



PLANO DIRETOR MUNICIPAL DE

**BENAVENTE** ■ PRIMEIRA REVISÃO -

MARÇO DE 2015

RELATÓRIO **1.3**

**RELATÓRIO DO PLANO**

PARTE **3\_**

ENQUADRAMENTO NO PROT\_OVT E EM OUTROS  
DOCUMENTOS DE POLÍTICA NACIONAL E REGIONAL

*(Este Relatório foi convertido para o novo acordo ortográfico pelo programa Lince 1.2.12)*



câmara municipal  
**BENAVENTE**



OS TRABALHOS PARA A ELABORAÇÃO DO PROCESSO DE REVISÃO DO PLANO DIRETOR MUNICIPAL DE BENAVENTE DECORRERAM ENTRE 2004 E 2014 NA ***DIVISÃO DE OBRAS PARTICULARES E PLANEAMENTO URBANÍSTICO E DESENVOLVIMENTO – DOP.PUD*** DA CÂMARA MUNICIPAL DE BENAVENTE.

A CÂMARA MUNICIPAL DE BENAVENTE E A DOP.PUD CONTARAM, NESTE PERÍODO, COM A COLABORAÇÃO E APOIO TÉCNICO DAS EMPRESAS:

***VENTURA DA CRUZ PLANEAMENTO E SÍNTESE CONSULTORIA EM PLANEAMENTO.***

# ÍNDICE

## SUMÁRIO

### **CAPÍTULO 1\_ ENQUADRAMENTO NO PROT\_OVT, 7**

- 1\_ ENQUADRAMENTO ESTRATÉGICO – SÍNTESE, **8**
- 2\_ O PDMB e o PROTOVT, **16**
- 3\_ POSICIONAMENTO ESTRATÉGICO\_ DINÂMICAS E FATORES EXCECIONAIS QUE INDUZEM OU PROVOCAM A MUDANÇA, **25**
- 4\_ A RECLASSIFICAÇÃO DO SOLO E OS FATORES DE MUDANÇA, **27**

### **CAPÍTULO 2\_ ENQUADRAMENTO NO PNPOT, 31**

- 1\_ ESQUEMA DE DESENVOLVIMENTO DO ESPAÇO COMUNITÁRIO, **32**
- 2\_ O ENQUADRAMENTO DE PORTUGAL NA PENÍNSULA IBÉRICA, **34**
- 3\_ ORGANIZAÇÃO, TENDÊNCIAS E DESEMPENHO DO TERRITÓRIO NACIONAL, **38**
- 4\_ O ESTADO DAS PAISAGENS, **43**
- 5\_ O CONTEXTO ESTRATÉGICO PARA A REGIÃO LISBOA E VALE DO TEJO, **45**
- 6\_ O CONTEXTO ESTRATÉGICO PARA A REGIÃO OESTE E VALE DO TEJO, **48**
- 7\_ PORTUGAL 2025: ESTRATÉGIA E MODELO TERRITORIAL, **50**
- 8\_ O MODELO TERRITORIAL\_ O NOVO MAPA DE PORTUGAL, **53**
- 9\_ QUE ORIENTAÇÕES DO PNPOT PODEM CONTRIBUIR PARA O PDM DE BENAVENTE?, **60**

### **CAPÍTULO 3\_ PLANO ESTRATÉGICO NACIONAL DO TURISMO (PENT), 61**

- 1\_ ENQUADRAMENTO, **62**
- 2. O PENT E AS OPÇÕES DE POLÍTICAS NACIONAL DO TURISMO, **63**
- 3. O PENT E BENAVENTE, **66**

### **CAPÍTULO 4\_ NOVO AEROPORTO DE LISBOA (NAL), 69**

### **CAPÍTULO 5\_ PLANO REGIONAL DE ORDENAMENTO FLORESTAL\_ RIBATEJO [PROF\_R], 76**

- 1\_ PONTOS FORTES E PONTES FRACOS E OS OBJETIVOS ESTRATÉGICOS, **77**
- 2\_ OBJETIVOS ESTRATÉGICOS E METAS POR SUBREGIÃO, **83**
- 3\_ MODELOS DE ORGANIZAÇÃO TERRITORIAL, **86**

**CAPÍTULO 6\_ AQUÍFERO DA BACIA TEJO \_ SADO, 90**

- 1\_ INTRODUÇÃO, **91**
- 2\_ BREVE DESCRIÇÃO DA GEOLOGIA DO CONCELHO DE BENAVENTE, **93**
- 3\_ SISTEMAS AQUÍFEROS DO CONCELHO DE BENAVENTE, **94**
- 4\_ PISTAS E CONCLUSÕES, **96**

**CAPÍTULO 7\_ PLANO DE ORDENAMENTO DA RESERVA NATURAL DO ESTUÁRIO DO TEJO, 98**

- 1\_ PLANO DE ORDENAMENTO E GESTÃO (POG) DA RESERVA NATURAL DO ESTUÁRIO DO TEJO (RNET), **99**
- 2\_ RNET/ZPE E PARQUE NATURAL, **101**
- 3\_ IBA PT021: ESTUÁRIO DO TEJO, **103**

**CAPÍTULO 8\_ PLANO SECTORIAL DA REDE NATURA 2000, 104**

- 1\_ ENQUADRAMENTO GERAL, **105**
- 2\_ SÍTIO PTCON0009 – ESTUÁRIO DO TEJO, **109**

**CAPÍTULO 9\_ PLANO RODOVIÁRIO NACIONAL \_ PRN 2000, 113**

- 1\_ PLANO RODOVIÁRIO NACIONAL, **114**
- 2\_ O PRN 2000 NO CONCELHO DE BENAVENTE, **118**
- 3\_ A A-10 E A A-13, **120**

**CAPÍTULO 10\_ PLANO DE DESENVOLVIMENTO INTEGRADO\_ LEZÍRIA DO TEJO, 122****CAPÍTULO 11\_ REDE DE ALTA VELOCIDADE (TGV), 124**

## ÍNDICE DE FIGURAS E DE TABELAS

FIGURA 1 - MODELO TERRITORIAL PROT-OVT

FIGURA 2 – ESTRUTURA REGIONAL DE PROTEÇÃO E VALORIZAÇÃO AMBIENTAL (ERPVA) / PROTOVT

FIGURA 3 – PROGRAMA DE COOPERAÇÃO TRANSNACIONAL NO ESPAÇO EUROPEU

FIGURA 4 – ENQUADRAMENTO DE PORTUGAL NA PENÍNSULA IBÉRICA

FIGURA 5 – BACIAS HIDROGRÁFICAS INTERNACIONAIS

FIGURA 6 – CIDADES DE MÉDIA DIMENSÃO E REGIÕES METROPOLITANAS

FIGURA 7 – DENSIDADE POPULACIONAL

FIGURA 8 – POPULAÇÃO RESIDENTE NAS CIDADES

FIGURA 9 – UNIDADES DE PAISAGEM

FIGURA 10 – RISCOS EM PORTUGAL CONTINENTAL

FIGURA 1 – SISTEMAS NATURAIS E AGROFLORESTAIS EM PORTUGAL CONTINENTAL

FIGURA 22 – SISTEMAS URBANO E ACESSIBILIDADES EM PORTUGAL CONTINENTAL

FIGURA 3 – PENT

FIGURA 14 – FOLHETO INFORMATIVO DA CMB

FIGURA 15 – CARTA SÍNTESE DO PROF-RIBATEJO PARA BENAVENTE

FIGURA 16 – SUB-BACIAS HIDROGRÁFICAS DO RIO TEJO (ALMEIDA ET. AL. 2000)

FIGURA 17 – ASPETO DA RESERVA DO ESTUÁRIO DO TEJO

FIGURA 18 - TAGUS

FIGURA 19 – PROGRAMA IBAS

FIGURA 20 – REDE NATURA 2000

FIGURA 21 – ÁREAS CLASSIFICADAS NO ÂMBITO DA REDE NATURAL 2000

FIGURA 22 – REDE RODOVIÁRIA PRINCIPAL

FIGURA 23 – PRN CONCELHO DE BENAVENTE

FIGURA 24 – A10 E A13

FIGURA 25 – PLANO DE DESENVOLVIMENTO INTEGRADO DA LEZÍRIA DO TEJO

FIGURA 26 – ALTERNATIVAS TGV

FIGURA 27 – ESTUDOS DO TGV

FIGURA 28 – REDE DE ALTA VELOCIDADE FERROVIÁRIA NA EUROPA, 2020

TABELA 1 – PRODUTIVIDADE DOS SISTEMAS HIDROGEOLÓGICOS

TABELA 2 – CLASSIFICAÇÃO DOS SISTEMAS AQUÍFEROS QUANTO AO TIPO DE AQUÍFERO, MEIO DE ESCOAMENTO, RELAÇÃO RIO/ÁGUA SUBTERRÂNEA E RELAÇÃO SISTEMA HIDROGEOLÓGICO/ÁGUA SALGADA

TABELA 3 – CONCELHOS ENVOLVIDOS

TABELA 4 - HABITATS NATURAIS E SEMINATURAIS CONSTANTES DO ANEXO B-I DO DEC. LEI N.º 49/2005

## SUMÁRIO

O Plano Diretor Municipal de Benavente foi construído, considerando um contexto territorial e político em constante mudança. Considera por isso, preocupações expressas em documentos de âmbito nacional, regional e local, como também reconhece, que certezas ou orientações precisas, não abundam ou nem sequer existem. Olha para as tendências, para as dinâmicas instaladas e para os resultados visíveis no território, e acredita que o futuro será necessariamente melhor e mais qualificado.

A montante existem o PNPOT, o PROT-OVT, o PENT, o PROF do Ribatejo e muitos outros estudos e estratégias. Mas existem também infraestruturas estruturantes, recentes e cujos efeitos sobre as dinâmicas ainda não tiveram tempo de maturação para apresentarem resultados, como são os casos da A\_13, da A\_10 e da Ponte da Lezíria. Também existem perspectivas e expectativas de investimentos em infraestruturas de dimensão nacional e internacional como são os casos do Novo Aeroporto de Lisboa (NAL) e da Rede de Alta Velocidade (TGV). E na base de tudo isto existe e está sempre presente o território e as suas especificidades biofísicas, históricas e identitárias.

É nesse sentido que se entendeu oportuno referenciar alguns dos documentos de estratégia e de orientação de políticas nacionais e regionais que podem estruturar e orientar o processo de desenvolvimento de Benavente. E é com base no conjunto de estudos e reflexões que existem nos diversos setores nacionais que se propõe fazer uma reflexão crítica e prospetiva sobre eventuais orientações para o processo de desenvolvimento.

O processo de planeamento e de gestão seja do território seja do desenvolvimento deve considerar todos esses instrumentos e todo esse capital de conhecimento e de experiência que foi construído ao longo do tempo mas, acima de tudo, deve considerar a capacidade de se conseguir juntar em torno de desafios e objetivos comuns os diversos atores do processo de desenvolvimento, seja institucionais, sejam públicos ou privados ou sejam, ainda, na generalidade as populações que vivem e residem nesses territórios. É nesse sentido que em 2009, em Inglaterra, o então Vice-primeiro-ministro John Prescott, defendia que a prática de planeamento deveria ser entendida como um esforço *"que realça o envolvimento e consulta da comunidade, e a vontade de criar comunidades sustentáveis para viver e trabalhar"*. Propôs assim que o Poder Local deve assumir a definição de "esquemas de desenvolvimento local", que estruturam uma visão estratégica a 5 anos e, que devem ser revistos anualmente. Esta revisão implicaria a definição de parâmetros de avaliação da participação das comunidades na preparação, alteração e revisão desses documentos.

5/127

*John Prescott referiu que "apenas podemos realizar o maior potencial de planeamento se encontrarmos novas formas de envolver pessoas e adotar aspetos radicais para melhorar a qualidade de vida dos residentes. O planeamento tem de ser mais relevante, mais interessante mais efetivo e mais eficiente. Necessita de uma mudança na cultura. Necessita de aumentar o jogo. Necessita de excitar as pessoas".*

Interessante a postura da tutela... pelo menos faz-nos pensar e comparar com a realidade nacional...

A análise que a seguir se apresenta mais não pretende ser que uma síntese enquadradora dos principais documentos que expressam quadros referenciais orientadores das políticas nacionais, regionais mas essencialmente locais. A primeira preocupação é apresentar os estudos realizados e disponíveis, convidando à reflexão posterior.



## CAPÍTULO 1\_ ENQUADRAMENTO NO PROT\_OVT

## 1\_ ENQUADRAMENTO ESTRATÉGICO – SÍNTESE -

O PROT-OVT foi publicado em *Diário da República, 1.ª série — N.º 151 — 6 de agosto de 2009*, através da **Resolução do Conselho de Ministros n.º 64-A/2009**, sujeita à Declaração de Retificação N.º 71-A/2009, de 2 de outubro.

Partindo da análise do PROT-OVT procura-se fazer o enquadramento da proposta de Plano Diretor Municipal de Benavente. O referido documento sugere que o PROT OVT, “ (...) além de ser um pilar da política de desenvolvimento territorial, é um documento fundamental para a definição dos programas de ação das intervenções cofinanciadas pelos Fundos Estruturais e de Coesão da União Europeia.

De acordo com as *Orientações para a elaboração dos Instrumentos de Gestão Territorial*, definidas no **PNPOT**, e as *Orientações Gerais para a Elaboração dos PROT*, ao PROT OVT cumprirá as seguintes **funções** principais:

- a) Definir diretrizes para o uso, ocupação e transformação do território, num quadro de opções estratégicas estabelecidas;
- b) Promover a integração das políticas sectoriais e ambientais no ordenamento do território e a coordenação das intervenções;
- c) Orientar a elaboração dos respetivos PMOT abrangidos.”

Refere, então, que a observância destas funções traduzir-se-á no cumprimento dos **OBJETIVOS**:

- ≥ Desenvolver, no âmbito regional, as opções do PNPOT e dos planos sectoriais;
- ≥ Traduzir, em termos espaciais, os grandes objetivos de desenvolvimento económico e social sustentável formulados no plano de desenvolvimento regional;
- ≥ Definir medidas/intervenções com vista à atenuação das assimetrias de desenvolvimento intrarregionais;

- ≥ Servir de quadro de referência para a elaboração dos Planos Intermunicipais e dos PMOT.

Numa outra dimensão a Resolução de Conselho de Ministros n.º 30/2006, de 23 de março, que determinou a elaboração do Plano Regional de Ordenamento do Território do Oeste e Vale do Tejo, estabelece o ponto de partida para a definição da visão, objetivos estratégicos e modelo de desenvolvimento territorial para a região do Oeste e vale do Tejo. A referida RCM sugere que o PROT OVT deve contemplar:

- ≥ A concretização das opções constantes dos instrumentos de gestão territorial de âmbito nacional, no respeito pelos princípios gerais da coesão, da equidade, da competitividade, da sustentabilidade dos recursos naturais e da qualificação ambiental, urbanística e paisagística do território;
- ≥ A inserção destes territórios nas dinâmicas de afirmação da região de Lisboa e Vale do Tejo no contexto das grandes regiões capitais europeias e de valorização do seu potencial de *interface* entre a Europa e o mundo;
- ≥ A integração, do ponto de vista estratégico, funcional e territorial, do novo aeroporto de Lisboa, enquanto plataforma de mobilidade e motor de desenvolvimento da atividade económica e social, numa perspetiva de afirmação, valorização e estruturação do conjunto da região;
- ≥ O desenvolvimento das atividades logísticas e o reforço dos fatores de atração e acolhimento de atividades empresariais, da indústria ou dos serviços;
- ≥ A preservação da competitividade da agricultura e das explorações agrícolas;
- ≥ A definição de um modelo sustentável de desenvolvimento turístico que tire partido das singulares condições naturais do Oeste, do Tejo requalificado e da rede urbana valorizada;

Relativamente à definição de Prioridades e Desafios o PROTOVT assumiu as seguintes preocupações:

- ≥ A concretização das opções constantes dos instrumentos de gestão territorial de âmbito nacional, no respeito pelos princípios gerais da coesão, da equidade, da

segurança de pessoas e bens, da competitividade, da sustentabilidade dos recursos naturais e da qualificação ambiental, urbanística e paisagística do território.

- ≥ A inserção destes territórios nas dinâmicas de afirmação da Região de Lisboa e Vale do Tejo no contexto das grandes regiões capitais europeias e de valorização do seu potencial de interface entre a Europa e o mundo.
- ≥ A integração, do ponto de vista estratégico, funcional e territorial, do novo aeroporto de Lisboa, enquanto plataforma de mobilidade e motor de desenvolvimento da atividade económica e social, numa perspetiva de afirmação, valorização e estruturação do conjunto da Região.
- ≥ O desenvolvimento das atividades logísticas e o reforço dos fatores de atração e acolhimento de atividades empresariais, da indústria e dos serviços.
- ≥ O reforço da competitividade económica e da sustentabilidade ecológica da agricultura, das explorações agrícolas e florestais.
- ≥ A definição de um modelo sustentável de desenvolvimento turístico que tire partido das singulares condições naturais do Oeste, do Tejo requalificado e da rede urbana valorizada.

Em consonância com estes objetivos prioritários o PROTOVT formula e propõe 4 Eixos Estratégicos estruturantes e estruturadores para a organização territorial:

- ≥ *Eixo 1 - ganhar a aposta da inovação, competitividade e internacionalização*), fundado essencialmente na Competitividade;
- ≥ *Eixo 2 - potenciar as vocações territoriais num quadro de sustentabilidade ambiental*), na **qualidade, fundado na valorização**;
- ≥ *Eixo 3 - concretizar a visão policêntrica e valorizar a qualidade de vida urbana*), fundado na qualidade;
- ≥ *Eixo 4 - descobrir as novas ruralidades*, fundado na multifuncionalidade

O PROTOVT define ainda o modelo de organização do território regional, considerando a necessidade de:

- ≥ Estruturar o sistema urbano e reforçar o policentrismo, articulando e dando coerência aos subsistemas urbanos, no quadro das oportunidades de reconfiguração territorial abertas pelas novas acessibilidades, pelas grandes infraestruturas e equipamentos e pelos processos de desconcentração da Área Metropolitana de Lisboa.
- ≥ Organizar o sistema de acessibilidades, de forma a potenciar o dinamismo dos principais centros urbanos, a otimizar o impacto regional das grandes infraestruturas de transportes implantadas nestes territórios e a assegurar a coerência das opções das entidades responsáveis nos domínios rodoviário, ferroviário, portuário e aeroportuário.
- ≥ Definir uma rede de espaços de localização empresarial de elevada qualidade que reforce o potencial de desenvolvimento e atração de atividades económicas de forte competitividade internacional e a disponibilidade de espaços adequados à instalação de atividades intensivas em conhecimento.
- ≥ Identificar a estrutura regional de proteção e valorização ambiental, integrando as áreas classificadas (incluindo os imperativos decorrentes da Rede Natura 2000) e outras áreas ou corredores ecológicos relevantes do ponto de vista dos recursos, valores e da estruturação do território.
- ≥ Identificar os riscos naturais e tecnológicos que possam por em causa a segurança de pessoas e bens e definir normas para a sua prevenção.
- ≥ Introduzir uma rede de planeamento, agenciamento e monitorização que apoie a Região no desenvolvimento da sua sustentabilidade em relação aos recursos energéticos e às alterações climáticas, contribuindo simultaneamente para reduzir a sua exposição aos riscos associados ao contexto externo dos combustíveis fósseis.
- ≥ Promover o adequado ordenamento agrícola e florestal do território e preservar os solos agrícolas, que são os mais produtivos do país, nomeadamente das pressões de urbanização e de valorizações especulativas.

- ≥ Articular as opções estratégicas com as estratégias de desenvolvimento das regiões do Centro e do Alentejo, com particular relevo para a valorização do papel de charneira inter-regional e o potencial para localização de atividades no polígono urbano do Médio Tejo.

**Finalmente, como Visão para a Região Oeste e Vale do Tejo, o PROTOVT considera a visão do PNPOT que sugere que** “ (...) o Oeste e Vale do Tejo está plenamente integrado na grande região funcional de Lisboa e a relação com a AML constitui um elemento basilar do seu desenvolvimento. Se por um lado, o Oeste e a Lezíria se apresentam como as áreas de expansão natural da AML e oferecem alternativa de localização metropolitana (por exemplo, de equipamentos e de pessoas), por outro lado, o Médio Tejo, pela sua posição geográfica e património natural (reforçado pela presença de recursos hídricos estratégicos para a AML), possui importantes oportunidades de desenvolvimento.”

(...) a Região OVT encontra-se integrada na área de polarização funcional da Área Metropolitana de Lisboa e a proximidade e localização do OVT, relativamente à AML, representa uma disponibilidade de significativos recursos estratégicos, mas também uma vulnerabilidade à lógica de desenvolvimento e expansão metropolitanas. As transformações operadas na AML têm um impacto relevante na coesão e competitividade do Oeste e Vale do Tejo sendo, por isso, desejável uma relação mais qualificada entre estas duas regiões, baseada «na articulação solidária» (PROTAML, 2004, p.17) e em critérios de complementaridade e de integração das suas dimensões económica, social e ambiental. Neste contexto, e no quadro da salvaguarda e valorização do território regional, o PROT OVT promove um modelo territorial articulado com o do PROT AML (em vigor desde 2002), bem como os da Regiões Centro e Alentejo (em elaboração), assumindo-se como um documento estruturante do Oeste e Vale do Tejo. A ambição de futuro para a Região OVT, no horizonte de 2020, está consubstanciada em opções estratégicas de base territorial estruturadas por quatro eixos estratégicos que se expressam através de grandes linhas de intervenção de base territorial.

As condições e recursos naturais do Oeste e Vale do Tejo; a proximidade do grande mercado metropolitano e respetivos serviços; o seu potencial de articulação entre a Área Metropolitana de Lisboa e as Regiões Centro e Alentejo; designadamente através da abertura de novos eixos para o interior, a perspetiva do reforço das acessibilidades externas e do aproveitamento dos sistemas naturais e patrimoniais para os quais o território proporciona um assinalável potencial, são os elementos estruturantes da Visão para o futuro.

Assim, no horizonte de 2020 o Oeste e Vale do Tejo será um dos territórios mais qualificados, atrativos e produtivos do país, combinando:

- ≥ **Excelência dos seus diversificados sistemas naturais e patrimoniais, paisagens e culturas;**
- ≥ **Recursos humanos, científicos e organizacionais qualificados;**
- ≥ **Reforçadas acessibilidades e conexões que lhe conferem uma nova centralidade nacional e relevância internacional;**
- ≥ **Atividades agrícolas, florestais, industriais, centros logísticos e serviços com elevado grau de inovação, tecnologia e conhecimento;**
- ≥ **Fixação de novos residentes e talentos, relevantes eventos culturais e de lazer, e ainda, elevado número de visitantes,**

Assim propiciando um modelo de desenvolvimento sustentável, apreciada qualidade de vida, governabilidade consistente e coesão e tolerância sociais distintas, a caminho da sociedade do conhecimento.

O Oeste e Vale do Tejo constituirá, simultaneamente, uma **charneira de articulação** entre a Área Metropolitana de Lisboa, o Centro e o Norte do país, por um lado, e o Alentejo e Beira Interior, por outro, acolhendo atividades produtivas, logísticas e fornecendo serviços à comunidade, suportadas por uma rede urbana polinucleada, plenamente consolidada e integrada no sistema de polarização metropolitana de Lisboa e Vale do Tejo.

A localização do Novo Aeroporto no Campo de Tiro de Alcochete (Benavente) proporciona um forte reforço da integração do OVT com a Região do Alentejo. A par dessa função, o Oeste e Vale do Tejo deverá assumir-se como a **Coroa Verde** da *área metropolitana central*, preservando e valorizando os sistemas naturais internos, promovendo o robustecimento da economia regional e as atividades e produtos verdes (agroflorestais, biocombustíveis e energias renováveis). O Oeste e o Vale do Tejo integrados, com um ambiente como fator de bem-estar e oportunidade mas, também, como um fator de coesão territorial, onde a identidade regional é permanentemente aprofundada. Este horizonte de progresso será materializado, fundamentalmente, através:

- ≥ Da construção de um conjunto de novas infraestruturas de reforço das acessibilidade externas (o **Novo Aeroporto de Lisboa**, a nova **travessia do Tejo** e o **TGV**) que constituirão uma **oportunidade** para a criação de novas atividades produtivas e logísticas de elevado valor acrescentado e o significativo reforço da internacionalização da economia da região.
- ≥ De uma aposta na **monitorização ambiental**, na eficiência energética e na mobilidade sustentável;
- ≥ Do **desenvolvimento turístico e de lazer**, em particular de novas modalidades de turismo - turismo residencial, eventos; estágios desportivos, turismo de natureza, saúde e bem-estar (termas), *touring*, golfe, desportos náuticos, etc.);
- ≥ Da **estruturação de uma rede urbana polinucleada** e qualificada em termos urbanísticos e de serviços às pessoas e às empresas, designadamente novos serviços de investigação e tecnologias (Institutos Politécnicos);
- ≥ Da abertura de um **novo eixo de desenvolvimento na margem esquerda do Tejo**;
- ≥ De uma **promoção de atividades e produções economicamente competitivas e ecologicamente sustentáveis (verdes)** – hortícolas, frutas, outras culturas de regadio, vinho, azeite, cortiça e outros produtos agrícolas e florestais de qualidade, biocombustíveis e energias renováveis.

Para o horizonte de 2020, a Visão para o Oeste e Vale do Tejo adota uma abordagem *holística*, propondo um modelo de desenvolvimento e de estruturação territorial que acrescenta **qualidade de vida, coesão e competitividade regional**.



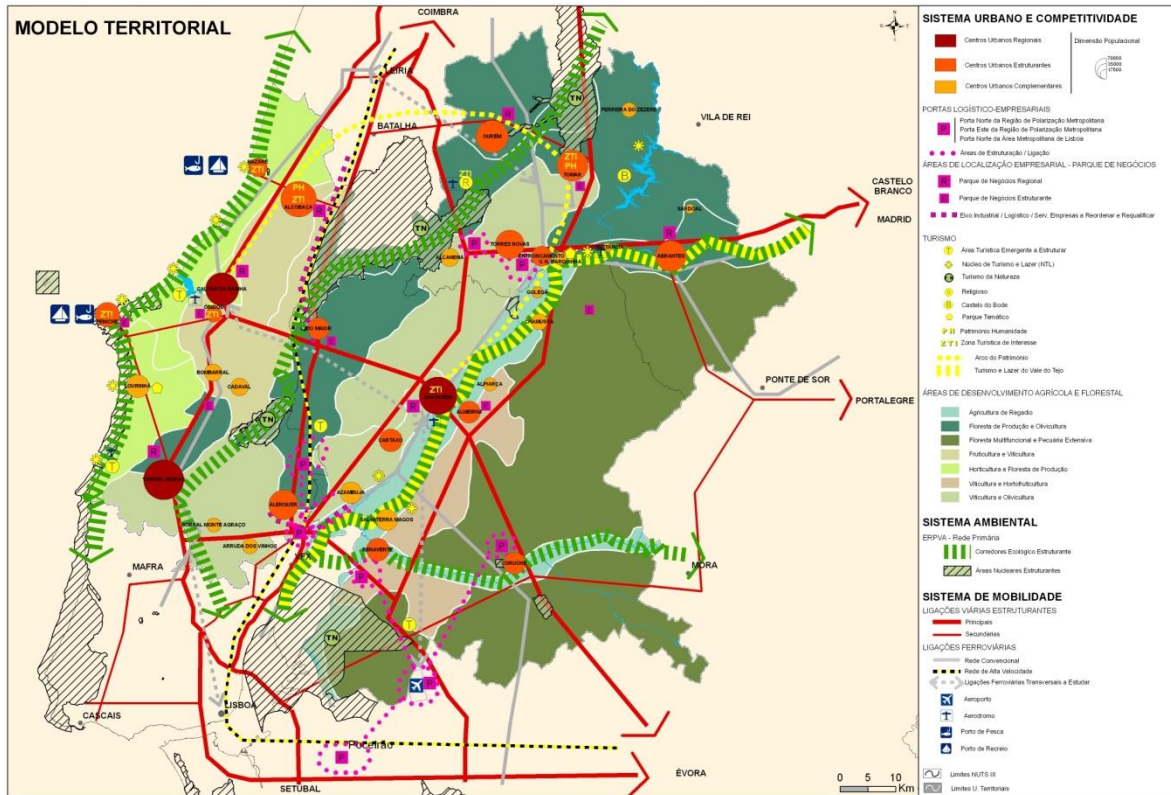
**Concluindo**, e considerando este posicionamento estratégico o PDMB2011 de Benavente enquadra-se globalmente no PROTOVT contribuindo para a prossecução dos objetivos e das estratégias nele contidas:

- a) A proposta de PDM2011 sustenta-se numa forte articulação com as dinâmicas da AML assumindo Benavente o papel de “verdadeiro pulmão verde da AML”;
- b) A aposta no Turismo e nas atividades recreativas e de lazer estão presentes no PDMB2011 e procuram integrar as dimensões da sustentabilidade e da inovação;
- c) O modelo de ordenamento foi construído tendo em conta a presença e a importância do NAL, do TGV, da A-10, da A-13 e da Ponte da Lezíria;
- d) A organização dos espaços a afetar às atividades económicas prossegue a influência desses fatores de localização e de atração de investimento e possibilitam a concretização da aposta no setor da logística;
- e) O modelo urbano, polinucleado, procura integrar as preocupações com a sustentabilidade em todas as suas vertentes e recusar a massificação da “carga urbana” sobre o sistema biofísico;
- f) Da imagem que o Município quer assumir no contexto regional fazem parte “a preocupação e o equilíbrio ambiental, a competitividade económica nas atividades ambientalmente responsáveis e o envolvimento cívico ativo”.
- g) O modelo de ordenamento, expresso na Planta de Ordenamento, revela, apesar da dimensão e importância dos fatores de localização presentes no território, um equilíbrio assinalável entre o modelo urbano e o sistema biofísico.

## 2\_ O PDMB E O PROTOVT

A proposta de Plano Diretor Municipal de Benavente enquadra-se totalmente nos objetivos, nos princípios e nas estratégias defendidas a nível do PROT-OVT.

FIGURA 3 - MODELO TERRITORIAL PROT-OVT



O Modelo territorial proposto para o OVT pelo PROT assenta em três Sistemas estruturantes (Relatório Proposta de PROT-OVT, junho de 2008, pág. 61 e ss):

- ≧ Sistema Urbano e Competitividade
- ≧ Sistema Ambiental
- ≧ Sistema de Mobilidade

O Concelho de Benavente desempenha um papel estruturante em qualquer destes Sistemas e na definição do Modelo Estratégico para a Região Oeste e Vale do Tejo, em especial na sua relação com a

Área Metropolitana de Lisboa. Foi nesse sentido que foi estruturado e pensado a proposta do Plano Diretor Municipal de Benavente:

No **Sistema Urbano e Competitivo** a aposta de Benavente vem de encontro às preocupações assinaladas pelo PROT-OVT. Benavente procurará afirmar a sua capacidade de diferenciação e de competitividade apostando na qualificação urbana, no desenvolvimento do setor do Turismo e na qualificação das suas áreas empresariais, tirando partido da “proximidade inclusiva” na AML e dos novos contextos regionais. Benavente apresenta uma localização geoestratégica interessante face à AML, ligação essa, hoje bastante reforçada em resultado do novo contexto viário regional onde a A-10, a A-13 e a Ponte da Lezíria assumem papel estruturante. O NAL e a acessibilidade programada, embora a Sul e exterior ao Concelho, reforçarão ainda mais esta relação. Trata-se de um território cada vez mais de carácter metropolitano. Nesse sentido a influência das dinâmicas metropolitanas serão cada vez mais presentes. Benavente integra o designado “ Subsistema Urbano do Sorraia” constituído pelos centros urbanos de Benavente, Salvaterra de Magos e Coruche, e fortemente articulado com o Eixo de conectividade com a AML, encontra-se num processo progressivo de reforço da articulação com a Região de Lisboa e o Alentejo. Integra também o “Eixo de conectividade com a AML”.

- ≥ A estruturação urbana do território de Benavente pressupõe o assumir dos dois pólos urbanos principais: Benavente e Samora Correia / Porto Alto, como principais pólos urbanos que integram os subsistemas referidos. A qualificação urbana e a preocupação com a salvaguarda da garantia da “não densificação” são apostas essenciais. Qualidade urbana, Imagem, Estrutura e Infraestruturação são as palavras-chave na definição do modelo estratégico para o Concelho.
- ≥ A aposta no desenvolvimento do Setor do Turismo é fulcral. Relativamente ao concelho de Benavente destaca-se no modelo proposto para o Turismo, o pólo emergente de turismo de segunda residência associado ao golfe. De facto já era essa a tendência registada no Concelho e agora é estruturada e reforçada com o PDM. Considerando esse carácter de progressiva “metropolização” do Concelho e considerando ainda o novo quadro regional de mobilidade (NAL, A-10, A-13, Ponte da Lezíria...) que aproxima e integra Benavente na AML, o PDM procura consolidar e assumir essa tendência, complementando-a com outras formas de Turismo de Natureza. Como é referido pelo PROT – OVT, “a região apresenta grandes potencialidades turísticas”, sendo que o Turismo e o Lazer deverão constituir vertentes estratégicas de desenvolvimento e contribuir para a minimização de desequilíbrios internos entre o litoral e o interior da Região, e entre as duas margens do Tejo (...). As atividades ligadas ao

turismo, lazer e cultura no Oeste e Vale do Tejo devem pois, ser encaradas numa lógica de complementaridade com a região polarizada por Lisboa (...).”

- ≥ Do ponto de vista das atividades económicas consideramos dois cenários interessantes. Um referenciado explicitamente no PROT-OVT quando se refere à **Porta Este da Região de Polarização Metropolitana de Lisboa** que Estrutura os espaços de acolhimento empresarial da "cidade logístico empresarial aeroportuária" organizada em torno do Novo Aeroporto de Lisboa, centrada no território de Benavente e envolvendo igualmente territórios próximos, nomeadamente de Coruche e Salvaterra de Magos, em articulação com a plataforma Logística do Poceirão e com o corredor Lisboa – Madrid. Um outro, associado à CREL- A-10 - Ponte da Lezíria que representa um eixo de integração na AML e permite pensar na estruturação de uma área empresarial competitiva e inovadora na influência do nó da A-10.

No **Sistema Ambiental** consideram-se duas evidências estruturantes. Benavente contribui de uma forma evidente para a “Estrutura Regional de Proteção e Valorização Ambiental (ERPVA)” e Benavente representa também, o exemplo de um Concelho onde os recursos hídricos constituem preocupação, dado situar-se sobre o aquífero Tejo-Sado. Grande parte do território do Concelho de Benavente é classificado como ZPE e por isso integra na ERPVA, as Áreas Nucleares Estruturantes (ANE), as quais integram a Rede Primária da Estrutura Ecológica Municipal.

As **Áreas Nucleares** compreendem, no essencial, um conjunto de paisagens notáveis com elevado interesse nacional e regional para a conservação da natureza e biodiversidade e com particular sensibilidade às atividades humanas. Estas áreas são articuladas entre si através de **Corredores Ecológicos Estruturantes (CEE)**, designadamente, o **Corredor do Vale do Tejo e o Corredor do Vale do Sorraia**, que têm como objetivo assegurar a continuidade dos processos ecológicos e favorecer os fluxos de indivíduos entre os diferentes sistemas. As **ANE** incluem as áreas com estatuto de proteção legalmente definido, designadamente as áreas do sistema nacional de Áreas Protegidas e as áreas da Rede Natura 2000 designadas no âmbito das Diretivas Aves e Habitats – Diretivas Comunitárias 79/409/CEE e 92/43/CEE, respetivamente.

- ≥ A proposta de revisão do PDM de Benavente sugere a ampliação da área a integrar em ZPE considerando a sensibilidade ambiental e ecológica do sistema biofísico e reconhecendo e assumindo que o Território do Concelho de Benavente representa o verdadeiro “pulmão da AML”. Assume assim a importância de áreas de paisagem única no país e espaços particularmente importantes para a avifauna aquática,

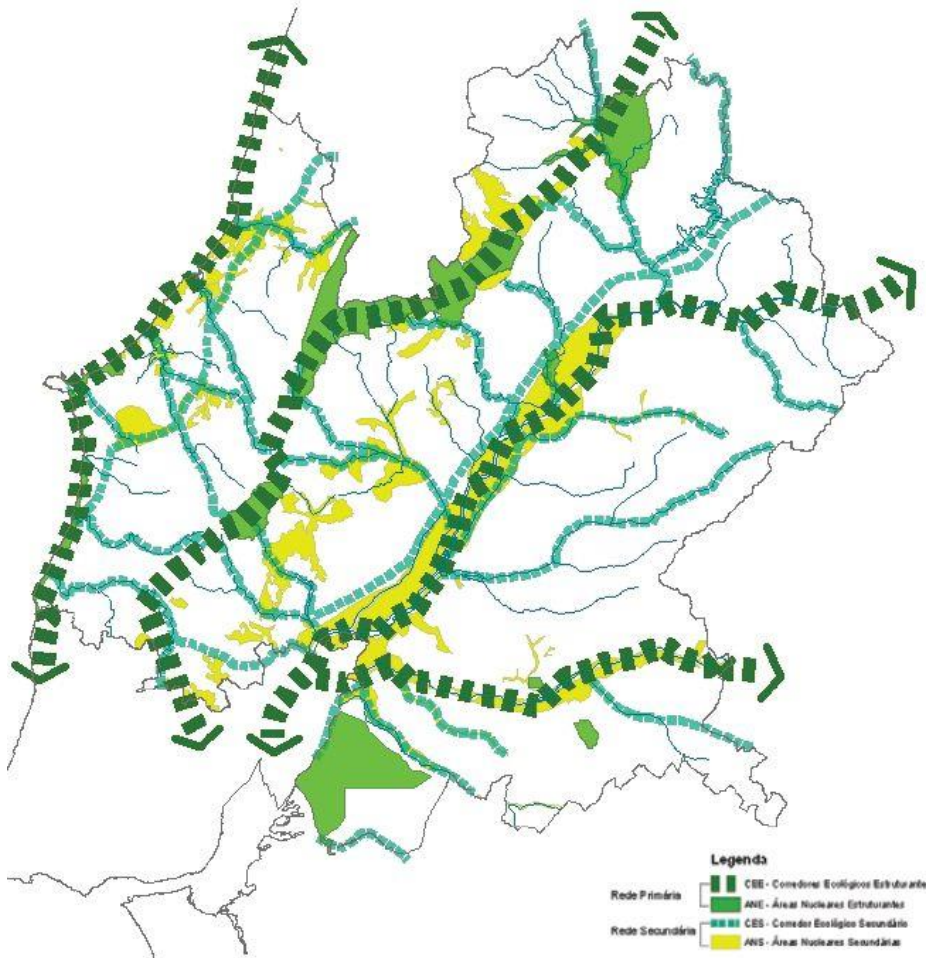
constituindo mesmo *habitats* complementares à Zona de Proteção Especial do Estuário do Tejo.

- ≥ O Sorraia constitui também um excelente elemento no processo de qualificação urbana de Benavente e de Samora Correia. Foram já executados arranjos urbanísticos/Paisagísticos nas Frentes Ribeirinhas e a proposta do Plano Diretor Municipal prevê a continuidade dessa aposta de valorização.

A Rede Secundária da Estrutura Ecológica Municipal é constituída pelos **Corredores Ecológicos Secundários (CES)** a sul do Concelho de Benavente.

Finalmente, encontramos os Montados, os quais constituem as **Áreas Ecológicas Complementares (AEC)** da Rede Complementar da Estrutura Ecológica Municipal. Estas áreas são fundamentais, quer no âmbito dos sistemas agrossilvo-pastoris ambientalmente sustentáveis, bem como refúgios de biodiversidade.

FIGURA 2 – ESTRUTURA REGIONAL DE PROTEÇÃO E VALORIZAÇÃO AMBIENTAL (ERPVA) / PROTOVT



A Estrutura Ecológica Municipal (EEM) foi delimitada em coerência com a Estrutura Regional de Proteção e Valorização Ambiental (ERPVA) definida no Plano Regional de Ordenamento do Território do Oeste e Vale do Tejo (PROT-OVT), com o Plano Setorial da Rede Natura 2000 (PSRN2000), com o Plano de Ordenamento das Áreas Protegidas (PORNET) e com o Plano de Ordenamento Florestal do Ribatejo (PROF RIBATEJO). Integra as componentes ecológicas mais relevantes á escala municipal como, o Estuário do Tejo, a Rede Hidrográfica, o Vale do Sorraia, os espaços verdes do solo urbano, as áreas de risco (zonas ameaçadas pelas cheias e áreas com riscos de erosão), a faixa "*non aedificandi*" da rede viária supra municipal (A 10 e A 13), as áreas de RAN e as áreas de REN.



Em articulação com a ERPVA, delimitam-se à escala do plano:

- A Área Nuclear Estruturante e os Corredores Ecológicos Estruturantes, representando a Rede Primária;
- Os Corredores Ecológicos Secundários, representando a Rede Secundária;
- As Paisagens Notáveis e os Corredores Ecológicos Complementares, representando a Rede Complementar;
- Os Espaços Verdes do Solo Urbano, que representam a Estrutura Ecológica Municipal e Urbana;
- A Floresta Modelo, delimitada no PROF Ribatejo;
- As Áreas de Risco, integradas na carta municipal da REN;
- A faixa "*non aedificandi*" à rede viária supra municipal;
- A RAN e a REN, como áreas abrangidas por regimes especiais.

A Área Nuclear Estruturante inclui a Zona de Proteção Especial do Estuário do Tejo (PTZPE0010), área classificada da Rede Natura 2000, abrangendo 29,66% do território do concelho de Benavente.

A ligação entre a área nuclear e as áreas envolventes, de forma a garantir a proteção de valores naturais existentes no território, é estabelecida através de corredores ecológicos que asseguram a conectividade dos processos ecológicos entre essas áreas.

São integrados na EEM os principais leitos dos cursos de água classificados como REN e que drenam as bacias hidrográficas mais importantes no território municipal, constituindo os corredores ecológicos que contribuem para o equilíbrio do ciclo da água. O rio Tejo e o rio Sorraia são delimitados com um corredor de 1 Km para cada lado das suas margens, constituindo os Corredores Ecológicos Estruturantes. A ribeira do Trejoito, o rio Almansor/ ribeira de Santo Estêvão e a ribeira do Vale Cobrão são delimitados com um corredor de 1 Km para cada lado do eixo da linha de água, constituindo os Corredores Ecológicos Secundários. Os restantes leitos dos cursos de água classificados como REN constituem os Corredores Ecológicos Complementares, fundamentais na continuidade da estrutura ecológica.

Como Paisagens Notáveis delimitam-se o Estuário do Tejo e o Vale do Sorraia, integrando também a Rede Complementar da ERPVA. O espaço natural do estuário do Tejo constitui uma zona húmida de importância internacional, onde se destacam os valores naturais mais relevantes da ZPE do Estuário do Tejo, sobrepondo 15,19% da área total dessa ZPE. O Vale do Sorraia é uma unidade de paisagem valorizada pelo aproveitamento hidroagrícola do Vale do Sorraia que salvaguarda a função produtiva agrícola de regadio, mantendo e recuperando a vegetação ripícola enquanto elemento importante para as funções de proteção do solo e da água, e de conservação da flora e da fauna.

Na EEM e Urbana integram-se os Espaços Verdes do Solo Urbano incluídos na proposta de perímetros urbanos, que pretendem promover a melhoria das condições ambientais e a qualidade do espaço urbano, constituindo locais privilegiados para criação dos espaços verdes públicos e para atividades de recreio e lazer da população.

Integra-se a Floresta modelo delimitada no PROF Ribatejo, que *“funciona como um laboratório vivo onde são ensaiadas e aplicadas práticas silvícolas que os proprietários privados podem adotar tendo como objetivo a valorização dos seus espaços florestais. Estes espaços modelo devem ser alvos de estudos de investigação, desenvolvimento, aplicação e monitorização de técnicas alternativas de gestão florestal e devem ser locais especialmente vocacionados para a demonstração”* [alínea j) do artigo 4.º, do capítulo I, do título I, do anexo A, do Decreto Regulamentar n.º 16/2006, de 19 de outubro].

Integram-se, também, as Áreas de Risco delimitadas na carta municipal da REN:

- As Zonas Ameaçadas pelas Cheias que ocupam cerca de 12.414,69ha, representando cerca de 23,81% da área total do concelho;
- As Áreas com Riscos de Erosão que ocupam cerca de 620,39ha, representando cerca de 1,18% da área total do concelho.

Delimita-se uma faixa *“non aedificandi”* à rede viária supra municipal A 10 e A 13, com 70m do limite da faixa asfaltada.

A ERPVA integra ainda no seu grau de proteção máximo, ou seja, na Estrutura Ecológica Fundamental as áreas abrangidas por regimes especiais, delimitam-se então as áreas de RAN e de REN propostas no âmbito do Processo de Revisão do PDM. As áreas de RAN representam 28,17% da área total do concelho e são importantes para a manutenção dos solos férteis no concelho determinando a estratégia para a conservação deste recurso. As áreas de REN representam 70,12% da área total do concelho, permitem a criação de contínuos naturais, e otimizam a preservação dos ecossistemas e valores naturais existentes. Considerando a expressão significativa da estrutura ecológica municipal e, essencialmente, a sua continuidade e considerando, ainda, o nível de ocupação urbanística ao longo de parte significativa do troço da EN-118 não se entende, nem oportuno nem adequado, considerar qualquer compensação relativa ao facto de a delimitação da estrutura ecológica municipal não assumir representatividade ou expressão territorial ao longo dos referidos troços da EN-118. Efetivamente a expressão territorial da estrutura ecológica municipal garante e salvaguarda as preocupações de continuidade e relação expressas no PROT-OVT. Relativamente à EN-118, a relação de continuidade é garantida pelos espaços públicos consolidados, em especial, os passeios que devem ser, preferencialmente, arborizados.



No OVT a disponibilidade dos recursos hídricos não constitui um problema, no entanto, a vulnerabilidade e contaminação dos seus recursos hídricos são especialmente importantes, sobretudo nos terrenos de permeabilidade elevada. Benavente situa-se sobre um dos mais importantes Aquíferos: Aquífero Tejo-Sado. Sendo que os recursos aquíferos constituem um dos valores fundamentais a proteger, o PROT – OVT confere especial atenção à sua preservação, num contexto de sustentabilidade ambiental. Neste âmbito considera-se essencial a proteção das recargas destes sistemas aquíferos, dado que a Região possui várias atividades humanas passíveis de poluir as *toalhas aquíferas*. Este procedimento vai no sentido de assegurar o fornecimento em quantidade suficiente de água, de origem superficial e subterrânea de boa qualidade.

Relativamente ao **Sistema de Mobilidade** Benavente integra eixos estruturantes com a A-10 que com a Ponte da Lezíria faz o “fecho” da CREL e integra o Concelho mais ainda na AML; a A-13 que faz a ligação ao Alentejo. Ambos estabelecem a ligação a importantes eixos nacionais regionais como a A8 e a A1. Daí que o PROT-OVT refira “No que se refere às atividades logísticas, com a construção da nova travessia do Tejo e no eixo da A23/IC3, o PROT – OVT prevê a intensificação destas atividades no eixo Carregado / Benavente, também reforçadas pela construção do Novo Aeroporto de Lisboa.”

Benavente encontra-se na *Região de Polarização Metropolitana*, o que se traduz num “incremento da industrialização e da pressão da urbanização bem como a acentuação de movimentos pendulares. Este fenómeno de *metropolização* do OVT, por coroas de “descompressão” da AML, afeta uma primeira faixa envolvendo Torres Vedras, Alenquer, Azambuja e Benavente”. Todo este enquadramento nas dinâmicas regionais e metropolitanas conferem ao Concelho de Benavente a possibilidade de desempenhar um papel estruturante quer na região do Oeste e vale do Tejo quer mesmo, na Área Metropolitana de Lisboa. Esta posição geo-estratégica de Benavente é um dos seus principais trunfos na afirmação da sua capacidade diferenciadora e na sua capacidade competitiva no contexto regional e nacional. São evidentes três ideias centrais que os atuais estudos do PROT – OVT revelam:

- ≥ Benavente assume-se como um Pólo de Desenvolvimento Turístico de forte relação com o produto Golfe, Regionalmente Estratégico. Responde assim aos desafios do PENT e enquadra as dinâmicas dos novos fatores de localização;
- ≥ O sistema Ecológico do PROT-OVT revela uma realidade que Benavente há muito e o seu PDM assumem: O Corredor associado ao Tejo e onde se destaca a RNET e o

Corredor do Sorraia. Também aqui a leitura da Planta de Ordenamento do Plano Diretor Municipal é perfeita face às conclusões do PROT;

- ≥ O Posicionamento de Benavente na relação com a AML quer do ponto de vista urbano quer na organização e especialização das áreas vocacionadas para receber atividades económicas. De resto, os novos e emergentes fatores e localização mais não fazem que reforçar esse papel que ao longo das últimas décadas se tem vindo a acentuar. Também aqui, a nova proposta de PDM se enquadra na globalidade com a filosofia e modelo territorial defendido pelo PROT-OVT

**CONCLUINDO,** a proposta de Plano de revisão do PDM do Bevanente enquadra-se no posicionamento estratégico definido e assumido pelo PROTOVT e concorre para a implementação e execução da estratégia de desenvolvimento da regional nele contida.

### 3\_ POSICIONAMENTO ESTRATÉGICO\_ DINÂMICAS E FATORES EXCECIONAIS QUE INDUZEM OU PROVOCAM A MUDANÇA

O território do Concelho de Benavente está sujeito a fortíssimas dinâmicas de desenvolvimento, quer instaladas quer emergentes. E facilmente se percebe porquê. Basta pensar e considerar a instalação do Novo Aeroporto de Lisboa (NAL) no Campo de Tiro de Alcochete; ou o esquema de acessibilidade programadas para enquadrar e integrar o NAL na AML; basta perspetivar a possibilidade de realização da linha de TGV e, associar a essas novas realidades, as recentes infraestruturas A-13, A-10 (ligação entre a A-1 e A2 e fecho da CREL) e Ponte da Lezíria, para se perceber que o sentido positivo da dinâmica de desenvolvimento, evidenciada na dinâmica demográfica e na capacidade de atração e de procura por Benavente por parte de novos Investimentos, será na próxima década, largamente incrementado.

Todo este cenário, que já hoje se desenha responsabiliza o município. É evidente que fortes dinâmicas e fluxos sócio económico irão incidir no território de Benavente. As dinâmicas da AML e o forte crescimento demográfico e de fluxos nos concelhos mais periféricos, associados ao quadro de recursos naturais e às condições de vida urbana de excelência, que municípios como Benavente ainda conseguem oferecer, constituem um desafio aliciante mas ao mesmo tempo, constituem uma natural preocupação com o adivinhar de fortes pressões urbanísticas em expectativa.

Apesar das dinâmicas de desenvolvimento e da capacidade de atração reforçada pelos fatores de localização e de mudança referidos, a estratégia e o posicionamento de Benavente sempre foi claro. No cenário de partida para o processo de revisão do PDM as orientações estratégicas para o desenvolvimento integravam e evidenciavam duas perspetivas interessantes: Por um lado, Benavente quer e deseja tirar partido da importância de fatores de mudança de dimensão nacional e mesmo internacional (NAL e cidade Aeroportuária, TGV, Esquema Viário e proximidade à AML) e impulsionar e dinamizar as dinâmicas instaladas e em curso. Por outro lado, a incorporação destas novas dinâmicas não pode pôr em causa a escala, o equilíbrio da imagem e da estrutura de ocupação, e da identidade do Concelho.

Por isso foi assumido como quadro referenciador de partida para a revisão do PDMB um conjunto de princípios dos quais destacamos:

- ≥ Estruturar e qualificar o tecido urbano relacionando-o com uma envolvente natural de excelência;

- ≥ Contrariar qualquer manifestação de sub urbanização do território
- ≥ Evitar a descaracterização tipo morfológica dos seus espaços e evitar excessivas densificações.
- ≥ Assumir “ambientes urbanos com qualidade de vida” como principal objetivo a prosseguir.
- ≥ Promover vida urbana com qualidade expressa na prossecução do objetivo central de “construir um território atrativo, competitivo mas agradável e o mais socialmente justo possível.”

Nesse esforço de estruturação e qualificação, urbana, a evolução e transposição do Plano Diretor Municipal de Benavente, hoje plenamente eficaz, para um “Novo Plano Diretor” revisão do PDM, sugere e implica a necessidade de se proceder a reclassificação de solo não urbano em solo urbano. Não numa lógica expansionista ou densificadora do tecido urbano mas sim, numa lógica de estruturação e de desenho do espaço, mais qualificado do ponto de vista urbano.

É evidente que os fatores de Localização e de Atração referenciados, e em especial a instalação do NAL, assumem um carácter excecional e perspetivam níveis de mudança que importam, desde logo, orientar.

## 4\_ A RECLASSIFICAÇÃO DO SOLO E OS FATORES DE MUDANÇA

A proposta de Revisão do Plano Diretor Municipal de Benavente implica a adoção de um novo Modelo Estratégico de Desenvolvimento mas, também, a adoção de um novo Modelo de Ordenamento, que traduza e reflita esse Modelo Estratégico e o posicionamento municipal. Se o Modelo Estratégico de Desenvolvimento integrará as estratégias, as prioridades e as orientações políticas municipais na condução do processo de desenvolvimento municipal, o Modelo de Ordenamento implicará, naturalmente, a introdução de alterações à classificação atual solo.

A classificação do solo enquadra-se no estipulado no artigo 72.º do Decreto-Lei 46/2009 de 20 de fevereiro. O referido diploma que republica o Decreto – Lei 380/99 de 22 de setembro refere, respetivamente, nos números 3 e 4:

*“3- A reclassificação do solo como solo urbano tem carácter excepcional sendo limitada aos casos em que tal for comprovadamente necessária face à dinâmica demográfica, ao desenvolvimento económico e social e à indispensabilidade de qualificação urbanística.*

*4 – Para efeitos do disposto nos números anteriores serão estabelecidos critérios uniformes aplicáveis a todo o território nacional por decreto regulamentar.”*

Para o caso do Concelho de Benavente o **carácter de excecionalidade** referenciado no número 3 é evidente e resulta, de um conjunto de fatores excecionais como sejam a A-10, a A-13 e respetivo nó de Benavente; a perspetiva da execução do Novo Aeroporto de Lisboa e da Rede de Alta Velocidade; e a dinâmica de atração e de fixação de gente e de investimentos fortemente impulsionada pelo efeito da localização estratégica de Benavente com a Área Metropolitana de Lisboa.

O Decreto Regulamentar 11/2009 de 29 de maio procura estabelecer a parametrização uniforme referenciada no número 4. Complementarmente, a entrada em vigor do PROT-OVT vem reforçar essa preocupação com a uniformização e parametrização.

Como já aqui se referiu, a adoção de um novo Modelo de Ordenamento para o território de Benavente implica necessárias alterações à classificação atual do solo. E é essa avaliação e análise da respetiva sustentação que procuramos traduzir na análise seguinte. São evidentes os **Fatores e as Tendências de Mudança** que podem influenciar o processo de desenvolvimento do Concelho. Tendo por

base o disposto na legislação nacional, em especial o referido nos números 3 e 4 do artigo 72.º do Decreto-lei 46 / 2009 de 2 de fevereiro, recordamos que:

**1** - O Concelho de Benavente é um dos Concelhos que a nível nacional apresenta maiores taxas de crescimento demográfico. Tal facto não constitui nada de estranhar dada a sua relação funcional, cada vez mais acentuada, com o território da AML, e dada as características ambientais e paisagísticas que o e território municipal oferece;

**2** – O tecido produtivo do Concelho de Benavente revela dinâmicas de crescimento, sendo notório a procura de espaços vocacionados, estruturados e infraestruturados, para receber novas unidades empresariais. As elevadas taxas de ocupação das Zonas Industriais da Murteira (Benavente) e de Porto Alto/ Samora Correia são disso, também, indicador relevante;

**3** – Recentemente, e abrangendo o território do Concelho, foram construídas a A-13, a A-10 e a Ponte da Lezíria, constituindo importantes fatores de localização e de atração quer de gentes quer de novos investimentos e estruturas empresariais. A Ponte da Lezíria a e A-10 constituem mesmo o “fecho natural” da CREL e integram definitivamente Benavente na AML.

**4** – A nova localização do Novo Aeroporto de Lisboa (NAL) no Campo de Tiro de Alcochete e a perspectiva de construção da Cidade Aeroportuária constituem o mais recente fator de localização, estruturante, programado para o Concelho.

**5** - A todos estes novos fatores de mudança acrescentamos as dinâmicas que começam a ganhar visibilidade das intervenções de cariz turístico associado ao produto “Golfe” e às intervenções de requalificação urbana e paisagísticas que, no âmbito e na esfera, do Programa VALTEJO, focalizaram a atenção no Sorraia e nas frentes urbanas ribeirinhas.

**6** - A realização de investimento na área do desenvolvimento turístico associados à crescente procura deste tipo de espaço evidencia a apetência, a capacidade e a oportunidade deste território, para implementar uma estratégia de desenvolvimento do setor do turismo na região.

Benavente revela-se já hoje, um concelho bastante atrativo e com dinâmicas de desenvolvimento interessantes. Mas o futuro próximo, por vias daqueles fatores de localização e de atração referenciados, registará, certamente, dinâmicas de crescimento e de desenvolvimento explosivas que necessitam de ser, previamente e com tempo, acauteladas. É nesse sentido que Benavente assume o papel de “Território da AML” assumindo mesmo o rótulo do “verdadeiro pulmão verde da AML”. Tem um

património ambiental e paisagístico de referência e apresenta níveis de qualidade de vida, e de escala e dimensão urbana invejáveis regionalmente.

Nesse sentido, todo o Modelo de Ordenamento da Revisão do Plano Diretor Municipal de Benavente foi pensado e estruturado considerando essas dinâmicas e esses fatores de mudança mas, também, considerando um conjunto de premissas orientadoras de base:

**1** - É fundamental estruturar e qualificar os aglomerados urbanos considerando que Benavente e Samora Correia / Porto Alto são os pólos urbanos principais e que assumirão um modelo de ocupação marcadamente de características urbanas, embora defensores da manutenção da escala e das densidades de ocupação.

**2** – A principal preocupação para os dois pólos urbanos principais é a de qualificação e de estruturação urbana, incentivando a novos desenhos e a novas intervenções capazes de responder às procuras crescente, sem que tal implica a perda de escala e dos níveis de qualidade de vida urbana atualmente oferecidos.

**3** - Para os restantes pólos urbanos, como Santo Estêvão ou Barrosa as preocupações serão as mesmas com a qualificação urbana e com a adoção de densidade ainda mais baixas. A defesa do modelo urbano apoiado no desenvolvimento de estruturas urbanas onde ainda predominam as tipologias de moradias isoladas em lotes de dimensão relevante (aproximadamente 1.000 m<sup>2</sup>) constitui um reflexo da identidade e dos modelos tradicionais de ocupação do território, embora possam refletir um maior consumo de espaço.

**4** – A ocupação do Foros, quer da Charneca quer da Almada constituem também, a defesa de um modo de ocupação tradicional. Procura-se garantir e desenvolver pequenos centros nestes aglomerados e estruturar todas as restantes estruturas, mais ou menos urbanas, numa alógica de ocupação baseada no lote de dimensões relevantes.

**5** - Os espaços de localização empresarial / industrial foram programados considerando as dinâmicas instaladas, as novas lógicas de acessibilidades, e sob a influência dos respetivos nós.

**6** – As apostas emergentes no desenvolvimento do setor do Turismo começam a dar os “primeiros sinais de vida”. Benavente tem já 3 Campos de Golfe e regista dinâmicas de potenciais investidores que importa direcionar.

7 – Relativamente ao Sistema Biofísico o Concelho de Benavente assume-o como elemento chave no processo de qualificação do Concelho. Benavente assumiu o papel de “verdadeiro pulmão verde da AML”, integra a RNET, apresenta significativa área territorial integrada em REN e em ZPE e propõe-se ainda expandir a área da ZPE integrando a zona do Paul de Belmonte.

**Concluindo**, fruto do quadro de dinâmicas de desenvolvimento regionais e do caráter geoestratégico da sua localização geoestratégica, Benavente vê o seu papel reforçado quer no seio da Região do Oeste e Vale do Tejo quer mesmo, no território da AML. É evidente que as pressões de ocupação serão imensas e, por isso, o Modelo de Ordenamento proposto procura estabelecer um equilíbrio entre o construído e o não construído, que não coloque em causa a qualidade de vida urbana que Concelhos como Benavente ainda conseguem oferecer.



## CAPÍTULO 2\_ ENQUADRAMENTO NO PNPOT

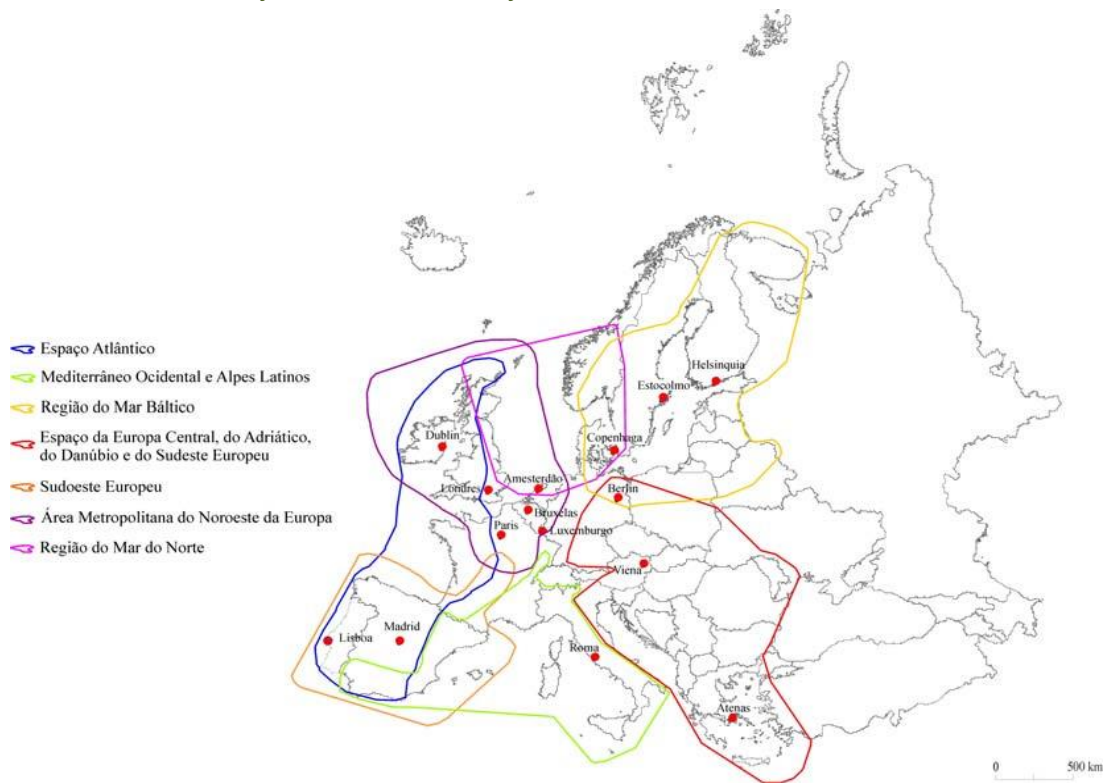
*“ O Programa Nacional da Política de Ordenamento do território é o instrumento de desenvolvimento territorial de natureza estratégica que estabelece as grandes opções com relevância para a organização do território nacional, consubstancia o quadro de referência a considerar na elaboração dos demais instrumentos de gestão territorial e constitui um instrumento de cooperação com os demais Estados membros para a organização do território da União Europeia.” (PNPOT, 2007)*

Todo este ponto é extraído do Programa Nacional de Políticas de Ordenamento do Território disponível em: [http://www.dgotdu.pt/pnpot/Storage/pdfs/PNPOT\\_RELATORIO.pdf](http://www.dgotdu.pt/pnpot/Storage/pdfs/PNPOT_RELATORIO.pdf)

## 1\_ ESQUEMA DE DESENVOLVIMENTO DO ESPAÇO COMUNITÁRIO

Enquanto membro do Conselho da Europa, Portugal participa na Conferência de Ministros responsáveis pelo Ordenamento do Território (CEMAT). Neste âmbito, foram definidos na Conferência de Hanôver os *Princípios Orientadores para o Desenvolvimento Territorial Sustentável do Continente Europeu* (Hanôver 2000). No âmbito da União Europeia foi desenvolvido nos últimos anos um conjunto de iniciativas relevantes para o ordenamento do território. Pela sua importância e incidência direta no ordenamento do território, destaca-se o *Esquema de Desenvolvimento do Espaço Comunitário* (EDEC), que enuncia três grandes objetivos de política: i) coesão económica e social; ii) preservação do património natural e cultural; e iii) uma competitividade mais equilibrada do território europeu.

FIGURA 3 – PROGRAMA DE COOPERAÇÃO TRANSNACIONAL NO ESPAÇO EUROPEU



FONTE: PNPOT / ADAPTADO DE EDEC, 1999

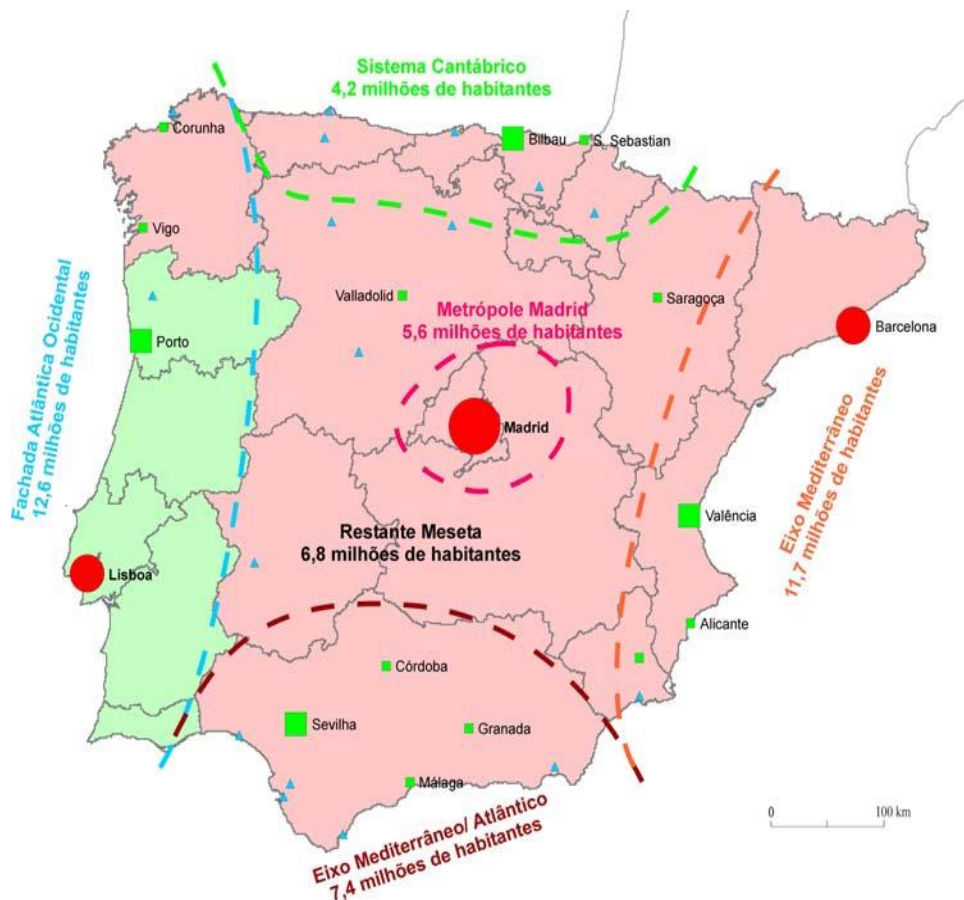
As linhas de orientação para o desenvolvimento territorial definidas no EDEC são as seguintes:

- ≥ “Desenvolvimento de um sistema de cidades policêntrico e equilibrado, bem como o reforço da parceria entre os espaços urbanos e rurais. Trata-se, neste caso, de ultrapassar a tradicional clivagem cidade/campo, atualmente sem sentido.
- ≥ Promoção de sistemas de transportes e comunicações que favoreçam um desenvolvimento policêntrico do território da União Europeia e que constituirão uma condição necessária para a boa integração das cidades e regiões europeias na UEM. A paridade de acesso às infraestruturas e ao conhecimento deverá ser progressivamente desenvolvida, o que pressupõe a adoção de soluções adaptadas às diferentes regiões.
- ≥ Desenvolvimento e preservação do património natural e cultural, através de uma gestão prudente. Isto contribui para a preservação e o desenvolvimento da identidade regional, bem como para a manutenção da diversidade natural e cultural das regiões e cidades da União Europeia na era da globalização”.

## 2\_ O ENQUADRAMENTO DE PORTUGAL NA PENÍNSULA IBÉRICA

A Península Ibérica engloba duas componentes estruturais maiores: o núcleo continental, a Meseta, e as fachadas (orlas) marítimas. A estas há que juntar a dimensão insular, de grande valor estratégico, tanto no Atlântico (Canárias, Açores e Madeira) como no Mediterrâneo (Baleares)

FIGURA 4 – ENQUADRAMENTO DE PORTUGAL NA PENÍNSULA IBÉRICA



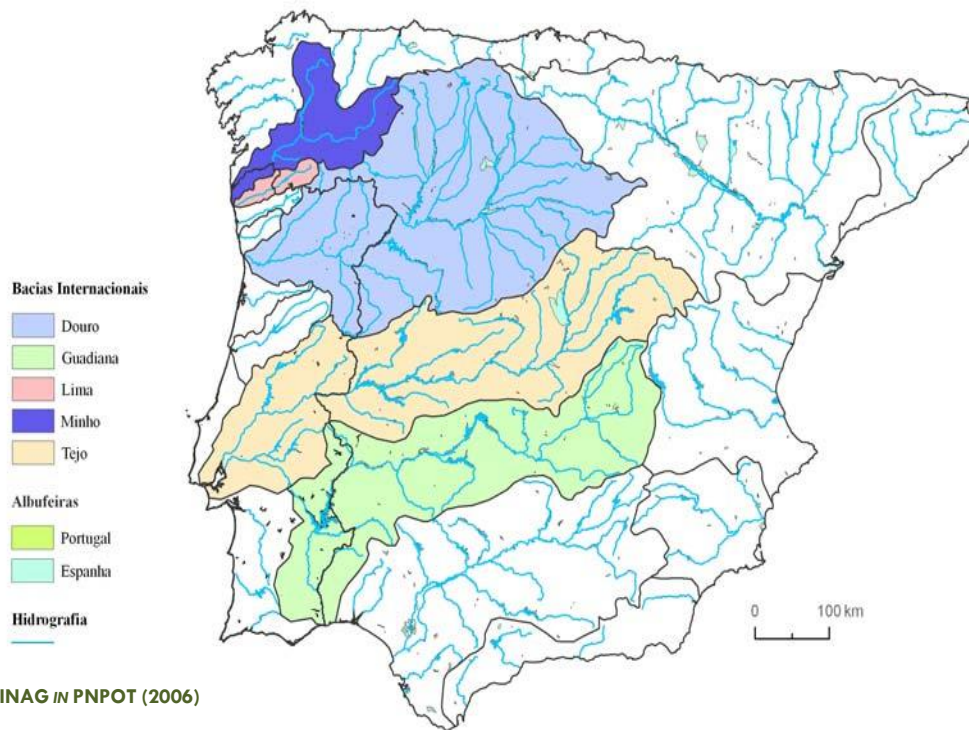
FONTE: ADAPTADO DE: J.GASPAR, 1999 E 2003, IN PNPOT (2006)

A adesão simultânea de Portugal e Espanha às Comunidades Europeias deu maior coesão ao espaço europeu e maior coerência ao espaço peninsular. Tal leitura deverá implicar um forte empenho conjunto nos processos de ordenamento do território a todas as escalas

O perfil estratégico da cooperação em 2007-2013 vai centrar-se, em especial, na organização territorial e nos recursos comuns tendo em vista o aprofundamento das experiências de cooperação no domínio do desenvolvimento e do ordenamento dos espaços transfronteiriços, pela procura de soluções conjuntas para problemas que são comuns aos dois lados da fronteira.

A coerência do ordenamento do conjunto da Península deverá implicar, desde logo, maior cooperação no planeamento estratégico das fachadas marítimas, dotadas de complementaridades mas competindo também em várias frentes. O esforço de cooperação é particularmente necessário no domínio dos valores ambientais, com destaque para a gestão conjunta dos recursos hidrológicos, onde se têm aliás conseguido importantes progressos. Na figura 3 apresentam-se as bacias hidrográficas partilhadas com Espanha.

FIGURA 5 – BACIAS HIDROGRÁFICAS INTERNACIONAIS

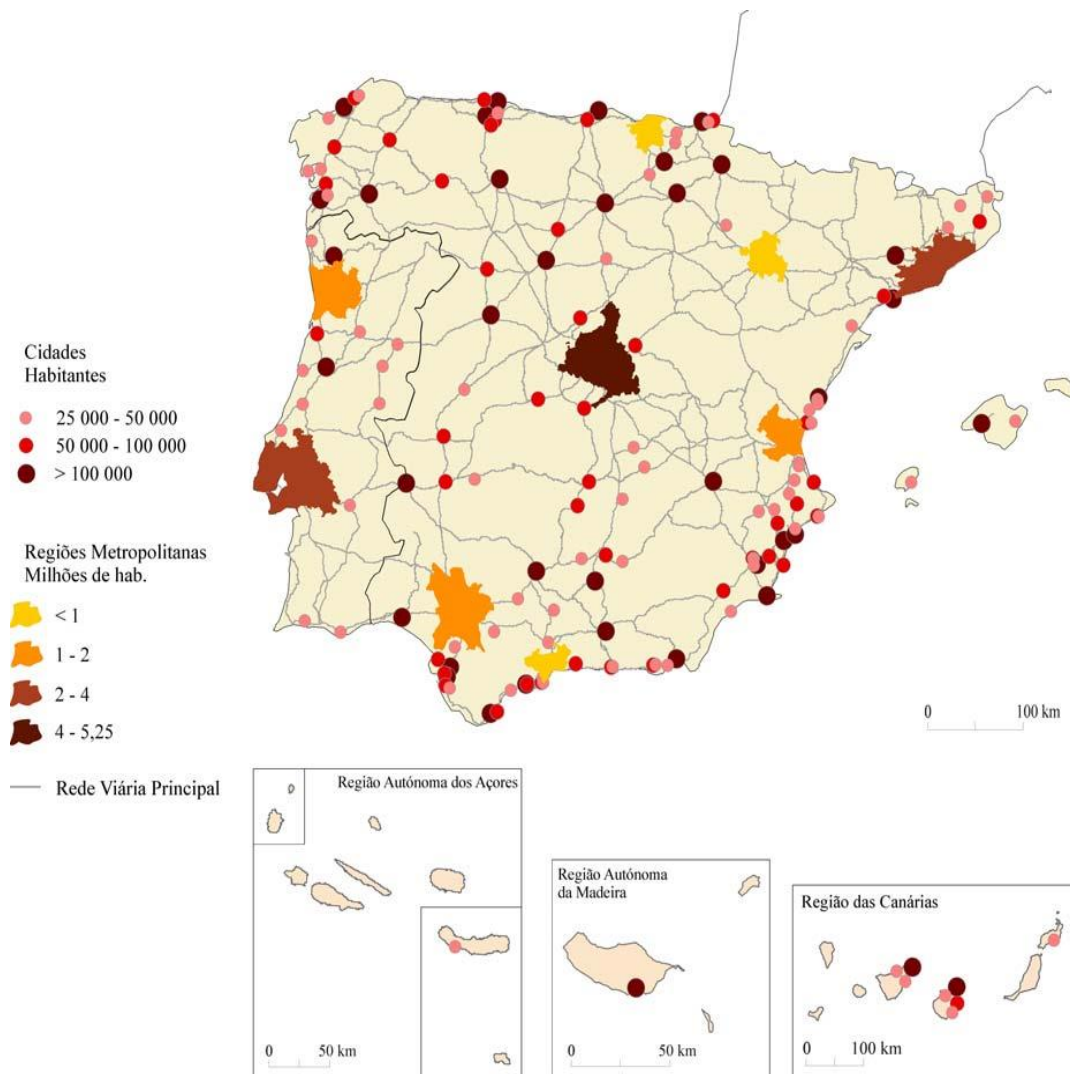


FONTE: INAG IN PNPOT (2006)

Fundamental para a afirmação de cada um dos países na Península e na União Europeia é o reforço do papel estruturante do eixo central da Península Ibérica (Lisboa - Madrid - Barcelona), estruturado por comboios de alta velocidade.

Mas a integração de 1986 veio também proporcionar cooperação e ganhos sinérgicos para as metrópoles com maior afirmação regional ao nível nacional — Valência, Porto, Sevilha, Bilbao, Saragoça — dotadas de especializações económicas e bem inseridas em espaços regionais muito amplos, o que lhes confere um potencial significativo de interação internacional.

FIGURA 6 – CIDADES DE MÉDIA DIMENSÃO E REGIÕES METROPOLITANAS



FONTE: INE, RGP, 2001; INE (ESPAÑA), *CENSOS DE POBLACIÓN Y VIVIENDAS*, 2001; CENTRO NACIONAL DE INFORMACIÓN GEOGRÁFICA (ESPAÑA), 1997; THOMAS BRINKHOFF: *CITY POPULATION*, [HTTP://WWW.CITYPOPULATION.DE](http://www.citypopulation.de); 2005 DGOTDU, *AS REGIÕES METROPOLITANAS NO CONTEXTO IBÉRICO*, 2002 IN PNPOT (2006)

O desenvolvimento das cidades médias portuguesas das áreas fronteiriças contribui para dar maior coerência à rede urbana peninsular. O “fim da fronteira” não beneficiou apenas as cidades médias espanholas próximas da fronteira e dotadas de um maior potencial interativo, resultante da sua população e do nível de concentração de funções públicas e privadas.

A Espanha representa também para Portugal um espaço de afirmação de ofertas competitivas de bens e serviços, proporcionando a escala necessária para um salto qualitativo de muitas empresas na implementação de estratégias de internacionalização e abrindo um potencial de cooperação na conquista de mercados extrapeninsulares, tanto no âmbito da União Europeia como em mercados terceiros.

As mobilidades, de bens e de pessoas, deverão ter um papel particularmente relevante na construção de espaços de cooperação a todas as escalas territoriais: as questões associadas aos movimentos migratórios; as redes de transporte transeuropeias, transpeninsulares ou tão só transfronteiriças locais; a dimensão peninsular dos sistemas portuários dos dois países; ou os calendários de construção e os traçados das redes de transporte com reflexos nos espaços dos dois países, são exemplos de domínios onde os esforços a desenvolver devem ser conjugados.



### 3\_ ORGANIZAÇÃO, TENDÊNCIAS E DESEMPENHO DO TERRITÓRIO NACIONAL

O processo de urbanização conduziu à configuração de um sistema urbano caracterizado por:

- ≥ Duas áreas metropolitanas (Lisboa e Porto), com dinamismos e processos de estruturação interna diferenciados, que aliam uma grande dimensão (populacional e física) em termos nacionais com uma frágil projeção funcional em termos internacionais;
- ≥ Uma extensa mancha litoral de urbanização difusa onde emergem alguns sistemas urbanos polinucleados e se destacam diversos centros urbanos de maior dimensão e dinamismo, embora sem o tamanho demográfico de cidade média de acordo com os padrões europeus;
- ≥ Uma urbanização linear ao longo da costa algarvia;
- ≥ Uma rede de pequenas e médias cidades no interior, nalguns casos configurando eixos e sistemas urbanos multipolares.

As dinâmicas territoriais recentes traduziram-se, a nível do sistema urbano na afirmação de quatro grandes tendências: estabilização do peso das áreas metropolitanas no total da população residente; reforço das cidades médias, com destaque para os centros urbanos do litoral; afirmação do dinamismo de alguns centros do interior em contexto de despovoamento rural; reforço do policentrismo funcional e da suburbanização no interior das áreas metropolitanas.

Na década de 90, confirmou-se a tendência de estabilização do peso das Áreas Metropolitanas no total da população residente, dado que acompanharam o ritmo de crescimento da população do País. A Área Metropolitana de Lisboa, depois de ter aumentado em 8 pontos percentuais o seu peso relativo entre 1960 e 1981, na década de 90 cresceu apenas um pouco acima da média do País, tendo o seu peso passado de 27,1% para 27,2% da população residente no Continente. A Área Metropolitana do Porto mantém taxas de crescimento superiores à média nacional, mas o aumento do seu peso relativo continua a desacelerar. No conjunto, estas duas Áreas Metropolitanas representavam cerca de 40% da população do Continente.

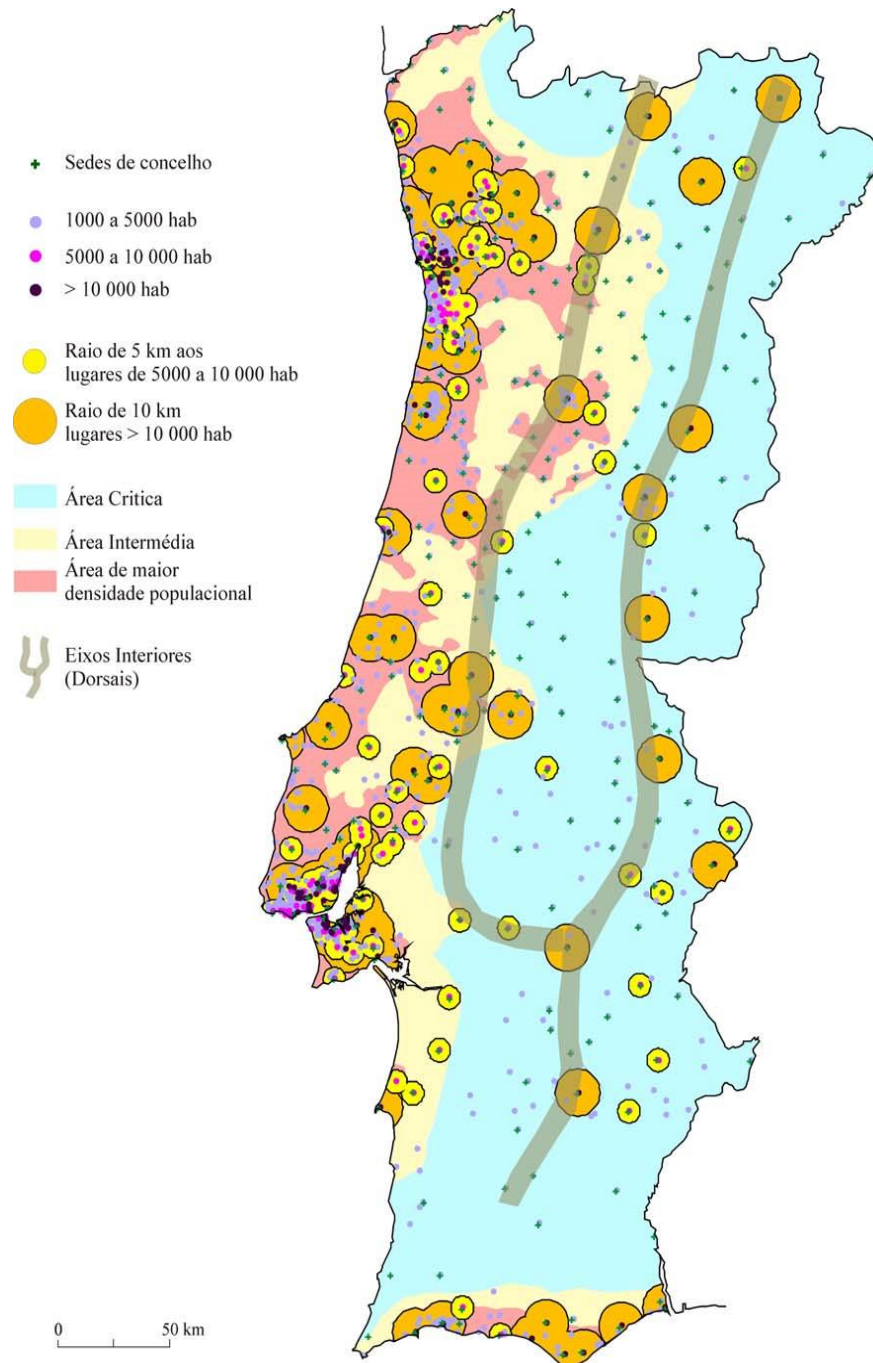
Internamente as áreas metropolitanas continuaram os processos de suburbanização, com as cidades de Lisboa e Porto a perderem população residente e alguns centros periféricos a reforçarem a



sua capacidade polarizadora. Este fenómeno, aliado ao aumento de mobilidade, promoveu o alargamento das bacias de emprego e a afirmação de complementaridades funcionais favoráveis a um maior policentrismo.

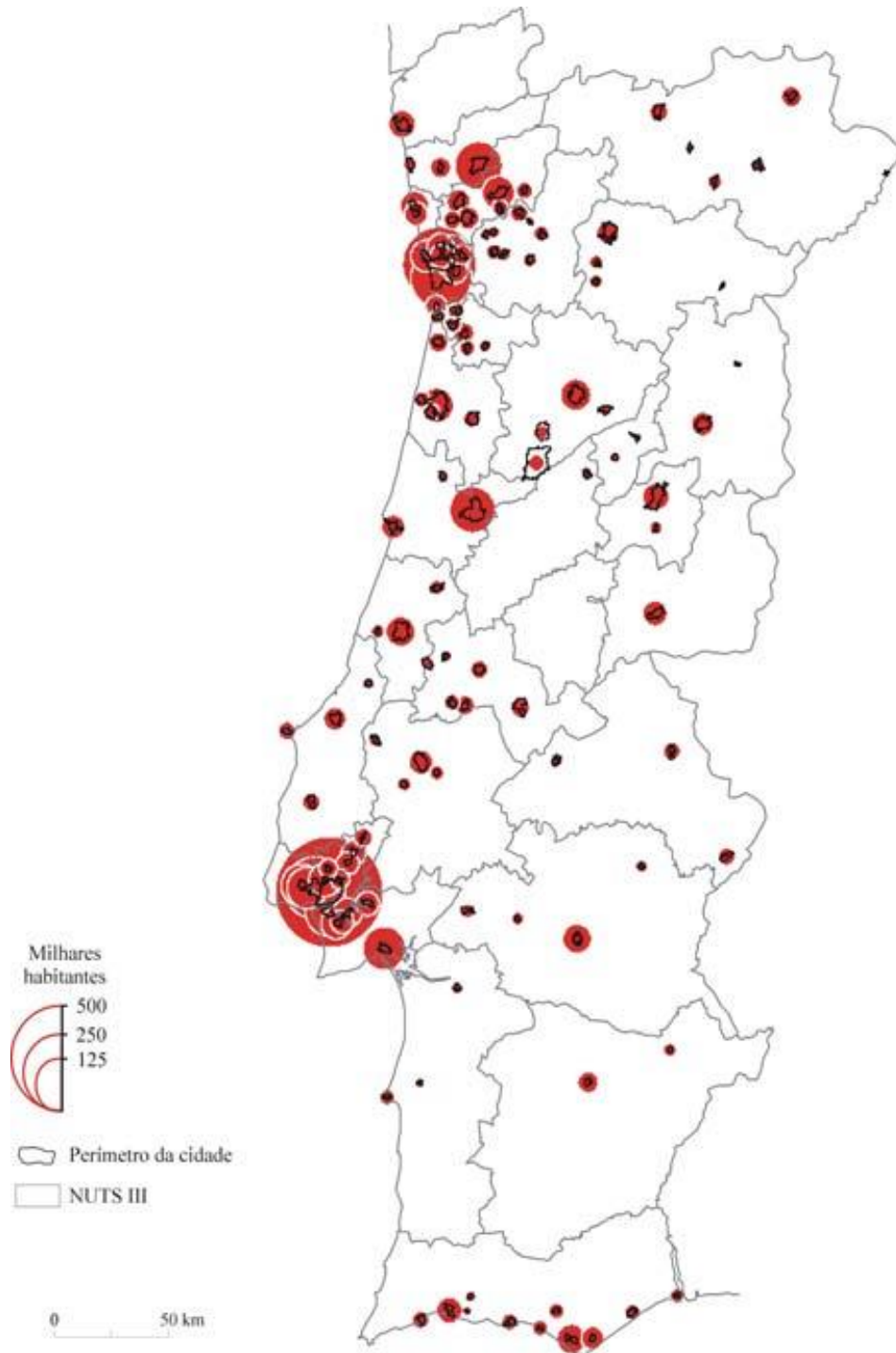
Nas décadas de 80 e 90, observou-se um reforço da rede de cidades médias e da rede complementar, correspondendo ao aumento da sua dimensão populacional e ao alargamento das suas áreas de influência. O processo de crescimento das pequenas e médias aglomerações foi acompanhado pela expansão dos perímetros urbanos (tecido urbano mais difuso e descontínuo) e pela dispersão geográfica de funções (nomeadamente a residencial nas coroas suburbanas e periurbanas).

FIGURA 7 – DENSIDADE POPULACIONAL



FONTE: PNPOT, 2006

FIGURA 8 – POPULAÇÃO RESIDENTE NAS CIDADES



FONTE – PNPOT, 2006

FIGURA 9 – UNIDADES DE PAISAGEM



FONTE: UNIV. ÉVORA/DGOTDU, 2004 IN PNPOT, 2006

## 4\_ O ESTADO DAS PAISAGENS

O território nacional apresenta uma grande multiplicidade de paisagens e a consciencialização acerca do seu valor tem aumentado, tal como o número de ações que visam a sua conservação, integração e legibilidade.

Mas as nossas paisagens estão bastante danificadas, mesmo em áreas onde menos se esperaria que tal sucedesse dada a rarefação da população e a raridade dos visitantes. Aí se encontram, amiúde, a ausência de limpeza das matas e os espaços agrícolas abandonados, como em certo sentido seria expectável, mas também, e mais incompreensivelmente, o desleixo nos caminhos, as lixeiras e os vazadouros esporádicos.

As “paisagens fossilizadas”, os “esqueletos” do que foram belas paisagens humanizadas, que deram personalidade a este ou àquele território, e que hoje se apresentam descaracterizadas e degradadas, constituem um forte motivo de sensibilização e alerta para a necessidade de intervenções mais ativas e inovadoras que saibam recriar, de forma adequada aos novos contexto sociais, paisagens igualmente características, ordenadas e humanizadas.

O crescimento desordenado dos aglomerados e a urbanização difusa ou alinhada ao longo das vias de comunicação são fatores determinantes da descontinuidade das ocupações agrárias bem como do aumento de espaços expectantes, contribuindo para degradar as paisagens. Assim, nas áreas onde a pressão para urbanizar e edificar é maior, sobretudo na faixa litoral do país, o abandono das terras agrícolas, antes cultivadas com culturas aráveis temporárias ou permanentes (olivais, pomares e vinhas), e dos espaços florestados é também uma das situações que mais choca na paisagem.

Contudo, é nas áreas urbanas e nos espaços periurbanos que encontramos as situações mais agressivas de perda de valores e identidades, sendo por vezes difícil vislumbrar processos de requalificação capazes de suscitar a afirmação de novas paisagens, de novas identidades e de novos recursos.

O estado das paisagens deve preocupar todos os agentes, e com particular acuidade a Administração Central e as Autarquias Locais, nomeadamente, os Municípios. As situações mais críticas são:

### I. Ao nível nacional:

- ≥ As que decorrem do abandono da prática agrícola e dos incêndios florestais;

43/127

- ≥ As que resultam da destruição dos espaços periurbanos, em particular nas áreas mais urbanizadas e/ou sujeitas à pressão do turismo e das [residências em ambiente rural](#).

## II. Ao nível regional:

- ≥ Área Metropolitana de Lisboa (AML) - destruição de importantes valores paisagísticos, pelo crescimento urbano desordenado e pelo descuido na aplicação de medidas de minimização de impactos negativos de vários empreendimentos. Além das pressões sobre algumas áreas de paisagem protegida e de outros valores ambientais, devem assinalar-se: impacto da Ponte Vasco da Gama em espaços da Península de Setúbal mais diretamente afetados; destruição progressiva das chamadas “matas” de Sesimbra, apesar de algumas iniciativas empresariais com vista à sua valorização ambiental/paisagística; destruição parcial do rico e extenso montado que domina na parte oriental da Península de Setúbal; abandono de solos agrícolas nas duas margens da AML, resultado da deficiente integração da dimensão agrária no ordenamento destes territórios; má qualidade das paisagens urbanas, ressalvando-se os esforços de reabilitação de centros históricos e outros espaços urbanos consolidados;

## 5\_ O CONTEXTO ESTRATÉGICO PARA A REGIÃO LISBOA E VALE DO TEJO

A Região de Lisboa e Vale do Tejo é a principal área económica do País – cerca de 1/8 do território concentra 1/3 da população e 45% do PIB – e o motor mais importante do desenvolvimento nacional. O modelo de povoamento e de urbanização da região é fortemente marcado pela formação, expansão e reorganização da Área Metropolitana de Lisboa, cujo papel estruturante extravasa os seus limites administrativos e se prolonga por espaços adjacentes, polarizando funcionalmente um vasto território que vai de Leiria a Évora e a Sines.

A esta região, em particular ao seu núcleo central (a AML), caberá o papel mais determinante na organização do território nacional, sendo particularmente relevantes os seguintes elementos estratégicos:

- 1º. A Área Metropolitana de Lisboa é uma das grandes aglomerações urbanas da Europa e, apesar da debilidade de funções supranacionais, surge bem posicionada nos *rankings* de âmbito europeu;
- 2º. As infraestruturas de conectividade internacional, a natureza das atividades económicas, a concentração de infraestruturas de conhecimento e a qualidade dos recursos humanos tornam esta região a principal plataforma de internacionalização do País e a melhor posicionada para a atração e o desenvolvimento de funções supranacionais, permitindo-lhe aspirar a um papel acrescido na organização do território europeu;
- 3º. A Área Metropolitana de Lisboa dispõe de condições naturais singulares que lhe dão vantagem em termos de acessibilidade internacional e são importantes trunfos na atratividade internacional de atividades, eventos e fluxos turísticos;
- 4º. A região dispõe de um elevado potencial portuário e de acostagem, que abarca o transporte de mercadorias, o turismo, o recreio e lazer e o desporto náutico, com capacidade de marcação de posição em rotas mundiais;
- 5º. A futura rede ferroviária de alta velocidade irá aumentar o seu potencial de polarização e dinamização sobre o território nacional, em particular sobre a faixa costeira, enquanto a ligação a Madrid coloca o enorme desafio de desenvolver espaços de especialização que



- explorem sinergias e complementaridades entre as duas capitais ibéricas;
- 6º. Estão em curso ou previstas importantes mudanças nos fatores de estruturação interna da região, com destaque para a realocização do aeroporto na Ota e para uma rede de acessibilidades que rompe com a lógica radial historicamente prevalecente, criando nós potenciadores de novas polarizações;
- 7º. A Área Metropolitana de Lisboa vai perder o estatuto de elegibilidade para o objetivo “convergência” dos fundos estruturais, originando forças “descentralizadoras” de investimentos, quer em infraestruturas e equipamentos quer empresariais, para as áreas periféricas da AML;
- 8º. A desativação de unidades da indústria pesada libertou espaços que podem exigir grandes investimentos de recuperação mas constituem, nalguns casos, excelentes oportunidades pela sua localização estratégica;
- 9º. O processo de crescimento urbano continua a apoiar-se predominantemente na construção de novas habitações e em expansões urbanas cuja acessibilidade é suportada pelo automóvel privado, implicando o prosseguimento da fragmentação da forma urbana, a invasão de solos rurais, problemas sérios de mobilidade, congestionamento e poluição e o abandono dos centros históricos;
- 10º. As estratégias concorrenciais de ocupação do solo têm gerado disfunções ambientais, comprometendo a qualidade e a sustentabilidade dos ecossistemas. As oportunidades de desenvolvimento turístico vêm fazendo surgir projetos imobiliários/turísticos que pressionam algumas áreas de grande valia ambiental e agrícola. O fácil acesso ao crédito animou processos de especulação imobiliária e de endividamento das famílias que, a prazo, terão efeitos nas opções residenciais e nas formas de ocupação e modos de uso do espaço urbano;
- 11º. A diversificação social e étnica tem sido acompanhada por uma lógica de crescente segregação espacial, demarcando-se as áreas dos estratos populacionais médio/alto dos bairros residenciais das populações de mais baixos rendimentos, processo agravado pelas políticas de habitação e traduzido em múltiplas situações de bairros problemáticos.



### **Região de Lisboa e Vale do Tejo – Opções estratégicas territoriais**

- Afirmar a região no contexto das grandes regiões capitais europeias e valorizar o seu potencial de interface entre a Europa e o Mundo;
  - Modernizar e reforçar a competitividade das infra-estruturas de conectividade internacional marítimas e aeroportuárias;
  - Inserir a região nas redes transeuropeias de alta velocidade ferroviária;
  - Promover um sistema de mobilidade e transportes mais eficaz, eficiente e sustentável;
  - Ordenar as actividades logísticas, dando adequada resposta aos projectos privados, e promover dois grandes centros logísticos que valorizem as capacidades do novo aeroporto, dos portos e do caminho-de-ferro (zonas Ota/Carregado/Azambuja e Poceirão/Pegões/Marateca);
  - Criar uma rede de espaços para instalação de serviços avançados e actividades de I&D que contribuam para a afirmação da região como uma plataforma de serviços internacionais;
  - Reabilitar os espaços industriais abandonados, com projectos de referência internacional nos de maior valia em termos de localização, em particular nos que permitam valorizar as qualidades cénicas do Tejo;
  - Afirmar a região como destino turístico internacional, criando e qualificando as redes de equipamentos de iniciativa pública e reunindo as condições, em particular a nível do planeamento do território, para a concretização dos projectos privados de qualidade;
  - Preservar o potencial agro-pecuário e a competitividade da agricultura e das explorações agrícolas;
  - Requalificar os estuários do Tejo e Sado e as frentes ribeirinhas urbanas e proteger a orla costeira;
  - Proteger os espaços naturais de modo compatível com as suas aptidões para recreio e lazer e as áreas agrícolas e florestais relevantes para a sustentabilidade ecológica da região;
- Promover um modelo territorial que integre as centralidades intra-metropolitanas, dê coerência a sistemas urbanos sub-regionais e valorize a concentração do desenvolvimento urbano à volta dos nós e terminais do sistema de transportes públicos;
  - Construir os sistemas ambientais que colmatem os défices existentes, nomeadamente nos domínios dos efluentes e dos resíduos sólidos;
  - Promover novas formas de governância territorial assentes na cooperação inter-institucional, na concertação de políticas e na capacitação dos actores regionais, tendo em conta o novo patamar de exigência decorrente do estatuto, face aos fundos estruturais comunitários, de região “competitividade” e já não de “convergência”.

## 6\_ O CONTEXTO ESTRATÉGICO PARA A REGIÃO OESTE E VALE DO TEJO

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.

O Oeste e a Lezíria estão plenamente integrados nas lógicas de estruturação funcional da região metropolitana de Lisboa, participando nos diversos processos de reestruturação interna, e constituem a área de expansão natural da AML e alternativas crescentes de localização metropolitana de infraestruturas, equipamentos e atividades. O traçado das vias de comunicação, as opções de localização do novo aeroporto e de grandes infraestruturas logísticas e as opções residenciais das famílias reforçam a integração na grande região funcional de Lisboa, condicionando os processos de desenvolvimento e de ordenamento destes territórios. Um estatuto mais vantajoso do que o da AML no que respeita ao acesso aos fundos estruturais comunitários irá acentuar as tendências de localização nestas áreas, principalmente nos concelhos mais próximos de Lisboa, de atividades económicas e infraestruturas.

No entanto, em ambos os territórios a atividade industrial está fortemente ligada à exploração de recursos naturais: agroindústrias, sobretudo na Lezíria, cerâmicas e vidro no Oeste. No Oeste registam-se algumas indústrias mecânicas e na Lezíria, nos concelhos periféricos à AML, localizam-se algumas unidades inseridas no *cluster* automóvel. Os cenários trabalhados apontam para que a indústria continue a ser relevante no crescimento destas sub-regiões.

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. É um espaço estratégico para o abastecimento de água à região de Lisboa, a partir do Zêzere e da Albufeira de Castelo do Bode. O Tejo, o Zêzere e o Nabão evidenciam a importância desta sub-região para a gestão dos recursos hídricos nacionais. As disponibilidades de água foram determinantes para a sua base industrial e é na grave poluição de alguns cursos de água que se colocam os mais sérios problemas ambientais.

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 setor alimentar. Mas a indústria representa apenas 1/5 do VAB desta sub-região e não se perspetiva que venha a dar um contributo superior para o crescimento desta unidade **48/127**

territorial. Deverão ser os serviços a constituir o principal dinamizador do desenvolvimento, com relevo para o turismo, transportes e funções logísticas.

O conjunto destes territórios é, tradicionalmente, estruturado por dois grandes eixos radioconcênticos convergindo em Lisboa. O eixo definido pela A8 e Linha do Oeste articula os aglomerados urbanos de Torres Vedras, Caldas da Rainha e Alcobaça. Com maior dinamismo, o eixo Vila Franca de Xira/Cartaxo/Santarém, com prolongamento para o Médio Tejo, apoia-se sobre a A1 e sobre a Linha do Norte e apresenta-se crescentemente integrado na dinâmica funcional comandada por Lisboa. Contudo, verifica-se que a tradicional separação pelo sistema montanhoso Montejunto/Aires/Candeeiros tende a atenuar-se com as novas acessibilidades transversais A15, IC10, IC11 e IC9, criando oportunidades para reforço das interdependências entre o sistema urbano do Oeste, Rio Maior e o eixo Santarém/Vila Franca de Xira.

O Oeste e Vale do Tejo, com destaque para a Lezíria e o Vale do Sorraia, são a área da agricultura mercantil mais dinâmica e competitiva do país. O Oeste, para além da importante produção agrícola, sobretudo de fruta e hortícolas, possui uma das maiores concentrações de pecuária sem terra. Destes factos decorrem, por um lado, a necessidade de preservar os solos agrícolas da pressão da urbanização - residencial, turística e empresarial - e, por outro, importantes problemas de natureza ambiental.

A valia do património natural, algum integrado em espaços protegidos, o património histórico e os locais de culto religioso são fatores em que se pode apoiar um segmento turístico dinâmico e qualificado.

A evolução de longo prazo tem sido de ligeiro reforço do peso do 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 na Ota, elemento que tem potencial para redefinir toda a lógica de estruturação destas sub-regiões.



### Oeste e Vale do Tejo - Opções para o Desenvolvimento do Território

- Clarificar os cenários de organização do território decorrentes da localização do novo aeroporto na Ota, tomar medidas que minimizem os efeitos perversos da eventual especulação fundiária e implementar os programas estruturantes que optimizem o seu impacte territorial;
  - Promover um sistema de mobilidade e transportes mais eficaz, eficiente e sustentável ao serviço da estruturação do sistema urbano sub-regional;
  - Desenvolver as aptidões para as actividades logísticas, principalmente no eixo Vila Franca de Xira/Cartaxo/Santarém, definindo os espaços adequados, apoiando iniciativas e promovendo as infra-estruturas;
  - 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;
  - Estruturar o sistema urbano sub-regional, articulando e dando coerência a quatro subsistemas: o eixo Torres Vedras - Caldas da Rainha - Alcobaça, o eixo Vila Franca de Xira - Carregado/Azambuja - Cartaxo - Santarém, o eixo Almeirim/Santarém - Rio Maior - Caldas da Rainha e o polígono Tomar - Torres Novas - Entroncamento - Abrantes;
  - Reforçar o protagonismo de Santarém, com particular atenção às infra-estruturas para acolhimento de actividades intensivas em conhecimento;
  - Apoiar a dinâmica emergente de afirmação de um pólo industrial Abrantes - Ponte de Sor em torno das indústrias de fundição, automóvel e aeronáutica;
  - Preservar a competitividade da agricultura e das explorações agrícolas, nomeadamente protegendo os respectivos solos das pressões de urbanização e de valorizações especulativas;
  - Definir um modelo sustentável de desenvolvimento turístico tirando partido das singulares condições naturais do Oeste, do Tejo requalificado e da rede urbana e criar condições para a sua concretização no quadro dos instrumentos de gestão do território;
  - Implementar as infra-estruturas ambientais que minimizem as agressões das actividades económicas, em particular sobre os recursos hídricos;
- 
- 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;
  - Reforçar a protecção do património natural – água, floresta, espaços naturais protegidos;
  - Estimular o surgimento de redes de valorização do património histórico, cultural (material e imaterial) e natural.

## 7\_ PORTUGAL 2025: ESTRATÉGIA E MODELO TERRITORIAL

A Estratégia Nacional de Desenvolvimento Sustentável (ENDS) estabelece como desígnio mobilizador tornar Portugal num dos países mais competitivos e atrativos da União Europeia, num quadro de elevado nível de desenvolvimento económico, social e ambiental e de responsabilidade social, e define os objetivos a prosseguir relativos aos três pilares do desenvolvimento sustentável (Proteção e Valorização do Ambiente, Coesão Social e Desenvolvimento Económico).

O PNPOP constitui um dos instrumentos-chave para a implementação da ENDS, pondo em relevo o contributo das políticas de ordenamento do território para que Portugal seja:

- ≥ **Um espaço sustentável e bem ordenado**
- ≥ **Uma Economia Competitiva, integrada e aberta**
- ≥ **Um território equitativo em termos de desenvolvimento e bem - estar**
- ≥ **Uma Sociedade criativa e com sentido de cidadania**

### UM ESPAÇO SUSTENTADO E BEM ORDENADO

#### **Opções para o modelo territorial:**

1. Preservar o quadro natural e paisagístico, em particular os recursos hídricos, a zona costeira, a floresta e os espaços de potencial agrícola.
2. Gerir e valorizar as áreas classificadas integrantes da Rede Fundamental de Conservação da Natureza.
3. Articular o sistema de “espaços abertos” de natureza ambiental e paisagística com o sistema urbano e as redes de infra-estruturas.
4. Estruturar nucleações que contrariem a tendência para a urbanização contínua ao longo da faixa litoral de Portugal Continental.

**UMA ECONOMIA COMPETITIVA, INTEGRADA E ABERTA****Opções para o modelo territorial:**

1. Reforçar a integração do território nacional através de uma organização mais policêntrica do sistema urbano.
2. Valorizar o papel estratégico da Região Metropolitana de Lisboa, da aglomeração urbano-industrial do Noroeste, do polígono Leiria-Coimbra-Aveiro-Viseu e das regiões turísticas de valia internacional do Algarve, da Madeira e de outros pólos emergentes de desenvolvimento turístico, para a afirmação internacional de Portugal.
3. Desenvolver redes de conectividade internacional que conjuguem as necessidades de integração ibérica e europeia com a valorização da vertente atlântica e a consolidação de novas centralidades urbanas.
4. Estruturar sistemas urbanos sub-regionais de forma a constituir pólos de competitividade regional, em particular no interior.

**UM TERRITÓRIO EQUITATIVO EM TERMOS DE DESENVOLVIMENTO E BEM-ESTAR****Opções para o modelo territorial:**

1. Definir o sistema urbano como critério orientador do desenho das redes de infra-estruturas e de equipamentos colectivos, cobrindo de forma adequada o conjunto do País e estruturando os sistemas de acessibilidades e mobilidades em função de um maior equilíbrio no acesso às funções urbanas de nível superior.
2. Promover redes de cidades e subsistemas urbanos locais policêntricos que, numa perspectiva de complementaridade e especialização, permitam a qualificação dos serviços prestados à população e às actividades económicas.
3. Valorizar a diversidade dos territórios e a articulação dos centros urbanos com as áreas rurais, garantindo em todo o País o acesso ao conhecimento e aos serviços colectivos e boas condições de mobilidade e comunicação, favorecendo a liberdade de opção por diferentes espaços e modos de vida.

**UMA SOCIEDADE CRIATIVA E COM FORTE SENTIDO DE CIDADANIA**

Uma sociedade criativa e com forte sentido de cidadania pressupõe mais conhecimento, mais abertura e cosmopolitismo, e maior participação e responsabilização.



## 8\_ O MODELO TERRITORIAL\_ O NOVO MAPA DE PORTUGAL

O Modelo Territorial representa a inscrição espacial da visão, ambição, desígnios e opções estratégicas que sintetizam o rumo a imprimir às políticas de ordenamento e desenvolvimento territorial no horizonte 2025. O modelo territorial estrutura-se em quatro grandes vetores de identificação e organização espacial dos recursos territoriais:

- 1º. Riscos;
- 2º. Recursos naturais e ordenamento agrícola e florestal;
- 3º. Sistema urbano;
- 4º. Acessibilidade e conectividade internacional.

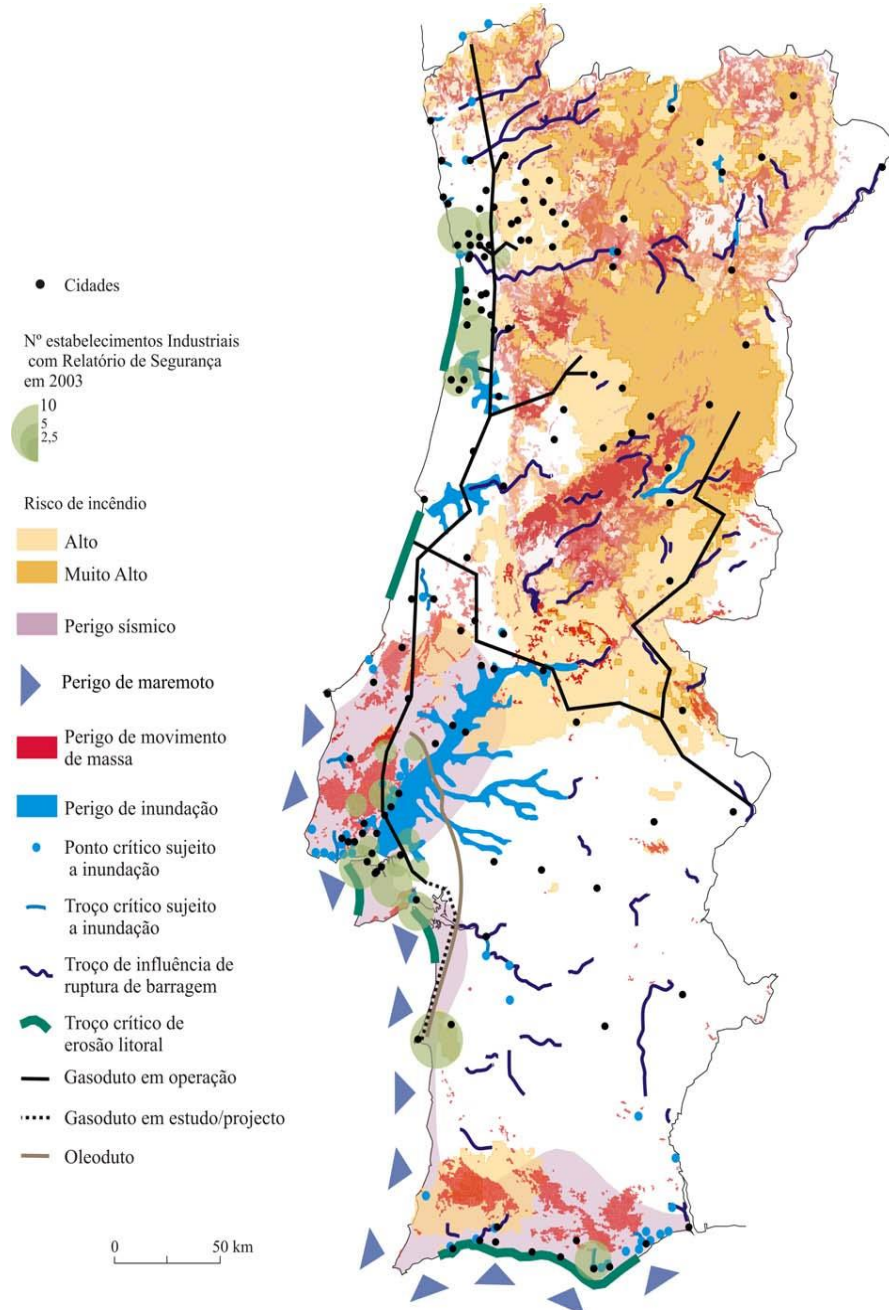
### PREVENÇÃO E REDUÇÃO DE RISCOS

A consideração do sistema de prevenção de riscos como um dos quatro vetores do modelo territorial constitui uma opção com importante significado. De facto, nas últimas décadas, pela força dos factos e do avanço do conhecimento científico, agudizou-se a consciência de que existem riscos diversos ameaçadores das populações e dos territórios, os quais pela sua dimensão e complexidade devem ser colocados no topo da agenda política. A situação geográfica e as características geológicas e climáticas de Portugal, nos territórios do continente e nas regiões insulares, tendo ainda em consideração o contexto atual das alterações climáticas, exigem uma monitorização e gestão preventivas dos diversos riscos naturais ou antrópicos.

Para diferentes escalas temporais e espaciais de ocorrência e respetivos efeitos no território, pode identificar-se um conjunto abrangente de vulnerabilidades e riscos: atividade sísmica, movimentos de massa, erosão do litoral e instabilidade das arribas, cheias e inundações, incêndios florestais, secas e desertificação, contaminação de massas de água, contaminação e erosão de solos, derrames acidentais no mar, rutura de barragens e riscos associados a diversas infraestruturas e acidentes industriais graves. A inclusão deste vetor no modelo territorial do PNPOP significa, assim, que a gestão preventiva de riscos constitui uma prioridade de primeira linha da política de ordenamento do território, sendo considerada uma condicionante fundamental da organização das várias componentes do modelo e um objetivo do programa das políticas do PNPOP e, ainda, um elemento obrigatório dos outros instrumentos de gestão territorial.

No sentido de evidenciar essa prioridade e condicionante, apresenta-se, na figura 8, um mapa que representa, para o território continental e a uma escala macroscópica, um subconjunto dos riscos e vulnerabilidades relevantes para o Ordenamento do Território, face à ocorrência de fenómenos naturais mais graves e de atividades humanas de perigosidade potencial. Trata-se, assim, de uma carta agregada de “Riscos” que tem um sentido amplo de identificação de temas específicos mais relevantes.

FIGURA 10 – RISCOS EM PORTUGAL CONTINENTAL



FONTE: IGM; IGP; DGE; IA; SIG PNPOT, 2006 IN PNPOT, 2006



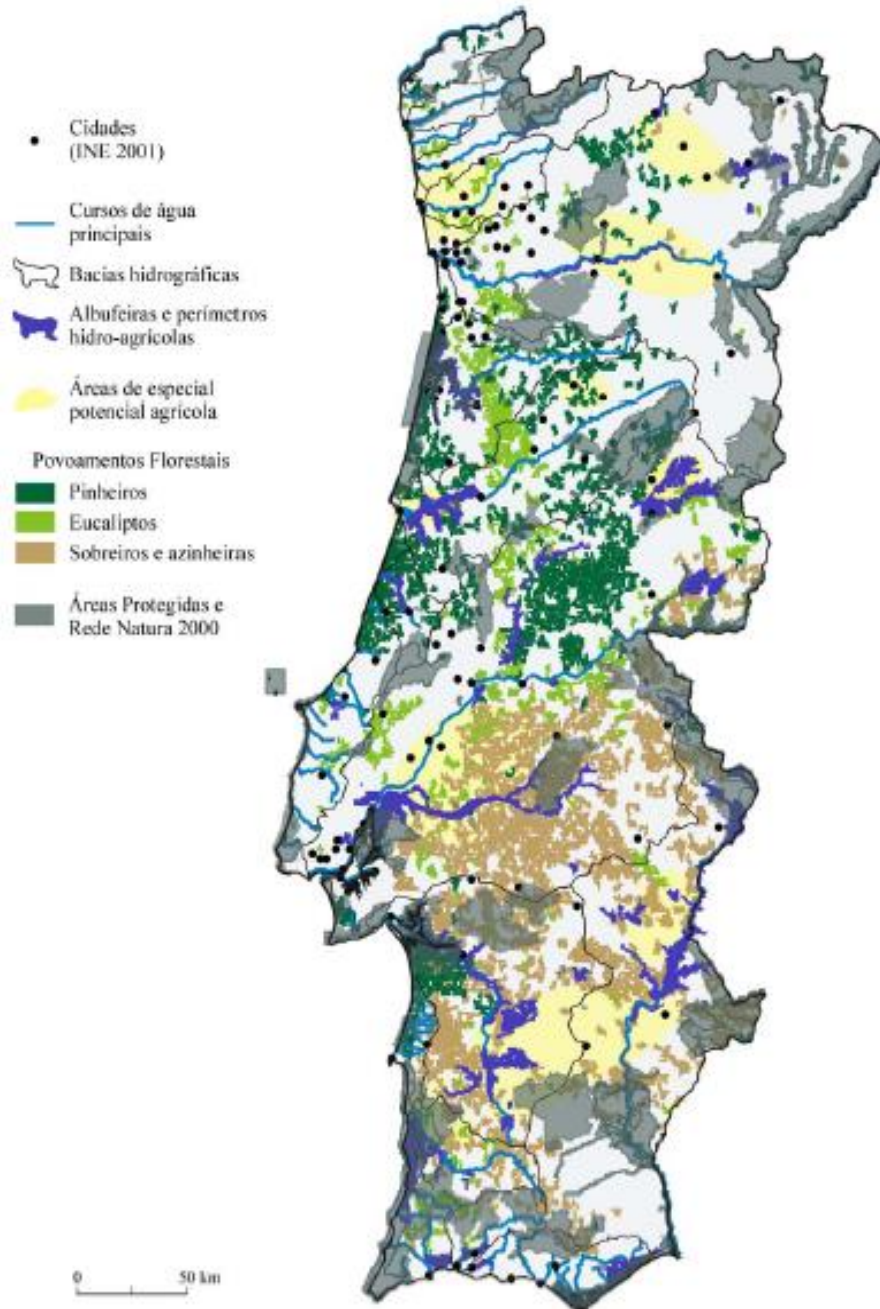
## RECURSOS NATURAIS E ORDENAMENTO AGRÍCOLA E FLORESTAL

Os sistemas considerados neste vetor mereceram um tratamento desenvolvido e aprofundado no âmbito do Relatório, em particular na parte dedicada aos recursos naturais e sustentabilidade ambiental e ao uso do solo e ordenamento agrícola e florestal. Igual destaque lhes é conferido na listagem de grandes problemas para o Ordenamento do Território e no enunciado das opções estratégicas. A mensagem mais forte que se transmite com a apresentação deste vetor na figura 9 é a de que a conservação e gestão sustentável dos recursos naturais exige a conjugação estreita dos três grandes sistemas, respetivamente, de gestão integrada da água, de ordenamento agrícola e florestal, e de conservação da natureza e da biodiversidade.

Trata-se de acolher uma convicção sucessivamente afirmada e fundamentada ao longo do Relatório e que tem o seu elemento mais exuberante e firme de enraizamento na perceção de que, numa perspetiva lúcida de desenvolvimento sustentável, a tríade dos recursos água-solo-biodiversidade é indissolúvel e só pode ser eficazmente gerida com o contributo daqueles três grandes sistemas e das políticas e atores que lhes dão vida nos vários domínios temáticos e níveis territoriais de intervenção.

Esta convicção, assim transformada em orientação de política, constitui um dos elementos fundamentais de estruturação do Programa de Ação do PNPOT.

FIGURA 11 – SISTEMAS NATURAIS E AGROFLORESTAIS EM PORTUGAL CONTINENTAL



FONTE: SIG PNPOT, 2006 IN PNPOT, 2006

## SISTEMA URBANO, ACESSIBILIDADE E CONECTIVIDADE INTERNACIONAL

Na figura 10 sintetizam-se os terceiro e quarto vetores do modelo territorial para Portugal Continental que também têm uma estreita interligação, constituindo no seu conjunto a espinha vertebral e uma estrutura determinante da organização do território e da sua projeção e competitividade internacional.

A importância que lhes é atribuída no quadro da política nacional de ordenamento e de desenvolvimento territorial está exuberantemente demonstrada e especificada quer na síntese dos grandes problemas, quer no enunciado das opções estratégicas e tem, compreensivelmente, amplo reflexo no desenho do Programa de Ação do PNPOP.

Os comentários seguintes, com que se encerra a apresentação do modelo territorial e o próprio Relatório, explicitam as principais opções que subjazem a estes dois vetores e que justificam a síntese final traduzida nesta figura:

1º. Os principais motores da competitividade situar-se-ão no litoral e estruturar-se-ão em torno de pólos urbanos articulados em sistemas policêntricos:

- ≥ o *Arco Metropolitano do Porto*, em que o Porto emerge como capital e como núcleo de um novo modelo de ordenamento da conurbação do Norte Litoral;
- ≥ 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;
- ≥ o *Arco Metropolitano de Lisboa*, centrado na capital e respetiva 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) e prolongando a sua influência direta em direção a Évora;
- ≥ o *Arco Metropolitano do Algarve*, polinucleado e tendencialmente linear, projetando o seu dinamismo, segundo modelos de desenvolvimento diferenciados, para o interior e ao longo da Costa Vicentina e do rio Guadiana.

2º. A construção do novo Aeroporto Internacional de Lisboa, o desenvolvimento da rede ferroviária de alta velocidade e a criação de um corredor multimodal para mercadorias que ligue o

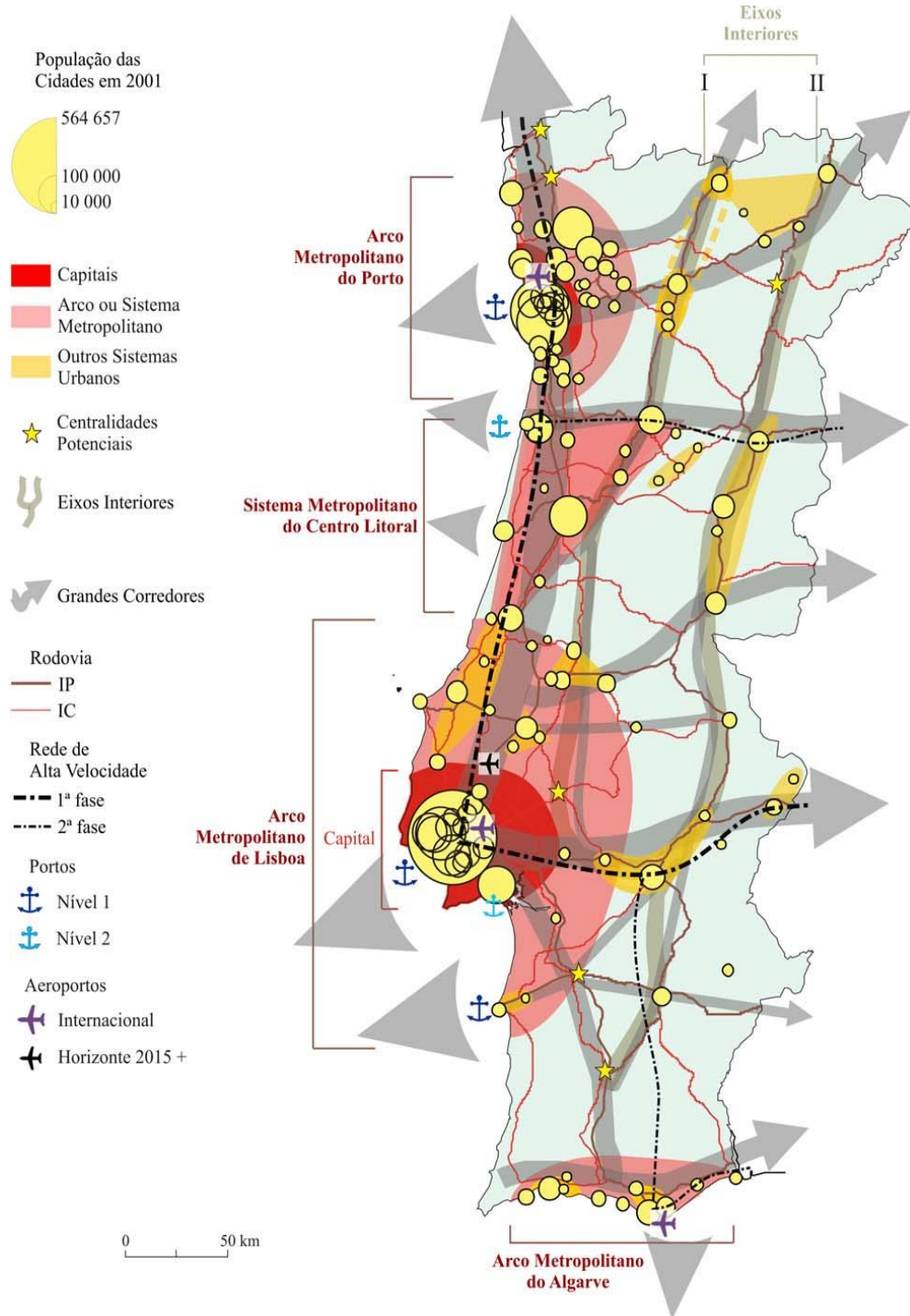
sistema portuário Lisboa/Setúbal/Sines a Espanha e ao centro da Europa, são elementos estratégicos na recomposição da rede de infraestruturas de conectividade internacional.

3º. A estrutura das acessibilidades internas define malhas de diferente densidade, facilitando o funcionamento em rede e a abertura ao exterior, articulando os diferentes modos de transporte numa lógica de complementaridade, especialização e eficiência. Para além dos principais pólos e sistemas urbanos que organizam o espaço nacional, as novas acessibilidades podem conferir melhorias de centralidade a certas localizações-chave (*centralidades potenciais*) em áreas frágeis do ponto de vista urbano, aumentando a capacidade de projetarem a sua influência sobre o território rural envolvente. No Modelo assinalam-se as seguintes seis *centralidades potenciais*: Valença; Ponte de Lima/Ponte da Barca; Moncorvo; Coruche; Alvalade/Ermidas; Ourique/Castro Verde.

4º. Para incrementar a coerência do conjunto do sistema urbano e o seu contributo para a competitividade e a coesão territorial, importa reforçar nos espaços não metropolitanos, nomeadamente no interior, a estrutura urbana constituída pelas cidades de pequena e média dimensão, privilegiando as ligações em rede e adensando uma malha de sistemas urbanos sub-regionais que favoreçam a criação de pólos regionais de competitividade.

5º. Em complementaridade das relações transversais litoral/interior, o aprofundamento das relações norte/sul baseadas em dois eixos longitudinais interiores (dorsais) de relacionamento interurbano, ao desenvolver o potencial de interação ao longo destes eixos urbanos, constituirá um fator importante de dinamização de uma extensa área do interior norte à serra algarvia, que representa cerca de 2/3 do território nacional. As principais portas terrestres de acesso a Espanha e ao continente europeu constituirão um dos esteios da dinâmica induzida pelo eixo mais interior que flanqueia a fronteira leste do país de norte a sul.

FIGURA 12 – SISTEMAS URBANO E ACESSIBILIDADES EM PORTUGAL CONTINENTAL



FONTE: SIG PNPOT, 2006 IN PNPOT, 2006

## 9\_ QUE ORIENTAÇÕES DO PNPOT PODEM CONTRIBUIR PARA O PDM DE BENAVENTE?

1. A nível Europeu, o *Esquema de Desenvolvimento do Espaço Comunitário* (EDEC) enuncia três grandes objetivos de política que podem e devem adotados pela estratégia de desenvolvimento de Benavente: i) coesão económica e social; ii) preservação do património natural e cultural; e iii) uma competitividade mais equilibrada do território europeu.
2. A nível Ibérico o PNPOT alerta para a necessidade de se promoverem esforços de cooperação no domínio dos valores ambientais, com destaque para a gestão conjunta dos recursos hidrológicos. Lembra ainda a importância do reforço do papel estruturante do eixo central da Península Ibérica (Lisboa - Madrid - Barcelona), estruturado por comboios de alta velocidade. Pelo quadro de recursos naturais e condições biofísicas do seu território, até na relação com a Reserva Natural do Estuário do Tejo, Benavente deve pensar em Redes Ibéricas e Internacionais.
3. A relação com a AML é evidenciada pela PROT-AML. Embora não fazendo parte da AML, Benavente tem uma relação de integração natural no seu seio. Mais ainda quando a concretização da A-10, da A-13, e dos futuros projetos do novo aeroporto de Lisboa e do TGV, tornarão o território de Benavente como o principal pulmão verde da Área Metropolitana de Lisboa. Este fenómeno, aliado ao aumento de mobilidade, promoveu o alargamento das bacias de emprego e a afirmação de complementaridades funcionais favoráveis a um maior policentrismo.
4. É evidente que deste facto decorrem importantes vantagens competitivas alicerçadas nas condições naturais singulares que lhe dão vantagem em termos de acessibilidade internacional e são importantes trunfos na atratividade internacional de atividades, eventos e fluxos turísticos.
5. A valia do património natural, algum integrado em espaços protegidos, o património, são fatores em que se pode apoiar um segmento turístico dinâmico e qualificado.
6. No Sistema Urbano e Acessibilidades defendido pelo PNPOT para Portugal Continental, Benavente surge integrado no Arco Metropolitano de Lisboa e na zona de influência de espaços Capitais. É um assumir da posição geoestratégica do concelho a nível Nacional e Internacional.

## CAPÍTULO 3 \_ PLANO ESTRATÉGICO NACIONAL DO TURISMO (PENT)

Para saber mais:

[http://www.turismodeportugal.pt/Portugu%C3%AAs/ProTurismo/pol%C3%ADticasestrat%C3%A9gicas/Documents/PENT\\_RCM%2024\\_2013\\_16%20abril.pdf](http://www.turismodeportugal.pt/Portugu%C3%AAs/ProTurismo/pol%C3%ADticasestrat%C3%A9gicas/Documents/PENT_RCM%2024_2013_16%20abril.pdf)

## 1\_ ENQUADRAMENTO

O Plano Estratégico Nacional do Turismo (PENT) é um programa do governo português que estabelece orientações que visam ao desenvolvimento do setor do Turismo em Portugal. Os objetivos deste programa são:

- ≥ Tornar Portugal um dos destinos de maior atratividade turística aproveitando os recursos existentes.
- ≥ Desenvolver o setor do Turismo através da qualificação e qualidade competitividade da oferta: riqueza ambiental/urbanística, formação dos recursos humanos, eficiência do setor privado e público.
- ≥ Fazer do turismo nacional uma das forças motrizes para o desenvolvimento social, económico e ambiental a nível local, regional e nacional

Portugal devido à sua localização geográfica e características geomorfológicas, possui vantagens competitivas que o potenciam para a atividade turística: condições climatéricas, recursos naturais e um vasto património cultural. Nesta condição o PENT determina as orientações para o estímulo de 10 produtos turísticos estratégicos:

- *Sol & Mar*
- *Golfe*
- *Turismo de Negócios*
- *City Break*
- *Touring - cultural e religioso*
- *Resorts Integrados e Turismo Residencial*
- *Turismo de Natureza*
- *Saúde e bem-estar*
- *Náutico e Cruzeiros*
- *Gastronomia e vinho*



## 2. O PENT E AS OPÇÕES DE POLÍTICAS NACIONAL DO TURISMO

No ano de 2010 é lançada a revisão do PENT, a qual estava prevista na RCM nº 53/2007. Trata-se de um trabalho intercalar cujo objetivo prende-se com *“a avaliação do caminho percorrido” e “a apreciação de um conjunto de propostas de revisão a submeter a apreciação pública”* para proceder *“aos ajustamentos necessários à estratégia definida”, tendo em conta “as evoluções da conjuntura do setor”*.

E delinear *“os programas de ação a executar até 2015 para assegurar a materialização da estratégia definida e a concretização da visão do Turismo”*

O documento em questão dá enfoque à crise financeira internacional de 2008 e 2009, a qual veio interromper a trajetória de crescimento que o setor turístico observava até à altura, comprometendo os objetivos delineados no PENT.

No cômputo geral, *“a visão definida no PENT para o Turismo nacional mantém-se globalmente válida, tendo sido identificada a oportunidade de a reforçar com dois aspetos, o enfoque num modelo de desenvolvimento sustentável e a diferenciação mais vincada por via de experiências marcantes e genuínas”*

Para o horizonte 2010-2015, tendo em conta que o contexto em que estamos inseridos é cada vez mais caracterizado pela competitividade, as linhas de orientação para a implementação do PENT será executada através de um conjunto de 11 programas de ação, estruturados em cinco eixos principais, a saber:

### EIXOS PRINCIPAIS:

#### I. Qualidade turística sustentável

- Sustentabilidade como modelo de desenvolvimento
- Qualidade de serviço e de recursos humanos
- Qualidade urbana, ambiental e paisagística

- Modernização dos agentes
- II. Enriquecimento da oferta
  - Experiências e conteúdos
  - Eventos potenciadores da notoriedade e atratividade do destino
- III. Produtos e destinos
  - Desenvolvimento de produtos estratégicos
  - Desenvolvimento dos destinos regionais
- IV. Mercados e acessibilidades
  - Estratégia de mercados emissores
  - Reforço de acessibilidades aéreas
- V. Promoção e distribuição
  - Melhor promoção, distribuição e venda

#### **PROGRAMAS DE AÇÃO:**

1. **Sustentabilidade como modelo de desenvolvimento** – Desenvolver o turismo sustentável potenciando cadeias de valor relacionadas, dinamizando a economia local, conservando o meio ambiente e fomentando práticas ambientalmente responsáveis por parte de todos os agentes e, demonstrando que o turismo não só não destrói como adiciona valor e qualidade de vida.
2. **Mercados emissores** – Assumir o mercado espanhol como prioritário para o crescimento externo, defender a posição no Reino Unido, Alemanha e França (com ofertas segmentadas) e dinamizar o crescimento em oito mercados, nos quais se destacam o Brasil que se assume como aposta e os países escandinavos pelo seu contributo para atenuar a sazonalidade e pela adesão ao golfe e ao turismo náutico.
3. **Acessibilidades aéreas** – Manter as ligações aéreas conseguidas nos últimos três anos, continuando o esforço de abertura de novas rotas e de aumento de frequências providas de rotas de reconhecido interesse turístico para Portugal.
4. **Estratégia de produtos** – Desenvolver e estruturar uma oferta multiproduto nas várias regiões, renovando a oferta de “Sol & Mar”, apostando numa estruturação do turismo cultural e religioso e reforçando a aposta no golfe, no turismo de negócios e na estruturação do turismo de saúde e bem-estar enquanto atenuadores da sazonalidade.
5. **Regiões e pólos** – Assumir as Entidades Regionais de Turismo / Direções Regionais do Turismo como motores da estruturação e enriquecimento da oferta local, dinamizando o envolvimento do tecido empresarial e dos agentes públicos, devendo focar a sua ação na

melhoria dos produtos prioritários suportados nos seus recursos turísticos distintivos e assentar nestes o seu esforço promocional.

6. **Promoção e distribuição** – Reforçar a capacidade de venda do setor, fomentar a promoção e distribuição online, alinhar os investimentos promocionais por mercado com o seu peso relativo nas receitas e com os objetivos de desenvolvimento prospetivados, adequando também o mix de instrumentos de promoção em função da respetiva eficácia.
7. **Experiências e conteúdos** – Desenvolver e inovar conteúdos tradicionais portugueses que constituam fatores diferenciação turística e estejam na base de experiências marcantes e genuínas, constituindo também novas oportunidades de atividade económica.
8. **Eventos** – Dinamizar um calendário anual de eventos nacionais que reforcem a notoriedade do destino e a captação de turistas internacionais, bem como um calendário de eventos regionais que incluam uma mostra da história, tradições e cultura locais e cuja autenticidade enriqueça a experiência do turista.
9. **Qualidade urbana, ambiental e paisagística** – Assumir a qualidade urbana, ambiental e paisagística como uma componente fundamental de valorização e qualificação do destino Portugal assegurando, para tal, um maior envolvimento neste domínio por parte das entidades ligadas ao Turismo, que deverão ser responsáveis por intervenções.
10. **Qualidade de serviço e dos recursos humanos** – Reforçar a qualidade do Turismo português ao longo dos momentos de interação com o turista, nomeadamente através de operacionalização de um sistema de qualidade turística e da formação e valorização dos recursos humanos, com instrumentos de avaliação regular.
11. **Eficácia e modernização da atuação dos agentes públicos e privados** – Facilitar a interação das empresas com o Estado, promover a difusão do conhecimento e estimular a inovação e modernização empresarial, em particular no tocante à promoção e comercialização.

Os produtos estratégicos continuam a ser válidos, são por isso:

*Sol & Mar*

*Golfe*

*Turismo de Negócios*

*City Break*

*Touring - cultural e religioso*

*Resorts Integrados e Turismo Residencial*

*Turismo de Natureza*

*Saúde e bem-estar*

*Náutico e Cruzeiros*

*Gastronomia e vinho*

A Estratégia em curso no Concelho de Benavente na área do desenvolvimento do setor do Turismo enquadra-se perfeitamente nesta visão estratégica do desenvolvimento. O Golfe associado ao Turismo Residencial, o Turismo de Natureza e o Touring, são produtos já hoje com fortes dinâmicas de investimento e com perspetivas de crescimento bastante atrativas. Paisagem, Ambiente Natural e Cultura e tradição são elementos centrais na aposta de desenvolvimento do setor. O mundo equestre e a Lezíria representam um capital de Imagem que importa explorar.

### 3. O PENT E BENAVENTE

Benavente possui vantagens competitivas que potenciam o desenvolvimento do turismo local:

- Condições climatéricas – temperaturas amenas todo o ano; reduzida precipitação fora do inverno; elevado número de dias de sol e horas de luz por ano;
- Recursos naturais, ambientais, culturais e património local;
- Aproveitamento do Tejo como elemento turístico;
- Proximidade e boas acessibilidades a Lisboa;
- Fixação do futuro aeroporto de Lisboa;
- Produtos regionais prestigiados e garantia de atratividade turística – cavalo;
- Solo mais barato comparativamente com outras regiões próximas de Lisboa.

Considerando estas características, importa apostar do desenvolvimento dos seguintes produtos turísticos estratégicos definidos no PENT: *Touring*, Turismo de Negócios, Turismo de Natureza, Golfe, *Resorts* Integrados e Turismo Residencial.

**TOURING**

- ≥ A prática de cavalo e a riqueza patrimonial e paisagística, nomeadamente o Tejo são potencialidades para a realização de *tours* de índole geral ou temática.
- ≥ Cross-selling com outros municípios e/ou regiões – promover produtos turísticos que poderão interessar a turistas que viajam por outras intenções e que, uma vez no destino, procuram engrandecer a sua experiência turística com a realização de *tours* ou circuitos ocasionais.

**TURISMO DE NATUREZA**

- ≥ Lezíria do Tejo e a sua atratividade devido à multiplicidade de recursos naturais - fauna, flora, ecossistemas e existência de espaços naturais protegidos.
- ≥ Práticas *soft* de atividades de recreio - excursões, passeios pedestres e equestres, observação da fauna, ou *hard* - desportos radicais.

**GOLFE**

- ≥ A proximidade de Benavente a Lisboa e ao futuro aeroporto da cidade, e as condições climatéricas e geomorfológicas são potenciais para a prática deste desporto e até para o Torneio Anual de Golfe que pode atrair turistas adeptos da modalidade, de todo o mundo.

**RESORTS INTEGRADOS E TURISMO RESIDENCIAL**

- ≥ A aquisição de [habitação em ambiente rural](#) – tem como vantagens a proximidade a Lisboa, a riqueza dos recursos naturais e as boas condições climatéricas são importantes fatores de atratividade neste domínio.

**TURISMO DE NEGÓCIOS**

- ≥ Proximidade a Lisboa e ao futuro aeroporto/ cidade-aeroporto é um fator essencial para a fixação de atividades económicas em Benavente e pode constituir-se num fator multiplicador e dinamizador da economia local.

PRODUTOS TURÍSTICOS ESTRATÉGICOS	RECOMENDAÇÕES
<i>Touring</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Integrar a oferta dos vários tipos de rotas turísticas.</li> </ul>
Turismo de Natureza	<ul style="list-style-type: none"> <li>Reforço das infraestruturas e equipamentos turísticos de apoio: informação, estruturação de itinerários; rede de postos de observação de fauna e de casas de natureza de apoio</li> </ul>
Golfe	<ul style="list-style-type: none"> <li>Garantia das infraestruturas, e equipamentos básicos necessários à prática de golfe por forma a garantir o serviço de qualidade e que facilita à inserção nos circuitos internacionais.</li> </ul>
<i>Resorts</i> Integrados e Turismo Residencial	<ul style="list-style-type: none"> <li>Planeamento dos <i>resorts</i> integrados e da sua gestão integrada – adaptação à realidade local.</li> </ul>
Turismo de Negócios	<ul style="list-style-type: none"> <li>Melhoria e aumento da oferta de hotelaria e restauração da zona; eventos relacionados com os produtos turísticos da zona, etc...</li> <li>Reforço das infraestruturas locais.</li> </ul>
Numa perspetiva transversal	<ul style="list-style-type: none"> <li>Fomentar o envolvimento dos vários agentes da zona -parcerias público-privadas: exemplo: coordenação entre promotores de projetos-âncora e pequenas empresas prestadoras de serviços de apoio - percursos, animação, informação.</li> <li>Conceber uma marca para Benavente e municípios vizinhos sendo o Tejo um elemento convergente e que sirva de promotor dos produtos locais</li> <li>Incrementar a formação turística, adaptada a cada produto turístico estratégico específico</li> </ul>

## CAPÍTULO 4\_ NOVO AEROPORTO DE LISBOA (NAL)

Em 2005 o Governo português decide avançar para a construção de um novo aeroporto em Portugal, mais propriamente na região de Lisboa, isto por se considerar que o aeroporto da Portela, confinado nos perímetros urbanos da cidade de Lisboa apresenta “limitações face às previsões de aumento do tráfego aéreo”. O objetivo deste novo aeroporto é o “dotar o País de uma infraestrutura aeroportuária com características modernas, com grande capacidade e qualidade de resposta, no âmbito de uma estratégia nacional para o setor dos transportes, e do transporte aéreo em particular.”<sup>1</sup>

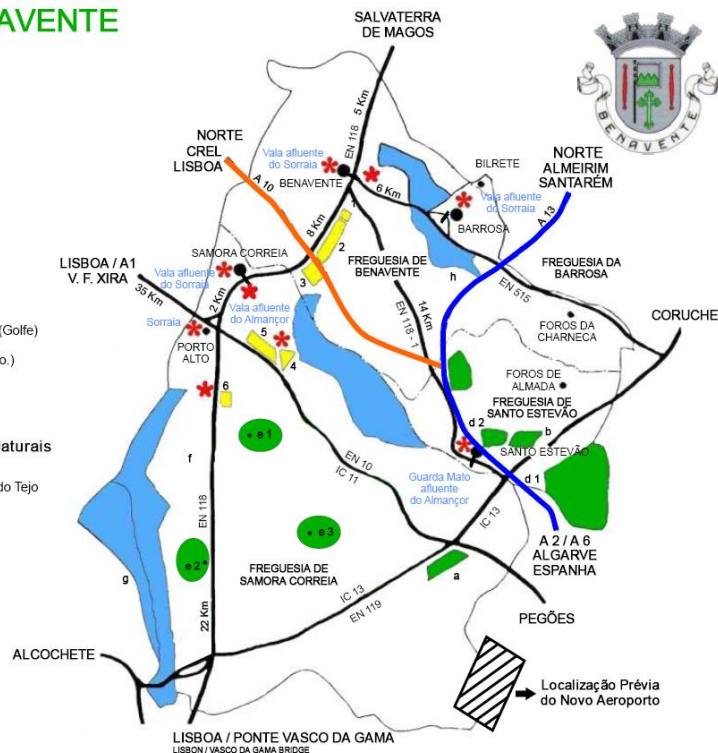
Depois de vários estudos comparativos, o Novo Aeroporto de Lisboa foi escolhido para ser construído nos terrenos correspondentes ao Campo de Tiro de Alcochete, sendo 80% deste pertencente ao concelho de Benavente, em detrimento da localização anteriormente definida: a Ota. No Plano Diretor do Novo Aeroporto de Lisboa vem referido que o Campo de Tiro de Alcochete “possui vantagens significativas em termos de disponibilidade de terreno utilizável e de flexibilidade operacional e comercial a longo prazo.”.

FIGURA 14 – FOLHETO INFORMATIVO DA CMB

## MUNICÍPIO DE BENAVENTE

### LEGENDA / LEGEND

	E.T.A.R. / Rwts
	Loteamentos Industriais Industrial Areas
1	Sovém
2	Fazendas Novas
3	Vale Tripeiro
4	Murteira
5	E.N. 10
6	Construtora Abrigo
	Áreas Turísticas Touristic Areas
a	Portucalé / Golfe
b	Zambujeiro (Desp. Equestre / Polo)
c	CIHA - AROEIRA / Vila Santo Estevão (Golfe)
d1	Mata do Duque (Desp. Equestre)
d2	Mata do Duque (Sesmarias e Habitação.)
e	Companhia das Lezírias
e1	Coudelaria - Centro Desp. Equestre
e2	Enoturismo
e3	Agroturismo
	Áreas Protegidas / Reservas Naturais Protected Areas / Natural Reserves
f	RNET - Reserva Nacional do Estuário do Tejo
g	RIP - Reserva Integral de Pancas
h	Paul de Trejoito (Sorraia)
	Rede Viária / Roads
	Existente / Existent
	A10 / A13
	



<sup>1</sup> Avaliação Ambiental Estratégica do Estudo para a Análise Técnica Comparada das alternativas de localização do Novo Aeroporto de Lisboa na zona da Ota e na zona do Campo de Tiro de Alcochete – Relatório Ambiental – Versão Final



Campo de Tiro de Alcochete (CTA) está localizado a cerca de 40 km a Leste da cidade de Lisboa. O CTA é um espaço de cerca de 7450 que pertence na sua maioria ao concelho de Benavente – Freguesia de Samora Correia, e ao Concelho do Montijo – Freguesia de Canha. Esta área contém as instalações das Forças Armadas que servem de apoio à carreira de tiro e a outras funções militares, assim como uma pista de aviação de utilização ocasional e uma imensa área rural de eucaliptal, mas também destinada ao montado e ao regadio. O CTA situa-se na margem esquerda do rio Tejo e é limitada a Poente pelo pela EN 118 e aproxima-se a Nascente da EN10 e da A13. Dos 7450 ha do CTA, o NAL corresponderá a 1800 ha (25% da área total). Sendo necessário aumentar o número de pistas ou incorporar uma cidade aeroportuária, é possível integrar estes nos 7450 ha do CTA, mesmo incluindo uma zona tampão e de preservação ambiental. Em recurso poderão ainda ser utilizadas áreas contíguas ao CTA.

**OBJETIVOS ESTRATÉGICOS DA NAL E FUTURA CIDADE AEROPORTUÁRIA** compatíveis com os propósitos de desenvolvimento socioeconómico do município de Benavente

- ≥ “Constituir uma alavanca relevante das atividades empresariais e do desenvolvimento económico à escala local, regional, nacional e internacional, tornando-se fator decisivo internacionalização e competitividade da economia portuguesa.
- ≥ Dispor de um sistema de transportes eficiente, tecnicamente viável e centrado na articulação modal, fazendo parte integrante da modernização das acessibilidades na Região.”
- ≥ A progressiva incorporação da função de infraestrutura aeroportuária, desenvolvida numa lógica de eficiência operacional, em plataformas e nós integrados em redes internacionais e dotados de formas de intermodalidade alargada, desenvolvidas numa lógica de eficácia competitiva.
- ≥ A progressiva afirmação dos aeroportos como espaços de aglomeração de atividades e serviços onde os elementos de mobilidade e conectividade global ou internacional surgem como novos fatores competitivos potenciadores de oportunidades para o transporte aéreo, para as empresas utilizadoras e para os territórios da respetiva área de influência.
- ≥ A progressiva necessidade de estreitamento das formas de cooperação nomeadamente entre os operadores de aeroportos, as companhias de aviação e os restantes operadores e prestadores

de serviços diretamente associados ao “setor” do transporte aéreo, como elemento indispensável de sustentabilidade.

- ≥ O progressivo alargamento do âmbito das atividades associáveis à exploração de um aeroporto, seja pela pressão de obtenção de receitas, seja pela possibilidade de captação de sinergias associadas às “economias de aglomeração”.<sup>2</sup>

### DEFINIÇÃO DE CIDADE-AEROPORTO – UM MODELO A SEGUIR POR BENAVENTE?

**aerotropolis** *A city in which the layout, infrastructure, and economy are centered around a major airport.<sup>3</sup> A population and business center formed around an airport in the way that cities once formed around ports or crossroads.<sup>4</sup>*

Nos dias de hoje, planear a instalação de um aeroporto não implica apenas a construção da infraestrutura por si só; passa também por criar um espaço envolvente que potencie o desenvolvimento regional através da fixação de atividades económicas e que estimule a geração de riqueza e promova o emprego. As cidades-aeroporto ou *aerotropolis* concentram atividades urbanas que podem ou não estar relacionadas com a atividade aeroportuária, sendo elas menos relacionadas com o uso residencial e mais com o da concentração de serviços e das tecnologias da informação e comunicação. Estas cidades agregam as seguintes categorias:

- ≥ Fornecimento de infraestruturas
- ≥ Fornecimento de serviços às empresas (“B2B”)
- ≥ Fornecimento de serviços aos consumidores (“B2C”), numa dinâmica em que a “aviação” e “não-aviação”, se articulam

As cidades-aeroporto normalmente atraem atividades relacionadas com o indústria informática, as telecomunicações, a logística, a hotelaria, os centro comerciais, complexos culturais e desportivos, parques de negócios, escritórios para pessoas que viajam regularmente, ...

<sup>2</sup> Avaliação Ambiental Estratégica do Estudo para a Análise Técnica Comparada das alternativas de localização do Novo Aeroporto de Lisboa na zona da Ota e na zona do Campo de Tiro de Alcochete – Relatório Ambiental – Versão Final

Michael Brink, "Officials Are Trying to Raise a City in the Shadow of Detroit's Airport" 3

<sup>4</sup> John Kasarda, idem

No mundo existem vários exemplos deste tipo de cidades: Amesterdão, Washington, Seoul, Bangucoque, Dubai, etc...

## CONSERVAÇÃO DA NATUREZA E BIODIVERSIDADE

A Biodiversidade local associada sobretudo ao Estuário do Tejo irá sofrer impactos nocivos inevitáveis e incontornáveis com a construção da NAL. Estes impactos negativos são considerados de grau médio – impactes potencialmente muito negativos - pois existe uma elevada incerteza relativamente aos procedimentos recorrentes do projeto e nas implicações a ter na transformação do uso do solo sobretudo no que se refere às áreas Classificadas do Estuário do Tejo e áreas de montado e também relativamente à migração das aves do Estuário.

Para os danos na biodiversidade local foram definidas as seguintes orientações <sup>5</sup>:

- i) Alargamento da Reserva Natural do Estuário do Tejo, de forma a fazê-la coincidir com os limites das correspondentes Zona de Proteção Especial de Aves (ZPE) e Sítios de Importância Comunitária (SIC);
- ii) Constituição de uma zona tampão em volta da ZPE/SIC do Estuário do Tejo, incluindo as zonas de maior valor ecológico da sua envolvente;
- iii) Proteção da área do CTA não afetada pela implantação do NAL, englobando-a na SIC do Estuário do Tejo.
- iv) Reorganização da Estrutura Ecológica Regional da AML e melhoria da sua articulação com a do Alentejo, de forma a fazer face ao previsível aumento da pressão sobre as áreas estruturantes e vitais, bem como ao estrangulamento de corredores ecológicos.
- v) Promoção de medidas de compensação funcionais, tendo em vista a recuperação ou melhoria da qualidade ambiental de núcleos chave de vegetação espontânea, em particular zonas húmidas ou com lagoas temporárias, da zona tampão e da rede de corredores e áreas nucleares na margem sul da AML.

---

<sup>5</sup> Avaliação Ambiental Estratégica do Estudo para a Análise Técnica Comparada das alternativas de localização do Novo Aeroporto de Lisboa na zona da Ota e na zona do Campo de Tiro de Alcochete – Relatório Ambiental – Versão Final

vi) Constituição de uma rede de corredores ecológicos que minimize o efeito de isolamento da ZPE/SIC do Tejo, permitindo ligações ao Estuário do Sado, montados de Coruche, etc, onde seja fortemente condicionada a artificialização do território.

vii) Seleção de uma orientação das pistas que minimize as interferências com os movimentos de aves, que não comprometa a operacionalidade do aeroporto mas reduza os riscos de colisão e os impactes negativos sobre espécies de conservação prioritária.

viii) Criação de áreas alternativas de alimentação de aves aquáticas, nomeadamente do maçarico-de-bico-direito, caso seja necessário limitar a sua utilização de áreas incompatíveis com a segurança aeronáutica.”

ix) Gestão avifaunística dos açudes de Vale Migalhas, Prudência Norte, Prudência Sul, Carro Quebrado, Aranha, Rola e Pulgas e do arrozal da Mata do Duque, onde o elevado número de aves aquáticas atualmente existente poderá resultar em risco acrescido de colisão com aeronaves.

x) Compensação da perda do Açude do Areeiro, através da criação de uma zona húmida favorável para aves aquáticas, num local onde não haja risco de colisão das aeronaves com aves.”

## ACESSIBILIDADES

Para aceder à NAL pretende-se a construção de uma nova autoestrada entre nós da A12 - A13 e a construção de outros novos acessos de ligação IC3-IC13 (previsto no relatório Avaliação Ambiental Estratégica do Estudo para a Análise Técnica Comparada das alternativas de localização do NAL na zona da Ota e na zona do CTA) e IC13-A33, assim como o futuro IC11 de ligação A8 – A10 (ambos previstos no Plano Rodoviário Nacional). Este último poderá permitir um acesso de qualidade à A8, A1, A2 e A6.

O traçado previsto de alta velocidade está programado para passar a Sul do CTA, podendo ter várias ligações possíveis à bitola europeia: Porto – Aveiro – Coimbra – Leiria – G.Oriente – NAL (CTA); Porto – G. Oriente – NAL (CTA); *Shuttle* ferroviário G. Oriente – NAL (CTA).

Pretende-se a construção duma linha de comboio semiexpresso de ligação da NAL à rede de metro da cidade de Lisboa.

No que se refere às ligações ferroviárias convencionais estão previstos ramais de ligação do NAL até à Linha de Cintura de Lisboa: Sete Rios – Entrecampos – Roma/Areeiro – Pinhal Novo – NAL num percurso que demorará cerca de 33 minutos.

### **ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO – DIRETRIZES**

A construção do NAL no CTA implica mudanças profundas na transformação e uso do solo dos municípios afetos, nomeadamente Benavente, e neste âmbito importa:

- ≥ Estabelecer as medidas jurídico-administrativas e de gestão do território relativas ao controlo do uso do solo no território de incidência do NAL;
- ≥ Rever/concluir os instrumentos de gestão territorial como sejam o PROT Oeste e Vale do Tejo e dos PDM do concelho de Benavente e municípios contíguos.
- ≥ Preservar o potencial agrícola, contendo a edificabilidade nas áreas agrícolas, ressalvando apenas a construção de instalações de apoio à atividade agrária, na zona adjacente ao NAL num raio de 20-25 km.

## CAPÍTULO 5\_ PLANO REGIONAL DE ORDENAMENTO FLORESTAL\_ RIBATEJO [PROF\_R]

Saber mais

Texto e imagens extraídos de <http://www.icnf.pt/portal/florestas/profs/ribatej>

76/127

RELATÓRIO DO PLANO, MARÇO 2015

## 1\_ PONTOS FORTES E PONTES FRACOS E OS OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

A Área de Intervenção do Plano Regional de Ordenamento Florestal do Ribatejo inclui as NUT III (nomenclatura das Unidades Territoriais para fins estatísticos) Lezíria e Médio Tejo. Estão assim integrados no PROF Ribatejo os seguintes concelhos: Coruche, Benavente, Salvaterra de Magos, Alpiarça, Almeirim, Cartaxo, Azambuja, Rio Maior, Alcanena, Torres Novas, Entroncamento, Ourém, Tomar, Vila Nova da Barquinha, Constância, Ferreira do Zêzere, Abrantes, Sardoal e Chamusca. Consultando os elementos disponíveis no site referido é possível ficarmos com uma ideia dos objetivos a que o PROF se propõe. Procurou-se sintetizar um conjunto de preocupações constante do PROF e que certamente, darão pistas para a definição de estratégias de desenvolvimento municipal.

“ O Ribatejo destaca-se no contexto florestal nacional pelo elevado potencial produtivo para as espécies das principais fileiras florestais e pela sua posição geográfica privilegiada, a que acresce o potencial para o desempenho harmonioso das diversas funções dos espaços florestais.”

O PROF define “ (...) os objetivos gerais e específicos para os espaços florestais da região em função do diagnóstico da situação atual decorrente da Base de Ordenamento e dos objetivos e princípios orientadores da Lei de Bases da Política Florestal.”

O PROF estrutura os objetivos em dois níveis: “ num primeiro nível são estabelecidos os objetivos estratégicos, ou gerais, que norteiam a atuação na região e num segundo nível são estabelecidos os objetivos específicos desenvolvidos para a região e para as sub – regiões homogéneas, considerando as suas especificidades e a hierarquia das funcionalidades dos espaços florestais.”

Através de uma SWOT (Strengths, Weaknesses, Opportunities and Threats, ou Forças, Fraquezas, Oportunidades e Ameaças) identificam-se as variáveis chave a ter em consideração na formulação dos objetivos estratégicos do plano. Os fatores internos (pontos fortes, pontos fracos) decorrem em grande medida da análise efetuada na base de ordenamento e identificam as vantagens competitivas da região bem como os principais estrangulamentos ao desenvolvimento da atividade. Os fatores externos (oportunidades e ameaças) são identificados através de uma análise do contexto do setor florestal a nível nacional e internacional.



## PROF – RIBATEJO

## FATORES INTERNOS - PONTOS FORTES

- ELEVADA PRODUTIVIDADE POTENCIAL PARA AS ESPÉCIES DAS PRINCIPAIS FILEIRAS FLORESTAIS (PINHEIRO BRAVO, SOBREIRO E EUCALIPTO)
- APTIDÃO PARA UM CONJUNTO DE ESPÉCIES QUE PERMITE A DIVERSIFICAÇÃO DA COMPOSIÇÃO DO MOSAICO FLORESTAL
- ESTRUTURA FUNDIÁRIA FLORESTAL NOS CONCELHOS A SUL DO TEJO, COM EXPLORAÇÕES FLORESTAIS DE DIMENSÃO MÉDIA ELEVADA
- ÁREAS DE ELEVADO VALOR PARA A CONSERVAÇÃO DA BIODIVERSIDADE
- PROXIMIDADE GEOGRÁFICA DE INDÚSTRIAS TRANSFORMADORAS DA FILEIRA FLORESTAL
- DINAMISMO ASSOCIATIVO DOS PRODUTORES FLORESTAIS (SOBRETUDO NOS CONCELHOS A SUL DO TEJO: ABRANTES, CHAMUSCA, CORUCHE)
- ELEVADO GRAU DE COBERTURA PELO REGIME CINEGÉTICO ESPECIAL.
- APTIDÃO CINEGÉTICA GLOBALMENTE ELEVADA COM DESTAQUE PARA AS ESPÉCIES DE CAÇA MENOR
- EXISTÊNCIA DE ENSAIOS NA REGIÃO DE EXPERIMENTAÇÃO DE MELHORAMENTO FLORESTAL DE ALGUMAS DAS ESPÉCIES COM INTERESSE PARA A REGIÃO (INICIATIVA PÚBLICA [PINHEIRO BRAVO E PINHEIRO MANSO], INICIATIVA PRIVADA [EUCALIPTO])
- MODERNIZAÇÃO TECNOLÓGICA DOS AGENTES DA FILEIRA FLORESTAL EVIDENCIANDO DINÂMICA EMPRESARIAL (INDÚSTRIAS TRANSFORMADORAS, EMPRESAS DE EXPLORAÇÃO FLORESTAL, EMPRESAS DE SERVIÇOS)
- RISCO MÉDIO DE EROÇÃO BAIXO
- BOAS ACESSIBILIDADES RODOVIÁRIAS E FERROVIÁRIAS

**PROF – RIBATEJO****FATORES INTERNOS - PONTOS FRACOS**

- CONTINUIDADE DAS MANCHAS FLORESTAIS, SOBRETUDO DE PINHEIRO BRAVO E EUCALIPTO O QUE SE TRADUZ NUM RISCO DE INCÊNDIO ELEVADO
- GESTÃO E CONDUÇÃO FLORESTAL DÉBIL SOBRETUDO NOS CONCELHOS A NORTE DO TEJO ONDE A PROPRIEDADE FLORESTAL É MUITO FRAGMENTADA
- DEFICIENTE ESTRUTURAÇÃO DE INFRA – ESTRUTURAS IMPORTANTES PARA A DEFESA DA FLORESTA CONTRA INCÊNDIOS
- PROBLEMAS FITOSSANITÁRIOS SOBRETUDO NO PINHEIRO BRAVO E SOBREIRO. NO CASO DO PINHEIRO BRAVO PARTE DA REGIÃO ESTÁ INCLUÍDA NA ZONA AFETADA PELO NEMÁTODO DO PINHEIRO BRAVO.
- EXISTÊNCIA DE ZONAS SENSÍVEIS PARA A CONSERVAÇÃO DO SOLO E DA ÁGUA.
- DISPERSÃO DA PROPRIEDADE FLORESTAL EM PARTE DA REGIÃO (CONCELHOS A NORTE DO TEJO), IMPEDINDO UMA GESTÃO EFICIENTE E A RACIONALIZAÇÃO DAS AÇÕES DE DEFESA DA FLORESTA CONTRA INCÊNDIO
- ÁREAS FLORESTAIS POUCO INTERESSANTES SOB O PONTO DE VISTA PAISAGÍSTICO
- RISCO DE INCÊNDIO MÉDIO E MÉDIO ALTO EM PARTE DA REGIÃO
- DEFICIENTE CONHECIMENTO TÉCNICO / CIENTÍFICO AO NÍVEL DA GESTÃO E ORDENAMENTO FLORESTAL
- ABANDONO DE ATIVIDADES RURAIS IMPORTANTES PARA A CONSERVAÇÃO DA BIODIVERSIDADE

**PROF – RIBATEJO****FATORES EXTERNOS - OPORTUNIDADES**

- CRESCENTE CONSCIENCIALIZAÇÃO DA SOCIEDADE QUANTO À IMPORTÂNCIA DA FLORESTA E DA SUA DEFESA
- APOIOS ESPECÍFICOS PARA O SETOR FLORESTAL
- ORIENTAÇÕES POLÍTICAS E NOVO QUADRO LEGISLATIVO REFERENTE AO SETOR FLORESTAL (REGULAMENTAÇÃO DAS ZIF, LEGISLAÇÃO DE PREVENÇÃO DE INCÊNDIOS FLORESTAIS)
- CERTIFICAÇÃO DA GESTÃO FLORESTAL SUSTENTÁVEL
- PROPOSTA PARA O FINANCIAMENTO ESPECÍFICO DA REDE NATURA 2000
- CRESCENTE PROCURA DOS ESPAÇOS FLORESTAIS PARA LAZER E RECREIO
- COMISSÃO DE REARBORIZAÇÃO REGIONAL DAS ÁREAS ARDIDAS DE 2003

**PROF – RIBATEJO****FATORES EXTERNOS - AMEAÇAS**

- ALTERAÇÕES CLIMÁTICAS, TRADUZIDAS NUM MAIOR RISCO DE INCÊNDIO, NA MENOR PRODUTIVIDADE DOS POVOAMENTOS E NUMA MAIOR INCIDÊNCIA DE ATAQUES DE AGENTES BIÓTICOS
- INCONSTÂNCIA DAS POLÍTICAS E APOIOS COMUNITÁRIOS QUE DETERMINAM EM GRANDE MEDIDA AS OPÇÕES DE GESTÃO TOMADAS PELOS PROPRIETÁRIOS FLORESTAIS
- AUMENTO DA CONCORRÊNCIA AOS PRODUTOS FLORESTAIS LENHOSOS DEVIDO AO ALARGAMENTO DA UNIÃO EUROPEIA
- SUBSTITUIÇÃO DA CORTIÇA POR OUTRAS MATÉRIAS-PRIMAS
- ENVELHECIMENTO DA POPULAÇÃO RURAL COM ABANDONO DAS ATIVIDADES AGRÍCOLAS
- BAIXA VALORIZAÇÃO E APETÊNCIA DAS PROFISSÕES LIGADAS AO SETOR FLORESTAL O QUE PODE SER TRADUZIDO, POR EXEMPLO, NA DIMINUIÇÃO DA MÃO DE OBRA DISPONÍVEL PARA AS OPERAÇÕES FLORESTAIS E NO AUMENTO DOS CUSTOS DAS OPERAÇÕES FLORESTAIS

**Feita a análise SWOT e tendo por base:**

- a) Orientações de políticas e planos de nível nacional e os compromissos internacionais assumidos por Portugal, nomeadamente as orientações da Política Florestal nacional, consubstanciados na Lei de Bases da Política Florestal nacional e no Plano de Desenvolvimento Sustentável da Floresta Portuguesa.
- b) Diagnóstico estratégico realizado para a região, em que se identificam os fatores internos e externos que condicionam o desenvolvimento florestal na região.
- c) As indicações dadas pelos estudos relativos às alterações climáticas

**O PROF define como objetivos estratégicos****≥ Objetivos estabelecidos a partir dos Pontos fortes e Oportunidades**

- ≥ Melhorar a gestão florestal e condução dos povoamentos com ganhos de produtividade e rentabilidade das explorações florestais e em simultâneo promover a certificação da gestão florestal sustentável
- ≥ Melhorar o estado de conservação dos habitats classificados florestais e silvestres na região

**≥ Objetivos estratégicos estabelecidos a partir de Pontos fracos e Oportunidades**

- ≥ Diminuir significativamente as áreas florestais que não são sujeitas a qualquer tipo de condução. Ganhar coerência e racionalidade na gestão e condução das áreas florestais nas zonas onde a propriedade florestal é muito fragmentada através da constituição de unidades territoriais de dimensão adequada.
- ≥ Recuperação das áreas ardidas introduzindo modelos de organização territorial eficientes sob o ponto de vista da prevenção dos incêndios florestais.
- ≥ Melhorar o conhecimento técnico e científico relativo à gestão dos espaços florestais nas suas diversas vertentes, bem como a sua transferência para os diversos agentes do setor,
- ≥ Aumentar a qualidade paisagística dos espaços florestais e o seu contributo para o bem-estar das populações

**≥ Objetivos estratégicos estabelecidos a partir de Pontos fracos e ameaças**

- ≥ Diminuir a incidência territorial dos incêndios florestais de forma significativa, privilegiando as medidas de carácter preventivo, a estruturação coerente da Rede Regional de Defesa da Floresta Contra Incêndios e a diversificação da composição das áreas florestais

**≥ Objetivos estabelecidos a partir de Pontos fortes e Ameaças**

- ≥ Melhorar a qualificação técnica e profissional dos diversos agentes da fileira florestal de modo a fazer face aos desafios colocados ao setor.
- ≥ Diversificar as funcionalidades associadas aos espaços florestais, contribuindo para aumentar a rentabilidade das explorações florestais

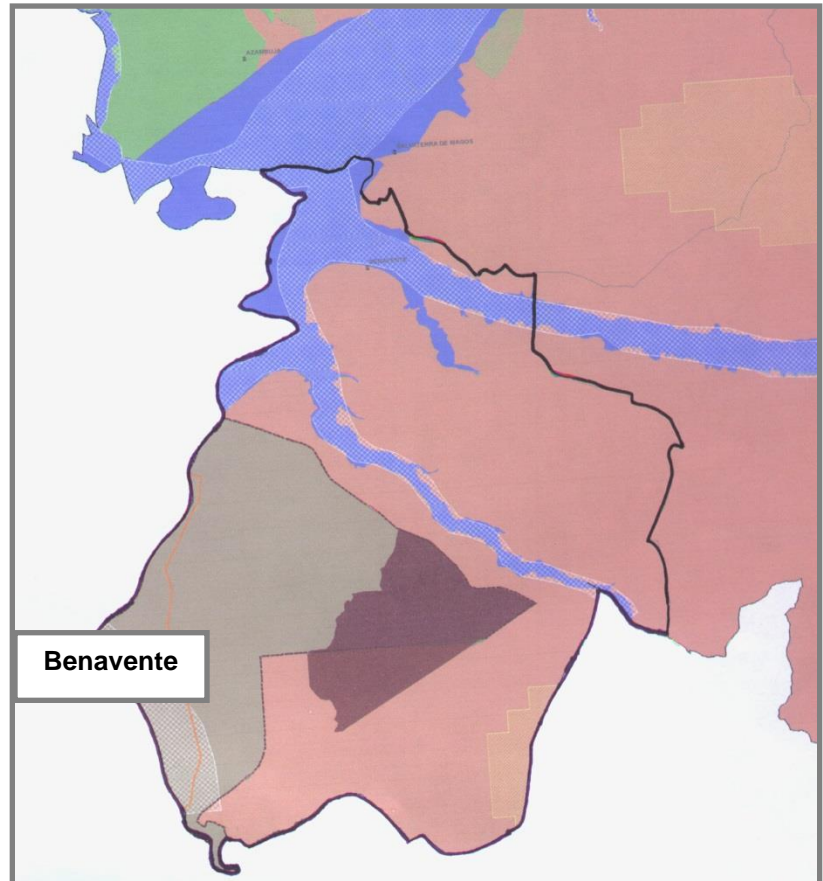
Registamos ainda que o PROF elege como a sua “ (...) visão para os espaços florestais do Ribatejo a partir da síntese do objetivos enunciados e que norteia as medidas a implementar é: “Espaços florestais centrados em lógicas de fileiras na região e preparados para alcançar objetivos de gestão multifuncional reconhecida”

FIGURA 15 – CARTA SÍNTESE DO PROF-RIBATEJO PARA BENAVENTE

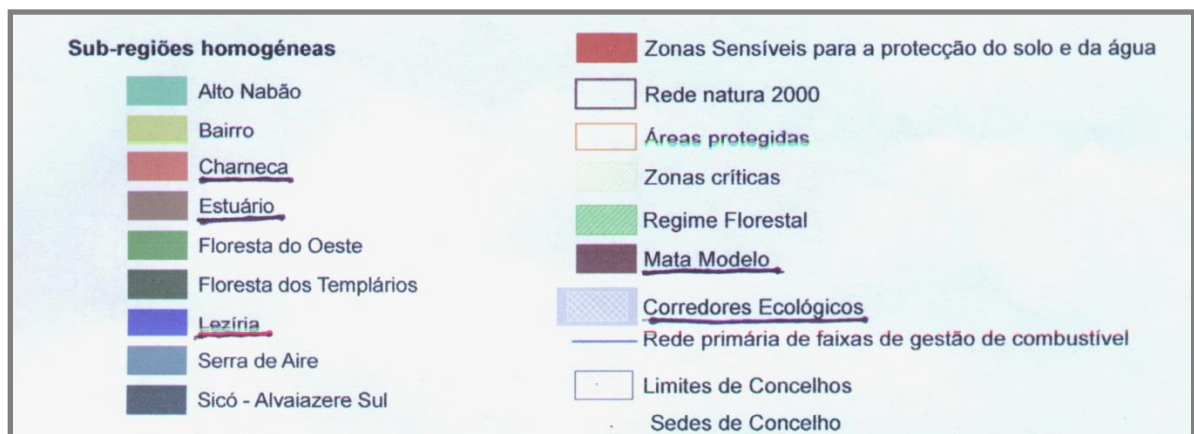
### Objetivos específicos

O PROF define “ (...) objetivos específicos ao nível das sub-regiões homogéneas, em consonância com os objetivos estratégicos definidos para a região, a partir da análise dos pontos fracos – fortes mais relevantes e considerando a hierarquia funcional proposta para cada uma das sub-regiões homogéneas.

Benavente tem o seu território inserido nas Sub Regiões Homogéneas Charneca, Lezíria e Estuário.



EXTRATO DA CARTA SÍNTESE DO PLANO REGIONAL DE ORDENAMENTO FLORESTAL DO RIBATEJO



## 2\_ OBJETIVOS ESTRATÉGICOS E METAS POR SUBREGIÃO

### CHARNECA

Trata-se de uma sub – região com uma elevada potencialidade produtiva para as espécies das fileiras com interesse nacional, nomeadamente o pinheiro bravo, o sobreiro e o eucalipto e para algumas das espécies das fileiras regionais (destacando-se o pinheiro manso). O facto da dimensão média da propriedade ser elevada, com uma grande concentração das áreas florestais em explorações de grande dimensão determina uma melhor probabilidade de gestão eficiente e economicamente viável das áreas florestais. A diversificação das produções e funções associadas aos espaços florestais permite diminuir o risco associado aos investimentos florestais para além de proporcionar um aumento de receitas provenientes dos espaços florestais. A silvo – pastorícia associada ao montado e à criação de raças autóctones, tem ainda uma expressão relevante que importa manter e desenvolver. De igual modo a atividade cinegética pode contribuir para aumentar o rendimento associado aos espaços florestais. Possui zonas com risco de erosão considerável resultante da natureza dos solos, orografia e práticas culturais desajustadas. Esta sub-região possui ainda alguns espaços florestais com interesse para a conservação da natureza.

<b>HIERARQUIA DAS FUNÇÕES DOS ESPAÇOS FLORESTAIS</b>
1º FUNÇÃO: PRODUÇÃO 2º FUNÇÃO: SILVO – PASTORÍCIA, CAÇA E PESCA 3º FUNÇÃO: PROTEÇÃO CONSIDERA-SE COMO 4º FUNÇÃO “ A CONSERVAÇÃO DE HABITATS, DE ESPÉCIES DA FAUNA E DA FLORA E DE GEOMONUMENTOS
<b>ANÁLISE PONTOS FORTES</b>
PONTOS FORTES MAIS RELEVANTES ELEVADO POTENCIAL PRODUTIVO PARA AS ESPÉCIES DAS FILEIRAS COM INTERESSE NACIONAL: SOBREIRO, PINHEIRO BRAVO E EUCALIPTO E PARA AS ESPÉCIES DAS FILEIRAS COM INTERESSE REGIONAL, COM DESTAQUE PARA O PINHEIRO MANSO. DIMENSÃO MÉDIA DA PROPRIEDADE ELEVADA APTIDÃO CINEGÉTICA GLOBALMENTE ELEVADA POTENCIALIDADE PARA O SILVO -PASTORÍCIA PRESENÇA DE HABITATS CLASSIFICADOS COM INTERESSE PARA A CONSERVAÇÃO DA NATUREZA (MONTADOS DE QUERCUS SPP DE FOLHA PERENE, FLORESTAS DE QUERCUS SUBER, FLORESTAS DE Q. ILEX E Q. ROTUNDIFOLIA, HABITATS RIPÍCOLAS, PARA REFERIR OS MAIS REPRESENTATIVOS
<b>ANÁLISE PONTOS FRACOS</b>
PONTOS FRACOS MAIS RELEVANTES ÁREAS ARDIDAS COM EXTENSÃO CONTINUIDADE DAS MANCHAS FLORESTAIS RESULTANDO NUM MAIOR RISCO DE INCÊNDIO FLORESTAL ENVELHECIMENTO E ESTADO FITOSSANITÁRIO DOS POVOAMENTOS DE SOBREIRO COM DEFICIENTE REGENERAÇÃO NATURAL LINHAS DE ÁGUA DEGRADADAS EROSIÃO DO SOLO MÉDIA A ELEVADA DEVIDO A PRÁTICAS DE CONDUÇÃO DESAJUSTADAS

## LEZÍRIA

A Lezíria engloba os solos aluvionares do Tejo e do Sorraia. Trata-se portanto de uma sub - região de solos muito férteis, com uma utilização essencialmente agrícola e com uma paisagem única que importa salvaguardar. Os espaços florestais existentes resumem-se, praticamente, à vegetação das margens, a algumas cortinas de abrigo e de compartimentação dos campos agrícolas, desempenhando um papel importante na fixação de margens, como habitat para espécies da fauna silvestre e como elemento paisagístico estruturante da sub – região. A sub – região forma naturalmente dois corredores ecológicos, assumindo particular importância a vegetação ribeirinha. Possui zonas húmidas de elevada importância para a conservação da biodiversidade de que é exemplo

<b>HIERARQUIA DAS FUNÇÕES DOS ESPAÇOS FLORESTAIS</b>
1º FUNÇÃO: PROTEÇÃO
2º FUNÇÃO: RECREIO, ENQUADRAMENTO E ESTÉTICA DA PAISAGEM
3º FUNÇÃO: CONSERVAÇÃO DE HABITATS, DE ESPÉCIES DE FAUNA E DE FLORA E DE GEOMONUMENTOS
NESTA SUB - REGIÃO CONSIDERA-SE COMO 4º FUNÇÃO A SILVO PASTORÍCIA, CAÇA E PESCA, COM ESPECIAL DESTAQUE PARA A CAÇA E PESCA EM ÁGUAS INTERIORES
<b>ANÁLISE PONTOS FORTES</b>
PONTOS FORTES MAIS RELEVANTES ELEVADO VALOR PAISAGÍSTICO EXISTÊNCIA DE INFRA -ESTRUTURAS DE RECREIO E LAZER ASSOCIADOS AOS ESPAÇOS FLORESTAIS (FRENTES RIBEIRNHAS, PRAIAS FLUVIAIS) ELEVADO VALOR ECOLÓGICO PELA PRESENÇA DE HABITATS CLASSIFICADOS (HABITATS RIPÍCOLAS) E PELA EXISTÊNCIA DE ZONAS HÚMIDAS DE ELEVADO INTERESSE PARA A CONSERVAÇÃO ELEVADO POTENCIAL PARA A ATIVIDADE PISCÍCOLA
<b>ANÁLISE PONTOS FRACOS</b>
PONTOS FRACOS MAIS RELEVANTES DEGRADAÇÃO DA VEGETAÇÃO RIPÍCOLA COM A CONSEQUENTE DIMINUIÇÃO DAS FUNÇÕES DE PROTEÇÃO E CONSERVAÇÃO DE HABITATS E BIODIVERSIDADE PESCA FURTIVA



## ESTUÁRIO

Os limites desta sub – região coincidem com os limites do sítio da Rede Natura “Estuário do Tejo”, tratando-se de uma área com um elevado interesse para a conservação da Natureza dada a sua elevada biodiversidade. Atualmente a sua ocupação é dominada por áreas agrícolas e montados de sobro. As atividades florestais existentes permitem a conciliação da função produção e conservação. Deve ser referida a pressão urbanística devido à proximidade de Lisboa, que constitui uma ameaça aos espaços florestais desta sub – região. Os objetivos passam pela conservação dos valores naturais de grande diversidade e riqueza e ecológica. Os espaços florestais devem ser conduzidos de forma a conciliar a função conservação com as restantes, nomeadamente a função produção.

Importa potenciar a sua utilização para fins de recreio e lazer em particular das atividades de observação da natureza e de contemplação, considerando sempre a sua conciliação com os objetivos de conservação da natureza. A silvo – pastorícia e a cinegética constituem atividades importantes na sub – região e são compatíveis com os objetivos de conservação desde que seja sujeitas a um ordenamento e gestão corretos.

<b>HIERARQUIA DAS FUNÇÕES DOS ESPAÇOS FLORESTAIS</b>
1º FUNÇÃO: CONSERVAÇÃO DE HABITATS, DE ESPÉCIES DE FAUNA E DE FLORA E DE GEOMONUMENTOS
2º FUNÇÃO: PRODUÇÃO
3º FUNÇÃO: RECREIO, ENQUADRAMENTO E ESTÉTICA DA PAISAGEM
IMPORTA AINDA CONSIDERAR COMO 4º FUNÇÃO A “SILVO PASTORÍCIA, CAÇA E PESCA”
<b>ANÁLISE PONTOS FORTES</b>
PONTOS FORTES MAIS RELEVANTES ZONA DE ELEVADO INTERESSE PARA A CONSERVAÇÃO COM ELEVADA BIODIVERSIDADE ELEVADA PERCENTAGEM DE ÁREA FLORESTAL, DOMINANDO ESPÉCIES AUTÓCTONES PRODUTIVIDADE ELEVADA PARA AS ESPÉCIES DAS FILEIRAS COM INTERESSE NACIONAL E REGIONAL DIVERSIDADE PAISAGÍSTICA ELEVADA CRESCENTE PROCURA PARA ATIVIDADES DE LAZER, RECREIO E CONTEMPLAÇÃO DA PAISAGEM
<b>ANÁLISE PONTOS FRACOS</b>
PONTOS FRACOS MAIS RELEVANTES ORDENAMENTO INCIPIENTE DAS ATIVIDADES DE LAZER E RECREIO ENVELHECIMENTO E ESTADO FITOSSANITÁRIO DO MONTADO ELEVADA PRESSÃO URBANÍSTICA COM EFEITOS POTENCIAIS NA GESTÃO DOS ESPAÇOS FLORESTAIS E NA EVOLUÇÃO DA OCUPAÇÃO FLORESTAL POLUIÇÃO INDUSTRIAL, URBANA E AGRÍCOLA CAÇA FURTIVA

### 3\_ MODELOS DE ORGANIZAÇÃO TERRITORIAL

Os modelos de organização territorial são apresentados por sub – região homogénea e têm como objetivo principal concretizar a hierarquia das funcionalidades estabelecida a nível sub -regional através da indicação das espécies, modelos gerais de silvicultura e normas a privilegiar. Assim para cada sub – região homogénea são dadas indicações sobre:

- ≥ As espécies a privilegiar
- ≥ Os modelos de silvicultura a adotar para cada as espécies a privilegiar e as funções a desempenhar
- ≥ As normas de gestão dos recursos florestais mais relevantes tendo em consideração a hierarquia de funcionalidades

As espécies a privilegiar foram determinadas em função da aptidão e potencial produtivo presentes em cada sub – região. Não deixa de ser possível, no entanto, a utilização de outras espécies, caso as condições locais sejam adequadas ao seu desenvolvimento e caso sejam enquadradas pelo Decreto-lei nº 565/99 de 21 de dezembro. Os modelos gerais de silvicultura e as normas preconizados para cada sub – região e para cada espécie têm em consideração a hierarquia funcional estabelecida para as sub - regiões homogéneas.

O PROF refere ainda que a “A Lei de Bases da Política Florestal define os Planos de Gestão Florestal (PGF) como “o instrumento básico de ordenamento florestal das explorações, que regula as intervenções de natureza cultural e ou de exploração e visa a produção sustentada dos bens ou serviços originados em espaços florestais, determinada por condições de natureza económica, social e ecológica”. Determina ainda que o estabelecimento da área acima da qual é obrigatória a elaboração de um PGF é feito em sede de PROF. Os Planos de Gestão Florestal são regulamentados no Decreto-lei nº 205/99 de 9 de junho e são definidos como instrumentos que regulam no tempo e no espaço as intervenções de natureza cultural e de exploração, visando a produção sustentada dos bens e serviços originados em espaços florestais. As opções de natureza económica são livremente estabelecidas pelos titulares das áreas abrangidas”

## MATA MODELO

Um dos objetivos do plano é a melhoria continuada das práticas e do conhecimento. A constituição de uma rede de matas de demonstração é uma das medidas para perseguir esse objetivo, constituindo a criação da Mata Modelo a primeira das ações a implementar. A mata modelo terá como principais objetivos:

- ≥ Constituir um espaço de experimentação e de aplicação de novos conhecimentos no âmbito da atividade florestal
- ≥ A aplicação e demonstração de práticas de gestão florestal sustentável e funcionar como um elemento de charneira entre a comunidade científica, técnica e dos produtores florestais através da transferência de conhecimentos

A mata modelo deverá ter um plano de gestão florestal, elaborado numa perspetiva multifuncional. A entidade gestora da mata modelo deverá garantir a aplicação do melhor conhecimento técnico e científico disponível e a divulgação dos resultados obtidos com as opções técnicas tomadas. Deverá ser adotado um modelo de gestão adaptativo: a aplicação de novas formas de gestão deverá ser devidamente monitorizada e os resultados obtidos analisados à luz dos objetivos propostos no plano de gestão. Os resultados obtidos deverão ser divulgados, bem como as opções de gestão subjacentes.

A escolha da mata modelo teve em consideração a sua representatividade no contexto das explorações florestais do Ribatejo e ainda o facto da sua dimensão possibilitar uma gestão sustentável dos espaços florestais nas suas várias funcionalidades. Assim, é indicada como Mata Modelo parte da área florestal da Companhia das Lezírias, constituída no essencial por formações de sobreiro, com alguns povoamentos menos representativos de pinheiro bravo e outros de pinheiro manso. No conjunto desta área, existem superfícies de montado, de densidade variável, com pastagens naturais e semeadas sob coberto que são atualmente pastoreadas por gado bovino, e zonas de sobreiro, outrora pastoreadas, mas atualmente com vegetação espontânea e onde o gado não entra, com exploração tipicamente florestal e exploração cinegética. Toda a área definida encontra-se incluída numa zona de caça turística. Refira-se ainda, a existência, no seu interior, de três barragens muito frequentadas por patos e outras aves aquáticas, algumas com populações residentes, e inúmeras charcas. A Barragem de Vale Cibrão tem uma concessão de pesca desportiva, enquanto a Barragem do Adique tem pesca reservada por serem águas interiores.

## ZONAS DE INTERVENÇÃO FLORESTAL

De facto, é extremamente difícil implementar uma condução dos espaços florestais que possibilite a sua sustentabilidade económica, ecológica e social em zonas onde o cadastro rústico é dominado por inúmeras propriedades fragmentadas em parcelas de pequena dimensão.

O conceito de Zona de Intervenção Florestal (ZIF) foi proposto após os incêndios de 2003 e inserido nas linhas orientadoras da reforma estrutural do setor florestal (Resolução do Conselho de Ministros nº 178/2003) e visa responder a este problema. O decreto-lei nº 127/2005 estabelece o enquadramento legal para a criação de Zonas de Intervenção Florestal

Uma ZIF é: “ uma área territorial contínua e delimitada constituída maioritariamente por espaços florestais, submetida a um plano de gestão florestal e a um plano de defesa da floresta contra incêndios e gerida por uma única entidade” .

Os objetivos das ZIF são os seguintes (art. 4º do DL nº 127/2005): “a) Promover a gestão sustentável dos espaços florestais que as integram; b) Coordenar de forma planeada, a proteção dos espaços florestais e naturais; c) Reduzir as condições de ignição e propagação dos incêndios d) Coordenar a recuperação dos espaços florestais e naturais afetados por incêndios e) Dar coerência territorial e eficácia à ação da administração central e local e dos demais agentes com intervenção nos espaços florestais”

## ZONAS PRIORITÁRIAS PARA A CRIAÇÃO DE ZONAS DE INTERVENÇÃO FLORESTAL

No concelho de Benavente não se consideram quaisquer zonas como prioritários para constituição das ZIF.

## ESTRATÉGIAS DE ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO

Um dos desideratos principais dos planos territoriais deve, por princípio, incidir sobre a regulação do mercado imobiliário, procurando segmentá-lo, de modo a estabelecer uma correspondência lógica, no quadro económico, entre a renda fundiária (considerando os direitos do uso instalado e do desenvolvimento autorizado) e o preço correspondente aos valores de mercado.

Constata-se que os valores do solo rústico no mercado são distorcidos em função da sua centralidade e referência pelos diversos segmentos das procuras. As zonas mais isoladas, despovoadas e desconsideradas pelas procuras indutoras de investimentos de cariz urbano ou para-urbano, sem prestígios alicerçados em publicidade promotoras de expectativas que atraiam investidores para criar empreendimentos singulares, tendem a ter um valor de mercado próximo da renda fundiária.

As patologias existentes no mercado imobiliário constituem a principal causa de iniciativas de urbanização, que podem constituir uma grave ameaça aos espaços florestais. Como exemplo podemos apontar a aquisição de zonas de montado, que são depois fracionadas como o objetivo de urbanizar, contrariando a norma básica de concentração do povoamento urbano.

Os PDM ao permitirem a edificação em espaços florestais criam a ideia que grande parte do espaço rústico é potencialmente urbanizável. As expectativas quanto aos preços de mercado são uma das principais causas da forte inflação da propriedade florestal, anulando a iniciativa empresarial florestal face aos preços inoportáveis para qualquer tipo de exploração florestal. A utilização produtiva dos terrenos é abandonada, tal como as práticas silvícolas mínimas expectáveis de qualquer parcela florestal. Existem incompatibilidades sérias entre os usos florestal e urbano, nomeadamente o aumento do risco de incêndio induzido pela presença humana e as dificuldades colocadas ao combate dos incêndios florestais, pelo que também por estes motivos, não deve ser prevista em PDM a edificação em espaços de uso dominante florestal.

A classificação de terrenos ao uso florestal deve processar-se em simultâneo e de forma integrada com os restantes usos do solo e a afetação dos usos deve ser em sede de um único plano territorial, sendo o PDM, o único que se presta a esta função.

Sendo da competência da Direção-Geral dos Recursos Florestais desenvolver estudos conducentes às propostas e decisões de classificação dos terrenos onde deve prevalecer o uso florestal, esta informação deve ser conduzida para a esfera dos planos diretores municipais, não só através das suas comissões de acompanhamento, mas também por comunicação formal e oficial ao respetivo município, a fim de se garantir um ordenamento integrado do território e de validar as condições que asseguram a efetiva e consequente afetação dos usos do solo em sede de instrumentos de gestão territorial.

## CAPÍTULO 6\_ AQUÍFERO DA BACIA TEJO \_ SADO

## 1\_ INTRODUÇÃO

Os recursos hídricos subterrâneos desempenham um papel fundamental tanto no abastecimento das populações como no abastecimento da agricultura e indústria. É reconhecido o importante papel que estes recursos têm, mesmo em zonas onde as águas subterrâneas são escassas, pois “podem ser fundamentais, na ausência de outros recursos hídricos economicamente mobilizáveis, permitindo assegurar o abastecimento de núcleos urbanos ou industriais de pequena dimensão, de explorações agropecuárias e do regadio de pequenas explorações agrícolas” (SNIRH). Os aquíferos, como formações geológicas que permitem a circulação e o armazenamento de água nos espaços intersticiais, têm a possibilidade de ceder água em quantidades economicamente aproveitáveis, sendo que mais de metade da população mundial depende das águas subterrâneas (FCT-UNL, 2006). Além disso, as águas subterrâneas constituem um importante recurso natural, imprescindível para a vida e integridade dos ecossistemas.

Considera-se como sistema aquífero um domínio espacial, limitado em superfície e em profundidade, no qual existe um ou vários aquíferos, relacionados ou não entre si, mas que constitui uma unidade prática para a investigação ou exploração (Navarro et al., 1989 *in* SNIRH). Um aquífero é uma unidade geológica que contém água e que a pode ceder em quantidades economicamente aproveitáveis. Por todas estas razões é importante perceber qual a importância do Aquífero da Bacia do Tejo-Sado para o concelho de Benavente. Como tal, far-se-á uma breve descrição geral da Unidade Hidrogeológica Bacia do Tejo-Sado e de seguida uma descrição mais detalhada acerca do sistema aquífero Aluviões do Tejo e Bacia do Tejo-Sado / Margem Esquerda, onde se encontra o concelho de Benavente.

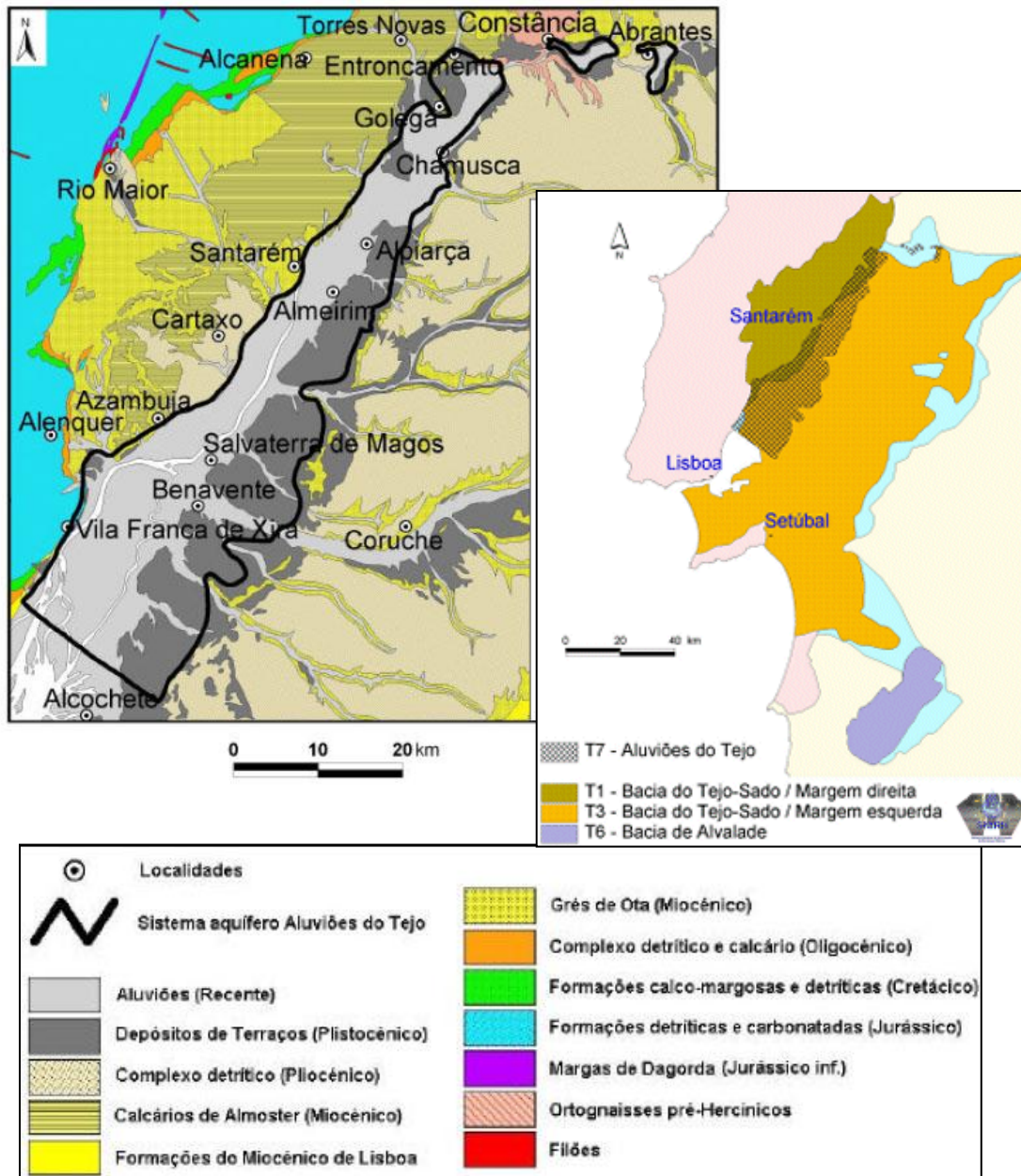
Segundo o Plano da Bacia Hidrográfica do Rio Tejo (PBHRT), o concelho de Benavente integra-se dentro do sistema aquífero Aluviões do Tejo e Bacia do Tejo – Margem Esquerda. Estes subsistemas integram-se no sistema aquífero terciário Tejo-Sado, que faz parte da unidade hidrogeológica Bacia do Tejo-Sado e é o maior e mais importante sistema aquífero português (Mendonça, et. al., 2004).

Segundo Almeida et. al. (2000), “a unidade Hidrogeológica Bacia do Tejo-Sdo corresponde a uma grande bacia sedimentar, preenchida por sedimentos terciários e quaternários. Constitui uma depressão alongada na direção NE-SW, que é marginada a W e N pelas formações mesozoicas da orla ocidental, a NE, E e SE pelo substrato hercínico, comunicando a sul com o Atlântico, na Península de Setúbal. O enchimento é constituído por depósitos paleogénicos, miocénicos e pliocénicos, recobertos em grande parte por depósitos quaternários.”



Pela figura 1 podemos distinguir 4 subsistemas aquíferos na Unidade Hidrogeológica Bacia do Tejo-Sado. São estas a bacia do Tejo-Sado / Margem direita; Bacia do Tejo-Sado/ Margem esquerda; Bacia de Alvalade e Aluviões do Tejo. Na figura 2 observamos o subsistema Aluviões do Tejo, onde se insere, maioritariamente, o concelho de Benavente.

FIGURA 16 – SUB-BACIAS HIDROGRÁFICAS DO RIO TEJO (ALMEIDA ET. AL. 2000)



## **2\_ BREVE DESCRIÇÃO DA GEOLOGIA DO CONCELHO DE BENAVENTE**

Grande parte da área do concelho tem uma constituição essencialmente sedimentar representada pelos depósitos mais recentes, ou seja, pelas Aluviões, Areias Superficiais e Terraços Fluviais, e onde o terreno apresenta uma morfologia em que domina um relevo de baixas altitudes e declives muito suaves ou quase planos. As formações mais antigas encontram-se na parte mais a este do concelho, representadas pelo Complexo greso-argiloso de Pegões e pelo Complexo argilo-gresoso de Coruche, correspondendo essencialmente a zonas de cabeceiras e de encostas, predominando uma morfologia de terreno com um relevo mais energético de altitudes um pouco mais altas, atingindo a cota máxima de 78 metros na área de Foros da Charneca, mas sem declives significativos.

As Aluviões integram as mais recentes formações do Holocénico, depósitos recentes de origem fluvial, com espessuras que não ultrapassam os 5m, sendo constituídos por alternâncias de materiais arenosos e lodosos, com um depósito basal de areias com seixos e calhaus, estando sempre ligados às principais linhas de água. As Areias Superficiais integram as formações do Plistocénico ao Holocénico, com uma espessura fraca, sendo constituídas por areias e cascalheiras, dunas e areias de praia fluvial.

Os Terraços Fluviais integram formações desde o Pliocénico ao Plistocénico, apresentando uma espessura fraca no geral inferior a 10m, sendo constituídos essencialmente por arenitos, conglomerados e cascalheiras.

O Complexo greso-argiloso de Pegões integra uma formação um pouco mais recente do Pliocénico, constituído essencialmente por areias e arenitos, mais ou menos grosseiras e argilosas, tendo uma espessura variável desde os 50m podendo mesmo atingir os 200m. Com base na monitorização de furos de sondagem pode-se dizer que, em terrenos de formações do Pliocénico e do Plistocénico, estes podem exibir alterações diagenéticas que se traduzem numa certa ferruginização, conferindo-lhes uma maior resistência ao serem escavados, que é o que poderá acontecer no aglomerado de Foros da Charneca, onde predomina o Complexo greso-argiloso de Pegões.

O Complexo argilo-gresoso de Coruche é a única formação Miocénica existente na área do concelho, e à qual foi reconhecida uma grande profundidade, sendo constituída essencialmente por areias, arenitos e argilitos.

### 3\_ SISTEMAS AQUÍFEROS DO CONCELHO DE BENAVENTE

Quanto ao aspeto hidrogeológico as áreas correspondentes às Aluviões, Areias Superficiais e Terraços Fluviais estão instalados num sistema aquífero aluvionar poroso semiconfinado, constituído pelas areias e cascalheiras da base das aluviões e por camadas, mais ou menos contínuas e espessas, de lodos e/ou areias lodosas. As areias e cascalheiras da base das aluviões são as unidades mais produtivas, com ligação hidráulica ao leito do rio com caudal permanente o que provoca efeitos hidrodinâmicos neste sistema aquífero. São formações muito permeáveis, caracterizadas por valores de condutividade elevados que quase excedem os VMR, condicionando assim a qualidade da sua água, problema que afeta os aquíferos nas áreas com maior atividade agrícola.

De acordo com Almeida, C. e outros (2000), o valor médio das transmissividades dos terraços é superior ao dos aluviões, sendo o valor médio da condutividade hidráulica de 140m/dia para os terraços fluviais e de 136m/dia para as aluviões. São valores relativamente elevados e que demonstram que as aluviões e os terraços fluviais representam sem dúvida potenciais áreas de máxima infiltração.

Já as áreas correspondentes ao Complexo greso-argiloso de Pegões, formação Pliocénica, têm características de sistema aquífero multicamada confinado, com camadas aquíferas argilosas de permeabilidade baixa, em que as variações laterais e verticais de fácies litológicas são responsáveis por mudanças significativas nas condições hidrogeológicas, servindo de suporte ao sistema aquífero aluvionar. Também as áreas correspondentes ao Complexo argilo-gresoso de Coruche, formação Miocénica, são caracterizadas como um aquífero profundo multicamada, com camadas aquíferas argilosas impermeáveis.

Pode-se considerar, então que, tanto o Complexo argilo-gresoso de Coruche como o Complexo greso-argiloso de Pegões representam o suporte litológico do sistema aquífero aluvionar, na medida em que essas formações são responsáveis pela grande recarga desse sistema aquífero, por infiltração nos leitos dos cursos de água na parte mais elevada do seu percurso na bacia. No Plano de Bacia Hidrográfica do Rio Tejo (PBHRT) é apresentada uma tabela que indica a classificação dos sistemas aquíferos quanto ao tipo de aquífero, meio de escoamento, relação rio/água subterrânea e relação sistema hidrogeológico/água salgada e ainda outra tabela que caracteriza a produtividade dos sistemas hidrogeológicos.

TABELA 1 – PRODUTIVIDADE DOS SISTEMAS HIDROGEOLÓGICOS					
SISTEMA HIDROGEOLÓGICO	PRODUTIVIDADE			Nº DE DADOS	CLASSE DE PRODUTIVIDADE
	MEDIANA 1<P<6	MÍNIMA P<1	MÁXIMA P>6		
ALUVIÕES DO TEJO	15,5	1	70	81	ALTA
BACIAS DO TEJO-SADO – MARGEM ESQUERDA	15,5	0,08	66,6	124	ALTA

FONTE: PLANO DE BACIA HIDROGRÁFICA DO RIO TEJO, 1ª FASE, ANÁLISE E DIAGNÓSTICO DA SITUAÇÃO DE REFERÊNCIA, VOLUME III – ANÁLISE, 1 – CARACTERIZAÇÃO GERAL DA BACIA HIDROGRÁFICA (ADAPTADO)

TABELA 2 – CLASSIFICAÇÃO DOS SISTEMAS AQUÍFEROS QUANTO AO TIPO DE AQUÍFERO, MEIO DE ESCOAMENTO, RELAÇÃO RIO/ÁGUA SUBTERRÂNEA E RELAÇÃO SISTEMA HIDROGEOLÓGICO/ÁGUA SALGADA			
SISTEMA HIDROGEOLÓGICO E TIPO DE AQUÍFERO	MEIO DE ESCOAMENTO	RELAÇÃO RIO/ÁGUA SUBTERRÂNEA	RELAÇÃO SISTEMA HIDROGEOLÓGICO/ÁGUA SALGADA
ALUVIÕES DO TEJO / LIVRE, CONFINADO, MULTICAMADA	POROSO	S	S
BACIAS DO TEJO-SADO – MARGEM ESQUERDA/ LIVRE, CONFINADO, MULTICAMADA	POROSO	S	S

FONTE: PLANO DE BACIA HIDROGRÁFICA DO RIO TEJO, 1ª FASE, ANÁLISE E DIAGNÓSTICO DA SITUAÇÃO DE REFERÊNCIA, VOLUME III – ANÁLISE, 1 – CARACTERIZAÇÃO GERAL DA BACIA HIDROGRÁFICA (ADAPTADO)

Mendonça, et. al., 2004, refere que este sistema aquífero é um “*sistema multicamada, constituído por depósitos terciários, sobreposto por unidades hidrogeológicas quaternárias. É a origem do abastecimento de água a importantes núcleos populacionais, à indústria e à agricultura.*” Por ser um sistema multicamada, pode verificar-se o intercâmbio de água entre os aquíferos superficiais e profundos, sendo, por essa razão, considerado um sistema de alta vulnerabilidade, podendo sofrer impactes negativos resultantes da instalação de determinadas infraestruturas, como é o caso das rodovias (RNT-EPIA Novo Aeroporto de Lisboa).

## 4\_ PISTAS E CONCLUSÕES

A importância e a sensibilidade do aquífero sugerem um conjunto de preocupações que devem estar presentes em todos os níveis do processo de tomada de decisão:

a) A nível Municipal, a expansão e consolidação do Solo Urbano pressupõem um investimento nas Redes Públicas de Saneamento e de Abastecimento de Água capaz de garantir adequadas e equilibradas relações com o Aquífero. É nesse sentido que o Plano Diretor aponta para as zonas dos Foros (concentrar e infra estruturar) e procurar controlar a ocupação dispersa. O recurso a furo e fossas individuais deve constituir cada vez mais a exceção e quando utilizado, deve recorrer às melhores soluções do ponto de vista ambiental.

b) A nível do controle das unidades e atividades de explorações agrícolas no que se refere às condições em que se processa o uso de fertilizantes e pesticidas e dos riscos de contaminação do aquífero. As atividades Agrícolas da Companhia das Lezírias e de algumas Herdades, devem integrar nas suas práticas preocupações ambientais na relação com o aquífero.

c) Os novos investimentos de natureza turísticos regra geral associados ao Golfe devem também evidenciar estas preocupações que de resto, os estudos de impacte ambiental têm evidenciado e procuram salvaguardar.

d) A nível do licenciamento de furos em parcelas constituídas um cuidado acrescido por parte das Entidades competentes. O recurso ao licenciamento sistemático de furos pode causar alguns impactes que à partida não sejam previsíveis. Para acentuar estes riscos, lembramos que na propriedade Mata do Duque II existem mais de 400 furos licenciados.

## FONTES DE INFORMAÇÃO

Almeida, C., Mendonça, J. J. L., Jesus, M. R., Gomes, A. J. (2000) – *Sistemas Aquíferos de Portugal Continental*, Instituto da Água

Ministério do Ambiente (1999) – *Plano de Bacia Hidrográfica do Rio Tejo – 1ª Fase – Análise e Diagnóstico de Situação de Referência*, volume III – Análise, Parte A – Subsistema Hidrológico, Instituto da Água, Projeto Cofinanciado pela Comunidade Europeia – Fundo de Coesão

Ministério do Ambiente (1999) – *Plano de Bacia Hidrográfica do Rio Tejo – 1ª Fase – Análise e Diagnóstico de Situação de Referência*, volume III – Análise, 1 – Caracterização Geral da Bacia Hidrográfica, Instituto da Água, Projeto Cofinanciado pela Comunidade Europeia – Fundo de Coesão

Mendonça, J. L. (2004) – *Considerações sobre a Hidrogeoquímica do Sistema Aquífero Terciário Tejo-Sado na Região Central da Bacia do Baixo Tejo*, 7º Congresso da Água, LNEC, Lisboa

NAER – *Estudos Preliminares de Impacte Ambiental para o Novo Aeroporto de Rio Frio – caracterização da Situação de Referência e Avaliação de Impactes – Parte B*, Coordenação da FCT/UNL, Lisboa

[http://snirh.pt/snirh.php?main\\_id=4&item=4](http://snirh.pt/snirh.php?main_id=4&item=4)

<http://www.ccdr-lvt.pt>

**CAPÍTULO 7\_ PLANO DE ORDENAMENTO DA RESERVA NATURAL DO ESTUÁRIO DO TEJO**

## 1\_ PLANO DE ORDENAMENTO E GESTÃO (POG) DA RESERVA NATURAL DO ESTUÁRIO DO TEJO (RNET)

Está em curso o Plano de Ordenamento e Gestão da Reserva Natural do estuário do TEJO. Este Plano decorre de uma obrigação legal prevista no Decreto-Lei 19/93, de 23 de janeiro. A Reserva Natural do Estuário do Tejo foi criada por Decreto-Lei n.º 565/76 de 19 de julho. Esta área revela um elevado interesse florístico, faunístico, geomorfológico, paisagístico e histórico-cultural, que estudos posteriores têm vindo a confirmar, designadamente os que levaram à designação do Sítio e da ZPE.

O Plano de Ordenamento “ (...) define a política de salvaguarda e conservação que se pretende instituir dispondo, designadamente, sobre os usos do solo e condições de alteração dos mesmos. Estes usos são hierarquizados de acordo com os valores do património natural em causa. No caso da RNET a elaboração do Plano de Ordenamento consta da RCM 44/2001, de 10 de maio.”

O Plano de Ordenamento e Gestão (POG) abrange a área da Área Protegida (AP) e a zona de alargamento que inclui na totalidade:

- ≥ O Sítio Estuário do Tejo – PTCON009 (Sítios da Lista Nacional de Sítios designados, que abrangem a Área Protegida, ao abrigo do art.º 4º, nº 1 e 2 do Decreto-Lei nº 140/99 com a nova redação que lhe foi dada pelo Decreto-Lei 49/05, de 24 de fevereiro - Resoluções do Conselho de Ministros nºs 142/97, de 28 de agosto e 76/2000, de 5 de julho),
- ≥ ZPE Estuário do Tejo-(Zonas de Proteção Especial designadas em Portugal Continental ao abrigo do art.º 6º do Decreto-Lei nº 140/99 com a nova redação que lhe foi dada pelo 49/05 de 24 de fevereiro - Decreto-Lei nº 384-B/99, com as alterações introduzidas pelo Decreto-Lei nº 141/2002, de 20 de maio - que abrangem a Área Protegida),
- ≥ O Sítio Ramsar, Estuário do Tejo

No Caderno de Encargos que estabeleceu a abertura do concurso público para a elaboração do POG RNET referiam-se os seguintes **objetivos gerais**:

- ≥ Assegurar a proteção e a promoção dos valores naturais, paisagísticos e culturais, concentrando o esforço nas áreas consideradas prioritárias para a conservação da natureza.



- ≧ Enquadrar as atividades humanas na área terrestre e na área marinha através de uma gestão racional dos recursos naturais incluindo ordenamento agrícola, agropecuário, florestal e aquícola, bem como as atividades de recreio, culturais e turismo com vista a promover simultaneamente o desenvolvimento económico e o bem-estar das populações de forma sustentada, compatibilizando estratégias e regras dos diversos instrumentos de gestão territorial;
- ≧ Enquadrar, especificamente, a sensibilização e visitação da Área Protegida tendo em conta a enorme pressão/vantagem que constitui a existência de um Parque Natural/Reserva Natural na Grande Área Metropolitana de Lisboa com quase 3 milhões de habitantes;
- ≧ Corrigir os processos que poderão conduzir à degradação dos valores naturais em presença criando condições para a sua manutenção e valorização;
- ≧ Assegurar a participação ativa das entidades públicas e privadas e das populações residentes na conservação dos valores naturais e no desenvolvimento sustentável da região;
- ≧ Definir modelos e regras de ocupação e transformação do uso e das utilizações nas zonas prioritárias para a conservação da natureza, bem como nos restantes espaços identificados, de forma a garantir a salvaguarda, a defesa e a qualidade dos recursos naturais, numa perspetiva de desenvolvimento sustentável;
- ≧ Definir um modelo de gestão integrado da Área Protegida.

E referiam como **objetivos específicos** a alcançar pelo POGNET:

- ≧ Gerir racionalmente os recursos naturais e paisagísticos caracterizadores da região e desenvolver ações de conservação dos valores paisagísticos, geológicos, geomorfológicos, florísticos e faunísticos;
- ≧ Promover o desenvolvimento económico e o bem-estar das populações em compatibilização com a conservação da natureza;
- ≧ Salvaguardar o património histórico, cultural e tradicional da região, bem como a promoção de uma arquitetura integrada na paisagem.

## 2\_ RNET/ZPE E PARQUE NATURAL

saber mais

[www.tagusnature.pt](http://www.tagusnature.pt), <http://www.icnf.pt/portal>

FIGURA 17 – ASPETO DA RESERVA DO ESTUÁRIO DO TEJO



### A RESERVA E A ZONA DE PROTEÇÃO

A Reserva Natural do Estuário do Tejo é uma mancha húmida, à volta dos Rios Sorraia e Tejo, peculiar poiso de uma vastíssima fauna, constitui a mais nobre porta de entrada, a sul, da Região de Lisboa. A ZPE- Zona de Proteção Especial do Vale do Tejo, em que

se encontra incluída a Reserva Natural do Vale do Tejo, é uma zona húmida à volta dos rios Sorraia e Tejo e é considerada uma das dez zonas húmidas mais importantes da Europa para as aves marinhas, cerca de 100.000 aves passam aqui o inverno. É bem provável que durante uma visita, surpreenda um bando de elegantes flamingos rosa a levantar voo. Por terras de Benavente, Vila Franca de Xira e Alcochete, englobando os vastos campos da Companhia das Lezírias, a Reserva Natural do Estuário do Tejo exhibe à vizinha grande Lisboa o respeito e a paixão pela natureza das gentes ribatejanas. Aqui é onde começa o solar taurino da Raça Brava.

### FLORA

Evidencia uma diversidade de espécies herbáceas e arbustivas, ricas em componentes de produtividade, que se desenvolvem, especialmente, nas zonas mais húmidas. A “Spartina Marítima, Sarcocornia Fruticosa e Halimione Portulacoides” são sem dúvida, as mais importantes na formação de vegetação superior.

### FAUNA

O Estuário do Tejo é o Porto de abrigo das mais variadas aves aquáticas - alfaiate, perna-longa, garça-vermelha e pequena, garça real, águia-sapeira, andorinha-do-mar-anã, flamingo, patos-reais, maçaricos, borelhos colhereiro, a gaivina-dos-pauis ou os patos (zarro, marrequinha, pato-real), que fazem a sua "aparição" sobretudo no inverno, o arrabio, o pato-trompeteiro ou a rara águia-pesqueira - aqui acorrem também várias aves migratórias, que aproveitam as excelentes condições que este rio apresenta durante todo o ano.

101/127

É também habitat do coelho bravo, lebre, raposa, javali, lontra, Ginete, sacarabos, techugos, perdiz, Narceja, Pombo bravo Rola, Galinhola, Cizões e Abetardas. Zona por excelência de criação do touro bravo e cavalos, como o lusitano e o cavalo do Sorraia, espécie bastante antiga, descendente do cavalo Mongol, existindo hoje em dia um numero reduzido de efetivos.

**A TAGUS - Associação para a Defesa e Proteção do Estuário do Tejo**, tem por objeto a defesa de parques naturais, a defesa do Estuário e do Vale do Tejo, a conservação, a proteção e a valorização das espécies selvagens e seus habitats, nomeadamente dos touros bravos, as raças equinas (Lusitano, Sorraia, Burros) e bovinas e as espécies cinegéticas autóctones e de migração e seus habitats. Para prossecução do seu objeto a associação promoverá:

- Estudo do ecossistema do Estuário do Tejo na perspetiva de uma utilização equilibrada dos seus recursos vivos e na preservação do seu património biológico e ambiental;
- Ações de preservação e manutenção do património biológico e ambiental;
- Ações de vigilância, conservação e proteção da especificidade e da diversidade;
- Estudo e ações de desenvolvimento sustentado do Estuário e do Vale do Tejo;
- A Cooperação com organismos, associações e entidades nacionais e estrangeiras. Promover a participação social para o desenvolvimento e conservação do Parque natural do estuário e Vale do Tejo.

FIGURA 18 - TAGUS



### 3\_ IBA PT021: ESTUÁRIO DO TEJO

Consultando o site <http://ibas-terrestres.spea.pt/fotos/editor2/pt021.pdf>, poderemos ter acesso à descrição da IBA relativa ao Estuário do TEJO.

FIGURA 19 – PROGRAMA IBAS



É a maior zona húmida e o maior estuário de Portugal, e uma das mais importantes da Europa, tanto no que se refere à sua extensão como aos seus valores naturais. A área definida nesta IBA inclui as zonas central e superior do estuário e o vale de um pequeno afluente – a Ribeira das Enguias. Tem grandes extensões de bancos de vasa e sapais, consequência dos declives suaves das suas margens e da amplitude da maré, com cerca de 4 metros nas marés vivas.

Nas margens existem ainda importantes áreas de salinas e arrozais, assim como uma área extensa de lezírias para agricultura e criação de gado bovino. A cidade de Lisboa e os grandes centros urbanos da sua área metropolitana ficam localizados na foz deste estuário, pelo que existe uma enorme pressão urbanística, com mais de dois milhões de pessoas vivendo na região.

#### Proteção legal

- ≥ **Nacional:** Reserva Natural do Estuário do Tejo (Decreto-lei nº 565/76 de 19 de julho; 14.192 ha, totalmente incluídos na IBA); ZPE Estuário do Tejo (PTZPE0010; Decreto-Lei nº 280/94, de 5 de novembro; 45.071 ha coincidentes com a IBA); SIC proposta Estuário do Tejo (PTCON0009; Resolução de Conselho de Ministros nº 142/97, de 28 de agosto; 44.609 ha, inclui 43.624 ha da IBA).
- ≥ **Internacional:** ZPE Estuário do Tejo; SIC Estuário do Tejo; Sítio Ramsar (7PT001; 1980; 14.560 há totalmente incluídos na IBA).

## CAPÍTULO 8\_ PLANO SECTORIAL DA REDE NATURA 2000

Saber mais

Texto e imagens extraídos de *Plano sectorial da Rede Natura 2000* (<http://www.icnf.pt/portal/naturaclas/rn2000/p-set>)

104/127

## 1\_ ENQUADRAMENTO GERAL

A Rede Natura 2000 é uma rede ecológica de âmbito Europeu que tem por "objetivo contribuir para assegurar a biodiversidade através da conservação dos *habitats* naturais e da fauna e da flora selvagens" no território da União Europeia.

É composta por áreas de importância comunitária para a conservação de determinados *habitats* e espécies, nas quais as atividades humanas deverão ser compatíveis com a preservação desses valores naturais, visando uma gestão sustentável do ponto de vista ecológico e tomando simultaneamente em consideração as exigências económicas, sociais, culturais, bem como as particularidades regionais e locais.

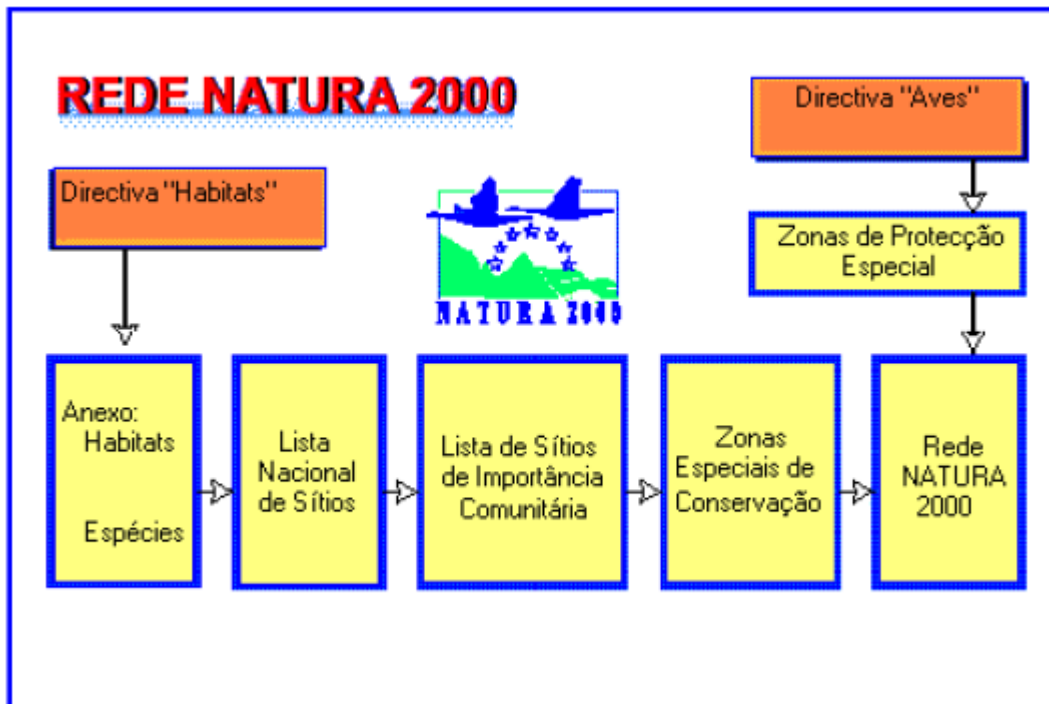
Compreende as áreas classificadas como:

- ≥ **Zonas de Proteção Especial (ZPE)** - criadas ao abrigo da Diretiva Aves e que se destinam essencialmente a garantir a conservação das espécies de aves, e seus *habitats* (listadas no anexo I da Diretiva) e das espécies de aves migratórias (não referidas no anexo I) e que ocorram de forma regular;
- ≥ **Zonas Especiais de Conservação (ZEC)** – criadas ao abrigo da Diretiva *Habitats*, com o objetivo expresso de contribuir para assegurar a biodiversidade, através da conservação dos *habitats* naturais e seminaturais (anexo I da Diretiva) e dos *habitats* de espécies da flora e da fauna selvagens (anexo II da Diretiva) considerados ameaçados no espaço da União Europeia. Para os efeitos do Plano sectorial da Rede Natura 2000, consideram-se as áreas classificadas, nas fases intermédias do processo, ou seja os Sítios da Lista Nacional e os Sítios de Importância Comunitária.

No território continental estão classificadas 29 ZPE e 60 Sítios (7 dos quais foram já designados como Sítios de Importância Comunitária (SIC) para a Região Biogeográfica Atlântica), encontrando-se em processo de classificação duas novas ZPE, Monchique e Caldeirão, cuja área é coincidente com a dos respetivos Sítios da Lista Nacional.

Estas áreas classificadas abrangem uma superfície total terrestre de 1.820978,19 ha, representando cerca de 20,47% do território do Continente.

FIGURA 20 – REDE NATURA 2000



Fonte: <http://www.icn.pt/psrn2000/>

O Plano sectorial da Rede Natura 2000 (PSRN 2000) constituirá um instrumento de gestão territorial de concretização da política nacional de conservação da diversidade biológica, visando a salvaguarda e valorização das ZPE e dos Sítios, do território continental, bem como a manutenção das espécies e *habitats* num estado de conservação favorável nestas áreas.

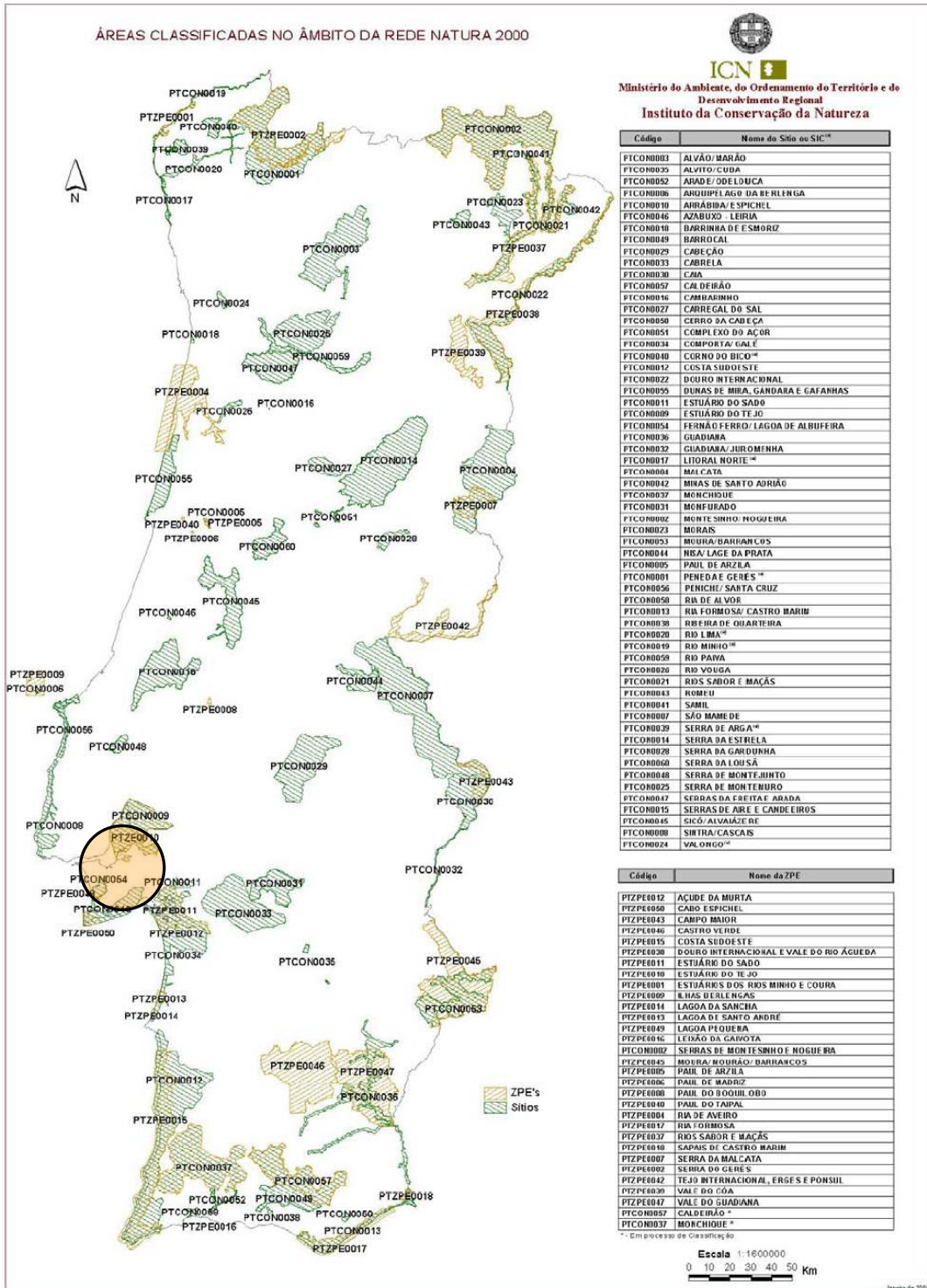
Os principais objetivos do Plano sectorial são os seguintes:

- ≥ Estabelecer um conjunto de orientações estratégicas para a gestão do território das ZPE e Sítios considerando os valores naturais que nele ocorrem, com vista a garantir a sua conservação a médio e longo prazo;
- ≥ Estabelecer o regime de salvaguarda dos recursos e valores naturais das ZPE e Sítios, orientando a uma macro-escala a fixação dos usos e o regime de gestão compatíveis com a utilização sustentável do território a efetuar, posteriormente, através da inserção das normas e orientações nos instrumentos de gestão territorial que vinculam diretamente os particulares (planos municipais e planos especiais de ordenamento do território);

- ≥ Representar cartograficamente, em função dos dados disponíveis, a distribuição dos *habitats* naturais e seminaturais e das espécies da flora e da fauna, presentes no Sítios e ZPE;
- ≥ Estabelecer diretrizes para o zonamento das áreas em função das respectivas características e prioridades de conservação, a definir nos planos de ordenamento que vinculam as entidades privadas, nos quais deverão ser fixados e zonados os usos do território e os regimes de gestão, com vista à utilização sustentável do território;
- ≥ Definir as medidas que garantam a valorização e a manutenção num estado de conservação favorável dos *habitats* e espécies, bem como fornecer a tipologia das restrições ao uso do solo, tendo em conta a distribuição dos *habitats* a proteger;
- ≥ Fornecer orientações sobre a inserção (a efetuar no prazo máximo de seis anos) em plano municipal ou especial de ordenamento do território das medidas e restrições mencionadas nas alíneas anteriores, na medida em que são estes os planos vinculativos dos particulares;
- ≥ Definir, para cada Sítio e ZPE, os projetos a sujeitar a avaliação de impacte ambiental ou a análise de incidências ambientais.



FIGURA 21 – ÁREAS CLASSIFICADAS NO ÂMBITO DA REDE NATURAL 2000



Fonte: <http://www.icnf.pt/portal/naturaclas/rn2000/p-set>

## 2\_ SÍTIO PTCO0009 – ESTUÁRIO DO TEJO

No âmbito da revisão do Plano Diretor Municipal de Benavente, destaca-se o Sítio Estuário do Tejo (PTCO0009), com uma área total de 44609 ha (26795 ha de área terrestre e 17814 ha de área marinha), classificado pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 142/97, de 28 de agosto. Este sítio envolve 5 concelhos: Alcochete, Benavente, Loures, Montijo e Vila Franca de Xira, como se pode verificar pelo quadro que se segue.

TABELA 3 – CONCELHOS / SÍTIO PTCO0009			
CONCELHO	ÁREA (HA)	% DO CONCELHO CLASSIFICADO	% DO SÍTIO NO CONCELHO
ALCOCHETE	8380	60 %	19 %
BENAVENTE	15754	30 %	35 %
LOURES	111	0,6 %	0,3 %
MONTIJO	87	1 %	0,2 %
VILA FRANCA DE XIRA	12703	40 %	28 %
<b>FONTE:</b> <a href="http://www.icnf.pt/portal/naturaclas/rn2000/p-set">http://www.icnf.pt/portal/naturaclas/rn2000/p-set</a>			

A paisagem deste Sítio, de características únicas no país, é marcada por uma extensa planura associada ao delta interior do estuário do Tejo, com os seus mouchões e zonas entre marés recortadas pelos esteiros, e também à Lezíria Sul.

É um Sítio de grande diversidade biológica e paisagística e enorme produtividade quer associada aos habitats da zona húmida estuarina, a mais extensa do país e uma das mais importantes da Europa, quer aos habitats terrestres. As calas permanentemente inundadas deste largo estuário, as extensas áreas de vasa e bancos de conchas de ostra associados, os sapais e salinas encerram uma notável produção de biomassa e desempenham um papel fundamental como maternidade para várias espécies de peixes e na manutenção dos *stocks* pesqueiros.

Os solos da Lezíria Sul e da Lezíria de Pancas foram reclamados ao sapal, sendo maioritariamente argilosos e salgados. Devido às limitações que evidenciam para fins agrícolas são utilizados sobretudo na produção de gado bovino e equino, em extensas áreas de pastagens, algumas das quais

periodicamente alagadas. Próximo do limite Norte do Sítio, onde o teor de salinidade é menor, é já possível cultivar extensos arrozais e milharais regados com *pivots*. De referir a existência do Aproveitamento Hidro-Agrícola da Lezíria de Vila Franca de Xira.

O estuário (1130) do rio Tejo possui uma dissimetria marcada entre as suas margens, com uma margem direita retilínea, enquanto a margem esquerda se apresenta significativamente recortada e mais baixa, com uma vasta área intermareal de lamaçais (1140) e sapais que desempenha funções essenciais na manutenção dos ecossistemas estuarinos e do litoral adjacente, e onde também podemos encontrar salinas (1150\*).

A área de sapal é a maior área contínua e a de maior significado no nosso país, bem conservada e estruturada, englobando vegetação anual (1310), arrelvados halófilos pioneiros dominados por *Spartina maritima* (1320), prados e juncais halófilos (1410), formações de vivazes arrosadas de sapal externo ou salinas da *Sarcocornietea* (1420), matos halonitrófilos da *Pegano-Salsoletea* (1430) e ainda vegetação vivaz e anual seca de sapal alto ou salinas (1510\*), onde por vezes se verifica uma forte ascensão de sais por capilaridade, chegando a formar-se crostas salinas.

Sobre as formações pliocénicas e pleistocénicas a nascente do estuário sublinha-se ainda a existência de importantes áreas dominadas por montados de sobreiro (6310). Pontualmente, em áreas onde as intervenções são quase nulas, encontram-se pequenos sobreiros (*Quercus suber*) (9330).

É um Sítio importante para peixes migradores - como o sável (*Alosa alosa*), a savelha (*Alosa fallax*) (cuja maior sub-população deverá ser a da Bacia do Tejo) e a lampreia-marinha (*Petromizon marinus*) -sendo o único onde está confirmada a ocorrência de lampreia-de-rio (*Lampetra fluviatilis*). É também importante para a lontra (*Lutra lutra*).

TABELA 4 - HABITATS NATURAIS E SEMINATURAIS CONSTANTES DO ANEXO B-I DO DEC. LEI N.º 49/2005

1110	BANCOS DE AREIA PERMANENTEMENTE COBERTOS POR ÁGUA DO MAR POUCO PROFUNDA
1130	ESTUÁRIOS
1140	LODAÇAIS E AREAIS A DESCOBERTO NA MARÉ BAIXA
1150*	LAGUNAS COSTEIRAS
1210	VEGETAÇÃO ANUAL DAS ZONAS DE ACUMULAÇÃO DE DETRITOS PELA MARÉ
1310	VEGETAÇÃO PIONEIRA DE SALICORNIA E OUTRAS ESPÉCIES ANUAIS DAS ZONAS LODOSAS E ARENOSAS
1320	PRADOS DE SPARTINA (SPARTINION MARITIMAE)
1410	PRADOS SALGADOS MEDITERRÂNICOS (JUNCETALIA MARITIMI)
1420	MATOS HALÓFILOS MEDITERRÂNICOS E TERMOATLÂNTICOS (SARCOCORNETEA FRUTICOSI)
1430	MATOS HALONITRÓFILOS (PEGANO-SALSOLETEA)
1510*	ESTEPES SALGADAS MEDITERRÂNICAS (LIMONIETALIA)
2130*	DUNAS FIXAS COM VEGETAÇÃO HERBÁCEA («DUNAS CINZENTAS»)
2270*	DUNAS COM FLORESTAS DE PINUSPINEA E OU PINUSPINASTER
3120	ÁGUAS OLIGOTRÓFICAS MUITO POUCO MINERALIZADAS EM SOLOS GERALMENTE ARENOSOS DO OESTE MEDITERRÂNICO COM ISOËTES SPP.
3150	LAGOS EUTRÓFICOS NATURAIS COM VEGETAÇÃO DA MAGNOPOTAMION OU DA HYDROCHARITION
3160	LAGOS E CHARCOS DISTRÓFICOS NATURAIS
3170*	CHARCOS TEMPORÁRIOS MEDITERRÂNICOS
3260	CURSOS DE ÁGUA DOS PISOS BASAL A MONTANO COM VEGETAÇÃO DA RANUNCULION FLUITANTIS E DA CALLITRICHIO-BATRACHION
3280	CURSOS DE ÁGUA MEDITERRÂNICOS PERMANENTES DA PASPALO-AGROSTIDION COM CORTINAS ARBÓREAS RIBEIRINHAS DE SALIX E POPULUS ALBA
4030	CHARNECAS SECAS EUROPEIAS
6310	MONTADOS DE QUERCUS SPP. DE FOLHA PERENE
6420	PRADARIAS HÚMIDAS MEDITERRÂNICAS DE ERVAS ALTAS DA MOLINIO-HOLOSCHOENION
91B0	FREIXIAIS TERMÓFILOS DE FRAXINUS ANGUSTIFOLIA
92A0	FLORESTAS-GALERIAS DE SALIX ALBA E POPULUS ALBA
9330	FLORESTAS DE QUERCUS SUBER

FONTE: <http://www.icnf.pt/portal/naturaclas/rn2000/p-set>

Como fatores de ameaça ao Sítio destacam-se as seguintes: Poluição industrial, doméstica e de origem agrícola ou ainda resultante de dragagens, águas de lastro ou lavagem de tanques de embarcações; utilização de artes e métodos de pesca lesivas dos recursos haliêuticos; práticas de gestão agrossilvo-pastoril e atividades complementares desajustadas à conservação de espécies protegidas; pressão turística e urbana; caça furtiva.

O Plano sectorial da Rede Natura 2000 apresenta orientações de gestão para este Sítio. A gestão deste Sítio deverá dar particular atenção à preservação dos diversos *habitats* associados ao ecossistema estuarino (lodaçais, sapais, vegetação halófila), assim como à conservação ou recuperação das zonas dulciaquícolas terrestres, nomeadamente promovendo a manutenção da vegetação ribeirinha autóctone e condicionando as intervenções nas margens e leito de linhas de água, fundamentais ainda à conservação de numerosas espécies da fauna.

A gestão deste Sítio implica um correto ordenamento, nomeadamente da construção urbano-turística e de infraestruturas e a promoção do uso sustentável dos recursos existentes, assegurando a competitividade económica e social das atividades.

Deverão ser evitadas ou corrigidas algumas práticas agropastoris com impactes negativos ao nível da contaminação dos solos e da água, e da destruição de habitats a qual se reflete ainda no estado de conservação de diversas espécies.

Deverão também ser evitadas ou corrigidas algumas práticas de pesca lesivas dos recursos haliêuticos.

Deverá ser promovida a regeneração natural dos habitats florestais protegidos e incrementada a sustentabilidade económica de atividades, a eles associada, com interesse para a conservação.

## CAPÍTULO 9\_ PLANO RODOVIÁRIO NACIONAL \_ PRN 2000

**Saber mais**

Texto e imagens extraídos de <http://www.estradasdeportugal.pt/>

**113/127**

RELATÓRIO DO PLANO, MARÇO 2015

## 1\_ PLANO RODOVIÁRIO NACIONAL

De acordo com o PRN 2000 – Plano Rodoviário Nacional, um dos fatores estruturais mais importantes para uma harmoniosa política do ordenamento do território é, sem dúvida, o modo como se encontra organizada a Nova Rede de Estradas, nomeadamente no capítulo das Estradas Nacionais, o que se traduz na existência de um **Plano Rodoviário Nacional**. No nosso país, até 1985, as grandes diretrizes da política rodoviária estavam definidas no Plano Rodoviário de 1945, iniciativa do Ministro Duarte Pacheco. No entanto, a melhoria das condições económicas na Europa originaram um rápido desenvolvimento do tráfego automóvel tanto a nível de características como em volumes de tráfego que, apesar das inúmeras alterações avulsas àquele diploma legal, o tornou obsoleto a partir dos anos setenta.

Assim, em 1978, iniciaram-se os estudos para a revisão do Plano Rodoviário e depois de ouvidos os pareceres de diversas organizações, com base na proposta apresentada pela Junta Autónoma de Estradas, como os Ministérios da Tutela, da Defesa e da Administração Interna, as Comissões de Coordenação Regional, 147 Câmaras Municipais e o Automóvel Club de Portugal, e ter merecido a aprovação do Conselho Superior de Obras Públicas, Transportes e Comunicações, o Plano Rodoviário Nacional foi aprovado pelo Conselho de Ministros de 1 de agosto de 1985, publicado em Diário da Republica, I Série - N.º 222 - Decreto-Lei n.º 380/85 de 26 de setembro.

Na definição da Nova Rede Rodoviária Nacional, adotam-se critérios funcionais, operacionais e de acessibilidade.

Em termos de funcionalidade, serão assegurados por estradas nacionais as seguintes ligações:

- a) Da sede de cada distrito com os contíguos;
- b) Da sede de cada distrito com os centros urbanos do mesmo;
- c) Entre a sede de cada distrito o porto e a fronteira mais importantes desse distrito, quando existentes.

Sob o ponto de vista operacional, serão servidos por estrada nacional os percursos de extensão superior a 10 km e tráfego médio diário superior a 2000 veículos relativo ao ano de 1975 (4300 em 1990), bem como aqueles que, com tráfego médio diário superior a 1 000 veículos, estabeleçam a ligação entre sedes de concelho.

Finalmente, estabeleceu-se que todas as sedes de concelho terão acesso por estrada nacional à rede definida a partir dos critérios acima enunciados.

Importa salientar que, para aquela determinação, se procedeu ao agrupamento dos centros urbanos, em função do seu potencial demográfico, dos serviços de apoio às atividades económicas e às populações e da sua capacidade exterior, em três grupos:

- A - Sede de distrito e centros urbanos equiparados;
- B - Centros urbanos de influência supraconcelhia, mas infradistrital;
- C - Centros urbanos só com influência concelhia.

A Rede Nacional integra apenas duas categorias de estrados, que constituirão a Rede Nacional Fundamental e a Rede Nacional Complementar.

A Rede Nacional Fundamental tem menor extensão, a fim de a dotar de características técnicas indispensáveis num período de tempo aceitável. Assim, definiram-se nove Itinerários Principais, três longitudinais e seis transversais, numa extensão de cerca de 2 500 km. Os Itinerários longitudinais terão o nível de serviço B, o que significa que asseguram correntes de tráfego estáveis, permitindo a circulação em excelentes condições de comodidade e segurança.

A Rede Nacional Complementar, com a extensão total de 7500 km, assegura as ligações entre os centros urbanos de nível B e C, assim como as ligações operacionais e as resultantes do critério de acessibilidade. Esta rede integra quatro Itinerários Complementares longitudinais, dez transversais, as vias de acesso e envolventes das Áreas Metropolitanas de Lisboa e Porto, bem como outros lanços de estrada. As vias da Rede Nacional Complementar terão o nível de serviço C, que proporciona boas condições de circulação.

Após mais de dez anos de implementação do Plano Rodoviário Nacional com a configuração constante do Decreto-Lei n.º 380/85, de 26 de setembro (PRN85), tornou-se oportuno proceder à sua revisão, tendo em consideração a experiência obtida com a sua implementação e os desenvolvimentos socioeconómicos verificados após a adesão de Portugal à União Europeia.



FIGURA 22 – REDE RODOVIÁRIA PRINCIPAL



Com a publicação no novo diploma (Decreto-Lei n.º 222/98 com as alterações introduzidas pela Lei n.º 98/99 de 26 de julho, pela Declaração de retificação n.º 19-D/98 e pelo Decreto-Lei n.º 182/2003 de 16 de agosto), foram introduzidas significativas inovações, potenciando o correto e articulado funcionamento do sistema de transportes rodoviários, o desenvolvimento de potencialidades regionais, a redução do custo global daqueles transportes, o aumento da segurança da circulação, a satisfação do tráfego internacional e a adequação da gestão da rede, sem prejuízo de terem sido respeitados os grandes objetivos do PRN85.

A Rede Rodoviária Nacional do PRN85, com 9900 km, é alargada para 11350 km através da inclusão e reclassificação de novos percursos. Além da rede rodoviária nacional foi criada uma nova categoria, a das estradas regionais, na qual foram incluídos 5000 km de elementos já classificados neste diploma.

Fonte: PRN 2000

No total, as estradas previstas no PRN2000 somam cerca de 16500 km, ou seja, um aumento da ordem dos 65% relativamente àqueles que estavam abrangidos pelo PRN85. Nestes termos, o PRN2000 corresponde a uma importante melhoria da desejável cobertura rodoviária do País, quer a nível nacional, quer a nível regional.

Inclui-se no plano rodoviário nacional uma rede nacional de autoestradas com cerca de 3000 km de extensão, correspondente a mais de metade da extensão da rede de itinerários principais e itinerários complementares. Como as autoestradas concessionadas não podem assegurar as deslocações de carácter local geradas ao longo dos respetivos corredores, devido ao espaçamento dos seus nós e ao tipo de gestão do tráfego, foram classificados alguns elementos viários como estradas nacionais para constituição de alternativas a autoestradas com portagem.

A rede nacional fundamental, como rede estratégica que assegura a ligação entre os principais centros urbanos, foi agora objeto de ajustamentos pontuais.

Considerando a necessidade de acelerar o desenvolvimento económico nalgumas zonas, reclassificam-se como itinerários complementares alguns percursos, alargando o nível de cobertura do território. Foram introduzidos 10 novos itinerários complementares, num total de 34. Há ainda a registar alterações em 10 dos itinerários complementares constantes do anterior PRN. No conjunto destas mudanças, verifica-se um aumento da extensão de itinerários complementares da ordem de 33%.

Verificando-se no PRN85 a insuficiência da rede de outras estradas, entendeu-se ser necessário aumentar a sua densidade nas zonas fronteiriças, promover o fecho de malhas viárias, assim como melhorar a acessibilidade de alguns concelhos, o que contribuirá para a correção das assimetrias que ainda se verificam no desenvolvimento sócio-económico do País. O método adotado foi o de reclassificar algumas das estradas não incluídas no anterior plano rodoviário nacional como estradas nacionais e instituir uma nova categoria viária, a das estradas regionais.

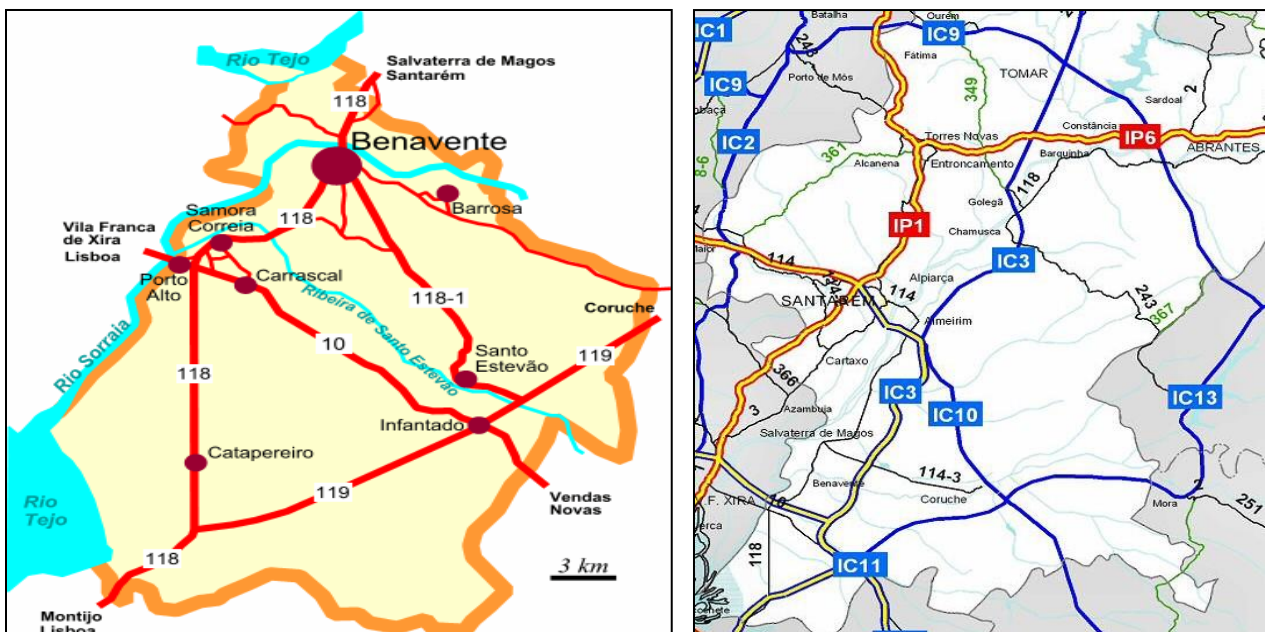
Nos critérios considerados na criação das estradas regionais incluíram-se, designadamente, a estruturação da raia, a ligação de agrupamentos de municípios e núcleos territoriais e o fecho de malhas viárias.

De não menor importância, é a preocupação assumida pelo PRN2000 em matéria de melhoria qualitativa da rede rodoviária, com especial relevo para a defesa ambiental em meio urbano, para os dispositivos de combate à sinistralidade nos mais diversos planos e para os instrumentos de informação necessários à boa gestão e utilização das infraestruturas em causa. Assim, em articulação com os instrumentos de ordenamento do território são previstas variantes e circulares nos principais centros urbanos para acesso aos corredores nacionais de grande capacidade, melhorando as condições de circulação, comodidade e segurança do tráfego gerado nesses locais.

## 2\_ O PRN 2000 NO CONCELHO DE BENAVENTE

Em termos de PRN 2000, o Concelho de Benavente é atravessado por dois importantes Itinerário Complementares. Um no sentido Norte/Sul, a A13 (IC3), que constitui uma ligação quer ao pólo urbano de Santarém Ligação A1), quer ao pólo urbano do Montijo a Sul, inserido no acesso à futura nova ponte sobre o Tejo (ligação A2) e pela a A10 (IC11), que atravessa o concelho no sentido E/W, permitirá uma melhor fluidez do tráfego que presentemente, satura a EN 10, uma vez que constitui uma ligação desde o Nó do Carregado (ligação A1), ao nó com a A13, Pegões, Marateca. Este cenário, com a concretização total dos itinerários complementares referidos e previstos no Plano Rodoviário Nacional, o concelho de Benavente melhorara substancialmente as suas acessibilidades.

FIGURA 23 – PRN CONCELHO DE BENAVENTE



Fonte: PRN 2000

O concelho de Benavente é ainda servido por dois importantes eixos viários, com classificação de Estradas Nacionais, em termos de PRN 2000, a EN 118 e a EN 10.

A EN 118, atravessa o concelho no sentido longitudinal e estabelece a ligação Salvaterra de Magos/ Santarém a Alcochete/ Montijo/ Ponte Vasco da Gama, atravessando Benavente, Samora Correia e Porto Alto. Em Benavente tem ligação com a EM 118-1, servindo a freguesia de Santo Estêvão e a qual faz ligação à EM 119. No Porto Alto, tem um nó de ligação à EN 10 e a sul do concelho, no sentido NE/SW, encontra-se com a EM 119.

A EN 10, atravessa o concelho no sentido transversal, e que lhe permite atualmente o acesso à Ponte sobre o Tejo em Vila Franca de Xira e ao Alentejo e Sul do País, ou seja, estabelece a ligação Pegões/ Algarve/ Espanha a Vila Franca de Xira/ Lisboa - A1, passando pelos nós de ligação à EM 119 (Infantado) e à EN 118 (Porto Alto), no sentido SE/NW.

Como aspetos fundamentais caracterizadores da rede viária importa realçar a grande dependência funcional do concelho e em especial dos dois grandes aglomerados populacionais (Benavente e Samora Correia/Porto Alto) face à EN 118 e à E.N. 10, onde se concentram os principais constrangimentos e pontos de conflito da rede viária concelhia.

Importa no entanto realçar que, as grandes alterações em termos da sua estrutura viária principal de carácter regional que se implementaram no concelho, terão com certeza importantes repercussões na restante rede viária concelhia. Com a conclusão dos itinerários complementares previstos no Plano Rodoviário Nacional, o concelho de Benavente melhorara substancialmente as suas acessibilidades.

### 3\_ AA-10 E A A-13

O concelho de Benavente, apresenta uma rede de transportes pouco adequada às necessidades da população, no entanto fruto de recentes e futuras intervenções em termos de novas acessibilidades, poderá assumir de futuro uma posição de maior relevo no agrupamento da Sub-região da Lezíria do Tejo, ao localizar-se no entroncamento de dois importantes Itinerários Complementares, a A10 (IC11) e a A13 (IC3).

Esta situação confere-lhe uma excelente posição no domínio dos transportes públicos de longo curso, ligação aos principais centros de decisão (Lisboa), à região fronteiriça (Madrid) e no relacionamento com os concelhos circundantes.

A melhoria das vias, e a dependência do transporte público da rede viária principal, e a existência de uma rede um transporte escolar, devem determinar o reforço do serviço da rede de transportes públicos de passageiros, perspetivando uma rede de transportes públicos mais flexível, permitindo a inserção profissional e mobilidade dos habitantes das freguesias rurais do concelho, nomeadamente Barrosa e Santo Estêvão, bem como as localidades de Foros de Almada e Foros da Charneca.

A atual rede dos transportes públicos que serve os concelhos da Lezíria do Tejo é essencialmente apoiada na rodovia, com uma rede de operadores, que foi sendo construída ao longo do tempo, essencialmente em função dos movimentos pendulares da Região, com poucas ligações entre e com outros pólos, apresentando portanto uma fraca articulação física (interfaces) e de exploração (horários).



FIGURA 24 – A10 E A13



A rede de transportes públicos raramente se adaptou à expansão urbana das sedes de concelho e de outros aglomerados de menor dimensão. A evolução crescente da taxa de motorização da população tem resultado num aumento da utilização do automóvel e numa redução da utilização do transporte público.

**CAPÍTULO 10\_ PLANO DE DESENVOLVIMENTO INTEGRADO\_ LEZÍRIA DO TEJO**

A Associação de Municípios da Lezíria do Tejo desenvolveu um plano de desenvolvimento integrado. Recorrendo a um modelo de apresentação do referido estudo, selecionamos um conjunto de informação relevante.

FIGURA 25 – PLANO DE DESENVOLVIMENTO INTEGRADO DA LEZÍRIA DO TEJO



A cooperação intermunicipal é cada vez mais uma condição para a concretização de estratégias de desenvolvimento.

Potenciar sinergias e dinâmicas de proximidade e minimizar problemas decorrentes de uma má gestão territorial são tarefas mais bem sucedidas se determinadas num quadro territorial alargado.

O plano de Desenvolvimento Integrado da Lezíria do Tejo (PDI-LT) surge da necessidade de proporcionar maior visibilidade e protagonismo interno e externo à sub-região e aos agentes locais, estimulando formas eficazes de organização e de cooperação estratégica. O PDI-LT constitui um referencial de orientação e de negociação institucional e também um referencial para o estabelecimento de estratégias de desenvolvimento de escala municipal.



## CAPÍTULO 11\_ REDE DE ALTA VELOCIDADE (TGV)

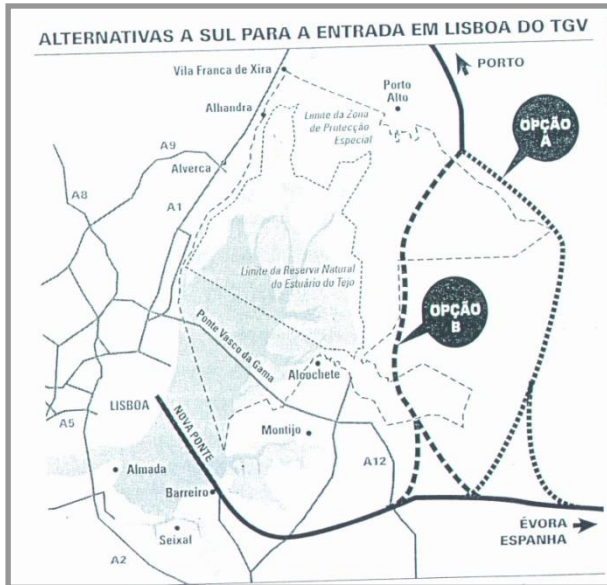
Saber mais:

<http://www.rave.pt/homepage.asp>

124/127

RELATÓRIO DO PLANO, MARÇO 2015

FIGURA 26 – ALTERNATIVAS TGV



Os traçados em estudo para o comboio de alta velocidade (TGV), poderão inverter completamente o cenário atual no concelho de Benavente, no que diz respeito ao nível de serviço e à cobertura da rede de transportes públicos de passageiros, uma vez que um dos traçados em análise (opção B) tem implicações e consequentemente influência direta no concelho de Benavente.

Se a isto associarmos a possibilidade de o novo aeroporto se localizar na OTA, tal como o previsto, sendo que esta infraestrutura é indissociável do futuro traçado do TGV, então aí o concelho de Benavente poderá associar à sua excelente posição em termos de acessibilidades rodoviárias, uma não menos importante localização estratégica em termos de rede de transportes públicos de passageiros, quer ferroviários, quer aéreos, devendo para isso e concretizados que sejam estas infraestruturas, implementar de uma forma articulada as redes de transporte público locais necessárias, para que, o concelho possa usufruir destes dois projetos estruturantes para o país, e garantir uma rede de transportes públicos de passageiros que ofereça um nível de serviço mais eficaz e adequado às necessidades da sua população.

FIGURA 27 – ESTUDOS DO TGV

**Aspectos técnicos em avaliação**

- Entrada em Lisboa pela margem direita ou pela margem esquerda (via Terceira Travessia do Tejo)
- Estação central da Área Metropolitana de Lisboa



**ALTA VELOCIDADE**  
Portugal mais próximo

FIGURA 28 – REDE DE ALTA VELOCIDADE FERROVIÁRIA NA EUROPA, 2020

**2020**  
**Rede de Alta Velocidade Ferroviária**



Fonte : "High speed trains in Europe", CCFE-CER-GEB, 2002.

Benavente, 15 de março de 2015

