

MOBILIDADE EM CIDADES MÉDIAS

Versão revista e atualizada

outubro de 2014

Ficha Técnica

Direção e Coordenação:

Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. (IMT)
Gabinete de Planeamento, Inovação e Avaliação (GPIA)

Maria Isabel Carvalho Seabra (Coord.)

Catarina Tavares Marcelino

Dulce Andrade Santos

Marina Costa

Sofia Pires Bento

Recolha e atualização estatística:

Ana Cristina Mendes

Ana Paula Abreu

Filomena Bacalhau

Equipa Técnica de consultores da 1ª edição (IDE):

João Figueira de Sousa (Coord.)

André Fernandes

Mafalda Estêvão

Sónia Galiau

Apresentação

No âmbito dos trabalhos de observação dos transportes e mobilidade, o Gabinete de Planeamento, Inovação e Avaliação (GPIA), recolhe e elabora informação estatística para utilização interna dos colaboradores do IMT e para divulgação pública. Produz também relatórios sobre temáticas com interesse para a atividade do IMT e para a atividade de outros intervenientes no sistema de transportes e mobilidade – universidades, consultores, técnicos da administração central e local.

Os movimentos pendulares que se realizam diariamente no território nacional e a respetiva análise, constituem um instrumento de conhecimento das relações e dinâmicas espaciais, relevante no quadro de formulação de políticas públicas na área dos transportes e mobilidade.

Assim, foi elaborado pelo Departamento de Estudos e Prospetiva do GPIA, um trabalho com base nos dados de mobilidade do INE, referentes aos censos de 2001, a nível concelhio e nas cidades portuguesas. Considerou-se entretanto útil desenvolver a componente espacial desse trabalho e produzir um Relatório para divulgação pública, o que foi feito com o apoio do Instituto de Dinâmica do Espaço – IDE – Universidade Nova de Lisboa.

A publicação deste trabalho foi efetuada em dezembro de 2011.

Tendo os dados do último recenseamento de 2011 ficado disponíveis no final de 2012, apresenta-se uma 2ª edição do relatório, cuja leitura conjugada com a 1ª edição permitirá verificar a evolução registada na última década.

IMT/GPIA, outubro de 2014

ÍNDICE

1. INTRODUÇÃO	1
2. CONCELHOS NÃO INTEGRADOS NAS ÁREAS METROPOLITANAS: UMA VISÃO SUMARIADA	3
3. CONCELHOS COM MAIS DE 20.000 HABITANTES E NÃO INTEGRADOS NA AML E AMP	15
4. CONCEITO DE CIDADES MÉDIAS	29
5. CIDADES MÉDIAS EM PORTUGAL	31
6. MOBILIDADE NAS CIDADES MÉDIAS FORA DAS ÁREAS METROPOLITANAS	35
7. TRANSPORTES URBANOS	45
8. SÍNTESE	49
9. ANEXOS	51
10. BIBLIOGRAFIA	69

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1 - Concelhos não integrados nas Áreas Metropolitanas segundo a População Residente (2001-2011)	3
Gráfico 2 - Repartição modal das viagens por classes de dimensão do efetivo populacional concelhio (2001)	13
Gráfico 3 - Repartição modal das viagens por classes de dimensão do efetivo populacional concelhio (2011)	13
Gráfico 4 - Duração dos movimentos casa/trabalho e casa/escola (2011)	14
Gráfico 5 - Repartição modal em cidades com menos de 10.000 habitantes (2011)	39
Gráfico 6 - Repartição modal em cidades entre os 10.000 e 20.000 habitantes (2011)	41
Gráfico 7 - Repartição modal em cidades com mais de 20.000 habitantes (2011)	43

ÍNDICE DE QUADROS

Quadro 1 - Indicadores dos Concelhos com mais de 20.000 habitantes	15
Quadro 2 - Escalão de dimensão de Cidades Médias Europeias	30
Quadro 3 – Número de elevações de localidades a cidades, por período	31
Quadro 4– Número de município por nível de acordo com a Lei nº22/2012	32
Quadro 5 - Distribuição e dinâmica da população residente nas Regiões Metropolitanas e fora destas (2001-2011)	34
Quadro 6 - Modos de transporte utilizados nos movimentos casa/trabalho e casa/escola nas Cidades fora das Áreas Metropolitanas, 2001/ 2011 (%) *	37
Quadro 7 - Regime de exploração dos serviços de transporte urbano no Continente (2013)	45

ÍNDICE DE MAPAS

Mapa 1 - População Residente por Concelho em Portugal Continental (2011)	5
Mapa 2 - Variação da População Residente por Concelho em Portugal Continental (2001-2011)	7
Mapa 3 - Densidade Populacional por Concelho em Portugal Continental (2011)	9
Mapa 4 - Relação entre a proporção de população que se desloca diariamente para o interior e para o exterior dos Concelhos em Portugal Continental (2011)	11
Mapa 5 - População Residente nos Concelhos não integrados nas Áreas Metropolitanas com mais de 20.000 habitantes (2011)	16
Mapa 6 - Variação Populacional nos Concelhos não integrados nas Áreas Metropolitanas com mais de 20.000 habitantes (2011)	17
Mapa 7 - Densidade Populacional nos Concelhos não integrados nas Áreas Metropolitanas com mais de 20.000 habitantes (2011)	19
Mapa 8 - Total dos Movimentos Pendulares nos Concelhos com mais de 20.000 habitantes	20
Mapa 9 - Relação entre a proporção de população residente que entra/sai nos Concelhos não integrados nas Áreas Metropolitanas com mais de 20.000 habitantes (2011)	22
Mapa 10 - Repartição modal dos Movimentos Pendulares por concelhos com mais de 20.000 habitantes, NUTS II Norte (2011)	24
Mapa 11 - Repartição modal dos Movimentos Pendulares por concelhos com mais de 20.000 habitantes, NUTS II Centro (2011)	25
Mapa 12 - Repartição modal dos Movimentos Pendulares por concelhos com mais de 20.000 habitantes, NUTS II Alentejo (2011)	26
Mapa 13 - Repartição modal dos Movimentos Pendulares por concelhos com mais de 20.000 habitantes, NUTS II Algarve (2011)	27
Mapa 14 – Distribuição das Cidades em Portugal Continental	36
Mapa 15 - Regime de exploração dos serviços de transporte urbano no Continente (2013)	46

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1 - Cidades Médias e respetivos Sistemas Regionais	33
---	----

ÍNDICE de ANEXOS

Anexo 1 – Movimentos Pendulares 2011 – Principal modo de deslocação	52
Anexo 2 – Movimentos Pendulares 2011 – Por tempo de deslocação	60

Lista de Acrónimos

AM – Área Metropolitana

AML – Área Metropolitana de Lisboa

AMP – Área Metropolitana do Porto

AMU - Área Medianamente Urbana

ANSR – Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária

APR - Área Predominantemente Rural

APU – Área Predominantemente Urbana

CAOP – Carta Administrativa Oficial de Portugal

CE – Comissão Europeia

DGOTDU - Direção Geral de Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano

GPIA – Gabinete de Planeamento, Inovação e Avaliação

Hab. – Habitante

IDE – Instituto de Dinâmica do Espaço

IMT – Instituto da Mobilidade e dos Transportes

IMTT – Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres

INE – Instituto Nacional de Estatística

Min. – Minuto

NUTS – Nomenclatura de Unidades Territoriais para Fins Estatísticos

ONU – Organização das Nações Unidas

TC – Transporte Coletivo

TI – Transporte Individual

TIPAU – Tipologia de Áreas Urbanas

1. Introdução

A temática da mobilidade encerra em si características e problemas específicos, consoante a realidade em que se inscreve. As Áreas Metropolitanas (AM) correspondem a territórios onde a problemática da mobilidade é tratada de modo mais sistemático. Com efeito, o presente relatório ao considerar como objeto de estudo os concelhos e cidades não integrados nas AM, procura responder genericamente a uma necessidade de caracterização desses espaços que permita, numa fase ulterior, constituir-se enquanto base para a construção de um quadro de orientação de políticas a implementar.

O presente documento assenta em informação de natureza qualitativa e quantitativa e procura traçar, de modo sintético, uma resenha de natureza analítica à problemática da mobilidade nos concelhos e cidades não integrados nas AM de Portugal Continental. Neste sentido, é analisada, num primeiro momento, a totalidade dos concelhos não pertencentes às AM, para de seguida se focar a análise nos concelhos com mais de 20.000 habitantes. Por fim, e no contexto da temática enunciada, são analisadas as cidades médias.

Deste modo, desenvolveram-se análises onde estão explanados os fenómenos de deslocação de pessoas, por motivos laborais e escolares (naquilo que é comumente designado por movimentos pendulares), nomeadamente segundo os modos de transporte utilizados e respetivos tempos de deslocação.

Em termos de estrutura, o documento subdivide-se nos seguintes pontos:

Caracterização sumária (de algumas variáveis) dos concelhos não integrados na Área Metropolitana de Lisboa (AML) e na Área Metropolitana do Porto (AMP);

Caracterização (geral e de mobilidade) dos concelhos com mais de 20.000 habitantes não integrados na AML e na AMP;

Apresentação e caracterização sumária do conceito de Cidade Média, nomeadamente no contexto nacional e europeu;

Análise da mobilidade nas Cidades Médias não integradas na AML e AMP;

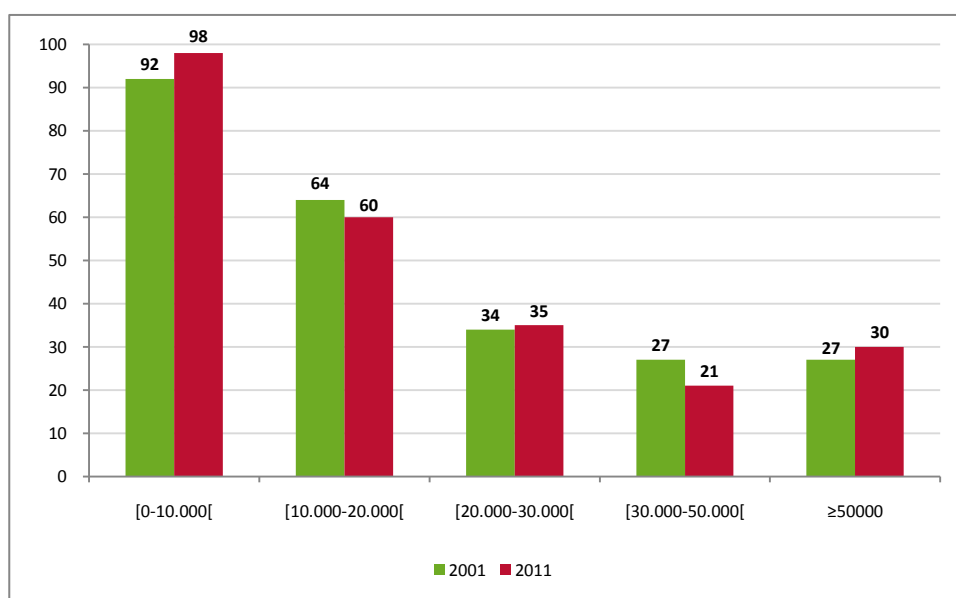
Oferta de Transportes Urbanos com referência a apoios financeiros concedidos pelo ex-Instituto de Mobilidade e dos Transportes Terrestres (ex-IMTT).

2. Concelhos não integrados nas Áreas Metropolitanas: uma visão sumariada

A análise dos **efetivos populacionais** dos concelhos de Portugal Continental não integrados nas AM de Lisboa e Porto (244 concelhos), segundo a sua dimensão, permite verificar que 65% tem menos de 20.000 habitantes (158 concelhos): cerca de 40% correspondem a concelhos com menos de 10.000 habitantes (98 concelhos) e 25% têm entre 10.000 a 20.000 habitantes (60 concelhos).

Por outro lado, centrando a análise nos concelhos com mais de 20.000 habitantes constata-se que a maior parte destes têm entre 20.000 e 30.000 habitantes (35 concelhos, representativos de 14% do universo considerado), sendo que a expressão percentual das classes superiores - 30.000 a 50.000 habitantes é de 9% (21 concelhos) e mais de 50.000 habitantes – é de 12% (30 concelhos).

Gráfico 1 - Concelhos não integrados nas Áreas Metropolitanas segundo a População Residente (2001-2011)



Fonte: INE, XV Recenseamento Geral da População, 2001-2011

Em Portugal Continental, em 2011, a maioria dos concelhos (64%) apresenta um efetivo populacional abaixo dos 20.000 habitantes.

Através da análise do **Mapa 1** é possível constatar que os concelhos com maior efetivo populacional integram o Arco Metropolitano do Porto, destacando-se Braga, Guimarães, Vila Nova de Famalicão e Barcelos. Este facto já se verificava em 2001. Considerando a classificação síntese do Sistema Urbano Continental proposta por Gaspar (*cit in* Marques da Costa, 2007) assume-se que a referência suplementar ao conjunto de municípios seguintes é pertinente, por via da sua forte expressão demográfica, e enquadrando-se em áreas de:

- metropolização do litoral e concentração polinuclear (Coimbra, Leiria, Loulé e Faro);
- *polarização única* (Viseu e Évora);
- concentração polinuclear potencial (Castelo Branco-Fundão-Covilhã-Guarda; Vila Real-Lamego e Elvas-Campo Maior).

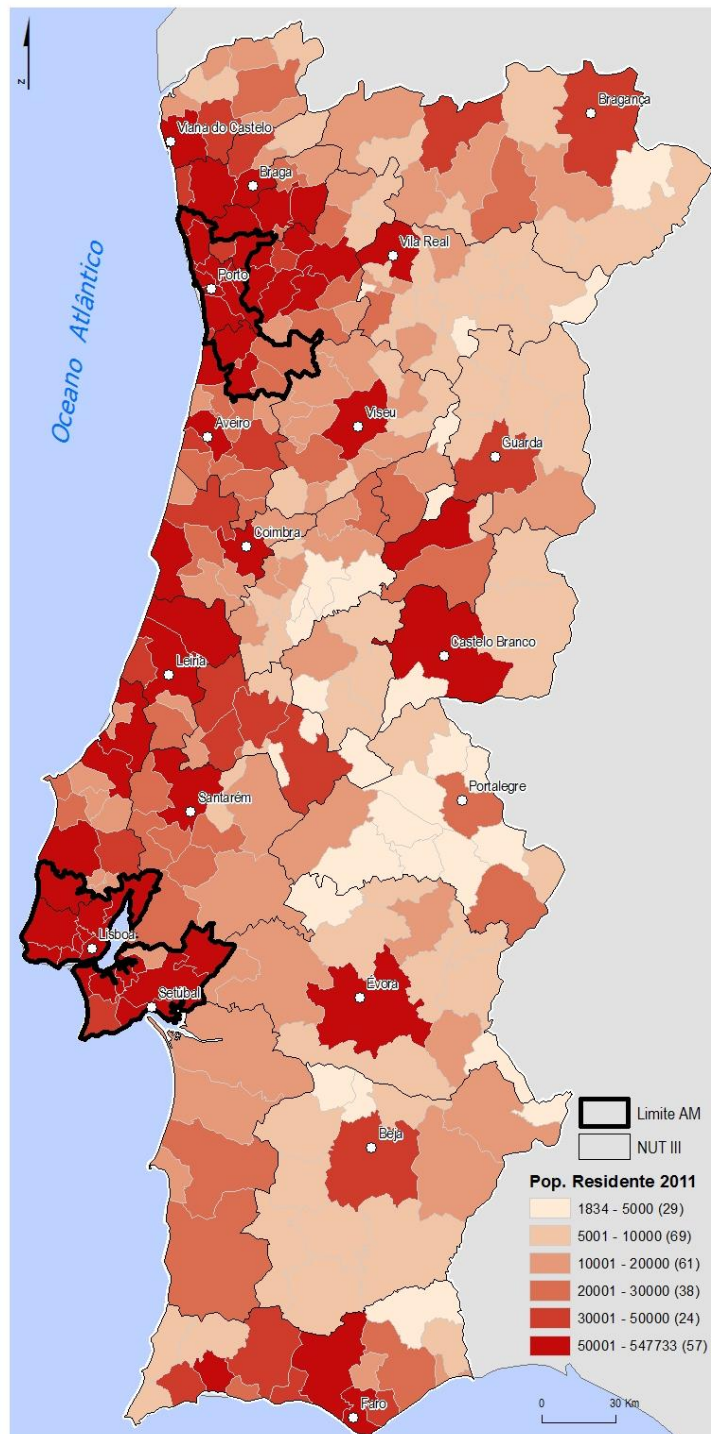
Inversamente a quase totalidade do interior do País corresponde a áreas marcadas pelo fenómeno de despovoamento. Constituem exceção a esta realidade alguns concelhos (supra referidos), onde se verifica a ocorrência de uma dinâmica populacional positiva. Num sentido figurado, estes concelhos acabam por se assemelhar a “ilhas”, que se destacam de uma envolvente marcada pelo declínio populacional. Esta dinâmica populacional já se tinha verificado no momento censitário de 2001.

Tal realidade, que apresenta uma incidência territorial bem definida, traduz uma forma de ocupação histórica do território continental, pautada por uma forte dicotomia litoral/interior, em que a faixa litoral evidencia uma maior dinâmica económica e, bem assim, uma maior capacidade de atracção e fixação da população.

Esta forma de ocupação do território acarreta importantes consequências em matéria de mobilidade nas áreas interiores de baixa densidade. Tal como salientam Fernandes e Figueira de Sousa (2010):

“a inexistência de uma massa crítica (entenda-se limiar de procura) que justifique ou viabilize – quer pela dimensão e características socioeconómicas dos efetivos populacionais (que constituem a procura potencial), quer pela sua dispersão territorial – uma oferta de transporte público regular (com cobertura, frequência, regularidade, conforto e diversidade de serviços adequados), assim como a ocorrência de padrões de mobilidade pouco consentâneos com este tipo de oferta, traduzem-se numa oferta de serviços de transporte desajustada relativamente às necessidades específicas dos diferentes segmentos da procura, colocando-se aqui os desafios imediatos da equidade social e da coesão socioeconómica e territorial”.

Mapa 1 - População Residente por Concelho em Portugal Continental (2011)



Fonte: Elaboração Própria a partir da base cartográfica da CAOP e fonte estatística INE, XV Recenseamento Geral da População, 2011

Dos concelhos não incluídos na AML e AMP destacam-se, por exemplo, Chaves e Vila Real (NUTS II Norte) ou Viseu (NUTS II Centro) como sendo municípios que, embora implantados geograficamente em áreas do interior, registam uma variação da população residente positiva. Ao nível da NUTS II Alentejo, apenas Évora, Vendas Novas, Viana do Alentejo, Beja e Sines assistem ao aumento dos seus quantitativos populacionais. No caso do Algarve, a evolução registada mostra uma dinâmica populacional assinalável, com 13 dos 16 municípios a averbarem crescimentos dos seus efetivos: Albufeira (concelho com maior variação positiva do País não integrado nas AM – 29,4%), Olhão, Faro, Portimão, Lagos, Lagoa, Vila Real de Sto. António, Loulé, Tavira, Silves, Castro Marim, Aljezur e São Brás de Alportel. Em 2001, Albufeira também foi o concelho com maior variação populacional, tendo nessa data registado uma variação de 50.6%.

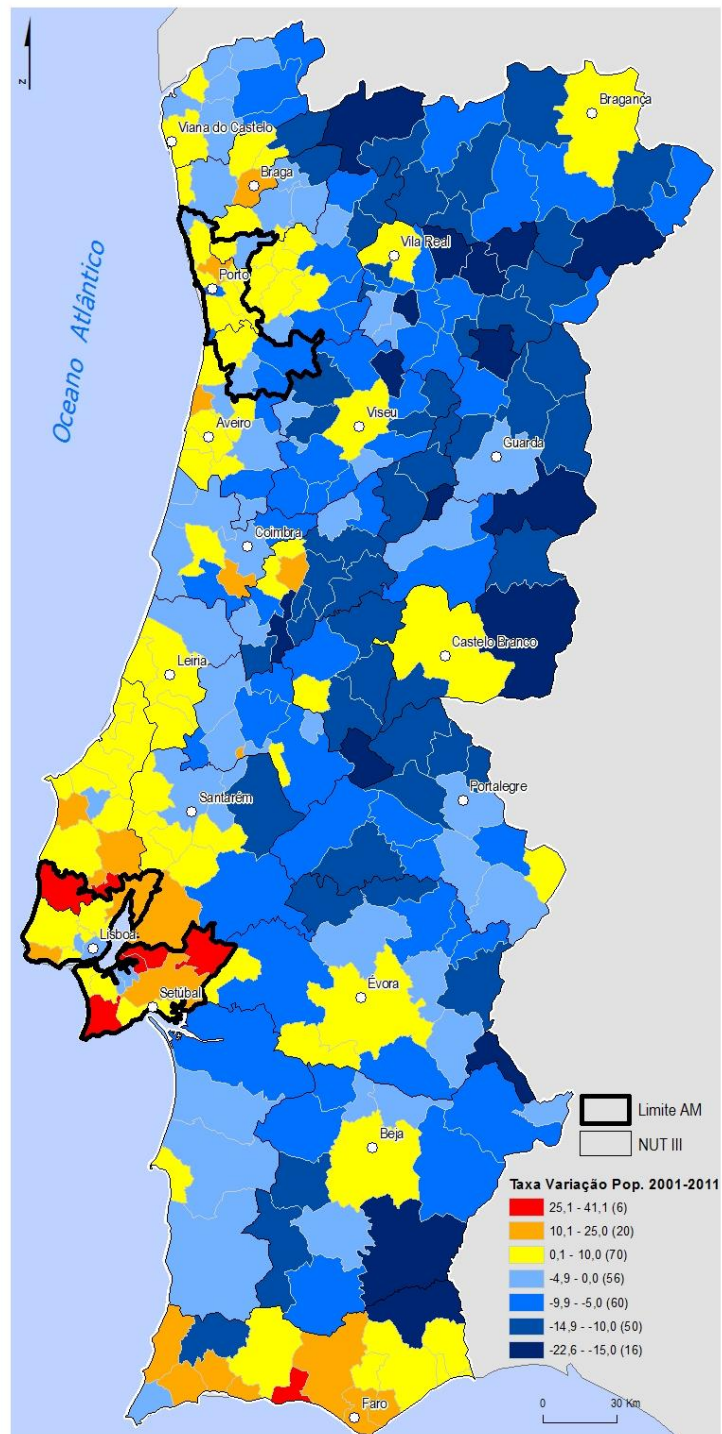
No cenário oposto, isto é, aquele marcado por evoluções populacionais de sentido negativo, destacam-se os seguintes concelhos (10): Alcoutim, Mourão, Montalegre, Idanha-a-Nova, Meda, Alijó, Carrazeda de Ansiães, Mértola, Manteigas e Figueiró dos Vinhos (todos com perdas populacionais superiores a -16%) – **Mapa 2**. Todos estes concelhos localizam-se na faixa interior do território continental de Portugal, apresentando cumulativamente uma posição periférica face aos principais polos urbanos das regiões em que se inserem.

Refira-se que em 2001 existiam 7 concelhos nesta situação. Passada uma década, verifica-se que se juntaram a estes os concelhos de Alcoutim, Montalegre e Carrazeda de Ansiães.

De referir ainda alguns concelhos que, apesar de se localizarem na faixa litoral, apresentam uma variação populacional negativa: Mira (-3,1%), Soure (-8,0%), Figueira da Foz (-0,8%) e Nazaré (-1,7%). Com exceção da Figueira da Foz, os outros concelhos atrás mencionados já apresentavam perda de população em 2001.

Destaque para Óbidos que em 2001 apresentava uma variação populacional negativa (-2,8%) e em 2011 passou a ter uma variação positiva de 8.25%.

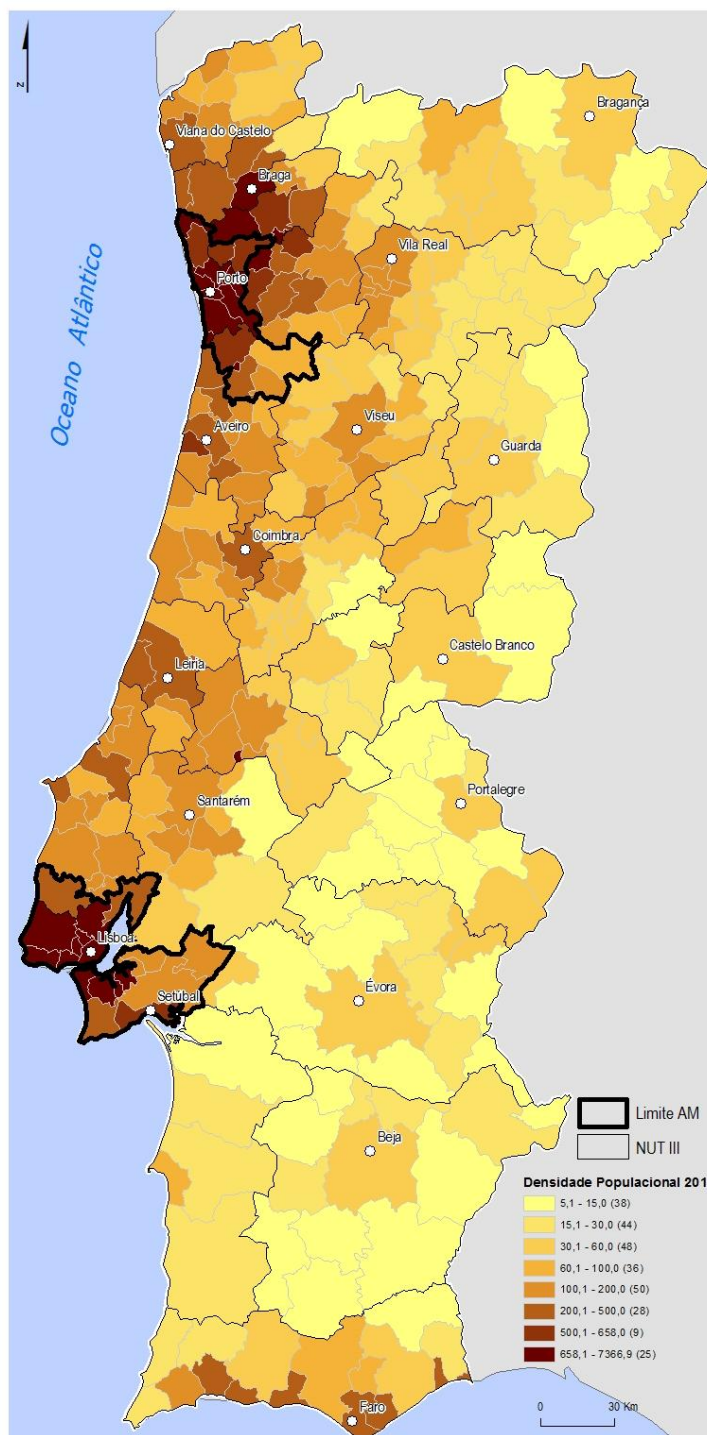
Mapa 2 - Variação da População Residente por Concelho em Portugal Continental (2001-2011)



Fonte: Elaboração Própria a partir da base cartográfica da CAOP e fonte estatística INE, XV Recenseamento Geral da População, 2011

Analisando a **densidade populacional**, observa-se uma relação com a realidade expressa pelo indicador anterior. Assim, no interior do país, à semelhança de 2001, destacam-se os municípios de Viseu (195,7 hab./km²), Lamego (161,0 hab./km²) e Vila Real (136,8km²) (classe entre os 100 hab./km² e os 200 hab./km²), cuja dinâmica encaixa naquilo a que Jorge Gaspar designou como potenciais eixos de desenvolvimento do interior do país (Gaspar, *cit in* Marques da Costa, 2007). A contrastar, de um modo geral, as mais baixas densidades populacionais são registadas no Alentejo (evidenciando-se Mértola e Avis, respetivamente com 5,6 e 7,5 hab./km²) e Beira Interior Sul (com destaque para Idanha-a-Nova, com 6,8 hab./km²). Não obstante, é num concelho da Região Algarve que se regista a mais baixa densidade populacional: Alcoutim, com 5,1 hab./km² (**Mapa 3**). Todos os concelhos aqui referidos, já apresentavam esta tendência com exceção de Avis, que veio substituir Monforte.

Mapa 3 - Densidade Populacional por Concelho em Portugal Continental (2011)



Fonte: Elaboração Própria a partir da base cartográfica da CAOP e fonte estatística INE, XV Recenseamento Geral da População, 2011

Quanto aos movimentos pendulares o **Mapa 4** analisa a relação entre a proporção de população que se desloca para o interior da unidade territorial de referência (concelho) face à população residente que se desloca para o exterior dessa mesma unidade territorial. Este indicador permite identificar quais os concelhos que atraem maior número de movimentos pendulares e quais os que registam saldos diários

negativos (i.e. o número de residentes que se deslocam para o exterior do concelho é superior ao número de indivíduos que o concelho atrai).

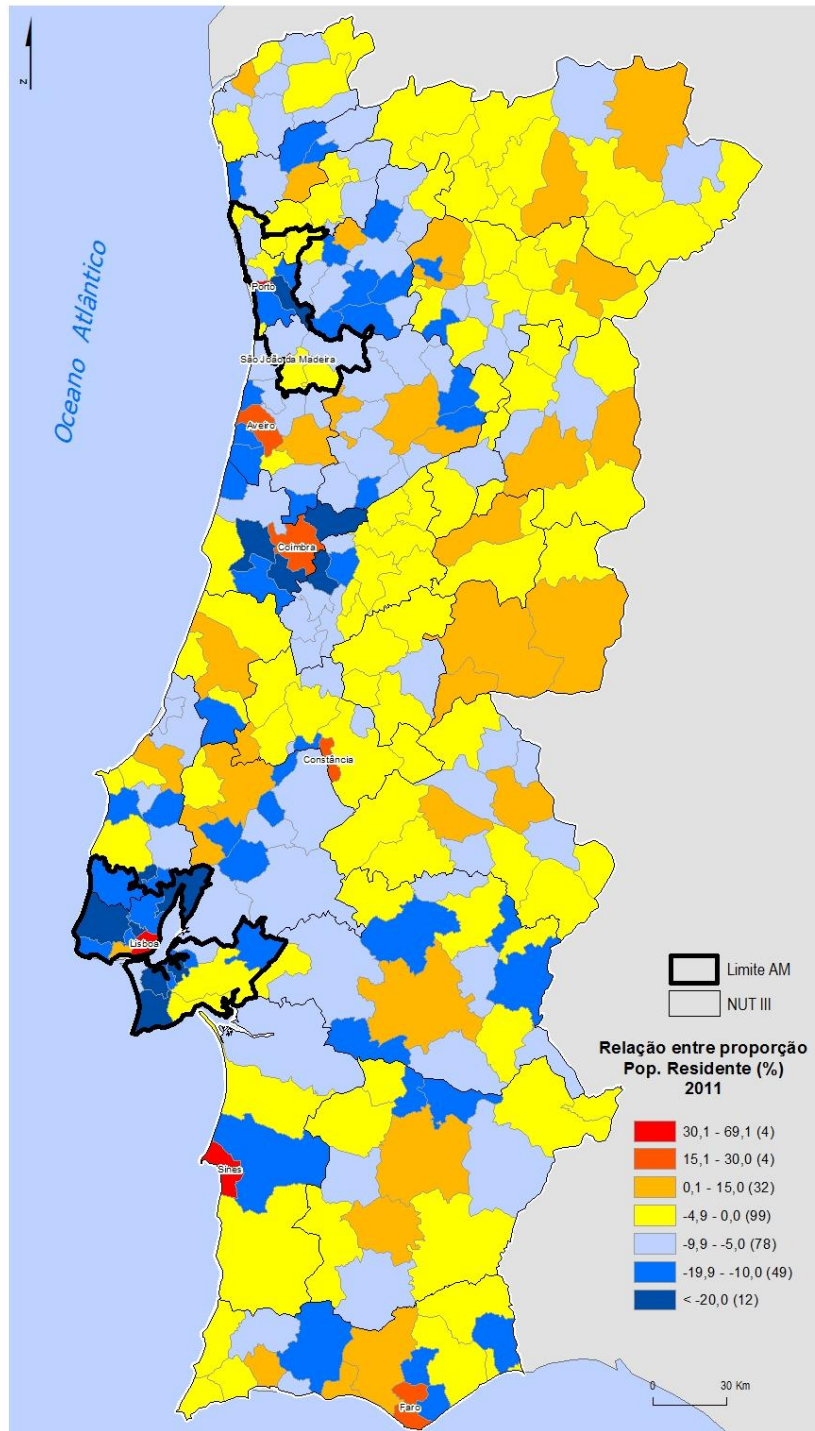
Do total dos concelhos, verifica-se que 14,8% dos concelhos possuem capacidade de atração face ao seu território de inserção (36 concelhos), enquanto que em 85,2% dos concelhos, o saldo é negativo (208 concelhos).

Constata-se que na última década diminuiu o número de concelhos (5) “atrativos”, dado que em 2001 existiam 41 concelhos com capacidade de atração.

Os concelhos em que a diferença entre a proporção de entradas e a proporção de saídas face ao total de movimentos pendulares apresenta um maior saldo relativo positivo são: Sines (40 %), Coimbra (24,5%), Constância (24,3%), Aveiro (23,4%), e Faro (15,5%). Em sentido inverso, destacam-se: Condeixa-a-Nova (-25,9%), Miranda do Corvo (-23,2%), Montemor-o-Velho (-22,8%), Penacova (-21,5%) e Sobral de Monte Agraço (-20,1%).

Destaca-se o concelho de Sines (40%) que em 2001 apresentava um saldo de 21.2%. No sentido oposto há que referir Montemor-o-Velho e Sobral de Monte Agraço que não apresentavam saldo negativo em 2001.

Mapa 4 - Relação entre a proporção de população que se desloca diariamente para o interior e para o exterior dos Concelhos em Portugal Continental (2011)



Fonte: Elaboração Própria a partir da base cartográfica da CAOP e fonte estatística INE, XV Recenseamento Geral da População, 2011

Classes de Dimensão:

- Menos de 10.000 hab.
- 10.000 a 20.000 hab.
- 20.000 a 30.000 hab.
- 30.000 a 50.000 hab.
- mais de 50.000 hab.

Para uma análise mais detalhada, centrada na problemática da mobilidade, optou-se por uma divisão dos concelhos, não pertencentes à AMP e AML, em cinco classes.

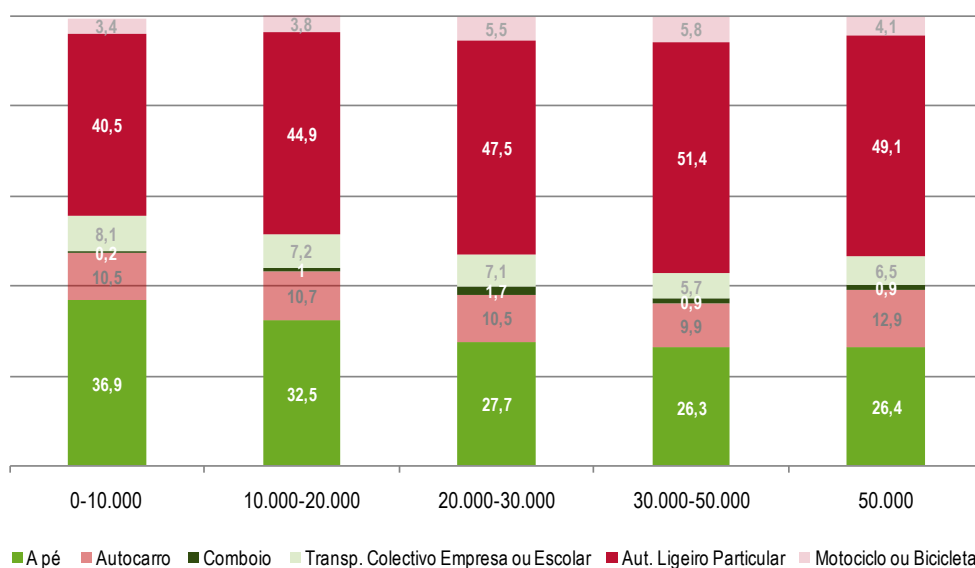
Da análise relativa à **repartição modal** das viagens, segundo os movimentos pendulares casa/trabalho e casa/escola, por classes de dimensão dos efetivos populacionais concelhios, resultam as seguintes conclusões:

- O transporte individual, materializado no automóvel ligeiro particular, é o modo mais utilizado nas deslocações casa/trabalho e casa/escola no conjunto total das classes de concelhos consideradas, assumindo maior expressão nos concelhos de 30 a 50.000 habitantes (67,7%) e menor nos concelhos com menos de 10.000 habitantes (58,7%);
- O modo pedonal é tanto mais utilizado quanto menor o número de habitantes do concelho, sendo que a maior preponderância se regista nos concelhos com menos de 10.000 habitantes (sensivelmente 24% do total das deslocações);
- A utilização do transporte público rodoviário varia entre os 8,3%, nos concelhos de 30 a 50.000 habitantes e 9,9% nos concelhos com mais de 50.000 habitantes;
- A utilização do comboio, elétrico ou metropolitano apresenta valores residuais que, na esmagadora maioria das situações, atinge 1% da repartição modal total (exceção para os concelhos com 20.000 a 30.000 habitantes onde o comboio assume um valor de 1,7%);
- O transporte coletivo de empresa ou escolar atinge maior expressão nos concelhos de menores dimensões, isto é, com menos de 10.000 habitantes (5,7%);
- O motociclo apresenta uma variação de valores relativos à utilização neste modo entre os 1,6%, nos concelhos entre os 30 e 50.000 habitantes, e os 1,1% nos concelhos com menos de 10.000 habitantes.

A maior utilização da bicicleta é feita nos concelhos entre os 30 e 50.000 habitantes (1,3%). Note-se que pela primeira vez é possível analisar o uso da bicicleta, dado que nos Censos de 2011, o INE desagregou os movimentos realizados em bicicleta dos realizados em motociclo.

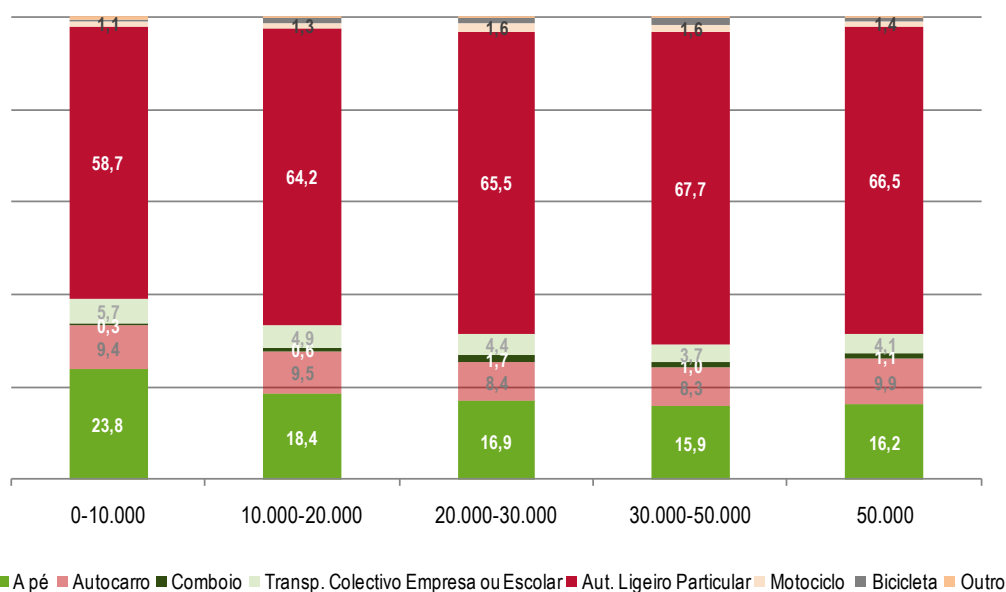
Verifica-se que na última década o modo pedonal registou uma diminuição acentuada (de 25% em 2001 para 16% em 2011). O TI registou um aumento considerável (passou de 49% em 2001 para 62% em 2011) e o transporte público coletivo (todos os modos) sofreu uma significativa redução (de 25% em 2001 para 20% em 2011).

Gráfico 2 - Repartição modal das viagens por classes de dimensão do efetivo populacional concelhio (2001)



Fonte: INE, XV Recenseamento Geral da População, 2001

Gráfico 3 - Repartição modal das viagens por classes de dimensão do efetivo populacional concelhio (2011)



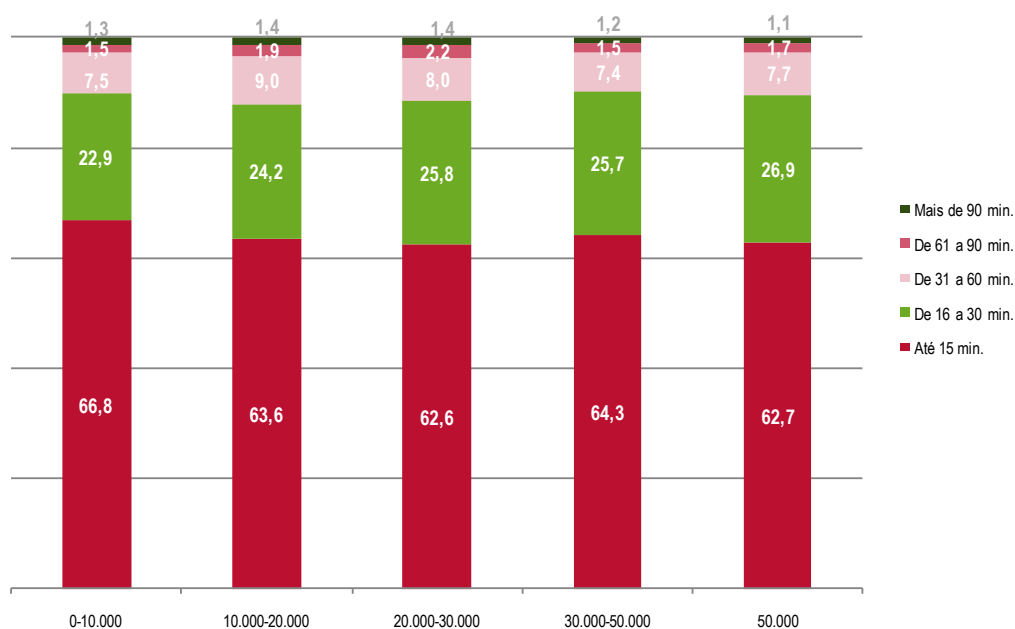
Fonte: INE, XV Recenseamento Geral da População, 2011

É assim possível afirmar que os concelhos não pertencentes às AM, comparativamente com a média nacional e com os municípios das AMP e AML, registam globalmente uma maior utilização do transporte individual e do modo pedonal e uma menor utilização dos transportes públicos. Situação idêntica à registada em 2001.

Constata-se, também, uma preponderância mais acentuada do transporte individual nas deslocações casa/trabalho e casa/escola nos concelhos de escalão intermédio (entre os 30 a 50.000 habitantes), ao passo que nos concelhos de menor dimensão o modo pedonal assume forte expressividade superada apenas pelo automóvel particular.

Analisando agora os **tempos de deslocação** dos movimentos pendulares casa/trabalho e casa/escola verifica-se que nos municípios entre 10 e 20.000 habitantes, cerca de 64% das deslocações demoram menos de 15 minutos, sendo este valor de 63% naqueles com mais de 50.000 habitantes. Nestes concelhos de maior dimensão populacional (> 50.000 habitantes), o tempo de viagem de 16 a 30 minutos atinge perto de 27% do total das deslocações ao passo que as viagens mais longas, superiores a 90 minutos, ultrapassam pouco mais de 1%¹.

Gráfico 4 - Duração dos movimentos casa/trabalho e casa/escola (2011)



Fonte: INE, XV Recenseamento Geral da População, 2011

¹ Importa referir que em 2001 existia a classe “nenhum”, a qual, na última operação censitária foi integrada na classe “até 15 mn”.

3. Concelhos com mais de 20.000 habitantes e não integrados na AML e AMP

Em 2011, o número de concelhos com mais de 20.000 habitantes não integrados na AML e AMP, ascendia a 86, registando uma diminuição de 2 concelhos face a 2001. De um ponto de vista territorial, estes concelhos localizam-se ao longo da faixa litoral Oeste e Sul do território continental, sendo ainda de salientar a existência de alguns concelhos no interior do país. Neste último caso, tais concelhos correspondem, de um modo geral, a capitais de distrito e a polos/eixos urbanos que têm demonstrado alguma dinâmica económica (e.g. eixo Castelo Branco – Fundão – Covilhã – Guarda).

De acordo com esta classe de dimensão populacional, o quadro seguinte propõe, neste ponto introdutório, uma análise comparativa entre os concelhos fora das AM e os concelhos pertencentes às AM.

Quadro 1 - Indicadores dos Concelhos com mais de 20.000 habitantes

	Pop. Residente	Pop. Residente	Índice Envelhecimento	Taxa Desemprego	Taxa Desemprego	Média de Vítimas mortais de acidentes viação	Média do Poder de Compra <i>per capita</i>
	2001	2011	2011	2001	2011	2011	2009
AML	2.731.278	2.804.307	109.22	6.81	12.57	7.9	121,3
AMP	1.631.652	1.672.670	116.69	7.82	13.92	5.2	97,5
Fora das AM	5.406.141	4.095.028	140.09	6.43	12.73	4.9	71,3

Nota 1: A informação estatística relativa à AMP tem em conta a constituição desta AM em 2001.

Nota 2: Devido à indisponibilidade de dados de base, a média do Poder de Compra *per capita* por concelho foi obtida através do cálculo da média simples do Poder de Compra *per capita* no conjunto dos concelhos.

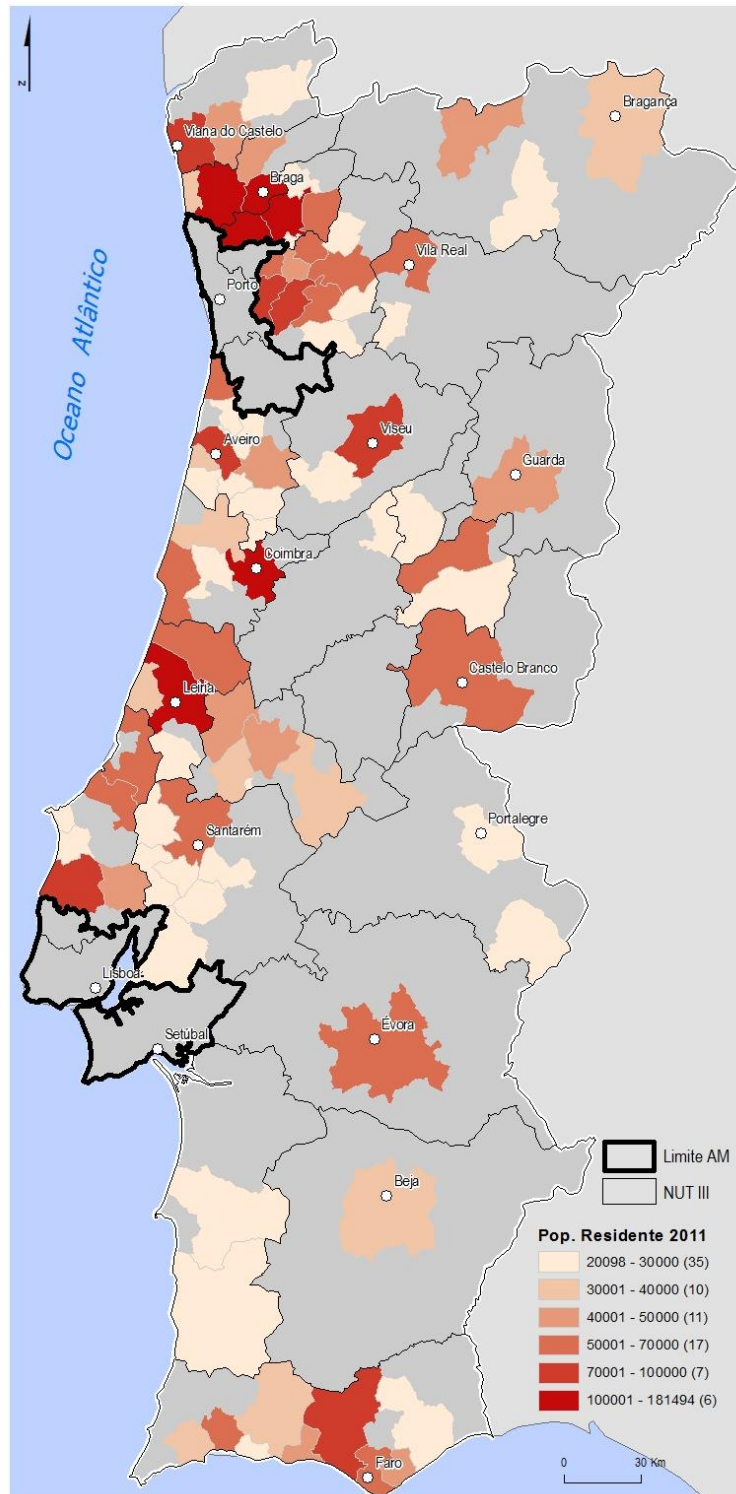
Fonte: INE, XV Recenseamento Geral da População, 2011; INE, ANSR, Base de Dados do INE, 2010; INE, Estudo sobre o Poder de Compra Concelhio, 2009.

A dinâmica da população residente, nos concelhos com mais de 20.000 habitantes não pertencentes às AMP e AML, mostra uma trajetória de sentido decrescente entre 2001 e 2011, estimando-se um decréscimo de população residente na ordem dos -24%. De referir que em relação ao Índice de Envelhecimento, este apresenta um valor relativamente superior ao verificado nas AM. De realçar, igualmente, o nível económico destes concelhos, segundo o indicador de poder de compra *per capita*, posicionado abaixo da média nacional. É ainda de acrescentar o elevado número de mortos em acidentes de viação, sendo superior nas AM (as elevadas taxas de motorização nestas unidades e os elevados volumes de tráfego que nelas ocorrem podem constituir justificação para esta realidade).

CONCELHOS COM MAIS DE 20.000 HABITANTES E NÃO INTEGRADOS NA AML E AMP

Relativamente à análise da população residente, verifica-se que dos 86 concelhos em análise, 35 têm entre 20.000 e 30.000 habitantes, (face a 34 concelhos em 2001) existindo um equilíbrio até à classe dos 70.000 residentes (entre 10 e 17 concelhos), de referir o decréscimo do número de concelhos à medida que aumenta o número de habitantes.

Mapa 5 - População Residente nos Concelhos não integrados nas Áreas Metropolitanas com mais de 20.000 habitantes (2011)

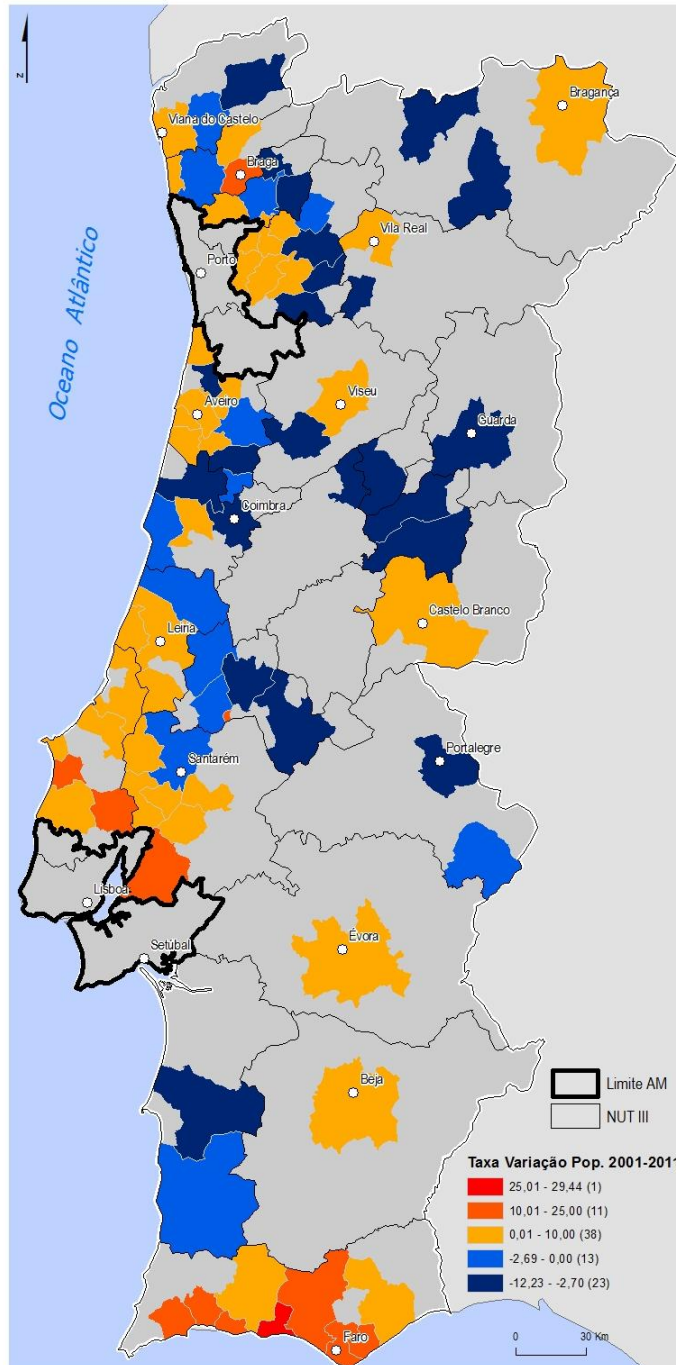


Fonte: Elaboração Própria a partir da base cartográfica da CAOP e fonte estatística INE, XV Recenseamento Geral da População, 2011

Relativamente à **variação populacional** (2001-2011) e considerando o universo total dos 86 concelhos, 36 apresentam uma variação negativa (localizados essencialmente na faixa central do País e no Alentejo) e 50 concelhos têm uma variação positiva (Albufeira +29,4%, Benavente +24,8%, Portimão +24,1%, Lagos + 22,3% e Loulé +19,4%).

Destaca-se, em 2011, a Região do Algarve pelo ganho generalizado de efetivos populacionais.

Mapa 6 - Variação Populacional nos Concelhos não integrados nas Áreas Metropolitanas com mais de 20.000 habitantes (2011)

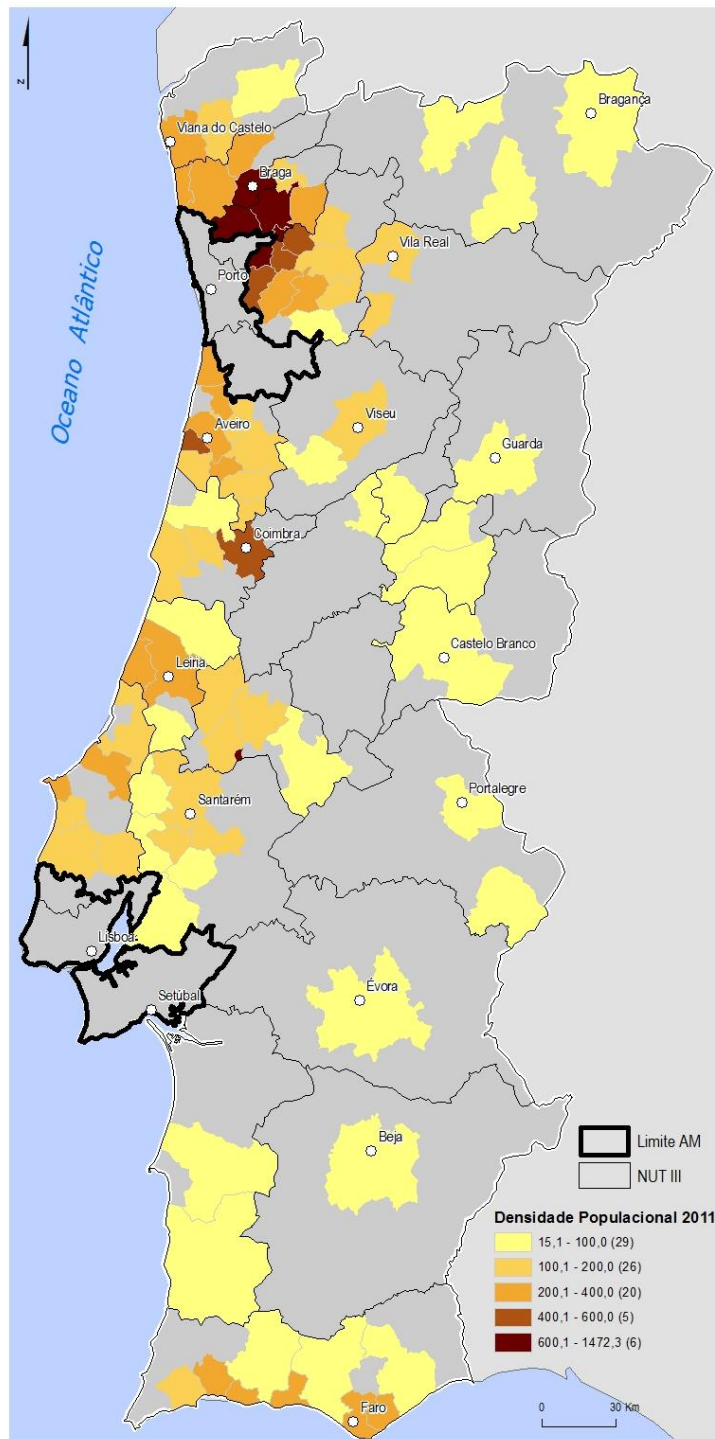


Fonte: Elaboração Própria a partir da base cartográfica da CAOP e fonte estatística INE, XV Recenseamento Geral da População, 2011

Considerando a análise da **densidade populacional** verifica-se que, com a exceção de Viseu (195,7 hab./km²), Vila Real (136,8 hab./km²) e Lamego (161, hab./km²), todo o interior tem valores inferiores a 100 hab./km². Refira-se que em 2001, os concelhos que apresentavam as densidades populacionais mais elevadas eram os mesmos acima referidos aos quais se juntava a Covilhã (que em 2011 apresenta o valor de 93,1)

As maiores densidades populacionais nos concelhos com mais de 20.000 habitantes são registadas no Entroncamento (1472,3 hab./ km²), em Braga (990,2 hab./km²), Vizela (960,2 hab./km²) e Paços de Ferreira (793,7 hab./km²). Estes também eram os concelhos que apresentavam maiores densidades populacionais em 2001, com exceção do Entroncamento.

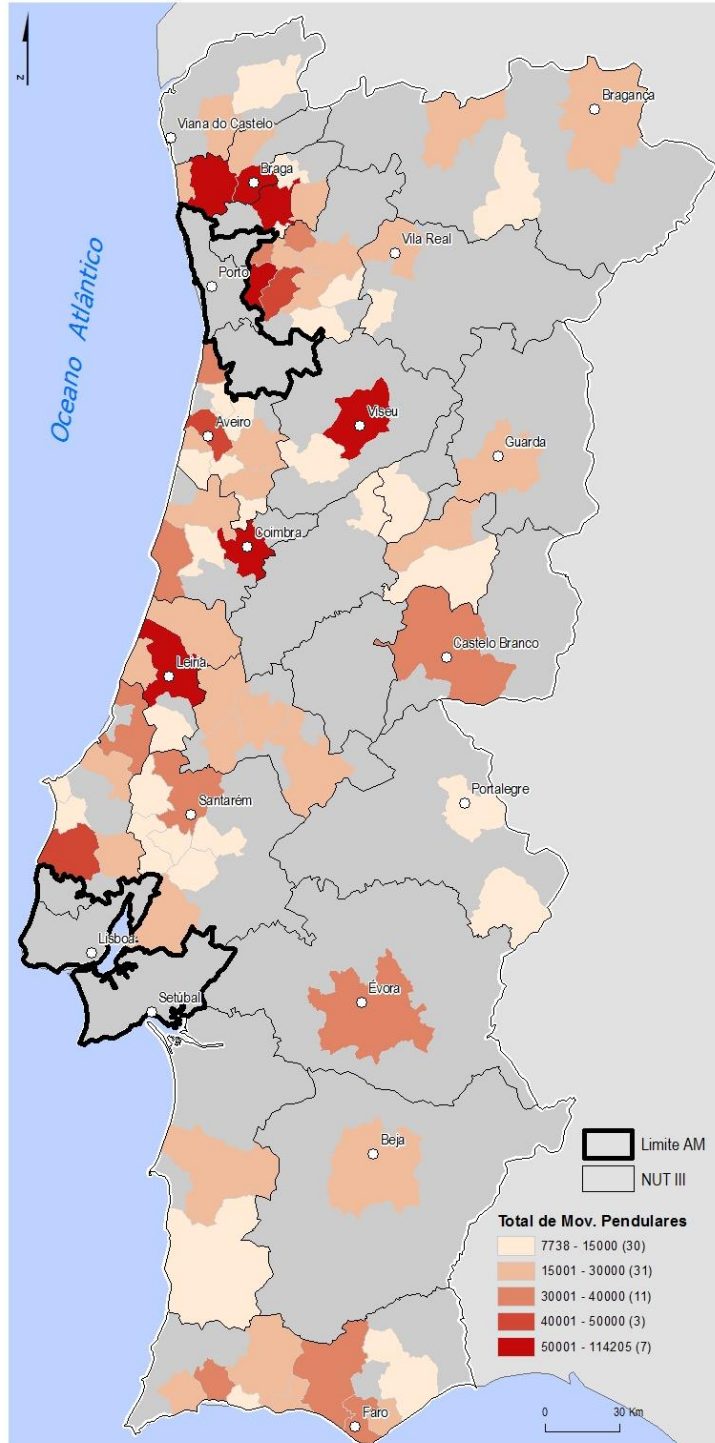
Mapa 7 - Densidade Populacional nos Concelhos não integrados nas Áreas Metropolitanas com mais de 20.000 habitantes (2011)



Fonte: Elaboração Própria a partir da base cartográfica da CAOP e fonte estatística INE, XV Recenseamento Geral da População, 2011

Quanto ao total de **movimentos pendulares** realizados, a análise do mapa seguinte mostra que a ocorrência de viagens diárias é mais intensa nos concelhos próximos da AMP, na região algarvia (Faro, Loulé e Silves), no corredor constituído pelos concelhos que formam os potenciais eixos de desenvolvimento urbano no interior (nomeadamente o eixo Castelo Branco-Covilhã-Guarda) e ainda no corredor litoral Leira-Coimbra-Aveiro (**Mapa 8**). Situação idêntica à registada em 2001.

Mapa 8 - Total dos Movimentos Pendulares nos Concelhos com mais de 20.000 habitantes

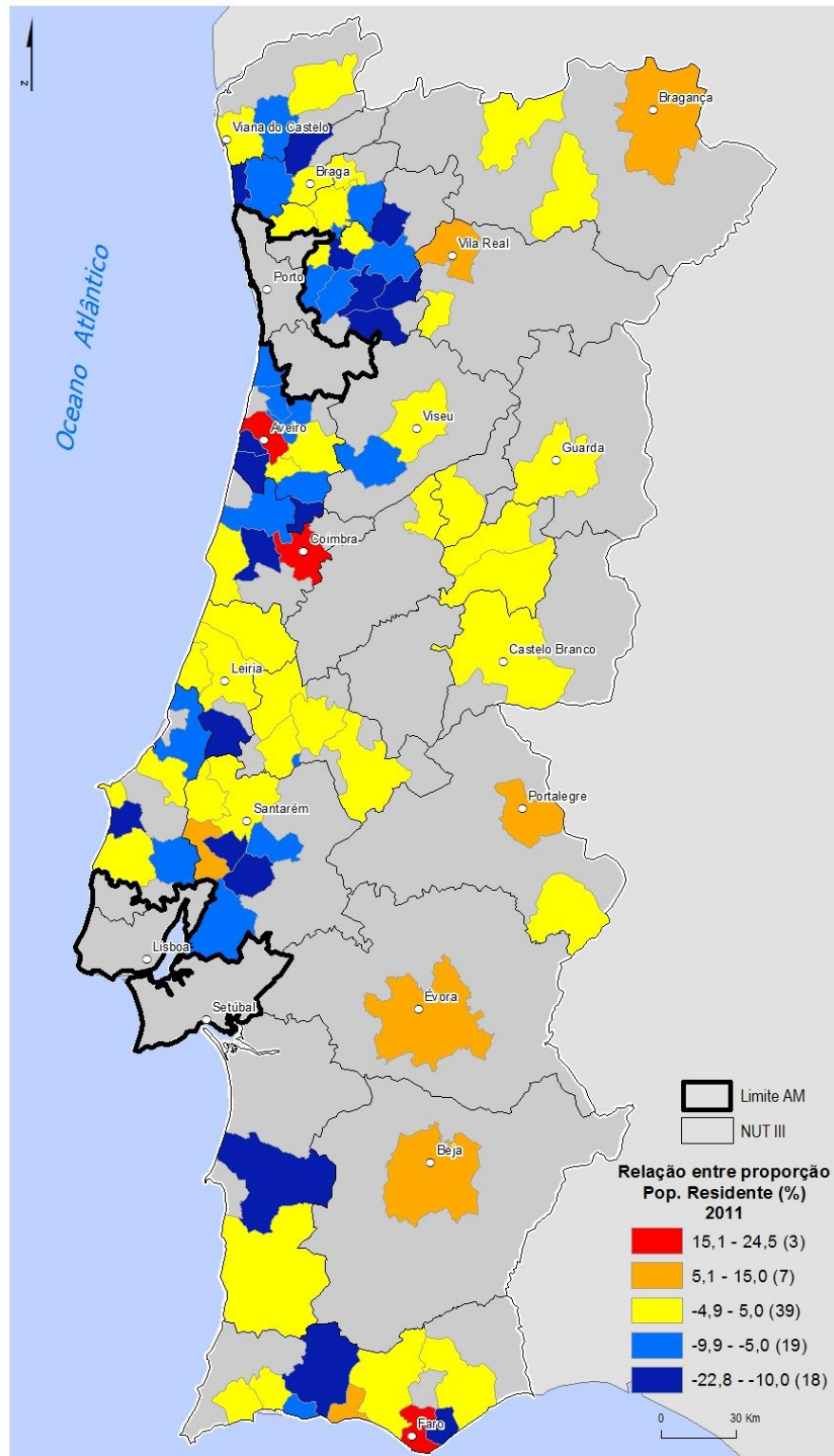


Fonte: Elaboração Própria a partir da base cartográfica da CAOP e fonte estatística INE, XV Recenseamento Geral da População, 2011

A leitura do **Mapa 9**, à semelhança da situação de 2001, mostra que no Algarve os concelhos geradores são Silves, Lagoa, Tavira e Olhão, enquanto que os atractores são Loulé, Albufeira, Faro e Portimão. No Alentejo, dos concelhos agora considerados (ou seja, aqueles com mais de 20.000), apenas Santiago do Cacém tem um saldo de movimentos pendulares de sentido negativo e com alguma expressão (-12, %), sendo que os restantes concelhos têm ganhos (Odemira e Elvas e apresentam saldos negativos superiores face a 2001: -4,6% e -3,8%, respetivamente). No caso de Santiago do Cacém, a forte polarização exercida pelo polo industrial-portuário de Sines – nomeadamente sobre Santo André – justifica, em grande medida, o saldo registado por este concelho.

De modo genérico, nos casos em que se registam fortes capacidades de atração (e.g. Faro, Coimbra, Aveiro) observa-se, simultaneamente, que nos concelhos limítrofes aos polos atractores ocorrem importantes movimentos de saída de população (e.g. Faro, Coimbra, Aveiro). Tal deve-se ao papel desempenhado pelos primeiros no contexto dos sistemas/subsistemas urbanos em que se inserem. Isto é, a centralidade conferida por equipamentos e serviços de nível superior localizados nestes concelhos centrais, e a maior dinâmica económica (consubstanciada na capacidade de criação de empregos e, subsequentemente, na atracção de movimentos por motivo de trabalho) determinam a polarização por estes exercida face à sua área de influência.

Mapa 9 - Relação entre a proporção de população residente que entra/sai nos Concelhos não integrados nas Áreas Metropolitanas com mais de 20.000 habitantes (2011)



Fonte: Elaboração Própria a partir da base cartográfica da CAOP e fonte estatística INE, XV Recenseamento Geral da População, 2011

Ao nível da incidência territorial da **repartição modal**, a análise que de seguida se apresenta é suportada por uma base cartográfica (**Mapa 10 a 13**), a qual foi complementada e enriquecida com um tratamento de informação quantitativo mais pormenorizado.

Assim, e considerando os concelhos com mais de 20 mil habitantes não integrados nas AM, constata-se que em apenas 1 concelho a utilização do transporte individual (TI) é inferior a 50% - Cinfães. Com valores superiores a 75% das deslocações em TI destacam-se: Oliveira do Bairro, Marinha Grande e Leiria. Inversamente conclui-se que é nos concelhos de menor dimensão do Alentejo que o TI é menos utilizado, com vários casos em que o seu peso é inferior a 45% (Mourão, Barrancos e Gavião).

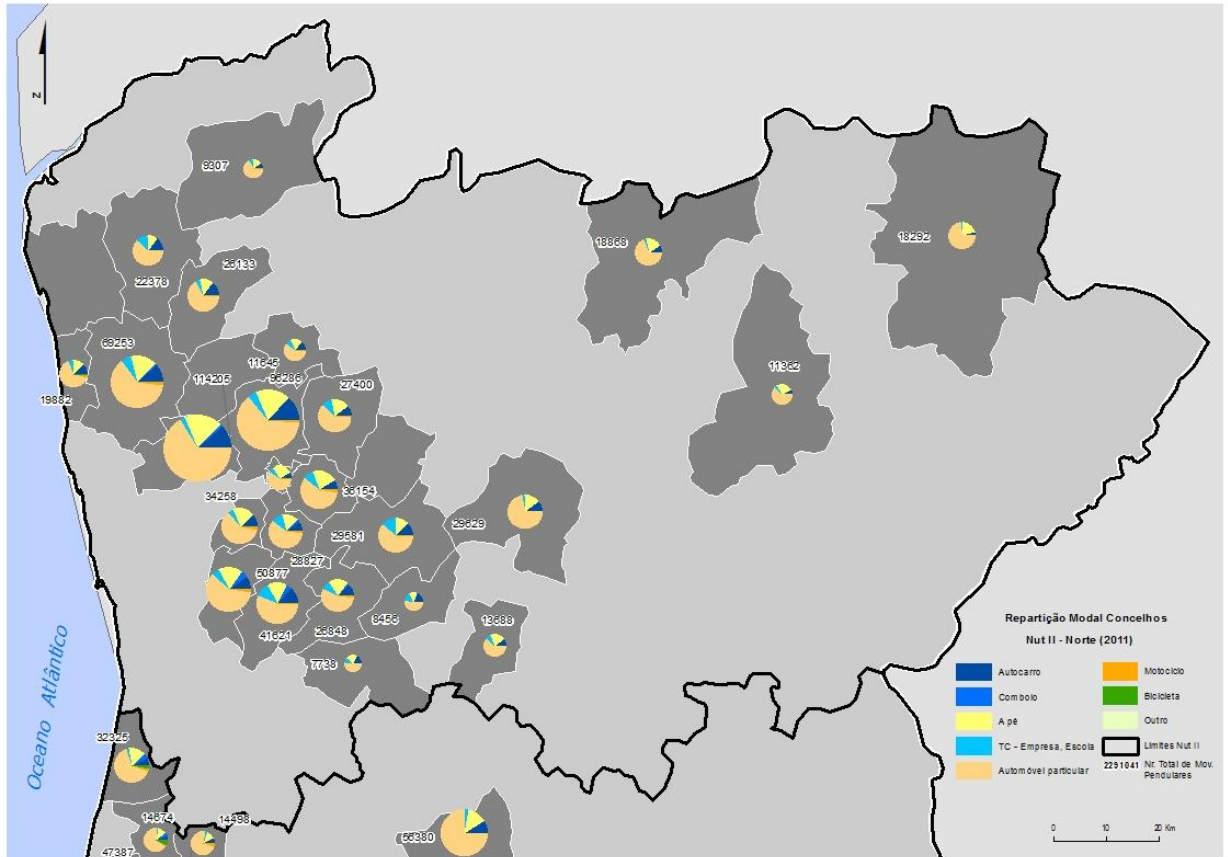
Quanto ao modo pedonal destaca-se positivamente a sua utilização nos concelhos de Peniche (27%), Mirandela, Vizela, Elvas, Faro e Olhão (todos com pesos relativos superiores a 25%). Na última década verificaram-se alterações significativas: em 2001 Cinfães registava 41% de deslocações a pé, a par de Arcos de Valdevez com 35%; concelhos esses que em 2011 apresentam percentagens de 21% e 17% respetivamente.

A maior utilização da bicicleta e dos motociclos regista-se nos concelhos do Litoral-Centro do país, nomeadamente na área de Aveiro, como sejam os municípios de Ílhavo (13%), Estarreja (10%), Vagos (8%), Oliveira do Bairro e Águeda (com cerca de 6%). A tradição de utilização da bicicleta como modo de transporte nalguns destes concelhos, conjugada com a orografia favorável (e.g. Estarreja), são fatores que muito contribuem para explicar tais cifras. Refira-se no entanto que a utilização destes modos em Ílhavo verificou uma diminuição de 7% face a 2001, data em que apresentava valores de 20%. Os restantes concelhos mencionados também apresentam valores consideravelmente inferiores aos de 2001, que se situavam nos 14%

O transporte coletivo de empresa ou escolar é mais utilizado em concelhos como Celorico de Basto (14%), Baião e Amarante (ambos com 13%). Refira-se que em Amarante a utilização deste modo passou de 19% (2001) para 13% (2011).

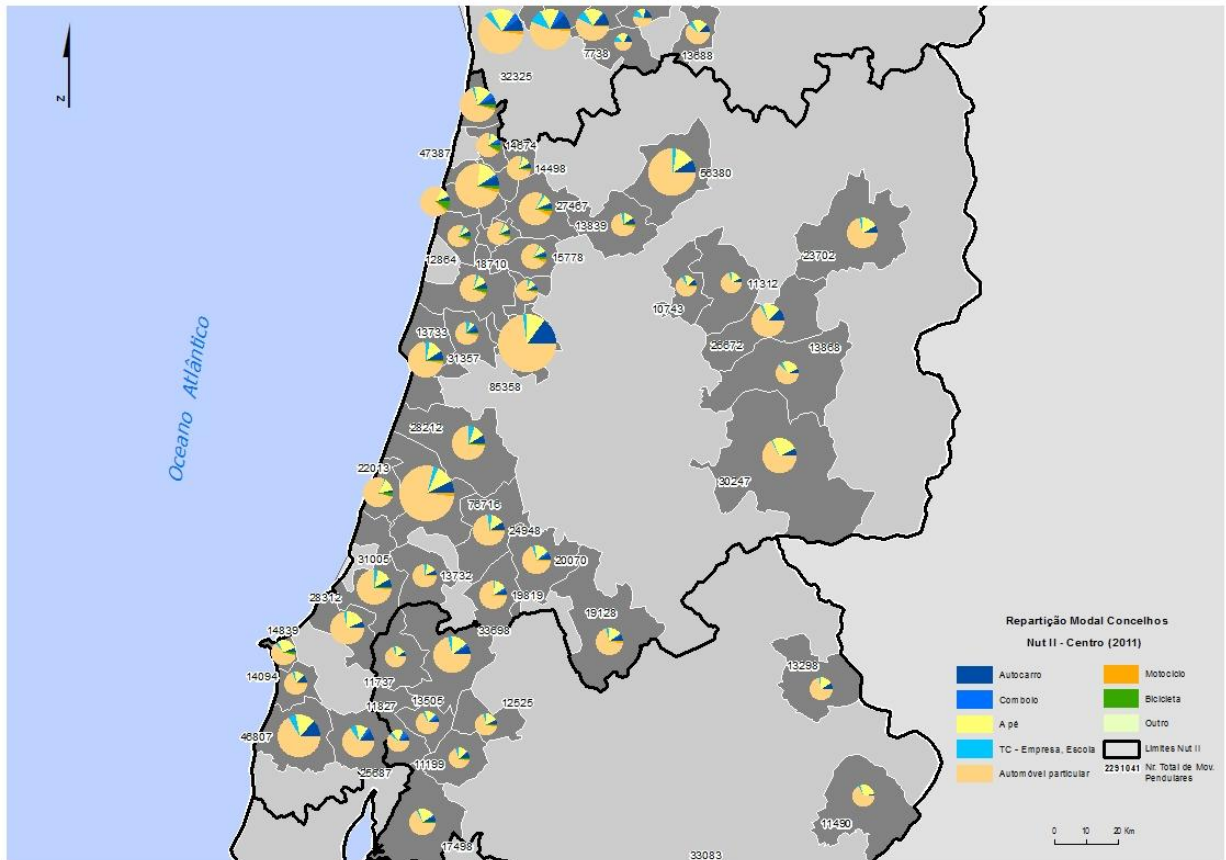
Finalmente, no que respeita à utilização do transporte público rodoviário fora das AMP e AML destacam-se os concelhos de Baião e Cinfães, ambos com valores que rondam os 18% das deslocações pendulares feitas com recurso a este modo. Em 2001, os concelhos que registavam maior utilização do transporte público rodoviário eram Braga, Coimbra e Guimarães (19%), apresentando em 2011, os seguintes valores 12%, 15% e 13% respetivamente.

Mapa 10 - Repartição modal dos Movimentos Pendulares por concelhos com mais de 20.000 habitantes, NUTS II Norte (2011)



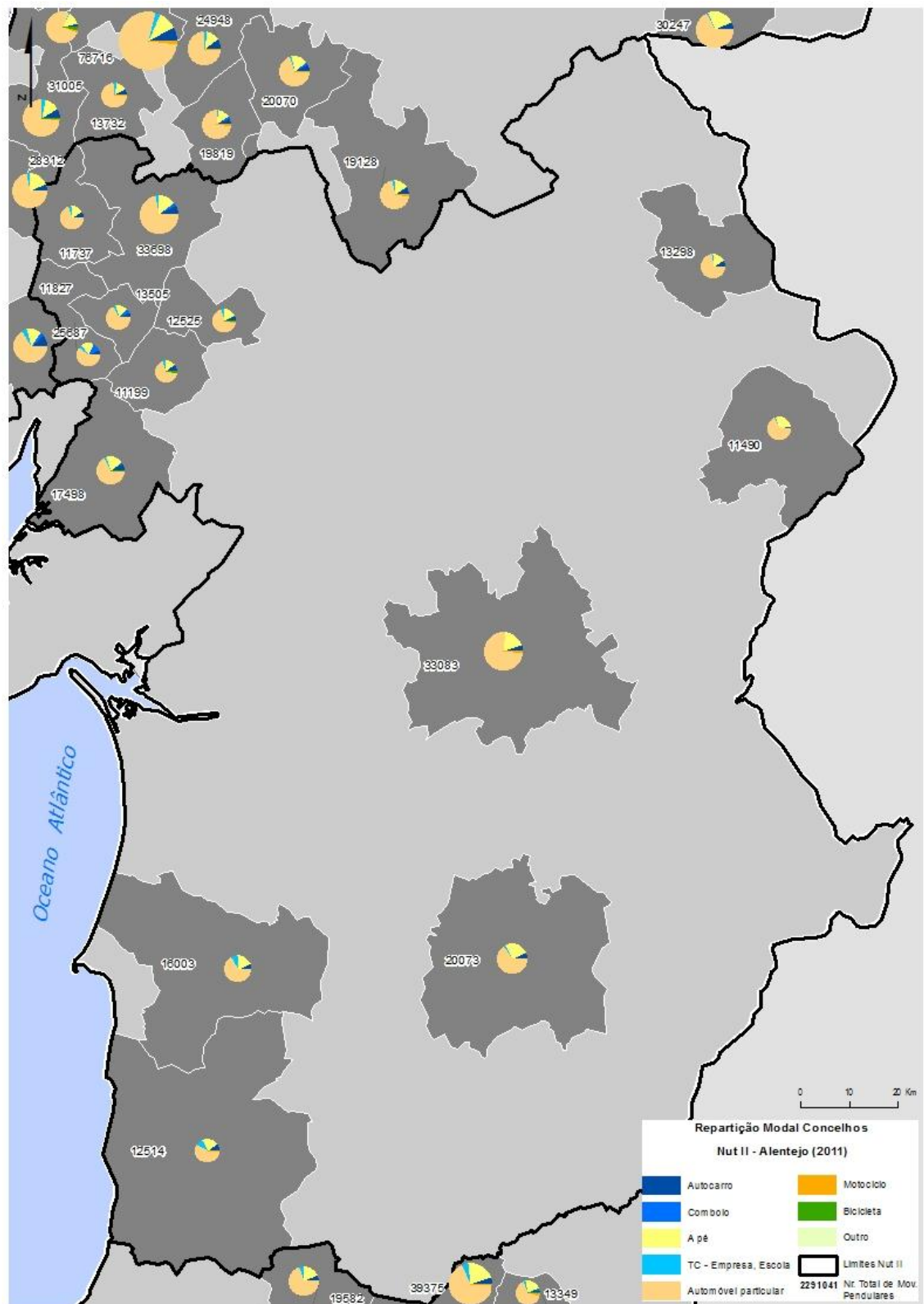
Fonte: Elaboração Própria a partir da base cartográfica da CAOP e fonte estatística INE, XV Recenseamento Geral da População, 2011

Mapa 11 - Repartição modal dos Movimentos Pendulares por concelhos com mais de 20.000 habitantes, NUTS II Centro (2011)



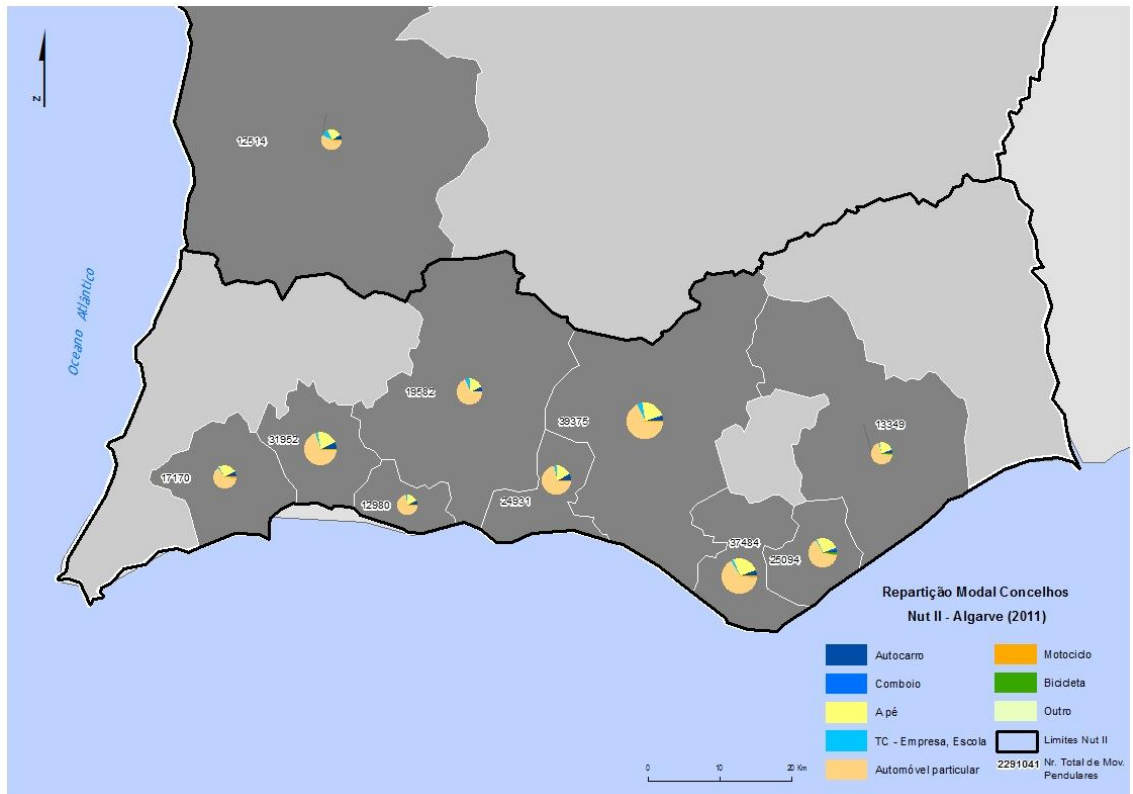
Fonte: Elaboração Própria a partir da base cartográfica da CAOP e fonte estatística INE, XV Recenseamento Geral da População, 2011

Mapa 12 - Repartição modal dos Movimentos Pendulares por concelhos com mais de 20.000 habitantes, NUTS II Alentejo (2011)



Fonte: Elaboração Própria a partir da base cartográfica da CAOP e fonte estatística INE, XV Recenseamento Geral da População, 2011

Mapa 13 - Repartição modal dos Movimentos Pendulares por concelhos com mais de 20.000 habitantes, NUTS II Algarve (2011)



Fonte: Elaboração Própria a partir da base cartográfica da CAOP e fonte estatística INE, *IV Recenseamento Geral da População*, 2011

4. Conceito de Cidades Médias

Numa perspetiva exclusivamente semântica, “cidades médias” correspondem a aglomerados de média dimensão que ocupam um posicionamento intermédio entre as grandes cidades que integram o topo da hierarquia do sistema urbano e os pequenos aglomerados situados na base dessa hierarquia (Cf. Portas, 2007).

Considerando um ponto de vista mais direcionado para a ciência geográfica, “cidade média” é considerada uma entidade em redor da qual se organizou o sistema produtivo e social, remetendo conseqüentemente para uma «dimensão ótima da cidade», económica e socialmente equilibrada (Cf. Marques da Costa, 2002).

Por outras palavras são “polarizações urbanas que desempenham papéis de equilíbrio do sistema urbano, face à tendência hegemónica de crescimento das grandes metrópoles” (Portas, 2007:57).

À noção de cidade média está associada uma dimensão física e populacional, mas não só. A diversidade de valores propostos por várias organizações internacionais vem demonstrar a insuficiência de um critério que assente em exclusivo na dimensão populacional, ainda que este seja igualmente difícil de estabelecer.

Alguns organismos, como a Organização das Nações Unidas (ONU), consideram que uma cidade média deve cumprir com um limiar mínimo de 100.000 habitantes tendo também sido apresentados dados para cidades médias entre 100.000 e 2 a 3 milhões de habitantes. O Congresso Ibero-Americano de Urbanismo realizado em Pamplona, em 1996, considera «médias» todas as cidades entre 20.000 e 500.000 habitantes, enquanto que estudos da União Internacional de Arquitetos apontam para uma dimensão entre os núcleos pequenos (menos de 20.000 habitantes) e as grandes megalópoles de mais de 8 milhões de habitantes.

À escala europeia, a Comissão Europeia define como «grandes cidades» as que possuem mais de 250.000 habitantes, «médias» as que compreendem entre 100.000 e 250.000 habitantes e «pequenas» as de dimensão inferior a 100.000 habitantes (1988). Estes valores foram, posteriormente, alvo de atualização (Parkinson, *cit in* Marques da Costa, 2002) passando a considerar-se «cidades médias» aquelas cuja dimensão seja superior a 250.000 habitantes. Já no relatório Europa 2000+, as «cidades médias» são aquelas que compreendem entre 20.000 e 500.000 habitantes (CE, *cit in* Marques da Costa, 2002).

No quadro seguinte são sistematizados os critérios quantitativos que permitem construir, segundo as realidades de cada país, diferentes conceitos de «cidade média»:

Quadro 2 - Escalão de dimensão de Cidades Médias Europeias

Países	Cidade Europeia Escala de Dimensão (Hab.)
Alemanha	150.000-6.000.000
Dinamarca	<100.000
Espanha	30.000-300.000
França	20.000-100.000
Portugal	20.000-100.000
Irlanda	50.000-100.000
Reino Unido	15.000-600.000
Suécia	50.000-200.000

Fonte: MARQUES DA COSTA (2002)

A indicação, por parte das organizações internacionais, destes limiares populacionais justifica-se com base no contexto mundial. Esta classificação tem naturalmente que ser adaptada às especificidades nacionais, sendo que no caso de Portugal, a dimensão populacional, a rede urbana e o grau de urbanização exigem a consideração de valores inferiores. Em França, por exemplo, utilizam-se critérios de 30.000 a 200.000 habitantes (DATAR) ou de 20.000 a 100.000 habitantes (DAFU, INSEE).

Desta forma, no caso português considera-se que uma cidade média terá uma população entre 20.000 e 100.000 habitantes (embora com exceções a considerar no âmbito da análise da rede urbana nacional).

O conceito de cidade contínua em discussão. Exemplo disso é o documento «Cities in Europe – The new OECD-EC definition», publicado pela Comissão Europeia em 2012 ².

² A OCDE e a Comissão Europeia desenvolveram um novo conceito de "city and its commuting zone". A metodologia adotada no documento classifica as cidades por dimensão (S, M, L, XL e XXL e cidade global), baseada na presença de um centro urbano e na análise/identificação espacial de quadriculas contíguas com alta densidade populacional (1.500 hab/km²):

S	entre 50 000 e 100 000 hab.
M	entre 100 000 e 250 000 hab.
L	entre 250 000 e 500 000 hab.
XL	entre 500 000 e 1 000 000 hab.
XXL	entre 1 000 000 e 5 000 000 hab.
Cidade Global	Mais de 5 000 000 hab.

5. Cidades Médias em Portugal

A «cidade» oficial em Portugal refere-se a um aglomerado populacional que, a dada altura, foi elevado por determinação político-administrativa. De acordo com a Lei nº 11/82 de 2 de junho, que estabelecia o regime de criação e extinção das autarquias locais e de designação e determinação da categoria das povoações. De acordo com o artigo 13º da referida Lei, *“uma vila só pode ser elevada à categoria de cidade quando conte com um número de eleitores, em aglomerado populacional contínuo, superior a 8.000 e possua pelo menos, metade dos seguintes equipamentos coletivos:*

- a) *Instalações hospitalares com serviço de permanência;*
- b) *Farmácias;*
- c) *Corporação de bombeiros;*
- d) *Casa de espetáculos e centro cultural;*
- e) *Museu e Biblioteca;*
- f) *Instalações de Hotelaria;*
- g) *Estabelecimento de Ensino Preparatório e Secundário;*
- h) *Estabelecimento de Ensino Pré-Primário e Infantários;*
- i) *Transportes públicos, urbanos e suburbanos;*
- j) *Parques ou Jardins Públicos.”*

A Lei acrescenta, ainda, que “importantes razões de natureza histórica, cultural e arquitetónica poderão justificar uma ponderação diferente dos requisitos (...)” atrás enunciados (Cf. artigo 14º).

Quadro 3 – Número de elevações de localidades a cidades, por período

Época	N.º Cidades
Até Séc. XIX	33
1900-1973	10
1974-1999	83
Séc. XXI	25

Fonte: MEDEIROS (2006)

Importa referir a nova Lei 22/2012 de 30 de maio que aprova o regime jurídico da reorganização administrativa territorial autárquica, e revoga a Lei nº 11/82. O novo diploma classifica os municípios em três níveis:

- “Nível 1: municípios com densidade populacional superior a 1000 habitantes por km² e com população igual ou superior a 40 000 habitantes;
- Nível 2: municípios com densidade populacional superior a 1000 habitantes por km² e com população inferior a 40 000 habitantes, bem como municípios com densidade populacional entre 100 e 1000 habitantes por quilómetro quadrado e com população igual ou superior a 25 000 habitantes;
- Nível 3: municípios com densidade populacional entre 100 e 1000 habitantes por km² e com população inferior a 25 000 habitantes, bem como municípios com densidade populacional inferior a 100 habitantes por quilómetro quadrado.”

De acordo com esta classificação, a maioria dos municípios (72%) encontra-se no nível 3; sendo que apenas 6% é classificado como nível 1.

Quadro 4– Número de município por nível de acordo com a Lei nº22/2012

Nível	Nº de Municípios	%
1	18	6%
2	67	22%
3	223	72%

Com vista a colmatar alguns dos problemas decorrentes, por um lado, da falta de uniformização de critérios para a delimitação de áreas urbanas ao nível internacional, por outro lado, do reconhecimento da não coincidência entre a cidade oficial e a cidade real, o Instituto Nacional de Estatística iniciou, em 1992, o desenvolvimento de uma tipologia de áreas urbanas, concordantes com critérios demográficos e de distribuição da população ativa por sector, cuja classificação é a seguinte: concelhos urbanos, semiurbanos e rurais.

A ex-Direção Geral de Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano (DGOTDU) e o INE formaram, em conjunto, uma parceria cuja missão passou pelo desenvolvimento de trabalhos conducentes à criação de uma classificação relativa à Tipologia de Áreas Urbanas (TIPAU 2009), de que resultaram: Áreas Predominantemente Urbanas - APU; Áreas Medianamente Urbanas - AMU; e Áreas Predominantemente Rurais - APR. Em 2011, existiam 28 municípios metropolitanos e 163 não metropolitanos que integravam 954 freguesias classificadas como Áreas Predominantemente Urbanas (APU).

Assim, foi assumido um cenário de Sistema Urbano Nacional (DGOTDU, 1997), integrando diversas cidades médias distribuídas por Sistemas Regionais:

Figura 1 - Cidades Médias e respetivos Sistemas Regionais

Norte Litoral	<ul style="list-style-type: none"> Viana do Castelo; Braga; Barcelos; Viana do Castelo; Vale do Ave - Guimarães, Famalicão, Santo Tirso, Trofa e Fafe; Vale do Sousa e Baixo Tâmega - Felgueiras, Amarante, Marco de Canaveses, Paredes-Penafiel, Lousada e Paços de Ferreira; Entre Douro e Vouga - Santa Maria da Feira, São João da Madeira, Oliveira de Azeméis; Ovar; subsistema Aveiro, Ílhavo e Águeda.
Nordeste	<ul style="list-style-type: none"> Vila Real, Peso da Régua e Lamego; Bragança; Mirandela; Chaves.
Centro	<ul style="list-style-type: none"> Coimbra, Figueira da Foz; Viseu; Guarda, Covilhã, Fundão, Castelo Branco.
Lisboa e Vale do Tejo	<ul style="list-style-type: none"> Alta Estremadura - Leiria e Marinha Grande; Tomar, Abrantes, Torres Novas, Entroncamento; Nazaré, Alcobaça, Caldas da Rainha e Peniche; Santarém; Torres Vedras.
Alentejo	<ul style="list-style-type: none"> Évora; Portalegre; Beja; Elvas; eixo Estremoz, Vila Viçosa e Borba; eixo Sines, Santiago do Cacém e Santo André.
Algarve	<ul style="list-style-type: none"> Faro-Olhão, Loulé e Quarteira; Vila Real de Santo António; Portimão - Lagos; Albufeira.

Fonte: DGOTDU, *Sistema Urbano Nacional. Cidades Médias e Dinâmicas Territoriais*, 1997

Outros esforços foram empreendidos no sentido do esclarecimento e delimitação das áreas urbanas, como por exemplo pela Direcção-Geral dos Serviços de Urbanização (1977), Bruxelas (1987), GEPAT, Gaspar (1987) ou Salgueiro (1992). Note-se que a aplicação de cada um dos diferentes métodos, desenvolvidos pelos vários autores/organismos, pode produzir resultados díspares no que aos valores de população urbana em Portugal diz respeito (Cf. Marques da Costa, 2007).

Não definidos os limites geográficos das cidades, em 2002, o INE criou o conceito de “cidade estatística”, estabelecendo os critérios estatísticos que lhe permitiram definir territorialmente os limites das cidades. Assim “a cidade estatística corresponde, na maioria dos casos, ao ajustamento do perímetro urbano consagrado nos instrumentos jurídicos de ocupação de solos, às subsecções estatísticas utilizadas pelo INE na Base Geográfica de Referência da Informação. Esta delimitação foi feita em parceria e com o aval das Câmaras Municipais.”³

A aplicação deste conceito diz-nos que o número de cidades em Portugal tem vindo a crescer, particularmente nos últimos 30 anos, sendo que em 2011 existiam 159 cidades, de acordo com informação do INE.

É reconhecido que as cidades médias têm um papel crucial na estruturação e organização territorial regional, e consequentemente, no seu desenvolvimento, sobretudo nas áreas marginais.

³ http://www.ine.pt/xportal/xmain?xpid=INE&xpgid=ine_cont_inst&INST=6251013&xlang=pt

Comparando com o resto da Europa (cidades com mais de 20.000 habitantes), Portugal tem poucas cidades de escalões intermédios, nomeadamente as de 50 a 250.000 habitantes, contribuindo tal situação para uma estrutura ainda vincadamente bicéfala do país, marcada de forma destacada pelas duas AM, onde reside cerca de 53% da população em 2011. Em 2001 este valor era de 40%.

Em 2011, a maioria da população encontra-se em cidades que têm entre 20.000 e 50.000 habitantes (20 cidades). De referir que em 2001 existiam 18 cidades neste intervalo. Relativamente às cidades com mais de 100.000 habitantes (8 em 2001), registou-se uma diminuição face a 2001, existindo em 2011 apenas 6 cidades com mais de 100.000 habitantes: 2 na AML (Amadora e Lisboa), 2 na AMP (Vila Nova de Gaia e Porto), 1 na Região Autónoma da Madeira (Funchal) e 1 fora das AM (Braga). Deixaram de pertencer a este intervalo as cidades de Almada e Coimbra.

Quadro 5 - Distribuição e dinâmica da população residente nas Regiões Metropolitanas e fora destas (2001-2011)

	Área (%)	População 2001	População 2011	% Face ao território nacional	Varição Pop. Residente 2001/2011
Região Metropolitana de Lisboa	9,5	3.062.482	3.204.104	30,3	4,6
AML	3,2	2.661.850	2.821.876	26,7	6,0
Outros Concelhos RML	6,3	400.632	382.228	3,6	-4,6
Região Metropolitana do Porto	4,5	2.413.262	2.510.079	23,8	4,0
AMP	0,9	1.221.339	1.672.670	15,8	37,0
Outros Concelhos RMP	3,6	1.191.923	837.409	7,9	-29,7
Concelhos fora das Regiões Metropolitanas	82,6	4.393.599	4.333.438	41,0	-1,4
Concelhos com cidades médias 20.000 a 100.000 hab.	15,4	1.857.888	1.900.895	18,0	2,3
Concelhos com centros urbanos com menos de 10.000 hab. (a)	37,7	1.952.244	2.012.736	19,1	3,1
Outros Concelhos	29,4	583.467	419.807	4,0	-28,0
Total do Continente	96,6	9.869.343	10.047.621	95,1	1,8
Total do País	100,0	10 356 117	10.562.178	100	2,0

(a) Exceto os que têm cidades médias.

Fonte: INE, *Recenseamento Geral da População*, 2001 e 2011

Assim, cerca de 41% da população do país vive fora das regiões metropolitanas (corresponde a 83% do território nacional), 18% da qual em concelhos com cidades médias e 19,1% em concelhos com centros urbanos com menos de 10.000 habitantes (excluindo as cidades médias). Registe-se ainda o maior decréscimo da população nos concelhos sem centros urbanos ou cidades médias (-28%). Por sua vez, os concelhos com cidades médias têm visto a sua população aumentar o que vem reforçar a sua importância demográfica (facto tanto mais evidente quanto este aumento é feito parcialmente mediante o despovoamento da sub-região envolvente).

A delimitação da **Região Metropolitana de Lisboa** compreende, para além dos concelhos da AML, os concelhos de Alenquer, Almeirim, Alpiarça, Arruda dos Vinhos, Benavente, Cadaval, Cartaxo, Coruche, Lourinhã, Montemor-o-Novo, Santarém, Sobral de Monte Agraço, Torres Vedras e Vendas Novas.

A **Região Metropolitana do Porto** inclui, para além da AMP, os concelhos de Amarante, Arouca, Baião, Castelo de Paiva, Celorico de Basto, Cinfães, Felgueiras, Guimarães, Lousada, Ovar, Paços de Ferreira, Paredes, Penafiel, Resende, Santa Maria da Feira, Santo Tirso, Trofa, Vila Nova de Famalicão e Vizela.

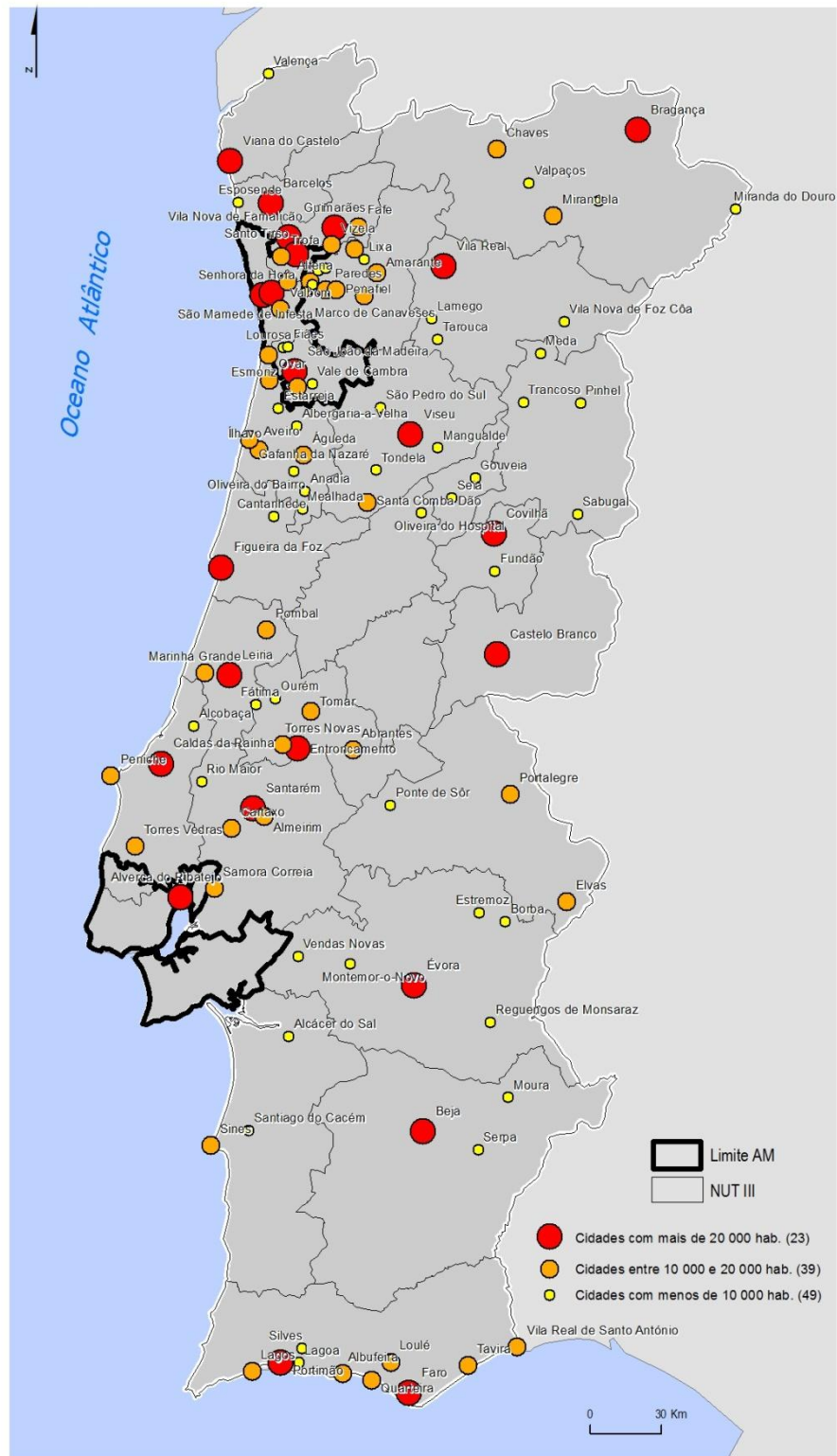
(João Ferrão, 2002)

6. Mobilidade nas Cidades Médias fora das Áreas Metropolitanas

A reduzida dimensão das cidades nacionais induz diversos problemas, nomeadamente no que toca à estrutura e relações funcionais no quadro do sistema urbano nacional e subsistemas regionais, mas também na insuficiente dimensão interna capaz de contribuir para a implementação de respostas adequadas e suficientemente atrativas no campo dos transportes públicos.

Analisando o **Mapa 14**, constata-se que as maiores cidades se concentram no Litoral. As cidades que se destacam no Interior do País pela sua dimensão correspondem às capitais de distrito designadamente: Bragança, Viseu, Castelo Branco, Évora e Beja. Evidencia-se ainda a Covilhã, que apesar de não ser capital de distrito, tem um elevado nº de hab. (34.682). As maiores cidades do Algarve são Portimão e Faro.

Mapa 14 – Distribuição das Cidades em Portugal Continental



Fonte: Elaboração Própria a partir da base cartográfica da CAOP e fonte estatística INE, XV Recenseamento Geral da População, 2011

Repartição Modal

Podemos observar no quadro seguinte que, em termos de **repartição modal**, o transporte individual é o modo de transporte mais utilizado nas deslocações casa/trabalho ou casa/escola, sendo este valor mais elevado nas cidades que têm entre 50.000 e 100.000 habitantes. Nestas cidades, o crescimento urbano verificado já não permite uma utilização tão intensa do modo pedonal e, simultaneamente, a resposta dos transportes urbanos ainda não satisfaz as necessidades de mobilidade da população que opta, em consequência disso, pelo transporte individual nas suas deslocações.

Quadro 6 - Modos de transporte utilizados nos movimentos casa/trabalho e casa/escola nas Cidades fora das Áreas Metropolitanas, 2001/ 2011 (%) *

População Residente	A pé		Autocarro		Comboio		Transp. Coletivo Empresa/Escola		Aut. Ligeiro Particular		Motociclo ou Bicicleta	
	2001	2011	2001	2011	2001	2011	2001	2011	2001	2011	2001	2011**
<10.000	36,6	25,6	4,4	3,7	0,6	0,6	3,7	2,3	51	66	3,7	1,8
10.000-20.000	32,6	24,6	11,7	5,3	1,9	1,5	3,5	2,2	50,2	64	3,9	2,4
20.000-50.000	30,2	22,9	7,1	6,3	0,6	1,7	2,5	1,4	57,8	66,5	1,8	1,1
50.000-100.000	26,5	16	13,6	9,2	0,8	0,7	2,4	1,2	52,5	71,5	4,2	1,5
>100.000	24,8	22	16,4	9,3	0,6	1,1	1,9	1,7	55,3	65,5	1	0,5

	População Residente				
	<10.000	10.000-20.000	20.000-50.000	50.000-100.000	>100.000
Motociclo	1,1	1,1	0,7	0,9	0,3
Bicicleta	0,7	1,3	0,4	0,6	0,2

* A informação por cidade foi apurada com base nos dados definitivos dos Censos 2011 e numa estimativa provisória da delimitação das cidades estatísticas.

** Em 2011 a informação relativa ao motociclo e bicicleta encontra-se desagregada, apresentando-se separadamente.

Fonte: INE

Analisando a evolução da repartição modal regista-se que o uso do automóvel ligeiro particular aumentou consideravelmente. Destaca-se também o aumento do uso do comboio nas cidades com população superior a 100.000 habitantes (passou de 0.6% em 2001 para 1.1% em 2011).

Importa considerar a alteração metodológica na recolha dos dados relativos ao motociclo ou bicicleta que em 2011 passaram a ser desagregados. No entanto, da sua análise conjunta decorre uma evolução no sentido de uma menor utilização.

Mobilidade nas cidades

A utilização mais expressiva do transporte público rodoviário verifica-se, tal como anteriormente explanado, nas cidades com mais de 100.000 habitantes (por exemplo, Braga), com serviço de transporte urbano antigo e enraizado nos padrões de mobilidade da cidade, mas também em cidades de escalões intermédios, como as de 50.000 a 100.000 habitantes, onde se inclui Coimbra e Guimarães, com 15% e 11%, respetivamente, do total de deslocações a serem efetuadas com recurso ao autocarro.

Em termos regionais, constata-se que são as populações das cidades do litoral (por exemplo, Peniche e Vila Real de Santo António) e também as do interior de Alto Trás-os-Montes e Alentejo que mais utilizam o modo pedonal. É igualmente na faixa Litoral que a bicicleta e o motociclo são mais utilizados, com especial destaque para as áreas piscatórias de Aveiro, Gafanha da Nazaré, Peniche e Olhão.

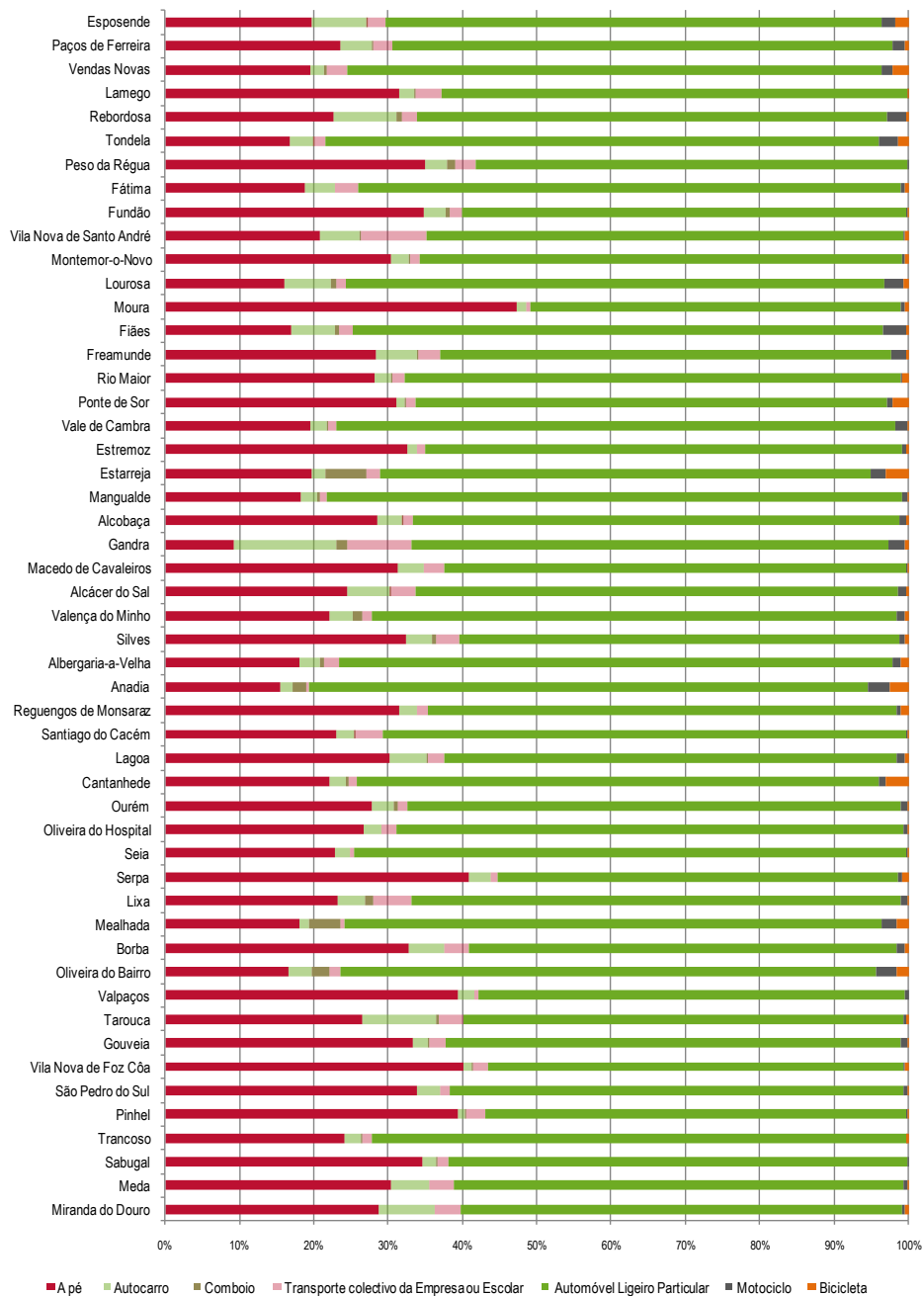
Analisando pormenorizadamente o **Gráfico 4** constata-se que nas cidades com menos de 10.000 habitantes ocorre, de um modo geral, um maior recurso ao modo pedonal, principalmente em cidades como Moura, Serpa ou Vila Nova de Foz Côa, em que ultrapassa os 40% do total das deslocações realizadas. Quanto ao “motociclo ou bicicleta”, os valores mais elevados, que atingem os 5% no conjunto de deslocações, ocorrem em cidades da região Centro como Estarreja, Anadia e Oliveira do Bairro. Com uma percentagem muito próxima (4%) seguem-se as cidades de Mealhada, Lourosa, Cantanhede e de Tondela.

Simultaneamente verifica-se que a utilização de transporte público, materializado no autocarro, é bastante baixa nas cidades ora considerados, atingindo no máximo 8% do total de deslocações, com a exceção de Gandra (com 14%) e de Tarouca (com 10%).

A utilização de transporte da empresa ou escolar está associado, sobretudo, a empresas ou áreas industriais como Vila Nova de Santo André e Gandra.

Ao nível do transporte individual, a amplitude observada no peso deste modo no total de deslocações é fixada pelos 50% na cidade de Moura e 77% em Mangualde. Verifica-se uma elevada utilização do transporte individual na Região Centro do país, com valores iguais ou superiores a 70%, realidade que se associa a uma baixa utilização de transportes públicos, como sejam os casos das cidades de Mangualde, Anadia, Seia, Oliveira do Bairro e Mealhada.

Gráfico 5 - Repartição modal em cidades com menos de 10.000 habitantes (2011)



Fonte: INE, XV Recenseamento Geral da População, 2011

Analisando a repartição modal, nas cidades com 10.000-20.000 habitantes (Gráfico 5), os valores mais baixos observados, no que se refere ao modo pedonal, registam-se na Gafanha da Nazaré (10%), cidade onde simultaneamente se regista a percentagem mais elevada de utilização do motociclo (3%) e bicicleta (15%). Para além de Ílhavo, as cidades de Vila Real de Santo António e Ovar assumem valores iguais ou acima dos 5% relativos à utilização de motociclo e bicicleta. Recuperando a análise do modo pedonal, conclui-se pela sua maior expressividade nas cidades do Litoral, como sejam os exemplos de Peniche ou Vila Real de Santo António, onde 38% e 42%, respetivamente das deslocações são feitas a pé.

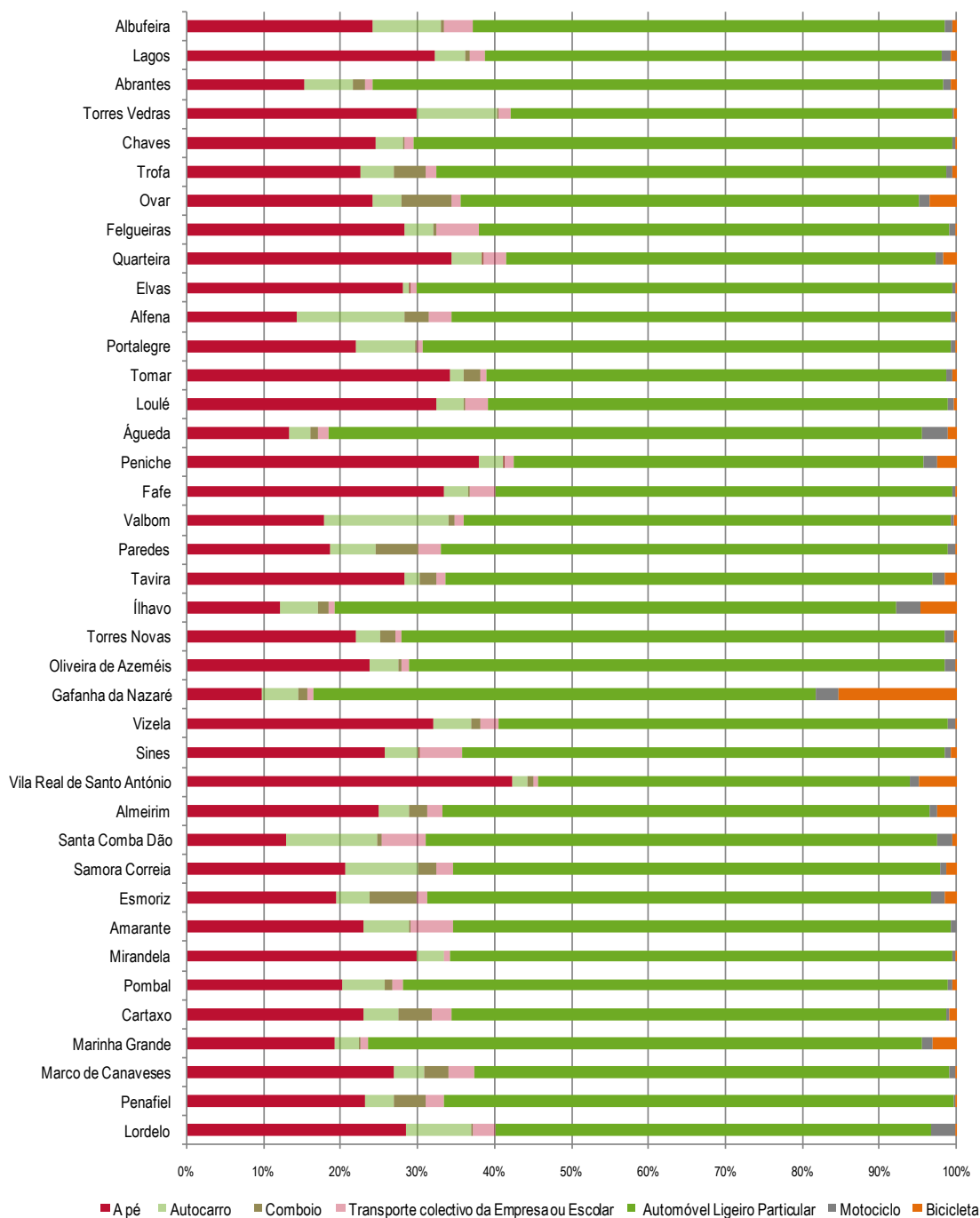
Quanto às deslocações asseguradas pelo autocarro, note-se que estas apresentam maior peso em Valbom (16%), Alfena (12%) e Torres Vedras (10%).

Quanto à ferrovia, destaque para Ovar como sendo a cidade, dentro do intervalo populacional em apreço, onde mais se usa o comboio (7%).

Em termos de transporte de empresa ou escolar, os valores mais elevados registam-se em Amarante, Santa Comba Dão e Sines (todos com 6%).

Por fim, o transporte individual representa mais de 50% na repartição modal em diversas áreas do Centro do país, atingindo o máximo de 77% em Águeda e 74% em Abrantes, e o mínimo de 48% em Vila Real de Santo António.

Gráfico 6 - Repartição modal em cidades entre os 10.000 e 20.000 habitantes (2011)



Fonte: INE, XV Recenseamento Geral da População, 2011

Quanto à última classe aqui considerada, isto é, aquela que se refere às cidades com população superior a 20.000 habitantes (Gráfico 6), refira-se, em primeiro lugar, que esta foi ligeiramente alargada, até ao limiar máximo dos 60.000 habitantes, de forma a incluir Guimarães e Aveiro.

Uma análise das deslocações pendulares mostra que o modo pedonal regista, de uma forma geral, valores mais baixos relativamente aos observados nas cidades de dimensão inferior, com o maior número de deslocações a ocorrer em Olhão (32%), seguido de Barcelos e Faro (31% e 30% respetivamente) e, de modo inverso, com menores valores as cidades de Aveiro, Covilhã e Senhora da Hora (16%) e Leiria (apenas 15%).

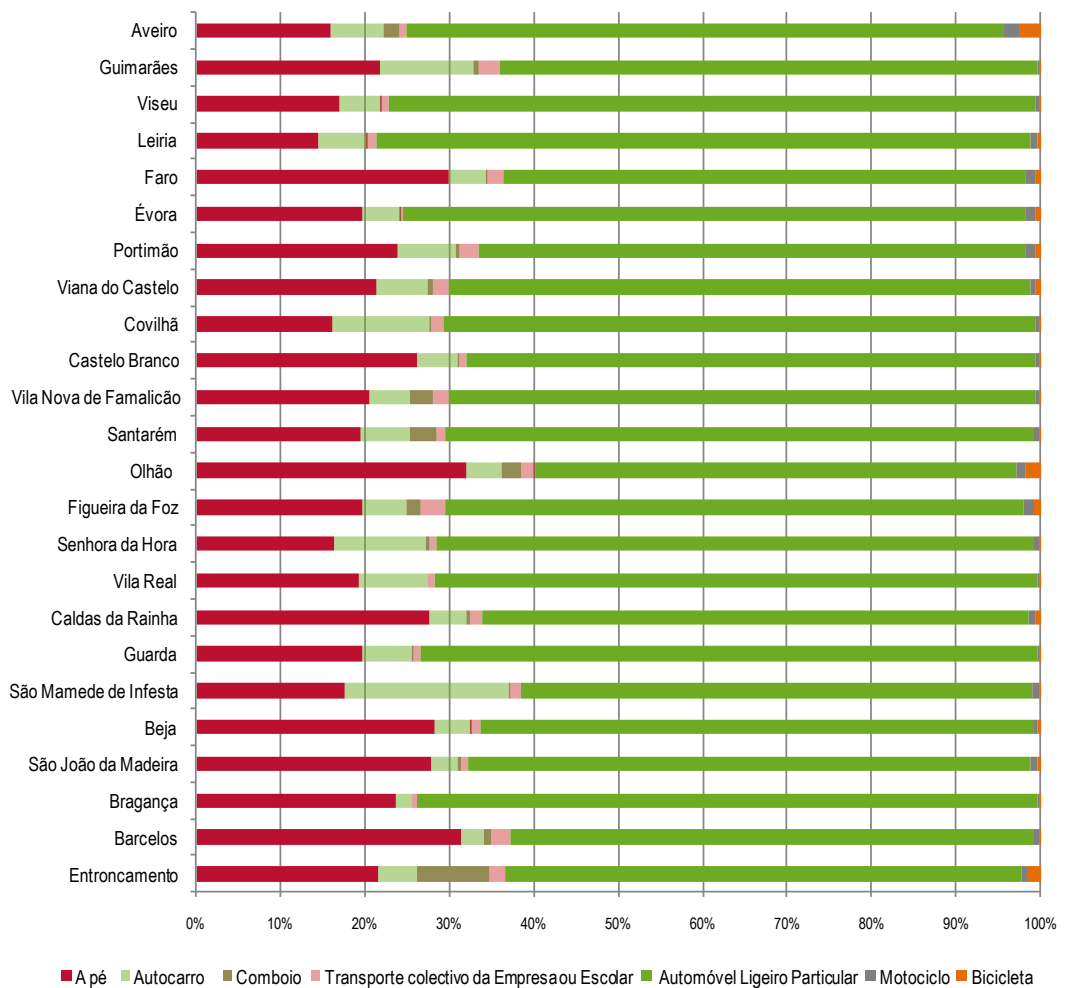
O motociclo e a bicicleta registam uma baixa utilização, sendo que os valores máximos não ultrapassam os 4% em Aveiro e os 3% em Olhão e Entroncamento.

Acrescente-se que São Mamede de Infesta (19%), Guimarães e Covilhã (ambos com 11%) são as cidades onde mais se utiliza o transporte público rodoviário e Bragança aquela em que menos se utiliza (apenas 2%).

Quanto à utilização do comboio os valores associados são praticamente residuais. Paralelamente, o transporte de empresa ou escolar tem uma baixa expressão não indo além dos 3% na Figueira da Foz.

Por último, o transporte individual tem uma taxa de utilização que varia entre os 77% em Leiria e Viseu e os 53% em Alverca do Ribatejo. O valor mínimo, observado nesta cidade, a par de Olhão (57%), constituíam as únicas situações onde o transporte individual se situa abaixo dos 60% no universo total das deslocações efetuadas. Tal pode resultar, da utilização do modo pedonal. Por seu turno, outras capitais de distrito, como Évora ou Bragança (ambas com 74%), Guarda (73%) registam valores muito elevados de utilização de transporte individual.

Gráfico 7 - Repartição modal em cidades com mais de 20.000 habitantes (2011)



Fonte: INE, XV Recenseamento Geral da População, 2011

Uma comparação que leve em atenção, por um lado, as cidades que pertencem às AM e, por outro lado, as que não pertencem põe em evidência que a média dos tempos de deslocação são superiores no primeiro caso.

As cidades médias deparam-se, assim, com um conjunto de problemas de congestionamento, que perturbam compreensivelmente os níveis quantitativos e qualitativos afetos à mobilidade e que na sua base são correlacionáveis com as seguintes questões: o modelo de planeamento implementado; elevada taxa de motorização e de utilização do transporte individual; ausência de gestão do estacionamento ou de controlo do estacionamento ilegal; e, dificuldade de transferência do modo individual para o transporte público (mesmo quando este existe).

O conjunto de constrangimentos supra identificados deverá incentivar a criação de um quadro estratégico de medidas a implementar e a desenvolver no âmbito da mobilidade, questão que encerra o presente ponto (Cf. Portas, 2007):

- A promoção eficaz de soluções de articulação entre o transporte individual e o transporte coletivo, sobretudo entre áreas novas de urbanização difusa e a cidade consolidada;
- Densificação dos eixos e dos territórios de expansão recente que permita a expansão dos serviços de transporte coletivo;
- Promoção dos percursos pedonais e cicláveis, contemplados no desenho de novos espaços públicos, eliminando as situações de conflito com outras formas de mobilidade;
- Melhoria das ligações (infraestruturas viárias, zonas de estacionamento e serviços de transporte coletivo) com os territórios envolventes reforçando a coesão funcional ao nível micro e macro territorial.

Estas ações estratégicas para além de procurarem atingir níveis ambientais e económicos mais sustentáveis, deixam transparecer uma intenção clara de intervenção que concilie o planeamento territorial e o sistema de transportes promovendo, por essa via, uma visão sistémica de atuação.

7. Transportes Urbanos

Em 2013, existiam 67 cidades ou vilas no território continental com transportes urbanos. Este número tem vindo a sofrer algum crescimento, nos últimos anos, sobretudo, por via da implantação de sistemas de concessão municipais (Mapa 15).

31 Localidades com oferta de serviço de transporte urbano de passageiros:

Viana do Castelo; Braga; Guimarães; Póvoa do Varzim; Maia; Porto; Vila Nova de Gaia; Espinho; Viseu; Aveiro; Ílhavo; Guarda; Covilhã; Coimbra; Castelo Branco; Leiria; Abrantes; Caldas da Rainha; Peniche; Santarém; Elvas; Lisboa; Algés; Barreiro; Palmela; Setúbal; Sesimbra; Évora; Beja; Lagos; Faro.

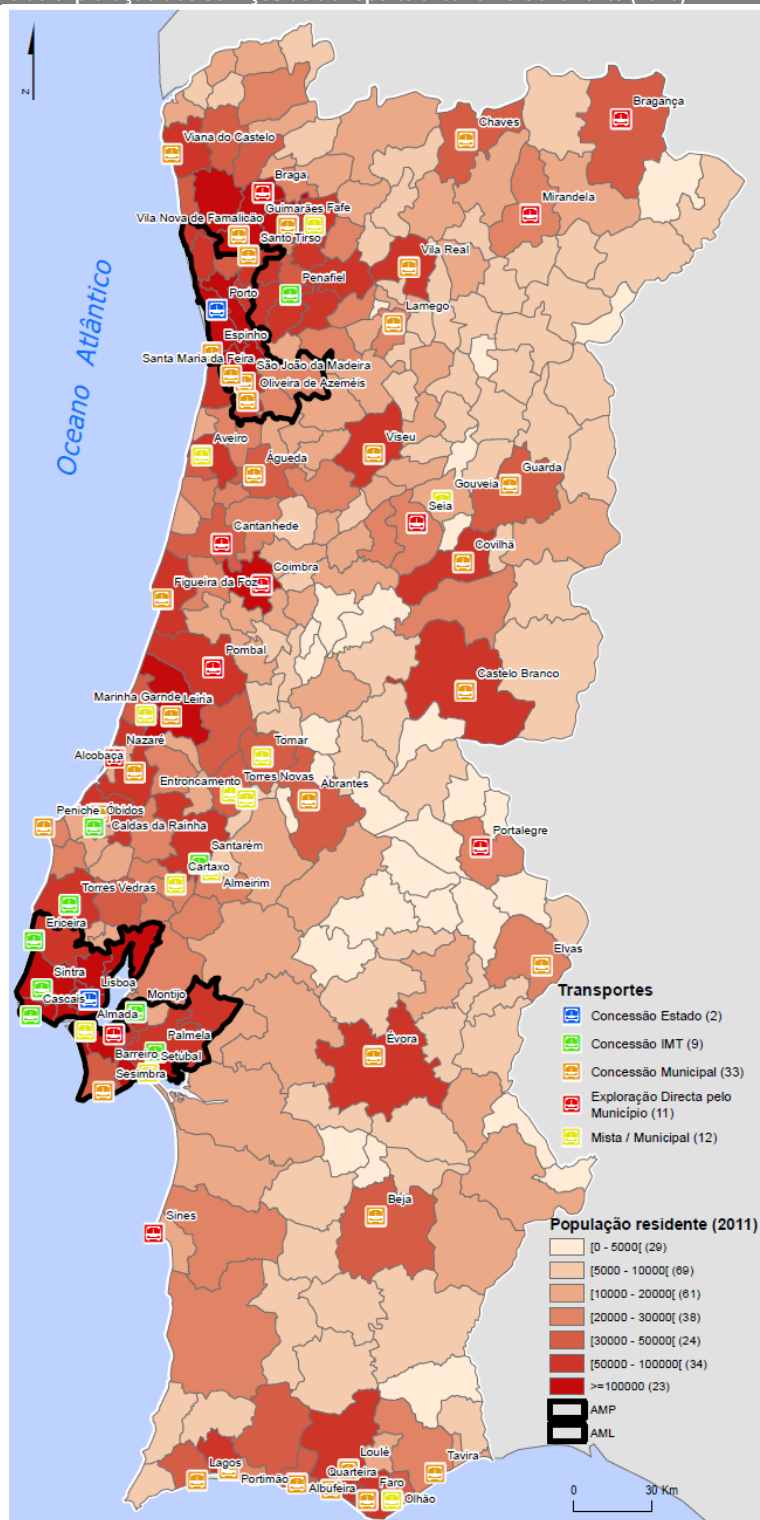
Quadro 7 - Regime de exploração dos serviços de transporte urbano no Continente (2013)

Regime de Exploração	Nr. Cidades
Concessão do Estado	2
Concessão DGTT	9
Concessão Municipal	37
Exploração Direta pelo Município	11
Mista/Municipal	12

Fonte: IMT (2013) com base em informações próprias, dos municípios, operadores e outras

Veja-se a este propósito a informação referente ao ano de 1993, onde a oferta de serviço de transporte urbano de passageiros se cingia a 31 localidades (Cf. Costa e Silva, 2001: 321).

Mapa 15 - Regime de exploração dos serviços de transporte urbano no Continente (2013)



Fonte: Elaboração própria a partir da base cartográfica da CAOP e de informação do ex-IMTT (2013)

Embora tenha havido um elevado investimento, quer por parte dos municípios, quer por parte da Administração Central, aplicado na melhoria da qualidade destes serviços (frota, frequência, etc.), em alguns casos, a prestação dos mesmos padece ainda de alguns problemas, como sejam a pouca adequação aos

movimentos pendulares, as baixas frequências ou mesmo a sua inexistência, por exemplo, durante o período de fim-de-semana.

Alguns serviços de transporte urbano foram alvo de estudos de mobilidade financiados pelo ex-IMTT. Esses estudos permitiram traçar uma melhor avaliação relativa à viabilidade de implementação dos serviços, assim como delinear uma apreciação e comparação de diferentes modelos e cenários inerentes à remodelação dos mesmos.

8. Síntese

POPULAÇÃO

- Na última década registou-se um crescimento de 2% do total da população do País (1,8% em Portugal Continental);
- Nas áreas metropolitanas verificou-se um aumento populacional: na AML a população residente aumentou 2,7% face a 2001; na AMP o aumento registado foi de 2,5%;
- Em termos regionais, as regiões do Alentejo e do Centro perderam população face a 2001 (-2,5% e -1% respetivamente); a Região Norte manteve praticamente a população inalterada; as Regiões do Algarve e de Lisboa aumentaram a população (14% e 6% respetivamente);
- Em Portugal Continental, em 2011, a maioria dos concelhos (64%) tem um efetivo populacional inferior aos 20.000 habitantes;
- A população residente nos concelhos com mais de 20.000 habitantes fora das AM teve um decréscimo na ordem dos 24%;

MOVIMENTOS PENDULARES | MEIO DE TRANSPORTE | TEMPO DE DESLOCAÇÃO

- Na última década o modo pedonal registou uma diminuição acentuada (de 25% em 2001 para 16% em 2011) face ao aumento considerável do uso do TI (que passou de 46% em 2001 para 62% em 2011.);
- O TI é o meio de transporte mais utilizado pela população nas deslocações casa-trabalho ou casa-estudo (62%); em 2001 representava 49%;
- Na AML essa percentagem é de 54% (42% em 2001) e na AMP é de 63% (47% em 2001);
- Os concelhos não integrados nas AM registam, globalmente, uma maior utilização do transporte individual e uma menor utilização do modo pedonal e dos transportes públicos; situação idêntica à registada em 2001;
- O transporte individual tem maior expressão nas cidades de 30 a 50.000 habitantes (67,7%) e menor nas cidades com menos de 10.000 habitantes (58,7%); em 2001 esses valores eram de 52,4% e 40,5% respetivamente;

- O autocarro continua a ser o transporte público mais utilizado pela população, varia entre os 8%, nos concelhos de 30 a 50.000 habitantes e 10% nas cidades com mais de 50.000 habitantes; em 2001 o peso era de 10% e de 13% respetivamente;
- O modo pedonal é tanto mais utilizado quanto menor o número de habitantes da cidade sendo que a maior preponderância se regista nos concelhos com menos de 10.000 habitantes (24%);
- A maior utilização da bicicleta ocorre nas cidades entre 30 e 50.000 habitantes;
- Nas cidades com menos de 10.000 habitantes, cerca de 67% das deslocações demoram menos de 15 minutos, sendo este valor da ordem dos 63% naquelas com mais de 50.000 habitantes;
- Nas cidades de maior dimensão populacional (> 50.000 habitantes), o tempo de viagem de 16 a 30 minutos abrange perto de 27% do total das deslocações ao passo que as viagens mais longas, superiores a 90 minutos, ultrapassam pouco mais de 1%; em 2001 esses valores eram de 30% e 1% respetivamente;

9. Anexos

Anexo 1: Movimentos Pendulares 2011 – Principal modo de deslocação casa/ trabalho e casa/ escola por município (Censos 2011)

Unidade Geográfica (Concelho)	Nenhum, vai a pé %	Auto-carro %	Com-boio %	Transp. coletivo empresa ou escola %	Automóvel ligeiro particular %	Moto-ciclo %	Bicicleta %	Outros %	Total movimentos
Abrantes	15,2%	8,6%	1,7%	2,7%	69,0%	1,5%	0,9%	0,5%	19.128
Águeda	9,1%	5,1%	1,3%	2,7%	74,8%	4,8%	1,9%	0,3%	27.467
Aguiar da Beira	20,0%	11,7%	0,0%	5,4%	60,6%	1,3%	0,2%	0,8%	2.248
Alandroal	17,0%	13,3%	0,0%	12,1%	56,1%	0,8%	0,3%	0,4%	2.602
Albergaria-a-Velha	11,6%	7,4%	0,8%	2,3%	72,8%	3,7%	1,1%	0,3%	14.498
Albufeira	17,0%	8,1%	0,5%	3,2%	69,2%	1,2%	0,6%	0,2%	24.931
Alcácer do Sal	24,3%	8,1%	0,1%	5,0%	59,9%	1,4%	0,6%	0,5%	6.804
Alcanena	17,8%	7,2%	0,4%	1,8%	69,9%	2,0%	0,5%	0,3%	7.496
Alcobaça	13,4%	8,6%	0,1%	2,2%	73,0%	1,2%	1,1%	0,3%	31.005
Alcochete	16,8%	13,7%	0,2%	2,9%	61,8%	0,7%	0,5%	3,2%	11.080
Alcoutim	27,9%	8,4%	0,0%	11,1%	51,0%	1,2%	0,1%	0,3%	1.053
Alenquer	13,3%	11,6%	3,4%	4,9%	65,3%	0,8%	0,4%	0,3%	25.687
Alfândega da Fé	26,1%	7,1%	0,0%	4,1%	61,3%	0,4%	0,1%	1,0%	2.136
Alijó	27,5%	8,7%	0,2%	8,1%	54,6%	0,4%	0,1%	0,4%	5.123
Aljezur	23,8%	9,1%	0,0%	5,9%	59,0%	1,3%	0,8%	0,2%	2.525
Aljustrel	27,4%	9,6%	0,0%	6,8%	55,0%	0,4%	0,5%	0,2%	4.395
Almada	16,2%	18,2%	7,8%	1,4%	49,4%	0,8%	0,2%	6,0%	98.056
Almeida	28,2%	7,9%	0,2%	2,9%	59,6%	0,3%	0,5%	0,3%	2.785
Almeirim	17,0%	6,7%	1,9%	3,8%	66,8%	1,4%	2,2%	0,2%	12.525
Almodôvar	30,9%	8,4%	0,0%	7,4%	51,4%	0,8%	0,9%	0,1%	3.365
Alpiarça	14,2%	4,6%	1,4%	3,7%	70,8%	2,4%	2,3%	0,5%	3.967
Alter do Chão	38,5%	6,0%	0,0%	4,4%	50,3%	0,3%	0,3%	0,3%	1.579
Alvaiázere	10,2%	9,3%	0,0%	8,2%	69,4%	2,2%	0,5%	0,2%	2.994
Alvito	38,3%	6,7%	1,9%	5,5%	46,1%	0,9%	0,4%	0,2%	1.246
Amadora	17,4%	17,0%	10,3%	1,1%	46,4%	0,5%	0,1%	7,3%	101.254
Amarante	13,0%	11,8%	0,8%	13,2%	59,4%	1,4%	0,0%	0,4%	29.581
Amares	15,7%	15,1%	0,5%	5,3%	61,5%	1,3%	0,3%	0,2%	10.527
Anadia	8,8%	5,7%	1,9%	2,2%	73,5%	4,4%	3,1%	0,3%	15.778
Ansião	12,3%	7,0%	0,3%	8,1%	70,6%	1,2%	0,3%	0,2%	6.265
Arcos de Valdevez	16,9%	10,8%	0,0%	5,4%	65,3%	1,2%	0,1%	0,4%	9.307
Arganil	16,6%	10,5%	0,1%	4,2%	64,6%	3,2%	0,4%	0,4%	5.649
Armamar	23,4%	15,0%	0,0%	7,9%	52,6%	0,7%	0,0%	0,4%	2.761
Arouca	14,7%	11,6%	0,0%	5,6%	63,9%	3,2%	0,2%	0,9%	12.111
Arraiolos	25,7%	8,4%	0,0%	2,9%	60,5%	1,1%	0,7%	0,7%	4.068

Unidade Geográfica (Concelho)	Nenhum, vai a pé %	Auto-carro %	Com-boio %	Transp. coletivo empresa ou escola %	Automóvel ligeiro particular %	Moto-ciclo %	Bicicleta %	Outros %	Total movimentos
Arronches	32,7%	7,6%	0,0%	5,0%	53,3%	1,2%	0,2%	0,0%	1.400
Arruda dos Vinhos	12,6%	10,4%	2,6%	3,5%	69,6%	0,7%	0,1%	0,5%	8.458
Aveiro	14,2%	7,1%	2,0%	1,0%	69,9%	2,5%	2,8%	0,4%	47.491
Avis	32,3%	8,0%	0,0%	4,0%	52,5%	1,9%	0,7%	0,6%	2.083
Azambuja	16,3%	7,6%	10,8%	4,5%	59,2%	0,8%	0,5%	0,3%	11.827
Baião	13,2%	18,1%	2,0%	13,3%	51,7%	1,1%	0,0%	0,5%	8.456
Barcelos	15,8%	11,7%	1,2%	6,0%	62,6%	2,0%	0,4%	0,3%	69.253
Barrancos	52,6%	2,4%	0,0%	0,3%	43,2%	1,2%	0,1%	0,1%	858
Barreiro	19,4%	15,0%	2,7%	2,7%	42,2%	0,3%	0,3%	17,4%	42.662
Batalha	8,1%	6,7%	0,0%	2,6%	80,1%	1,3%	0,9%	0,3%	9.507
Beja	24,6%	7,1%	0,1%	2,2%	65,0%	0,5%	0,2%	0,3%	20.073
Belmonte	19,7%	10,3%	0,0%	1,7%	67,0%	0,7%	0,2%	0,4%	3.237
Benavente	19,5%	8,5%	1,8%	2,5%	65,3%	0,7%	1,3%	0,3%	17.498
Bombarral	20,6%	9,0%	1,8%	3,6%	62,6%	0,9%	0,8%	0,8%	6.888
Borba	24,4%	5,8%	0,0%	9,0%	58,9%	1,0%	0,4%	0,5%	3.621
Boticas	22,9%	18,4%	0,0%	4,2%	53,4%	0,6%	0,2%	0,4%	2.296
Braga	18,2%	11,7%	1,1%	2,5%	65,6%	0,5%	0,2%	0,2%	114.205
Bragança	21,1%	4,1%	0,0%	1,7%	72,3%	0,3%	0,1%	0,5%	18.292
Cabeceiras de Basto	17,2%	14,8%	0,0%	6,4%	60,4%	0,8%	0,1%	0,4%	8.024
Cadaval	16,1%	9,6%	0,6%	6,7%	64,7%	1,3%	0,3%	0,6%	7.268
Caldas da Rainha	18,5%	6,4%	0,3%	3,0%	70,0%	1,0%	0,5%	0,4%	28.312
Caminha	19,6%	4,7%	2,1%	3,7%	67,7%	1,3%	0,7%	0,2%	8.219
Campo Maior	37,1%	5,5%	0,0%	4,5%	52,4%	0,4%	0,1%	0,1%	4.469
Cantanhede	10,3%	7,7%	0,4%	2,9%	71,5%	2,8%	3,8%	0,5%	18.710
Carrizada de Ansiães	28,1%	11,5%	0,0%	4,3%	55,1%	0,7%	0,1%	0,2%	2.445
Carregal do Sal	15,2%	9,8%	0,3%	2,3%	68,3%	2,7%	0,9%	0,4%	4.693
Cartaxo	16,0%	6,9%	5,1%	3,5%	66,4%	0,8%	0,9%	0,3%	13.505
Cascais	11,2%	8,7%	11,3%	0,9%	66,0%	1,0%	0,2%	0,5%	123.557
Castanheira de Pêra	16,8%	13,0%	0,0%	3,8%	64,4%	1,6%	0,2%	0,2%	1.313
Castelo Branco	24,0%	7,0%	0,2%	1,5%	66,4%	0,4%	0,2%	0,2%	30.247
Castelo de Paiva	14,2%	13,8%	0,3%	11,9%	58,2%	1,3%	0,0%	0,3%	8.478
Castelo de Vide	38,6%	6,8%	0,0%	2,0%	51,8%	0,4%	0,2%	0,3%	1.582
Castro Daire	21,3%	15,3%	0,0%	7,7%	54,3%	0,9%	0,2%	0,3%	6.368
Castro Marim	16,9%	9,8%	0,8%	3,2%	66,3%	1,7%	1,2%	0,2%	3.192
Castro Verde	28,5%	10,2%	0,0%	5,5%	54,5%	0,6%	0,4%	0,3%	3.843
Celorico da Beira	20,2%	9,6%	0,0%	4,4%	64,4%	0,8%	0,0%	0,7%	3.595

Unidade Geográfica (Concelho)	Nenhum, vai a pé %	Auto-carro %	Com-boio %	Transp. coletivo empresa ou escola %	Automóvel ligeiro particular %	Moto-ciclo %	Bicicleta %	Outros %	Total movimentos
Celorico de Basto	12,3%	15,6%	0,2%	14,2%	55,7%	1,5%	0,1%	0,4%	8.797
Chamusca	17,5%	9,3%	1,3%	8,2%	59,3%	2,6%	1,5%	0,2%	5.072
Chaves	19,0%	9,1%	0,0%	2,9%	68,1%	0,4%	0,2%	0,3%	18.868
Cinfães	20,8%	18,1%	0,6%	9,3%	49,8%	0,6%	0,1%	0,7%	7.738
Coimbra	10,7%	14,7%	0,6%	1,7%	70,8%	1,0%	0,2%	0,2%	85.358
Condeixa-a-Nova	7,5%	6,8%	0,4%	1,6%	81,7%	1,2%	0,3%	0,4%	10.180
Constância	17,8%	9,7%	2,6%	2,4%	63,3%	2,4%	1,7%	0,2%	2.212
Coruche	13,8%	8,4%	0,1%	8,2%	67,1%	1,1%	0,7%	0,6%	9.540
Covilhã	17,0%	12,7%	0,1%	2,3%	66,9%	0,5%	0,1%	0,3%	26.672
Crato	33,7%	8,6%	0,0%	4,3%	52,0%	1,0%	0,3%	0,2%	1.572
Cuba	30,1%	6,1%	2,1%	4,0%	55,0%	0,5%	1,6%	0,6%	2.473
Elvas	26,0%	3,9%	0,1%	2,3%	66,7%	0,4%	0,3%	0,2%	11.490
Entroncamento	21,4%	4,6%	8,6%	1,7%	61,4%	0,5%	1,6%	0,2%	11.797
Espinho	25,7%	5,9%	7,4%	2,6%	55,9%	1,4%	0,8%	0,3%	16.467
Esposende	14,5%	11,9%	0,1%	5,2%	63,6%	2,1%	1,8%	0,8%	19.882
Estarreja	11,5%	5,3%	5,3%	2,1%	65,4%	3,2%	6,8%	0,3%	14.677
Estremoz	24,5%	4,7%	0,0%	3,6%	65,9%	0,7%	0,3%	0,3%	7.304
Évora	17,5%	5,3%	0,0%	0,9%	74,4%	1,2%	0,5%	0,2%	33.083
Fafe	18,5%	10,6%	0,2%	8,8%	60,3%	1,4%	0,1%	0,2%	27.400
Faro	25,5%	5,5%	0,3%	2,0%	63,8%	1,5%	0,7%	0,8%	37.484
Felgueiras	21,3%	8,5%	0,6%	8,8%	58,1%	2,1%	0,1%	0,4%	36.154
Ferreira do Alentejo	27,6%	7,8%	0,0%	8,5%	54,3%	0,6%	0,4%	0,8%	3.976
Ferreira do Zêzere	12,4%	11,7%	0,4%	6,5%	65,2%	2,4%	0,8%	0,5%	4.066
Figueira da Foz	13,3%	7,8%	1,3%	3,8%	69,7%	2,3%	1,5%	0,2%	31.359
Figueira de Castelo Rodrigo	29,0%	9,7%	0,0%	3,8%	54,9%	1,1%	0,3%	1,3%	2.525
Figueiró dos Vinhos	13,3%	6,8%	0,0%	8,3%	69,4%	1,9%	0,1%	0,2%	2.651
Fornos de Algodres	21,6%	8,8%	0,0%	8,2%	59,7%	0,9%	0,1%	0,6%	2.016
Freixo de Espada à Cinta	41,2%	7,8%	0,0%	0,7%	49,7%	0,3%	0,1%	0,2%	1.494
Fronteira	29,1%	5,7%	0,0%	3,2%	60,2%	0,8%	0,9%	0,1%	1.678
Fundão	24,0%	7,8%	0,4%	3,7%	62,9%	0,6%	0,1%	0,4%	13.868
Gavião	35,9%	9,5%	0,6%	7,8%	44,6%	0,9%	0,4%	0,3%	1.447
Góis	19,8%	9,6%	0,0%	9,9%	56,7%	3,6%	0,3%	0,1%	1.797
Golegã	21,2%	6,8%	3,8%	2,7%	57,9%	0,7%	6,7%	0,2%	2.879
Gondomar	12,9%	20,0%	1,2%	2,0%	59,7%	0,6%	0,1%	3,4%	98.104
Gouveia	22,2%	10,0%	0,2%	5,9%	59,8%	1,2%	0,3%	0,3%	5.836
Grândola	24,2%	6,2%	0,2%	3,5%	62,1%	1,0%	2,2%	0,5%	7.289

Unidade Geográfica (Concelho)	Nenhum, vai a pé %	Auto-carro %	Com-boio %	Transp. coletivo empresa ou escola %	Automóvel ligeiro particular %	Moto-ciclo %	Bicicleta %	Outros %	Total movimentos
Guarda	17,7%	8,0%	0,1%	2,0%	71,6%	0,3%	0,0%	0,2%	23.702
Guimarães	18,2%	13,3%	0,5%	4,4%	62,2%	1,1%	0,1%	0,2%	96.286
Idanha-a-Nova	30,3%	11,2%	0,0%	3,4%	53,7%	0,7%	0,3%	0,4%	3.340
Ílhavo	10,1%	5,5%	1,2%	0,9%	69,0%	3,3%	9,7%	0,3%	22.357
Lagoa	17,8%	7,4%	0,3%	1,8%	70,0%	1,7%	0,8%	0,2%	12.980
Lagos	24,6%	8,5%	0,5%	2,1%	61,9%	1,4%	0,8%	0,2%	17.170
Lamego	21,1%	10,8%	0,4%	6,4%	60,5%	0,4%	0,1%	0,3%	13.688
Leiria	10,6%	7,5%	0,1%	2,4%	76,4%	1,7%	1,0%	0,3%	76.716
Lisboa	16,9%	19,4%	1,6%	0,9%	47,7%	0,9%	0,2%	12,3%	304.835
Loulé	21,5%	5,2%	0,2%	4,4%	66,4%	1,0%	0,9%	0,3%	39.375
Loures	13,8%	25,7%	1,8%	1,5%	53,5%	0,6%	0,1%	3,0%	123.468
Lourinhã	14,6%	11,8%	0,1%	4,2%	66,6%	1,4%	0,7%	0,7%	14.094
Lousã	16,3%	9,9%	0,4%	2,0%	68,5%	1,8%	0,8%	0,3%	10.180
Lousada	16,8%	9,9%	2,5%	10,4%	57,7%	2,3%	0,2%	0,2%	28.827
Mação	23,6%	8,2%	0,6%	5,3%	60,5%	1,0%	0,4%	0,4%	2.903
Macedo de Cavaleiros	26,5%	8,7%	0,0%	5,2%	58,1%	0,5%	0,1%	1,1%	6.828
Mafra	11,3%	11,9%	0,3%	3,7%	71,6%	0,6%	0,3%	0,5%	48.738
Maia	11,2%	10,2%	1,1%	1,6%	69,9%	0,9%	0,2%	5,0%	84.108
Mangualde	13,0%	8,4%	0,3%	2,2%	73,9%	1,4%	0,2%	0,5%	9.863
Manteigas	38,9%	4,9%	0,0%	1,4%	53,9%	0,6%	0,1%	0,3%	1.456
Marco de Canaveses	19,1%	12,6%	1,9%	8,5%	55,7%	1,5%	0,1%	0,4%	26.848
Marinha Grande	13,0%	4,1%	0,0%	1,2%	76,2%	2,0%	3,4%	0,1%	22.013
Marvão	18,2%	9,5%	0,0%	5,1%	65,7%	1,0%	0,3%	0,1%	1.503
Matosinhos	16,1%	13,0%	0,3%	1,2%	61,1%	0,8%	0,4%	7,2%	102.249
Mealhada	10,9%	5,5%	4,4%	2,6%	71,9%	3,1%	1,4%	0,2%	11.863
Meda	23,5%	9,6%	0,0%	6,5%	59,2%	0,4%	0,1%	0,7%	2.106
Melgaço	22,2%	6,8%	0,0%	9,4%	59,4%	1,8%	0,0%	0,4%	3.214
Mértola	23,7%	10,3%	0,0%	8,6%	55,1%	1,6%	0,4%	0,3%	3.082
Mesão Frio	24,0%	14,3%	1,3%	6,3%	52,8%	0,7%	0,0%	0,6%	1.952
Mira	10,0%	6,5%	0,5%	2,3%	72,0%	2,2%	5,9%	0,6%	6.032
Miranda do Corvo	11,7%	17,0%	0,9%	3,8%	65,3%	0,9%	0,2%	0,2%	7.306
Miranda do Douro	26,6%	8,6%	0,0%	5,2%	58,2%	0,5%	0,5%	0,4%	3.117
Mirandela	26,2%	7,7%	0,0%	2,8%	61,9%	0,5%	0,1%	0,8%	11.362
Mogadouro	28,8%	8,1%	0,0%	3,8%	57,6%	0,0%	0,1%	1,6%	3.768
Moimenta da Beira	21,8%	12,1%	0,0%	6,5%	59,1%	0,2%	0,3%	0,1%	4.754
Moita	21,0%	15,0%	4,2%	3,0%	47,6%	0,5%	0,6%	8,1%	37.172

Unidade Geográfica (Concelho)	Nenhum, vai a pé %	Auto-carro %	Com-boio %	Transp. coletivo empresa ou escola %	Automóvel ligeiro particular %	Moto-ciclo %	Bicicleta %	Outros %	Total movimentos
Monção	14,7%	8,2%	0,4%	7,2%	67,3%	1,5%	0,2%	0,4%	8.046
Monchique	21,9%	9,1%	0,0%	4,4%	62,8%	1,1%	0,4%	0,4%	2.615
Mondim de Basto	22,1%	19,3%	0,0%	8,1%	48,9%	1,4%	0,0%	0,1%	3.397
Monforte	34,1%	7,9%	0,0%	6,6%	50,1%	0,5%	0,3%	0,6%	1.518
Montalegre	21,9%	12,5%	0,0%	11,0%	54,2%	0,1%	0,0%	0,3%	3.705
Montemor-o-Novo	25,2%	5,5%	0,1%	3,2%	64,2%	0,9%	0,6%	0,3%	9.175
Montemor-o-Velho	7,3%	8,9%	4,7%	5,3%	69,8%	2,2%	1,3%	0,5%	13.733
Montijo	16,7%	10,7%	0,5%	3,0%	61,7%	0,7%	0,9%	5,8%	30.350
Mora	34,8%	6,7%	0,0%	3,1%	52,6%	2,0%	0,3%	0,5%	2.243
Mortágua	13,0%	6,4%	1,1%	6,6%	68,1%	3,6%	1,0%	0,3%	4.425
Moura	41,2%	6,4%	0,0%	2,0%	49,1%	0,5%	0,4%	0,5%	7.305
Mourão	45,2%	8,8%	0,0%	1,4%	43,1%	0,6%	0,6%	0,2%	1.247
Murça	23,2%	10,9%	0,0%	7,1%	58,1%	0,3%	0,1%	0,3%	2.464
Murtosa	15,2%	5,6%	2,1%	2,6%	54,8%	2,2%	16,9%	0,6%	5.275
Nazaré	23,3%	9,8%	0,2%	1,7%	62,6%	1,3%	0,4%	0,7%	7.842
Nelas	18,3%	8,0%	0,4%	1,4%	69,7%	1,6%	0,5%	0,1%	6.895
Nisa	35,0%	7,1%	0,0%	2,0%	53,5%	0,8%	0,8%	0,6%	2.982
Óbidos	7,9%	12,9%	0,2%	3,9%	73,0%	0,9%	0,4%	0,7%	6.272
Odemira	22,7%	9,0%	0,1%	9,4%	56,9%	1,2%	0,5%	0,3%	12.514
Odivelas	13,2%	18,3%	0,6%	1,3%	50,0%	0,6%	0,1%	16,0%	89.059
Oeiras	11,9%	13,8%	8,6%	0,7%	63,1%	0,9%	0,1%	0,9%	104.233
Oleiros	18,8%	7,2%	0,2%	5,0%	66,9%	1,0%	0,2%	0,7%	1.933
Olhão	25,1%	4,3%	2,1%	1,8%	62,9%	1,4%	1,8%	0,7%	25.094
Oliveira de Azeméis	15,7%	6,2%	0,4%	1,6%	72,7%	2,7%	0,6%	0,2%	40.914
Oliveira de Frades	12,3%	11,7%	0,0%	5,4%	68,2%	2,0%	0,1%	0,3%	5.569
Oliveira do Bairro	8,4%	6,0%	2,1%	1,9%	75,7%	3,1%	2,7%	0,2%	13.198
Oliveira do Hospital	16,3%	10,8%	0,1%	5,0%	65,7%	1,5%	0,3%	0,4%	10.743
Ourém	12,7%	9,5%	0,6%	4,0%	70,9%	1,6%	0,5%	0,2%	24.948
Ourique	28,7%	7,4%	0,2%	6,8%	55,7%	0,5%	0,4%	0,2%	2.429
Ovar	16,1%	6,8%	5,3%	1,9%	64,2%	2,5%	2,9%	0,3%	32.325
Paços de Ferreira	19,7%	11,2%	0,2%	4,7%	60,0%	3,4%	0,5%	0,2%	34.258
Palmela	13,3%	9,1%	7,3%	3,7%	64,4%	1,0%	0,5%	0,6%	36.537
Pampilhosa da Serra	22,7%	7,8%	0,0%	4,7%	62,8%	1,8%	0,1%	0,2%	1.421
Paredes	17,8%	10,0%	5,1%	5,3%	58,9%	2,5%	0,2%	0,3%	50.877
Paredes de Coura	11,5%	11,2%	0,0%	7,4%	67,3%	2,2%	0,0%	0,4%	4.227
Pedrógão Grande	18,5%	9,5%	0,0%	5,6%	64,1%	2,0%	0,1%	0,3%	1.575

Unidade Geográfica (Concelho)	Nenhum, vai a pé %	Auto-carro %	Com-boio %	Transp. coletivo empresa ou escola %	Automóvel ligeiro particular %	Moto-ciclo %	Bicicleta %	Outros %	Total movimentos
Penacova	8,8%	16,9%	0,2%	7,2%	65,3%	1,2%	0,2%	0,3%	7.872
Penafiel	14,5%	13,3%	4,9%	11,0%	54,6%	1,2%	0,1%	0,4%	41.621
Penalva do Castelo	15,0%	10,4%	0,4%	9,1%	62,6%	2,0%	0,1%	0,3%	3.425
Penamacor	29,4%	11,8%	0,0%	6,2%	51,9%	0,3%	0,3%	0,2%	1.878
Penedono	24,6%	9,3%	0,0%	11,5%	53,5%	0,7%	0,0%	0,4%	1.275
Penela	10,5%	12,5%	0,0%	5,7%	69,5%	1,3%	0,1%	0,4%	2.813
Peniche	26,5%	7,1%	0,1%	2,1%	60,4%	1,6%	1,8%	0,3%	14.839
Peso da Régua	28,5%	9,3%	0,8%	6,3%	54,5%	0,3%	0,0%	0,2%	8.648
Pinhel	25,0%	9,8%	0,4%	3,6%	59,0%	0,5%	0,1%	1,5%	4.047
Pombal	10,9%	7,9%	1,0%	5,2%	71,6%	1,6%	1,2%	0,5%	28.212
Ponte da Barca	18,2%	11,7%	0,0%	6,2%	62,4%	1,0%	0,1%	0,3%	5.419
Ponte de Lima	11,9%	14,4%	0,3%	10,7%	61,0%	1,0%	0,3%	0,4%	22.378
Ponte de Sor	23,6%	6,5%	0,3%	4,4%	62,1%	1,1%	1,7%	0,4%	7.841
Portalegre	17,2%	8,5%	0,0%	2,0%	71,4%	0,7%	0,1%	0,1%	13.298
Portel	29,0%	12,4%	0,0%	4,9%	51,9%	0,9%	0,7%	0,2%	3.116
Portimão	20,1%	7,6%	0,3%	2,3%	67,7%	1,3%	0,6%	0,2%	31.952
Porto	21,6%	17,1%	0,6%	0,8%	51,4%	0,5%	0,2%	7,7%	123.273
Porto de Mós	13,1%	8,1%	0,1%	4,8%	71,6%	1,4%	0,8%	0,2%	13.732
Póvoa de Lanhoso	16,3%	14,7%	0,2%	8,9%	58,2%	1,2%	0,1%	0,3%	11.645
Póvoa de Varzim	22,1%	7,5%	0,2%	2,3%	60,1%	2,3%	1,6%	3,8%	36.457
Proença-a-Nova	20,3%	11,0%	0,0%	3,7%	63,8%	0,4%	0,3%	0,4%	3.286
Redondo	29,7%	6,8%	0,0%	5,1%	56,2%	1,2%	0,7%	0,3%	3.739
Reguengos de Monsaraz	26,2%	6,5%	0,0%	3,8%	61,5%	0,8%	0,9%	0,2%	5.590
Resende	19,8%	18,9%	1,0%	10,1%	48,8%	0,7%	0,1%	0,6%	4.817
Ribeira de Pena	22,0%	11,7%	0,0%	15,3%	49,6%	1,1%	0,2%	0,1%	2.789
Rio Maior	17,3%	8,2%	0,4%	3,3%	69,2%	0,7%	0,6%	0,4%	11.737
Sabrosa	20,0%	10,1%	0,0%	8,0%	60,7%	0,6%	0,1%	0,4%	2.907
Sabugal	27,1%	8,2%	0,3%	2,6%	60,3%	0,5%	0,2%	0,7%	4.449
Salvaterra de Magos	13,6%	10,4%	1,0%	5,3%	65,6%	1,4%	2,3%	0,4%	11.199
Santa Comba Dão	12,9%	11,7%	0,6%	5,7%	66,4%	1,8%	0,6%	0,3%	5.574
Santa Maria da Feira	12,1%	8,5%	1,0%	2,6%	72,4%	2,7%	0,5%	0,3%	82.757
Santa Marta de Penaguião	23,8%	11,0%	0,3%	8,7%	54,8%	0,6%	0,0%	0,8%	3.352
Santarém	14,4%	8,3%	2,5%	2,7%	70,4%	0,9%	0,4%	0,4%	33.698
Santiago do Cacém	19,9%	6,2%	0,1%	6,6%	65,7%	0,4%	0,6%	0,5%	16.003
Santo Tirso	17,7%	11,1%	1,5%	2,8%	64,7%	1,8%	0,2%	0,2%	40.362
São Brás de Alportel	16,3%	4,5%	0,1%	2,5%	74,1%	1,4%	1,0%	0,2%	5.980

Unidade Geográfica (Concelho)	Nenhum, vai a pé %	Auto-carro %	Com-boio %	Transp. coletivo empresa ou escola %	Automóvel ligeiro particular %	Moto-ciclo %	Bicicleta %	Outros %	Total movimentos
São João da Madeira	27,7%	3,2%	0,5%	0,7%	66,7%	0,8%	0,2%	0,2%	13.275
São João da Pesqueira	25,9%	14,1%	0,2%	7,9%	50,8%	0,4%	0,1%	0,6%	3.919
São Pedro do Sul	15,3%	9,4%	0,0%	7,1%	65,7%	2,0%	0,2%	0,3%	7.859
Sardoal	21,6%	8,6%	0,9%	4,7%	62,0%	1,9%	0,4%	0,1%	1.868
Sátão	15,4%	10,9%	0,0%	6,1%	66,1%	0,8%	0,3%	0,4%	5.875
Seia	16,9%	8,1%	0,1%	4,1%	69,5%	0,7%	0,2%	0,4%	11.312
Seixal	14,9%	12,5%	15,2%	2,2%	50,6%	0,6%	0,3%	3,8%	94.586
Sernancelhe	22,6%	15,0%	0,0%	6,6%	54,4%	0,7%	0,3%	0,4%	2.344
Serpa	34,8%	8,9%	0,0%	3,7%	50,0%	0,8%	1,3%	0,5%	7.155
Sertã	12,7%	11,0%	0,0%	4,3%	69,9%	1,4%	0,3%	0,2%	7.430
Sesimbra	15,0%	8,7%	9,4%	2,8%	61,6%	1,4%	0,5%	0,7%	29.790
Setúbal	18,2%	13,1%	4,2%	3,5%	59,5%	0,8%	0,3%	0,5%	69.028
Sever do Vouga	10,0%	8,2%	0,2%	5,2%	73,6%	2,4%	0,1%	0,3%	6.444
Silves	18,2%	6,4%	0,8%	5,4%	67,4%	1,0%	0,6%	0,2%	19.582
Sines	24,8%	4,8%	0,1%	6,2%	62,1%	0,7%	0,8%	0,3%	8.433
Sintra	15,4%	10,2%	17,1%	1,5%	54,3%	0,6%	0,1%	0,7%	240.191
Sobral de Monte Agraço	14,2%	10,7%	1,3%	4,3%	68,2%	0,7%	0,2%	0,5%	6.120
Soure	9,0%	8,6%	7,5%	5,8%	66,2%	2,2%	0,6%	0,1%	9.375
Sousel	25,6%	7,9%	0,0%	4,4%	59,0%	0,8%	1,8%	0,4%	2.415
Tábua	12,5%	12,0%	0,1%	5,7%	66,8%	2,1%	0,5%	0,3%	6.010
Tabuaço	29,8%	10,3%	0,0%	11,6%	46,6%	1,4%	0,0%	0,2%	2.581
Tarouca	19,7%	16,4%	0,3%	6,1%	56,3%	0,6%	0,2%	0,4%	3.569
Tavira	21,5%	4,2%	2,2%	2,9%	65,4%	2,1%	1,4%	0,3%	13.349
Terras de Bouro	17,8%	17,1%	0,5%	11,1%	51,2%	1,9%	0,1%	0,4%	3.126
Tomar	17,5%	8,0%	2,4%	1,5%	68,2%	1,6%	0,4%	0,4%	20.070
Tondela	13,3%	10,1%	0,1%	4,5%	67,6%	3,0%	1,1%	0,3%	13.839
Torre de Moncorvo	26,4%	9,0%	0,0%	5,3%	57,9%	0,3%	0,0%	0,9%	3.548
Torres Novas	13,1%	7,1%	2,4%	1,7%	73,1%	1,7%	0,6%	0,4%	19.819
Torres Vedras	14,4%	13,0%	0,3%	5,2%	65,6%	0,7%	0,5%	0,3%	46.807
Trancoso	19,7%	9,3%	0,3%	4,4%	65,2%	0,5%	0,1%	0,5%	4.309
Trofa	15,6%	7,9%	3,5%	3,3%	66,7%	1,7%	0,5%	0,9%	23.159
Vagos	7,0%	8,2%	0,6%	4,3%	71,8%	3,0%	4,7%	0,4%	12.865
Vale de Cambra	13,1%	5,6%	0,1%	3,4%	74,9%	2,5%	0,1%	0,3%	12.194
Valença	14,6%	8,1%	1,0%	2,8%	71,2%	1,5%	0,4%	0,3%	6.939
Valongo	16,4%	13,1%	6,4%	1,8%	60,7%	0,6%	0,2%	0,7%	56.183
Valpaços	28,1%	12,2%	0,0%	4,1%	53,3%	0,8%	0,0%	1,5%	6.236

Unidade Geográfica (Concelho)	Nenhum, vai a pé %	Auto-carro %	Comboio %	Transp. coletivo empresa ou escola %	Automóvel ligeiro particular %	Moto-ciclo %	Bicicleta %	Outros %	Total movimentos
Vendas Novas	17,9%	3,0%	0,4%	3,0%	71,8%	1,6%	2,0%	0,3%	6.408
Viana do Alentejo	27,9%	5,0%	0,3%	2,4%	61,6%	1,2%	1,0%	0,7%	3.138
Viana do Castelo	15,1%	8,7%	1,1%	4,5%	68,6%	1,1%	0,6%	0,3%	47.998
Vidigueira	28,0%	10,2%	0,0%	5,4%	54,9%	0,6%	0,6%	0,2%	3.018
Vieira do Minho	15,3%	13,5%	0,2%	8,8%	60,4%	0,9%	0,1%	0,7%	5.565
Vila de Rei	14,0%	7,9%	0,0%	9,9%	65,8%	1,7%	0,5%	0,1%	1.385
Vila do Bispo	25,7%	12,8%	0,0%	2,5%	53,7%	2,7%	2,4%	0,2%	2.706
Vila do Conde	16,2%	7,9%	0,3%	4,4%	62,2%	3,0%	0,6%	5,4%	45.562
Vila Flor	26,6%	11,0%	0,0%	4,6%	56,5%	0,7%	0,0%	0,6%	2.975
Vila Franca de Xira	16,8%	11,7%	13,8%	2,0%	54,4%	0,5%	0,2%	0,6%	88.996
Vila Nova da Barquinha	14,8%	5,2%	6,3%	2,3%	68,3%	1,8%	1,1%	0,2%	3.708
Vila Nova de Cerveira	12,9%	7,9%	1,3%	4,4%	71,1%	1,7%	0,3%	0,3%	4.731
Vila Nova de Famalicão	14,9%	8,5%	1,9%	4,8%	67,9%	1,5%	0,3%	0,2%	80.692
Vila Nova de Foz Côa	29,5%	6,5%	0,5%	6,9%	55,0%	0,3%	0,2%	1,1%	3.108
Vila Nova de Gaia	13,7%	14,3%	2,0%	1,6%	62,6%	1,0%	0,2%	4,5%	173.941
Vila Nova de Paiva	22,9%	9,9%	0,0%	7,9%	58,5%	0,3%	0,0%	0,4%	2.123
Vila Nova de Poiares	10,8%	6,5%	0,0%	5,9%	74,3%	1,9%	0,5%	0,2%	4.048
Vila Pouca de Aguiar	20,7%	13,6%	0,0%	9,9%	54,5%	0,8%	0,1%	0,3%	5.507
Vila Real	15,3%	10,7%	0,0%	2,3%	70,9%	0,5%	0,1%	0,3%	29.619
Vila Real de Santo António	37,5%	3,4%	1,2%	1,5%	50,8%	1,5%	3,9%	0,1%	9.924
Vila Velha de Ródão	19,7%	11,0%	0,0%	2,5%	64,2%	1,3%	0,7%	0,7%	1.224
Vila Verde	13,3%	14,5%	0,4%	4,7%	65,4%	1,2%	0,3%	0,3%	26.133
Vila Viçosa	28,0%	6,9%	0,0%	4,8%	58,6%	1,1%	0,4%	0,1%	4.336
Vimioso	36,0%	7,8%	0,0%	3,8%	51,5%	0,3%	0,2%	0,4%	1.576
Vinhais	24,4%	9,3%	0,0%	7,6%	57,4%	0,6%	0,0%	0,7%	2.856
Viseu	13,3%	9,1%	0,0%	2,1%	74,4%	0,7%	0,2%	0,2%	56.380
Vizela	26,2%	8,5%	1,0%	5,8%	56,7%	1,6%	0,1%	0,2%	14.988
Vouzela	11,9%	16,3%	0,0%	5,3%	63,4%	2,2%	0,2%	0,6%	5.135
TOTAL	16,4%	11,6%	3,1%	3,1%	61,6%	1,2%	0,5%	2,4%	5.615.088

Anexo 2: Movimentos Pendulares 2011 – Tempo de deslocação médio numa viagem casa/ trabalho e casa/ escola por município (Censos 2011)

Concelho	Até 15 min.	De 16 a 30 min.	De 31 a 60 min.	De 61 a 90 min.	Mais de 90 min.	Total movimentos
Abrantes	61,6%	27,0%	7,3%	2,0%	2,2%	19.128
Águeda	71,1%	22,2%	5,1%	0,8%	0,8%	27.294
Aguiar da Beira	75,4%	15,5%	6,2%	1,6%	1,3%	2.248
Alandroal	53,8%	28,9%	14,5%	1,5%	1,3%	2.602
Albergaria-a-Velha	60,5%	31,6%	6,4%	0,9%	0,6%	14.498
Albufeira	67,8%	24,5%	6,7%	0,5%	0,5%	24.931
Alcácer do Sal	63,9%	20,4%	11,7%	2,7%	1,3%	6.804
Alcanena	73,4%	19,4%	4,9%	1,5%	0,8%	7.496
Alcobaça	68,4%	23,7%	5,6%	1,5%	0,8%	31.005
Alcochete	52,7%	19,7%	21,2%	5,2%	1,2%	11.080
Alcoutim	59,8%	22,7%	10,7%	4,8%	1,9%	1.053
Alenquer	51,9%	27,3%	15,0%	4,4%	1,5%	25.687
Alfândega da Fé	70,5%	20,5%	7,1%	1,1%	0,8%	2.136
Alijó	65,4%	25,1%	7,3%	1,4%	0,8%	5.123
Aljezur	67,4%	20,4%	9,1%	1,9%	1,3%	2.525
Aljustrel	66,9%	17,2%	12,3%	2,5%	1,1%	4.395
Almada	38,5%	25,4%	26,8%	7,5%	1,8%	98.056
Almeida	73,1%	18,2%	6,1%	1,1%	1,5%	2.785
Almeirim	59,7%	27,1%	8,1%	3,5%	1,7%	12.525
Almodôvar	66,5%	25,4%	6,1%	1,5%	0,5%	3.365
Alpiarça	59,9%	27,1%	8,3%	3,1%	1,7%	3.967
Alter do Chão	69,4%	22,7%	6,4%	0,6%	0,8%	1.579
Alvaiázere	63,6%	21,7%	11,2%	2,2%	1,4%	2.994
Alvito	71,3%	13,2%	13,3%	1,5%	0,6%	1.246
Amadora	36,8%	34,7%	23,8%	3,6%	1,1%	101.254
Amarante	55,7%	29,1%	10,3%	2,6%	2,2%	29.581
Amares	55,1%	33,3%	8,4%	1,5%	1,6%	10.527
Anadia	67,7%	23,5%	7,0%	1,1%	0,7%	15.778
Ansião	64,2%	22,8%	10,0%	1,7%	1,3%	6.265
Arcos de Valdevez	62,8%	28,1%	7,2%	1,1%	0,8%	9.307
Arganil	65,9%	23,3%	8,4%	1,2%	1,1%	5.649
Armamar	69,0%	23,1%	5,5%	1,1%	1,3%	2.761
Arouca	57,8%	28,0%	11,0%	2,1%	1,1%	12.111
Arraiolos	57,1%	33,6%	7,1%	1,3%	1,1%	4.068

Concelho	Até 15 min.	De 16 a 30 min.	De 31 a 60 min.	De 61 a 90 min.	Mais de 90 min.	Total movimentos
Arronches	62,8%	26,0%	16,0%	1,4%	1,1%	1.400
Arruda dos Vinhos	49,1%	26,0%	19,8%	3,9%	1,2%	8.458
Aveiro	66,3%	24,5%	6,7%	1,7%	0,9%	47.491
Avis	73,9%	17,8%	6,0%	1,0%	1,4%	2.083
Azambuja	53,5%	24,7%	13,9%	6,0%	1,9%	11.827
Baião	52,7%	27,5%	9,4%	5,5%	4,9%	8.456
Barcelos	65,2%	26,2%	6,8%	1,1%	0,8%	69.253
Barrancos	81,7%	10,5%	3,5%	2,8%	1,5%	858
Barreiro	41,6%	21,6%	18,6%	14,2%	4,1%	42.662
Batalha	67,5%	25,9%	5,0%	1,0%	0,7%	9.507
Beja	73,7%	20,3%	4,3%	0,9%	0,8%	20.073
Belmonte	65,3%	25,8%	6,6%	1,2%	1,1%	3.237
Benavente	59,6%	20,1%	14,5%	4,3%	1,5%	17.498
Bombarral	67,1%	23,0%	6,3%	2,5%	1,1%	6.888
Borba	71,4%	21,7%	4,6%	1,0%	1,4%	3.621
Boticas	66,3%	23,0%	7,9%	1,6%	1,2%	2.296
Braga	58,6%	30,5%	8,8%	1,3%	0,8%	114.205
Bragança	71,6%	19,6%	6,3%	1,3%	1,2%	18.292
Cabeceiras de Basto	66,6%	21,8%	6,9%	2,8%	1,9%	8.024
Cadaval	61,4%	23,4%	10,4%	3,8%	1,0%	7.268
Caldas da Rainha	68,8%	21,4%	5,8%	2,7%	1,3%	28.312
Caminha	64,3%	26,0%	7,0%	1,6%	1,1%	8.219
Campo Maior	80,2%	16,3%	2,5%	0,5%	0,5%	4.469
Cantanhede	61,0%	26,2%	10,0%	1,4%	1,3%	18.710
Carrazeda de Ansiães	70,8%	21,1%	5,6%	1,1%	1,4%	2.445
Carregal do Sal	71,8%	19,0%	6,5%	1,4%	1,3%	4.693
Cartaxo	55,3%	27,7%	10,8%	4,5%	1,7%	13.505
Cascais	43,4%	27,3%	21,1%	6,8%	1,4%	123.557
Castanheira de Pêra	64,9%	21,9%	10,1%	2,2%	1,0%	1.313
Castelo Branco	69,0%	22,9%	5,8%	1,0%	1,2%	30.247
Castelo de Paiva	55,4%	21,6%	14,0%	6,0%	3,0%	8.478
Castelo de Vide	68,5%	25,7%	4,2%	0,8%	0,9%	1.582
Castro Daire	63,0%	23,6%	9,5%	2,0%	2,1%	6.368
Castro Marim	71,1%	21,6%	5,6%	1,0%	0,6%	3.192
Castro Verde	69,3%	23,3%	5,7%	0,9%	0,8%	3.843
Celorico da Beira	70,2%	22,6%	5,5%	0,7%	1,0%	3.595

Concelho	Até 15 min.	De 16 a 30 min.	De 31 a 60 min.	De 61 a 90 min.	Mais de 90 min.	Total movimentos
Celorico de Basto	59,7%	25,6%	8,8%	3,3%	2,6%	8.797
Chamusca	56,0%	25,7%	13,4%	2,7%	2,2%	5.072
Chaves	69,4%	22,6%	5,5%	1,2%	1,2%	18.868
Cinfães	55,2%	24,3%	10,0%	5,5%	5,0%	7.738
Coimbra	52,1%	34,4%	10,5%	1,8%	1,2%	85.358
Condeixa-a-Nova	45,3%	40,9%	10,4%	1,7%	1,6%	10.180
Constância	60,5%	25,0%	9,8%	2,5%	2,2%	2.212
Coruche	56,7%	25,4%	11,9%	4,4%	1,6%	9.540
Covilhã	62,9%	28,5%	6,7%	0,8%	1,1%	26.672
Crato	64,9%	26,1%	6,5%	1,0%	1,5%	1.572
Cuba	61,9%	29,2%	5,9%	1,7%	1,3%	2.473
Elvas	71,7%	21,6%	4,5%	0,8%	1,3%	11.490
Entroncamento	59,4%	23,4%	7,4%	5,6%	4,2%	11.797
Espinho	59,1%	26,0%	11,6%	2,4%	0,9%	16.467
Esposende	65,9%	22,6%	8,9%	1,3%	1,3%	19.882
Estarreja	59,9%	29,1%	8,6%	1,5%	0,8%	14.677
Estremoz	70,5%	20,0%	7,2%	0,7%	1,6%	7.304
Évora	66,4%	26,4%	5,0%	1,2%	1,1%	33.083
Fafe	66,1%	25,2%	6,2%	1,4%	1,1%	27.400
Faro	63,3%	29,6%	5,8%	0,6%	0,6%	37.484
Felgueiras	70,4%	22,6%	5,0%	1,2%	0,8%	36.154
Ferreira do Alentejo	63,2%	25,3%	8,9%	1,8%	0,8%	3.976
Ferreira do Zêzere	63,9%	26,0%	7,5%	1,6%	1,0%	4.066
Figueira da Foz	60,8%	25,6%	9,5%	2,2%	1,9%	31.359
Figueira de Castelo Rodrigo	79,0%	15,1%	3,8%	1,1%	1,0%	2.525
Figueiró dos Vinhos	66,0%	22,4%	8,0%	2,3%	1,4%	2.651
Fornos de Algodres	67,5%	22,4%	7,7%	1,2%	1,3%	2.016
Freixo de Espada à Cinta	79,2%	15,9%	3,3%	0,6%	1,0%	1.494
Fronteira	70,6%	20,2%	7,0%	1,0%	1,2%	1.678
Fundão	65,2%	26,1%	6,8%	0,9%	1,1%	13.868
Gavião	62,9%	21,4%	12,0%	2,0%	1,7%	1.447
Góis	65,8%	22,8%	9,2%	1,3%	0,9%	1.797
Golegã	63,3%	25,0%	6,9%	2,8%	2,0%	2.879
Gondomar	41,5%	36,1%	17,8%	3,4%	1,2%	98.104
Gouveia	68,4%	23,9%	6,0%	0,8%	0,9%	5.836
Grândola	62,9%	22,6%	10,9%	2,3%	1,3%	7.289

Concelho	Até 15 min.	De 16 a 30 min.	De 31 a 60 min.	De 61 a 90 min.	Mais de 90 min.	Total movimentos
Guarda	67,9%	24,1%	6,1%	0,7%	1,1%	23.702
Guimarães	64,9%	27,4%	6,1%	0,9%	0,7%	96.286
Idanha-a-Nova	66,2%	24,2%	7,4%	1,0%	1,2%	3.340
Ílhavo	67,1%	25,2%	5,2%	1,5%	1,1%	22.357
Lagoa	69,3%	24,5%	5,2%	0,5%	0,5%	12.980
Lagos	68,5%	25,4%	5,2%	0,5%	0,5%	17.170
Lamego	63,4%	25,8%	6,5%	1,7%	2,6%	13.688
Leiria	63,4%	28,6%	6,0%	1,1%	0,8%	76.716
Lisboa	38,6%	40,5%	18,0%	2,2%	0,8%	304.835
Loulé	62,3%	30,4%	6,4%	0,5%	0,5%	39.375
Loures	38,2%	31,3%	23,9%	5,1%	1,5%	123.468
Lourinhã	65,0%	23,0%	7,1%	3,7%	1,2%	14.094
Lousã	57,5%	20,7%	17,5%	2,9%	3,0%	10.180
Lousada	65,8%	23,3%	7,8%	1,9%	1,3%	28.827
Mação	64,8%	24,7%	7,0%	1,7%	1,9%	2.903
Macedo de Cavaleiros	71,2%	19,6%	6,5%	1,0%	1,7%	6.828
Mafra	47,2%	25,0%	22,8%	4,1%	0,9%	48.738
Maia	46,2%	36,8%	14,4%	1,8%	0,8%	84.108
Mangualde	67,8%	24,7%	4,8%	1,4%	1,3%	9.863
Manteigas	77,2%	14,2%	7,1%	0,8%	0,7%	1.456
Marco de Canaveses	59,8%	24,4%	8,5%	4,2%	3,1%	26.848
Marinha Grande	69,9%	24,4%	4,2%	0,8%	0,6%	22.013
Marvão	59,0%	30,9%	6,7%	1,7%	1,7%	1.503
Matosinhos	47,8%	36,9%	12,9%	1,5%	0,8%	102.249
Mealhada	58,6%	29,7%	9,6%	1,4%	0,8%	11.863
Meda	73,4%	18,7%	5,9%	1,2%	0,9%	2.106
Melgaço	73,1%	18,8%	5,0%	1,5%	1,6%	3.214
Mértola	61,5%	27,8%	8,8%	1,0%	0,9%	3.082
Mesão Frio	60,1%	26,8%	8,4%	2,4%	2,4%	1.952
Mira	65,8%	21,5%	10,0%	1,4%	1,3%	6.032
Miranda do Corvo	43,4%	33,3%	19,7%	2,3%	1,4%	7.306
Miranda do Douro	79,1%	15,4%	3,7%	0,7%	1,0%	3.117
Mirandela	71,0%	21,6%	5,5%	0,8%	1,1%	11.362
Mogadouro	71,9%	19,6%	5,5%	1,4%	1,6%	3.768
Moimenta da Beira	79,4%	14,4%	3,9%	1,0%	1,3%	4.754
Moita	42,5%	26,7%	16,0%	10,0%	4,7%	37.172

Concelho	Até 15 min.	De 16 a 30 min.	De 31 a 60 min.	De 61 a 90 min.	Mais de 90 min.	Total movimentos
Monção	68,1%	24,3%	5,1%	1,2%	1,3%	8.046
Monchique	58,3%	23,3%	15,7%	2,0%	0,7%	2.615
Mondim de Basto	62,6%	24,9%	8,6%	2,5%	1,4%	3.397
Monforte	65,9%	24,0%	8,1%	1,1%	0,9%	1.518
Montalegre	66,5%	22,1%	7,3%	2,0%	2,2%	3.705
Montemor-o-Novo	64,5%	24,0%	8,2%	2,3%	1,1%	9.175
Montemor-o-Velho	43,1%	36,4%	15,5%	2,8%	2,2%	13.733
Montijo	47,9%	25,7%	19,1%	5,6%	1,6%	30.350
Mora	73,6%	15,6%	7,4%	2,5%	0,9%	2.243
Mortágua	67,1%	21,4%	8,9%	1,4%	1,1%	4.425
Moura	71,9%	21,4%	5,1%	0,8%	0,8%	7.305
Mourão	78,0%	12,3%	6,6%	1,8%	1,4%	1.247
Murça	65,8%	25,3%	6,8%	1,2%	0,9%	2.464
Murtosa	62,7%	23,3%	11,0%	1,6%	1,4%	5.275
Nazaré	70,7%	19,8%	6,5%	1,5%	1,4%	7.842
Nelas	72,5%	19,1%	5,7%	1,2%	1,5%	6.895
Nisa	69,1%	20,5%	8,6%	0,6%	1,2%	2.982
Óbidos	66,0%	25,8%	4,9%	2,3%	1,1%	6.272
Odemira	61,8%	23,4%	11,5%	2,1%	1,3%	12.514
Odivelas	34,2%	32,8%	27,2%	4,5%	1,2%	89.059
Oeiras	39,2%	32,9%	22,8%	4,2%	0,9%	104.233
Oleiros	67,7%	20,4%	7,4%	2,3%	2,2%	1.933
Olhão	58,3%	32,3%	7,8%	0,8%	0,7%	25.094
Oliveira de Azeméis	71,2%	22,6%	4,8%	0,9%	0,5%	40.914
Oliveira de Frades	64,8%	24,2%	8,4%	1,3%	1,1%	5.569
Oliveira do Bairro	64,0%	28,2%	6,0%	1,1%	0,8%	13.198
Oliveira do Hospital	69,4%	22,6%	5,2%	1,3%	1,5%	10.743
Ourém	64,9%	24,3%	8,2%	1,4%	1,2%	24.948
Ourique	71,1%	18,9%	7,1%	1,5%	1,5%	2.429
Ovar	59,6%	27,9%	9,5%	2,0%	1,0%	32.325
Paços de Ferreira	74,6%	18,7%	5,2%	0,9%	0,6%	34.258
Palmela	43,7%	32,5%	17,1%	5,2%	1,5%	36.537
Pampilhosa da Serra	58,3%	29,3%	8,0%	2,7%	1,8%	1.421
Paredes	62,0%	24,0%	10,3%	2,4%	1,2%	50.877
Paredes de Coura	58,1%	30,0%	9,6%	1,2%	1,1%	4.227
Pedrógão Grande	67,6%	23,2%	6,0%	1,1%	2,0%	1.575

Concelho	Até 15 min.	De 16 a 30 min.	De 31 a 60 min.	De 61 a 90 min.	Mais de 90 min.	Total movimentos
Penacova	41,3%	39,9%	16,0%	1,6%	1,2%	7.872
Penafiel	54,2%	26,1%	12,8%	4,4%	2,5%	41.621
Penalva do Castelo	58,5%	32,2%	6,8%	1,5%	1,0%	3.425
Penamacor	72,5%	20,6%	6,0%	0,4%	0,6%	1.878
Penedono	70,9%	20,2%	6,4%	1,0%	1,5%	1.275
Penela	58,6%	21,9%	15,4%	2,6%	1,5%	2.813
Peniche	72,8%	19,5%	4,6%	2,0%	1,1%	14.839
Peso da Régua	60,3%	28,7%	7,9%	1,2%	1,9%	8.648
Pinhel	70,5%	20,0%	6,4%	1,1%	2,1%	4.047
Pombal	62,8%	25,1%	9,2%	1,4%	1,5%	28.212
Ponte da Barca	65,2%	25,7%	6,9%	1,1%	1,1%	5.419
Ponte de Lima	58,1%	28,9%	9,6%	2,0%	1,3%	22.378
Ponte de Sor	70,2%	17,7%	7,1%	2,5%	2,5%	7.841
Portalegre	71,9%	21,8%	4,7%	0,8%	0,8%	13.298
Portel	58,2%	24,5%	14,0%	1,7%	1,6%	3.116
Portimão	68,5%	24,2%	6,0%	0,7%	0,6%	31.952
Porto	46,4%	38,6%	12,6%	1,6%	0,8%	123.273
Porto de Mós	65,5%	26,1%	6,4%	1,2%	0,8%	13.732
Póvoa de Lanhoso	62,6%	28,5%	6,6%	1,5%	0,9%	11.645
Póvoa de Varzim	63,5%	24,4%	8,8%	2,3%	1,0%	36.457
Proença-a-Nova	64,2%	23,1%	8,8%	2,3%	1,6%	3.286
Redondo	63,7%	23,1%	11,7%	0,9%	0,7%	3.739
Reguengos de Monsaraz	71,1%	16,9%	9,8%	0,9%	1,2%	5.590
Resende	52,0%	28,9%	10,9%	4,2%	4,0%	4.817
Ribeira de Pena	67,6%	21,5%	8,1%	1,3%	1,5%	2.789
Rio Maior	66,3%	22,8%	7,7%	2,2%	1,0%	11.737
Sabrosa	62,6%	29,1%	6,1%	1,2%	1,0%	2.907
Sabugal	70,8%	20,1%	7,0%	1,0%	1,0%	4.449
Salvaterra de Magos	53,9%	24,7%	13,9%	5,7%	1,7%	11.199
Santa Comba Dão	68,7%	22,0%	6,1%	1,7%	1,5%	5.574
Santa Maria da Feira	63,6%	26,0%	8,2%	1,4%	0,8%	82.757
Santa Marta de Penaguião	60,8%	29,7%	6,3%	1,6%	1,6%	3.342
Santarém	59,8%	26,8%	8,8%	3,3%	1,4%	33.698
Santiago do Cacém	61,1%	30,3%	6,7%	1,0%	1,0%	16.003
Santo Tirso	61,1%	28,9%	8,5%	1,0%	0,6%	40.362
São Brás de Alportel	59,3%	31,0%	8,5%	0,6%	0,6%	5.980

Concelho	Até 15 min.	De 16 a 30 min.	De 31 a 60 min.	De 61 a 90 min.	Mais de 90 min.	Total movimentos
São João da Madeira	72,4%	19,8%	6,0%	1,2%	0,6%	13.275
São João da Pesqueira	66,2%	24,6%	6,9%	1,1%	1,2%	3.919
São Pedro do Sul	62,7%	26,7%	8,2%	1,3%	1,0%	7.859
Sardoal	63,2%	27,7%	5,0%	2,0%	2,1%	1.868
Sátão	65,3%	23,8%	7,8%	1,6%	1,6%	5.875
Seia	69,9%	21,8%	5,2%	1,6%	1,6%	11.312
Seixal	38,0%	25,3%	26,2%	8,5%	2,0%	94.586
Sernancelhe	71,0%	20,5%	5,6%	1,4%	1,5%	2.344
Serpa	69,1%	21,7%	6,9%	1,2%	1,0%	7.155
Sertã	67,5%	23,3%	6,6%	1,5%	1,2%	7.430
Sesimbra	46,8%	22,4%	20,3%	8,3%	2,2%	29.790
Setúbal	48,1%	31,3%	13,7%	5,2%	1,6%	69.028
Sever do Vouga	62,4%	25,7%	10,0%	1,1%	0,9%	6.444
Silves	59,2%	31,0%	8,4%	0,8%	0,7%	19.582
Sines	74,8%	21,3%	2,6%	0,5%	0,7%	8.433
Sintra	38,8%	29,1%	24,4%	6,3%	1,5%	240.191
Sobral de Monte Agraço	49,3%	26,5%	19,2%	3,9%	1,0%	6.120
Soure	48,1%	29,7%	17,6%	2,6%	2,0%	9.375
Sousel	70,0%	21,4%	6,3%	1,1%	1,2%	2.415
Tábua	68,4%	23,2%	6,1%	1,2%	1,1%	6.010
Tabuaço	68,0%	22,7%	6,1%	1,2%	1,9%	2.581
Tarouca	65,1%	27,5%	4,3%	1,5%	1,5%	3.569
Tavira	66,1%	21,7%	10,5%	0,9%	0,8%	13.349
Terras de Bouro	58,7%	23,7%	13,4%	2,4%	1,8%	3.126
Tomar	61,1%	28,1%	6,8%	1,9%	2,1%	20.070
Tondela	65,0%	25,7%	6,4%	1,7%	1,3%	13.839
Torre de Moncorvo	65,5%	24,7%	7,5%	0,9%	1,4%	3.548
Torres Novas	62,9%	26,6%	6,5%	2,3%	1,8%	19.819
Torres Vedras	57,8%	25,0%	12,1%	4,0%	1,1%	46.807
Trancoso	75,6%	16,7%	4,9%	1,0%	1,7%	4.309
Trofa	59,4%	28,1%	10,2%	1,6%	0,7%	23.159
Vagos	56,4%	34,2%	7,3%	1,1%	1,0%	12.865
Vale de Cambra	68,0%	24,2%	6,0%	1,1%	0,6%	12.194
Valença	74,2%	20,5%	3,7%	0,7%	0,9%	6.939
Valongo	45,4%	35,2%	15,8%	2,6%	1,0%	56.183
Valpaços	68,9%	21,9%	6,6%	1,0%	1,6%	6.236

Concelho	Até 15 min.	De 16 a 30 min.	De 31 a 60 min.	De 61 a 90 min.	Mais de 90 min.	Total movimentos
Vendas Novas	69,4%	15,7%	9,4%	4,2%	1,3%	6.408
Viana do Alentejo	61,8%	27,4%	7,8%	2,0%	1,0%	3.138
Viana do Castelo	60,0%	29,2%	8,0%	1,7%	1,1%	47.998
Vidigueira	62,7%	27,0%	8,5%	0,6%	1,3%	3.018
Vieira do Minho	62,2%	23,6%	9,8%	2,2%	2,2%	5.565
Vila de Rei	70,0%	22,2%	5,1%	1,6%	1,1%	1.385
Vila do Bispo	68,7%	20,8%	8,7%	1,4%	0,3%	2.706
Vila do Conde	55,8%	29,9%	11,3%	1,9%	1,1%	45.562
Vila Flor	68,8%	24,3%	5,0%	0,8%	1,1%	2.975
Vila Franca de Xira	40,0%	29,1%	23,6%	5,8%	1,4%	88.996
Vila Nova da Barquinha	60,0%	25,6%	7,3%	4,0%	3,2%	3.708
Vila Nova de Cerveira	68,3%	24,2%	5,3%	1,3%	0,8%	4.731
Vila Nova de Famalicão	63,8%	27,2%	7,4%	0,9%	0,6%	80.692
Vila Nova de Foz Côa	65,4%	26,4%	6,0%	1,0%	1,1%	3.108
Vila Nova de Gaia	45,1%	35,1%	16,2%	2,6%	1,1%	173.941
Vila Nova de Paiva	74,7%	15,6%	7,7%	1,0%	0,9%	2.123
Vila Nova de Poiares	62,6%	22,3%	12,4%	1,6%	1,0%	4.048
Vila Pouca de Aguiar	66,1%	22,9%	8,7%	1,3%	1,0%	5.507
Vila Real	66,8%	24,5%	5,9%	1,8%	1,1%	29.629
Vila Real de Santo António	79,7%	14,3%	4,6%	0,9%	0,5%	9.924
Vila Velha de Ródão	62,7%	28,3%	6,6%	1,3%	1,1%	1.224
Vila Verde	56,0%	32,2%	9,1%	1,4%	1,2%	26.133
Vila Viçosa	73,4%	19,0%	5,4%	0,9%	1,2%	4.336
Vimioso	69,9%	21,5%	7,1%	0,6%	0,9%	1.576
Vinhais	62,9%	22,3%	11,8%	1,4%	1,6%	2.856
Viseu	65,8%	25,5%	5,9%	1,6%	1,1%	56.380
Vizela	63,4%	28,3%	6,5%	1,1%	0,7%	14.988
Vouzela	56,8%	31,5%	9,2%	1,3%	1,2%	5.135
TOTAL	54,4%	28,6%	12,9%	2,9%	1,2%	5.614.915

10. Bibliografia

DGOTDU – Direção Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano (1997) - *Sistema Urbano Nacional, Cidades Médias e Dinâmicas Territorial*. Volume I. Lisboa: Direção Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano.

EUROPEAN COMMISSION (2012) – “Cities in Europe – The new OECD-EC definition”

FERNANDES, André; FIGUEIRA DE SOUSA, João (2010) – “Transportes coletivos em espaço rural e áreas de baixa densidade urbana”. *Manual de Boas Práticas para uma Mobilidade Sustentável – Volume II*. Amadora: Agência Portuguesa do Ambiente, pp. 25-31. ISBN 978-972-8577-51-3

FIGUEIRA DE SOUSA, João; FERNANDES, André (Coord.) (2011) – *A Evolução dos Transportes e Acessibilidades e as Transformações na Organização do Território*. Lisboa: Instituto de Dinâmica do Espaço, 96 p. ISBN 978-989-97245-0-1

INE – Instituto Nacional de Estatística (2001) – *XIV Recenseamento Geral da População*. Lisboa: Instituto Nacional de Estatística (acessível em <http://www.ine.pt>).

INE – Instituto Nacional de Estatística (2004) – *Cidades em Números 2000-2002*. Lisboa: Instituto Nacional de Estatística (acessível em <http://www.ine.pt>).

INE – Instituto Nacional de Estatística (2009) – *Portugal em Números 2007*. Lisboa: Instituto Nacional de Estatística (acessível em <http://www.ine.pt>).

INE – Instituto Nacional de Estatística (2011) – *Estudo sobre o Poder de Compra Concelhio (Base de Dados INE)*. Lisboa: Instituto Nacional de Estatística (acessível em <http://www.ine.pt>).

INE – Instituto Nacional de Estatística (2011) – *XV Recenseamento Geral da População*. Lisboa: Instituto Nacional de Estatística (acessível em <http://www.ine.pt>).

INE – Instituto Nacional de Estatística, ANSR – Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (2011), *Base de Dados INE (Vítimas de Acidentes de Viação por Localização Geográfica e Tipo de Vítima)*. Lisboa: Instituto Nacional de Estatística (acessível em <http://www.ine.pt>).

Lei nº 11/82 de 2 de junho

Lei nº 22/2012 de 30 de maio

MARQUES DA COSTA, Eduarda (2002) - “Cidades Médias – Contributos para a sua Definição”. *Finisterra*. Lisboa: Centro de Estudos Geográficos. XXXVII: 74. pp. 101-128.

MARQUES DA COSTA, Eduarda (2007) - “Modelos de Organização do Território Português. As várias visões de Jorge Gaspar”. In AAVV. *Geophilipa. O sentir e os sentidos da Geografia – Homenagem a Jorge Gaspar*. Lisboa: Centro de Estudos Geográficos. pp. 513-528.

MEDEIROS, Carlos Alberto (coord.) (2006) - *Geografia de Portugal*. Lisboa: Círculo de Leitores.

PORTAS, Nuno *et al.* (2007) - *Políticas Urbanas. Tendências, Estratégias e Oportunidades*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian. 295 p.