026/1992.

<https://files.dre.pt/1s/1992/10/252b01/00030003.pdf>.

<sup>8</sup> Tópico desenvolvido no Anexo D “PIB PER CAPITA”.

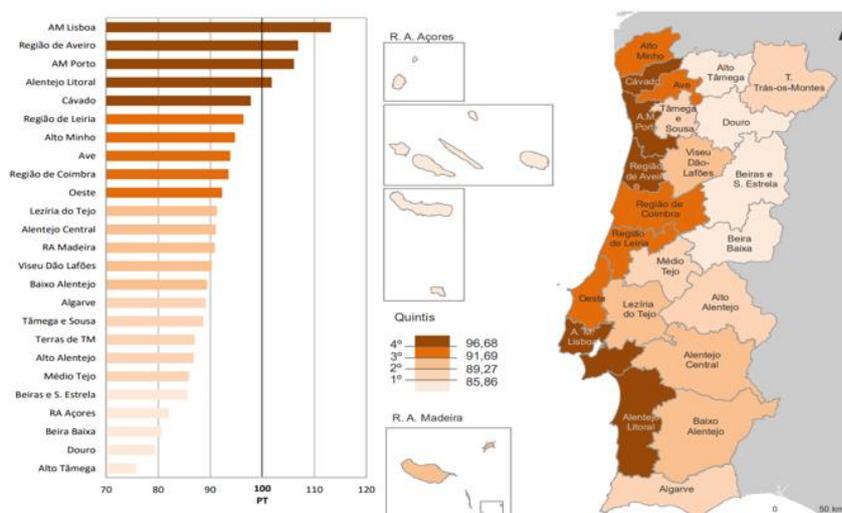
os finais do século XX e o vigésimo primeiro ano do século XXI, destacando-se a complexidade na comparação do poder de compra entre regiões e o aumento entre 1993-2021 (PORDATA, 2023d).

## Políticas de coesão territorial para a mobilidade

As políticas de coesão territorial para a mobilidade têm como objetivo assegurar que todas as regiões, independentemente da sua localização geográfica ou características socioeconómicas, tenham acesso equitativo a diversos serviços incluindo os de transporte e infraestrutura adequados. Políticas essas, que geralmente são implementadas por governos e organismos regionais e têm como objetivo principal promover o desenvolvimento sustentável e reduzir disparidades territoriais.

Desde finais de 1960, a sociedade portuguesa tem assistido ao avanço de uma litoralização progressiva do país que acentua a tendência de pobreza de mobilidade, o despovoamento e o envelhecimento do interior, bem como a perda de coesão territorial e competitividade entre o Interior e o litoral. Este fenómeno tem contribuído para o empobrecimento das regiões do interior, que representam cerca de 2/3 do território nacional. A perda de mobilidade e de coesão territorial no interior do país tem vindo a agravar-se (Instituto do Emprego e Formação Profissional [IEFP], 2020). As desigualdades entre regiões de Portugal Continental podem ser observadas no índice de competitividade, as regiões do interior são as que apresentam menor competitividade em relação às regiões do litoral. As regiões que se encontram acima de 100 quintis são quatro: AML; Região de Aveiro, AMP e Alentejo Litoral, todas no litoral, com exceção do Litoral Algarvio que se encontra abaixo dos 90 quintis (Figura 2.4), (INE, 2023).

**Figura 2.4**  
*Competitividade (NUTS III, 2021)*

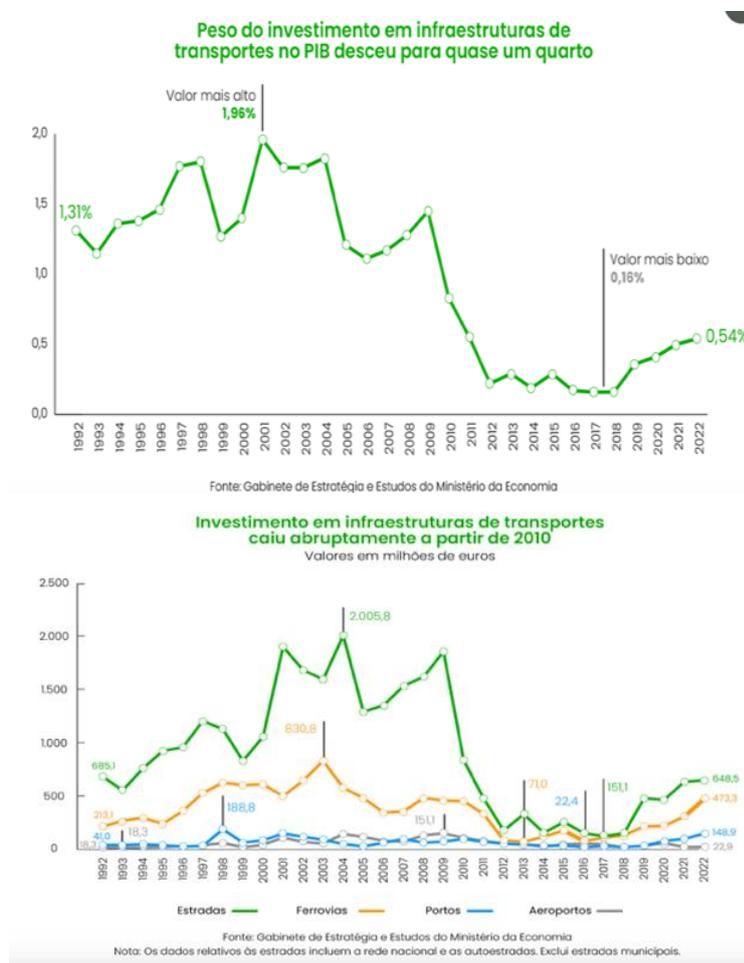


Fonte: INE (2023)

De acordo com o Relatório do Desenvolvimento do Território Português (2020), o investimento em infraestruturas rodoviárias e ferroviárias era uma prioridade para o equilíbrio da coesão territorial e promoção do desenvolvimento económico, visando reduzir os custos e o tempo do transporte de passageiros e de mercadorias. Pode ser observado na figura 2.5 que o investimento em mobilidade entre 2001 e 2010 foi de 28,3 mil milhões de euros, correspondendo a um investimento anual de 2,83 mil milhões de euros em vias rodoviárias, ferroviárias e portos marítimos. No entanto, ao longo dos últimos 14 anos o investimento reduziu-se em 69% para 883,8 milhões de euros anuais (Veríssimo, 2024).

**Figura 2.5**

*Redução do Investimento em Infraestruturas*



Fonte: Veríssimo (2024)

O desígnio do Programa Nacional para a Coesão Territorial é encontrar soluções com carácter de urgência que contrariem uma trajetória insustentável, investindo em infraestruturas de transporte na construção e na melhoria da rede rodoviária, na ferrovia e na eficiência do transporte público de passageiros e mercadorias para garantir uma rede abrangente e eficiente em todas as regiões (Governo, 2017). “Portugal 2020” foi um programa apoiado pela União Europeia (UE), através do fundo

de coesão, destinado ao desenvolvimento e apoio à mobilidade, à produção nacional e à habitação. No âmbito da mobilidade o investimento do Estado na rodovia visava promover a economia regional e nacional, para além de tornar o transporte rodoviário de passageiros e mercadorias mais eficiente interligando as áreas mais isoladas e sem acesso ferroviário do interior do país. Na rodovia a requalificação das vias intermunicipais, como a duplicação de vias no IP3 entre Coimbra e Viseu com um custo de cerca de 7 milhões de euros e o início da empreitada de ligação rodoviária entre Escariz e a A32 com um custo de 14 milhões de euros são investimentos de grande relevância estrutural para a conectividade entre o litoral e o interior. Esses investimentos contribuem para a coesão territorial, promovem a economia regional e nacional e melhoram o transporte rodoviário de passageiros e de mercadorias, facilitando o acesso a áreas mais isoladas (Governo, 2017, 2021). O desígnio do Programa Nacional para a Coesão Territorial é encontrar soluções com carácter de urgência que contrariem uma trajetória insustentável, investindo em infraestruturas de transporte na construção e na melhoria da rede rodoviária, na ferrovia e na eficiência do transporte público de passageiros e mercadorias para garantir uma rede abrangente e eficiente em todas as regiões (Governo, 2017).

A empresa Comboios de Portugal (CP) anunciou a sua decisão de investir na promoção da mobilidade sustentável por meio da aquisição de 22 novas automotoras, sendo 12 automotoras bi-modo e 10 elétricas, num montante total de 168 milhões de euros até 2023. Esta iniciativa foi delineada com o intuito de fomentar a preservação do ambiente mediante a redução das emissões de carbono e promover a sustentabilidade energética por meio da redução de custos operacionais associados ao transporte ferroviário. Na infraestrutura ferroviária desde o ano de 2020, que está em curso um dos mais significativos investimentos na modernização e expansão da linha férrea. O principal objetivo é o reforço da interoperabilidade e o aumento da capacidade de transporte de mercadorias e passageiros por via-férrea, com maior segurança e sustentabilidade através de um projeto de requalificação, modernização, eletrificação, sinalização e de expansão das linhas ferroviárias.

Estão em curso as seguintes obras:

- A modernização e eletrificação do Corredor Internacional Sul, na linha do Leste no troço entre Elvas e Fronteira e na linha de Évora. Está prevista a criação de uma nova ligação entre Évora e Elvas cujo montante global de investimento ascende a 430 milhões de euros.
- O Corredor Internacional Norte está a ser intervencionado. Estão aprovados investimentos no total de 621 milhões de euros. A modernização da Linha da Beira Alta entre a Guarda e Cerdeira e da Linha da Beira Baixa no troço entre a Covilhã e a Guarda.
- Também estão a ser intervencionadas as linhas do Minho e do Norte (Corredor Norte-Sul). O intuito é melhorar e flexibilizar o eixo atlântico e as linhas do Douro, do Oeste e do Algarve (Corredores Complementares).

- Obras essas que ascendem a um investimento de 321 milhões de euros.
- A eletrificação do troço entre Nine e Viana do Castelo está concluída. Em curso está a renovação integral da via entre Alfarelos e a Pampilhosa (Governo, 2017, 2021).

O Metropolitano de Lisboa (ML), no seu processo de modernização da rede tem como objetivo melhorar a mobilidade na Área Metropolitana de Lisboa (AML) e promover a descarbonização do setor dos transportes. Este esforço também visa melhorar a oferta do transporte público de passageiros tornando-o mais eficiente. Prevê-se um investimento de 114,5 milhões de euros que inclui a adaptação de 111 unidades triplas de tração existentes ao novo sistema de comunicação e sinalização, *Communications-Based Train Control (CBTC)*. A aquisição de 14 novas unidades triplas (42 carruagens) e a instalação do novo sistema de sinalização nas linhas verde, azul e amarela, bem como nos parques de material e oficinas. Assim como, o prolongamento da linha vermelha (São Sebastião/Alcântara), a ligação da linha verde com a amarela (linha circular) e a criação da linha violeta em Loures (Metro ligeiro à superfície Hospital Beatriz Ângelo-Várzea de Loures) com ligação à linha amarela (Metropolitano de Lisboa, 2023).

O Governo aprovou no dia 28 de setembro 2023 uma medida de redução no valor das portagens em determinadas autoestradas do interior e do Algarve (antigas SCUT). Esta medida entra em vigor em janeiro de 2024, consiste em aumentar o desconto que está em vigor de 50% para 65% sobre o valor de referência das tarifas base de 2011. As autoestradas abrangidas por esta medida são: A4 - Autoestrada Transmontana (antigo IP4), A13 e A13-1 - Autoestrada do Pinhal Interior, A22 – Autoestrada do Algarve, A23 – Autoestrada da Beira Interior, A24 – Autoestrada do Interior Norte e a A25 – Autoestrada das Beiras Litoral e Alta. Esta medida terá impacto significativo nas comunidades residentes nas regiões abrangidas tanto em termos económicos como em termos de mobilidade com preços mais acessíveis. Para ilustrar, um residente que utilize a A22 na sua deslocação para ir e voltar do trabalho diariamente entre Portimão e Faro paga atualmente (2023) 154 euros por mês, mas em 2024 passará a pagar 104 euros, representando uma redução mensal de 50 euros e uma poupança anual de 600 euros. Na A23, um residente que realiza o percurso de ida e volta para o trabalho entre a Covilhã e Castelo Branco paga atualmente (2023) no final do mês 112 euros passará a pagar 80 euros (2024) menos 32 euros, uma poupança anual de 384 euros. Já na A25, um residente que efetue uma viagem de ida e volta entre Vouzela e a Guarda paga (2023) 198 euros e passará a pagar (2024) 146 euros menos 52 euros, uma poupança anual de 624 euros. É importante destacar que esta medida abrange todos os veículos, sejam eles de transportes de mercadorias ou passageiros, beneficiando de uma redução de 65% durante o período diurno e de 70% durante o período noturno. Essa iniciativa assume uma relevância nas seguintes autoestradas: Transmontana, Túnel do Marão e Pinhal Interior, pois essas vias não foram contempladas pela redução de 50% vigente em 2023 (Portugal.Gov.PT, 2023a).

O programa “*Portugal 2020*” concentrou-se em medidas de coesão territorial exclusivas para o interior do país. O investimento total ronda os 664 milhões de euros, sendo participado por fundos europeus com uma dotação de 357 milhões de euros e o restante suportado pelo Estado português, os apoios serão focados na mobilidade populacional e no repovoamento do interior, para que o país fique menos litoralizado e mais equilibrado na sua densidade populacional, na competitividade e no emprego com o apoio do programa “*Trabalhar no interior*”<sup>9</sup>. No âmbito da mobilidade populacional, a política de habitação tem um papel fundamental para o desenvolvimento do território com maior incidência nas regiões do interior. O orçamento do Instituto da Habitação e da Reabilitação Urbana (IHRU) estará dotado com 180 milhões de euros, dos quais 150 milhões correspondem a despesa efetiva, onde se inclui o programa “*chave na mão*”. O Programa de Apoio ao Empreendedorismo e à Criação do Próprio Emprego (Portaria n.º 985/2009, de 4 de setembro) é uma iniciativa projetada para incentivar e apoiar a criação de novos negócios e o empreendedorismo, visando impulsionar o crescimento económico, o aumento da empregabilidade e a inovação no país, juntamente com o programa de Apoio à Mobilidade Geográfica no Mercado de Trabalho (Portaria n.º 85/2015, de 20 de março). Foi ainda lançado o “*Programa de Apoio à Produção Nacional*”, uma iniciativa da área governativa da Coesão Territorial, destinada ao apoio direto ao investimento empresarial produtivo e dirigida essencialmente ao setor industrial. O programa<sup>10</sup> tem uma dotação de 100 milhões de euros, 50% dos quais afetos aos territórios do Interior. Este programa tem como objetivo “estimular a produção nacional das micro e pequenas empresas e reduzir a dependência do país face ao exterior” (Figura 4.10), (Governo, 2017, 2021).

As desigualdades territoriais de mobilidade em Portugal continental são um reflexo das políticas históricas e contemporâneas, assim como das disparidades económicas a nível regional. Apesar dos avanços significativos nas últimas décadas e de o apoio da U.E ter sido importante para o desenvolvimento do país como um todo, mesmo assim há um longo caminho a percorrer para garantir um acesso equitativo à mobilidade e de coesão territorial em todo o país. As políticas sociais e económicas no futuro precisam de se centrar numa distribuição mais justa nos investimentos em infraestruturas e em soluções de transporte inovadoras e sustentáveis que beneficiem todos os residentes e regiões.

---

<sup>9</sup> Ver sites: <https://eportugal.gov.pt/noticias/programa-trabalhar-no-interior-incentiva-a-mobilizacao-geografica> e <https://www.iapmei.pt/Paginas/COVID-DOCS/Territorio-Interior-Doc-Sintese-Apoios-e-incentivo.aspx>.

<sup>10</sup> Tópico desenvolvido no Anexo E “*Programa de Apoio Exclusivo para o Interior*”.

## AS DESIGUALDADES NO ACESSO À MOBILIDADE

As desigualdades no acesso à mobilidade espacial resultam de múltiplos fatores, incluindo as disparidades socioeconómicas e geográficas que afetam a capacidade do indivíduo se deslocar de forma eficiente e acessível tanto no âmbito regional quanto a inter-regional. A dualidade de critérios das políticas públicas implementadas pelos poderes executivo, legislativo e local têm um impacto negativo sobre as populações provocando diversos problemas como: desigualdades no acesso aos transportes públicos de passageiros e na sua cartelização<sup>11</sup>, na densidade populacional e no envelhecimento demográfico. Disparidades essas, que se manifestam principalmente em termos de pobreza de mobilidade e na insuficiência de infraestruturas públicas e privadas, evidenciadas pela carência de transportes públicos de passageiros e de mercadorias, bem como pela insuficiência de vias rodoviárias e ferroviárias, portos e aeroportos nas periferias dos grandes centros urbanos e nas regiões rurais e mais remotas de Portugal Continental.

As pessoas com mobilidade reduzida e incapacidade visual enfrentam desafios particularmente sérios de locomoção no seu quotidiano, os quais podem ser caracterizados da seguinte forma:

- *Dificuldades de Mobilidade nas Infraestruturas Urbanas:* passeios obstruídos por viaturas e obstáculos não identificados; ausência de piso rebaixado nos passeios, calçadas e vias com o piso irregular; falta de informação tátil e auditiva em espaços públicos, tanto abertos como fechados, marcações no piso com relevo ou em braille e sinais de trânsito sem avisos sonoros; prédios públicos e estabelecimentos comerciais com corredores e passagens estreitas, degraus entre outros obstáculos, assim como a ausência de informação em braille.
- *Dificuldades no Acesso aos Transportes Públicos de passageiros:* ausência de painéis sonoros e informações táteis nas paragens de autocarros, nas estações de metro e comboio e no material circulante; problemas técnicos nos sinais das viaturas e carruagens, que frequentemente não funcionam ou têm o volume baixo; falta de rampas de acesso, o que limita a independência das pessoas com mobilidade reduzida.
- *Falta de Consciencialização da sociedade:* a necessidade de compreensão e apoios às dificuldades específicas das pessoas com mobilidade reduzida; a falta de comunicação adequada entre os utilizadores da via pública, especialmente quando não há interação verbal ou gestual de forma a indicar a presença de outras pessoas ou veículos na via pública, torna a circulação nos cruzamentos e travessias mais perigosos.

---

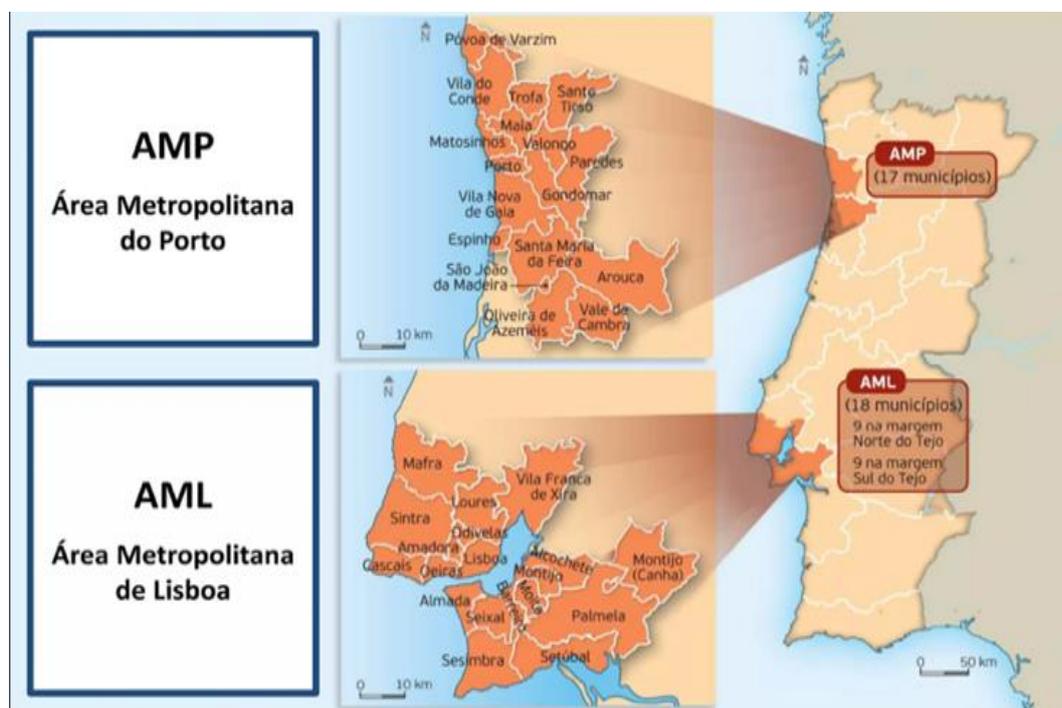
<sup>11</sup> Tópico desenvolvido no Anexo G “Cartelização dos Transportes Públicos”.

## Tarifários e Oferta de Transporte público de Passageiros

Na AML encontra-se a maior concentração populacional de Portugal, abrangendo 18 Municípios, 118 Freguesias, com uma extensão de 3.704 Km<sup>2</sup> e uma população residente de 2.809.703 habitantes. A segunda maior concentração populacional está na Área Metropolitana do Porto (AMP), que abrange 17 Municípios e 173 Freguesias, uma extensão de 2.027 Km<sup>2</sup> e uma população de 1.732.018. Em ambas as Áreas Metropolitanas (AM) o custo dos transportes públicos é acessível e igualitário para todos os residentes, sendo significativamente reduzido em comparação com as outras regiões de Portugal Continental. Esta situação evidencia uma desigualdade e dualidade de critérios em termos de mobilidade regional e inter-regional (Figura 3.1), (PORDATA, 2021).

**Figura 3.1**

*Áreas Metropolitanas de Lisboa e Porto*



Fonte: Slideshare (2015)

### Área Metropolitana de Lisboa

Em 2021, o transporte público de passageiros representava 15,8% da mobilidade na AML conforme Relatório do Estado do Ambiente (REA) de 2023. Para melhorar a mobilidade dos municípios da AML<sup>12</sup> foi realizado um concurso público internacional de serviço público de transporte rodoviário de passageiros, em conformidade com o Regulamento (CE) nº 1370/2007 do Parlamento Europeu e do

<sup>12</sup> Tópico desenvolvido no Anexo G “Cartelização dos Transportes Públicos”.

Conselho, de 23 de outubro. Este concurso foi dividido em quatro lotes, sob a designação de “*Carris Metropolitana*”. A cidade de Lisboa, com exceção do início e fim das linhas, visto ser zona operacional exclusiva da empresa pública Carris ficou de fora dos lotes, assim como Cascais e Barreiro que têm serviço de âmbito municipal assegurados pelas empresas MOBICASCAIS e Transportes Coletivos do Barreiro respetivamente. Os quatro lotes foram atribuídos às seguintes empresas e abrangem os seguintes municípios:

- Lote 1: Atribuído à Viação Alvorada (Grupo Barraqueiro), inclui os municípios da Amadora, Cascais\*, Lisboa\*, Oeiras e Sintra (Os municípios assinalados com \* têm serviço próprio de âmbito municipal).
- Lote 2: Atribuído à Rodoviária de Lisboa (Grupo Barraqueiro), inclui os municípios de Lisboa\*, Loures, Odivelas, Mafra e Vila Franca de Xira.
- Lote 3: Atribuído à Transportes Sul do Tejo (TST), inclui os municípios de Almada, Lisboa\*, Seixal e Sesimbra.
- Lote 4: Atribuído à Alsa Todi, inclui os municípios de Alcochete, Lisboa\*, Moita, Montijo, Palmela, Barreiro\* e Setúbal).

A AML oferece uma variedade abrangente de meios e horários de transporte público tanto a nível rodoviário quanto ferroviário. No setor rodoviário destacam-se as marcas Carris (autocarros) e Carris Metropolitana enquanto no setor ferroviário são relevantes a Carris (elétricos), a CP, a Fertagus, ML e Metro Transportes do SUL (MTS). Para facilitar a mobilidade dos munícipes foi implementado na AML um sistema de passe denominado de “*Navegante*”<sup>13</sup>. Este sistema é subsidiado e financiado pelas Câmaras Municipais que integram a AML, proporcionando aos residentes uma opção acessível e integrada para o uso dos diversos meios de transporte públicos disponíveis na região.

A oferta de rotas de carreiras urbanas de transporte público de passageiros na AML registou um aumento significativo<sup>14</sup>. No Lote 1 as rotas aumentaram de 98 carreiras para 133, no Lote 2 de 187 para 218, no Lote 3 de 116 para 163 e no Lote 4 de 80 para 111. Esta expansão resultou na redução do tempo de espera dos utilizadores para metade nas zonas urbanas da AML devido a uma maior frequência de horários<sup>15</sup>. Nas zonas urbanas da periferia os intervalos entre carreiras variam entre os 10 e 20 minutos enquanto nas zonas rurais da periferia variam entre 30 e 60 minutos nas horas de maior fluxo de passageiros. Entretanto, a frequência dos comboios sofreu uma redução em comparação com o ano de 2018. Anteriormente o tempo de espera entre circulações era de 12 minutos nas horas de maior fluxo de passageiros e de 20 minutos nas horas de menor fluxo tanto na

---

<sup>13</sup> Tópico desenvolvido no Anexo F “*Títulos de Transporte na AML*”.

<sup>14</sup> Ver site: <https://www.transportes-online.info/2020/09/tst-barraqueiro-e-vimecascotturb-na.html>.

<sup>15</sup> Ver tempos de espera no site: [https://www.carrismetropolitana.pt/horarios/?date=2024-03-12&municipality\\_id=&route\\_short\\_name=.](https://www.carrismetropolitana.pt/horarios/?date=2024-03-12&municipality_id=&route_short_name=)

linha de Sintra quanto na de Cascais. Atualmente, o tempo de espera aumentou para 20 a 30 minutos<sup>16</sup> nas horas de maior afluência e para 20 a 40 minutos nas horas de menor afluência. Além disso a diminuição do número de carruagens tem degradado a comodidade dos utentes, resultando frequentemente na sobrelotação dos comboios. O Metropolitano de Lisboa<sup>17</sup> registou uma redução de passageiros em 2022, totalizando 133 milhões em comparação com dados de 2019.

O “*Navegante*” é um título de transporte que entrou em vigor a 1 de abril de 2023, introduzindo um novo sistema tarifário que abrange todos os operadores de transporte público de passageiros da AML. Este novo sistema inclui 19 novos modelos de passes, entre os quais, se destaca o “*Passe Navegante Metropolitano*” e os outros 18 denominados “*Passe Navegante Municipal*”<sup>18</sup>, cada um destinado a um município específico. Esta medida resulta de uma colaboração entre os municípios da AML com o objetivo de inovar e tornar a mobilidade mais acessível economicamente para todos os cidadãos que residem em Lisboa e nos concelhos limítrofes. O novo modelo substituiu os antigos passes intermodais e outros passes cujo valor era superior a 40€. A introdução do “*Navegante*” representa uma redução considerável no custo do transporte público e simplifica o complexo sistema tarifário anterior. Com esta medida todos os residentes dos 18 municípios da AML podem usufruir de um sistema de mobilidade integrado e acessível nas empresas que prestam serviço regular de passageiros sem custos adicionais. Esta iniciativa visa não só tornar o transporte público mais económico, mas também facilitar o acesso e a utilização desse serviço, promovendo uma maior adesão e consequentemente um contributo para a sustentabilidade ambiental (Transportes Metropolitanos de Lisboa, 2024).

## Área Metropolitana do Porto

A CP e o Metro do Porto têm a exclusividade do transporte público de passageiros e de mercadorias por via-férrea. O Metro do Porto S.A., foi criado em 1994 e tem como acionistas a AMP, 35,22%, a CP (2,94%), o Estado Português (47,17%) e a Sociedade Transportes Coletivos do Porto (STCP) (14,68%). Originalmente a empresa fez parte do consórcio Normetro S.A. entre 1997 e 2010, controlado pelo grupo Transdev S.A. Posteriormente, foi administrada pelo consórcio Prometro S.A. entre 2010 e 2018, composto pelo grupo Barraqueiro S.A., Barraqueiro Transportes S.A. e Arriva S.A.<sup>19</sup>. O grupo Arriva tinha 31,5% das ações da Barraqueiro Transportes, sendo detentora dos Transportes a Sul do Tejo (TST), mas cessou as suas operações em Portugal em 2020, vendendo a TST ao grupo israelita DAN em

---

<sup>16</sup> Ver tempos de espera no site: <https://www.infraestruturasdeportugal.pt/negocios-e-servicos/horarios>.

<sup>17</sup> Verificar a redução de passageiros no relatório de contas de 2022: [https://www.metrolisboa.pt/institucional/wp-content/uploads/sites/2/2023/09/relatorio\\_contas\\_2022.pdf](https://www.metrolisboa.pt/institucional/wp-content/uploads/sites/2/2023/09/relatorio_contas_2022.pdf).

<sup>18</sup> Tópico desenvolvido no Anexo F “*Títulos de Transporte na AML*”.

<sup>19</sup> Ver site: <https://www.transportesenegocios.pt/arriva-vende-negocio-em-portugal-a-israelitas/>.

2018 e as ações ao grupo Barraqueiro. Passando o Metro do Porto a ser concessionado pela Via Porto (Grupo Barraqueiro), (Metro do Porto, 2022).

A mobilidade na AMP em transporte público de passageiros representava 11,1% das deslocações dos seus residentes e foi dividida em cinco lotes com a designação “UNIR”. Esses lotes foram atribuídos por concurso público lançado em 2020 a um consórcio ou empresa. A cidade do Porto, excluindo o início e o fim das linhas, ficou de fora dos lotes, sendo exclusiva da empresa pública STCP que continua a ser detentora da exploração dentro do município. A divisão dos lotes abrange as seguintes empresas e municípios:

- *Lote 1-Norte Centro*: Atribuído ao consórcio Barraqueiro/Resende (VIANORBUS), inclui os municípios da Maia, Matosinhos, Trofa.
- *Lote 2-Norte Nascente*: Atribuído ao consórcio Nex Continental Holdings/Alsa, inclui os municípios de Santo Tirso, Valongo, Paredes, Gondomar.
- *Lote 3-Norte Poente*: Atribuído ao consórcio Transdev/Auto-viação do Minho e Litoral Norte (Porto Mobilidade), inclui os municípios da Póvoa de Varzim, Vila do Conde.
- *Lote 4-Sul Poente*: Atribuído ao consórcio Bus on Tour que integra a empresa Transportes Beira Douro (Auto-Viação Feirense), inclui os municípios de Vila Nova de Gaia, Espinho.
- *Lote 5-Sul Nascente*: Atribuído ao consórcio Xerpa Mobility/Monbus (Xerbus LDA), inclui os municípios de Santa Maria da Feira, São João da Madeira, Arouca, Oliveira de Azeméis, Vale de Cambra.

Na AMP existe uma oferta variada de transportes públicos, com passagens regulares entre os 10-20 minutos<sup>20</sup> nos períodos de maior e menor fluxo de passageiros dentro da cidade do Porto. Nas periferias o tempo de espera aumenta entre 30 e 60 minutos<sup>21</sup> evidenciando que os tempos de mobilidade nas áreas periféricas são superiores aos dos grandes centros urbanos. Foi implementado um sistema de passe com a denominação de “Andante” com um custo semelhante ao passe Navegante da AML de 30€ que abrange 3 zonas do concelho e 40€ para todas as restantes zonas incluindo os municípios de: Arouca, Espinho, Gondomar, Maia, Matosinhos, Oliveira de Azeméis, Paredes, Porto, Póvoa do Varzim, Santa Maria da Feira, Santo Tirso, São João da Madeira, Trofa, Vale de Cambra, Valongo, Vila do Conde e Vila Nova de Gaia. A operação de transporte de passageiros por via-férrea é realizada pela CP (regional e inter-regional), Funicular de Guindais e pelo Metro do Porto.

A adesão ao transporte público de passageiros na AMP tem crescido desde 2016 passando de 165,31 milhões de passageiros anuais para 180,80 milhões em 2022. O pico foi atingido em 2019, com

---

<sup>20</sup> Ver horários e frequência dos transportes na AMP dentro da cidade no site <https://www.stcp.pt/pt/viajar/linhas/?t=horarios&linha=200&sentido=0&th=3>.

<sup>21</sup> Ver horários e frequência dos transportes na AMP para a periferia no site <https://www.unirmobilidade.pt/municipios/#anchor=horarios>.

197,35 milhões. No entanto devido ao surto pandémico do SARS COV 2, mais conhecido como Covid 19, houve um decréscimo significativo para 116 milhões em 2020, aumentando posteriormente para 126,59 milhões em 2021 de passageiros transportados (Figura 4.11), (Andante, 2023).

## Outros territórios

Portugal é um país que apresenta desigualdades e uma dualidade de critérios nas políticas de mobilidade e no acesso ao transporte público de passageiros tanto rodoviário quanto ferroviário entre zonas urbanas e rurais, bem como entre cidade e periferia. Essa dualidade não é observada apenas no interior do país, no litoral também existe essa discrepância, exemplificada pela implementação do Programa de Apoio à Redução Tarifária dos Transportes Públicos (PART). A adesão ao programa não foi total pelas Comunidades Intermunicipais (CIM), como pode ser observado nas figuras<sup>22</sup> 4.12 até à 4.18, demonstrando a diferença de tarifários na mobilidade dos habitantes que residem nas CIM no litoral urbano e rural, bem como nas regiões do interior em comparação com os habitantes da AML e da AMP.

A Barraqueiro Oeste (Grupo Barraqueiro)<sup>23</sup> assegura o transporte público de passageiros na Região do Oeste, abrangendo os concelhos do Cadaval, Lourinhã e Torres Vedras, assim como as ligações intermunicipais com os restantes concelhos da região e a AML. Um passe de linha com limite de 28 Km apresenta um valor de 65,80€ enquanto um percurso superior a 29 Km entre os concelhos de Alenquer, Arruda dos Vinhos, Sobral de Monte Agraço, Torres Vedras e Lisboa (Passe combinado LX/BT) tem um valor de 70€. Entre os concelhos do Cadaval, Lourinhã e Lisboa o valor é de 80€; para além deste título de transportes, se os residentes desses concelhos utilizarem os transportes na AML (fora de Lisboa) ao valor acresce a quantia de 40€. Um residente dessas localidades numa deslocação com um passe de linha entre 25 e 28 Km na área do seu concelho ou para outro concelho da Região Oeste paga 65€. Entretanto, um residente da AML ou da AMP que efetue um trajeto semelhante paga 30€. Numa deslocação superior a 29 Km entre concelhos e a AML, o custo sobe para 70€ ou 80€, enquanto na AML numa deslocação semelhante tem um custo de 40€, demonstrando uma dualidade de critérios que apresenta um custo mais elevado em termos de mobilidade para as zonas externas à AML e à AMP. A CP é uma Entidade Pública Empresarial (EPE) do setor ferroviário que detém a exclusividade<sup>24</sup> de exploração da linha do Oeste. Conforme observado na figura 4.12, uma assinatura mensal apresenta um valor mais elevado em comparação com o transporte público rodoviário. Por exemplo, o valor de uma assinatura mensal entre Torres Vedras e Lisboa por via ferroviária é de

---

<sup>22</sup> As figuras podem ser observadas no Anexo F “Títulos de Transporte e Tarifários”.

<sup>23</sup> Tópico desenvolvido no Anexo G “Cartelização dos Transportes Públicos”.

<sup>24</sup> Tópico desenvolvido no Anexo G “Cartelização dos Transportes Públicos”.

152,30€, valor exclusivo apenas para este trajeto. Entretanto, por via rodoviária (privado) o valor é de 70€, combinado com o passe LX que dá acesso ao metro e à carris. Dessa forma, a mobilidade pelo transporte ferroviário apresenta um custo adicional de 117,57% para o utilizador deste meio de transporte (Barraqueiro Oeste, 2023; Comboios de Portugal [CP], 2024).

A Rodoviária do Tejo S.A.<sup>25</sup> é uma empresa de transporte público de passageiros em que as suas ações estão divididas a 50% entre a Rotagus (Grupo Barraqueiro) e a Internorte Lda (Grupo Transdev), os dois maiores grupos de transportes públicos de passageiros a operar em Portugal. A empresa engloba a Rodoviária do Lis (RDL), Rodoviária do Médio Tejo (RMT) e a Rodoviária do Oeste (RDO), abrangendo a sua área de exploração ao distrito de Coimbra (exceto cidade grupo Afif e para norte exploração da Transdev), Leiria e Santarém. Pode ser observado na figura 4.13, a desigualdade de mobilidade no acesso ao transporte público dentro do mesmo concelho e na mesma CIM da Lezíria do Tejo, com uma dualidade de critérios no valor do tarifário no âmbito do PART entre Alcoentre, Almeirim, Alpiarça, Cartaxo, Rio Maior, Santarém na deslocação para Lisboa. O custo de um passe mensal entre Alcoentre e Lisboa (74,2 Km) apresenta um valor de 82,05€ (Normal) e 93,80€ (Combinado). Já entre Rio Maior e Lisboa (85,2 Km) o valor é de 83,55€ (Normal) e 95,30€ (Combinado). Estes valores são mais elevados em relação aos trajetos Alpiarça-Lisboa (96Km) ou Almeirim-Lisboa (101 Km), que apresentam um valor mensal de 72,70€ (Normal) e 83,05€ (Combinado). Comparativamente, o trajeto Cartaxo-Lisboa (74,9 Km) e Santarém-Lisboa (83,3 Km) tem um valor de 64,25€ (Normal) e 74,60€ (Combinado), (Rodoviária do Tejo, 2023).

Pode ser observado na figura 4.14, o tarifário de Lisboa – Porto no comboio regional e inter-regional na linha ferroviária (exclusiva à CP) que abrange a estação de Santana (Cartaxo). O valor para o trajeto Cartaxo-Lisboa é de 135,85€, exclusivo para este percurso. Entretanto, por via rodoviária (privado), o valor é de 64,25€ (assinatura normal), exclusivo para esse trajeto ou 74,60€ (passe combinado) que oferece acesso aos transportes de Lisboa (Carris e ML). As desigualdades em mobilidade são visíveis na mesma linha ferroviária e na mesma NUT II<sup>26</sup>. Por exemplo, os residentes da Azambuja e localidades subsequentes na deslocação em direção a Lisboa pagam um valor de 40€ e podem circular por toda a área da AML<sup>27</sup> enquanto os habitantes de Santarém até à Azambuja na mesma direção pagam valores que oscilam entre os 118,05€ e 162,50€ (Comboios de Portugal, 2024).

Na figura 3.2 é evidente a manifestação da dualidade de critérios e a disparidade em termos de mobilidade dentro de duas áreas geográficas contíguas e pertencentes ao mesmo distrito e servidas pelo mesmo operador de transporte rodoviário. Esta dualidade de critérios e disparidade na

---

<sup>25</sup> A questão da cartelização dos transportes nesta Região e CIM é desenvolvida no Anexo G “*Cartelização dos Transportes Públicos*”.

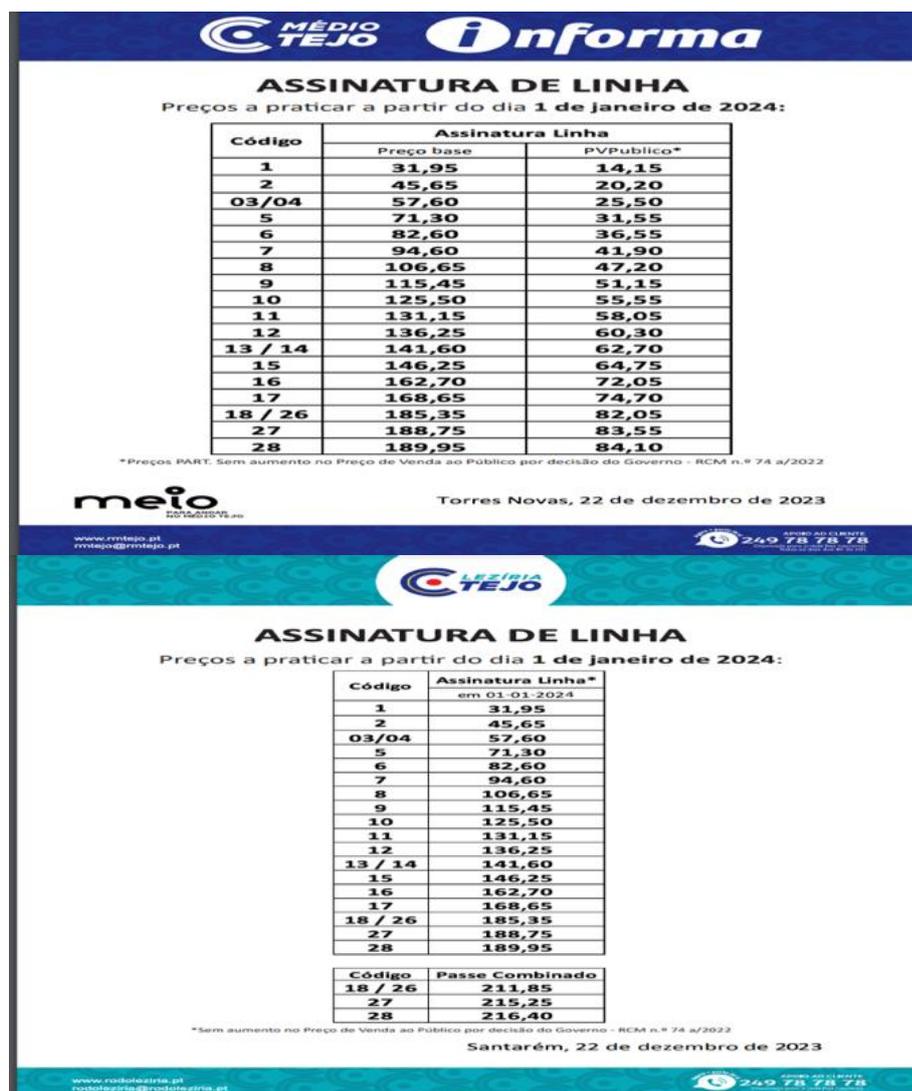
<sup>26</sup> Tópico desenvolvido no Anexo B “*Caraterização e Organização Administrativa do Território Português*”.

<sup>27</sup> Ver Figura 3.1, Áreas Metropolitanas de Lisboa e Porto.

mobilidade é atribuída à exclusão de certas áreas territoriais pelo PART, cuja adesão é determinada pelas CIM ao programa. Como resultado, os residentes da CIM Médio Tejo<sup>28</sup> beneficiam de uma redução de 125,8% no custo de acesso ao transporte público através de passes de linha, em comparação com os residentes da CIM Lezíria Tejo (Rodoviária do Tejo, 2023).

**Figura 3.2**

*Comparação do Tarifário da Assinatura de Linha*



Fonte: Rodoviária do Tejo (2023)

Na região norte<sup>29</sup>, a empresa de transportes Transdev desempenha um papel predominante na prestação do serviço regular de transporte de passageiros entre a AMP e as zonas rurais e urbanas mais remotas. Apesar da existência de concorrência no setor, os tarifários disponíveis<sup>30</sup> não

<sup>28</sup> Tópico desenvolvido no Anexo G “Cartelização dos Transportes Públicos”.

<sup>29</sup> Tópico desenvolvido no Anexo G “Cartelização dos Transportes Públicos”.

<sup>30</sup> Ver site: <https://www.valpibus.pt/page/titulos>.

representam uma poupança significativa para os utilizadores, o que acarreta um custo mais elevado na mobilidade para os residentes das periferias da AMP nas suas deslocações. Além disso, os modelos de títulos de transporte não são uniformes nem acessíveis a toda a população e carecem de opções de baixo custo ao contrário do que se observa nas Áreas Metropolitanas de Lisboa e Porto. A CP tem a exclusividade do transporte por via ferroviária. Pode ser explicado, como exemplo, numa viagem de autocarro (Privado) entre o Porto e o Peso da Régua, um bilhete simples tem um custo de 7,75€ enquanto na CP o custo é de 10,65€. Uma assinatura mensal de autocarro (Privado) tem um custo de 140,35€ e na CP 217,90€ (Figura 4.15).

No interior do país uma assinatura mensal para uma distância aproximadamente de 41 km entre Amarante e Vila Real tem um custo de 128,30€ enquanto em distâncias semelhantes entre Lisboa e Mafra (AML) ou Porto–São João da Madeira (AMP) o custo é de 40€. Ao compararmos os extremos dos concelhos entre as AM e os concelhos no interior, observa-se um aumento na desigualdade em termos de custo para as populações do interior em comparação com as do litoral. Apesar de a CP ser uma EPE e ser detentora da exclusividade do transporte ferroviário, apresenta disparidades no acesso ao transporte público. A título de exemplo, uma assinatura mensal na CP entre Coimbra B e Carregal do Sal apresenta um custo de 141,50€ enquanto numa empresa privada de autocarros para o mesmo trajeto custa 138,50€, representando uma diferença de mais 2,166%. Por outro lado, numa assinatura mensal entre Coimbra B e Mangualde na CP o custo é de 199,20€ enquanto de autocarro o custo é de 148,95€, uma diferença de 33,7% (Figura 4.16).

No Alentejo<sup>31</sup>, o transporte público de passageiros por via rodoviária é assegurado pela Rodoviária do Alentejo e suas subsidiárias pertencentes ao grupo Barraqueiro. Nessa região, as disparidades em termos de mobilidade são evidentes com os valores dos títulos de transporte a variar entre 28,50€ e 177,70€ para uma assinatura de linha enquanto o bilhete simples tem um custo que oscila entre 1,10€ e os 13€ e o meio bilhete entre 0,55€ e 6,50€. Os passes especiais para estudantes (4\_18 e sub-23), oferecem descontos com valores que variam entre 11,20€ e 61,30€ (60% de desconto) e entre 21,05€ e 114,90€ (25% de desconto). Os descontos são assegurados por verbas das Câmaras Municipais e Juntas de Freguesias em conformidade com o escalão de Kms percorridos de 1/250 KMS.

Para ilustrar essa disparidade podemos considerar alguns exemplos:

- No Baixo Alentejo uma assinatura mensal para uma distância de 54 km entre Beja e Vila Verde de Ficalho, ambos no mesmo distrito, custa 138,80€. Em contraste com uma distância semelhante no litoral entre Lisboa e Setúbal, localizados em distritos distintos, sendo o valor do título mensal de apenas 40€. Numa distância de 27,7 KM, já no limite

---

<sup>31</sup> Tópico desenvolvido no Anexo G “*Cartelização dos Transportes Públicos*”.

máximo do escalão (25/28 KM) no mesmo concelho entre Serpa e Vila Verde de Ficalho, o valor é de 94,60€, na AML e na AMP o valor é de 30€, uma diferença de 215,33%.

- No Alentejo Central, numa distância de 29,4 Km entre Évora e Montemor-o-Novo, ambas localidades no mesmo distrito, a assinatura mensal tem um valor de 102,45€. Entretanto, na AML e na AMP o valor é de 30€, para deslocações dentro do mesmo concelho e de 40€ para deslocações entre concelhos.
- No Alto Alentejo uma assinatura mensal para uma distância de 22 Km entre Elvas e Campo Maior é de 73,45€. Por outro lado, numa distância de 57,6 Km entre Portalegre e Elvas, ambos no mesmo distrito, o custo é de 144,45€. Comparativamente, nas regiões da AML e AMP, o custo é de apenas 40€.
- No que diz respeito à CP, uma assinatura mensal entre Beja e Évora de 83,3 Km, tem um custo de 142,85€. No entanto, em comparação com as regiões Norte e Centro, a viagem de comboio apresenta um custo inferior à mobilidade em autocarro (Figura 4.17).

Os Municípios de Reguengos de Monsaraz, Moura, Beja, Odemira, Mértola e Vendas Novas em colaboração com a CCDR Alentejo, desenvolveram uma solução de “Mobilidade Como Serviço” com a denominação de transporte a pedido, com o objetivo de mitigar a insuficiência de oferta de transporte público. Esta iniciativa<sup>32</sup> visa complementar a rede regular de transporte público rodoviário, especialmente em áreas de baixa densidade populacional, garantindo o acesso dos munícipes aos principais serviços públicos, com um tarifário reduzido em comparação ao normal.

No Algarve, o tarifário é estabelecido anualmente pela Autoridade de Transporte competente (AMAL). Para 2023, foi definida uma atualização tarifária regular de 4,11%, mantendo o desconto PART de 50% sobre o Preço de Venda ao Público final. Em resposta ao aumento da inflação e como medida de apoio às famílias, o Estado Português decidiu não aumentar o preço dos passes através da Resolução do Conselho de Ministros n.º 74-A/2022, de 6 de setembro, mantendo os preços de 01/07/2022. O Município de Olhão implementou uma redução das tarifas nas linhas da rede VAMUS dentro do seu concelho, permitindo que os utilizadores paguem os mesmos preços praticados na rede urbana CUBO. No entanto, os outros municípios não adotaram as mesmas medidas, resultando numa dualidade de critérios. Na CP, uma assinatura mensal entre Lagos e Portimão (30,8 Km) custa 49,15€ enquanto de autocarro custa 111,90€, uma diferença de 176,276% (Figura 4.18).

Na CIM do Alto Minho, o grupo AVIC tem a concessão urbana e interurbana enquanto a Transdev opera a inter-regional. Na CIM de Aveiro e de Coimbra, o transporte público urbano e interurbano foi adjudicado a subsidiárias do grupo israelita Afifi e o inter-regional permanece sobre o controlo do

---

<sup>32</sup> Ver site: <https://mobilidade.alentejo.pt/>.

grupo Transdev. Na CIM de Viseu, Dão, Lafões e na cidade de Viseu o transporte é exclusivo da empresa Berrelhas e nas demais áreas pelo grupo Transdev e pela empresa Marques (Grupo Barraqueiro).

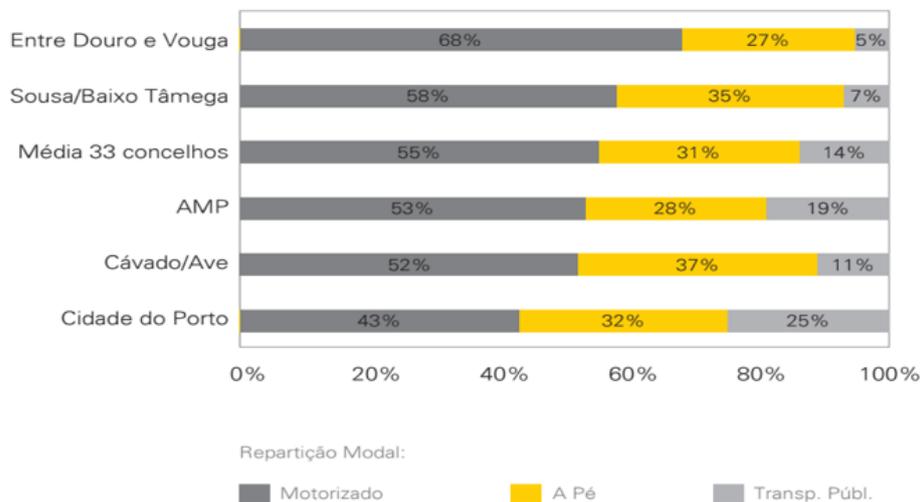
## Modos de Mobilidade em Portugal

Em Portugal, os modos de mobilidade abrangem uma diversidade de sistemas de transporte destinados a facilitar a deslocação de pessoas e mercadorias dentro do território nacional. Estes modos englobam o transporte rodoviário, ferroviário, aéreo e marítimo, além de modalidades emergentes de mobilidade sustentável tais como: o transporte público, ciclovias e vias pedonais. No entanto é importante salientar que o Transporte Individual (TI) permanece como o principal meio de deslocação utilizado pelos residentes em todas as regiões do país.

Na Região Norte, observa-se que o principal meio de deslocação da população varia entre os 43% e 68%, sendo predominantemente o transporte motorizado. Em seguida a modalidade a pé corresponde a uma parcela entre 27% e 37% das deslocações. Por último, a utilização do transporte público representa uma fatia que varia entre 5% a 25% das deslocações na região (Figura 3.3).

**Figura 3.3**

*Modelo de Transporte na Região Norte*



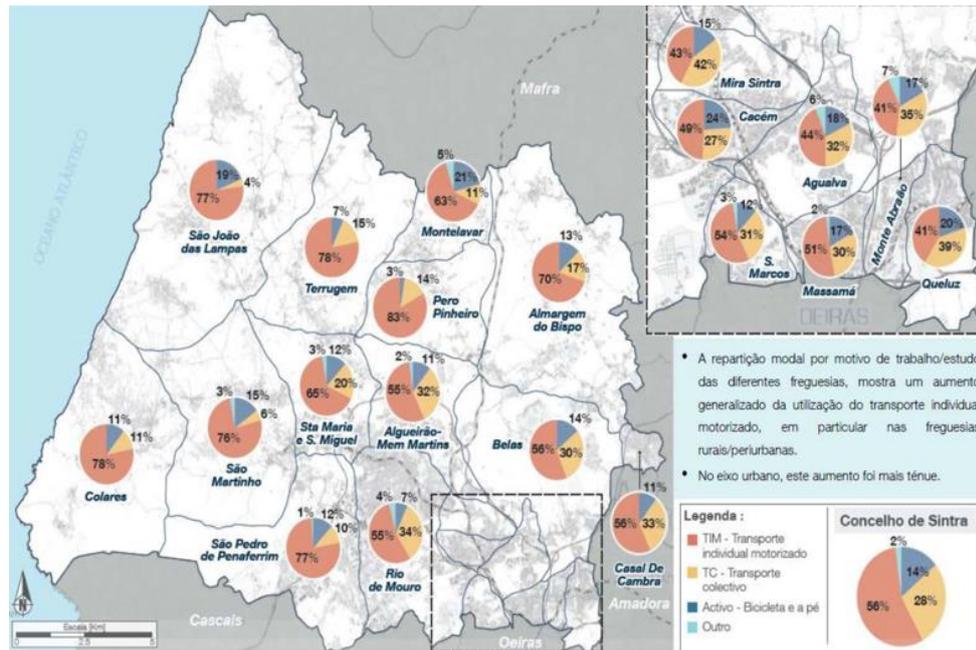
Fonte: CCDR Norte (2015)

Com base na análise apresentada na figura 3.4, verifica-se que no concelho de Sintra, o meio de transporte predominante dos residentes é o TI motorizado, utilizado por 56% da população. Este é seguido pelo transporte coletivo com uma adesão de 28%, pelos modos ativos (bicicleta e a pé) com 14% e por fim, por outros modos de transporte apenas 2% (Câmara Municipal de Sintra, 2024).

Na freguesia de Almargem do Bispo 70% dos residentes recorrem ao TI motorizado enquanto 28% utilizam o transporte coletivo e 13% optam pelo modo ativo. A pobreza de mobilidade constitui um dos principais fatores que incentivam o uso do TI motorizado uma vez que a oferta de transportes coletivos de passageiros é escassa. Importa ainda referir que o único operador na região é a empresa Alvorada<sup>33</sup>, uma subsidiária do grupo Barraqueiro.

**Figura 3.4**

*Dinâmicas de Mobilidade por Freguesias no Concelho de Sintra (2011)*



Fonte: Câmara Municipal de Sintra (2024)

Na Região do Algarve é observado que o principal modo de locomoção da população em todos os concelhos tanto para deslocações casa-trabalho quanto casa-estabelecimento de ensino é o TI com uma prevalência superior a 50%. Este é seguido pela deslocação a pé e por último o uso dos transportes coletivos. Diversos fatores contribuem para a preferência pelo TI, incluindo o preço das tarifas e a oferta reduzida de transporte público (Figura 3.5).

<sup>33</sup> Tópico desenvolvido no Anexo G “Cartelização dos Transportes Públicos”.

**Figura 3.5***Modo de Transporte na Região do Algarve*

Concelhos	A pé	TC	TI
Albufeira	17%	12%	71%
Alcoutim	28%	20%	52%
Aljezur	24%	15%	61%
Castro Marim	17%	14%	69%
Faro	25%	8%	66%
Lagoa	18%	10%	73%
Lagos	25%	11%	64%
Loulé	22%	10%	68%
Monchique	22%	14%	64%
Olhão	25%	9%	66%
Portimão	20%	10%	70%
São Brás de Alportel	16%	7%	76%
Silves	18%	13%	69%
Tavira	22%	10%	69%
Vila do Bispo	26%	16%	59%
Vila Real de Sto António	38%	6%	56%
<b>Algarve</b>	<b>22%</b>	<b>10%</b>	<b>68%</b>
<b>Portugal</b>	<b>16%</b>	<b>20%</b>	<b>63%</b>

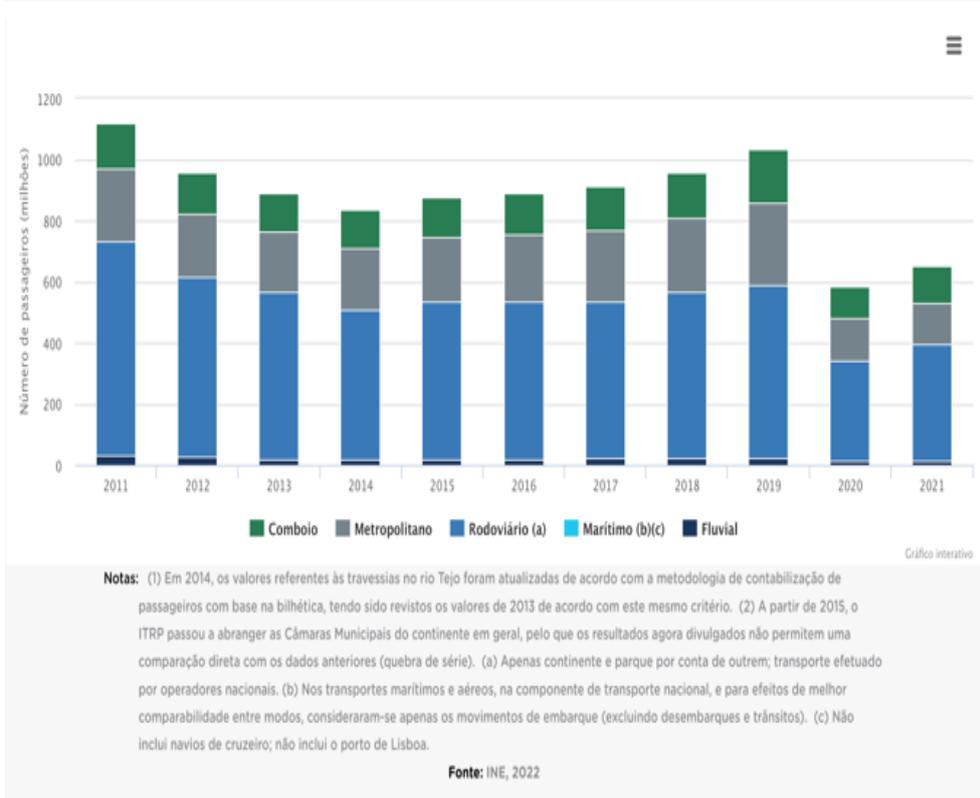
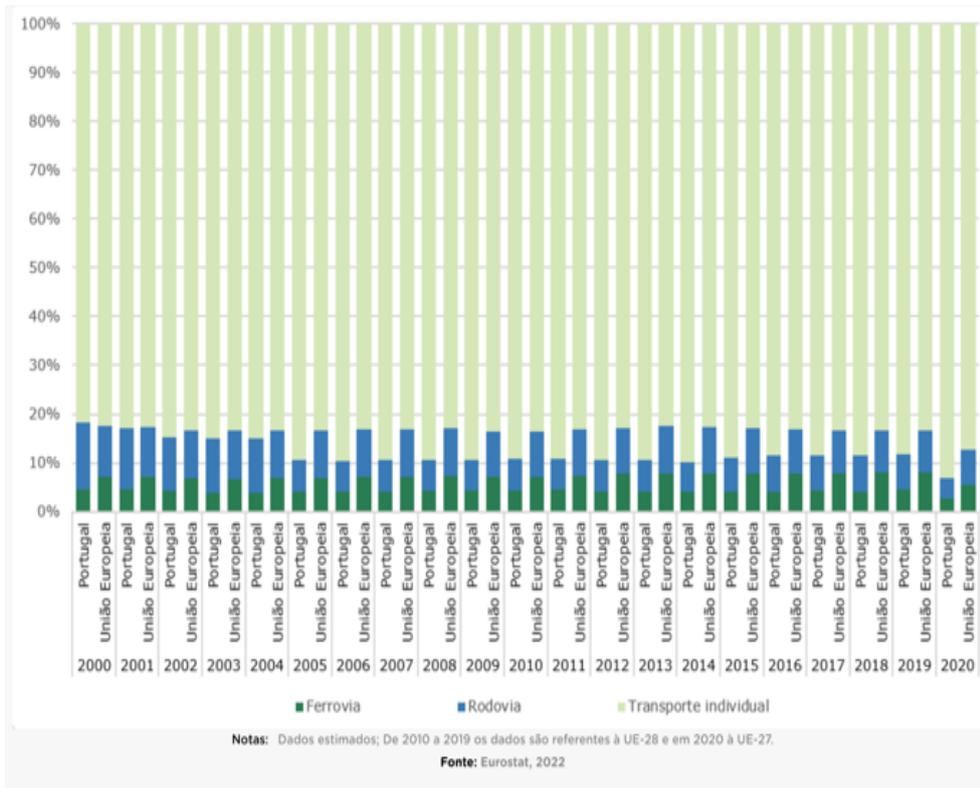
Fonte: CCDR Algarve (2015)

Pode ser observado na figura 3.6, com base em dados estimados e reportados pelo Eurostat, que o TI em veículo ligeiro tem crescido em Portugal passando de 81,7% em 2000 para 93,2% em 2020. Na UE, a preferência pelo transporte particular em veículos ligeiros de passageiros é semelhante, mas menos expressiva com 87,2% em 2020 (REA). De acordo com os Censos 2021, em Portugal 66% dos residentes utilizam a viatura particular nas deslocações casa-trabalho ou casa-estabelecimento de ensino, sendo 47,9% como condutores e 18,1% como passageiros. O uso dos transportes públicos diminuiu de 2011 a 2021. Em 2020, a utilização do transporte ferroviário em Portugal foi de aproximadamente 2,7% enquanto na UE foi de 5,4%. As deslocações a pé também diminuíram na última década, passando de 16,4% em 2011 para 15,7% em 2021. Em 2017, o INE realizou um Inquérito à Mobilidade (IMOB 2017)<sup>34</sup> na AML e na AMP, revelou que o veículo particular era o meio mais utilizado nas deslocações com 58,9% (AML) e 67,6% (AMP), sendo a taxa de ocupação por veículo de 1,6 (AML) e 1,2 (AMP). Apesar do investimento em ciclovias nas maiores cidades de Portugal (Lisboa e Porto), a mobilidade pedonal ou de bicicleta na AML registou 23,5% das deslocações com apenas 0,5% relacionadas com o uso da bicicleta enquanto na AMP registou 18,9% com apenas 0,4% relacionados ao uso da bicicleta. O uso dos transportes públicos representou 15,8% das deslocações na AML e 11,1% na AMP, segundo dados do IMOB 2017 (REA, 2023).

<sup>34</sup> Ver site [https://www.tmlmobilidade.pt/wp-content/uploads/2022/06/IMOB\\_2017A.pdf](https://www.tmlmobilidade.pt/wp-content/uploads/2022/06/IMOB_2017A.pdf).

**Figura 3.6**

*Mobilidade em Portugal e na UE*



Fonte: REA (2023)

## Mobilidade no Transporte de Mercadorias

Segundo dados do Eurostat em 2022, o transporte de mercadorias por via ferroviária em 2005 representava 9,2% do total em Portugal crescendo para 14,2% em 2020. Apesar de, a utilização do transporte rodoviário ter diminuído de 90,8% (2005) para 85,8% (2020) este continua a ser o modo de transporte mais usado no país. Na UE a tendência foi oposta, o transporte ferroviário de mercadorias diminuiu de 17,4% (2010) para 16,8% (2020) e o transporte por via marítima caiu de 6,9% (2010) para 5,8% (2020). Em contrapartida, o transporte por via rodoviária na UE cresceu de 75,7% (2010) para 77,4% (2020) (Figura 3.7), (REA, 2023).

**Figura 3.7**

*Transporte de Mercadorias (2005-2020)*



Fonte: REA (2023)

## Estudo de caso 1 - Piódão

Na observação direta no Piódão, uma localidade do Interior com 44 residentes permanentes pertencente ao município de Arganil e integrado na CIM da Região de Coimbra, foram observados os problemas relacionados com a mobilidade, infraestruturas e despovoamento. Para obter informações precisas entrei em contato com o Presidente da Junta de Freguesia<sup>35</sup>, o Posto de Turismo, assim como com comerciantes locais e residentes. A maior percentagem da população é idosa, ao longo das últimas décadas a localidade tem sentido os efeitos do despovoamento devido à migração e emigração, sendo a única fonte de rendimento o turismo e o comércio familiar para cerca de uma dúzia de pessoas da mesma família. O hotel e o posto de turismo empregam os restantes habitantes da aldeia e algumas pessoas das localidades circundantes.

Nos finais do ano de 1990, o transporte público de passageiros foi reduzido a uma carreira de manhã e outra à tarde, exclusivamente às quintas-feiras, para os residentes se deslocarem à feira de Arganil. A escola primária encerrou em 2003 devido à falta de alunos, atualmente, há dois jovens na faixa etária 0-14 anos, uma menina de 9 anos e um menino de 11 anos que frequentam o 2º e 3º ciclo na EB 2/3 da Ponte das Três Entradas. Devido à falta de transportes públicos a mobilidade dessas crianças é assegurada por um contrato com uma empresa de táxis financiado pela CIM de Coimbra.

Na faixa etária dos 15-64 anos há 18 adultos. Duas adolescentes de 16 e 17 anos que frequentam a escola Secundária de Oliveira do Hospital, outro concelho da sub-região de Coimbra. A mobilidade dessas adolescentes é um problema enquanto as mais jovens têm transporte assegurado e suportado pela CIM de Coimbra, as que frequentam o secundário têm de se deslocar por meios próprios (TI) e suportar os custos. São os progenitores que levam a de 16 anos à escola, efetuando diariamente cerca de 110 Km, enquanto a de 17 anos, dado que os seus progenitores têm baixos rendimentos, fica na casa de familiares em Oliveira do Hospital de segunda a sexta-feira, regressando a casa ao final das aulas de sexta-feira.

Existiam dois jovens com 21 anos, um do sexo feminino e outro do sexo masculino, que se mudaram para Lisboa à procura de emprego, os restantes 16 residentes na faixa etária entre os 22 e 64 trabalham no posto de turismo, no hotel e em negócios de família. Há também 24 idosos na faixa etária acima dos 65 anos.

Nas localidades em redor do Piódão<sup>36</sup> a pobreza de mobilidade é evidente. Estas áreas estão isoladas e têm difícil acesso, com a população dispersa e sem acesso a uma mobilidade eficiente, incluindo transportes públicos e infraestruturas rodoviárias adequadas. A falta de acesso a bens

---

<sup>35</sup> Entrevista no Anexo H “*Estudo Caso 1-Aldeia do Piódão*”.

<sup>36</sup> Ver Anexo H “*Estudo Caso 1-Aldeia do Piódão*”.

essenciais e a uma rede de saneamento básico eficiente é notável, pois não existe rede de esgotos, apenas fossas sépticas particulares e a água é obtida de forma rudimentar através de poços e furos. Além disso a rede elétrica não chega a algumas localidades e habitações, obrigando os residentes a usar geradores de energia. As dificuldades no acesso à rede de telecomunicações (telefone e *internet*) também são evidentes, limitando o contato e o acesso a informação. A acessibilidade a infraestruturas públicas e privadas como hospitais, centros de saúde, bancos, centros comerciais, feiras semanais e outros bens de primeira necessidade é extremamente limitada, agravando ainda mais a situação de isolamento e as dificuldades diárias dos residentes.

## Estudo de caso 2 - Camarões

A escolha da localidade de Camarões tem como objetivo demonstrar que a pobreza de mobilidade não é exclusiva das regiões e localidades do interior. No litoral esse fenómeno também é observado nas desigualdades de mobilidade entre zonas urbanas e rurais. Através de observação direta com base em experiência pessoal ao longo de três décadas (1994-2024) na localidade de Camarões, situada na Freguesia de Almargem do Bispo no concelho de Sintra, distrito de Lisboa (local da minha residência), foi constatado que os problemas de pobreza em mobilidade persistem.

Os residentes de Camarões enfrentam diariamente as consequências da pobreza de mobilidade. Apesar de estarem a apenas 16,9 Km de Sintra (Passos do Concelho), a 19,4 Km de Lisboa, a 7,1 Km de Odivelas, a 8,9 Km da Amadora e a 10,2 Km de Loures (zonas urbanas da periferia de Lisboa), a mobilidade para deslocações relacionadas com o emprego, cuidados de saúde e outras atividades do quotidiano depende fortemente do uso de viaturas próprias<sup>37</sup>. Aqueles que não possuem viatura própria em certos períodos do dia são obrigados a deslocar-se a pé. Isto pode ser exemplificado com o caso dos residentes que trabalham em horários de rotatividade e precisam deslocar-se dentro do concelho e para os concelhos de Lisboa, Odivelas e Amadora. Se o horário de trabalho for antes da primeira (06:12m)<sup>38</sup> ou após a última (22:20 m) passagem da carreira nº 1635 (Almargem do Bispo-Caneças), essas pessoas enfrentam dificuldades significativas para chegar ao trabalho. No regresso a primeira carreira (Caneças-Almargem do Bispo) é às 06:51m<sup>39</sup> e a última é às 22:01m, limitando ainda mais a flexibilidade de deslocação desses trabalhadores. Esta situação exemplifica as dificuldades diárias enfrentadas pelos residentes de Camarões, devido à falta de opções adequadas de transporte

---

<sup>37</sup> Pode ser verificado na Figura 3.4.

<sup>38</sup> Ver site: [https://www.carrismetropolitana.pt/horarios/?date=2024-04-17&municipality\\_id=17&route\\_short\\_name=1635&route\\_id=1635\\_0&direction\\_id=1&trip\\_id=1635\\_0\\_1\\_06\\_00\\_0629\\_0\\_1&stop\\_id=170397&stop\\_sequence=1](https://www.carrismetropolitana.pt/horarios/?date=2024-04-17&municipality_id=17&route_short_name=1635&route_id=1635_0&direction_id=1&trip_id=1635_0_1_06_00_0629_0_1&stop_id=170397&stop_sequence=1).

<sup>39</sup> Ver site: [https://www.carrismetropolitana.pt/horarios/?date=2024-04-17&municipality\\_id=17&route\\_short\\_name=1635&route\\_id=1635\\_0&direction\\_id=2&trip\\_id=1635\\_0\\_2\\_06\\_30\\_2059\\_0\\_1&stop\\_id=110055&stop\\_sequence=2](https://www.carrismetropolitana.pt/horarios/?date=2024-04-17&municipality_id=17&route_short_name=1635&route_id=1635_0&direction_id=2&trip_id=1635_0_2_06_30_2059_0_1&stop_id=110055&stop_sequence=2).

público, agravando a pobreza de mobilidade, impactando negativamente na qualidade de vida e na acessibilidade a oportunidades económicas e sociais (Figura 3.8).

**Figura 3.8**

*Horário da Carreira 1635 Almargin do Bispo-Caneças (Vice-versa)*

Horários previstos de passagem na paragem seleccionada - R da Serra (X) R Amália Rodrigues												Horários previstos de passagem na paragem seleccionada - Pça Dr Manuel de Arriaga Fonte													
Hora	06	07	09	11	12	15	17	18	19	20	21	22	Hora	06	07	09	10	14	15	16	17	18	19	20	22
Min.	00	10	50	46	40	01	50	20	20	20	10	20	Min.	51	32	26	16	37	25	16	46	46	16	16	01
	30	52				50		50	50																46

Fonte: Carrismetropolitana (2024)

A mobilidade na AML e na AMP é relativamente equitativa e bem desenvolvida, com sistemas de infraestruturas e de transporte público abrangente a todos os residentes nessas áreas, o transporte público é denso e eficiente enquanto nas periferias e áreas rurais são menos desenvolvidos, a cobertura é dispersa e irregular tanto a nível de custos como de regularidade de horários. No entanto, as áreas rurais e do interior ainda enfrentam outros problemas graves de acesso a transportes públicos (horários reduzidos ou sem transportes) e de mobilidade como um todo (vias de acesso rodoviárias). As regiões mais remotas e que apresentam um PIB reduzido têm menos oportunidades de acesso a opções de transporte e infraestruturas de qualidade, contexto esse que limita as oportunidades económicas e sociais para os seus residentes. Entretanto, as iniciativas e investimentos de mobilidade sustentável estão concentradas nas áreas urbanas em detrimento das áreas rurais, aumentando as desigualdades.

## CONCLUSÃO

A presente dissertação abordou de forma abrangente as desigualdades de mobilidade espacial em Portugal Continental, destacando diversos fatores que contribuem para este fenómeno. Explora os problemas do despovoamento, do envelhecimento da população, a cartelização dos transportes públicos, a pobreza em mobilidade e de infraestruturas, bem como a perda de identidade cultural e os impactos dos programas de governo. Conclui-se que a coesão territorial é essencial para o desenvolvimento equitativo do país, atualmente comprometido pelas disparidades na mobilidade espacial. A falta de acesso adequado a transportes públicos nas regiões despovoadas contribui para o despovoamento contínuo e o envelhecimento da população, criando um ciclo vicioso de declínio demográfico e socioeconómico. As políticas de governo devem, portanto, concentrar-se em estratégias integradas que promovam a revitalização das áreas rurais, melhorando a infraestrutura de transportes e incentivando a fixação de populações jovens e ativas nestas regiões.

Os programas de governo<sup>40</sup> destinados à promoção da coesão territorial mostraram-se insuficientes para mitigar as desigualdades identificadas, por vezes não correspondem às necessidades específicas das populações afetadas pelo despovoamento e pelo envelhecimento demográfico. Este desequilíbrio demográfico é acentuado pela migração interna e pela emigração, que não só desestrutura as comunidades locais como também enfraquece a coesão social e a resiliência económica das regiões mais vulneráveis. As políticas públicas implementadas pelo governo central e pelo poder local podem estar a contribuir para essas desigualdades devido à dualidade de critérios na administração do território nacional. O primeiro aspeto deste processo é o da centralização do poder de decisão na capital e a concentração das políticas de desenvolvimento nos grandes centros urbanos, especialmente em Lisboa e Porto, favorecendo essas áreas urbanas em detrimento das periferias e das zonas rurais. O segundo é o despovoamento das zonas rurais do litoral e do interior resultando em pobreza de mobilidade e socioeconómica. Apesar da criação das CCDR e das CIM a 23 de maio de 2003, pelo Decreto-Lei nº. 104, as cinco CCDR<sup>41</sup> (Norte, Centro, LVT, Alentejo e Algarve), que extinguiram as Comissões de Coordenação Regionais que tinham sido criadas nos finais de 1979 e as Direções Regionais do Ambiente, sendo as CCDR dotadas de autonomia administrativa e financeira, os problemas persistem. É importante destacar que essas causas estão interligadas e se reforçam mutuamente, exigindo uma abordagem abrangente e coordenada para enfrentar esse desafio.

O IPC,<sup>42</sup> emerge como um indicador crucial para compreender o impacto económico das desigualdades na mobilidade. A variação dos preços dos transportes, da habitação e dos bens

---

<sup>40</sup> Tópico desenvolvido no Anexo I “*Sistemas de Governo em Portugal*”.

<sup>41</sup> Tópico desenvolvido no Anexo B “*Caraterização e Organização Administrativa do Território*”.

<sup>42</sup> Tópico desenvolvido no Anexo C “*Índice de Preços ao Consumidor*”.

essenciais influenciam diretamente o orçamento das famílias, agravando as dificuldades daqueles que já se encontram em situação de vulnerabilidade económica. A análise dos programas de governo revelou esforços significativos na tentativa de mitigar estas desigualdades, contudo, a implementação e eficácia das políticas públicas muitas vezes ficam aquém do necessário para promover uma verdadeira coesão territorial.

As infraestruturas de transporte, embora essenciais para a mobilidade, evidenciaram disparidades significativas na sua distribuição e qualidade, perpetuando a desigualdade espacial e limitando a integração territorial. A migração e a emigração, por seu turno, revelam-se como respostas à falta de oportunidades locais, mas também contribuem para a perda de capital humano e para a desintegração das redes comunitárias, acelerando a perda de identidade cultural. A cartelização<sup>43</sup> dos transportes públicos constitui um obstáculo significativo à equidade na mobilidade, resultando em preços elevados e serviços pouco eficazes e eficientes que limitam o acesso de populações vulneráveis a oportunidades de emprego, educação e serviços essenciais. Este cenário é exacerbado pela pobreza em mobilidade, que afeta desproporcionalmente as comunidades rurais e periféricas evidenciando uma clara divisão entre áreas urbanas e rurais. No interior do país, especialmente nas zonas rurais e mais remotas, observa-se a maior pobreza de mobilidade. Os transportes públicos são escassos, muitas vezes limitados a um autocarro de manhã e outro à noite ou até mesmo inexistentes. As vias de acesso rodoviário frequentemente encontram-se sem a devida manutenção<sup>44</sup>, com pavimentos degradados, tornando o veículo particular no principal meio de transporte.

A análise documental revelou que a ausência de concorrência nas Regiões do Alentejo e do Algarve tem maior impacto no preço e na oferta comparativamente ao que se passa nas Regiões do Norte e Centro do país. Esta circunstância é atribuída à monopolização do transporte rodoviário de passageiros por parte do grupo Barraqueiro e suas subsidiárias enquanto o transporte ferroviário é gerido pela CP. Na Região do Alentejo, os encargos associados ao transporte ferroviário são inferiores aos do transporte rodoviário de passageiros. Entretanto, em virtude da limitada acessibilidade, os residentes vêem-se frequentemente na necessidade de utilizar o veículo próprio ou sujeitar-se à oferta existente. Na Região do Algarve, o transporte público rodoviário de passageiros administrado pelo grupo Barraqueiro apresenta tarifas menos acessíveis em comparação com a CP. Contudo, verifica-se uma dualidade de critérios no acesso à mobilidade em transporte público. Na AML e AMP os residentes suportam custos mensais entre 20€ e 40€, montantes substancialmente inferiores aos observados nas áreas periféricas e rurais, onde as tarifas mensais variam entre 28,20€ e 177,70€. Esta disparidade limita o acesso dos residentes devido ao encarecimento do serviço de transporte público.

---

<sup>43</sup> A questão do domínio dos grandes grupos económicos do setor do transporte coletivo de passageiros e do Estado é abordada no Anexo G “Cartelização dos Transportes Públicos”.

<sup>44</sup> Ver Anexo H “*Estudo Caso 1- Aldeia do Piódão*”.

Em Portugal Continental, a população encontra-se predominantemente concentrada no litoral. Essa concentração tem impacto em diversos setores sociais no interior, no declínio da economia, no poder de compra per capita, no despovoamento, na sustentabilidade ambiental, no envelhecimento da população, na migração e na emigração.

Com o intuito de tornar as cidades mais atrativas para os residentes, diversas vias partilhadas (pedonais e ciclovias) encontram-se projetadas ou em fase de conclusão. Estas medidas, embora ofereçam benefícios em termos de qualidade ambiental e possam influenciar positivamente os padrões de mobilidade dos cidadãos também geram desafios e desigualdades. Em termos positivos, elas promovem um ambiente urbano mais sustentável, estimulando mudanças nos hábitos de mobilidade dos residentes e atraem novos moradores. No entanto, há aspetos negativos a considerar, por exemplo, a reconfiguração das ruas exclusivas a peões pode dificultar o acesso aos transportes públicos a pessoas com mobilidade reduzida.

As pessoas com mobilidade reduzida enfrentam desafios adicionais devido às infraestruturas e serviços de transporte público não estarem adequados para as suas necessidades específicas. A falta de acessibilidade universal perpetua a exclusão social e económica deste segmento social, demonstrando uma falha sistemática na garantia de uma mobilidade espacial equitativa.

Ao abordar as desigualdades na mobilidade espacial é fundamental considerar as diversas limitações que podem influenciar o aprofundamento e a amplitude da pesquisa. Explicar essas limitações na dissertação fortalece a credibilidade da pesquisa e proporciona um contexto mais transparente na interpretação dos resultados e nas suas implicações. Algumas dessas limitações incluem:

- A disponibilidade de dados sobre mobilidade espacial é frequentemente restringida pela falta de acesso a informações atualizadas e detalhadas devido a inconsistências e lacunas nos dados provenientes de diferentes fontes. Os dados quantitativos podem não ser abrangentes o suficiente para captar por completo os dados qualitativos, como percepções e experiências individuais.
- A temporalidade dos dados históricos pode representar um desafio, pois estes podem estar desatualizados e não refletir as mudanças recentes nas políticas de mobilidade ou nas condições socioeconómicas. Isso dificulta a avaliação dos efeitos a longo prazo dessas políticas e condições em relação à mobilidade espacial.
- As restrições de recursos financeiros e tecnológicos podem impor limitações significativas ao escopo da pesquisa. Além disso, o tempo disponível para a realização da dissertação pode ser afetado por essas restrições, prejudicando o aprofundamento da análise e das conclusões.

- A escolha de metodologias quantitativas ou qualitativas influenciam os resultados e as conclusões, apresentando desafios complexos durante a implementação de abordagens mistas.
- A complexidade das variáveis envolvidas apresenta desafios consideráveis na capacidade de isolar e mensurar o impacto de fatores individuais, como programas de governo, de infraestruturas e fatores socioeconómicos, que influenciam a mobilidade espacial, dificultando a análise causal.
- A amplitude geográfica implica limitações na generalização dos resultados para além do contexto específico estudado, uma vez que as diferenças regionais significativas exigem análises detalhadas e separadas.
- A sensibilidade política e social das questões de desigualdade e mobilidade espacial, juntamente com as considerações éticas envolvidas na recolha e uso de dados, especialmente em relação a populações vulneráveis e empresas de transportes.

Nas investigações futuras é essencial realizar um inquérito abrangente nas regiões do interior e nas zonas rurais do litoral para obter uma compreensão holística das dinâmicas socioeconómicas predominantes. Este estudo pode identificar padrões únicos de desenvolvimento, desafios específicos e potenciais oportunidades de intervenção que não são observados em pesquisas limitadas às áreas urbanas. Adicionalmente, a recolha de dados nessas regiões permitirá a formulação de políticas públicas mais inclusivas e ajustadas às necessidades particulares dessas populações, promovendo um desenvolvimento nacional mais equilibrado e sustentável.

Em suma, a dissertação evidencia a necessidade de políticas públicas integradas e intersectoriais que abordem não apenas as infraestruturas de transporte, mas também a dimensão socioeconómica das desigualdades em mobilidade espacial. É imperativo promover uma redistribuição mais equitativa dos recursos, melhorar a acessibilidade e a qualidade dos transportes públicos e implementar medidas que fomentem a coesão territorial e a sustentabilidade das regiões. Através, de uma abordagem holística e inclusiva será possível superar as barreiras existentes e construir um futuro mais justo e coeso para todas as regiões de Portugal Continental.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Aboim, S., Sanches, E., Silva, F. C., Matos, P. F., Puntoni, P., Gouveia, R., Tulumello, S. & Pereira, V. (2023). *Análise Social: 60 anos*, 58(249).  
<http://revistas.rcaap.pt/analisesocial>
- Almeida, M. A. P. (2021). *Despovoamento e desigualdades territoriais: Evolução histórica e responsabilidade do poder local*. <http://hdl.handle.net/10071/25445>
- Alves, M. P. (2012). *Metodologia Científica*. Escolar Editora.
- Amporto. (2023, abril 04). *A UNIR está mais perto de si!*. <https://www.amp.pt/noticia/a-unir-esta-mais-perto-de-si/>
- Andante. (2023). *Relatório de Contas 2022*.  
<https://andante.pt/wpcontent/uploads/2023/07/relatorio-contas-2022.pdf>
- Andante. (2022). *Tarifário Andante 2023*. <https://linhandante.com/wp-content/uploads/2022/12/tarifario-2023.pdf>
- Barraqueiro Oeste. (2023). *Tarifário*. [https://www.barraqueiro-oeste.pt/downloads/tabela\\_precos.pdf](https://www.barraqueiro-oeste.pt/downloads/tabela_precos.pdf)
- Caldeiras, J. & Carmo, R. M. (2022). *As recentes dinâmicas sociais e territoriais do (des)emprego: assimetrias, desafios e políticas*. Em N. Crespo & N. Simões (Eds.), *Mercado de Trabalho em Portugal: do Teletrabalho ao Salário Mínimo* (pp. 281 -295).
- Câmara Municipal de Sintra. (2024). *Plano de Mobilidade Urbana Sustentável*. <https://cloud.cm-sintra.pt/s/cd5KY9J2eMWA3wA>
- Carmo, R. M. (2008). *Da escala ao território: para uma reflexão crítica do policentrismo*. *Análise Social*, XI.III (4), 775-793.
- Carvalho, C. S. (2014). *Desigualdades de acesso e de mobilidade em meio rural: Uma perspetiva de género*. [Dissertação de Mestrado, Universidade da Beira Interior]. Repositório da Universidade da Beira Interior. [https://ubibliorum.ubi.pt/bitstream/10400.6/5660/1/3817\\_7483.pdf](https://ubibliorum.ubi.pt/bitstream/10400.6/5660/1/3817_7483.pdf)
- Carvalho, F. (2011). *A Emigração Portuguesa nos Anos 60 do Século XX- Porque não Revistá-la Hoje? CPES – Centro de Pesquisa e Estudos Sociais*.
- CCDR Algarve. (2015). *Algarve 2014-2020. Diagnóstico e Estratégia. Mobilidade e acessibilidades*. [https://www.ccdr-alg.pt/site/sites/default/files/publicacoes/algarve\\_2014\\_-\\_2020\\_diagnostico\\_e\\_estrategia\\_mobilidade\\_e\\_acessibilidades\\_-\\_online.pdf](https://www.ccdr-alg.pt/site/sites/default/files/publicacoes/algarve_2014_-_2020_diagnostico_e_estrategia_mobilidade_e_acessibilidades_-_online.pdf)
- CCDR Norte. (2015). *Plano de Acção 2008-2013 para a Promoção da Mobilidade, Transportes e Logística no Norte de Portugal*. [https://www.ccdr-n.pt/storage/app/media/files/agenda\\_mobilidade\\_final.pdf](https://www.ccdr-n.pt/storage/app/media/files/agenda_mobilidade_final.pdf)
- Comboios de Portugal. (2024). *Bilhetes, assinaturas e passes*.  
<https://www.cp.pt/passageiros/pt/consultar-horarios/precos>

- Diário do Alentejo. (2019, agosto 09). *Os campos do Baixo Alentejo na década de 1950 revisitados*. <https://diariodoalentejo.pt/pt/noticias/7893/os-campos-do-baixo-alentejo-na-decada-de-1950-revisitados.aspx>
- Direção Geral das Autarquias Locais. (2023). *Transferências para Áreas Metropolitanas e Associações de Municípios LOE 2023*. <https://portalautarquico.dgal.gov.pt/pt-PT/financas-locais/transferencias/areas-metropolitanas-e-comunidades-intermunicipais/>
- Fundação Francisco Manuel dos Santos. (2023, maio 30). *1951-1953: A última recessão agrícola*. <https://www.ffms.pt/pt-pt/estudos/1951-1953-ultima-recessao-agricola>
- Giuliano, G. & Hanson, S. (2017). *The Geography of Urban* (4 th ed.). The Guilford Press.
- Governo. (2023, maio 24). *Programas Regionais do Portugal 2020 já atingiram 84% de execução*. <https://www.portugal.gov.pt/pt/gc23/comunicacao/noticia?i=programas-regionais-do-portugal-2020-ja-atingiram-84-de-execucao>
- Governo. (2021, janeiro 29). *Folheto do programa de apoio à produção Nacional*. <https://www.portugal.gov.pt/pt/gc22/comunicacao/documento?i=folheto-do-programa-de-apoio-a-producao-nacional>
- Governo. (2021). *Programa de Apoio à Produção Nacional*. <https://www.portugal.gov.pt/downloadficheiros/ficheiro.aspx?v=%3d%3dBQAAAAB%2bLCAAAAABAAAzNDSyMAYA%2fBVUnQUAAAA%3d>
- Governo. (2017, outubro 01). *Programa Nacional para a coesão Territorial*. <https://www.portugal.gov.pt/pt/gc21/governo/programa/programa-nacional-para-a-coesao-territorial-/ficheiros-coesao-territorial.aspx>
- Grupo Barraqueiro. (2023). *Relatório de Contas*. <https://www.barraqueiro.com/relatorios/rc2022.pdf>
- Hedberg, C. & Carmo, R. M. (2012). *Translocal ruralism: mobility and inequality In rural spaces*. Springer.
- Instituto do Emprego e Formação Profissional. (2020, fevereiro 03). *Apoio ao Regresso de Emigrantes a Portugal*. [https://www.iefp.pt/documents/10181/9192203/Lista+dos+territ%C3%B3rios+abrangidos\\_03-02-2020/21e9bab6-6bd4-4175-8572-d826e81904de](https://www.iefp.pt/documents/10181/9192203/Lista+dos+territ%C3%B3rios+abrangidos_03-02-2020/21e9bab6-6bd4-4175-8572-d826e81904de)
- Instituto da Mobilidade e dos Transportes. (2024). *Relatório de Contas Rodoviária do Tejo*. [https://www.imt-ip.pt/sites/IMTT/Portugues/BibliotecaeArquivo/RepertorioGeral/RelatoriosAnuais/Documents/2019/RTejo\\_ReC%202018%20\\_Consolidado.pdf](https://www.imt-ip.pt/sites/IMTT/Portugues/BibliotecaeArquivo/RepertorioGeral/RelatoriosAnuais/Documents/2019/RTejo_ReC%202018%20_Consolidado.pdf)
- Instituto Nacional de Estatística. (2023, outubro 25) *ESTATÍSTICAS DE PREÇOS DA HABITAÇÃO AO NÍVEL LOCAL 2º trimestre de 2023*. [https://www.ine.pt/xportal/xmain?xpid=INE&xpgid=ine\\_destaques&DESTAQUESdest\\_boui=593987801&DESTAQUESmodo=2](https://www.ine.pt/xportal/xmain?xpid=INE&xpgid=ine_destaques&DESTAQUESdest_boui=593987801&DESTAQUESmodo=2)
- Instituto Nacional de Estatística. (2022, junho 07). *Destaque*. [https://www.ine.pt/xportal/xmain?xpid=INE&xpgid=ine\\_destaques&DESTAQUESdest\\_boui=540871364&DESTAQUESmodo=2](https://www.ine.pt/xportal/xmain?xpid=INE&xpgid=ine_destaques&DESTAQUESdest_boui=540871364&DESTAQUESmodo=2)

- Instituto Nacional de Estatística. (2021, janeiro 14). *Destaque, Sociedade da informação e do conhecimento Inquérito à Utilização de Tecnologias da Informação e da Comunicação pelas Famílias*. [https://www.ine.pt/xportal/xmain?xpgid=ine\\_main&xpid=INE](https://www.ine.pt/xportal/xmain?xpgid=ine_main&xpid=INE)
- Instituto Nacional de Estatística. (2020). *Estatísticas Demográficas 2019*. [https://www.ine.pt/xportal/xmain?xpid=INE&xpgid=ine\\_main](https://www.ine.pt/xportal/xmain?xpid=INE&xpgid=ine_main)
- Levinson, D. M. & Krizek, K. J. (2018). *Metropolitan transport and land use: planning for place and plexus*. Routledge.
- Mauritti, R., Nunes, N., Alves, J. E. & Diogo, F. (2019). *Desigualdades sociais e desenvolvimento em Portugal: Um olhar à escala regional e aos territórios de baixa densidade*. Revista da Associação Portuguesa de Sociologia, 19. <https://doi.org/10.30553/sociologiaonline.2019.19.5>
- Mauritti, R. (Coord.). (2022). *Territórios de bem-estar. Assimetrias nos municípios portugueses*. Fundação Francisco Manuel dos Santos.
- MEDWAY Transportes & Logística. (2024). <https://www.medway-iberia.com/pt/pages/mapas-de-rede>
- Metropolitano de Lisboa. (2024). *Como será o Metro de Lisboa em 2024?*. <https://projetos.metrolisboa.pt/como-sera-o-metro-de-lisboa-em-2024/>
- Metropolitano de Lisboa. (2023, junho 20). *Relatório de Contas 2022*. [https://www.metrolisboa.pt/institucional/wpcontent/uploads/sites/2/2023/09/relatorio\\_contas\\_2022.pdf](https://www.metrolisboa.pt/institucional/wpcontent/uploads/sites/2/2023/09/relatorio_contas_2022.pdf)
- Metro do Porto. (2022). *Relatório de Contas 2022*. [https://www.metroporto.pt/metroporto/uploads/document/file/640/final\\_relatoriocontas\\_2022\\_1.pdf](https://www.metroporto.pt/metroporto/uploads/document/file/640/final_relatoriocontas_2022_1.pdf)
- Ministério dos Negócios Estrangeiros. (2023). *REPRESENTAÇÃO PERMANENTE DE PORTUGAL JUNTO DA UNIÃO EUROPEIA*. <https://ue.missaoportugal.mne.gov.pt/pt/portugal/sobre-portugal/historia>
- Ministério dos Negócios Estrangeiros. (2020). *Conhecer as Comunidades Intermunicipais e os Gabinetes de Apoio ao Emigrante*. [https://pnaid.mne.gov.pt/images/identificacao\\_das\\_cime\\_gae.pdf](https://pnaid.mne.gov.pt/images/identificacao_das_cime_gae.pdf)
- Murteira, M. (2023). *A situação económica em Portugal: origens e perspetivas*. <http://analisesocial.ics.ul.pt/documentos/1223914032X9sPV3gz1Km26TT0.pdf>
- Orlando, R. (2021). *Portugal, o Mediterrâneo e o Atlântico*. Editora Letra Livre.
- Parlamento. (2022). *Orçamento do Estado 2022*. <https://app.parlamento.pt/webutils/docs/doc.pdf?path=6148523063484d364c793968636d356c6443397a6158526c63793959566b786c5a793944543030764e6b4e46543142515343394562324e31625756756447397a51574e3061585a705a47466b5a554e7662576c7a633246764c7a41334f44526c597a63334c54497a4e7a51744e4749794f5330344e545a694c5759335a446734596a4e684d544977595335775a47593d&fich=0784ec77-2374-4b29-856b-f7d88b3a120a.pdf&inline=true>

- PORDATA. (2024). *Índice de Preços ao Consumidor*. [https://www.pordata.pt/portugal/taxa+de+inflacao+\(taxa+de+variacao+do+indice+de+precos+n+o+consumidor\)+total+e+por+consumo+individual+por+objetivo-2315](https://www.pordata.pt/portugal/taxa+de+inflacao+(taxa+de+variacao+do+indice+de+precos+n+o+consumidor)+total+e+por+consumo+individual+por+objetivo-2315)
- PORDATA. (2023a). *População Residente com 15 e mais anos segundo os censos*. [https://www.pordata.pt/portugal/populacao+residente+com+15+e+mais+anos+segundo+os+censos+total+e+por+nivel+de+escolaridade+completo+mais+elevado+\(percentagem\)-3709](https://www.pordata.pt/portugal/populacao+residente+com+15+e+mais+anos+segundo+os+censos+total+e+por+nivel+de+escolaridade+completo+mais+elevado+(percentagem)-3709)
- PORDATA. (2023b). *Índice de envelhecimento e outros indicadores de envelhecimento*. <https://www.pordata.pt/db/portugal/ambiente+de+consulta/tabela>
- PORDATA. (2023c). *Densidade Populacional*. <https://www.pordata.pt/municipios/densidade+populacional-452>
- PORDATA. (2023d). *Poder de Compra Per Capita*. <https://www.pordata.pt/municipios/poder+de+compra+per+capita-118>
- PORDATA. (2023e). *População Residente*. <https://www.pordata.pt/db/portugal/ambiente+de+consulta/tabela>
- PORDATA. (2021). *O que são NUTS*. <https://www.pordata.pt/O+que+sao+NUTS>
- Portal da Habitação. (2023). *Preço da Construção por m<sup>2</sup> para Cálculo da Renda Condicionada*. <https://www.portaldahabitacao.pt/preco-da-construcao-por-m2-para-calculo-da-renda-condicionada>
- Portugal 2020 (2020, março 12). *Programa de Incentivos +CO3SO*. <https://portugal2020.pt/folheto-sobre-medidas-integradas-para-o-interior-do-pais/>
- Portugalmap360. (2024). *Mapa do comboio de Portugal*. <https://pt.portugalmap360.com/mapa-do-comboio-de-portugal>
- Portugal.Gov.PT. (2023a, setembro 28). *Autoestradas do interior e do Algarve com portagens mais baratas*. <https://www.portugal.gov.pt/pt/gc23/comunicacao/noticia?i=autoestradas-do-interior-e-do-algarve-com-portagens-mais-baratas>
- Portugal.Gov.PT. (2023b, maio 24). *Programas Regionais do Portugal 2020 já atingiram 84% de execução*. <https://www.portugal.gov.pt/pt/gc23/comunicacao/noticia?i=programas-regionais-do-portugal-2020-ja-atingiram-84-de-execucao>
- Quivy, R. & Campenhoudt, L. V. (2017). *Manual de Investigação em Ciências Sociais*. Gradiva.
- REA. (2023, maio 29). *Transporte de Mercadorias*. <https://rea.apambiente.pt/content/transporte-de-mercadorias>
- REA. (2023, maio 29). *Transporte de Passageiros*. <https://rea.apambiente.pt/content/transporte-de-passageiros>
- República Portuguesa. (2023) *BOLETIM TRIMESTRAL - Programa de Valorização do Interior*. <https://www.portugal.gov.pt/downloadficheiros/ficheiro.aspx?v=%3d%3dBQAAAB%2bLCAAAA%AABAAzNLY0MgMAky6NsQUAAAA%3d>

- República Portuguesa. (2021). *Programa Nacional para a Coesão Territorial*. <https://www.portugal.gov.pt/pt/gc21/governo/programa/programa-nacional-para-a-coesao-territorial-/ficheiros-coesao-territorial/programa-nacional-para-a-coesao-territorial-pdf.aspx>
- República Portuguesa. (2020). *Programa Regressar*. <https://www.programaregressar.gov.pt/pt/>
- Rodoviária do Alentejo. (2021). *Aviso ao Público, Tarifas*. [https://www.rodalentejo.pt/downloads/tabela\\_tarifaria.pdf](https://www.rodalentejo.pt/downloads/tabela_tarifaria.pdf)
- Rodoviária do Tejo. (2024). *Preço dos Títulos*. <https://www.rodotejo.pt/precos-titulos/>
- Sheller, M. (2021). *Advanced Introduction to Mobilities*. Edward Elgar Publishing.
- Slideshare. (2015). *Áreas Metropolitanas de Lisboa e Porto*. <https://pt.slideshare.net/713773/areas-metropolitanas-de-lisboa-e-porto-geografia-11-ano>
- Transdev. (2024). *Sobre Nós*. <https://www.transdev.pt/quem-somos/transdev-portugal/sobre-nos>
- Transdev. (2023). *Tarifários e Tabelas*. <https://www.transdev.pt/servicos/carreiras/tabelas-tarifarias>
- Transdev Interior. (2023). *Títulos de Transporte*. [https://www.transdev.pt/sites/default/files/anexos/transdev-tarifas-transdev-interior-2301\\_0.pdf](https://www.transdev.pt/sites/default/files/anexos/transdev-tarifas-transdev-interior-2301_0.pdf)
- Transdev Norte. (2023). *Títulos de Transporte*. <https://www.transdev.pt/sites/default/files/anexos/transdev-tarifas-transdev-norte-2301.pdf>
- Transportes Metropolitanos de Lisboa. (2024). *Mobilidade e Transportes*. <https://www.tmlmobilidade.pt/mobilidade-e-transportes/carris-metropolitana/criacao-concurso-e-garantias/>
- Transportes & Negócios. (2022, maio 19). *Arriva vende negócio em Portugal a israelitas*. <https://www.transportesenegocios.pt/arriva-vende-negocio-em-portugal-a-israelitas/>
- Vamus. (2023). *Tarifário*. <https://vamus.pt/tarifario/>
- Veríssimo, A. (2024, fevereiro 26). *Queda de 69% no investimento em infraestruturas de transportes tirou competitividade a Portugal. ECO*. <https://eco.sapo.pt/especiais/queda-de-69-no-investimento-em-infraestruturas-de-transportes-tirou-competitividade-a-portugal/>
- VIVA. (2023). *Passes Navegante*. <https://www.portalviva.pt/pt/homepage/t%C3%ADtulos-de-transporte/uso-frequente/passes-navegante.aspx>
- Vilelas, J. (2020). *Investigação: o processo de construção do conhecimento*. Sílabo.

## Legislação

Decreto-Lei n.º 104/2003 do Ministério das Cidades, Ordenamento do Território e Ambiente. (2003). Diário da República: I-A série, n.º 119. <https://diariodarepublica.pt/dr/detalhe/decreto-lei/104-2003-540841>

Decreto-Lei n.º 72/2017 do Ministério do Trabalho, Solidariedade e Segurança Social. (2017). Diário da República: I série, n.º 118. <https://dre.tretas.org/dre/3006132/decreto-lei-72-2017-de-21-de-junho>

Diário da República. (2023). *Portaria n.º 114/2023 de 2 de maio*. <https://diariodarepublica.pt/dr/detalhe/portaria/114-2023-212447684>

Diário da República. (2020). Regulamento n.º 423/2020, de 23 de abril. <https://dre.pt/dre/detalhe/regulamento/423-2020-132331803>

Lei n.º 12/2022 da Assembleia da República. (2022). Diário da República: I série, n.º 122. <https://diariodarepublica.pt/dr/detalhe/lei/12-2022-185224662>

Lei n.º 75/2013 da Assembleia da República. (2013). Diário da República: I série, n.º 176. <https://diariodarepublica.pt/dr/detalhe/lei/75-2013-500023>

Portaria n.º 114/2023 do Ministério do Trabalho, Solidariedade e Segurança Social. (2023). Diário da República: I série, n.º 84. <https://diariodarepublica.pt/dr/detalhe/portaria/114-2023-212447684>

Portaria n.º 23/2021 do Ministério do Trabalho, Solidariedade e Segurança Social. (2021). Diário da República: I série, n.º 19. <https://files.diariodarepublica.pt/1s/2021/01/01900/0002800041.pdf>

Portaria n.º 283/2021 do Ministério do Trabalho, Solidariedade e Segurança Social. (2021). Diário da República: I série, n.º 235. <https://files.dre.pt/1s/2021/12/23500/0004300054.pdf>

Portaria n.º 174/2020 do Ministério do Trabalho, Solidariedade e Segurança Social. (2020). Diário da República: I série, n.º 138. <https://files.dre.pt/1s/2020/07/13800/0000900015.pdf>

Portaria n.º 207/2020 do Ministério do Trabalho, Solidariedade e Segurança Social. (2020). Diário da República: I série, n.º 167. <https://files.dre.pt/1s/2020/08/16700/0004700058.pdf>

Portaria n.º 214/2019 do Ministério do Trabalho, Solidariedade e Segurança Social. (2019). Diário da República: I série, n.º 127. <https://diariodarepublica.pt/dr/detalhe/portaria/214-2019-122960401>

Portaria n.º 208/2017 do Ministério do Trabalho, Solidariedade e Segurança Social. (2017). Diário da República: I série, n.º 134. <https://files.dre.pt/1s/2017/07/13400/0373103734.pdf>

Portaria n.º 26/2015 do Ministério da Solidariedade, Emprego e Segurança Social. (2015). Diário da República: I série, n.º 28. <https://diariodarepublica.pt/dr/detalhe/portaria/26-2015-66463207>

Regulamento (CE) n.º 1370/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho de 23 de outubro 2007. <https://op.europa.eu/pt/publication-detail/-/publication/b363bd7c-700b-4360-a9af-82156c6be71a>

# ANEXOS

## ANEXO A - MOBILIDADE POPULACIONAL

Em agosto de 2019, o seminário regionalista independente “*Diário do Alentejo*” publicou um artigo escrito pelo jornalista Carlos Lopes Pereira, abordando as condições de vida dos trabalhadores agrícolas nos campos do Baixo Alentejo, conforme descrito por Constantino Piçarra, Investigador do Instituto de História Contemporânea da Universidade Nova de Lisboa. Segundo Piçarra, Portugal concentrava a sua atividade económica na agricultura, sendo o Alentejo a região com maior área semeada. A estrutura agrária era dominada por grandes proprietários que controlavam 50% da área agrícola do Baixo Alentejo, preferindo os contratos de parceria por serem mais lucrativos. A maior parte do trabalho nas terras era realizada por 69.676 de assalariados (83,3%), muitos dos quais provenientes do Algarve que migravam para o Alentejo durante a época das colheitas. Esses trabalhadores laboravam para aproximadamente 2% dos grandes proprietários que possuíam mais de 500 hectares de terreno cada um, contudo, ocupavam cerca de 50% de área agrícola. As condições de vida dos trabalhadores eram extremamente difíceis e pobres com salários médios de 26\$00 insuficientes para cobrir as despesas correntes. Por exemplo, um cabaz de compras constituído por 1 litro de azeite (14\$80), um a dúzia de ovos (9\$28) e um litro de feijão (5\$13), sem contemplar a renda de casa. Esses fatores contribuíram para a deslocalização da população do interior alentejano para o litoral na década de 1960 (Diário do Alentejo, 2019).

A migração do Interior para o litoral alcançou maior visibilidade nas décadas 1960 e 1970. No plano urbanístico, o consequente aumento da população deu origem a que muitos portugueses passassem a viver em condições degradantes, em barracas de madeira e sem saneamento básico e eletricidade. A população do interior norte migrou para Lisboa, onde se concentravam o comércio, os serviços e alguma indústria, mais concretamente a norte do rio Tejo, dando origem aos denominados “bairros de lata”, visíveis em áreas como o Prior Velho, Curraleira, Serafina e Olaias entre outros locais da cidade e da periferia<sup>45</sup> (Figura 4.1).

A população do interior sul, deslocou-se em direção à margem sul do rio Tejo. Esse movimento migratório foi motivado pela presença de polos industriais significativos, como o complexo industrial

---

<sup>45</sup> Ver site:

[https://www.google.com/search?sca\\_esv=ed45231e60eb77e8&rlz=1C5CHFA\\_enPT1034PT1034&sxsrf=ADLY\\_WIJZlftW8ZogZFHP0uZY0kYMappQkQ:1719503903410&q=bairro+de+lata+lisboa+anos+60,+alfredo+cunha&udm=2&fbs=AEQNm0A\\_ElgRadfJ052eEZYKSlj\\_pYFaFHKdnGcO42W-poa4hqiqoSrKt7Gbj0jEa1XXHfoaBhbSV6mbVDXvrCorhi-l09J\\_E4NhMZdCEQH0Nw9er-2BsGNJg9T9MgLA84iFILsKdU6Sv6LB75BVmiSgEE1Mete0N5uNEhJ1-PEjiVeSEWPZ0&sa=X&ved=2ahUKEwi56uiak\\_vGAxUlWAIHHdNLDNcQtKgLegQIDBAB&biw=1045&bih=779&dpr=2](https://www.google.com/search?sca_esv=ed45231e60eb77e8&rlz=1C5CHFA_enPT1034PT1034&sxsrf=ADLY_WIJZlftW8ZogZFHP0uZY0kYMappQkQ:1719503903410&q=bairro+de+lata+lisboa+anos+60,+alfredo+cunha&udm=2&fbs=AEQNm0A_ElgRadfJ052eEZYKSlj_pYFaFHKdnGcO42W-poa4hqiqoSrKt7Gbj0jEa1XXHfoaBhbSV6mbVDXvrCorhi-l09J_E4NhMZdCEQH0Nw9er-2BsGNJg9T9MgLA84iFILsKdU6Sv6LB75BVmiSgEE1Mete0N5uNEhJ1-PEjiVeSEWPZ0&sa=X&ved=2ahUKEwi56uiak_vGAxUlWAIHHdNLDNcQtKgLegQIDBAB&biw=1045&bih=779&dpr=2)

CUF/Quimigal<sup>46</sup> no Barreiro e a Lisnave (indústria naval) em Almada e Setúbal. Essas indústrias proporcionaram uma quantidade significativa de empregos no setor industrial de natureza não sazonal, caracterizado por maior estabilidade e remunerações mais atrativas em comparação com o trabalho agrícola que era sazonal e mal remunerado. Simultaneamente, nas áreas da margem sul do Tejo, observaram-se aglomerações urbanas precárias, denominadas como “Bairros de Lata”<sup>47</sup>, notáveis nos municípios de Almada, Barreiro, Moita e Montijo (Figura 4.1).

**Figura 4.1**

*Bairro de Barracas do Prior velho (Lisboa) e Complexo Industrial CUF/Quimigal (Barreiro)*



Fonte: Alfredo Cunha (1960); Associação Barreiro Património Memória e Futuro (2019)

<sup>46</sup> Ver no site a fotografia da Associação Barreiro Património Memória e Futuro:

[https://www.google.com/search?q=fotos+bairro+da+quimigal%2C+Barreiro&sca\\_esv=ed45231e60eb77e8&rlz=1C5CHFA\\_enPT1034PT1034&udm=2&biw=1045&bih=779&sxsrf=ADLYWIJYR-EutJzs36tF6OJatYqR93p1yQ%3A1719503975241&ei=Z4x9Zo-3Dr6pi-gP5Jq9CA&ved=0ahUKEwjPhom9k\\_vGAxW-1AIHHRNDwEQ4dUDCBA&uact=5&og=fotos+bairro+da+quimigal%2C+Barreiro&gs\\_lp=Egxnd3Mtd2l6LXNlc\\_nAilmZvdG9zIGJhaXJybyBkYSBxdWltaWdhbCwgQmFycmVpcm9lq5sBUKkKWMvVAXACeACQAQCYAWqgAYYWggEEMzQuMbgBA8gBAPgBAZgCEaAC\\_AgoAgnCAGcQlxgnGOoCwglFEAAygATCaggQABiABBixA8ICChAAGIAEGEMYigXCAgQQABgewglGEAAyCBgemAMJkgcEMTYuMaAH\\_2E&sclient=gws-wiz-serp](https://www.google.com/search?q=fotos+bairro+da+quimigal%2C+Barreiro&sca_esv=ed45231e60eb77e8&rlz=1C5CHFA_enPT1034PT1034&udm=2&biw=1045&bih=779&sxsrf=ADLYWIJYR-EutJzs36tF6OJatYqR93p1yQ%3A1719503975241&ei=Z4x9Zo-3Dr6pi-gP5Jq9CA&ved=0ahUKEwjPhom9k_vGAxW-1AIHHRNDwEQ4dUDCBA&uact=5&og=fotos+bairro+da+quimigal%2C+Barreiro&gs_lp=Egxnd3Mtd2l6LXNlc_nAilmZvdG9zIGJhaXJybyBkYSBxdWltaWdhbCwgQmFycmVpcm9lq5sBUKkKWMvVAXACeACQAQCYAWqgAYYWggEEMzQuMbgBA8gBAPgBAZgCEaAC_AgoAgnCAGcQlxgnGOoCwglFEAAygATCaggQABiABBixA8ICChAAGIAEGEMYigXCAgQQABgewglGEAAyCBgemAMJkgcEMTYuMaAH_2E&sclient=gws-wiz-serp)

<sup>47</sup> Ver no site a fotografia de Alfredo Cunha:

[https://www.google.com/search?q=bairros+de+lata+na+margem+sul+do+tejo&sca\\_esv=ed45231e60eb77e8&rlz=1C5CHFA\\_enPT1034PT1034&udm=2&biw=1045&bih=779&sxsrf=ADLYWIljfdgmbFF-Jt4x7ImQALachdqh6Q%3A1719504338450&ei=0o19ZvSRG4Lbi-gPgS2piAY&ved=0ahUKEwj0wgHqIPyGAxWC7QIHYYJmCmEQ4dUDCBA&uact=5&og=bairros+de+lata+na+margem+sul+do+tejo&gs\\_lp=Egxnd3Mtd2l6LXNlc\\_nAijWJhaXJyby3MgZGUgbGF0YSBuYSBtYXJnZW0gc3VslGRvIHRIam9l-I0BUNULWP2EAXABeACQAQCYAWugAfAXqgEEMzUuMrqBA8gBAPgBAZgCEaAC\\_AgoAgnCAGcQlxgnGOoCwglEECMYJ8ICChAAGIAEGEMYigXCAggQABiABBixA8ICBRAAGIAEwglNEAAyAQYsQMYQxiKBZgDCZIHbDE1LjKgB5uMAQ&sclient=gws-wiz-serp](https://www.google.com/search?q=bairros+de+lata+na+margem+sul+do+tejo&sca_esv=ed45231e60eb77e8&rlz=1C5CHFA_enPT1034PT1034&udm=2&biw=1045&bih=779&sxsrf=ADLYWIljfdgmbFF-Jt4x7ImQALachdqh6Q%3A1719504338450&ei=0o19ZvSRG4Lbi-gPgS2piAY&ved=0ahUKEwj0wgHqIPyGAxWC7QIHYYJmCmEQ4dUDCBA&uact=5&og=bairros+de+lata+na+margem+sul+do+tejo&gs_lp=Egxnd3Mtd2l6LXNlc_nAijWJhaXJyby3MgZGUgbGF0YSBuYSBtYXJnZW0gc3VslGRvIHRIam9l-I0BUNULWP2EAXABeACQAQCYAWugAfAXqgEEMzUuMrqBA8gBAPgBAZgCEaAC_AgoAgnCAGcQlxgnGOoCwglEECMYJ8ICChAAGIAEGEMYigXCAggQABiABBixA8ICBRAAGIAEwglNEAAyAQYsQMYQxiKBZgDCZIHbDE1LjKgB5uMAQ&sclient=gws-wiz-serp)

## ANEXO B - CARACTERIZAÇÃO E ORGANIZAÇÃO ADMINISTRATIVA DO TERRITÓRIO

O território português é composto pelo Continente, que engloba cinco regiões: Norte, Centro, Área Metropolitana de Lisboa (AML) e Vale do Tejo, Alentejo e Algarve e pela Região Autónoma dos Açores e a Região Autónoma da Madeira. O total de municípios são 308 e de freguesias 3092, com uma população de 10.343.066 de habitantes, sendo 4.920.220 do sexo masculino e 5.422.846 do sexo feminino (Figura 4.2).

**Figura 4.2**

*População Residente em Portugal (2021)*

		Indivíduo		
		Sexo		
Territórios	Total	Masculino	Feminino	
Anos	2021	2021	2021	
Portugal	10.343.066	4.920.220	5.422.846	
Ignorado/Outro	//	//	//	

**População residente segundo os Censos: total e por sexo**

Fontes de Dados: INE - X, XII, XIII, XIV, XV e XVI  
Recenseamentos Gerais da População

Fonte: PORDATA

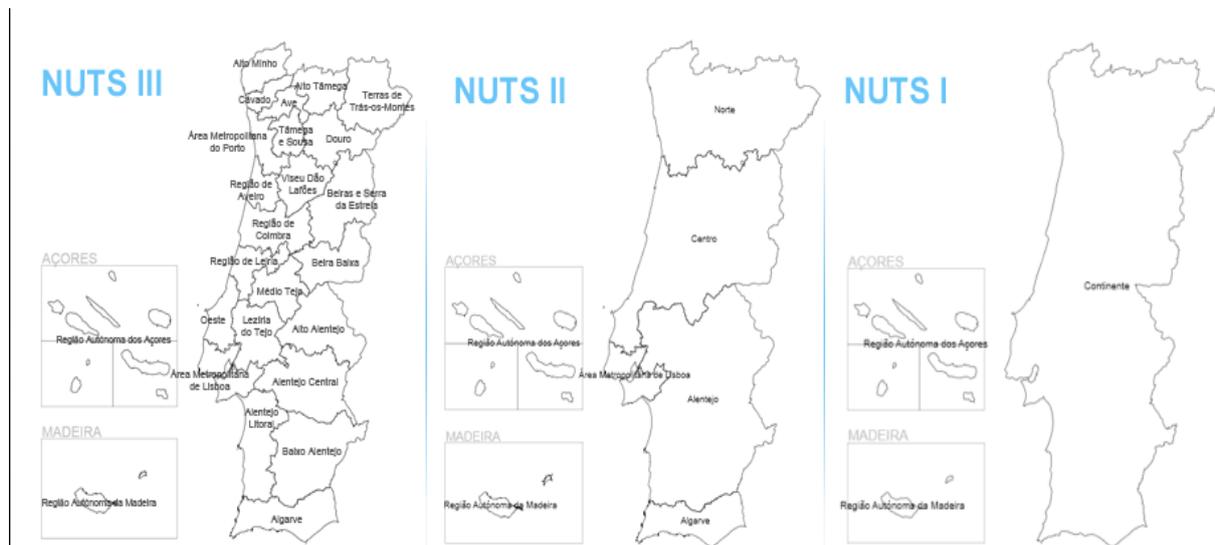
Última actualização: 2023-03-07

Fonte: PORDATA (2023e)

Em 2015, entrou em vigor uma nova Nomenclatura das Unidades Territoriais para Fins Estatísticos (NUTS) 2013, que substituiu a NUTS 2002. A NUTS I é composta pelo Continente, pela Região Autónoma da Madeira e pela Região Autónoma dos Açores. A NUTS II, abrange o Continente e divide-se em cinco regiões: Norte, Centro, AML, Alentejo e Algarve. A NUTS III foi a que sofreu alterações significativas com a redução das unidades territoriais de 30 para 25, passando a ser designadas como Unidades Administrativas, correspondendo às Comunidades Intermunicipais (CIM), à Região Autónoma da Madeira e à Região Autónoma dos Açores. Atualmente, os 308 municípios agrupam-se em 3 NUTS I, 7 NUTS II e 25 NUTS III (Figura 4.3).

**Figura 4.3**

*Organização do Território por NUTS*



Fonte PORDATA (2021)

A Região Norte, engloba a AMP e as CIM do Alto Minho, Alto Tâmega, Ave, Cávado, Douro e Terras de Trás-os-Montes e Tâmega e Sousa. Esta região é composta por 86 municípios e 1426 freguesias, com uma densidade populacional de aproximadamente de 3,6 milhões de habitantes, do sexo masculino 1,7 milhões e do sexo feminino 1,9 milhões (PORDATA, 2021).

A Região Centro inclui as CIM de Aveiro, Beira Baixa, Beiras e Serra da Estrela, Coimbra, Leiria, Oeste e Viseu Dão Lafões. É composta por 100 municípios e 972 freguesias, com uma densidade populacional de cerca de 2,3 milhões, dos quais 1,1 milhões são do sexo masculino e de 1,2 milhões do sexo feminino (PORDATA, 2021).

A Área Metropolitana de Lisboa (AML) é composta por 18 municípios: Alcochete, Almada, Amadora, Barreiro, Cascais, Lisboa, Loures, Mafra, Moita, Montijo, Odivelas, Oeiras, Palmela, Seixal, Sesimbra, Setúbal, Sintra, Vila Franca de Xira. A AML conta com 118 freguesias e uma população de cerca de 2,9 milhões de habitantes, sendo 1,3 milhões do sexo masculino e 1,6 milhões do sexo feminino (PORDATA, 2021).

A Região do Alentejo abrange as CIM do Alto Alentejo, Alentejo Central, Alentejo Litoral, Baixo Alentejo, Lezíria do Tejo e Médio Tejo. É composta por 58 municípios e 299 freguesias, com uma população de 704.558 habitantes, dos quais 337.966 mil são do sexo masculino e 366.592 do sexo feminino (PORDATA, 2021).

A Região do Algarve é composta por uma única CIM que engloba 16 municípios: Albufeira, Alcoutim, Aljezur, Castro Marim, Faro, Lagoa; Lagos, Loulé, Monchique, Olhão, Portimão, São Brás de Alportel, Silves, Tavira, Vila do Bispo e Vila Real de Santo António. Esta região tem 67 Freguesias e uma

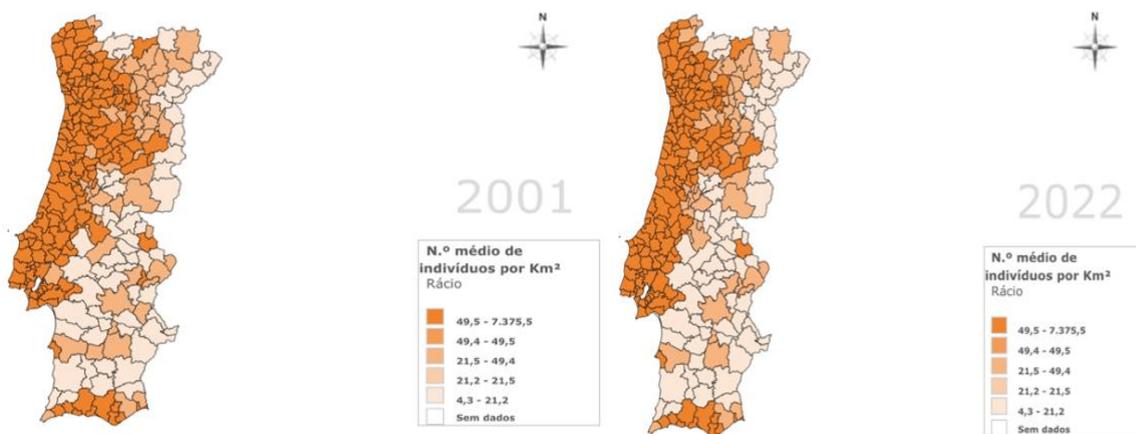
população de 438.406 habitantes, sendo 208.963 do sexo masculino e 229.443 do sexo feminino (PORDATA, 2021).

A Região Autónoma dos Açores é composta por 19 municípios e 156 freguesias, com uma população de 242.796 habitantes, dos quais 117.884 são do sexo masculino e 124.912 do sexo feminino (PORDATA, 2021).

A Região Autónoma da Madeira é constituída por um total de 11 municípios e 54 freguesias, com uma população de 254.254 habitantes, distribuídos entre 118.669 do sexo masculino e 135.585 do sexo feminino (PORDATA, 2021).

**Figura 4.4**

*Indivíduos por Km<sup>2</sup> 2001-2022*



Fonte: PORDATA (2023c)

A Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro, estabeleceu o Regime Jurídico das Autarquias Locais e aprovou o Estatuto das Entidades Intermunicipais e delineou a transferência de competências do Estado para as autarquias locais e para as CIM através do Regime Jurídico do Associativismo Autárquico. As CIM, reconhecidas como Associações de Municípios, são formalmente denominadas por Comunidades Intermunicipais e Áreas Metropolitanas.

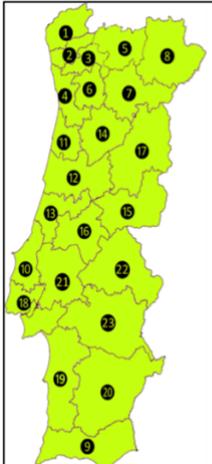
As competências das CIM, estão descritas na Lei n.º 50/2018 de 16 de agosto que inclui:

- Designar os vogais representantes dos municípios nos conselhos de região hidrográfica.
- Gerir programas de captação de investimento e de desenvolvimento da promoção turística interna sub-regional.
- Gerir projetos financiados com fundos europeus.
- Definição da rede dos julgados de paz.
- Participação em ações ou projetos de reinserção social de jovens e adultos, violência doméstica, rede dos julgados de paz e apoio às vítimas de crimes.

- Planeamento intermunicipal da rede de transporte escolar.
- Planeamento da oferta educativa de nível supramunicipal.
- Definição da rede de unidades de cuidados de saúde primários e de unidades de cuidados continuados de âmbito intermunicipal.
- Definição da rede dos quartéis de bombeiros voluntários.
- Gestão dos portos de âmbito regional.
- As transferências monetárias para as AM e CIM estão contempladas no Orçamento de Estado (OE) elaborado pelo governo em funções e aprovado em Assembleia da República. A transferência para a AML em 2020 foi de 927 085 M€ que abrange 18 Municípios e uma população 2 809 703 habitantes e para a AMP foi de 1 445 620 M€, sendo as que mais verbas estatais recebem (Figura 4.5).

**Figura 4.5**

*CIMs e as Transferências Monetárias*



LEGENDA	CIM - Comunidade Intermunicipal / Rede GAE - Gabinete de Apoio ao Emigrante	População (censos 2011)	Território (km <sup>2</sup> )	Sítio internet
1	Comunidade Intermunicipal do Alto Minho	242 489	2 211	<a href="http://www.cim-altominho.pt">http://www.cim-altominho.pt</a>
2	Comunidade Intermunicipal do Cávado	408 620	1 241	<a href="http://www.cimcavado.pt">http://www.cimcavado.pt</a>
3	Comunidade Intermunicipal do Ave	420 654	1 441	<a href="http://www.cim-ave.pt">http://www.cim-ave.pt</a>
4	Área Metropolitana do Porto	1 732 018	2 027	<a href="http://www.amp.pt">http://www.amp.pt</a>
5	Comunidade Intermunicipal do Alto Tâmega	94 143	2 932	<a href="http://www.cimat.pt">http://www.cimat.pt</a>
6	Comunidade Intermunicipal do Tâmega e Sousa	428 953	1 816	<a href="http://www.cimtaegasousa.pt">http://www.cimtaegasousa.pt</a>
7	Comunidade Intermunicipal do Douro	203 808	4 031	<a href="http://www.cimdouro.pt">http://www.cimdouro.pt</a>
8	Comunidade Intermunicipal das Terras de Trás-os-Montes	117 527	5 556	<a href="http://cim-ttm.pt">http://cim-ttm.pt</a>
9	Comunidade Intermunicipal do Algarve	446 003	5 003	<a href="http://www.amal.pt">http://www.amal.pt</a>
10	Comunidade Intermunicipal do Oeste	360 289	2 205	<a href="http://www.cestecim.pt">http://www.cestecim.pt</a>
11	Comunidade Intermunicipal da Região de Aveiro	368 098	1 689	<a href="http://www.regiaoaveiro.pt">http://www.regiaoaveiro.pt</a>
12	Comunidade Intermunicipal da Região de Coimbra	450 221	4 314	<a href="http://cim-regiaodecoimbra.pt">http://cim-regiaodecoimbra.pt</a>
13	Comunidade Intermunicipal Região de Leiria	291 855	2 430	<a href="http://www.cimregiaodeleiria.pt">http://www.cimregiaodeleiria.pt</a>
14	Comunidade Intermunicipal da Região Viseu Dão Lafões	266 488	3 240	<a href="http://cimvdl.pt">http://cimvdl.pt</a>
15	Comunidade Intermunicipal da Beira Baixa	86 628	4 575	<a href="http://www.cimbb.pt">http://www.cimbb.pt</a>
16	Comunidade Intermunicipal do Médio Tejo	247 331	3 350	<a href="http://www.mediotejo.pt">http://www.mediotejo.pt</a>
17	Comunidade Intermunicipal das Beiras e Serra da Estrela	233 190	6 299	<a href="http://cimbe.pt">http://cimbe.pt</a>
18	Área Metropolitana de Lisboa	2 809 703	3 047	<a href="http://www.aml.pt">http://www.aml.pt</a>
19	Comunidade Intermunicipal do Alentejo Litoral	97 925	5 312	<a href="http://www.cimlal.pt">http://www.cimlal.pt</a>
20	Comunidade Intermunicipal do Baixo Alentejo	126 692	8 568	<a href="http://www.cimbal.pt">http://www.cimbal.pt</a>
21	Comunidade Intermunicipal da Lezíria do Tejo	244 300	4 250	<a href="http://www.ciml.eu/index.php">http://www.ciml.eu/index.php</a>
22	Comunidade Intermunicipal do Alto Alentejo	118 506	6 097	<a href="http://www.cimaa.pt">http://www.cimaa.pt</a>
23	Comunidade Intermunicipal do Alentejo Central	164 093	7 351	<a href="http://www.cimac.pt">http://www.cimac.pt</a>
-	TOTAL	9 959 534	88 983	

(euros)

AM/CIM	Transferências OE/2023	Duodécimo Jan/Nov	Duodécimo Dez
AM de Lisboa	927 085	77 257	77 258
AM do Porto	1 445 620	120 468	120 472
CIM do Alentejo Central	435 114	36 259	36 265
CIM da Lezíria do Tejo	358 498	29 874	29 884
CIM do Alentejo Litoral	234 338	19 528	19 530
CIM do Algarve	278 200	23 183	23 187
CIM do Alto Alentejo	431 220	35 935	35 935
CIM do Ave	456 274	38 022	38 032
CIM do Baixo Alentejo	492 034	41 002	41 012
CIM do Cávado	359 631	29 969	29 972
CIM do Médio Tejo	430 518	35 876	35 882
CIM do Oeste	279 938	23 328	23 330
CIM do Tâmega e Sousa	650 395	54 199	54 206
CIM do Douro	601 358	50 113	50 115
CIM do Alto Minho	421 102	35 091	35 101
CIM do Alto Tâmega e Barroso	281 627	23 468	23 479
CIM da Região de Leiria	308 407	25 700	25 707
CIM da Beira Baixa	272 299	22 691	22 698
CIM das Beiras e Serra da Estrela	623 945	51 995	52 000
CIM da Região de Coimbra	570 378	47 531	47 537
CIM das Terras de Trás-os-Montes	409 417	34 118	34 119
CIM da Região Viseu Dão Lafões	453 279	37 773	37 776
CIM da Região de Aveiro	319 276	26 606	26 610
<b>Total Geral</b>	<b>11 039 953</b>	<b>919 986</b>	<b>920 107</b>

Fonte: Ministério dos Negócios Estrangeiros (2020); Direção-Geral das Autarquias Locais (2023)

## ANEXO C - ÍNDICE DE PREÇOS AO CONSUMIDOR

O IPC é um indicador fundamental que tem como objetivo principal medir e analisar a variação da inflação e o seu impacto nos preços médios ao longo de um determinado período temporal, seja ele mensal ou em períodos anuais anteriores. Ele é calculado pelo INE e contempla um conjunto de bens e serviços considerados essenciais para a sustentabilidade das despesas das famílias residentes em Portugal.

O cálculo do IPC, pode ser realizado de duas formas principais: individualmente para produtos específicos, onde se divide o preço atual pelo preço do período base anterior, multiplicando o resultado por 100 ou em sub-índices que permitem uma análise mais detalhada da evolução dos preços em segmentos específicos da económica (Figura 4.6).

**Figura 4.6**

*Índice de Preços ao Consumidor (1960-2023)*

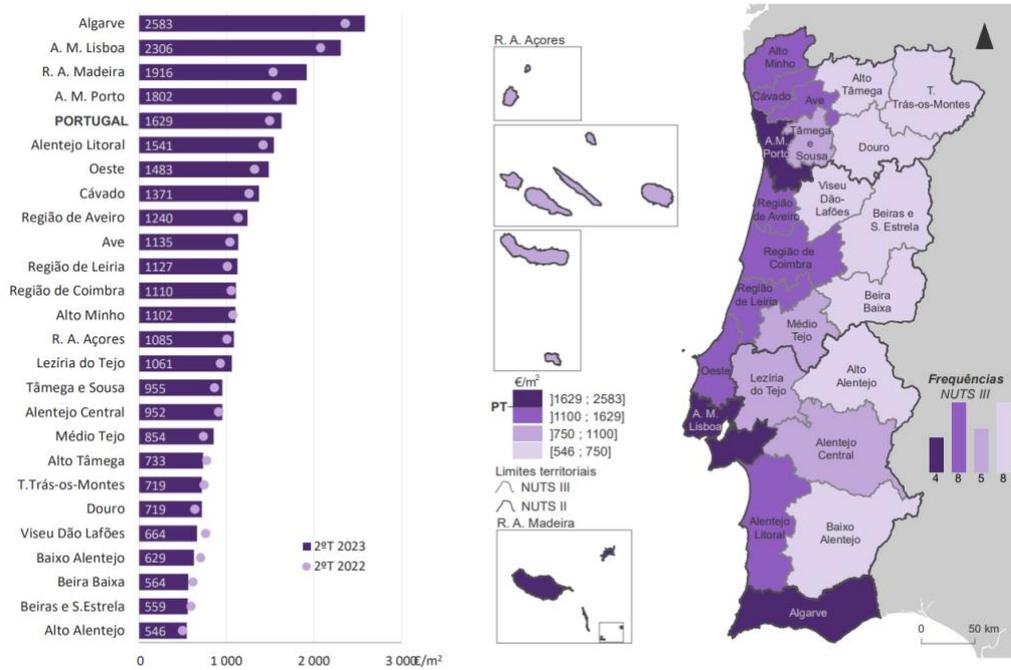
Anos	Taxa de variação - %
	Índice de Preços no C...
	Total
1960	2,6
1970	4,3
1974	26,2
1975	17,3
1993	6,8
2002	3,6
2008	2,6
2012	2,8
2021	1,3
2023	4,3

**Taxa de Inflação (Taxa de Variação do Índice de Preços no Consumidor): total e por consumo individual por objetivo**

Fontes de Dados: INE - Índice de Preços no Consumidor (IPC)  
Fonte: PORDATA  
Última actualização: 2024-01-11

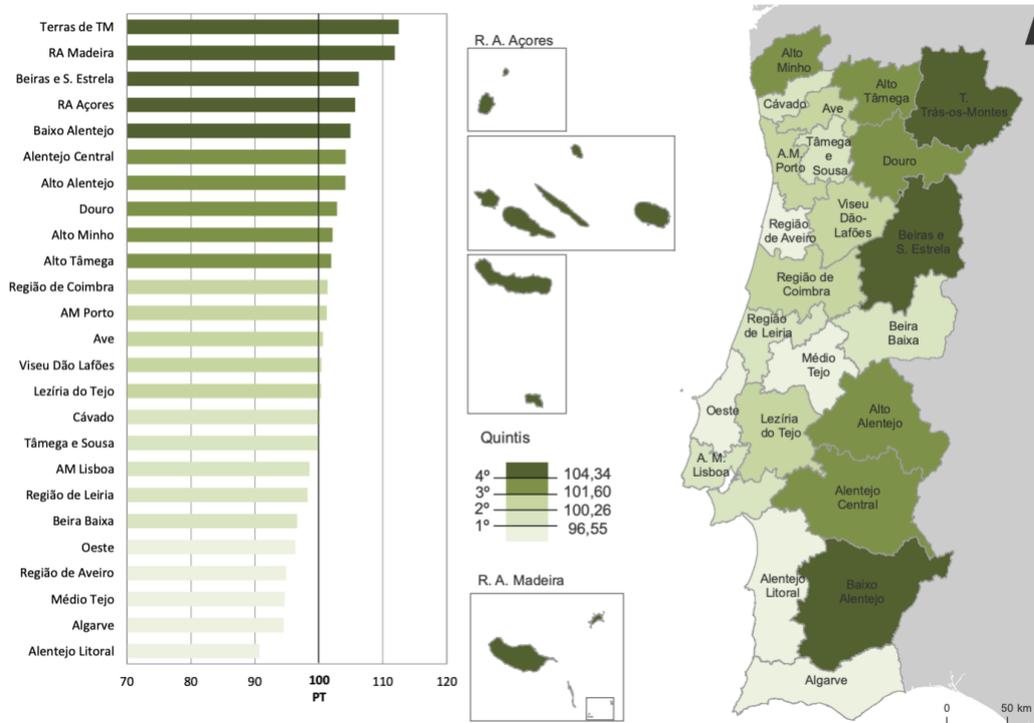
Fonte: PORDATA (2024)

**Figura 4.7**  
Preço por m<sup>2</sup> da Habitação



Fonte: INE (2023)

**Figura 4.8**  
Qualidade do Ambiente



Fonte: INE (2023)

## ANEXO D - PIB PER CAPITA

A Região Norte apresentou um poder de compra per capita de 81,7% em 1993, crescendo para 92,9% em 2021. A AMP, criada em 2013, não dispõe de dados em 1993, mas registou um poder de compra de 92% na sua criação que aumentou para 103,3% em 2021. No entanto, ao analisar os concelhos com precaução<sup>48</sup> observam-se variações notáveis. Espinho apresentou uma redução de 112,9% em 1993 para 95,9% em 2021, Maia passou de 109% (1993) para 108,7% (2021), Matosinhos de 132,2% (1993) para 118,1% (2021), Porto de 226,9% (1993) para 147,6% (2021), São João da Madeira de 183,7% (1993) para 116,7% (2021) e Vila Nova de Gaia de 103,5% (1993) para 101% (2021). Apesar de serem regiões do Litoral, estas áreas registaram uma diminuição no poder de compra per capita dos seus habitantes.

Na Região Centro, que abrange as sub-regiões de Aveiro, Beira Baixa, Beiras e Serra da estrela, Coimbra, Leiria, Médio Tejo, Oeste e Viseu e Lafões, também se observa um aumento no poder de compra per capita que passou de 72,9% (1993) para 89,9% (2021). No entanto, algumas áreas apresentam uma tendência contrária. Aveiro, por exemplo, viu o seu poder de compra per capita decrescer de 131% (1993) para 119,7% (2021). Situações semelhantes são observadas nas Caldas da Rainha de 110,7% (1993) para 98,8% (2021), Coimbra de 128,9% (1993) para 119,8% (2021), Entroncamento de 117,3% (1993) para 99,1% (2021), Marinha Grande<sup>49</sup> de 112,8% (1993) para 92,7%.

A AML, apresentou uma percentagem de poder de compra per capita de 162,7% (1993) que decresceu para 121,4% (2021). Esta região é uma das que apresenta o maior número de municípios com perda de poder de compra per capita. Dos 18 Municípios, apenas 7 registaram um aumento: Alcochete de 75,3% (1993) para 118,9% (2021); Barreiro de 90,9% (1993) para 96,5% (2021); Loures aumentou 0,1 %; Mafra de 83,6% para 102,5% (2021); Montijo de 95,5% (1993) para 102,5% (2021); Oeiras de 139,7% (1993) para 165,5% (2021), Palmela de 76,4% (1993) para 97,7% (2021). Estes municípios beneficiaram do aumento do investimento privado em pólos tecnológicos, industriais e no imobiliário. Os restantes municípios apresentaram um decréscimo significativo, com Lisboa no topo das descidas, passando de 291% (1993) para 186,3% (2021), uma variação de 104,7%.

A Região do Alentejo registou um crescimento no poder de compra per capita, passando de 71,3% (1993) para 90,6% (2021). Esta região engloba a CIM do Alentejo Litoral, Baixo Alentejo, Lezíria do Tejo, Alto Alentejo e Alentejo Central.

---

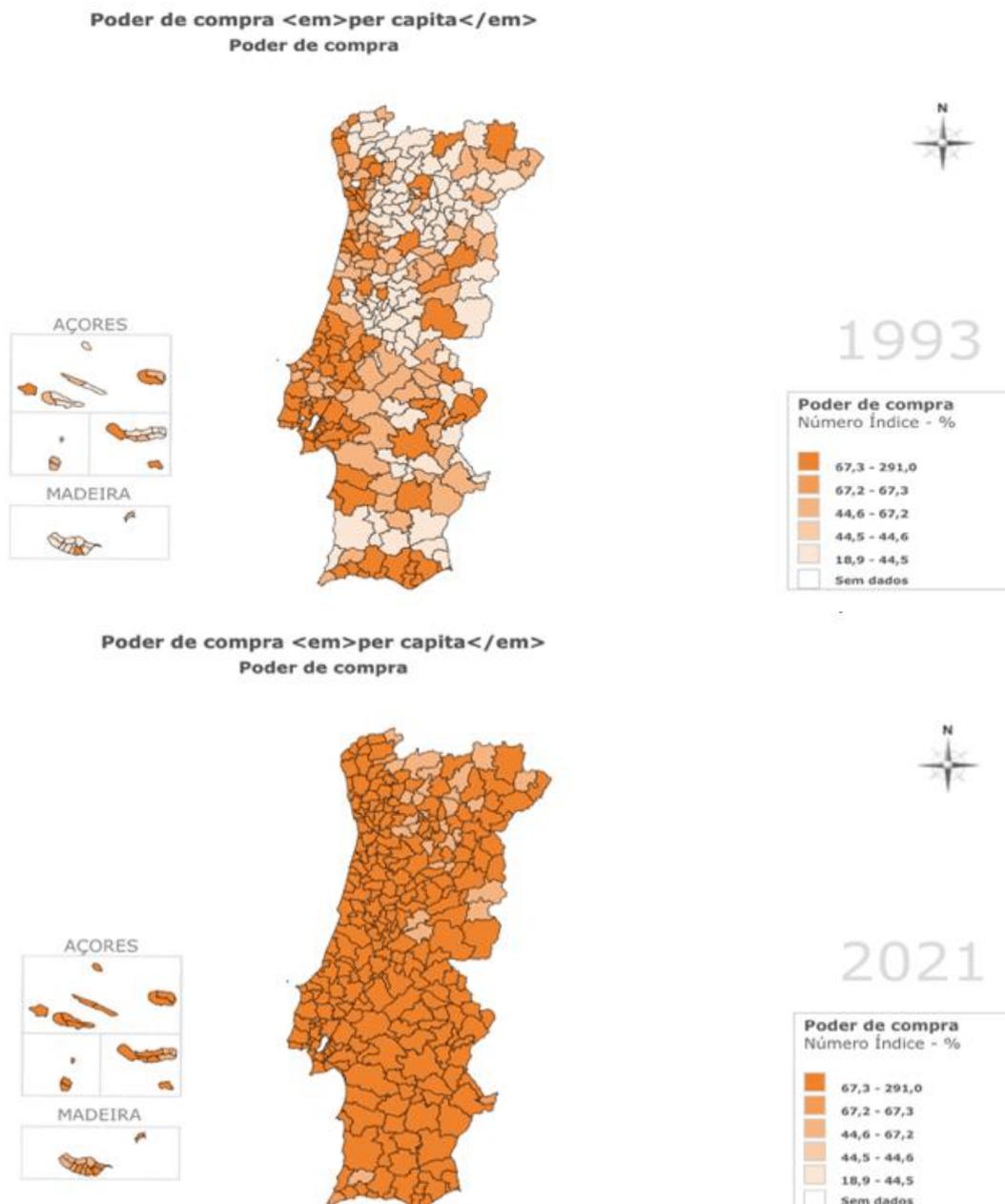
<sup>48</sup> Pode ser atribuída a perda de poder de compra ao aumento do preço por m<sup>2</sup> da construção, como pode ser observado na Figura 4.7.

<sup>49</sup> Neste caso, pode ser atribuído a perda de poder de compra ao declínio da economia local, com o encerramento do seu motor económico, a indústria vidreira e de moldes como pode ser observado no site da Câmara Municipal da Marinha Grande no link <https://www.cm-mgrande.pt/pages/309>.

Na Região do Algarve, a percentagem de poder de compra per capita decresceu de 109% (1993) para 99,5% (2021). Sete dos seus dezasseis municípios perderam poder de compra, sendo Faro o que apresentou o maior decréscimo passando de 160,1% (1993) para 106% (2021). Em contraste, Castro Marim registou o maior crescimento de 28,6% (1993) para 81,2% (2021). Os municípios do interior algarvio apresentaram todos uma subida no poder de compra per capita (Figura 4.9), (PORDATA, 2023d).

**Figura 4.9**

*PIB Per Capita - Comparação 1993-2021*



Fonte: PORDATA (2023d)

## ANEXO E - PROGRAMA DE APOIO EXCLUSIVO PARA O INTERIOR

O programa de Apoio ao Regresso de Emigrantes a Portugal<sup>50</sup> é uma iniciativa que visa proporcionar assistência financeira a emigrantes ou familiares de emigrantes que regressem a Portugal com o intuito de contribuir para o repovoamento e desenvolvimento do interior do país e iniciem uma atividade laboral (Portaria n.º 114/2023, de 2 de maio). Esta Portaria introduziu diversas alterações significativas à Portaria n.º 214/2019, de 5 de julho que incluem:

- *Apoios complementares*: Atribuição de apoios financeiros adicionais para comparticipar despesas relacionadas com o reconhecimento de qualificações profissionais e académicas, bem como os custos da viagem e transporte de bens para Portugal.
- *Alargamento de elegibilidade*: Extensão do acesso a estes apoios aos emigrantes que tenham deixado o país há pelo menos três anos em relação à data de início da atividade laboral em Portugal.
- *Prazo de Atividade Laboral*: Ampliação do período de elegibilidade para os apoios, incluindo a possibilidade de elegibilidade após o término do “Programa Regressar” que se prolonga até 2026.
- *Experiência Profissional no Estrangeiro*: Eliminação da exigência de exercício de atividade profissional no estrangeiro, tornando o programa mais acessível a um leque mais amplo de emigrantes.
- *Definição de Familiar Emigrante*: Ajuste ao conceito de familiar emigrante, eliminando a obrigatoriedade de coabitação com o emigrante e restringindo o grau de parentesco até ao 2º grau da linha reta (exceto se o posto de trabalho se localizar em território do interior).
- *Elegibilidade dos contratos de bolsa de investigação*.
- *Modalidades de Contratos de Trabalho*: Introdução de alterações nas modalidades de contratos de trabalho elegíveis que devem ter uma duração mínima de 12 meses, promovendo o emprego sustentável.
- *Simplificação dos requisitos*: Dispensa de entrega de comprovativos de viagens e transportes de bens, optando-se pelo pagamento de um montante fixo.
- *Alteração nos valores e pagamentos*: Ajustamento dos valores dos apoios a conceder e dos períodos de pagamento, com uma maior percentagem de apoio inicial.

---

<sup>50</sup> Ofício Circulado n.º 20243 da Autoridade Tributária e Aduaneira. (2022).  
[https://www.programaregressar.gov.pt/wp-content/uploads/Oficio\\_Circulado\\_20243.pdf](https://www.programaregressar.gov.pt/wp-content/uploads/Oficio_Circulado_20243.pdf).

Estas alterações têm como objetivo tornar o programa mais abrangente, flexível e atrativo para os emigrantes que desejam regressar a Portugal e iniciar uma atividade laboral no país. Além deste Programa, existem outras medidas de apoio aos emigrantes, tais como:

- *Regime Fiscal aplicável a ex-residentes*: Este regime oferece benefícios fiscais para os emigrantes que se tornem residentes fiscais em Portugal entre 2019 e 2023, usufruindo de taxas de imposto reduzidas sobre rendimentos no exterior durante um período específico (artigo 12.º-A do Código do IRS).
- *Apoio ao Emprego*: O IEFP disponibiliza programas de apoio ao emprego para emigrantes ou seus familiares, através de ajuda na procura de emprego, formação e orientação profissional.
- *Apoio à habitação e social*: Alguns municípios oferecem programas de apoio à habitação, saúde, educação e outros benefícios para facilitar a reintegração dos emigrantes.

A medida Emprego Interior Mais – Mobilidade Apoiada para um Interior Sustentável<sup>51</sup> é um programa implementado em Portugal com o objetivo de promover o emprego nas regiões do interior do país, incentivando a mobilidade de trabalhadores para áreas menos populosas e economicamente desafiadoras. Esta medida visa mitigar o despovoamento das zonas rurais e do interior do país, estimulando o desenvolvimento económico dessas regiões. Através da Portaria n.º 283/2021, de 6 de dezembro, foram introduzidas as seguintes alterações significativas:

- *Prolongamento do horizonte temporal*: Aplicação prolongada até ao final de 2023.
- *Teletrabalho*: Ampliação da cobertura, para incluir situações em que os trabalhadores desempenham as suas funções à distância, nomeadamente ao abrigo de acordos de teletrabalho estabelecidos entre trabalhador e empregador em território do Interior.
- *Elegibilidade de emigrantes*: Aplicável aos emigrantes que tenham deixado Portugal após 31 de dezembro de 2015, que tenham residido no estrangeiro durante pelo menos um ano e que pretendam regressar ao país para se fixar em território do Interior.
- *Atrair cidadãos estrangeiros*: Fomento do mercado de trabalho, através da ampliação do âmbito da medida para incluir a fixação em território do interior de nacionais de países da

---

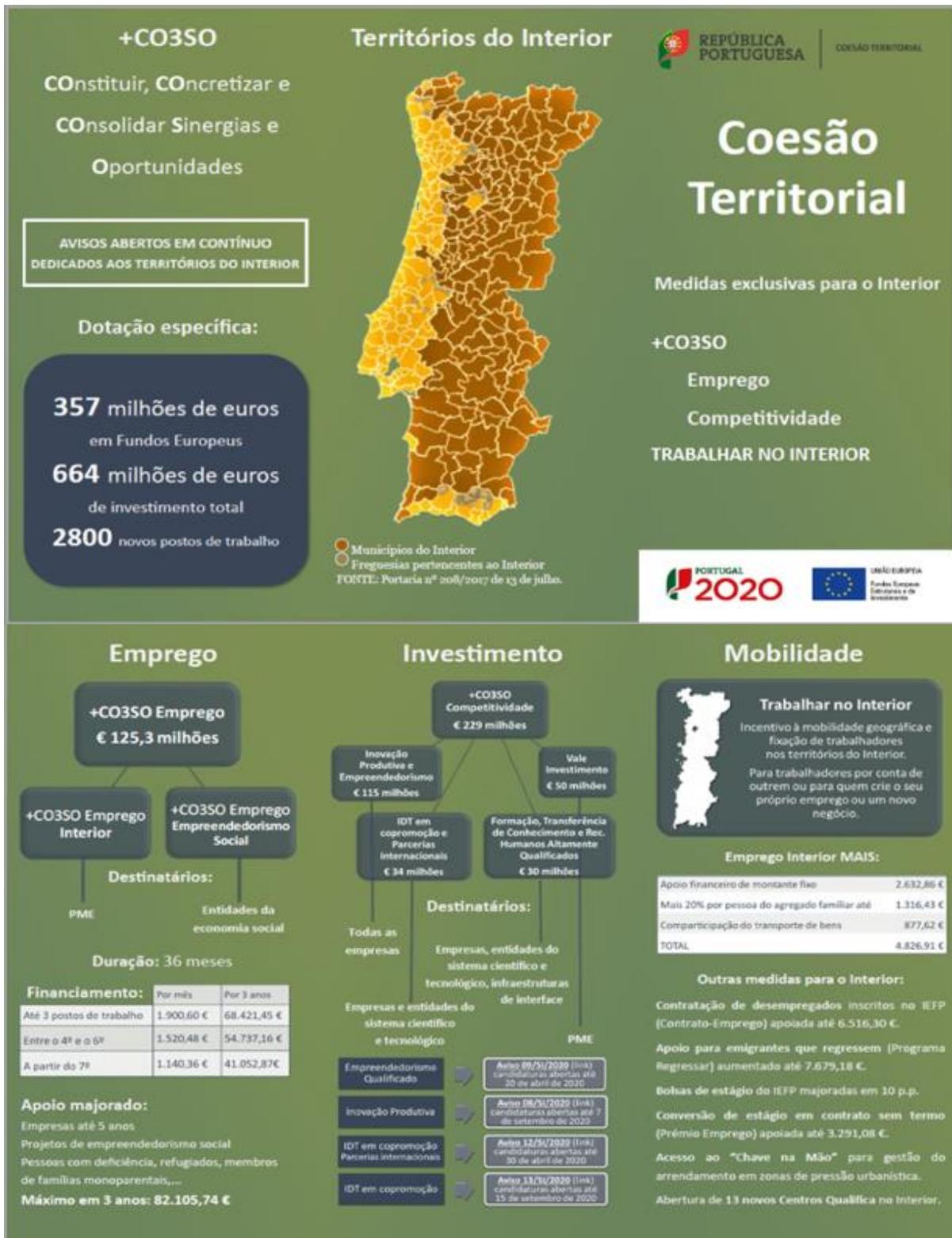
<sup>51</sup> Esta medida prevê a concessão de um apoio financeiro equivalente a seis vezes o valor do Indexante de Apoios Sociais (IAS), concedido pelo IEFP. Esse apoio é destinado a trabalhadores que celebrem contratos de trabalho por conta de outrem ou que iniciem o seu próprio emprego ou empresa, desde que o local de trabalho envolva mobilidade geográfica para o território do interior, conforme definido na Portaria n.º 208/2017, de 13 de julho, relativa ao Programa Nacional para a Coesão Territorial (PNCT). Além disso, o apoio financeiro é majorado em 20% por cada membro do agregado familiar do beneficiário que o acompanhe na mudança de residência até um limite de 3xIAS, um apoio adicional para compartilhar os custos de transporte de bens para a nova residência limitado a 2xIAS.

UE, da Suíça e do Espaço Económico Europeu, bem como nacionais de países terceiros que pretendam residir e exercer uma atividade laboral nessas regiões.

Até junho de 2020, o governo português recebeu 12,1 mil milhões de euros da Comissão Europeia (CE), provenientes de fundos europeus afetos ao programa 2020, destinados ao desenvolvimento do território. No entanto, apenas 50% foram efetivamente utilizados dos 100 milhões de euros que foram atribuídos ao programa de apoio à produção nacional, especificamente destinados às regiões do interior. Esta verba foi considerada insuficiente para atender às necessidades de investimento das regiões do interior, fundamentais para equilibrar o índice de coesão a nível nacional (Governo, 2021, 2022).

A Ministra da Coesão Territorial, Dra. Ana Abrunhosa, afirmou na Comissão da Economia, Obras Públicas e Habitação, na Assembleia da República que *“a execução dos Programas Operacionais Regionais do Portugal 2020 é de 84% e que existem ao serviço das Autoridades de Gestão e das Comissões de Coordenação e Desenvolvimento Regional, todos os mecanismos para a execução da totalidade dos fundos europeus deste Quadro. Se considerarmos como execução todos os pedidos de pagamento que se encontram em análise - e que em breve serão validados, temos a estimativa a muito breve prazo de uma taxa de execução dos programas regionais de 87%”* (Portugal.Gov.PT, 2023b).

**Figura 4.10**  
Medidas exclusivas para o Interior



Fonte: Portugal 2020 (2020)

## ANEXO F - TÍTULOS DE TRANSPORTE E TARIFÁRIOS

Na AML, os tipos de passe são mensais e têm uma validade do primeiro dia ao último do mês em que foi adquirido. As opções disponíveis são:

- *Navegante metropolitano*: custa 40€ e permite utilizar todas as empresas de serviço regular de passageiros que operam nos 18 municípios da AML. Inclui os títulos e tarifas: 4\_18, sub23 e Social+.
- *Navegante 12*: É gratuito e permite que qualquer criança até aos 12 anos (inclusive), utilize as empresas de transporte que operam nos 18 municípios da AML.
- *Navegante +65*: Custa 20€ e destina-se a pessoas com mais de 65 anos, reformados e pensionistas. Para obter este título de transporte devem comprovar que os rendimentos do agregado familiar são iguais ou inferiores ao salário mínimo nacional.
- *Navegante metropolitano Família*: Custa 80€ e permite que cada agregado familiar, independentemente do seu número de elementos, pague no máximo o valor equivalente a 2 passes Navegante Metropolitano. Este título é exclusivo para agregados com domicílio devidamente comprovado na AML.
- *Navegante municipal*: Custa 30€ para deslocações dentro do limite geográfico de um dos 18 municípios que constituem a AML, sendo válido em todos os operadores de serviço regular de passageiros. Também contempla as tarifas: 4\_18, sub23 e Social+.
- *Navegante municipal Família*: Custa 60€ e permite que cada agregado familiar pague no máximo o equivalente ao valor de 2 passes Navegante Municipal, independentemente do número de elementos do agregado familiar. É válido para deslocações dentro de um dos 18 municípios da AML, sendo exclusivo a agregados que comprovem o seu domicílio dentro da AML.

As tipologias de passes navegante municipal são os seguintes: navegante Alcochete; navegante Almada; navegante Amadora; navegante Barreiro; navegante Cascais; navegante Lisboa; navegante Loures; navegante Mafra; navegante Moita; navegante Montijo; navegante Odivelas; navegante Oeiras; navegante Palmela; navegante Seixal; navegante Setúbal; navegante Sesimbra; navegante Sintra; navegante Vila Franca de Xira.

**Figura 4.11**

*Tarifário Andante e Evolução na Procura de Transporte Público na AMP (2016-2022)*

TARIFÁRIO INTERMODAL JAN 2023 <b>andante</b>		
TÍTULOS OCASIONAIS <small>Na compra de 10 títulos de viagem iguais recebe 1 grátis</small>		
Zonamento	Títulos de Viagem	Andante 24
Z2	1,30	4,70
Z3	1,70	6,05
Z4	2,15	7,55
Z5	2,55	9,05
Z6	3,00	10,75
Z7	3,45	12,25
Z8	3,85	13,75
Z9	4,30	15,25

TÍTULOS ASSINATURA MENSAL	3Z (3 zonas) MUNICIPAL (1 concelho)	METROPOLITANO (todas as zonas)
Normal	30,00	40,00
4_18 · Sub23 · 3ª Idade Social+ (D) (F) (R/P) DESCONTO 25%	22,50	30,00
Social+ (A) DESCONTO 50%	15,00	20,00
4_18 (A) / Sub23 (A) DESCONTO 60%	12,00	16,00
Família	60,00	80,00
Sub13	-	GRATUITO
Porto.	GRATUITO (3Z)	-
Antigos Combatentes	Normal	GRATUITO (Municipal) 10,00
	3ª idade	- GRATUITO

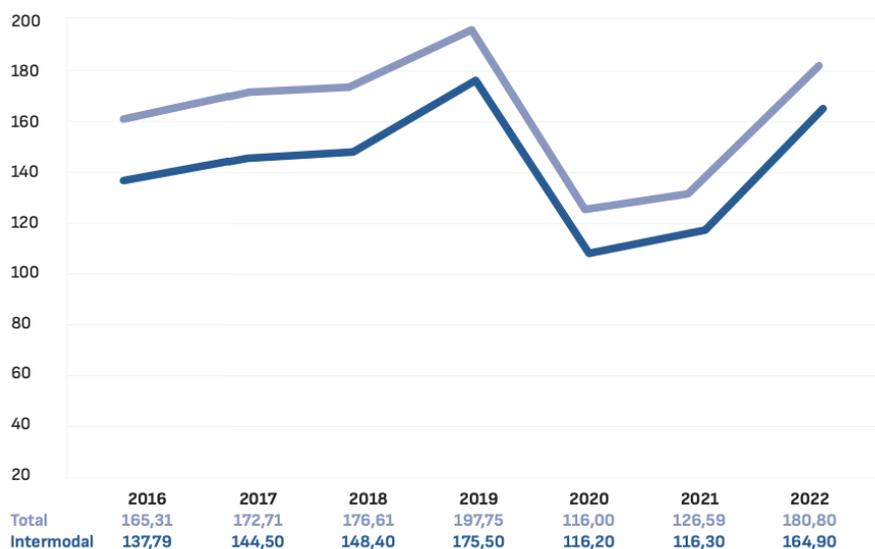
  

TÍTULOS COMBINADOS	
Andante + CP / Andante + CIM Tâmega e Sousa	
Normal	50,00
4_18/Sub23 DESCONTO 25%	40,00
4_18 (A)/Sub23 (A) DESCONTO 60%	26,00

Cartões Andante: Azul (0,60) · PVC (6,00) · 4\_18 / Sub23 (3,00)  
 Títulos Diários: Tour 1 (7,00) · Tour 3 (15,00)

Tel. 226 158 151 · [www.linhandante.com](http://www.linhandante.com)  
 Valores em Euros e com IVA incluído à taxa legal em vigor



Fonte: Andante (2022); Andante (2023)

Figura 4.12

Tarifário na Região do Oeste do Transporte Público de Passageiros



## Barraqueiro Oeste

Tarifário Janeiro de 2024

Barraqueiro Transportes S.A.

Escala Tarifária	BILHETE SIMPLES		IDA/VOLTA
	INT.	MEIO	
01 a 02	1,20 €	0,60 €	2,10 €
03 a 04	1,65 €	0,80 €	2,95 €
05 a 06	2,15 €	1,10 €	3,90 €
07 a 08	2,40 €	1,20 €	4,35 €
09 a 10	2,55 €	1,25 €	4,55 €
11 a 12	2,65 €	1,30 €	4,75 €
13 a 14	2,75 €	1,40 €	4,95 €
15 a 16	2,95 €	1,45 €	5,30 €
17 a 18	3,15 €	1,60 €	5,70 €
19 a 20	3,35 €	1,65 €	6,05 €
21 a 22	3,65 €	1,80 €	6,55 €
23 a 24	3,80 €	1,90 €	6,90 €
25 a 26	4,05 €	2,05 €	7,30 €
27 a 28	4,30 €	2,15 €	7,75 €
29 a 30	4,60 €	2,30 €	8,30 €
31 a 32	4,90 €	2,45 €	8,80 €
33 a 34	4,95 €	2,45 €	8,90 €
35 a 36	4,95 €	2,45 €	8,90 €
37 a 40	4,95 €	2,45 €	8,90 €
41 a 44	5,05 €	2,55 €	9,10 €
45 a 48	5,25 €	2,60 €	9,40 €
49	5,25 €	2,60 €	9,40 €
50 a 52	6,65 €	3,30 €	11,95 €
53 a 56	7,25 €	3,60 €	13,00 €
57 a 60	7,80 €	3,90 €	14,05 €
61 a 65	8,25 €	4,10 €	14,80 €
66 a 70	8,65 €	4,30 €	15,55 €
71 a 75	8,85 €	4,45 €	15,95 €
76 a 80	9,05 €	4,50 €	16,25 €
81 a 85	9,40 €	4,70 €	16,90 €
86 a 90	9,50 €	4,75 €	17,10 €
91 a 95	9,75 €	4,85 €	17,50 €
96 a 100	9,90 €	4,95 €	17,85 €

**Títulos de Transporte da Área Metropolitana de Lisboa consulte em:**

<https://www.carrismetropolitano.pt/tarifarios>

**Comunidade Intermunicipal do Oeste**

P Linha "Concelho" = 30,00 €  
 Passo Linha CIMO = 40,00 €

**TUT's Torres Vedras**

Bilhete Simples = 1,25 €  
 Bilhete Dia = 2,70 €  
 Passo Rede (TUT) = 25,30 €

**Inter-Regional da Comunidade Intermunicipal do Oeste**

Escalão Tarifário	Passo Linha Mensal	Escalão Tarifário	Passo Combinado Lz/BI Mensal
01 a 04	28,25 €	01 a 04	40,00 €
05 a 08	40,00 €	05 a 08	41,85 €
09 a 12	40,00 €	09 a 12	50,55 €
13 a 16	44,10 €	13 a 16	59,70 €
17 a 20	51,15 €	17 a 20	67,95 €
21 a 24	58,60 €		
25 a 28	65,80 €		

Concelhos de Alenquer, Arruda dos Vinhos, Sobral de Monte Agraço, Torres Vedras e a >29 70,00 € >21 70,00 €

Concelhos Cadaval, Lourinhã e a AML >29 80,00 € >21 80,00 €

Nota: As tarifas Inter Regionais (Oeste/CIM) AML 70,00€ e 80,00€, em vigor a partir de 01/01/2020

**A Proposta de Lei n.º 109/XV/2, que aprova o Orçamento do Estado para 2024, aprovada pela Assembleia da República, entrará em vigor no dia 1 de janeiro de 2024 e prevê a gratuidade dos passes sub23@superior.tp e 4\_18, destinados a estudantes entre 4 e 23 anos.**

**Nesta sequência será publicada, muito em breve, a portaria que define as condições da atribuição dos passes gratuitos para jovens estudantes e os procedimentos relativos à sua operacionalização.**

**Contact Center: 261 910 380 (Horário de Funcionamento das 8h00 às 21h00, de 2ª a Domingo)**

Alto do Ameal  
Estrada Nacional n.º 18, Km 52  
2565-641 Ramalhal, TVD  
Tel: 261 910 370  
Email: barraqueiro.oeste@rodmsl.pt  
<https://www.barraqueiro-oeste.pt>



**LEGENDA:**

Em vigor desde 01 de Janeiro 2024

Preços | Prices

cp.pt | 808 109 110

Custo de uma chamada para a rede fixa nacional.  
Cost of national call.

PERCURSO		Bilhetes de Simples IDA				Assinaturas					
		Inteiros		50%		1 mês		60 dias		90 dias	
Origem	Destino	InterRegional	Regional	InterRegional	Regional	Normal	Jovem	Normal	Jovem	Normal	Jovem
Lisboa S. Apolónia	Entrecampos	1,70 €	1,55 €	0,85 €	0,80 €	34,90 €	26,20 €	69,80 €	52,40 €	99,50 €	74,65 €
	Sete Rios	1,70 €	1,55 €	0,85 €	0,80 €	34,90 €	26,20 €	69,80 €	52,40 €	99,50 €	74,65 €
	Cacém	2,90 €	2,65 €	1,45 €	1,35 €	59,55 €	44,65 €	119,10 €	89,30 €	169,75 €	127,30 €
	Meleças	3,20 €	2,90 €	1,60 €	1,45 €	65,65 €	49,25 €	131,30 €	98,50 €	187,15 €	140,35 €
	Sabugo	3,70 €	3,35 €	1,85 €	1,70 €	76,05 €	57,05 €	152,10 €	114,10 €	216,75 €	162,55 €
	Pedra Furada	-	3,75 €	-	1,90 €	85,25 €	63,95 €	170,50 €	127,90 €	242,85 €	182,15 €
	Mafra	4,50 €	4,10 €	2,25 €	2,05 €	91,95 €	68,95 €	183,90 €	137,90 €	262,05 €	196,55 €
	Malveira	5,00 €	4,55 €	2,50 €	2,30 €	102,50 €	76,90 €	205,00 €	153,80 €	292,20 €	219,15 €
	Jerumelo	-	4,85 €	-	2,45 €	109,45 €	82,10 €	218,90 €	164,20 €	311,95 €	233,95 €
	Sapataria	-	5,20 €	-	2,60 €	117,50 €	88,15 €	235,00 €	176,30 €	334,90 €	251,20 €
	Pero Negro	5,95 €	5,40 €	3,00 €	2,70 €	122,05 €	91,55 €	244,10 €	183,10 €	347,85 €	260,90 €
	Zibreira	-	5,60 €	-	2,80 €	125,85 €	94,40 €	251,70 €	188,80 €	358,65 €	269,00 €
	Feliteira	-	5,80 €	-	2,90 €	130,15 €	97,60 €	260,30 €	195,20 €	371,00 €	278,25 €
	Dois Portos	6,60 €	6,00 €	3,30 €	3,00 €	134,90 €	101,20 €	269,80 €	202,40 €	384,50 €	288,40 €
	Runa	-	6,35 €	-	3,20 €	143,05 €	107,30 €	286,10 €	214,60 €	407,70 €	305,80 €
	Torres Vedras	7,45 €	6,75 €	3,75 €	3,40 €	152,30 €	114,25 €	304,60 €	228,50 €	434,10 €	325,60 €
	Ramalhal	8,10 €	7,35 €	4,05 €	3,70 €	165,55 €	124,15 €	331,10 €	248,30 €	471,80 €	353,85 €
	Outeiro	8,70 €	7,95 €	4,35 €	4,00 €	178,80 €	134,10 €	357,60 €	268,20 €	509,55 €	382,15 €
	Bombarral	9,55 €	8,70 €	4,80 €	4,35 €	196,00 €	147,00 €	392,00 €	294,00 €	558,60 €	418,95 €
	Paúl	-	9,00 €	-	4,50 €	202,60 €	151,95 €	405,20 €	303,90 €	577,45 €	433,10 €
São Mamede	-	9,25 €	-	4,65 €	209,45 €	157,10 €	418,90 €	314,20 €	596,90 €	447,70 €	
Dagorda - Peniche	-	9,45 €	-	4,75 €	213,00 €	159,75 €	426,00 €	319,50 €	607,15 €	455,35 €	
Óbidos	10,50 €	9,55 €	5,25 €	4,80 €	216,05 €	162,05 €	432,10 €	324,10 €	615,75 €	461,80 €	
Caldas da Rainha	10,85 €	9,85 €	5,45 €	4,95 €	222,35 €	166,75 €	444,70 €	333,50 €	633,70 €	475,30 €	
Sair do Porto	-	10,40 €	-	5,20 €	233,75 €	175,30 €	467,50 €	350,60 €	666,20 €	499,65 €	
São Martinho do Porto	11,55 €	10,50 €	5,80 €	5,25 €	236,45 €	177,35 €	472,90 €	354,70 €	673,80 €	505,35 €	
Famalicão da Nazaré	-	10,75 €	-	5,40 €	242,25 €	181,70 €	484,50 €	363,40 €	690,40 €	517,80 €	
Valado	12,30 €	11,15 €	6,15 €	5,60 €	252,15 €	189,10 €	504,30 €	378,20 €	718,60 €	538,95 €	
Pataias	-	11,65 €	-	5,85 €	262,50 €	196,90 €	525,00 €	393,80 €	748,10 €	561,10 €	
Martingança	13,10 €	11,90 €	6,55 €	5,95 €	268,55 €	201,40 €	537,10 €	402,80 €	765,35 €	574,00 €	
Marinha Grande	13,40 €	12,20 €	6,70 €	6,10 €	275,50 €	206,65 €	551,00 €	413,30 €	785,25 €	588,95 €	

Fonte: Barraqueiro Oeste (2023); CP (2024)

Figura 4.13

Comparação do Tarifário na CIM da Lezíria do Tejo



**rápida**  
vermelha

RIO MAIOR  
ALCOENTRE  
GARE DO ORIENTE  
LISBOA (CAMPO GRANDE)

Preços a praticar a partir do dia **1 de janeiro de 2024**:

ENTRADA EM VIGOR 1 de janeiro 2024 | 01111 January 1, 2024

TABELA DE PREÇOS PRICE TICKETS		BILHETE SINGLE TICKET					PASSE MENSAL **** MONTHLY TRAVELCARD	
ORIGEM FROM	DESTINO TO	INTERO ADULT	MEIO CHILD	3ª IDADE +65 YEARS	JOVEM YOUNG	IDA E VOLT ROUND-TRIP	NORMAL	COMBINADO COMBINED
RIO MAIOR	LISBOA (C. GRANDE)	9,15€	4,60€	7,35€	7,80€	13,30€	83,55€	95,30€
ALCOENTRE	LISBOA (C. GRANDE)	8,80€	4,40€	7,05€	7,50€	13,30€	82,05€	93,80€

PREÇO PROMOCIONAL ATÉ 31 DE DEZEMBRO 2024.  
PROMOTIONAL PRICE UNTIL 31 DECEMBER 2024.

- \*\*\* PARA CRIANÇAS COM IDADES ENTRE OS 4 E OS 12 ANOS, PARA CRIANÇAS COM IDADES INFERIORES A ANOS O TRANSPORTE É GRATUITO.  
FOR CHILDREN AGED BETWEEN 4 AND 12 YEARS, CHILDREN UNDER 4 YEARS TRAVEL FREE OF CHARGE ON BUSES.
- \*\* O PASSE COMBINADO PERMITE UTILIZAR TAMBÉM OS SERVIÇOS DO METRO E DA CARRIS EM LISBOA (CARRIS L).  
THE COMBINED PASS ALSO ALLOWS YOU TO USE THE METRO AND CARRIS SERVICES (CARRIS L).
- \*\*\* PREÇOS NO ÂMBITO DO INÍFET - PROGRAMA DE APOIO À REDUÇÃO TAXIFARRA.  
THE PRICES ARE UNDER THIS PROGRAMME FOR MORE INFORMATION PLEASE CONTACT OUR TICKET OFFICE.
- \*\*\*\* O BILHETE DIA E VOLTÃO DO DESTINO PARA MAIORIAS COM ORIGEM OU DESTINO A LISBOA, E A VOLTADA TEM QUE SE REALIZAR NO MESMO DIA.  
THE ROUND-TRIP TICKET APPLIES ONLY WHEN TRAVELLING TO OR FROM LISBOA, AND HAS TO BE USED ON THE SAME DAY.

ESTES PREÇOS ESTÃO SUJEITOS A ALTERAÇÕES. CONFIRA A SUA VALIDADEZ JUNTOS DAS BILHETERIAS DA RODOLÉZIRIA.  
THESE PRICES ARE SUBJECT TO CHANGES. PLEASE CHECK THEIR VALIDITY AT OUR TICKET OFFICES.

Santarém, 22 de dezembro de 2023

www.rodoleziria.pt  
rodoleziria@rodoleziria.pt

APROX. AO CLIENTE  
249 78 78 78

**LEZÍRIA TEJO**

**rápida laranja** SANTARÉM CARTAXO LISBOA (CAMPO GRANDE)

Preços a praticar a partir do dia 1 de janeiro de 2024:

TABELA DE PREÇOS PRICE TICKETS

ORIGEM	DESTINO	BILHETE SINGLE TICKET				PASSE MENSAL *** MONTHLY TRAVELCARD		
		INTERO	MEIO	3ª IDADE	JOVEM	IDA E VOLT	NORMAL	COMBINADO
FROM	TO	ADULT	CHILD	+65 YEARS	YOUNG	ROUND-TIP	NORMAL	COMBINED
SANTARÉM	LISBOA C. GRANDE	8,80€	4,40€	7,05€	7,50€	13,25€	64,25€	74,60€
CARTAXO	LISBOA C. GRANDE	8,35€	4,15€	6,65€	7,10€	12,75€		
ALMEIRIM	LISBOA C. GRANDE	9,15€	4,60€	7,35€	7,80€	13,80€	72,70€	83,05€
ALPIARÇA	LISBOA C. GRANDE	9,40€	4,70€	7,55€	8,00€	13,80€		

Santarém, 22 de dezembro de 2023

www.rodoleziria.pt  
rodoleziria@rodoleziria.pt

249 78 78 78

Fonte: Rodoviária do Tejo (2023)

Figura 4.14

Preços da CP (Lisboa-Porto)

**Preços | Prices**

cp.pt | 808 100 110

Número de atendimento ao cliente | 24h/24h  
CP de Atendimento ao Cliente

**REGIONAL | INTERREGIONAL LISBOA - PORTO**

Origem	Destino	Bilhetes de Simples IDA				Assinaturas					
		Inteiros		50%		1 mês		60 dias		90 dias	
		InterRegional	Regional	InterRegional	Regional	Normal	Jovem	Normal	Jovem	Normal	Jovem
Lisboa S. Apolónia	Brago de Frada	-	1,55 €	-	0,80 €	34,90 €	26,20 €	69,80 €	52,40 €	99,50 €	74,65 €
	Lisboa Oriente	1,70 €	1,55 €	0,85 €	0,80 €	34,90 €	26,20 €	69,80 €	52,40 €	99,50 €	74,65 €
	Moscavide	-	1,55 €	-	0,80 €	34,90 €	26,20 €	69,80 €	52,40 €	99,50 €	74,65 €
	Sacavém	-	1,55 €	-	0,80 €	34,90 €	26,20 €	69,80 €	52,40 €	99,50 €	74,65 €
	Bobadela	-	1,65 €	-	0,85 €	36,75 €	27,55 €	73,50 €	55,10 €	104,70 €	78,55 €
	Santa Iria	-	2,00 €	-	1,00 €	44,90 €	33,70 €	89,80 €	67,40 €	127,95 €	95,95 €
	Póvoa	-	2,20 €	-	1,10 €	49,95 €	37,45 €	99,90 €	74,90 €	142,45 €	106,85 €
	Alverca	-	2,65 €	-	1,33 €	58,95 €	44,20 €	117,90 €	88,40 €	168,00 €	128,00 €
	Alhandra	-	3,00 €	-	1,50 €	67,50 €	50,65 €	135,00 €	101,30 €	192,40 €	144,30 €
	Vila Franca Xira	3,70 €	3,35 €	1,65 €	1,70 €	76,05 €	57,05 €	152,10 €	114,10 €	216,75 €	162,55 €
	Cast. Ribatejo	-	3,70 €	-	1,85 €	84,00 €	63,00 €	168,00 €	126,00 €	239,40 €	179,55 €
	Carregado	-	3,95 €	-	2,00 €	88,85 €	66,65 €	177,70 €	133,30 €	253,30 €	190,00 €
	V. Nova da Rainha	-	4,30 €	-	2,15 €	97,25 €	72,95 €	194,50 €	145,90 €	277,15 €	207,85 €
	Espadanal	-	4,55 €	-	2,30 €	102,50 €	76,90 €	205,00 €	153,80 €	292,20 €	219,15 €
	Azambuja	-	4,90 €	-	2,45 €	110,05 €	82,55 €	220,10 €	165,10 €	313,65 €	235,25 €
	Vitórias	-	5,25 €	-	2,65 €	118,05 €	88,55 €	236,10 €	177,10 €	336,50 €	252,40 €
	Reguengo	6,10 €	5,55 €	3,05 €	2,80 €	124,50 €	93,40 €	249,00 €	186,80 €	354,85 €	266,15 €
	Setúbal	-	5,70 €	-	2,85 €	128,50 €	96,40 €	257,00 €	192,80 €	366,15 €	274,60 €
	Santana - Cartaxo	-	6,05 €	-	3,05 €	135,85 €	101,90 €	271,70 €	203,80 €	387,20 €	290,40 €
	Vale de Santarém	-	6,55 €	-	3,30 €	147,20 €	110,40 €	294,40 €	220,80 €	419,50 €	314,65 €
Santarém	7,95 €	7,20 €	4,00 €	3,60 €	162,50 €	121,90 €	325,00 €	241,80 €	461,20 €	347,40 €	
Vale de Figueira	-	8,00 €	-	4,00 €	160,30 €	135,25 €	360,60 €	270,50 €	513,85 €	385,40 €	
Mato de Miranda	-	8,80 €	-	4,40 €	199,05 €	149,30 €	398,10 €	298,60 €	567,25 €	425,45 €	
Rachões-T.Novos	-	9,45 €	-	4,75 €	213,35 €	160,00 €	426,70 €	320,00 €	608,15 €	456,10 €	
Entroncamento	10,65 €	9,65 €	5,35 €	4,85 €	218,25 €	163,70 €	436,50 €	327,40 €	622,10 €	466,60 €	
Lamarosa	11,10 €	10,10 €	5,55 €	5,05 €	227,70 €	170,80 €	455,40 €	341,60 €	648,95 €	486,70 €	
Paialvo	-	10,45 €	-	5,25 €	235,05 €	176,30 €	470,10 €	352,60 €	669,85 €	502,40 €	
Fungueiros	-	10,65 €	-	5,35 €	240,30 €	180,25 €	480,60 €	360,50 €	684,75 €	513,55 €	

TP 2024 - Preços Válidos a partir de 01/01/2024

**CP**  
COMBIOS DE PORTUGAL

Fonte: CP (2024)

Figura 4.15

Tarifário dos Transportes Públicos no Norte

TRANSDEV NORTE 2023

Tarifas (entrada em vigor 1/1/2023)

KM	Inteiro	Bilhete simples Meio	C. Valor	Social	4 - 18 A.	Passos 4-18 B	Sub23	Sub2325%	Pré-Comprados Jovens
Até 2	1,10 €	0,55 €	0,95 €	29,95 €	12,00 €	22,45 €	22,45 €	12,00 €	9,95 €
3 a 4	1,55 €	0,75 €	1,31 €	29,95 €	12,00 €	22,45 €	22,45 €	12,00 €	13,90 €
5 a 6	2,05 €	1,00 €	1,76 €	42,70 €	17,10 €	32,05 €	32,05 €	17,10 €	18,40 €
7 a 8	2,25 €	1,15 €	1,94 €	42,70 €	17,10 €	32,05 €	32,05 €	17,10 €	20,40 €
9 a 10	2,40 €	1,20 €	2,03 €	53,95 €	21,55 €	40,45 €	40,45 €	21,55 €	21,40 €
11 a 12	2,50 €	1,25 €	2,12 €	53,95 €	21,55 €	40,45 €	40,45 €	21,55 €	22,40 €
13 a 14	2,60 €	1,30 €	2,21 €	66,65 €	26,65 €	50,00 €	50,00 €	26,65 €	23,35 €
15 a 16	2,75 €	1,40 €	2,34 €	66,65 €	26,65 €	50,00 €	50,00 €	26,65 €	24,85 €
17 a 18	3,00 €	1,50 €	2,52 €	77,60 €	31,05 €	58,20 €	58,20 €	31,05 €	26,85 €
19 a 20	3,15 €	1,60 €	2,66 €	77,60 €	31,05 €	58,20 €	58,20 €	31,05 €	28,35 €
21 a 22	3,45 €	1,70 €	2,91 €	88,80 €	35,50 €	66,60 €	66,60 €	35,50 €	30,85 €
23 a 24	3,60 €	1,80 €	3,06 €	88,80 €	35,50 €	66,60 €	66,60 €	35,50 €	32,35 €
25 a 28	3,80 €	1,90 €	3,24 €	100,20 €	40,05 €	75,15 €	75,15 €	40,05 €	34,30 €
29 a 32	4,05 €	2,00 €	3,42 €	108,50 €	43,40 €	81,40 €	81,40 €	43,40 €	36,30 €
33 a 36	4,30 €	2,15 €	3,65 €	118,00 €	47,20 €	88,50 €	88,50 €	47,20 €	38,80 €
37 a 40	4,60 €	2,30 €	3,87 €	123,40 €	49,35 €	92,55 €	92,55 €	49,35 €	41,25 €
41 a 44	4,65 €	2,30 €	3,92 €	128,30 €	51,30 €	96,25 €	96,25 €	51,30 €	41,75 €
45 a 48	4,75 €	2,40 €	4,05 €	133,45 €	53,40 €	100,10 €	100,10 €	53,40 €	42,75 €
49 a 50	4,90 €	2,45 €	4,19 €	137,75 €	55,10 €	103,30 €	103,30 €	55,10 €	44,25 €
51 a 52	5,30 €	2,65 €	4,50 €	137,75 €	55,10 €	103,30 €	103,30 €	55,10 €	47,75 €
53 a 56	5,65 €	2,80 €	4,77 €	137,75 €	55,10 €	103,30 €	103,30 €	55,10 €	50,70 €
57 a 60	5,85 €	2,95 €	4,95 €	137,75 €	55,10 €	103,30 €	103,30 €	55,10 €	52,70 €
61 a 65	6,10 €	3,05 €	5,18 €	140,35 €	56,15 €	105,25 €	105,25 €	56,15 €	54,70 €
66 a 70	6,20 €	3,10 €	5,27 €	140,35 €	56,15 €	105,25 €	105,25 €	56,15 €	55,70 €
71 a 75	6,30 €	3,15 €	5,36 €	140,35 €	56,15 €	105,25 €	105,25 €	56,15 €	56,70 €
76 a 80	6,50 €	3,25 €	5,54 €	140,35 €	56,15 €	105,25 €	105,25 €	56,15 €	58,70 €
81 a 85	6,75 €	3,35 €	5,72 €	140,35 €	56,15 €	105,25 €	105,25 €	56,15 €	60,65 €
86 a 90	6,85 €	3,45 €	5,81 €	140,35 €	56,15 €	105,25 €	105,25 €	56,15 €	61,65 €
91 a 95	6,95 €	3,50 €	5,90 €	140,35 €	56,15 €	105,25 €	105,25 €	56,15 €	62,65 €
96 a 100	7,05 €	3,55 €	5,99 €	140,35 €	56,15 €	105,25 €	105,25 €	56,15 €	63,65 €
101 a 110	7,20 €	3,60 €	6,08 €	140,35 €	56,15 €	105,25 €	105,25 €	56,15 €	64,65 €
111 a 120	7,75 €	3,85 €	6,53 €	140,35 €	56,15 €	105,25 €	105,25 €	56,15 €	69,60 €
121 a 130	7,95 €	4,00 €	6,71 €	140,35 €	56,15 €	105,25 €	105,25 €	56,15 €	71,60 €

Valores em Euros e com IVA incluído à taxa legal em vigor. Se o cliente não possuir título de transporte válido e validado fica sujeito a uma coima entre 185€ e 277,50€. Para informações sobre promoções em vigor, por favor consulte os nossos serviços.

2

cp.pt | 808 109 110  
Quota de uma operação pública de utilidade económica

### REGIONAL | INTERREGIONAL PORTO-RÉGUA-POCINHO

PERCURSO	Origem	Destino	Bilhetes de Simples IDA				Assinaturas					
			Inteiros		50%		1 mês		60 dias		90 dias	
			InterRegional	Regional	InterRegional	Regional	Normal	Jovem	Normal	Jovem	Normal	Jovem
Porto São Bento	Porto Campanhã	-	1,70 €	1,55 €	0,85 €	0,80 €	34,90 €	26,20 €	69,80 €	52,40 €	99,50 €	74,65 €
	Contumil	-	1,55 €	1,55 €	-	0,80 €	34,90 €	26,20 €	69,80 €	52,40 €	99,50 €	74,65 €
	Rio Tinto	-	1,55 €	1,55 €	-	0,80 €	34,90 €	26,20 €	69,80 €	52,40 €	99,50 €	74,65 €
	Ermejinde	1,80 €	1,65 €	0,90 €	0,85 €	37,15 €	27,85 €	74,30 €	55,70 €	105,90 €	79,45 €	
	Suzão	-	2,20 €	-	1,10 €	49,15 €	36,85 €	98,30 €	73,70 €	140,15 €	105,10 €	
	Valongo	-	2,30 €	-	1,15 €	52,65 €	39,50 €	105,30 €	79,00 €	150,00 €	112,50 €	
	Recarei - Sobreira	-	3,15 €	-	1,60 €	71,55 €	53,65 €	143,10 €	107,30 €	204,00 €	153,00 €	
	Cête	-	3,65 €	-	1,85 €	81,55 €	61,15 €	163,10 €	122,30 €	232,40 €	174,30 €	
	Paredes	4,45 €	4,05 €	2,25 €	2,05 €	91,15 €	68,35 €	182,30 €	136,70 €	259,75 €	194,80 €	
	Penafiel	4,85 €	4,40 €	2,45 €	2,20 €	99,05 €	74,30 €	198,10 €	148,60 €	282,35 €	211,75 €	
	Caldes	5,60 €	5,05 €	2,80 €	2,55 €	113,95 €	85,45 €	227,90 €	170,90 €	324,75 €	243,55 €	
	Vila Maã	-	5,45 €	-	2,75 €	123,00 €	92,25 €	246,00 €	184,50 €	350,55 €	262,90 €	
	Livração	6,40 €	5,85 €	3,20 €	2,95 €	131,50 €	98,65 €	263,00 €	197,30 €	374,80 €	281,10 €	
	Marco de Canaveses	6,85 €	6,20 €	3,45 €	3,10 €	140,40 €	105,30 €	280,80 €	210,60 €	400,15 €	300,10 €	
	Juncal	-	6,65 €	-	3,35 €	149,65 €	112,25 €	299,30 €	224,50 €	426,55 €	319,90 €	
	Pala	-	7,05 €	-	3,55 €	159,15 €	119,35 €	318,30 €	238,70 €	453,50 €	340,15 €	
	Mosteirô	8,00 €	7,25 €	4,00 €	3,65 €	163,85 €	122,90 €	327,70 €	245,80 €	467,00 €	350,25 €	
	Aregos	8,55 €	7,75 €	4,30 €	3,90 €	175,20 €	131,40 €	350,40 €	262,80 €	499,30 €	374,50 €	
	Mirão	-	8,05 €	-	4,05 €	181,45 €	136,10 €	362,90 €	272,20 €	517,10 €	387,85 €	
	Ermida	9,10 €	8,25 €	4,55 €	4,15 €	185,95 €	139,45 €	371,90 €	278,90 €	530,00 €	397,50 €	
Porto Rei	-	8,55 €	-	4,30 €	192,80 €	144,60 €	385,60 €	289,20 €	549,45 €	412,10 €		
Barqueiros	-	8,85 €	-	4,45 €	199,80 €	149,85 €	399,60 €	299,70 €	569,40 €	427,05 €		
Rede	10,05 €	9,15 €	5,05 €	4,60 €	205,80 €	154,35 €	411,60 €	308,70 €	586,60 €	439,95 €		
Caldas de Moledo	-	9,40 €	-	4,70 €	211,75 €	158,80 €	423,50 €	317,60 €	603,50 €	452,65 €		
Godim	-	9,55 €	-	4,80 €	216,15 €	162,10 €	432,30 €	324,20 €	616,10 €	462,10 €		
Régua	10,65 €	9,65 €	5,35 €	4,85 €	217,90 €	163,45 €	435,80 €	326,90 €	621,10 €	465,85 €		
Covelinhas	11,15 €	-	5,60 €	-	228,30 €	171,25 €	456,60 €	342,50 €	650,60 €	487,95 €		
Ferrião	11,55 €	-	5,80 €	-	236,45 €	177,35 €	472,90 €	354,70 €	673,80 €	505,35 €		
Pinhão	11,95 €	-	6,00 €	-	245,25 €	183,95 €	490,50 €	367,90 €	699,00 €	524,25 €		
Tua	12,70 €	-	6,35 €	-	260,40 €	195,30 €	520,80 €	390,60 €	742,15 €	556,60 €		
Alegria	13,00 €	-	6,50 €	-	266,55 €	199,90 €	533,10 €	399,80 €	759,75 €	569,80 €		

COMBOIOS DE PORTUGAL

TP 2024 - Preços Válidos a partir de 01/01/2024

Fonte: Transdev Norte (2023); CP (2024)

Figura 4.16

Tarifário dos Transportes Públicos no Interior

TRANSDEV INTERIOR 2023

Tarifas (entrada em vigor 1/7/2023)

KM	Bilhete simples		Social	4.18.A	Passos 4.18.B	5403	5423.20%	Pré-Comprados (2023)
	Imoio	Meio						
Até 2	1,10 €	0,55 €	28,20 €	11,30 €	21,15 €	11,30 €	21,15 €	10,10 €
3 a 4	1,55 €	0,75 €	28,20 €	11,30 €	21,15 €	11,30 €	21,15 €	14,00 €
5 a 6	2,05 €	1,00 €	40,25 €	16,10 €	30,20 €	16,10 €	30,20 €	18,30 €
7 a 8	2,25 €	1,15 €	40,25 €	16,10 €	30,20 €	16,10 €	30,20 €	20,25 €
9 a 10	2,40 €	1,20 €	50,80 €	20,30 €	38,10 €	20,30 €	38,10 €	21,20 €
11 a 12	2,50 €	1,25 €	50,80 €	20,30 €	38,10 €	20,30 €	38,10 €	22,15 €
13 a 14	2,60 €	1,30 €	62,80 €	25,10 €	47,10 €	25,10 €	47,10 €	23,15 €
15 a 16	2,75 €	1,40 €	62,80 €	25,10 €	47,10 €	25,10 €	47,10 €	25,05 €
17 a 18	3,00 €	1,50 €	73,10 €	29,25 €	54,85 €	29,25 €	54,85 €	27,00 €
19 a 20	3,15 €	1,60 €	73,10 €	29,25 €	54,85 €	29,25 €	54,85 €	28,45 €
21 a 22	3,45 €	1,70 €	83,70 €	33,50 €	62,80 €	33,50 €	62,80 €	30,85 €
23 a 24	3,60 €	1,80 €	83,70 €	33,50 €	62,80 €	33,50 €	62,80 €	32,30 €
25 a 28	3,80 €	1,90 €	94,40 €	37,75 €	70,80 €	37,75 €	70,80 €	34,25 €
29 a 32	4,05 €	2,00 €	102,25 €	40,90 €	76,70 €	40,90 €	76,70 €	36,15 €
33 a 36	4,30 €	2,15 €	111,25 €	44,50 €	83,45 €	44,50 €	83,45 €	38,55 €
37 a 40	4,60 €	2,30 €	116,30 €	46,50 €	87,25 €	46,50 €	87,25 €	41,45 €
41 a 44	4,65 €	2,30 €	120,90 €	48,35 €	90,70 €	48,35 €	90,70 €	41,95 €
45 a 48	4,75 €	2,40 €	125,75 €	50,30 €	94,30 €	50,30 €	94,30 €	42,90 €
49 e 50	4,90 €	2,45 €	129,80 €	51,90 €	97,35 €	51,90 €	97,35 €	44,35 €
51 e 52	4,90 €	2,45 €	133,30 €	53,30 €	100,00 €	53,30 €	100,00 €	44,35 €
53 a 56	5,40 €	2,70 €	138,50 €	55,40 €	103,90 €	55,40 €	103,90 €	48,20 €
57 a 60	5,75 €	2,85 €	144,75 €	57,90 €	108,55 €	57,90 €	108,55 €	51,10 €
61 a 65	6,20 €	3,10 €	144,75 €	57,90 €	108,55 €	57,90 €	108,55 €	54,95 €
66 a 70	6,50 €	3,25 €	144,75 €	57,90 €	108,55 €	57,90 €	108,55 €	57,85 €
71 a 75	6,75 €	3,35 €	144,75 €	57,90 €	108,55 €	57,90 €	108,55 €	59,75 €
76 a 80	6,85 €	3,45 €	148,95 €	59,60 €	111,70 €	59,60 €	111,70 €	60,75 €
81 a 85	6,95 €	3,50 €	148,95 €	59,60 €	111,70 €	59,60 €	111,70 €	61,70 €
86 a 90	7,05 €	3,55 €	148,95 €	59,60 €	111,70 €	59,60 €	111,70 €	62,65 €
91 a 95	7,30 €	3,65 €	148,95 €	59,60 €	111,70 €	59,60 €	111,70 €	64,60 €
96 a 100	7,50 €	3,75 €	148,95 €	59,60 €	111,70 €	59,60 €	111,70 €	66,50 €
101 a 110	7,75 €	3,85 €	148,95 €	59,60 €	111,70 €	59,60 €	111,70 €	68,45 €
111 a 120	7,95 €	4,00 €	148,95 €	59,60 €	111,70 €	59,60 €	111,70 €	70,40 €
121 a 130	8,20 €	4,10 €	148,95 €	59,60 €	111,70 €	59,60 €	111,70 €	72,30 €

Valores em Euros e com IVA incluído à taxa legal em vigor. Se o cliente não possuir título de transporte válido e validado fica sujeito a uma coima entre 185€ e 277,50€. Para informações sobre promoções em vigor, por favor consulte os nossos serviços.

Preços | Prices cp.pt | 808 108 110

**REGIONAL COIMBRA - GUARDA - VILAR FORMOSO**

Origem	Destino	Bilhetes de Simples IDA		Assinaturas					
		Inteiros		1 mês		60 dias		90 dias	
		Regional	50%	Normal	Jovem	Normal	Jovem	Normal	Jovem
Coimbra	Coimbra-B	1,55 €	0,80 €	34,90 €	26,20 €	69,80 €	52,40 €	99,50 €	74,65 €
	Souselas	1,55 €	0,80 €	34,90 €	26,20 €	69,80 €	52,40 €	99,50 €	74,65 €
	Pampilhosa	2,05 €	1,05 €	46,55 €	34,90 €	93,10 €	69,80 €	132,60 €	99,45 €
	Quinta do Valongo - Vacariça	2,40 €	1,20 €	53,85 €	40,40 €	107,70 €	80,80 €	153,50 €	115,15 €
	Luso Bogaço	2,85 €	1,45 €	64,45 €	48,35 €	128,90 €	96,70 €	183,65 €	137,75 €
	Trezezi	2,90 €	1,45 €	65,05 €	48,80 €	130,10 €	97,60 €	185,40 €	139,05 €
	Soito	3,60 €	1,80 €	81,15 €	60,85 €	162,30 €	121,70 €	231,25 €	173,45 €
	Monte dos Lobos	3,90 €	1,95 €	88,05 €	66,05 €	176,10 €	132,10 €	251,00 €	188,25 €
	Mortágua	4,15 €	2,10 €	93,60 €	70,20 €	187,20 €	140,40 €	266,70 €	200,05 €
	Santa Comba Dão	5,25 €	2,65 €	117,90 €	88,45 €	235,80 €	176,90 €	336,00 €	252,00 €
	Castelejo	5,60 €	2,80 €	126,05 €	94,55 €	252,10 €	189,10 €	359,20 €	269,40 €
	Papizios	5,90 €	2,95 €	133,20 €	99,90 €	266,40 €	199,80 €	379,65 €	284,75 €
	Carregal do Sal	6,30 €	3,15 €	141,50 €	106,15 €	283,00 €	212,30 €	403,35 €	302,50 €
	Oliveirinha Cabanas	6,65 €	3,35 €	149,85 €	112,40 €	299,70 €	224,80 €	427,10 €	320,35 €
	Lapa do Lobo	7,05 €	3,55 €	158,55 €	118,90 €	317,10 €	237,80 €	451,85 €	338,90 €
	Canas Felgueiras	7,20 €	3,60 €	162,50 €	121,90 €	325,00 €	243,80 €	463,20 €	347,40 €
	Nelas	7,90 €	3,95 €	177,85 €	133,40 €	355,70 €	266,80 €	506,85 €	380,15 €
	Molimenta Alcafache	8,45 €	4,25 €	190,55 €	142,90 €	381,10 €	285,80 €	543,00 €	407,25 €
	Mangualde	8,85 €	4,45 €	199,20 €	149,40 €	398,40 €	298,80 €	567,75 €	425,80 €
	Gouveia	9,80 €	4,90 €	222,00 €	166,50 €	444,00 €	333,00 €	632,70 €	474,55 €
Fornos de Algodres	10,25 €	5,15 €	231,30 €	173,50 €	462,60 €	347,00 €	659,20 €	494,40 €	
Celorico da Beira	11,05 €	5,55 €	249,60 €	187,20 €	499,20 €	374,40 €	711,30 €	533,50 €	
Barraçal	11,30 €	5,65 €	255,75 €	191,80 €	511,50 €	383,60 €	728,85 €	546,65 €	
Vila Franca das Naves	11,80 €	5,90 €	265,75 €	199,30 €	531,50 €	398,60 €	757,40 €	568,05 €	
Guarda	13,05 €	6,55 €	294,25 €	220,70 €	588,50 €	441,40 €	838,65 €	629,00 €	
Geta	13,30 €	6,65 €	299,05 €	224,30 €	598,10 €	448,60 €	852,25 €	639,20 €	
Vila Fernando	13,60 €	6,80 €	306,60 €	229,95 €	613,20 €	459,90 €	873,80 €	655,35 €	
Rochoso	13,85 €	6,95 €	312,55 €	234,40 €	625,10 €	468,80 €	890,75 €	668,05 €	
Cerdeira	14,05 €	7,05 €	317,10 €	237,85 €	634,20 €	475,70 €	903,65 €	677,75 €	
Muzela	14,20 €	7,10 €	320,80 €	240,60 €	641,60 €	481,20 €	914,30 €	685,75 €	
Freineda	14,85 €	7,45 €	328,20 €	246,15 €	656,40 €	492,30 €	935,35 €	701,50 €	
Aldeia	15,00 €	7,50 €	328,20 €	246,15 €	656,40 €	492,30 €	935,35 €	701,50 €	
Vilar Formoso	15,15 €	7,60 €	328,20 €	246,15 €	656,40 €	492,30 €	935,35 €	701,50 €	

COMBOIOS DE PORTUGAL

TP 2024 - Preços Válidos a partir de 01/01/2024

Fonte: Transdev Interior (2023); CP (2024)

Figura 4.17

Tarifário dos Transportes públicos no Alentejo



AVISO AO PÚBLICO

ENTRA EM VIGOR EM 1 DE JANEIRO DE 2023

BILHETE SIMPLES			
INTEIRO		MEIO	
ATE:	A PARTIR DE:	ATE:	A PARTIR DE:
31-12-2022	01-01-2023	31-12-2022	01-01-2023
1,05	1,10	0,50	0,55
1,45	1,55	0,75	0,75
1,95	2,05	0,95	1,00
2,15	2,25	1,05	1,15
2,25	2,40	1,10	1,20
2,35	2,50	1,15	1,25
2,45	2,60	1,25	1,30
2,60	2,75	1,30	1,40
2,80	3,00	1,40	1,50
2,95	3,15	1,50	1,55
3,20	3,40	1,60	1,70
3,40	3,60	1,70	1,80
3,60	3,80	1,80	1,90
3,80	4,00	1,90	2,00
4,10	4,35	2,05	2,15
4,30	4,55	2,15	2,30
4,35	4,60	2,20	2,30
4,45	4,75	2,25	2,35
4,60	4,90	2,30	2,45
6,25	6,65	3,15	3,30
6,30	6,70	3,15	3,35
6,75	7,15	3,35	3,55
6,80	7,20	3,40	3,60
6,85	7,30	3,45	3,65
7,10	7,50	3,55	3,75
7,25	7,70	3,60	3,85
7,35	7,80	3,65	3,90
7,45	7,95	3,75	3,85
7,55	8,00	3,80	4,00
8,00	8,45	4,00	4,25
8,05	8,55	4,00	4,25
8,15	8,65	4,05	4,30
8,45	8,95	4,25	4,50
8,55	9,05	4,25	4,55
8,70	9,25	4,35	4,60
8,75	9,30	4,35	4,65
8,85	9,40	4,45	4,70
9,30	9,85	4,65	4,95
9,35	9,90	4,65	4,95
9,70	10,30	4,85	5,15
9,75	10,35	4,90	5,20
9,80	10,40	4,90	5,20
9,85	10,45	4,90	5,20
9,95	10,55	4,95	5,30
10,00	10,60	5,00	5,30
10,20	10,85	5,10	5,40
10,35	11,20	5,25	5,60
10,65	11,30	5,30	5,65
10,75	11,40	5,35	5,70
10,85	11,50	5,45	5,75
11,00	11,65	5,50	5,85
11,45	12,15	5,75	6,10
12,10	12,85	6,05	6,40
12,25	13,00	6,15	6,50

CARREIRAS AUTOMATIZADAS	
PRÉ-COMPRADOS	
ATE:	A PARTIR DE:
31-12-2022	01-01-2023
1,165	1,225
1,485	1,575
1,800	1,910
2,320	2,460
3,030	3,215
3,470	3,680
4,230	4,485

ESCALÃO	CÓD.	ASSINATURA LINHA
1 - 4	1	28,05
5 - 8	2	40,35
9 - 12	03/04	51,05
13 - 16	5	63,35
17 - 20	6	73,45
21 - 24	7	84,10
25 - 28	8	94,60
29 - 32	9	102,45
33 - 36	10	111,40
37 - 40	11	116,05
41 - 44	12	120,85
45 - 48	13/14	125,65
49 - 52	15	129,95
53 - 56	16	138,80
57 - 60	17	144,45
61 - 80	18/26	148,80
81 - 100	27	151,30
101 - 150	28	153,20
151 - 200	29	166,80
201 - 250	30	177,70

ESCALÃO	CÓD.	passo 4_18@escola.tp passo sub23@superior.tp	
KMS		80% desconto	25% desconto
1 - 4	1	11,20	21,05
5 - 8	2	16,15	30,25
9 - 12	03/04	20,40	38,30
13 - 16	5	25,35	47,50
17 - 20	6	29,40	55,10
21 - 24	7	33,65	63,10
25 - 28	8	37,85	70,95
29 - 32	9	41,00	76,85
33 - 36	10	44,55	83,55
37 - 40	11	46,40	87,05
41 - 44	12	48,35	90,65
45 - 48	13/14	50,25	94,25
49 - 52	15	52,00	97,45
53 - 56	16	55,50	104,10
57 - 60	17	57,80	108,35
61 - 80	18/26	59,90	112,35
81 - 100	27	60,50	113,50
101 - 150	28	61,30	114,90

Evora, 23/12/2022

Preços | Prices

cp.pt | 808 109 110  
Custo de uma chamada para a rede fixa nacional  
 Taxa de reserva de CP

**REGIONAL**  
**ÉVORA - BEJA**

PERCURSO		Bilhetes de Simples IDA				Assinaturas			
		Inteiros		50%		1 mês		90 dias	
Origem	Destino	Regional	Normal	Jovem	Normal	Jovem	Normal	Jovem	
Casa Branca	Évora	3,10 €	1,55 €	69,55 €	52,15 €	139,10 €	104,30 €	198,20 €	148,65 €
	Alcáçovas	1,75 €	0,90 €	39,00 €	29,25 €	78,00 €	58,50 €	111,10 €	83,35 €
	Vila Nova da Baronia	3,10 €	1,55 €	69,55 €	52,15 €	139,10 €	104,30 €	198,20 €	148,65 €
	Alvito	3,80 €	1,90 €	85,85 €	64,40 €	171,70 €	128,80 €	244,60 €	183,45 €
	Cuba	4,90 €	2,45 €	110,25 €	82,70 €	220,50 €	165,40 €	314,25 €	235,70 €
Évora	Beja	6,35 €	3,20 €	142,85 €	107,15 €	285,70 €	214,30 €	407,15 €	305,35 €
	Alcáçovas	4,15 €	2,10 €	94,00 €	70,50 €	188,00 €	141,00 €	267,85 €	200,90 €
	Vila Nova da Baronia	5,40 €	2,70 €	122,05 €	91,55 €	244,10 €	183,10 €	347,85 €	260,90 €
	Alvito	6,10 €	3,05 €	137,20 €	102,90 €	274,40 €	205,80 €	390,95 €	293,20 €
	Cuba	7,10 €	3,55 €	159,90 €	119,95 €	319,80 €	239,90 €	455,65 €	341,75 €
Alcáçovas da Baronia	Beja	8,50 €	4,25 €	192,05 €	144,05 €	384,10 €	288,10 €	547,30 €	410,50 €
	Vila Nova da Baronia	2,00 €	1,00 €	45,10 €	33,85 €	90,20 €	67,70 €	128,55 €	96,40 €
	Alvito	2,70 €	1,35 €	61,40 €	46,05 €	122,80 €	92,10 €	174,95 €	131,20 €
	Cuba	3,80 €	1,90 €	85,85 €	64,40 €	171,70 €	128,80 €	244,60 €	183,45 €
	Beja	5,35 €	2,70 €	120,15 €	90,10 €	240,30 €	180,20 €	342,45 €	256,85 €
Vila Nova da Baronia	Alvito	1,55 €	0,80 €	34,90 €	26,20 €	69,80 €	52,40 €	99,50 €	74,65 €
	Cuba	2,55 €	1,30 €	57,30 €	43,00 €	114,60 €	86,00 €	163,35 €	122,50 €
	Beja	4,10 €	2,05 €	91,95 €	68,95 €	183,90 €	137,90 €	262,05 €	196,55 €
	Alvito	1,80 €	0,90 €	41,00 €	30,75 €	82,00 €	61,50 €	116,90 €	87,70 €
Cuba	Beja	3,25 €	1,65 €	73,60 €	55,20 €	147,20 €	110,40 €	209,80 €	157,35 €
	Beja	2,20 €	1,10 €	49,15 €	36,85 €	98,30 €	73,70 €	140,15 €	105,10 €

Passe Ferroviário Nacional 49,00 €



TP 2024 - Preços Válidos a partir de 01/01/2024

Fonte: Rodoviária do Alentejo (2023); CP (2024)

Figura 4.18

Tarifário dos Transportes Públicos no Algarve

TARIFAS Em vigor a partir de 01 de janeiro de 2023

VAMUSALGARVE.PT | APP VAMUS ALGARVE

KM's	BILHETES SIMPLES				AUTOMATIZADAS				PRÉ-COMPRADOS				PASSES					
	Inteiro		Meio		Inteiro		Meio		Inteiro		Meio		Normal		Passe 4,18 e Sub. 23 Escalão "A" Desconto 60%		Passe 4,18 e Sub. 23 Escalão "B" Desconto 25%	
	Inteiro	Meio	Inteiro	Meio	Inteiro	Meio	Inteiro	Meio	Inteiro	Meio	Inteiro	Meio	Base	PART	Base	PART	Base	PART
Até 2	1,15€	0,60€	2,30€	1,15€	2,60€	1,30€	5,20€	2,60€	6,35€	12,65€	6,35€	12,65€	30,95€	16,60€	12,40€	5,85€	23,20€	10,95€
3 a 4	1,55€	0,80€	3,10€	1,55€	2,60€	1,30€	5,20€	2,60€	6,35€	12,65€	6,35€	12,65€	30,95€	16,60€	12,40€	5,85€	23,20€	10,95€
5 a 6	2,10€	1,05€	4,20€	2,10€	2,60€	1,30€	5,20€	2,60€	6,35€	12,65€	6,35€	12,65€	44,35€	20,90€	17,75€	8,35€	33,25€	15,70€
7 a 8	2,35€	1,15€	4,65€	2,35€	2,60€	1,30€	5,20€	2,60€	6,35€	12,65€	6,35€	12,65€	44,35€	20,90€	17,75€	8,35€	33,25€	15,70€
9 a 10	2,45€	1,20€	4,85€	2,45€	2,60€	1,30€	5,20€	2,60€	6,35€	12,65€	6,35€	12,65€	55,95€	25,30€	22,40€	10,55€	41,95€	19,75€
11 a 12	2,55€	1,25€	5,10€	2,55€	2,60€	1,30€	5,20€	2,60€	6,35€	12,65€	6,35€	12,65€	55,95€	25,30€	22,40€	10,55€	41,95€	19,75€
13 a 14	2,65€	1,30€	5,30€	2,65€	2,60€	1,30€	5,20€	2,60€	6,35€	12,65€	6,35€	12,65€	55,95€	25,30€	22,40€	10,55€	41,95€	19,75€
15 a 16	2,85€	1,45€	5,70€	2,85€	2,60€	1,30€	5,20€	2,60€	6,35€	12,65€	6,35€	12,65€	55,95€	25,30€	22,40€	10,55€	41,95€	19,75€
17 a 18	3,05€	1,55€	6,10€	3,05€	2,60€	1,30€	5,20€	2,60€	6,35€	12,65€	6,35€	12,65€	55,95€	25,30€	22,40€	10,55€	41,95€	19,75€
19 a 20	3,20€	1,60€	6,40€	3,20€	2,60€	1,30€	5,20€	2,60€	6,35€	12,65€	6,35€	12,65€	55,95€	25,30€	22,40€	10,55€	41,95€	19,75€
21 a 22	3,50€	1,75€	7,00€	3,50€	2,60€	1,30€	5,20€	2,60€	6,35€	12,65€	6,35€	12,65€	55,95€	25,30€	22,40€	10,55€	41,95€	19,75€
23 a 24	3,70€	1,85€	7,40€	3,70€	2,60€	1,30€	5,20€	2,60€	6,35€	12,65€	6,35€	12,65€	55,95€	25,30€	22,40€	10,55€	41,95€	19,75€
25 a 26	3,95€	1,95€	7,90€	3,95€	2,60€	1,30€	5,20€	2,60€	6,35€	12,65€	6,35€	12,65€	55,95€	25,30€	22,40€	10,55€	41,95€	19,75€
27 a 28	4,20€	2,10€	8,40€	4,20€	2,60€	1,30€	5,20€	2,60€	6,35€	12,65€	6,35€	12,65€	55,95€	25,30€	22,40€	10,55€	41,95€	19,75€
29 a 30	4,45€	2,25€	8,90€	4,45€	2,60€	1,30€	5,20€	2,60€	6,35€	12,65€	6,35€	12,65€	55,95€	25,30€	22,40€	10,55€	41,95€	19,75€
31 a 32	4,75€	2,40€	9,50€	4,75€	2,60€	1,30€	5,20€	2,60€	6,35€	12,65€	6,35€	12,65€	55,95€	25,30€	22,40€	10,55€	41,95€	19,75€
33 a 34	4,85€	2,40€	9,70€	4,85€	2,60€	1,30€	5,20€	2,60€	6,35€	12,65€	6,35€	12,65€	55,95€	25,30€	22,40€	10,55€	41,95€	19,75€
35 a 36	4,95€	2,50€	9,90€	4,95€	2,60€	1,30€	5,20€	2,60€	6,35€	12,65€	6,35€	12,65€	55,95€	25,30€	22,40€	10,55€	41,95€	19,75€
37 a 38	5,10€	2,55€	10,20€	5,10€	2,60€	1,30€	5,20€	2,60€	6,35€	12,65€	6,35€	12,65€	55,95€	25,30€	22,40€	10,55€	41,95€	19,75€
39 a 40	5,30€	2,65€	10,60€	5,30€	2,60€	1,30€	5,20€	2,60€	6,35€	12,65€	6,35€	12,65€	55,95€	25,30€	22,40€	10,55€	41,95€	19,75€
41 a 42	5,45€	2,70€	10,90€	5,45€	2,60€	1,30€	5,20€	2,60€	6,35€	12,65€	6,35€	12,65€	55,95€	25,30€	22,40€	10,55€	41,95€	19,75€
43 a 44	5,55€	2,75€	11,10€	5,55€	2,60€	1,30€	5,20€	2,60€	6,35€	12,65€	6,35€	12,65€	55,95€	25,30€	22,40€	10,55€	41,95€	19,75€
45 a 46	5,65€	2,80€	11,30€	5,65€	2,60€	1,30€	5,20€	2,60€	6,35€	12,65€	6,35€	12,65€	55,95€	25,30€	22,40€	10,55€	41,95€	19,75€
47 a 48	5,75€	2,85€	11,50€	5,75€	2,60€	1,30€	5,20€	2,60€	6,35€	12,65€	6,35€	12,65€	55,95€	25,30€	22,40€	10,55€	41,95€	19,75€
49 a 50	5,85€	2,90€	11,70€	5,85€	2,60€	1,30€	5,20€	2,60€	6,35€	12,65€	6,35€	12,65€	55,95€	25,30€	22,40€	10,55€	41,95€	19,75€
51 a 52	5,95€	2,95€	11,90€	5,95€	2,60€	1,30€	5,20€	2,60€	6,35€	12,65€	6,35€	12,65€	55,95€	25,30€	22,40€	10,55€	41,95€	19,75€
53 a 54	6,05€	3,00€	12,10€	6,05€	2,60€	1,30€	5,20€	2,60€	6,35€	12,65€	6,35€	12,65€	55,95€	25,30€	22,40€	10,55€	41,95€	19,75€
55 a 56	6,15€	3,05€	12,30€	6,15€	2,60€	1,30€	5,20€	2,60€	6,35€	12,65€	6,35€	12,65€	55,95€	25,30€	22,40€	10,55€	41,95€	19,75€
57 a 58	6,25€	3,10€	12,50€	6,25€	2,60€	1,30€	5,20€	2,60€	6,35€	12,65€	6,35€	12,65€	55,95€	25,30€	22,40€	10,55€	41,95€	19,75€
59 a 60	6,35€	3,15€	12,70€	6,35€	2,60€	1,30€	5,20€	2,60€	6,35€	12,65€	6,35€	12,65€	55,95€	25,30€	22,40€	10,55€	41,95€	19,75€
61 a 62	6,45€	3,20€	12,90€	6,45€	2,60€	1,30€	5,20€	2,60€	6,35€	12,65€	6,35€	12,65€	55,95€	25,30€	22,40€	10,55€	41,95€	19,75€
63 a 64	6,55€	3,25€	13,10€	6,55€	2,60€	1,30€	5,20€	2,60€	6,35€	12,65€	6,35€	12,65€	55,95€	25,30€	22,40€	10,55€	41,95€	19,75€
65 a 66	6,65€	3,30€	13,30€	6,65€	2,60€	1,30€	5,20€	2,60€	6,35€	12,65€	6,35€	12,65€	55,95€	25,30€	22,40€	10,55€	41,95€	19,75€
67 a 68	6,75€	3,35€	13,50€	6,75€	2,60€	1,30€	5,20€	2,60€	6,35€	12,65€	6,35€	12,65€	55,95€	25,30€	22,40€	10,55€	41,95€	19,75€
69 a 70	6,85€	3,40€	13,70€	6,85€	2,60€	1,30€	5,20€	2,60€	6,35€	12,65€	6,35€	12,65€	55,95€	25,30€	22,40€	10,55€	41,95€	19,75€
71 a 72	6,95€	3,45€	13,90€	6,95€	2,60€	1,30€	5,20€	2,60€	6,35€	12,65€	6,35€	12,65€	55,95€	25,30€	22,40€	10,55€	41,95€	19,75€
73 a 74	7,05€	3,50€	14,10€	7,05€	2,60€	1,30€	5,20€	2,60€	6,35€	12,65€	6,35€	12,65€	55,95€	25,30€	22,40€	10,55€	41,95€	19,75€
75 a 76	7,15€	3,55€	14,30€	7,15€	2,60€	1,30€	5,20€	2,60€	6,35€	12,65€	6,35€	12,65€	55,95€	25,30€	22,40€	10,55€	41,95€	19,75€
77 a 78	7,25€	3,60€	14,50€	7,25€	2,60€	1,30€	5,20€	2,60€	6,35€	12,65€	6,35€	12,65€	55,95€	25,30€	22,40€	10,55€	41,95€	19,75€
79 a 80	7,35€	3,65€	14,70€	7,35€	2,60€	1,30€	5,20€	2,60€	6,35€	12,65€	6,35€	12,65€	55,95€	25,30€	22,40€	10,55€	41,95€	19,75€
81 a 82	7,45€	3,70€	14,90€	7,45€	2,60€	1,30€	5,20€	2,60€	6,35€	12,65€	6,35€	12,65€	55,95€	25,30€	22,40€	10,55€	41,95€	19,75€
83 a 84	7,55€	3,75€	15,10€	7,55€	2,60€	1,30€	5,20€	2,60€	6,35€	12,65€	6,35€	12,65€	55,95€	25,30€	22,40€	10,55€	41,95€	19,75€
85 a 86	7,65€	3,80€	15,30€	7,65€	2,60€	1,30€	5,20€	2,60€	6,35€	12,65€	6,35€	12,65€	55,95€	25,30€	22,40€	10,55€	41,95€	19,75€
87 a 88	7,75€	3,85€	15,50€	7,75€	2,60€	1,30€	5,20€	2,60€	6,35€	12,65€	6,35€	12,65€	55,95€	25,30€	22,40€	10,55€	41,95€	19,75€
89 a 90	7,85€	3,90€	15,70€	7,85€	2,60€	1,30€	5,20€	2,60€	6,35€	12,65€	6,35€	12,65€	55,95€	25,30€	22,40€	10,55€	41,95€	19,75€
91 a 92	7,95€	3,95€	15,90€	7,95€	2,60€	1,30€	5,20€	2,60€	6,35€	12,65€	6,35€	12,65€	55,95€	25,30€	22,40€	10,55€	41,95€	19,75€
93 a 94	8,05€	4,00€	16,10€	8,05€	2,60€	1,30€	5,20€	2,60€	6,35€	12,65€	6,35€	12,65€	55,95€	25,30€	22,40€	10,55€	41,95€	19,75€
95 a 96	8,15€	4,05€	16,30€	8,15€	2,60€	1,30€	5,20€	2,60€	6,35€	12,65€	6,35€	12,65€	55,95€	25,30€	22,40€	10,55€	41,95€	19,75€
97 a 98	8,25€	4,10€	16,50€	8,25€	2,60€	1,30€	5,20€	2,60€	6,35€	12,65€	6,35€	12,65€	55,95€	25,30€	22,40€	10,55€	41,95€	19,75€
99 a 100	8,35€	4,15€	16,70€	8,35€	2,60€	1,30€	5,20€	2,60€	6,35€	12,65€	6,35€	12,65€	55,95€	25,30€	22,40€	10,55€	41,95€	19,75€
101 a 102	8,45€	4,20€	16,90€	8,45€	2,60€	1,30€	5,20€	2,60€	6,35€	12,65€	6,35€	12,65€	55,95€	25,30€	22,40€	10,55€	41,95€	19,75€
103 a 104	8,55€	4,25€	17,10€	8,55€	2,60€	1,30€	5,20€	2,60€	6,35€	12,65€	6,35€	12,65€	55,95€	25,30€	22,40€	10,55€	41,95€	19,75€
105 a 106	8,65€	4,30€	17,															

## ANEXO G - CARTELIZAÇÃO DOS TRANSPORTES PÚBLICOS

A cartelização dos transportes públicos refere-se a uma estratégia entre as empresas que operam nesse setor, caracterizada por acordos explícitos que visam dividir o mercado entre si, evitando competição direta em determinadas rotas ou áreas geográficas, restringindo a concorrência e na fixação de preços. Contexto esse, que dá origem a um mercado pouco competitivo que prejudica os utilizadores devido à falta de concorrência e dificultando o acesso à mobilidade para pessoas com baixos rendimentos, além de impactar negativamente a economia e o desenvolvimento económico das regiões afetadas por esse fenómeno. Por sua vez, reduz as opções disponíveis, assim como a eficiência e inovação do setor, podendo contribuir para preços mais elevados e na manutenção de monopólios locais, o que compromete a qualidade de serviço.

Na AML, os lotes 1 e 2 foram adjudicados a subsidiárias do grupo Barraqueiro, o lote 3 aos TST (grupo israelita) e o Lote 4 à Alsa/Luisa Tody, que faz parcerias com o grupo Barraqueiro em serviços regulares especializados (Autoeuropa). A CP possui a exclusividade do transporte ferroviário de passageiros no território nacional, exceto no troço Lisboa-Setúbal, enquanto o ML tem a exclusividade do transporte subterrâneo em Lisboa e a Prometro (Grupo Barraqueiro) no Porto. Na AMP, os lotes foram adjudicados a empresas dos grupos Transdev, Barraqueiro e um grupo espanhol (que utiliza empresas concorrentes com os grandes grupos económicos do setor no norte do país). Nas regiões do Alentejo e Algarve, o grupo Barraqueiro domina os transportes públicos de passageiros, enquanto na região centro, o grupo barraqueiro e Transdev operam em parceria (Rodoviária do Tejo e suas subsidiárias).

Para melhorar a oferta de mobilidade na AML, foi realizado um concurso público internacional de serviço público de transporte rodoviário de passageiros, em conformidade com o Regulamento (CE) nº 1370/2007, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro. Este concurso foi dividido em quatro lotes correspondentes às áreas da AML, duas na margem norte e duas na margem sul do tejo;

- *Lote 1:* noroeste (Amadora, Oeiras e Sintra, ligação a Cascais, Lisboa e exterior AML) com 133 linhas, o único consórcio concorrente foi a Vimeca/Scotturb com a designação Alvorada (Grupo Barraqueiro);
- *Lote 2:* nordeste (Maфра, Loures, Odivelas e Vila Franca de Xira, ligação a Lisboa e exterior AML) com 218 linhas, a única empresa concorrente foi a RL (Grupo Barraqueiro);
- *Lote 3:* sudoeste (Almada, Seixal e Sesimbra, ligação ao Barreiro, Lisboa e exterior AML) com 116 linhas, concorreram as empresas Grupo Arriva (TST que ganhou o lote onde já era detentor dessa exploração), National Express (Grupo Britânico), Auto-Viação Cura (Viana do Castelo) e Espírito Santo autocarros de Gaia (Porto);

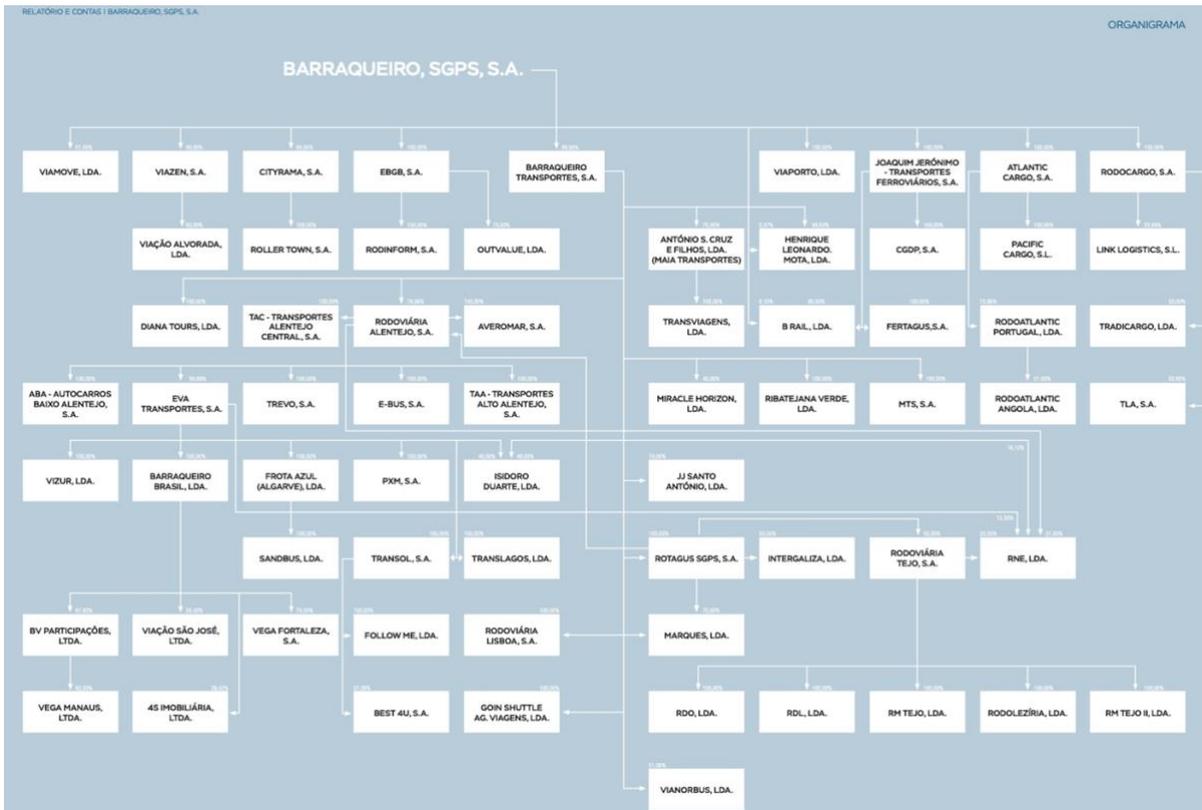
- *Lote 4*: sudeste (Alcochete, Moita, Montijo, Palmela e Setúbal, ligação ao Barreiro, Lisboa e exterior AML) com 111 linhas, concorreram os consórcios ALSA/TODI (vencedor do concurso), Vimeca/Scotturb e a empresa National Express.

Na cidade de Lisboa, a exploração do transporte público de passageiros é realizada por empresas públicas em diferentes modalidades: a via rodoviária é operada exclusivamente pela Carris, a via ferroviária pela CP (superfície) e pelo ML (subterrâneo), por via aérea pela TAP Air Portugal. No Porto, a exploração por via rodoviária é realizada pela empresa pública SCTP enquanto por via ferroviária é pela CP e pelo Metro do Porto com a seguinte composição acionista: (AMP 35,2%, CP (2,9%), Estado (47,2%), STCP (14,7%), por via aérea TAP.

O Grupo Barraqueiro é um dos maiores conglomerados ibérico no setor dos transportes rodoviários de transporte de passageiros e mercadorias, com uma presença significativa no setor ferroviário através da Fertagus, Metro a Sul do Tejo (MST) e no Metro do Porto e na aviação com representação na TAP. A sua área de operações abrange todo o território português, com um domínio notável no transporte de passageiros em várias regiões: na Região Centro, especificamente em Leiria através da Rodoviária do Tejo e suas subsidiárias, no Oeste (Barraqueiro Oeste) em Viseu Dão e Lafões (Marques), na AML (Rodoviária de Lisboa e Alvorada), na Região do Alentejo (Rodoviária do Alentejo e suas subsidiárias) e na Região do Algarve (Frota Azul, Eva e suas subsidiárias) (Figura 4.19).

Figura 4.19

Organograma do Grupo Barraqueiro SA



Fonte: Grupo Barraqueiro (2023)

A empresa Transdev é um dos maiores grupos mundiais do setor dos transportes públicos de passageiros. Como pode ser observado na figura 4.20, as empresas que pertencem ao grupo e operam numa vasta área do território português, com uma presença destacada na zona norte e no interior do país. Na zona centro, especificamente através da Rodoviária do Tejo, a Transdev tem uma parceria com a Barraqueiro Transportes (Grupo Barraqueiro) devido à sua dispersão geográfica. Esta operação está dividida em quatro unidades operacionais: Caldas da Rainha, Leiria, Santarém e Torres Novas, abrangendo diversos concelhos.

As operações da Transdev (em parceria com o grupo Barraqueiro) na zona centro incluem:

- *Unidade Operacional das Caldas da Rainha*: Serve os concelhos de Alcobaça, Bombarral, Cadaval, Caldas da Rainha, Lourinhã, Nazaré, Peniche com ligações a Torres Vedras e Lisboa (RDO).
- *Unidade Operacional de Leiria*: Serve os concelhos da Batalha, Figueira da Foz, Leiria, Marinha Grande, Ourém, Pombal e Porto de Mós (RDL).
- *Unidade Operacional de Torres Novas*: serve os concelhos de Alvaiázere, Constância, Ferreira do Zêzere, Golegã, Entroncamento, Mação, Sardoal, Tomar, Torres Novas e Vila Nova da Barquinha (Rodoviária do Tejo).
- *Unidade Operacional de Torres Novas*: Serve os concelhos da Azambuja, Cartaxo, Chamusca, Rio Maior, Santarém, Almeirim, Alpiarça com ligação ao concelho de Alenquer (Carregado) pela RMT.

A Transdev<sup>52</sup> têm a maior área de exploração da rede de transporte públicos na zona norte e interior norte de Portugal. A sua operação abrange um vasto número de concelhos, incluindo:

- *Alto Minho*: Paredes de Coura, Ponte de Lima e Viana do Castelo.
- *Alto Tâmega*: Montalegre e Ribeira de Pena.
- *Ave*: Cabeceiras de basto, Fafe, Guimarães, Mondim de Basto, Vila Nova de Famalicão e Vizela.
- *Aveiro*: Diversas freguesias da Região de Aveiro.
- *Beira Baixa*: Castelo Branco, Idanha-a-Nova, Oleiros, Penamacor, Proença-a-Nova, Vila Velha de Ródão.
- *Beiras e Serra da Estrela*: Almeida, Belmonte, Celorico da Beira, Covilhã, Figueira Castelo Rodrigo, Fundão, Guarda, manteigas, Mêda, Pinhel, Sabugal, Seia e Trancoso.
- *Cavado*: Amares, Barcelos, Braga, Esposende, Terras do Bouro e Vila Verde.

---

<sup>52</sup> Pode ser observado no site: <https://www.transdev.pt/>

- *Douro*: Alijó, Armamar, Lamego, Mesão Frio, Moimenta da Beira, Penedono, Peso da Régua, Santa Marta de Penaguião, São João da Pesqueira, Sernancelhe, Tabuaço, Tarouca, Torre de Moncorvo, Vila Nova de Foz Côa.
- *Médio Tejo*: Ferreira do Zêzere, Sertã, Tomar e Vila do Rei.
- *Região de Coimbra*: Arganil, Cantanhede, Coimbra, Condeixa a Nova, Figueira da Foz, Gois, Lousã, Mealhada, Mira, Miranda do Corvo, Montemor-o-Velho, Mortágua, Oliveira do Hospital, Pampilhosa da Serra, Penacova, Penela, Soure, Tábua, Vila Nova de Poiares.
- *Região do Porto*: Arouca, Oliveira de Azeméis, Paredes, Porto, Póvoa do varzim, Santa maria da Feira, Santo Tirso, São João da Madeira, Vale de Cambra e Vila Nova de Gaia.
- *Tâmega e Sousa*: Amarante Baião, Castelo de Paiva, Celorico de Basto, Cinfães, Marco de Canavezes, Paços de Ferreira, Penafiel e Resende.
- *Viseu e Dão Lafões*: Aguiar da Beira, Carregal do Sal, Castro de Aire, Nelas, Oliveira de Frades, Santa Comba Dão, São pedro do Sul, Satão, Tondela, Vila Nova de Paiva, Viseu e Vouzela.

A vasta área de atuação da Transdev permite uma cobertura abrangente, assegurando a mobilidade em regiões diversas e contribuindo significativamente para o transporte público de passageiros em áreas tanto urbanas quanto rurais (Figura 4.21).

**Figura 4.20**

*Empresas do Grupo Transdev na Rodoviária do Tejo e a sua História*



Relatório e Contas Consolidado 2018

Empresa-Mãe/ Controladora	NIF	Partes Relacionadas 2017	Saldo Clientes	Saldo Fornecedores	Saldos Accionistas e Sócios	Prest. Serviços	Prov. Financeiros	Aquis. de Serviços	Custos Financeiros
Barraqueiro SGPS	500967393	Atlantic Cargo-Soc. Transportes, SA	3 205,82			24 298,85			
HPGB SGPS, S.A.	502903562	Barraqueiro SGPS, SA		1 249,68					
Barraqueiro SGPS	500151997	Barraqueiro Transportes, S.A	50 155,32	30 417,86		701 936,81		269 686,47	
Barraqueiro SGPS	500064555	Cityrama - Viagens e Turismo, SA				655,16		845,40	
Barraqueiro SGPS	502536071	Eva Transportes, SA	1 583,12	149,42		2 008,34		1 278,15	
Barraqueiro SGPS	500059136	Frota Azul (Algarve), LDA	170,92			288,96			
Barraqueiro SGPS	500838682	Henrique Leonardo Mota, LDA				14 611,33			
Barraqueiro SGPS	500142467	Isidoro Duarte, LDA	164,39			1 006,75		164,39	
Barraqueiro SGPS	500809240	Marques, LDA	6 921,49	10 962,00		12 599,02		12 355,39	
Barraqueiro SGPS	513333436	Ribatejana Verde – Transp Rodov Passag Unipe	30,00			19 385,90		20 265,26	
Barraqueiro SGPS	503508225	RNE - Rede Nac. Expressos, LDA	1 913 231,22	1 612 232,09		7 182 112,23		35 040,04	
Barraqueiro SGPS	505090082	Rodinorm-Informática Aplicada aos Transportes		27 316,04				120 784,84	
Barraqueiro SGPS	503418455	Rodoviária de Lisboa, SA	12,50			28 353,79		3 360,54	
Barraqueiro SGPS	502522380	Rodoviária do Alentejo, SA	3 355,41	63,02		20 915,89		4 083,19	
Barraqueiro SGPS	503331074	Rotagus SGPS, SA		20 295,00				198 000,00	
Barraqueiro SGPS	501335579	Translagos						7,26	
Barraqueiro SGPS	513333444	J.J. Santo António Lda				164,82			
Barraqueiro SGPS	509209815	OutValue		6 710,59				32 625,27	
Barraqueiro SGPS	503179191	Transol - Transportes e Turismo, SA	550,00	10 153,64		59 500,48		11 732,84	
Transdev S.A.	500087164	Minho Bus	84,19			109,10			
Transdev S.A.	500525579	Antonio da Cruz & João Dias Neves, LDA	800,00						
Transdev S.A.	500038473	Auto Viação Aveirense	278 016,76	487,00		1 955,09		460,11	
Transdev S.A.	500292531	Caima Transportes, SA	1 479,40			2 157,37			
Transdev S.A.	500343403	Empresa Automobil.Viação e Turismo, LDA	26,70						
Transdev S.A.	500097810	Empresa de Viação Beira Douro	1 995,60						
Transdev S.A.	500158029	Etac - Emp. Transportes Antonio Cunha	7 213,71	1 550,00		89 682,89		36 728,78	
Transdev S.A.	500442541	Intercentro	217 561,05	29 397,20		1 487 390,35		2 008,51	
Transdev S.A.	500288879	Internorte, Lda		11 070,00		400,94		194 576,64	
Transdev S.A.	502526483	Rodoviária da Beira Interior	541,82	2 764,95		3 971,34		22 900,07	
Transdev S.A.	502550414	Rodoviária da Beira Litoral	2 228,52	7 966,04		30 529,25		110 575,21	
Transdev S.A.	502594381	Rodoviaria D'entre Douro e Minho, SA	2 440,28	1 987,19		786,70		3 613,49	
Transdev S.A.	500252173	Transdev Douro, SA	870,00	353,39		820,76			
Transdev S.A.	500148775	Transdev Interior	8 802,71	10 371,99		10 472,73		5 879,03	
Transdev S.A.	500036365	Transdev Norte, SA	328,40			266,99		6 207,55	

Fonte: Instituto da Mobilidade e dos Transportes (2024)

**Figura 4.21**

*Mapa da Rede da Transdev Norte e Interior Norte*

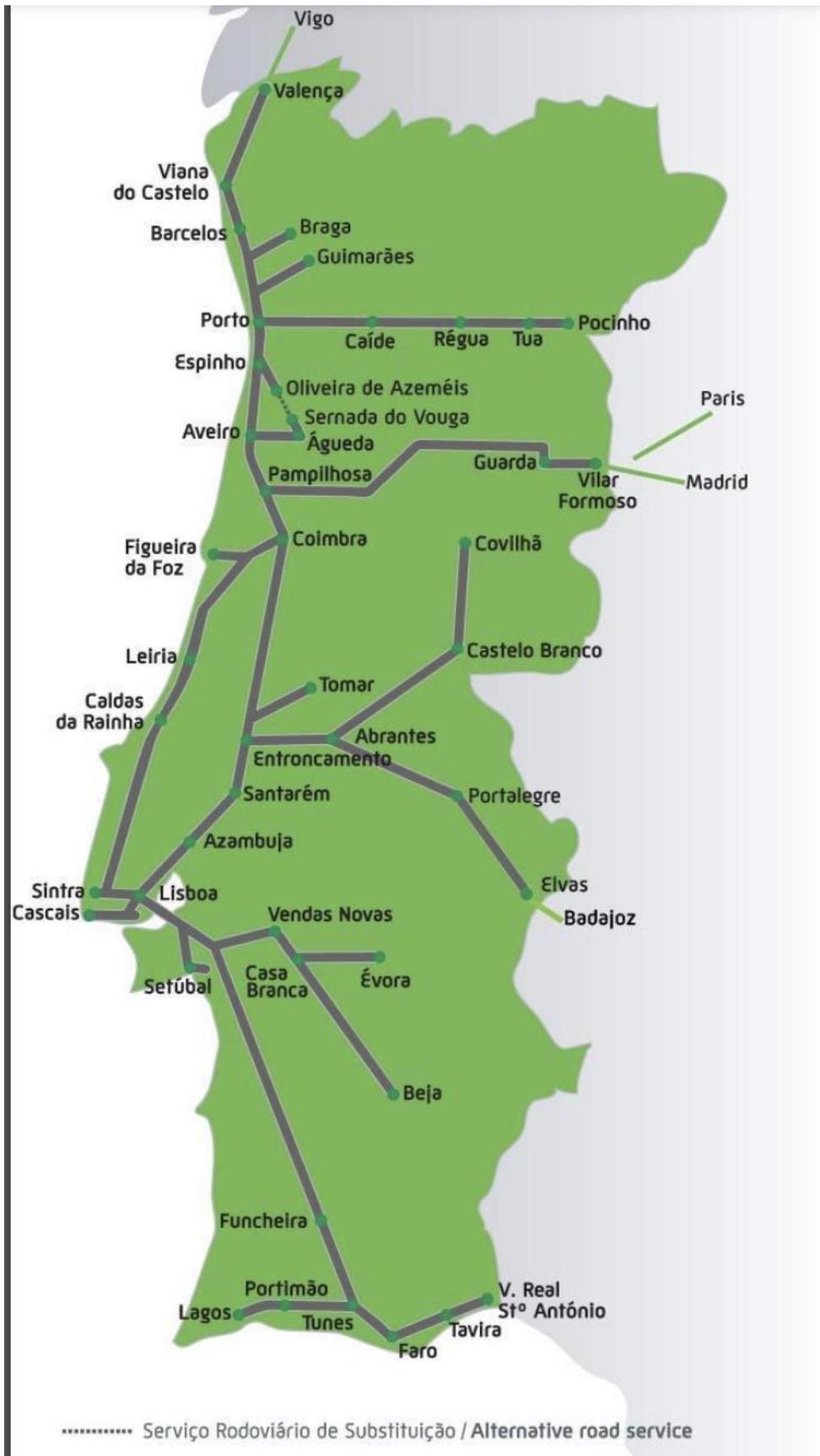


Fonte: Transdev (2024)

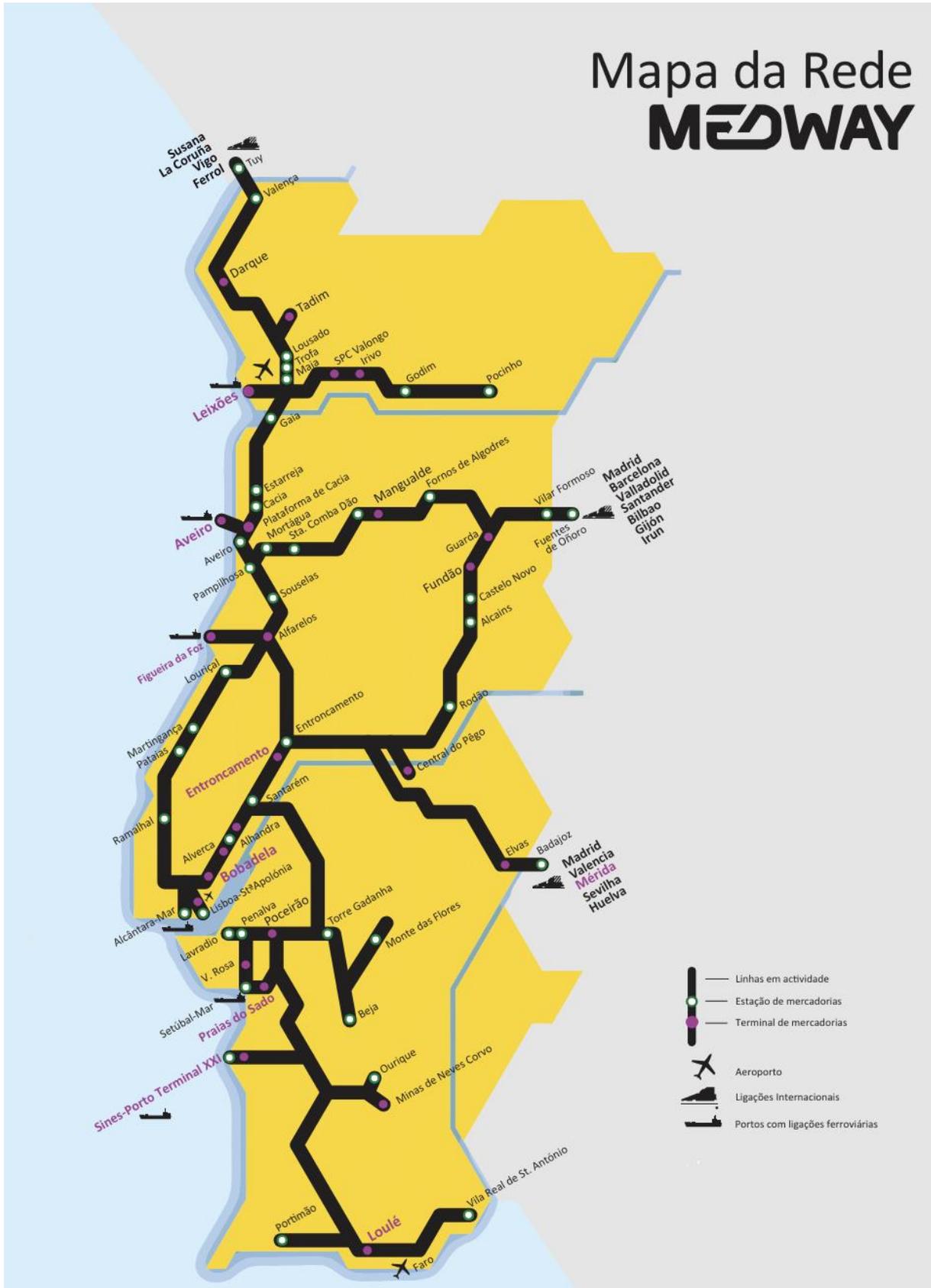
Na região de Coimbra, os 3 lotes do concurso dos transportes rodoviários da CIM da Região de Coimbra foram adjudicados à Busway, uma subsidiária do grupo israelita Afifi. Em 2023, o grupo Afifi, através da sua empresa NativExpress, já tinha ganho o concurso dos transportes rodoviários da CIM de Aveiro, tornando estas duas CIM exclusivas de uma única empresa.

A CP, cujo único acionista é o estado português, está sujeita à tutela do Ministério das Infraestruturas e Habitação e do Ministério das Finanças. A CP, possui a exclusividade do transporte de passageiros por via-férrea a nível regional e inter-regional em todo o território português, com exceção de cerca de 54 Km de linha (Setúbal – Areeiro), cuja operação está a cargo da Fertagus (Grupo Barraqueiro). Além disso, a operação de transporte de mercadorias está a cargo da CP e da MEDWAY (Figura 4.22).

**Figura 4.22**  
 Mapa da Rede CP e MEDWAY



# Mapa da Rede **MEDWAY**



Fonte: Portugalmapa360; MEDWAY Transportes & Logística (2024)

O Metropolitano de Lisboa é uma EPE, que possui personalidade jurídica, autonomia financeira, administrativa e patrimonial, com estatutos próprios e rege-se pela lei aplicada às empresas públicas. Esta empresa tem a exclusividade da operação do transporte de passageiros por via ferroviária subterrânea na AML (Figura 4.23).

**Figura 4.23**  
 Mapa da Rede do Metropolitano de Lisboa



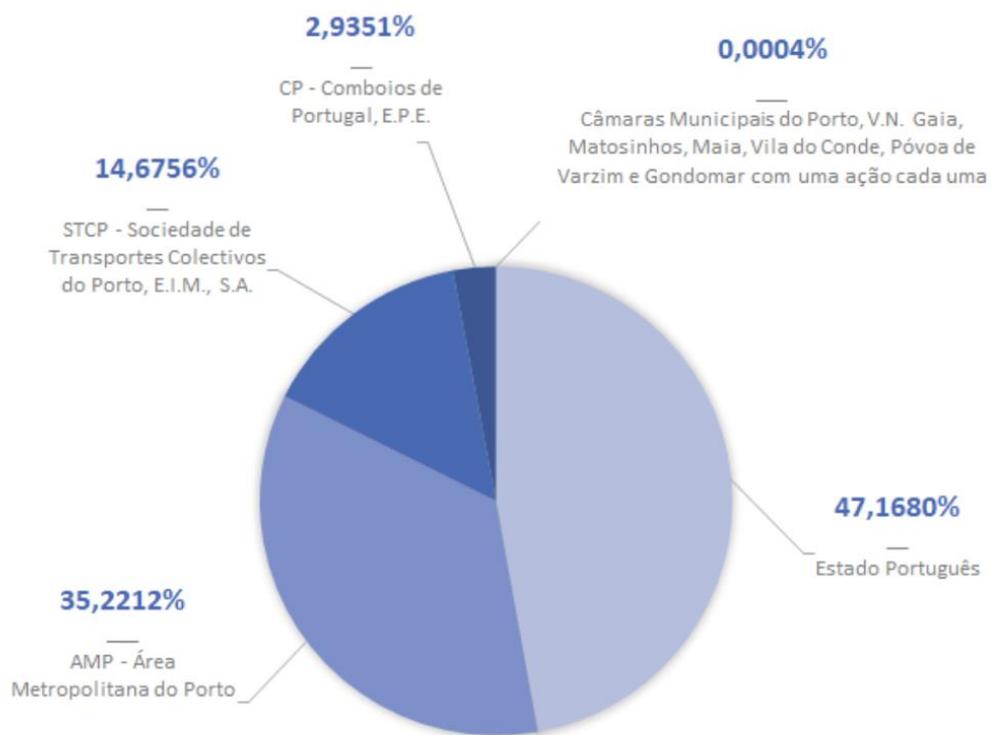
Fonte: Metropolitano de Lisboa (2024)

O Metro do Porto tem como acionistas entidades estatais, nomeadamente a AMP (35,22%), a CP (2,94%), o Estado Português (47,17%) e os STCP (14,68%). Contudo, a Prometro (Grupo Barraqueiro) detém a concessão exclusiva para a operação do transporte subterrâneo no Porto (Figura 4.24).

**Figura 4.24**

*Acionistas da Metro Porto*

**Os accionistas da Metro do Porto, SA, os membros dos Órgãos Sociais e várias áreas técnicas da empresa.**



Fonte: Metro do Porto (2022)

## ANEXO H - ESTUDO CASO 1-ALDEIA DO PIÓDÃO

O Sr. José Lopes, de 61 anos, nascido e criado no Piódão, ocupa o cargo de Presidente da Junta de Freguesia do Piódão desde 1997. A sua liderança carismática tem permitido que se mantenha no cargo à “26 anos” sem oposição. Na primeira abordagem da conversa, discutiram-se os problemas da localidade e da região, incluindo as suas causas e o momento em que começaram. O Sr. Lopes, com a sua espontaneidade, iniciou a conversa com um semblante alegre, destacando o facto de os seus dois filhos terem permanecido na localidade. A filha, com 21 anos, concluiu a licenciatura em Turismo e o filho, com 25 anos que gere uma pequena empresa de turismo denominada de “*Piódão Nature*”, ambos trabalham nas horas livres no restaurante “*O Fontinha*”, propriedade do Sr. Lopes.

Rememorando a sua infância e juventude nos anos de 1960, o Sr. Lopes recorda que a população residente na época era superior a 250 habitantes, com uma elevada percentagem de crianças e jovens, o que significava prosperidade. Na escola, havia uma professora para 56 alunos, mais do que a população atual. Os alunos da 1ª e 2ª classe frequentavam a escola no horário da manhã e os da 3ª e 4ª classe o horário da tarde com três alunos por secretária. O único meio de subsistência era o setor primário, para complementar os baixos rendimentos, os habitantes aproveitavam as oportunidades de trabalho sazonal na agricultura e na apanha do tomate na zona do Carregado e Azambuja, no distrito de Lisboa. Apesar da numerosa população, ser um sinal de prosperidade, a falta de oportunidades de emprego fazia com que as famílias apenas sobrevivessem, refletindo numa qualidade de vida precária em termos económicos.

Na segunda abordagem, como Presidente da Junta de Freguesia, o Sr. Lopes demonstrou tristeza, pelo despovoamento e pela falta de investimento público e privado que a localidade tem enfrentado ao longo de décadas. A população residente está envelhecida e mencionou que: “*muitos filhos da terra que quiseram regressar, foram impedidos pela falta de oportunidades de emprego e de investimento público e privado, forçando-os a regressarem para os grandes centros urbanos*”. Na sua opinião o abandono do interior pelo poder executivo tem condenado estas regiões ao empobrecimento e despovoamento.

O Sr. Carlos, de 54 anos, nascido e criado no Piódão, sobrevive através do comércio, gerindo uma pequena loja e café denominado “*A Gruta*”. Ele relatou que o turismo é essencial para a sobrevivência económica da aldeia. Contudo, a crise económica global, caracterizada pela inflação e taxas de juro elevadas, juntamente com a pandemia de Covid 19, tornou o comércio insustentável agravando os problemas financeiros. Sem conseguir superar as despesas com as receitas, o Sr. Carlos está a ponderar migrar para Lisboa ou emigrar para a Suíça, mencionando que não vê prosperidade no repovoamento e no desenvolvimento da aldeia.

Na figura 4.25, são apresentadas fotografias da aldeia do Piódão e do seu acesso.

**Figura 4.25**

*Acesso ao Piódão*



Fonte: O próprio (2024)

Nas aldeias isoladas do interior, nas proximidades do Piódão, há habitações que carecem de saneamento básico, eletricidade e rede de telecomunicações, dependendo exclusivamente de geradores para suprir as necessidades energéticas. Além disso, essas localidades enfrentam a pobreza de mobilidade devido à inexistência de transportes públicos, obrigando os residentes a utilizarem viaturas próprias para aceder a assistência médica e adquirir os bens essenciais (Figuras 4.26 e 4.27).

**Figura 4.26**

*Aldeia de Vinhó e portela de Cerdeira*



Fonte: O próprio (2024)

**Figura 4.27**

*Aldeias Isoladas do Interior*



Fonte: O próprio (2024)

As vias de acesso no interior estão deterioradas, devido á ausência de manutenção, o que constitui um obstáculo para a mobilidade dos habitantes locais (Figura 4.28).

**Figura 4.28**

*Estado das Vias de Acesso no Interior (Piódão e Aldeias nos arredores)*



Fonte: O próprio (2024)

## ANEXO I - SISTEMAS DE GOVERNO EM PORTUGAL

Portugal é um país com uma história marcada por uma complexidade significativa, repleta de eventos que abrangem desde a diplomacia até conflitos pelo poder, os quais têm se destacado consistentemente as desigualdades na mobilidade e na esfera social. A sua fundação remonta ao ano de 1143, quando o Tratado de Zamora foi celebrado entre D. Afonso Henriques (Primeiro rei de Portugal) e Afonso VII de Leão e Castela, reconhecendo assim Portugal, como um reino independente. Embora esse estatuto tenha sido retificado pelo Papa Alexandre III, em 1179, mas as desigualdades territoriais persistiram tanto na mobilidade quanto na esfera social e económica com uma clara disparidade entre as regiões do Interior, predominantemente rural e o Litoral maioritariamente urbano.

A história de Portugal tem sido caracterizada por uma sucessão de falsas lutas pelos direitos dos cidadãos e pelo combate às desigualdades sociais num todo, frequentemente manipulada por uma elite que assegura a sua continuidade entre regimes económicos e políticos, mitigando a violência fazendo de Portugal um pacifismo utópico, mas também um país brando, apático e dos mais pobres da Europa em mobilidade, assim como na esfera social e económica.

No início do século XX, Portugal era governado por uma Monarquia Constitucional (1820-1910), período em que as desigualdades eram evidentes em todos os aspetos, desde a administração do território ao estado social, incluindo a mobilidade. O interior do país era dominado por feudos enquanto a aristocracia disfrutava de uma vida próspera no Litoral, a população rural vivia em condições de extrema pobreza, servindo e trabalhando as terras para sustentar essa elite.

O golpe de estado Republicano em 1910, motivado por conflitos entre governo e a igreja, derrubou a monarquia, estabelecendo um sistema liberal (Primeira República, 1910-1926). Apesar da promulgação de uma nova constituição a 21 de agosto de 1911, destinada a mitigar as desigualdades sociais em todo o território, os objetivos não foram alcançados, dando origem a um período caracterizado por instabilidade política. Durante dezasseis anos, houve uma sucessão de líderes, 8 chefes de estado, 40 chefes de executivo em 45 governos e 7 parlamentos enquanto as desigualdades persistiam, exacerbadas pela Primeira Guerra Mundial (1914-1918) devido ao governo não ter optado por ficar neutro e ter participado de forma ativa no conflito, bem como da epidemia provocada pela “Gripe Espanhola” (1918-1920).

Portugal era um país predominantemente rural durante a Monarquia e a Primeira República com mobilidade limitada e de infraestruturas de transporte restritas às elites urbanas. A 28 de maio de 1926, ocorreu outro golpe de estado que implementou um sistema de Ditadura Militar (1926-1933), resultando em instabilidade económica (próximo de uma banca rota), aumentando a pobreza e as desigualdades sociais em todo o país. Por motivos de instabilidade financeira e de desigualdades de

mobilidade, sociais e económicas, o regime ditatorial militar evoluiu para o “*Estado Novo*” (1926-1974).

Durante o Estado Novo, Portugal passou por diversos fenómenos que tiveram impacto na sociedade em todos os aspetos desde a mobilidade com a <sup>53</sup>migração da população das áreas rurais para o litoral, assim como a emigração para além-fronteiras. Para esse fenómeno, contribuiu a alteração do setor primário para o secundário e a indústria se concentrar no litoral, na esfera social foi a maior crise económica registada até à atualidade, mais conhecida como a “*Grande Depressão*” (1929) que afetou a economia mundial, assim como a Segunda Guerra Mundial (1939-1945). O governo aproveitou a guerra para benefício do país, não cometeu o erro do governo da Primeira República, manteve-se neutro e não entrou diretamente no conflito, vendia volfrâmio aos alemães, recebendo o pagamento em barras de ouro e abastecia os aliados e os alemães com alimentos produzidos e transformados pelo setor primário e secundário da economia portuguesa, impulsionando a economia. Livrando o povo português da guerra e da destruição do país, mas não da fome. Apesar da economia crescer, o país continuava a apresentar desigualdades em termos de pobreza de mobilidade e na esfera social, mas o transporte público em Portugal não estava cartelizado e entregue aos/e refém dos grandes grupos económicos desse setor, assim como o de mercadorias. No entanto, apesar de ter havido algum investimento em infraestruturas rodoviárias e ferroviárias, o investimento não foi equitativo, sendo as áreas urbanas como Lisboa e Porto mais beneficiadas em detrimento das regiões do interior mais remotas e rurais.

O golpe de estado de 25 de abril de 1974 ou como é mais conhecido pela “*Revolução dos Cravos*”, alterou o sistema político de uma ditadura para uma democracia, no corrente ano completou 50 anos, mas tem sido um estado administrado e gerido por diversos governos através de uma dualidade de critérios nas decisões das políticas de interesse público. Focando as suas políticas de mobilidade e coesão territorial como os seus antecessores sistemas de governação, para as grandes cidades (Lisboa e Porto) e centros urbanos, descurando as zonas periféricas, rurais e mais remotas de Portugal. Apesar de ter existido uma abertura política para o exterior com a entrada do país na Comunidade Económica Europeia (CEE) em 1986 que proporcionou uma ajuda substancial com fundos monetários para o desenvolvimento em mobilidade e infraestruturas, assim como políticas de descentralização. No entanto, as desigualdades e a dualidade de critérios são notórias em mobilidade como a cartelização<sup>54</sup> dos transportes públicos e no seu acesso, apresentando tarifários pouco igualitários e em frequência de transportes em todas as regiões, assim como na implementação de portagens. Na esfera social, as desigualdades são notórias no acesso a infraestruturas públicas e privadas nas periferias dos grandes

---

<sup>53</sup> Pode ser observado esse fenómeno no Anexo A.

<sup>54</sup> Pode ser observado no Anexo G.

centros urbanos no litoral e no interior rural, com o encerramento de escolas, centros de saúde, bancos entre outras instituições e organizações de extrema relevância para o quotidiano das populações e para a coesão social do território. Em termos económicos a ausência de investimento público e privado no interior rural têm sido notórias a nível local, regional e nacional, provocando a pobreza em mobilidade, o empobrecimento das populações e o despovoamento em algumas regiões do país, diminuindo as oportunidades de emprego e reduzindo a competitividade entre o litoral e o interior. As cidades tornaram-se insustentáveis para o comum cidadão passando a ser atrativas só para as Elites, o comum cidadão tem sido de forma “democrática” arrastado para fora dos grandes centros urbanos, primeiro foi para a periferia e agora para as zonas mais remotas devido à especulação imobiliária e ao aumento dos custos com a habitação. O pretexto do ambiente é mais uma forma “democrática” de retirar o veículo particular ao cidadão comum, pode ser explicado como exemplo, o aumento dos combustíveis e impostos, assim como a redução do poder de compra, por os salários não acompanharem a evolução dos preços dos bens essenciais. A viatura particular não é um luxo, como foi constatado nesta investigação sobre a mobilidade, mas sim uma necessidade para a mobilidade e locomoção dos residentes das zonas de pobreza em mobilidade.

*“Entre bancas rotas e golpes de estado, assim tem andado Portugal, não passando de uma colónia para os seus credores enriquecerem. Tudo se deve ao ceticismo do sistema dominante dos partidos políticos com programas de governo para tudo e para todos que nunca serão realizáveis, não funcionais e ambíguos minados pelas famílias e clientelas partidárias, por onde a governança distribui cargos e empregos públicos. Um Estado dentro de outro Estado que não defende os interesses dos portugueses nem do país, defende sim, os interesses ocultos das Elites e a manutenção das suas mordomias e dos seus cargos, assim como os das oligarquias financeiras”;*

*“As dívidas fazem dos povos e dos Estados escravos da mesma e os submete aos interesses dos seus credores”;*

*“Não é o povo que engendra as chamadas “Revoluções” que não passam de Golpes de Estado, pois acontecem quando as Elites perdem a sua influência, poder, as suas regalias e mordomias”;*

*“A mente humana é fraca, principalmente quando envolve dinheiro” (ênfases minhas).*