

VOL I • ENQUADRAMENTO TERRITORIAL

REVISÃO DO PLANO DIRETOR MUNICIPAL DE OURÉM
ESTUDOS DE CARACTERIZAÇÃO E DIAGNÓSTICO
MUNICÍPIO DE OURÉM • DEZEMBRO DE 2011



EQUIPA TÉCNICA:

- **COORDENAÇÃO GERAL:**
JOSÉ MANUEL ALHO
- **COORDENAÇÃO TÉCNICA:**
EUGÉNIA LOPES
- **ELABORAÇÃO:**
ANDRÉ OLIVEIRA

Índice

1	INTRODUÇÃO	7
2	ENQUADRAMENTO ESTRATÉGICO	11
3	ENQUADRAMENTO GEOGRÁFICO / ÂMBITO TERRITORIAL	17
3.1	ESTRUTURA DEMOGRÁFICA	23
3.2	SITUAÇÃO GEOGRÁFICA E POSICIONAMENTO ESTRATÉGICO	31
3.2.1	Da Região Centro	31
3.3	SISTEMA URBANO E MODELO DE POVOAMENTO	47
3.4	INTEGRAÇÃO NO QUADRO DE REFERÊNCIA ESTRATÉGICO (POLÍTICAS, PLANOS E PROGRAMAS) ..	48
3.4.1	Esquema de Desenvolvimento do Espaço Comunitário	49
3.4.2	Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território e Urbanismo ..	51
3.4.3	PROT-CENTRO	55
3.4.4	PROT-OVT	56
3.4.5	Plano Estratégico Nacional Do Turismo	59
4	ENQUADRAMENTO ECONÓMICO	67
5	QUADRO DE REFERÊNCIA DOS INSTRUMENTOS DE GESTÃO TERRITORIAL DE ÂMBITO MUNICIPAL	73
5.1	EM VIGOR	73
5.2	EM ELABORAÇÃO/REVISÃO	81
6	NOTA FINAL	87
	ANEXO I	89

Índice de Quadros

Quadro 1 : População Residente no Continente, NUT II – Centro e nas NUTIII - Oeste e Médio Tejo	19
Quadro 2 : Áreas das freguesias que compõe o concelho de Ourém e a distribuição da população residente	21
Quadro 3 : População Residente no Continente, NUT II – Centro e nas NUTIII - Oeste e Médio Tejo	23
Quadro 4 : População Residente no Continente, NUT II – Centro e nas NUTIII - Oeste e Médio Tejo	27
Quadro 5 : Taxa de Crescimento Natural e Índice de Envelhecimento na NUT III e respectivos Concelhos, 2010	29
Quadro 6 : Taxa de Crescimento Natural e Índice de Envelhecimento nos Concelhos que integram a NUT III Médio Tejo, 2010.....	31
Quadro 7: Densidade populacional nas Províncias que constituem a Comunidade Autónoma de Castela e Leão	34
Quadro 8 : Posicionamento do Concelho de Ourém perante os portos comerciais situados na região	36
Quadro 9: Movimento geral de mercadorias em 2009, por Porto e Tipo de Carga	39
Quadro 10 : Distribuição da capacidade de alojamento nas NUT III que compõem a NUT II Centro.....	63
Quadro 11: Valor acrescentado bruto (VAB), milhões de euros	67
Quadro 12 : Valor acrescentado bruto (VAB) para as NUT III que integram a NUT II – Região Centro.....	68
Quadro 13 : Valor acrescentado bruto nas empresas por município da sede, segundo a CAE-Rev.3, 2009 nos Concelhos que integram o Médio Tejo, em milhões de euros.....	69
Quadro 14: PIB per capita (PPC), milhares de euros	70
Quadro 15 : PIB per capita (PPC) nas NUT II e nas NUTs III que compõem a Região Centro, milhares de euros	72

Índice de Figuras

Figura 1: Política de coesão EU (2007-2013) – Elegibilidade das Regiões após 2006	13
Figura 2 : Enquadramento do Concelho de Ourém na NUT II – Região de Lisboa e Vale do Tejo	17
Figura 3 : Integração do Concelho de Ourém na sub-região do Médio Tejo.....	18
Figura 4 : Região Centro	19
Figura 5 : Densidade populacional	26
Figura 6 - Rede Transeuropeia de Transportes – Rede Rodoviária (horizonte 2020) para Portugal.....	32
Figura 7 - Rede Transeuropeia de Transportes – Rede Rodoviária (horizonte 2020) na Europa	33
Figura 8 : Províncias que integram a Comunidade Autónoma de Castela e Leão	35
Figura 9 : Sistema portuário Nacional – portos comerciais.....	36
Figura 10 : Extensão dos principais eixos transeuropeus de transporte aos países	40
Figura 11: Previsão de crescimento do mercado de transporte aéreo	41
Figura 12 : Modelo territorial do PROT OVT	45
Figura 13 : Área de Influência do Aeroporto Regional de Fátima cobertura de 100 km	46
Figura 14: Sistema urbano e acessibilidades em Portugal Continental.....	54
Figura 15 : Sistema Urbano da Região Centro	56
Figura 16 : Sistema Urbano do Oeste e Vale do Tejo	58
Figura 17 : Principais destinos turísticos na área do PROT-OVT	62
Figura 18: Plano Diretor Municipal	74
Figura 19: Plano de Urbanização de Fátima	75
Figura 20: Plano de Pormenor de Zona Industrial de Ourém	76
Figura 21: Plano de Pormenor da Urbanização da Caridade	77
Figura 22: Plano de Pormenor da Zona Industrial do Centro de Saúde de Ourém	78
Figura 23: Plano de Pormenor para o Quarteirão formado pela Rua de Francisco Marto, Estrada da Lomba da Égua e Rua do Mercado.....	79



Figura 24: Plano de Pormenor da Quinta do Ribeirinho.....	80
Figura 25: Plano de Pormenor da Avenida Papa João XXII.....	81
Figura 26: Plano de Urbanização de Ourém.....	82
Figura 27: Plano de Pormenor da Tapada.....	84
Figura 28: Plano de Pormenor do Parque de Negócios de Fátima.....	86

1 Introdução

O Plano Director Municipal constitui um instrumento nevrálgico onde deverão ser vertidas as várias políticas sectoriais prosseguidas pela Câmara Municipal, assume especial preponderância o entrosamento entre a equipa técnica responsável pela preparação do projecto de Revisão, que compõem a Divisão de Planeamento e Ordenamento do Território (DPOT), e as diversas unidades orgânicas que compõem o organograma da Câmara Municipal.

A revisão do PDM impõe ainda uma articulação com as entidades externas, responsáveis pela elaboração dos planos territoriais de âmbito nacional ou regional cujas orientações e disposições deverão ser incorporadas no projecto de revisão do PDM; cumprindo assim um dos quatro princípios que regem o procedimento de formação de todos os planos territoriais “Colaboração entre vários sujeitos de direito público na formação dos Planos”.

Na medida em que os diferentes tipos de planos territoriais vinculam todas as entidades públicas, sendo, por isso, uma expressão da Heteroplanificação. Esta vinculatividade está expressamente prevista no art.º 11, nº1 da LBOTU e no art.º3, n1 e 2 do RJIGT.

Isto é, determina-se no art.º102, nº1 que “são nulos os planos elaborados e aprovados em violação de qualquer instrumento de gestão territorial com o qual devessem ser compatíveis ou conformes”, prescrevendo-se no art.º103 que “são nulos os actos praticados em violação de qualquer instrumento de gestão territorial aplicável”.

7

A Diversidade de planos Administrativos, voltados, ou para o planeamento económico (de desenvolvimento sociocultural) e de planeamento territorial, exigem portanto a necessária articulação entre estes dois tipos de planeamento.

O ordenamento do território é um domínio jurídico onde ganham especial relevo duas das formas mais importantes de actuação da moderna administração pública: a coordenação e a concertação.

O ordenamento do território e urbanismo são matérias onde existe uma multiplicidade de entidades públicas envolvidas, com interesses públicos em muitos casos diferenciados. A multiplicidade de interesses envolvidos exige também que se garanta na elaboração dos instrumentos de gestão territorial a colaboração e coordenação das actuações das diversas entidades. A importância da coordenação é tal que aparece na Lei de Bases do

Ordenamento do Território (LBPOTU) na forma de princípio jurídico [cfr. alínea c) do art.º 5.º].

Queremos com isto dizer, que a política de ordenamento do território é apenas uma, de outras políticas que se desenvolvem sobre o território.

Ora, atendendo às funções desempenhadas, por cada um dos planos, sejam eles, instrumentos de desenvolvimento territorial (PNPOT, os PROT e os Planos Intermunicipais de Ordenamento do Território); os instrumentos de planeamento sectorial (os planos sectoriais); os instrumentos de planeamento especial onde e integram os planos de ordenamento de áreas protegidas, os planos de ordenamento da orla costeira e os planos de albufeiras de águas públicas); e por ultimo os instrumentos de planeamento territorial ou planos municipais de ordenamento do território onde encontramos, o Plano Director Municipal, o Plano de Urbanização e o Plano de Pormenor, tornam a tarefa de planear, delinear uma estratégia para o território, num exercício que pressupõe uma ponderação, coordenação e não menos importante colaboração entre as diversas entidades públicas, que integram a administração directa ou indirecta do Estado e a própria administração local. Onde, a relação de verticalidade, tendencialmente se deverá esbater, caminhar no sentido da horizontalidade.

Por outro lado, as mutações decorrentes da integração do Estado em “regiões” supra estaduais, exige uma alteração não apenas da percepção da soberania, mas também de outros elementos do Estado, entre eles, o território. A alteração no caso do território, trata-se de uma consequência da globalização, pois a transferência de competências para entidades supranacionais e a consciencialização de que alguns dos problemas que afectam o planeta (sobretudo os problemas ambientais) tornam indispensável a vinculação dos diversos Estados a orientações e instruções de organizações e entidades externas condicionadoras das políticas nacionais, tornando evidente a perda de soberania, de disponibilidade de adoptar determinadas acções dentro do seu próprio território.

Em concreto, relativamente ao ordenamento do território, a integração de Portugal na União Europeia, exigiu a uma readaptação do planeamento aos objectivos europeus de construção de um modelo concordante de articulação de políticas e acções com incidência no território, onde se encontram presentes nomeadamente, as dimensões económicas, urbanísticas e ambientais orientadas para o cumprimento de objectivos estratégicos, onde o PNPOT é um exemplo evidente.

Não menos preponderante no planeamento territorial de cada Estado, é a protecção ambiental, enquanto política comunitária. Não obstante todos os movimentos, iniciativas para a sua assunção e tomada de consciência dos Estados, o ano de 1987 surge como o momento de viragem extremamente decisivo, ao nível comunitário, com a aprovação do Acto Único Europeu.

Momento marcante, na medida em que a política de ambiente deixa de estar dissimulada, passando a estar institucionalizada como uma política comum. Um capítulo é expressamente dedicado ao ambiente (TÍTULO XVI - artigos 130R, 130S, 130T) no Tratado de Roma subscrito em 25 de Março de 1957; os princípios contidos no artigo 130R são:

- > a preservação, a protecção e a melhoria da qualidade do ambiente;
- > a protecção da saúde das pessoas;
- > a utilização prudente e racional dos recursos naturais;
- > a promoção, no plano internacional, de medidas destinadas a enfrentar os problemas regionais ou mundiais do ambiente.

Desde então, a legislação comunitária tem assumido uma relevância crescentemente, um grande impacto nas legislações nacionais dos Estados Membros, onde a maioria da legislação ambiental foi adoptada em resposta aos Regulamentos e Directivas comunitárias.

E Portugal, não é excepção á recepção na ordem jurídica nacional de diversa legislação comunitária em matéria de ambiente; que directa ou indirecta tem efeitos colaterais no que à "construção" do edifício do ordenamento do território e urbanismo diz respeito. A título de exemplo referimos:

i) a Directiva nº 85/337/CEE do Conselho de 27 de Junho, com as alterações introduzidas pela Directiva nº97/11/CE do Conselho de 3 de Março e pela Directiva nº2003/35/CE do Parlamento e do Conselho de 26 de Maio (transposta através do Decreto-Lei nº69/2000 de 3 de Maio na actual redacção dada pelo DL nº197/2005, de 8 de Novembro), relativa à avaliação dos efeitos de determinados projectos públicos e privados no ambiente (AIA);

ii) a Directiva nº 96/61/CE, do Conselho, de 24 de Setembro revogada pela Directiva nº2008/1/CE do Parlamento Europeu e do Conselho de 15 de Janeiro de 2008 relativa à prevenção e controlo integrados da poluição (PCIP). A PCIP veio trazer uma nova

perspectiva às tradicionais estratégias sectoriais de combate à poluição, vindo reconhecer que a abordagem integrada no controlo da poluição favorece a protecção do ambiente no seu todo;

iii) a Directiva 2001/42/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de Junho de 2001, relativa à avaliação dos efeitos de determinados planos e programas no ambiente, transposta

transposta para o direito interno português pelo DL n.º 232/2007, de 15 de Junho.

A avaliação ambiental de Planos e Programas foi admitida no direito comunitário para colmatar as insuficiências da AIA de projectos (cfr. preâmbulo do Decreto-Lei n.º 232/2007). Na medida em que se constatava que a decisão acerca das características de um determinado projecto se encontra em muitos casos previamente condicionada por planos ou programas nos quais o projecto se enquadra, esvaziando-se, deste modo a utilidade e o alcance da própria Avaliação de Impacto Ambiental;

2 Enquadramento Estratégico

Na revisão do Plano Director Municipal de Ourém pretende-se a incorporação das Estratégias, Políticas, Programas e Planos de âmbito nacional, regional e supra municipal com incidência no território municipal, nomeadamente, estratégias e políticas nacionais e estratégias e programas nacionais de âmbito sectorial.

A revisão do PDM assume um papel de destaque, de modo a responder a problemas e constrangimentos crónicos que tem afectado a afirmação do Concelho de Ourém. O orçamento e as Grandes Opções do Plano 2012-2015 (GOP) salienta no capítulo 5.5 – Habitação e Urbanismo, alínea n) a cronologia associada a este procedimento, referindo que *“Está em curso a Revisão do PDM devendo estar concluída até ao final de 2011, a fase de caracterização e diagnóstico. Deste modo, em 2012, complementarmente com o início de elaboração da proposta deverão desenvolver-se as seguintes acções:*

i) No âmbito da RAN: Identificar as áreas que integram a RAN de acordo com a legislação em vigor, sendo estas analisadas para identificação de erros de escala e outras discrepâncias, sendo por fim publicada.

ii) No âmbito da REN: Neste contexto já se iniciou o estudo de algumas linhas de água e identificaram-se algumas áreas a integrar possivelmente em leito de cheia, efectuou-se a ordenação das linhas de água segundo o método de sthraler e realizaram-se deslocações ao terreno para determinação de linhas de água permanentes e temporárias.

Acrescenta aquele documento que *“ O modelo estratégico territorial, continuará em elaboração pelo consórcio CESO/SAER”*. Através deste documento, pretende-se que sejam apresentadas diversas orientações de modo a implementar o modelo de organização territorial para o Concelho de Ourém. E como tal entende-se ser este, o PDM, aquele onde deverão repousar as acções destinadas a valorizarem os recursos existentes no território, e aquele que entendemos oportuno para corporizar e definir a estratégia territorial para o Concelho de Ourém.

As orientações previstas nas estratégias e políticas de âmbito nacional, designadamente no Programa Nacional da Política Nacional da Política de Ordenamento do Território (PNOT), na Estratégia Nacional de Desenvolvimento Sustentável (ENDS), nos planos especiais, assim como nos planos e estratégias sectoriais, ou no âmbito regional, o PROT OVT, constituem referências para a revisão do PDMO.

No domínio do ambiente, destacamos o Plano Nacional de Política do Ambiente (PNPA). Este Plano encontra-se previsto na Lei de Bases do Ambiente (Lei n.º 11/87 de 07 de Abril

que está há mais de 20 anos em vigor), e é indicador de orientações/acções ao nível da política de ambiente, transversais a diversos sectores, onde o ordenamento do território é objecto de destaque.

Relativamente a este instrumento, considera-se importante destacar algumas das suas linhas de orientação estratégica, pela importância que assumem para a construção do cenário/da perspectiva que se pretendem verter no projecto de revisão da organização do território municipal, assim sendo:

- i) Resolução das disfunções ambientais graves ou que impliquem riscos potenciais para as populações;
- ii) Superação de carências básica de infra-estruturas;
- iii) Conservação e valorização do património natural e da paisagem
- iv) Redução do impacte ambiental das actividades produtivas
- v) Abordagens espacialmente integradas dos problemas ambientais

Por outro lado, o PDMO para além da necessidade de absorver e articular as orientações estabelecidas nos instrumentos de gestão territorial de âmbito nacional e regional, e servir de referencia para o desenvolvimento das intervenções sectoriais do Estado no território municipal, integra ainda as acções e opções estratégicas de desenvolvimento definidas no quadro supra municipal nos próximos anos, como seja o Plano estratégico para o território da comunidade urbana de Leiria (AMLEI, 2007) ou o Programa territorial desenvolvimento – estratégia de desenvolvimento 2020, Plano de Acção 2007/2013 para o Médio Tejo e Pinhal Interior Sul (Comunidade Urbana do Médio Tejo e Associação de Municípios do Pinhal Interior Sul, 2008).

Com esta articulação pretende-se **reforçar a coesão social, territorial e potenciar o património natural e paisagístico enquanto elementos indissociáveis para a competitividade e desenvolvimento equilibrado; sendo estes de resto prioridades que encontramos no QREN 2007/2013.**

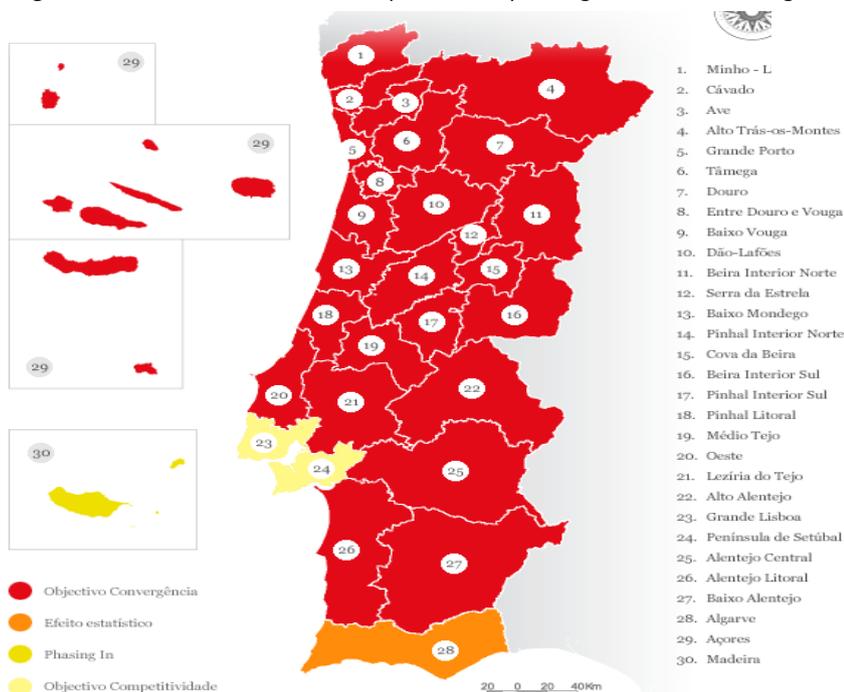
A preocupação pelo reforço da coesão no contexto municipal ou supra municipal prossegue igualmente uma política central da Comunidade Europeia; onde o QREN constitui um elemento indispensável [cfr. n.º1 do art.º 27.º do Regulamento (CE) N.º 1083/2006 do Conselho de 11 de Julho de 2006 que estabelece disposições gerais sobre o Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional, o Fundo Social Europeu e o Fundo de Coesão]]. Entende-se pertinente salientar quais os fundos que suportam a política de coesão: Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional (FEDER), o Fundo Social Europeu (FSE) e o Fundo de Coesão.

Os recursos disponíveis a afectar aos fundos para o período de 2007 a 2013 ascendem a 308 041 000 000 EUR a preços de 2004, sendo que em termos de repartição destes recursos orçamentais, são concentrados de um modo evidente nas regiões que integram o Objectivo da Convergência, representando mais de 81,54% do total dos recursos, isto é, um total de 251 163 134 221 EUR.

O Concelho de Ourém nesta matéria apresenta uma situação curiosa, na medida em que para efeitos estatísticos e de planeamento insere-se na NUT II – Região de Lisboa e Vale do Tejo, e na NUT II - Região Centro, enquanto região elegível para financiamento pelos fundos estruturais a título do Objectivo da Convergência¹.

A este propósito referimos a decisão da Comissão de 04 de agosto de 2006, publicada no Jornal Oficial da União Europeia em 06 de setembro desse mesmo ano, que estabelece no seu Anexo I a Lista das regiões NUTS 2 elegíveis para financiamento pelos Fundos Estruturais no âmbito do objectivo «Convergência²», no período de 1 de Janeiro de 2007 a 31 de dezembro de 2013 (vd. fig.1).

Figura 1: Política de coesão EU (2007-2013) – Elegibilidade das Regiões após 2006



Fonte: QREN

¹ Cfr. Regulamento (CE) n.º 1059/2003, cujo produto interno bruto (PIB) *per capita*, medido em paridades de poder de compra e calculado a partir dos dados comunitários relativos ao período de 2000-002, seja inferior a 75 % do PIB médio da UE-25 para o mesmo período de referência.

² Norte, Centro, Alentejo e a Região Autónoma dos Açores.

Relativamente à elegibilidade das regiões portuguesas no período 2007-2013, o quadro é o seguinte:

- i) a região de Lisboa integra o Objectivo Competitividade Regional e Emprego;
- ii) a região Autónoma da Madeira será elegível ao **phasing-in** (regiões que deixaram de ser elegíveis devido ao crescimento das suas economias) do Objectivo Competitividade Regional e Emprego;
- iii) a região do Algarve será elegível ao phasing-out (regiões que, por razões estatísticas, deixaram de ser plenamente elegíveis ao Objectivo Convergência) do Objectivo Convergência;
- iv) e as regiões do Norte, Centro, Alentejo e Região Autónoma dos Açores integram o Objectivo Convergência.

Também na Carta Europeia do Ordenamento do Território aprovada a 20 de Maio de 1983, são objectivos fundamentais do ordenamento do território, o desenvolvimento socioeconómico equilibrado das regiões, a melhoria da qualidade de vida das pessoas, a gestão responsável dos recursos naturais e a protecção do ambiente, bem como a utilização racional do território (conforme art.º 66, nº2 alínea b) da CRP). São seis os princípios orientadores do PNROT para Portugal até 2025 (cfr. n.º2, art.º5 da Lei n.º58/2007):

1. Conservar e valorizar a biodiversidade;
2. Reforçar a competitividade territorial;
3. Promover o desenvolvimento policêntrico;
4. Assegurar a equidade territorial;
5. Expandir as redes e infra-estruturas;
6. Reforçar a qualidade e eficiência.

Esta preocupação por um desenvolvimento equilibrado dos territórios, estende-se na actualidade ao território da União Europeia, falando-se de um ordenamento do território de Âmbito Comunitário.

Disso é exemplo, o disposto no artigo 175º parágrafo segundo do Tratado de Roma, onde é expresso que a União Europeia está habilitada a adoptar medidas de ordenamento do território e de afectação dos solos. E fê-lo, desde logo através da aprovação do Esquema de Desenvolvimento do espaço Comunitário (EDEC).

Tanto mais que a ideia de ordenamento do território da União Europeia está presente no artigo 26.º do RJIGT, onde se determina que " O Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território estabelece as grandes opções com relevância para a

organização do território nacional, consubstancia o quadro de referência a considerar na elaboração dos demais instrumentos de gestão territorial", e constitui um instrumento de cooperação com os demais Estados membros para a organização do território da União Europeia.

Em razão do exposto, concluímos que o procedimento de revisão do Plano Director Municipal de Ourém, deverá ponderar e noutros casos incorporar as orientações, as políticas, os programas e planos sectoriais que tenham incidência no Concelho de Ourém. Destes realçamos os seguintes:

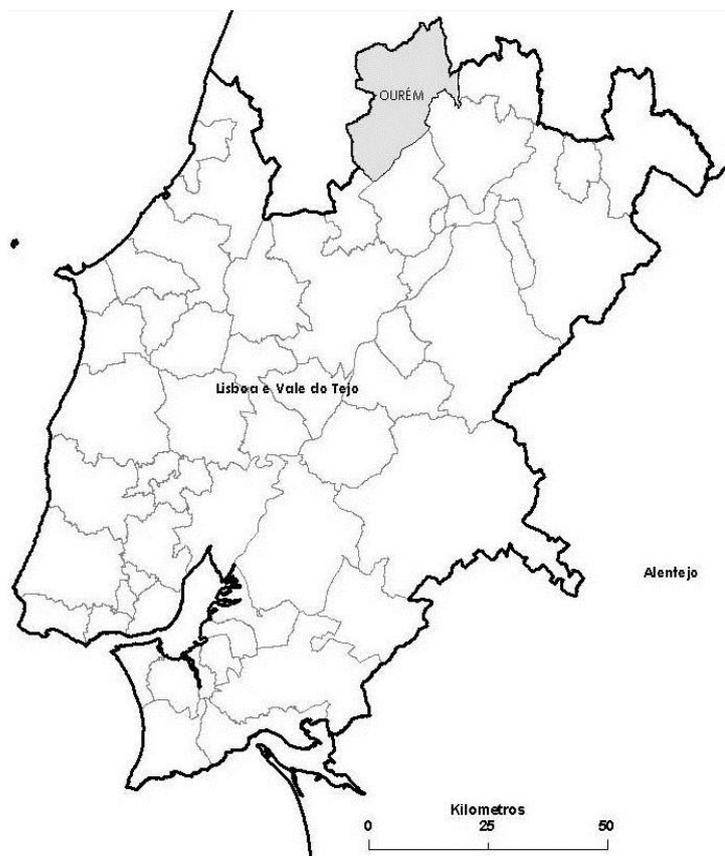
- i) Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território (PNPOT) – aprovado pela Lei n.º 58/2007, de 4 de Setembro;
- ii) Plano Regional de Ordenamento do Território do Oeste e Vale do Tejo (PROT-OVT) – aprovado pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 64-A/2009, de 06 de Agosto, com a redacção dada pela Declaração de Rectificação n.º 71-A/2009;
- iii) Plano de Bacia Hidrográfica do Rio Tejo (PBH Tejo);
- iv) Plano Nacional de Defesa da Floresta Contra Incêndios - aprovado pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 65/2006, de 26 de Maio;
- v) Plano Regional de Ordenamento Florestal do Ribatejo -aprovado pelo Decreto Regulamentar n.º 16/2006, de 19 de Outubro;
- vi) Estratégia Nacional para as Florestas - aprovado pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 114/2006, de 17 de Agosto;
- vii) Programa de Acção Nacional para o Combate à Desertificação;
- viii) Plano Rodoviário Nacional 2000 (PRN);
- ix) Instrumentos de Conservação da Natureza;
- x) Plano Estratégico Nacional do Turismo (PENT) – aprovado pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 53/2007, de 4 de Abril;
- xi) PNDES – Plano Nacional de Desenvolvimento Económico e Social;
- xii) Plano estratégico para o território da comunidade urbana de Leiria;
- xiii) Programa territorial desenvolvimento – estratégia de desenvolvimento 2020, Plano de Acção 2007/2013 para o Médio Tejo e Pinhal Interior Sul (Comunidade Urbana do Médio Tejo e Associação de Municípios do Pinhal Interior Sul, 2008);
- xiv) Plano Estratégico dos Transportes (2011-2015);
- xv) Plano Estratégico de Abastecimento de Água e de Saneamento de Águas Residuais 2007–2013 (PEAASAR II) – aprovado pelo Despacho n.º 2339/2007, de 14 de Fevereiro;
- xvi) Estratégia Nacional de Desenvolvimento Sustentável (ENDS) – aprovado pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 109/2007, de 20 de Agosto;

- xvii) Programa Nacional para o Uso Eficiente da Água (PNUEA) – RCM n.º 113/2005, de 30 de Junho;
- xviii) Orçamento e Grandes Opções do Plano 2012-2015, Município de Ourém;
- xix) Estratégia Nacional para a Conservação da Natureza e Biodiversidade (ENCNB) – aprovada pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 152/2001, de 11 de Outubro;
- xx) Plano Nacional para as Alterações Climáticas 2006 -aprovado pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 1/2008, de 4 de Janeiro (novas metas 2007 do PNAC 2006);
- xxi) Plano Estratégico para os Resíduos Sólidos Urbanos 2007–2016 (PERSU II) – aprovado pelo Portaria 187/2007, de 12 de Fevereiro;
- xxii) Plano Estratégico Nacional para o Desenvolvimento Rural 2007–2013 – aprovado pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 147/2006, de 2 de Novembro;
- xxiii) Estratégia Nacional para a Energia - aprovado pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 169/2005, de 24 de Outubro);
- xxiv) Plano Estratégico Sectorial de Gestão dos Resíduos Industriais – (PESGRI) - aprovado pelo Decreto-Lei n.º 516/99, de 2 de Dezembro.

3 Enquadramento Geográfico / Âmbito Territorial

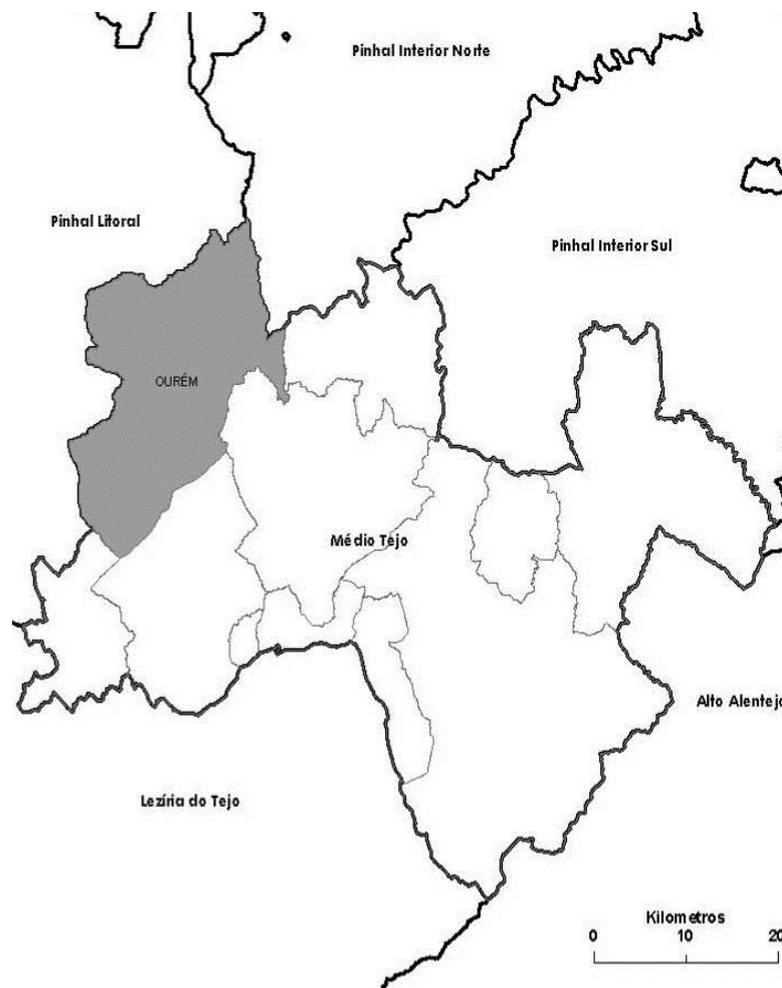
O Concelho de Ourém, localiza-se a noroeste do Distrito de Santarém, integra a Região de Lisboa e Vale do Tejo (a que corresponde para de planeamento – a Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo (CCDR LVT – vd. figura 2), e a NUT III, correspondente ao Médio Tejo (vd. fig. 3).

Figura 2 : Enquadramento do Concelho de Ourém na Região de Lisboa e Vale do Tejo



Fonte: Município de Ourém

Figura 3 : Integração do Concelho de Ourém na sub-região do Médio Tejo



Fonte: Município de Ourém

O Município faz fronteira a norte com os Concelhos de Batalha, Leiria e Pombal e a nascente com os Concelhos de Alvaiázere, Ferreira do Zêzere e Tomar, a sul confina com os Concelhos de Torres Novas, Alcanena e com o Parque Natural das Serras de Aires e Candeeiros³ (PNSAC).

É servido pela Auto-Estrada n.º1 (AE1), que atravessa o Concelho de Ourém no seu extremo sudeste na direcção norte-sul.

Em termos estatísticos o Concelho de Ourém integra a NUT II do Centro, a mesma utilizada para aplicação da componente regional do QREN. A NUT II Centro (vd. fig. 4), com a integração das NUTs III (Oeste e Médio Tejo), constitui 31.3% do território de Portugal Continental e aproximadamente 28.97% da população residente total (vd. quadro 1).

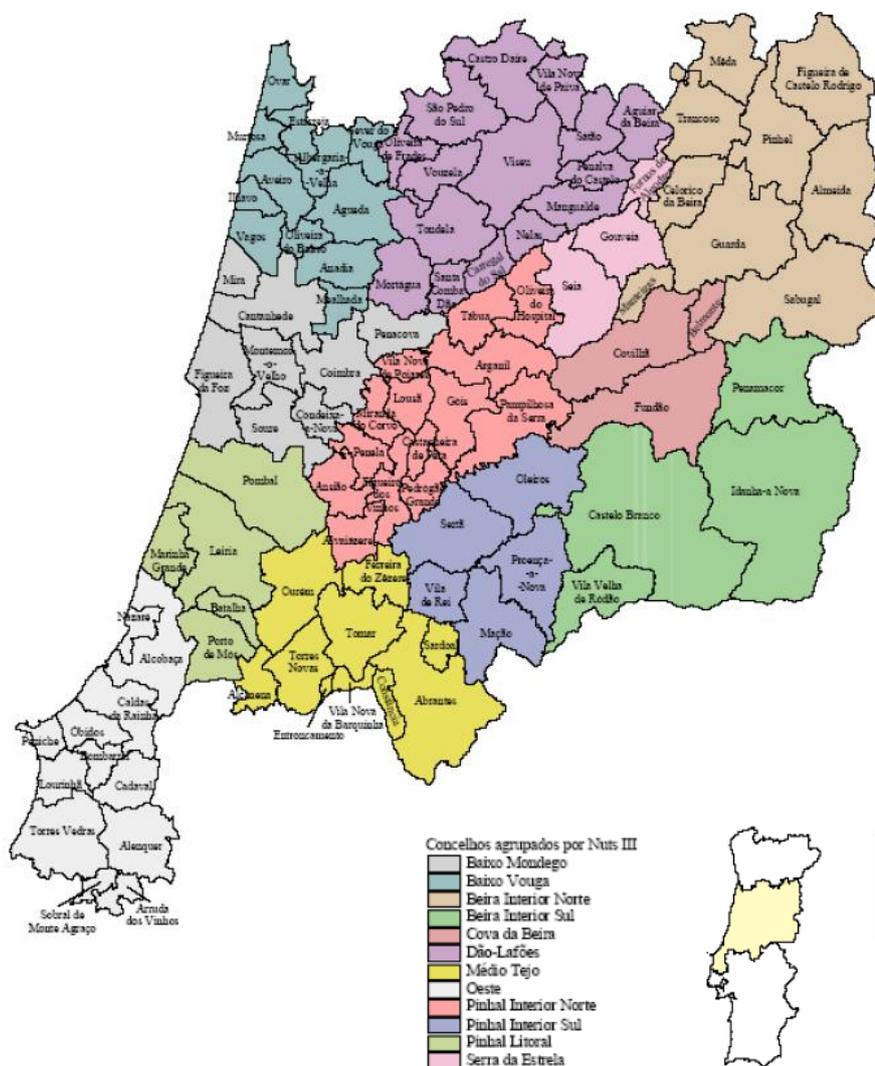
³ Decreto-lei n.º 118/79, de 4 de Maio.

Quadro 1 : População Residente no Continente, NUT II – Centro e nas NUTIII - Oeste e Médio Tejo

DESIGNAÇÃO TERRITORIAL	POPULAÇÃO RESIDENTE (TOTAL)	%
Continente (NUT I)	10 041 813	100
Região Centro (NUT II)	2 327 026	23.17
Oeste (NUT III)	361 134	3.60
Médio Tejo (NUT III)	221 016	2.20

Fonte: INE, Dados Preliminares dos Censos, 2011

Figura 4: Região Centro



Fonte: Programa Operacional do Centro: Mais Centro, 2007-2013

O Concelho possui uma área total de 416,6 Km², sendo actualmente constituído por 18 freguesias: Alburitel, Atouguia, Casal dos Bernardos, Caxarias, Cercal, Espite, Fátima, Formigais, Freixianda, Gondemaria, Matas, Nossa Senhora da Piedade, Nossa Senhora das Misericórdias, Olival, Ribeira do Fárrio, Rio de Couros, Seiça, Urqueira, correspondendo a uma população de 45 887⁴ habitantes.

A numero total de habitantes e a área em que vivem, isto é, o numero de habitantes por quilómetro quadrado, tal como é característica no contexto mundial, onde por diversas razões a população não se distribui de um modo homogéneo pela superfície da Terra, também no Concelho de Ourém, observamos territórios no contexto intra-concelhio com realidades muito dispares, no que concerne a este indicador.

Os valores recolhidos no último recenseamento geral da população (Censos de 2011), embora ainda preliminares, demonstram que a freguesia Sede de Concelho representa a maior densidade populacional, com 353 habitantes / Km², seguida por Fátima com 161 hab/km², Gondemaria com 133 hab/km², Atouguia com 125 hab/Km² e Nossa Senhora das Misericórdias com 125 hab/km².

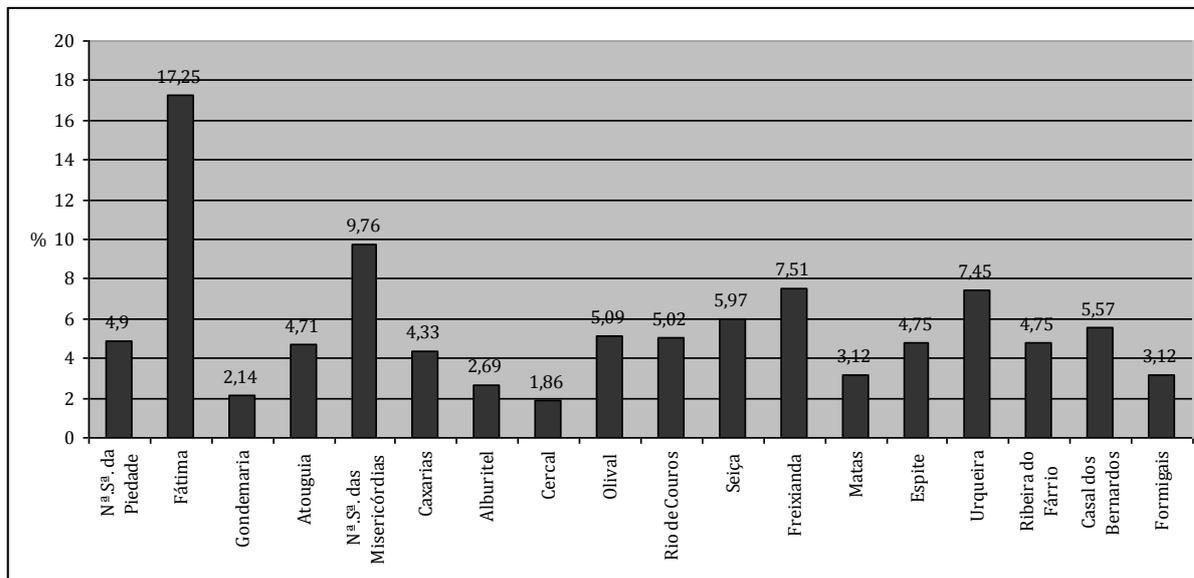
No quadro 2 as densidades populacionais que encontramos nas freguesias que compõem o território municipal (353hab/km² na freguesia de N^ª.S^ª. da Piedade e 29 hab/km² na freguesia de Formigais), permite concluir que estamos perante um Concelho com realidades consideravelmente diferentes no que à distribuição da população residente diz respeito: as freguesias situadas a sul de Caxarias, inclusive, registam as densidades populacionais mais elevadas; em sentido inverso, o norte do Concelho regista as densidades populacionais mais baixas. Outro dado relevante e que segue o nosso raciocínio, refere-se ao facto de mais de 64% da população residente estar localizada em apenas 6 das 18 freguesias que compõem o Concelho de Ourém; ou seja nestas 6 freguesias residem aproximadamente 29 632 dos 45 887 habitantes que vivem no Concelho de Ourém.

⁴ Cfr. Dados Preliminares, Censos 2011.

Quadro 2 : Áreas das freguesias que compõe o concelho de Ourém e a distribuição da população residente

FREGUESIA	Área (km2)	(%)	População Residente (2011)	Densidade Populacional	Posição
N ^ª .S ^ª . da Piedade	20,42	4,90	7.204	352,73	1
Fátima	71,84	17,25	11.538	160,61	2
Gondemaria	8,92	2,14	1.183	132,59	3
Atouguia	19,61	4,71	2.460	125,43	4
N ^ª .S ^ª . das Misericórdias	40,67	9,76	5.083	124,97	5
Caxarias	18,03	4,33	2.164	119,99	6
Alburitel	11,19	2,69	1.176	105,05	7
Cercal	7,76	1,86	785	101,11	8
Olival	21,19	5,09	1.996	94,21	9
Rio de Couros	20,91	5,02	1.877	89,75	10
Seiça	24,88	5,97	2.071	83,24	11
Freixianda	31,30	7,51	2.471	78,95	12
Matas	12,98	3,12	946	72,87	13
Espite	19,79	4,75	1.103	55,74	14
Urqueira	31,04	7,45	1.697	54,67	15
Ribeira do Fárrio	19,80	4,75	830	41,92	16
Casal dos Bernardos	23,21	5,57	929	40,03	17
Formigais	13,00	3,12	374	28,78	18
CONCELHO	416,6	100	45 887	-	-

Gráfico 1: Posição relativa das freguesias do Concelho de Ourém segundo o critério da respectiva área



Neste sentido também, segundo a classificação utilizada pelo Instituto Nacional de Estatística (INE) para a “Tipologia de Áreas Urbanas⁵” (2001), o território sul do concelho de Ourém é constituído por três freguesias caracterizadas como Áreas Predominantemente Urbanas (APU) – N.ª S.ª da Piedade, N.ª S.ª das Misericórdias e Fátima, sendo as freguesias de Atouguia, Gondemaria, Cercal, Rio de Couros e Caxarias consideradas como áreas mediamente urbanas (AMU), ao passo que as freguesias de Formigais, Seiça, Olival, Urqueira, Espite, Matas, Casal dos Bernardos, Ribeira do Fárrio são caracterizadas como Áreas Predominantemente Rurais.

No decorrer do processo de Revisão do PDM de Ourém, pretende-se que exista um acompanhamento da proposta pelas Câmaras Municipais envolvidas (Alcanena, Alvaiázere, Batalha, Ferreira do Zêzere, Leiria, Pombal, Tomar, Torres Novas), assim como uma consulta/colaboração com a Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Centro responsável pela gestão do Programa operacional regional do centro, não descurando a participação efectiva nos trabalhos da Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo que integra a

⁵ A tipologia de áreas de referência para fins estatísticos, segundo o Instituto Nacional de Estatística, é composta por três níveis, dos quais dois são urbanos: Áreas predominantemente urbanas (APU), Áreas mediamente urbanas (AMU) e Áreas predominantemente rurais (APR).

Comissão de Acompanhamento responsável pelos trabalhos de Revisão do Plano Director Municipal de Ourém⁶.

3.1 Estrutura Demográfica

A estrutura demográfica regional é reveladora dos desequilíbrios existentes internamente, com uma faixa litoral relativamente dinâmica e as áreas do interior em processo de despovoamento (cfr. quadro 3).

Quadro 3 : População Residente no Continente, nas NUT II e nas NUTIII

DESIGNAÇÃO DAS NUTII	POPULAÇÃO RESIDENTE TOTAL (2001)	POPULAÇÃO RESIDENTE TOTAL (2011)	% DE POPULAÇÃO RESIDENTE	VARIAÇÃO (2001-2011)
CONTINENTE	9869343	10041813	100	1,75
NORTE	3687293	3689713	36,7	0,07
Minho-Lima	250275	244947	2,4	-2,13
Cávado	393063	410608	4,1	4,46
Ave	509968	511303	5,1	0,26
Grande Porto	1260680	1286139	12,8	2,02
Tâmega	551309	550804	5,5	-0,09
Entre Douro e Vouga	276812	275117	2,7	-0,61
Douro	221853	205947	2,1	-7,17
Alto Trás-os-Montes	223333	204848	2	-8,28
CENTRO	2348397	2327026	23,2	-0,91
Baixo Vouga	385724	390707	16,8	1,29
Baixo Mondego	340309	332153	14,3	-2,40
Pinhal Litoral	250990	261378	11,2	4,14

⁶ CCDRLVT; Câmara Municipal de Ourém; Assembleia Municipal de Ourém; ANPC — Autoridade Nacional de Protecção Civil; ARH -Tejo — Administração de Região Hidrográfica do Tejo; ARSLVT — Administração Regional de Saúde de Lisboa e Vale do Tejo; DGEG — Direcção -Geral de Energia e Geologia; DRAPLVT — Direcção Regional de Agricultura e Pescas de Lisboa e Vale do Tejo; DRELVT — Direcção Regional de Economia de Lisboa e Vale do Tejo; DRFLVT — Direcção Regional de Florestas de Lisboa e Vale do Tejo da Autoridade Florestal Nacional; ICNB — Instituto da Conservação da Natureza e da Biodiversidade; IGESPAR — Instituto de Gestão do Património Arquitectónico e Arqueológico; IGP — Instituto Geográfico Português; IMT — Instituto da Mobilidade e Transportes Terrestres; INIR — Instituto de Infra -Estruturas Rodoviárias; Turismo de Portugal; Câmara Municipal de Alcanena; Câmara Municipal de Alvaiázere; Câmara Municipal da Batalha; Câmara Municipal de Ferreira do Zêzere; Câmara Municipal de Leiria; Câmara Municipal de Pombal; Câmara Municipal de Tomar; Câmara Municipal de Torres Novas.

Pinhal Interior Norte	138535	131199	5,6	-5,30
Dão-Lafões	286313	278015	11,9	-2,90
Pinhal Interior Sul	44803	40724	1,8	-9,10
Serra da Estrela	49895	43721	1,9	-12,37
Beira Interior Norte	115325	104371	4,5	-9,50
Beira Interior Sul	78123	74861	3,2	-4,18
Cova da Beira	93579	87747	3,8	-6,23
Oeste	338711	361134	15,5	6,62
Médio Tejo	226090	221016	9,5	-2,24
LISBOA	2661850	2815851	28	5,79
Grande Lisboa	1947261	2037823	72,4	4,65
Península de Setúbal	714589	778028	27,6	8,88
ALENTEJO	776585	758739	7,6	-2,30
Alentejo Litoral	99976	97918	12,9	-2,06
Alto Alentejo	127026	118858	15,7	-6,43
Alentejo Central	173646	167528	22,1	-3,52
Baixo Alentejo	135105	126602	16,7	-6,29
Lezíria do Tejo	240832	247833	32,7	2,91
ALGARVE	395218	450484	4,5	13,98

Fonte: INE, Dados Preliminares dos Censos, 2011

Observando o quadro acima, compreendemos que é notório o contraste entre as áreas do litoral Norte, Centro e o Algarve e, do outro lado, as restantes áreas do país, com destaque para as NUT II situadas no interior e NUT II – Alentejo, com excepção da Lezíria do Tejo. Conforme demonstra o quadro 4 abaixo apresentado, regista-se uma elevada densidade populacional na faixa litoral ao invés as NUTIII situadas na faixa interior com densidades, em regra, muito baixas. Esta realidade, revela a capacidade de atracção das áreas do Litoral, com excepção do Litoral Alentejano), onde se localizam as cidades com maior preponderância no sistema urbano nacional.

As áreas situadas no interior continuam a manifestar uma grande dificuldade de atrair população; com excepção de algumas capitais do interior que tem registado um crescimento do seu efectivo populacional [caso de Viseu, que registou, segundo os dados dos Censos de 2011, na NUT III – Dão-Lafões, é o único Concelho (dos 15 que integram esta NUTIII), a registar uma variação positiva da sua população residente, 6,52%]. Os Concelhos do interior, conforme dados provisórios do último recenseamento geral da população, continuam a registar um êxodo crescente das suas populações em direcção às cidades que se situam na faixa litoral; essencialmente na conurbação urbana que se estende de Setúbal a Viana do Castelo.

Além dos dados estatísticos que são apresentados, os movimentos da população são o indicador mais fiável – mesmo o mais relevante, estando a economia ao serviço do homem – acerca de qualquer alteração registada nas condições de vida: na medida em que em regra não é por gosto, mas sim por necessidade, que as pessoas se afastam dos seus locais de origem, onde se encontravam familiar, social e culturalmente integradas. Os números enunciados no quadro 3 para Portugal Continental são claros, demonstrando que a atracção da população se tem verificado sobremaneira para as áreas metropolitanas de Lisboa e do Porto e para o Algarve.

Os aumentos foram acompanhados apenas por algumas áreas do litoral, casos do Cávado (+ 4,46%), do Baixo Vouga (+1,29%), do Pinhal Litoral (+4,14%), do Oeste (+6,62) e da Lezíria do Tejo (+2,91%); contrastando com a perda da maioria das NUT III do interior, com especial preponderância para o Pinhal Interior Sul (-9,10%), o Baixo Alentejo (-6,29%), o Alto Alentejo (-6,43%), a Beira interior norte (-9,50%), o Alentejo central (-3,52%), o Pinhal Interior Norte (-5,30%), o Alto Trás-os-Montes (-8,28%) e da Serra da Estrela (-12,37%); estas NUT III no período de referência (2001-2011) perderam 69 817 habitantes.

Apesar de se denotar um abrandamento do movimento para os grandes centros, continua a suscitar preocupação a circunstância de se tratar de um movimento selectivo, dos quadros melhor qualificados, na medida em que é nestas áreas (do litoral) que se encontram os empregos mais atractivos. Temos por isso um empobrecimento grave dos meios urbanos de pequena e média dimensão, incapazes de fixar estes quadros; empobrecimento que é factor cumulativo do agravamento das assimetrias.

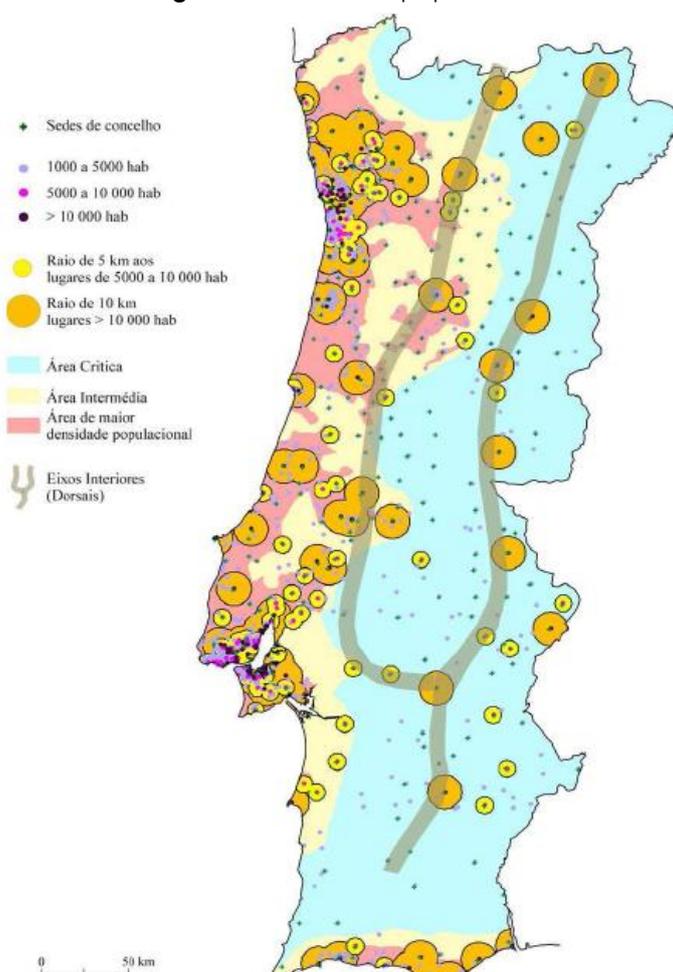
Constata-se deste modo desequilíbrios para os quais não se encontram justificação nas condições de que dispomos, para se seguir uma política promotora de um maior equilíbrio, com a valorização dos centros urbanos de média e pequena dimensão, alguns deles no interior, que poderiam beneficiar com o crescimento e a aproximação da economia espanhola, assim como das oportunidades que nos fornecem hoje as telecomunicações, perdendo importância a distância física; existindo pelo contrário motivos de sobra para que sejam muito grandes os custos económicos e sociais das concentrações de Lisboa e Porto.

Conforme afirma M.Porto, *“não estando pois em condições naturais, sociais ou económicas a explicação para os desequilíbrios, esta encontra-se antes (na linha de uma tradição de centralização política e administrativa) na teoria económica da política,*

sendo politicamente mais rentável (mais eficiente) favorecer as zonas mais próximas do poder (incluindo a burocracia) e onde há mais votos, num processo cumulativo de concentração da riqueza e da população que poderá levar a que dentro de poucos anos esteja aí metade dos portugueses".

Estima-se que os distritos das áreas metropolitanas (Lisboa, Setúbal e Porto) tinham em 2001, 47,7% da população residente (4 706 308 habitantes) esta tendência de concentração acentuou-se, pese embora de forma mais ténue, constituindo em 2011, 48,9%, ou seja, 4 910 871 habitantes. Portanto, apenas três dos dezoito distritos que compõem o mapa administrativo do Continente, constituem o local de residência de quase 50% do total da população residente em Portugal Continental. O mapa abaixo, vem confirmar o que acabamos de descrever no presente parágrafo.

Figura 5 : Densidade populacional



Fonte: PNPT, 2006

Ao nível do povoamento, a uma densidade populacional de 112,7 habitantes por km² observada no Continente registam-se grandes disparidades internas entre o litoral e o interior (vd. quadro 4 e gráfico 2).

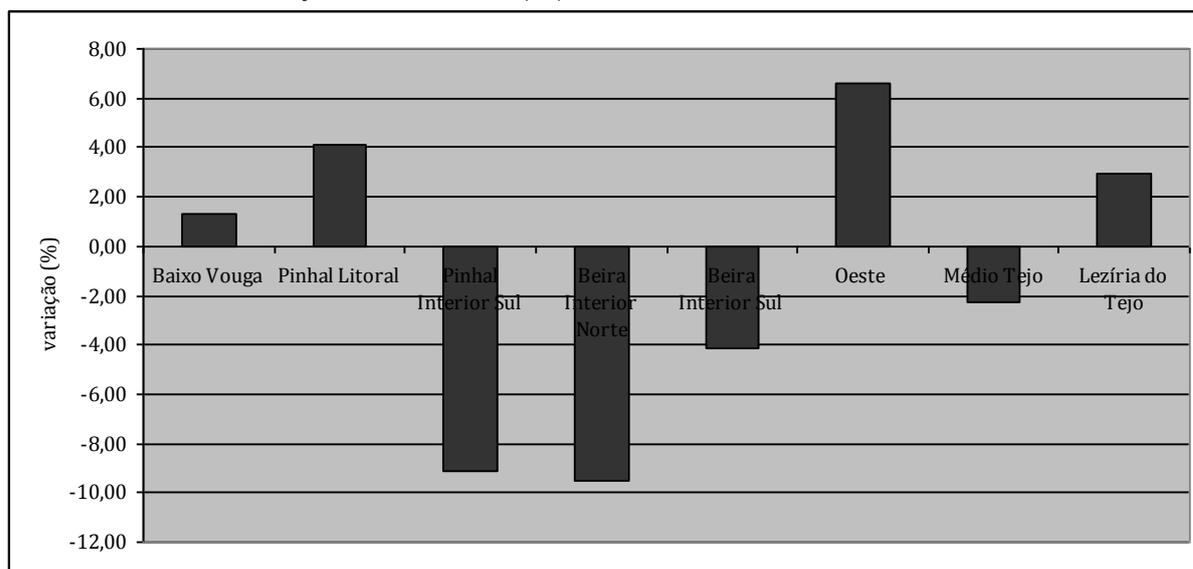
Quadro 4 : População Residente no Continente, NUT II – Centro e nas NUTIII - Oeste e Médio Tejo

DESIGNAÇÃO TERRITORIAL	ÁREA (km ²)	DENSIDADE POPULACIONAL (Hab/Km ²)
CONTINENTE	89 088,9	112,7
NORTE	21 285,9	173,3
Minho-Lima	2218,8	110,4
Cávado	1245,8	329,6
Ave	1245,9	410,4
Grande Porto	814,7	1578,7
Tâmega	2619,6	210,3
Entre Douro e Vouga	861,4	319,4
Douro	4108	50,1
Alto Trás-os-Montes	8171,6	25,1
CENTRO	28 199,4	82,5
Baixo Vouga	1803,6	216,6
Baixo Mondego	2062,8	161
Pinhal Litoral	1743,6	149,9
Pinhal Interior Norte	2616,5	50,1
Dão-Lafões	3488,9	79,7
Pinhal Interior Sul	1904,8	21,4
Serra da Estrela	867,8	50,4
Beira Interior Norte	4062,6	25,7
Beira Interior Sul	3748,2	20
Cova da Beira	1374,6	63,8
Oeste	2220,2	162,7
Médio Tejo	2305,9	95,8
LISBOA	3 001,9	938
Grande Lisboa	1376,7	1480,2
Península de Setúbal	1625,2	478,7
ALENTEJO	31 604,9	24
Alentejo Litoral	5309,4	18,4
Alto Alentejo	6249	19
Alentejo Central	7228,8	23,2
Baixo Alentejo	8542,7	14,8
Lezíria do Tejo	4275	58
ALGARVE	4 996,8	90,2

Fonte: INE, Censos 2011 (resultados provisórios), Anuário Estatístico, 2010

No contexto regional, a densificação das NUT III situadas no Litoral, que varia entre os 162,7 habitantes por km² (Oeste), 216,6 habitantes por km² (Baixo Vouga), o Pinhal Litoral com 1149,9 hab/km², e os 95,8 hab/km², desvanece-se à medida que nos encaminhamos para o interior; onde encontramos valores substancialmente mais reduzidos de 20 hab/km² (Beira Interior Sul), 21,4 hab/km² (Pinhal Interior Sul) e 25,7 hab/km² (Beira Interior Norte), ou os 58 hab/km², o que revela a fraca capacidade destes locais para atrair ou manter os cidadãos.

Gráfico 2 : Variação da densidade populacional entre 2001 e 2011, em oito NUT III



A taxa de crescimento efectivo, enquanto indicador que permite compreender a variação populacional durante um determinado período de tempo, em regra um ano civil, para a Região Centro vem reforçar que a tendência de decréscimo do seu efectivo populacional do período intercensitário 2001-2011, é a confirmação da trajectória que encontramos no Anuário Estatístico de 2010. Segundo esta última publicação estatística, a taxa de crescimento natural na Região situava-se em -0,34% contra os -0,05% no Continente; outro indicador que denuncia a presença na Região de uma pirâmide etária claramente invertida, é o índice de envelhecimento⁷, de 152,9, superior a 122,9 no Continente. Ao nível das NUT III, o cenário de dicotomia litoral/interior mantém-se, com as

⁷ Relação entre a população idosa e a população jovem, definida habitualmente como o quociente entre o número de pessoas com 65 ou mais anos e o número de pessoas com idades compreendidas entre os 0 e os 14 anos (expressa habitualmente por 100 pessoas dos 0 aos 14 anos).

áreas situadas na faixa litoral a registarem ao nível destes dois indicadores ritmos/tendências diferentes; senão vejamos.

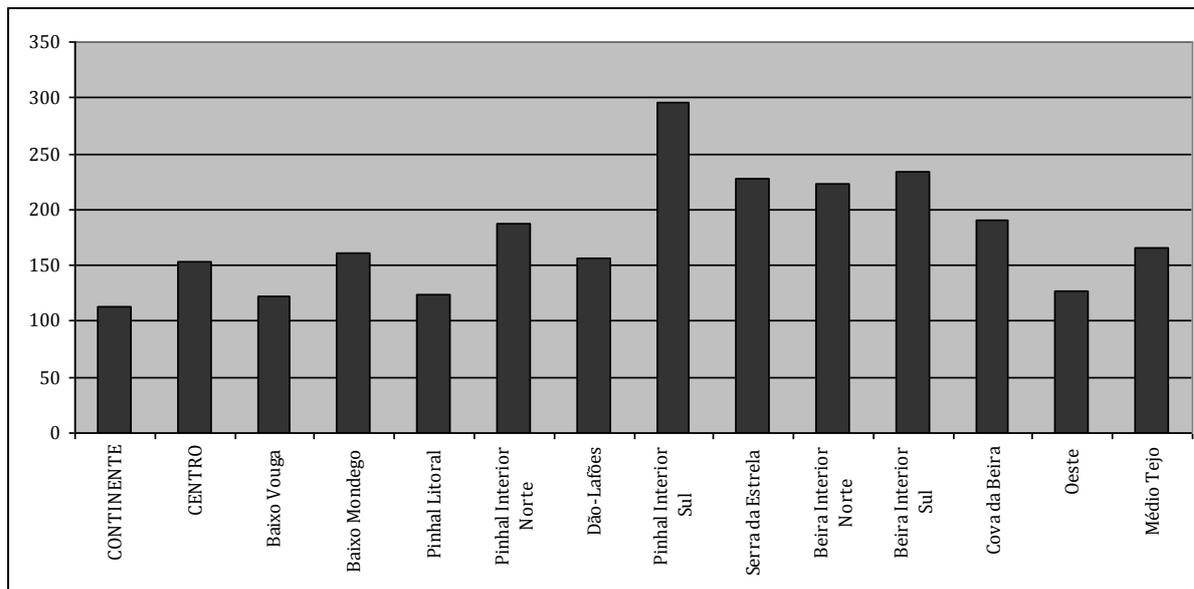
De acordo com o quadro 5 abaixo, a taxa de crescimento natural, embora negativa, mas próxima daquela que se regista no Continente (-0,05), encontra-se nas NUT III, Baixo Vouga (-0,03) e Pinhal Litoral (-0,01); sendo os valores de negativos mais relevantes no Pinhal Interior Sul (-1,4), Beira Interior Norte (-0,99), Beira Interior Sul e Serra da Estrela (-0,95). No mesmo sentido, mas agora no que concerne ao Índice de Envelhecimento (vd. quadro 4 e gráfico 2), encontramos o menor numero de pessoas com 65 ou mais anos por cada 100 pessoas com idades entre os 0 e os 14 anos, no Baixo Vouga (122) e no Pinhal Litoral (124,5); no lado oposto, e em muitos casos com valores de praticamente o dobro, as NUT III: Pinhal Interior Sul (296,5); Beira Interior Norte (223,3); Beira Interior Sul (233,3); Serra da Estrela (227,5).

Quadro 5 : Taxa de Crescimento Natural e Índice de Envelhecimento na NUT III e respectivos Concelhos, 2010

Designação Territorial	Tx. Crescimento Natural (%)	Índice de Envelhecimento
CONTINENTE	-0,05	112,9
CENTRO	-0,34	152,9
Baixo Vouga	-0,03	122
Baixo Mondego	-0,29	161,3
Pinhal Litoral	-0,01	124,5
Pinhal Interior Norte	-0,74	187
Dão-Lafões	-0,36	156,7
Pinhal Interior Sul	-1,4	296,5
Serra da Estrela	-0,95	227,5
Beira Interior Norte	-0,99	223,3
Beira Interior Sul	-0,95	233,3
Cova da Beira	-0,56	190,7
Oeste	-0,21	127,6
Médio Tejo	-0,39	165,2

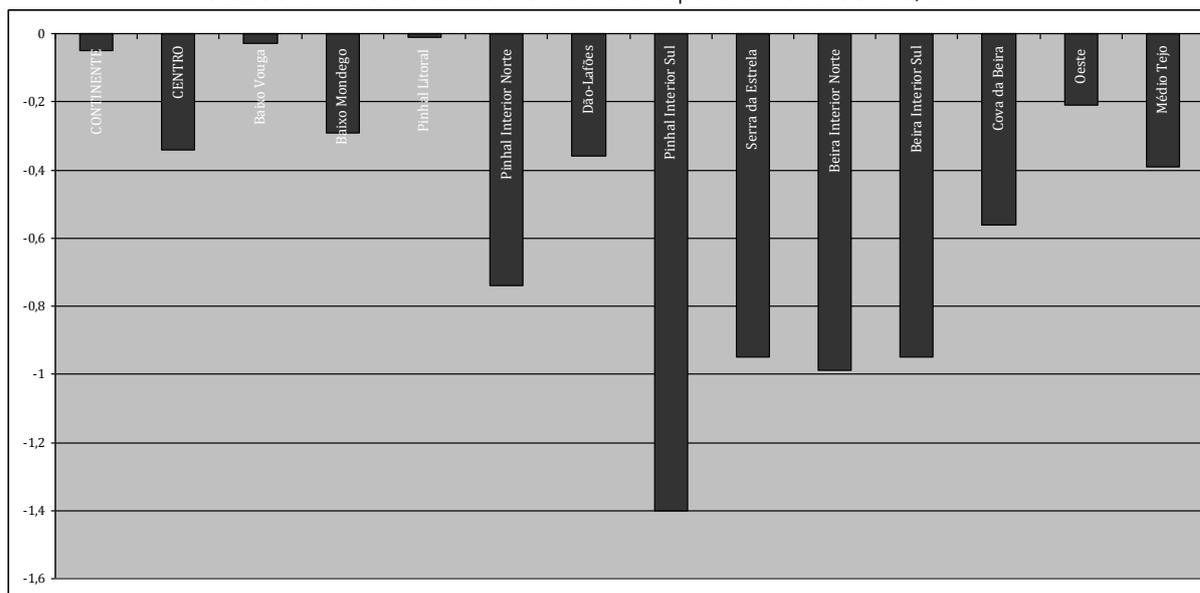
Fonte: INE, Anuário Estatístico de 2010

Gráfico 3 : Índice de Envelhecimento no Continente e na NUT II – Centro, 2010



Fonte: INE, Anuário Estatístico de 2010

Gráfico 4 : Taxa de Crescimento Natural para a NUT II Centro, 2010



Fonte: INE, Anuário Estatístico de 2010

Assiste-se, assim, a um progressivo envelhecimento da população da região, com um índice de envelhecimento de 165%, superior ao índice de envelhecimento registado a nível nacional (que é de 113%).

Este índice atinge em 9 sub-regiões (excepção para o Oeste, o Pinhal Litoral, o Baixo Vouga), valores superiores à média regional, com valores extremos nas sub-regiões da Beira Interior Norte (223%), Serra da Estrela (228), e Beira Interior Sul (233%), e no Pinhal Interior Sul (297%).

No contexto da NUT III, o Médio Tejo (vd. quadro 6), o Concelho de Ourém regista uma taxa de Crescimento Natural -0,33%, próxima daquela que se regista para a NUT II – Centro (-0,34%) e um índice de envelhecimento de 141,9; inferior ao registado na sub-região do Médio Tejo (165,2), na região Centro (152,9), mas superior ao registado no Continente (112,9).

Quadro 6 : Taxa de Crescimento Natural e Índice de Envelhecimento nos Concelhos que integram a NUT III Médio Tejo, 2010

Designação Territorial	Tx. Crescimento Natural (%)	Índice de Envelhecimento
Médio Tejo	-0,39	165,2
Abrantes	-0,64	193,7
Alcanena	-0,29	163,9
Constância	0,11	152,3
Entroncamento	0,16	115,1
Ferreira do Zêzere	-1,09	218,8
Ourém	-0,33	141,9
Sardoal	-1,21	232,7
Tomar	-0,47	182,1
Torres Novas	-0,32	169,6
Vila Nova da Barquinha	-0,31	196,5

Fonte: INE, Anuário Estatístico de 2010

3.2 Situação Geográfica e Posicionamento Estratégico

3.2.1 Da Região Centro

A Região Centro, assume uma posição geográfica central no contexto nacional, assumindo um papel preponderante no sistema urbano nacional assim como ao nível das principais infra-estruturas de transporte entre as duas áreas urbanas metropolitanas de Lisboa e Porto.

Desempenha um papel igualmente importante na ligação de Portugal ao norte e centro da Europa mediante os corredores Galaico-Português e Irun-Portugal previstos na Rede Transeuropeia de Transportes e na articulação multimodal Portugal - Espanha – Europa (cfr. figs. 6 e 7).

Figura 6 - Rede Transeuropeia de Transportes – Rede Rodoviária (horizonte 2020) para Portugal



Fonte: <http://europa.eu/legislation>, Orientações comuns para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes

Figura 7 - Rede Transeuropeia de Transportes – Rede Rodoviária (horizonte 2020) na Europa



Importa destacar ainda neste domínio a relação que poderá desempenhar um papel relevante no desenvolvimento socioeconómico, entre a Região Centro e a Comunidade Autónoma de Castela e Leão; apesar das regiões apresentarem realidades complexas, considerando a diversidade, e as disparidades demográficas, económicas que se registam no interior de cada uma destas regiões.

Essencialmente, porque cada uma delas internamente registam ritmos de crescimento díspares; com uma das faixas, a registar uma densidade populacional mais elevada, de maior intensidade de actividades económicas, e a restante área com grandes dificuldades em atrair investimento, população, de gerar emprego.

Especificamente na Região Centro com uma área de 28.199,4 km², e uma população que de acordo com os dados provisórios dos Censos de 2011 era de 2 327 026 habitantes

residentes, concentra-se essencialmente na faixa litoral, onde encontramos os maiores centros urbanos, que constituem a conurbação urbana que se estende desde Setúbal à Corunha (Torres Vedras-Concelho com 79500 habitantes, Leiria-Concelho com 127.468 habitantes, Coimbra-Concelho com 143.052 habitantes, Aveiro-Concelho com 78.463 habitantes); ao passo que os Concelhos que encontramos na faixa interior registam uma população residente muito inferior, com excepção para Viseu 99593 habitantes, estamos perante Concelhos de menores dimensões; disso são exemplo os Concelhos de: Figueira de Castelo Rodrigo com 6259 habitantes, Guarda com 42460 habitantes, Penamacor com 5652 habitantes, Idanha-a-Nova com 9597 habitantes, Meda com 5163 habitantes ou o Fundão com 29172 habitantes.

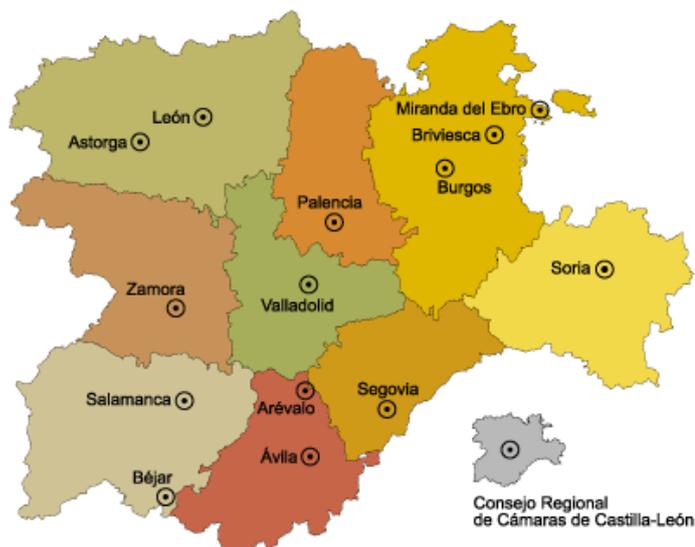
Ao passo que a Comunidade Autónoma de Castela e Leão apresenta uma dimensão territorial muito superior à registada na Região Centro de Portugal (vd. quadro 7 e figura 8), com uma superfície de aproximadamente 94.227 km^2 , ou seja, superior a de Portugal Continental. Todavia, esta Comunidade Autónoma registava 2.553.301 habitantes em 2008; assim sendo, o efectivo demográfico é muito semelhante ao registado na Região Centro. Acontece porém que a densidade populacional registada nas províncias desta Comunidade Autónoma é cerca de 27,5 hab/ km^2 ; quando na região centro é de 82,5 hab/ km^2 .

Quadro 7: Densidade populacional nas Províncias que constituem a Comunidade Autónoma de Castela e Leão

Designação da Província	Superfície (km^2)	População	Densidade Populacional (hab/ km^2)
Avila	8.049,92	171.680	21,3
Burgos	14.291,05	375.563	26,3
Leon	15.581,69	500.169	32,1
Palencia	8.052,52	173.306	21,5
Salamanca	12.349,95	354.608	28,7
Segovia	6.922,75	164.854	23,8
Soria	10.307,17	95.101	9,2
Valladolid	8.110,49	532.575	65,7
Zamora	10.561,26	195.665	18,5

Fonte: Junta de Castilla y León (<http://www.jcyl.es>)

Figura 8 : Províncias que integram a Comunidade Autónoma de Castela e Leão

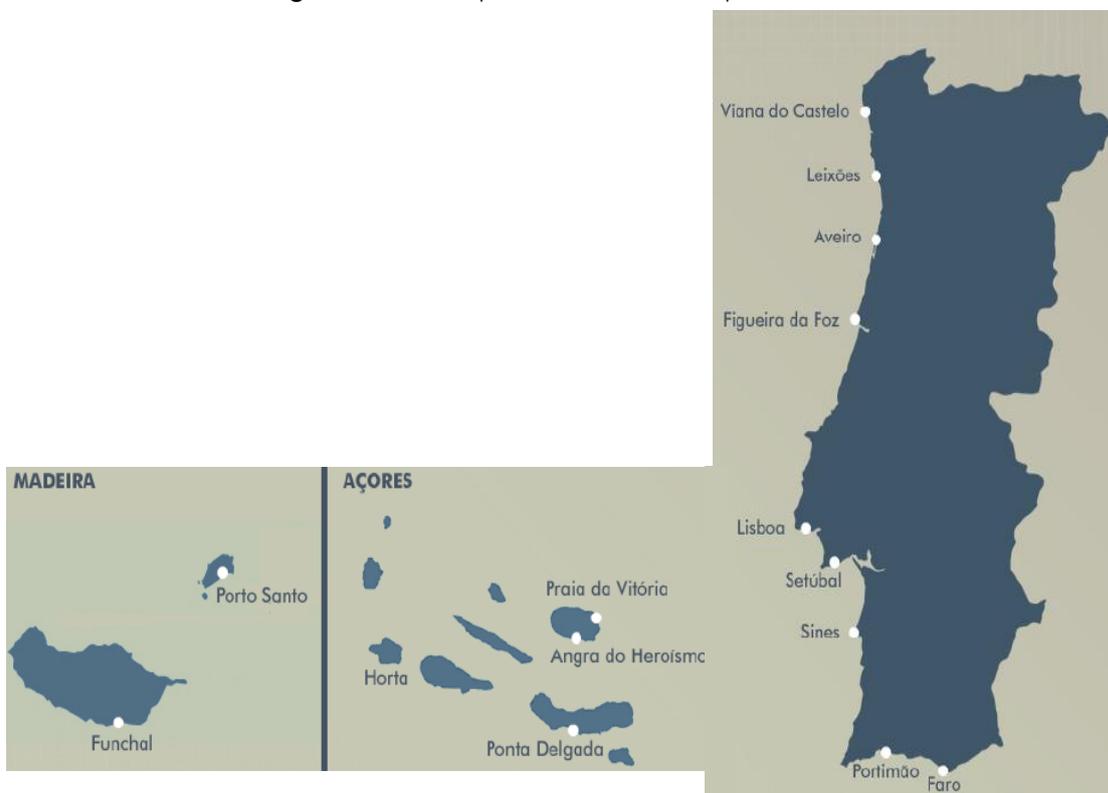


Algumas das principais cidades de Castela e Leão situam-se num eixo a Nordeste da chamada “Cordilheira Central”, fronteira natural que separa as Mesetas Norte e Sul, e que corresponde à ligação terrestre de Madrid a França.

Na província de Valladolid residem mais de 532.575 habitantes, em Burgos mais de 375.563, Leon com 500.169 habitantes e Palencia com 173.306 habitantes assumem-se como aglomerados urbanos fundamentais. A Noroeste desta província, as cidades tem dimensões mais reduzidas, com excepção de Salamanca com 155.619 habitantes e Zamora com 66.293 habitantes.

Um aspecto relevante prende-se com o facto da fronteira da Região Centro (Portugal) com a de Castela e Leão acontecer nas áreas com menos população em ambos os territórios.

Outro elemento preponderante refere-se ao facto da região constituir uma linha de costa relativamente extensa (280 km), onde encontramos três portos de média dimensão com capacidade de crescimento, Aveiro, Figueira da Foz e Peniche (vd. fig.9), com características para assumir um papel importante na atracção de novas funções e actividades marítimas e na articulação do transporte marítimo entre a Europa e o resto do mundo, com destaque para os países lusófonos do Atlântico Sul.

Figura 9 : Sistema portuário Nacional – portos comerciais

Fonte: Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos, I.P

Para compreendermos o posicionamento do Concelho de Ourém relativamente aos portos comerciais que se situam na região, apresenta-se de seguida um quadro com as distâncias/tempo (vd. quadro 8).

Quadro 8 : Posicionamento do Concelho de Ourém perante os portos comerciais situados na região

	Designação do Porto Comercial	Distância	Tempo
Fátima	Aveiro	141 km	1h.25min.
	Figueira da Foz	85 km	1h.00 min.
	Peniche	115 Km	1h.24 min.
	Lisboa	142 km	1h. 48 min.

Ainda no domínio do posicionamento estratégico da Região Centro e do Concelho de Ourém no contexto internacional, é prioritário reforçar a competitividade dos portos regionais no espaço ibérico e europeu, nomeadamente o transporte marítimo de curta distância (TMCD), corrigindo os constrangimentos actualmente existentes no acesso

marítimo aos portos acima identificados, investindo na melhoria das infra-estruturas existentes de modo a que possam desempenhar um papel crescente no mapa do quadro comercial no contexto essencialmente europeu.

Neste domínio importa destacar a política europeia, onde a transferência progressiva do tráfego por rodovia para a via marítima constitui um dos aspectos prioritários da política de transportes da União Europeia. De acordo com a Comissão Europeia, as regiões com maior potencial para o transporte marítimo e curta distância, são entre outras, o Reino Unido, Irlanda, Espanha, Portugal, Grécia e Turquia.

No que concerne aos aspectos que constituem vantagens do TMCD destaca-se a necessidade de este permitir um serviço porta-a-porta, aproximando-se assim da principal vantagem que é atribuída ao transporte rodoviário de mercadorias. Todavia, isto implica o desenvolvimento de soluções multimodais, e uma coordenação dos transportadores e operadores logísticos europeus.

No quadro do mapa portuário de Portugal Continental, e de modo a potenciar as externalidades positivas, decorrentes do atravessamento do principal eixo rodoviário do país, e que inclusive serve directamente a cidade de Fátima, a Auto-Estrada n.º1, importa que seja tomada em linha de conta as acções e orientações vertidas no Plano Estratégico dos Transportes – horizonte 2011-2015 em concreto para os portos de Aveiro e Lisboa.

De seguida descrevemos as principais medidas / acções a implementar nos portos de Aveiro, Figueira da Foz, Peniche e Lisboa, previstas no Plano Estratégico dos Transportes, assim sendo:

PORTO DE AVEIRO:

i) Prolongamento do molhe Norte e melhoria das acessibilidades ao Porto de Aveiro:

Investimento promovido pela AP de Aveiro, SA, no montante total de 26,1 milhões de euros, financiado pelo POVT e BEI. Permite o aumento da dimensão dos navios que poderão escalar o porto de Aveiro e a garantia de manutenção dessas condições em qualquer período de funcionamento do porto;

ii) Construção de Terminal Intermodal da Zona de Actividades Logísticas do Porto de Aveiro:

Investimento em fase de estudo, promovido pela AP de Aveiro, SA, no montante total de 2 milhões de euros, financiado pelo FEDER. Construção de um terminal

intermodal com uma área de 6,4 ha para a realização de operações de conexão dos fluxos de mercadorias do modo marítimo para o modo ferroviário;

iii) Infra-estruturação da Zona de Actividades Logísticas (ZALI) do Porto de Aveiro: Está a ser elaborado um estudo de investimento para dotar a restante área afectada à ZALI, 77,6 ha, das redes de serviços, como sendo a rede de água, de electricidade e de incêndios, e dos acessos rodoviários internos. O investimento será promovido pela AP de Aveiro, SA, no montante total de 8 milhões de euros, financiado pelo FEDER.

FIGUEIRA DA FOZ:

i) Melhoria das condições operacionais do cais comercial: Investimento em fase de estudo, promovido pela AP Figueira da Foz, SA, no montante total de 1,7 milhões de euros;

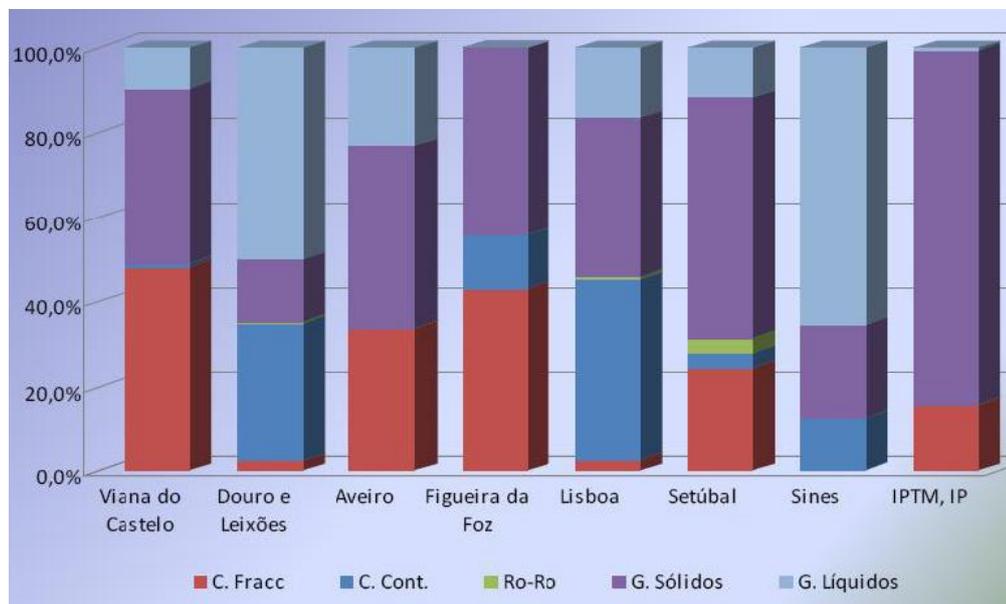
LISBOA:

i) Estudo da concessão e construção do Novo Terminal de Contentores da Trafaria: Estudo lançado pela AP Lisboa, SA, tendo em vista a concessão e construção do Novo Terminal de Contentores da Trafaria com fundos de - 16,5m e potencial de movimentação até 2 Milhões de TEUS/ano. Encontra-se ainda em fase de análise, estimando-se o investimento em valores não inferiores a 500 milhões de euros. Este projecto, que permitirá dar resposta aos problemas processuais e ambientais da expansão do Terminal de Alcântara, tem um prazo de execução superior a 5 anos;

ii) Terminal de Passageiros (Cruzeiros) de Lisboa: Está já a ser promovido pela AP Lisboa, SA, num processo que estará terminado após 2014. O investimento é de cerca de 100 milhões de euros, na construção de novas gares, na reabilitação da gare existente e na construção de um novo molhe;

iii) Conclusão da construção do Novo Terminal de Cruzeiros de Santa Apolónia: A ser promovido pela AP Lisboa, SA, encontrando-se ainda em fase de projecto, envolvendo um montante de 8,4 milhões de euros.

Para compreendermos e descrevermos a actividade dos portos comerciais, apresentamos no gráfico 5 e no quadro 9 a movimentação de mercadorias.

Gráfico 5 : Movimentação de mercadorias nos portos por tipo de Carga em 2009

Fonte: IPTM,IP

Quadro 9: Movimento geral de mercadorias em 2009, por Porto e Tipo de Carga

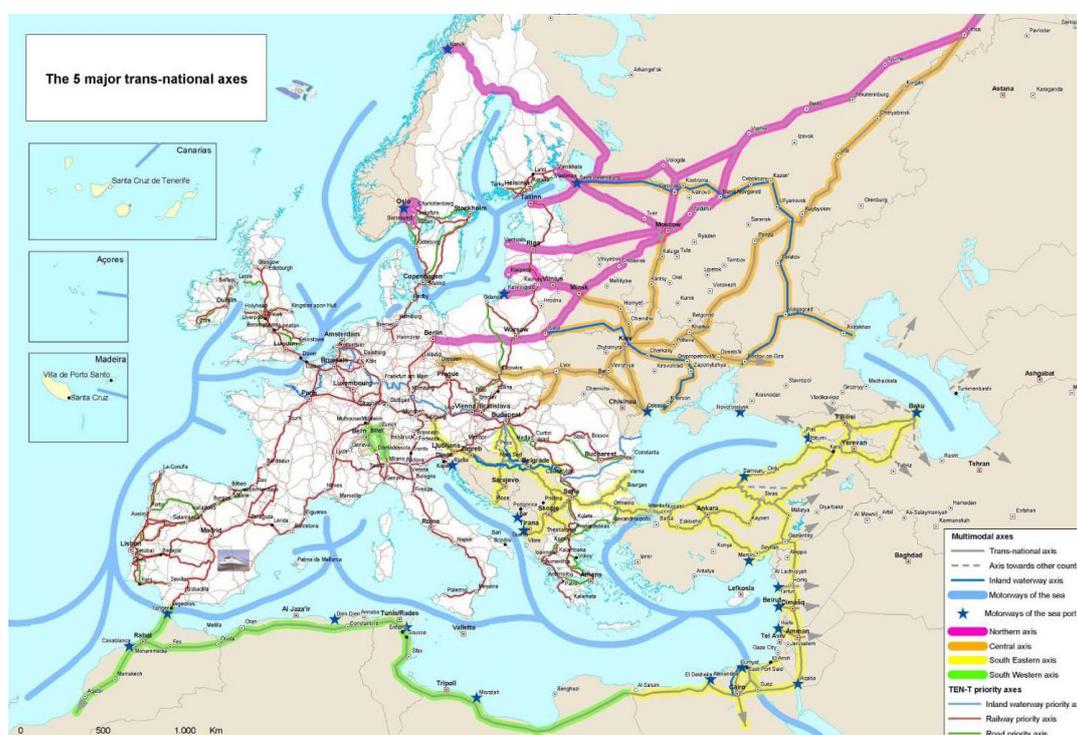
Designação do porto	Granel Sólido	Granel Líquido	Contentores	Roll-On/Roll-Off	Outra Carga Geral	Total	%
Viana do Castelo	178 804	28 567	3 054	0	195 635	406 060	0.7%
Leixões	2 085 845	7 094 024	3 616 025	57 735	345 923	13 199 552	22.4%
Aveiro	1 432 357	652 559	164	620	897 967	2 983 667	5.1%
Figueira da Foz	519 397	0	148 551	0	509 270	1 177 219	2.0%
Lisboa	4 720 253	2 135 978	4 325 058	78 639	316 491	11 576 419	19.6%
Setúbal	3 317 804	687 020	211 892	203 030	1 419 986	5 839 732	40.4%
Sines	5 295 745	15 977 181	2 527 783	0	56 124	23 856 833	40.4%
Total	17 550 205	26 575 329	10 832 528	340 024	3 741 396	59 039 482	100.0%
	29.7%	45.0%	0.6%	0.6%	6.3%	100.0%	

Fonte: IPTM, I.P

No Livro Branco - A Política Europeia de Transportes no Horizonte 2010: a Hora das Opções, Loyola de Palácio, comissária Europeia para os Transportes e Energia entre 2000 e 2005, no preâmbulo entendia que os "transportes não só são essenciais à competitividade da nossa economia como às nossas trocas comerciais, económicas e culturais. Este sector económico representa cerca de um milhão de milhões de euros, ou seja, mais de 10% do produto interno bruto da União Europeia e emprega 10 milhões de pessoas. Os transportes contribuem igualmente para aproximar os cidadãos europeus e,

enquanto objecto de uma política comum, constituem um dos fundamentos do projecto europeu". Acrescentando que a "Europa deve, pois, iniciar uma verdadeira viragem na política comum de transportes. É chegado o momento de imprimir um novo rumo à nossa política comum de transportes: reequilibrando a distribuição modal de forma sustentável e desenvolvendo a intermodalidade, atacando de forma resoluta o problema do congestionamento e colocando a segurança e a qualidade dos serviços no centro da nossa acção, salvaguardando simultaneamente o direito à mobilidade". De seguida representa-se os principais eixos transeuropeus de transporte (marítimo, rodoviário e ferroviário) aos países (vd. fig. 10).

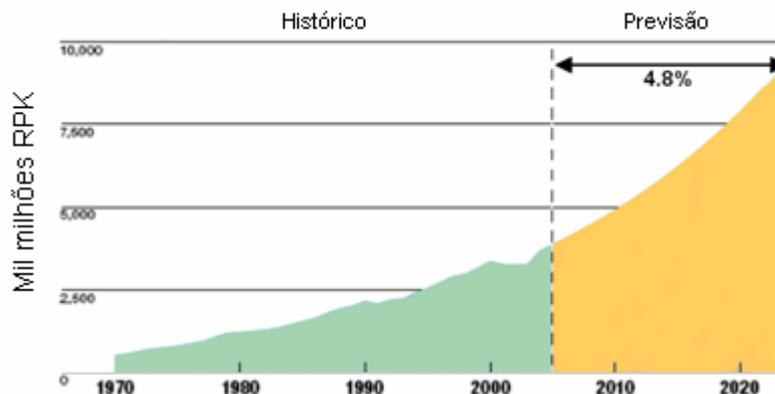
Figura 10 : Extensão dos principais eixos transeuropeus de transporte aos países



Fonte: Rede Transeuropeia de Transportes

No caso do transporte aéreo, importa ter em conta a forte atractividade revelada no contexto europeu pelos aeroportos regionais de pequena dimensão para voos de baixo custo e o contributo dado por este tipo de transporte para o desenvolvimento das regiões nele envolvidas.

É uma realidade que o transporte aéreo cresceu significativamente nas últimas décadas, uma evolução sem paralelo comparativamente com outros meios de transporte (vd. fig. 11).

Figura 11: Previsão de crescimento do mercado de transporte aéreo

Fonte: Boeing (2005) extraído de MOTPC (2006)

Entre os principais factores aponta-se por um lado o crescimento económico, o aumento do poder de compra e a redução do preço de transporte em termos gerais. Estudos recentes⁸ indicam que o mercado de transporte aéreo continuará a crescer estimando-se a sua duplicação durante os próximos 20 anos, trazendo necessariamente oportunidades de desenvolvimento bem como preocupações de como preparar as infra-estruturas necessárias para suportar esse crescimento.

De acordo com o MOPTC (2006) espera-se um crescimento nacional não só a nível de passageiros, mas também ao nível do mercado de carga. Entre os factores que justificam este crescimento nacional inclui-se (MOPTC, 2006):

1. Crescimento do turismo, não só a nível de número de turistas mas também ao nível das receitas⁹;
2. Aumento da Mobilidade, impulsionada pela melhoria dos transportes e das acessibilidades (aéreas, rodoviárias e ferroviárias), pela existência de novos destinos e globalização da actividade empresarial (e do conhecimento) irão facilitar uma maior mobilidade de passageiros;
3. Aumento do negócio da carga, que se estima vir a ser mais acentuado no segmento “Expresso”¹⁰;

⁸ cf. por exemplo MOPTC, 2006

⁹ A taxa de crescimento médio anual registada no sector do turismo em Portugal entre os anos de 2000 e 2005 foi de 5%. Em 2005, as receitas foram de € 6.374 milhões pelo que representaram 8% do Produto Interno Bruto e um aumento de 1,1% em relação a 2004 (Fonte: Direcção Geral do Turismo 2005 in MOPTC, 2006).

¹⁰ Em Portugal especificamente, o crescimento do mercado da carga transportada por via aérea também tem acompanhado a tendência europeia, sendo isso perceptível nos ganhos de receitas obtidos pela TAP Cargo na

4. Aumento da aviação geral: a par da aviação comercial tem-se verificado um crescimento significativo da aviação executiva¹¹ beneficiando algumas delas das suas parcerias com grupos multinacionais que possibilitam sinergias de rede;
5. Aumento do negócio de não aviação, associado à actividade comercial nos aeroportos que irá progressivamente representar uma maior fatia das receitas totais geradas (e.g. entre 50% a 60%). Espera-se que o próprio crescimento de tráfego previsto irá permitir um aumento da receita proveniente dos passageiros que alimentam os negócios de não aviação. Especificamente no caso de passageiros de companhias de baixo custo, dada a ausência de serviços na aeronave, representam uma fonte de receitas acrescidas para as lojas, restaurantes, e outros negócios localizados no terminal.
6. Aumento da interacção dos aeroportos com as regiões: os aeroportos serão cada vez mais parceiros activos no desenvolvimento das regiões onde se inserem, incentivando o desenvolvimento económico regional;
7. Maior desenvolvimento do Marketing aeroportuário: i. e., desenvolvimento de estratégias inovadoras que permitam maximizar a rentabilidade dos activos disponíveis tanto a nível dos negócios de aviação como os de não aviação.

Dito isto, qualquer análise ao sistema aeroportuário nacional que não tenha em consideração as orientações expressas no Plano Estratégico dos Transportes estabelecido pelo XIX Governo Constitucional para o horizonte 2011-2015, constituiria um exercício que não corresponderia de todo à estratégia defendida pelo Governo para o País.

Assim, não obstante as orientações enunciadas designadamente no PNPO e no Plano Regional de Ordenamento do Território do Oeste e Vale do Tejo relativamente à localização do novo aeroporto de Lisboa na zona do Campo de Tiro de Alcochete, entende-se prudente salientar as indicações precisas do XIX Governo, patentes no Plano Estratégico dos Transportes – horizonte 2011-2015, relativamente a esta infra-estrutura. A este propósito refere o actual executivo que “irá dar orientações para que sejam revistos os pressupostos que serviram de base à decisão de construção do novo aeroporto de Lisboa, dando prioridade à rentabilização da capacidade disponível no aeroporto da

ordem dos 14% em 2004, e dos 12% em 2005, e que até 2008 estima obter receitas de € 100 milhões (e.g. 22% de crescimento em relação ao ano de 2005).

¹¹ Apenas em 2005 o número de aeronaves para efeitos da aviação executiva cresceu 5,5% a nível europeu, o qual representa um crescimento de 27% desde o ano 2000 (Fonte: Heliavia, 2006 Ob cit in MOPTC, 2006).

Portela e à introdução de medidas que potenciem a sua capacidade de captação de tráfego e desenvolvimento de rotas de modo a movimentar mais passageiros e carga, incrementando a vida útil da infra-estrutura já existente e a rentabilização dos sucessivos investimentos realizados de modo a corresponder às demandas operacionais de segurança mas igualmente à crescente procura”.

Neste sentido, refere o Plano, que os “pressupostos em que se baseou a decisão de construir um novo aeroporto na região de Lisboa assentaram numa conjuntura bastante diversa da que hoje vivemos. Tendo presente a difícil situação económica de Portugal e a actual conjuntura económica internacional, com as inerentes dificuldades de acesso a financiamento, é inquestionável que o investimento nesta infra-estrutura de grandes dimensões necessite de ser alvo de uma reflexão profunda que não poderá deixar de levar em conta um conjunto de factores, de entre os quais se destacam:

- i) A realização de avultados investimentos (aproximadamente 380 milhões de euros), por parte da ANA, no Aeroporto da Portela com vista ao aumento da capacidade e ao prolongamento da vida útil do aeroporto;
- ii) As previsões de tráfego futuro, fortemente influenciadas pelas perspectivas de crescimento económico de Portugal e dos países de origem e destino do tráfego que opera para Portugal;
- iii) O investimento realizado na rede do Metro de Lisboa com vista à ligação ao Aeroporto de Lisboa, que deverá estar concluída no final de 2012.
- iv) A mais-valia para a economia e, em especial para o Turismo, da existência de um Aeroporto a poucos minutos do centro da cidade.

Com base nestes factores, o Governo irá dar orientações para que sejam revistos os pressupostos que serviram de base à decisão de construção do novo aeroporto de Lisboa, dando prioridade à rentabilização da capacidade disponível no aeroporto da Portela e à introdução de medidas que potenciem a sua capacidade de captação de tráfego e desenvolvimento de rotas de modo a movimentar mais passageiros e carga, incrementando a vida útil da infra-estrutura já existente e a rentabilização dos sucessivos investimentos realizados de modo a corresponder às demandas operacionais de segurança mas igualmente à crescente procura.

Salientamos que qualquer opção neste domínio deverá ponderar efectivamente o lugar de destaque que assume as companhias aéreas de baixo custo (*low cost carriers* – LCCs) no tráfego aéreo. Os números indicam que entre 2006 e 2008 foram abertas 18 novas rotas *low cost* em Lisboa, 23 no Porto e 35 em Faro (ANA, 2009)

Um dos factores que contribuiu decisivamente para o crescimento substancial do transporte aéreo em detrimento de outros meios de transporte foi certamente o surgimento das companhias aérea de baixo custo, que vieram provocar uma redução dos custos de transporte aéreo.

Estas companhias emergiram na década de 80 e tiveram a sua grande explosão na década de 90 na medida que permitiriam atrair um maior número de passageiros, fundamentalmente viajantes sensíveis ao preço, constituindo um factor de crescimento importante. Sendo hoje responsável por cerca de 17% da Quota de mercado do transporte aéreo¹².

Sinal da preponderância que assume o *low cost* no transporte áreo, o Programa acima identificado no ponto 8.5 "Low Cost" refere que *"tendo presente o efeito potenciador que novas rotas representam para a economia de um país (emprego directo e indirecto, desenvolvimento urbano e criação de serviços e tecido empresarial adjacentes, entre outros) bem como para o Turismo, como é muito evidente em Portugal, será avaliada a viabilidade de conversão de outras infra-estruturas aeroportuárias existentes que permitam, com um reduzido investimento, receber o eventual tráfego que não for possível acomodar no aeroporto da Portela, permitindo igualmente o desenvolvimento inerente da região, com a maior captação de tráfego e aumento de capacidade na gestões aeroportuária e de tráfego aéreo"*.

Dito isto, a construção de um aeroporto regional em Fátima com capacidade para receber passageiros, é uma matéria de importância estratégica, não só por motivos de ordem social, económicos, turísticos¹³, mas também relacionados com o ordenamento do território, contribuindo para um maior equilíbrio regional.

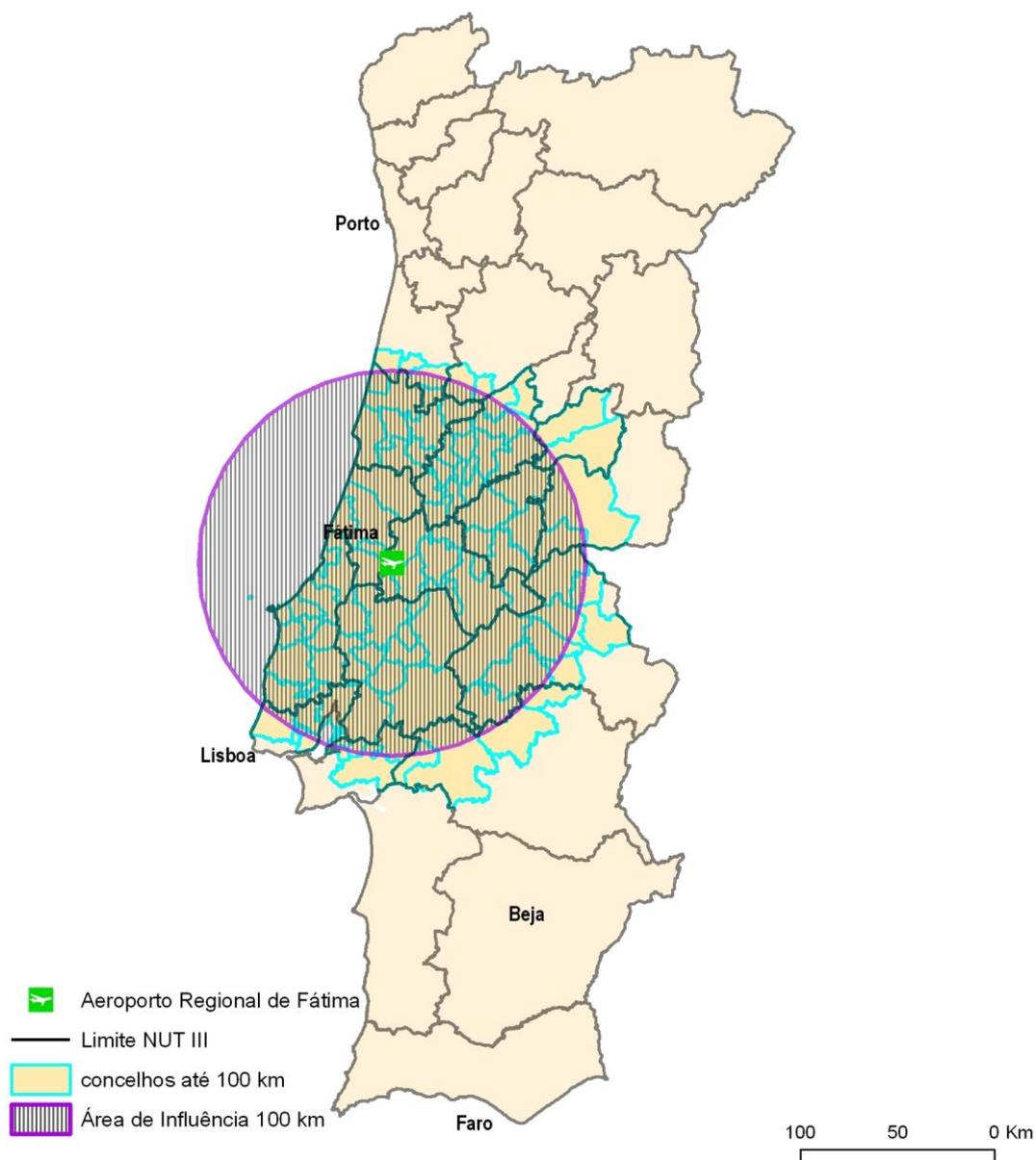
Em sede dos instrumentos de gestão territorial, entende-se pertinente destacar o Plano Regional de Ordenamento do Território do Oeste e Vale do Tejo (PROT-OVT) ¹⁴ que assume, nos elementos escritos que descrevem o modelo territorial, o destino turístico do pólo de Fátima como o principal destino turístico a par com Lisboa, encontrando-se

¹² segundo a OAG (2006) ob. Cit in MOPTC (2006). De acordo com o mesmo autor a manter-se as actuais taxas de crescimento, a Ryanair e a Easyjet poderão ser as duas maiores companhias aéreas no tráfego europeu, ultrapassando a Lufthansa e a Air France (innovata/ATI);

¹³ No caso particular de Fátima, existe uma razão própria para a atracção da procura internacional – os peregrinos e o turismo religioso. Este fenómeno religioso tem gerado um número elevado de viagens, com origem um pouco por todo o mundo, mas sobretudo no continente europeu, que se dirigem para o aeroporto de Lisboa por falta de uma infra-estrutura mais próxima.

¹⁴ aprovado em reunião do Conselho de Ministros de 25 de Junho de 2009

Figura 13 : Área de Influência do Aeroporto Regional de Fátima cobertura de 100 km



No que concerne às acessibilidades rodoviárias importa salientar a construção (em curso) do IC9, prevista no Plano Sectorial dedicado à rede viária (PRN 2000), que permitirá um acesso facilitado ao aeroporto sobretudo dos municípios situados a nascente e poente do Concelho de Ourém.

O IC9 representará assim, a principal via de ligação entre o interior e o litoral nestas sub-regiões ligando a Nazaré a Ponte de Sôr e intersecta vias estruturantes como são a A8, o

IC2/EN1, a AE1 e o IC3, melhorando significativamente as acessibilidades regionais através do encurtamento da distância tempo e custo entre os diferentes pontos da sub-região e por sua vez com o resto do território nacional.

Fátima/Ourém localizando-se na interface entre estes grandes eixos (A1, IC9, A23 e A8, A17) **poderá servir de interface e âncora entre o Norte e o Sul e entre o litoral e o interior do País.**

3.3 Sistema Urbano e Modelo de Povoamento

No decorrer das últimas décadas, a urbanização e o povoamento registaram dois movimentos distintos; um, que se traduz na crescente concentração da população na faixa litoral e outro na atracção e crescimento do efectivo populacional nas principais cidades situadas na faixa interior.

Na região Centro, podemos encontrar "**cinco sistemas urbanos** territoriais estruturantes do espaço da Região Centro, com combinações múltiplas de urbanidade e ruralidade, tipicamente conformados por uma cidade nuclear de dimensão média e por um território rural adjacente que envolve aglomerações de menor dimensão. Estes sistemas, no seu conjunto, concentram cerca de 75% da população residente".

O **litoral** da região integra três sistemas urbanos:

- 1) O sistema urbano do Baixo Vouga, que se desenvolve em torno dos pólos de Aveiro - Águeda, incluindo Ílhavo/ Estarreja/ Albergaria-a-Velha/ Oliveira do Bairro/Ovar;
- 2) O sistema urbano do Baixo Mondego, polarizado pelos pólos de Coimbra - Figueira da Foz, com Lousã/ Miranda do Corvo/ Condeixa-a-Velha/ Penela/ Montemor-o-Velho/ Soure/ Cantanhede/ Mealhada;
- 3) O sistema urbano do Pinhal Litoral, que se desenvolve em torno dos pólos de Leiria - Marinha Grande, incluindo a Batalha e Pombal.

No **interior**, podemos ainda encontrar:

- > O sistema urbano do Dão-Lafões centrado em Viseu, que inclui Mangualde/ Nelas/ S. Pedro do Sul/ Tondela.
- > O eixo longitudinal Guarda – Covilhã – Fundão - Castelo Branco.

Para além destes cinco sistemas podem ainda identificar-se **três sub-sistemas urbanos embrionários**:

- > O sub-sistema urbano do Oeste, que se desenvolve em torno dos pólos de Caldas da Rainha – Alcobaça, incluindo Nazaré/ Peniche e Torres Vedras, que apresenta

Alguma dificuldade de afirmação e de unidade funcional, dada a sua posição intermédia entre duas fortes polarizações: a grande área metropolitana de Lisboa e Leiria.

> O sub-sistema urbano do Médio Tejo, em torno de Ourém - Tomar - Torres Novas – Entroncamento - Abrantes, incluindo Constância/ Vila Nova da Barquinha, importante núcleo de emprego e de prestação de serviços, cuja integração no corredor do Vale do Tejo e excelentes ligações no contexto nacional e a Espanha lhe conferem particular relevo enquanto plataforma de elevado potencial logístico.

> O sub-sistema urbano da Serra da Estrela, em torno de Oliveira do Hospital - Seia – Gouveia.

Esta organização polinucleada de sistemas urbanos territoriais, associada a uma distribuição equilibrada de cidades de média dimensão e suportada pelas redes rodo e ferroviárias, encontram-se entre os principais factores estratégicos para a competitividade e a coesão social e um dos melhores trunfos de que a Região Centro dispõe para promover as necessárias dinâmicas de crescimento.

De facto, estas cidades desempenham um papel importante na relação/articulação entre os grandes corredores nacionais, de ligação norte-sul do País, e internacionais, de ligação a Espanha, o qual, ao favorecer a criação de serviços e de estruturas produtivas e de logística, potencia o investimento na região e o reforço da competitividade regional. Por outro lado, esta organização territorial acrescenta fluidez às relações entre os espaços urbanos e rurais, condição essencial à redução de assimetrias e à consolidação da coesão social.

3.4 Integração no Quadro de Referência Estratégico (Políticas, Planos e Programas)

De modo a compreender o enquadramento das políticas locais à escala nacional e regional, procedemos à análise dos seguintes planos, políticas e programas:

- 1) EDEC – Esquema de Desenvolvimento do Espaço Comunitário e a Conferência de Hanöver (realizada em 2000)
- 2) PNPT – Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território;
- 3) PROT OVT – Plano Regional de Ordenamento do Território do Oeste e Vale do Tejo;
- 4) PROT C – Plano Regional de Ordenamento do Território do Centro;
- 5) PENT - Plano Estratégico Nacional do Turismo.

3.4.1 Esquema de Desenvolvimento do Espaço Comunitário

Prevê este instrumento de ordenamento do território, de natureza iminentemente estratégica a prossecução de diversos objectivos políticos bem como de opções para o território europeu. Ora, não obstante o facto de não ter uma dimensão vinculativa para os Estados Membros, reconhece-se a necessidade da incorporação das suas orientações nos diversos níveis: europeu, nacional, regional e local.

Assim, os objectivos e opções políticas do EDEC são os seguintes:

- 1) Instauração de um sistema urbano policêntrico e equilibrado;
- 2) Desenvolvimento e preservação da natureza e do património cultural;
- 3) Promoção de esquemas de transportes e de comunicação integrados que favoreçam um acesso equivalente às infra-estruturas e ao saber sobre o conjunto do território da União.

De seguida, e atendendo ao que foi apresentado nos pontos anteriores, realizamos uma descrição mais detalhada do primeiro objectivo:

1) Desenvolvimento espacial policêntrico e uma nova relação cidade/campo

Perante as perspectivas de alargamento e de uma integração crescente das economias nacionais no âmbito do mercado interno e na economia mundial, o modelo preconizado de desenvolvimento policêntrico permitirá evitar uma concentração excessiva da população e do poder económico, político e financeiro numa única zona dinâmica. O desenvolvimento de uma estrutura urbana relativamente descentralizada valorizará o potencial de todas as regiões europeias e estará, por isso mesmo, apto a reduzir as disparidades regionais.

Mais do que favorecer unicamente, como no passado, a simples ligação da periferia ao centro através de novas infra-estruturas, o modelo de desenvolvimento espacial e policêntrico sugere:

- > a criação de diversas zonas de integração económica mundial;
- > o reforço de um sistema equilibrado de regiões metropolitanas e de grupos de cidades;
- > a promoção de estratégias integradas de desenvolvimento urbano no âmbito dos Estados-Membros e que englobem espaços rurais situados na proximidade.

Acrescenta, que para permitir um desenvolvimento sustentável, as estratégias integradas de desenvolvimento das **cidades e regiões urbanas** devem responder a diversos desafios:

> Reforçar o papel estratégico das regiões metropolitanas e as "cidades-portas" que facultam o acesso ao território da União (grandes portos, aeroportos intercontinentais, cidades de feiras e de exposições internacionais, centros culturais de renome mundial), concedendo-se uma atenção específica às regiões periféricas;

> Dominar a expansão urbana inspirando-se no conceito de "cidade-compacta" (cidade de curtas distâncias), em especial nas regiões costeiras;

> Melhorar a base económica baseando-se nas potencialidades específicas do território e implantando actividades inovadoras, diversificadas e criadoras de empregos;

> Favorecer a miscibilidade das funções e dos grupos sociais, sobretudo nas metrópoles, a fim de lutar contra a exclusão social de uma parte da população, reordenar e reafectar os bairros em crise bem como os terrenos industriais devolutos;

> Gerir inteligentemente os recursos tais como a água, o solo, a energia e os resíduos, salvaguardar a natureza e o património cultural, alargar os espaços naturais;

> Melhorar a acessibilidade das zonas abrangidas mediante transportes eficazes e não poluentes.

Por outro lado, salienta que viver e produzir no campo não se opõe, em si, a um desenvolvimento económico competitivo nem ao crescimento do emprego. De natureza muito diversa, **os territórios rurais** concluíram ou deram início à sua reconversão a fim de resolver as suas fraquezas estruturais e de se concentrarem num desenvolvimento endógeno. Para fazer frente a uma fraca população e a uma utilização essencialmente agrícola dos solos, os territórios rurais devem, com efeito, diversificar as suas actividades fundamentando as suas estratégias nas suas especificidades e nas suas necessidades próprias. A redescoberta da multifuncionalidade de uma agricultura orientada para a qualidade (segurança alimentar, produtos a região, turismo verde, valorização do património e das paisagens, utilização das energias renováveis), o desenvolvimento de actividades ligadas às novas tecnologias da informação e o intercâmbio de experiências sobre temáticas orientadas permitirão que os territórios rurais explorem o melhor possível o seu potencial de desenvolvimento.

Na Conferência de Hanöver (realizada em 2000), onde participaram os Ministros responsáveis pelo Ordenamento do Território (CEMAT onde se integra também Portugal enquanto membro do Conselho da Europa, foram definidos os Princípios Orientadores para o Desenvolvimento Territorial Sustentável do Continente Europeu, em concreto:

“Promover a coesão territorial através de um desenvolvimento social e económico mais equilibrado das regiões e de uma maior competitividade;

ii) Incentivar o desenvolvimento gerado pelas funções urbanas e melhorar a relação cidade-campo;

- iii) Promover uma acessibilidade mais equilibrada;
- iv) Desenvolver o acesso à informação e ao conhecimento;
- v) Reduzir os danos ambientais;
- vi) Valorizar e proteger os recursos naturais e o património natural;
- vii) Valorizar o património cultural como factor de desenvolvimento;
- viii) Explorar os recursos energéticos com segurança;
- ix) Incentivar um turismo sustentável e de grande qualidade;
- x) Minimizar o impacto das catástrofes naturais.

3.4.2 Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território e Urbanismo

O PNPO constitui um instrumento estratégico de desenvolvimento territorial de âmbito nacional, que precede os demais instrumentos de gestão territorial e lhes confere indicações de modo a constituir o seu grande quadro de referência em termos de organização territorial.

Deste modo, os princípios e orientações estratégicas contidos neste instrumento e que lhe servem de modelo devem ser vertidas para o Plano Director Municipal de Ourém, tal como deverá acontecer no que diz respeito ao âmbito regional, consagrado no Plano Regional de Ordenamento do Território. A estratégia delineada para o território nacional assentou nos seguintes objectivos estratégicos:

- 1) Conservar e valorizar a biodiversidade, os recursos e o património natural, paisagístico e cultural, utilizar de modo sustentável os recursos energéticos e geológicos e monitorizar, prevenir e minimizar riscos;
- 2) Reforçar a competitividade territorial de Portugal e a sua integração nos espaços ibérico, atlântico e global;
- 3) Promover o desenvolvimento policêntrico dos territórios e reforçar as infra-estruturas de suporte à integração e à coesão territoriais;
- 4) Assegurar a equidade territorial no provimento de infra-estruturas e de equipamentos colectivos e a universalidade no acesso aos serviços de interesse geral, promovendo a coesão social;

5) Expandir as redes e infra-estruturas avançadas de informação e comunicação e incentivar a sua crescente utilização pelos cidadãos, empresas e administração pública.

6) Reforçar a qualidade e a eficiência da gestão territorial, promovendo a participação informada, activa e responsável dos cidadãos e das instituições.

O PNPTOT inclui no seu Programa de Acção, algumas orientações específicas quanto à sua compatibilidade com os demais instrumentos; que necessariamente deverão ser tidas em consideração no procedimento de revisão do PDM de Ourém. Assim sendo, indica que os Planos Directores Municipais deverão assumir-se como instrumentos de carácter (conteúdo) mais estratégico e “elásticos”, tomando assim em consideração a dinâmica dos territórios.

No que diz respeito à análise territorial elaborada no PNPTOT, o concelho de Ourém insere-se na sub-região do Oeste e Vale do Tejo, para a qual foram definidas as seguintes opções estratégicas a tomar:

i) este espaço é constituído pelas NUTS do Oeste, Lezíria do Tejo e Médio Tejo, que terão na relação com a AML o principal elemento determinante do seu desenvolvimento.

ii) o Médio Tejo é um espaço de transição entre o Ribatejo e a Zona do Pinhal e entre o litoral e o interior, e tem no património natural e na sua posição geográfica duas importantes âncoras de desenvolvimento.

iii) economicamente o Médio Tejo tem uma clara especialização industrial assente no *cluster* madeira/papel (aglomerado de madeira e papel), nos curtumes, na cerâmica de construção, no *cluster* automóvel e no sector alimentar. Mas a indústria representa apenas 1/5 do VAB desta sub-região e não se perspectiva que venha a dar um contributo superior para o crescimento desta unidade territorial. Deverão ser os serviços a constituir o principal dinamizador do desenvolvimento, com relevo para o turismo, transportes e funções logísticas.

iv) a valia do património natural, algum integrado em espaços protegidos, o património histórico e os locais de culto religioso são factores em que se pode apoiar um segmento turístico dinâmica e qualificado.

v) A evolução de longo prazo tem sido de ligeiro reforço do peso conjunto destas três NUTS na economia nacional, embora não ultrapasse os 7% do PIB nacional. Mas as dinâmicas de desenvolvimento económico irão ser profundamente alteradas com a decisão de construção do novo aeroporto internacional, elemento que tem potencial para redefinir toda a lógica de estruturação destas sub-regiões.

Opções para o desenvolvimento do Território do Oeste e Vale do Tejo

- i) clarificar os cenários de organização do território decorrentes da localização do novo aeroporto internacional de Lisboa, tomar medidas que minimizem os efeitos perversos da eventual especulação fundiária e implementar os programas estruturantes que optimizem o seu impacte territorial;
- ii) promover um sistema de mobilidade e transportes mais eficaz, eficiente e sustentável ao serviço da estruturação do sistema urbano sub-regional;
- iii) Valorizar o papel de charneira inter-regional e o potencial de localização de actividades logísticas do polígono urbano Tomar – Torres Novas – Entroncamento – Abrantes, articulado com o litoral, a Beira Interior e o Alto Alentejo;
- iv) Promover a valorização das paisagens e dos enquadramentos cénicos enquanto traço de identidade e de qualificação de cada uma das sub-regiões, em particular protegendo-as das agressões da urbanização e da edificação dispersa;
- v) reforçar a protecção do património natural – água, floresta, espaços naturais protegidos;
- vi) estimular o surgimento de redes de valorização do património histórico, cultural (material e imaterial) e natural.

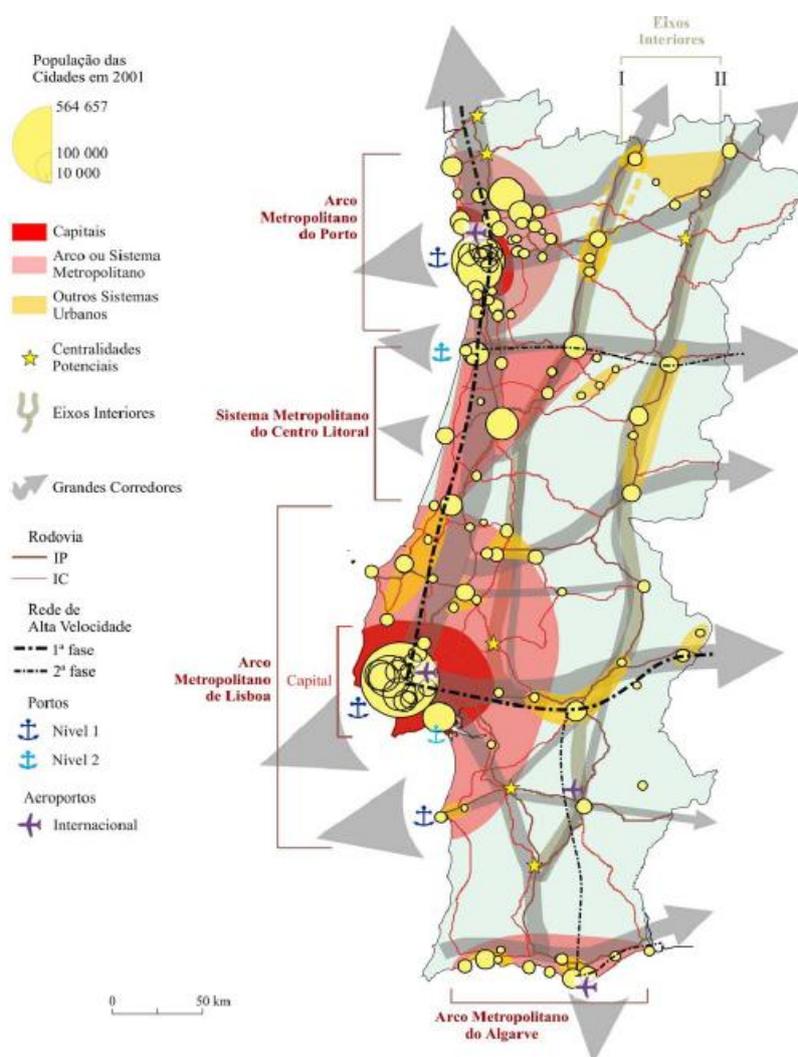
Atendendo à proximidade e relação do Concelho de Ourém com o sistema urbano do Centro Litoral, designadamente com o Concelho de Leiria, importa salientar algumas das orientações dirigidas pelo PNPOP para esta área do País, assim sendo:

- i) promover a estrutura policêntrica dos sistemas urbanos do litoral, reforçando os eixos urbanos centrados em Leiria – Marinha Grande e Coimbra – Figueira da Foz e a constelação urbana de Aveiro;
- ii) promover a cooperação interurbana de proximidade para criar a escala e a integração funcional necessárias ao desenvolvimento e sofisticação dos serviços e valorizar o novo quadro de acessibilidades para concorrer com as actividades terciárias instaladas em Lisboa e Porto;

Na figura infra apresentada, observamos que a conurbação urbana que se desenvolve ao longo da faixa litoral é a que apresenta maior dinâmica e um sistema urbano que denota grande propensão para a implementação de uma rede de cidades de média dimensão, baseada no policentrismo, na articulação e complementaridade de funções. No que concerne ao Concelho de Ourém, pelo seu posicionamento geográfico, de transição entendemos pertinente invocar os dois sistemas urbanos referenciados pelo PNPOP como “principais motores da competitividade”:

- i) o Sistema Metropolitano do Centro Litoral, polígono policêntrico, em que se destacam Aveiro, Viseu Coimbra e Leiria, que importa estruturar e reforçar como pólo de internacionalização, e
- ii) o Arco Metropolitano de Lisboa, centrado na capital e respectiva área metropolitana, mas com uma estrutura complementar crescentemente policêntrica, da Nazaré a Sines, com quatro sistemas urbanos sub-regionais em consolidação (Oeste, Médio Tejo, Lezíria e Alentejo Litoral).

Figura 14: Sistema urbano e acessibilidades em Portugal Continental



Fonte: PNPOT

3.4.3 PROT-CENTRO

O Concelho de Ourém pela sua localização geográfica assume uma posição de transição, necessariamente de interacção entre estes dois instrumentos de gestão territorial, ambos de âmbito regional.

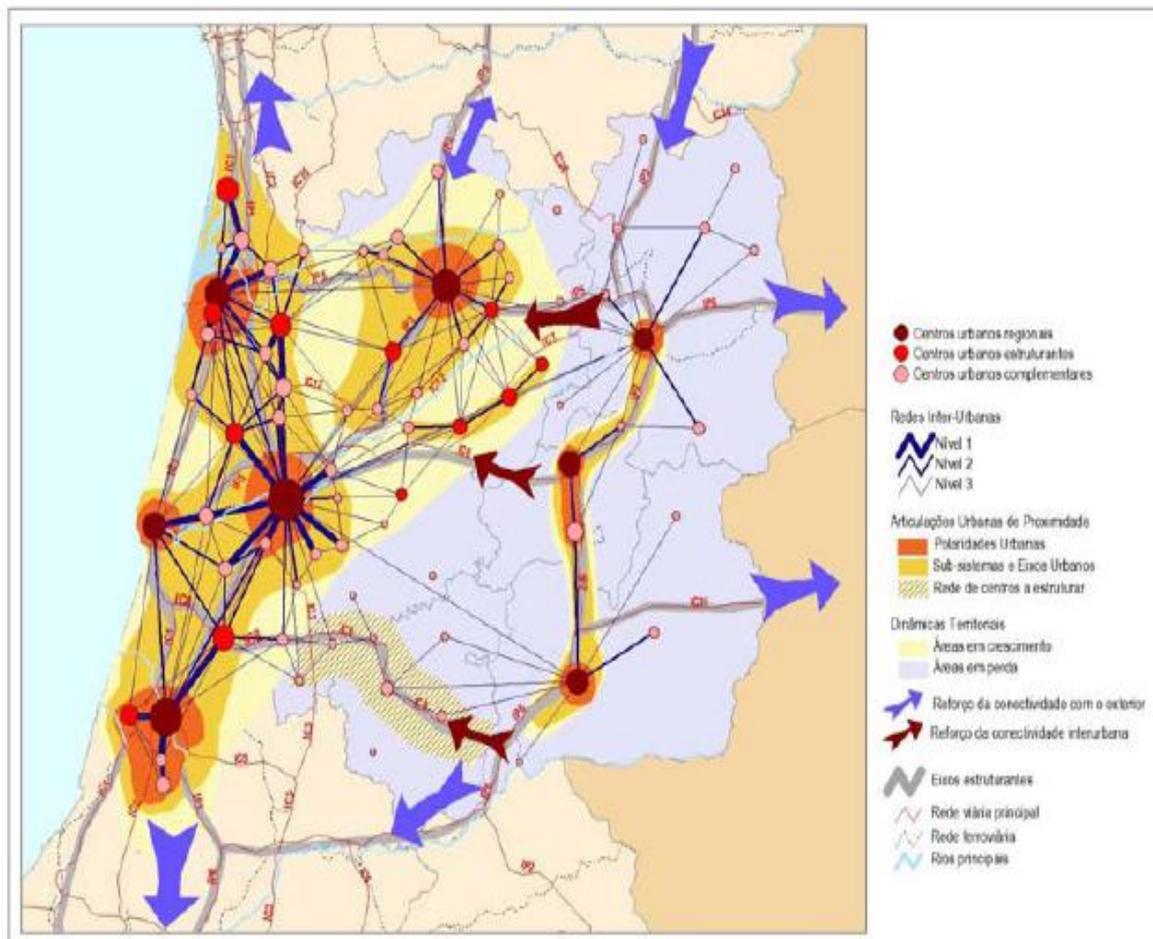
Por sua vez a Região Centro constitui um lugar de charneira entre as Regiões Metropolitanas de Lisboa/Vale do Tejo e do Noroeste, apresentando uma estrutura urbana polinucleada sustentada num conjunto de cidades médias na faixa litoral, mas também de algumas na faixa interior.

Na implementação de um sistema urbano policêntrico para a Região, revela-se importante incrementar a coordenação do sistema litoral (Aveiro/Coimbra/Leiria) e as duas áreas metropolitanas de Lisboa e do Porto, reforçando a sua preponderância / competitividade em áreas como a Logística, Mobilidade, Turismo, indústria transformadora e desenvolvendo novas valências de apoio à afirmação das actividades desenvolvidas entre estas duas grandes Áreas Metropolitanas, e entre estas, e a Europa.

Em resumo, o sistema urbano desta região enquadra-se num território amplo, com um litoral dinâmico caracterizado por um povoamento disperso e áreas rurais pouco densas e onde o seu efectivo populacional regista na maioria dos casos variações negativas; fenómeno que vem confirmar a fraca atractividade destes territórios.

A estruturação do sistema urbano policêntrico assenta numa forte articulação entre as cidades médias situadas ao longo da faixa litoral, e numa tendência para o aprofundamento das relações e da cooperação dos subsistemas urbanos que embora de menor dimensão poderão beneficiar da proximidade à conurbação urbana que encontramos no litoral e da proximidade às Comunidades Autónomas de Castela e Leão e da Estremadura, assim como ao restante território Europeu (vd. fig. 15).

Figura 15 : Sistema Urbano da Região Centro



Fonte: Teresa Sá Marques, “relatório sectorial – o sistema urbano e organização do território”; Plano Regional de Ordenamento do Território do Centro

3.4.4 PROT-OVT

Este Plano Regional refere que a região do Oeste e Vale do Tejo deverá constituir-se “como um sistema urbano qualificado e articulado, capaz de assegurar funções avançadas à Área Metropolitana de Lisboa, potenciando as especializações regionais de forma competitiva e consolidando as complementaridades urbanas sub-regionais. Desta forma, deverá inovar na relação urbano-rural, afirmando-se como território de forte densidade relacional e elevada qualidade de vida” (vd. fig. 16).

As orientações deste Plano ao nível do sistema urbano para as sub-regiões do Oeste e Vale do Tejo, parecem querer transparecer a intenção da implementação de um sistema urbano policêntrico.

A distância à Área Metropolitana de Lisboa, assim como os investimentos realizados, sobretudo no domínio das infra-estruturas rodoviárias que permitiram incrementar a acessibilidade aos territórios do Oeste e Vale do Tejo, tem contribuído para a sua articulação com os Concelhos que integram a AML.

Mas poderemos destacar outros factores que sustentam a proximidade, e a dinâmica que tem vindo não só a estabelecer-se como a aumentar entre a AML e as sub-regiões do Oeste e Vale do Tejo (Lezíria do Tejo e Médio Tejo):

- i) o crescimento da sub-região do Oeste, catalisada pela Auto-Estrada N.8, que estabelece a ligação entre a AML e Leiria;
- ii) o esforço pela construção de uma rede de cidades complementares ao nível do Médio Tejo, onde se encontra o Concelho de Ourém, potenciada pelo papel preponderante garantido pelo investimento nas acessibilidades, que permitem desde logo um novo relacionamento não só com o Alto Alentejo, Beira Interior, mas com Espanha e com a faixa Atlântica Portuguesa.

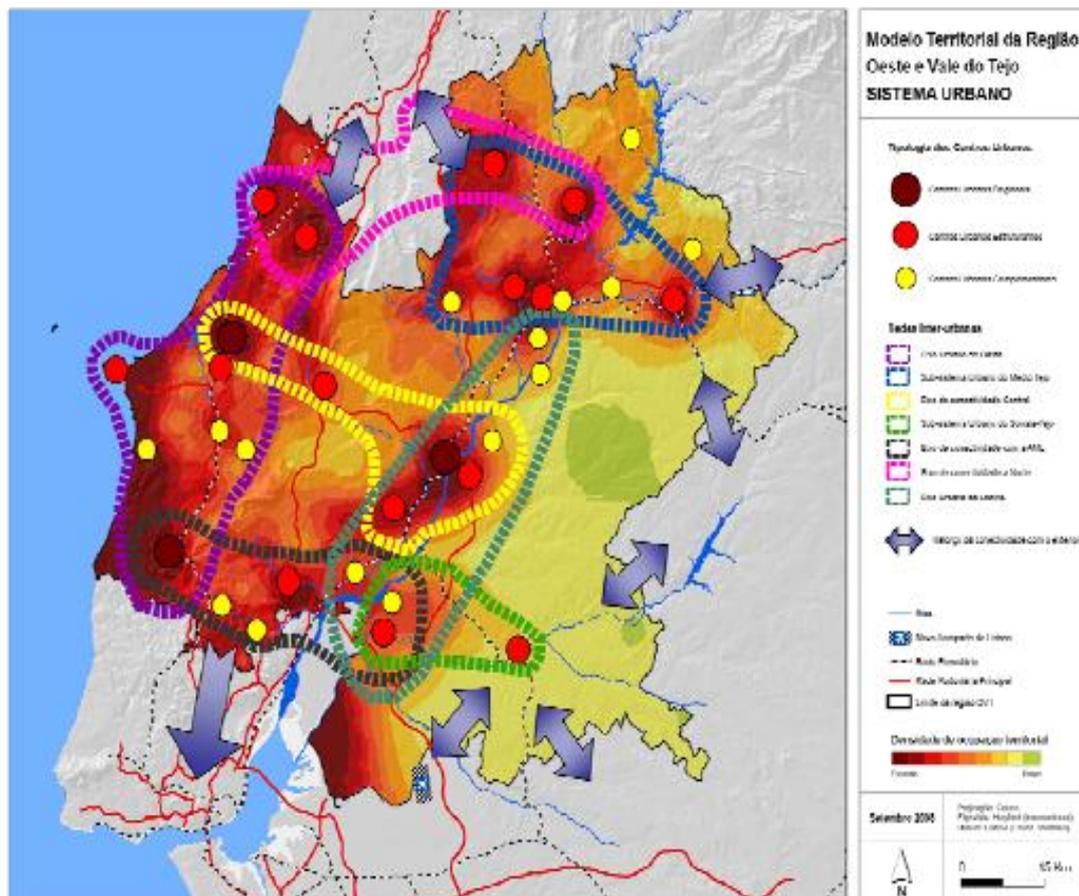
Podemos assim afirmar com alguma certeza, que as dinâmicas, as relações sócio económicas das sub-regiões do Oeste e Vale do Tejo, onde se inclui o Concelho de Ourém com a Área Metropolitana de Lisboa tem vindo a acentuar-se, assim como a própria relacionamento no plano interno das sub-regiões; denunciando que o caminho já iniciado é da construção de um sistema urbano polinucleado equilibrado.

Neste sentido importa, proceder a uma reconversão funcional e do aparecimento de novas funções de modo suportar a criação de uma rede de cidades de média dimensão em estreita articulação com a Área Metropolitana de Lisboa e ao mesmo tempo estes territórios existentes na envolvente imediata à AML ou afastados como acontece com os Concelhos que integram a NUT III – Médio Tejo, como é o caso do Concelho de Ourém possam preservar o seu património cultural e paisagístico, enquanto elementos fundamentais e diferenciadores para uma elevada qualidade de vida.

Outro aspecto fulcral refere-se à necessidade de reforçar/potenciar as especializações, o conhecimento dirigido existente nos territórios destas duas sub-regiões que integram a área de intervenção deste Plano Regional numa lógica regional e supra-regional, em concreto, ao nível do turismo, cultura, logística, áreas vocacionadas/apetrechadas para a fixação das empresas, desporto e lazer, investigação e desenvolvimento de produtos

relacionados com agricultura e agro-alimentar, etc. Um outro vector crucial e que merece uma aposta intensiva, é a implementação de uma ruralidade qualificada.

Figura 16 : Sistema Urbano do Oeste e Vale do Tejo



Fonte: Teresa Sá Marques – Relatório Sectorial do Sistema Urbano, Plano Regional de Ordenamento do Território do Oeste e Vale do Tejo

Por último, é hoje reconhecido as comodidades/oportunidades proporcionadas pelas novas tecnologias de comunicação no domínio da promoção dos territórios; na medida em que possibilita um aproveitamento mais completo e eficiente dos recursos dispersos pelo seu território.

A prossecução de uma política de cidades, baseada em aglomerados de média dimensão, complementares e articulados entre si, justifica-se também por razões de índole económica; na medida em que tem em conta as deseconomias externas resultantes da concentração excessiva que registamos nas áreas urbanas mais desenvolvidas de Portugal Continental; colocando em causa não apenas o crescimento destes aglomerados, como também os níveis de satisfação social dos seus habitantes.

3.4.5 Plano Estratégico Nacional Do Turismo

O Plano Estratégico Nacional do Turismo, doravante designado por PENT, aprovado pela Resolução do Conselho de Ministros n.º53/2007 publicada em 04 de Abril no Diário da República, indica as acções para o crescimento sustentado do Turismo Nacional nos próximos 10 anos. Este sector é considerado de importância estratégica não só na vertente económica, como se revela indispensável para a promoção de um desenvolvimento social, ambiental no quadro regional e infra-regional.

A este propósito refere o PENT, que o turismo "pode ter um contributo positivo para reforçar a imagem externa de Portugal para a valorização do património cultural e natural do País. Assumindo-o como um sector que poderá contribuir para "a promoção da coesão territorial".

O PENT aponta duas grandes metas para o turismo nacional:

- 1) O crescimento do turismo em Portugal deve constituir um dos destinos de maior crescimento na Europa, através do desenvolvimento baseado na qualificação e competitividade da oferta, transformando o sector num dos motores de crescimento da economia nacional;
- 2) O sector do turismo deve crescer de forma sustentada acima da média europeia, particularmente em termos de receitas. Para o turismo internacional, Portugal ambiciona crescer anualmente o número de turistas em 5% — ultrapassando os 20 milhões de turistas estrangeiros em 2015— e as receitas em cerca de 9%— superando os 15 mil milhões de euros. Desta forma, o turismo contribui positivamente para o desenvolvimento económico do País, representando, em 2015, mais de **15% do PIB e 15% do emprego nacional**;

Refere este Plano, quais são os mercados emissores alvo:

- a) Mercados estratégicos—Portugal, Reino Unido, Espanha, Alemanha e França;
- b) Mercados a desenvolver—países escandinavos, Itália, Estados Unidos da América, Japão, Brasil, Holanda, Irlanda e Bélgica;
- c) Mercados de diversificação—Áustria, Suíça, Rússia, Canadá, Polónia, República Checa, Hungria e China.

Para a concretização das duas metas acima enunciadas, o PENT assenta a sua estratégia em cinco eixos:

- i) Território, Destinos e Produtos;
- ii) Marcas e Mercados;
- iii) Qualificação de Recursos;
- iv) Distribuição e Comercialização;
- v) Inovação e Conhecimento.

Sendo que a concretização da estratégia a desenvolver nos 5 eixos acima identificados será concretizada através da efectivação de 11 acções/medidas/projectos: i) Produtos, Destinos e Pólos; ii) Intervenção em ZTIs (Zonas Turísticas de Interesse nos domínios Urbanismo, Ambiente e Paisagem); iii) Desenvolvimento de Conteúdos Distintivos e Inovadores; iv) Eventos; v) Acessibilidade Aérea; vi) Marcas, Promoção e Distribuição; vii) Programa de Qualidade; viii) Excelência no Capital Humano; ix) Conhecimento e Inovação; x) Eficácia do Relacionamento Estado-Empresa; xi) Modernização Empresarial.

Destes 11 Projectos/Acções, destacamos 3 com interesse para o Pólo Turístico de Fátima:

1) Produtos, destinos e pólos: Desenvolvimento da oferta/agrupamentos clusters de serviços para os produtos estratégicos; Desenvolvimento sustentado de pólos turísticos;

O PENT identifica 5 pólos de desenvolvimento turístico no continente¹⁵. **O pólo de desenvolvimento turístico de Leiria Fátima** veio a ser considerado mais tarde pelo Governo criado pelo DL 67/2008, de 10 de Abril¹⁶ dadas as especificadas turísticas em questão, nomeadamente relacionadas com o turismo religioso de Fátima.

60

Segundo o PENT os Pólos de Desenvolvimento Turístico, pelos seus conteúdos específicos e distintivos justificam a sua criação numa óptica de desenvolvimento do turismo nacional e internacional. Estes pólos de desenvolvimento permitem diversificar a oferta turística, bem como dinamizar o turismo nacional e fortalecer o tecido económico regional. É, no entanto, necessário assegurar a implementação de modelos de desenvolvimento sustentado:

2) Intervenção em zonas turísticas de interesse (urbanismo, ambiente e paisagem):

¹⁵ Douro, serra da Estrela, Oeste, Alqueva, Litoral Alentejano

¹⁶ estabelece o regime jurídico das áreas regionais de turismo de Portugal continental, a sua delimitação e características, bem como o regime jurídico da criação, organização e funcionamento das respectivas entidades regionais de turismo.

Intervenção em zonas turísticas de interesse, assegurando a oferta e excelência de factores qualificadores (por exemplo: conservação de monumentos e edifícios, limpeza e despoluição do solo, arborização dos espaços); facilitação de intervenção multidisciplinar/multientidade;

Neste domínio salienta-se o facto da **Cidade de Fátima** ter sido considerada como **Zona Turística de Interesse** pelo Plano Regional de Ordenamento do Território de Oeste e Vale do Tejo (em fase de publicação)

3) Acessibilidade aérea— aumento do número e reforço da competitividade das ligações directas dos aeroportos nacionais aos principais mercados e regiões emissoras:

No que diz respeito do transporte aéreo, este plano destaca ainda o facto que “**o reforço das acessibilidades aéreas a cidades/regiões emissoras com maior potencial turístico em cada mercado terá grande impacto no crescimento dos fluxos turísticos a curto prazo**. A prioridade deverá ser dada à **redução de lacunas ao nível das ligações directas**, entre os principais aeroportos do país e os mercados emissores, que se pretende que contribuam para a redução da sazonalidade”.

A melhoria da acessibilidade aérea, um dos projectos/acções propostas, é portanto direccionada para a intervenção na acessibilidade aérea a Lisboa, Faro, Porto, Madeira e Açores pelo **aumento da frequência e número de ligações aéreas dos aeroportos portugueses aos principais mercados emissores de turistas**.

61

O Plano define, para cada região NUTS II, o conceito de desenvolvimento turístico a implementar (resultante dos factores distintivos específicos e da proposta de valor do destino Portugal) e o contributo esperado dos produtos para o crescimento turístico das regiões.

Para a região Centro o Plano aponta os seguintes conceitos:

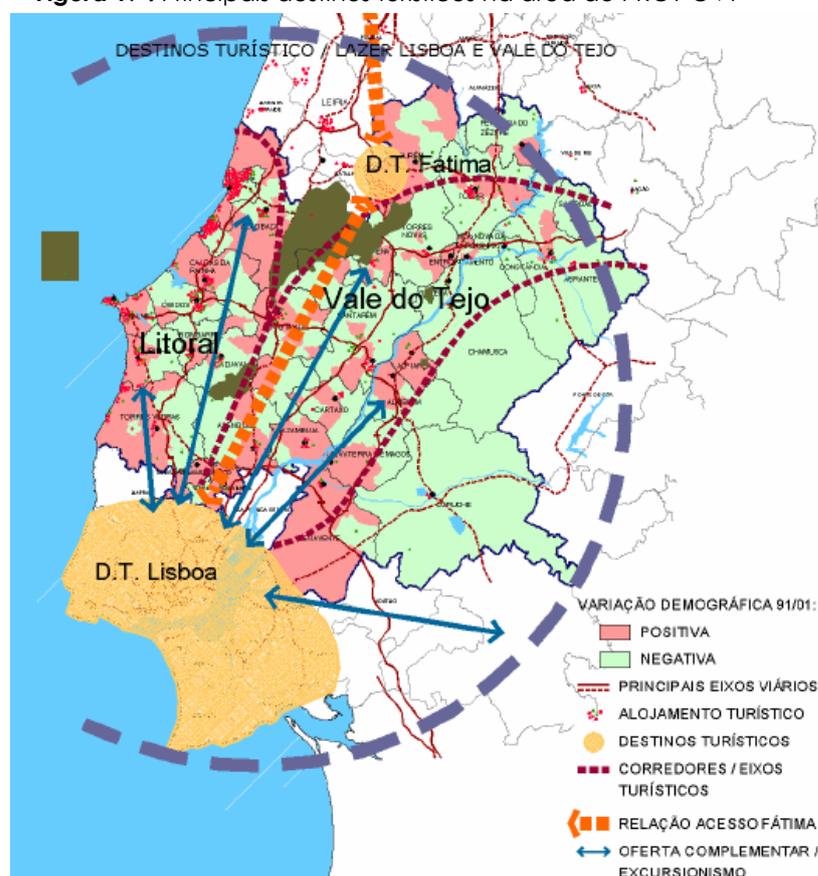
- crescimento em numero de turistas e valor – mais nacional que internacional;
- região para passear e cross-selling com Lisboa (polo Oeste) e o Porto;
- atração dos turistas estrangeiros através da aposta nos produtos Touring e Turismo de Natureza;
- destino prioritário para o Touring, Turismo de Natureza e Gastronomia e Vinho;

A oferta do alojamento turístico classificado está directamente relacionada com os Produtos turísticos mobilizadores da deslocação, e com a percepção dos Destinos Turísticos. Diremos assim, que existem dois Destinos na Região de Lisboa e Vale do Tejo: um que é “Lisboa” (área metropolitana), e que enquanto tal se alarga sobretudo à Zona Oeste, e outro que é “**Fátima**” (CCDR-LVT, 2008);

A relação da Região com o Destino Lisboa materializa-se sobretudo como oferta complementar, através das excursões a partir da Área Metropolitana para os arredores próximos, num raio de 100 /120 Km, e que alcançam a Norte, Alcobaça / Batalha / Fátima e Tomar, e, para Sul, Évora.

O Destino Turístico Fátima autonomiza-se na Região, uma vez que oferece integradamente o Produto (turismo religioso), o Alojamento e, ainda, o excursionismo às áreas envolventes a partir de Fátima. **Lisboa é neste caso a “porta” de entrada para Fátima**, sobretudo para estrangeiros que se deslocam de avião ou mesmo de comboio (CCDR-LVT, 2008) (vd. fig. 17).

Figura 17 : Principais destinos turísticos na área do PROT-OVT



Fonte: PROT-OVT

REVISÃO DO PLANO DIRETOR MUNICIPAL DE OURÉM

ESTUDOS DE CARACTERIZAÇÃO E DIAGNÓSTICO

DOCUMENTO ENTREGUE À CCDR-LVT - VERSÃO DEZ 2011

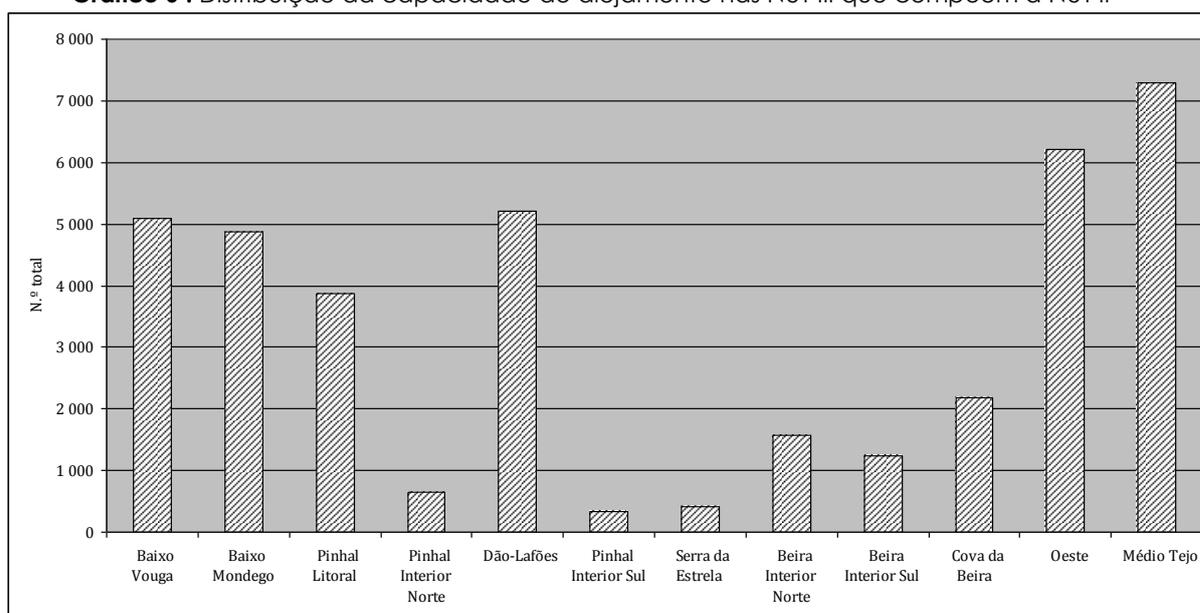
Relativamente à capacidade hoteleira, a NUT II Centro, constitui um total de 38 920 camas, representando cerca de 16% da capacidade do Continente. No quadro das sub-regiões que compõem esta NUT II, assumem especial preponderância as NUT III do Oeste e do Médio Tejo, com 6211 e 7289 camas respectivamente.

Quadro 10 : Distribuição da capacidade de alojamento nas NUT III que compõem a NUT II Centro

Designação territorial	Capacidade de Alojamento (total)
Centro	38 920
Baixo Vouga	5 087
Baixo Mondego	4 869
Pinhal Litoral	3 870
Pinhal Interior Norte	646
Dão-Lafões	5 215
Pinhal Interior Sul	332
Serra da Estrela	414
Beira Interior Norte	1 564
Beira Interior Sul	1 237
Cova da Beira	2 186
Oeste	6 211
Médio Tejo	7 289

Fonte: INE, Anuário Estatístico de 2010

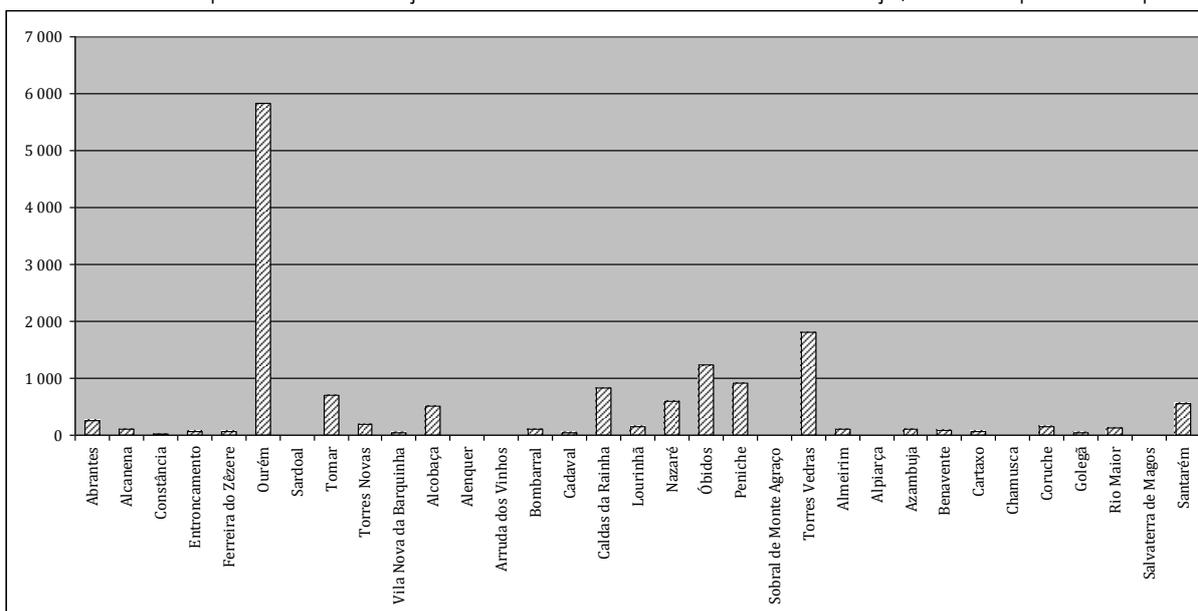
Gráfico 6 : Distribuição da capacidade de alojamento nas NUT III que compõem a NUT II



Já no contexto da sub-região do Médio Tejo, e de acordo com o Anuário Estatístico de 2010, constatamos que o Concelho de Ourém possui aproximadamente 5833 camas distribuídas num total de 42 estabelecimentos hoteleiros (29 hotéis, 11 Pensões e 2 outros).

No âmbito da área de intervenção do Plano Regional de Ordenamento do Oeste e Vale do Tejo, o Concelho de Ourém representa cerca de 40% da capacidade hoteleira, conforme gráfico n.º 7.

Gráfico 7 : Capacidade de alojamento na área do Oeste e Vale do Tejo, em 2010 por Município



Como se encontra patente no estudo sectorial do PROT-OVT "Turismo, Lazer e Cultura", sem que contudo seja posteriormente analisado este factor, **Fátima "destaca-se muito no conjunto da oferta sub-regional, funcionando efectivamente como a primeira âncora da atracção à Região"** (pag. 116). Efectivamente Fátima constitui o principal pólo turístico da Região e um dos principais do País do qual beneficiam directamente e indirectamente diversos núcleos turísticos regionais nomeadamente Alcobaça, Batalha, Tomar, Leiria, Torres Novas, entre outros.

Tal facto justifica-se sobremaneira pelos milhares de peregrinos/visitantes/turistas que ocorrem anualmente ao Santuário de Fátima no concelho de Ourém.

A este propósito refere o PROT-OVT, no relatório do sector do Turismo, Lazer e Cultura na página 126, que “deslocam-se ao Santuário de Fátima cerca de 5.000.000 de visitantes/ano, distribuídos da seguinte forma”:

- 1.000.000 de outras nacionalidades;
- 1.000.000 de espanhóis;
- 3.000.000 de portugueses.

Destaca-se desta forma o peso dos visitantes estrangeiros que correspondem a cerca de 40% das visitas ao Santuário ou seja cerca de 2 milhões/ano donde sobressaem os visitantes espanhóis com uma fatia de 20% do total dos visitantes.

4 Enquadramento Económico

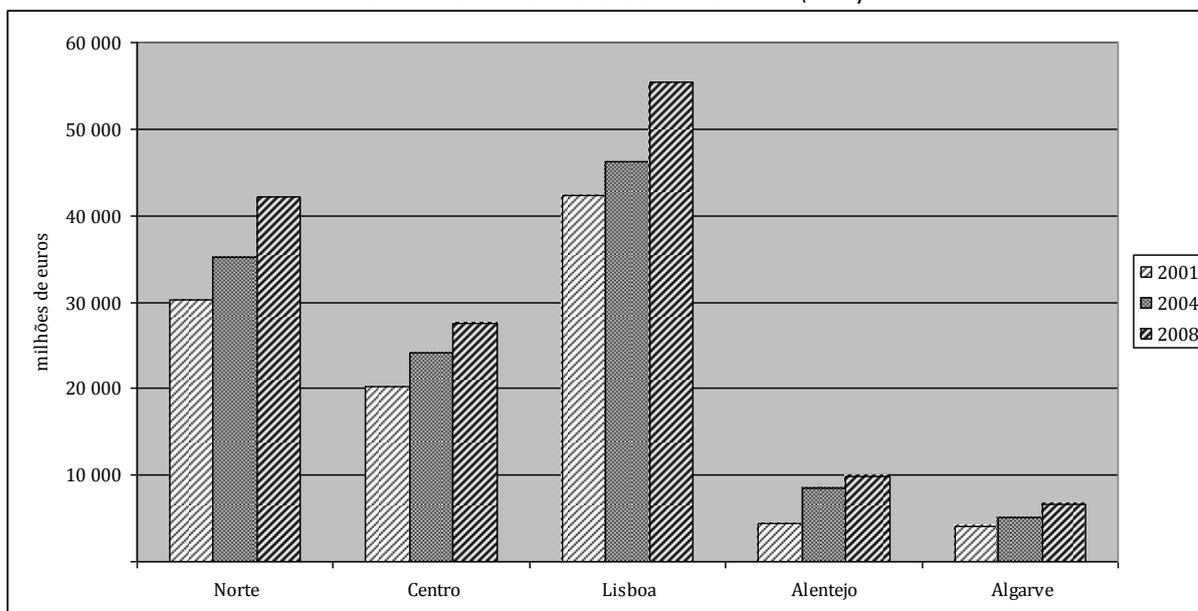
Apesar das NUTs II de Lisboa e Centro representarem apenas 35% do território de Portugal Continental, estas duas regiões representam cerca de 51,2% da população residente no Continente e 59% do VAB.

Este desequilíbrio ao nível das NUT II sobre o valor acrescentado bruto, isto é, a contribuição de cada empresa para a riqueza do país, é evidente; a Região de Lisboa contribui com 39,2%, sendo que o Alentejo ou o Algarve encontram-se muito afastadas dos valores registados nesta região (vd. quadro 11 e gráfico 8).

Quadro 11: Valor acrescentado bruto (VAB), milhões de euros

Designação Territorial	2001		2004		2008	
	milhões de euros	%	milhões de euros	%	milhões de euros	%
Continente	101 385	100	119 044	100	141 471,3	100
Norte	30 268	30	35 143	30	42 096,4	
Centro	20 276	20	24 099	20	27 501,2	
Lisboa	42 316	42	46 261	39	55 459,2	
Alentejo	4 369	4	8 453	7	9 779,8	
Algarve	4 156	4	5 088	4	6 634,6	

Gráfico 8 : Valor acrescentado bruto (VAB)

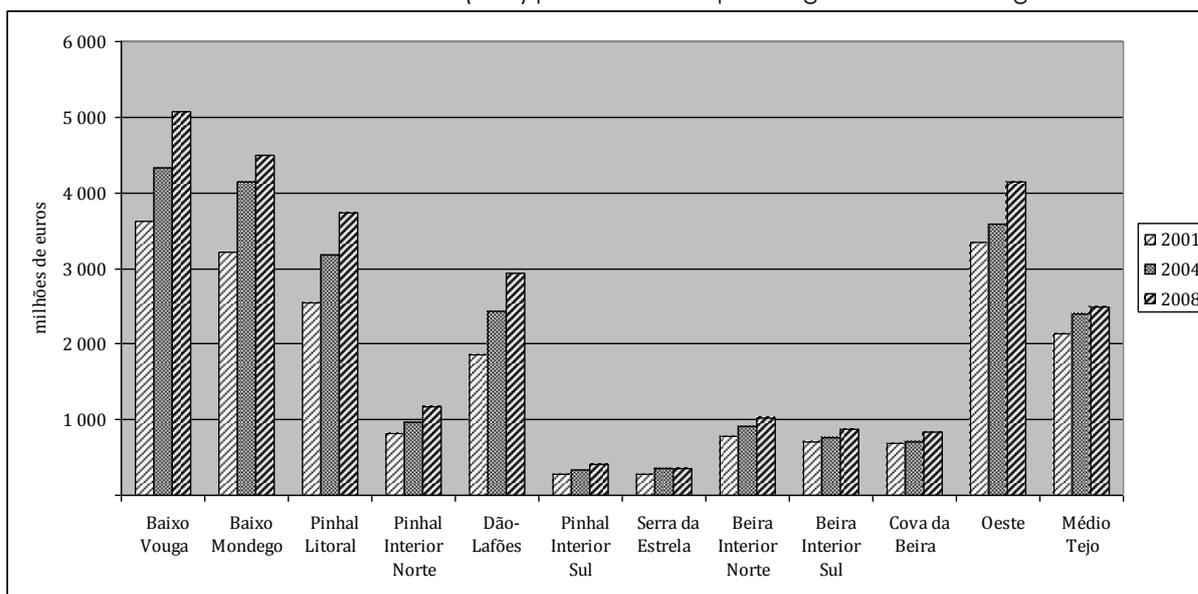


Se estas disparidades são notórias ao nível das NUTs II, conforme referimos no parágrafo anterior, importa perceber o comportamento deste indicador no plano interno da NUT II Centro. Também aqui, verificamos que as sub-regiões com maior dificuldade (Pinhal Interior Norte, Pinhal Interior Sul, Serra da Estrela, Beira Interior Norte, Beira Interior Sul ou Cova da Beira), na aproximação à média da Região Centro em todos os períodos considerados (2001, 2004 e 2008), estão situadas na faixa interior. No lado oposto, as NUT III situadas ao longo da faixa Atlântica registam a maior dinâmica, com o Baixo Vouga, o Baixo Mondego, o Pinhal Litoral, o Oeste e o Médio Tejo, nos períodos referidos, com um VAB superior à média registada ao nível da NUT II (em 2001 – 1 689,58; em 2004 – 2 008,25 e em 2008 – 2 291,77 milhões de euros), conforme demonstramos no quadro 12 e no gráfico 9 *infra*.

Quadro 12 : Valor acrescentado bruto (VAB) para as NUT III que integram a NUT II – Região Centro

Designação territorial	VAB		
	2001	2004	2008
Baixo Vouga	3 623	4 333	5 066,5
Baixo Mondego	3 208	4 139	4 488,6
Pinhal Litoral	2 549	3 173	3 740,2
Pinhal Interior Norte	825	970	1 175,8
Dão-Lafões	1 860	2 426	2 926,2
Pinhal Interior Sul	278	336	404,4
Serra da Estrela	280	352	347,0
Beira Interior Norte	785	910	1 018,3
Beira Interior Sul	709	762	868,4
Cova da Beira	688	704	841,2
Oeste	3 336	3 593	4 134,5
Médio Tejo	2 134	2 401	2 490,0

Fonte: INE, Anuários Estatísticos

Gráfico 9 : Valor acrescentado bruto (VAB) para as NUT III que integram a NUT II – Região Centro

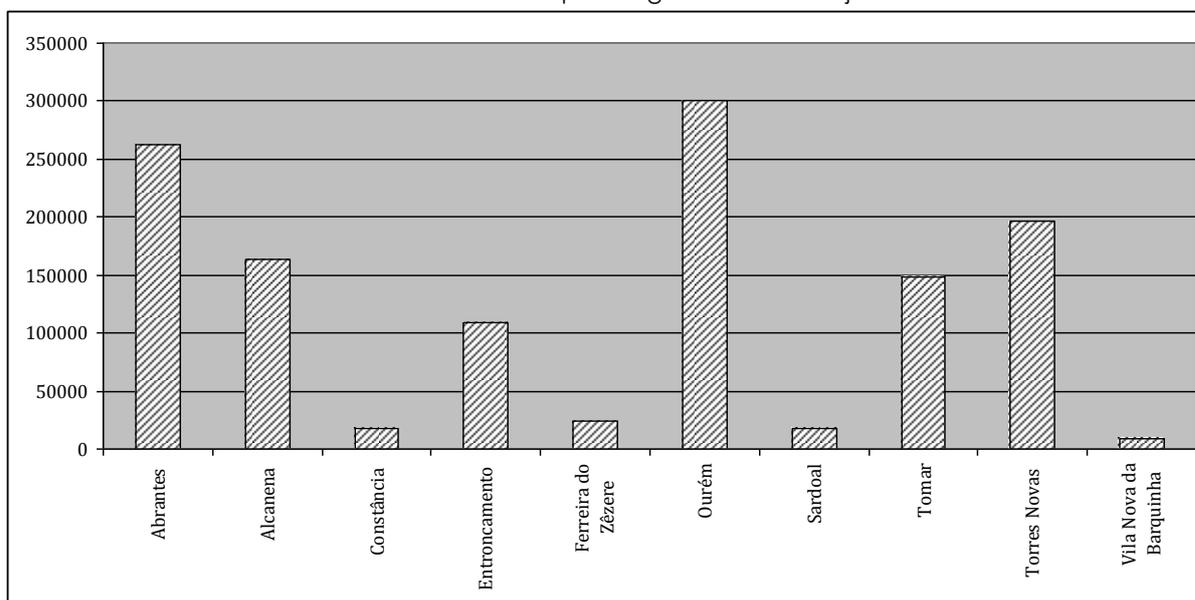
No contexto da NUT III Médio Tejo, e procurando compreender a preponderância e comportamento do tecido empresarial com sede no município, apresentamos no quadro 13 e gráfico 10, o valor absoluto e relativo do VAB em cada um dos Concelhos que integram a Sub-região do Médio Tejo. Ora, segundo os dados constantes do Anuário Estatístico da Região Centro de 2010, verifica-se que o Concelho de Ourém é responsável por praticamente $\frac{1}{4}$ do VAB no universo das empresas com sede nos Concelhos do Médio Tejo; seguem-se os Concelhos de Abrantes com 21% e de Torres Novas com 15,7%.

69

Quadro 13 : Valor acrescentado bruto nas empresas por município da sede, segundo a CAE-Rev.3, 2009 nos Concelhos que integram o Médio Tejo, em milhões de euros

Designação Territorial	Ano (2009)	%
Médio Tejo	1 249 436	100
Abrantes	262 249	21,0
Alcanena	163 620	13,1
Constância	17 825	1,4
Entroncamento	109 660	8,8
Ferreira do Zêzere	24 657	2,0
Ourém	300 037	24,0
Sardoal	17 675	1,4
Tomar	148 678	11,9
Torres Novas	196 113	15,7
Vila Nova da Barquinha	8 923	0,7

Gráfico 10 : Valor acrescentado bruto nas empresas por município da sede, segundo a CAE-Rev.3, 2009 nos Concelhos que integram o Médio Tejo



No quadro 14, podemos observar a variação do produto interno bruto *per capita* nas diversas NUT II de Portugal Continental, no ano de 2001, 2004 e de 2008. Observamos que a distribuição do PIB *per capita* vem confirmar as discrepâncias patentes ao nível regional.

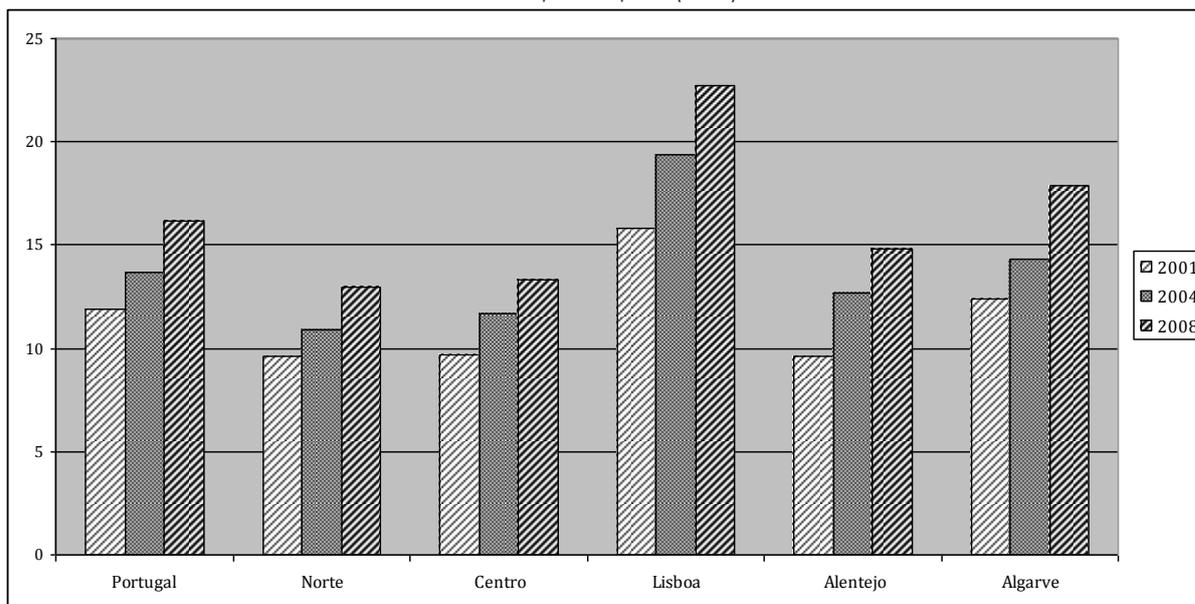
O PIB *per capita* produzido em cada NUT II entre 2001 e 2008 revela em todas elas uma evolução positiva; com Lisboa e o Algarve a registaram nos três períodos considerados valores superiores aos registados no País (vd. gráfico 11).

Compreendemos por outro lado, que o desempenho económico nas regiões Norte, Centro e Alentejo, coloca estas regiões abaixo do PIB *per capita* registado para o País.

Quadro 14: PIB *per capita* (PPC), milhares de euros

Designação Territorial	2001	2004	2008
Portugal	11,9	13,7	16,2
Norte	9,6	10,9	13,0
Centro	9,7	11,7	13,3
Lisboa	15,8	19,4	22,7
Alentejo	9,6	12,7	14,8
Algarve	12,4	14,3	17,9

Fonte: INE, Anuário Estatístico

Gráfico 11: PIB *per capita* (PPC) NUTs II

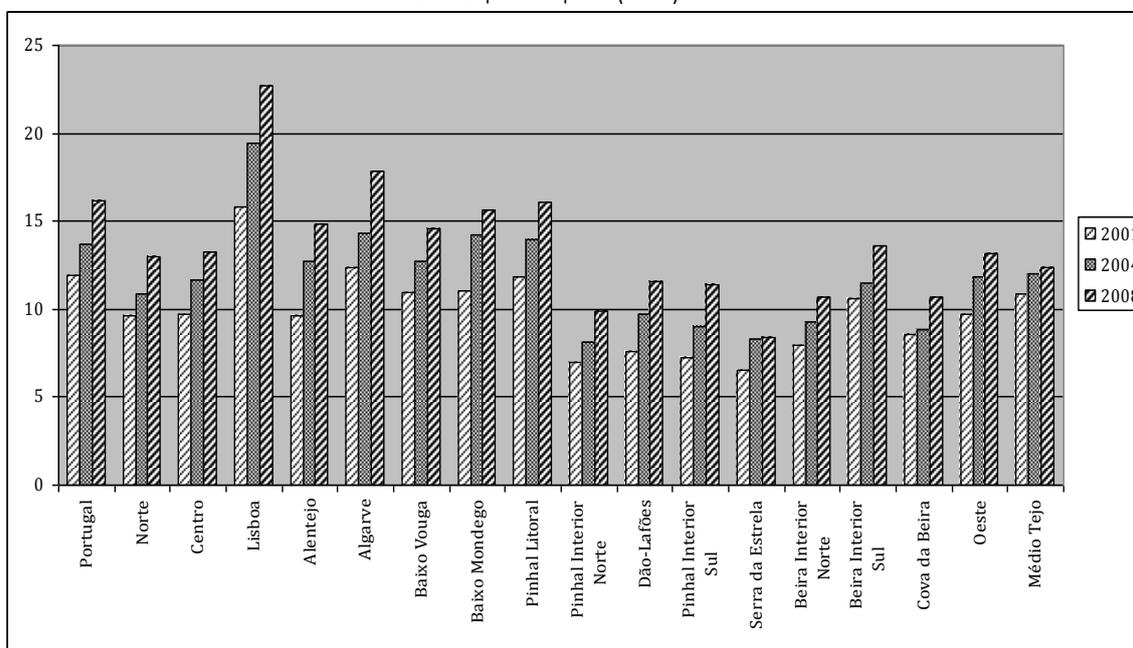
Se no contexto das NUT II concluímos que a região de Lisboa revela em 2008 um PIB *per capita* (22,7) superior em 40% ao registado no país (16,2) e que as regiões do Norte e do Centro são aquelas que registam o PIB *per capita* mais baixo, com 13 e 13,3 mil euros respectivamente, interessa perceber como é comportamento deste indicador macroeconómico no âmbito das NUT III que integram a Região Centro (vd. quadro 15).

Desde logo, percebemos que no contexto das sub-regiões que integram a NUT II Região Centro, estamos perante realidades muito díspares; com as NUT III situadas na faixa Litoral a registarem os valores mais elevados, ainda assim, abaixo do PIB *per capita* do país (gráfico 12). A sub-região que se aproxima mais do valor registado no país é a NUT III Pinhal Litoral, onde o Concelho de Leiria é certamente um pólo preponderante, a cidade no sistema urbano regional com mais dinâmica. Já a sub-região do Médio Tejo, onde se inclui o Concelho de Ourém, apresenta um valor inferior à Região Centro de 900€ e inferior ao País de 3800€. Esta discrepância é ainda mais acentuada quando comparamos o PIB *per capita* da sub-região do Médio Tejo (12,4) com o registado na Região de Lisboa (22,7).

Quadro 15 : PIB per capita (PPC) nas NUT II e nas NUTs III que compõem a Região Centro, milhares de euros

Designação Territorial	2001	2004	2008
Portugal	11,9	13,7	16,2
Norte	9,6	10,9	13,0
Centro	9,7	11,7	13,3
Baixo Vouga	10,9	12,7	14,6
Baixo Mondego	11,0	14,2	15,6
Pinhal Litoral	11,8	14	16,1
Pinhal Interior Norte	6,9	8,1	9,9
Dão-Lafões	7,6	9,7	11,6
Pinhal Interior Sul	7,3	9	11,4
Serra da Estrela	6,6	8,3	8,4
Beira Interior Norte	8,0	9,3	10,7
Beira Interior Sul	10,6	11,5	13,6
Cova da Beira	8,6	8,8	10,6
Oeste	9,7	11,8	13,1
Médio Tejo	10,9	12	12,4
Lisboa	15,8	19,4	22,7
Alentejo	9,6	12,7	14,8
Algarve	12,4	14,3	17,9

Fonte: INE, Anuários Estatísticos

Gráfico 12 : PIB per capita (PPC) na NUT II Centro

5 Quadro De Referência Dos Instrumentos De Gestão Territorial De Âmbito Municipal

De seguida apresentamos uma descrição dos instrumentos de gestão territorial de âmbito municipal em vigor e em elaboração/revisão no Concelho de Ourém.

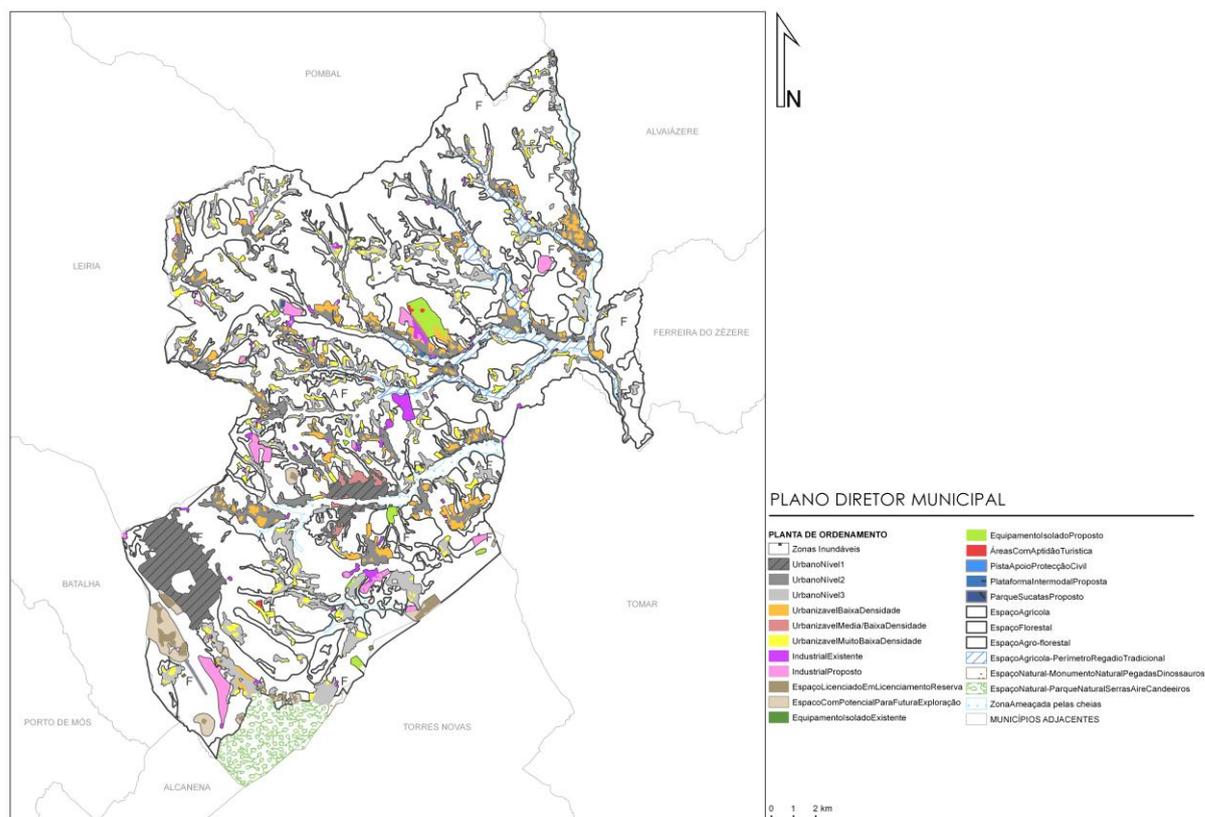
Importa ainda acrescentar que a Câmara Municipal deliberou em reunião de 15 de Novembro de 2011:

- a) "anular os seguintes procedimentos: PP do Agroal, PP da Área de Aptidão Turística em Caxarias – Campo de Golfe, PP da Área envolvente ao Santuário N.º S.º da Ortiga, PP da Rotunda Sul/Estrada de Minde, PP junto à Av. D.José Alves Correia da Silva, Alteração do PDM e o PP da Travessa Nossa Senhora das Vitórias";
- b) "suspender os procedimentos: PP da Zona Industrial de Freixianda, PP da Zona Industrial da Chã – Caxarias, PP da Zona Industrial de Vilar dos Prazeres, PP da Zona Industrial de Urqueira, PP da Zona Industrial de Gondemaria, Plano de Urbanização de Caxarias e o Plano de Urbanização da Freixianda".

5.1 Em Vigor

a) **o PDM.** 1.ª publicação aprovada pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 148-A/2002 publicado no Diário da República n.º 301, I Série-B em 30/12/2002, com as modificações registadas através da 1.ª Rectificação publicada no Aviso n.º 5416/2009 no Diário da República n.º 50, II Série em 12/03/2009, da 2.ª Rectificação publicada no Aviso n.º 18200/2009 no Diário da República n.º 200, II Série em 15/10/2009, pela 1.ª Alteração por Adaptação publicada no Aviso n.º 11779/2010 no Diário da República n.º 113, II Série em 14/06/2010, pela 3.ª Rectificação publicada através da Declaração de Rectificação n.º 1614/2010 no Diário da República n.º 156, II Série em 12/08/2010 e pela 2.ª Alteração por Adaptação publicada no Aviso n.º 7841/2011 no Diário da República n.º 62, II Série em 29/03/2011

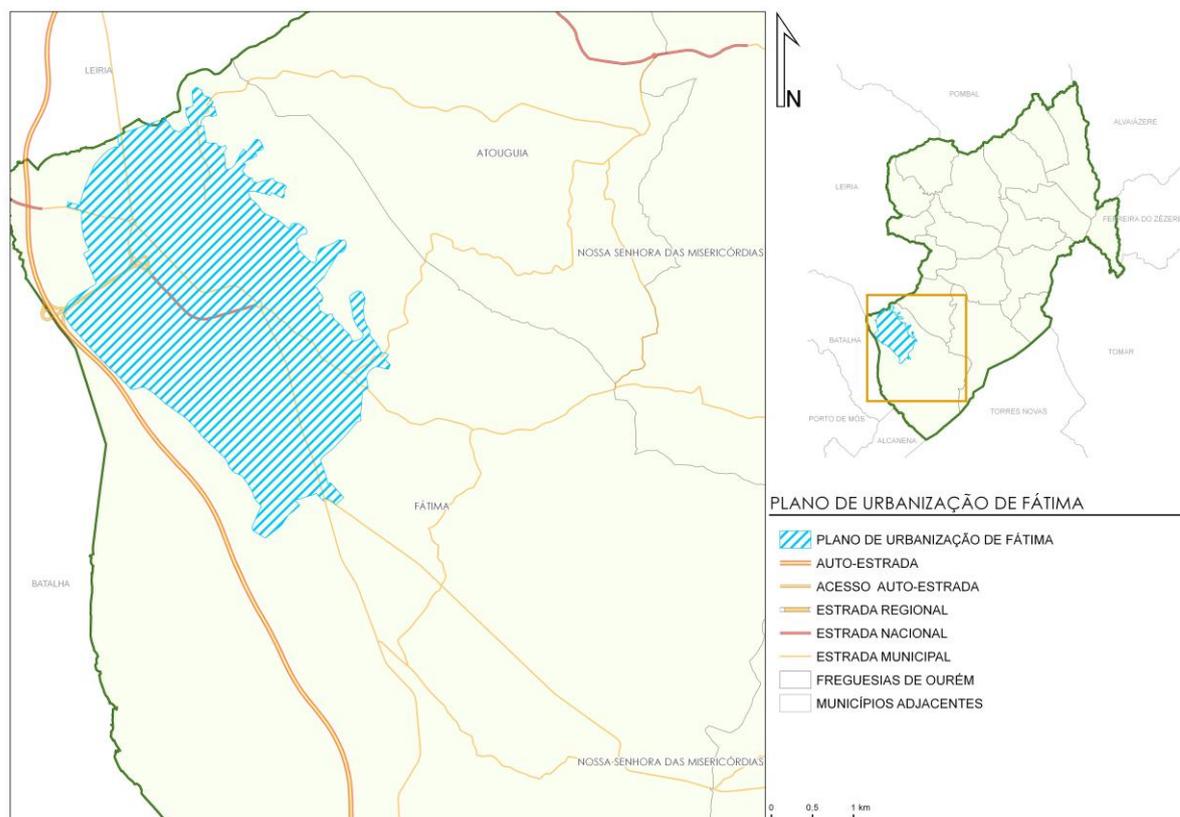
Figura 18: Plano Diretor Municipal



Fonte: Município de Ourém

b) **Plano de Urbanização de Fátima.** Revisão aprovada pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 148-B/2002 publicada no Diário da República n.º 301, I Série-B em 30/12/2002, com as modificações registadas através da 1.ª Alteração Simplificada publicada no Aviso n.º 2766/2009 no Diário da República n.º 21, II Série em 30/01/2009 e da 1.ª Rectificação publicada no Aviso n.º 18200/2009 no Diário da República n.º 200, II Série em 15/10/2009.

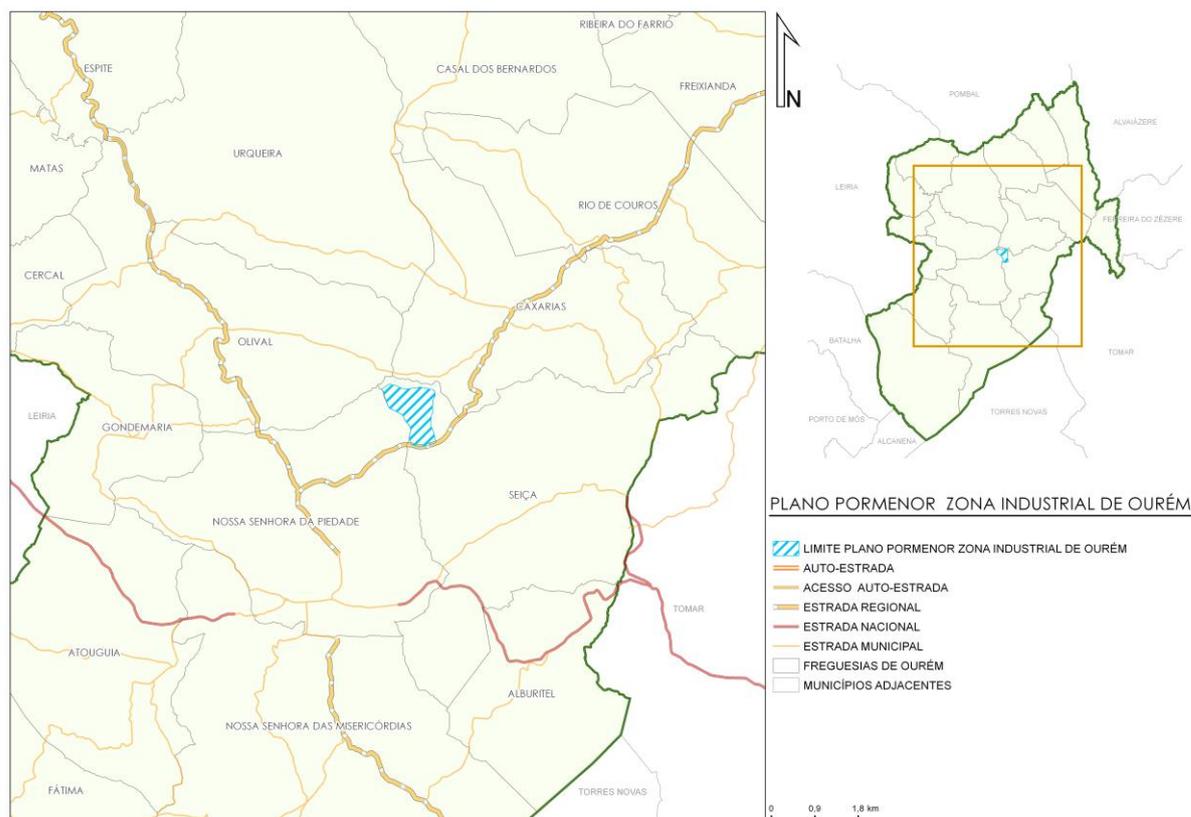
Figura 19: Plano de Urbanização de Fátima



Fonte: Município de Ourém

c) **Plano de Pormenor da Zona Industrial de Ourém**, ratificado pela Declaração de 05/02/1992, publicada no Diário da Republica n.º 77, II Série em 01/04/1992

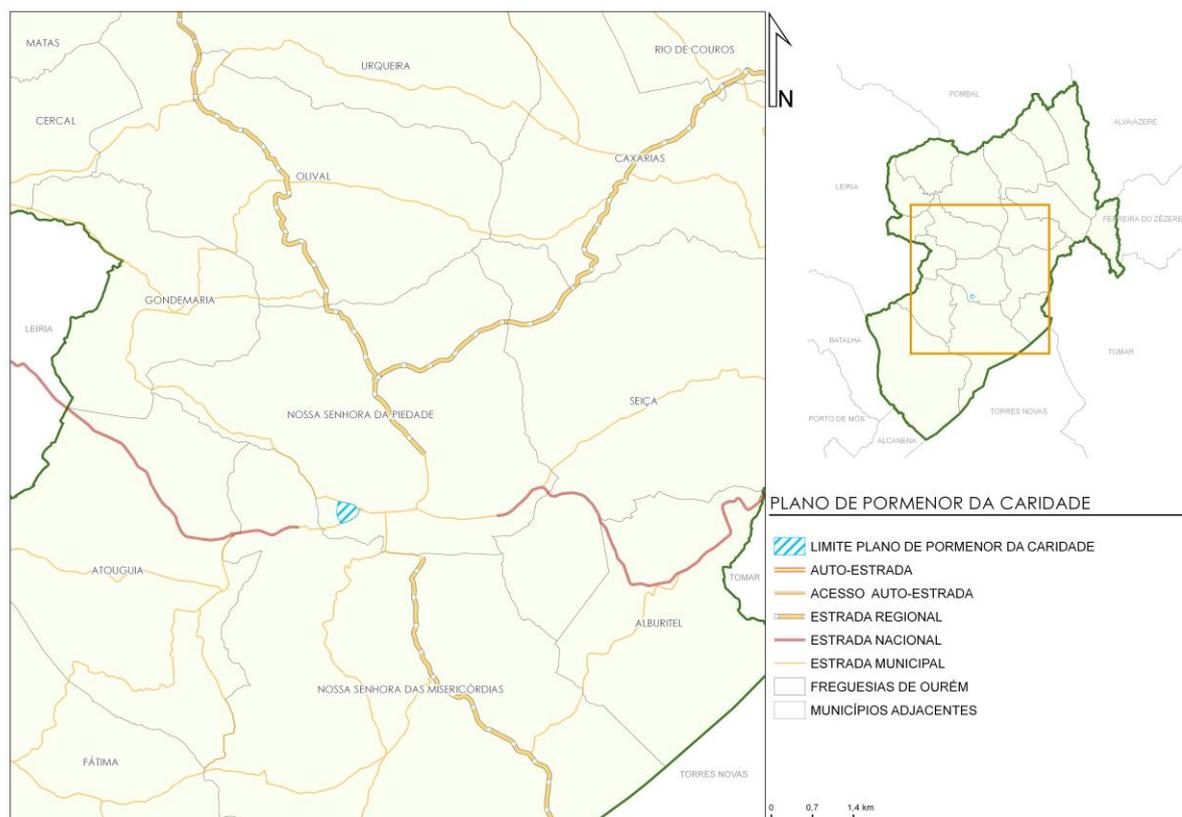
Figura 20: Plano de Pormenor de Zona Industrial de Ourém



Fonte: Município de Ourém

d) **Plano de Pormenor da Urbanização da Caridade**, aprovado através da Portaria n.º 496/93 publicada no Diário da República n.º 108, I Série-B em 10/05/1993, com as modificações registadas através da 1.ª Alteração aprovada pela Portaria n.º 445/97, publicada no Diário da República n.º 154, I Série-B em 07/07/1997 e da 2.ª Alteração aprovada pela Declaração n.º 376/99 publicada no Diário da República n.º 268, II Série em 17/11/1999.

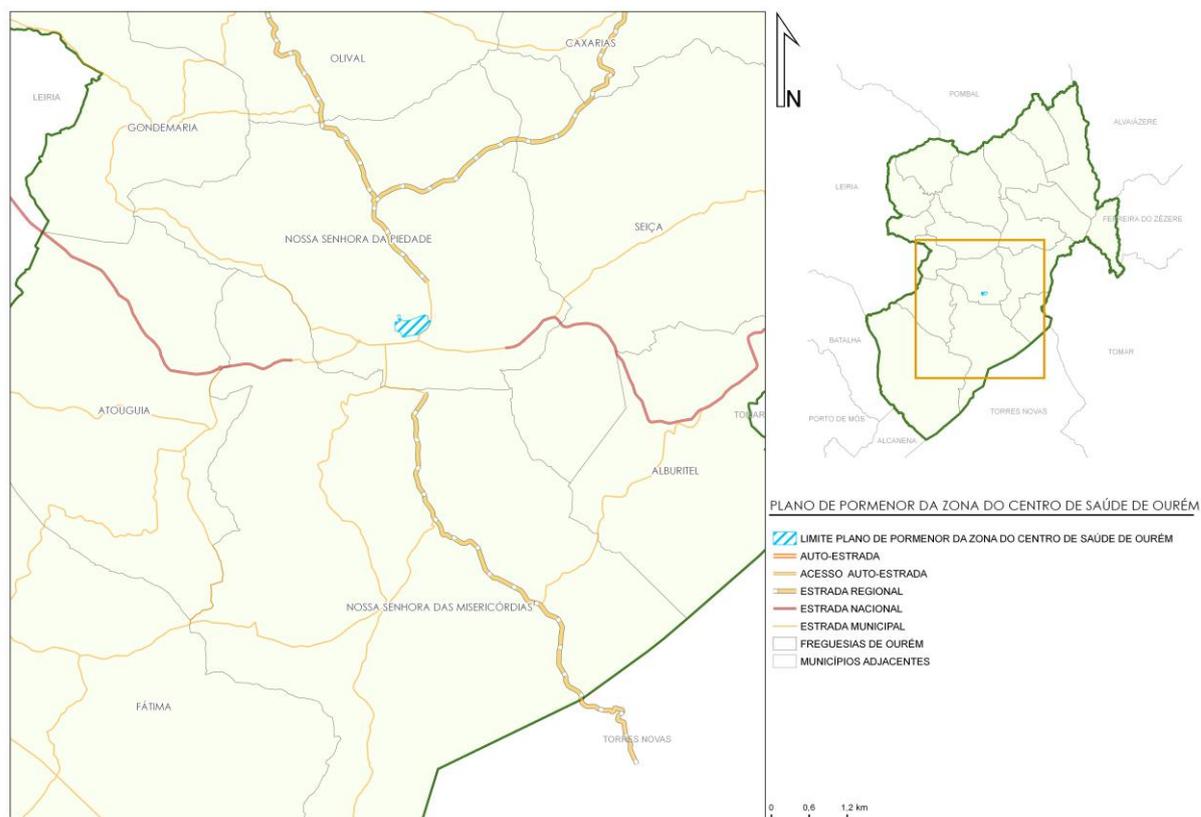
Figura 21: Plano de Pormenor da Urbanização da Caridade



Fonte: Município de Ourém

e) **Plano de Pormenor da Zona do Centro de Saúde de Ourém**, aprovado através da Portaria n.º 190/97 publicada no Diário da República n.º 67, I Série-B em 20/03/1997

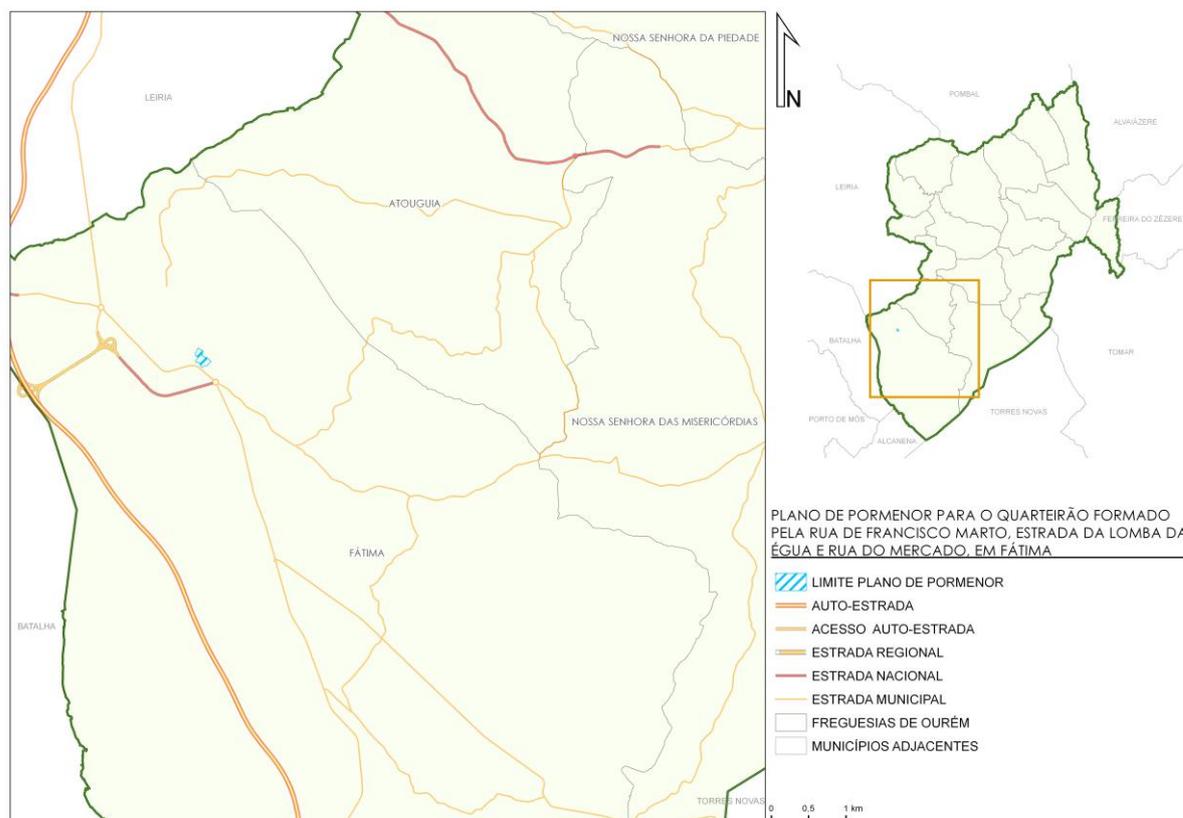
Figura 22: Plano de Pormenor da Zona Industrial do Centro de Saúde de Ourém



Fonte: Município de Ourém

d) **Plano de Pormenor para o Quarteirão formado pela Rua de Francisco Marto, Estrada da Lomba da Égua e Rua do Mercado**, aprovado através da Portaria n.º 67/99 publicada no Diário da República n.º 23, I Série-B em 28/01/1999.

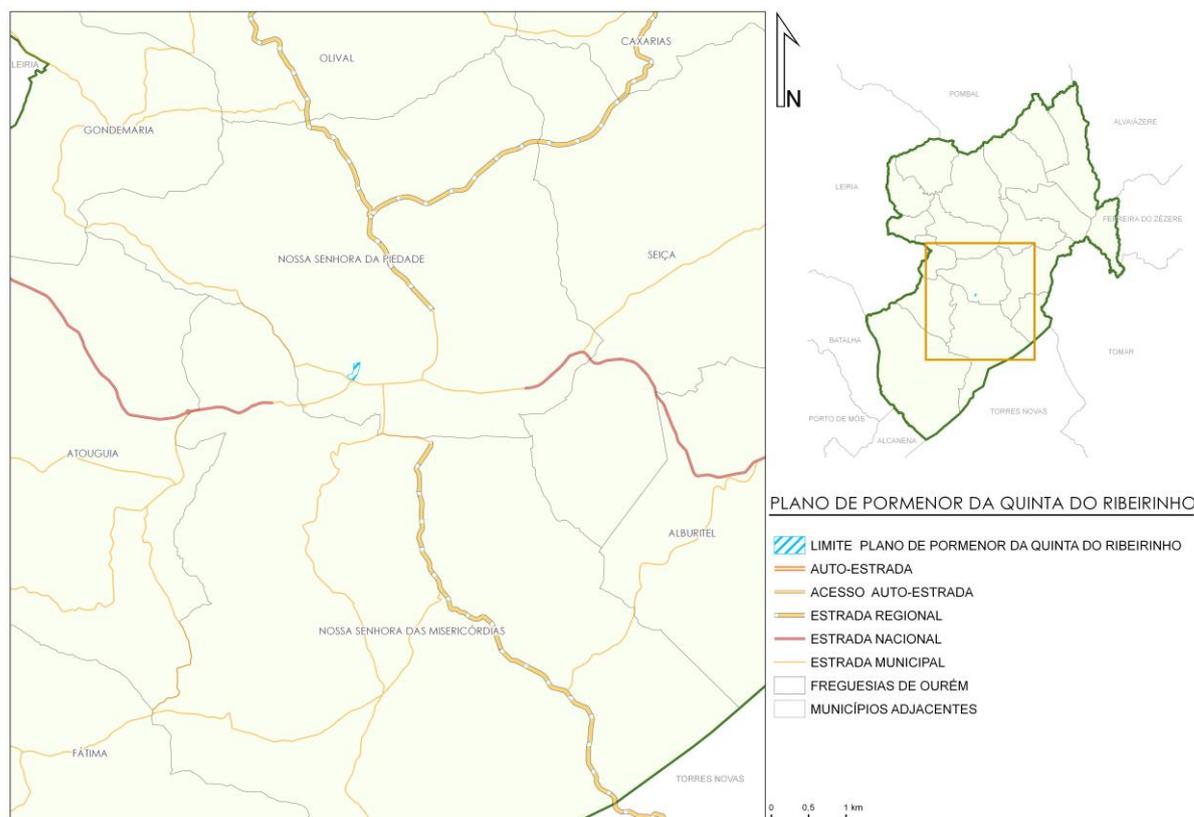
Figura 23: Plano de Pormenor para o Quarteirão formado pela Rua de Francisco Marto, Estrada da Lomba da Água e Rua do Mercado



Fonte: Município de Ourém

f) **Plano de Pormenor da Quinta do Ribeirinho** aprovado pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 159/2000, publicada no Diário da República n.º 268, I Série-B em 20/11/2000.

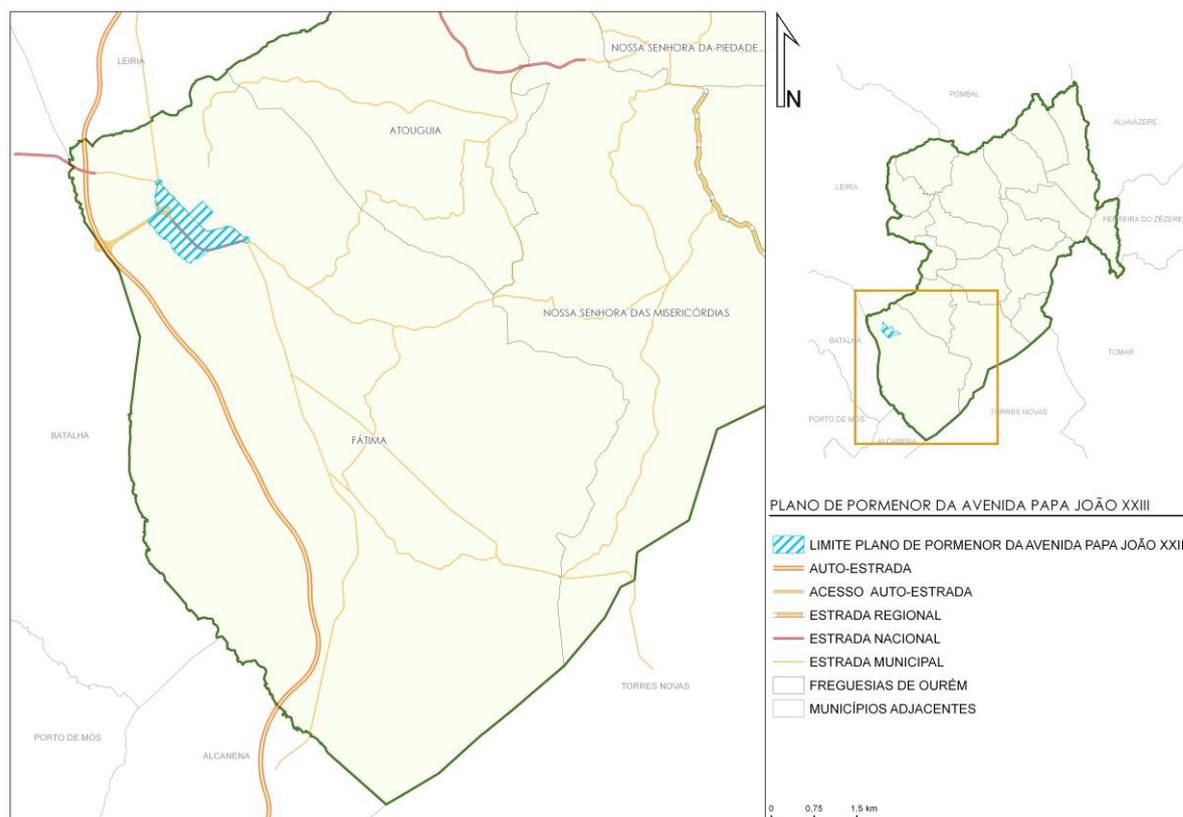
Figura 24: Plano de Pormenor da Quinta do Ribeirinho



Fonte: Município de Ourém

g) **Plano de Pormenor da Avenida Papa João XXIII** publicado através do Aviso n.º 15622 no Diário da República n.º 172, II.ª Série em 04/09/2009.

Figura 25: Plano de Pormenor da Avenida Papa João XXII



Fonte: Município de Ourém

5.2 Em Elaboração/Revisão

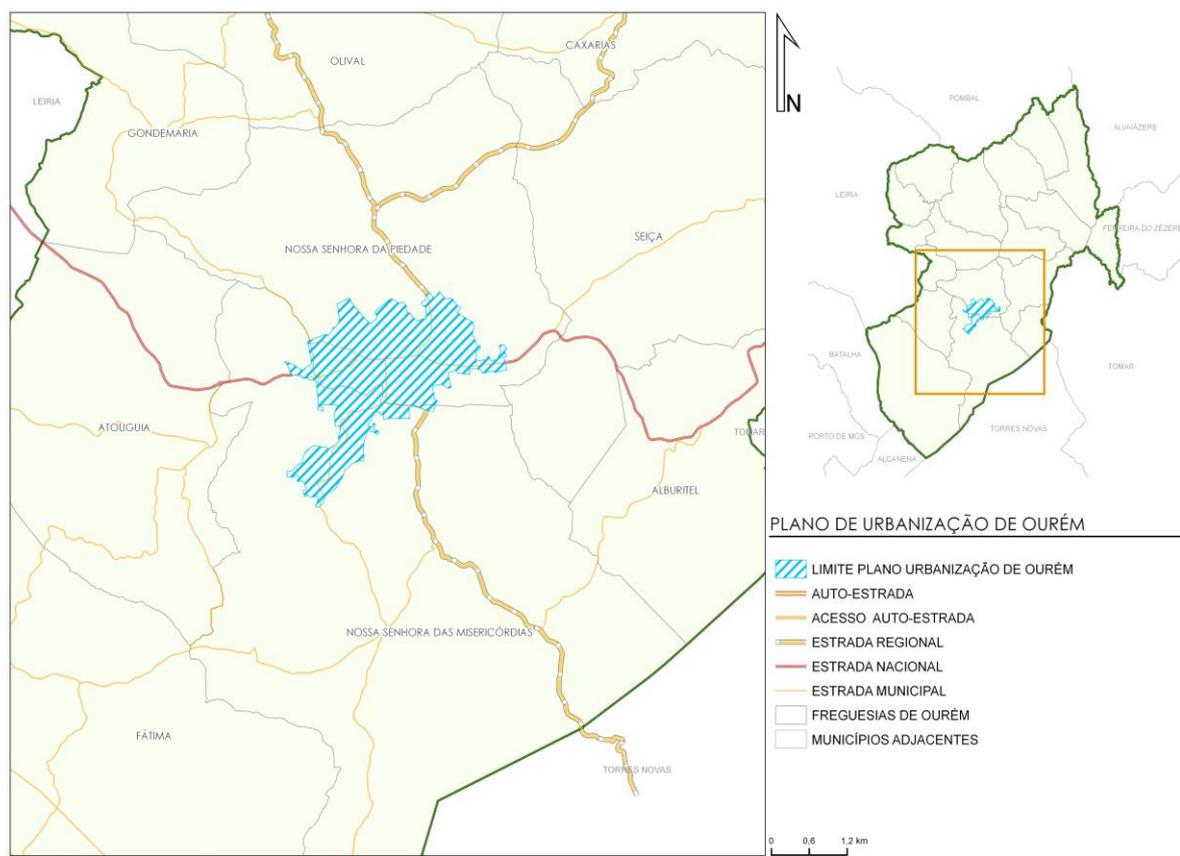
81

a) **Revisão do PDM.** Na sequência da aprovação do estudo de impacte ambiental da proposta do IC9 –variante 2N e da constatação da manifesta desadequação do PDM em vigor face à realidade existente, à ausência de estratégia, à inoperacionalidade das suas normas, a Câmara Municipal deliberou em reunião de 22 de Maio de 2006 iniciar o procedimento de revisão; portanto antecipando o início deste procedimento legalmente necessário no final do ano de 2012.

b) **Elaboração do Plano de Urbanização de Ourém (doravante designado por PUO).** Com a entrada em vigor do PDM, o Plano Geral de Urbanização de Ourém (publicado no Diário da Republica, II.ª Série, n.º 142 de 23 de Junho de 1992 foi revogado; adoptando-se desde então a disciplina urbanística prevista no Plano Director Municipal.

No entanto a elaboração do PUO foi iniciada em 22 de Julho de 1997, e assume-se como um instrumento fundamental para o desenvolvimento da cidade.

Figura 26: Plano de Urbanização de Ourém



Fonte: Município de Ourém

c) **Alteração do Plano de Urbanização de Fátima.** Decorridos praticamente sete anos após a entrada em vigor do Plano de Urbanização de Fátima, a autarquia e os agentes que directa ou indirectamente participam na construção da cidade foram registando a presença de alguns constrangimentos e omissões, quer ao nível da estrutura regulamentar quer ao nível da Planta de Zonamento que sintetiza a estratégia de ocupação, uso e transformação preconizada para a cidade.

Se é verdade que os instrumentos de planeamento devem caracterizar-se pela estabilidade, também não é menos verdade que, decorrente da dinâmica de desenvolvimento dos aglomerados, torna-se imperativo adequar esses mesmos instrumentos à nova realidade, sob pena de os mesmos ficarem desfasados da realidade existente.

Neste sentido, deliberou a Câmara Municipal de Ourém, em reunião de 17 de Novembro de 2008, por unanimidade, encetar, o procedimento de Alteração do Plano de

Urbanização de Fátima e aprovar no mesmo ano, a 2 de Dezembro, os respectivos termos de referência. A Alteração tem como fundamento:

- I. a existência de conflitos detectados entre instrumentos de gestão territorial em vigor na cidade de Fátima;
- II. a evolução das condições económicas e sociais que estiveram subjacentes à sua elaboração;
- III. a inoperacionalidade urbanística decorrente do articulado regulamentar em subunidades específicas nele definidas;
- IV. a existência de erros materiais e cartográficos detectados nos documentos que o constituem.

d) Alteração do PDM para o sítio de Pias Longas. Na Reunião de 12 de Janeiro de 2009 a Câmara Municipal (CM) deliberou proceder à alteração do Plano Director Municipal de Ourém (PDMO) ratificado pela RCM 148-A/2002, de 30 de Dezembro de forma a deslocalizar o Equipamento Isolado Previsto no PDMO no Sítio de Pias Longas na freguesia de Nossa Senhora das Misericórdias (cfr. Aviso n.º 3737/2009 de 16 de Fevereiro).

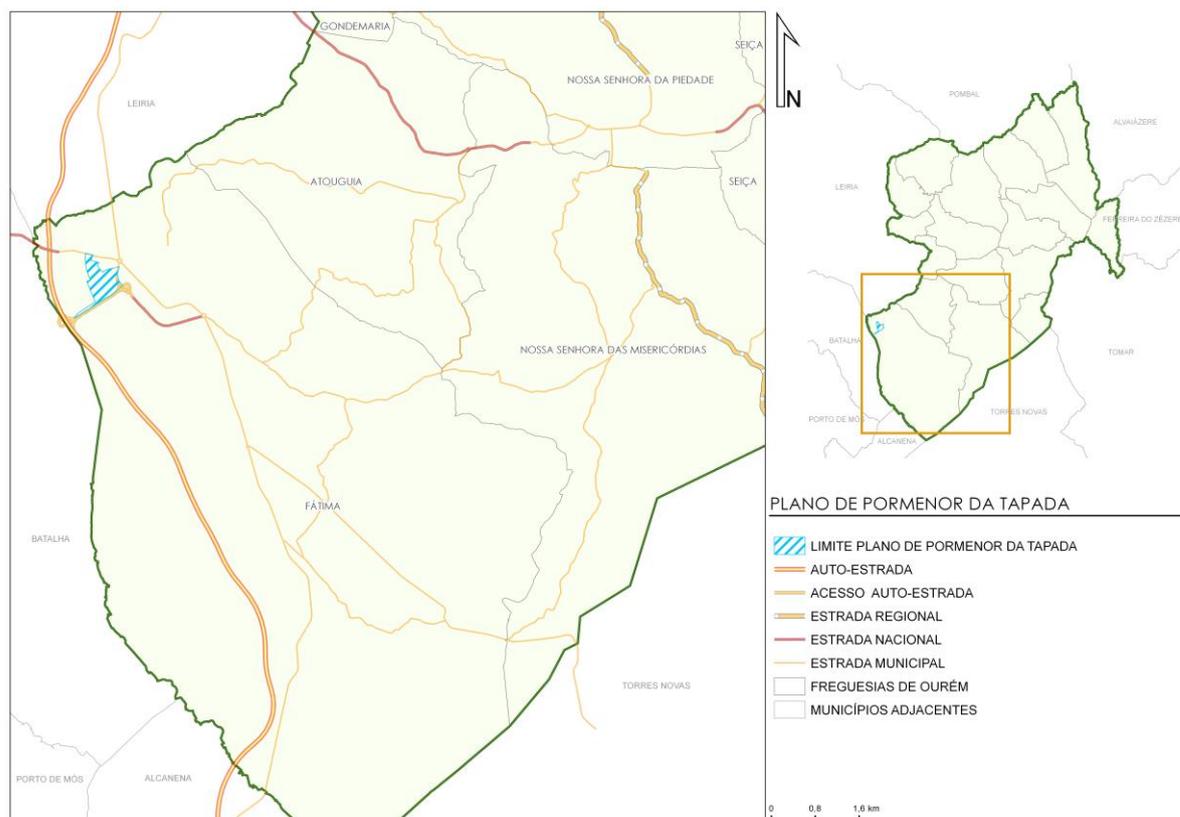
Com a presente alteração ao PDM para o Sítio de Pias Longas, pretende-se atingir dois objectivos:

- i) remover a actual área de equipamento Isolado Proposto a sul onde se encontra instalada a actual infra-estrutura de ultra-ligeiros localizada a nascente da localidade de Sobral, na freguesia de N.ª S.ª das Misericórdias;
- ii) prever uma nova área de Equipamento Isolado Proposto, a cerca de 1000m a Nordeste da actual na mesma localidade e freguesia.

e) Plano de Pormenor da Tapada. A elaboração do Plano de Pormenor da Tapada foi deliberada a 3 e 31 de Julho de 2006, onde a Câmara Municipal de Ourém definiu a oportunidade, os prazos e os Termos de Referência.

Este plano de pormenor situa-se na cidade de Fátima, tem como objectivo promover a melhoria das condições de segurança e de habitabilidade através da instalação de diversos equipamentos associados aos cuidados de saúde e à protecção civil e socorro, em concreto: o hospital particular de Fátima, o quartel de bombeiros, assim como a criação de uma nova área de equipamento destinado a logística para a protecção civil, segurança e socorro.

Figura 27: Plano de Pormenor da Tapada



Fonte: Município de Ourém

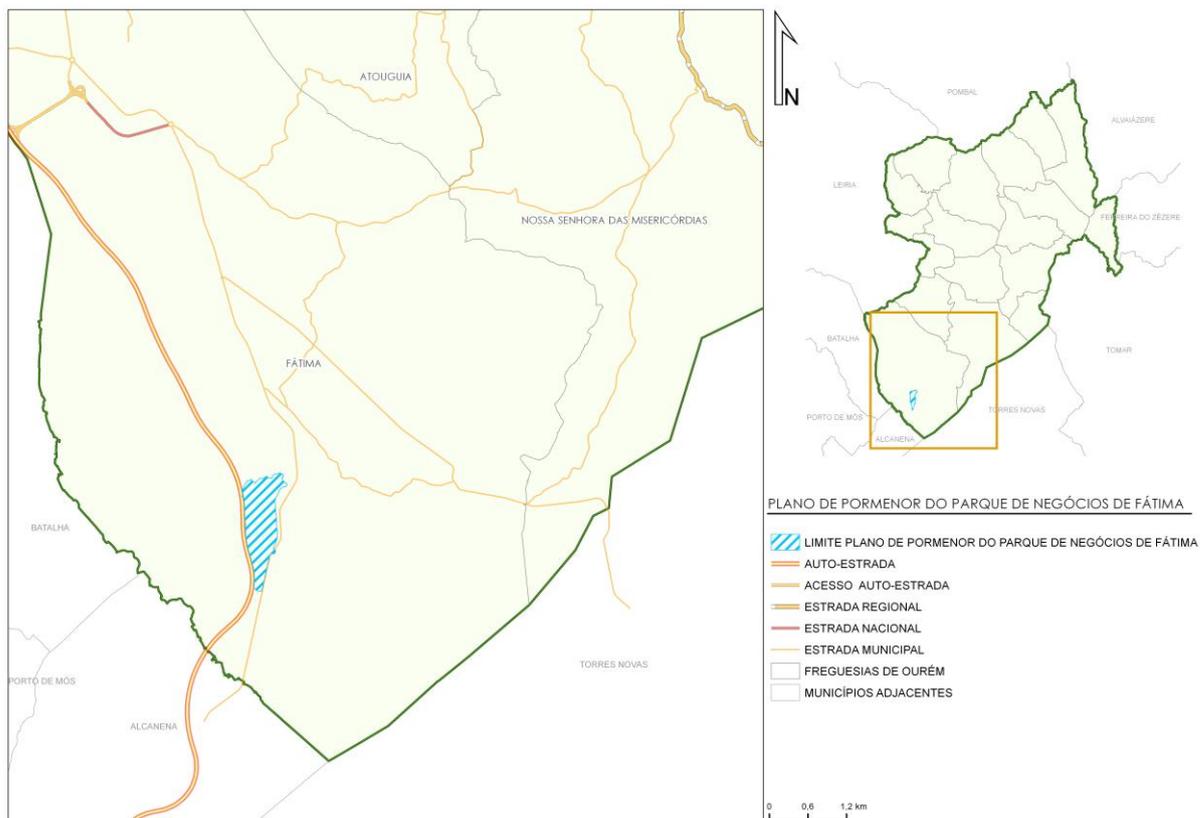
f) Plano de Pormenor do Parque de Negócios de Fátima. Por deliberação de Câmara de 21 de Março de 2005, com as alterações introduzidas pela deliberação de Câmara de 11 de Abril de 2005, foram aprovados os Termos de Referência do Plano de Pormenor do Parque de Negócios de Fátima, a desenvolver na área correspondente à Zona Industrial de Fátima – ZI 4. Os Termos de Referência foram publicados a 12 de Maio de 2005, no Aviso n.º 3424/2005 – D.R. 2.ª série. O Plano de Pormenor do Parque de Negócios de Fátima, compreende uma área total de 709.800,00 m² (70,98 ha). O Parque de Negócios de Fátima pretende promover a fixação de actividades de qualidade e competitivas, assim como, constituir uma alternativa para a deslocalização das outras pré-existentes no interior dos aglomerados urbanos do concelho, que tenham recursos e pretendam aproveitar as sinergias. Esta iniciativa está inserida numa estratégia supramunicipal, de criação de Áreas de Localização Empresarial (ALE), considerando-se portanto uma iniciativa de enorme relevância económica para o concelho de Ourém, dado que visa a criação de espaços privilegiados para a exploração e localização de actividades económicas, visando o estímulo da inovação, no contexto da melhoria da

competitividade de uma região, conseguindo a integração e conciliação de edifícios industriais existentes com a implantação de novos equipamentos e unidades destinadas à indústria, armazenagem, serviços e comércio.

O Parque de Negócios de Fátima, enquanto ALE, pretende assumir-se como um núcleo empresarial planeado e integrado num espaço devidamente infraestruturado, cuja actividade é promovida e gerida por uma sociedade gestora constituída para este efeito, a Fátiparques S.A., num espaço onde será possível partilhar infra-estruturas e equipamentos de apoio à actividade empresarial, bem como racionalizar investimentos e reduzir custos de operação e manutenção, contemplando para tal mecanismos de actuação concertada das empresas e das demais entidades nele instaladas.

O Parque de Negócios de Fátima insere-se numa estratégia global de investimento para o distrito de Santarém, denominado "Parques de Negócios do Vale do Tejo", que integra os parques de negócios do Cartaxo (Valleypark), Fátima (Fátiparques), Santarém (Parquiscalabis), Rio Maior (Depomor) e Torres Novas (Geriparque), estrategicamente localizados perto de grandes eixos viários e a curta distância de Lisboa, contribuindo para o reforço da competitividade, quer no quadro da sub-região, o Vale do Tejo, mas também seguindo a estratégia territorial preconizada para a Região de Lisboa e Vale do Tejo (RLVT) que encontramos hoje definida essencialmente em três instrumentos de ordenamento do território, a saber: Programa Nacional das Políticas de Ordenamento do Território (PNPOT) Plano Regional de Ordenamento do Território do Oeste e Vale do Tejo (PROTOVT) e Plano Regional de Ordenamento do Território da Área Metropolitana de Lisboa (PROT-AML).

Figura 28: Plano de Pormenor do Parque de Negócios de Fátima



Fonte: Município de Ourém

6 Nota Final

O presente relatório permite concluir desde logo que o modelo territorial para o Concelho de Ourém, resultante do procedimento de revisão do Plano Director Municipal se concretiza desde logo na integração das diversas políticas de índole sectorial para as quais a Câmara Municipal tem disponibilidade/competência de elaboração.

Outro elemento decisivo no procedimento está relacionado com adequada articulação perante as entidades externas; em concreto, com as responsáveis pela elaboração de planos territoriais de âmbito nacional ou regional cujas orientações e disposições deverão ser incorporadas. Julga-se que a colaboração entre os vários sujeitos de direito público na formação dos Planos é um elemento essencial, independentemente da relação que se estabeleça entre o Plano Director Municipal de Ourém e os demais Planos, Programas e/ou Projectos.

Ao nível do enquadramento estratégico, observamos em diversos domínios o posicionamento de transição, de charneira, que assume o Concelho de Ourém no contexto nacional, regional e sub-regional. Neste sentido, quando se referimos ao Concelho de Ourém, importa tomar em linha de conta, o domínio de análise. Exemplo clarividente do que acabámos de referir, é o facto do Concelho de Ourém para efeitos de candidatura às Perspectivas Financeiras 2007/2013 que encontramos no actual ciclo de Programação vertidos nos diversos programas operacionais próprios, estar integrado na Região Centro. Todavia, integra a Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo no que concerne ao planeamento e ordenamento do território.

No capítulo da estrutura demográfica regional, percebemos que existem desequilíbrios notórios, com a faixa litoral relativamente dinâmica e as áreas do interior em processo de despovoamento, com grandes dificuldades em atrair população. Esta tendência assiste-se noutros domínios, como a distribuição do rendimento; com as NUT III situadas na faixa Litoral a registarem os valores mais elevados, ainda assim, abaixo do PIB *per capita* do país (16200€ para o ano de 2008). A sub-região que se aproxima mais do valor registado no país é a NUT III Pinhal Litoral (16100€), onde o Concelho de Leiria é certamente um pólo preponderante, a cidade no sistema urbano regional com mais dinâmica. Já a sub-região do Médio Tejo (12400€), onde se inclui o Concelho de Ourém, apresenta um valor inferior à Região Centro (13300€) de 900€ e inferior ao País de 3800€. Esta discrepância é ainda mais acentuada quando comparamos o PIB *per capita* da sub-região do Médio Tejo (12400) com o registado na Região de Lisboa (22700).

REVISÃO DO PLANO DIRETOR MUNICIPAL DE OURÉM

ESTUDOS DE CARACTERIZAÇÃO E DIAGNÓSTICO

DOCUMENTO ENTREGUE À CCDRLVT - VERSÃO DEZ 2011

Salientamos ainda o especial enfoque que atribuímos ao policentrismo em estrita articulação com a importância de uma efectiva política de coesão territorial e de desenvolvimento sócio-territorial equilibrado, como um aspecto central para a prossecução de um sistema urbano alicerçado numa rede de cidades, em contraposição ao sistema hierarquizado, baseado e fundamentado em muitas situações, nas designadas economias de escala.

Tivemos oportunidade de salientar, alinhados com as orientações consagradas nos instrumentos de ordenamento do território e de urbanismo objecto de análise, designadamente o Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território, ou o Plano Regional de Ordenamento do Território do Oeste e Vale do Tejo, que o desenvolvimento territorial é um desígnio que dificilmente será possível atingir se o desenvolvimento rural e urbano estiverem de costas voltadas.

Anexo I

Temas Cartografados: Enquadramento Territorial e Limite de Planos em Vigor e em Elaboração