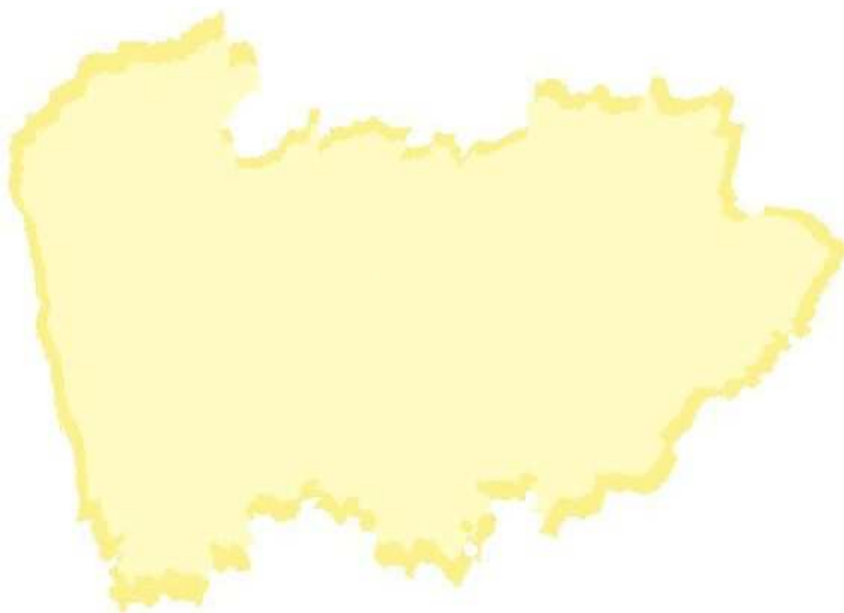


PLANO REGIONAL DE ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO
DA
REGIÃO DO NORTE



RELATÓRIO DE PONDERAÇÃO
DOS RESULTADOS DA DISCUSSÃO PÚBLICA
(10 DE JULHO A 9 DE SETEMBRO DE 2009)

Dezembro 2009

RELATÓRIO DE PONDERAÇÃO

DOS RESULTADOS DA CONSULTA PÚBLICA (10 DE JULHO A 9 DE SETEMBRO DE 2009)

Índice

I. Síntese da Ponderação dos Resultados da Discussão Pública.....	5
II. Textos da Proposta de Plano que foram objecto de Ajustamento de Conteúdo	11
III. Discussão Pública – Apreciação Individualizada das Participações	31
III.1. Contributos recebidos na Plataforma Informática (http://consulta-prot-norte.inescporto.pt)	33
Contribuição para a discussão – Nome: Nuno Miguel de Resende Jorge Mendes.....	35
Contribuição para a discussão 1 – Nome: Nuno Resende	36
Contribuição para a discussão 2 – Nome da Entidade: A.C.E.R.-ASSOCIAÇÃO CULTURAL E DE ESTUDOS REGIONAIS	40
Contribuição para a discussão 3 – Nome: António Manuel Diz Pereira Subtil	40
Contribuição para a discussão 4 – Nome: Carlos Filipe Lopes Faria dos Santos	41
Contribuição para a discussão - 5; Nome: Carlos Filipe Lopes Faria dos Santos	44
Contribuição para a discussão 6 – Nome: Carlos Filipe Lopes Faria dos Santos	45
Contribuição para a discussão 7, 8 e 9 – Nome: Carlos Filipe Lopes Faria dos Santos	46
Contribuição para a discussão 10 – Nome: Marco Filipe Chaves Antunes	50
Contribuição para a discussão 11 – Nome: António Eduardo Santos	54
Contribuição para a discussão 12 e 13 – Nome: Acúrcio Álvaro Pereira	56
Contribuição para a discussão 14 – Nome: Álvaro Carvalho Alves da Silva	57
Contribuição para a discussão 15 – Nome da Entidade: Município de Vila Nova de Famalicão	58
Contribuição para a discussão 16 – Nome: Helena Gomes	66
Contribuição para a discussão 17 – Nome: Carlos Filipe Lopes Faria dos Santos	67
Contribuição para a discussão 18, 19 e 20 – Nome: Joaquim Jordão.....	69
Contribuição para a discussão 21 – Nome: Pedro Miguel Vidal de Oliveira.....	73
Contribuição para a discussão 22 – Nome: Pedro Macedo	75
Contribuição para a discussão 23 – Nome da Entidade: LiiKaXsdAaUN	79
Contribuição para a discussão 24 – Nome da Entidade: Município de Montalegre	80
Contribuição para a discussão 25 – Nome da Entidade: Câmara Municipal de Vila Nova de Gaia...	81
Contribuição para a discussão 26 – Nome: Maria da Luz Silva Fernandes	87
Contribuição para a discussão 27 – Nome da Entidade: Grupo Municipal do Partido Socialista.....	88
Contribuição para a discussão 28 – Nome: Bernardo da Silva Pereira	89
Contribuição para a discussão 29 – Nome: Jorge Moura	90
Contribuição para a discussão 30 – Nome da Entidade: Município de Torre de Moncorvo	98
Contribuição para a discussão 31 – Nome da Entidade: GIPP - Gestão Integrada de Projectos e Planeamento, Lda.....	100
Contribuição para a discussão 32 – Nome da Entidade: Instituto Politécnico de Bragança	107
Contribuição para a discussão 33 – Nome: Carlos Filipe Lopes Faria dos Santos	117

III.2. Contributos recebidos por correio	121
Câmara Municipal de Bragança – Ofício nº 7568, de 27-07-2009.....	123
Câmara Municipal de Vila Pouca de Aguiar – Ofício nº 98/GFCASN/JQ, de 10-08-2009	130
Centro Social Paroquial de Santo Estêvão de Espinhosela – Ofício 43/2009, de 18/08/2009.....	134
Centro Social e Paroquial de S. Bento e S. Francisco – Ofício de 20/08/2009	142
Agrupamento Vertical de Izeda – Ofício de 31/08/2009.....	144
Amândio dos Anjos Gomes (entrada:1-09-2009)	147
Crédito Agrícola – Ofício 2009/066/DIR/AD002, de 31/08/2009	149
Luís Manuel Machado Rodrigues – Ofício de 2/09/2009	153
Fundação Mensageiro de Bragança – Ofício de 2/09/2009.....	156
Câmara Municipal de Vimioso – Ofício 156/SG, de 2/09/2009	157
Escola Secundária / 3 de Emídio Garcia – Ofício 622, de 03/09/2009	160
Escola Secundária / 3 de Emídio Garcia – Ofício 621, de 03/09/2009	161
Agrupamento de Escolas Paulo Quintela – Ofício de 04/09/2009	162
Associação Comercial Industrial e Serviços de Bragança – Ofício 316/2009, de 04/09/2009	163
Fundação Betânia – Ofício 09/09, de 02/09/2009.....	164
Município de Bragança – Assembleia Municipal – Ofício nº 60, Proc.º 01.01.12.02, de 07/09/2007	172
Câmara Municipal de Vila do Conde – Ofício 13727, de 08/09/2009	174
Câmara Municipal de Braga – Ofício nº DMPO 9.1, de 03-09-2009.....	176
Câmara Municipal de Montalegre (entrada:9-09-2009)	180
Filomena Farinhas (entrada:9-09-2009).....	183
Câmara Municipal de Miranda do Douro – GTL – Ofício GTL-0601-09, de 07/09/2009	200
Associação Humanitária dos Bombeiros Voluntários de Izeda – Ofício 186/D/2009, de 07/09/2009	208
REAPN – Núcleo Distrital de Bragança – Ofício de 01/09/2009	214
NERBA – Associação Empresarial do Distrito de Bragança – Ofício 139, de 07/09/2009	215
IV. Parecer Final sobre a Avaliação Ambiental Estratégica - Situações cuja ponderação foi remetida para a fase de Consulta Pública	219
V. Parecer das Instituições Universitárias ou Científicas.....	223
Parecer da Universidade de Trás-os-Montes e Alto Douro (UTAD)	225
Parecer do Instituto Politécnico de Bragança (IPB)	233
Parecer da Universidade do Minho (UM)	243
Parecer da Universidade de Aveiro.....	243

I. Síntese da Ponderação dos Resultados da Discussão Pública

RELATÓRIO DE PONDERAÇÃO

DOS RESULTADOS DA CONSULTA PÚBLICA (10 DE JULHO A 9 DE SETEMBRO DE 2009)

A proposta do Plano Regional de Ordenamento do Território do Norte (PROT-Norte), elaborada pela Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Norte (CCDRN), obteve parecer final da respectiva Comissão Mista de Coordenação em 26 de Junho de 2009.

Seguidamente, e dando cumprimento às disposições legais (artigos 33º e 58º do RJIGT – Decreto-Lei n.º 380/99, de 22 de Setembro, na redacção do Decreto-Lei n.º 46/2009, de 20 de Fevereiro), foi aberto um período de Discussão Pública, que decorreu entre 10 de Julho e 9 de Setembro de 2009, nos termos do Aviso n.º 11691/2009 (D.R. – II série n.º 126, 2 de Julho de 2009) e da Declaração de Rectificação n.º 1829/2009 (D.R.-II série n.º 147, de 31 de Julho de 2009).

A referida Discussão Pública, que foi amplamente divulgada nos órgãos de comunicação social, compreendeu a disponibilização, para consulta, da totalidade dos elementos do Plano, pareceres e relatórios temáticos de apoio, bem como a recepção de contribuições das pessoas individuais ou colectivas que o desejassem, através de duas formas: digital, através de uma plataforma informática criada especialmente para este efeito (<http://consulta-prot-norte.inescporto.pt>) ou escrita, disponibilizada na sede da CCDRN e nas suas delegações de Braga, Bragança e Vila Real.

Paralelamente, realizaram-se sessões de apresentação do Plano, conferências de imprensa e outras acções de divulgação, bem como o esclarecimento de dúvidas, sempre que solicitado.

Findo o período de Discussão Pública, foram reunidas as contribuições apresentadas, tanto as recebidas pela via informática como as entregues pessoalmente ou por correio, para efeitos da sua ponderação pelas estruturas técnicas e de direcção da CCDR-N, de acordo com o previsto na legislação aplicável.

É este trabalho de ponderação das contribuições da Discussão Pública, que agora se apresenta, o qual será divulgado em plataforma informática e enviado ao Governo, no âmbito do processo de aprovação deste plano regional.

De referir que são elencadas todas as contribuições, feitas por qualquer via, incluindo aquelas que, na plataforma informática, se limitaram à consulta dos textos do plano, sem expressar qualquer observação ou comentário. Também se indicam, expressamente, na ponderação dos contributos, quais as alterações que serão feitas nos documentos do plano, em resultado do teor das intervenções, bem como a justificação para a eventual não consideração dos argumentos apresentados.

Em termos gerais, podem assinalar-se como consequências mais significativas da ponderação dos resultados do processo participativo:

- a) Uma reformulação, em termos de redacção mais sistematizada e clara, de alguns dos textos iniciais do documento, tendo-se transformado a “Nota Introdutória” num verdadeira “Introdução” integrante do Plano, e procedido a uma reescrita do capítulo “I – Uma Visão para a Região” e dos subcapítulos “II.1- Eixos Estratégicos” e “II.2 – Modelo Territorial (2.1 – Esquema Global e 2.2.A – Sistema

Urbano)” do capítulo II da Proposta de Plano, dando acolhimento a uma observação nesse sentido apresentada;

- b) Introdução de alguns ajustamento na concepção do Modelo Territorial e Sistema Urbano da Região, onde se inclui a rede de centros urbanos e os sistemas de conectividade entre eles. Ponderados cuidadosamente os aspectos técnicos e políticos dos argumentos apresentados, entendeu-se proceder a uma revisão global do texto do Modelo Territorial (subcapítulos “Esquema Global” e “Sistema Urbano”), mantendo os objectivos gerais do modelo proposto, mas precisando melhor alguns dos pressupostos para a sua concretização, o que levou, consequentemente, a alterações pontuais na classificação por níveis de estruturação funcional.

Para uma melhor compreensão das alterações efectuadas, transcreve-se, na Parte II do presente relatório, a nova redacção desta parte do plano, tal como constará do documento a enviar para aprovação governamental.

- c) O outro tema a merecer ajustamentos foi o respeitante ao normativo do “Uso do Solo”, que incide sobre as directrizes de enquadramento para a delimitação territorial das diferentes classes e categorias de solo e para a definição, em cada uma delas, das acções de uso e transformação admissíveis (tanto de edificação como de outras utilizações).

Neste domínio, o principal acerto diz respeito aos limites de contenção da dimensão dos “empreendimentos turísticos”, onde se passa a adoptar o parâmetro utilizado na legislação do sector e na generalidade dos restantes PROT (número de camas por hectare), abandonando-se o recurso ao índice de ocupação do solo. Em consequência, reponderou-se o uso desta figura para os restantes casos, tendo-se chegado à conclusão que seria preferível recorrer à figura do “índice de utilização do solo” por ser o mais frequentemente adoptado nos PMOT e se revelar em geral mais operacional, procedendo-se à óbvia adaptação dos valores numéricos anteriormente estabelecidos.

Complementarmente, procedeu-se, com base nas observações e críticas formuladas em diversos contributos, à clarificação ou melhor sistematização do conteúdo de várias disposições neste domínio, a saber: directrizes D12.01 (redacção das alíneas), D12.05, D12.06 e D12.07 (reorganização das disposições), D12.08 (nova alínea no número 3) e D12.09 (números 1, 2, 8, 9 e 10); Anexo Técnico I (Conceitos e Definições).

Realça-se que os PROT não são directa e imediatamente vinculativos para os particulares, mas são chamados a fixar valores ou limiares máximos para as diferentes tipologias de uso do solo na região, nos casos em que tal é considerado imprescindível para o correcto ordenamento do território. Caberá, depois, a cada município, através dos planos municipais de ordenamento do território, que já se aplicam directamente aos particulares, definir a situação concreta que considerem mais adequada para o seu território, nos limites dos parâmetros estabelecidos no PROT.

Este relatório de ponderação dos resultados da Discussão Pública integra alguns aspectos relativos ao Relatório de Avaliação Ambiental Estratégica (AAE), os quais, embora tenham sido levantados no âmbito

do parecer final da CMC, só se justificava serem respondidos pela entidade responsável da AAE, após o fecho da versão final dos documentos do PROT-Norte – decorrente da ponderação dos contributos da Discussão Pública – dado o carácter autónomo que este relatório tem, como auditoria ambiental independente, sobre uma proposta de plano.

Finalmente, integram-se no presente relatório os pareceres da Universidade do Minho (UM), da Universidade de Trás-os-Montes e Alto Douro (UTAD), do Instituto Politécnico de Bragança (IPB) e da Universidade de Aveiro (bem como o resultado da sua ponderação), uma vez que, nos termos do artigo 58º, conjugado com o artigo 33º, do Regime Jurídico dos Instrumentos de Gestão Territorial – Decreto-Lei nº 46/2009, de 20 de Fevereiro, à elaboração do plano segue-se um processo de participação da sociedade civil, incluindo um período de discussão pública da proposta de plano e ainda a sua submissão à “avaliação crítica e parecer de, pelo menos, três instituições universitárias ou científicas nacionais com uma prática de investigação relevante nas áreas do ordenamento do território”.

Assim, considerando a experiência e trabalhos desenvolvidos por diferentes instituições de ensino superior, vários dos quais com incidência directa na Região do Norte, decidiu a CCDR-N submeter à apreciação das instituições referidas a proposta de PROT-Norte e documentos complementares, solicitando a sua avaliação e emissão de parecer, para instruir o processo de submissão do plano à aprovação do Conselho de Ministros.

RELATÓRIO DE PONDERAÇÃO

DOS RESULTADOS DA CONSULTA PÚBLICA (10 DE JULHO A 9 DE SETEMBRO DE 2009)

II. Textos da Proposta de Plano que foram objecto de Ajustamento de Conteúdo

RELATÓRIO DE PONDERAÇÃO

DOS RESULTADOS DA CONSULTA PÚBLICA (10 DE JULHO A 9 DE SETEMBRO DE 2009)

As questões colocadas referentes à concepção do Modelo Territorial que, de forma genérica, foram consideradas pertinentes conduziram pela sua natureza a uma reflexão sobre a totalidade do mesmo, uma vez que, desde a fase de elaboração, se considerou sempre que o objectivo central de promoção da coesão territorial e social da Região do Norte, requeria que a análise de questões referentes à articulação e estruturação do território considerasse a totalidade do espaço objecto do presente Plano.

Pelo exposto, apresenta-se a referida análise:

II. OPÇÕES ESTRATÉGICAS DE BASE TERRITORIAL

II.2. Modelo Territorial

O Modelo Territorial traduz basicamente a configuração articulada do sistema de estruturação funcional (sistema urbano e de conectividades), do sistema biofísico e do sistema de recursos produtivos.

Os traços da Região do Norte, tanto de natureza geológica, hidrográfica e climática, determinantes das práticas agrícolas, como de natureza histórica e identitária, condicionaram os padrões e dinâmicas de povoamento que marcam o seu território. Foram já anteriormente evidenciados os grandes contrastes que nele se verificam, os quais atingem a sua máxima expressão na dicotomia entre a sub-região do Norte Litoral (Minho-Lima e Arco Metropolitano do Porto) – associada à existência de um grande número de aglomerados populacionais de razoável dimensão e às situações de maior dispersão do povoamento – e a sub-região de Trás-os-Montes e Alto Douro, que acusa uma baixa densidade populacional e uma menor disseminação dos seus aglomerados populacionais e, consequentemente, tendências dispersivas menos acentuadas e confinadas apenas a alguns espaços.

As opções estruturantes destinadas a promover o equilíbrio e coesão do território da Região assumem, naturalmente, essa dicotomia, sendo nos casos pertinentes diferenciadas para cada uma das sub-regiões, de modo a garantir a articulação e estruturação da rede de centros urbanos, sem cair na tentação de ceder a uma indesejável uniformização do território regional.

As unidades territoriais delimitadas no PNPOT e retomadas na Resolução do Conselho de Ministros que determina a elaboração do PROT-Norte – Minho-Lima, Arco Metropolitano do Porto, Douro e Alto Trás-os-Montes – foram, igualmente, tidas em conta no decurso da elaboração deste Plano, isto é, como

territórios de características diferenciadas, a exigir uma abordagem específica, que se traduziu nos três enfoques sub-regionais utilizados no diagnóstico e constantes do Relatório do Plano.

Uma vez que daqueles documentos não resulta qualquer imposição e que, da análise e diagnósticos elaborados no âmbito do PROT, também não ressalta a conveniência da eleição destes espaços como unidades territoriais dotadas de um normativo específico, não foi considerada apropriada e útil a sua individualização no Plano, evitando-se a repetição complexa de directrizes e, por conseguinte, uma perda de legibilidade do documento.

Por estas razões, não foram adoptadas unidades territoriais. Em contrapartida, foram identificados, no caso do solo rural, espaços com potencialidades diferenciadas e, no caso dos riscos naturais, espaços de diferente intensidade de interacção natural e antrópica. De qualquer modo, as Normas Orientadoras incorporam orientações e directrizes específicas para aqueles espaços diferenciados.

Após uma primeira explanação em termos de um Esquema Global de síntese, explicita-se o modelo em três secções que abordam de forma circunstanciada os diversos sistemas estruturantes, bem como o desenvolvimento temático do mapa do Esquema Global em representações gráficas adequadas, procedendo-se de igual forma no que se refere aos cartogramas que, em cada um dos sistemas referidos, representam o desdobramento temático do mapa do esquema global.

2.1. Esquema Global

O Modelo Territorial adoptado, ao conceber uma organização espacial destinada a alcançar uma melhor estruturação e um desenvolvimento mais harmonioso da Região, inspira-se nos seguintes princípios orientadores do equilíbrio regional:

1. Promoção do policentrismo assente nas vocações específicas e na intensificação dos relacionamentos entre centros urbanos, independentemente dos seus níveis funcionais, tendo em vista a promoção de complementaridades e sinergias entre estratégias urbanas, gerando densidade relacional, coesão e competitividade supra-municipal e regional.
2. Promoção da organização dos centros urbanos em redes de geometria variável, privilegiando tanto relacionamentos de proximidade/contiguidade como associações diversas para fins específicos.
3. Afirmção do papel das cidades e dos territórios no contexto da cooperação da Região do Norte com as regiões vizinhas.
4. Reforço de sinergias urbano-rurais, no contexto das mutações dos padrões culturais e dos quadros de vida nesses espaços.
5. Garantia de equidade territorial na provisão de equipamentos colectivos e no acesso de todos os cidadãos aos serviços de interesse geral, tanto os básicos como os mais diferenciados.
6. Intensificação da competitividade e da especialização no quadro de contextos territoriais alargados, aumentando a visibilidade da Região e reforçando a sua internacionalização.

Um território ordenado necessita de cidades competitivas, com funcionalidades, dimensão e massa crítica que lhes confirmem centralidade e capacidade integradora, contribuindo para a construção de tecidos urbanos diversificados mas socialmente coesos.

Peça essencial e decisiva da estratégia de ordenamento é, assim, o robustecimento do sistema urbano policêntrico, uma “região de cidades” de fortes complementaridades, em que o espaço público e as centralidades de comércio, serviços e lazer funcionem física e simbolicamente como nós articuladores do tecido urbano e regional e transmitam coesão às áreas de densidades diferenciadas.

A construção do policentrismo passa por cinco dimensões de política:

1. Afirmação de um conjunto de polaridades estruturadoras do território regional;
2. Reforço de eixos inter-urbanos fundamentais para a organização territorial;
3. Construção de redes de proximidade, para a formação de subsistemas urbanos ou de aglomerações urbanas e para a integração dos espaços rurais;
4. Concepção de uma política urbana que preste a devida atenção às malhas urbanas marginalizadas e aos territórios em perda e rarefacção;
5. Consolidação dos relacionamentos urbanos externos.

O sistema urbano regional de carácter policêntrico estrutura-se através de um conjunto de aglomerações, centros e núcleos urbanos que desempenham funções diferenciadas e que se constituem como as âncoras do desenvolvimento regional, em cinco níveis de estruturação funcional:

- Aglomeração Metropolitana do Porto;
- Cidades de Equilíbrio Territorial;
- Cidades Regionais e Conjuntos Regionais de Cidades;
- Centros Estruturantes Sub-Regionais;
- Centros Estruturantes Municipais.

Por seu lado, o sistema de conectividades, suporte dos fluxos de pessoas, bens, serviços e informação, tem expressão nos quatro “níveis de conectividade” representados no mapa, fornecendo uma imagem sintética e prospectiva da “força” de relações que podem e devem ser potenciadas no quadro da visão policêntrica da rede urbana da Região.

Os “níveis de conectividade” pretendem significar muito mais do que os movimentos pendulares de tipo casa-trabalho identificados nos mapas de análise e caracterização, embora o cenário prospectivo para que se aponta considere que esses movimentos, assim como aqueles da mais variada ordem relativos à procura de serviços, equipamentos e comércio especializado, influenciam a escolha dos níveis estabelecidos,.

Sendo aposta estratégica a construção de uma rede policêntrica de centros urbanos que desenvolvam complementaridades e redes de cooperação, é também natural que venham a priorizar-se os níveis de conectividade entre os centros contíguos onde o jogo dessas complementaridades proporciona

vantagens competitivas e distintivas ao conjunto urbano e economias de escala na provisão e manutenção de equipamentos colectivos de níveis superiores. São igualmente representadas as situações de potencial de extensão das conectividades, em situações em que a consolidação do policentrismo aponta para o reforço futuro das ligações funcionais entre centros urbanos.

Por outro lado, consideram-se outros níveis de conectividade, designados por reforço da conectividade com o exterior, englobando a visão prospectiva que se pretende ver fortalecida no relacionamento da Região do Norte com as regiões vizinhas do Centro de Portugal, da Galiza e de Castela-Leão.

O sistema biofísico e patrimonial traduz-se na identificação da Estrutura Regional de Protecção e Valorização Ambiental (ERPVA), cujas áreas nucleares constituem as áreas de maior interesse para a conservação da natureza e biodiversidade, incluindo ainda outras componentes biofísicas do território, como são as principais massas de relevo, as baixas férteis mais representativas, a rede hidrográfica como elemento aglutinador e consolidador de toda a estrutura, e ainda as áreas de fortes declives e as áreas de maior perigosidade relativamente a movimentos de vertente e a inundações.

Importa salientar a Zona Costeira como área de equilíbrio frágil e dinâmico, com grande diversidade e concentração de recursos naturais e paisagísticos que servem de suporte a numerosos processos ecológicos e a uma diversidade de actividades humanas. Tendo presente que se trata de uma área especialmente vulnerável no contexto das alterações climáticas, impõe-se que os princípios de prevenção e precaução sejam assumidos no ordenamento do território, com vista a garantir as condições de sustentabilidade para o seu desenvolvimento.

No sistema biofísico e patrimonial destaca-se o sistema hídrico, para o qual se aborda o planeamento do aproveitamento dos recursos hídricos, o planeamento da protecção, recuperação e melhoramento do estado das águas e dos ecossistemas associados (incluindo os ecossistemas terrestres e as zonas húmidas) e o planeamento da protecção de pessoas e bens contra situações extremas, designadamente cheias e secas, bem como da gestão dos usos das águas.

Este sistema integra ainda a vertente do património histórico-cultural, visando a articulação das políticas públicas que asseguram a preservação da identidade e da cultura locais, como contributo para o bem-estar das populações, traduzindo os valores de pertença, coesão, auto-estima e prestígio.

Por fim, o sistema de recursos produtivos está alicerçado na prioridade dada ao conhecimento, à inovação e à tecnologia, enquanto condições de base para a afirmação competitiva do território e do seu tecido produtivo – o que implica desde logo a expansão do esforço tecnológico próprio, ampliando os recursos afectos a actividades de I&D não empresariais e estimulando a multiplicação de I&D executada nas empresas.

Assume-se a necessidade de conter o risco inerente à profusão e dispersão de recursos e competências em Investigação, Desenvolvimento e Inovação (I+D+I), favorecendo a concentração de recursos num número adequado de apostas estratégicas, que criem escala e massa crítica – trata-se pois de assegurar a racionalização, com a criação de consórcios I&D e com o redimensionamento e internacionalização das plataformas existentes.

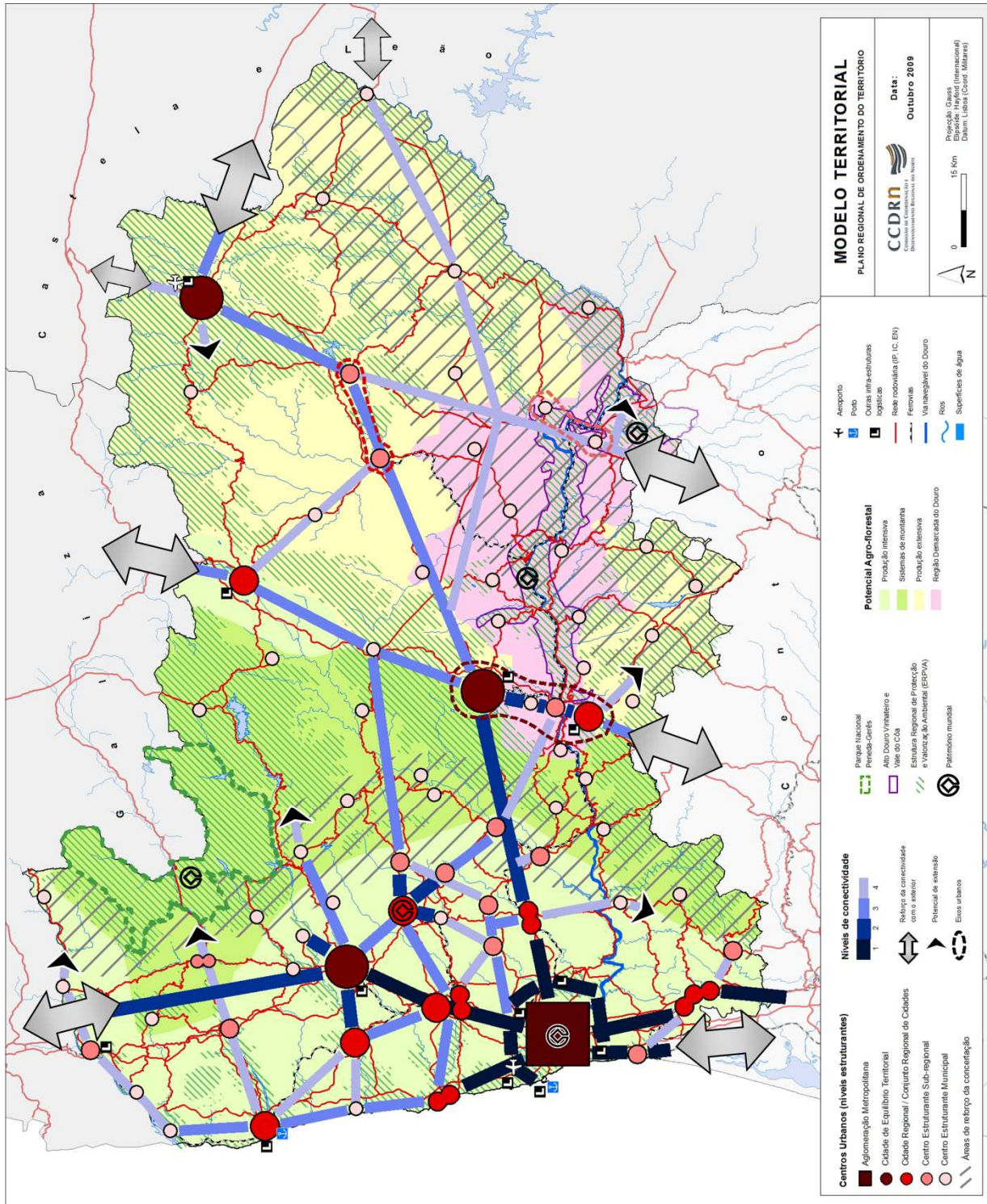
Salienta-se também a prioridade dada à construção e expansão das redes de infra-estruturas de apoio à competitividade, incrementadora do ritmo de transferência de tecnologia, da aprendizagem e da acumulação de competências, nomeadamente os Parques de Ciência e Tecnologia. Constitui uma peça chave da estratégia de desenvolvimento regional a concepção e o estabelecimento de uma rede de Áreas de Acolhimento Empresarial de diferentes tipologias, incluindo a logística, numa região com um forte potencial científico, exportador, e industrial.

A focagem nas actividades clusterizadas na região, e agora inseridas nas chamadas estratégias de eficiência colectiva, deve traduzir-se num forte impulso à oferta de bens e serviços e à melhoria do seu posicionamento na cadeia de valor, quer nos sectores de especialização tradicionais, de forte dominante industrial, quer nos sectores tecnológicos emergentes, com especial ênfase para a saúde, a moda e indústrias criativas, o turismo, o agro-alimentar (em particular nas fileiras do vinho e do leite e da valorização de produtos endógenos), a biotecnologia e, transversalmente, um particular enfoque nos nanomateriais.

Enfatiza-se também a interdependência funcional dos sectores produtivos e da ERPVA na estruturação do modelo territorial e no desenvolvimento sustentável das actividades do sector primário (geológicas e agro-florestais). Em particular, destaca-se o princípio da especialização dos espaços florestais, quer na orientação predominantemente produtiva e/ou multifuncional, quer nas orientações conservacionistas e de protecção.

Sendo elemento vital de um modelo territorial assente no reforço do sistema urbano, a disponibilização de energia numa perspectiva de desenvolvimento sustentável exige que a sua produção, distribuição e consumo se realizem num quadro de promoção da eficiência energética e de não degradação das condições ambientais. Neste contexto, ganham forte expressão as energias renováveis (hídrica, solar, eólica e outras formas emergentes), para o que a Região do Norte dispõe de condições particularmente favoráveis.

Figura 7 - Modelo Territorial



2.2. Sistema de Estruturação Funcional

A. Sistema Urbano

a. Estruturação básica

A estruturação do sistema urbano da Região do Norte assenta, como atrás ficou dito, na articulação entre os aglomerados dos diferentes níveis, tendo em consideração as especificidades dos sub-espacos em que se localizam e, em particular, o papel que cada aglomerado populacional desempenha no território que polariza e a sua relação com os aglomerados que lhe são funcionalmente mais próximos.

No Norte Litoral sobressai o arco urbano-metropolitano, um vasto espaco urbanizado fruto de uma grande dinâmica demográfica, económica, social, cujo padrão de ocupação territorial resulta de compromissos diversificados entre densificação e expansão. Estamos perante um sistema polinucleado, espacialmente polarizado pela Aglomeração Metropolitana do Porto. Neste espaco a cidade de Braga emerge como nó de equilíbrio territorial, dadas as suas crescentes capacidades de polarização de áreas do interior do Alto Minho e das bacias do Cávado e Ave, e da sua vocação de intermediação funcional entre esses territórios e o centro metropolitano.

Por forma a ordenar o território e a encorajar o policentrismo, considera-se necessário, para além da afirmação da Aglomeração Metropolitana do Porto e de Braga enquanto cidade de equilíbrio territorial, consolidar um conjunto de “âncoras urbanas”, dando prioridade à organização do quadrilátero Braga, Guimarães, Barcelos e Vila Nova de Famalicão, articulado com o triângulo Vila Nova de Famalicão/Santo Tirso/Trofa e à consolidação ou emergência de centros ou eixos urbanos regionais, designadamente Viana do Castelo, Paredes/Penafiel, Vila do Conde/Póvoa do Varzim e Santa Maria da Feira/São João da Madeira/Oliveira de Azeméis.

A sub-região de Trás-os-Montes e Alto Douro, vítima de tendências demográficas regressivas que nela se têm verificado, num contexto territorial já de si historicamente marcado por baixa densidade populacional e formas de povoamento concentrado, requer uma atitude mais voluntarista na promoção do reforço dos nós do seu subsistema urbano, da sua articulação mútua e com outros espacos mais alargados.

A dimensão do território daquela sub-região e a aceleração das relações transfronteiriças, bem como o posicionamento geográfico dos aglomerados de maior vitalidade e dimensão funcional e relacional – Vila Real, Chaves e Bragança – em conjugação com a baixa densidade populacional dos aglomerados do Vale do Douro Superior, exigem que alguns deles reforcem funções de equilíbrio territorial, desejavelmente em estreita articulação com funções de natureza supra-municipal a assumir por aglomerados ou conjuntos de aglomerados do Vale do Douro Superior.

A cidade de Vila Real destaca-se pela sua localização estratégica, no cruzamento dos eixos do IP3 (Coimbra – Viseu — Vila Real – Chaves/Verín - Ourense) e do IP4 (Porto – Vila Real – Bragança – Zamora), pela relativa proximidade aos transportes internacionais do Grande Porto e pelo desenvolvimento de uma “massa crítica” humana ligada à Universidade.

Considerando ainda que Vila Real aparece cada vez mais como a cabeça de um eixo urbano que se prolonga pelo Peso da Régua e Lamego, constituindo como que a “porta” do Douro Vinhateiro com potencialidades de desenvolvimento, atribui-se àquela cidade o estatuto de cidade de equilíbrio territorial procurando que, à semelhança de Braga e Aveiro, venha progressivamente a desempenhar, relativamente à sub-região de Trás-os-Montes e Alto Douro, um papel de polarização territorial e, ao mesmo tempo, de intermediação funcional com a Aglomeração Metropolitana.

Contudo, o posicionamento excêntrico da cidade de Vila Real na sub-região implica a que a função de reequilíbrio metropolitano que está ao seu alcance não se afigure suficiente para garantir a coesão e equilíbrio no interior da sub-região como um todo, dado o afastamento do território situado mais a Nascente que, provavelmente, ficaria excluído dos efeitos da dinâmica pretendida. Tal justificou a aposta numa outra cidade de equilíbrio territorial, surgindo a cidade de Bragança, destinada a polarizar esse espaço, também charneira de articulação transfronteiriça, como a única capaz de vir a vencer o desafio inerente às funções de cidade de equilíbrio territorial imprescindíveis à recuperação da área mais oriental da Região, ameaçada de se converter num vazio demográfico.

Esse papel equilibrador de Bragança deve ser complementado pelas funções que o conjunto constituído por Mirandela/Macedo de Cavaleiros é chamado a desempenhar. Por sua vez, a integração dos territórios do Douro Superior, que constituem zona identificada como necessitando de estratégias de concentração urbana da sua escassa população, deverá apoiar-se no carácter supra-municipal atribuído ao conjunto Torre de Moncorvo/Vila Nova de Foz Côa.

A arquitectura do sistema urbano desenhada no Esquema Global do PROT estrutura-se, assim, nos seguintes níveis:

1. **Aglomeração Metropolitana do Porto** – integrando o *continuum* urbano que se estende pelos concelhos do **Porto, Matosinhos, Maia, Valongo, Gondomar e Vila Nova de Gaia**, constitui o núcleo central da Área Metropolitana do Porto (AMP) – principal pólo económico, social e cultural da Região – e da maior conurbação do Noroeste peninsular (Arco Metropolitano na designação do PNPT), a qual, ombreando em dimensão populacional e territorial com a conurbação de Lisboa, materializa com esta um sistema nacional bipolar de escala ibérica e europeia.
2. **Cidades de Equilíbrio Territorial** – Cidades regionais individualizadas num nível separado por serem chamadas a cumprir um papel especial no sistema, através do desenvolvimento de capacidades para estruturarem, à sua escala e à dos territórios sob sua influência, funções diferenciadoras que lhes permitam assumir-se como nós de polarização dos sub-espacos mais afastados da Aglomeração Metropolitana e/ou de interposição a uma excessiva força aglutinadora desta, resultante do seu peso demográfico e funcional e às tendências de pulverização dos espacos de intermediação que a envolvem. São Cidades de Equilíbrio Territorial: **Braga, Vila Real e Bragança**.
3. **Cidades Regionais / Conjuntos Regionais de Cidades** – Cidades ou conjuntos de cidades que, possuindo capacidades de polarização de espacos territoriais alargados por via da sua dimensão física, funcional e relacional, constituem, em conjunto com as dos dois níveis anteriores, as

rótulas principais da estruturação do território da Região, desempenhando funções de articulação territorial e capacidades para construir e dinamizar redes urbanas. Integram esta categoria as cidades de **Viana do Castelo, Barcelos, Vila Nova de Famalicão, Guimarães, Lamego e Chaves** e os conjuntos **Vila do Conde/Póvoa de Varzim, Santo Tirso/ Trofa, Paredes/Penafiel** e **Santa Maria da Feira/São João da Madeira/Oliveira de Azeméis**, bem como, pelo seu potencial para vir a desempenhar este nível de funções, o conjunto **Mirandela/Macedo de Cavaleiros**.

4. **Centros Estruturantes Sub-Regionais** – cidades e vilas que desenvolvem um leque de funções razoavelmente diversificado ou um conjunto de funções especializadas, polarizadoras do sistema urbano numa escala supra-municipal. São Centros Estruturantes Sub-Regionais: **Valença, Ponte de Lima, Arcos de Valdevez/Ponte da Barca, Fafe, Felgueiras, Lousada, Paços de Ferreira, Espinho, Vale de Cambra, Amarante, Marco de Canavezes, Peso da Régua, Mirandela e Macedo de Cavaleiros** e ainda, com potencial para vir a desempenhar este nível de funções, o conjunto **Torre de Moncorvo/Vila Nova de Foz Côa**.
5. **Centros Estruturantes Municipais** – integram este nível todos os restantes **centros urbanos sede de concelho**, não incluídos nos quatro níveis anteriores, que prestam o leque das funções urbanas fundamentais para a sustentação da coesão territorial e para a consolidação de redes de proximidade.

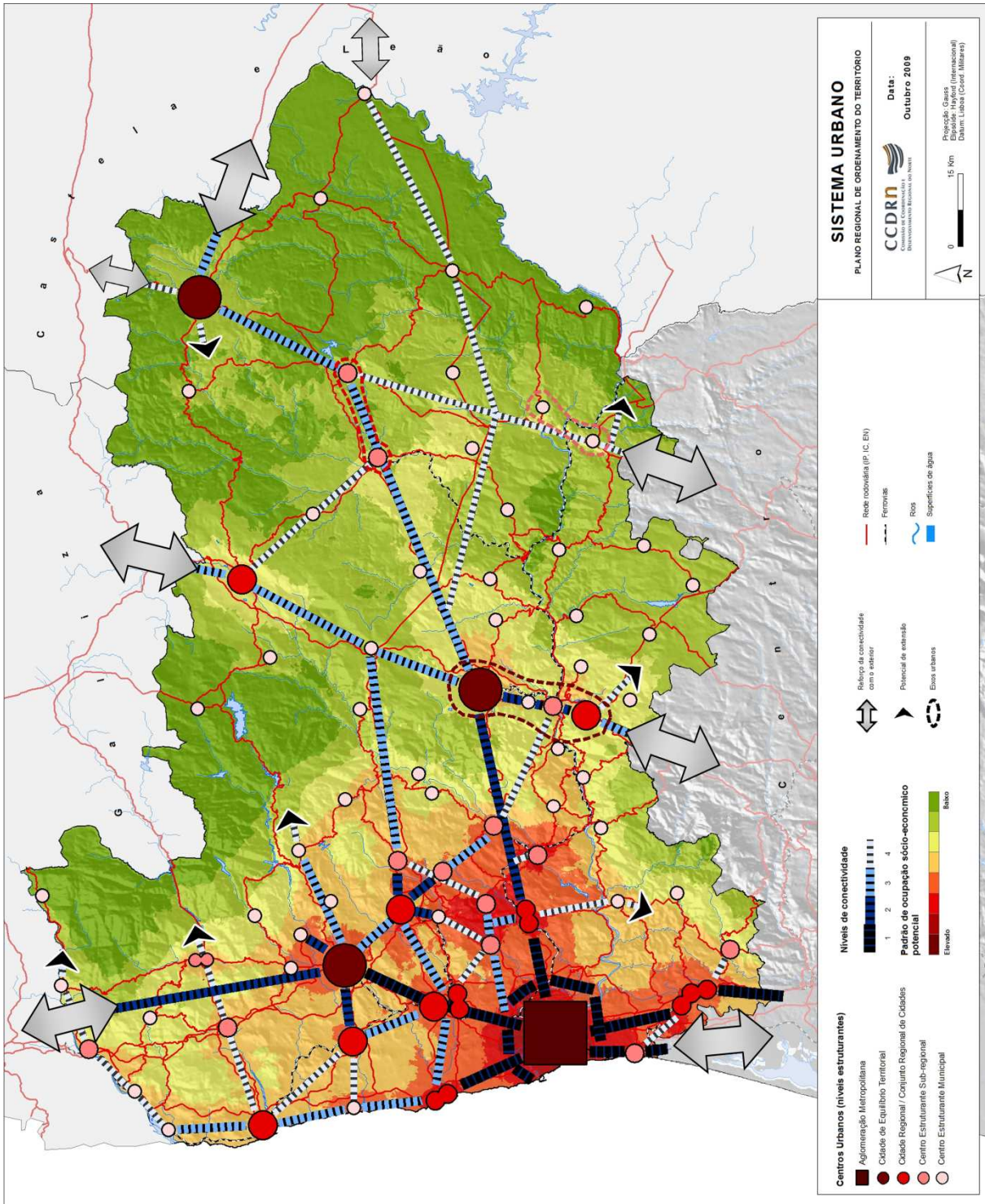
Os princípios orientadores do equilíbrio regional, enunciados no subcapítulo anterior, desdobram-se em:

- **Organização dos centros urbanos em redes de geometria variável**, tendo como meta:
 - Desenvolver redes de forte articulação urbana, nomeadamente redes multifuncionais e/ou temáticas (idades patrimoniais, cidades inteligentes, cidades turísticas, cidades de inovação, cidades sustentáveis, entre outras), enquanto factores de integração e de qualificação urbana;
 - Melhorar a gestão e aumentar a eficácia e a eficiência da aplicação das políticas e dos instrumentos de planeamento;
 - Reforçar complementaridades que contribuam para melhorar a qualidade de vida dos residentes e promover especializações apoiadas na afirmação de uma base económica e institucional mais competitiva;
 - Fixar alguns serviços públicos de nível supra-municipal, seguindo uma lógica de concertação inter-urbana;
 - Contribuir para a garantia de que os centros urbanos, incluindo todas as sedes de concelho, possuam um leque de serviços mínimos fundamentais à qualidade de vida dos residentes e à sustentabilidade dos territórios de baixa densidade;
 - Organizar, neste contexto de cooperação, os tipos de mobilidade e os tipos de serviço em função daqueles, eventualmente com recurso a novos modos de deslocação e/ou comunicação, de forma a assegurar uma oferta de serviços com qualidade e diversidade capazes de dar resposta adequada às necessidades e expectativas da população residente e visitante.

- Políticas públicas no domínio da **programação dos equipamentos colectivos e serviços de interesse geral**:
 - As decisões em matéria de dotação de equipamentos de nível superior e de prestação de serviços avançados às populações e ao sector económico, que exigem maior selectividade de localização, devem privilegiar os centros urbanos dos três níveis funcionais superiores do sistema, tendo como nós fundamentais as cidades de equilíbrio territorial , articuladas com as cidades regionais e conjuntos regionais de cidades, que têm um papel fundamental na promoção da coesão territorial da região, em especial as situadas nos espaços sub-regionais de baixa densidade;
 - Devem generalizar-se e consolidar-se as redes de espaços de atendimento integrado aos cidadãos e às empresas (“balcão único”), bem como, em áreas de baixa densidade, as unidades móveis a eles associados, conjugando proximidade e racionalização de estruturas, reengenharia e desmaterialização de processos;
 - Quanto aos equipamentos culturais, desportivos e de lazer e recreio, interessam particularmente ao modelo territorial os de nível regional, orientados para a realização de eventos culturais, desportivos ou recreativos mobilizadores de massas ou dirigidos a públicos alvo com um elevado grau de exigência ou interesses exclusivos;
 - As decisões de localização e de promoção de novos equipamentos deste nível devem assentar numa avaliação exigente das capacidades de mobilizar e valorizar as potencialidades locais disponíveis, em termos da utilização sustentável dos recursos existentes, mas também da sustentabilidade da respectiva “exploração”, sopesando os efeitos sociais estimados e os recursos financeiros, humanos e organizacionais que exijam.
- **Equidade territorial na provisão de equipamentos colectivos** e no acesso de todos os cidadãos aos serviços de interesse geral, quer os básicos quer os mais diferenciados, potenciando o contributo de algumas infra-estruturas e equipamentos para a qualidade de vida e competitividade dos territórios numa lógica da acessibilidade e qualidade da prestação do serviço em detrimento da valorização da infra-estrutura ou equipamento físico, deve assentar nas seguintes componentes:
 - organizar a mobilidade de pessoas e bens, de forma a assegurar a equidade territorial no acesso a bens e serviços e, particularmente nos territórios de baixa densidade, assegurar a sustentação sócio-rural;
 - Uma rede de proximidade e de serviços de transportes que permita a mobilidade dos utentes e **o acesso aos serviços em condições razoáveis de distância-tempo, necessariamente** complementados, onde tal não for viável, por serviços móveis e de itinerância;
 - A instalação de infra-estruturas de telecomunicações (banda larga);
 - Uma distribuição e fixação mais equitativa de recursos humanos especializados.
- **Redes de especialização regional**, fomentadoras da competitividade internacional no quadro de contextos territoriais mais alargados, devem concretizar-se através das seguintes linhas de actuação:

- Desenvolver redes inter-urbanas, articulando funções orientadas para potenciar e valorizar as especificidades e a diversidade dos recursos urbanos;
 - Expandir os serviços avançados na Aglomeração Metropolitana, nas Cidades de Equilíbrio Territorial e nas Cidades Regionais ou Conjuntos Regionais de Cidades;
 - Reestruturar e inovar na prestação de serviços da Administração Pública (e-Government, e-Planning, e-Health, ...);
 - Fomentar complementaridades e economias de aglomeração inter-urbanas capazes de alavancar as áreas de maior densidade e potencial económico.
- A concretização de intervenções em áreas territoriais que denotam situações de fragilidade deve dirigir-se prioritariamente para os seguintes **espaços identificados por problemáticas comuns**:
 - Área territorial do “Anfiteatro Atlântico” - franja periférica do arco urbano-metropolitano do litoral, já relativamente distante dos principais centros urbanos e próxima da encosta Poente do cordão montanhoso, onde as influências da evolução socioeconómica se revelam mais problemáticas (abandono da agricultura, desordenamento urbanístico, escassez de equipamentos, criação de emprego pouco qualificado), registando os mais fracos índices de desenvolvimento socioeconómico e de estruturação territorial;
 - “Faixa da Fronteira Duriense”, englobando o Médio Douro, Douro Superior e Douro Internacional, onde é clara a fragilidade da rede urbana associada a uma economia de base rural em territórios de fracos recursos agrícolas que não o potencial associado ao Douro Vinhateiro, e em risco acelerado de desertificação;
 - “Faixa Litoral” imediatamente adjacente ao domínio público marítimo do litoral atlântico, numa largura aproximada de 2 km, com o objectivo de avaliar e definir orientações para a ocupação antrópica dos solos, visando garantir a estabilidade física e o equilíbrio visual de uma zona muito procurada.

Figura 8 - Sistema Urbano



b. Componentes espaciais específicas

As orientações de desenvolvimento urbano mencionadas na secção anterior têm tradução nas componentes espaciais específicas que a seguir se enunciam:

1. **Promoção e projecção externa da Aglomeração Metropolitana do Porto**, tendo como objectivos:

- O reforço da mobilidade e das infra-estruturas de suporte ao desenvolvimento económico (aeroporto, porto, logística e 'alta velocidade' ferroviária) e cultural (arte contemporânea, arquitectura e música, entre outras), de forma a promover a conectividade europeia e mundial;
- A promoção de projectos de intervenção urbana orientados para a economia do conhecimento e da criatividade, nomeadamente nas áreas da saúde, da moda e das indústrias criativas;
- A necessidade de minimizar a segmentação sócio-territorial entre a área ocidental da Aglomeração Metropolitana do Porto, mais dinâmica e atractiva, e a área oriental menos infra-estruturada;
- O reforço da coesão territorial entre a cidade consolidada (espaços centrais) e a cidade emergente (ou periférica), tendo em vista a criação de complementaridades e a facilitação do acesso ao conjunto;
- A promoção de redes de parceria para a reabilitação urbana e para a regeneração de espaços urbanos desqualificados, insuficientemente infra-estruturados e ambientalmente descaracterizados;
- A formatação e implementação de uma rede de parques naturais metropolitanos, que integre as áreas de maior interesse para a conservação da natureza e biodiversidade e as articule e interpenetre com outros continua naturale desta grande aglomeração, como factor valorizador da qualidade de vida e também, e cada vez mais, como factor de reforço da sua competitividade;

2. **Afirmação das cidades de Braga, Vila Real e Bragança** enquanto centros diferentes e com complexidades distintas, mas com um papel importante no que se refere ao fortalecimento dos territórios de influência directa, em torno dos seguintes objectivos:

- O reforço da posição da cidade de Braga no sistema urbano do Norte Litoral onde é histórica a sua influência nos eixos que ligam para Norte até Monção e para Nascente até Montalegre, desenvolvendo redes de complementaridade e sinergias com as aglomerações urbanas envolventes, designadamente com Guimarães, com o triângulo Vila Nova de Famalicão/ Santo Tirso/Trofa, e com Barcelos/Esposende, mantendo uma interdependência pendular com os concelhos vizinhos de Vila Verde, Amares e Póvoa de Lanhoso; Braga constitui-se assim numa das duas cidades de importância estruturante a Norte da Aglomeração do Porto e na Euro-região Norte de Portugal-Galiza, juntamente com Vigo.

- O reforço da posição da cidade de Vila Real no sistema urbano de Trás-os-Montes e Alto Douro, constituindo o Eixo Urbano do Douro (Vila Real/Régua/Lamego) como elemento de charneira e desenvolvimento de toda a sub-região, e especialmente do Douro, com importância crescente na dinamização do eixo Norte/ Sul, entre Ourense, Chaves-Vérin e Viseu, que aí se cruza com o eixo transversal entre Porto, Bragança e Zamora;
 - O reforço da posição da cidade de Bragança, enquanto pólo estruturante do Nordeste Transmontano e elemento fundamental da cooperação e relacionamento transfronteiriços e de afirmação de identidade, em paralelo com as cidades de Zamora, Benavente e León, numa zona caracterizada por elevados valores ambientais que relevam para as actividades de conservação da natureza e turismo da natureza; por outro lado, desempenha um papel de diversificação do eixo interior Sul/Norte, podendo dinamizar uma articulação entre as potencialidades de especialização do seu aeroporto, a passagem em Puebla de Sanábria da ligação de “alta velocidade” Madrid / Galiza e as ligações viárias a Valladolid e à auto-via das Rias Baixas;
 - A promoção da qualidade urbanística e da diversidade dos seus tecidos sociais e comerciais, das infra-estruturas de ensino e de cultura existentes (universidade, museus, teatros, “casas das artes”, eventos) e do seu enquadramento regional;
 - O desenvolvimento de serviços avançados, sustentados na capacidade de formação superior, na presença de centros de I&D de excelência e nos centros tecnológicos e de formação profissional.
3. **Articulação da Área Metropolitana do Porto com o Centro Litoral**, através da Cidade de Aveiro, centro urbano polarizador do sub-sistema do Baixo Vouga, estruturando uma mancha urbana de forte densidade e com importantes relacionamentos produtivos. Esta articulação deverá abarcar os sistemas científicos e tecnológicos e as infra-estruturas de apoio à base produtiva da Região do Norte e do Centro Litoral, reforçando a complementaridade e cooperação e valorizando a criação de redes promotoras de sinergias e do desenvolvimento de massas críticas fundamentais ao fomento da competitividade e da internacionalização.
4. **Afirmação do sistema urbano na Euro Região Galiza/Norte de Portugal:**
- Estimulando e valorizando o efeito de rede nas cidades da Euro-Região, nomeadamente, nos domínios do Ensino Superior, Investigação e Desenvolvimento, Cultura, Património Histórico e Turismo;
 - Partilhando boas práticas em matéria de eficiência energética e mobilidade “verde” em espaço urbano;
 - Desenvolvendo acções qualificadoras do ambiente e ordenamento das cidades portuárias;
 - Robustecendo redes inter-urbanas em espaços de baixa densidade ou nos corredores transfronteiriços mediante descriminação positiva das condições de mobilidade da população residente nessa rede e racionalização na gestão de recursos, equipamentos e serviços públicos;
 - Desenvolvendo sinergias na rede de plataformas logísticas;

- Impulsionando o desempenho em matérias de conectividade interna e de conexão com o exterior potenciando e conjugando os transportes aéreos e o futuro sistema ferroviário de alta velocidade;
 - Integrando a Euro-região nas grandes linhas europeias de cabotagem e operacionalizando pontos de “amarração” das auto-estradas do mar;
 - Incentivando abordagens integradas ao nível das bacias de emprego transfronteiriças fomentando a empregabilidade e a mobilidade no emprego;
 - Promovendo acções de benchmarking na definição de indicadores de qualidade de vida em espaço urbano.
5. **Consolidação e criação de sinergias em torno do eixo Verín – Chaves – Vila Real – Régua – Lamego – Viseu**, fundamentais para a construção de massas críticas urbanas e para o reforço de articulação quer com a Aglomeração Metropolitana quer com a cidade de Braga, relevando o papel de Chaves como nó logístico.
6. **Potenciação e estruturação do eixo Vila Real – Mirandela – Macedo de Cavaleiros – Bragança – Espanha** a partir de um impulso na concertação inter-municipal de infra-estruturas, de equipamentos e de funções urbanas, consubstanciando uma polaridade estruturante para amarrar e qualificar o espaço rural e para consolidar especializações funcionais (nomeadamente no ambiente e bio-recursos), e reforçando o espaço de relacionamento transfronteiriço de Bragança com Zamora, Benavente e León.
7. **Estruturação do eixo do IP2** como forma de potenciar a amarração entre territórios de baixa densidade, promovendo a articulação inter-urbana em torno da afirmação de destinos turísticos qualificados, em função de singularidades e da excelência de recursos, aproximando e criando sinergias entre a Guarda, Vila Nova de Foz Côa/Torre de Moncorvo, Macedo de Cavaleiros e Bragança, com extensão a Puebla de Sanábria.
8. **Consolidação do papel estruturante de Chaves** não só em relação ao Alto Tâmega e Barroso mas também na sua inserção na euro-cidade Chaves-Verín, pela afirmação do valor patrimonial, da qualidade do espaço urbano e da vocação turístico-termal, que se estende a Pedras Salgadas, Vidago e Carvalhelhos.
9. **Afirmação de Viana do Castelo como elo relevante do eixo urbano do Litoral Norte/Galiza**, quer com base no desenvolvimento da sua oferta turística e de lazer, quer através da consolidação de vocações produtivas tradicionais (portuária, construção naval e de recreio, pesca), de vocações emergentes (nomeadamente do cluster das energias renováveis e das actividades ligadas ao mar e à exploração dos seus recursos) e do desenvolvimento de funções avançadas com estas relacionadas.

10. **Consolidação do corredor transfronteiriço do Vale do Minho (Caminha – Vila Nova de Cerveira – Valença – Monção – Melgaço)** e do papel de Valença na afirmação e estruturação do mesmo, em torno dos domínios do Turismo/Ambiente, do desenvolvimento de novas funções económicas associadas à logística (reforçando a articulação deste território com a plataforma logística de Salvaterra/As Neves) e à economia do vinho, e ainda ao desenvolvimento de ofertas urbanas complementares.
11. **Valorização das condições de acessibilidade e do potencial locativo do eixo Viana do Castelo – Ponte de Lima** no quadro da ligação Porto-Corunha, como forma de atrair funções avançadas de natureza terciária que contribuam para a qualificação do principal espaço urbano deste território e para o reforço da sua articulação quer com a Aglomeração Metropolitana do Porto quer com a aglomeração urbana de Braga;
12. **Densificação do eixo urbano Arcos de Valdevez – Ponte da Barca** a partir de uma maior concertação inter-municipal de infra-estruturas, equipamentos e funções urbanas, consubstanciando uma polaridade estruturante para qualificar o espaço do interior do Minho-Lima, para consolidar especializações funcionais (nomeadamente no acolhimento empresarial, no ambiente e bio-recursos e nas produções agro-pecuárias de montanha) e para ganhar massa crítica e escala no reforço do relacionamento transfronteiriço com o interior da Galiza.
13. **Qualificação de eixos viários longitudinais ao território**, concretamente o eixo Vila Nova de Cerveira – Paredes de Coura – Arcos de Valdevez e o eixo Monção – Arcos de Valdevez – Ponte da Barca – Braga, promovendo uma maior mobilidade inter-urbana que permita não só o reforço da coesão interna mas também a articulação com outros sub-sistemas da Região, concretamente com a Cidade de Equilíbrio Territorial de Braga.
14. **Afirmação internacional de Guimarães** pela qualidade urbana do centro histórico e pela recriação de um projecto urbano que conjugue o património, as indústrias criativas e tecnológicas e a oferta cultural, valorizando a articulação das actividades económicas com as potencialidades de uma cidade Património Mundial e futura Capital Europeia da Cultura.
15. **Reforço dos relacionamentos entre os centros urbanos de Guimarães, Fafe, Felgueiras, Vizela, Cabeceiras e Celorico de Basto**, fortalecendo o espaço de articulação com o interior rural.
16. **Promoção do triângulo Vila Nova de Famalicão – Santo Tirso – Trofa** enquanto espaços urbanos estruturadores do modelo difuso de povoamento do Vale do Ave, e potenciando o papel deste conjunto como plataforma de interface entre o Minho e a Aglomeração Metropolitana do Porto.
17. **Qualificação residencial e promoção da atractividade do conjunto Vila do Conde – Póvoa de Varzim**, como núcleo urbano de fixação e identidade, contrariando efeitos da diluição suburbana da Aglomeração Metropolitana do Porto.

18. **Valorização e reforço da conurbação Paredes – Penafiel**, onde a continuidade física e a interdependência funcional (na saúde, no ensino e no comércio, designadamente) potenciam a construção de uma aglomeração urbana regional que estruture um espaço de intensa urbanização a leste da Aglomeração Metropolitana do Porto, evitando os efeitos perversos da suburbanização em contexto de crescimento demográfico e acentuadas deficiências sociais, ambientais e económicas.
19. **Reforço da relação entre esta conurbação e um espaço de urbanização difusa** onde sobressai uma malha de centros urbanos sub-regionais (como Paços de Ferreira, Lousada, Felgueiras, Amarante e Marco de Canaveses, especialmente) e um conjunto de centros urbanos estruturantes municipais (como Castelo de Paiva, Cinfães, Resende, Baião, Vizela, Celorico de Basto e Mondim de Basto).
20. **Promoção do eixo urbano Santa Maria da Feira – São João da Madeira – Oliveira de Azeméis**, com o aproveitamento de uma oferta cultural e de um conjunto de serviços potenciados pelo Europarque de Santa Maria da Feira, de uma estrutura comercial e de serviços às empresas em São João da Madeira e de actividades industriais qualificadas em Oliveira de Azeméis, por um lado afirmando o eixo urbano enquanto plataforma de interface entre Aveiro e a Aglomeração Metropolitana e, por outro, polarizando e organizando os territórios de baixa densidade do interior, onde sobressaem Vale de Cambra e Arouca.
21. **Intervenção específica na área territorial do “Anfiteatro Atlântico”**, com eventual discriminação positiva relativamente ao litoral mais urbano, com vista a:
- Valorizar a estrutura urbana enquanto factor de modernização do tecido industrial tradicional, dominado pelas actividades do mobiliário e do calçado, pouco ancoradas nos serviços locais;
 - Potenciar a inovação, a cultura e as condições ambientais e de mobilidade, como contributo para a promoção da qualidade de vida e da competitividade territorial;
 - Rever o modo de organização e funcionamento do sistema de ensino, essencial no longo prazo para o crescimento e a competitividade da economia local e para a melhoria das condições sociais da população residente, apostando na promoção da qualidade do capital humano, de forma a fomentar a empregabilidade, através de um reforço da oferta de ensino profissionalizante e da formação potencialmente concentrada nos centros urbanos.
22. **Afirmação do eixo Macedo de Cavaleiros – Mirandela** relativamente aos centros urbanos da “faixa da fronteira duriense”, que corresponde ao Alto Douro Vinhateiro, Douro Internacional e suas envolventes, tendo em consideração:
- Aproveitamento das novas acessibilidades decorrentes da construção do IP2 e IC5, para o desenvolvimento turístico e para a prestação de serviços em zonas de baixa densidade;

- O fortalecimento do espaço de inter-relacionamento dos centros urbanos do Vale do Douro Superior, Terra Quente Transmontana e parte do Vale do Douro Sul, a partir de uma maior concertação de funções urbanas e de um reforço da inter-mobilidade, de forma a amarrar e valorizar o espaço rural, os bio-recursos e as produções agropecuárias;
- O reforço das sinergias entre Torre de Moncorvo e Vila Nova de Foz Côa, aproveitando as suas vocações turístico-culturais e valorizando as respectivas características específicas (linha do Douro e Douro navegável).

III. Discussão Pública – Apreciação Individualizada das Participações

RELATÓRIO DE PONDERAÇÃO

DOS RESULTADOS DA CONSULTA PÚBLICA (10 DE JULHO A 9 DE SETEMBRO DE 2009)

III.1. Contributos recebidos na Plataforma Informática (<http://consulta-prot-norte.inescporto.pt>)

RELATÓRIO DE PONDERAÇÃO

DOS RESULTADOS DA CONSULTA PÚBLICA (10 DE JULHO A 9 DE SETEMBRO DE 2009)

Contribuição para a discussão – Nome: Nuno Miguel de Resende Jorge Mendes

Comentários:

1. Proposta de PROT-Norte:

Secção ▲	Comentário

2. Avaliação Ambiental Estratégica:

Secção ▲	Comentário

3. Relatório do Plano:

Secção ▲	Comentário

Não consta deste contributo qualquer comentário ou sugestão.

Contribuição para a discussão 1 – Nome: Nuno Resende

Comentários:

1. Proposta de PROT-Norte:

Secção	Comentário
Visão para a Região	<p><i>Organizar o sistema de acessibilidades de forma a reforçar o papel dos pontos nodais e a valorizar o futuro serviço de comboio de alta velocidade na cidade do Porto, incluindo a ligação a Vigo, no sentido de aumentar o seu potencial na organização das cidades do Noroeste peninsular;</i></p> <p><i>Comentário: Como cidadão e utilizador do sistema ferroviário parece-me excessivo que se ponha ênfase no futuro serviço do comboio de alta velocidade do Porto a Vigo. Aliás, a expressão é do PROT, fala-se em valorizar. Quem conhece a actual ligação ferroviária, lenta é claro, enquadrada num serviço inter-regional, verifica que o volume de pessoas que utiliza o transporte ferroviário não justifica a futura Rede de Alta Velocidade. Portugal, ao invés de começar cedo a investir nas vias férreas (amigas do ambiente, cómodas e abertas ao turismo) encheu o país de auto-estradas e quer agora "valorizar" a linha de alta velocidade. Ela não deveria ser valorizada, pois depreendo que o valorizar quer dizer lançar o projecto e depois promovê-lo para justificar o seu elevado custo. Não, pelo contrário. Deveria surgir segundo uma necessidade. O que não é o caso.</i></p> <p>APRECIACÃO:</p> <p>Como é sabido a construção, faseada, da nova Linha ferroviária de bitola europeia entre as cidades do Porto e Vigo com passagem pelo Aeroporto Francisco Sá Carneiro e a cidade de Braga, corresponde a um projecto de âmbito nacional (Ministério das Obras Públicas Transportes e Comunicações) que consta das "Orientações Estratégicas para o Sector Ferroviário", documento equivalente a um Plano Sectorial.</p> <p>O PROT-N, muito embora elaborado pela CCDR-N para o espaço territorial da Região do Norte, está obrigado a contemplar programas, projectos e propostas de âmbito nacional, designadamente os constantes dos Planos Sectoriais, e que aliás o PROT não tem capacidade legal para alterar.</p> <p>Acresce que quer a actual Presidência da CCDR-N assim como a Equipa Técnica do PROT-N consideram o projecto da Alta Velocidade/ VA entre Lisboa e La Coruña essencial e prioritário para a afirmação da Região do Norte, das cidades do núcleo central da Área Metropolitana do Porto e de Braga, assim como do Aeroporto FSC no mercado aéreo da Galiza, na frente atlântica peninsular.</p> <p>É pois natural que o PROT-N, à escala das propostas que são do seu âmbito e competência, tenha dado toda a ênfase aos temas e acções que potenciem e valorizem esse projecto.</p> <p>Acresce que a CCDR-N em conjunto com a Xunta da Galicia promoveram um Estudo sobre o impacte económico da Linha de VA entre Porto e Vigo, cujas conclusões podem ser consultadas no site seu site (http://www.ccr-norte.pt/regnorth/estudoav.pdf) demonstrando que a aposta deve ser prosseguida, designadamente com antecipação da 2ª fase prevista entre Campanhã, o Aeroporto e a cidade de Braga.</p>
Visão para a Região	<p><i>Proteger a paisagem e ordenar os espaços protegidos como um pilar fundamental de desenvolvimento, de sustentabilidade e de expansão da actividade turística;</i></p> <p><i>Comentário: Proteger a paisagem não combina, ou, pelo menos, em alguns casos, não vai de encontro ao ponto abaixo que refere o potenciamento da produção de energia eólica, já que a instalação dos aerogeradores desequilibra a harmonia da paisagem e interfere no ecossistema de várias maneiras. Urge encontrar pactos e soluções para cada caso pois muitas serras, como</i></p>

Secção	Comentário
	<p><i>no caso do Montemuro estão a ser alvo de uma devastação completa sob a desculpa das "energias renováveis".</i></p> <p>APRECIAÇÃO:</p> <p>O objectivo de protecção da paisagem e dos espaços protegidos não pode ser extremado ao ponto de se ignorar a sustentabilidade ambiental e a qualidade de vida das populações, e menos ainda o cumprimento das metas de Quioto. Como é do conhecimento geral, excepto em zonas de protecção integral, os espaços protegidos da Região do Norte são constituídos por paisagens humanizadas, dependendo a sua conservação da intervenção humana. Deste modo, considera-se que a produção de energia eólica deverá ser incentivada, obviamente atendendo a uma articulação estreita com as restrições que a protecção dos valores paisagísticos e biofísicos implica.</p> <p>Relembra-se que os parques eólicos e as linhas de transporte de energia são sujeitos a Avaliação de Impacte Ambiental onde estes aspectos são devidamente sopesados, sendo certo que o PROT-N não define, dada a sua escala de elaboração, qualquer localização específica para a implantação de parques eólicos.</p>
Visão para a Região	<p><i>Desenvolver o cluster do turismo, explorando as múltiplas potencialidades existentes: patrimónios mundiais (Douro Vinhateiro e Arte Rupestre em Foz Côa), rio Douro, quintas, solares, paisagens, identidade cultural das aldeias e pequenas cidades, termalismo, produtos de qualidade;</i></p> <p><i>Comentário: Um dos "produtos de qualidade" é o património religioso, associado ao turismo cultural. Porém, o património religioso não se encontra referido neste plano. Porquê? Não será o santuário da Senhora dos Remédios, em Lamego, um dos pontos de atracção maiores do Douro? ou as igrejas românicas? os mosteiros? E quando me refiro a estes edifícios não falo, apenas, em investimento em folhetos ou livros e roteiros turísticos que levam os visitantes a igrejas em ruínas, sem sinalização e sem informação local. O trabalho deve começar por investimento em restauro, conservação e preparação do espaço para acolhimento de visitantes. O dinheiro gasto em panfletos é um desperdício, quando verificamos que os edifícios carecem urgentemente de obras de beneficiação.</i></p> <p>APRECIAÇÃO:</p> <p>Será feita, nos locais apropriados, referência à importância do Turismo Cultural e Religioso, onde se incluem, naturalmente, os centros de peregrinação.</p> <p>Recorda-se que a Sé e o Museu Diocesano, bem como o Santuário de N. Sra. Remédios estão no Centro Histórico de Lamego, referido em 1º lugar no relatório sobre património.</p>
Sistema de Conectividades	<p><i>"De acordo com a programação existente para a rede de altas prestações ao nível nacional, prevê-se a conclusão de uma nova linha em bitola europeia entre Braga e Valença até 2013. As opções relativas à rede ferroviária na Galiza apontam para a conclusão do corredor Porriño-Vigo também para essa data, pelo que será possível antever para um calendário próximo a plena operação de ligações directas entre Campanhã e Vigo num tempo próximo dos 60 minutos, com possibilidade de continuação para Norte, uma vez que a Estação de Vigo deixará de funcionar como terminal. Para 2015 está prevista a conclusão da nova linha de alta velocidade em bitola europeia entre Lisboa e Porto, sendo claro que o sobre dimensionamento da actual Estação de Campanhã permite a operação das duas bitolas, inclusive com utilização simultânea da Ponte de S. João por mais alguns anos."</i></p> <p><i>Comentário: A problemática do TGV é, essencialmente, política pois um transporte deste género, não serve as reais necessidades da população. Basta avaliar a distância entre as localidades que vais unir, mais a mais, parando as vezes que pára: (desde Lisboa) Coimbra, logo a seguir Aveiro e, praticamente, logo depois Porto para ir a Braga e Valença (!!) antes de</i></p>

Secção	Comentário
	<p><i>entrar em Espanha. Um serviço de velocidade como o que já existe na Linha do Norte, servido por uma composição que atinja os 200 km/hora é o suficiente. A remodelação e electrificação da Linha do Minho até à fronteira e a criação de um rápido até Vigo seria uma opção mais do que suficiente para atrair passageiros, com um preço moderado e acessível à maioria dos utilizadores. Mas mais importante: impediria a destruição de largas parcelas de paisagem pelo Minho que vai ser, literalmente, rasgado pelo corredor da rede de Alta Velocidade. Talvez se justifique este projecto enquanto ligação inter-capitais, no caso Lisboa-Madrid. No Norte de Portugal, dada a sua extensão, a extensão reduzida das suas comunidade e o crescimento galopante das suas comunidades menores em comunidades maiores e, como tal, mais próximas, parece-me um desperdício de fundos e um atentado ao ordenamento territorial sustentado.</i></p> <p>APRECIACÃO:</p> <p>A linha ferroviária a construir entre Porto e Vigo corresponde a uma infra-estrutura nova em bitola (distância entre carris) europeia que é distinta da existente na rede ferroviária convencional (que tem a designada bitola ibérica).</p> <p>Há uns anos a esta parte foram elaborados estudos técnicos, em que participaram a CCDDR-N, a Xunta da Galicia e a REFER/ RAVE que concluíram pela inadequação do aproveitamento/ reconversão da Linha do Minho, pelos seus custos e impactes sociais resultantes de um traçado de configuração inadequada e pleno de compromissos urbanísticos, não servindo directamente a cidade de Braga, aspecto que é considerado essencial ao seu reforço no quadro euro-regional, designadamente em termos de competitividade com a cidade de Vigo. Também na Galiza a nova linha em construção entre Vigo e La Coruña apresenta extensos troços integralmente novos uma vez que não se mostrou conveniente o aproveitamento do espaço-canal pré-existente.</p> <p>A infraestrutura que ficará a ligar directamente Porto e La Coruña está a ser construída para velocidades da ordem dos 200-250 km/h, dentro dos parâmetros técnicos relativos à designada Velocidade Alta (VA).</p> <p>Como é sabido a actual linha entre Porto e Vigo só permite ligações de 3 horas, sendo que a nova infraestrutura permitirá reduzir esse tempo para 45 minutos na solução final.</p> <p>O número de paragens (estações) a prever é independente do tipo de serviço que possa vir a formatar-se entre as cidades por onde passa a linha, sendo aconselhável a criação de comboios directos e semi-directos, com tempos de viagem distintos e servindo diferentes mercados.</p> <p><i>No que respeita à Linha do Douro, decidida que está a sua remodelação até à Régua, preconiza-se a sua beneficiação até ao Pocinho a par com a reabilitação do troço Pocinho a Barca D' Alva. Uma vez que nunca será a exploração regular de passageiros ou de mercadorias a justificar a sua manutenção, terão de ser encaradas outras perspectivas associadas à actividade turística, sendo essa também uma questão que se coloca relativamente aos seus ramais de bitola estreita. O valor dessas linhas ferroviárias, no seu conjunto, ultrapassou há muito o da sua utilidade prática, pelo que a questão que se coloca é de natureza patrimonial, ou seja, a sua representação simbólica, inserida numa paisagem muito específica, torna-as indissociáveis do ponto de vista do produto turístico a consolidar.</i></p> <p><i>Comentário: "O valor dessas linhas[de bitola estreita] ferroviárias, no seu conjunto, ultrapassou há muito o da sua utilidade prática". Ultrapassou porque o lobby da camionagem ganhou, nos anos 80, mercê de uma avidez em encher o país de asfalto. Em Espanha há serviço de bitola estreita electrificado utilizado em distâncias suburbanas e regionais. Com um sucesso e vantagens que seriam semelhantes, por exemplo, no eixo Vila Real, Régua, Lamego. Basta ver o caso das ligações de Oviedo-Gijón-Santander. O comboio não deve ser um só instrumento turístico deve ser um meio concreto e efectivo de locomoção das populações. Então e o</i></p>

RELATÓRIO DE PONDERAÇÃO

DOS RESULTADOS DA CONSULTA PÚBLICA (10 DE JULHO A 9 DE SETEMBRO DE 2009)

Secção	Comentário
	<i>protocolo de Quioto? a redução das emissões de Co2? É aumentando o número veículos nas estradas?</i>

2. Avaliação Ambiental Estratégica:

Secção	Comentário

3. Relatório do Plano:

Secção	Comentário
Rel. Tem. Património Construído e Cultural	<p><i>Uma breve nota: O que é, segundo a definição actual de sociólogos, antropólogos e historiadores, a "Cultura popular"? Quais os seus limites? Popular em relação a quê, a uma Cultura erudita? (a respeito da ACÇÃO 4 - promoção da cultura popular)</i></p> <p><i>"Neste sentido, e no que concerne ao Douro, teria forte efeito polarizador agregar os seguintes recursos: (...) Lamego – Centro Histórico; Mosteiro de Ferreirim; Igreja do Mosteiro de S. Pedro de Balsemão"</i></p> <p><i>Comentário: E a sé? E o Museu Diocesano? E o Santuário da Senhora dos Remédios?</i></p> <p><i>Considero francamente redutora a análise feita ao estado e necessidades no âmbito do património cultural e construído na Região Norte, avançadas pelo PLANO REGIONAL DE ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO DO NORTE – PROT-NORTE. Ficam de fora temas, problemáticas e assuntos particularmente sensíveis para o conhecimento/promoção da Região Norte, tais como: uma rede mais completa e equipada de museus (inter-municipais, sobretudo) e arquivos, conferindo-se uma importância maior à arqueologia, importância que, quanto a mim, é excessiva. A manutenção das estações arqueológicas é cara e pouco atractiva quando comparada com outros equipamentos culturais. O investimento em edições digitais, conteúdos interactivos digitais e de acesso online deve ser colocado à frente de muitos projectos: a era é do digital. Importa, pois, reabilitar e investir na acessibilidade cibernética e presencial, contemplando as áreas do estudo e, sobretudo, da recuperação. Como tal, onde estão contemplados programas para apoio a inventário e conservação monumental?</i></p> <p>APRECIAÇÃO:</p> <p>Não é claro o alcance do comentário uma vez que a Sé e o Museu Diocesano, bem como o Santuário de N. Sra. Remédios estão no Centro Histórico de Lamego, referido em 1º lugar no relatório sobre património.</p> <p>A referência aos centros históricos e demais valores arqueológicos e patrimoniais está claramente salvaguardada nas orientações estratégicas do capítulo de "Património Histórico-Cultural" sendo feita uma referência à importância do Turismo cultural e religioso, onde se incluem, naturalmente, os centros de peregrinação.</p> <p>No que se refere à arqueologia e à manutenção das estações arqueológicas temos que discordar da opinião expressa, não apenas por as não considerarmos pouco atractivas mas porque, como a maior parte do património histórico-cultural, são únicas e imprescindíveis para a compreensão da identidade e da memória do povo português.</p> <p>Por último, relativamente à "era do digital", concordamos com a sua extrema importância e, por isso, como o PROT é um Plano de Ordenamento, tratando portanto os aspectos referentes ao uso do solo e aqueles que têm expressão e impacto no território, integra inúmeras orientações e normas referentes às tecnologias de informação e comunicação e às suas infraestruturas de suporte, criando condições para que os diferentes sectores de actividade possam ter acesso e fazer bom uso das mesmas.</p>

Contribuição para a discussão 2 – Nome da Entidade: A.C.E.R.-ASSOCIAÇÃO CULTURAL E DE ESTUDOS REGIONAIS

Comentário:

1. Proposta de PROT-Norte:

Secção ▲	Comentário

2. Avaliação Ambiental Estratégica:

Secção ▲	Comentário

3. Relatório do Plano:

Secção ▲	Comentário

Não consta deste contributo qualquer comentário ou sugestão.

Contribuição para a discussão 3 – Nome: António Manuel Diz Pereira Subtil

Comentários:

1. Proposta de PROT-Norte:

Secção ▲	Comentário

2. Avaliação Ambiental Estratégica:

Secção ▲	Comentário

3. Relatório do Plano:

Secção ▲	Comentário

Não consta deste contributo qualquer comentário ou sugestão.

Contribuição para a discussão 4 – Nome: Carlos Filipe Lopes Faria dos Santos

Comentários:

1. Proposta de PROT-Norte:

Secção ▲	Comentário

2. Avaliação Ambiental Estratégica:

Secção ▲	Comentário


3. Relatório do Plano:

Secção ▲	Comentário
Rel. Tem. Acessibilidade, Mobilidade e Logística	<p><i>Ponto 36 levantado pela CMB em que afirma que o Modelo Regional foi estrategicamente orientado unidireccionalmente para a Grande Aglomeração Metropolitana do Porto , no qual o PROT-N contesta com toda a veemência a leitura que é feita.</i></p> <p><i>Venho por este meio expressar a minha total discordância com o PROT-N e com a CCDR-N que desde que existe mais não fez do que diluir a centralidade que Braga representava no Minho, colocando-a como um apêndice da AMP, e em situação de desvantagem mesmo perante centralidades menores.</i></p> <p><i>Quanto ao ponto levantado pela CMB é evidente que Braga é tratada como uma cidade periférica. Existe praticamente um ponto único de ligação de Braga à região, o PONTO SUDOESTE (Saídas de A3 e A11 são todas a Sudoeste apesar de informação contrária). É inadmissível definir uma cidade como CIDADE DE EQUILÍBRIO REGIONAL, mas quando se observa o mapa rodoviário, observa-se uma centralização absurda em torno do Grande Porto, com o reforço ainda maior da rede rodoviária, como a CREP, A29, A32.</i></p> <p><i>Além disso vê-se o reforço das restantes centralidades, como a A27 e o IC 28 que ligam Viana à sua Área de Influência para funções muito especializadas.</i></p> <p><i>Eixo A7 que colocou Pova do Varzim, Vila do Conde, Famalicão e Guimarães, com infraestruturas rodoviárias que as colocam como centralidades maiores que Braga, quando na verdade ainda ocorre o oposto.</i></p> <p><i>A realização do novo troço da A28, entre outros...</i></p> <p><i>Enquanto Braga surge como uma cidade periférica, com a A11 e a A3 com traçados desfavoráveis e localizados no mesmo ponto, muito a Sul da cidade "puxando" a cidade para Sudoeste, desequilibrando-a.</i></p> <p><i>A ligação de Braga a Chaves e Bragança como IP já devia estar realizada, e principalmente muito antes de uma A29 ou uma A32,</i></p> <p><i>É também incompreensível a não realização do IP Braga - Monção - Espanha, que equilibravam toda a cidade, e colocavam-na mais próxima de Vigo e Ourense.</i></p> <p><i>Ao mesmo tempo Viana do Castelo e Braga não têm qualquer ligação directa, nem sequer uma EN, absolutamente caricato.</i></p> <p><i>Assim como a ligação Braga-Vila Real, as duas cidades consideradas de equilíbrio não têm ligação directa, mas através de amplos desvios de traçado pois a AE serve isso sim, de ligação para outras centralidades, constituindo a parte da Aureola mais externa do enorme Arco Metropolitano em torno da AMP, que está em curso...</i></p> <p><i>Braga nunca foi tratada como um centro mas como uma zona de passagem desse Arco Metropolitano, se existisse real vontade de colocar Braga como uma cidade de equilíbrio regional as infraestruturas rodoviárias que deviam ter sido realizadas de 2000-2006 e 2007-2013:</i></p> <p><i>IP - Braga-Monção</i></p> <p><i>IP - Braga-Chaves-Bragança</i></p> <p><i>IC - Viana Castelo-Braga(Noroeste)-Braga(Sudeste)-AvePark-Guimarães(Norte)</i></p>

Secção	Comentário
	<p><i>Circular de Braga (actualmente apenas há uma estrada urbana em via dupla que é apelidada de Circular, mas em todo o traçado urbano o limite de velocidade é de 50km/h, nos locais menos urbanizados possui Nós que cortam as vias de circulação não existindo também aí uma zona de rodagem contínua (Celeirós))</i></p> <p><i>IC- Braga-Joane-Vila das Ave (além disto Braga teria que ser ligada à VIM do Ave, na zona de Joane, com ligação apartir desse ponto a Riba de Ave e Vila das Aves).</i></p> <p><i>As infraestruturas anteriores, alteravam por completo a filosofia de ligações regionais, descentralizado-a do ponto a Sudoeste da cidade. Equilibrando a cidade e colocando com uma centralidade efectiva de onde irradiam ligações rodoviárias, e não um mero ponto de passagem da A3.(Excepção a A11)</i></p> <p><i>Só assim poderia o PROT afirmar o reforço do papel de Braga, uma vez que desde que existe sempre "tratou" Braga diminuindo a centralidade que Braga tem que representar. Quanto à Estação é apenas aquilo que devia ser feito, enquanto que no plano Rodoviário é nitidamente escasso, aliás como sempre o foi, e existe a CREP, e a A32 em execução enquanto Braga não recebe as estruturas Rodoviárias que a equilibrariam regionalmente retirando-a do Ponto único de ligação regional Sudoeste.</i></p> <p><i>Saindo fora do PLANO RODOVIÁRIO resta referir a centralização de 45,5% dos recursos regionalizáveis do plano 2000-2006 no Grande Porto, que apenas possui 34,2% da população e 3,8% da Área do Norte.</i></p> <p><i>A construção de infraestruturas rodoviárias e ferroviárias que irradiam maioritariamente do Grande Porto, e que são contabilizadas noutras NUTS III, mas que no final cada uma dessas NUTS III apenas capitaliza a ligação ao Grande Porto, enquanto o Grande Porto capitaliza a ligação a todas as restantes, só servem para demonstrar o papel estratégico que a CCDR-N tem desempenhado e todos estes programas elaborados com o intuito de favorecer o Grande Porto.</i></p> <p>APRECIACÃO:</p> <p>Grande parte das questões colocadas é apreciada e comentada na “contribuição para a discussão – 9 e 33” do mesmo participante nesta Discussão Pública.</p> <p>Muitas das sugestões aqui referidas relativamente à consideração de novas ligações rodoviárias poderão ser tomadas em linha de conta caso a CCDR-N venha a ser chamada a discutir a próxima revisão do Plano Rodoviário Nacional e, também, no âmbito do planeamento futuro de uma rede regional de estradas, desde que se coadunem com os critérios de planeamento consagrados no PROT-N.</p> <p>Como se compreende não está no âmbito do PROT a programação em concreto da forma de concretização das infraestruturas de transporte, designadamente a escolha de traçados ou a localização de nós rodoviários no sentido de melhor organizarem a estruturação urbana de uma cidade e a sua relação com os territórios envolventes ou com as cidades próximas. Essa é uma competência do planeamento municipal em articulação com as entidades que tutelam as vias rodoviárias da rede nacional aprovada em Plano Sectorial – neste caso o Plano Rodoviário Nacional.</p> <p><i>Na génese das NUTS II e III esteve desde logo decapitação do Distrito de Braga, separando-a do Vale do Ave, no qual se integra na quase totalidade a Cidade de Braga. Colocando Trofa-Santo Tirso como a ancora da anexação de todo o Vale do Ave à AMP, destruindo assim qualquer hipótese à formação de uma AM retirasse o papel de absoluta primazia da AMP. Tudo isto na minha opinião só demonstra o plano de investimento absolutamente ruinoso que tem sido implementado no Norte, e quando a UNIÃO EUROPEIA atribui fundos de CONVERGÊNCIA a CCDR-N centraliza 45,5% dos fundos na NUTS III Grande Porto que estava a 131% do Pib do Restante Norte, subvertendo o valor implícito aos fundos comunitários, que é a homogeneização das regiões, tentando a CCDR-N agravar a</i></p>

RELATÓRIO DE PONDERAÇÃO

DOS RESULTADOS DA CONSULTA PÚBLICA (10 DE JULHO A 9 DE SETEMBRO DE 2009)

Secção 	Comentário
	<i>desigualdade existente dentro do Norte.</i>
	<p>APRECIAÇÃO:</p> <p>As questões colocadas referentes à constituição das NUT's não são do âmbito legal de um Plano Regional de Ordenamento do Território e portanto o PROT-Norte não se refere à mesma nem o comentário nos pode merecer uma resposta específica. Recordamos apenas que na recente alteração das NUT III (DL nº 68/2008, de 14 de Abril), foram os Municípios que escolheram a NUT que queriam integrar.</p>

Contribuição para a discussão - 5; Nome: Carlos Filipe Lopes Faria dos Santos

Comentários:

1. Proposta de PROT-Norte:

Secção ▲	Comentário

2. Avaliação Ambiental Estratégica:

Secção ▲	Comentário

3. Relatório do Plano:

Secção ▲	Comentário
	<p><i>PLANO REGIONAL DE ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO DO NORTE</i></p> <p><i>Onde chamam de AMP, deviam chamar de Conurbação, o sistema Póvoa do Varzim- Vila do Conde, representa sem qualquer dúvida uma área urbana e um sistema urbano que ainda não está em continuidade com a AMP, e se forem contabilizados os Movimentos Pendulares com os 6 municípios centrais do Grande Porto, é possível verificar que ainda não atingem os 25%, pelo que é errado considerar tudo a mesma AM.</i></p> <p><i>A franja rural rodeia na totalidade os 6 municípios centrais do Grande Porto, onde existe a AMP, policéntrica.</i></p>
Relatório	<p>APRECIACÃO:</p> <p>A observação é pertinente e ajusta-se à visão do PROT-N que aponta e recomenda estratégias de reforço do núcleo central da Área Metropolitana do Porto em torno das cidades que integram os concelhos de Gondomar, Maia, Matosinhos, Porto, Valongo e Vila Nova de Gaia – a chamada Aglomeração Metropolitana do Porto. Como se sabe, a Área Metropolitana consagrada na actual legislação vai da Póvoa de Varzim/ Santo Tirso a Arouca/ Vale de Cambra, integrando 16 municípios.</p> <p>No entanto, está bem claro, na apresentação do Modelo Territorial, que a designada “Aglomeração Metropolitana do Porto” engloba apenas o <i>continuum</i> urbano dos 6 concelhos centrados no Porto.</p> <p>Por outro lado, o conjunto regional das cidades de Vila do Conde/Póvoa de Varzim está expressamente identificado e contemplado no âmbito das componentes espaciais específicas.</p>

Contribuição para a discussão 6 – Nome: Carlos Filipe Lopes Faria dos Santos

Comentários:

1. Proposta de PROT-Norte:

Secção	Comentário

2. Avaliação Ambiental Estratégica:

Secção	Comentário

3. Relatório do Plano:

Secção	Comentário
	<p>"64. O município de Braga considera indispensável a previsão no PROT-N de um eixo funcional estruturante de inter-comunicabilidade, concretizável através de uma ligação viária directa, entre a cidade de Braga e as cidades de Chaves e Bragança em Trás-os-Montes, para reforço da coesão regional." "A necessidade de reforçar o papel de determinados eixos rodoviários está bem expressa e o presente caso, constituindo um dos exemplos mais paradigmáticos juntamente, por exemplo, com o da N101 entre Braga e Monção, passa a constar do novo grupo de Acções/ Projectos 1.2.24 – Intervenções estruturantes na Rede Viária Nacional na Região." É insultuoso o tratamento da CCDR-N para com Braga, assim como do PROT-N. Esta via tem que ser um IP Braga</p> <p>E a via Braga-Monção, têm no mínimo que ser IC. Braga a nível rodoviário é tratada como um localidade marginal às principais vias de região, e tem um único ponto de ligação, o PONTO SUDOESTE, onde passa a A3 que liga o centro do Porto (penetrando de forma absurda na própria circular do Porto) a Espanha, e da A11 que foi traçada como 1/4 da circunferência mais externa em torno da AMP. A Braga VERDADEIRA CIDADE DE EQUILIBRIO REGIONAL, tem que ser um centro de onde irradiam IPs e ICs, e não um local marginal da complexa rede de IPs e ICs que a PROT-N vai desenvolvendo onde Braga aparece marginalizada face a diversas centralidades menores do Norte Litoral.</p>
Relatório	<p>APRECIACÃO:</p> <p>Como se compreende não está no âmbito do PROT a programação em concreto da forma de concretização das infraestruturas de transporte, designadamente a escolha de traçados ou a localização de nós rodoviários no sentido de melhor organizarem a estruturação urbana de uma cidade e a sua relação com os territórios envolventes ou com as cidades próximas. Essa é uma competência do planeamento municipal em articulação com as entidades que tutelam as vias rodoviárias da rede nacional aprovada em Plano Sectorial – neste caso o Plano Rodoviário Nacional.</p> <p>Como é sabido o PROT não tem competência para alterar planos sectoriais muito embora possa vir a influenciar a sua futura revisão; as sugestões aqui referidas relativamente à consideração de novas ligações rodoviárias poderão ser tomadas em linha de conta caso a CCDR-N venha a ser chamada a discutir a próxima revisão do Plano Rodoviário Nacional e, também, no âmbito do planeamento futuro de uma rede regional de estradas, desde que se coadunem com os critérios de planeamento consagrados no PROT-N.</p>

Contribuição para a discussão 7, 8 e 9 – Nome: Carlos Filipe Lopes Faria dos Santos

Comentários:

1. Proposta de PROT-Norte:

Secção	Comentário
Sistema de Conectividades	<p><i>PROT-N : Braga, qual o seu papel?</i> http://consulta-prot-norte.inescporto.pt/plano-regional/proposta-de-prot-norte/PROT%20Norte_Proposta%20Plano-FINAL%20-%206%20Julho.pdf http://consulta-prot-norte.inescporto.pt/plano-regional/proposta-de-prot-norte/Relatorio%20de%20Ponderacao%20do%20Parecer%20Final-6JULHO.pdf O PROT-N define Braga como Cidade de Equilíbrio Regional, contudo é evidente o esvaziamento de importância que os sucessivos quadros de apoio têm ditado. Enquanto se observa uma concentração de 45,5% dos fundos regionalizáveis no Grande Porto que aquando do novo QREN estava a 131% da média da região NUTS II Norte, a 75,1% da média UE27, e quando este apenas possui 34,2% da população e 3,8% da área, subvertendo a CCDD-N o valor implícito aos fundos, fundos de convergência, promovendo a CCDD-N a divergência, dentro da região Norte. http://i245.photobucket.com/albums/gg64/karlussantus/CCDDReditar.jpg Enquanto se observa que as Rodovias e Ferrovias são maioritariamente construídas nas restantes NUTS III, quando significam também elas uma capitalização de vantagem competitiva para o Grande Porto, A29, A32, CREP, A7, A41, A42, Metro do Porto (demasiado expansivo, Trofa e Póvoa do Varzim face aos restantes investimentos no Norte), até a A3 foi traçada entrando dentro da Circular Interna do Porto, e a A11 foi traçada como de uma radial ao Grande Porto se tratasse, ficando como ¼ de circunferência da radial mais externa, afastando-se do traçado da N101, e diminuindo a efectividade de ligação de Braga-Guimarães a Vila Real. http://i245.photobucket.com/albums/gg64/karlussantus/MapaEstradasPortugalporRPCNorteB-1.jpg Apesar de no PROT-N apregoarem um reforço da importância de Braga neste novo quadro, considerando-a correctamente de longe a segunda maior centralidade no Norte Litoral, e um Cidade de Equilíbrio Regional, o que se verifica é a manutenção da marginalidade de Braga, num Arco Metropolitano do Norte Litoral, que é pensado e executado como Arco Metropolitano do Grande Porto. Parece até evidente pela observação do mapa de Estradas, e dos eixos principais na figura do PROT-N, a intenção objectiva de destruir qualquer hegemonia de Braga em relação às restantes centralidades do Norte Litoral, representando teoricamente o eixo Viana-Braga-Vila Real, mas na prática nem estão ligados directamente. Apesar de todas as localidades serem tratadas como apêndices do Grande Porto, é possível verificar que: Guimarães possui a A11 que a liga a Norte, e a Sul, possui a A7 que a liga a Este e Oeste, e a torna próxima de toda a sua Área de Influência(AI) definida pelo INE, reforçando ainda a sua integração na região. Famalicão possui a A3 e A7 que também a ligam a Norte, Sul, Este e Oeste, e está projectada a construção da Variante à N14, que será clivada na ligação a Braga, aproximando-a ainda mais do Grande Porto e afastando-a intencionalmente de Braga. Póvoa do Varzim e Vila do Conde, A28 e A7, que a equilibram e aproximam a Norte, Sul e Este da região em que se inserem. Viana do Castelo A28, A27, novo IC28 e o novo troço da A28, aproximam-na de toda a sua Área de Influência definida pelo INE. Vila Real A24 e IP4, ligam-na a Norte, Sul, Este e Oeste, etc... Por seu turno, em Braga verifica-se uma localização desfavorável da A3 e A11, com traçados não pensados em Braga como centro da sua AI, mas localizadas ambas a Sudoeste, e colocando toda a cidade de Braga numa posição marginal e externa, a todas as principais rodovias da Região. Essa localização desequilibra toda a estrutura urbana da cidade, com a concentração de Nós a</p>

Secção	Comentário
	<p>Sudoeste da cidade, e com a agravante da ausência de uma Circular à cidade, uma vez que em Celeirós a dita “via circular” é clivada pelos Nós da A3 e A11 em Celeirós, e na zona urbana trata-se de uma Estrada Urbana em faixa dupla, onde o limite é de apenas 50km/h.</p> <p>A adicionar a isto temos o esvaziamento que é feito à AI de Braga, que mesmo com a construção do Novo Hospital Central que será a referência para essa região, e com a AI definida pelo INE, as N de Braga-Monção e Braga-Chaves, de forma absolutamente caricata e insultuosa, face ao restante Plano Rodoviário Nacional, não passam a IP, nem a IC!?, e ficam como EN que vão sofrer melhoramentos. É insultuosa a postura do PROT-N, atendendo ainda à veemência com que dizem refutar esta constatação que a própria Câmara Municipal de Braga faz de todo este plano.</p> <p>É evidente a decapitação feita ao Distrito de Braga aquando da realização das NUTS III, separando-a do restante Vale do Ave, onde se insere, e colocando o Vale do Ave junto com a região de ligação ao Grande Porto, Santo Tirso e Trofa. Afastando assim a possibilidade de consolidação do triângulo urbano difuso, entre Braga, Famalicão e Guimarães.</p> <p>É evidente a centralização no Grande Porto, e o aumento de importância de outras centralidades face a Braga, com o intuito objectivo de diminuir o papel de Braga no equilíbrio do Norte Litoral, e tornado toda a Região mais Portocêntrica, com os resultados que todos podem observar, um Norte cada vez mais pobre, e um Porto cada vez mais lotado, e esgotado.</p> <p>Se Braga fosse tratada como um Cidade de Equilíbrio Regional, e uma cidade centro da sua Área de Influência, as vias rodoviárias incluídas no plano de 2000-2006 e 2007-2013, seriam/serão:</p> <ul style="list-style-type: none"> - IP Braga-Chaves-Bragança - IP/IC Braga-Monção - IC/EN Braga-Viana do Castelo (2 capitais de Distrito que não estão directamente ligadas, absurdo), complementado pelo IC seguinte. - IC Braga-Ave Park-Guimarães, ou Variante à N101 (em túnel na zona da “Falperra” e passando a Norte de Caldas das Taipas, ligando à zona de Azurém, colocando as duas cidades a 6km do Ave Park e a 12 km entre si, equilibrando a excessiva centralização a Sudoeste das vias de acesso, e diminuindo também significativamente o tempo de ligação Braga-Fafe). Este IP devia ainda ser prolongado até à união com o IP4 entre Amarante e Vila Real, passando entre Felgueiras e Celorico de Basto. <p>Concretizando assim de forma efectiva o eixo de equilíbrio transversal a Norte, alternativo ao Grande Porto, Viana do Castelo-Braga-Guimarães-Vila Real.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Circular de Braga (toda o arco urbano dentro da cidade, e zona dos Nós de Celeirós, teriam que receber uma verdadeira Circular alternativa a este traçado urbano e de Nós, que se verifica, e que impedem a circulação eficaz em torno da zona Urbana da cidade) -IC de Braga-Joane-Vila das Aves (consolidando o triângulo urbano difuso entre Braga-Famalicão-Guimarães) - Variante à N14 (ligando directamente o Aeroporto FSC ao Vale do Ave e Braga, através de um traçado a Noroeste da Maia, Noroeste de Famalicão fechando a sua Circular, e ligando à zona Sudoeste de Braga, pelo eixo Nine-Aveleda ou pelo eixo Cruz-Celeirós); <p>Isto sim, seria o desenvolvimento de acordo com o restante PRN, e o reforço da posição de Braga como cidade de equilíbrio regional, e como centro da sua AI, e não o insultuoso melhoramento de EN, e continuação da marginalidade que o PROT-N propõem.</p> <p>Braga é a maior centralidade Nacional, se excluirmos as AML e AMP, e nunca foi tratada como tal, pela CCNR-N e pelo PROT-N, Braga tem que ser um centro de onde irradiam IP e ICs, e não uma localidade externa e marginal ao Plano Rodoviário, centralizado e fortalecido em volta do Grande Porto, onde o Vale do Ave continua a ser ligado ao Grande Porto, em desprimor pela ligação à antiga capital de Distrito, e onde a AI de Braga continua sem os ICs e IPs necessários ao desenvolvimento e equilíbrio de toda a região e da cidade de Braga.</p> <p>Os mapas demonstram esta situação, os propostos pelo PROT-N demonstram a marginalidade e posição externa de Braga em relação às principais rodovias.</p> <p>http://s245.photobucket.com/albums/gg64/karlussantus/?action=view&at=MapaEstradasPortugalporRPCNorteB-1.jpg</p> <p>http://s245.photobucket.com/albums/gg64/karlussantus/?action=view&at=RedeViriaEstruturantePROT-</p>

Secção	Comentário
	<p><i>N.jpg</i> O mapa com as alterações propostas colocariam Braga como uma verdadeira centralidade, superior às restantes centralidades do Norte Litoral, e apenas inferior ao Grande Porto, que é o seu lugar devido, e que o PROT-N apregoa, mas não aplica. http://s245.photobucket.com/albums/gg64/karlussantus/?action=view&nt=RedeViriaEstruturanteCorrecto.jpg http://s245.photobucket.com/albums/gg64/karlussantus/?action=view&nt=MapaEstradasPortugalporRPCNorteBrag.jpg Muitos outros pontos se levantam, e muitos dos dados e conceitos utilizados pelo PROT-N parecem manifestamente errados.</p> <p>APRECIACÃO:</p> <p>Grande parte das questões colocadas está respondida na “contribuição para a discussão – 33” do mesmo participante nesta Discussão Pública.</p> <p>Acresce dizer que muitas das sugestões aqui referidas relativamente à consideração de novas ligações rodoviárias poderão ser tomadas em linha de conta caso a CCDR-N venha a ser chamada a discutir a próxima revisão do Plano Rodoviário Nacional e, também, no âmbito do planeamento futuro de uma rede regional de estradas, desde que se coadunem com os critérios de planeamento consagrados no PROT-N.</p>
Património	<p>PLANO REGIONAL DE ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO DO NORTE – PROT-NORTE <i>Temática: TURISMO</i> Braga aparece apenas referida como Património Religioso, e de forma negligente aparece talvez incluída nas cidades e vilas históricas. Pelo que vou expor de seguida, acho extremamente redutor o papel Turístico potencial atribuído a Braga, e o facto de não ser nitidamente mencionado o enorme potencial de: Braga Romana - Bracara Augusta - Turismo Romano/Antiguidade Tardia Braga Medieval e Barroca Rede de Castros da região Norte Devo lembrar o seguinte: Bracara Augusta foi uma das 20 cidades mais importantes do império Romano, e a mais importante em Portugal. -O Anfiteatro Romano encontra-se por estudar e classificar. 0€? -O Forum Romano encontra-se por estudar e classificar. 0€? -O Teatro Romano foi estudado parcialmente mas aguarda pela classificação e recuperação. 0€? -Templo/Edifício Romano da dimensão do Templo de Diana, ficou soterrado à saída do novo Túnel, obra aprovada pelo IGESPAR. 0€? -Uma Ínsula completa a Ínsula das Carvalheiras, encontra-se estudada e classificada, mas aguarda verbas para a sua musealização. 0€? -Dois edifícios Romanos ligados ao culto e à produção de Cerâmica e Vidro respectivamente encontram-se em fase de musealização. 0€? -7 Sepulturas únicas no País foram identificadas e encontram-se também em fase de musealização. 0€? -Termas Romanas, encontram-se estudadas e musealizadas, há a hipótese de reconstituição do edifício original, já reconstituído pela UAUM. -Fonte do Idolo, musealizada e aberta ao público -Vários troços e torrões da Muralha Romana foram identificados -Várias domus e mosaicos romanos foram estudados e musealizados, no Museu Pio XII e no Museu D. Diogo de Sousa -Vários Miliários e diverso espólio encontram-se expostos no Museu D. Diogo de Sousa -Um balneário pré-Romano foi identificado, estudado e Musealizado na Estação Ferroviária. -Braga foi também a capital Sueva, e em Dume e na Falperra encontram-se importantes achados dessa época, existe a nova proposta de Parque Arqueológico na Estação da Falperra apresentado pela UAUM.</p>

Secção ▲	Comentário
	<p>-Amplas áreas da cidade Romana encontram-se por estudar, e a zona das Sete Fontes dada como a zona de abastecimento de água à cidade Romana também se encontra por estudar, à espera do plano Arqueológico, e da devida protecção. O€?</p> <p>Braga Medieval e Barroca:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Braga era a maior cidade da região quando nasceu Portugal, e foi por influencia do seu Clero que Portugal obtém a independência, os País de Afonso Henriques estão sepultados na Sé de Braga. - Braga era uma das maiores cidades medievais de Portugal, e Guimarães apenas vila nessa época, no entanto obteve o título de Património Mundial da Unesco, não por possuir maior património no centro histórico medieval, mas por este se encontrar, devidamente recuperado e classificado. - Braga foi desde a época medieval até ao século XX a segunda maior cidade da região, facto evidenciado pelos censos de 1846, e é conhecida pela seu património arquitectónico nomeadamente o Barroco. - Continua por criar o Museu desta época, que reúna a informação de toda a edificação entretanto destruída. - O Centro Histórico Medieval carece de uma candidatura a Património Mundial da Humanidade, facto que o PROT-N não refere. - O Santuário de Bom Jesus do Monte não está classificado como Património Mundial da Humanidade, mas a "cópia" feita no Brasil, Santuário do Bom Jesus de Matosinhos, encontra-se classificada como Património Mundial da Humanidade desde 1985, o PROT-N também não faz qualquer referência. <p>Rede de Castros na Região Norte:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Não é referida, e é evidente e eminente a classificação como Património Mundial da Unesco. - Em Braga destaca-se o Castro de Monte Redondo que se encontra ao abandono, assim como os restantes identificados, e por identificar, o mais recente é o povoado identificado no Novo Hospital Central, que caiu num silêncio assombroso, após ter sido despedido o Arqueólogo que denunciou a eminente possibilidade de destruição do Património. <p>O facto o património do município não ser devidamente estudado e classificado, leva à subvalorização do seu potencial.</p> <p>Não existe qualquer referência no Plano de Execução a Bracara Augusta, à Cidade Medieval e à Cidade Barroca, nem à rede de Castros, penso que o PROT-N demonstra um grande desconhecimento do Potencial de Braga ao nível do Turismo, e da Rede de Povoados Castrejos.</p> <p>A Unidade de Arqueologia da Universidade do Minho, vai revelar novos projectos, e estes deviam ser devidamente considerados pelas entidades competentes.</p> <p>APRECIAÇÃO:</p> <p>O PROT-Norte pelo seu carácter estratégico e orientador e pela sua escala de intervenção (1:250 000) não é o Instrumento de Gestão do Território apropriado para conter o inventário exaustivo do património histórico, cultural e arqueológico de cada concelho. Esse inventário integra, normalmente, os Planos Directores Municipais e demais PMOT.</p> <p>No PROT-Norte, a referência aos centros históricos e demais valores arqueológicos e patrimoniais está claramente salvaguardada nas orientações estratégicas do capítulo de "Património Histórico-Cultural" sendo feita uma referência à importância do Turismo cultural e religioso, onde se incluem, naturalmente, os centros de peregrinação.</p>

Contribuição para a discussão 10 – Nome: Marco Filipe Chaves Antunes**Comentários:****1. Proposta de PROT-Norte:**

Secção	Comentário
Modelo Territorial	<p>De acordo com a Proposta de Plano Final (PPF_PROT-N), pag 2, orientação estratégica b “Definir o modelo de organização do território regional, tendo em conta a necessidade de:...” “Estruturar o sistema urbano e reforçar o policentrismo, envolvendo a qualificação funcional do Porto e da sua área metropolitana, o desenvolvimento de polarizações estruturantes na conurbação litoral e o reforço dos pólos e eixos urbanos do interior”, é de facto atribuído um grande valor a uma rede policêntrica, como meio de ordenamento preferencial para a Região Norte, facto que está ainda mais plasmado no documento do Prot-N com enfoque sub-regional: Trás-os- Montes e Alto Douro, onde se define que a existência de uma sub-região TMAD em rede, como único meio de assegurar o desenvolvimento e coesão de uma sub- região que ocupa aproximadamente 1/3 da área da Região Norte; mas possui uma expressão populacional muito reduzida, quando comparada com o restante território da Região Norte. Também na pág. 17 da PPF_PROT-N é reforçada a ideia do policentrismo: “Daqui decorre o cenário desejável do “Norte Em Rede”, visão policêntrica de desenvolvimento sustentável a longo prazo assente em três prioridades: “Promover a intensificação tecnológica da base produtiva regional , Assegurar, sustentadamente, a competitividade regional e promover a inclusão social e territorial. O PROT-Norte, pela sua natureza e características – plano de intervenção territorial – incide mais directamente no terceiro eixo do NORTE 2015 – Inclusão social e territorial.”, é patente assim em todo o documento do PROT-N que o modelo territorial inspirado no policentrismo, será a bandeira sob a qual se alicerçará a política de desenvolvimento estratégico da região Norte.</p> <p>Tendo como linhas orientadoras os pressupostos indicados anteriormente e outros, sobretudo no relativo às especificidades da sub-região TMAD, é difícil perceber como o modelo territorial proposto não consegue ser mais do que uma Teoria dos Lugares Centrais¹ com alguns elementos de política policentrista. De facto analisando os dois documentos (PNPOT e Norte2015) que norteiam este documento é difícil “encaixar” o conceito das cidades de equilíbrio regional, sobretudo partindo do princípio que a melhor forma de estruturar um território extenso e com baixa densidade demográfica, de acordo com as observações da ESPON (European Spatial Planning Observation Network, ESPON 111, Potentials for polycentric development in Europe, Final Report), é através de um conjunto de cidades capazes de trabalhar numa rede interdependente, com a suprema finalidade de estruturar o espaço onde se insere, contrariando a forte capacidade de atracção de outras cidades ou espaços, que pela sua dinâmica e capacidade económica, geralmente são elementos polarizadores de um território, com uma forte capacidade de atracção de pessoas de outras áreas. Assim está bem patente no PROT-N que a identificação da sub-região TMAD com uma cidade ou área de equilíbrio regional, não auxilia a manutenção de um necessário equilíbrio e sustentabilidade na sub-região. Analisando mais uma vez o documento da ESPON sobre o policentrismo, pag 45 (2.4 Aspectos a estudar do Policentrismo, 2.4.1 Morfologia e relações), é referido que as relações dentro de uma determinada região, seguem uma lógica que assenta em</p> <p>¹ A Teoria dos Lugares Centrais, que foi desenvolvida por Walter Christaller e refinada por Lösch, é utilizada para prever o número, tamanho e âmbito das cidades numa região. A teoria baseia-se numa simples extensão da análise de áreas de mercado. As áreas de mercado variam de sector para sector, dependendo de economias de escala e da procura per capita, de modo a que cada sector tenha um padrão de localização diferente. A Teoria dos Lugares Centrais mostra como os padrões de localização de diferentes sectores se conjugam para formar um sistema regional de cidades.»</p> <p>O’ Sullivan, A. (2000), Urban Economics, 4a edição, New York: McGraw-Hill, p. 11</p> <p>aspectos morfológicos e aspectos relacionais, sendo que a morfologia está relacionada com o aspecto da distribuição das áreas urbanas num dado território e os aspectos relacionais estão focalizados nas</p>

Secção	Comentário
	<p>redes de fluxos e cooperação entre as áreas urbanas a diferentes escalas. É precisamente nestes dois aspectos em que me baseio para afirmar que o modelo territorial proposto, não só não é verdadeiramente policêntrico, como também, à escala subregional, irá contribuir para criar um desequilíbrio na estrutura de TMAD e será um modelo com fortes potencialidades para a criação de fortes assimetrias que em pouco favorecerá a coesão de TMAD. De facto podemos identificar a estrutura do modelo territorial proposta para TMAD, como uma morfologia mononuclear e como uma relação mono-direccional, visto a implementação de uma cidade de equilíbrio regional, obrigará à criação nessa cidade de um conjunto de serviços que não poderão existir em qualquer outra parte da sub-região, instituindo um “monopólio” de serviços de alto nível. A estrutura policêntrica, segundo a ESPON, assenta num morfologia polinuclear, apesar da existência de alguma diferença no e que toca ao número de pessoas residentes, as quais ao nível na Região Norte é perfeitamente negligenciável; também se deve ter em conta, no aspecto relacional, que a opção desejável, quando falamos de policentrismo, são evidentemente as relações multi-direccionais, as quais só podem existir se em vez de uma cidade de equilíbrio regional para a sub-região TMAD, existir uma Rede de Cidades de Equilíbrio Regional; caso não se opte por esta estratégia e verificando o que está explícito nas directrizes 1.1.b/ Redes de Equipamentos e Serviços/ Quadro A da pag. 134/ linha D11.02 (Prioridades de Equipamentos e Serviços no Sistema Urbano), “As intervenções públicas de promoção de equipamentos de nível superior e da prestação de serviços avançados às populações e às empresas devem, atendendo à configuração proposta para o sistema urbano, assumir como prioritário o reforço do papel de equilíbrio regional das cidades/ sistemas urbanos de Braga e Vila Real e do papel das cidades/ conjuntos de cidades regionais na promoção da coesão territorial da região (em especial as situadas nos espaços sub-regionais de baixa densidade), de modo a constituírem-se, em conjunto com a Aglomeração Metropolitana do Porto, como pólos nucleares do desenvolvimento da região, onde são ancorados os compromissos entre os objectivos de competitividade e de coesão regional.”, iremos observar certamente um desenvolvimento assimétrico da sub-região TMAD, onde a grande parte do território mais afastado em termos de distâncias (NUT III Alto Trás-os-Montes e parte oriental da NUT III Douro), terá o seu acesso a equipamentos de nível superior condicionada, pelo custo que implica uma deslocação, que em alguns casos é superior à distância necessária para alguém se deslocar de Vila Real ao Porto e invariavelmente, em condições piores no que toca às infraestruturas viárias. Terminando citando parte das conclusões finais (pág. 221), resultantes do estudo sobre o policentrismo da ESPON, para o caso específico de Portugal, o qual passo a traduzir: “...No período (1994-1999), é verificada uma preocupação crescente relativa à fraqueza do sistema urbano. As duas cidades principais, Lisboa e Porto, dominam o país; mas num contexto internacional, apesar da sua dimensão considerável, desempenham um papel relativamente modesto. Associado a este facto está a falta de atenção atribuída às cidades de dimensão média. Para além das duas regiões metropolitanas, são fundamentais um conjunto de cidades de média dimensão/eixos urbanos/constelações urbanas, como meio de estruturar uma rede urbana policêntrica: cidades âncora como: (Bragança; Vila Real; Chaves)...”</p> <p>Por ultimo, reporto-me ao Programa de Acção do PNPOT, Objectivo Estratégico nº3 – Promover o desenvolvimento policêntrico dos territórios e reforçar as infra-estruturas de suporte à integração e à coesão territoriais, em especial o Objectivo Específico nº1 – Reforçar os centros urbanos estruturantes das regiões, em particular nas regiões menos desenvolvidas (págs. 37 e 38):</p> <p>A promoção da coesão territorial pressupõe a capacidade de as cidades dinamizarem processos de desenvolvimento regional e assegurarem o acesso generalizado a serviços de interesse geral, incluindo os serviços económicos. Por outro lado, a eficiência das intervenções de desenvolvimento regional depende da forma como as diversas acções se reforçam mutuamente, o que implica a concentração de intervenções tomando a rede de cidades como referência. Nas áreas de menor desenvolvimento, o reforço das cidades é condição de suporte ao desenvolvimento das actividades económicas e do emprego e de renovação demográfica, social e cultural. Mas também nas áreas de urbanização difusa se torna necessário estruturar polarizações urbanas que racionalizem as redes de infra-estruturas e equipamentos. Importa reconhecer o papel das cidades de média dimensão para a coesão territorial e a competitividade dos territórios, integrando o objectivo de reforço destas cidades</p>

Secção	Comentário
	<p><i>nas diversas intervenções e programas da Administração.</i></p> <p>MEDIDAS PRIORITÁRIAS</p> <ol style="list-style-type: none"> <i>1. Dar coerência territorial às redes nacionais dos equipamentos estruturantes, nomeadamente nos domínios da cultura, do ensino superior e da investigação, na perspectiva da polivalência e do reforço das cidades de média dimensão (2007-2013).</i> <i>2. Racionalizar a localização dos serviços da Administração e incentivar a sua qualificação para uma resposta eficiente às empresas e aos cidadãos (2007-2013).</i> <i>3. Introduzir nos sistemas de apoio ao investimento critérios que favoreçam soluções e actividades inovadoras nos centros urbanos mais dinâmicos das regiões menos desenvolvidas (2007-2013).</i> <i>4. Racionalizar e qualificar os espaços para implantação e desenvolvimento de actividades económicas, nomeadamente industriais, e garantir o célere licenciamento e implementação das actividades (2007-2013).</i> <i>5. Introduzir mecanismos incentivadores da cooperação intermunicipal nos instrumentos de financiamento das infra-estruturas e equipamentos locais e nos programas de investimento (2007-2008).</i> <p><i>Comparando o Modelo Territorial proposto no PROT-N com o estipulado por este objectivo específico e as suas medidas prioritárias e aplicando à sub-região TMAD temos:</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <i>1. A coerência territorial do modelo territorial PROT-N termina na escala da Região Norte pois como já foi, à escala sub-regional são criadas “pseudo” capitais cuja função é a de receber equipamentos de nível superior (directrizes 1.1.b/ Redes de Equipamentos e Serviços/ Quadro A da pag. 134/ linha D11.02 Prioridades de Equipamentos e Serviços no Sistema Urbano) aos quais as outras cidades não poderão aceder.</i> <i>2. A criação de uma única cidade/agrupamento num ponto periférico, bastante próximo de Viseu, na sub-região TMAD, irá prejudicar certamente a resposta eficiente preconizada no ponto 2 anterior, a grande parte da população de TMAD</i> <i>3. A identificação da cidade de equilíbrio regional pelo PROT-N e não de uma rede de cidades médias, como o principal centro dinâmico de TMAD é extremamente redutor e passível de produzir fortes desequilíbrios, numa região que no seu todo, apresenta uma pequena massa crítica face à realidade Nacional e Ibérica.</i> <i>4. No meu entender a racionalização e qualificação dos espaços, não passa nunca pela concentração de funções de ordem superior; mas da gestão e distribuição dessas funções por uma rede de cidades âncora estruturantes e policêntrica.</i> <i>5. O modelo territorial proposto, não irá incentivar a cooperação intermunicipal nos investimentos de financiamento, visto propor uma hierarquização que retirará a cidades como Bragança, a capacidade de oferecer serviços de ordem superior.</i> <p>APRECIACÃO:</p> <p>Há um claro exagero em comparar os conceitos de “cidades regionais” e “cidades de equilíbrio regional” (agora definitivamente designadas como “cidades de equilíbrio territorial”) com os níveis hierárquicos da Teoria dos Lugares Centrais (Modelo de Christaller), quando aqui se trata apenas de aproximações funcionais. Nada impede a existência de serviços onde haja dimensão de procura que o justifique, não se impondo qualquer “monopólio”. Aliás, a própria citação que faz da proposta de plano destaca o carácter prioritário do papel das cidades/sistemas urbanos de equilíbrio territorial e das cidades/conjuntos regionais de cidades, em termos praticamente idênticos, que constituem a verdadeira rede de “cidades médias” sugerida no ESPON (Bragança, Chaves, Lamego, Vila Real e, potencialmente, Mirandela/Macedo).</p> <p>De entre estas cidades regionais, que estruturam o território da sub-região de Trás-os-Montes e Alto Douro, considerou-se que o Modelo Territorial PROT deveria assumir como de equilíbrio territorial, atendendo às suas diferentes especificidades e localizações, Vila Real e Bragança.</p> <p>Para melhor compreensão do papel dos centros urbanos que integram a rede urbana na sub-região de</p>

RELATÓRIO DE PONDERAÇÃO


DOS RESULTADOS DA CONSULTA PÚBLICA (10 DE JULHO A 9 DE SETEMBRO DE 2009)

Secção ▲	Comentário
	Trás-os-Montes e Alto Douro, sugere-se a leitura dos textos reformulados correspondentes ao Modelo Territorial (Esquema Global e Sistema Urbano), transcritos na Parte II do presente documento.

Contribuição para a discussão 11 – Nome: António Eduardo Santos

Comentários:

1. Proposta de PROT-Norte:

Secção 	Comentário
Gerais (ao documento em geral)	<p>COMENTÁRIOS AO PROT- NORTE</p> <p><i>Em fase de Divulgação Pública (até 7 de Setembro de 2009) e na sequência da apresentação promovida pela CCDR-Norte no dia 17/07/2009, na Universidade do Porto – Faculdade de Engenharia, apresentam-se as seguintes sugestões/comentários.</i></p> <p><i>Questiona-se se não se justifica a elaboração de um Plano de Ordenamento para a Área Metropolitana do Porto, à semelhança do que foi realizado para a área de Lisboa e transmitido pelos oradores da mesa, tendo em conta que a realidade física e funcional desta área geográfica é substancialmente diferente do restante território da região norte. A estrutura urbana com as suas infraestruturas e equipamentos de nível regional conferem a esta área, uma dinâmica de modelo territorial de características distintas e com necessidades estratégicas diferentes da restante área da região norte, designadamente nos domínios da demografia, concentração urbana, mobilidade, ambiente, energia, transmissão de informação, etc.</i></p> <p><i>Apesar de estarmos perante um estudo de visão macro-regional com a identificação de orientações estratégicas e de directrizes, considera-se fundamental a organização espacial do território com a identificação das apetências e acções a desenvolver no sentido de estruturar uma complementaridade funcional entre municípios de modo a identificar recursos endógenos e potenciar o desenvolvimento de actividades específicas afins nas diferentes áreas territoriais.</i></p> <p><i>Neste contexto, um Plano para a Área Metropolitana poderia contribuir para a definição estratégica e localização de Plataformas Logísticas, Áreas Empresariais, Áreas de Tratamento de RSU, Eixos Prioritários para as TIC, Parques Verdes Intermunicipais numa perspectiva de complementariedade entre os municípios e não de uma forma concorrencial tal como acontece actualmente.</i></p> <p><i>Relativamente à questão estratégica definida no âmbito da Reabilitação Urbana considera-se que poderia existir uma definição mais explícita do que se entende pelo tema, devendo ser desenvolvido um conjunto de medidas estratégicas transversais a todas as áreas urbanas, em particular para as zonas urbanas mais consolidadas, da qual pudessem resultar directrizes de como concretizar este objectivo estratégico.</i></p>
	<p>APRECIACÃO:</p> <p>Conforme decorre da LBOTU e do Regime Jurídico dos Instrumentos de Gestão Territorial (RJIGT) – Dec.-Lei nº 380/99, de 22 de Setembro, alterado e republicado pelo Dec.-Lei nº 46/2009, de 20 de Fevereiro, a elaboração dos Planos Regionais de Ordenamento do Território (PROT) é determinada por Resolução do Conselho de Ministros (RCM), que fixa a área territorial abrangida e encarrega a Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional (CCDR) respectiva de executar os trabalhos técnicos do plano.</p> <p>Embora, em períodos anteriores, tenham sido mandados elaborar planos que correspondiam a âmbitos espaciais inferiores à região-plano (NUTS II), como foi o caso dos PROT do Alto Minho, de Trás-os-Montes e Alto Douro e da Área Metropolitana de Lisboa (aprovado pela RCM nº 68/2002 e actualmente em revisão), foi opção do actual Governo que os PROT coincidissem com a área de actuação de cada CCDR (região-plano, correspondente à NUT II), dado competir a estas entidades o trabalho de elaboração destes planos. Assim, por várias RCM da mesma data (23.Março.2006), foram mandados elaborar os PROT do Norte, do Centro e do Alentejo, enquanto que o PROT do</p>

RELATÓRIO DE PONDERAÇÃO

DOS RESULTADOS DA CONSULTA PÚBLICA (10 DE JULHO A 9 DE SETEMBRO DE 2009)

Secção	Comentário
	<p>Algarve, então já em elaboração, foi aprovado pouco depois.</p> <p>No entanto, a legislação prevê a existência de outros tipos de planos, nomeadamente os “planos intermunicipais de ordenamento do território”, que visam assegurar a “articulação entre o plano regional e os planos municipais de ordenamento do território, no caso de áreas territoriais que, pela interdependência dos seus elementos estruturantes, necessitam de uma coordenação integrada” (artº. 60º do RJIGT).</p> <p>A elaboração destes planos intermunicipais compete às associações de municípios, após aprovação pela assembleia intermunicipal da respectiva proposta, constando expressamente do regime jurídico das áreas metropolitanas que “incumbe à comissão executiva metropolitana: c) Elaborar os planos intermunicipais de ordenamento do território respectivos” (artº. 17º da Lei nº 46/2008).</p> <p>Dado que, com o presente processo eleitoral autárquico, se concretizará o funcionamento pleno dos órgãos e estruturas das áreas metropolitanas de Lisboa e Porto, numa altura em que, previsivelmente, entrará em vigor o PROT-Norte, parece ser oportuna a ponderação sobre se e como elaborar um plano intermunicipal de ordenamento do território (PIOT) para a AMPorto, incluindo naturalmente as temáticas sugeridas, mas tal decisão cabe à respectiva Junta Metropolitana.</p> <p>Relativamente à Reabilitação Urbana, tema que consideramos da maior importância e acuidade, recorda-se que as Normas Orientadoras tratam este tema, tanto nas orientações estratégicas (ponto A.4) como nas directrizes (D11.07), além de terem uma influência indirecta na promoção da reabilitação, ao valorizarem as zonas urbanas consolidadas e limitarem fortemente a edificação em áreas não infraestruturadas e no solo rural.</p> <p>Acresce que foi recentemente publicada legislação visando o regime jurídico da reabilitação urbana (Lei nº 95-A/2009, de 2 de Setembro), que fixa as orientações a observar pelo Governo na regulamentação deste tema e que deverão ter efeitos num âmbito e enquadramento nacional.</p>

2. Avaliação Ambiental Estratégica:

Secção	Comentário


3. Relatório do Plano:

Secção	Comentário

Contribuição para a discussão 12 e 13 – Nome: Acúrcio Álvaro Pereira

Comentários:

1. Proposta de PROT-Norte:


Secção 	Comentário
Gerais (ao documento em geral)	<i>Acúrcio Álvaro Pereira, Munícipe residente na Cidade de Bragança e Membro da Assembleia Municipal de Bragança, vem, por este meio, manifestar total apoio à proposta de Modelo Territorial (PROT-N) elaborado pela Câmara Municipal de Bragança e aprovado por unanimidade. Considero-o o mais equilibrado, mais justo e com mais perspectivas futuras para a região. A proposta elaborada pela CCDDR-N privilegia todo o Litoral em detrimento do Nordeste Transmontano. Para a CCDDR-N o (PROT-N) termina em Vila Real. Peço a Vª. Ex.ª uma reflexão com base no princípio de discriminação positiva para uma região que precisa e merece mantendo a Cidade de Bragança como capital de Distrito e com o nível de Cidade equilíbrio regional à semelhança de Vila Real e Braga. Convicto da importância desta reflexão, apresento os meus cumprimentos a Vª. Ex.ª. Acúrcio Álvaro Pereira</i>

Ponderados os fundamentos apresentados pela Câmara Municipal de Bragança, e após uma reflexão global sobre o Modelo Territorial, procedeu-se a ajustamentos no mesmo, nos quais se inclui a consideração de Bragança como Cidade de Equilíbrio Territorial. O resultado da ponderação das questões e sugestões colocadas conduziu a uma reformulação dos textos da Proposta de Plano referentes ao Modelo Territorial (Esquema Global e Sistema Urbano), que se reproduzem na Parte II do presente documento.

Contribuição para a discussão 14 – Nome: Álvaro Carvalho Alves da Silva

Comentários:

1. Proposta de PROT-Norte:

Secção 	Comentário
Gerais (ao documento em geral)	<p><i>Álvaro Carvalho Alves da Silva, Munícipe residente na Cidade de Bragança, venho, por este meio, e após a leitura feita num jornal, e posteriormente verificar a posição da Câmara Municipal de Bragança, manifestar apoio à proposta de Modelo Territorial (PROT-N) realizada pela Câmara Municipal de Bragança e que tomei conhecimento de que esta foi aprovado por unanimidade. Considero-o que esta é a mais equilibrado, mais justa e que visa mais as perspectivas no futuro para a região transmontana. A proposta realizada pela CCDR-N privilegia de todo o Litoral e como sempre em detrimento do Nordeste Transmontano. Para a CCDR-N o (PROT-N) mais parece que o País vai terminar em Vila Real. Assim, solicito a V^a. Ex.^a uma reflexão, e porque não dizer-lo, se necessário, com base no princípio de discriminação positiva para uma região que tanto precisa e merece, mantendo-se Bragança como capital de Distrito e com um nível de Cidade de equilíbrio regional à semelhança de que propõem para Vila Real e Braga. Certo da importância que V^a. Ex.^a irá reflectir, apresento os meus melhores cumprimentos a V^a. Ex.^a. Álvaro Silva</i></p>

Ponderados os fundamentos apresentados pela Câmara Municipal de Bragança, e após uma reflexão global sobre o Modelo Territorial, procedeu-se a ajustamentos no mesmo, nos quais se inclui a consideração de Bragança como Cidade de Equilíbrio Territorial. O resultado da ponderação das questões e sugestões colocadas conduziu a uma reformulação dos textos da Proposta de Plano referentes ao Modelo Territorial (Esquema Global e Sistema Urbano), que se reproduzem na Parte II do presente documento.

Contribuição para a discussão 15 – Nome da Entidade: Município de Vila Nova de Famalicão

Comentário:

1. Proposta de PROT-Norte:

Secção

Comentário

CONTRIBUTO DO MUNICÍPIO DE VILA NOVA DE FAMALICÃO

**Fundamentação face ao “Modelo Territorial”
apresentado na Proposta de Plano do PROT-N
(versão Julho de 2009)**

c) Cidades/conjuntos de cidades regionais, que desempenham funções essenciais de articulação territorial e evidenciam capacidades para construir e dinamizar redes urbanas: Viana do Castelo, Barcelos, Guimarães, Póvoa de Varzim/Vila do Conde, Vila Nova de Famalicão/Santo Tirso/Trofa, Paredes/Penafiel, Santa Maria da Feira/São João da Madeira/Oliveira de Azeméis, Bragança, Chaves, Lamego e Mirandela/Macedo de Cavaleiros; (...)

in Proposta de Plano – PROT-N, Maio, 2009, pág. 31

1. O **Parecer Final**, aprovado a 26 de Junho de 2009, inclui a seguinte perspectiva do MVNF, a respeito do Modelo Territorial e da classificação de “Conjunto de Cidades Regionais” inscrita na Proposta de Plano, de Maio de 2009 (excerto anterior):

45. O município de Vila Nova de Famalicão, entende que se deve distinguir entre a indicação das “cidades regionais” e os “conjuntos de cidades” com elevado potencial para funcionamento em rede, e que pode envolver cidades de níveis diferentes, considerando que:

46. - a designação de “cidade/conjunto de cidades regionais” oferece-se a vários equívocos, como por exemplo: colocando ao mesmo nível “cidades regionais” e cidades em “conjuntos de cidades regionais”, quando dentro destes conjuntos algumas cidades detêm nominalmente por si características de nível regional; não se entendendo se, a qualquer momento, uma cidade do “conjunto de cidades regionais” se pode designar como “cidade regional”, ou se apenas se aplica a designação no quadro do “conjunto de

Secção

Comentário

Fundamentação face ao "Modelo Territorial" apresentado na Proposta de Plano do PROT-N (versão Julho 2009)

"cidades regionais" (ou seja: Vila Nova de Famalicão é uma "cidade regional" ou, pelo PROT, a cidade de Vila Nova de Famalicão é um "conjunto de cidades regionais", juntamente com Trofa e Santo Tirso?);

47. - *a promoção do funcionamento em rede entre núcleos urbanos não pode ser apenas um atributo para as "cidades regionais", mas que se aplica e estende a todo o sistema urbano.*

48. Assim, propõe a seguinte alteração ao texto do documento Proposta de Plano, ponto 1, p. 31:

"c) Cidades regionais, que desempenham funções essenciais de articulação territorial: Viana do Castelo, Barcelos, Guimarães, Póvoa do Varzim, Vila do Conde, Vila Nova de Famalicão, Santo Tirso, Trofa, Paredes, Penafiel, Santa Maria da Feira, São João da Madeira, Oliveira de Azeméis, Bragança, Chaves, Lamego, Mirandela, Macedo de Cavaleiros. (em substituição da alínea existente).

f) Conjuntos de cidades que evidenciam capacidades para construir e dinamizar redes urbanas: Póvoa do Varzim/Vila do Conde, Vila Nova de Famalicão/Santo Tirso/Trofa, Paredes/Penafiel, Santa Maria da Feira/São João da Madeira/ Oliveira de Azeméis, Braga/Guimarães/ Vila Nova de Famalicão/Barcelos. (nova alínea)"

49. Propõe também que esta alteração se reflita no Mapa e legenda do "Modelo Territorial", por exemplo, passando o ponto vermelho a designar as "cidades regionais", e um "tracçado" ou "névoa" indicar os "conjuntos de cidades".

2. O documento posterior de Ponderação do Parecer Final comenta:

"Considera-se pertinente a observação feita, tendo-se procedido à alteração dos documentos no que se referia às incorrecções nas designações e inseriu-se na Proposta de Plano (pág. 31 – capítulo 2, Modelo Territorial, ponto 2.1 – Esquema Global) o esclarecimento referente às questões levantadas nos parágrafos 47, 48 e 49."

3. Na sua versão final para o Período de Discussão Pública, a decorrer até 7 de Setembro de 2009, a Proposta de Plano do PROT no referido parágrafo apresenta nova redacção:

Secção	Comentário
--------	------------

Fundamentação face ao "Modelo Territorial" apresentado na Proposta de Plano do PROT-N (versão Julho 2009)

"c) Cidades Regionais/conjunto de cidades regional, que desempenham funções essenciais de articulação territorial e evidenciam capacidades para construir e dinamizar redes urbanas: Viana do Castelo, Barcelos, Guimarães, Póvoa de Varzim/Vila do Conde, Vila Nova de Famalicão/Santo Tirso/Trofa, Paredes/Penafiel, Santa Maria da Feira/São João da Madeira/Oliveira de Azeméis, Bragança, Chaves, Lamego e Mirandela/Macedo de Cavaleiros. Salienta-se que no caso do conjunto de cidades regional, tal como o nome indica, é o conjunto das cidades que o integram que possui a característica regional, atendendo às relações funcionais já existentes entre elas. Caso contrário, o conjunto nunca seria mais do que a soma das partes."

- Entre a Proposta de Plano, de Maio, e a actual Proposta de Plano, de Julho - embora na legenda à Figura 1, do Modelo Territorial (pág. 31), se mantenha a designação "Conjunto de Cidades Regionais" -, verifica-se esta quase imperceptível alteração de "Conjunto de Cidades Regionais" para "Conjunto de Cidades Regional".
- Mantendo a sua contestação e confirmando o não acolhimento de nenhuma das suas perspectivas, o Município de Vila Nova de Famalicão reagiu imediatamente, a 14 de Julho, por intermédio de ofício, solicitando uma audiência com o Presidente da CCDRN.
- Para além dos motivos anteriormente enunciados, no **Parecer Final**, a posição (de contestação) do Município fundamenta-se num conjunto de elementos, entre os quais: as próprias orientações do PNPOT; o trajecto de concepção do Modelo Territorial no âmbito do PROT-N; as evidências sustentadas noutros estudos ou indicadores; a actual fase de reconfiguração das dinâmicas associativas municipais e territoriais; e as apostas e orientações actuais.
- A 4 de Setembro de 2007 foi publicado no Diário da República, pela Lei nº 58/2007, **PNPOT**, que estabelece as seguintes Orientações Estratégicas para a Região Urbano-Metropolitana do Noroeste (pág. 88):

"Ordenar o território e estruturar o policentrismo, criando núcleos para o desenvolvimento de um terciário avançado, dando prioridade, para além da afirmação da metrópole Porto, ao reforço e organização do triângulo Braga-Guimarães-Vila Nova de Famalicão e apoiando a emergência de sistemas urbanos sub-regionais, em especial nas áreas mais críticas para a estruturação do território."

Secção	Comentário
<p>Fundamentação face ao "Modelo Territorial" apresentado na Proposta de Plano do PROT-N (versão Julho 2009)</p> <p>8. A seguir, a Política de Cidades, sobre as Orientações Estratégicas do PNPOT para os sistemas urbanos dos diversos espaços regionais esclarece:</p> <p><i>O Modelo Territorial consagrado no PNPOT deve ser desenvolvido e concretizado nos Planos Regionais de Ordenamento do Território (PROT). Ali são definidas as respectivas redes urbanas regionais, clarificado o papel diferenciado que poderá ser desempenhado pelos diversos centros urbanos e identificados os espaços de relações que possam dar origem à estruturação de sistemas urbanos sub-regionais ou configurar cidades-região.</i></p> <p><i>Os PROT devem acolher a visão nacional sobre os territórios regionais, que se traduz num conjunto de orientações estratégicas abrangendo diversos domínios. No que respeita ao sistema urbano, as principais orientações estratégicas nacionais para cada uma das regiões são as que constam do Quadro 2.</i></p> <p><i>As orientações estratégicas resultantes dos PROT complementam e aprofundam as orientações de âmbito nacional, constituindo o referencial a ser levado em conta na execução da Política de Cidades POLIS.XII em cada uma das regiões.</i></p> <p>De referir que, no citado Quadro 2 consta novamente:</p> <p><i>Ordenar o território e estruturar o policentrismo, criando âncoras para o desenvolvimento de um terciário avançado, dando prioridade ao reforço e organização do triângulo Braga-Guimarães-Vila Nova de Famalicão e apoiando a emergência de sistemas urbanos sub-regionais, em especial nas áreas mais críticas para a estruturação do território;</i></p> <p>9. O trajecto de concepção e negociação do PROT-N mereu, desde o início, um acompanhamento empenhado do Município de Vila Nova de Famalicão, tendo ao longo do percurso surgindo diversas perspectivas para um Modelo Territorial:</p> <p>a. O relatório da "Primeira Proposta de Modelo Territorial", de Junho de 2007, elaborado Faculdade de Letras, referia:</p> <p><i>3. Dada a extensão territorial, a construção de uma rede urbana policêntrica sólida deverá ainda sustentar-se em sub-sistemas urbanos ou aglomerações urbanas. A</i></p>	<p></p>

Secção	Comentário
	<p>Fundamentação face ao "Modelo Territorial" apresentado na Proposta de Plano do PROT-N (versão Julho 2009)</p> <p><i>construção de redes de proximidade contribui para uma maior racionalização dos recursos, uma melhor sustentabilidade dos projectos e um claro reforço da equidade territorial. Neste âmbito, pode-se realçar:</i></p> <p><i>- a aglomeração de Braga que polariza uma rede de centros envolventes, designadamente Vila Verde, Amares e Povoia Lanhoso (estes muito dependentes) e ainda Guimarães, Famalicão e Barcelos.</i></p> <p>b. Os estudos sobre a Diversidade Funcional dos centros urbanos, concluem que, dos 7 níveis funcionais, Vila Nova de Famalicão posiciona-se no 6º nível, Santo Tirso no 5º e Trofa no 4º nível (in "Fase I – Estudos Complementares de Caracterização Territorial e Diagnóstico Regional", Maio 2007, pág. 19);</p> <p>c. Posteriormente, o "Relatório Síntese da Fase I - Estudos Complementares de Caracterização Territorial e Diagnóstico Regional" (Junho, 2007) sublinhará:</p> <p><i>Neste vasto mosaico territorial emerge uma estrutura urbana policêntrica, mas deficitária em termos de organização em rede. No Arco Metropolitano do Porto a cidade central, o Porto, realça-se das centralidades envolventes, mas a estrutura urbana demonstra uma policentricidade difusa. As centralidades periféricas apresentam uma diversidade elevada, destacando-se Braga, Guimarães e Vila Nova de Famalicão pela sua afirmação e os centros do Vale do Sousa pela fragilidade da oferta urbana.</i></p> <p>10. De acordo com o estudo do INE "Sistema Urbano: Áreas de Influência e Marginalidade Funcional – Região Norte" (2004), a cidade de VNF encontrava-se entre os 10 centros urbanos do continente (e da região norte) com índices de centralidade mais elevados (a nível regional, 6º lugar no ranking, precedido por VN Gaia, Porto, Braga, SM Feira e Guimarães, com um total de 116 serviços prestados – funções centrais; a nível nacional, 9º lugar no ranking, posicionando-se Santo Tirso no 28º lugar e Trofa no 290º lugar).</p> <p>11. Outros indicadores estatísticos podem ajudar a ponderar algumas perspectivas:</p>

Secção	Comentário
--------	------------

Fundamentação face ao "Modelo Territorial" apresentado na Proposta de Plano do PROT-N (versão Julho 2009)

- a. Em termos de população residente, e segundo dados de 2001, na cidade de Vila Nova de Famalicão residiam 27 900 habitantes, em Santo Tirso 24 649 habitantes e na cidade da Trofa 16 196;
 - b. Entre 1991 e 2001, a cidade de Vila Nova de Famalicão registou uma taxa de crescimento da população na ordem dos 24,5%, a cidade da Trofa 14,9% e a cidade de Santo Tirso – 1,1%.
12. Para além do mais, a cidade de Vila Nova de Famalicão, ao nível dos serviços superiores, detém:
- a. Um Hospital;
 - b. Um Centro Tecnológico (O edifício do Citeve acolhe ainda o CENTI – Centro de Nanotecnologia e Materiais Técnicos, Funcionais e Inteligentes; e a sede da ATP – Associação Têxtil e Vestuário de Portugal; e a sede da RECET – Rede de Centros Tecnológicos de Portugal);
 - c. Uma Universidade – Universidade Lusíada – Pólo de VNF;
 - d. Um Politécnico – Escola Superior de Saúde do Ave;
 - e. E um Teatro / Sala de Espectáculos (Casa das Artes);
13. Divisões territoriais e novas dinâmicas municipais tendem a não se conformar com estas perspectivas:
- a. A Trofa e Santo Tirso estão empenhadas na sua integração territorial na unidade da Área Metropolitana do Porto, pelo que será no seio dos órgãos e instâncias deste território que serão delineadas as soluções para a mobilidade (participam ainda no PTD da AMP);
 - b. Com a nova configuração das Unidades Territoriais de Desenvolvimento, que futuramente confinarão as novas NUTS III, Santo Tirso e Trofa deixaram definitivamente de se rever para a dinâmica de desenvolvimento territorial do Vale do Ave.
14. Contrariando perspectiva do PNPOT, por motivações desconhecidas, a orientação técnica do PROT-N parece que tem-se obstinado na defesa e imposição de um "Conjunto de Cidades Regional" onde Famalicão não se revê, e na constante negligência das perspectivas de dinamização de uma relação urbana entre Braga,

Secção	Comentário
	<p>Fundamentação face ao "Modelo Territorial" apresentado na Proposta de Plano do PROT-N (versão Julho 2009)</p> <p>Para além de uma evidente desarticulação entre nomenclaturas do PNPOT e da actual proposta do PROT-N, e de uma visão não policêntrica e não assente nas unidades legal e administrativas dos centros urbanos existentes (e impondo apenas a um dos níveis estruturantes dos Centros Urbanos a perspectiva de "conjunto"), a proposta de Modelo Territorial do PROT-N cria evidentes incoerências, confusões e novas áreas de conflitualidade".</p> <p>18. A imposição de "conjunto" a apenas um dos níveis dos Centros Urbanos nota-se por exemplo pela não classificação (lógica!) de Ponte da Barca e Arcos de Valdevez como "Conjunto Estruturante Sub-Regional".</p> <p>19. A título de exemplo, observe-se o Modelo Territorial proposto para a Região do Algarve ou a Região de Lisboa e Vale do Tejo, ou Modelo de Sistema Urbano do PNPOT, que respeitam a unidade de cada centro urbano e promovem o policentrismo.</p> <p>20. Muito provavelmente, os Municípios de Póvoa de Varzim e de Vila do Conde, os Municípios de Paredes e de Penafiel ou os Municípios de Oliveira de Azeméis, de S. João da Madeira e de Santa Maria da Feira se reverão mais como "Cidades Regionais" do que como "Conjunto de Cidades Regional".</p> <p>21. A cidade de Vila Nova de Famalicão, como o demonstra diversos relatórios, integra-se em vários sub-sistemas urbanos - no arco metropolitano do noroeste; no eixo Porto-Braga; no sub-sistema do Ave; no triângulo com Santo Tirso e Trofa; ou no quadrilátero urbano, com Barcelos, Braga e Guimarães -, pelo que a sua associação a apenas um destes sub-sistemas será redutora da dinâmica regional existente.</p> <p>22. CONCLUÍNDO, O MUNICÍPIO DE VILA NOVA DE FAMALICÃO:</p> <p>- CONSIDERANDO QUE O PAÍS E, NOMEADAMENTE A REGIÃO DO NORTE, NECESSITA URGENTEMENTE DE NOVOS INSTRUMENTOS QUE PRESERVEM, QUALIFIQUEM E TORNEM SUSTENTÁVEL O NOSSO TERRITÓRIO;</p> <p>- CONSIDERANDO QUE AS CIDADES DE VILA NOVA DE FAMALICÃO, SANTO TIRSO E TROFA DEVERÃO CONCERTAR DIVERSOS DOMÍNIOS (COMO O DA MOBILIDADE OU DA QUALIFICAÇÃO DA URBANIZAÇÃO DIFUSA);</p> <p>MUNICÍPIO DE VILA NOVA DE FAMALICÃO 8</p>

RELATÓRIO DE PONDERAÇÃO

DOS RESULTADOS DA CONSULTA PÚBLICA (10 DE JULHO A 9 DE SETEMBRO DE 2009)

Secção	Comentário
<div><p>Fundamentação face ao "Modelo Territorial" apresentado na Proposta de Plano do PROT-N (versão Julho 2009)</p><p>- CONSIDERANDO QUE A CIDADE DE VILA NOVA DE FAMALICÃO CONSTITUI HOJE UM EVIDENTE CENTRO URBANO REGIONAL INDISPENSÁVEL PARA A ESTRATÉGIA DE DESENVOLVIMENTO REGIONAL DO NORTE;</p><p>- DECLARA CONCORDAR COM O MODELO TERRITORIAL QUE ASSOCIE A CIDADE DE VILA NOVA DE FAMALICÃO COMO "CIDADE REGIONAL",</p><p>30 de Julho de 2009.</p><p>MUNICÍPIO DE VILA NOVA DE FAMALICÃO</p></div>	

A cidade de Vila Nova de Famalicão na versão do PROT – Norte objecto de consulta pública, integrava um conjunto regional de cidades com a Trofa e Santo Tirso, em virtude da sua proximidade física e relacional potenciar dinâmicas que permitiam que o conjunto assumisse uma relevância regional acrescida. Esta situação não obstava ao facto de se reconhecer a sua dinâmica económica, com particular destaque para a indústria e inovação tecnológica, lhe permite desempenhar, por si só, funções essenciais de articulação territorial e evidenciar capacidades para construir e dinamizar redes urbanas que são as características que assumem as cidades regionais.

Este reconhecimento, articulado com os argumentos apresentados relativamente à constituição recente das Comunidades Intermunicipais, na qual a Trofa e Santo Tirso se empenharam na sua integração territorial na Área Metropolitana do Porto, pelo que será no seio dos órgãos e instâncias deste território que serão delineadas as soluções e estratégias territoriais, enquanto Vila Nova de Famalicão se manteve no Ave e ainda com a posição defendida no PROT - Norte de que é desejável que existam articulações de geometria variável entre os pólos do Sistema Urbano, evidencia a relevância da participação da Câmara Municipal, tendo a mesma merecido acolhimento.

Esta nova situação não prejudica, nos casos em que tal for relevante, que se tire partido da economia de aglomeração resultante da conjugação das três cidades, no sentido de garantir uma escala ou massa crítica justificativas de investimentos mais selectivos.

Contribuição para a discussão 16 – Nome: Helena Gomes**Comentários:****1. Proposta de PROT-Norte:**

Secção	Comentário
Modelo Territorial	<p><i>O modelo territorial proposto no PROT-Norte agrava, ainda mais, a simetria Litoral/Interior que o nosso país padece, ao NÃO considerar Bragança como cidade de equilíbrio regional.</i></p> <p><i>A concentração demográfica nas áreas metropolitanas é promotora do aumento dos custos de vida, com destaque nos cuidados infantis e na habitação, bem como nos constrangimentos na mobilidade e no incremento de bolsas depressivas na sua periferia. Actualmente, 40% da população vive nas áreas metropolitanas, onde se concentra 70% do endividamento das famílias. Segundo a ONU, em 2015, 70% da população viverá nas áreas metropolitanas de Lisboa e Porto.</i></p> <p><i>Sendo conhecidas as condições de vida da população metropolitana - sobre endividamento; baixa qualidade de vida social e ambiental – Portugal poderia oferecer melhor qualidade de vida à sua população, e aos empreendedores soluções mais competitivas.</i></p> <p><i>Os reduzidos custos de instalação de unidades empresariais no interior, os baixos custos de mão de obra em consequência de economias locais não inflacionadas e a qualidade de vida social e ambiental fruto da baixa densidade e dos fortes investimentos em infraestruturas sociais nos finais do século passado, tornam estes territórios altamente atractivos.</i></p> <p><i>Um inquérito da associação de defesa dos consumidores (DECO) indica que Viseu, Castelo Branco, Aveiro, Bragança, Viana do Castelo e Braga são as melhores cidades para viver, enquanto Setúbal, Lisboa e Porto são as piores. O acesso a cuidados de saúde e a habitação, assim como o emprego, a segurança e o combate à criminalidade foram os aspectos mais positivos e negativos das cidades onde vivem.</i></p> <p><i>Não faz sentido Bragança não estar ao mesmo nível do que Braga e Vila Real, no contexto da região Norte.</i></p>

Ponderados os fundamentos apresentados pela Câmara Municipal de Bragança, e após uma reflexão global sobre o Modelo Territorial, procedeu-se a ajustamentos no mesmo, nos quais se inclui a consideração de Bragança como Cidade de Equilíbrio Territorial. O resultado da ponderação das questões e sugestões colocadas conduziu a uma reformulação dos textos da Proposta de Plano referentes ao Modelo Territorial (Esquema Global e Sistema Urbano), que se reproduzem na Parte II do presente documento.

Contribuição para a discussão 17 – Nome: Carlos Filipe Lopes Faria dos Santos**Comentários:****1. Proposta de PROT-Norte:**

Secção ▲	Comentário

2. Avaliação Ambiental Estratégica:

Secção ▲	Comentário

3. Relatório do Plano:

Secção ▲	Comentário
Relatório	
Rel. Tem. Acessibilidade e Mobilidade e Logística	<p><i>Discordo da definição da Rede Viária Estruturante de articulação externa (RVEAE), que está ilustrada na figura 2 (PROT-N - ACESSIBILIDADES-APB.pdf)</i> http://s245.photobucket.com/albums/gg64/karlussantus/?action=view&at=PROT_NLigasregionaisexternas.jpg</p> <p><i>-Por vários motivos o troço BRAGA-CHAVES dum IP BRAGA-CHAVES-Bragança(BCB) é a RVEAE e não o troço IC5, Fafe-Vila Pouca de Aguiar.</i></p> <p><i>-O nível de prioridade e importância foi invertido, e só a ignorância ou a intencionalidade permitiram que assim o fosse.</i></p> <p><i>Este ponto está totalmente errado, pelos seguintes motivos.</i></p> <p><i>Articulação externa e nível regional:</i></p> <p><i>O IP BCB, a nível regional permite a ligação de 3 sedes de Distrito (quando o PROT-N decidir finalmente ligar Viana-Braga capitais de Distrito que distam 30km e não têm ligação directa) e também a importante centralidade da cidade Chaves, serve portanto aquele que sempre foi o principal eixo de transição litoral norte-interior norte logo a seguir ao eixo servido pelo IP4, sendo também o traçado mais eficaz para o fazer, ficando em continuidade com as Vias existentes em Espanha, ao contrário do troço do IC5 em questão.</i></p> <p><i>Articulação interna e nível local:</i></p> <p><i>Ao contrário do troço do IC5 que não está em conformidade com as Áreas de Influência (AI) para funções muito especializadas, definidas pelo INE em 2004, o IP BCB fica em concordância com as IMPORTANTES AI de Braga (até Montalegre-Boticas(MB)), de Chaves (de MB até ao fim do seu município e de Vinhais), de Bragança (desde Chaves-Vinhais até à zona da cidade), este facto pode ser comprovado pelo estudo do INE do qual deixo a seguinte imagem.</i> http://i245.photobucket.com/albums/gg64/karlussantus/AlfreguesiasBraga.jpg</p> <p><i>Resumindo, a possibilidade de execução de um eixo praticamente directo de Viana-Braga-Chaves-Bragança, tem que ser considerada prioritária ao eixo do IC5, porque no âmbito Local, Regional, e Externo é sem qualquer mais importante, e porque equilibra o Norte Litoral, demasiado centralizado no Grande Porto, onde o eixo através do IC5 mais uma vez irradia do Grande Porto pela A7.</i></p> <p><i>Resta concluir que no caso particular de Braga, o PROT-N apesar de apregoar a importância como Cidade de Equilíbrio Regional, mais uma vez trata-a não como a principal centralidade do Norte, logo a seguir à AM Porto, mas como uma centralidade de pequena importância, atribuindo-lhe ligações fracas ou indirectas, para o interior, por exemplo sua AI, Chaves, Bragança, etc...</i></p> <p>APRECIACÃO:</p> <p>A pretensão expressa – reforço da ligação rodoviária entre Braga, Chaves e Bragança – consta da Acção/ Projecto 1.2.24 “Intervenções estruturantes na Rede Viária Nacional na Região” e respeita à beneficiação profunda da EN 103 que é, em diferentes pontos do Relatório Sectorial, apontada como um dos exemplos da nova forma de encarar a rede de estradas nacionais – <i>intervenções em eixos</i></p>

RELATÓRIO DE PONDERAÇÃO

DOS RESULTADOS DA CONSULTA PÚBLICA (10 DE JULHO A 9 DE SETEMBRO DE 2009)

Secção ▲	Comentário
	<p><i>estruturantes</i> -, como meio de promoção da coesão territorial, e na óptica da futura revisão do PRN.</p> <p>Face à recente conclusão por auto-estrada da ligação Guimarães, Vila Pouca de Aguiar, Chaves (está em construção a ligação à A52 em Verin), eixo preferencial de ligação rodoviária do Arco Metropolitano do Porto - entre Espinho e Viana do Castelo - à Europa, a escolha de um eixo alternativo mais a Norte, a concretizar em auto-estrada, deixa de fazer qualquer sentido, mas não põe em causa a importância da EN 103.</p>

Contribuição para a discussão 18, 19 e 20 – Nome: Joaquim Jordão**Comentários:****1. Proposta de PROT-Norte:**

Secção ▲	Comentário
Normas Orientadoras	<p><i>Conter a dispersão da edificação: uma exigência.</i></p> <p><i>I No PNPOP está claro que a estratégia nacional para o ordenamento do território exige que seja contida a dispersão da edificação no solo rural.</i></p> <p><i>Todos sabemos por que razões se deve conter a dispersão da edificação no espaço rural.</i></p> <p><i>A contenção deve ser feita antes que – fruto da acrescida especulação fundiária a que não se põe cobro – o espaço rural evolua irreversivelmente da condição de genuíno rural para a condição de imensa periferia suburbana, sorvedora de recursos mas impossível de qualificar, no meio da qual ficarão cada vez mais indiferenciadas as antigas pequenas e médias vilas e cidades, estas por sua vez – fruto da concorrência desleal do rural – cada vez mais debilitadas e sem massa crítica para encetar processos de requalificação consistentes.</i></p> <p><i>II Esta foi a matéria mais discutida nos debates e contributos durante a fase de acompanhamento do PROT-N.</i></p> <p><i>O estabelecimento do objectivo foi consensual (ninguém deu a cara frontalmente em defesa da dispersão...): assentou-se que a edificação no solo rural deve, por regra, ser contida dentro dos pequenos aglomerados já existentes, e que para esse efeito iriam ser delimitados, estabelecendo-se assim uma categoria especial de solo rural com esta vocação edificatória.</i></p> <p><i>Terminada a fase do acompanhamento, as normas e as directrizes foram ponderadas e reformuladas, em função dos muitos contributos nesta matéria – e é essa versão ponderada que está agora em discussão pública.</i></p> <p><i>Porém, no que se refere ao regime da edificabilidade no solo rural, verifica-se que, afinal, vingou o conceito de estabelecer, não uma, mas duas categorias de solo rural com capacidade edificatória.</i></p> <p><i>É certo que a possibilidade de instituição destas duas categorias apareceu recentemente consagrada no DR 11/2009 – mas isso foi já depois de decorrido o essencial do debate entre os membros da CMC. Durante o período desse debate, houve quem defendesse – nomeadamente nós próprios – que se devia instituir e delimitar apenas uma categoria de áreas de edificação no solo rural. No entanto, em sede de ponderação, isso foi considerado demasiado “exigente”.</i></p> <p><i>Julgo que a instituição de duas categorias, “aglomerado rural” e “área de edificação dispersa em solo rural”, ambas a ser objecto de delimitação, parâmetros, excepções, etc, vai originar muita confusão e vai continuar a dar cobertura (agora legal) a muita manipulação e especulação.</i></p> <p><i>Aliás, na m/ opinião, as normas agora apontadas para a delimitação e gestão da nova categoria das agora designadas “áreas de edificação dispersa em solo rural” estão definidas de maneira confusa e imprecisa, prestando-se a interpretações e manipulações que acabarão por ter o efeito contrário do pretendido, isto é, acabarão por fomentar ainda mais edificação dispersa no espaço rural.</i></p> <p><i>Em suma: as normas agora propostas no PROT-N para delimitação e gestão das “áreas de edificação dispersa em solo rural” não assentam em claros critérios de contenção.</i></p> <p><i>III Analisemos, nessa perspectiva da contenção, a norma do Anexo Técnico I, sub-capítulo 1.2 - Uso do Solo (1), que preconiza que o polígono a delimitar para esse efeito contenha edificações (quantas?) distantes entre si não mais de 100 metros (porquê 100?), e que tenha uma área mínima de 5 hectares (porquê mínima?):</i></p> <p><i>– Para ter 5 hectares, e uma vez que se considera que o polígono terá 50 metros para cada lado do eixo da via, na hipótese mais linear deverá ter 500 metros de comprimento ao longo da via. Basta que nesses 500 metros existam apenas 6 casas a 100 metros umas das outras para ficarem reunidos os pressupostos. E assim, de um conjunto de meia dúzia de casas espalhadas se poderia delimitar um polígono com potencial para, na hipótese mais suave, admitir pelo menos mais 16 novas casas: 5 por colmatação nos intervalos entre as 6 iniciais, e mais outras 11 no outro lado da estrada. Nesta hipótese menos especulativa, dar-se-ia o milagre de 6 existentes no início servirem de pretexto para 22 no fim.</i></p>

Secção	Comentário
	<p>– Se aos efeitos directos da delimitação acrescentarmos as diversas possibilidades de excepções que estão indicadas nas directrizes de edificabilidade do PROT (D12.09), já se está a ver o incremento dos negócios fundiários que isto induz, a manipulação de artigos, etc...</p> <p>Está debaixo dos nossos narizes: a grande dispersão que está no território deve-se a que o solo rural para construção é já actualmente um mercado considerável e robusto, especializado, que opera com desenvoltura: criam-se, manipulam-se, compram-se e vendem-se artigos rústicos, desafecta-se da RAN, obtém-se a licença, vende-se a casa, averba-se o processo no nome do novo dono, etc – tudo com a conivência de uma série de entidades cuja intervenção não é, mas deveria ser, coordenada e convergente na estratégia do ordenamento do território.</p> <p>Neste contexto, é certo e sabido: terreno que fique dentro de um desses novos polígonos entra nos circuitos do mercado, torna-se apetecível, será mais facilmente desafectado da RAN, mais facilmente fraccionado, mais facilmente registado, transaccionado, pode-se lá construir mesmo não tendo infra-estruturas, etc.</p> <p>Isto não é contenção.</p> <p>Para existir efectiva contenção deveriam ser delimitados apenas os agora designados “aglomerados rurais”, por serem os núcleos existentes que apresentam já um mínimo de consistência, um mínimo de estruturação e agrupamento, por serem, em suma, os conjuntos que correspondem à definição do INE para o conceito de “Lugar”: “um conjunto de edifícios em espaço rural, servidos por vias de utilização pública, agrupados ao longo destas numa extensão não superior a 200 metros, com um mínimo de 10 fogos”</p> <p>Fora destes “aglomerados rurais”, assim delimitados, não é racional delimitar mais nada, sob pena de isso induzir ainda mais expectativas, fraccionamento, especulação, dispersão e desordenamento.</p> <p>Fora dos “aglomerados rurais” é que se situam as edificações verdadeiramente dispersas, e aí, portanto, o acto de “delimitar” seria tecnicamente uma contradição nos próprios termos.</p> <p>Aliás, se delimitamos os perímetros desta 2ª categoria, estamos implicitamente a criar uma 3ª categoria, que é aquela onde estão umas casitas que não abrangem os 5 hectares para se fazer um polígono, mas que, com um jeitinho, atendendo a que a CRRRA desafectou, tem lá um caminho público que até já tem nome de rua, tem electricidade e tal...</p> <p>E depois temos ainda a 4ª categoria designada “rural profundo”...</p> <p>Se o objectivo é realmente conter a dispersão, então nestes locais fora dos “aglomerados rurais” apenas se deveria autorizar uma ou outra nova edificação, a título excepcional, em verdadeiras explorações agrícolas comprovadamente viáveis, ou em situações de real colmatação, isto é: no alinhamento entre duas edificações já existentes servidas por via pública e distantes entre si não mais de 50 metros.</p> <p>E, ainda assim, essa excepção não deverá envolver, nem antes nem depois do licenciamento da nova edificação, fraccionamento do solo rural em parcelas inferiores à unidade mínima de cultura (ou área igual nos casos em que esta não tenha aplicação directa).</p> <p>IV Por outro lado, importa não perder de vista que as directrizes do PROT relativas à edificabilidade no solo urbano vão originar condicionamentos e restrições à edificação, a qual (v. D12.16) só pode ser autorizada, como regra geral, em solo já devidamente urbanizado, ou seja, em parcelas confinantes com vias públicas habilitantes e dotadas de redes públicas de todas as infra-estruturas básicas, ou, como excepção, em locais que fiquem na contiguidade imediata de solo urbanizado ou em zonas já consolidadas.</p> <p>Entretanto (v. D12.19), em solo urbanizável, a edificação processar-se-á, como regra geral, através de unidades de execução a delimitar pelo município, apenas se admitindo excepcionalmente edificações isoladas desde que cumulativamente: Se localizem em contiguidade com o solo urbanizado; Garantam uma plena articulação física, funcional e infra-estrutural com o solo urbanizado; Não prejudiquem ou dificultem o ordenamento da área de solo sujeito a urbanização programada com a qual confinam.</p> <p>Será, em suma (v. D12.20), cometida aos municípios a incumbência da aprovação periódica de programas gerais de concretização das opções e prioridades de desenvolvimento urbanístico do território concelhio, previamente definidas em PDM. No âmbito desses programas, a Câmara</p>

Secção	Comentário
	<p><i>Municipal estabelecerá as prioridades de concretização, e identificará e delimitará as áreas onde a urbanização é prioritária e as que passam a estar disponíveis para urbanização.</i></p> <p><i>Estas orientações e directrizes são positivas, uma vez que visam restringir e disciplinar o processo de urbanização que tem predominado, o qual é casuístico, errático e irregular, urbanisticamente inconsistente, fruto de iniciativas particulares desgarradas entre si, descontínuas no espaço e no tempo, e que, não obstante o muito que foi construído, não consolidaram nem acrescentaram qualidade na maioria dos pólos urbanos.</i></p> <p><i>Ironicamente, pois, essas orientações e directrizes decorrem da constatação de que, afinal, também existe dispersão da edificação no solo urbano.</i></p> <p><i>V Aquelas restrições e condicionamentos com incidência no solo urbano e urbanizável terão como inevitável consequência uma maior procura de alternativas e maior pressão nos espaços rurais.</i></p> <p><i>Neste contexto, como está bom de ver, para os operadores do mercado do solo rural para construção vêm mesmo a calhar as expectativas e facilidades propiciadas pela nova 2ª categoria das “áreas de edificação dispersa em solo rural”.</i></p> <p><i>Sejamos realistas: – Os espaços urbanos estão cada vez menos densificados em termos populacionais e, pior, acumulam cada vez mais degradação e desqualificação urbanística: é absurdo o número incrível de novos fogos excedentários, extraordinário o número de edifícios não concluídos ou abandonados e em ruínas, incontável o número de lotes onde nada foi construído, enorme a extensão de infra-estruturas sub-aproveitadas, lamentável a quantidade de descontinuidades e vazios, a impossibilidade de conformar espaços públicos decentes.</i></p> <p><i>Em contrapartida, o espaço rural já está povoado que chegue. No espaço rural existem já famílias, casas, infra-estruturas e serviços suficientes para assegurar que, nas próximas duas ou três gerações, haverá gente em nº suficiente para manter a paisagem humanizada, os minifúndios cultivados, etc, tudo em razoáveis condições de dignidade e qualidade de vida para quem lá habita.</i></p> <p><i>Num tal contexto territorial, fazem sentido aquelas restrições e condicionamentos com incidência no solo urbano e urbanizável.</i></p> <p><i>O que, nesse mesmo contexto, não faz sentido e é paradoxal, é o acréscimo de categorias de solo edificável no espaço rural, isto é: o acréscimo de possibilidades e facilidades para se continuar a edificar no espaço rural.</i></p> <p><i>É previsível que a implementação daquelas restrições e condicionamentos no urbano será difícil e problemática.</i></p> <p><i>Isso, porém, não pode dar lugar a contrapartidas facilitistas no rural, pois que tal atitude coloca evidentemente em causa o fundamental da estratégia geral do ordenamento do território.</i></p> <p><i>Tal como a proposta do PROT-N preconiza para o urbano, é agora o tempo para se iniciar também o processo de firme e efectiva contenção da dispersão da edificação no espaço rural.</i></p> <p><i>Nunca é demais recordar: – ao tratar do solo rural, estamos porventura na maior parte dos casos a falar de solo non-aedificandi (no caso dos solos da RAN a nova lei diz, finalmente, isso mesmo), pelo que tem difícil cabimento delimitar-lhe polígonos edificatórios, atribuir-lhe índices de ocupação, etc.</i></p> <p><i>Importaria que não se perdesse de vista o essencial: – se é assumida como de interesse para a qualificação da Região Norte a estratégia de consolidar e qualificar os espaços urbanos e sustentar a dispersão da edificação no espaço rural, então tem de ser assumido o princípio de que o solo rural, tendencialmente todo ele, é espaço non-aedificandi.</i></p> <p><i>Na minha opinião, é neste sentido que devem ir, firmemente, as directrizes do PROT-N.</i></p> <p><i>Considero também fundamental que, complementarmente, além dos regimes tributários de regulação fiscal associados à classificação do solo, recomendados na pág 142, o PROT-N recomende também que, por parte da administração central, sejam implementadas medidas junto das entidades que intervêm na alteração do cadastro fundiário, no registo predial, na validação notarial das transacções que envolvam fraccionamento do solo rural, no sentido da sua coordenação em função da estratégia de ordenamento do território.</i></p> <p><i>(1) Aliás, chamo a atenção para um pormenor: na alínea (i) das normas do PROT para a delimitação aparece uma referência ao índice de ocupação. Isto deve ser lapso. Julgo que o índice seria um dos</i></p>

Secção	Comentário
	<p><i>parâmetros a ter posteriormente em conta na gestão do licenciamento de novas edificações dentro do polígono previamente delimitado, e não um parâmetro para a sua delimitação. Se fosse um parâmetro para a delimitação, como seria aplicado? Analisavam-se as edificações existentes uma por uma, medindo as áreas de construção e as áreas dos terrenos...? Isto não seria possível de realizar nos PDM, como é óbvio. Por isso, esta referência aos índices deveria figurar apenas nas normas relativas à gestão/licenciamento das edificações. De contrário, correr-se-ia o risco de a referência ao índice ficar no lugar errado e não figurar onde devia. E isso seria mais um motivo para alimentar as interpretações “por medida”.</i></p> <p>23 Agosto 2009</p> <p>Joaquim Jordão – BI nº 641746</p>

A posição manifestada no contributo desenvolve, com grau de exigência acrescido, os princípios relativos à contenção da edificação dispersa em solo rural e à necessidade de abandonar formas de crescimento urbano desarticulado, apontando no sentido de os parâmetros de balizamento da margem de manobra que o PROT reserva para os PMOT serem porventura demasiado “liberais” e, portanto, não conduzirem aos efeitos desejados. Apresenta inclusive alguns exemplos demonstrativos da argumentação aduzida, relativos a tipos de povoamento que efectivamente se verificam no terreno. Sem propriamente se discordar do teor do contributo, entende-se porém que o normativo não deve sofrer alterações no sentido aí sugerido, por várias ordens de razões.

Desde logo, convém relembrar que, apesar dos aludidos princípios terem sido formulados a partir da Lei de Bases da Política de Ordenamento do Território e de Urbanismo (há mais de onze anos) e sucessivamente assumidos nos seus diplomas de desenvolvimento, a sua simples enunciação e adopção em abstracto não se tem revelado eficaz em termos do conteúdo prático da disciplina de uso do solo. Tal fica provavelmente a dever-se, para além de outros factores, ao facto de até agora os mesmos princípios não terem sido traduzidos em directrizes e parâmetros objectivos de enquadramento, tarefa que acabou por ser cometida aos PROT.

À semelhança do que acontece com os outros PROT, é este pois o verdadeiro momento de inversão de paradigma no que respeita à consignação, em termos generalizados, de disciplina de uso do solo que efectivamente conduza aos mencionados objectivos de contenção. Por si só, esta circunstância aconselha a que se seja comedido no balizamento das margens de autonomia a deixar aos PMOT nesta matéria, sob pena de, caso contrário, se obter um grau de desfasamento com as realidades e tradições “herdadas” tão elevado que conduza ao risco de não acatamento sistemático das directrizes pretendidas.

Mas igualmente importante é o facto de que o fenómeno da edificação dispersa obedece a lógicas diferenciadas no tempo e no espaço, que muitas vezes se entrecruzam num mesmo território, e em escalas espaciais frequentemente de dimensão muito reduzida (no interior de um só concelho ou mesmo de uma só freguesia). Assim sendo, na hipótese de se pretender adoptar critérios de muito maior exigência de contenção, seria necessário o estudo e estabelecimento de um conjunto variado de tipos de povoamento e de formas de edificação dispersa, para as quais haveria por sua vez que instituir disciplinas diferenciadas de ocupação. Ora, para além de um trabalho desta natureza extravasar grandemente o grau de pormenorização exigível e conveniente num plano da natureza dos PROT, provavelmente tal seria fonte de novos problemas de aplicabilidade, uma vez que se multiplicariam as situações reais que dificilmente encaixariam nas tipologias de edificação dispersa adoptadas.

Finalmente, como as directrizes do PROT apenas limitam a margem de autonomia de decisão dos municípios nesta matéria, nada impede, antes se espera, que aqueles, quando o entenderem pertinente, procedam em sede dos PMOT (nomeadamente nos PDM) a uma maior especificação das formas diferenciadas de ocupação do solo que se verificam no seu território e ao estabelecimento de disciplina do seu uso com um maior rigor de contenção que o estipulado como mínimo no PROT.

De qualquer modo, teve-se em devida atenção diversas observações relativas a formulações menos felizes, que poderiam conduzir a dúvidas interpretativas, pelo que se clarificou a redacção de várias disposições no âmbito do normativo do Uso do Solo, nomeadamente nas directrizes D12.01, D12.05, D12.06, D12.08 e D12.09, e no respectivo Anexo Técnico (Conceitos e definições).

Contribuição para a discussão 21 – Nome: Pedro Miguel Vidal de Oliveira**Comentários:****1. Proposta de PROT-Norte:**

Secção	Comentário

2. Avaliação Ambiental Estratégica:

Secção	Comentário

3. Relatório do Plano:

Secção	Comentário
Relatório	<p><i>É de saudar o enfoque para a realidade urbana no PROT, isto depois de um desfasamento chocante e ignorante por parte dos organismos nacionais.</i></p> <p><i>Em relação à Póvoa e Vila do Conde é de saudar a extensão da linha ferroviária para Esposende e Viana do Castelo. No entanto, não se compreende porque o PROT, não prevê uma ligação ferroviária a Braga/Guimarães/Famalicão ou Barcelos. Têm surgido propostas entre poveiros, vimarenenses e bracarenses e é de todo o interesse da região, haver uma ligação da Póvoa/Vila do Conde a Braga e Guimarães.</i></p> <p><i>Ao contrário do que diz o texto, a Póvoa é a verdadeira ponte de Ligação do Porto a Braga e Guimarães e não Famalicão/Santo Tirso/Trofa. É pura ignorância de alguém que não sai da frente da secretária e faz um risco ao meio. Existem laços demográficos criados no século XX e tradição de vimaranenses e bracarenses virem à Póvoa no verão e feriados, pelo que esses laços são muito significativos e obviamente expandem-se para vários campos da actividade humana. Muita gente na Póvoa e mesmo contra todos os impedimentos, falta de meios de transportes e auto-estradas pagas, mesmo assim escolhem estudar na Universidade do Minho em Braga ou Guimarães. E, muitos lá trabalham, a ligação demográfica é tão ou mais forte que com o Porto, apesar de não potenciada. Pelo que o PROT tem a obrigação de prever uma ligação ferroviária com Barcelos-Braga, usando parte do canal de Famalicão que se dirige para Norte, e de Braga ligar-se a Guimarães. Ou por outro lado, usar parte do ramal de Famalicão e voltar a ligar a Famalicão/Guimarães. O ramal de Famalicão foi encerrado pela CP contra vontade popular!</i></p>
Relatório	<p>APRECIACÃO:</p> <p>Este conjunto de sugestões será tomado em linha de conta caso a CCDR-N venha a ser chamada a discutir a próxima revisão/ elaboração do Plano Ferroviário Nacional. Contudo, chama-se à atenção que o PROT-N, ao preconizar determinadas novas ligações ferroviárias ou a reconversão de algumas existentes, deixa bem claro que a sua consideração em futura programação sectorial terá de ser sempre enquadrada em estudos técnicos específicos que as fundamentem devidamente.</p> <p><i>O PROT ignora também dos movimentos pendulares por lazer, tratam de movimentos sem expressividade, mas este que move milhares nem é notado. É um movimento muito significativo que a Póvoa sofre, e também a sua região envolvente, e é recorrente o entupimento das vias de acesso à cidade, no Verão, fins-de-semana e feriados, dificultando o movimento rodoviário na região. Não se está aqui a falar de mais vias de acesso, mas nós de auto-estradas.</i></p> <p>APRECIACÃO:</p> <p>Como se compreende não está no âmbito do PROT a programação em concreto da forma de concretização das infraestruturas de transporte, designadamente a localização de nós rodoviários, muito embora se saiba da importância destes nas alterações de uso do solo, questões do âmbito do planeamento municipal.</p>

Secção	Comentário
	<p><i>Por último, o relatório deve evitar erros gráficos como Póvoa "do" Varzim".</i></p> <p>APRECIAÇÃO:</p> <p>Agradece-se a chamada de atenção.</p> <p><i>Além de ignorarem que a relação Póvoa Vila do Conde, deve-se em muito à expansão da cidade da Póvoa para Vila do Conde, bem mais de metade da cidade de Vila do Conde é na verdade Cidade da Póvoa de Varzim, onde existe mesmo identidade poveira. De forma semelhante ao que existe a identidade portuense em sítios como Rio Tinto.</i></p> <p><i>Por outro, o PROT deve também notar a relação Póvoa-Esposende, ignora-a completamente, possivelmente por causa das distancias. Esposende (e o seu concelho, em especial Fão e Apúlia) está mais ligada histórica, demográfica, geográfica e culturalmente à Póvoa. E, isso não pode ser ignorantemente ignorado.</i></p> <p>APRECIAÇÃO:</p> <p>A proposta de extensão da linha ferroviária da Póvoa de Varzim a Viana do Castelo por Esposende visa precisamente estruturar o quadro de relações territoriais do cordão litoral.</p> <p><i>O PROT deveria prever algum tipo de coordenação deste tipo de pequenas regiões, como a da Póvoa-V. Conde-Esposende e Famalicão-Trofa-Santo Tirso.</i></p> <p><i>por ultimo, é importante que o PROT note que há na zona urbana da Póvoa/Vila do Conde, que é a 7ª do país, falta de ensino superior e essa falta tem causado problemas graves no tecido económico e na população que é impedida de estudar. Já foi sugerida localmente a criação de uma escola politécnica de energias renováveis no Centro da Póvoa, no antigo edifício da ESEIG.</i></p> <p><i>cumprimentos</i></p> <p>APRECIAÇÃO:</p> <p>Regista-se a sugestão. No entanto, não é competência do PROT-Norte fixar a localização de equipamentos, nomeadamente os de ensino superior.</p>

Contribuição para a discussão 22 – Nome: Pedro Macedo

Comentários:

1. Proposta de PROT-Norte:

Secção ▲	Comentário
	<p><i>Quanto à problemática da erosão costeira consideramos que se perdeu mais uma oportunidade para definir as medidas necessárias à prevenção da expansão urbana em zonas de risco. Conforme é do conhecimento das entidades, o POOC definiu “zonas de risco” onde se prevê o avanço do mar mas apesar disso têm sido autorizadas de forma sistemática inúmeras construções nestas áreas ao abrigo de um regime de excepção (teria sido interessante realizar a inventariação das novas construções em zonas de risco realizadas desde a aprovação do POOC). Ou seja, não é realizada uma avaliação crítica do POOC e mais uma vez não se define uma carta de risco com delimitação de áreas non edificandi, ficando-se pelos alertas e considerações sem implicações práticas. Estando prevista para breve a revisão do POOC, o PROT poderia ter um papel importante ao definir as alterações necessárias, nomeadamente ao nível da transformação das zonas de risco em áreas non edificandi.</i></p> <p>APRECIACÃO:</p> <p>Nos termos da actual LBOTU – Lei das Bases do Ordenamento do Território e Urbanismo, o PNPOT e os PROT são planos de estruturação do território, que não vinculam directamente os particulares.</p> <p>Já os PEOT – Planos Especiais de Ordenamento do Território, onde se incluem os POOC, são planos destinados à protecção de valores ambientais relevantes, que vinculam não apenas as entidades públicas como, directa e imediatamente, os particulares e, consequentemente, as licenças ou autorizações de uso e transformação do solo.</p> <p>Assim, é ao POOC Caminha/Espinho que compete o estudo e delimitação das “zonas de risco”, bem como a regulamentação dos seus usos, nomeadamente a definição de áreas <i>non aedificandi</i>.</p> <p>Essa orientação consta expressamente do normativo para a zona costeira (cap. 2.4), mas é o POOC que tem escala apropriada e força vinculativa para a definição de “zonas de risco” e “áreas <i>non aedificandi</i>”.</p> <p>É de referir que, muito recentemente, foi aprovada a Estratégia Nacional para a Gestão Integrada da Zona Costeira (Resolução do Conselho de Ministros nº 82/2009, de 8 de Setembro), a qual servirá de referencial para a revisão dos POOC, prevista para breve.</p>
Zona Costeira	
Est. Reg. de Protecção e Valorização Ambiental	<p><i>A Reserva Ornitológica de Mindelo (ROM), primeira área natural classificada em Portugal, apresenta ainda hoje, e apesar de todos os atentados, um valor natural excepcional, único na Área Metropolitana do Porto. Foi criada em 1957 ao abrigo do regime florestal e durante décadas marcou o nascimento do estudo das aves e da conservação da Natureza em Portugal e no mundo.</i></p> <p><i>O Decreto-Lei n.º 142/2008 estabeleceu o regime jurídico da conservação da natureza e da biodiversidade. No Artigo 49.º referente a “Áreas protegidas existentes”, prevê a reclassificação da “paisagem protegida da Reserva Ornitológica de Mindelo, criada por decreto publicado no Diário do Governo, 2.ª série, n.º 204, de 2 de Setembro de 1957, com rectificação de área efectuada por decreto publicado no Diário do Governo, 2.ª série, n.º 115, de 15 de Maio de 1959”. Esta reclassificação encontra-se em curso tendo sido colocada em discussão pública em Março deste ano a “Proposta de Criação da Paisagem Protegida do Litoral de Vila do Conde como Área Protegida de Âmbito Regional” por iniciativa da Área Metropolitana do Porto. O processo de reclassificação encontra-se em finalização.</i></p> <p><i>Desta forma o novo regime jurídico da conservação da natureza e da biodiversidade veio</i></p>

RELATÓRIO DE PONDERAÇÃO

DOS RESULTADOS DA CONSULTA PÚBLICA (10 DE JULHO A 9 DE SETEMBRO DE 2009)

Secção	Comentário
	<p><i>reconfirmar a existência da ROM enquanto área protegida classificada. Contudo e de forma incompreensível esta área não é referida nos vários documentos produzidos, nomeadamente no âmbito da Estrutura Regional de Protecção e Valorização Ambiental que a deveria referenciar e valorizar enquanto área protegida.</i></p> <p>APRECIAÇÃO:</p> <p>Foi muito recentemente aprovada, pelos órgãos da Área Metropolitana do Porto, a “Paisagem Protegida do Litoral de Vila do Conde e Reserva Ornitológica do Mindelo”, de âmbito regional, que será incluída no Relatório e proposta do plano.</p> <p>Naturalmente que se irá corrigir o lapso quanto à designação do “Parque Natural do Litoral Norte”, bem como reeditar o relatório temático referido.</p>
Gerais (ao documento em geral)	<p><i>Congratulamo-nos por ver que as Agendas 21 Locais foram integradas nas orientações estratégicas (D11.21 e D21.05) e ao nível das Medidas/Ações (“Promover e apoiar a generalização da Agenda 21 Local nos municípios da Região, estabelecendo em simultâneo um quadro de orientações que, sem inibir a liberdade e opções de natureza estritamente local, reflecta e salvede a política regional em matéria de desenvolvimento urbano sustentável.”. Contudo não é feita nenhuma referência no âmbito do Programa de Execução.</i></p> <p>APRECIAÇÃO:</p> <p>As Agendas 21 Locais, como aliás é referido na própria intervenção, dizem respeito a cada um dos municípios da Região, individualmente ou em associações territoriais, sendo portanto da estrita competência municipal e não cabendo no âmbito de um plano regional determinar a sua execução.</p> <p>No entanto, muitos municípios estão já a elaborar ou mesmo a aplicar as suas Agendas, esperando que as orientações do PROT venham a multiplicar esse número, sendo de destacar que a maioria dos processos decorre na Região do Norte, como aliás frisa na sua intervenção.</p>
Gerais (ao documento em geral)	<p><i>Considera-se que, apesar das referências às agendas 21 locais, se deveria ser bastante mais ambicioso em termos do papel da participação pública na boa governança e em especial no ordenamento do território.</i></p> <p><i>A participação cívica é um direito fundamental estando devidamente garantido por diversas leis, começando pela própria Constituição da República. É reconhecido que a participação promove a transparência, a racionalidade e a qualidade das decisões administrativas. O Livro Branco sobre a Governança, publicado em 2001 pela Comissão Europeia, instituiu a participação como um dos princípios básicos da boa governança na Europa. A Convenção de Aarhus é apenas um dos muitos instrumentos legais que procuram assegurar mecanismos efectivos de participação. Analisando as directrizes definidas em termos de “Promoção da cidadania e da participação” (pág. 122 da proposta de plano), encontramos apenas questões relacionadas com pessoas com mobilidade reduzida e com a divulgação do PROT. Nada no que diz respeito à promoção de uma participação efectiva e activa dos cidadãos nas tomadas de decisão e muito menos nos esforços necessários ao nível da educação para a cidadania, fundamentais para o sucesso do PROT.</i></p> <p><i>Em termos do programa de execução, a única referência em termos de governança é a “Operacionalização do PROT” ao nível da CCDDR-N, como se não existissem outras entidades ou cidadãos na região.</i></p> <p><i>Conclui-se que a cidadania activa e a participação pública é mais uma vez encarada com cepticismo e desconfiança. Se não faltassem evidências, bastaria constatar que o período de Discussão Pública do PROT teve início no dia 10 de Julho, prolongando-se até 9 de Setembro de 2009. Ou seja, um período tradicionalmente de férias.</i></p>

RELATÓRIO DE PONDERAÇÃO

DOS RESULTADOS DA CONSULTA PÚBLICA (10 DE JULHO A 9 DE SETEMBRO DE 2009)

Secção	Comentário
	<p>APRECIAÇÃO:</p> <p>O aspecto da participação pública, para além do que é tratado no normativo sobre governança (cap. 1), está definido por lei quanto aos instrumentos de gestão do território (planos regionais, sectoriais, municipais e especiais), grandes intervenções e trabalhos sujeitos a AIA e a avaliação ambiental estratégica, onde são obrigatórios períodos de divulgação, participação e discussão pública, nalguns casos em várias fases.</p> <p>É de referir que, nas orientações estratégicas da governança, se refere várias vezes a cooperação e partilha de responsabilidades entre a Administração Pública e a sociedade civil (tanto os directamente interessados numa intervenção como a população em geral). No entanto, não pode o PROT ultrapassar ou substituir-se à lei, nomeadamente no que toca à competência e funcionamento dos órgãos autárquicos.</p> <p>Por outro lado, a divulgação de estudos, planos e projectos estruturantes através da Internet permite o conhecimento público das intenções de intervenção e a consequente participação do público interessado, como ficou evidente neste caso, mesmo em períodos tradicionalmente (2 meses!) de férias – que é quando as pessoas têm maior disponibilidade para abordar temas que extravasam da sua rotina de trabalho diário.</p>

2. Avaliação Ambiental Estratégica:

Secção	Comentário

3. Relatório do Plano:

Secção	Comentário
Rel. Tem. Est. Biofís. do Territ. e Valoriz. Patri. Natural	<p><i>Para além da questão da omissão da Reserva Ornitológica de Mindelo, referida noutro comentário, outra falha evidente é a referência ao Litoral de Esposende em lugar do “Parque Natural do Litoral Norte”, criado através do Decreto Regulamentar nº 6/2005, de 21 de Junho, e que não só alterou a designação e o estatuto de protecção do Litoral de Esposende, como alterou significativamente os seus limites.</i></p> <p><i>O relatório respeitante à “estrutura regional de protecção e valorização ambiental da região norte” apresenta ainda gralhas de edição inaceitáveis, sendo apenas uma versão rascunho e não final (ex. “O terceiro momento apresenta a EEAMXXXXXXXXXXXX”).</i></p> <p>APRECIAÇÃO:</p> <p>Dada a recente formalização, pelos órgãos da Área Metropolitana do Porto, da criação da “Paisagem Protegida do Litoral de Vila do Conde e Reserva Ornitológica do Mindelo”, a mesma será incluída quer no texto quer na cartografia do PROT-Norte.</p> <p>Naturalmente que se irá corrigir o lapso quanto à designação do “Parque Natural do Litoral Norte”, bem como reeditar o relatório temático referido.</p>
Relatório	<p><i>Nos relatórios não temos nenhum diagnóstico em termos de participação e cidadania, aspecto fundamental em termos de ordenamento do território (por exemplo referenciando os processos de avaliação de impacte ambiental, de emissão das licenças ambientais, de elaboração dos instrumentos de gestão territorial e de licenciamento de operações urbanísticas, os processos relacionados com a gestão da água, a participação ao nível das organizações não governamentais, dos conselhos e assembleias municipais e de freguesia, etc.).</i></p> <p><i>Apenas no relatório relativo a “ambiente urbano” surge a questão da Agenda 21 Local, juntamente com a qualidade do ar e o ruído ambiental, algo extremamente redutor.</i></p>

RELATÓRIO DE PONDERAÇÃO

DOS RESULTADOS DA CONSULTA PÚBLICA (10 DE JULHO A 9 DE SETEMBRO DE 2009)

Secção	Comentário
	<p>APRECIACÃO:</p> <p>Sobre este aspecto remete-se para a resposta dado ao comentário incluído na Secção “Gerais (ao documento em geral)”.</p> <p>Salienta-se apenas que os aspectos de licenciamento referidos são maioritariamente de âmbito concelhio, devendo ser tratados e inventariados no mesmo nível territorial, não sendo viável, porque não relevam directamente para os assuntos tratados no PROT-Norte, que este plano os trate para os 86 concelhos da Região do Norte.</p>
	<p><i>Relativamente à Agenda 21 Local, deverá ser incluído no diagnóstico (Relatório geral e de ambiente urbano) referências às Agendas 21 do Grande Porto promovidas pela LIPOR (Póvoa de Varzim, S. Pedro de Rates e Laúndos, na Póvoa de Varzim; Árvore, Junqueira e Vila Chã, em Vila do Conde; Alfena e Ermesinde, em Valongo; Ramalde e Lordelo do Ouro, no Porto; Guifões e Santa Cruz do Bispo, em Matosinhos; Moreira da Maia e Maia, na Maia; Baguim do Monte e S. Cosme, em Gondomar; Espinho e Paramos, em Espinho).</i></p>
Relatório	<p>APRECIACÃO:</p> <p>Os Relatórios Temáticos (da responsabilidade exclusiva dos respectivos autores) estiveram na base dos estudos de diagnóstico para o PROT-Norte, não fazendo parte integrante deste Plano. Acompanharam a consulta pública apenas para facilitar a compreensão da realidade regional.</p> <p>Pelo exposto, nesta fase não se procederá à sua alteração. No entanto, far-se-á chegar a sua correcção ao autor do Relatório – Ambiente Urbano.</p>

Contribuição para a discussão 23 – Nome da Entidade: LiiKaXsdAaUN**Comentário:****1. Proposta de PROT-Norte:**

Secção ▲	Comentário

2. Avaliação Ambiental Estratégica:

Secção ▲	Comentário

3. Relatório do Plano:

Secção ▲	Comentário

Legenda:

Não consta deste contributo qualquer comentário ou sugestão.

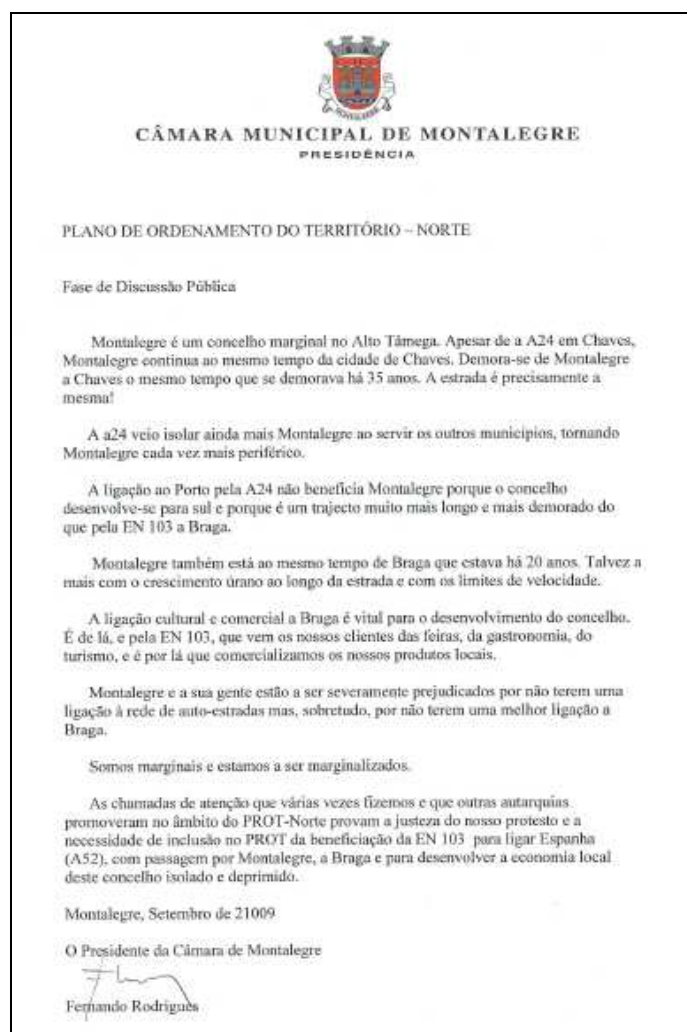
Contribuição para a discussão 24 – Nome da Entidade: Município de Montalegre

Comentário:

1. Proposta de PROT-Norte:

Secção	Comentário
Gerais (ao documento em geral)	

Comentário em Ficheiro:

 [E.N. 103 Exposição PROT-N.pdf \(PDF document 320Kb\)](#)


A pretensão expressa (beneficiação da EN 103) está contemplada no PROT-N, designadamente na Acção/ Projecto 1.2.24 “Intervenções estruturantes na Rede Viária Nacional na Região” e é em diferentes pontos do Relatório Sectorial apontada como um dos exemplos da nova forma de encarar a rede de estradas nacionais – *intervenções em eixos estruturantes* -, como meio de promoção da coesão territorial, e na óptica da futura revisão do PRN.

Contribuição para a discussão 25 – Nome da Entidade: Câmara Municipal de Vila Nova de Gaia

Comentário:

1. Proposta de PROT-Norte:

Secção	Comentário
--------	------------

Comentário em Ficheiro:

 [Contributo_CMGaia_disc Pub.pdf \(PDF document 201Kb\)](#)



Município de V. N. Gaia

Apreciação da Câmara Municipal de Vila Nova de Gaia, relativamente aos documentos do PROT-Norte, em discussão pública

I. Relativamente aos 'Relatórios Temáticos de Caracterização e Diagnóstico' a Câmara Municipal de Vila Nova de Gaia em tempos disponibilizou atempadamente na plataforma do PROT-N os seus comentários e sugestões relativamente a cada um destes dossiers. Esperamos que as mesmas tenham sido ponderadas e acolhidas, uma vez que não nos foi transmitido a não concordância com estas nossas sugestões por parte da equipa e/ou entidade responsável pela elaboração do presente Plano.

Relatórios Temáticos de Caracterização e Diagnóstico:

- Estrutura Morfológica do Território e Valorização do Património Natural
- Património Construído e Cultural
- Riscos Extremos
- Relações relacionadas com o Território Temático
- Estrutura de Povoamento, Sistema Urbano e Articulação Territorial
- Acessibilidade, Mobilidade e Logística
- Espaço(s) Rural(is): Novos Paradigmas
- Ordenamento Agrícola, Florestal e Desenvolvimento Rural
- Estruturação do Litoral
- Ambiente Urbano
- Redes e sistemas – Equipamentos
- Redes e sistemas – Saneamento Básico / Ciclo da Água
- Estruturas e Dinâmicas Produtivas
- Sistemas Energéticos
- Recursos Geológicos e Hidrogeológicos
- Turismo e Termaalismo
- Novas Tecnologias de Informação e Comunicação
- Enfoque sub-regional do Arco Metropolitano
- Enfoque sub-regional do Trás-os-Montes e Alto Douro
- Enfoque sub-regional do Minho-Lima

II.A. Quanto à proposta do PROT-N a Câmara Municipal de Vila Nova de Gaia em tempos disponibilizou atempadamente na plataforma do PROT-N os seus comentários e sugestões relativamente a este documento.

Proposta de PROT-Norte

- Proposta de PROT-Norte
- Sumário Executivo
- Parecer Final CMC
- Relatório de Ponderação das Questões do Parecer Final da CMC

Embora algumas das propostas apresentadas pela CM Vila Nova de Gaia tenham tido acolhimento, como por exemplo a inclusão da proposta da VL4, é conveniente reiterar outras posições deste município relativas aos conteúdos da proposta final do PROT-N, nomeadamente para que fiquem expressas as apreciações emitidas durante o decorrer do processo de elaboração do PROT-N e que não estão explícitas na Versão Final apresentada.

Esperávamos que as nossas sugestões tivessem sido ponderadas e acolhidas, uma vez que não nos foi transmitido a não concordância com as mesmas, por parte da equipa e/ou entidade responsável pela elaboração do presente Plano, contudo detectamos algumas situações que voltamos a apontar e gostaríamos de ver esclarecidas.

Considerações gerais

1. Não é ainda clarificado o âmbito das normas orientadoras, nomeadamente no que respeita à natureza da Directiva e ao respectivo grau de vinculação. No caso particular das directivas que



têm reflexos em PMOT não fica devidamente clarificado de que forma o município deve implementar essas directivas, ou seja não é claramente expresso que as directivas não são vinculativas, nem imposições, apesar disso ter sido referido verbalmente aquando das últimas reuniões da CMC. Supõe-se então que as directivas são orientações uma vez que o termo "directiva" (ordem expressa) é às vezes substituída por "directriz" (norma de procedimento) o que reflecte melhor o seu carácter de quadro de referência, tal como a RCM nº 29/2006 de 23 de Março de 2006 prevê, nomeadamente que os critérios de classificação e qualificação do solo "são desenvolvidos e concretizados à escala regional, pelos Planos Regionais de Ordenamento do Território".

Na página 112 da proposta de PROT-N é referido "... salienta-se que, tendo em consideração a definição e natureza das normas orientadoras, nem todos os domínios de intervenção apresentam directivas, antes se privilegiando as recomendações gerais e os princípios de actuação consagrados nas Orientações Estratégicas..."; não sendo daqui claro que as directivas/ directrizes não são vinculativas, nem imposições. Pelo que sugerimos mais uma vez que esta questão seja definitivamente clarificada, uma vez que se cruza com o ponto 3 abaixo.

2. Não é no entanto admissível confundir "critério" - "o que serve para ajuizar", com "parâmetro" - "variável que funcionando como constante arbitrária faz depender dos seus valores o conjunto das soluções".
3. Das directivas apresentadas, existe uma quantidade significativa com implicações directas na elaboração dos PMOT's/IGT's. Considera-se que este facto vem contrariar as intenções do novo RJIGT, no que se relaciona com o princípio da simplificação na elaboração e publicação dos PMOT's/IGT's. A salvaguarda das implicações do PROT nos PMOT's torna-se pertinente visto que (atendendo ao actual RJIGT) se os PMOT's contrariarem o PROT têm que ser ratificados.
4. Continua omissa por exemplo uma reflexão sobre o solo rural que considere as diferentes realidades territoriais que compõem a região.
5. As fórmulas apresentadas nomeadamente a relativa à reclassificação do solo, é demasiado complexa para integrar um Plano Regional. Ou seja, a aplicação desta fórmula, tal como o índice referido, deve ser aferida em relação ao contexto nacional e idealmente constituir-se como referência a esse mesmo nível.
6. Refira-se, ainda, que o PROT-N de um modo geral, não apresenta propostas de soluções concertadas entre os diversos organismos do Estado com tutela sobre o território.

Incongruências detectadas

7. Nas páginas 147 e 148, directiva D12.12 – Dimensionamento de Áreas Especiais é referido "...Os regulamentos dos PMOT devem estabelecer expressamente os parâmetros de dimensionamento das áreas reînitas destinadas à implantação de espaços verdes e de utilização colectiva, infra-estruturas e equipamentos, a prover em operações de loteamento e outras operações urbanísticas de impacto relevante, bem como os critérios para a sua cedência para integração no domínio municipal ou para a sua manutenção como parcelas privadas, e a ratificação das situações e condições que podem justificar a dispensa de tal cedência. - PMOT MUN".

Estas normas são estabelecidas normalmente em regulamentos municipais, pelo que é desnecessário e excessivo serem referidas neste Plano. O uso de termos como 'devem estabelecer expressamente' reforça a necessidade de clarificar o grau de vinculação destas e outras directivas deste tipo.

8. Na página 149, directiva D12.19 - Execução do Plano em solo sujeito a urbanização programada, refere "... 2. Os PMOT podem identificar e delimitar, no solo urbanizável, polígonos em que sejam admissíveis operações urbanísticas isoladas que cumpram as seguintes condições cumulativas... - PDN MUN".

¹ Ver Dicionário da Porto Editora.

² Idem



É referido que o instrumento de execução desta directiva é o PDM, mas o ponto 2 remete para outros PMOT a sua execução. Fica assim a dúvida se esta directiva é apenas do PDM ou de todos os PMOT's. O mesmo acontece com outras directivas, por exemplo a D12.22 (página 150),

9. Na página 150, directiva D12.23 que remete para a fórmula complexa referida acima, sugerimos mais uma vez que seja encontrada outra forma de controlar a dimensão do solo urbano resultante do processo de reclassificação. Para além disso o uso de termos como 'acatando como referencial de limite superior absoluto...' reforça as dúvidas acerca do grau de vinculação de mais esta directiva
10. Na página 211 - Execução, Monitorização e Revisão dos PDM – Requisitos, é referido "...Actualização, ainda que esporádica, da cartografia de base, contemplando: - implantação das novas edificações / eliminação das demolidas; - identificação de novos troços de vias habilitadas dotadas, total e parcialmente, de infraestruturas urbanísticas básicas...". De que forma esta norma se cruza com o novo DR relativo à actualização da cartografia de base no que se refere à elaboração, alteração ou revisão de PMOT's?

Contudo nas páginas 212 e 213 - Revisão do PDM (ou alteração de limites do solo urbano não expressamente prevista nem enquadrada por termos de referência no PDM em vigor) - Requisitos Técnicos, é referido "...Cartografia vectorial com informação estruturada por temáticas (cumprir os requisitos estabelecidos pelo IGP - cartografia homologada)...". Neste ponto, ao contrário do anterior, já há relação com o novo DR relativo à actualização da cartografia de base referido acima.

II.B. Após a leitura do "Relatório de Ponderação das Questões do Parecer Final da CMC" apresentado pelo grupo relator, reiteramos outras posições deste município que não estão explícitas na Versão Final do PROT-N apresentada. Assim:

11. Ao admitir para a directiva respeitante ao índice máximo de impermeabilização do solo a alteração de uma constante para um intervalo de valores, o grupo de redacção deu o mote para o que deveria ter sido adoptado para todos os parâmetros propostos. Essa atitude iria ao encontro da própria proposta de modelo territorial na qual se assume a heterogeneidade da Região Norte, quer na sua componente urbana, quer na sua componente rural. Dentro do núcleo duro da GAMP, onde Gaia se insere, as actividades próprias do mundo rural estão reduzidas ao mínimo, sendo que em Vila Nova de Gaia existia no Censo de 2001, um agricultor inscrito como tal e seis explorações agrícolas registadas.
12. Quanto ao ponto 4.2 "Sobre a adequação e conveniência das soluções propostas para o PROT-N" à semelhança do que é manifestado por outros municípios – Ponto 4.2.4 "Normas orientadoras (2. Normas Específicas, Directrizes – Uso do Solo)" – também Vila Nova de Gaia se pretende manifestar contra a normativa relativa ao índice para o solo rural, que é deduzida da legislação sobre a protecção da floresta de risco de incêndio. A implicação decorrente da aplicação do DL n.º 124/2006 – índice máximo de ocupação 0,01m²/m² em solo rural – deveria ser reponderada no âmbito duma estratégia regional de desenvolvimento sustentável e reavaliada em relação ao contexto nacional. Está omissa uma reflexão sobre o solo rural que considere as diferentes realidades territoriais que compõem a região nomeadamente distinguindo o solo rural, que é essencialmente suporte de actividades rurais, e o solo rural peri-urbano (exemplo de V. N. de Gaia) onde estamos sobretudo perante solos destinados à protecção e valorização ambiental dos espaços rurais e urbanos.

III. Quanto ao Programa de Execução que integra o Relatório do Plano, detectamos algumas situações que gostaríamos de ver esclarecidas.

Relatório do Plano

- Relatório



• *Programa de Execução*

13. Na página 6 do programa de execução – Glossário – Instrumentos, é referido "...políticas Públicas – PP", contudo não parecer final a DGOTDU refere que esta abreviatura deveria ser substituída, porque se confunde com a de Plano de Pormenor, apesar de aqui não ter sido substituída, na proposta de PROT-N foi alterada (pag.244).
 14. Na página 29, Acção / Projecto 1.2.27, é referido que as entidades responsáveis por esta acção / projecto seriam a APDL, CM Matosinhos, STCP e UP. Contudo dada a natureza e fundamentação desta acção que envolve os Centros Históricos de Porto e Gaia e as Caves do Vinho do Porto, fará todo o sentido que também a CM de VNGaia integre o conjunto das entidades responsáveis.
 15. Na página 33, Acção / Projecto 1.2.34, tal como no ponto anterior, é referido que as entidades responsáveis por esta acção / projecto seriam as CM Porto e Braga e TUB-EM. Contudo dada a natureza e fundamentação desta acção que envolve os Centros Históricos de Porto e Gaia, fará também todo o sentido que a CM de VNGaia integre o conjunto das entidades responsáveis.
 16. Nas páginas 43 e 45, nomeadamente as Acções / Projectos 1.5.1; 1.5.2 e 1.5.4, é estabelecido um conjunto de procedimentos da responsabilidade dos municípios atribuindo um horizonte temporal de 12 meses. A fixação de um prazo tão curto parece-nos excessivo, isto porque alguns destes procedimentos dependem de informação e de interacção com outras entidades da Administração Central, onde por vezes é difícil trabalhar com prazos deste tipo.
 17. Nas páginas 69 e 70, nomeadamente as Acções / Projectos 2.4.1; 2.4.2; 2.4.3 e 2.4.4, é estabelecido um conjunto de procedimentos muito importantes e urgentes relativos à defesa e protecção da Faixa Litoral, da responsabilidade da "T.AOTDR – Tutela do Ambiente, Ordenamento do Território e Desenvolvimento Regional", não especificando nenhuma entidade em concreto e para algumas das acções / projectos nem sequer é fixado um horizonte temporal.
- Tal facto, ao contrário do ponto anterior, parece-nos demasiado vago dados os recentes acontecimentos que demonstram urgência na protecção, defesa, manutenção de estruturas e obras marítimas, bem como da valorização da nossa Faixa Litoral.

Vila Nova de Gaia, 7 de Setembro de 2009

O Director Municipal de Urbanismo


João Mata e Silva

1. Em resposta à questão colocada no ponto 1, esclarece-se que as bases da política de ordenamento do território e de urbanismo foram definidas pela Lei nº 48/98 de 11 de Agosto – LBOTU – que fixou as finalidades, princípios gerais e objectivos a prosseguir por essa política, estruturou o sistema de gestão territorial e caracterizou os respectivos instrumentos. O desenvolvimento desta lei traduziu-se no regime jurídico dos instrumentos de gestão territorial – RJGT – (Decreto-Lei nº 380/99, de 22 de Setembro e republicado, após várias alterações de alguma profundidade, pelo DL nº 46/2009, de 20 de Fevereiro), estabelecendo estes dois diplomas uma organização do sistema de instrumentos de gestão territorial em três âmbitos: nacional, regional e municipal.

No âmbito regional, o processo de planeamento e gestão territorial concretiza-se através do Planos Regionais de Ordenamento do Território (PROT), instrumentos de desenvolvimento territorial (de natureza estratégica) que

definem, solidariamente com o PNPOT, o quadro estratégico do ordenamento da Região, a desenvolver pelos planos intermunicipais e municipais de ordenamento do território, competindo a estes últimos também a tradução do ordenamento territorial em regimes de uso do solo (disciplina da sua ocupação e transformação).

Assim, **os PROT devem fixar** o modelo de organização do território regional, estabelecendo a estrutura regional do sistema urbano, das redes de infra-estruturas e equipamentos de interesse regional, e definindo os objectivos e princípios a considerar na localização das actividades e grandes investimentos públicos, a política regional em matéria ambiental, e **as orientações e directrizes para o ordenamento do território da Região a cumprir, nomeadamente, nos instrumentos de âmbito municipal**. Acresce o previsto no artigo 1º do DR nº 11/2009, de 29 de Maio, que refere:

Artigo 1.º

Objecto e âmbito

1 — O presente decreto regulamentar estabelece os critérios de classificação e reclassificação do solo, bem como os critérios e as categorias de qualificação do solo rural e urbano, aplicáveis a todo o território nacional.

2 — Os critérios referidos no número anterior aplicam-se aos procedimentos de elaboração, alteração e revisão dos planos municipais de ordenamento do território.

3 — Os critérios a que se referem os números anteriores são desenvolvidos e concretizados, à escala regional, pelos planos regionais de ordenamento do território.

As Normas Orientadoras corporizam, os elementos operacionais para a concretização efectiva das opções do Plano e para a sua tradução nos instrumentos de ordenamento do território de carácter regulador (regime de uso do solo). Fica assim claro que as Normas Orientadoras, em particular as directrizes, são de cumprimento obrigatório para a administração pública e, nesse pressuposto, as directrizes referentes aos PMOT, são de cumprimento obrigatório na elaboração dos mesmos.

Apenas a título de exemplo, referimos o caso do PDM de Vila Franca de Xira que foi parcialmente não ratificado, pela RCM nº 84-A/2009 (publicada no DR nº 178, de 14 de Setembro), por “*existência de uma incompatibilidade com o PROT da Área Metropolitana de Lisboa, no que respeita à unidade mínima da parcela para edificação nos espaços agrícolas complementares.*”

2. Não se entende a que se refere o comentário “*Não é no entanto admissível confundir “critério” - “o que serve para ajuizar”, com “parâmetro” — “variável que funcionando como constante arbitrária faz depender dos seus valores o conjunto das soluções”*”, pelo que não é possível esboçar qualquer tipo de comentário ou resposta.

3. A resposta a este ponto coincide com a elaborada para o ponto 1.

4. Trata-se de um comentário que não nos parece que coincida com o teor do PROT-Norte, uma vez que neste Plano se encontram incluídas orientações e directrizes muito claras no que se refere ao uso e ocupação do solo rural.

5. Registamos o comentário, informando apenas que a fórmula em causa foi testada com êxito em situações de PDM em elaboração.

6. Não se entende o alcance do comentário, uma vez que as diferentes entidades da administração central com tutela no território integraram a Comissão Mista de Coordenação e as Sub-Comissões Sectoriais do PROT-Norte, tendo-se pronunciado no parecer final quanto aos diferentes documentos que constituem o Plano.

7, 8 e 9. A resposta a este ponto coincide com a elaborada para o ponto 1.

10. As disposições do PROT – Norte estão perfeitamente articuladas com o Decreto Regulamentar referido. A menção feita na página 211 refere-se ao procedimento de, sobre a cartografia de base, colocar os elementos referentes a novos licenciamentos, infraestruturas e outras alterações da ocupação do solo, facto que aliás já ocorre em V.N. de Gaia há vários anos. Tal obviamente não substitui a necessidade de periodicamente se obter nova cartografia de base elaborada de acordo com as regras legais em vigor.

11 e 12. Convém lembrar que, apesar dos princípios relativos à contenção da edificação dispersa em solo rural e à necessidade de abandonar formas de crescimento urbano desarticulado terem sido formulados a partir da Lei de Bases da Política de Ordenamento do Território e de Urbanismo (há mais de onze anos) e sucessivamente

assumidos nos seus diplomas de desenvolvimento, a sua simples enunciação e adopção em abstracto não se tem revelado eficaz em termos do conteúdo prático da disciplina de uso do solo. Tal fica provavelmente a dever-se, para além de outros factores, precisamente ao facto de até agora os mesmos princípios não terem sido traduzidos em directrizes e parâmetros objectivos de enquadramento, tarefa que acabou por ser cometida aos PROT.

À semelhança do que acontece com os outros PROT, é este pois o verdadeiro momento de inversão de paradigma no que respeita à consignação, em termos generalizados, de disciplina de uso do solo que efectivamente conduza aos mencionados objectivos de contenção. As directrizes do PROT apenas limitam a margem de autonomia de decisão dos municípios nesta matéria, pelo que nada impede, antes se espera, que aqueles, quando o entenderem pertinente, procedam em sede dos PMOT (nomeadamente nos PDM) a uma maior especificação das formas diferenciadas de ocupação do solo que se verificam no seu território.

13. Agradece-se a chamada de atenção, procedendo-se à correcção.

14 e 15. Considera-se de contemplar as sugestões apresentadas nos pontos 14 e 15 muito embora se considere que, no segundo caso, a relação da C.M.V.N. de Gaia com a expansão da rede de eléctricos na cidade do Porto seja indirecta. Contudo, também não se pode excluir, obviamente, a possibilidade de a rede se expandir pelo tabuleiro inferior da Ponte Luís I para a marginal de Gaia.

16 e 17. Sobre os comentários incluindo nos pontos 16 e 17 esclarece-se que os prazos neles constantes são apenas indicativos. No que se refere às entidades do MAODR que devem ser envolvidas nas diferentes acções, não nos parece que seja da competência do PROT – Norte designá-las.

Contribuição para a discussão 26 – Nome: Maria da Luz Silva Fernandes**Comentários:****1. Proposta de PROT-Norte:**

Secção	Comentário
	<p><i>A proposta de PROT Norte peca por ter chegado numa fase adiantada de alguns processos de revisão dos PDM. Este facto deveria ser tomado em conta no processo de aprovação de PDM em curso, como é o caso de Amares.</i></p> <p><i>Por outro lado, urge a monitorização da urbanização de forma a que os planos sejam mais eficazes.</i></p> <p>APRECIACÃO:</p> <p>A elaboração de um PROT, atendendo às actuais características da organização administrativa do território nacional, depende da decisão prévia do Governo, consubstanciada numa Resolução do Conselho de Ministros (RCM), que determina a preparação do plano e a área territorial abrangida.</p> <p>No caso particular da Região do Norte, tal decisão consta da RCM nº 29/2006, de 23 de Março, que incumbiu a CCDRN-Norte de promover a elaboração da proposta de plano, abrangendo a totalidade da NUTS II Norte. Aliás, na mesma data, determinou igualmente o Governo a elaboração de planos regionais para o Alentejo, OVT e Centro.</p> <p>Procurou-se, ao longo dos trabalhos de elaboração deste plano, manter um contacto permanente com os municípios, tanto ao nível da Comissão Mista de Coordenação (CMC) como na articulação técnica com os processos de revisão dos PDM, de forma a permitir um conhecimento mútuo e a possível articulação entre as disposições dos vários tipos de planos.</p>
Sistema de Monitorização	<p>Aquando da aprovação do PROT-Norte, que ocorrerá também por RCM, deverá essa resolução definir as disposições dos planos municipais e especiais de ordenamento do território que deverão ser alteradas, para se adaptarem às Normas Orientadoras do PROT, bem como os prazos fixados para essa alteração, findo o qual poderão essas disposições serem suspensas, na eventualidade de não serem tempestivamente corrigidas.</p> <p>Os PDM em processo de revisão que, à data de entrada em vigor do PROT-Norte, não tenham ainda parecer final da respectiva comissão de acompanhamento, deverão cumprir, desde logo, as disposições do plano regional. Este tema é referido no capítulo V do Plano – Adequação dos PMOT e PEOT.</p> <p>Chama-se também a atenção para o facto de que os PDM cujo processo de revisão ainda estava em aberto em finais de Maio do corrente ano estão já obrigados a adequarem-se ao que dispõe o Decreto Regulamentar 11/2009, de 29 de Maio.</p> <p>Destaca-se a sua observação de que “urge a monitorização da urbanização”, com a qual se concorda inteiramente e que é tratada amplamente no capítulo IV – Sistemas de Monitorização – do presente plano.</p> <p>Refere-se que, sendo a urbanização e, em geral, o uso e ocupação do solo, um processo dinâmico, tão importante como a qualidade inicial de um plano é o acompanhamento permanente e a monitorização da sua implementação, como base para a programação das diferentes intervenções e mesmo para uma eventual alteração ou revisão, quando tal se justifique.</p>

Contribuição para a discussão 27 – Nome da Entidade: Grupo Municipal do Partido Socialista

Comentário:

1. Proposta de PROT-Norte:

Comentário em Ficheiro:

Exmo Sr Presidente da CCDRN.docx (ZIP archive 124Kb)

Exmo Sr Presidente da CCDRN.

Relativamente à fase de consulta pública em que se encontra o PROT-N, o grupo Municipal do PS na Assembleia Municipal de Bragança, pretende, de uma forma sucinta trazer ao conhecimento de V. Exca um conjunto de considerações que não permitem apoiar a solução apresentada.

Assim, é nosso entendimento que a estruturação do território a que se refere o PROT-N deveria na sua globalidade estruturar-se em rede, originando uma trama completa e uniforme, hierarquizada, como ferramenta conducente a um desenvolvimento uniforme e sustentado que possibilitasse a continuação do desenvolvimento nas zonas mais evoluídas e um crescimento acelerado nas mais desfavorecidas para assim diminuir as assimetrias. O documento apresentado indicia a existência de uma rede bastante vincada na zona referente ao Porto, Minho, agregando o concelho de Vila Real, mas esquece por completo a zona de Trás-os-Montes. Dever-se-ia considerar para a zona de Trás-os-Montes uma trama completa, reforçando a importância de cidades como Bragança e Chaves e a ligação directa entre estas num patamar hierárquico elevado, criando, tal como acontece na metade esquerda do mapa, um território estruturado em torno de um conjunto de espaços/pólos urbanos dinâmicos, hierarquicamente relativizados, que se interliguem e se complementam, desenhando espaços de desenvolvimento.

A própria dimensão de Bragança encontra-se mal equacionada e relativizada, sendo de considerar uma conurbação urbana e respectivo fluxo pendular englobando Bragança, Macedo de cavaleiros e Mirandela, face ao tempo que se demora a chegar de um extremo ao outro e ao fluxo de pessoas face às suas actividades profissionais. É imprescindível observar Bragança e Chaves como cidades Médias agregadoras e indutoras de desenvolvimento.

Refira-se ainda o facto de o território norte no estudo apresentado se apresentar como algo desgarrado, que nada tem à sua volta. É necessário incluir a interacção com o país vizinho no sentido de melhor perceber que o plano proposto não é adequado.

Exmo Sr Presidente da CCDRN, considere esta pequena reflexão como uma iniciativa de discordância e repúdio do plano apresentado, mas também de boa vontade para participação em debates futuros em prol de uma região Norte mais forte, mais solidária e mais competitiva.

Certos da compreensão de V. Exca,

O Grupo Municipal do PS na Assembleia Municipal de Bragança.


Ponderados os fundamentos apresentados pela Câmara Municipal de Bragança, e após uma reflexão global sobre o Modelo Territorial, procedeu-se a ajustamentos no mesmo, nos quais se inclui a consideração de Bragança como Cidade de Equilíbrio Territorial. O resultado da ponderação das questões e sugestões colocadas conduziu a uma reformulação dos textos da Proposta de Plano referentes ao Modelo Territorial (Esquema Global e Sistema Urbano), que se reproduzem na Parte II do presente documento.

O sistema urbano de Trás-os-Montes, tal como é preconizado no PNPT – Bragança / Macedo / Mirandela / Valpaços / Chaves – encontra-se representado no PROT – Norte, com a consideração do eixo urbano Mirandela / Macedo como conjunto regional, mas naturalmente este sistema terá de estar articulado com os dois eixos estruturantes de TMAD – Verín / Chaves / Vila Real / Régua / Lamego / Viseu e Vila Real / Mirandela / Macedo / Bragança / Zamora. As relações transfronteiriças, tanto das cidades de Bragança e Chaves como dos outros centros estruturantes da fronteira Norte, estão devidamente contempladas no Modelo Territorial e potenciadas no capítulo sobre Articulações Transfronteiriças.

Contribuição para a discussão 28 – Nome: Bernardo da Silva Pereira

Comentários:

1. Proposta de PROT-Norte:

Secção 	Comentário
Gerais (ao documento em geral)	<p><i>Conhecendo eu em pormenor a distribuição espacial (sedes, delegações, extensões) de todos os Organismos regionais da administração pública no Norte.</i></p> <p><i>Afirmando o PROT-Norte que conjuntamente com Vila Real, Braga é uma cidade de equilíbrio subregional.</i></p> <p><i>A minha questão é tão somente esta:</i></p> <p><i>Vocês não estão a brincar com Braga?</i></p> <p><i>Ou estarão?!</i></p> <p><i>Bernardo Pereira – Coimbra</i></p> <p>Todos os estudos territoriais – nomeadamente de origem universitária ou de centros de investigação – indicam que, depois das aglomerações metropolitanas de Lisboa e Porto, há 3 cidades, na casa dos 100.000 habitantes, que se destacam na rede urbana do Continente: Braga, Coimbra e Setúbal.</p> <p>Acresce que Braga tem sido o motor do Quadrilátero Urbano do Minho, tem prevista uma estação multimodal do TGV, é sede da Universidade do Minho e da DRAPN, possui uma sociedade civil dinâmica, uma associação empresarial forte (AlMinho), um mercado abastecedor, para além do seu valor histórico, patrimonial e arqueológico e de o seu Arcebispo ser “Primaz das Hespanhas”.</p> <p>O PROT-Norte reconhece esta situação, ao considerar Braga como “cidade de equilíbrio territorial”, mas, além disso, tem uma função prospectiva, apontando orientações para o desenvolvimento futuro da região, onde se inclui o desenvolvimento da situação referida nesta observação.</p> <p>No entanto, considerando o território de Trás-os-Montes e Alto Douro, é claro o papel de Vila Real cumprindo funções diferenciadas no sistema, devendo assumir, devido à excessiva concentração populacional do litoral da Região do Norte e, em particular, da Aglomeração Metropolitana do Porto e ao objectivo central do Plano de promover a coesão territorial e social, uma função de reequilíbrio metropolitano, funcionando como ponto de charneira com os sub-espacos mais afastados da aglomeração metropolitana, promovendo condições que evitem que o grande peso demográfico e funcional desta provoque o fraccionamento do território da região.</p> <p>A questão, da forma que foi colocada, parece centrar-se apenas na distribuição da administração pública a nível regional, quando o PROT evidencia preocupações com todos os níveis de funções (e não apenas públicas) que os aglomerados devem desempenhar nos territórios que polarizam.</p>

Contribuição para a discussão 29 – Nome: Jorge Moura**Comentários:****1. Proposta de PROT-Norte:**

Secção ▲	Comentário
Gerais (ao documento em geral)	<p><i>Permitam-me ser o mais sucinto possível sem entrar em grandes considerações teóricas. De maneira geral acho o PROT-Norte como uma boa síntese da realidade actual, mas parco em arrojo futuro. Parece ter havido mais interesse em conformá-lo ao esperado pelas instâncias que o farão aprovar, do que em ser uma pedrada no charco da (difícil) realidade actual.</i></p> <p><i>Logo no início do documento é afirmado que “A REGIÃO DO NORTE SERÁ CAPAZ DE GERAR UM NÍVEL DE PRODUÇÃO DE BENS E SERVIÇOS TRANSACCIONÁVEIS QUE PERMITA RECUPERAR A TRAJECTÓRIA DE CONVERGÊNCIA A NÍVEL EUROPEU, ASSEGURANDO, DE FORMA SUSTENTÁVEL, ACRÉSCIMOS DE RENDIMENTO E DE EMPREGO DA SUA POPULAÇÃO E PROMOVENDO, POR ESSA VIA, A COESÃO ECONÓMICA, SOCIAL E TERRITORIAL.”</i></p> <p><i>Então e os bens e serviços não transaccionáveis? Ficam todos em Lisboa? Não estamos aqui perante uma menorização das capacidades e do desígnio da Região? Um pouco depois refere-se que “a grande ameaça à potenciação das virtualidades (forças e oportunidades) da Região é o risco da fragmentação territorial”. Não entendo esta visão... A grande ameaça vem de fora da Região, daquelas que se desenvolvem mais e/ou (internamente em Portugal) desviam para si a atenção (e fundos) que tornam mais difícil o desiderato de pelo menos aproximar, senão atingir e ultrapassar em níveis de desenvolvimento a Região da média das regiões europeias. E das debilidades internas que decorrem desse processo de subalternização e mesmo subdesenvolvimento (comparativamente claro está) da Região Norte.</i></p>
	<p>APRECIACÃO:</p> <p>Relativamente à visão a ênfase é posta nos bens transaccionáveis pois desses depende o desenvolvimento da Região do Norte, uma vez que os bens transaccionáveis são um tipo de bens que, ao contrário dos bens não-transaccionáveis, são susceptíveis de transacção nos mercados internacionais. São exemplos de bens transaccionáveis todos os bens e serviços importados e exportados ou que, mesmo não o sendo, poderiam ser. Devido a esta característica, a oferta e os preços deste tipo de bens tem tendência a estar mais dependente das condições económicas do exterior.</p>
	<p><i>Aplaudo a ideia de “Desenvolvimento de um sistema urbano regional de carácter policêntrico, estruturado através de um conjunto de aglomerações, centros e núcleos urbanos que desenvolvem funções diferenciadas e que se constituem como as âncoras do desenvolvimento regional em cinco níveis estruturantes do sistema, que não configuram uma hierarquia rígida:...”. Mas acho que mais centros deviam ser concluídos no nível d), por exemplo Monção, Miranda/Mogadouro, Moncorvo/Foz Côa, Valpaços, Cinfães, Cabeceiras/Celorico/Mondim, Moimenta e eventualmente mais um ou outro de forma a criar núcleos de desenvolvimento nas áreas em maior risco de despovoamento e/ou de se atrasarem em termos de desenvolvimento. e também creio que deveriam ser mais amplos na escolha dos centros urbanos, e não confundi-los exclusivamente com as sedes de concelho. Assim e por exemplo Alpendurada, Carrazedo de Montenegro, Torre de D. Chama e Izeda deveriam ser incluídos no nível e) e as Taipas no nível d).</i></p>
	<p>APRECIACÃO:</p> <p>Recomenda-se a leitura dos textos reformulados relativos ao Esquema Global e ao Sistema Urbano do Modelo Territorial, transcritos na Parte II do presente documento,</p>

Secção ▲	Comentário
	<p>podendo-se verificar que as alterações efectuadas contemplam, em parte, as sugestões apresentadas.</p> <p><i>Quanto às "Acessibilidades, Mobilidade e Logística" discordo totalmente da ideia que haja "risco de sobredimensionamento das redes viárias". Pelo contrário dada a dimensão geográfica e populacional da Região, e comparando-a com as demais regiões portuguesas - e já agora espanholas - nota-se imediatamente uma insuficiência, não um sobredimensionamento.</i></p> <p>APRECIACÃO:</p> <p>O diagnóstico realizado ao sector das infraestruturas rodoviárias aponta claramente para a assunção de "risco de sobredimensionamento das redes viárias", desde logo pelo desequilíbrio existente entre a extensão da rede nacional (IP's, IC's e EN's), da suposta rede regional (ER's) e da rede municipal (ver Gráfico 4 da pág. 24 e Figura 1 da página 103 do Relatório Temático "Acessibilidades, Mobilidade e Logística"), sendo evidente a urgência na correcção das hierarquias rodoviárias à escala regional. Por exemplo, muitas estradas municipais haverá com interesse supra-municipal e que poderão ser integradas numa rede regional, assim como EN's que deixam de fazer sentido, por algum motivo, quando integradas na rede nacional.</p> <p>São estas e outras constatações que conduziram à metodologia proposta para a elaboração de um trabalho sectorial de definição de uma Rede Rodoviária Regional e que fundamenta a impossibilidade prática e o pequeno interesse em ter incluído essa tarefa no âmbito do PROT, quando se sabia que não haveria tempo para avaliar com os municípios e num processo amplamente participado, quais as vias de interesse supra-municipal (havendo depois que articular essas propostas com as ER's que constam do PRN).</p> <p>O risco de sobredimensionamento também resulta do facto de poderem estar entidades diferentes a projectar ou a conceberem diferentes formas de colmatar deficiências de ligação, com investimentos nacionais e municipais desarticulados e para ligações que deveriam estar a ser equacionadas na escala regional. Ou seja, pode também haver sobredimensionamento, e por essa mesma razão, na escolha do tipo de estrada ou do tipo de nós para as articulações entre níveis.</p> <p>Mas também pode haver risco de sobredimensionamento exclusivamente na escala municipal, considerando a extensão de vias urbanas, caminhos vicinais, caminhos municipais, estradas municipais e variantes urbanas construídas nas últimas décadas.</p> <p>E não poderá também ser considerado sobredimensionamento a escolha de um tipo de estrada (a auto-estrada) como solução única para todos os troços dos IP's e IC's, mesmo quando manifestamente o tráfego futuro nunca o justificará? Havia por isso risco de sobredimensionamento rodoviário quando até há bem pouco tempo não se admitia que, por exemplo, o IP2 entre Foz Côa e Alfândega da Fé não pudesse fundir-se com a N102 existente, pelo que a perspectiva se colocava na construção de um novo corredor paralelo (em auto-estrada), e sem tráfego que o pudesse alguma vez justificar. Aliás foi a contestação local por razões de grave impacto ambiental e paisagístico que conduziu à reconversão em curso, naturalmente ajudada pela real incapacidade de investimento público, principalmente na actual conjuntura.</p> <p>Razão pela qual também se defende no PROT que, no futuro, o PRN tenha de considerar a hipótese de os IP's e IC's também poderem ser materializados com recurso a EN's devidamente beneficiadas.</p> <p>Compreende-se assim a proposta do PROT de "revisão em baixa" do PRN que inclui também a perspectiva da redução da extensão da rede nacional sob jurisdição da administração central e das redes municipais, principalmente por alargamento da futura rede de itinerários</p>

RELATÓRIO DE PONDERAÇÃO

DOS RESULTADOS DA CONSULTA PÚBLICA (10 DE JULHO A 9 DE SETEMBRO DE 2009)

Secção ▲	Comentário
	<p>regionais.</p> <p><i>Já concordo com a afirmação de existir agora e poder haver no futuro um "Risco de concentração da procura num único modo de transporte". Resta é saber se o modo ferroviário - pois é dele que estamos a falar - está neste plano realmente adequado, e especialmente com a construção do "TGV" sobrarão fundos para o que é necessário fazer.</i></p> <p><i>Também no relatório e a propósito do "TGV" se faz esta afirmação:</i></p> <p><i>"Inclusive com utilização simultânea da Ponte de S. João por mais alguns anos."</i></p> <p><i>Como? Então em Lisboa projecta-se uma ponte quádrupla para ligar à outra margem quando já existe uma dupla e no Porto ficamos por uma dupla? Quando a população imediatamente a sul do Porto é muito superior à existente a sul de Lisboa (quanto mais não seja porque Lisboa ela mesma está a sul do Porto?) Como se pode compreender a total falta de planeamento implícita em tal afirmação?</i></p> <p>APRECIACÃO:</p> <p>O problema que é levantado não constitui uma questão que possa ser resolvida num plano regional de ordenamento do território, antes pertence à própria lógica das opções do projecto em causa e a decisões da respectiva Tutela e que emanam do planeamento sectorial, ou seja, das "Opções Estratégicas para o sector Ferroviário" - MOPTC. A articulação prevista na legislação que regula o regime jurídico dos instrumentos de planeamento e gestão do território determina a prevalência dos Planos Sectoriais sobre o PROT, ainda que este possa exercer uma espécie de "magistratura de influência" em sede de futura revisão daqueles. Ora, o que está previsto nas Opções Estratégicas é, precisamente, o faseamento da construção da Linha ferroviária de bitola europeia entre Lisboa e Porto e entre Porto e Valença com aproveitamento, na 1ª fase, da Ponte de S. João e da actual Linha do Minho e seu Ramal até Braga. Não compete à Equipa do PROT-N explicar, nem o saberia fazer, porque razão não foi tida a mesma preocupação de faseamento e poupança de investimento inicial relativamente ao novo sistema ferroviário na Área Metropolitana de Lisboa.</p>

2. Avaliação Ambiental Estratégica:

Secção ▲	Comentário
Gerais (à AAE)	<p><i>No âmbito da "Avaliação Ambiental Estratégica" uma das primeiras coisas que saltam à vista é o facto dos documentos terem sido elaborado pelo... Instituto Superior Técnico. De Lisboa... (obviamente isso não significa que o documento não tenha qualidade, mas com certeza que se esperaria que alguma entidade da região Norte o tivesse elaborado. Não estou à espera que algum documento da região de Lisboa seja elaborado por uma entidade da Região Norte ou de qualquer outra região que não Lisboa).</i></p> <p>APRECIACÃO:</p> <p>O comentário não oferece razão para resposta.</p> <p><i>Como seria também de esperar é fortemente vincada a potencialidade da região no que respeita à capacidade de produção hidroeléctrica seja a actual mas sobretudo a futura com as barragens cuja construção está desde já prevista. Quanto aos problemas que essa construção poderá trazer bem como a análise custo-benefício para a Região, nenhum comentário... O que no meu entender é o mínimo que um relatório deste género deveria fazer.</i></p> <p>APRECIACÃO:</p> <p>O Programa Nacional de Barragens com Elevado Potencial Hidroeléctrico (PNBEPH) é abordado no Relatório Ambiental na medida em que foi considerado pertinente, quer em termos de oportunidades quer em termos de riscos de natureza física, quer no âmbito do Factor Crítico Recursos Hídricos quer</p>

RELATÓRIO DE PONDERAÇÃO

DOS RESULTADOS DA CONSULTA PÚBLICA (10 DE JULHO A 9 DE SETEMBRO DE 2009)

Secção	Comentário
	<p>no âmbito do Factor Crítico Eficiência e Competitividade. Uma análise custo-benefício não fez parte das técnicas utilizadas na AAE mas a lógica de competitividade foi justificada em face das necessidades energéticas face ao potencial, produção actual e alterações climáticas.</p> <p>Para além disso, a avaliação dos “<i>problemas que essa construção poderá trazer bem como a análise custo-benefício para a Região</i>” foram analisadas em sede da elaboração do PNBEPH e respectiva Avaliação Ambiental Estratégica, (não sendo competência do PROT-Norte) e voltarão a ser analisados em sede de Estudo de Avaliação de Impacte Ambiental que precederá cada uma das obras.</p>

3. Relatório do Plano:

Secção	Comentário
Rel. Tem. Acessibilidade, Mobilidade e Logística	<p><i>No relatório “Acessibilidade, Mobilidade e Logística” afirma-se a certa altura o seguinte:</i></p> <p><i>“O problema do completamento do PRN reside em saber se a sua conclusão implica um investimento ao alcance do nosso desempenho económico, mesmo com apoios comunitários, tanto mais que tudo indica a escolha de um tipo de estrada (a auto-estrada) como a única solução a aplicar nessa rede nova, independentemente dos volumes de tráfego e características orográficas em presença.”</i></p> <p><i>Não creio que a maior parte da quilometragem dos IC’s ainda por construir bem como do IP2 estejam projectados em AE.</i></p> <p><i>Em todo o relatório é omitido o facto que a Região norte tem consagrados no PRN2000 um número de quilómetros totais quer em termos de IP quer em termos de IC (bastante) inferiores ao peso da dimensão em população e em área que representa no País. O que ditaria uma leitura contrária à que é referida, por exemplo:</i></p> <p><i>“Outra questão que se coloca é ainda a de saber se a excessiva reivindicação de “mais rede viária” com características de sobredimensionamento...” Sobredimensionamento? Pelo contrário, a nível nacional a crítica que se deve fazer é a do seu subdimensionamento.</i></p> <p>APRECIACÃO:</p> <p>Independentemente dos rácios de cobertura da rede nacional de IP’s e IC’s planeada para o Norte de Portugal e que consta do Plano Rodoviário Nacional (Plano Sectorial a que o PROT está obrigado a cumprir face à articulação prevista na legislação que regula o regime jurídico dos instrumentos de planeamento e gestão do território), o que o PROT assume é a necessidade de se iniciar na região um novo paradigma de acessibilidades que não dependa da obsessão por soluções exclusivamente rodoviárias, por razões diversas – ambientais, energéticas e da economia familiar (mobilidade excessivamente dependente do automóvel).</p> <p><i>Mais adiante afirma-se no âmbito duma eventual modificação do PRN2000 :</i></p> <p><i>“Tal opção permitiria, a prazo, abandonar a designação “estradas nacionais”.”</i></p> <p><i>Pergunto-me, qual é o problema subjacente à designação “estradas nacionais”? É que não vejo nenhum... Pelo contrário essa designação, há muito aceite e usada pela população deveria ser mantida, até porque de facto as estradas a que se referem são a malha fina onde continuará ser distribuído todo o tráfego do país (logo nacional), excluindo o de longo curso.</i></p> <p><i>Está em falta no Quadro 10 - As “Fronteiras” da RN com a Região Centro a EN 227 entre Vale de Cambra e São Pedro do Sul, o que não deixa de ser muito estranho dado que é esta estrada o percurso mais curto – embora hoje em dia não o mais rápido, obviamente – entre o Porto e Viseu.</i></p> <p>APRECIACÃO:</p> <p>Agradece-se a chamada de atenção para a omissão detectada.</p>

Secção ▲	Comentário
	<p><i>Já em relação ao capítulo ferroviário é afirmado:</i></p> <p><i>“Tratando-se de uma aposta estratégica de médio/ longo prazo que deverá mudar o panorama da mobilidade e da repartição modal nas deslocações de médio e longo curso, ela só poderá ter êxito se for acompanhada de investimento à escala regional na melhoria da articulação entre os diferentes níveis hierárquicos ferroviários, e também de uma política de incremento dos transportes públicos urbanos e metropolitanos que cuide muito especialmente da organização concertada das correspondentes interfaces multimodais de transportes.”</i></p> <p><i>Veremos se os investimentos requeridos pelo “TGV” não irão pelo contrário inviabilizar exactamente o afirmado.</i></p> <p><i>Em relação ao “Modelo Territorial” proposto é afirmado o seguinte:</i></p> <p><i>“Do ponto de vista da consolidação do modelo territorial para a Região do Norte, considera-se que a questão da(s) rede(s) viária(s) está consideravelmente bem definida na perspectiva da cobertura proposta no Plano Rodoviário Nacional (PRN).”</i></p> <p><i>Como já referi mais acima escamoteia-se o facto do PRN2000 deixar a região numa situação comparativa de subdimensionamento das suas estradas.</i></p> <p><i>“...a actual sobreposição entre as designações de “itinerário” e de “estrada” não ajuda a clarificar a definição futura de outros itinerários de carácter regional.”</i></p> <p><i>E não será mais fácil deixar de mudar as nomenclaturas das estradas, e reverter para o PRN1945 todas as estradas que dele emanaram e criar uma nomenclatura nova, única e exclusivamente para os novos itinerários? Isso já acontece aliás com as AE com a letra A, basta criar uma letra por exemplo I ou B ou outra que se achar mais conveniente para os novos itinerários que não sejam AE.</i></p> <p>APRECIACÃO:</p> <p>A nomenclatura “rodoviária” em Portugal atingiu um grau elevado de confusão que gera profundas confusões entre a classificação <i>de planeamento</i> – itinerários -, a classificação de auto-estradas (A_) e a classificação das antigas estradas que passaram a ter o prefixo “EN” ou “ER” consoante constam da rede nacional ou não, ou até mesmo quando são transferidas para a jurisdição municipal!</p> <p>Ou seja, está-se perante uma profunda confusão entre critérios de planeamento, de “tipo de estrada” e de “quem gere”!</p> <p>O que o PROT-N sugere ao planeamento sectorial tutelado pelo Instituto das Infraestruturas Rodoviárias (InIR) é: ou a adopção da designação “itinerário” para todos os níveis das redes – Principal, Complementar (IC), Regional (IR) e Municipal (IM) - e nesse caso todas as EN’s que se mantêm na rede nacional passariam a ter uma designação de IC; ou então o abandono da nomenclatura “itinerário” e a adopção da terminologia das auto-estradas (A_) e do Plano Rodoviário de 1945.</p> <p><i>Mais abaixo é apresentado o Quadro 1 – Exemplos (propostas) de definição de novos itinerários complementares na RN. Não deixa de ser curioso que depois de se referir o eventual sobredimensionamento da rede afinal se anteveja a necessidade de criar mais alguns IC’s, agora referidos por letras e que em relação a alguns dos quais não posso deixar de aplaudir. Refiro-me especialmente aos IC’s B, C e F. Alguns mais ficarão em falta, no entanto.</i></p> <p>APRECIACÃO:</p> <p>O que se pretende exemplificar com as listagens do Quadro 1 referido, <u>sem preocupação de exaustividade</u>, é precisamente essa “reforma” de nomenclatura, ou seja, a possibilidade de DESIGNAR novos itinerários recorrendo a estradas existentes - antigas, suas variantes ou novas</p>

Secção ▲	Comentário
	<p>ligações existentes. Não está em causa, naturalmente, construir nova infraestrutura.</p> <p><i>Perguntar-se-á quais? Em primeiro lugar a rectificação de três/quatro dos actuais itinerários</i></p> <p><i>1 – IP9/IC26. Estes itinerários têm uma direcção NW/SE e são seguidos. Não há razão para serem dois itinerários diferentes e deveriam ser um só. Outro problema é o seu traçado ser o mais esquisito que se pode conceber em todo o País. De Viana a Trancoso sucedem-se (ou suceder-se-ão quando estiver concluído) 12 entradas e saídas diferentes para uma viagem de pouco mais de 200 quilómetros. Falta harmonizá-lo construindo uma ligação directa entre Viana e Braga dar-lhe continuidade em Guimarães – concerteza a norte da cidade – e fazê-lo prosseguir directamente para Amarante onde cruzará (sem qualquer troço em comum) a A4 e após Mesão Frio atravessar o Douro até Lamego sem desvios desnecessários para a Régua</i></p> <p><i>2 – IC5. Como se mostra em muitos dos mapas do PROT-Norte pretende-se que criar uma polaridade em Mirandela/Macedo. Porque é que então o IC5 evita esta zona dando uma volta a Sul que ainda por cima o prolonga em extensão? A resposta óbvia é que deveria ser feito directamente de Vila Pouca de Aguiar até Mirandela/Macedo e daqui prosseguir até Miranda a norte de Mogadouro. Em simultâneo criar um novo itinerário para ligar várias sedes de concelho que continuarão a não ter ligações razoáveis mesmo com o IC5 desviado a sul. Refiro-me a Vila Real/Alijó/Carrazeda/Moncorvo</i></p> <p><i>3 - IC35. Deveria aproveitar em a actual A11 entre Guimarães e até uns 10 quilómetros antes do Marco, e aí prosseguir directamente para o canal previsto do IC35 dando-lhe assim continuidade. A sul do Douro e sem prejuízo da construção duma boa variante entre Vale de Cambra/Sever do Vouga/A25 deveria desviar-se do percurso previsto actualmente e de Vale de Cambra passar por Oliveira de Azeméis e Ovar, cruzando a A1 e A29. Note-se que entre estas duas últimas cidades não uma ligação decente e que o novo IC35 funcionaria a Este e a Sul como uma circular da área urbana policêntrica do NO.</i></p> <p><i>4 – Alteração para a margem direita do rio Lima do IC28 entre os Arcos e a fronteira. Para quê passá-lo para a margem esquerda se depois em Espanha volta a ir para a margem direita em direcção a Celanova e Ourense?</i></p> <p><i>4 – IC2. Desclassificação deste itinerário, sem prejuízo de construção de variantes à EN1 nomeadamente entre os Carvalhos e Arrifana/São João da Madeira. Aliás a exemplo do que vai sucedendo com a EN14. E como serão também necessárias algumas outras variantes nomeadamente em alguns locais das EN13, 15, 101 (Entre Braga e Guimarães é mais que óbvio), 104 (Trofa), 105 (na sua totalidade entre o Porto e Guimarães), 205 (entre Póvoa de Lanhoso e Cabeceiras), 206 (entre Famalicão e Guimarães), 207-4 (entre Guimarães e Póvoa de Lanhoso), 211 (entre o Marco e Cinfães), a projectada 223/327 entre a Feira e Arouca, etc.</i></p> <p><i>5 – Lançamento de 6/7 novos itinerários além dos referidos no documento por B, C e F.</i></p> <p><i>a) Gaia/Vale de Cambra/São Pedro do Sul/Viseu com continuação para a Covilhã aproveitando o canal previsto da A32 entre Gaia e as imediações de Vale de Cambra;</i></p> <p><i>b) O já referido Vila Real/Sabrosa/Alijó/Carrazeda/Moncorvo/c)</i></p> <p><i>c) Bragança/Izeda/Mogadouro/b)/Freixo/Figueira/Pinhel/Guarda</i></p> <p><i>d) Chaves/Valpaços/Mirandela/Vila Flor</i></p> <p><i>e) Circular Média do Porto, com o aproveitamento da A29 entre Arcozelo e a A1 prosseguindo para Gondomar através dum novo atravessamento do Douro (já projectado pelas câmaras de Gaia e Gondomar) cruzando a A43 (e sublinho cruzar porque aparentemente está em projecto um troço comum entre este prolongamento e a A43...) até à A41 na zona de Alfena. A oeste de Alfena a Circular Média coincidirá com a A41. Quanto à Circular Exterior a médio prazo seria estendida a norte da A42 até Mindelo.</i></p> <p><i>f) Darque/Ponte de Lima/Ponte da Barca (margem esquerda do Lima)</i></p>

Secção ▲	Comentário
	<p><i>E ainda a estudar um itinerário entre Chaves/Cabeceiras/Celorico/Amarante/Marco/Entre-os-Rios.</i></p> <p>APRECIAÇÃO:</p> <p>Este conjunto de sugestões será tomado em linha de conta caso a CCDDR-N venha a ser chamada a discutir a próxima revisão do Plano Rodoviário Nacional e, também, no âmbito do planeamento futuro de uma rede regional de estradas, desde que se coadunem com os critérios de planeamento consagrados no PROT-N.</p> <p><i>Em relação aos projectos de expandir a rede convencional ferroviária são de aplaudir as intenções e mesmo todos os percursos sugeridos, embora se duvide da compatibilização do troço a expandir, e agora do Metro do Porto, da Póvoa a Viana por Esposende. É pelo contrário estranho a não referência a eventuais melhorias da linha do Minho entre Viana e Valença.</i></p> <p>APRECIAÇÃO:</p> <p>Preconiza-se a beneficiação e electrificação da Linha do Minho entre Viana do Castelo e Valença caso esta se venha a manifestar relevante para o tráfego de mercadorias (designadamente em face do desenvolvimento do sector das eólicas), o que em larga medida dependerá da articulação entre as duas bitolas ferroviárias para mercadorias, designadamente na Área Metropolitana do Porto e em complemento da Interface ferro/ ferro prevista para a Plataforma Logística de Valença.</p> <p><i>Também não se percebe o porquê de querer manter a todo o custo a A28 em 2x2 independentemente do seu TMD. Mesmo que a linha ferroviária tenha sucesso – e deseja-se que tal aconteça – se o tráfego rodoviário ainda assim for suficientemente intenso a A28 deve ser alargada. Tal como a A1 o tem sido mesmo com o intenso tráfego ferroviário da linha do Norte.</i></p> <p>APRECIAÇÃO:</p> <p>O que se preconiza, a título exemplificativo, é que o investimento em alargamento da rodovia só deveria tendencialmente ser realizado depois do investimento na alternativa ferroviária, até porque <u>algum</u> congestionamento do rodoviário poderá ser a forma de promover uma repartição modal desejavelmente mais equilibrada.</p> <p><i>E também é estranho que não se perspectiva a linha do Tua na sua vertente turística e no seu enquadramento do Douro como paisagem de valor inestimável a preservar e a desenvolver turisticamente. Mas com certeza que a razão para essa omissão é o de ser dado como inevitável a construção da barragem do Foz Tua.</i></p> <p>APRECIAÇÃO:</p> <p>A decisão de construção do Aproveitamento Hidroeléctrico da Foz do Tua é independente do PROT e terá necessariamente na sua equação a ponderação da inundação parcial da Linha do Tua. Caso a decisão seja no sentido da sua não construção, é óbvio que se aplica a esta linha toda a filosofia que se preconiza para as restantes linhas de bitola métrica da rede complementar, designadamente as que se localizam no Douro.</p> <p>Chama-se ainda à atenção de que a Linha do Tua é considerada na Acção/ Projecto 1.2.13 relativa à beneficiação geral das Linhas do Tâmega, Corgo e Tua, obras que nos dois primeiros casos já foram entretanto iniciadas.</p> <p><i>Mas tal como na vertente rodoviária o gritante subdimensionamento da rede ferroviária deve ser completada ainda por outras ligações.</i></p> <p><i>1 – Completar a circular ao Porto de forma a por um lado desviar o tráfego de mercadorias da passagem por Campanhã e por outro lado para criar uma linha de urbanos verdadeiramente circular. A linha seria construída entre Espinho/Gondomar /Valongo e com a continuação Valongo/Ermesinde/Leixões completaria a circular;</i></p>


RELATÓRIO DE PONDERAÇÃO

DOS RESULTADOS DA CONSULTA PÚBLICA (10 DE JULHO A 9 DE SETEMBRO DE 2009)

Secção ▲	Comentário
	<p>2 – Uma linha que servisse a zona central de Trás-os-Montes e com saída para Espanha, nomeadamente ligando à área vital Medina/Olmedo/Valladolid. Essa linha poderia parcialmente aproveitar ou não a linha do Douro e teria um trajecto Porto/Valongo/Penafiel/Amarante/Mirandela/Miranda/Zamora com uma ramal de Mirandela a Bragança. Esta será para toda a região a verdadeira linha estruturante, dado atravessá-la de uma ponta à outra e por em comunicação com o trajecto mais directo nas ligações a Espanha e através de Irun da França;</p> <p>3 – Aproveitar a nova ligação a Vigo e colocá-la verdadeiramente ao serviço das populações onde passa, permitindo entre outras vertentes servir movimentos pendulares no Minho. A linha teria um percurso mais a Este do que o actualmente previsto com benefícios paisagísticos para a zona de Ponte de Lima que deixaria de ter a ferida em perspectiva e passaria por Vila Verde/Ponte da Barca/Arcos. Dos Arcos teríamos duas opções (que no mundo ideal até poderiam ser ambas consideradas). Uma por Paredes de Coura e Valença no caso da irredutibilidade espanhola no actual traçado, outra por Monção,</p> <p>4 - Braga/Chaves com eventual prolongamento para Bragança;</p> <p>5 – Chaves/Vila Real/Régua/Lamego/Viseu;</p> <p>6 – Braga/Barcelos com eventual prolongamento à Póvoa e Esposende;</p> <p>7 – Guimarães/Vizela/Penafiel com eventual prolongamento a Castelo de Paiva/Vale de Cambra/Oliveira de Azeméis/Ovar;</p> <p>8 – Póvoa/Famalicão/Guimarães com eventual prolongamento a Fafe;</p> <p>9 – Gaia/Castelo de Paiva;</p> <p>10 – Gaia/Lourosa/São João da Madeira/Águeda/Mogofores permitindo a criação duma nova ligação a Coimbra e servir uma região populosa e industrial;</p> <p>11 – Prever ainda (numa fase ulterior?) Valença/Monção/Melgaço, Viana/Ponte de Lima/Arcos, Pocinho Vila/Franca das Naves e Gaia/Vale de Cambra/Viseu bem como prolongamentos Fafe/Cabeceiras/Vila pouca de Aguiar e Castelo de Paiva/Cinfães/Lamego/Pocinho.</p> <p>APRECIACÃO:</p> <p>Este conjunto de sugestões será tomado em linha de conta caso a CCDR-N venha a ser chamada a discutir a próxima revisão/ elaboração do Plano Ferroviário Nacional. Contudo, chama-se à atenção que o PROT-N, ao preconizar determinadas novas ligações ferroviárias ou a reconversão de algumas existentes, deixa bem claro que a sua consideração em futura programação sectorial terá de ser sempre enquadrada em estudos técnicos específicos que as fundamentem devidamente.</p>

Contribuição para a discussão 30 – Nome da Entidade: Município de Torre de Moncorvo**Comentário:****1. Proposta de PROT-Norte:**

Secção ▲	Comentário
Gerais (ao documento em geral)	

Comentário em Ficheiro:  [prot-n torre de moncorvo.doc \(Microsoft Word Document 107Kb\)](#)



1. A proposta de modelo territorial preconiza a inclusão do IP2 entre Vila Nova de Foz Côa e Macedo de Cavaleiros (IP4) na rede viária estruturante da Região do Norte (ver Figura 2 da página 108 e pág. 107 do Relatório Temático “Acessibilidades, Mobilidade e Logística”, Parte II – Modelo territorial).

A consideração do IP2, no troço entre Junqueira / Pocinho, com base na beneficiação do troço já existente no concelho de Torre de Moncorvo e sua continuação na mesma tipologia, decorreu da contestação local no âmbito do de Processo de Avaliação de Impacte Ambiental n.º 1730, referente ao projecto apresentado pelas Estradas de Portugal que previa a construção de uma via nova, a meia encosta, com perfil de auto-estrada

Aliás, foi a contestação local por razões de grave impacto ambiental e paisagístico que conduziu à reconversão em curso e consensualizada entre diferentes agentes públicos e privados.

Razão pela qual também se defende no PROT que, no futuro, e por maioria de razão, o PRN tenha de considerar a hipótese de troços de IP's e IC's também poderem ser materializados com recurso a EN's devidamente beneficiadas.

2. Ponderados os fundamentos apresentados, bem como os veiculados por outras entidades, e após uma reflexão global sobre o Modelo Territorial, procedeu-se a ajustamentos no mesmo, nos quais se inclui a consideração do eixo Torre de Moncorvo / Vila Nova de Foz Côa como de potencial sub-regional. O resultado da ponderação das questões e sugestões colocadas expõe-se no ponto "*II. Texto Reformulado do Modelo Territorial (Esquema Global e Sistema Urbano)*", do presente documento.

Contribuição para a discussão 31 – Nome da Entidade: GIPP - Gestão Integrada de Projectos e Planeamento, Lda.

Comentário:


1. Proposta de PROT-Norte:

Secção ▲	Comentário
Gerais (ao documento em geral)	<p><i>Os textos iniciais da Proposta de Plano, em particular o capítulo “Visão para a Região” e os subcapítulos “Eixos e Componentes Estratégicas” e “Esquema Global do Modelo Territorial”, ainda que enunciando as linhas fundamentais de estruturação das opções assumidas, apresentam-se bastante sucintos, pelo que o documento ganharia consistência se em tais capítulos e subcapítulos se procedesse a uma explanação mais circunstanciada dos principais elementos da fundamentação do seu conteúdo propositivo.</i></p> <p><i>Acrece que com um tal desenvolvimento não se correria o risco de introduzir matéria nova na Proposta, uma vez que os aspectos cuja explicitação se recomenda se conseguem depreender, numa leitura atenta, do conteúdo concreto das componentes subsequentes do documento, nomeadamente os “Sistemas Estruturantes” e as “Normas Orientadoras”.</i></p> <p><i>Tratar-se-ia assim de fazer ressaltar de um modo explícito, logo nos momentos iniciais da Proposta, o conjunto articulado de ideias que presidiram à sua concepção e que, posteriormente, ganham corpo nas opções de configuração do modelo territorial e nas orientações de carácter mais operacional (Normas Orientadoras e Programa de Execução).</i></p>
Normas Orientadoras	<p><i>Relativamente à directriz D12.09, n.º 2, sugere-se que seja ponderada a restrição de não ser possível constituir propriedade horizontal no edificado a permitir em solo rural, de modo a evitar o “uso urbano disfarçado” (várias moradias num mesmo prédio) no caso de se estar em presença de propriedades de grande dimensão.</i></p>
Normas Orientadoras	<p><i>Relativamente à directriz D12.09, n.º 9, sugere-se que seja restringida a excepção aqui prevista aos equipamentos públicos ou de interesse público que, pela sua natureza e/ou contexto de povoamento, se justifique que se localizem em solo rural, de modo a obstar que se utilize esta excepção para, aproveitando o diferencial de preço de solo, localizar em solo rural equipamentos eminentemente urbanos (escolas de ensino básico, centros de saúde, centrais rodoviárias, pavilhões desportivos, entre outros).</i></p>
Normas Orientadoras	<p><i>Relativamente à directriz D12.09, n.º 10, sugere-se que o índice aí referido possa assumir valores superiores ao indicado em situações de colmatção entre edificações próximas pré-existentes servidas pelas infra-estruturas básicas.</i></p>

Comentário Revisor:

Comentário em Ficheiro:


[PROTN-RECLM-R02.doc \(Microsoft Word Document 859Kb\)](#)



GIPP, Lda.
Gestão Integrada de Projectos e Planeamento

CCDR-N
PRCT-N

Piano Regional de Ordenamento do Território da Região Norte

Participação no âmbito da discussão pública

1. Objecto

A presente participação tem como objecto as Normas Orientadoras relativas ao Uso do Solo, nomeadamente a Directriz D12.09 – Parâmetros para a Edificabilidade em Solo Rural, n.º 8, relativa aos parâmetros de ocupação de carácter turístico.

2. Sobre as tipologias que admitem excepções às regras gerais

Apenas são referidos, como excepção aos parâmetros gerais de edificabilidade em solo rural, os hotéis rurais, estabelecimentos hoteleiros em solo rural e conjuntos turísticos, estando omissos os aldeamentos e os apartamentos turísticos, pressupondo que, para estas tipologias de empreendimento turístico, não são admitidas excepções às regras de edificabilidade gerais, o que se assim for carece de justificação.

Mesmo que sem conteúdo normativo específico, entende-se que deveria haver uma referência ao turismo de natureza e a eventuais incentivos à sua implantação, em especial nas áreas protegidas.

3. Sobre a aplicação da norma

A excepção admitida aos parâmetros gerais de edificabilidade no solo rural aplica-se exclusivamente a uma área de 3 ha, independentemente da área total do empreendimento em causa, o que, na prática, põe em causa a viabilização económica dos empreendimentos turísticos indicados, em especial dos conjuntos turísticos, tal como se pode verificar nos seguintes exemplos:

a) Para uma área total de 10 ha:

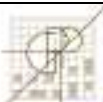
Ind ocup	área (ha)	ocupação solo (m ²)
0,1	3	3000
0,01	7	700
	10	3700

≈ 8000 m² de área de construção

Considerando que o estabelecimento hoteleiro obrigatório na tipologia de conjunto turístico tem um mínimo de 4 estrelas, e considerando uma dimensão

Discussão Pública
4/Participação - Erro! Nome desconhecido de propriedade

C:\Users\mccorredor\Documents\OT-GIPP\Consulta Pública\Referenciais\PRCT-N-OT-N-OT-N-GIPP.doc
04/09/2009



GIPP, Lda.
 Gestão Integrada de Projectos e Planeamento

CCDA-B
 PROT-M

média por unidade de alojamento de 50 m² de área de construção, para um hotel de 40 unidades de alojamento são necessários 2000 m² de área de construção, o que, considerando 3 pisos, utiliza 666 m² de implantação, sobram 3034 m² de área de implantação, correspondendo a um máximo de 6068 m² de área de construção para os restantes meios de alojamento e para as instalações correspondentes ao estabelecimento de restauração, aos equipamentos comuns e aos equipamentos de animação autónomos.

Supondo que apenas é necessário 1/3 da área de implantação nestes equipamentos, restam cerca de 2000 m² para a implantação das unidades de alojamento associadas ao aldeamento ou aldeamentos, o que corresponde apenas a cerca de 20 moradias, o que é manifestamente pouco para viabilizar o empreendimento.

Para este exemplo, o índice de construção correspondente é de **0,08**.

b) Para uma área total de 100 ha:

Ind ocup	área (ha)	ocupação solo (m ²)
0,1	3	3000
0,01	97	9700
	100	12.700

≈ 26.700 m² de área de construção

Para um hotel de 80 unidades de alojamento são necessários 4000 m² de área de construção, o que, considerando 3 pisos, utiliza 1333 m² de implantação, sobram 11.367 m² de área de implantação, correspondendo a um máximo de 22.734 m² de área de construção para os restantes meios de alojamento e para as instalações correspondentes ao estabelecimento de restauração, aos equipamentos comuns e aos equipamentos de animação autónomos.

Para este exemplo, o índice de construção correspondente é de **0,03**.

c) Para uma área total de 150 ha:

Ind ocup	área (ha)	ocupação solo (m ²)
0,1	3	3000
0,01	147	14.700
	150	17.700

≈ 36.700 m² de área de construção

Discussão Pública
C:\Users\jcs\Documents\OT-4\PROT Consultas Públicas\Relatório\CCDA-B\PROT-M\OT-4\OT-4-2009.doc

2ª Participação - Erro! Nome desconhecido da própria

10-09-2009



GIPP, Lda.

Centro Integrado de Protección e Planificación

CTMA

1997-98


Considerando as mesmas condições do exemplo anterior, a área máxima de construção para os restantes meios de alojamento e para as instalações correspondentes ao estabelecimento de restauração, aos equipamentos comuns e aos equipamentos de animação autónomos é de 32.734 m², o que corresponde a um índice de construção para a totalidade de **0,02**.

É de referir ainda que qualquer equipamento de animação autónomo utiliza área de construção, muito embora existam grandes diferenças de acordo com o tipo de equipamento, o que irá também condicionar a escolha, por parte dos promotores, em relação aos equipamentos a incluir no conjunto turístico. Por exemplo, a área de construção necessária para um centro de congressos ou um centro de talassoterapia ou spa é manifestamente superior à área de construção necessária para um campo de golfe ou uma marina, diminuindo, no primeiro caso, a área de construção destinada a unidades de alojamento, o que terá como consequência a aposta, por parte dos promotores, em equipamentos que necessitem de menor área de construção, diminuindo na prática o leque de oferta.

Por outro lado, e como se pode verificar nos exemplos apresentados, a aplicação do índice de 0,1 a uma área definida independentemente da área total do empreendimento penaliza os empreendimentos com maior área. Depreende-se portanto que os pequenos resorts vão ser preferidos, o que poderá ter como consequência um maior parcelamento e uma maior dispersão da edificação em solo rural.

Comparando as áreas de construção permitidas por esta norma com as áreas de construção de conjuntos turísticos em outras zonas do país, verifica-se uma forte discrepância. A título de exemplo, vejam-se os índices de construção dos conjuntos turísticos existentes e aprovados no concelho de Óbidos:

Condomínios turísticos	Área (ha)	UA	casas	m² construção	Iu	
Praia d'el Rey - Bêltico	-	510	1020	51.000	0,12	
PU Turisbel/ Casalito	-	100	200	10.000	0,06	
Falésia d'el Rey	230	520	3000	120.000	0,05	
Quintas d'Óbidos	57,6	143	918	41.450	0,07	
Born Sucesso	1ª/2ª	153	721	3122	113.500	0,07
	3ª	53,7	250	1128	39.000	0,07
Royal Óbidos	129,3	550	2200	80.000	0,06	
PPP Salibraís/ Franco/Valouros	192,1	-	2500	100.000	0,06	
Born Sucesso	4ª	52,1	236	1092	37.480	0,07



GIPP, Lda.
Gestão Integrada de Projectos e Planeamento

CCDR-RI
PROT-RI

4. Comparação com POA

Os Planos de Ordenamento de Albufeira em vigor têm regras para ocupação turística que diferem fortemente das previstas no documento em discussão pública, como se pode ver nos exemplos apresentados em seguida:

a) POA Touvedo e Alto Lindoso: São consideradas "Áreas de Interesse Turístico", abrangidas por UOPG e sujeitas a PMOT's. Os PMOT's devem prever empreendimento(s) turístico(s), obedecendo, na maior parte dos casos, aos seguintes índices: $CAS \leq 0.125$ e $COS \leq 0.25$, sendo que o espaço urbanizável é $\leq 20\%$ da área total da UOPG e o número máximo de pisos - 2.

b) POA Crestuma e Leiróia: São previstas "Áreas com Vocação Turística" sujeitas às seguintes disposições:

Sem prejuízo das disposições constantes no presente Regulamento, bem como na legislação específica aplicável, nas áreas com vocação turística existentes e previstas são permitidas obras de construção, reconstrução, de conservação e de ampliação nas seguintes condições:

a) A área total de implantação das construções afectas aos empreendimentos turísticos não pode ser superior a 10% da área total do terreno, com excepção das áreas com vocação turística existentes e previstas com áreas inferiores a 2ha, nas quais a área de implantação máxima admitida para as construções afectas aos empreendimentos turísticos é de 1500m², independentemente da área total do terreno;

b) As novas construções ou ampliações não podem ter mais do que dois pisos acima da cota natural do terreno, admitindo-se, excepcionalmente, três pisos para os estabelecimentos hoteleiros;

c) POA do Azibo: É prevista uma "Área Reservada a Infra-estruturas Hoteleiras". As propostas de ocupação destas áreas deverão observar os seguintes indicadores urbanísticos:

Índices de ocupação/impermeabilização máxima - 25%;


Limite da cêrcea - rés-do-chão +1;

Discussão Pública

D:\Arquivos\consultas\consultas\PROT-RI\Consultas Públicas\Albufeira\PROT-RI\GIPP-RI.doc

4/4 Participação - Erro! Nome desconhecido da propriedade

03/09/2009



GIPP, Lda.
Gestão Integrada de Projectos e Planeamento

CCDR-R
PROT-R

d) POA de Vilar: São previstas "Áreas de Interesse Turístico", abrangidas por UOPG e sujeitas a PMOT's. Os PMOT's devem prever empreendimento(s) turístico(s), obedecendo, na maior parte dos casos, aos seguintes índices: CAS $\leq 0,15$ e nº máximo de pisos 2, sendo a área urbanizável para tal ≤ 2 ha.

e) POA Régua-Carrapatelo: São previstos "Espaços de Vocação Turística". Na ocupação destes espaços, deverá ser assegurada a integração das edificações de forma a preservar o coberto vegetal natural e a garantir a adequada integração paisagística.

d) POA Caniçada: São previstos "Espaços Turísticos Propostos". Devem observar, em relação à parcela a afectar, os seguintes parâmetros: Número máximo de 2 pisos acima do solo; CAS máximo de 0,30 e COS e CIS máximo de 0,35.

Daqui se conclui que os parâmetros de utilização comumente utilizados para áreas turísticas, apesar de díspares, são sempre superiores aos propostos pelo PROT-N.

5. Comparação com outros PROT

Por outro lado, outros Planos Regionais de Ordenamento do Território, como o do Algarve e o do Oeste e Vale do Tejo, onde a pressão do turismo se faz sentir com mais presença do que no Norte, têm optado por estabelecer parâmetros de ocupação em função do n.º de camas por hectare e não da ocupação do solo, o que se afigura mais adequado tendo em conta que, nos casos de ocupação turística, mais do que a área de construção, é o n.º de camas que exerce pressão sobre o território. Esta diferenciação permite igualmente que a escolha do equipamento de animação autónomo seja feita em função do carácter que se pretende imprimir ao empreendimento e não da menor área de construção utilizada.

Refira-se ainda os parâmetros de edificabilidade previstos nestes PROT para ocupações de carácter turístico:

Discussão Pública

C:\Users\... \Documents\OT-2009\OT-2009\Dados\Relatório\OT-2009-OT-2009-OT-2009.doc

4/4 Participação - Erro! Nome desconhecido de propriedade

0-ABR1602



GIPP, Lda.
Gestão Integrada de Projectos e Planeamento

CCDR-R
PROT-R

- **PROT-AL:** densidade de 60 camas por hectares aplicáveis a 30% da área total do empreendimento (considerada como a área urbanizável); no caso de parcelas ocupadas exclusivamente com hotéis ou pousadas a densidade sobe para 100 camas por hectare. Em áreas protegidas, estes valores descem para 20 camas por hectare, podendo ser de 30 camas por hectare em parcelas ocupadas exclusivamente com hotéis ou pousadas.
- **PROT-OVT:** densidade de 50 camas por hectares aplicáveis a 40% da área total do empreendimento (considerada como a área urbanizável).

Como se pode ver, estes PROT estabelecem que a aplicação dos índices é feita a uma percentagem da área total do conjunto e não a um valor absoluto, o que, tal como se demonstrou acima, penaliza os empreendimentos com maior área de terreno.

5. Sugestões de alteração da norma

Em síntese, considera-se que esta norma terá como efeito uma diminuição da competitividade da região Norte no que respeita ao sector do turismo, sobretudo em relação a outras regiões que se apresentam já mais atractivas para este sector. De facto, ao diminuir a capacidade edificatória em relação ao aumento da área do empreendimento, penaliza-se a implantação de conjuntos turísticos com massa crítica suficiente para um efectivo aumento da qualidade da oferta, reduz-se a área de construção afecta aos equipamentos de utilização comum e de animação autónomos e contribui-se para um maior fraccionamento e uma maior dispersão da edificação no solo rural.

Tendo em conta o exposto, propõe-se a alteração da norma com a utilização de critérios idênticos aos dos restantes PROT, em função do n.º de camas, com a aplicação do índice a definir a uma percentagem da área total do empreendimento, considerada como "área urbanizável" deste. Poderá, tal como no PROT-OVT, este valor ser de 50 camas por hectare aplicáveis a uma área até 40% da área total do empreendimento.

Discussão Pública
Participação - Errat Name desconhecido da proprie

C:\Users\... \Documents\... \PROT\Consultas Públicas\Região\PROT-R\CCDR-R\GIPP, Lda.
0.000000

As questões e sugestões avançadas revelaram-se pertinentes pelo que, depois de devidamente ponderadas, conduziram à introdução de diversos ajustamentos nos locais próprios do conteúdo do Plano.

Nomeadamente quanto à primeira questão suscitada, reformularam-se alguns dos textos iniciais do documento, tendo-se transformado a "Nota Introdutória" num verdadeira "Introdução" integrante do Plano, e procedido a uma re-escrita do capítulo "I – Uma Visão para a Região" e dos subcapítulos "II.1- Eixos Estratégicos" e "II.2 – Modelo Territorial (2.1 – Esquema Global e 2.2.A – Sistema Urbano)" do capítulo II da Proposta de Plano.

Relativamente às restantes questões, elas foram de uma forma geral acolhidas, com alterações introduzidas no número 3 da Directriz D12.8 e nos números 1, 2, 8, 9 e 10 da Directriz D12.9.

Contribuição para a discussão 32 – Nome da Entidade: Instituto Politécnico de Bragança

Comentário:

Comentário em Ficheiro:

[Coment IPB PROT.doc \(Microsoft Word Document 64Kb\)](#)

2

Resumo

O Instituto Politécnico de Bragança, no âmbito do processo de consulta pública do Plano Regional de Ordenamento do Território da região Norte – PROT – NORTE, sente-se no dever de contestar alguns aspectos do plano, por considerar que eles são fortemente condicionantes do desenvolvimento da região no seu todo, mas, muito particularmente, da sub-região de Trás-os-Montes e Alto Douro (TMAD).

Desde logo, ao nível dos grandes objetivos e orientações estratégicas, o PROT-NORTE exclui a região de TMAD das políticas de reforço dos equipamentos de Ciência e Tecnologia e de promoção da inovação e Competitividade, contrariando as políticas nacionais de Ciência e Tecnologia e o cenário do “Norte em Rede” e a visão “polioéntrica de desenvolvimento”, que ele próprio anuncia como desejável.

As enormes potencialidades que decorrem da posição geoestratégica de TMAD não são convenientemente valorizadas no PROT – Norte. O plano atribui uma importância muito desigual à cooperação Norte de Portugal - Galiza em relação à cooperação com Castilla León. Em particular, no segundo caso, não valoriza as enormes potencialidades de inovação e desenvolvimento empresarial que podem decorrer da proximidade com alguns dos centros de conhecimento e pólos tecnológicos mais importantes de Espanha.

O modelo territorial do PROT - NORTE é monocêntrico, na medida em prevê a concentração de funções urbanas no arco metropolitano do Porto e o esvaziamento funcional da generalidade da estrutura urbana de Trás-os-Montes e Alto Douro. Em particular, não é aceitável i) que o modelo territorial preveja a desqualificação de Bragança para o nível de cidade regional; iii) que não seja atribuído a Mirandela o nível de cidade regional, tendo em conta o importante conjunto de funções de nível regional que esta cidade desempenha; iii) que não seja atribuído um nível funcional supra-municipal a vários pólos urbanos de TMAD; iv) e que o nível de conectividade previsto para a ligação Vila Real - Bragança seja inferior ao que se prevê para Porto - Vila Real.

O modelo territorial do PROT – NORTE contraria ainda o PNPOT, nomeadamente porque: i) ignora a definição do sistema urbano regional Bragança-Macedo-Mirandela-Valpaços-Chaves, desvalorizando-o relativamente ao sistema urbano Vila Real-Régua-Lamego; ii) e porque não atribui o estatuto de “centralidade potencial” a Moncorvo.

Por fim, consideramos ainda que o modelo territorial do PROT – NORTE é ineficiente na medida em que concentra a generalidade das funções urbanas supra-municipais no arco metropolitano do Porto, desaproveitando recursos e potencialidades já existentes na região.

1. O PROT-NORTE e a estratégia para a Inovação e Competitividade

O PROT-NORTE é um instrumento da política nacional de ordenamento do território que define o quadro estratégico de ordenamento e desenvolvimento da região. Ao PROT cabe traçar o modelo de organização do território regional, definindo um conjunto de opções estratégicas que condicionam e orientam as actividades económicas e as políticas públicas.

Em matéria de inovação e competitividade o PROT – NORTE definiu como orientações estratégicas:

"Reordenar e qualificar os espaços de localização empresarial na lógica de disponibilização de espaços de qualidade e de concentração de recursos qualificados, para maior atractividade de I&D, de fomento e economias de aglomeração e de densificação das interações criativas e inovadoras;"

e
"Estruturar a rede de instituições de Ensino Superior, de I&D, Centros Tecnológicos e Áreas de Localização Empresarial tendo em vista consolidar pólos de competitividade articulados pelas novas condições de acessibilidade;"

No seguimento destas orientações estratégicas o PROT estabelece que as políticas públicas de inovação e competitividade devem assentar, nomeadamente:

"a) No sistema científico e tecnológico, sobretudo no sistema de ensino superior da Região, intensificando a formação de jovens nas áreas tecnológicas consideradas prioritárias e promovendo a valorização e difusão da ciência e tecnologia, bem como a sua interacção com outras organizações, nomeadamente empresariais e associativas;

b) Na estruturação da rede de instituições de Ensino Superior, de I&D e Centros Tecnológicos tendo em vista consolidar pólos de competitividade articulados pelas novas condições de acessibilidade;

....
g) Numa rede de parques de ciência e tecnologia, incluindo incubadoras de base tecnológica, de forma a garantir uma efectiva interligação entre os vários produtores, distribuidores e utilizadores do conhecimento, promovendo, simultaneamente, a amarração do tecido científico e tecnológico ao tecido económico e empresarial;

h) Na consolidação da rede de centros tecnológicos da Região (entendidos como estruturas difusoras de conhecimento aplicado), promovendo a criação, quando são manifestas as falhas de mercado, de novas estruturas que permitam a disseminação de competências científicas e tecnológicas em áreas onde, por um lado, existe, pelo menos de forma estruturada, esse défice de oferta ("biotecnologia", "agro-alimentar", "energia", "saúde") e, por outro, os padrões regionais de especialização produtiva, associadas a certas apostas estratégicas, constituem um importante potencial de crescimento regional;

...."

Para operacionalizar estas orientações estratégicas o PROT define directrizes de actuação e os correspondentes instrumentos e responsáveis. Em particular, estabelece a directriz D02.01, da responsabilidade da Tutela da Ciência Tecnologia e Ensino Superior e a directriz D02.02 da responsabilidade da CCDR, da seguinte forma:

"D02.01 Rede Institucional de Competências:

Consolidar a rede de instituições de ensino superior e de investigação científica e tecnológica da Região, reforçando as competências de I&D, em especial nas áreas que podem promover o mercado de serviços, designadamente tecnológicos, o perfil de actividades regional, e fomentando processos de inovação e dinamização dos clusters regionais de actividades.

D02.02 - Rede de P&D

Apoiar a consolidação da rede regional de Parques de Ciência e Tecnologia e fomentar a implementação de plataformas para a prestação de serviços tecnológicos de elevado valor acrescentado."

Este conjunto articulado de objectivos estratégicos e de directrizes orientadoras para as políticas públicas de inovação e competitividade tem, depois, uma desagregação ao nível dos objectivos propostos para cada uma das sub-regiões da região Norte que o PROT considera: região urbano-metropolitana do Noroeste, Douro e Alto Trás-os-Montes e Minho-Lima. Assim, nas opções para o desenvolvimento do Território da primeira sub-região – o arco metropolitano do Porto, define-se, entre outros, o seguinte objectivo: *"Consolidar uma rede de espaços qualificados de acolhimento de actividades inovadoras e de base tecnológica"*; para o Minho-Lima, o PROT inscreve igualmente um objectivo estratégico neste domínio: *"Criar, num quadro de cooperação transfronteiriça, uma rede de espaços de qualidade de aglomeração de parques empresariais e tecnológicos que se insiram nos clusters do Norte litoral e da Galiza"*. Porém, nenhum dos objectivos estratégicos definidos para a região do Douro e Alto Trás-os-Montes se orienta no sentido de promover políticas de inovação e competitividade com base em estruturas de Ciência e Tecnologia sediadas na região.

Poder-se-ia pensar que se trata apenas de uma questão de redacção dos grandes objectivos estratégicos, a qual nada tem a ver com o seu desenvolvimento no detalhe do Plano. Porém, como se mostra de seguida, esta é uma orientação muito vinculada e coerente ao longo de todo o desenvolvimento do Plano. Em termos gerais, pode afirmar-se que o PROT organiza territorialmente a concretização do objectivo estratégico de *"promover a intensificação tecnológica da base produtiva regional"* com base na concentração de recursos de inovação e desenvolvimento tecnológico exclusivamente no arco metropolitano do Porto e, complementarmente, na região litoral a norte do Porto, no quadro da cooperação transfronteiriça com a Galiza.

Note-se que este modelo de concentração territorial dos recursos contraria frontalmente o cenário desejável do *"Norte Em Rede"* e da visão *"polioéntrica de desenvolvimento"* que o o NORTE 2015 anunciava e que o PROT assegura retomar, na medida em que selecciona em exclusivo o arco metropolitano do Porto e o litoral para a aplicação destas políticas.

Por outro lado, este modelo colide também abertamente com as políticas nacionais de Ciência e Tecnologia. De facto, a rede polinucleada que compõe o Sistema Nacional de Ciência e Tecnologia, desenvolve-se de forma territorialmente homogénea, envolvendo três grandes núcleos em torno dos sistemas metropolitanos de Lisboa, Porto e Coimbra-Aveiro em complementaridade com um polo em cada capital de Distrito, com forte articulação regional, materializado numa Universidade ou Instituto Politécnico.

No PNPOT, a este propósito, refere-se: *"A Área Metropolitana de Lisboa é o principal pólo de concentração de actividades avançadas de ciência e tecnologia, assumindo um papel destacado como localização das instituições e recursos do Sistema Científico e Tecnológico Nacional (SCTN). Ainda que com menos relevo, emergem no mapa da ciência e da tecnologia em Portugal, além do Porto, as cidades médias com universidades de maior expressão: Coimbra, Braga/Guimarães, Aveiro, Évora e Faro, bem como Viseu, Vila Real, Bragança e Leiria."*

O PROT-NORTE parece ignorar a rede de instituições de ensino superior que dispõe na região e a sua capacidade de concorrerem para os objectivos de promoção da inovação e competitividade.

Conclusão 1:

Ao nível dos grandes objectivos e orientações estratégicas, o PROT-NORTE exclui a região do Douro e Alto Trás-os-Montes das políticas de reforço dos equipamentos de Ciência e Tecnologia e de promoção da inovação e Competitividade, contrariando as políticas nacionais de Ciência e Tecnologia e o cenário do "Norte em Rede" e a visão "poliocéntrica de desenvolvimento" que ele próprio anuncia como desejável.

2. Valorização da posição geoestratégica, relações com o exterior e cooperação Transfronteiriça

O PROT estabelece como objectivo estratégico para a região Norte *"Reforçar a cooperação transfronteiriça e transnacional, valorizando especializações, complementaridades e sinergias para o desenvolvimento de projectos de dimensão europeia"*.

Este objectivo global tem configurações distintas ao nível sub-regional. No caso do Douro e Alto Trás-os-Montes define-se como objectivo estratégico: *"reforçar a cooperação transfronteiriça, promovendo a cooperação inter-urbana para liderar projectos de valorização do território transfronteiriço e de exploração dos mercados de proximidade."*

No caso do Minho-Lima os objectivos estratégicos nesta área são mais ambiciosos:

"Assumir o carácter estratégico da cooperação transfronteiriça, dando-lhe tradução no modelo de organização do território, incluindo a integração do Caminho de Santiago português, e nas redes de infra-estruturas e equipamentos;

criar, num quadro de cooperação transfronteiriça, uma rede de espaços de qualidade de aglomeração de parques empresariais e tecnológicos que se insiram nos clusters do Norte litoral e da Galiza;

....

Desenvolver acções que explorem a localização privilegiada no eixo Porto -Vigo – La Coruña, em particular de reforço da capacidade de atracção de novas funções para os centros urbanos de fronteira."

..."

Ou seja, enquanto que no caso do Minho-Lima se considera este objectivo como estratégico, "dando-lhe tradução no modelo de organização do território", no caso de Trás-os-Montes não se pretende mais do que promover projectos de *"valorização do território transfronteiriço e de exploração dos mercados de proximidade"*.

Esta desigualdade de importância que o PROT dá à cooperação Norte de Portugal – Galiza em relação ao eixo de cooperação com Castilla León é, verdadeiramente, uma das grandes fraquezas estratégicas do Plano.

Trás-os-Montes e Alto Douro apresenta uma situação geográfica muito particular, considerando o território continental português no seu todo: constituindo um dos vértices do "rectângulo", tem a particularidade de nos seus dois lados exteriores fazer fronteira com Espanha. Para além de uma fronteira longa, esta singularidade geográfica coloca TMAO no Centro de um semicírculo de notória

proximidade com um conjunto importante de cidades espanholas: Orense e León a Norte e Valladolid, Zamora e Salamanca a Este. Qualquer destas cidades fica mais próxima de Bragança do que o Porto.

Acresce que no conjunto destas cidades se situam três das Universidades espanholas mais importantes e alguns dos Parques Tecnológicos e Centros de Investigação de maior sucesso. A região tem, assim, grande proximidade geográfica com a rede de Parques Tecnológicos de Castilla e León: Parque Tecnológico de León, de Boecillo/Valladolid; de Burgos e de Salamanca. Em torno destes parques estão-se a desenvolver os centros neurálgicos de alguns clusters de maior importância, em particular os clusters das energias renováveis e da biotecnologia.

As instituições de ensino superior da região, percebendo a importância estratégica desta proximidade, têm vindo a estreitar relações com estas Universidades e Centros Tecnológicos através de múltiplas formas de cooperação. Em paralelo, as empresas e os Centros de competências tecnológicas espanhóis estão a olhar para TMAD com muito interesse, vendo aqui uma oportunidade de instalar centros de produção e de desenvolvimento que lhes permitam diversificar mercados.

Desaproveitar as potencialidades que a proximidade com estes importantes mercados e centros de competências espanhóis pode proporcionar, esvaziando TMAD de todos os pólos de competitividade, é um enorme erro estratégico.

Conclusão 2:

O PROT – Norte atribui uma importância muito desigual à cooperação Norte de Portugal - Galiza em relação à cooperação com Castilla León. No segundo caso não valoriza as enormes potencialidades de inovação e desenvolvimento empresarial que podem decorrer da proximidade com alguns dos centros de conhecimento e pólos tecnológicos mais importantes de Espanha.

3. O Modelo Territorial e o Sistema Urbano

O sistema urbano e o sistema de conectividade são os elementos estruturantes do Modelo Territorial e aqueles que mais condicionam as opções estratégicas no que respeita à configuração das políticas públicas e consequente distribuição de recursos.

O sistema urbano no PROT – NORTE inclui cinco elementos hierarquicamente diferenciados: i) a aglomeração metropolitana do Porto; ii) Cidades de equilíbrio regional; iii) Cidades Regionais/conjunto de cidades regional; iv) Cidades Regionais/conjunto de cidades regional e v) Centros estruturantes municipais. A cada um destes níveis de pólos urbanos correspondem funções hierarquicamente diferenciadas tendo em conta a abrangência territorial dessas funções: desde o nível municipal até ao nível regional. A aglomeração metropolitana do Porto assume a posição cimeira na estrutura urbana regional, devendo afirmar-se nacional e internacionalmente como um importante pólo de competitividade.

A estrutura urbana traça, pois, um quadro orientador para as políticas públicas. As funções de topo, como sejam "o desenvolvimento de serviços avançados, sustentados na capacidade de formação

superior, na presença de centros de I&D de excelência e nos centros tecnológicos” ficam reservadas para as cidades de equilíbrio regional e para a aglomeração urbana do Porto.

Analisando a definição objectiva do sistema urbano e do modelo territorial não podemos deixar de manifestar o nosso desacordo relativamente a alguns dos seus aspectos, em particular porque este modelo territorial é: i) **monocêntrico** e não policêntrico, como anunciado nos seus objectivos gerais, uma vez que concentra quase todas as funções de abrangência regional no arco metropolitano do Porto, esvaziando uma boa parte da região; ii) é **não conforme** com as políticas nacionais de ordenamento do território, na medida em que contraria frontalmente o PNPDOT e iii) **ineficiente**, tendo em conta que desaproveita recursos e potencialidades que poderiam contribuir decisivamente para o desenvolvimento da região. Justificamos de seguida cada uma destas críticas ao modelo territorial apresentada.

i) Modelo territorial monocêntrico

A afirmação do arco metropolitano do Porto como um dos principais pólos de competitividade nacional, reforçando a sua importância no contexto nacional e internacional é um objectivo de inquestionável interesse para o país e para a região e, de resto, já inscrito no PNPDOT. Contudo, este propósito não pode ser atingido à custa do esvaziamento da região, pelo contrário, deve ser acompanhado por um desenvolvimento sustentado e territorialmente coeso da região no seu conjunto. Para tal, algumas funções que correspondem ao conceito de “cidades de equilíbrio regional” devem ser distribuídas numa visão policéntrica da região e ancoradas nas diferentes características e especializações produtivas regionais. Uma destas funções, de maior relevância e que provavelmente melhor distinguirá os conceitos de “cidade de equilíbrio regional” e de “cidade regional” é a que se relaciona com o desenvolvimento de serviços avançados, sustentados na capacidade de formação superior, na presença de centros de I&D e de centros tecnológicos. Estes serviços existem actualmente no arco metropolitano do Porto (envolvendo as Universidades do Porto e Minho e os Politécnicos do Porto e do Cávado e do Ave), em Viana do Castelo (IPVC), Vila Real (UTAD) e Bragança (IPB). Porquê, então, não definir estes pólos urbanos como cidades de equilíbrio regional, ignorando as funções já aí existentes actualmente?

Contrariamente ao que seria expectável, considerando o nível funcional dos pólos urbanos actualmente existente e o quadro de políticas nacionais, o PROT define como cidades de equilíbrio regional apenas Braga e Vila Real. Braga integra o arco metropolitano do Porto e, portanto, está-lhe, à partida, atribuído um nível funcional hierarquicamente superior. Importa, neste caso, precisar o seu papel no seio do arco metropolitano. Já quanto a Vila Real, a atribuição desta classificação funcional é vaga e modestamente explicada, recorrendo à sua proximidade geográfica com a Régua e Lamego e à situação de fronteira entre Trás-os-Montes e Alto Douro e a região metropolitana do Porto. Este argumento é absolutamente incompatível com uma visão policéntrica de organização do território. Em nada contribui para o desenvolvimento sustentado de Trás-os-Montes uma área urbana de fronteira com o grande centro urbano do Porto. Trás-os-Montes e a região necessitam centros urbanos verdadeiramente ancorados na região e com um nível funcional compatível com o seu desenvolvimento

sustentado. Esta definição do pólo urbano de Vila Real, nada mais acrescenta do que agregá-lo ao Arco Metropolitano do Porto, reforçando a visão monocêntrica deste modelo territorial. A definição do nível funcional de Vila Real mereceria um outro estatuto, dotado de maior autonomia e mais ancorado na especificidade do tecido produtivo da região e na excelência das capacidades científicas e tecnológicas.

A desqualificação de Bragança para o nível de cidade regional é ainda mais incompreensível. Esta cidade, como mostram claramente os estudos sectoriais e sub-regionais do PROT, tem actualmente um nível funcional semelhante ao de Vila Real. Está aí sediado um dos maiores institutos Politécnicos do País e, como o revelam todos os indicadores, aquele que possui melhores capacidades científicas e tecnológicas. Acolhe uma população estudantil de dimensão semelhante, ou ligeiramente superior, àquele que Vila Real recebe. A cidade de Bragança, como acima se referiu, tem uma posição geoestratégica muito particular e de maior importância no contexto ibérico. Como pode, então, o PROT pretender desqualificar este pólo urbano desaproveitando as capacidades e potencialidades aí existentes?

O próprio modelo de conectividade é igualmente incompreensível: se o plano rodoviário nacional define o mesmo nível de conectividade entre o Porto e a Fronteira de Quintanilha, passando por Murça, Mirandela, Macedo e Bragança, porque razão o PROT – Norte inferioriza o nível de conectividade de Vila Real até Bragança?

Mas não é só ao nível dos pólos urbano de nível superior que este modelo territorial é marcado por um profundo monocentrismo. Com a excepção de Bragança, Chaves, Mirandela e Macedo em conjunto e Régua e Lamego em conjunto, todos os restantes centros urbanos da região são remetidos para o minimalista nível funcional do município, pouco mais do que a Câmara Municipal, portanto. O objectivo de promover o desenvolvimento do Douro e de Alto Trás-os-Montes é incompatível com o esvaziamento dos seus centros urbanos de competências funcionais.

Conclusão 3:

O modelo territorial do PROT - NORTE é monocêntrico na medida em que prevê a concentração de funções urbanas no arco metropolitano do Porto e o esvaziamento funcional da generalidade da estrutura urbana de Trás-os-Montes e Alto Douro. Em particular, não é aceitável i) que o modelo territorial preveja a desqualificação de Bragança para o nível de cidade regional; ii) que não seja atribuído a Mirandela o nível de cidade regional, tendo em conta o importante conjunto de funções de nível regional que esta cidade desempenha; iii) que não seja atribuído um nível funcional supra-municipal a vários pólos urbanos de TMAD, em particular Valpaços, Miranda do Douro, Mogadouro, Moncorvo, entre outros; iv) que o nível de conectividade previsto para a ligação Vila Real Bragança seja inferior ao que se prevê para Porto - Vila Real

- ii) O modelo territorial proposto é não conforme com a política nacional de ordenamento do território

A política nacional de ordenamento do território estabelece uma hierarquia de Planos. Em concreto, o PROT tem obrigatoriamente que respeitar as orientações definidas pelo Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território – PNPOT, as normas que contrariem este quadro orientador de topo ficam, à partida, feridas de nulidade.

Ora o PROT proposto desrespeita claramente, na definição do sistema urbano, as orientações do PNPOT, em particular na sub-região de TMAD. De facto, o PNPOT estabelece dois “outros sistemas urbanos” em TMAD: um que integra Vila Real, Régua e Lamego e parcialmente Chaves e outro Composto pelo arco Bragança, Macedo, Mirandela, Valpaços e Chaves. Estes sistemas urbanos definem centralidades funcionais hierarquicamente abaixo dos três principais sistemas metropolitanos do continente (Lisboa, Aveiro/Viseu/Coimbra e Porto), mas ainda assim determinantes para a definição do sistema urbano nacional. Os “sistemas urbanos regionais devem constituir-se como pólos de competitividade, desta forma ganhando dimensão para qualificar as suas funções urbanas e desenvolver serviços avançados destinados ao mercado nacional e internacional”.

O PROT concretiza a definição de um destes sistemas urbanos (Vila Real, Régua Lamego), mas ignora o outro.

Por outro lado o PNPOT define ainda “centralidades potenciais”, particularmente importantes para o desenvolvimento de regiões de baixa densidade. O PNPOT caracteriza estes pólos urbanos da seguinte forma: “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, projectando a sua influência sobre o território rural envolvente (Valença; Ponte de Lima/Ponte da Barca; Moncorvo; Coruche; Alvalade/Ermidas; Ourique/Castro Verde)”. Assim, em TMAD o PNPOT determina a definição de Moncorvo como uma centralidade potencial, porém o PROT ignora esta determinação, numa região particularmente deprimida, mas, simultaneamente, dotada de importantes recursos e potencialidades de desenvolvimento.

Conclusão 4:

O modelo territorial do PROT – NORTE contraria o PNPOT, nomeadamente porque: i) ignora a definição do sistema urbano regional Bragança-Macedo-Mirandela-Valpaços-Chaves, desvalorizando-o relativamente ao sistema urbano Vila Real-Régua-Lamego; e porque não atribui o estatuto de “centralidade potencial” a Moncorvo.

- iii) O Modelo territorial é ineficiente

Consideramos ainda que o Modelo territorial gera ineficiências porque desaproveita recursos e potencialidades já existentes na região (caso mais flagrante de Bragança) e porque concentra funções

importantes exclusivamente no arco metropolitano do Porto. A ancoragem das potencialidades e especificidades regionais em pólos urbanos dotados de capacidade para promover a modernização tecnológica do tecido produtivo e alavancar o desenvolvimento, que uma visão verdadeiramente policêntrica permitiria, fica assim comprometida. Este modelo territorial pode promover a curto prazo a afirmação nacional do arco metropolitano do Porto, porém, a médio – longo prazo, esta afirmação ficará necessariamente comprometida, por não estar ancorada no desenvolvimento sustentado e policêntrico da região.

Conclusão 5

O modelo territorial do PROT – NORTE, concentrando a generalidade das funções urbanas supra-municipais no arco metropolitano do Porto é gerador de ineficiência desaproveitando recursos e potencialidades já existentes na região.

Para além de algumas afirmações que não correspondem ao âmbito normativo de um PROT (plano estratégico de estruturação do território e dos usos do solo no âmbito regional) nem apresentam qualquer justificação concreta, tais como “o PROT-N exclui a região TMAD das políticas de reforço dos equipamentos de ciência e tecnologia e de promoção da inovação e competitividade” e ainda que “o modelo territorial do PROT-N é monocêntrico, na medida em (que) prevê a concentração de funções urbanas no arco metropolitano do Porto e o esvaziamento funcional da generalidade da estrutura urbana de TMAD”, a contribuição do IPB apresenta várias sugestões que mereceram ponderação.

Ponderados os fundamentos apresentados, e após uma reflexão global sobre o Modelo Territorial, procedeu-se a ajustamentos no mesmo, cujo resultado da ponderação das questões e sugestões colocadas conduziu a uma reformulação dos textos da Proposta de Plano referentes ao Modelo Territorial (Esquema Global e Sistema Urbano), que se reproduzem na Parte II do presente documento.

Em todo o caso, esclarece-se que embora não se possa falar de “desqualificação”, pois trata-se de um nível funcional cuja designação foi criada por este Plano, sem precedentes noutros documentos de ordenamento do território, entendeu-se a cidade de Bragança deveria integrar o nível das Cidades de Equilíbrio Territorial.

Por outro lado, o eixo Mirandela / Macedo foi reafirmado como conjunto regional de cidades, enquanto que o eixo Moncorvo / Foz Côa passa a centro estruturante sub-regional dando seguimento a uma sugestão do PNPOT e considerando ainda que, relativamente a estes aglomerados, foi elaborado um plano estratégico do eixo urbano.

O sistema urbano “Bragança / Macedo / Mirandela / Valpaços / Chaves”, que não é um eixo mas sim um quadrilátero, estava claramente representado no modelo territorial proposto e continua na sua versão reformulada, com a indicação de níveis de conectividade relevantes entre os vários centros urbanos. Aliás, na reformulação do modelo territorial incluiu-se a representação do potencial de extensão da conectividade entre as cidades de Bragança e Chaves, fechando o lado Norte do quadrilátero, apesar de este ser muito extenso e de baixa densidade. Mas este sistema urbano, bastante difuso, tem de ser considerado conjuntamente com dois grandes eixos estruturantes do território de TMAD e que estão também expressamente considerados no PNPOT: o eixo Norte / Sul – Verín / Chaves / Vila Real/ Régua / Lamego / Viseu e o eixo Poente / Nascente – Vila Real / Mirandela / Macedo / Bragança / Zamora.

No capítulo da inovação e competitividade, nem as directrizes citadas nem as orientações estratégicas que lhes dão enquadramento fazem qualquer referência territorial de localização, nem a favor nem contra ninguém. Em face das políticas nacionais de ciência e tecnologia, os vários pólos de concentração de actividades avançadas nesses domínios deverão apresentar as suas propostas de actuação às respectivas tutelas.

Quanto às articulações transfronteiriças, se é dado um destaque especial à euro-região Norte / Galiza quanto à política do mar, do aproveitamento dos recursos marinhos e do turismo de praia, por motivos óbvios de situação

geográfica, destaca-se, em paralelo, a importância do eixo de articulação do Douro (a maior bacia hidrográfica da Região do Norte e que ocupa a quase totalidade do território de Castela-Leão) e o potencial de Bragança como eco-cidade com vocação transfronteiriça, articulando com Zamora, Valladolid e León. Mas também não se pode esquecer que uma parte significativa da fronteira Norte de TMAD, que chega ao concelho de Vinhais, é vizinha da Galiza, nela se destacando a euro-cidade de Chaves / Verín e a sua ligação com Orense e a parte Poente da auto-via das Rias Baixas.

Quanto à afirmação de que “o modelo territorial do PROT-N é monocentrico, na medida em (que) prevê a concentração de funções urbanas no arco metropolitano do Porto e o esvaziamento funcional da generalidade da estrutura urbana de TMAD”, recorda-se que, embora a aglomeração metropolitana do Porto seja considerada como uma das 76 MEGA (Metropolitan European Growth Areas – ESPON 2005) – em paralelo, na Península Ibérica, com Lisboa, Madrid, Barcelona, Bilbao, Sevilha e Valencia –, sendo-lhe mesmo reconhecida uma elevada capacidade de progressão na fachada atlântica europeia, não há quaisquer disposições no PROT-Norte que impeçam a instalação de equipamento de nível superior fora dos seus limites ou mesmo fora do chamado arco metropolitano. Tais equipamentos, nomeadamente os de I&D em ciência e tecnologia, poderão e deverão localizar-se em cidades regionais ou de equilíbrio territorial, de acordo com as capacidades de cada uma para o acolhimento e desenvolvimento dos mesmos.

Contribuição para a discussão 33 – Nome: Carlos Filipe Lopes Faria dos Santos

Comentários:

3. Relatório do Plano:

Secção	Comentário
	<p><i>A acrescentar a críticas anteriores, na minha opinião, verificam-se também erros na Proposta de Plano, os quais estão patentes na “figura 1 – Modelo Territorial”, do mesmo:</i> http://s245.photobucket.com/albums/gg64/karlussantus/?action=view&at=ModeloTerritorial.jpg</p> <p><i>- conectividade Famalicão-Guimarães, aparece como nível 3, quando é nível 1 (tecido urbano difuso a necessitar de urgente reordenamento, possui os maiores movimentos pendulares inter-concelhos do Norte, se excluirmos o 6 municípios centrais da AMP);</i></p> <p><i>-triangulo urbano Braga-Famalicão-Guimarães, excluindo o eixo que vem do Grande Porto, recebe um nível 3 de conectividade, não recebendo sequer o nível 2, apesar de no próprio plano admitirem que deve ser consolidado, os movimentos pendulares e o facto de se tratarem das 3 localidades com maior índice de centralidade, segundo o estudo do INE, justificavam nível 1;</i></p> <p><i>- Braga-Amares, Braga-Vila Verde, nível 1, relação de “Área Metropolitana” com centralização de emprego e serviços em Braga, só ultrapassada percentualmente pelas relações dos 6 municípios centrais da AMP;</i></p> <p><i>- Braga-Chaves-Bragança nível 3, esta é a RVEAE, além disso serve as AI de Braga, Chaves e Bragança sem qualquer paralelo no novo traçado do IC5, são 3 das principais AI a Norte, definidas pelo estudo do INE de 2004; níveis de conectividade das centralidades às suas áreas de influência aparece omitido, Chaves, Bragança não apresentam conectividades grau 4 aos concelhos que centralizam, grande parte da AI de Braga também foi omitida, como o eixo Braga-Monção (apenas aparece a ligação transfronteiriça servida pela A3), a ligação a Terras de Bouro, Vieira do Minho, no exemplo oposto a esta evidencia, aparece a região servida pela futura CREP, com as conectividades definidas e colocadas no Plano.</i></p>
Programa de Execução	<p>APRECIAÇÃO:</p> <p>Os “níveis de conectividade” representados na Planta do Modelo Territorial, escalados entre o valor 1 e 4, procuram fornecer uma imagem sintética e prospectiva da “força” de relações que podem e devem ser potenciadas no quadro de uma visão policêntrica da rede urbana na Região do Norte. Por exemplo, o arco de “traços” de nível 1 que envolve o ‘quadrado’ representativo do núcleo central da área metropolitana, pretende simbolizar o quadro multilateral de relações <u>de todo o tipo</u> (usando diferentes modos de transporte, telecomunicações, etc.) que possam existir ou vir a constituir-se nesse núcleo central estruturado pelo quase contínuo urbano formado pela cidade do Porto com as cidades existentes nos concelhos de Gondomar, Maia, Matosinhos, Valongo e Vila Nova de Gaia; não representa, por isso, muito embora o esquema gráfico o possa sugerir, os fluxos rodoviários que possam vir a ocorrer na CREP – Circular Regional Externa do Porto, visão que seria altamente redutora e simplista.</p> <p>Serve este exemplo para demonstrar que os “níveis de conectividade” pretendam significar muito mais do que, por exemplo, os movimentos pendulares de tipo casa-trabalho identificados nos mapas de análise e caracterização, muito embora seja lícito interpretar que o cenário prospectivo para que se aponta considere que esses movimentos influenciam a escolha dos níveis estabelecidos, por exemplo, entre Guimarães e as cidades vizinhas e muito próximas de Fafe, Felgueiras e Vizela, ou entre as cidades de Guimarães e Vila Nova de Famalicão em que a relação de interurbanidade já não é do tipo predominantemente suburbana. Outros exemplos similares poderiam ser dados relativamente às cidades de Braga e Vila Real.</p> <p>Sendo aposta estratégica deste PROT a construção de uma rede policêntrica de centros urbanos que apostem em estratégias de complementaridades e em redes de cooperação, é também natural que se venham a aprofundar os níveis de conectividade entre os centros contíguos onde o jogo dessas</p>

Secção	Comentário
	<p>complementaridades é de mais evidente, fácil e de formatação mais eficaz.</p> <p>Por outro lado, outros níveis de conectividade englobam a visão prospectiva que se pretende ver fortalecida no relacionamento da Região do Norte com as regiões vizinhas do Centro de Portugal, da Galiza e de Castela-Leão.</p> <p>Há uma dificuldade objectiva, reconhece-se, de conseguir uma representação gráfica que possa fazer passar esta visão. Ela não resulta de um exercício matemático baseado em diferentes indicadores numéricos, mas antes de uma visão prospectiva de natureza qualitativa a que especialistas de diferentes áreas chegaram de forma consensual. É difícil que o grafismo não conduza à tentação de ler os traços dos níveis de conectividade como rodovias de ligação (simplesmente auto-estradas, até). Essa leitura ocorreu e esteve na base de algumas objecções também colocadas no Parecer Final da Comissão Mista de Coordenação do PROT, mas os esclarecimentos dados no “Relatório de Ponderação” foram aceites e não mereceram qualquer comentário de insatisfação na presente Discussão Pública.</p> <p>Pode pois concluir-se que o tema está perfeitamente esclarecido apesar do voluntarismo que essa representação não deixa de incorporar e que na versão final se alarga à decisão considerada ajustada de também marcar o potencial de extensão de conectividade entre as cidades de Braga, Chaves, Bragança, quando for fisicamente operada a beneficiação plena das estradas que as ligam, conforme proposta deste Plano. Com esta opção pretende-se reforçar o papel dessas cidades e expressar um sinal de coesão territorial perante sedes de concelho afastadas dos grandes corredores de passagem (Póvoa de Lanhoso, Vieira do Minho, Montalegre, Boticas, Vinhais e Vimioso).</p> <p><i>Prosseguindo na análise, verifica-se a seguinte afirmação no plano:</i> <i>“Região urbano-metropolitana do Noroeste – Opções para o Desenvolvimento do Território</i></p> <p><i>Ordenar o território e • estruturar o policentrismo, criando âncoras para o desenvolvimento de um terciário avançado, dando prioridade, para além da afirmação da metrópole Porto, ao reforço e organização do triângulo Braga-Guimarães-Vila Nova de Famalicão e apoiando a emergência de sistemas urbanos sub-regionais em especial nas áreas mais críticas para a estruturação do território;”</i></p> <p><i>Com uma análise intra-concelhia, adicionariam a este triângulo a zona sul de Vila Verde e Amares, e também o eixo entre as cidades de Braga e Barcelos, a este triângulo urbano a consolidar.</i></p> <p><i>Mas o mais grave verifica-se quando, ao contrário do que é afirmado e definido pelo PROT-N, se passa para o plano de execução, e temos o seguinte:</i></p> <p><i>-realizaram a A7 (Famalicão-Guimarães-Fafe), ora as AE são infra-estruturas de ligação regional, que a nível urbano, em vez de promoverem a consolidação urbana, funcionam como um elemento de clivagem, pela barreira que constituem, pelo reduzido número de entradas/saídas, e pelo custo elevado de utilização caso seja diária. Este custo extraordinário de construção que ficou nas contas da NUTS III Ave, não traz vantagens para as populações locais que outro investimentos rodoviários trariam, beneficiando maioritariamente as ligações de nível regional, como por exemplo quem se desloca do Grande Porto para o interior e/ou Espanha, e vice-versa, solução essa que por todos os motivos já referidos noutras críticas, deveria ser feita pelo Troço do IP Braga-Chaves (que posteriormente seria prolongado até Bragança), resumindo esta a infra-estrutura não é a mais necessária para a consolidação urbana deste eixo Famalicão-Guimarães;</i></p> <p><i>-omitiram da execução do plano, a organização urbana difusa que existe entre as cidades de Famalicão e Guimarães, que carece de reorganização urgente, e não concederam as necessárias melhorias nas acessibilidades entre as várias vilas e cidades, além disso remeteram para a EP, as pretensões correctas de Joane, que criticou o PROT-N, por não conceder qualquer ligação desta zona à dita “Circular de Braga” (que apenas o é em ½ do seu traçado), o que serviria através da ligação à VIM, toda esta área urbana carenciada.</i></p> <p><i>-a Variante à N14 será feita apenas até à cidade de Famalicão e posteriormente até à Cruz, mais uma vez da consolidação do triângulo “NADA”..., verifica-se a “aproximação” de Famalicão ao Grande Porto</i></p>

Secção	Comentário
	<p><i>e a ligação a Braga continua a ser feita pela antiga nacional, ou por AE com portagens exorbitantes.</i></p> <p>APRECIAÇÃO:</p> <p>Não se discorda da visão apresentada para a questão da A7 entre Famalicão e Guimarães – “as portagens não favorecem os movimentos locais” de uma “cidade” linear, tal como à época o defendeu a equipa técnica da OID do Vale do Ave quando se decidiu a construção do IC5 em forma de auto-estrada concessionada com portagens –, o que significa que a questão da ER106 (agora “Regional” na nomenclatura do Plano Rodoviário Nacional), ou a falta e outras ligações secundárias do tipo da “VIM” e sua continuação entre Joane e Braga, são questões que terão de ser abordadas e respondidas no âmbito do exercício de hierarquização da rede na Região do Norte, e que terá de ser feito colocando a par a revisão do PRN e o planeamento de uma Rede Regional de Estradas. É essa a metodologia proposta pelo PROT e relativamente à qual se espera um sinal positivo da parte do Instituto de Infraestruturas Rodoviárias (InIR) logo que este Plano seja aprovado.</p> <p>Quanto à questão da Variante à EN14, remete-se a resposta para o Quadro 1 da página 104 do Relatório Temático “Acessibilidades, Mobilidade e Logística” (Parte II – Modelo territorial) em que se defende em futura sede de revisão do PRN, a criação de um Itinerário Complementar entre Porto, Braga e Monção. Convém frisar que quando se fala em “novo” itinerário, e de acordo com a metodologia proposta neste plano, não significa que as estradas 14 e 101 sejam objecto integral de uma “variante”; o que se propõe é que para cada troço dessa ligação seja encontrada, ao longo do tempo, a solução que se adapte ao tipo de problemas a resolver e que tanto poderá ser a beneficiação da estrada actual, como a construção de variantes pontuais, como a integração de Variantes existentes como de Variantes projectadas.</p> <p>Na actualidade a Estradas de Portugal estão a projectar uma Variante (faseada) entre a Maia e a Cruz; mas tal não significa que as condições de tráfego, ordenamento do território, etc., não venham a justificar o seu prolongamento para Norte. Só que essa não deve ser uma decisão (proposta) do PROT uma vez que não existem condições de avaliação da sua necessidade/ oportunidade, mas antes uma decisão de um processo participado de gestão das actuações desse “itinerário” em função da evolução da realidade e da capacidade de investimento público.</p> <p>É esta a filosofia defendida para a rede viária no contexto proposto de “revisão em baixa do Plano Rodoviário Nacional” e de planeamento de uma Rede Regional, sabendo-se que os investimentos neste tipo de infraestrutura devem ser altamente selectivos e criteriosamente avaliados, dado o sobredimensionamento desta e as suas consequências para um deformado padrão de mobilidade interurbana, para a desqualificação ambiental e ainda para a elevadíssima factura energética do país com consequências desastrosas para o endividamento externo.</p> <p><i>Em suma, enquanto o Grande Porto de longe a região mais rica do Norte, continua a centralizar os fundos comunitários regionalizáveis (34,8% da população vs +45% dos fundos regionalizáveis), aparece devidamente estudado neste Plano, e no Plano de Execução receberá vias principais sem quaisquer portagens (Variante N14 exemplo), recebendo também avultados investimentos como a CREP, Metro, ..., que perpetuarão a centralização de recursos “per capita”, na região mais rica.</i></p> <p><i>Se acrescentarmos a isto o facto de já possuir várias vias de ligação regional sem portagens (Porto-Viana; Porto-Aveiro) que lhe permitem consolidar a interligação urbana com essas regiões, além de possuir ligações directas às principais infra-estruturas regionais (Aeroporto, Porto) sem qualquer portagem, verificarmos a enorme desvantagem competitiva que existe para a consolidação do triângulo formado por Braga-Famalicão-Guimarães, uma vez que, as ligações são feitas apenas por AEs com portagens caras, IMPEDINDO qualquer consolidação através do meio de transporte utilizado pela esmagadora maioria da população, e ainda o facto de estar mais longe e com portagens caras para o acesso às infra-estruturas regionais.</i></p> <p>APRECIAÇÃO:</p> <p>É convicção da equipa técnica do PROT que, a prazo, será inevitável o pagamento de portagens em</p>

RELATÓRIO DE PONDERAÇÃO

DOS RESULTADOS DA CONSULTA PÚBLICA (10 DE JULHO A 9 DE SETEMBRO DE 2009)

Secção ▲	Comentário
	<p>toda a rede de auto-estradas nacionais, o que aliás se defende tendo em vista, pelo menos, a cobertura dos custos de segurança, manutenção e gestão.</p> <p>A ideia de que, para cada ligação interurbana, será possível virem a coexistir: a estrada 'antiga' (para os locais) com todos os problemas conhecidos e comuns a todas elas (sejam no Algarve, no Minho ou no Litoral Oeste); uma auto-estrada paga (serviço de luxo para os que quiserem comprar velocidade!); e uma alternativa - em muitos casos também auto-estrada, mas <u>não paga</u> - (para a maioria do tráfego), constitui um completo absurdo e, por isso, uma falsa polémica.</p> <p>É tempo de se perceber que a alternativa à auto-estrada (que tendencialmente será sempre paga, porventura a preços menores do que os que estão a ser praticados), é e será na grande maioria dos casos a velha estrada nacional com todas limitações decorrentes do modelo urbanístico existente, e que não difere do de muitas regiões da Europa.</p> <p><i>Os investimentos no Grande Porto além de serem muito superiores "per capita", são pensados de forma a servirem as populações, já o mesmo não se pode dizer de outros investimentos (A7, traçado desfavorável da A11, etc) ...</i></p> <p><i>Por tudo isto, só se vislumbra um resultado destes "quadros comunitários" e destes modelos territoriais, uma área cada vez maior centralizada no Grande Porto devido à grande desvantagem evidente das outras centralidades, com o suprimento prioritário das necessidades da região mais rica o que se verifica é um progredir da transformação do Norte "policêntrico", num Norte cada vez mais "monocêntrico".</i></p> <p>APRECIAÇÃO:</p> <p>Recomenda-se a leitura dos textos reformulados relativos ao Esquema Global e ao Sistema Urbano do Modelo Territorial, transcritos na Parte II do presente documento, nos quais se expõe o resultado da ponderação das questões levantadas.</p>
Relatório	

III.2. Contributos recebidos por correio

RELATÓRIO DE PONDERAÇÃO

DOS RESULTADOS DA CONSULTA PÚBLICA (10 DE JULHO A 9 DE SETEMBRO DE 2009)

Câmara Municipal de Bragança – Ofício nº 7568, de 27-07-2009

(7)


CÂMARA MUNICIPAL DE BRAGANÇA
 SECRETARIA DO PATRIMÓNIO

Doc: 756473; 28.07.2009
 0077568707
 PNEB/09/001

Exmo. Senhor
 Dr. Carlos Lage
 Presidente da CCDRN – Comissão de
 Coordenação da Região Norte
 Rua Rainha D. Estefânia, n.º 251
 150-304 PORTO

Sua Senhoria
 Eng.ª Mariana Lage
 Presidente da CCDRN
 07.07.2009

Nossa referência: Ofício N.º 7568
 Data: 2009.07.27

ASSUNTO: "PROT-N: Bragança – Cidade de Equilíbrio Regional"

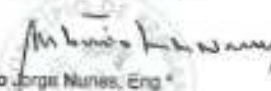
1) A Câmara Municipal de Bragança tem vindo a participar, com plena regularidade, nos trabalhos da Comissão Mista de Coordenação, apresentando as suas propostas, dirigimo-nos por ofício de 03 de Abril de 2009 a V. Exa., manifestando uma visão diferente para o modelo territorial, tendo-o igualmente feito na sessão pública realizada em Bragança, no dia 18 de Julho do corrente mês.

Nesta fase final de reflexão, no âmbito da discussão pública, em que pode ser evitado um erro tremendo, em termos técnicos e políticos, com prejuízo para a coesão regional, venho solicitar a leitura atenta, por parte de V. Exa., dos argumentos que consideramos absolutamente sólidos, invocados pelo Município de Bragança em vários momentos da elaboração da proposta de modelo territorial do PROT e constantes do documento em anexo e que fundamentam a nossa pretensão.


Desejamos que este importante exercício de Planeamento Regional não venha a "colocar de costas" a Área Metropolitana do Porto e áreas adjacentes e o Interior Norte, acentuando o abandono, as desigualdades e o empobrecimento de cerca de metade do território da região, exercício que poderia vir a revelar-se mais violento do que o centralismo promovido pelo Terreiro do Paço e contra o qual o Povo desta região terá de resistir.

Com os melhores cumprimentos, *António Jorge Nunes*

O Presidente da Câmara Municipal,


 António Jorge Nunes, Eng.º

pag. 1 de 1
 JO
 DVB/017.0
 Forte S. João de Deus • 5301-902 Bragança • Tel. 273 304 200 • Fax 273 304 299 •
 Email: cmbrag@cm-braganca.pt Página: <http://www.cm-braganca.pt>


 545 ANOS



PROPOSTA DE RESOLUÇÃO
REUNIÃO DE CÂMARA MUNICIPAL DO DIA 27 DE JULHO DE 2009, APROVADA
POR UNANIMIDADE

A) ASSUNTO: PROT-N – Cidades de Equilíbrio Regional – contestação ao modelo territorial

Estando a decorrer o período de discussão pública do PROT-N, tendo decorrido sessão pública, em Bragança, no dia 16 de Julho de 2009, e constatando que a Proposta de Modelo Territorial não serve os interesses do Interior Norte, proponho que ao Exmo. Presidente da CCDR-N seja enviada a resolução abaixo transcrita:

"No âmbito da elaboração do Plano Regional de Ordenamento do Território do Norte (PROT-N), o Município de Bragança, através do seu representante na Comissão Mista de Coordenação, de ofício de 03 de Abril de 2009, dirigido a V. Ex.ª e na sessão pública realizada em Bragança no dia 16 de Julho de 2009, tem vindo a insistir com razões objectivas que sustentam a legítima pretensão quanto à designação de Bragança como Cidade de Equilíbrio Regional, para a sub-região de Trás-os-Montes, que representa 40% do território da Região Norte, sendo que por princípio compreensível por todos, cidades de equilíbrio regional, deverão ser todas as capitais de distrito, omitir esta realidade, construída ao longo de séculos, é um retrocesso na estratégia política e administrativa a um mau serviço à região e ao país.

A proposta do PROT não integra uma estratégia de hierarquia urbana coerente com a sub-divisão regional, em que assenta o plano (Grande Porto, Minho, Douro e Trás-os-Montes), sendo designados como pólos de desenvolvimento regional (cidades de equilíbrio regional) as cidades do Porto, para a sub-região do Grande Porto, Braga, para a sub-região do Minho, Vila Real para a sub-região do Douro, sendo omitida para a sub-região de Trás-os-Montes a necessária hierarquia urbana, o que enfraquece a integração e coesão nesta sub-região, ao não assumir, manter e reforçar a hierarquia urbana de Bragança, capital de distrito, (à volta da qual estão, desde há séculos, estruturados serviços de âmbito regional), situação que deverá ser reforçada de modo a corrigir o modelo territorial fortemente assimétrico e que tem condenado o país ao empobrecimento e ao acentuar das desigualdades.

Ao deixar o Interior Norte entregue a si próprio, cada dia mais fragilizado em termos populacionais

http://www.cm-braganca.pt

RD: • Forte S. João de Deus • 5301-802 Bragança • Tel. 273 304 200 • Fax 273 304 299 •

CMB 017.2

Email cm@cm-braganca.pt Página <http://www.cm-braganca.pt>





e económicos, com acesso difícil aos serviços públicos básicos, cada dia mais insuficientes, faz como que uma entrega, sem condições, à influência crescente de cidades fronteiriças espanholas, de dimensão média, bem estruturadas ao nível do abastecimento público, do comércio e serviços, nomeadamente no âmbito da saúde, e que exercem uma forte atracção sobre o território português da fronteira, que já hoje se obriga a cooperar e a competir em situação de total desigualdade, seja na área económica (como são desiguais as condições para as empresas, veja-se o IVA, a energia eléctrica e os combustíveis), seja nos serviços e, em geral, na organização política e administrativa.

É nesta realidade adversa que Bragança continua a assumir-se como cidade de equilíbrio intra-regional e transfronteiriço, marcando a sua posição de pólo de desenvolvimento regional fronteiriço, exigindo-se uma visão que reforce as competências científicas, e conómicas e administrativas que lhe permitam ancorar e difundir oportunidade para os territórios vizinhos, contrapondo-se ao efeito de atracção e esvaziamento provocado pelas cidades vizinhas espanholas.

Ao longo da história, as cidades fronteiriças capitais de distrito assumiram funções âncora em termos dos territórios contíguos e de articulação estratégica no relacionamento de Portugal com Espanha, cidades que deverão continuar a estruturar o amplo território fronteiriço como espaço de oportunidade e de interface, na estratégia territorial de cooperação ibérica. Ao contrário, vemos que o país continental caminha como que para o abismo, afundando-se à beira mar abandonando 2/3 do território, prevendo-se que, no ano de 2015, as áreas metropolitanas de Lisboa e Porto concentrem 70% da população do país. Já hoje, metade do poder de compra está concentrado em 5,3% do território, estando o país cada dia mais desigual, menos coeso e mais pobre.

A Constituição da República Portuguesa no seu artigo 13.º, refere-se ao Princípio da Igualdade, concretizado e materializado ao nível do ordenamento do território pela Lei n.º 48/98, nomeadamente no seu artigo 3.º onde se refere que cabe ao Governo: 1) reforçar a coesão nacional, organizando o território, corrigindo as assimetrias regionais e assegurando a igualdade de oportunidades dos cidadãos no acesso às infra-estruturas, equipamentos, serviços e funções urbanas. O Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território definiu como orientação estratégica: "assegurar a equidade territorial no provimento de infra-estruturas e de equipamentos colectivos e a universalidade no acesso aos serviços de interesse geral, promovendo a coesão

Pág. 2/9

ICI • Forte S. João de Deus • 5301-922 Bragança • Tel. 273 304 200 • Fax 273 304 299 •

CAR 2112

Email ord@cm-braganca.pt Página www.cm-braganca.pt





social”.

A proposta de modelo territorial apresentada pela CCDR-N contraria esses princípios, acentua as assimetrias, não contribui para a implementação equitativa das políticas públicas, agrava as assimetrias territoriais, reduz a coesão, elimina e não promove factores de competitividade, desaproveitando competências científicas e tecnológicas, empobrece e abandona o Interior Norte, deixando esta parcela do território nacional ancorado às cidades espanholas vizinhas, sem condições para com elas poder cooperar e competir num plano de políticas territoriais estratégicas, de articulação entre o Norte de Portugal e Castela e Leão.

Contestaremos frontalmente e de forma continuada esta proposta centralista, construída com uma visão unidireccional, estreitando o território à volta do Porto, que omite uma realidade milenar de relacionamento com o território de Castela e Leão, medida que seria considerada de rendição em tempos de guerras com Castela e Leão e que agora em tempos de construção da EU, será considerada como de desistência e de incapacidade de exercício de soberania sobre o território no seu conjunto.

Bragança é herdeira de um passado que engrandece o país, cumpre, de forma clara com as directivas definidas para as cidades de equilíbrio regional, tanto pela evolução e consolidação na área do ensino superior, da evolução da economia, da qualificação dos recursos humanos, como da sua capacidade de relacionamento e articulação institucional, tanto a nível regional como com as cidades mais representativas de Castela e Leão, voltando a salientar, que cidades de equilíbrio regional devem ser todas as capitais de distrito.

O Município posiciona-se estrategicamente no contexto ibérico (desde tempos anteriores à nacionalidade), está mais próximo de quatro importantes cidades espanholas do que do Porto, situação reforçada com a concretização próxima das acessibilidades rodoviárias (A4 e IP2), aéreas (aeroporto regional) e ferroviárias (paragem do TGV em Puebla de Sanabria), o que impulsionará os factores de centralidade e de afirmação regional de Bragança e, também, por isso, ao nível do modelo territorial, se impõe que Bragança não seja desqualificada mas, pelo contrário, seja estimulado o caminho afirmativo que, desde há séculos, Bragança faz neste âmbito.

Bragança representa, actualmente, 44% das exportações da sub-região de Trás-os-Montes, tem um sistema de ensino superior estruturado e competitivo, constituído por mais de 6700 alunos, é

Pág. 2 de 8

Info: • Forte S. João de Deus • 5331-9022 Bragança • Tel. 273 304 200 • Fax 273 304 299 •

Outro 0112

Email cmbr@cm-braganca.pt

Página <http://www.cm-braganca.pt>





regional, modelo anexo.

Que a presente pretensão seja enviada as principais entidades e instituições locais, regionais e nacionais e publicidade na imprensa regional.*

Município de Bragança, 27 de Julho de 2009

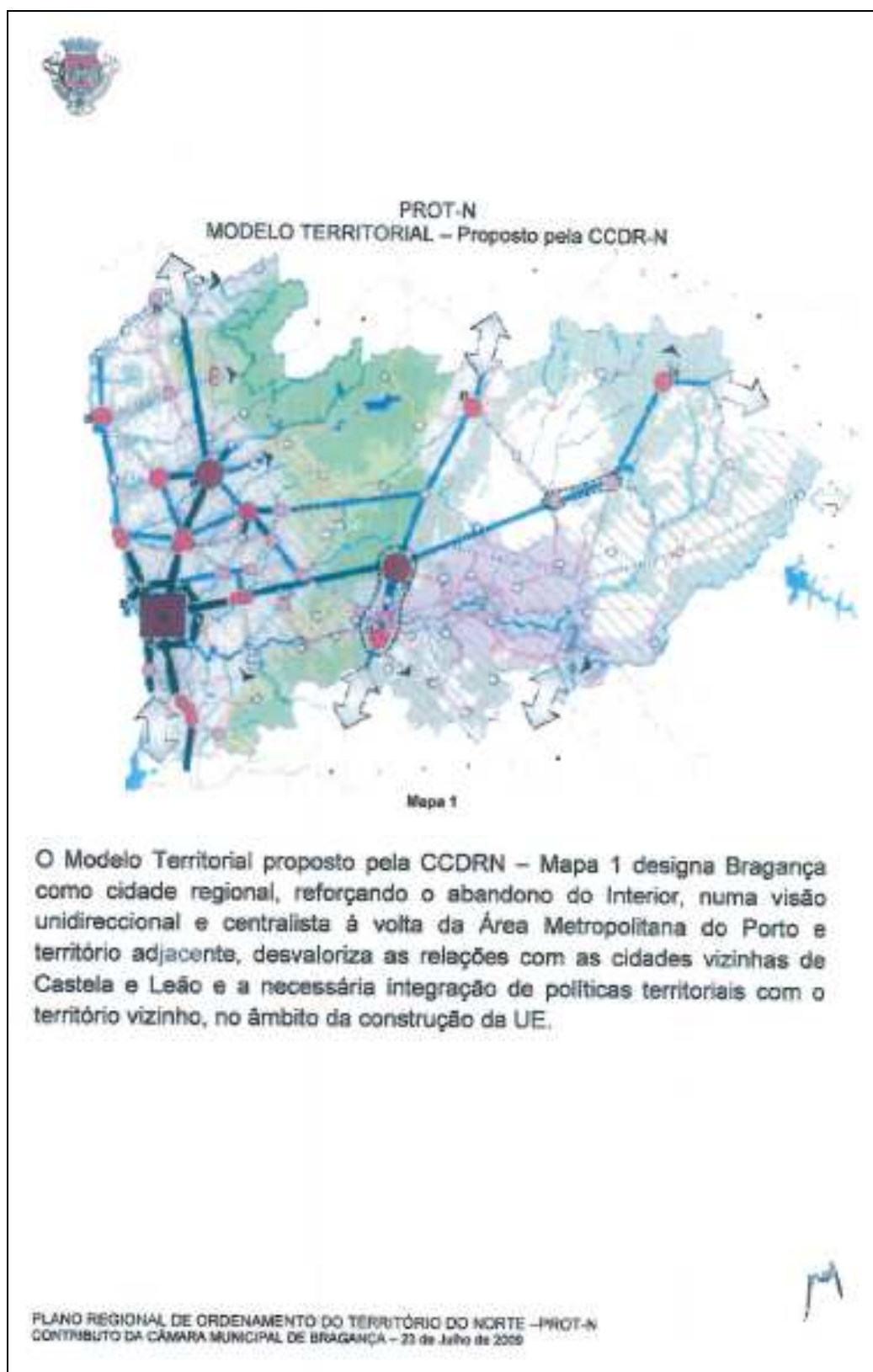
O Presidente da Câmara Municipal

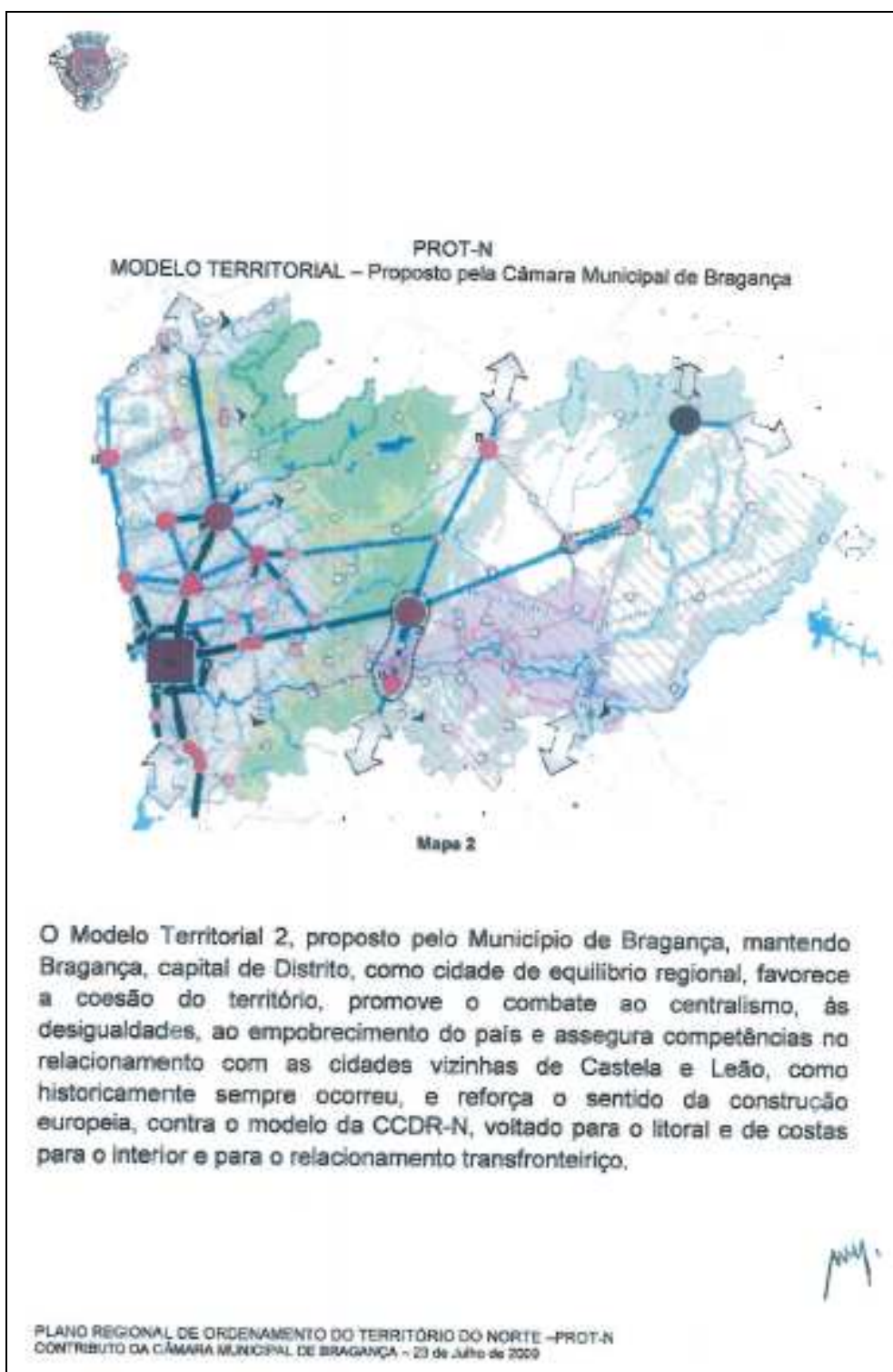

António Jorge Nunes, Eng.º

sig. 2-2

.....
(H) • Forte S. João de Deus • 5301-802 Bragança • Tel. 273 304 280 • Fax 273 304 289 •
CMB 0172 Email cmbr@cm-braganca.pt Página <http://www.cmbraganca.pt>








Ponderados os fundamentos apresentados pela Câmara Municipal de Bragança, e após uma reflexão global sobre o Modelo Territorial, procedeu-se a ajustamentos no mesmo, nos quais se inclui a consideração de Bragança como Cidade de Equilíbrio Territorial. O resultado da ponderação das questões e sugestões colocadas conduziu a uma reformulação dos textos da Proposta de Plano referentes ao Modelo Territorial (Esquema Global e Sistema Urbano), que se reproduzem na Parte II do presente documento.


Câmara Municipal de Vila Pouca de Aguiar – Ofício nº 98/GFCAFN/JQ, de 10-08-2009

2



Município de Vila Pouca de Aguiar
CÂMARA MUNICIPAL

Doc. 755590-11-08-2009



00750590

PRESIDÊNCIA

VRef.º

NºRef.º 98/GFCAFN/JQ

Data: 10/08/2009

A. José Costa

Exmo. Sr.

Comissão de Coordenação e Desenvolvimento
Regional do Norte - Biblioteca
Rua Rainha D. Estefânia, 251
4150-304 Porto


1) ASSUNTO: PROT-N (Programa Regional de Ordenamento do Território do Norte)
Discussão Pública
Contestação - Sistema Territorial
Município de Vila Pouca de Aguiar

O Plano Regional de Ordenamento do Território define um modelo de organização territorial assente na construção de um sistema policêntrico como elemento conformador da governança territorial e da gestão de uma política regional. Regionalmente, a construção do policentrismo passa por cinco dimensões de política:

- Pela afirmação de um conjunto de polaridades estruturadoras do território regional;
- Pelo reforço de eixos inter-urbanos fundamentais na organização territorial;
- Pela construção de redes de proximidade, para a formação de subsistemas urbanos ou aglomerações urbanas e integração dos espaços rurais;
- Pela concepção de uma política urbana que preste a devida atenção às malhas urbanas marginalizadas e aos territórios em perda e rarefacção;
- Pela consolidação dos relacionamentos urbanos externos.

Desta forma o PROT Norte apresentou um sistema urbano regional de carácter policêntrico, estruturado através de um conjunto de aglomerações, centros e núcleos urbanos que desenvolvem funções diferenciadas e que se constituem como as âncoras do desenvolvimento regional em cinco níveis estruturantes do sistema:

- Aglomeração metropolitana do Porto
- Cidades de equilíbrio regional - Braga e Vila Real
- Cidades Regionais/conjunto de cidades regional,
- Centros estruturantes sub-regionais,
- Centros estruturantes municipais,



Rua Dr. Henrique Botelho s/n - 4450-027 VILA POUCA DE AGUIAR
Tel. 259 419 100 - Fax 259 419 100 - www.cm-vila-pouca-de-aguiar.pt - e-mail: geral@cm-vila-pouca-de-aguiar.pt



Município de Vila Pouca de Aguiar
CÂMARA MUNICIPAL

A proposta apresentada pela Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Norte (CCDRN), em discussão pública até sete de Setembro, visa enquadrar Vila Pouca de Aguiar como centro estruturante municipal.

No âmbito da discussão pública vem este município contestar a referida proposta, tendo a mesma sido refutada inicialmente por esta autarquia. O município propõe que Vila Pouca de Aguiar seja considerada um "Centro Estruturante sub-regional", no âmbito da Sub-região de Trás-os-Montes, que representa "40 por cento do território da Região Norte".

O Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território (PNPOT), define como orientação estratégica "assegurar a equidade territorial no provimento de infra-estruturas e de equipamentos colectivos e a universalidade no acesso aos serviços de interesse geral, promovendo a coesão social". No entanto, para este município, esses não são os princípios seguidos pela proposta da Comissão; é mais uma proposta que "empobrece e abandona o Interior Norte", uma vez que define apenas duas cidades conjunto-regionais e duas cidades centro estruturante regional, definindo os restantes municípios como centros estruturantes municipais. Assim na NUT III, Alto Trás-os-Montes apenas podemos identificar três níveis estruturantes de centros urbanos. Segundo o próprio PROT Norte os centros urbanos estruturantes sub-regionais, devem promover a sustentação social e económica dos territórios de proximidade. Neste sentido vimos realçar os factores que em nosso entender colocam Vila Pouca de Aguiar no nível "Centro Estruturante sub-regional".

- a) As opções de desenvolvimento do território definidas no PNPOT, visam reforçar o sistema urbano potenciando os eixos ao longo do IP3/A24. Salientamos, pois, que Vila Pouca de Aguiar se encontra neste eixo, sendo pelo PROT-N, desvalorizado o seu enquadramento neste eixo de desenvolvimento.
- b) A articulação rodoviária de primeiro nível (nacional) é fundamental neste município. Assim, Vila Pouca de Aguiar pode, neste âmbito, ser considerada uma **centralidade** no NUT III Alto Trás-os-Montes. Sendo um ponto de confluência de dois importantes itinerários rodoviários (A24 e A7), faz a ligação do Litoral Norte com o Interior Norte e serve de ponto de atravessamento da ligação do centro do país e norte interior ao país vizinho (Espanha).



Rua Dr. Henrique Botelho s/n - 5450-627 VILA POUCA DE AGUIAR
tel. 259 418 100 - Fax 259 418 106 - www.cm.vilapouca.pt - e-mail: geral@cm.vilapouca.pt



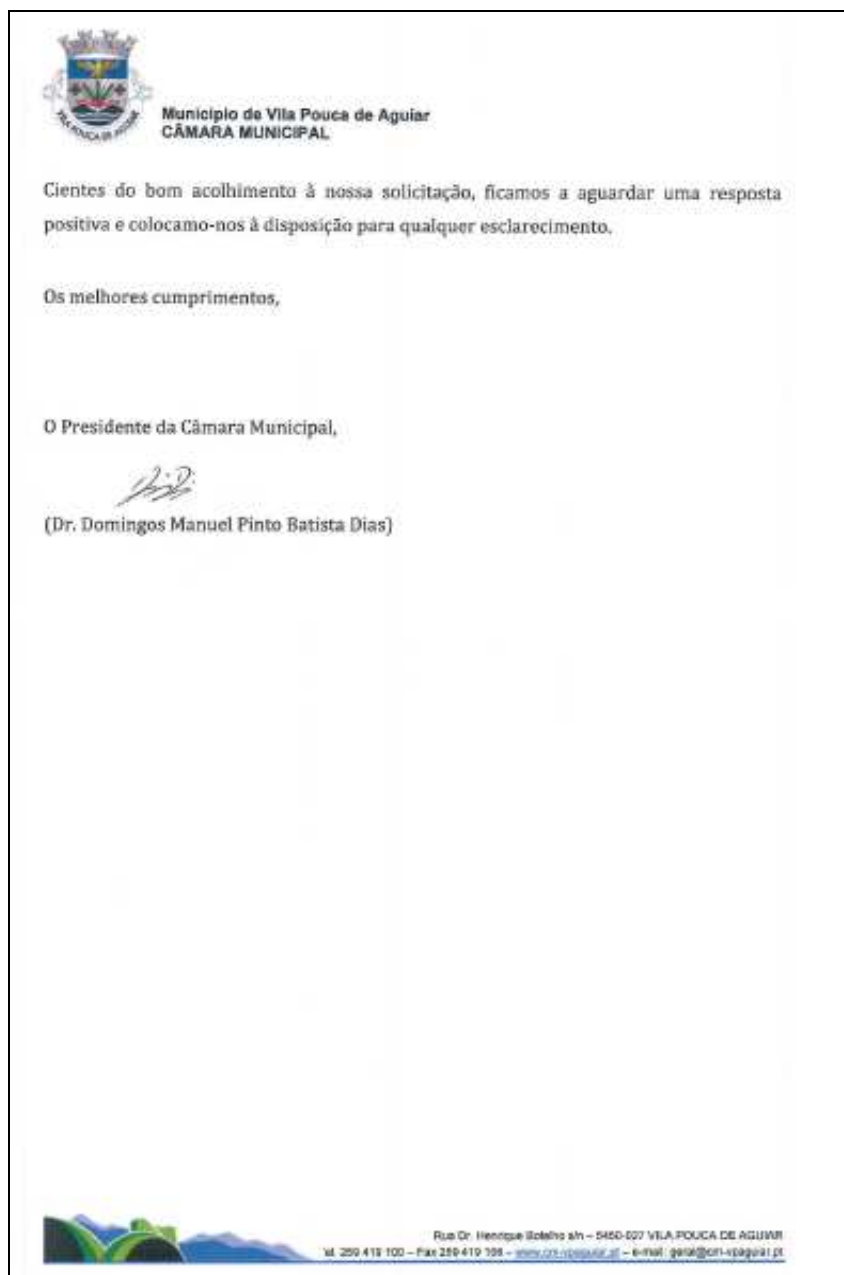
Município de Vila Pouca de Aguiar
CÂMARA MUNICIPAL



- c) A população do município de Vila Pouca de Aguiar, ao contrário da tendência demográfica dos concelhos limítrofes, tem vindo a aumentar. Resultado de um conjunto de serviços de proximidade e de uma dinâmica produtiva activa. Realça-se aqui o papel da sede de concelho como elemento fundamental para a atractividade e competitividade do concelho, pelo que a aposta numa sede de concelho dinâmica, atractiva e polarizadora tem pautado as intervenções levadas a cabo pela autarquia. A recente dinâmica demográfica positiva no concelho é, em grande medida, resultado da capacidade de atracção e polarização da sede de concelho sobre os territórios envolventes, tirando partido das rápidas ligações ao litoral e aos municípios vizinhos.
- d) Os serviços existentes, que possibilitam a afirmação do território ao nível da capacidade de atracção e de polarização do espaço envolvente (Tribunal, Centro de Saúde, delegação da Direcção Regional de Agricultura, Equipamentos Sociais) têm permitido a consolidação dos **relacionamentos urbanos externos**. Desta forma a área de influência de Vila Pouca de Aguiar não se limita ao território concelhio, estendendo-se aos municípios de Ribeira de Pena, Murça, Sabrosa, Valpaços, tendo influência directa sobre a população da vila de Carracedo de Montenegro, Chaves designadamente sobre a vila de Vidago e mesmo sobre algumas freguesias limítrofes do concelho de Vila Real, como é o caso de Vilarinho da Samardã.
- e) O termalismo e a indústria extractiva são também importantes recursos endógenos, que permitem uma dinâmica económica assente nos valores ambientais e no desenvolvimento da pluriactividade, permitindo desta forma a integração e dinamização dos espaços rurais, assumindo-se mais uma vez a sede de concelho como elemento fundamental para a sua valorização.
- f) A promoção das riquezas culturais e turísticas no concelho tem permitido uma dinâmica que se expande não só aos concelhos vizinhos mas também num âmbito supra regional, é exemplo o Complexo Mineiro Romano de Tresminas que tem atraído ao concelho um número abundante de turistas promovendo a cultura local.

Desta forma atendendo às características enunciadas entendemos que o município de Vila Pouca de Aguiar representa um pólo urbano com capacidade de polarização e atracção sobre os municípios vizinhos a considerar pela estratégia do PROT-N como tal, devendo assumir o nível de "Centro Estruturante sub-regional".





As questões colocadas referentes à concepção do Modelo Territorial conduziram a uma reflexão sobre a totalidade do mesmo, uma vez que, desde a fase de elaboração, se considerou sempre que o objectivo central de promoção da coesão territorial e social da Região do Norte, requeria que a análise de questões referentes à articulação e estruturação do território considerasse a totalidade do espaço objecto do presente Plano. Foi neste contexto específico que se procedeu à avaliação de eventuais alterações da classificação funcional dos centros urbanos, nomeadamente, eventuais casos de passagem de centros estruturantes municipais à categoria funcional seguinte.

Sem prejuízo dos argumentos apresentados, Vila Pouca de Aguiar situa-se no eixo Chaves / Vila Real / Lamego/ Viseu, constituindo o eixo estruturante Norte / Sul da sub-região de Trás-os-Montes e Alto Douro, onde já se regista uma dinâmica urbana significativa, não se justificando a alteração da classificação funcional de nenhum dos centros urbanos na área de influência do referido eixo. Para melhor compreensão dos fundamentos da reformulação do modelo territorial recomenda-se a leitura da transcrição que consta da Parte II do presente documento.





PROPOSTA DE RESOLUÇÃO
REUNIÃO DE CÂMARA MUNICIPAL DO DIA 27 DE JULHO DE 2009, APROVADA
POR UNANIMIDADE

ASSUNTO: PROT-N – Cidades de Equilíbrio Regional – contestação ao modelo territorial

Estando a decorrer o período de discussão pública do PROT-N, tendo decorrido sessão pública, em Bragança, no dia 16 de Julho de 2009, e constatando que a Proposta de Modelo Territorial não serve os interesses do Interior Norte, proponho que ao Exmo. Presidente da CCDDR-N seja enviada a resolução abaixo transcrita:

"No âmbito da elaboração do Plano Regional de Ordenamento do Território do Norte (PROT-N), o Município de Bragança, através do seu representante na Comissão Mista de Coordenação, de ofício de 03 de Abril de 2009, dirigido a V. Ex.ª e na sessão pública realizada em Bragança no dia 16 de Julho de 2009, tem vindo a insistir com razões objectivas que sustentam a legítima pretensão quanto à designação de Bragança como Cidade de Equilíbrio Regional, para a sub-região de Trás-os-Montes, que representa 40% do território da Região Norte, sendo que por princípio compreensível por todos, cidades de equilíbrio regional, deverão ser todas as capitais de distrito, omitir esta realidade, construída ao longo de séculos, é um retrocesso na estratégia política e administrativa e um mau serviço à região e ao país.

A proposta do PROT não integra uma estratégia de hierarquia urbana coerente com a sub-divisão regional, em que assenta o plano (Grande Porto, Minho, Douro e Trás-os-Montes), sendo designados como pólos de desenvolvimento regional (cidades de equilíbrio regional) as cidades do Porto, para a sub-região do Grande Porto, Braga, para a sub-região do Minho, Vila Real para a sub-região do Douro, sendo omitida para a sub-região de Trás-os-Montes a necessária hierarquia urbana, o que enfraquece a integração e coesão nesta sub-região, ao não assumir, manter e reforçar a hierarquia urbana de Bragança, capital de distrito, (à volta da qual estão, desde há séculos, estruturados serviços de âmbito regional), situação que deverá ser reforçada de modo a corrigir o modelo territorial fortemente assimétrico e que tem condenado o país ao empobrecimento e ao acentuar das desigualdades.

Ao deixar o Interior Norte entregue a si próprio, cada dia mais fragilizado em termos populacionais

pag. 1/1

(HD) • Forte S. João de Deus • 5301-902 Bragança • Tel. 273 304 200 • Fax 273 304 299 •

CMS 0172

Email: cmbr@cm-braganca.pt Página: <http://www.cm-braganca.pt>





e económicos, com acesso difícil aos serviços públicos básicos, cada dia mais insuficientes, faz como que uma entrega, sem condições, à influência crescente de cidades fronteiriças espanholas, de dimensão média, bem estruturadas ao nível do abastecimento público, do comércio e serviços, nomeadamente no âmbito da saúde, e que exercem uma forte atracção sobre o território português de fronteira, que já hoje se obriga a cooperar e a competir em situação de total desigualdade, seja na área económica (como são desiguais as condições para as empresas, veja-se o IVA; a energia eléctrica e os combustíveis), seja nos serviços e, em geral, na organização política e administrativa.

É nesta realidade adversa que Bragança continua a assumir-se como cidade de equilíbrio intra-regional e transfronteiriço, marcando a sua posição de pólo de desenvolvimento regional fronteiriço, exigindo-se uma visão que reforce as competências científicas, e económicas e administrativas que lhe permitam ancorar e difundir oportunidade para os territórios vizinhos, contrapondo-se ao efeito de atracção e esvaziamento provocado pelas cidades vizinhas espanholas.

Ao longo da história, as cidades fronteiriças capitais de distrito assumiram funções âncora em termos dos territórios contíguos e de articulação estratégica no relacionamento de Portugal com Espanha, cidades que deverão continuar a estruturar o amplo território fronteiriço como espaço de oportunidade e de interface, na estratégia territorial de cooperação ibérica. Ao contrário, vemos que o país continental caminha como que para o abismo, afundando-se à beira mar abandonando 2/3 do território, prevendo-se que, no ano de 2015, as áreas metropolitanas de Lisboa e Porto concentrem 70% da população do país. Já hoje, metade do poder de compra está concentrado em 5,3% do território, estando o país cada dia mais desigual, menos coeso e mais pobre.

A Constituição da República Portuguesa no seu artigo 13.º, refere-se ao Princípio da Igualdade, concretizado e materializado ao nível do ordenamento do território pela Lei n.º 48/98, nomeadamente no seu artigo 3.º onde se refere que cabe ao Governo: 1) reforçar a coesão nacional, organizando o território, corrigindo as assimetrias regionais e assegurando a igualdade de oportunidades dos cidadãos no acesso às infra-estruturas, equipamentos, serviços e funções urbanas. O Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território definiu como orientação estratégica: "assegurar a equidade territorial no provimento de infra-estruturas e de equipamentos colectivos e a universalidade no acesso aos serviços de interesse geral, promovendo a coesão

pag. 2/8

(110) • Forte S. João de Deus • 5301-903 Bragança • Tel. 273 304 200 • Fax 273 304 299 •

CMB 017.2

Email cm@cm-braganca.pt Página <http://www.cm-braganca.pt>





social”.

A proposta de modelo territorial apresentada pela CCDR-N contraria esses princípios, acentua as assimetrias, não contribui para a implementação equitativa das políticas públicas, agrava as assimetrias territoriais, reduz a coesão, elimina e não promove factores de competitividade, desaproveitando competências científicas e tecnológicas, empobrece e abandona o Interior Norte, deixando esta parcela do território nacional ancorado às cidades espanholas vizinhas, sem condições para com elas poder cooperar e competir num plano de políticas territoriais estratégicas, de articulação entre o Norte de Portugal e Castela e Leão.

Contestaremos frontalmente e de forma continuada esta proposta centralista, construída com uma visão unidireccional, estreitando o território à volta do Porto, que omite uma realidade milenar de relacionamento com o território de Castela e Leão, medida que seria considerada de rendição em tempos de guerras com Castela e Leão e que agora em tempos de construção da EU, será considerada como de desistência e de incapacidade de exercício de soberania sobre o território no seu conjunto.

Bragança é herdeira de um passado que engrandece o país, cumpre, de forma clara com as directivas definidas para as cidades de equilíbrio regional, tanto pela evolução e consolidação na área do ensino superior, da evolução da economia, da qualificação dos recursos humanos, como da sua capacidade de relacionamento e articulação institucional, tanto a nível regional como com as cidades mais representativas de Castela e Leão, voltando a salientar, que cidades de equilíbrio regional devem ser todas as capitais de distrito.

O Município posiciona-se estrategicamente no contexto ibérico (desde tempos anteriores à nacionalidade), está mais próximo de quatro importantes cidades espanholas do que do Porto, situação reforçada com a concretização próxima das acessibilidades rodoviárias (A4 e IP2), aéreas (aeroporto regional) e ferroviárias (paragem do TGV em Puebla de Sanábria), o que impulsionará os factores de centralidade e de afirmação regional de Bragança e, também, por isso, ao nível do modelo territorial, se impõe que Bragança não seja desqualificada mas, pelo contrário, seja estimulado o caminho afirmativo que, desde há séculos, Bragança faz neste âmbito.

Bragança representa, actualmente, 44% das exportações da sub-região de Trás-os-Montes, tem um sistema de ensino superior estruturado e competitivo, constituído por mais de 6700 alunos, é

pag. 3/3

MDI • Forte S. João de Deus • 5301-802 Bragança • TF. 273 304 250 • Fax 273 304 298 •

CMB-0172

Email: cmbr@cm-braganca.pt Página: <http://www.cm-braganca.pt>





o sexto município do Norte de Portugal, em poder de compra, afirma-se como cidade moderna, atractiva e com elevado potencial de desenvolvimento, apresentando um elevado padrão de qualidade urbanística, patrimonial, ambiental e cultural, afirmando-se, assim, como pólo de desenvolvimento regional, sustentado em quatro eixos estratégicos – centralidade ibérica, sistema de ensino superior, atractividade urbana e o potencial ambiental e biofísico.

A proposta de Modelo Territorial é negativa e inaceitável por desqualificar e omitir o papel historicamente conquistado e reconhecido a Bragança, tanto no plano administrativo como no plano político, e representa, mesmo, um verdadeiro retrocesso relativamente ao reconhecimento que, ao longo de séculos, o poder central garantiu a esta cidade de Bragança, cidade que marcou a História do país, representatividade que, curiosamente, o primeiro exercício amplo de planeamento feito pela Região Norte pretende apagar, empurrando-nos para o território fronteiriço contíguo, atitude que menoriza o referido exercício e que merece a nossa total discordância.

Entendemos que o país político, responsável pela situação lastimável de abandono e despovoamento de 2/3 do território continental, não pode continuar com um discurso enganador, não podendo ficar pelas declarações de boas intenções políticas. É obrigatório, pelo futuro do país e das gerações mais jovens, tomar um conjunto de medidas de política pública, que favoreçam prioritariamente a fixação de actividade económica no interior e que garantam a estruturação de uma rede de cidades de média dimensão, dotadas de factores de competitividade e de inovação, capazes de assumir um papel dinamizador da economia e da cidadania e de ancoragem dos territórios envolventes, papel que as capitais de distrito fronteiriças devem assegurar como cidades de equilíbrio regional, sendo que todas as sedes concelhias devem igualmente assegurar um papel necessário de coesão territorial.

Em nome da dignidade, da História, da tradição, da verdade e do futuro do país, não nos resignaremos em circunstância alguma, pelo que voltamos a insistir no empenho de V. Exa., como primeiro responsável deste importante exercício de Planeamento Regional, no sentido de assegurar que o mesmo servirá a união, a coesão e a competitividade da Região Norte, evitando que uma grave imprudência técnica e política venha a ter consequências negativas na evolução da política regional, processo no qual estamos empenhados.

Propomos, assim, que o Modelo Territorial inclua a cidade de Bragança como cidade de equilíbrio

pag. 4 / 6

(HO) • Forte S. João de Deus • 5301-602 Bragança • Tlf. 273 304 200 • Fax 273 304 299 •

CMB 017.2

Email cm@cm-braganca.pt

Página <http://www.cm-braganca.pt>





regional, modelo anexo.

Que a presente pretensão seja enviada as principais entidades e instituições locais, regionais e nacionais e publicitada na imprensa regional.*

Município de Bragança, 27 de Julho de 2009

O Presidente da Câmara Municipal

António Jorge Nunes, Eng.º

CENTRO SOCIAL PAROQUIAL SANTO ESTEVÃO DE ESPINHOSSELA

A Direcção do Centro Paroquial de Santo Estevão de Espinhosela, em sua reunião de 19 de Agosto de 2009, deliberou, por unanimidade, subcrever na íntegra a "Proposta de Resolução" da Câmara Municipal de Bragança, aprovada por unanimidade em reunião de Câmara do dia 27/07/2009.

Espinhosela, 19 de Agosto de 2009.

A Direcção

Po. José Manuel Dias da Rocha Santos

Maria Lúcia Antunes
Di. José Carlos



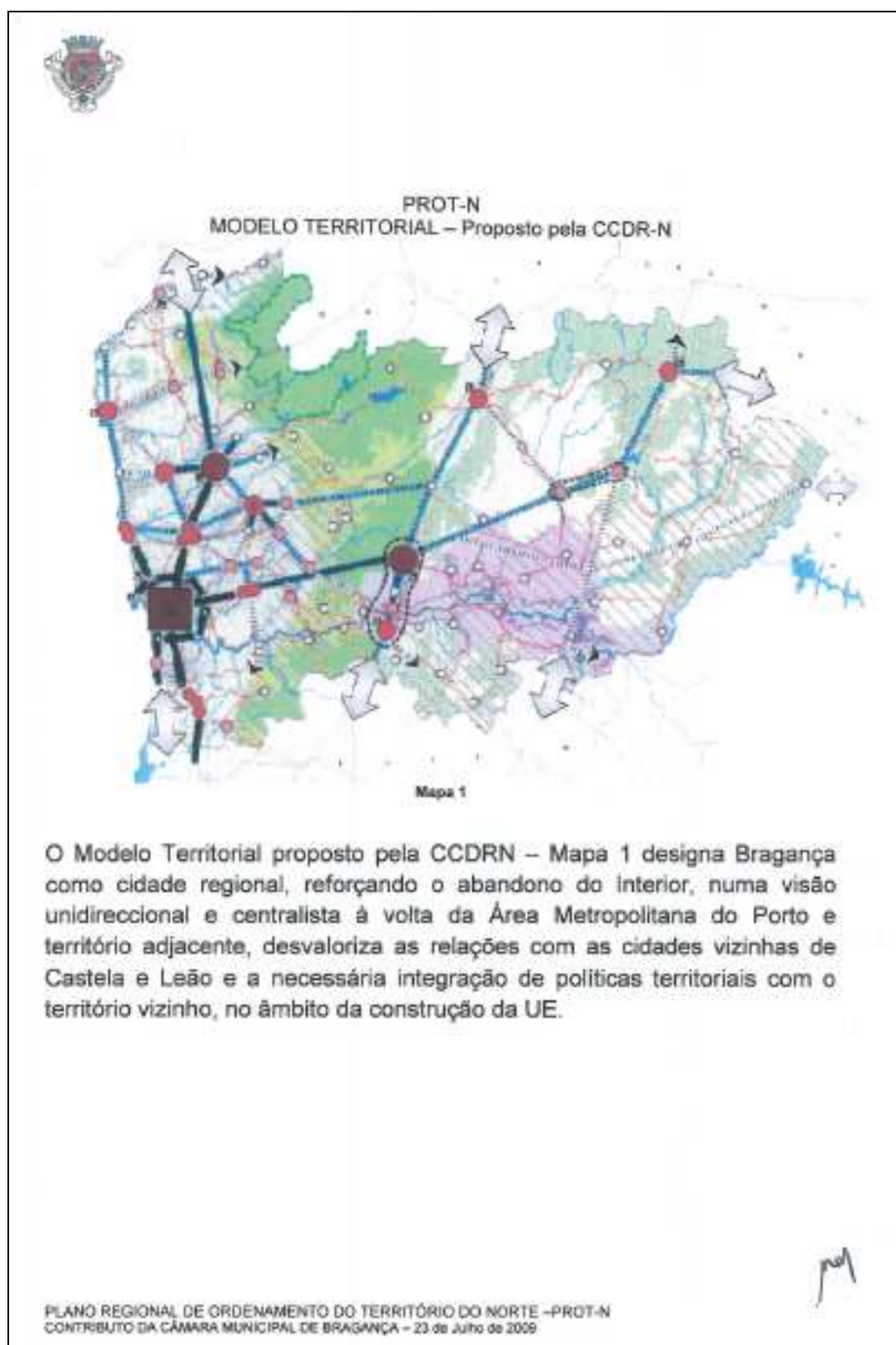
pág. 2/3

(HD) • Forte S. João de Deus • 5301-802 Bragança • Tel. 273 304 200 • Fax 273 304 299 •

CMS 017.2

Email cm@cm-braganca.pt Página <http://www.cm-braganca.pt>









Ponderados os fundamentos apresentados pela Câmara Municipal de Bragança, e após uma reflexão global sobre o Modelo Territorial, procedeu-se a ajustamentos no mesmo, nos quais se inclui a consideração de Bragança como Cidade de Equilíbrio Territorial. O resultado da ponderação das questões e sugestões colocadas conduziu a uma reformulação dos textos da Proposta de Plano referentes ao Modelo Territorial (Esquema Global e Sistema Urbano), que se reproduzem na Parte II do presente documento.

Centro Social e Paroquial de S. Bento e S. Francisco – Ofício de 20/08/2009

 Centro Social e Paroquial de S. Bento e S. Francisco 4

*Visto do sig. Manuel Pinheiro
e a sig. Rosa Contor
31.08.2009*

Ex.mo Sr.º Presidente do Conselho Regional
Comissão de Coordenação e Desenvolvimento
Regional do Norte

Doc 761815 24-08-2009

"00761815"
PRESIDÊNCIA

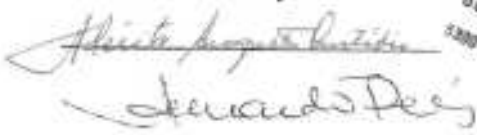
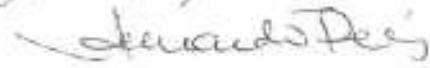
Bragança, 20 de Agosto de 2009

Assunto: PROT-N

No âmbito da discussão do PROT-N (Plano Regional de Ordenamento do Território – Norte), junto se envia a tomada de posição deste Centro Social e Paroquial de S. Bento e S. Francisco, ciente da necessária e prudente decisão de V.ª Ex.ª que só poderá encaminhar-se no sentido da inclusão de Bragança como cidade de Equilíbrio Regional.

Com os melhores cumprimentos.

Atenciosamente.

A Direcção



**CENTRO SOCIAL E PAROQUIAL
DE S. BENTO E S. FRANCISCO**
1300-050 BRAGANÇA

Rua de S. Francisco, n.º 12 / 5300-050 Bragança / Telefone: 273 325 872 Fax: 273 325 888

Bragança – Tomada de Posição em relação ao PROT-N
(em fase de discussão pública)



A Câmara Municipal de Bragança reuniu no dia 27 de Julho de 2009 e aprovou por unanimidade a *"legítima pretensão quanto à designação de Bragança como cidade de Equilíbrio Regional, para a sub-região de Trás-os-Montes que representa 40% do território da Região Norte"*.

A argumentação do documento tem bases sólidas e, nesta conformidade, a proposta do Prot deve contemplar, com verdade e sabedoria, a sub-região de Trás-os-Montes e manter e reforçar a hierarquia urbana de Bragança, capital de Distrito.

A capital de distrito é uma das cidades mais antigas que remonta aos finais do séc. XII. Foi D. Sancho que lhe deu foral em 1187.

No emaranhado da história aparece ainda a data de 1194. Os nossos antepassados verteram o sangue em defesa da pátria nas lutas com Castela e Leão.

Hoje as fronteiras estão abertas e em paz. Não é justo que se abandone o Interior Norte já de si *"tão fragilizado"*.


Bragança, capital de distrito *"continua a assumir-se como cidade de equilíbrio intra-regional e transfronteiriço, marcando a sua posição de pólo de desenvolvimento regional fronteiriço"*.

Bragança e seu distrito têm direito à indignação e, não se conforma, enquanto não assumir a sua posição de cidade de Equilíbrio Regional.


Esta é a posição do Centro Social e Paroquial de S. Bento e S. Francisco, com todo o seu povo em prol de Bragança.

Ponderados os fundamentos apresentados pela Câmara Municipal de Bragança, e após uma reflexão global sobre o Modelo Territorial, procedeu-se a ajustamentos no mesmo, nos quais se inclui a consideração de Bragança como Cidade de Equilíbrio Territorial. O resultado da ponderação das questões e sugestões colocadas conduziu a uma reformulação dos textos da Proposta de Plano referentes ao Modelo Territorial (Esquema Global e Sistema Urbano), que se reproduzem na Parte II do presente documento.

Agrupamento Vertical de Izeda – Ofício de 31/08/2009



AGRUPAMENTO VERTICAL DE IZEDA
Escola EB1/JI de Izeda
Rua Fonte dos Passarinhos 5390-608 IZEDA
Tél. - 273995126 - Fax - 273958216




5

hmr
Enf. Proc. Enrjg
09.09.09
João Jorge Gomes

Exmo. Senhor
Presidente da CCDRN, Dr. Carlos Lage

Doc. 762803 01-09-2009



"00762803"
PRESIDÊNCIA

Parte do discurso da Construção Europeia estriba-se, e bem, na Europa das Regiões.

Esta estratégia pragmática consubstancia-se na heterogeneidade geográfica, cultural, social, e por via dela linguística. Elementos que visaram, sempre, uma aproximação competitiva entre as manchas territoriais da EU e com ela enfatizar que a unidade pode e deve ser consentânea com a pluralidade.

Perspectivando a Proposta de Modelo Territorial que tem a chancela da CCDR-N, afigura-se, desde logo um retrocesso em sede do que deve ser um território competitivo.

Bragança, enquanto concelho, mas também enquanto alavanca de um distrito, surge-nos como inibidora de qualquer processo desenvolvimentista!

Uma castração que é rotulada ad administratum, expurgando as mais-valias estratégicas que, ora de forma natural (região de fronteira), ora de forma assertiva, como corolário de uma prática estratégica aflorada nos últimos anos, têm sido bem sucedidas pelo governo municipal.

Não nos podemos olvidar o que Bragança representa no contexto contemporâneo, não apenas pelas suas capacidades endógenas, mas também pelos benefícios de uma política territorial coesa edificada por Espanha, enquanto Estado Soberano, mas também por uma das suas estruturas de poder: o Governo Regional de Castilla y León. Exemplo paradigmático: o comboio de alta velocidade. Uma estação operacional em Valladolid, outra futura nas cercanias de Bragança.

Inequívocos benefícios que desaguardam no modelo territorial apresentado pela Câmara Municipal, porquanto salvaguardam interesses estratégicos imprescindíveis para expelir, na medida do possível, os malefícios da desertificação.

Por último, parece-me que o estudo apresentado pela CCDR-N, para além de excluir uma clarividência: a relevância propulsora de Bragança, descarta, neste



AGRUPAMENTO VERTICAL DE IZEDA
Escola EB1/JI de Izeda
Rua Foz de São Martinho 1006-004 IZEDA
Telf. - 21899126 - Fax - 27999320



esquartejamento, o que, simbólica e culturalmente, deve estar sempre omnipresente: o valor da História.

Só assim se mantém a disseminação da identidade, sem correr o risco de desaparecer.

Por estes motivos, apresentados de forma sumária, discordo do modelo apresentado pela CCDR-N, fazendo, sem reservas, a apologia do modelo estruturado pela Câmara Municipal de Bragança e que segue em anexo.

Com os melhores cumprimentos

Izeda, 31 de Agosto de 2009

O Presidente do Conselho Geral Transitório

Manuel Eufíbio Moraes Pereira, Dr.





Ponderados os fundamentos apresentados pela Câmara Municipal de Bragança, e após uma reflexão global sobre o Modelo Territorial, procedeu-se a ajustamentos no mesmo, nos quais se inclui a consideração de Bragança como Cidade de Equilíbrio Territorial. O resultado da ponderação das questões e sugestões colocadas conduziu a uma reformulação dos textos da Proposta de Plano referentes ao Modelo Territorial (Esquema Global e Sistema Urbano), que se reproduzem na Parte II do presente documento.

Amândio dos Anjos Gomes (entrada:1-09-2009)

Exm^a Senhor
Presidente da Comissão de Coordenação e
Desenvolvimento da Região Norte
(Dr. Carlos Lage)
Rua D. Estefânia n.º 251
4150 – 204 PORTO

Doc. 762781 01-09-2009
"PROT – N : BRAGANÇA – Cidade de Equilíbrio Regional – Importância Alta"
00762781

Se bem me lembro... e como me lembro desse dia 2 de Janeiro de 1989 !

No anfiteatro da CCDRN, onde se encontravam reunidos todos os Presidentes das Câmaras da Região Norte, a pedido do Senhor Ministro do Planeamento e Administração do Território e do Ambiente, de então, aconteceu o Inimaginável.

Lapidamente e com voz tonitruante, o Senhor Ministro anunciava o desaparecimento próximo de todas as localidades com menos de quatro mil habitantes. Nem mais...

Anunciava a morte de todas as aldeias e de muitas vilas do interior, a morte – por garrote - que ele diligentemente preparava, sem que nada o fizesse recuar, convicto de que prestava ao País o melhor dos seus serviços. Nem sequer foi capaz de admitir que podia estar a cometer um erro tremendo ou uma imprudência técnica e política, de consequências irreparáveis.

Como todos os Presidentes das Câmaras ali presentes fiquei estupefacto e não queria acreditar no que acabava de ouvir. Manifestei-lhe, de viva voz, a minha inteira discordância, pois sentia que o POVO do interior de Portugal não merecia desaparecer assim, sem mais nem menos, sem sequer poder protestar contra o injusto tratamento que o Senhor Ministro estava disposto a infligir-lhe.

A surpresa provocou um choque tão grande que a reunião acabou ali.

Os resultados de uma teimosia inqualificável, estão à vista!

Como é fácil destruí-los ...

Aqueles que ainda tinham braços para trabalhar, foram forçados a abandonar as suas terras, despovoando enormes territórios, atafalhando o litoral já de si superpovoado, com graves problemas de ordenamento do território e deixando mais pobres aqueles que a tal aventura não se podiam permitir.

Eu ainda pensei que logo que o Senhor Ministro deixasse de o ser, alguém mais lúcido e menos arrogante, pudesse corrigir a sua política, demasiado maléfica para alguns milhões de portugueses.

Mas não, a semente daninha estava lançada e proliferou. Os seus seguidores não quiseram ou não souberam pensar melhor – inovando, arrepiando caminho – e decidiram seguir os mesmos passos quando, recentemente, elaboraram o Plano Regional de Ordenamento do Território do Norte de Portugal e não classificaram - expressamente - a capital do Distrito de Bragança, como pólo de desenvolvimento desta sub-região, ao contrário do que aconteceu com as demais sub-regiões sob a jurisdição da CCDRN.

A Câmara Municipal de Bragança queixa-se amargamente por não ver plasmado na Proposta de Modelo Territorial apresentada por V.Exª, o reconhecimento da capital deste Distrito como “cidade de equilíbrio regional”.

Como cidadão transmontano e porque não compreendo a lógica nem os motivos de tal omissão, venho por este meio, mostrar a minha indignação contra o golpe de misericórdia que os seus colaboradores parecem apostados em desferir não só contra o concelho de Bragança, mas sobretudo contra as gentes de todo o nosso Distrito.

Assim, associo-me ao protesto que o Município de Bragança remeteu a V.Exª e subscrevo inteiramente o conteúdo da resolução datada de 16 de Julho de 2009, na esperança de ver remedlada uma omissão inaceitável.

Apresento a V.Exª os meus melhores cumprimentos e espero que os argumentos do Povo de Bragança e da sua Câmara Municipal sejam suficientes para aceitar a sua legítima e justa pretensão.

O Bragançano ao seu dispor





(Amândio dos Anjos Gomes)

(BI 769975 de 26/10/2006)

Ponderados os fundamentos apresentados pela Câmara Municipal de Bragança, e após uma reflexão global sobre o Modelo Territorial, procedeu-se a ajustamentos no mesmo, nos quais se inclui a consideração de Bragança como Cidade de Equilíbrio Territorial. O resultado da ponderação das questões e sugestões colocadas conduziu a uma reformulação dos textos da Proposta de Plano referentes ao Modelo Territorial (Esquema Global e Sistema Urbano), que se reproduzem na Parte II do presente documento.

Crédito Agrícola – Ofício 2009/066/DIR/AD002, de 31/08/2009



Doc. 763102 02-09-2009

 763102

Direcção

Exmo. Senhor
Presidente da CCDRN
Rua Rainha D. Estefânia, nº 251
4150-304 PORTO

N. Ref.º 2009/066/DIR/AD002

Bragança, 31 de Agosto de 2009

**ASSUNTO: PROT-N: Bragança – Cidade de Equilíbrio Regional
Tomada de Posição**

Acompanhámos com um misto de interesse e de enorme expectativa, as notícias que nos iam chegando dando conta do desenvolvimento do Plano Regional de Ordenamento do Território da Região Norte – PROT-N, pois encaramos esta iniciativa, como uma possibilidade importante para se criarem as opções políticas que contribuam para encarar o desenvolvimento da região transmontana como um imperativo de justiça há muito reclamada, não só pelos que aqui nasceram, vivem e desenvolvem as respectivas actividades, mas por cada um dos Portugueses que há muito tempo sentem e se solidarizam com o drama do transmontano pobre, abandonado, condenado à extinção. É compreensível o sentimento dos nossos concidadãos. Parentes pobres, provocam desconforto nas famílias, excepto, como se vem constatando, as várias e sucessivas famílias políticas que têm revelado, ao longo de décadas, em democracia, enorme desprezo pela condição do subdesenvolvimento transmontano.

Estamos perante uma das regiões mais pobres da Europa, considerada na sua totalidade uma zona deprimida de acordo com o relatório PRASD – Programa de Recuperação de Áreas e Sectores Deprimidos. "A região debate-se com um conjunto de problemas e fragilidades estruturais que demonstram o seu baixo nível de desenvolvimento e justificam fundadas preocupações quanto ao seu futuro".

Mod. CAR/III

4150-304, 4150-305, 4150-306, 4150-307, 4150-308, 4150-309, 4150-310, 4150-311, 4150-312, 4150-313, 4150-314, 4150-315, 4150-316, 4150-317, 4150-318, 4150-319, 4150-320, 4150-321, 4150-322, 4150-323, 4150-324, 4150-325, 4150-326, 4150-327, 4150-328, 4150-329, 4150-330, 4150-331, 4150-332, 4150-333, 4150-334, 4150-335, 4150-336, 4150-337, 4150-338, 4150-339, 4150-340, 4150-341, 4150-342, 4150-343, 4150-344, 4150-345, 4150-346, 4150-347, 4150-348, 4150-349, 4150-350, 4150-351, 4150-352, 4150-353, 4150-354, 4150-355, 4150-356, 4150-357, 4150-358, 4150-359, 4150-360, 4150-361, 4150-362, 4150-363, 4150-364, 4150-365, 4150-366, 4150-367, 4150-368, 4150-369, 4150-370, 4150-371, 4150-372, 4150-373, 4150-374, 4150-375, 4150-376, 4150-377, 4150-378, 4150-379, 4150-380, 4150-381, 4150-382, 4150-383, 4150-384, 4150-385, 4150-386, 4150-387, 4150-388, 4150-389, 4150-390, 4150-391, 4150-392, 4150-393, 4150-394, 4150-395, 4150-396, 4150-397, 4150-398, 4150-399, 4150-400, 4150-401, 4150-402, 4150-403, 4150-404, 4150-405, 4150-406, 4150-407, 4150-408, 4150-409, 4150-410, 4150-411, 4150-412, 4150-413, 4150-414, 4150-415, 4150-416, 4150-417, 4150-418, 4150-419, 4150-420, 4150-421, 4150-422, 4150-423, 4150-424, 4150-425, 4150-426, 4150-427, 4150-428, 4150-429, 4150-430, 4150-431, 4150-432, 4150-433, 4150-434, 4150-435, 4150-436, 4150-437, 4150-438, 4150-439, 4150-440, 4150-441, 4150-442, 4150-443, 4150-444, 4150-445, 4150-446, 4150-447, 4150-448, 4150-449, 4150-450, 4150-451, 4150-452, 4150-453, 4150-454, 4150-455, 4150-456, 4150-457, 4150-458, 4150-459, 4150-460, 4150-461, 4150-462, 4150-463, 4150-464, 4150-465, 4150-466, 4150-467, 4150-468, 4150-469, 4150-470, 4150-471, 4150-472, 4150-473, 4150-474, 4150-475, 4150-476, 4150-477, 4150-478, 4150-479, 4150-480, 4150-481, 4150-482, 4150-483, 4150-484, 4150-485, 4150-486, 4150-487, 4150-488, 4150-489, 4150-490, 4150-491, 4150-492, 4150-493, 4150-494, 4150-495, 4150-496, 4150-497, 4150-498, 4150-499, 4150-500, 4150-501, 4150-502, 4150-503, 4150-504, 4150-505, 4150-506, 4150-507, 4150-508, 4150-509, 4150-510, 4150-511, 4150-512, 4150-513, 4150-514, 4150-515, 4150-516, 4150-517, 4150-518, 4150-519, 4150-520, 4150-521, 4150-522, 4150-523, 4150-524, 4150-525, 4150-526, 4150-527, 4150-528, 4150-529, 4150-530, 4150-531, 4150-532, 4150-533, 4150-534, 4150-535, 4150-536, 4150-537, 4150-538, 4150-539, 4150-540, 4150-541, 4150-542, 4150-543, 4150-544, 4150-545, 4150-546, 4150-547, 4150-548, 4150-549, 4150-550, 4150-551, 4150-552, 4150-553, 4150-554, 4150-555, 4150-556, 4150-557, 4150-558, 4150-559, 4150-560, 4150-561, 4150-562, 4150-563, 4150-564, 4150-565, 4150-566, 4150-567, 4150-568, 4150-569, 4150-570, 4150-571, 4150-572, 4150-573, 4150-574, 4150-575, 4150-576, 4150-577, 4150-578, 4150-579, 4150-580, 4150-581, 4150-582, 4150-583, 4150-584, 4150-585, 4150-586, 4150-587, 4150-588, 4150-589, 4150-590, 4150-591, 4150-592, 4150-593, 4150-594, 4150-595, 4150-596, 4150-597, 4150-598, 4150-599, 4150-600, 4150-601, 4150-602, 4150-603, 4150-604, 4150-605, 4150-606, 4150-607, 4150-608, 4150-609, 4150-610, 4150-611, 4150-612, 4150-613, 4150-614, 4150-615, 4150-616, 4150-617, 4150-618, 4150-619, 4150-620, 4150-621, 4150-622, 4150-623, 4150-624, 4150-625, 4150-626, 4150-627, 4150-628, 4150-629, 4150-630, 4150-631, 4150-632, 4150-633, 4150-634, 4150-635, 4150-636, 4150-637, 4150-638, 4150-639, 4150-640, 4150-641, 4150-642, 4150-643, 4150-644, 4150-645, 4150-646, 4150-647, 4150-648, 4150-649, 4150-650, 4150-651, 4150-652, 4150-653, 4150-654, 4150-655, 4150-656, 4150-657, 4150-658, 4150-659, 4150-660, 4150-661, 4150-662, 4150-663, 4150-664, 4150-665, 4150-666, 4150-667, 4150-668, 4150-669, 4150-670, 4150-671, 4150-672, 4150-673, 4150-674, 4150-675, 4150-676, 4150-677, 4150-678, 4150-679, 4150-680, 4150-681, 4150-682, 4150-683, 4150-684, 4150-685, 4150-686, 4150-687, 4150-688, 4150-689, 4150-690, 4150-691, 4150-692, 4150-693, 4150-694, 4150-695, 4150-696, 4150-697, 4150-698, 4150-699, 4150-700, 4150-701, 4150-702, 4150-703, 4150-704, 4150-705, 4150-706, 4150-707, 4150-708, 4150-709, 4150-710, 4150-711, 4150-712, 4150-713, 4150-714, 4150-715, 4150-716, 4150-717, 4150-718, 4150-719, 4150-720, 4150-721, 4150-722, 4150-723, 4150-724, 4150-725, 4150-726, 4150-727, 4150-728, 4150-729, 4150-730, 4150-731, 4150-732, 4150-733, 4150-734, 4150-735, 4150-736, 4150-737, 4150-738, 4150-739, 4150-740, 4150-741, 4150-742, 4150-743, 4150-744, 4150-745, 4150-746, 4150-747, 4150-748, 4150-749, 4150-750, 4150-751, 4150-752, 4150-753, 4150-754, 4150-755, 4150-756, 4150-757, 4150-758, 4150-759, 4150-760, 4150-761, 4150-762, 4150-763, 4150-764, 4150-765, 4150-766, 4150-767, 4150-768, 4150-769, 4150-770, 4150-771, 4150-772, 4150-773, 4150-774, 4150-775, 4150-776, 4150-777, 4150-778, 4150-779, 4150-780, 4150-781, 4150-782, 4150-783, 4150-784, 4150-785, 4150-786, 4150-787, 4150-788, 4150-789, 4150-790, 4150-791, 4150-792, 4150-793, 4150-794, 4150-795, 4150-796, 4150-797, 4150-798, 4150-799, 4150-800, 4150-801, 4150-802, 4150-803, 4150-804, 4150-805, 4150-806, 4150-807, 4150-808, 4150-809, 4150-810, 4150-811, 4150-812, 4150-813, 4150-814, 4150-815, 4150-816, 4150-817, 4150-818, 4150-819, 4150-820, 4150-821, 4150-822, 4150-823, 4150-824, 4150-825, 4150-826, 4150-827, 4150-828, 4150-829, 4150-830, 4150-831, 4150-832, 4150-833, 4150-834, 4150-835, 4150-836, 4150-837, 4150-838, 4150-839, 4150-840, 4150-841, 4150-842, 4150-843, 4150-844, 4150-845, 4150-846, 4150-847, 4150-848, 4150-849, 4150-850, 4150-851, 4150-852, 4150-853, 4150-854, 4150-855, 4150-856, 4150-857, 4150-858, 4150-859, 4150-860, 4150-861, 4150-862, 4150-863, 4150-864, 4150-865, 4150-866, 4150-867, 4150-868, 4150-869, 4150-870, 4150-871, 4150-872, 4150-873, 4150-874, 4150-875, 4150-876, 4150-877, 4150-878, 4150-879, 4150-880, 4150-881, 4150-882, 4150-883, 4150-884, 4150-885, 4150-886, 4150-887, 4150-888, 4150-889, 4150-890, 4150-891, 4150-892, 4150-893, 4150-894, 4150-895, 4150-896, 4150-897, 4150-898, 4150-899, 4150-900, 4150-901, 4150-902, 4150-903, 4150-904, 4150-905, 4150-906, 4150-907, 4150-908, 4150-909, 4150-910, 4150-911, 4150-912, 4150-913, 4150-914, 4150-915, 4150-916, 4150-917, 4150-918, 4150-919, 4150-920, 4150-921, 4150-922, 4150-923, 4150-924, 4150-925, 4150-926, 4150-927, 4150-928, 4150-929, 4150-930, 4150-931, 4150-932, 4150-933, 4150-934, 4150-935, 4150-936, 4150-937, 4150-938, 4150-939, 4150-940, 4150-941, 4150-942, 4150-943, 4150-944, 4150-945, 4150-946, 4150-947, 4150-948, 4150-949, 4150-950, 4150-951, 4150-952, 4150-953, 4150-954, 4150-955, 4150-956, 4150-957, 4150-958, 4150-959, 4150-960, 4150-961, 4150-962, 4150-963, 4150-964, 4150-965, 4150-966, 4150-967, 4150-968, 4150-969, 4150-970, 4150-971, 4150-972, 4150-973, 4150-974, 4150-975, 4150-976, 4150-977, 4150-978, 4150-979, 4150-980, 4150-981, 4150-982, 4150-983, 4150-984, 4150-985, 4150-986, 4150-987, 4150-988, 4150-989, 4150-990, 4150-991, 4150-992, 4150-993, 4150-994, 4150-995, 4150-996, 4150-997, 4150-998, 4150-999, 4150-1000, 4150-1001, 4150-1002, 4150-1003, 4150-1004, 4150-1005, 4150-1006, 4150-1007, 4150-1008, 4150-1009, 4150-1010, 4150-1011, 4150-1012, 4150-1013, 4150-1014, 4150-1015, 4150-1016, 4150-1017, 4150-1018, 4150-1019, 4150-1020, 4150-1021, 4150-1022, 4150-1023, 4150-1024, 4150-1025, 4150-1026, 4150-1027, 4150-1028, 4150-1029, 4150-1030, 4150-1031, 4150-1032, 4150-1033, 4150-1034, 4150-1035, 4150-1036, 4150-1037, 4150-1038, 4150-1039, 4150-1040, 4150-1041, 4150-1042, 4150-1043, 4150-1044, 4150-1045, 4150-1046, 4150-1047, 4150-1048, 4150-1049, 4150-1050, 4150-1051, 4150-1052, 4150-1053, 4150-1054, 4150-1055, 4150-1056, 4150-1057, 4150-1058, 4150-1059, 4150-1060, 4150-1061, 4150-1062, 4150-1063, 4150-1064, 4150-1065, 4150-1066, 4150-1067, 4150-1068, 4150-1069, 4150-1070, 4150-1071, 4150-1072, 4150-1073, 4150-1074, 4150-1075, 4150-1076, 4150-1077, 4150-1078, 4150-1079, 4150-1080, 4150-1081, 4150-1082, 4150-1083, 4150-1084, 4150-1085, 4150-1086, 4150-1087, 4150-1088, 4150-1089, 4150-1090, 4150-1091, 4150-1092, 4150-1093, 4150-1094, 4150-1095, 4150-1096, 4150-1097, 4150-1098, 4150-1099, 4150-1100, 4150-1101, 4150-1102, 4150-1103, 4150-1104, 4150-1105, 4150-1106, 4150-1107, 4150-1108, 4150-1109, 4150-1110, 4150-1111, 4150-1112, 4150-1113, 4150-1114, 4150-1115, 4150-1116, 4150-1117, 4150-1118, 4150-1119, 4150-1120, 4150-1121, 4150-1122, 4150-1123, 4150-1124, 4150-1125, 4150-1126, 4150-1127, 4150-1128, 4150-1129, 4150-1130, 4150-1131, 4150-1132, 4150-1133, 4150-1134, 4150-1135, 4150-1136, 4150-1137, 4150-1138, 4150-1139, 4150-1140, 4150-1141, 4150-1142, 4150-1143, 4150-1144, 4150-1145, 4150-1146, 4150-1147, 4150-1148, 4150-1149, 4150-1150, 4150-1151, 4150-1152, 4150-1153, 4150-1154, 4150-1155, 4150-1156, 4150-1157, 4150-1158, 4150-1159, 4150-1160, 4150-1161, 4150-1162, 4150-1163, 4150-1164, 4150-1165, 4150-1166, 4150-1167, 4150-1168, 4150-1169, 4150-1170, 4150-1171, 4150-1172, 4150-1173, 4150-1174, 4150-1175, 4150-1176, 4150-1177, 4150-1178, 4150-1179, 4150-1180, 4150-1181, 4150-1182, 4150-1183, 4150-1184, 4150-1185, 4150-1186, 4150-1187, 4150-1188, 4150-1189, 4150-1190, 4150-1191, 4150-1192, 4150-1193, 4150-1194, 4150-1195, 4150-1196, 4150-1197, 4150-1198, 4150-1199, 4150-1200, 4150-1201, 4150-1202, 4150-1203, 4150-1204, 4150-1205, 4150-1206, 4150-1207, 4150-1208, 4150-1209, 4150-1210, 4150-1211, 4150-1212, 4150-1213, 4150-1214, 4150-1215, 4150-1216, 4150-1217, 4150-1218, 4150-1219, 4150-1220, 4150-1221, 4150-1222, 4150-1223, 4150-1224, 4150-1225, 4150-1226, 4150-1227, 4150-1228, 4150-1229, 4150-1230, 4150-1231, 4150-1232, 4150-1233, 4150-1234, 4150-1235, 4150-1236, 4150-1237, 4150-1238, 4150-1239, 4150-1240, 4150-1241, 4150-1242, 4150-1243, 4150-1244, 4150-1245, 4150-1246, 4150-1247, 4150-1248, 4150-1249, 4150-1250, 4150-1251, 4150-1252, 4150-1253, 4150-1254, 4150-1255, 4150-1256, 4150-1257, 4150-1258, 4150-1259, 4150-1260, 4150-1261, 4150-1262, 4150-1263, 4150-1264, 4150-1265, 4150-1266, 4150-1267, 4150-1268, 4150-1269, 4150-1270, 4150-1271, 4150-1272, 4150-1273, 4150-1274, 4150-1275, 4150-1276, 4150-1277, 4150-1278, 4150-1279, 4150-1280, 4150-1281, 4150-1282, 4150-1283, 4150-1284, 4150-1285, 4150-1286, 4150-1287, 4150-1288, 4150-1289, 4150-1290, 4150-1291, 4150-1292, 4150-1293, 4150-1294, 4150-1295, 4150-1296, 4150-1297, 4150-1298, 4150-1299, 4150-1300, 4150-1301, 4150-1302, 4150-1303, 4150-1304, 4150-1305, 4150-1306, 4150-1307, 4150-1308, 4150-1309, 4150-1310, 4150-1311, 4150-1312, 4150-1313, 4150-1314, 4150-1315, 4150-1316, 4150-1317, 4150-1318, 4150-1319, 4150-1320, 4150-1321, 4150-1322, 4150-1323, 4150-1324, 4150-1325, 4150-1326, 4150-1327, 4150-1328, 4150-1329, 4150-1330, 4150-1331, 4150-1332, 4150-1333, 4150-1334, 4150-1335, 4150-1336, 4150-1337, 4150-1338, 4150-1339, 4150-1340, 4150-1341, 4150-1342, 4150-1343, 4150-1344, 4150-1345, 4150-1346, 4150-1347, 4150-1348, 4150-1349, 4150-1350, 4150-1351, 4150-1352, 4150-1353, 4150-1354, 4150-1355, 4150-1356, 4150-1357, 4150-1358, 4150-1359, 4150-1360, 4150-1361, 4150-1362, 4150-1363, 4150-1364, 4150-1365, 4150-1366, 4150-1367, 4150-1368, 4150-1369, 4150-1370, 4150-1371, 4150-1372, 4150-1373, 4150-1374, 4150-1375, 4150-1376, 4150-1377, 4150-1378, 4150-1379, 4150-1380, 4150-1381, 4150-1382, 4150-1383, 4150-1384, 4150-1385, 4150-1386, 4150-1387, 4150-1388, 4150-1389, 4150-1390, 4150-1391, 4150-1392, 4150-1393, 4150-1394, 4150-1395, 4150-1396, 4150-1397, 4150-1398, 4150-1399, 4150-1400, 4150-1401, 4150-1402, 4150-1403, 4150-1404, 4150-1405, 4150-1406, 4150-1407, 4150-1408, 4150-1409, 4150-1410, 4150-1411, 4150-1412, 4150-1413, 4150-1414, 4150-1415, 4150-1416, 4150-

Trata-se de uma região vasta em termos de área, com uma densidade populacional muito fraca e em queda. A população residente registou um decréscimo constante ao longo das últimas décadas, com um elevado índice de envelhecimento, o que evidencia a sistemática perda de população e consequente desertificação.

A estrutura produtiva da região, está baseada em micro e pequenas empresas ainda fortemente dependente do sector primário. O sector secundário está pobremente representado. O VAB proveniente da indústria está predominantemente associado a actividades de construção civil, transformação elementar de produtos agrícolas e aproveitamento de recursos naturais (com destaque para as rochas ornamentais, especialmente o granito), orientadas quase integralmente para o mercado interno, tecnológica e empresarialmente incipientes.

Apesar deste cenário desolador em termos económicos e demográficos, a região conta com elevado potencial de desenvolvimento em alguns sectores associados aos recursos endógenos existentes, como o turismo, as energias renováveis, os sectores vitivinícola, olivícola e agro-industrial.

O relatório PRASD aponta para o "reduzido número de factores susceptíveis de assumirem o papel de desenvolvimento na região, realçando o potencial da UTAD e do IPB nesse papel. É notória a necessidade de uma estrutura de apoio e incentivo ao Empreendedorismo e Inovação, que através de parcerias público-privadas seja capaz de ajudar a desenvolver o potencial endógeno de região, explorando sinergias com as instituições consideradas âncoras de desenvolvimento na região e servindo de ponte para os empresários e os empreendedores".

É neste cenário que surge o PROT-N, cujos objectivos centrais da adopção do Plano, consistem em "promover e reforçar a coesão territorial da Região do Norte, contrariando as assimetrias intra-regionais, a competitividade social e económica, a equidade territorial e social de acesso a bens, serviços e oportunidades, a protecção dos recursos naturais e culturais, a eficiência e racionalidade do uso do solo, e a melhoria do sistema urbano metropolitano e regional".

O próprio vice-presidente da Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional (CCDR) do Norte, Paulo Gomes, (citado por Abel Coentrão em artigo na imprensa de 04.08.2009) afirma "A perspectiva é praticamente unânime, mesmo para quem apenas visita a região. O Norte, à escala europeia, é reconhecido como uma das regiões melhor apetrechadas ao nível das rodovias de altas prestações" e acrescenta "é uma evidência que só os transmontanos, ainda à espera da auto-estrada até Bragança, podem, por enquanto, contestar".

Mod. CAR/01

MOTUCOM, Av. D. Francisco de Sousa, 26 - 5010-614 Viseu
 Tel. 234 231 230 - Fax 234 231 239
 Email: apercer@motucom.pt - info@motucom.pt
 Tel. 234 231 230 - Fax 234 231 239

Licenciado - 485 98 98 98 - www.motucom.pt

Handwritten signature



O Plano Regional de Ordenamento do Território (PROT) prevê, que se feche este ciclo, e se aposte, nas próximas duas décadas, num reforço das ligações ferroviárias interurbanas, intra-regionais e inter-regionais.

O PROT do Norte, no capítulo dedicado à mobilidade, alerta para o risco de sobredimensionamento das redes viárias, agravado pela insuficiente definição do papel de cada uma na hierarquia das ligações nacionais, regionais e locais, e para o risco de concentração da procura num único modo de transporte, o rodoviário, com penalização para a mobilidade de pessoas e mercadorias e para a competitividade das pessoas, das organizações e das próprias cidades.

Do ponto de vista da consolidação do modelo territorial na Região do Norte, o PROT aponta como "essencial" colocar no horizonte algumas opções a tomar no longo prazo, no ciclo de investimentos pós 2015, que possam desde já influenciar opções de curto e médio prazo. No âmbito dessas opções, é proposto que se estude a viabilidade técnica da integração da cidade de Vila Real no sistema ferroviário principal.

A firme e fundamentada contestação do Município de Bragança, ao modelo territorial, que surge da proposta do PROT-N e impede que Bragança, (ao contrário de Vila Real) mantenha e reforce a sua posição enquanto capital de uma sub-região de Trás-os-Montes, reflecte o desconforto de uma região que se sente injustiçada e próxima do desalento, pois verifica que, mais uma vez, e apesar dos nobres objectivos do Plano, ao visar "promover e reforçar a coesão territorial da Região do Norte, contrariando as assimetrias intra-regionais", os poderes públicos constituídos, continuam a dar sinais de pretenderem ignorar que somos parte integrante de Portugal.

A subscritora desta tomada de posição é uma Instituição de Crédito de natureza Cooperativa, fundada por gentes da região com o objectivo de fomentar o exercício da actividade bancária ao serviço da região, o que tem feito ao longo dos últimos 93 anos, longevidade e acção que lhe permitem uma leitura muito próxima da realidade transmontana e posicionam-na como observadora privilegiada da problemática económica e social da região. Nessa condição, somos forçados a admitir que não vislumbramos grande futuro a Trás-os-Montes e alguns concelhos do Alto Douro, se o investimento público selectivo e reprodutivo, continuar ausente deste importante espaço do território nacional.

Mod. CAR/01

5010-90000, Av. Dr. Francisco Sá Carneiro, 26 - 5004-910 Vila Real
Tel. 234 651 700 - Fax 234 651 200
1225-912000210100, Av. 25 de Abril, 84-86 - 5001-118 BRAGA
Tel. 253 400 600 - Fax 253 400 620

Capital social: 1.000.000 € (100.000 quotas) - 100% de quotas em dinheiro - 100% de quotas em dinheiro

Pris



Sem essa vontade política, o nosso futuro pode adivinhar-se através de um dado estatístico comparativo com o Distrito de Vila Real, onde se dá conta de que, o Distrito de Bragança, possui apenas, metade dos alunos a frequentar o primeiro ciclo escolar. Sem pessoas, não serão necessárias organizações, nem infra-estruturas, nem investimento público. Convém definir em que queremos apostar: se nas pessoas, na sua felicidade e na conseqüente criação de riqueza, se na desertificação, na ausência de oportunidades e na agonia lenta que conduz à morte. Todos sabemos que este último caminho não serve a ninguém.

Pelo que tivemos ocasião de expressar e em perfeita sintonia com a Resolução da Câmara Municipal de Bragança do passado dia 27 de Julho de 2008, também esta Caixa de Crédito Agrícola vem junto de V.Ex.^a como primeiro responsável do Plano Regional PROT-N, solicitar que desenvolva todos os esforços no sentido de assegurar que Bragança seja incluída, no Modelo Territorial, como cidade de equilíbrio regional de acordo com o modelo proposto pelo Município, por ser aquele que, na nossa opinião, melhor defende os legítimos anseios dos seus munícipes, reforça a coesão territorial da Região do Norte contrariando as assimetrias existentes e concede a Bragança as competências indispensáveis para o mais profícuo relacionamento com as cidades vizinhas de Castela e Leão.

Com os melhores cumprimentos,



Adriano Diegues

Presidente da Direcção

Mod. CAR/01

Caixa de Crédito Agrícola do Nordeste do Alentejo - 8000-010 Alentejo
Av. 25 de Abril, 200 - 1200-010 Lisboa
Tel: 212 501 200 - Fax: 212 501 210
2005-2006-2007-2008-2009-2010-2011-2012-2013-2014-2015-2016-2017-2018-2019-2020-2021-2022-2023-2024-2025-2026-2027-2028-2029-2030-2031-2032-2033-2034-2035-2036-2037-2038-2039-2040-2041-2042-2043-2044-2045-2046-2047-2048-2049-2050-2051-2052-2053-2054-2055-2056-2057-2058-2059-2060-2061-2062-2063-2064-2065-2066-2067-2068-2069-2070-2071-2072-2073-2074-2075-2076-2077-2078-2079-2080-2081-2082-2083-2084-2085-2086-2087-2088-2089-2090-2091-2092-2093-2094-2095-2096-2097-2098-2099-2100-2101-2102-2103-2104-2105-2106-2107-2108-2109-2110-2111-2112-2113-2114-2115-2116-2117-2118-2119-2120-2121-2122-2123-2124-2125-2126-2127-2128-2129-2130-2131-2132-2133-2134-2135-2136-2137-2138-2139-2140-2141-2142-2143-2144-2145-2146-2147-2148-2149-2150-2151-2152-2153-2154-2155-2156-2157-2158-2159-2160-2161-2162-2163-2164-2165-2166-2167-2168-2169-2170-2171-2172-2173-2174-2175-2176-2177-2178-2179-2180-2181-2182-2183-2184-2185-2186-2187-2188-2189-2190-2191-2192-2193-2194-2195-2196-2197-2198-2199-2200-2201-2202-2203-2204-2205-2206-2207-2208-2209-2210-2211-2212-2213-2214-2215-2216-2217-2218-2219-2220-2221-2222-2223-2224-2225-2226-2227-2228-2229-2230-2231-2232-2233-2234-2235-2236-2237-2238-2239-2240-2241-2242-2243-2244-2245-2246-2247-2248-2249-2250-2251-2252-2253-2254-2255-2256-2257-2258-2259-2260-2261-2262-2263-2264-2265-2266-2267-2268-2269-2270-2271-2272-2273-2274-2275-2276-2277-2278-2279-2280-2281-2282-2283-2284-2285-2286-2287-2288-2289-2290-2291-2292-2293-2294-2295-2296-2297-2298-2299-2300-2301-2302-2303-2304-2305-2306-2307-2308-2309-2310-2311-2312-2313-2314-2315-2316-2317-2318-2319-2320-2321-2322-2323-2324-2325-2326-2327-2328-2329-2330-2331-2332-2333-2334-2335-2336-2337-2338-2339-2340-2341-2342-2343-2344-2345-2346-2347-2348-2349-2350-2351-2352-2353-2354-2355-2356-2357-2358-2359-2360-2361-2362-2363-2364-2365-2366-2367-2368-2369-2370-2371-2372-2373-2374-2375-2376-2377-2378-2379-2380-2381-2382-2383-2384-2385-2386-2387-2388-2389-2390-2391-2392-2393-2394-2395-2396-2397-2398-2399-2400-2401-2402-2403-2404-2405-2406-2407-2408-2409-2410-2411-2412-2413-2414-2415-2416-2417-2418-2419-2420-2421-2422-2423-2424-2425-2426-2427-2428-2429-2430-2431-2432-2433-2434-2435-2436-2437-2438-2439-2440-2441-2442-2443-2444-2445-2446-2447-2448-2449-2450-2451-2452-2453-2454-2455-2456-2457-2458-2459-2460-2461-2462-2463-2464-2465-2466-2467-2468-2469-2470-2471-2472-2473-2474-2475-2476-2477-2478-2479-2480-2481-2482-2483-2484-2485-2486-2487-2488-2489-2490-2491-2492-2493-2494-2495-2496-2497-2498-2499-2500-2501-2502-2503-2504-2505-2506-2507-2508-2509-2510-2511-2512-2513-2514-2515-2516-2517-2518-2519-2520-2521-2522-2523-2524-2525-2526-2527-2528-2529-2530-2531-2532-2533-2534-2535-2536-2537-2538-2539-2540-2541-2542-2543-2544-2545-2546-2547-2548-2549-2550-2551-2552-2553-2554-2555-2556-2557-2558-2559-2560-2561-2562-2563-2564-2565-2566-2567-2568-2569-2570-2571-2572-2573-2574-2575-2576-2577-2578-2579-2580-2581-2582-2583-2584-2585-2586-2587-2588-2589-2590-2591-2592-2593-2594-2595-2596-2597-2598-2599-2600-2601-2602-2603-2604-2605-2606-2607-2608-2609-2610-2611-2612-2613-2614-2615-2616-2617-2618-2619-2620-2621-2622-2623-2624-2625-2626-2627-2628-2629-2630-2631-2632-2633-2634-2635-2636-2637-2638-2639-2640-2641-2642-2643-2644-2645-2646-2647-2648-2649-2650-2651-2652-2653-2654-2655-2656-2657-2658-2659-2660-2661-2662-2663-2664-2665-2666-2667-2668-2669-2670-2671-2672-2673-2674-2675-2676-2677-2678-2679-2680-2681-2682-2683-2684-2685-2686-2687-2688-2689-2690-2691-2692-2693-2694-2695-2696-2697-2698-2699-2700-2701-2702-2703-2704-2705-2706-2707-2708-2709-2710-2711-2712-2713-2714-2715-2716-2717-2718-2719-2720-2721-2722-2723-2724-2725-2726-2727-2728-2729-2730-2731-2732-2733-2734-2735-2736-2737-2738-2739-2740-2741-2742-2743-2744-2745-2746-2747-2748-2749-2750-2751-2752-2753-2754-2755-2756-2757-2758-2759-2760-2761-2762-2763-2764-2765-2766-2767-2768-2769-2770-2771-2772-2773-2774-2775-2776-2777-2778-2779-2780-2781-2782-2783-2784-2785-2786-2787-2788-2789-2790-2791-2792-2793-2794-2795-2796-2797-2798-2799-2800-2801-2802-2803-2804-2805-2806-2807-2808-2809-2810-2811-2812-2813-2814-2815-2816-2817-2818-2819-2820-2821-2822-2823-2824-2825-2826-2827-2828-2829-2830-2831-2832-2833-2834-2835-2836-2837-2838-2839-2840-2841-2842-2843-2844-2845-2846-2847-2848-2849-2850-2851-2852-2853-2854-2855-2856-2857-2858-2859-2860-2861-2862-2863-2864-2865-2866-2867-2868-2869-2870-2871-2872-2873-2874-2875-2876-2877-2878-2879-2880-2881-2882-2883-2884-2885-2886-2887-2888-2889-2890-2891-2892-2893-2894-2895-2896-2897-2898-2899-2900-2901-2902-2903-2904-2905-2906-2907-2908-2909-2910-2911-2912-2913-2914-2915-2916-2917-2918-2919-2920-2921-2922-2923-2924-2925-2926-2927-2928-2929-2930-2931-2932-2933-2934-2935-2936-2937-2938-2939-2940-2941-2942-2943-2944-2945-2946-2947-2948-2949-2950-2951-2952-2953-2954-2955-2956-2957-2958-2959-2960-2961-2962-2963-2964-2965-2966-2967-2968-2969-2970-2971-2972-2973-2974-2975-2976-2977-2978-2979-2980-2981-2982-2983-2984-2985-2986-2987-2988-2989-2990-2991-2992-2993-2994-2995-2996-2997-2998-2999-3000-3001-3002-3003-3004-3005-3006-3007-3008-3009-3010-3011-3012-3013-3014-3015-3016-3017-3018-3019-3020-3021-3022-3023-3024-3025-3026-3027-3028-3029-3030-3031-3032-3033-3034-3035-3036-3037-3038-3039-3040-3041-3042-3043-3044-3045-3046-3047-3048-3049-3050-3051-3052-3053-3054-3055-3056-3057-3058-3059-3060-3061-3062-3063-3064-3065-3066-3067-3068-3069-3070-3071-3072-3073-3074-3075-3076-3077-3078-3079-3080-3081-3082-3083-3084-3085-3086-3087-3088-3089-3090-3091-3092-3093-3094-3095-3096-3097-3098-3099-3100-3101-3102-3103-3104-3105-3106-3107-3108-3109-3110-3111-3112-3113-3114-3115-3116-3117-3118-3119-3120-3121-3122-3123-3124-3125-3126-3127-3128-3129-3130-3131-3132-3133-3134-3135-3136-3137-3138-3139-3140-3141-3142-3143-3144-3145-3146-3147-3148-3149-3150-3151-3152-3153-3154-3155-3156-3157-3158-3159-3160-3161-3162-3163-3164-3165-3166-3167-3168-3169-3170-3171-3172-3173-3174-3175-3176-3177-3178-3179-3180-3181-3182-3183-3184-3185-3186-3187-3188-3189-3190-3191-3192-3193-3194-3195-3196-3197-3198-3199-3200-3201-3202-3203-3204-3205-3206-3207-3208-3209-3210-3211-3212-3213-3214-3215-3216-3217-3218-3219-3220-3221-3222-3223-3224-3225-3226-3227-3228-3229-3230-3231-3232-3233-3234-3235-3236-3237-3238-3239-3240-3241-3242-3243-3244-3245-3246-3247-3248-3249-3250-3251-3252-3253-3254-3255-3256-3257-3258-3259-3260-3261-3262-3263-3264-3265-3266-3267-3268-3269-3270-3271-3272-3273-3274-3275-3276-3277-3278-3279-3280-3281-3282-3283-3284-3285-3286-3287-3288-3289-3290-3291-3292-3293-3294-3295-3296-3297-3298-3299-3300-3301-3302-3303-3304-3305-3306-3307-3308-3309-3310-3311-3312-3313-3314-3315-3316-3317-3318-3319-3320-3321-3322-3323-3324-3325-3326-3327-3328-3329-3330-3331-3332-3333-3334-3335-3336-3337-3338-3339-3340-3341-3342-3343-3344-3345-3346-3347-3348-3349-3350-3351-3352-3353-3354-3355-3356-3357-3358-3359-3360-3361-3362-3363-3364-3365-3366-3367-3368-3369-3370-3371-3372-3373-3374-3375-3376-3377-3378-3379-3380-3381-3382-3383-3384-3385-3386-3387-3388-3389-3390-3391-3392-3393-3394-3395-3396-3397-3398-3399-3400-3401-3402-3403-3404-3405-3406-3407-3408-3409-3410-3411-3412-3413-3414-3415-3416-3417-3418-3419-3420-3421-3422-3423-3424-3425-3426-3427-3428-3429-3430-3431-3432-3433-3434-3435-3436-3437-3438-3439-3440-3441-3442-3443-3444-3445-3446-3447-3448-3449-3450-3451-3452-3453-3454-3455-3456-3457-3458-3459-3460-3461-3462-3463-3464-3465-3466-3467-3468-3469-3470-3471-3472-3473-3474-3475-3476-3477-3478-3479-3480-3481-3482-3483-3484-3485-3486-3487-3488-3489-3490-3491-3492-3493-3494-3495-3496-3497-3498-3499-3500-3501-3502-3503-3504-3505-3506-3507-3508-3509-3510-3511-3512-3513-3514-3515-3516-3517-3518-3519-3520-3521-3522-3523-3524-3525-3526-3527-3528-3529-3530-3531-3532-3533-3534-3535-3536-3537-3538-3539-3540-3541-3542-3543-3544-3545-3546-3547-3548-3549-3550-3551-3552-3553-3554-3555-3556-3557-3558-3559-3560-3561-3562-3563-3564-3565-3566-3567-3568-3569-3570-3571-3572-3573-3574-3575-3576-3577-3578-3579-3580-3581-3582-3583-3584-3585-3586-3587-3588-3589-3590-3591-3592-3593-3594-3595-3596-3597-3598-3599-3600-3601-3602-3603-3604-3605-3606-3607-3608-3609-3610-3611-3612-3613-3614-3615-3616-3617-3618-3619-3620-3621-3622-3623-3624-3625-3626-3627-3628-3629-3630-3631-3632-3633-3634-3635-3636-3637-3638-3639-3640-3641-3642-3643-3644-3645-3646-3647-3648-3649-3650-3651-3652-3653-3654-3655-3656-3657-3658-3659-3660-3661-3662-3663-3664-3665-3666-3667-3668-3669-3670-3671-3672-3673-3674-3675-3676-3677-3678-3679-3680-3681-3682-3683-3684-3685-3686-3687-3688-3689-3690-3691-3692-3693-3694-3695-3696-3697-3698-3699-3700-3701-3702-3703-3704-3705-3706-3707-3708-3709-3710-3711-3712-3713-3714-3715-3716-3717-3718-3719-3720-3721-3722-3723-3724-3725-3726-3727-3728-3729-3730-3731-3732-3733-3734-3735-3736-3737-3738-3739-3740-3741-3742-3743-3744-3745-3746-3747-3748-3749-3750-3751-3752-3753-3754-3755-3756-3757-3758-3759-3760-3761-3762-3763-3764-3765-3766-3767-3768-3769-3770-3771-3772-3773-3774-3775-3776-3777-3778-3779-3780-3781-3782-3783-3784-3785-3786-3787-3788-3789-3790-3791-3792-3793-3794-3795-3796-3797-3798-3799-3800-3801-3802-3803-3804-3805-3806-3807-3808-3809-3810-3811-3812-3813-3814-3815-3816-3817-3818-3819-3820-3821-3822-3823-3824-3825-3826-3827-3828-3829-3830-3831-3832-3833-3834-3835-3836-3837-3838-3839-3840-3841-3842-3843-3844-3845-3846-3847-3848-3849-3850-3851-3852-3853-3854-3855-3856-3857-3858-3859-3860-3861-3862-3863-3864-3865-3866-3867-3868-3869-3870-3871-3872-3873-3874-3875-3876-3877-3878-3879-3880-3881-3882-3883-3884-3885-3886-3887-3888-3889-3890-3891-3892-3893-3894-3895-3896-3897-3898-3899-3900-3901-3902-3903-3904-3905-3906-3907-3908-3909-3910-3911-3912-3913-3914-3915-3916-3917-3918-3919-3920-3921-3922-3923-3924-3925-3926-3927-3928-3929-3930-3931-3932-3933-3934-3935-3936-3937-3938-3939-3940-3941-3942-3943-3944-3945-3946-3947-3948-3949-3950-3951-3952-3953-3954-3955-3956-3957-3958-3959-3960-3961-3962-3963-3964-3965-3966-3967-3968-3969-3970-3971-3972-3973-3974-3975-3976-3977-3978-3979-3980-3981-3982-3983-3984-3985-3986-3987-3988-3989-3990-3991-3992-3993-3994-3995-3996-3997-3998-3999-4000-4001-4002-4003-4004-4005-4006-4007-4008-4009-4010-4011-4012-4013-4014-4015-4016-4017-4018-4019-4020-4021-4022-4023-4024-4025-4026-4027-4028-4029-4030-4031-4032-4033-4034-4035-4036-4037-4038-4039-4040-4041-4042-4043-4044-4045-4046-4047-4048-4049-4050-4051-4052-4053-4054-4055-4056-4057-4058-4059-4060-4061-4062-4063-4064-4065-4066-4067-4068-4069-4070-4071-4072-4073-4074-4075-4076-4077-4078-4079-4080-4081-4082-4083-4084-4085-4086-4087-4088-4089-4090-4091-4092-4093-4094-4095-4096-4097-4098-4099-4100-4101-4102-4103-4104-4105-4106-4107-4108-4109-4110-4111-4112-4113-4114-4115-4116-4117-4118-4119-4120-4121-4122-4123-4124-4125-4126-4127-4128-4129-4130-4131-4132-4133-4134-4135-4136-4137-4138-4139-4140-4141-4142-4143-4144-4145-4146-4147-4148-4149-4150-4151-4152-4153-4154-4155-4156-4157-4158-4159-4160-4161-4162-4163-4164-4165-4166-4167-4168-4169-4170-4171-4172-4173-4174-4175-4176-4177-4178-4179-4180-4181-4182-4183-4184-4185-4186-4187-4188-4189-4190-4191-4192-4193-4194-4195-4196-4197-4198-4199-4200-4201-4202-4203-4204-4205-4206-4207-4208-4209-4210-4211-4212-4213-4214-4215-4216-4217-4218-4219-4220-4221-4222-4223-4224-4225-4226-4227-4228-4229-4230-4231-4232-4233-4234-4235-4236-4237-4238-4239-4240-4241-4242-4243-4244-4245-4246-4247-4248-4249-4250-4251-4252-4253-4254-4255-4256-4257-4258-4259-4260-4261-4262-4263-4264-4265-4266-4267-4268-4269-4270-4271-4272-4273-4274-4275-4276-4277-4278-4279-4280-4281-4282-4283-4284-4285-4286-4287-4288-4289-4290-4291-4292-4293-4294-4295-4296-4297-4298-4299-4300-4301-4302-4303-4304-4305-4306-4307-4308-4309-4310-4311-4312-4313-4314-4315-4316-4317-4318-4319-4320-4321-4322-4323-4

Luís Manuel Machado Rodrigues – Ofício de 2/09/2009

③

Eng.º Luís Manuel Machado Rodrigues
Rua Calouste Gulbenkian Lt. C r/c
3310-030 BRAGANÇA

Doc. 763551: 03-09-2009
00763551

Exmo. Senhor
Dr. Carlos Lage
M. II. Presidente da
Comissão de Coordenação e
Desenvolvimento da Região Norte
Rua Rainha D. Estefânia, nº 251
4150-304 PORTO

hr
Dr. Carlos Lage
Eng.º Luís Manuel Machado Rodrigues
2/9/09
(Paulo Jorge Gomes)

Bragança, 2 de Setembro 2009

Assunto: Plano Regional de Ordenamento do Território "PROT-N"
Contribuição no período de discussão pública

Exmo. Senhor Presidente,

Venho à presença de V. Excia. dar uma necessariamente breve contribuição na discussão em referência. Faço-o, essencialmente, enquanto cidadão de Portugal e do Nordeste Transmontano; mas também em coerência com as posições que, no exercício de cargos públicos – como 1º Deputado eleito no Distrito de Bragança nas eleições de 1999 e 2001, Deputado Municipal no Concelho de Bragança desde 1989 e actual Presidente da Assembleia Municipal – sempre assumi, elegendo a correcção das assimetrias regionais de desenvolvimento como condição prioritária para a coesão nacional e o progresso do conjunto do país.

Tenho expressado repetidamente – e fi-lo perante V. Excia. na sessão promovida pela CCDRN, em Bragança, no passado mês de Agosto – que as discussões e os planos sobre Regionalização, sobre Ordenamento global ou regional do Território e sobre Desenvolvimento Regional não fazem sentido se não tiverem como objectivo – e não incluem as políticas para o conseguir – a correcção das gritantes assimetrias que se verificam e que não têm cessado de se acentuar.

É neste quadro que a proposta da CCDRN, em discussão, que contém méritos, me suscita discordâncias.

Por um lado, parece configurar um conformismo de se contentar em, na parte Sul da Região Norte (zona de influência do Douro), procurar alargar a fronteira do desenvolvimento uns 30 a 40 Km para Leste, promovendo a criação de um novo pólo de Equilíbrio Regional.

7

Por outro lado, parece não só secundarizar as zonas mais interiores do Norte e do Nordeste mas também o objectivo essencial de criar condições de desenvolvimento integrado com vastas áreas da Espanha nossa vizinha. O que é surpreendente, quando tenho presente o ênfase posto por V. Excia. na atrás referida sessão de Agosto, em Bragança, ao considerar, e bem, o nosso desenvolvimento regional indissociável do desenvolvimento conjunto com as zonas espanholas confinantes, a maioria das quais com índices de riqueza bem superiores aos nossos.

A correcção das assimetrias requiere políticas e vontades e requiere meios e estatuto para que a influência, as sinergias e o entusiasmo dos cidadãos se façam sentir e se rompa decididamente com a secundarização que tem prevalecido.

É por estas razões que considero a criação de um pólo de Equilíbrio Regional na zona mais interior do Nordeste como essencial.

Permito-me, Sr. Presidente, juntar uma cópia de um mapa muito antigo, abrangendo cerca de um quarto da Península Ibérica.

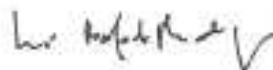
Bragança tem uma posição central e estratégica nesta vasta área.

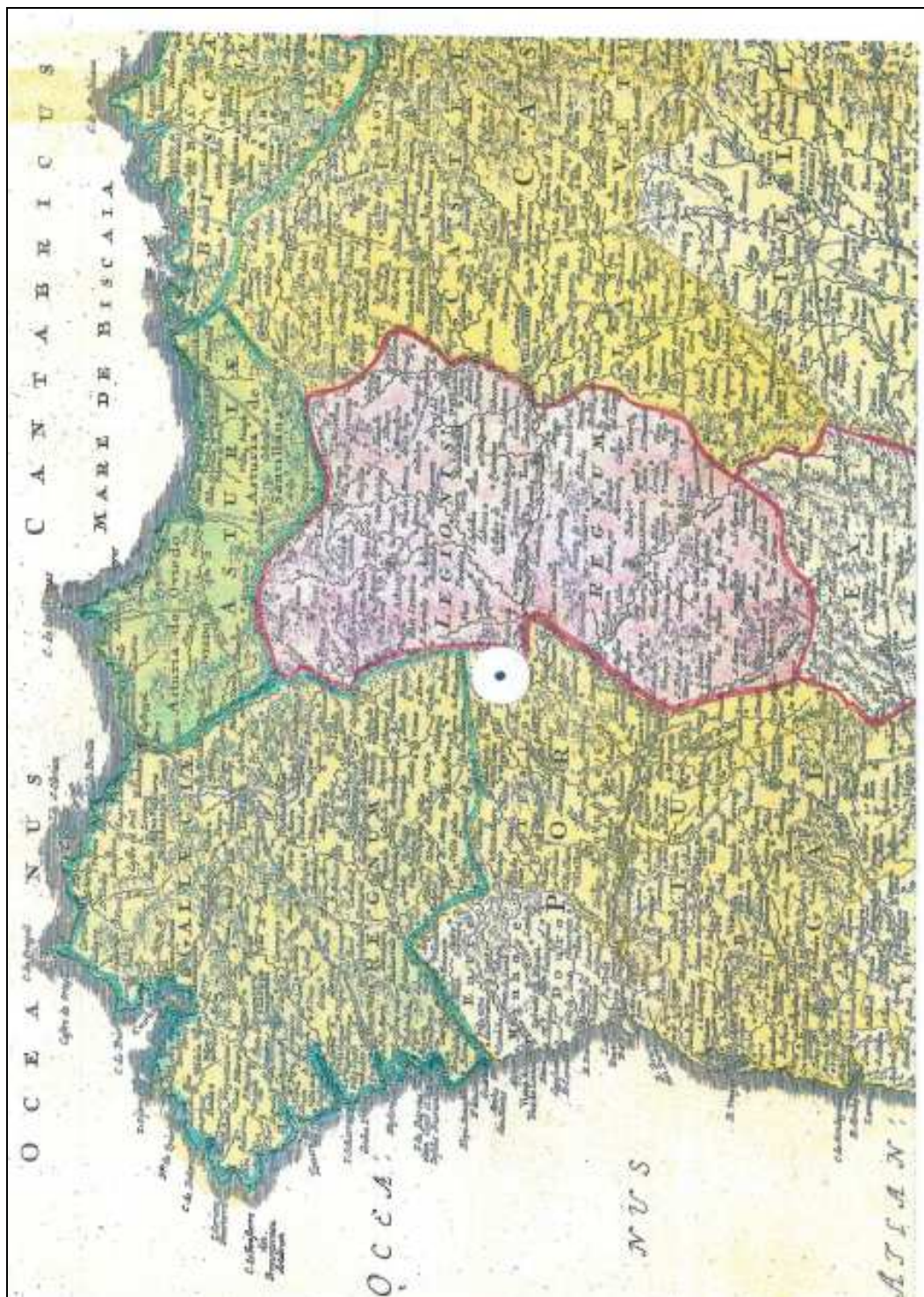
Bragança, como detalhadamente foi sistematizado na Resolução da Reunião da Câmara Municipal de 27 de Julho de 2009 – que foi levada ao conhecimento de V. Excia. e que, genericamente, tem a minha concordância – reúne todas as condições para ser o pólo da indissociabilidade do desenvolvimento com o progresso dos nossos vizinhos e para ser o pólo da colocação do interior norte nas rotas do progresso.

Agregando à concordância, que referi, com as posições da Câmara Municipal de Bragança os argumentos que expus, queira, Senhor Presidente aceitar a insistência em que

- A Bragança seja conferido no PROT-N o estatuto de Cidade de Equilíbrio Regional.
- Nos instrumentos do Plano, nas políticas de Desenvolvimento Regional (e, eventualmente na discussão sobre a problemática da Regionalização) não se perca de vista a prioridade para a correcção das assimetrias de desenvolvimento e para a adequação das decisões a adoptar a esse objectivo.

Com os melhores cumprimentos, subscrevo-me





Ponderados os fundamentos apresentados pela Câmara Municipal de Bragança, e após uma reflexão global sobre o Modelo Territorial, procedeu-se a ajustamentos no mesmo, nos quais se inclui a consideração de Bragança como Cidade de Equilíbrio Territorial. O resultado da ponderação das questões e sugestões colocadas conduziu a uma reformulação dos textos da Proposta de Plano referentes ao Modelo Territorial (Esquema Global e Sistema Urbano), que se reproduzem na Parte II do presente documento.

Fundação Mensageiro de Bragança – Ofício de 2/09/2009

Fundação Mensageiro de Bragança

NOSSA REF. VOSSA REF. DESTINATÁRIO

Exm.º Senhor
Dr. Carlos Lage
Presidente da CCDRN
Rua Rainha D. Estefânia, nº 251
4500-104 Porto

Bragança, 2 de Setembro de 2009

Assunto: Plano Regional de Ordenamento do Território, da Zona Norte

Doc. 753748. 04-09-2009
"00753748"
PRESIDÊNCIA

Exmo Senhor

Vimos por este meio subscrever a tomada de posição da Câmara Municipal de Bragança acerca do Plano Regional de Ordenamento do Território, da Zona Norte, aprovada em Reunião de Câmara de 27/07/2009, e manifestar o nosso total acordo com a argumentação que contesta o modelo proposto pela CCDRN que não prevê qualquer cidade de equilíbrio regional na sub-região de Trás-os-Montes.

Em consonância com a posição da Câmara Municipal de Bragança, apoiamos o Modelo Territorial proposto em alternativa ao aprovado pela CCDRN, que inclui a cidade de Bragança como cidade de equilíbrio regional, bem como toda a argumentação defendida pela autarquia.

Solicitamos a Vossa Ex.cia que o PROT-N seja revisto e acolha as pretensões do Município de Bragança.

De V. Exa

Atenciosamente

Fundação Mensageiro de Bragança

Fernando António Calado Rodrigues


(Director do Jornal/conselheiro da Fundação)

Rua do Secretário da Associação: Alameda 73 • 5301-901 Bragança • Tel: 373 311 367 • Fax: 373 311 365 • E-mail: jms@fundacaomessageiro.pt

Ponderados os fundamentos apresentados pela Câmara Municipal de Bragança, e após uma reflexão global sobre o Modelo Territorial, procedeu-se a ajustamentos no mesmo, nos quais se inclui a consideração de Bragança como Cidade de Equilíbrio Territorial. O resultado da ponderação das questões e sugestões colocadas conduziu a uma reformulação dos textos da Proposta de Plano referentes ao Modelo Territorial (Esquema Global e Sistema Urbano), que se reproduzem na Parte II do presente documento.


Câmara Municipal de Vimioso – Ofício 156/SG, de 2/09/2009

(10)



CÂMARA MUNICIPAL DE VIMIOSO
Secção de Serviços Gerais

Doc. 763728: 04-09-2009



"00763728"
PRESIDÊNCIA

bm
Carlos Lage
7/8/09

Paulo Jorge
7/8/09

Ex.º Sr.
Presidente da CCDRN
Dr. Carlos Lage
Rua Rainha D. Estefânia n.º 251

4 150 - 304 PORTO


V/referência: _____ Data: _____ N/referência: 156/SG Data: 2/09/2009

ASSUNTO: PROT-N Bragança – Cidade de Equilíbrio Regional – Importância Alta

Levo ao conhecimento de V.Exa. que relativamente ao assunto em epígrafe, analisado e discutido em reunião deste executivo, deliberou a Câmara Municipal, em reunião ordinária realizada no dia 31 de Agosto de 2009, sob proposta do Vice-Presidente Dr. António Jorge Fidalgo Martins, aprovar e tomar a posição inserta no extracto da deliberação em anexo.

Com os melhores cumprimentos. *e distinção pessoal*

O Presidente da Câmara.



JOSÉ BAPTISTA RODRIGUES

Z.T.:

Rua E. Gomes - 00110 - 5230-305 Vimioso - CONFIDENTE - 306627588 TEL: 273 91820 FAX 27391260



CÂMARA MUNICIPAL DE VIMIOSO

REUNIÃO DA CÂMARA MUNICIPAL DE VIMIOSO REALIZADA NO DIA 31 DE AGOSTO DE 2009**— Tomada de Posição —****— PROT-N : Bragança – Cidade de Equilíbrio Regional – Importância Alta: —**

----- Foi presente o ofício circular nº 7569, datado de 27/07/2009, da Câmara Municipal de Bragança relativo ao assunto versado em epígrafe expondo a gravidade que o *Plano Regional de Ordenamento do Território*, em elaboração pela CCDRN, tem em termos técnicos e políticos para o futuro da região do Interior Norte, apelando à solidariedade institucional desta câmara municipal para uma tomada de posição escrita a dirigir ao Sr. Presidente da CCDRN, Dr. Carlos Lage, em que se delibere subscrever a posição da Câmara Municipal de Bragança ou outros elementos complementares. Posição que deverá ser enviada, até ao dia 07 de Setembro do ano em curso, em carta registada, e, em data posterior, ser tomada uma posição conjunta coordenada pelos municípios aderentes a esta causa.

— Neste contexto o Sr. Vereador, António Jorge Fidalgo Martins, leu e propôs a aprovação da seguinte tomada de posição:

- A Câmara Municipal de Vimioso subscrive por inteiro a proposta de solução aprovada pela Câmara Municipal de Bragança.

Acreditamos que o facto de Bragança não ser designada como cidade de equilíbrio regional na proposta de PROT-N apresentado pela CCDRN às graves consequências que daí advêm para a capital do distrito tem que acrescentar as trágicas consequências para os municípios mais pequenos como é o caso de Vimioso.

Apresentar Vila Real como a cidade de equilíbrio regional mais próxima significa reorientar no futuro mais próximo, o acesso a serviços e as perspectivas de investimento e organização da vida familiar para a cidade de Vila Real.

Um território despovoado corre sério risco de se tornar um território de "ninguém". É justamente esse o sentido para que aponta esta proposta, ou seja,



CÂMARA MUNICIPAL DE VIMIOSO

acabar administrativamente com zonas do território, seguindo-se consequentemente a desertificação humana que assumirá contornos irreversíveis.

É comum dizer-se que “o analfabetismo em Portugal só se extinguirá quando morrerem os analfabetos que ainda existem”; pois bem, o território de Trás-os-Montes e o Distrito de Bragança em particular ficará sem gente quando os idosos que existem morrerem, pois que, esta proposta do PROT-N é um forte apelo a que as povoações que ainda aqui existem e aqui pensam ficar, pensam e perspectivam a sua vida futura noutros centros.

Esta proposta apresentada pela CCDR-N é tão mais grave por quanto deita por terra todos os investimentos e projectos autárquicos feitos a pensar para melhorar a qualidade de vida das populações e, simultaneamente atrair outras que queiram fixar-se em municípios do Distrito de Bragança, Vimioso, em particular, na medida em que, numa perspectiva de futuro a mobilidade das pessoas far-se-á em torno de centros mais competitivos onde Bragança não se inclui, enfraquecendo os municípios em torno desta Capital de Distrito.

Porque uma imagem vale mais que mil palavras – o mapa de Modelo Territorial proposto pela CCDR-N é, por si só uma provocação, uma afronta inaceitável a toda uma região que necessita de solidariedade nacional e não de marginalização grosseira.

Ponderada a presente proposta foi deliberado aprovar por unanimidade.

Ponderados os fundamentos apresentados pela Câmara Municipal de Bragança, e após uma reflexão global sobre o Modelo Territorial, procedeu-se a ajustamentos no mesmo, nos quais se inclui a consideração de Bragança como Cidade de Equilíbrio Territorial. O resultado da ponderação das questões e sugestões colocadas conduziu a uma reformulação dos textos da Proposta de Plano referentes ao Modelo Territorial (Esquema Global e Sistema Urbano), que se reproduzem na Parte II do presente documento.

Escola Secundária / 3 de Emídio Garcia – Ofício 622, de 03/09/2009

S. R.

MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO
DIRECÇÃO REGIONAL DE EDUCAÇÃO DO NORTE
ESCOLA SECUNDÁRIA / 3 DE EMÍDIO GARCIA
CÓDIGO 41438

*Im
Emídio
C. Am
cur*

Ex. ^{ma(s)} Senhor(a)
Presidente da CCDRN
Rua Rainha D. Estefânia, n.º 251
4150 – 304 Porto

3/9/09

Número referência: 622 Data: 03-09-2009

Assunto: PROT-N-cidades de equilíbrio regional – posição tomada no âmbito da discussão pública.

Venho, por este meio, comunicar a V.ª Ex.ª que, na condição de Director da Escola Secundária Emídio Garcia, concordo, subscrevo e apoio activamente a posição aprovada por unanimidade pela Câmara Municipal de Bragança relativamente ao PROT-N.

Com os melhores cumprimentos.

O Director
Eduardo Manuel dos Santos
(Eduardo Manuel dos Santos)


Doc. 764011: 07-09-2009
00764011
PRESIDÊNCIA

 E.S.E.G.

Rua Eng. Adolfo Amor de Costa - Tel. 273331192 - Fax 273322514 - 5300 - 348 BRAGANÇA
E-Mail: pcc@esegarcia@nrc.sapo.pt

Ponderados os fundamentos apresentados pela Câmara Municipal de Bragança, e após uma reflexão global sobre o Modelo Territorial, procedeu-se a ajustamentos no mesmo, nos quais se inclui a consideração de Bragança como Cidade de Equilíbrio Territorial. O resultado da ponderação das questões e sugestões colocadas conduziu a uma reformulação dos textos da Proposta de Plano referentes ao Modelo Territorial (Esquema Global e Sistema Urbano), que se reproduzem na Parte II do presente documento.

Escola Secundária / 3 de Emídio Garcia – Ofício 621, de 03/09/2009

S.  R.

MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO
DIRECÇÃO REGIONAL DE EDUCAÇÃO DO NORTE
ESCOLA SECUNDÁRIA / 3 DE EMÍDIO GARCIA
CÓDIGO 401638

Ex. (mex) Senhor(a)
Presidente da CCDRN
Rua Rainha D. Estefânia, nº 251
4150 – 304 Porto


Assunto: PROT-N-cidades de equilíbrio regional – posição tomada no âmbito da discussão pública.

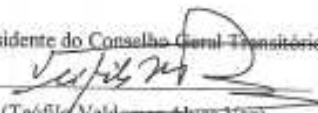
Venho, por este meio, comunicar a Vª Exª que, na condição de professor da Escola Secundária Emídio Garcia, onde exerço também as funções de Presidente do respectivo Conselho Geral Transitório, concordo, subscrevo e apoio activamente a posição aprovada por unanimidade pela Câmara Municipal de Bragança relativamente ao PROT-N.


Espero que os interesses fundamentais e legítimos do Nordeste Transmontano e do Distrito de Bragança não sejam, mais uma vez, postergados em nome de um pretenso desenvolvimento que acabará por reduzir o País a uma faixa litorânea povoada por desenraizados, propensos à alienação dos valores construídos em nove séculos de história.

De Vª Exª, em particular, oriundo como é do interior, esperamos, todos os transmontanos, posições que tenham em conta a necessidade de corrigir profundas injustiças praticadas deliberadamente em prejuízo do Distrito de Bragança e da sua cidade capital.

Com os melhores cumprimentos,

Doc. 763974- 07-09-2009

"00763974"
PRESIDÊNCIA

O Presidente do Conselho Geral Transitório

(Teófilo Valdemar Alves Vaz)


E.S.E.G.

Rua Eng. António Amaro de Costa - Tel. 273331192 - Fax 273332514 - 5300 - 346 BRAGANÇA
E-Mail: esecsecundariabraganca@rai.sapo.pt

Ponderados os fundamentos apresentados pela Câmara Municipal de Bragança, e após uma reflexão global sobre o Modelo Territorial, procedeu-se a ajustamentos no mesmo, nos quais se inclui a consideração de Bragança como Cidade de Equilíbrio Territorial. O resultado da ponderação das questões e sugestões colocadas conduziu a uma reformulação dos textos da Proposta de Plano referentes ao Modelo Territorial (Esquema Global e Sistema Urbano), que se reproduzem na Parte II do presente documento.

Agrupamento de Escolas Paulo Quintela – Ofício de 04/09/2009

13

MM
de Eng. Arce
Carly

Exmo. Sr. Presidente da CCDRN – Dr. Carlos Lage

Rua Rainha D. Estefânia, n.º 251

4150-304 – PORTO

Doc: 763899: 07-09-2009

100763899*
PRESIDÊNCIA

Bragança, 4 de Setembro de 2009

ASSUNTO: "PROT-N: Bragança – Cidade de Equilíbrio Regional"

Tendo tomado conhecimento do Plano Regional de Ordenamento do Território e da posição assumida, na reunião de Câmara do dia 27 de Julho de 2009, pela Câmara Municipal de Bragança, venho subscrever, inteiramente, essa mesma posição, pois também defendo a plena inclusão, no Modelo Territorial, da cidade de Bragança, como cidade de Equilíbrio Regional.

Com os melhores cumprimentos

A Presidente do Conselho Geral Transitório do Agrupamento de Escolas Paulo Quintela

Josefina Fátima Pires Correia Carneiro
JOSEFINA FÁTIMA PIRES CORREIA CARNEIRO
(Josefina Fátima Pires Correia Carneiro)

Ponderados os fundamentos apresentados pela Câmara Municipal de Bragança, e após uma reflexão global sobre o Modelo Territorial, procedeu-se a ajustamentos no mesmo, nos quais se inclui a consideração de Bragança como Cidade de Equilíbrio Territorial. O resultado da ponderação das questões e sugestões colocadas conduziu a uma reformulação dos textos da Proposta de Plano referentes ao Modelo Territorial (Esquema Global e Sistema Urbano), que se reproduzem na Parte II do presente documento.

Associação Comercial Industrial e Serviços de Bragança – Ofício 316/2009, de 04/09/2009


☐ Entregar em Mão
☐ Correio Normal
☐ Correio Registado
☐ Registada com Aviso de Recação

Exmo Senhor:
 CCDRI
 A C/ Dr. Carlos Lage
 Rua Rainha D. Estefânia nº251
 4150-304 Porto

Doc. 764031- 07-09-2009

14

Sua referência	Sua comunicação de	Nossa referência	Data
		336 /2009	2009-09-04

Assunto: PROT-N BRAGANÇA – Cidade de Equilíbrio Regional

Exmo Senhor,

A Direcção da ACISB- associação Comercial, Industrial e Serviços de Bragança, vem por este meio, subscrever na íntegra a posição da Câmara Municipal de Bragança referente ao assunto supracitado, posição tomada da Reunião de Câmara do dia 27 de Julho de 2009 e aprovada por unanimidade e que propõe que o Modelo Territorial inclua a cidade de Bragança como cidade de equilíbrio regional.

Sem outro assunto de momento, gratos desde já pela atenção dispensada.


 António José Monteiro de Carvalho, Eng.
 Presidente da Direcção



Fundada em 1962
 Rua Santa Rita, nº 52 - 1.º andar - 4700-011 BRAGANÇA
 Telefone: 253 223 497 e 253 223 475
 Fax: 253 223 498
 E-mail: geral@acisb.pt

Ponderados os fundamentos apresentados pela Câmara Municipal de Bragança, e após uma reflexão global sobre o Modelo Territorial, procedeu-se a ajustamentos no mesmo, nos quais se inclui a consideração de Bragança como Cidade de Equilíbrio Territorial. O resultado da ponderação das questões e sugestões colocadas conduziu a uma reformulação dos textos da Proposta de Plano referentes ao Modelo Territorial (Esquema Global e Sistema Urbano), que se reproduzem na Parte II do presente documento..

Fundação Betânia – Ofício 09/09, de 02/09/2009

15



Doc. 763909-07-09-2009

 00763909

Fundação Betânia
CENTRO DE ACOLHIMENTO E FORMAÇÃO

Handwritten: MMH, Colu2, Enf. Ana, Balgiles

Exmo. Senhor Presidente
CC DRN
Dr. Carlos Lage
Rua Rainha D. Estefânia, N.º 251
4150-304 Porto

Sua Referência	Ofício N.º 02/09	Nossa Referência:	Data
		09/09	02/09/2009

Assunto: “PROT-N: Bragança – Cidade de Equilíbrio Regional”

A Direcção Técnica da Fundação Betânia – *Centro de Acolhimento e Formação* em Bragança, Instituição Particular de Solidariedade Social vem, por este meio, informar V.ª Ex.cia., que subscrevemos a posição da Câmara Municipal de Bragança, que também é a nossa, relativamente ao assunto em epígrafe, juntando cópia da Proposta de resolução da respectiva Câmara, na qual se contesta o modelo territorial apresentado.

Mais acrescentamos que, o Modelo Territorial apresentado pela Câmara Municipal de Bragança é o que nos assegura mais garantias de desenvolvimento e promoção da nossa região.

Com os melhores cumprimentos,

Assinatura A Direcção

FUNDACÃO BETÂNIA
Centro de Acolhimento e Formação
Câmara Municipal de Bragança
Directora Técnica

Telfs. 273 313 270 / 273 312 072 - Fax 273 313 270 – CABEÇA BOA - 5300 Bragança – Email: fundação.betania@clix.pt – Contrib. n.º 503 298 345



PROPOSTA DE RESOLUÇÃO
REUNIÃO DE CÂMARA MUNICIPAL DO DIA 27 DE JULHO DE 2009, APROVADA
POR UNANIMIDADE

ASSUNTO: PROT-N – Cidades de Equilíbrio Regional – contestação ao modelo territorial

Estando a decorrer o período de discussão pública do PROT-N, tendo decorrido sessão pública, em Bragança, no dia 16 de Julho de 2009, e constatando que a Proposta de Modelo Territorial não serve os interesses do Interior Norte, proponho que ao Exmo. Presidente da CCDR-N seja enviada a resolução abaixo transcrita:

"No âmbito da elaboração do Plano Regional de Ordenamento do Território do Norte (PROT-N), o Município de Bragança, através do seu representante na Comissão Mista de Coordenação, de ofício de 03 de Abril de 2009, dirigido a V. Ex.ª e na sessão pública realizada em Bragança no dia 16 de Julho de 2009, tem vindo a insistir com razões objectivas que sustentam a legítima pretensão quanto à designação de Bragança como Cidade de Equilíbrio Regional, para a sub-região de Trás-os-Montes, que representa 40% do território da Região Norte, sendo que por princípio compreensível por todos, cidades de equilíbrio regional, deverão ser todas as capitais de distrito, omitir esta realidade, construída ao longo de séculos, é um retrocesso na estratégia política e administrativa e um mau serviço à região e ao país.

A proposta do PROT não integra uma estratégia de hierarquia urbana coerente com a sub-divisão regional, em que assenta o plano (Grande Porto, Minho, Douro e Trás-os-Montes), sendo designados como pólos de desenvolvimento regional (cidades de equilíbrio regional) as cidades do Porto, para a sub-região do Grande Porto, Braga, para a sub-região do Minho, Vila Real para a sub-região do Douro, sendo omitida para a sub-região de Trás-os-Montes a necessária hierarquia urbana, o que enfraquece a integração e coesão nesta sub-região, ao não assumir, manter e reforçar a hierarquia urbana de Bragança, capital de distrito, (à volta da qual estão, desde há séculos, estruturados serviços de âmbito regional), situação que deverá ser reforçada de modo a corrigir o modelo territorial fortemente assimétrico e que tem condenado o país ao empobrecimento e ao acentuar das desigualdades.

Ao deixar o Interior Norte entregue a si próprio, cada dia mais fragilizado em termos populacionais

442 118

A.C.M. • Forte S. João da Deixa • 5301-902 Bragança • Tlf. 273 304 200 • Fax 273 304 299 •

Câmara Municipal

Email cmbr@cm-braganca.pt Página <http://www.cm-braganca.pt>





e económicos, com acesso difícil aos serviços públicos básicos; cada dia mais insuficientes, faz como que uma entrega, sem condições, à influência crescente de cidades fronteiriças espanholas, de dimensão média, bem estruturadas ao nível do abastecimento público, do comércio e serviços, nomeadamente no âmbito da saúde, e que exercem uma forte atracção sobre o território português de fronteira, que já hoje se obriga a cooperar e a competir em situação de total desigualdade, seja na área económica (como são desiguais as condições para as empresas, veja-se o IVA; a energia eléctrica e os combustíveis), seja nos serviços e, em geral, na organização política e administrativa.

É nesta realidade adversa que Bragança continua a assumir-se como cidade de equilíbrio intra-regional e transfronteiriço, marcando a sua posição de pólo de desenvolvimento regional fronteiriço, exigindo-se uma visão que reforce as competências científicas, e conómicas e administrativas que lhe permitam ancorar e difundir oportunidade para os territórios vizinhos, contrapondo-se ao efeito de atracção e esvaziamento provocado pelas cidades vizinhas espanholas.

Ao longo da história, as cidades fronteiriças capitais de distrito assumiram funções âncora em termos dos territórios contíguos e de articulação estratégica no relacionamento de Portugal com Espanha, cidades que deverão continuar a estruturar o amplo território fronteiriço como espaço de oportunidade e de interface, na estratégia territorial de cooperação ibérica. Ao contrário, vemos que o país continental caminha como que para o abismo, afundando-se à beira mar abandonando 2/3 do território, prevendo-se que, no ano de 2015, as áreas metropolitanas de Lisboa e Porto concentrem 70% da população do país. Já hoje, metade do poder de compra está concentrado em 5,3% do território, estando o país cada dia mais desigual, menos coeso e mais pobre.

A Constituição da República Portuguesa no seu artigo 13.º, refere-se ao Princípio da Igualdade, concretizado e materializado ao nível do ordenamento do território pela Lei n.º 48/96, nomeadamente no seu artigo 3.º onde se refere que cabe ao Governo: 1) reforçar a coesão nacional, organizando o território, corrigindo as assimetrias regionais e assegurando a igualdade de oportunidades dos cidadãos no acesso às infra-estruturas, equipamentos, serviços e funções urbanas. O Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território definiu como orientação estratégica: "assegurar a equidade territorial no provimento de infra-estruturas e de equipamentos colectivos e a universalidade no acesso aos serviços de interesse geral, promovendo a coesão

2009, 2.º

• Forte S. João de Deus • 5301-802 Bragança • Tel. 273 304 200 • Fax 273 304 299 •

2009, 1.º

Email cm@cm-braganca.pt Página <http://www.cm-braganca.pt>





social”.

A proposta de modelo territorial apresentada pela CCDDR-N contraria esses princípios, acentua as assimetrias, não contribui para a implementação equitativa das políticas públicas, agrava as assimetrias territoriais, reduz a coesão, elimina e não promove factores de competitividade, desaproveitando competências científicas e tecnológicas, empobrece e abandona o Interior Norte, deixando esta parcela do território nacional ancorado às cidades espanholas vizinhas, sem condições para com elas poder cooperar e competir num plano de políticas territoriais estratégicas, de articulação entre o Norte de Portugal e Castela e Leão.

Contestaremos frontalmente e de forma continuada esta proposta centralista, construída com uma visão unidireccional, estreitando o território à volta do Porto, que omite uma realidade milenar de relacionamento com o território de Castela e Leão, medida que seria considerada de rendição em tempos de guerras com Castela e Leão e que agora em tempos de construção da EU, será considerada como de desistência e de incapacidade de exercício de soberania sobre o território no seu conjunto.

Bragança é herdeira de um passado que engrandece o país, cumpre, de forma clara com as directivas definidas para as cidades de equilíbrio regional, tanto pela evolução e consolidação na área do ensino superior, da evolução da economia, da qualificação dos recursos humanos, como da sua capacidade de relacionamento e articulação institucional, tanto a nível regional como com as cidades mais representativas de Castela e Leão, voltando a salientar, que cidades de equilíbrio regional devem ser todas as capitais de distrito.

O Município posiciona-se estrategicamente no contexto ibérico (desde tempos anteriores à nacionalidade), está mais próximo de quatro importantes cidades espanholas do que do Porto, situação reforçada com a concretização próxima das acessibilidades rodoviárias (A4 e IP2), aéreas (aeroporto regional) e ferroviárias (paragem do TGV em Puebla de Sanabria), o que impulsionará os factores de centralidade e de afirmação regional de Bragança e, também, por isso, ao nível do modelo territorial, se impõe que Bragança não seja desqualificada mas, pelo contrário, seja estimulado o caminho afirmativo que, desde há séculos, Bragança faz neste âmbito.

Bragança representa, actualmente, 44% das exportações da sub-região de Trás-os-Montes, tem um sistema de ensino superior estruturado e competitivo, constituído por mais de 6700 alunos, é

CCDDR-N

• Forte S. João de Deus • 5301-502 Bragança • Tlf. 273 304 200 • Fax 273 304 299 •

CCDDR-N

Email ccddr@cm-braganca.pt Página <http://www.cm-braganca.pt>





o sexto município do Norte de Portugal, em poder de compra, afirma-se como cidade moderna, atractiva e com elevado potencial de desenvolvimento, apresentando um elevado padrão de qualidade urbanística, patrimonial, ambiental e cultural, afirmando-se, assim, como pólo de desenvolvimento regional, sustentado em quatro eixos estratégicos – centralidade ibérica, sistema de ensino superior, atractividade urbana e o potencial ambiental e biofísico.

A proposta de Modelo Territorial é negativa e inaceitável por desqualificar e omitir o papel historicamente conquistado e reconhecido a Bragança, tanto no plano administrativo como no plano político, e representa, mesmo, um verdadeiro retrocesso relativamente ao reconhecimento que, ao longo de séculos, o poder central garantiu a esta cidade de Bragança, cidade que marcou a História do país, representatividade que, curiosamente, o primeiro exercício amplo de planeamento feito pela Região Norte pretende apagar, empurrando-nos para o território fronteiriço contíguo, atitude que menoriza o referido exercício e que merece a nossa total discordância.

Entendemos que o país político, responsável pela situação lastimável de abandono e despovoamento de 2/3 do território continental, não pode continuar com um discurso enganador, não podendo ficar pelas declarações de boas intenções políticas. É obrigatório, pelo futuro do país e das gerações mais jovens, tomar um conjunto de medidas de política pública, que favoreçam prioritariamente a fixação de actividade económica no interior e que garantam a estruturação de uma rede de cidades de média dimensão, dotadas de factores de competitividade e de inovação, capazes de assumir um papel dinamizador da economia e da cidadania e de ancoragem dos territórios envolventes, papel que as capitais de distrito fronteiriças devem assegurar como cidades de equilíbrio regional, sendo que todas as sedes concelhias devem igualmente assegurar um papel necessário de coesão territorial.

Em nome da dignidade, da História, da tradição, da verdade e do futuro do país, não nos resignaremos em circunstância alguma, pelo que voltamos a insistir no empenho de V. Exa., como primeiro responsável deste importante exercício de Planeamento Regional, no sentido de assegurar que o mesmo servirá a união, a coesão e a competitividade da Região Norte, evitando que uma grave imprudência técnica e política venha a ter consequências negativas na evolução da política regional, processo no qual estamos empenhados.

Propomos, assim, que o Modelo Territorial inclua a cidade de Bragança como cidade de equilíbrio

SEP 9 09

RDH • Forte S. João de Deus • 5301-902 Bragança • Tel. 273 304 200 • Fax 273 304 299 •

00011112

Email ceda@cm-braganca.pt Página <http://www.cm-braganca.pt>





regional, modelo anexo.

Que a presente pretensão seja enviada as principais entidades e instituições locais, regionais e nacionais e publicitada na imprensa regional.*

Município de Bragança, 27 de Julho de 2009

O Presidente da Câmara Municipal

António Jorge Nunes, Eng.º

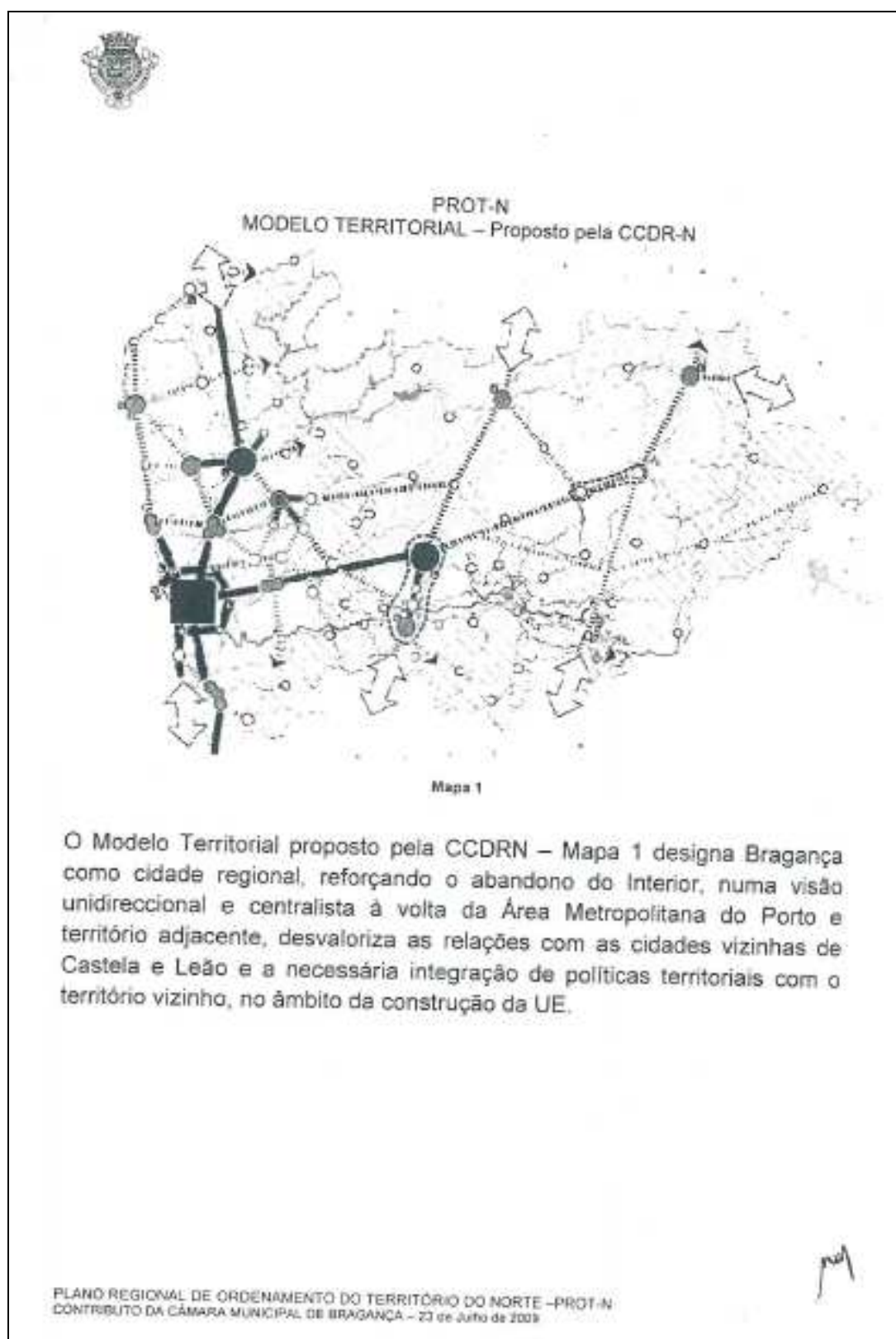
882 3 10

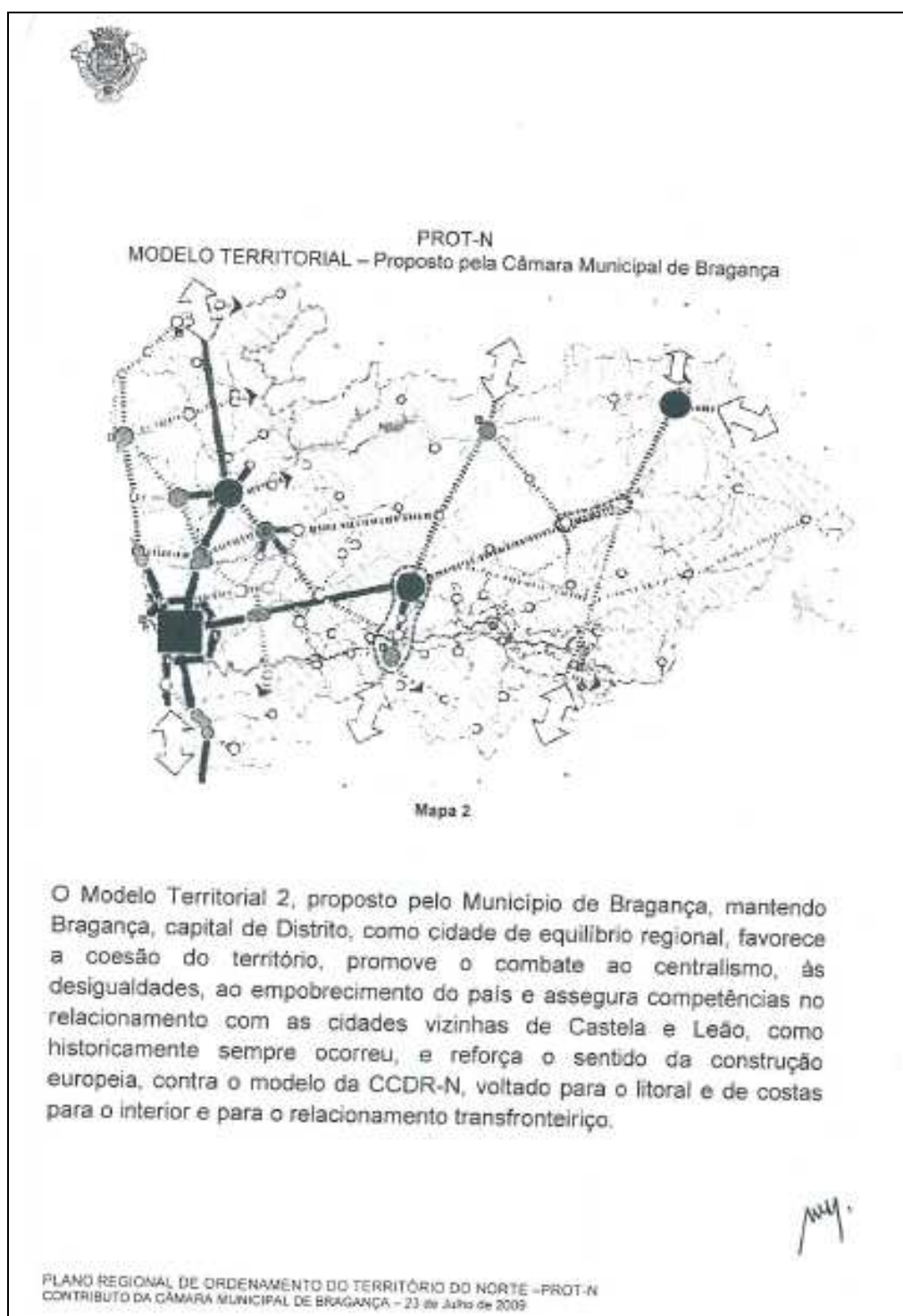
PCD • Forte S. João de Deus • 5301-902 Bragança • TF: 273 304 200 • Fax: 273 304 299 •

CAM 11172

Email omb@cm-braganca.pt Página <http://www.cm-braganca.pt>







Ponderados os fundamentos apresentados pela Câmara Municipal de Bragança, e após uma reflexão global sobre o Modelo Territorial, procedeu-se a ajustamentos no mesmo, nos quais se inclui a consideração de Bragança como Cidade de Equilíbrio Territorial. O resultado da ponderação das questões e sugestões colocadas conduziu a uma reformulação dos textos da Proposta de Plano referentes ao Modelo Territorial (Esquema Global e Sistema Urbano), que se reproduzem na Parte II do presente documento.

Município de Bragança – Assembleia Municipal – Ofício nº 60, Proc.º 01.01.12.02, de 07/09/2007

ENC - 1205A 001E2



MUNICÍPIO DE BRAGANÇA
 ASSEMBLEIA MUNICIPAL

Doc. 764499; 09-09-2009 (25)

 "00764499"
 PRESIDÊNCIA

Exmo. Senhor
 Presidente da CCDR-N
 Rua Rainha D. Estefânia, n.º 251
 4150-304 PORTO

V / Ref.º	N / Ref.º
Ofício n.º Data Proc.º	Ofício nº. 60 Proc.º 01.01.12.02 Data 2009.09.07

ASSUNTO: " Proposta do PROT -N "

Para que seja tomada em consideração, tenho a honra de transcrever a V. Ex.ª a moção que foi aprovada, por maioria qualificada, na quarta sessão ordinária desta Assembleia Municipal, realizada hoje, dia 07 de Setembro, e relacionada com o assunto mencionado em epígrafe.

" MOÇÃO "

Considerando que a Proposta do PROT – N não traduz uma estratégia de hierarquia urbana coerente com a subdivisão regional em que assenta o Plano (Grande Porto, Minho, Douro e Trás-os-Montes), sendo designados como pólos de desenvolvimento regional e consideradas cidades de equilíbrio regional o Porto para a sub-região do Grande Porto, Braga para a sub-região do Minho e Vila real para a sub-região do Douro, ficando assim injustamente a sub-região de Trás-os-Montes excluída deste modelo, tanto mais que representa 40% do território da região Norte;

Considerando que as especificidades do interior Norte, nomeadamente a sua geografia, assentem na dispersão territorial e na baixa densidade populacional, geram por si só dificuldades e fragilidades económicas e sociais, sendo mesmo considerada a região mais pobre da União Europeia, exigem políticas de ordenamento e instrumentos de centralização que eliminem as desigualdades e estimulem um desenvolvimento mais coeso, mais homogéneo e mais justo de todo o espaço nacional;

Considerando ainda que o Plano proposto reforça o centralismo, que se tem revelado tão nefasto para o desenvolvimento equilibrado do território nacional, constituindo uma visão unidireccional, estreitando o território à volta do Porto, numa omissão nítida de uma realidade moderna de cooperação transfronteiriça assente num posicionamento estratégico no contexto ibérico, o que provoca constrangimentos vários na afirmação da capitalidade regional que

Bragança tem assumido, ao afirmar-se como cidade moderna, atractiva e com elevado potencial de desenvolvimento, apresentando um excelente padrão de qualidade urbanística, patrimonial, ambiental e cultural;

Considerando ainda que este modelo proposto pela CCDR-N empobrece mais a região, aumenta as assimetrias regionais, não promove a coesão social e económica e não contribui para a implementação equitativa das políticas públicas. Pelo contrário, elimina e não promove factores de competitividade, não potencia competências científicas e tecnológicas, não estimula a cooperação estratégica transfronteiriça, apenas acelera o processo de esvaziamento de serviços públicos e acentua a sua desertificação.

A Assembleia Municipal reunida em 7 de Setembro de 2009 propõe, assim, que o modelo Territorial inclua a cidade de Bragança como cidade de equilíbrio regional, como único modelo que favorece a coesão do território privilegiando um modelo de rede intra regional, promove o combate ao centralismo, às desigualdades e assegura competências no relacionamento com as cidades vizinhas da província espanhola de Castela e Leão, como historicamente sempre ocorreu, e reforça o sentido da construção europeia, contrariamente ao modelo proposto pela CCDR-N, voltado para o litoral e de costas para o interior e para o relacionamento transfronteiriço.

O Grupo Municipal do PSD,*

Com os melhores cumprimentos,

O Presidente da Mesa da Assembleia Municipal,

MUNICÍPIO DE BRAGANÇA
ASSEMBLEIA MUNICIPAL

Luís Manuel Machado Rodrigues (Eng.º)

Ponderados os fundamentos apresentados pela Câmara Municipal de Bragança, e após uma reflexão global sobre o Modelo Territorial, procedeu-se a ajustamentos no mesmo, nos quais se inclui a consideração de Bragança como Cidade de Equilíbrio Territorial. O resultado da ponderação das questões e sugestões colocadas conduziu a uma reformulação dos textos da Proposta de Plano referentes ao Modelo Territorial (Esquema Global e Sistema Urbano), que se reproduzem na Parte II do presente documento.

Câmara Municipal de Vila do Conde – Ofício 13727, de 08/09/2009

Doc: 764255: 08-09-2009

CÂMARA MUNICIPAL DE VILA DO CONDE
PRESIDÊNCIA

Ex.mo Senhor Presidente
Comissão de Coordenação e Desenvolvimento
Regional do Norte
R. Rainha D. Estefânia, 251

4150-304 PORTO
Nr. Registo: 13727
Data Registo: 08-09-2009 10:16:20
Tipo Registo: Saída

Assunto: CRIAÇÃO DA PAISAGEM PROTEGIDA REGIONAL DO LITORAL DE VILA DO CONDE E RESERVA ORNITOLÓGICA DE MINDELO.

Ex.mo Sr. Presidente:

Na sequência do anteriormente anunciado, as intenções da Câmara Municipal de Vila do Conde e da Área Metropolitana do Porto de criação de uma área protegida abrangendo o litoral do concelho de Vila do Conde foram reafirmadas com a aprovação pela Junta Metropolitana do Porto do relatório do inquérito público relativo à proposta de criação de uma paisagem protegida de âmbito regional nessa área, relevando-se a ampla participação pública que a proposta suscitou e a opinião, na generalidade favorável, das sugestões apresentadas.

Com a aprovação por parte da Junta Metropolitana do Porto e da subsequente apresentação à Assembleia Metropolitana, perspectiva-se a breve prazo a possibilidade de formalização da criação da Paisagem Protegida Regional do Litoral de Vila do Conde e Reserva Ornitológica de Mindelo – designação que se optou por adoptar reconhecendo a importância histórica da Reserva Ornitológica de Mindelo e em consonância com diversas sugestões apresentadas – nomeadamente a sua expectável inclusão da Rede Nacional de Áreas Protegidas, conforme já analisado com o Instituto da Conservação da Natureza e Biodiversidade, I.P.

Prémio Imagem Cidade Prémio Cidade Limpa Prémio Cidade Verde Prémio da Modernização Administrativa Municipal

04000000
2007/09/01

Rua da Igreja, 448-004 Vila do Conde - Tel: 435 248 200 Fax 435 241 819 - geral@cm-vila-do-conde.pt - www.cm-vila-do-conde.pt



Dada a recente formalização, pelos órgãos da Área Metropolitana do Porto, da criação da “Paisagem Protegida do Litoral de Vila do Conde e Reserva Ornitológica do Mindelo”, a mesma será incluída quer no texto quer na cartografia do PROT-Norte.

RELATÓRIO DE PONDERAÇÃO

DOS RESULTADOS DA CONSULTA PÚBLICA (10 DE JULHO A 9 DE SETEMBRO DE 2009)

Câmara Municipal de Braga – Ofício nº DMPO 9.1, de 03-09-2009

Handwritten notes: *nn*, *di*, *Tray*, *DMPO*, *9.1*, *09*

Stamp: (20)

Stamp: Doc. 764456-09-09-2009
"00764456"

CÂMARA MUNICIPAL DE BRAGA
DMPO – Direcção Municipal de Planeamento e Ordenamento

Ex. mo Sr,
Comissão de Coordenação e Desenvolvimento
Regional do Norte (CCDR-N)
Rua Rainha D. Estefânia, nº 251
4 250-304 PORTO

Sua referência: Sua comunicação de: Nossa referência: Antecedente: Data:

DMPO 9.1 2009-09-03

Assunto: DISCUSSÃO PÚBLICA do PROT-N

Por este meio vem a Câmara Municipal de Braga participar activamente nesta fase da discussão pública do Plano Regional de Ordenamento do Território – Norte, dando seguimento à participação que já tivera no âmbito da CMC.

Anexo parecer.
Com os melhores cumprimentos

O Presidente da Câmara
[Signature]
(~~Ex.º~~ Francisco Soares Mesquita Machado)

Praca do Município - 4705-014 Braga | Telex: 265 20 31 50 | Fax: 265 61 33 97



CÂMARA MUNICIPAL DE BRAGA

DMPO – Direcção Municipal de Planeamento e Ordenamento

PLANO REGIONAL DE ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO - Norte**Fase de Discussão Pública**

A) Nesta fase da discussão pública do Plano Regional de Ordenamento do Território da Região Norte a Câmara Municipal de Braga dá conta de que há um consenso generalizado do global da população do território concelhio quanto à justeza das posições e das críticas que a Câmara Municipal de Braga fez relativamente ao **Modelo Territorial e Estrutura de Acessibilidades** nele preconizada para a região norte do país, as quais assentam fundamentalmente na não consideração do eixo funcional e viário situado no corredor da actual EN103 entre Braga e Bragança, servindo, para além dessas duas Cidades, toda a região interior a nordeste de Braga (terras de Lanhoso, Gerês, Vieira do Minho, Montalegre, Boticas, Chaves, Vinhais), como um eixo da estrutura principal desta Região Norte, a recuperar como tal ao nível do planeamento e estruturação, mas também ao nível da programação e calendarização de obra que urge ser levada à prática, se não através da construção de uma nova auto-estrada, pelo menos como Requalificação e Rectificação da actual EN103, por forma a que seja possível circular nesse eixo entre Braga e Chaves e Braga e Bragança com tempos médios de viagem da ordem respectivamente de 45 minutos e 1h 20 minutos, inferiores em cerca de meia hora aos que hoje será possível fazer através dos percursos do actual Plano Rodoviário Nacional.

A não aceitação desta evidência ao nível da estruturação e da coesão regional, obstaculizando-se dessa forma ao desenvolvimento de uma extensa e importante região do norte do país na qual se situa a 2ª Cidade mais importante dessa Região Norte, será contrariar, conforme foi já repetido pela Câmara nas diversas exposições efectuadas sobre este tema no âmbito da Comissão Mista de Coordenação do PROT-N, o próprio cumprimento dos objectivos centrais definidos para este Plano, entre os quais o reforço da coesão regional, o incremento da intercomunicabilidade entre as diversas áreas e Cidades da região e não apenas com a Grande Aglomeração Urbana do Porto, e também a própria classificação de Braga como Cidade de Equilíbrio Regional, quando na prática o que se verifica, a exemplo



CÂMARA MUNICIPAL DE BRAGA

DMPD – Direcção Municipal de Planeamento e Ordenamento

além do que foi já feito na concepção do próprio Plano Rodoviário Nacional, é a simples exclusão de Braga, naturalmente de forma intencional, de qualquer papel polarizador ou distribuidor ao nível da região, retirando-lhe inclusivamente esse tipo de funções que sempre teve ao longo dos tempos através dos eixos de 1ª classe EN101 (ligação norte/sul a partir do Alto Minho) e EN103 (eixo transversal ligando o litoral minhoto a Trás-Os-Montes), e transformando a Cidade de Braga em mera localidade de passagem no corredor litoral e completamente desenquadrada das populações e da vasta região contígua interior.

Se nada for feito agora na parte final deste processo, a Câmara Municipal de Braga manifesta a sua desilusão e incompreensão por este Plano, reafirmando então a sua discordância, em coerência com o parecer condicionado então emitido pela referida CMC.

2)

Para além desta questão essencial que concentrou a atenção da Câmara na fase das apreciações ao nível da Comissão Mista de Coordenação, também nos dossiers referentes ao Turismo e Património Construído e Cultural a Câmara Municipal de Braga gostaria de ver devidamente considerados, ou pelo menos referenciados, alguns dos valores concelhios mais significativos e com importância e projecção, não apenas regional, mas também nacional, como sejam:

- o turismo religioso da Cidade de Braga, com a apoteose na Semana Santa
- o triângulo turístico dos Santuários do Bom Jesus do Monte, Sameiro e Fátima (Santa Marta)
- o extenso e valioso Centro Histórico de Braga que, apesar de não estar classificado como património mundial, nem por isso é menos importante que os do Porto e Guimarães, integrando no seu interior um vasto património daquela que se considera ser a Capital do Barroco em Portugal
- as ruínas romanas da Bracara Augusta, como a manifestação mais importante dessa civilização em toda a região norte.

Braga, 2009-09-03

O Presidente da Câmara

(Francisco Soares Mesquita Machado)

A beneficiação profunda da EN 101 e da EN 103 está contemplada no PROT-N, designadamente na Acção/ Projecto 1.2.24 “Intervenções estruturantes na Rede Viária Nacional na Região” e é em diferentes pontos do Relatório Sectorial apontada como um dos exemplos da nova forma de encarar a rede de estradas nacionais – *intervenções em eixos estruturantes* -, como meio de promoção da coesão territorial, e na óptica da futura revisão do PRN.

Aliás, o eixo correspondente ao percurso da EN 103 – Braga/Chaves/Bragança – foi assinalado no respectivo mapa como uma conectividade com potencial de expansão.


Relativamente à EN 101 – Braga/Ponte da Barca/Arcos de Valdevez/Monção, cabe referir que o InIR lançou, recentemente, um estudo de desenvolvimento da rede rodoviária nesta zona (incluindo também o IC 28 e a EN 202 e que está a ser objecto de AAE), com vista à definição de critérios para a próxima beneficiação deste troço viário.

A referência aos centros históricos/arqueológicos de excelência – onde certamente se inclui Braga – está claramente salvaguardada nas orientações estratégicas do capítulo de “Património Histórico-Cultural” (nomeadamente na alínea e)) e do Turismo (nomeadamente na alínea 1-c).

Será, no entanto, feita uma referência à importância do Turismo cultural e religioso, onde se incluem, naturalmente, os Caminhos de Santiago e outros centros de peregrinação.

Câmara Municipal de Montalegre (entrada:9-09-2009)


Handwritten: Vm, 21.09.09, 21


CÂMARA MUNICIPAL DE MONTALEGRE
PRESIDÊNCIA

Handwritten: Exm. Senhor Presidente da CCDR-N

Exm. Senhor *Handwritten:* Exm. Senhor
Presidente da CCDR-N
Dr. Carlos Lage
PORTO

Handwritten: 21.09.09

Doc. 764412. 09-09-2009

"00764412"
PRESIDÊNCIA

"PROT-NORTE"

"EN 103 Montalegre-Braga"

1) A ligação de Montalegre a Braga é vital para o desenvolvimento do concelho de Montalegre. Não se admite Montalegre continuar com a rede viária de ligação aos grandes centros que tinha há 15 e 20 anos quando todos os outros foram beneficiados.


Somos cada vez mais marginais, mas não queremos ser marginalizados.

Enviamos a nota que se anexa para o PROT- Norte e agradecemos o melhor empenho de V. Exª porque, apesar das promessas sucessivas do Governo, e até dos compromissos, como se prova pelo ofício de que se junta cópia, o processo não anda.

Assim, peço e espero que este assunto mereça a melhor atenção de V. Exª.

Com os melhores cumprimentos.

O Presidente da Câmara


Fernando Rodrigues



CÂMARA MUNICIPAL DE MONTALEGRE
PRESIDÊNCIA

PLANO DE ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO – NORTE

Fase de Discussão Pública

1) Montalegre é um concelho marginal no Alto Tâmega. Apesar de a A24 em Chaves, Montalegre continua ao mesmo tempo da cidade de Chaves. Demora-se de Montalegre a Chaves o mesmo tempo que se demorava há 35 anos. A estrada é precisamente a mesma!

A a24 veio isolar ainda mais Montalegre ao servir os outros municípios, tomando Montalegre cada vez mais periférico.

A ligação ao Porto pela A24 não beneficia Montalegre porque o concelho desenvolve-se para sul e porque é um trajecto muito mais longo e mais demorado do que pela EN 103 a Braga.

Montalegre também está ao mesmo tempo de Braga que estava há 20 anos. Talvez a mais com o crescimento úrano ao longo da estrada e com os limites de velocidade.

A ligação cultural e comercial a Braga é vital para o desenvolvimento do concelho. É de lá, e pela EN 103, que vem os nossos clientes das feiras, da gastronomia, do turismo, e é por lá que comercializamos os nossos produtos locais.

Montalegre e a sua gente estão a ser severamente prejudicados por não terem uma ligação à rede de auto-estradas mas, sobretudo, por não terem uma melhor ligação a Braga.

Somos marginais e estamos a ser marginalizados.

As chamadas de atenção que várias vezes fizemos e que outras autarquias promoveram no âmbito do PROT-Norte provam a justeza do nosso protesto e a necessidade de inclusão no PROT da beneficiação da EN 103 para ligar Espanha (A52), com passagem por Montalegre, a Braga e para desenvolver a economia local deste concelho isolado e deprimido.

Montalegre, Setembro de 21009


O Presidente da Câmara de Montalegre


Fernando Rodrigues

RELATÓRIO DE PONDERAÇÃO

DOS RESULTADOS DA CONSULTA PÚBLICA (10 DE JULHO A 9 DE SETEMBRO DE 2009)

SEADPC 04, N.º 2678
28-06-2007



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
Gabinete do Secretário de Estado Adjunto, das Obras Públicas e das Comunicações

DESPACHO
ao VAP

04-07-08
V. Referência: _____
Data da V. Referência: _____
Assunto: _____
Data: _____

O PRESIDENTE

Exmo. Senhor
Presidente da Câmara Municipal de
Montalegre
Praça do Município
3470-214 MONTEALEGRE

Assunto: CÂMARA MUNICIPAL DE MONTEALEGRE - LIGAÇÃO DA EN 103 A BRAGA - BENEFICIAÇÃO DA EN103 - S. VICENTE/VENDA NOVA

Na sequência do assunto supra mencionado, encarrega-me Sua Excelência o Secretário de Estado Adjunto, das Obras Públicas e das Comunicações, de informar V. Exa. que o assunto em epígrafe foi tratado em reunião havida dia 23 de Junho p.p., no âmbito da iniciativa do Governo presente em Vila Real.

Em consequência e de acordo com a posição assumida pelo Senhor Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações na referida reunião, foi solicitada à EP - Estradas de Portugal, E.P.E., o desenvolvimento do PE de execução da Beneficiação da EN103 entre Venda Nova e São Vicente, perspectivando-se a inclusão da respectiva obra no plano de investimento para 2008.

Com os melhores cumprimentos,

A CHEFE DO GABINETE

Carla Correia
Carla Correia

MRR/cp

Rua de S. Mamede ao Colado, 22 - 1149-050 Lisboa
Tel.: 21 881 53 00 - Fax: 21 886 23 16

Este contributo repete o conteúdo da Contribuição nº 24, recebida via plataforma informática.

Filomena Farinhas (entrada:9-09-2009)

Cópia = não autêntica (22)

Doc: 764337: 09-09-2009
00764337
PRESIDÊNCIA

Discussão Pública do PROTn

O tratamento dos povoamentos dispersos ao nível regional.

Contributo a título individual
Nome: Filomena Farinhas
Residência: Urbanização da Câmara, Lote 21, Golos – Marinhã, 4740-557 Esposende
Endereço de correio eletrónico: filomena.farinhas@gmail.com
Idade: [31-40]
Género: Feminino
Grau de escolaridade: Ensino Superior (Licenciatura)
Profissão: Arquitecta
Entidade: Organismo da Administração Local

Introdução
 Este documento irá incidir sobre as intenções e objetivos do Plano Regional de Ordenamento do Território do Norte (PROTn) ao problema da dispersão territorial, enquanto instrumento que estabelece princípios e diretrizes para os Planos Municipais de Ordenamento do Território (PMOT), como advocado nos artigos 51º e 54º do Regime Jurídico dos Instrumentos de Gestão Territorial (RJIGT).

Ao âmbito e conteúdo determinado no RJIGT para os PROT, acrescem, no caso do PROTn, de acordo com o n.º 2 da Resolução do Conselho de Ministros n.º 29/2006, de 23 de Março, a definição das opções estratégicas de base territorial, do modelo de organização regional, de orientações e proposta de medidas para contrariar os fenómenos de edificação difusa e de mecanismos de monitorização.

Já este ano, com a publicação do Decreto Regulamentar n.º 11/2009, de 29 de Maio, atribui-se aos PROT o desenvolvimento e concretização, à escala regional, dos critérios de classificação e reclassificação do solo, bem como dos critérios e categorias de qualificação do solo rural e urbano.

Ora, a interpretação colhida pela equipa responsável pela elaboração do PROTn deste enquadramento é a de que pode, e deve, o PROTn dispor sobre normas específicas sobre o uso do solo, nomeadamente sobre usos do solo rural, identificando parâmetros urbanísticos, tais como índices, imediatamente vinculativos para os particulares, por via da sua obrigatória inserção nos PMOT. Este entendimento suscita-me muitas dúvidas sobre a sua legalidade, uma vez que não pode o PROT substituir-se aos PMOT e Planos Intermunicipais de Ordenamento do Território (PIMOT), desvirtuando os objetivos e conteúdos que lhe foram destinados no Sistema de Gestão Territorial.

1 / 15
AF

Existem efectivamente necessidade de disposições sobre a edificação em conjunto ao nível nacional, que configurem ou na prática são utilizadas ao nível da gestão do território como "normas supletivas" ou "complementares e subsidiárias". Ilustradas no nosso quadro legal pelo Capítulo II do Título III do Regulamento Geral das Edificações Urbanas, e da Portaria 216-B/08, por exemplo. Que se entenda que estas disposições sejam "afélicas" à escala regional, contendo disposições sobre cercos, ou infra-estruturas mínimas para caracterização de solos urbanos, na sua diversidade, ou ainda sobre a adequabilidade do recurso, ou impossibilidade de recurso, de alguns processos de ocupação em sede de gestão urbanística.

Mas ao nível regional, e particularmente num plano desta natureza, que reúne na sua elaboração todos os intervenientes privilegiados com interesses e responsabilidades no ordenamento do território, os principais aspectos que deveriam advir deste plano de natureza estratégica, de desenvolvimento territorial, sejam os programas de acção territorial que por sua vez conformariam o programa de execução.

Sobre as opções estratégicas e o modelo de organização regional já tive oportunidade de me pronunciar, na qualidade de representante municipal na Comissão Mista de Acompanhamento do PROTn, conforme consta do documento debatido de 29 de Abril de 2009, inserido na plataforma do Inesaporto em CMC / Parecer Final / Parecer Final da CMC - Versão Final / Contributo da CM Oliveira de Azeméis, e em CMC / Área de Acompanhamento da Equipa de Elaboração / Contributos da CMC / Proposta de Plano – Contributos e Sugestões.

Desta forma, e dado que o que considero serem normas desadequadas desta proposta de plano serem justificadas pelos seus autores com a premente necessidade de disciplinar os fenómenos de edificação difusa, venho expor os contributos da minha experiência profissional e académica sobre povoamentos dispersos, na expectativa de que os mesmos possam induzir a uma clarificação do que pode e deve ser a influência de um plano regional de ordenamento do território, tal como definidos no RJGT, nesta matéria.

Para o efeito socorro-me-ei, com frequência, à dissertação de mestrado, entregue na Universidade de Aveiro a 16 de Junho de 2005, intitulada "Bases para o ordenamento de povoamentos dispersos", da minha autoria, com orientação do Prof. Jorge Carvalho e do Arq. Fernando Gonçalves.

Sobre a natureza e anatomia dos povoamentos dispersos

Tentar dispor normas e parâmetros urbanísticos para contrariar os fenómenos de edificação difusa implica, à priori, conhecer, e tanto quanto possível descrever, os referidos fenómenos.

Pese embora tenha existido esse esforço num dos trabalhos de caracterização da parte da região norte, conforme exposto no Relatório Final (que em tempo o abordaremos), a verdade é que os estudos efectuados para caracterização e leitura territorial diferem na sua estrutura e conteúdo, revelando metodologias diferenciadas consoante as equipas que os executaram, pelo que não é possível comparar ou mesmo sistematizar os parâmetros urbanísticos propostos. Mais se estranham o recurso a terminologias diferenciadas, referentes ao mesmo fenómeno – suponho, sem que exista um glossário a que nos possamos apoiar. "Modelo difuso de povoamento" para o Ave e Tâmega, "território de baixa densidade" para o Alto Douro, "padrão de urbanização dispersa" para o Aroç Metropolitano são apenas exemplos, e para os quais, aparentemente, existe uma mesma solução.

Faço ao exposto, e por considerar que "as medidas para contrariar os fenómenos de edificação difusa" constituem orientações de política e não parâmetros urbanísticos mediatamente vinculativos dos particulares, socorro-me do trabalho que desenvolvi para ter demonstrar que a sistematização do fenómeno e a sua compreensão requerem aproximações à escala municipal, não consentâneas com o nível de detalhe do PROT.

A minha dissertação encontra-se estruturada em três capítulos que abordam a caracterização do disperso, a comparação de sistemas jurídicos de três famílias de direito europeas, e a proposta de um sistema de regulação do disperso para aplicação num município do Entre Douro e Vouga. A utilização da expressão "povoamentos dispersos" surge mais livre das leituras e análises que têm vindo a ser registadas, desprovida de preconceitos portanto, e mais adequada aos territórios existentes em que o grau de urbanização é precário. Deste trabalho de investigação ficou, para mim, claro que:

- 1 O conceito de "Povoamentos Dispersos" evoluiu com as alterações da base sócio-económica e cultural, deixando de representar pequenos aglomerados rurais para traduzir largas porções do território. "Povoamentos dispersos" expressa territórios alvo de expansões urbanas onde o uso extensivo do mesmo revela um abandono / défice de espaços públicos de estar e de infra-estruturação, fruto de processos alheios às políticas públicas, ou a elas paralelos mas não previstos. Resulta de um fenómeno de alteração dos modos de vida e do estabelecimento de níveis de apropriação urbana de todo o território.
- 2 A sua caracterização depende dos contextos geográficos onde se insere havendo, pelo menos, duas versões do fenómeno: a dispersão norte-americana (sprawl) e a dispersão europeia. O monofuncionalismo dos bairros de vivendas, a sua extensão por quilómetros e quilómetros, e processos de urbanização de raiz constituem as principais características da ocupação do sprawl. Os povoamentos dispersos europeus, por seu lado, resultam da ocupação de múltiplas funções (moradas, indústrias, serviços, etc.) num parcelário de base rural, fruto de processos de urbanização diversos. Atendendo à influência que as pré-existências exercem na configuração dos povoamentos dispersos europeus, estes apresentam múltiplas configurações territoriais.
- 3 A globalização do fenómeno da dispersão é justificada pela alteração dos modos de vida e sua homogeneização na cultura ocidental, assente na emergente sociedade de informação e na atomização das relações e movimentos familiares. O predomínio do transporte individual (automóvel) sobre o transporte colectivo, as novas lógicas de produção e comercialização (de bens e de informação, decorrentes dos processos de globalização e automatização), a ilusão do regresso à natureza, a nova estrutura familiar, e o funcionamento do mercado de solos, e consequentes meios de acesso à habitação, têm sido as principais razões identificadas para a proliferação do disperso.
- 4 Os problemas territoriais identificados inserem-se em três dimensões distintas:
 - 4.1 A ambiental, onde se inserem os problemas relacionados com infra-estruturas, redes e transportes, mas também problemas de gestão de resíduos e protecção ambiental:
 - a) a dificuldade, se não mesmo impossibilidade, de infra-estruturação básica (água e saneamento de origem e tratamento em rede pública) de todo o território ocupado;
 - b) a dependência do transporte individual (automóvel) como principal modo de deslocação, em detrimento do transporte público ou mesmo modos alternativos (bicicletas e andar a pé);

- c) custos excessivos em termos energéticos resultantes da necessidade de extensão das redes, dos hábitos adquiridos, e de sistemas construtivos alheios à eficiência energética;
 - d) aumento da poluição da qualidade do ar (via automóveis e edificação), da qualidade da água (fruto das explorações agrícolas intensivas e de ocupações urbanas / industriais em áreas não devidamente infra-estruturadas);
 - e) os problemas ambientais resultantes da depredação do solo, ecossistemas e recursos hídricos, bem como da poluição decorrente de fontes energéticas não renováveis, essencialmente assentes na combustão de petróleo e seus derivados;
- 4.2. A paisagística, que engloba as questões relacionadas com o espaço público e a oferta do parque habitacional:
- a) a descaracterização da paisagem, fruto da expansão não planeada dos povoamentos dispersos, o que dificulta a legibilidade dos territórios e promove a perda de identidade dos lugares;
 - b) os espaços públicos são poucos e de características geométricas exíguas, e não têm características urbanas, no seu sentido clássico;
 - c) as necessidades da expansão residencial encontram-se interligadas com os problemas de desertificação dos centros das cidades e de regeneração urbana dos territórios;
- 4.3. A social, relacionada com a homogeneidade da oferta tipológica, e a fragmentação social daí resultante, bem como os problemas de saúde pública resultantes da combinação de todos os outros fatores:
- a) em territórios com as características do sprawl e escassez de oferta de locais de trabalho em vastas áreas originam uma tendência para o envelhecimento da população, tornando-se mais vulneráveis à marginalização;
 - b) problemas de mobilidade e integração social, dada a promoção da fragmentação social;
 - c) distúrbios alimentares e patologias diversas derivadas dos novos modos de vida e atomização das famílias.
- b. As soluções que se esboçam são enquadráveis numa alteração de paradigma perante o urbanismo. A convicção de Françoise Chozy em que apenas o desenho urbano poderá proporcionar respostas às questões sociológicas e semiológicas da nova urbanidade é agora complementada com uma visão mais integradora das estruturas da paisagem:
- 5.1 Surgem novas disciplinas, o "Novo Urbanismo" para fazer face ao sprawl e o "Eco Urbanismo" enquanto resposta às questões ambientais, energéticas e sociais (numa tentativa de rejeição / qualificação dos ambientes urbanos);
- 5.2 Afirmção do desenho urbano enquanto ferramenta privilegiada de qualificação territorial, especialmente se associado ao desempenho que as novas tecnologias permitem;

5.3 A regeneração urbana, promovida por "projectos urbanos" congregadores de vários interesses e agentes (nomeadamente através de parcerias público-privadas e/ou de movimentos cívicos – associações ou agendas 21 locais), deve proporcionar a mistura de funções, a qualificação dos espaços verdes enquanto estrutura territorial promotora da qualidade de vida, e a competitividade territorial;

5.4 Utilização de políticas fiscais que:

- a) façam reflectir o custo das infra-estruturas e de sua gestão nos promotores e usufrutuários da ocupação territorial;
- b) facilitem a oferta do parque habitacional e de um sistema de transportes integrado;
- c) incentivem a regeneração urbana tanto dos centros mais consolidados como nos povoadamentos dispersos.

6 A consciência do fenómeno resulta de um longo processo de múltiplas leituras das consequências territoriais que as alterações dos modos de vida introduziram. De todo este processo ressalta a dificuldade de concepção de modelo(s) territorial(ais) que dê(m) resposta às inúmeras configurações e ambientes urbanos que os povoadamentos dispersos podem assumir.

Neste contexto o que se me afigura mais plausível é a formulação de um método de leitura e análise tendo como unidade de trabalho a paisagem, ou as sub-unidades de paisagem. A re-análise da obra de Howard, Wright e Le Corbusier constituem-se importantes pontos de partida para a formulação deste método, dado que permitem a assimilação dos contextos históricos e culturais, mas introduzem um fio condutor para a organização dos vários níveis de urbanidade.

O respeito pela ecologia, natureza, e valorização dos sistemas de vistas, a qualidade da construção produzida, em termos de eficiência energética e de integração urbanística; o reconhecimento do desenho e da atitude projectual como instrumento adequado para a formalização de propostas de regeneração urbana; é a capacidade de perceber que novas realidades podem implicar a reformulação do nosso conhecimento e das respostas a que estamos pré-formatados a dar, constituem as bases para o reconhecimento das configurações que o povoamento disperso pode assumir e a formulação de propostas para o seu ordenamento. (Capítulo I, Ponto 1.1.4, pag. 38)

7 A percepção do fenómeno de dispersão territorial só pode ser compreendida na sua complexidade se existir a complementaridade de análise entre escalas, sejam globais (nacionais / internacionais), onde se podem equacionar orientações políticas e financeiras; regionais, onde se privilegia a análise da eficiência das redes (circulação, equipamentos, infra-estruturas básicas); e locais, para controle e qualificação dos territórios.

8 A esfera de influência que um município pode ter para a regulação dos povoadamentos dispersos, abrange as duas últimas escalas: a supra municipal / regional, e a municipal / local.

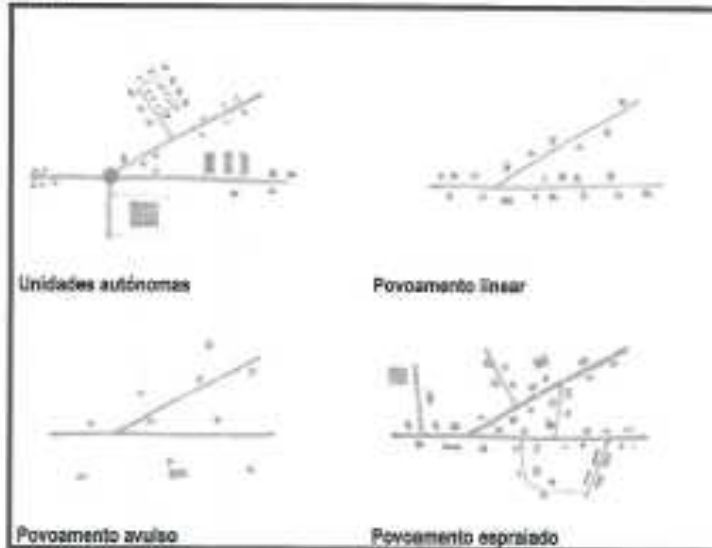
8.1 Na escala supra municipal os povoadamentos dispersos devem ser contextualizados face às estruturas de povoamento em presença, uma vez que:

- a) o desenho e as opções de infra-estruturação irão variar (quer no traçado, quer nos agentes, quer nas soluções da sua gestão e manutenção), tendo sido identificadas quatro estruturas de

povoamento: as metrópoles; as conurbações urbanas, onde se evidenciam dois tipos – as agrupadas e as lineares; e a estruturação pontual;

- b) em Portugal não existe, ainda, uma cultura de planeamento supra municipal, visível na quase inexistência de planos regionais e intermunicipais de ordenamento do território, mas poderão ser aproveitadas todas as relações constituídas pelas associações municipais para fins específicos (abastecimento de água e saneamento) – neste respeito as estruturas metropolitanas já incorporam, ou tendem a incorporar, entidades reguladoras autónomas, nomeadamente para os sistemas de transporte, o que não acontece nas outras estruturas;
- c) a organização supra municipal permite, ainda, uma monitorização do fenómeno e a identificação de estratégias e políticas de solo adequadas às dinâmicas territoriais em presença.
- 8.2 Na escala municipal / local a compreensão dos povoamentos dispersos é-nos dada pelas tipologias de urbanização, pelos processos de ocupação e pelas morfologias:

- a) as tipologias de urbanização traduzem todos os que compõem a paisagem dos povoamentos dispersos, tendo sido identificadas quatro principais, peso embora se admita que em situações muito específicas possam ocorrer variações destas: unidades autónomas; povoamentos lineares; logares, em que incluem uma versão mais complexa, os agrupados; e os povoamentos avulsos;



- b) as configurações territoriais resultantes das tipologias de urbanização decorrem dos processos de ocupação urbana. Neste estudo foram identificados 8 processos distintos (sem traduzirem, contudo, o universo de legalidade em que ocorrem), resultantes das combinações entre os 5 fatores essenciais para a ocupação: o parcelamento, a infra-estruturação, as cedências, a edificação e a ocupação;

Tipologia Urbanização	Processo Ocupação	Combinação	Procedimentos / Figuras jurídicas
Unidades Autônomas	A	P+E	Intervenções urbanas ou planos de pormenor
	B	P+E+G	Lotamentos cadastrais
	C	(E+E)+G	Edificação em parcelas de maior dimensão
	D	PE	Lotamentos urbanos Propriedade Horizontal (condomínios ou residênc) Unidade Pôlice (em solo rural)
Linha / Esplanada	E	H+PE	Quando decorre da abertura de uma nova via, ou transformação de um caminho em via pública pela Administração Local
	F	E+D	Edificação apoiada em infra-estrutura existente
	G	PC+E	Lotamento apoiado em infra-estrutura existente
	A	P+E	Lotamentos para expansão de bairros rurais
Avulsas	H	D	As parcelas tendem a perder a sua ocupação própria para se tornarem expectantes / parques de estacionamento / áreas
	F	E+D	Edificação apoiada em infra-estrutura existente

c) o estudo das morfologias adquire-se, de um ponto de vista de intervenção pragmática, o maior util para a seleção e redação dos parâmetros urbanísticos, dado proporcionar uma plataforma de entendimento entre os diversos agentes com maior objectividade e clareza de discurso ao incorporar componentes de desenho urbano.

- 9 Com o ponto 2 do primeiro Capítulo - Anatomia do Disperso - pretendeu-se perceber em que âmbitos é que um município precisa de investir / analisar para conseguir abarcar a complexidade de configurações territoriais existentes, e consequentemente poder esboçar um quadro de actuação perante elas.

Da exposição de argumentos feita até este momento, é possível depreender que estamos perante dois desafios de natureza distinta. O primeiro reside na necessidade de aquisição de novas competências (políticas e técnicas) para a organização supra municipal, dado que a eficiência e eficácia das redes depende do desempenho desta escala de trabalho, tendo repercussões na oferta de qualidade de vida e níveis de urbanidade dos territórios à escala local. O segundo desafio consiste na habilidade de se desfazerem equívocos de raciocínio quando tentamos ler o "novo" território. No que aos povoamentos dispersos diz respeito, a cidade e o campo deram origem uma nova unidade de intervenção: a paisagem urbana, sendo que esta paisagem carece de qualificação. O desenho urbano adquire-se o melhor caminho para a sua qualificação desde que não esteja impregnado com os juízos de valor característicos das cidades compactas.

Considerando que na maioria dos casos os povoamentos dispersos resultam directamente da estrutura parcelar e de deficiente rede de caminhos que lhes dão acesso, perante a inexistência de outros traçados reguladores, e ainda da importância que os espaços não construídos adquirem na leitura destas paisagens, seja pelas novas ocupações que suportam, sejam pelo enquadramento "homogêneo" que proporcionam, será necessário equacionar novos parâmetros de regulação do solo? Tanto mais quando as questões que se colocam abrangem, também, as de natureza sociológica (perda do significado do centro, novos espaços de usufruição pública, identidade dos povoamentos...) e as relacionadas com a qualidade e eficiência energéticas das construções? (Capítulo I, Ponto 1.2.6, pag. 62)

Por outro lado, após a análise dos sistemas jurídicos europeus e de exemplos de boas práticas relacionadas com a governança, a valorização ambiental e paisagística, a gestão de infra-estruturas, a regeneração urbana, e medidas

fiscais e tributárias (Capítulo II, pag. 65 a 85) creio que podemos inferir, tal como Fernanda Paula Oliveira¹ que a qualidade da nossa legislação não difere substancialmente da europeia. Na opinião desta jurista "o problema português não reside, pois, na falta de leis ou na sua deficiência (que existirá em muitos domínios, é certo, mas que não é impeditiva, haja vontade, para se tomarem as decisões necessárias nestes domínios), mas na prática e na deficiente ou ausente aplicação efectiva que as entidades públicas fazem dos mecanismos legais".

Tal como os casos estudados (Portugal, Espanha, Suécia, Suíça), temos o mesmo tipo de instrumentos de gestão territorial e normas muito semelhantes. A tendência para a homogeneização dos instrumentos e mecanismos nos sistemas jurídicos europeus, em muito contribui para estas semelhanças técnicas. Contudo existem diferenças conceptuais de base que influenciam quer a organização da Administração quer a apropriação dos instrumentos de gestão territorial, quer a perspectiva com que se aborda o ordenamento do território. Para este efeito as famílias de direito tomam-nos dados de leitura preciosos, tanto ou mais importantes para a compreensão do território e do modo como as populações dele se apropriam, do que a homogeneização de regras e conceitos técnicos.

Podíamos ser levados a crer que perante um fenómeno territorial cujas principais causas transcendem barreiras administrativas e aspectos culturais, a resposta ao seu ordenamento estaria numa resposta técnica também ela global, e que nesse sentido a codificação das normas e a homogeneização dos instrumentos e mecanismos seria o caminho a seguir. Mas, paradoxalmente, o zoneamento, os perímetros urbanos, as normas, os indicadores e os mecanismos de execução dos planos, cada vez mais semelhantes (se não mesmo idênticos por vezes) não têm sido bem sucedidos, e o território que temos, tendo e habitamos é-nos conceptualmente estranho, disforme, desorganizado.

Serão os privados, os municípios, o comum cidadão, seres estranhos e desarticulados? Seremos nós, os técnicos, igualmente estranhos por diversificarmos a nossa rede de relações, por distanciarmos cada vez mais o nosso local da residência aos nossos vários locais de trabalho, lazer e convívio? Não o creio.

Tal como o conceito de povoamentos dispersos evoluiu, também o de cidade, de campo e de urbano se alteraram sem que tenha havido uma reformulação conceptual dos mesmos, apesar de esta ter sido esboçada por Howard, Wright e Le Corbusier. Estes legados são-nos muito úteis porque também eles exprimem a variedade cultural com que abordamos os processos evolutivos.

A urbanidade apossou-se de todo o território, ignorando a clássica dicotomia urbano-rural, ignorando o modo como estamos preparados para o gerir. Esta dificuldade de gestão é agravada pelo facto "das conurbações se estenderem por várias unidades político-administrativas, com tudo o que isso significa na dificuldade de obter consensos [...], em encontrar arquitecturas institucionais e modelos de regulação que se ajustem à complexidade e à extensão geográfica do território urbanizado, em coordenar políticas e tutelas sectoriais demasiado espartilhadas (áreas de influência, instrumentos de política e quadros territoriais), em definir objectivos, estratégias e prioridades de intervenção, em particular políticas macro-territoriais com políticas micro, etc. Não se trata, por isso, apenas da escassez manifiesta de experiências suficientemente válidas e consensuais, mas também da dificuldade de

¹ OLIVEIRA, Fernanda Paula. *Leis, decretos e atos urbanísticos no contexto europeu*. Sociedade e Território, n.º 37/38, Porto: Edições Afrontamento, ISBN 9873-8398 (junho 2004) pp. 146 – 195

transportar práticas e modelos testados em realidades diferentes. A novidade tanto deixa o campo demasiado aberto ao puro experimentalismo sem suficiente amadurecimento conceptual, como pode, por comodidade, dar como adquirido e operacional qualquer modelo pensado em termos puramente técnicos e abstractos.”¹

Sem os conceitos e os modelos, e com eles o modelo de gestão, restam-nos as pessoas, os seres que constituíram e modificaram as sociedades e os seus espaços de interacção. Ora as pessoas permanecem, e acima de tudo, expressam-se e continuam a viver em comunidades. Mais importante, continuam a distinguir valores.

Esta é, para mim, a chave para o ordenamento territorial de hoje: cativar as pessoas para a problemática do planeamento e urbanismo, através da dignificação e exploração dos valores culturais e ambientais. Sem o envolvimento dos principais agentes responsáveis pela conformação do território, as populações, os instrumentos e mecanismos estão voltados à incompreensão, e consequentemente ao insucesso.

Atendendo ao objectivo específico deste trabalho (dissertação de mestrado), que consiste na obtenção de orientações para a estruturação de um sistema municipal de regulação de povoamentos dispersos, e ao percurso realizado ao longo do trabalho, surgem-me evidentes os seguintes pontos:

1. os elementos que melhor têm condicionado a proliferação de povoamentos dispersos são os relacionados com a salvaguarda de áreas sujeitas a riscos naturais; com a discriminação positiva / valorização dos espaços verdes, associando normas muito restritivas de edificabilidade fora de perímetros urbanos (as acompanhadas de campanhas de sensibilização e políticas que ofereçam condições alternativas às principais reivindicações das populações); a regeneração urbana, especialmente dos territórios com forte carga cultural e histórica associada; e a co-responsabilização dos cidadãos na manutenção das infra-estruturas e espaços públicos;
2. a inclusão das populações nos processos de planeamento implica uma nova metodologia e a aquisição de novas valências e competências profissionais;
3. as estruturas organizacionais e a sua área de abrangência têm influência na introdução de eficiência na gestão territorial, e uma vez perante uma realidade territorial depar da que formatou as nossas estruturas organizacionais, estas deveriam ser re-equacionadas, bem como a pertinência dos instrumentos que as acompanham – para melhor ilustrar esta considerando tomemos como exemplo:
 - a. as dificuldades de gestão das redes de infra-estruturas e transportes, se consideramos como base a dimensão conceitual, e a duplicação de estruturas (normalmente criadas para fins específicos, sem articulação de projectos e ou conhecimentos) de natureza supra-municipal;
 - b. a utilização do PDM como instrumento privilegiado para a compreensão e gestão do território municipal não se adequa às características da dispersão: é demasiado pequeno para que se possam avaliar a eficácia das redes que alimentam a base económica dos povoamentos dispersos, e demasiado grande para a qualificação local dos povoamentos;

¹ FORTES, Nuno; DOMÍNGUES, Álvaro; GABRAL, João. Políticas Urbanas: tendências, estratégias e oportunidades. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 2002. ISBN: 972-21-1001-X, p. 44

4. o urbanismo como factor chave para a qualificação dos povoamentos a nível local: o desenho urbano tem sido invocado como a resposta à qualificação das periferias, à requalificação dos centros, à contenção do sprawl (norte americano), e como factor essencial para a captação de capital humano qualificado, sempre que a ele esteja associado maior exigência de qualidade nos sistemas construtivos.

Destle pequeno resumo, parcialmente transcrita da dissertação supra mencionada, reforço duas questões que para mim são basilares:

1. o problema dos povoamentos dispersos, ou edificação difusa, carece de resolução a duas escalas de intervenção distintas, com respostas, âmbitos e objectivos também eles distintos mas complementares, não podendo uma escala ter pretensões de fornecer a resposta adequada a ambas – ao nível regional devem ser equacionadas medidas e orientações para identificação, execução, manutenção, gestão e monitorização das redes que suportam os territórios, nomeadamente ao nível da mobilidade e acessibilidade e infra-estruturas básicas; e ao nível municipal através da re-introdução do desenho urbano enquanto patamar de entendimento entre a Administração e os diversos agentes que conformam o território, matéria que depende mais da adequação das morfologias do que da aplicação de índices e densidades;
2. o reforço da atenção que o PROTn deve dispendir com esta matéria, reforçado quer com a Resolução de Conselho de Ministros n.º 29/2008, quer com o Decreto Regulamentar n.º 11/2009, não pode e não deve ser entendido como um meio para se desvirtuar as competências dos PROT, atendendo a que:
 - a. os PROT estabelecem princípios e directrizes para os PMOT (não parâmetros urbanísticos imediatamente vinculativos dos particulares);
 - b. orientações e proposta de medidas para contrariar os fenómenos de edificação difusa e mecanismos de monitorização, constituem directrizes de actuação e não, novamente, determinação de parâmetros urbanísticos, nas quais se poderão incluir métodos de identificação ou delimitação de categorias de espaço (tal como consta dos anexos, embora também aqui me surjam dúvidas sobre a legitimidade de obrigação de uma metodologia de análise perante a presença de unidades e sub-unidades de paisagem tão diversificadas) – mais útil e determinante seriam a identificação e adopção, aqui sim obrigatória, de indicadores de monitorização do PROTn, ou seja identificar-se-iam objectivos e indicadores, monitorizando e co-responsabilizando as entidades com competências na matéria em questão pelo seu desempenho, nomeadamente os municípios;
 - c. o desenvolvimento e concretização, à escala regional, dos critérios de classificação e reclassificação do solo, bem como dos critérios e categorias de qualificação do solo rural e urbano, expresso no n.º 3 do artigo 1º do Decreto Regulamentar n.º 11/2009 não pode igualmente ser entendido como uma nova disposição do RJIGT, ampliando, deste modo, o conteúdo documental do plano – em meu entendimento, este desenvolvimento e concretização

prendem-se tão somente com as normas genéricas de uniformização de critérios sobre o que são, ou devem ser mediante a unidade de paisagem em apreço, "os espaços de uso especial", "os espaços urbanos de baixa densidade", "os espaços naturais", etc...

- Feitas estas considerações prosseguo com a identificação de alguns exemplos dos documentos que constituem o PROTH sobre esta matéria. Tal leitura não se pretende exclusiva, mas apenas exemplificativa.

Sobre o Relatório Final

No Relatório Final, a pag. 52 e seguintes, lê-se que numa abordagem analítica existem consideráveis diferenças entre o litoral e o interior da região norte, quer do ponto de vista urbanístico, das dinâmicas territoriais, quer da base económica quer das infra-estruturas existentes. A estas diferenças designam de padrões de ocupação de solo.

No norte litoral "o modelo de organização do território resulta de diversos compromissos entre densidade e expansão (...) a marcha urbana, que cresceu significativamente nos últimos 30 anos, estende-se de norte a sul (...) num sistema polinucleado". Os subsistemas urbanos apresentam "estruturas múltiplas e geografias variáveis que reconhecem lógicas de articulação sub-regional existentes ou em construção". As cidades retratadas revelam dinâmicas de crescimento com origens diversas, desde a capacidade de atracção mais relacionada com o turismo residencial, à diversidade do tecido comercial e de serviços, bem como uma base industrial fortemente empregadora.

Mais se adianta nas páginas 57 e 58, que a "dominante da urbanização e de industrialização difusas e o elevado grau de promiscuidade e de entalhamento do solo de uso agrícola, constituem o tema de mais difícil comunicação porque:

- exige a superação da velha dicotomia rural/urbano. Estas categorias já não são opostas (nem geograficamente, nem sociologicamente). A agricultura cobre hoje um larguíssimo espectro que vai desde a "desruralização" (desestruturação e abandono das práticas e sistemas tradicionais de agricultura e da população dita rural) das áreas mais montanhosas, à mistura com a urbanização e com a industrialização, ou à especialização e empresarialização (casos do leite, vinho e hortícolas). A globalização dos mercados de produtos agrícolas evoluiu rapidamente sobre a inércia de uma agricultura tradicional que ou não se reconverteu ou se manteve precariamente, acompanhando a emigração e o envelhecimento demográficos. O pós-moderno segue-se ao pré-moderno praticamente sem modernização;

- exige vários entendimentos do que é o urbano porque a urbanização desde há muito que transborda as "cidades". Aglomeração (na expansão imediata dos aglomerados antigos ou em núcleos mais recentes, ao longo das estradas nacionais, até aos últimos nós das auto-estradas) e dispersão coexistem em padrões extensos de urbanização mais ou menos densos e misturando actividades e usos. A própria estruturação da Área Metropolitana do Porto é atípica face aos modelos convencionais de metrópole, estendendo-se sem solução de continuidade pela extensa mancha da urbanização extensiva. Quase todas as outras "cidades" principais da região (com a excepção de Braga) dificilmente chegam a 1/3 da população residente do respectivo concelho aglomerada no perímetro urbano;

- exige ultrapassar determinados conceitos que vêm do passado recente – como hierarquia urbana e zonamento monofuncional e segregador. A lógica hierárquica cruza-se com especializações e dependências mútuas, facilitadas pela proximidade e pela velocidade das conexões; as aglomerações funcionais localizadas nos aglomerados históricos ou nas suas imediações, convivem com outras lógicas de localização (por exemplo o Hospital do Vale do Sousa está num nó de auto-estrada entre Paredes e Penafiel, um modelo próximo dos centros e grandes superfícies comerciais). A aglomeração funcional não é acompanhada na mesma proporção de aglomeração residencial porque a facilidade da mobilidade resolve o que antes tinha que existir próximo e aglomerado. A indústria – a actividade dominante em termos de emprego – espalha-se no território facilitando a proximidade entre o trabalho e a residência. As novas zonas de actividades procuram os nós viários principais.

O zonamento monofuncional não se adapta à proximidade tradicional entre usos agrícolas e outros. O minifúndio sempre acompanhou a proliferação de freguesias, lugares, quintas e casais mais ou menos isolados; e as maiores densidades demográficas sempre coincidiram com os melhores solos agrícolas. O processo antigo de ruralização e de urbanização do território deixaram uma extensíssima rede de vias (dos caminhos às velhas estradas nacionais) que caracteriza a porosidade do território e que constitui o suporte infra-estrutural suficiente para o surto de construção do pós anos 60. Uma velha parcela agrícola com uma casa nova pode significar o re-uso agrícola do lote de uma forma mais intensa (pomar e horta). Esta questão complica a gestão dos conflitos pelo uso e predação de recursos naturais (solo e água), embora o equilíbrio se possa atingir no mesmo lote.

Mais do que a oposição cidade/campo, o que de facto existe é uma generalizada urbanização que se desdobra em escalas, morfologias e diversidades funcionais muito distintas."

A pag. 64 concluem que "o padrão da urbanização dispersa é, portanto, o padrão mais recente no Arco Metropolitano, combinando-se com diferentes escalas e tipologias de aglomeração e de polaridade e abrangendo diferentes graus de mistura funcional (mais mono-residencial ou mais mistura com actividades económicas, nomeadamente industriais). É que, a pag. 70, "(...) esta nova malha de relações (rede viária) toca todas as nucleações urbanas tradicionais e "liga" a urbanização difusa. A rede de auto-estradas aumenta quer os processos de polarização nas aglomerações urbanas tradicionais; quer o efeito de "percolação" da malha capilar viária (o suporte por excelência da urbanização e da industrialização difusas) cuja porosidade fica maximizada pelos "escapes" para os nós de acesso à rede arterial, diminuindo a congestão crítica a que tinham chegado as estradas nacionais. Por outro lado, os nós constituem outros pontos de potencial polaridade e de centralidade "emergente" (aglomeração de actividades, funções e emprego)."

Contudo, no mesmo documento (páginas 86 e seguintes), o espaço dedicado a Trás-os-Montes e Alto Douro, incide não neste tipo de caracterização mas na identificação das orientações estratégicas que constituem o cerne da génese dos PROT. Tais orientações incidem, principalmente, na criação de oportunidades de acessibilidade (mobilidade e equipamentos) e de regeneração urbana.

Digno de nota é ainda o ponto B – Relação Urbano-Rural, a páginas 95 e seguintes, pois assume como premissa de trabalho um estudo realizado pela DGOTDU e INE, salvo em de 1998, cujo mapa (fig. 37 da pag. 99) representativo dessas classificações alinha-se-me conflituante com as oportunidades de gestão territorial, sobretudo, dos espaços

transfronteiriços. Esta relação urbano-rural deveria ter sido encetada com base nas unidades e sub-unidades de paisagem...

Deste documento não são perceptíveis os argumentos para a identificação e fundamentação de perímetros urbanísticos, mesmo que agora já com redacção diferente, conforme consta da Proposta de Plano a páginas 146 e seguintes. As directrizes D12.09 ou a D12.16, ainda que admitindo que os PMOT estabelecem excepções à regra continuam a constituir um extravasar da competência deste tipo de planos. Será o parcelário e a orografia suficientemente idêntica na região norte para que se generalizem índices máximos de ocupação do solo?

Sobre o Sumário Executivo

No sumário executivo afirma-se, a pag. 16 e seguintes, que as normas, sejam gerais ou específicas, são concretas e de carácter operativo, sendo formuladas de modo a estabelecer claramente o comando normativo (o quê) e a quem se dirigem ou a quem compete a sua execução.

Contudo existe sempre a assumpção de que a contenção da edificação dispersa decorre sempre num contexto de solo rural, enquanto solo classificado como tal. Da minha experiência, os povoamentos dispersos (ou edificação difusa, como preferam denominar-lhe) ocorreu principalmente antes da publicação dos PDM na década de 90, estando muitas destas áreas já inseridas em perímetro urbano, as quais, por força da natureza destes povoamentos, apresentam características quase bucólicas (com as hortas e as vinhas) que as associamos a solo rural, quando para efeitos de classificação do solo já não o são à vinte anos.

E diga-se que não poderemos, de um modo realista e pragmático consolidar as polaridades urbanas ou de todos estes aglomerados que não são rurais. Dependerão, em boa medida, das tipologias de urbanização em presença. A contenção dos perímetros urbanos, ou mesmo sua redução, se ainda possível, são orientações mais úteis que a eventual dificuldade de gestão e manutenção de grandes espaços "rurais" por consequência da limitação da edificabilidade.

A este respeito gostaria de partilhar o ensinamento de Bernardo Secchi¹ sobre estas matérias. Para este autor a resposta possível a esta tendência de crescimento reside na aposta em projectos com forte impacto territorial que suscitem o interesse dos agentes na qualificação do território, e na substituição de instrumentos normativos por instrumentos indicadores de limitações, intenções e restrições, por mecanismos de cooperação entre a Administração e os cidadãos.

Sobre o Parecer Final da CMC

Pela CMC, no seu parecer final de 28 de Junho de 2009, é referido no ponto 16 que "é acolhida com agrado a preocupação evidenciada pela proposta de PROT-Norte no sentido de estabelecer modelos de ocupação do solo e uma disciplina de edificabilidade que promova a concentração da edificação em aglomerados rurais devidamente identificados e delimitados para o efeito, de forma a contrariar padrões de povoamento disperso os linear, tendo sempre em conta que essa afectação, das áreas agrícolas e florestais a actividades diversas da exploração agrícola, florestal ou pecuária tem carácter excepcional, sendo apenas admitida quando tal for comprovadamente

¹ Bernardo Secchi, "Première leçon d'urbanisme", 2000

necessário." A proposta do PROTn deu, portanto, no entender desta CMC, resposta e cumprimento ao PNPOT e ao Decreto Regulamentar que fixa os critérios de classificação e qualificação do uso do solo anteriormente referido.

Pese embora esta análise, destacam-se alguns contributos válidos para a discussão do tratamento dos povoamentos dispersos num PROT, seja pela positiva seja pela negativa:

Contudo, já no ponto 97, o município de Maia discorda do carácter absolutista que as directrizes estão impregnadas, propondo a alteração das mesmas através de estabelecimento de intervalos para os parâmetros urbanísticos para que possam ser ajustados aos territórios.

A DGOTDU, no ponto 104, considera positiva a proposta de directrizes sobre o regime do uso do solo, que associa a edificabilidade em solo rural à unidade mínima de cultura, possibilidade esta já contemplada no RJUE, a propósito de destaques, a qual contribui para contrariar a dispersão de edificação. Este comentário é o que tenta relacionar os processos com o território, e porventura um dos mais acertados. Note-se, ainda, que a questão dos processos – também sua governança – não foi devidamente considerada.

Contudo, como refere o município de Santo Tirso, no ponto 114, a adopção do índice de ocupação do solo é suficiente para garantir o carácter excepcional de construção de habitação em solo rural.

Não posso deixar de concordar com o município de Vila Nova de Famalicão, no ponto 143, quando afirmam que as normas deverão ser de natureza mais propositiva que quantitativa em consonância com a redacção e nível de violação dado às directivas das restantes terras.

Felgueiras propõe que a delimitação das áreas de edificação dispersa em solo rural resulte de "conjunto de edifícios em espaço rural, servidos por vias de utilização pública, agrupados ao longo destas numa extensão não superior a 200 metros, com um mínimo de 10 fogos, sendo o seu perímetro definido por uma linha distanciada 50 metros do eixo dos armamentos, e paralela a este, e por outra no enfimimento da última edificação, perpendicularmente aos mesmos (ponto 152).

Ao nível do sistema urbano Vila Nova de Famalicão (pontos 200 a 202) sugere medidas concretas no âmbito da qualidade urbana no povoamento difuso:

Valorização do património disperso e dos vazios urbanos sensíveis em termos ambientais, identificando as suas dimensões estruturantes. A intervenção nas redes estruturantes dos sistemas existentes será sempre fundamental para a qualificação extensiva deste território, seja ao nível da componente ambiental e paisagística, seja ao nível da componente de mobilidade e acessibilidade. Estas são as componentes do Sistema de Espaços Colectivos, cuja estruturação é basilar para a melhoria da legibilidade do território.

Recuperação e consolidação dos territórios entre-cidades, voltados ao abandono do investimento público por não se enquadrarem no modelo de cidade tradicional, dotando-os de eficácia no reforço das redes e das complementaridades. Deverão ser adoptados modelos de intervenção adequados às especificidades do território tendo em conta as cargas urbanas das actividades nas infra-estruturas existentes e previstas e as mudanças verificadas no actual conceito de vizinhança, de tradicionalmente física, para relacional.

No ponto 255 Barcelos evidencia, e muito bem, a ausência de ações de incentivos aos territórios de baixa densidade de opções estratégicas para a agricultura (incentivo a jovens agricultores, formação, bolsas de terreno para acolhimento de jovens empresários, agricultura biológica). Estas ações parecem essenciais para a manutenção da paisagem rural característica e cuidada.

Sobre o Relatório de Ponderação

Este documento é de extrema utilidade para quem se aventura a tentar perceber o conteúdo do parecer da CMC relacionando-o com os restantes documentos postos à discussão pública, uma vez que o parecer recai sobre proposta de plano ligeiramente diferente. Por esta razão algumas das considerações acima reportadas são importantes para aferir da adequabilidade de tais normas mais específicas num plano regional.

É sistematicamente argumentado em defesa das normas específicas que as disposições constantes do PROT decorrem do cumprimento da RCM n.º 29/2006, de 23Mar, nomeadamente alíneas d) e e) do n.º 2 e do Decreto Regulamentar n.º 11/2008, de 23Mai, que define, no n.º 3 do artigo 1º que os critérios de classificação e qualificação do solo "são desenvolvidos e concretizados, à escala regional, pelos PROT". Salienta-se ainda que as directrizes em causa não impedem os PMOT de estabelecer disposições complementares aos parâmetros nelas incluídos.

Parte da fundamentação das normas surge apenas agora explicada, a título de correção de dúvidas ou ponderação dos contributos, nomeadamente como consta, por exemplo na pag. 35 em resposta aos pontos 122 e 123 do parecer final da CMC. Não deixa de ser estranho que os contributos recebidos aquando da elaboração plano apenas agora sejam ponderados e revistos pela equipa, dada a sua expressa menção no parecer final.

Pese embora as explicações dadas e a reformulação das normas, as exceções previstas em sede de PMOT constituem uma clara limitação do que são as competências municipais em sede de ordenamento do território.

Conclusão

Importa sublinhar que não são os planos que promovem ou inviabilizam a dispersão territorial, mas a gestão que deles é feita. Em Oliveira de Azeméis, como em muitos outros concelhos, a dispersão territorial aconteceu antes da existência de PDM. Dito por outras palavras, a aposta na Governança e na Regeneração Urbana será mais decisiva para a contenção e regulação dos povoamentos dispersos do que uma regulamentação excessiva para o solo rural.

Mais gostaria de ter visto aprofundado o conteúdo da alínea c) do artigo 5º do PROT, referente a políticas (públicas) a serem desenvolvidas pelos PROT. Que melhor escala e enquadramento para o estabelecimento de programas de acção territorial, nomeadamente ao nível da infra-estruturação básica, da habitação e dos transportes?



de gestão territorial e caracterizou os respectivos instrumentos. O desenvolvimento desta lei traduziu-se no regime jurídico dos instrumentos de gestão territorial – RJGT – (Decreto-Lei nº 380/99, de 22 de Setembro e republicado, após várias alterações de alguma profundidade, pelo DL nº 46/2009, de 20 de Fevereiro), estabelecendo estes dois diplomas uma organização do sistema de instrumentos de gestão territorial em três âmbitos: nacional, regional e municipal.

No âmbito regional, o processo de planeamento e gestão territorial concretiza-se através do Planos Regionais de Ordenamento do Território (PROT), instrumentos de desenvolvimento territorial (de natureza estratégica) que definem, solidariamente com o PNPOT, o quadro estratégico do ordenamento da Região, a desenvolver pelos planos intermunicipais e municipais de ordenamento do território, competindo a estes últimos também a tradução do ordenamento territorial em regimes de uso do solo (disciplina da sua ocupação e transformação).

Assim, **os PROT devem fixar** o modelo de organização do território regional, estabelecendo a estrutura regional do sistema urbano, das redes de infra-estruturas e equipamentos de interesse regional, e definindo os objectivos e princípios a considerar na localização das actividades e grandes investimentos públicos, a política regional em matéria ambiental, e **as orientações e directrizes para o ordenamento do território da Região a cumprir, nomeadamente, nos instrumentos de âmbito municipal**. Acresce o previsto no artigo 1º do DR nº 11/2009, de 29 de Maio, que refere:

Artigo 1.º

Objecto e âmbito

1 — O presente decreto regulamentar estabelece os critérios de classificação e reclassificação do solo, bem como os critérios e as categorias de qualificação do solo rural e urbano, aplicáveis a todo o território nacional.

2 — Os critérios referidos no número anterior aplicam-se aos procedimentos de elaboração, alteração e revisão dos planos municipais de ordenamento do território.

3 — Os critérios a que se referem os números anteriores são desenvolvidos e concretizados, à escala regional, pelos planos regionais de ordenamento do território.

As Normas Orientadoras corporizam, os elementos operacionais para a concretização efectiva das opções do Plano e para a sua tradução nos instrumentos de ordenamento do território de carácter regulador (regime de uso do solo). Fica assim claro que as Normas Orientadoras, em particular as directrizes, são de cumprimento obrigatório para a administração pública e, nesse pressuposto, as directrizes referentes aos PMOT, são de cumprimento obrigatório na elaboração dos mesmos.

Apenas a título de exemplo, referimos o caso do PDM de Vila Franca de Xira que foi parcialmente não ratificado, pela RCM nº 84-A/2009 (publicada no DR nº 178, de 14 de Setembro), por “*existência de uma incompatibilidade com o PROT da Área Metropolitana de Lisboa, no que respeita à unidade mínima da parcela para edificação nos espaços agrícolas complementares.*”

Apesar dos princípios relativos à contenção da edificação dispersa em solo rural e à necessidade de abandonar formas de crescimento urbano desarticulado terem sido formulados a partir da Lei de Bases da Política de Ordenamento do Território e de Urbanismo (há mais de onze anos) e sucessivamente assumidos nos seus diplomas de desenvolvimento, a sua simples enunciação e adopção em abstracto não se tem revelado eficaz em termos do conteúdo prático da disciplina de uso do solo. Tal fica provavelmente a dever-se, para além de outros factores, precisamente ao facto de até agora os mesmos princípios não terem sido traduzidos em directrizes e parâmetros objectivos de enquadramento, tarefa que acabou por ser cometida aos PROT.

À semelhança do que acontece com os outros PROT, é este pois o verdadeiro momento de inversão de paradigma no que respeita à consagração, em termos generalizados, de disciplina de uso do solo que efectivamente conduza aos mencionados objectivos de contenção.

Mas igualmente importante é o facto de que o fenómeno da edificação dispersa obedece a lógicas diferenciadas no tempo e no espaço, que muitas vezes se entrecruzam num mesmo território, e em escalas espaciais frequentemente de dimensão muito reduzida (no interior de um só concelho ou mesmo de uma só freguesia). Daí se ter adoptado uma tipificação “macro” dos espaços rurais no que respeita à edificabilidade, sendo que as formas e tipos variados de edificação dispersa podem ficar contemplados na categoria de “áreas de edificação dispersa em solo rural”, competindo aos PMOT (e em particular aos PDM) a identificação dessas diferenciações e a adopção de disciplinas

específicas de ocupação, dentro da “margem de manobra” estabelecida no PROT. Neste domínio, também nada impede, antes pelo contrario, que em sede de revisão do PDM se proceda à reclassificação de solo urbano para solo rural das áreas que, à revelia da sua situação de facto quanto a grau de infra-estruturação e formas e intensidades de edificação e de qualquer expectativa minimamente sustentada de urbanização mesmo a médio prazo, se “herdam” do PDM em vigor incluídas em perímetro urbano.

Pelo exposto, a prática tem demonstrado que os mencionados objectivos só serão alcançados se efectivamente se adoptarem, a escala supra-municipal, limites para a margem de autonomia de decisão dos municípios nesta matéria. Tal não impede, antes se esperando, que aqueles, quando o entenderem pertinente, procedam em sede dos PMOT (nomeadamente nos PDM) a uma maior especificação das formas diferenciadas de ocupação do solo que se verificam no seu território e ao estabelecimento de disciplina do seu uso com o rigor conceptual que for adequado à situação concreta.

Câmara Municipal de Miranda do Douro – GTL – Ofício GTL-0601-09, de 07/09/2009

GTL 
GABINETE TÉCNICO LOCAL
MIRANDA DO DOURO
 CASA DOS MAGISTRADOS
 Rua do Convento – 5210 Miranda do Douro
 Tel. 273 430 022 Fax. – 273 430 009

ENG. ROSA COATEZ



miranda do douro ⁽²³⁾
 câmara municipal

Exmo. Senhor:
 Dr. Carlos Lage
 Presidente da Comissão de
 Coordenação e Desenvolvimento
 Regional do Norte
 Rua Rainha D. Estefânia, n.º 251
 4150-304 Porto

OFÍCIO n.º GTL-0601-09

DATA: 07/ 09 / 2009

ASSUNTO: Deliberação de Câmara sobre o PROT-N

Conforme assunto em epígrafe temos o prazer de enviar a V/ Excia, em anexo, a posição do Município de Miranda do Douro, tomada no âmbito do período de discussão pública do PROT-N.

Certos da V/ melhor atenção, subscrevemo-nos com os nossos cumprimentos.


 Presidente da Câmara Municipal
 (Eng. Manuel Rodrigo Martins)

Doc. 764461: 09-09-2009


 00764461
 PRESIDENCIA

Eng. D. João II • Tel. 273 430020 • 5210-190 Miranda do Douro • www.cm-mirandadouro.pt • e-mail: geral@cm-mirandadouro.pt

REUNIÃO DE 07 DE SETEMBRO DE 2009

FI - 4

-----5."Proposta de resolução - Plano Regional de Ordenamento do Território - Norte (PROT-N) - Cidades de Equilíbrio Regional - Contestação ao modelo territorial."-----

-----Acerca do assunto supra mencionado informou o Responsável pelo Gabinete Técnico Local, Dr. Jorge Lourenço, cuja informação para constar na presente acta passa a ser transcrita:-----

-----"No âmbito da discussão pública do PROT-Norte, O Município de Bragança aprovou, por unanimidade, uma resolução de contestação ao modelo territorial proposto pelo referido Plano, porquanto, o mesmo não considera Bragança como cidade de Equilíbrio Regional, na sub-região de Trás-os-Montes.-

-----A proposta apresentada pelo PROT-N não integra uma estratégia de hierarquia urbana coerente com a sub-divisão regional, em que assenta o Plano (Grande Porto, Minho, Douro e Trás-os-Montes), sendo designados como pólos de desenvolvimento regional, ou seja, cidades de equilíbrio regional, apenas as cidades do Porto, para a sub-região do Grande Porto, Braga, para a sub-região do Minho, Vila real, para a sub-região do Douro, sendo omitida para a sub-região de Trás-os-Montes a necessária hierarquia urbana.-----

-----Esta solução representa o enfraquecimento desta sub-região de Trás-os-Montes e da sua capital de distrito.-----

-----Em face do exposto propõe-se à consideração superior, que a Câmara Municipal, susbreve e aprove a proposta de resolução, que junto se anexa, apresentada pelo Município de Bragança, por forma a, junto das entidades competentes, reforçar a necessidade de ser alterada a solução preconizada pelo PROT-N, corrigindo-se desta forma o modelo territorial, fortemente assimétrico que tem condenado o país e em particular esta sub-região, na qual se insere o Município de Miranda do Douro, ao empobrecimento e ao acentura das desigualdades.-----

-----Mais se solicita a aprovação deste ponto em minuta."-----

CÂMARA MUNICIPAL DE MIRANDA DO DOURO

ACTA N.º 18/2009

REUNIÃO DE 07 DE SETEMBRO DE 2009

FI - 5

-----O órgão executivo analisou a proposta de resolução transcrita e deliberou, por unanimidade, aprovar a mesma.-----

-----Mais deliberou, por unanimidade, aprovar este assunto em minuta.-----

CÂMARA MUNICIPAL DE MIRANDA DO DOURO

ACTA N.º 18/2009



PROPOSTA DE RESOLUÇÃO
REUNIÃO DE CÂMARA MUNICIPAL DO DIA 27 DE JULHO DE 2009, APROVADA
POR UNANIMIDADE

ASSUNTO: PROT-N – Cidades de Equilíbrio Regional – contestação ao modelo territorial

Estando a decorrer o período de discussão pública do PROT-N, tendo decorrido sessão pública, em Bragança, no dia 16 de Julho de 2009, e constatando que a Proposta de Modelo Territorial não serve os interesses do Interior Norte, proponho que ao Exmo. Presidente da CCDR-N seja enviada a resolução abaixo transcrita:

"No âmbito da elaboração do Plano Regional de Ordenamento do Território do Norte (PROT-N), o Município de Bragança, através do seu representante na Comissão Mista de Coordenação, de ofício de 03 de Abril de 2009, dirigido a V. Ex.^a e na sessão pública realizada em Bragança no dia 16 de Julho de 2009, tem vindo a insistir com razões objectivas que sustentam a legítima pretensão quanto à designação de Bragança como Cidade de Equilíbrio Regional, para a sub-região de Trás-os-Montes, que representa 40% do território da Região Norte, sendo que por princípio compreensível por todos, cidades de equilíbrio regional, deverão ser todas as capitais de distrito, omitir esta realidade, construída ao longo de séculos, é um retrocesso na estratégia política e administrativa e um mau serviço à região e ao país.

A proposta do PROT não integra uma estratégia de hierarquia urbana coerente com a sub-divisão regional, em que assenta o plano (Grande Porto, Minho, Douro e Trás-os-Montes), sendo designados como pólos de desenvolvimento regional (cidades de equilíbrio regional) as cidades do Porto, para a sub-região do Grande Porto, Braga, para a sub-região do Minho, Vila Real para a sub-região do Douro, sendo omitida para a sub-região de Trás-os-Montes a necessária hierarquia urbana, o que enfraquece a integração e coesão nesta sub-região, ao não assumir, manter e reforçar a hierarquia urbana de Bragança, capital de distrito, (à volta da qual estão, desde há séculos, estruturados serviços de âmbito regional), situação que deverá ser reforçada de modo a corrigir o modelo territorial fortemente assimétrico e que tem condenado o país ao empobrecimento e ao acentuar das desigualdades.

Ao deixar o Interior Norte entregue a si próprio, cada dia mais fragilizado em termos populacionais

(Assinatura)

(Hó) • Porto S. João de Deus • 5301-902 Bragança • Tel. 273 304 200 • Fax 273 304 299 •

CMS DIT.2

Email: cmbr@cm-braganca.pt Página: <http://www.cm-braganca.pt>





e económicos, com acesso difícil aos serviços públicos básicos, cada dia mais insuficientes, faz como que uma entrega, sem condições, à influência crescente de cidades fronteiriças espanholas, de dimensão média, bem estruturadas ao nível do abastecimento público, do comércio e serviços, nomeadamente no âmbito da saúde, e que exercem uma forte atracção sobre o território português de fronteira, que já hoje se obriga a cooperar e a competir em situação de total desigualdade, seja na área económica (como são desiguais as condições para as empresas, veja-se o IVA; a energia eléctrica e os combustíveis), seja nos serviços e, em geral, na organização política e administrativa.

É nesta realidade adversa que Bragança continua a assumir-se como cidade de equilíbrio intra-regional e transfronteiriço, marcando a sua posição de pólo de desenvolvimento regional fronteiriço, exigindo-se uma visão que reforce as competências científicas, e conómicas e administrativas que lhe permitam ancorar e difundir oportunidade para os territórios vizinhos, contrapondo-se ao efeito de atracção e esvaziamento provocado pelas cidades vizinhas espanholas.

Ao longo da história, as cidades fronteiriças capitais de distrito assumiram funções âncora em termos dos territórios contíguos e de articulação estratégica no relacionamento de Portugal com Espanha, cidades que deverão continuar a estruturar o amplo território fronteiriço como espaço de oportunidade e de interface, na estratégia territorial de cooperação ibérica. Ao contrário, vemos que o país continental caminha como que para o abismo, afundando-se à beira mar abandonando 2/3 do território, prevendo-se que, no ano de 2015, as áreas metropolitanas de Lisboa e Porto concentrem 70% da população do país. Já hoje, metade do poder de compra está concentrado em 5,3% do território, estando o país cada dia mais desigual, menos coeso e mais pobre.

A Constituição da República Portuguesa no seu artigo 13.º, refere-se ao Princípio da Igualdade, concretizado e materializado ao nível do ordenamento do território pela Lei n.º 48/98, nomeadamente no seu artigo 3.º onde se refere que cabe ao Governo: 1) reforçar a coesão nacional, organizando o território, corrigindo as assimetrias regionais e assegurando a igualdade de oportunidades dos cidadãos no acesso às infra-estruturas, equipamentos, serviços e funções urbanas. O Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território definiu como orientação estratégica: "assegurar a equidade territorial no provimento de infra-estruturas e de equipamentos colectivos e a universalidade no acesso aos serviços de interesse geral, promovendo a coesão

pag. 2 de 3

HM • Forte S. João de Deus • 5301-902 Bragança • Tel 273 304 200 • Fax 273 304 299 •

CMG 0173

Email proj@cm-braganca.pt Página <http://www.cm-braganca.pt>

BRAGANÇA
545 ANOS
1469-2014



social”.

A proposta de modelo territorial apresentada pela CCDR-N contraria esses princípios, acentua as assimetrias, não contribui para a implementação equitativa das políticas públicas, agrava as assimetrias territoriais, reduz a coesão, elimina e não promove factores de competitividade, desaproveitando competências científicas e tecnológicas, empobrece e abandona o Interior Norte, deixando esta parcela do território nacional ancorado às cidades espanholas vizinhas, sem condições para com elas poder cooperar e competir num plano de políticas territoriais estratégicas, de articulação entre o Norte de Portugal e Castela e Leão.

Contestaremos frontalmente e de forma continuada esta proposta centralista, construída com uma visão unidireccional, estreitando o território à volta do Porto, que omite uma realidade milenar de relacionamento com o território de Castela e Leão, medida que seria considerada de rendição em tempos de guerras com Castela e Leão e que agora em tempos de construção da EU, será considerada como de desistência e de incapacidade de exercício de soberania sobre o território no seu conjunto.

Bragança é herdeira de um passado que engrandece o país, cumpre, de forma clara com as directivas definidas para as cidades de equilíbrio regional, tanto pela evolução e consolidação na área do ensino superior, da evolução da economia, da qualificação dos recursos humanos, como da sua capacidade de relacionamento e articulação institucional, tanto a nível regional como com as cidades mais representativas de Castela e Leão, voltando a salientar, que cidades de equilíbrio regional devem ser todas as capitais de distrito.

O Município posiciona-se estrategicamente no contexto Ibérico (desde tempos anteriores à nacionalidade), está mais próximo de quatro importantes cidades espanholas do que do Porto, situação reforçada com a concretização próxima das acessibilidades rodoviárias (A4 e IP2), aéreas (aeroporto regional) e ferroviárias (paragem do TGV em Puebla de Sanábria), o que impulsionará os factores de centralidade e de afirmação regional de Bragança e, também, por isso, ao nível do modelo territorial, se impõe que Bragança não seja desqualificada mas, pelo contrário, seja estimulado o caminho afirmativo que, desde há séculos, Bragança faz neste âmbito.

Bragança representa, actualmente, 44% das exportações da sub-região de Trás-os-Montes, tem um sistema de ensino superior estruturado e competitivo, constituído por mais de 6700 alunos, é

pag. 3 de 8

(HD) • Fonte S. João de Deus • 5301-902 Bragança • Tlf. 273 304 200 • Fax 273 304 299 •

CMR 017.2

Email cmr@cm-braganca.pt

Página <http://www.cm-braganca.pt>





o sexto município do Norte de Portugal, em poder de compra, afirma-se como cidade moderna, atractiva e com elevado potencial de desenvolvimento, apresentando um elevado padrão de qualidade urbanística, patrimonial, ambiental e cultural, afirmando-se, assim, como pólo de desenvolvimento regional, sustentado em quatro eixos estratégicos – centralidade ibérica, sistema de ensino superior, atractividade urbana e o potencial ambiental e biofísico.

A proposta de Modelo Territorial é negativa e inaceitável por desqualificar e omitir o papel historicamente conquistado e reconhecido a Bragança, tanto no plano administrativo como no plano político, e representa, mesmo, um verdadeiro retrocesso relativamente ao reconhecimento que, ao longo de séculos, o poder central garantiu a esta cidade de Bragança, cidade que marcou a História do país, representatividade que, curiosamente, o primeiro exercício amplo de planeamento feito pela Região Norte pretende apagar, empurrando-nos para o território fronteiriço contíguo, altitude que menoriza o referido exercício e que merece a nossa total discordância.

Entendemos que o país político, responsável pela situação lastimável de abandono e despovoamento de 2/3 do território continental, não pode continuar com um discurso enganador, não podendo ficar pelas declarações de boas intenções políticas. É obrigatório, pelo futuro do país e das gerações mais jovens, tomar um conjunto de medidas de política pública, que favoreçam prioritariamente a fixação de actividade económica no interior e que garantam a estruturação de uma rede de cidades de média dimensão, dotadas de factores de competitividade e de inovação, capazes de assumir um papel dinamizador da economia e da cidadania e de ancoragem dos territórios envolventes, papel que as capitais de distrito fronteiriças devem assegurar como cidades de equilíbrio regional, sendo que todas as sedes concelhias devem igualmente assegurar um papel necessário de coesão territorial.

Em nome da dignidade, da História, da tradição, da verdade e do futuro do país, não nos resignaremos em circunstância alguma, pelo que voltamos a insistir no empenho de V. Exa., como primeiro responsável deste importante exercício de Planeamento Regional, no sentido de assegurar que o mesmo servirá a união, a coesão e a competitividade da Região Norte, evitando que uma grave imprudência técnica e política venha a ter consequências negativas na evolução da política regional, processo no qual estamos empenhados.

Propomos, assim, que o Modelo Territorial inclua a cidade de Bragança como cidade de equilíbrio

pag. 4/5

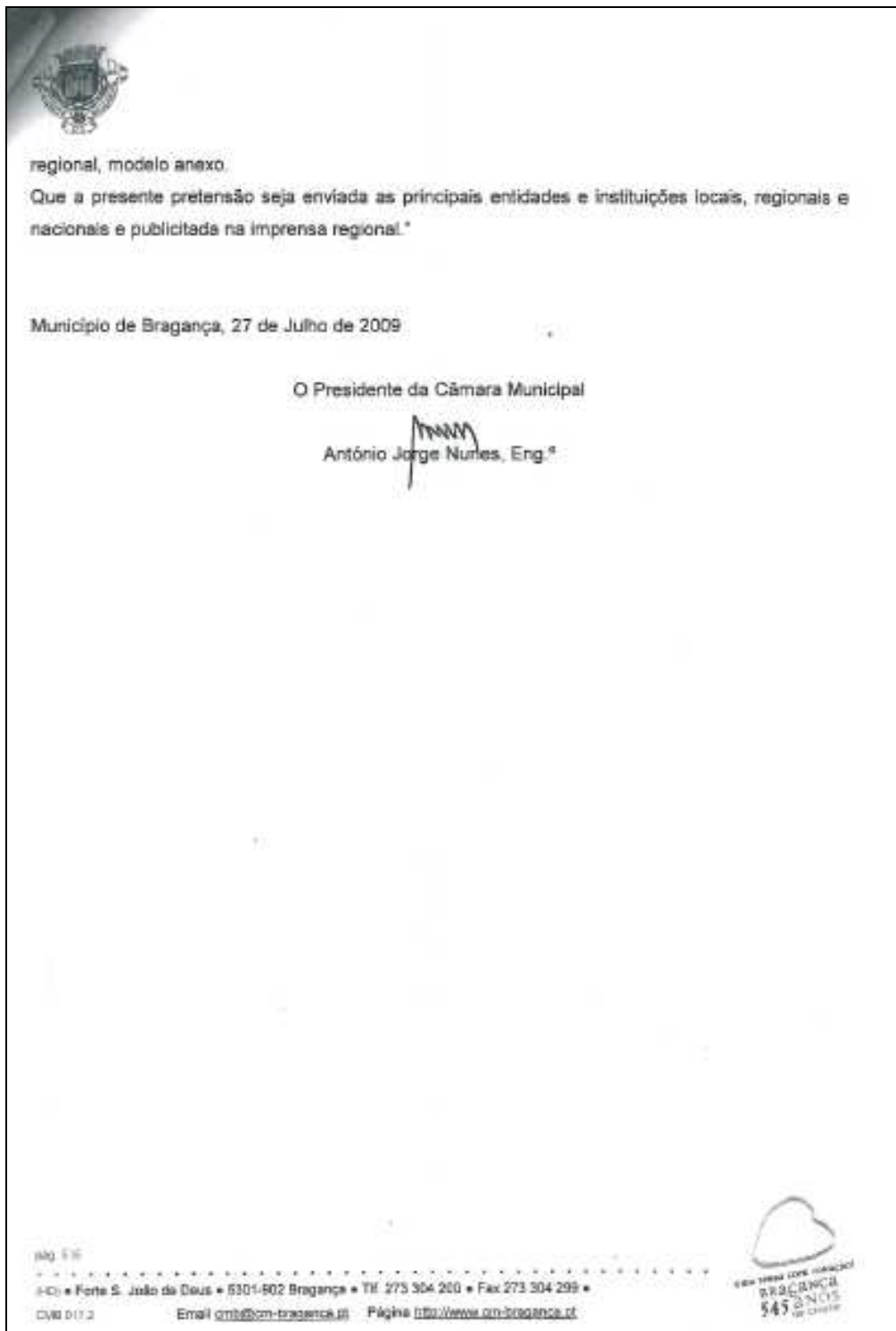
(ND) • Fone 5. João de Deus • 5301-502 Bragança • Tlx. 273 304 200 • Fax 273 304 299 •

CMS 317.2

Email cmbr@cm-braganca.pt

Página <http://www.cm-braganca.pt>






Ponderados os fundamentos apresentados pela Câmara Municipal de Bragança, e após uma reflexão global sobre o Modelo Territorial, procedeu-se a ajustamentos no mesmo, nos quais se inclui a consideração de Bragança como Cidade de Equilíbrio Territorial. O resultado da ponderação das questões e sugestões colocadas conduziu a uma reformulação dos textos da Proposta de Plano referentes ao Modelo Territorial (Esquema Global e Sistema Urbano), que se reproduzem na Parte II do presente documento.


Associação Humanitária dos Bombeiros Voluntários de Izeda – Ofício 186/D/2009, de 07/09/2009

ENG^a ROSA CORTES



Associação Humanitária dos Bombeiros Voluntários de Izeda
Fundada a 31 de Janeiro de 1984
Contribuinte n.º 501 545 298

Doc: 764493/ 09-09-2009 24



"00754493"
PRESIDÊNCIA

C/C:
Presidente da Câmara Municipal
de Bragança
Forte de S. João de Deus
5301 – 902 BRAGANÇA

Ex.mo(s) Sr.(s)
Presidente da CCDRN
Rua Rainha D. Estefânia, 251
4150 – 304 PORTO

S/Referência:
Of.º

V/Comunicação de:
00/00/0000

N/Referência:
186/D/2009


Data:
07/09/2009


Assunto: ENVIO DE CÓPIA DE ACTA

Junto tenho a honra de enviar a V. Ex.cia cópia da Acta n.º 324 desta Associação, em que nos solidarizamos e subscrevemos a posição da Câmara Municipal de Bragança, face ao PROT-N (Plano Regional de Ordenamento do Território do Norte).

Manifestamos também, deste modo, o nosso total desagrado perante o Modelo Territorial apresentado pelo CCDRN, em relação a Bragança – Cidade Equilíbrio Regional.

Com os melhores cumprimentos.





Rua Central n.º 14 - 5300-998 IZEDA • Telef. 273949422 / 273959248 / 273958038 • Fax 273958047
Email: hvi@mail.telepac.pt



Associação Humanitária dos Bombeiros Voluntários de Izeda
Fundada a 31 de Janeiro de 1984
NIPC: 501 343 298

Ex.mo Sr.
Presidente da Câmara Municipal de Bragança
Forte de S. João de Deus
5301-902 BRAGANÇA

S.Referência:
Of.º Circular n.º 7569

V.Comunicação de:
23/07/2009

N.Referência:
18573/2009

Data:
03/09/2009


Assunto: ENVIO DE CÓPIA DE ACTA

De acordo com o solicitado no ofício em referência, tenho a honra de enviar a V. Ex.cia cópia da Acta n.º 324, aprovada em reunião do dia 03 de Agosto de 2009, pela Direcção da Associação Humanitária dos Bombeiros Voluntários de Izeda, em que nos solidarizamos e subscrevemos a posição dessa Câmara Municipal, face ao PROT-N (Plano Regional de Ordenamento do Território do Norte), apresentado pela CCDRN, em relação à Bragança – Cidade de Equilíbrio Regional.

Com os melhores cumprimentos,



Rua Central n.º 34 - 5300-908 IZEDA • Telef: 273619222 / 273608348 / 273618418 • Fax: 273659007
E-mail: 300@vol.bombr.org.pt

9 

ACTAS

ACTA N.º 324

Aos três dias do mês de Agosto do ano de dois mil e nove, reuniu, na Sede Social, a Direcção da Associação Humanitária dos Bombeiros Voluntários de Izeda. Presentes os senhores: Fernando Jorge Loução Lima, João Félix Lima, Duarte Alberto Pires, Armando Duarte Cameirão e Manuel Quintino Morais, respectivamente Presidente, Vice-Presidente, 1.º e 2.º Secretários e Tesoureiro. Como convidado, assistiu à reunião o Adjunto de Comando, Óscar Manuel Carneiro Esménio. O Vice-Presidente também exerce as funções de Comandante do Corpo de Bombeiros.


A sessão teve o seu início por volta das vinte e uma horas e quinze minutos, tendo sido debatidos os seguintes temas e tomadas as seguintes decisões:

1. PROT-N (Plano Regional de Ordenamento do Território do Norte - Da Câmara Municipal de Bragança recebemos o Ofício Circular n.º 7569, de 27/07/2009, que acompanhava uma Proposta de Resolução, sobre o Plano Regional de Ordenamento do Território do Norte, aprovada por unanimidade, em reunião da Câmara Municipal do dia 27 de Julho.

Esta Proposta de Resolução é uma contestação que a Câmara Municipal de Bragança faz à Proposta de Modelo Territorial que CCDRN está a implementar, a nível nacional, e que, no seu entendimento, não serve os interesses do Interior Norte, uma vez que, entre outros, não contempla Bragança como "Cidade de Equilíbrio Regional, para a Sub-Região de Trás-os-Montes".

Depois de devidamente analisada, a Direcção da Associação Humanitária dos Bombeiros Voluntários de Izeda, reunida em sessão do dia 3 de Agosto, manifesta o seu total desacordo face à proposta do Plano Regional de Ordenamento do Território do Norte, apresentada pela CCRRN, contestá-la frontalmente e de forma continuada, porque entendemos que é uma proposta centralista, construída com uma visão unidireccional, estreitando o território à volta do Porto, e ainda porque:

1. Esta nova situação, a ser implementada, é grave em termos técnicos e políticos, para a nossa região;



2. A região de Bragança representa 40% do território da Região Norte;

3. O Plano Regional de Ordenamento do Território do Norte, proposto pela CCDRN, não integra uma estratégia de hierarquia urbana coerente e condizente com a Sub-Região Regional, enfraquecendo, por conseguinte, a sua integração e coesão, ao mesmo tempo que não assume manter e reforçar a hierarquia de Bragança (capital de distrito), situação que, em nosso entender, deverá ser mais implementada e mais reforçada, de modo a corrigir o modelo territorial fortemente assimétrico, que, no caso de Bragança, tem condenado ao seu empobrecimento e ao acentuar das desigualdades em relação ao resto do país.

4. Deixa o Interior Norte (cada dia mais fragilizado em termos populacionais e económicos, e com acesso difícil aos serviços públicos básicos, cada dia mais insuficientes) entregue a si próprio, sem condições face à influência crescente de cidades fronteiriças espanholas (de dimensão média, melhor estruturadas ao nível do abastecimento público - comércio e serviços, nomeadamente no que diz respeito à saúde, onde, já hoje, exercem uma forte atracção sobre o nosso território fronteiriço, o que nos obriga a uma cooperação e competição de total desigualdade);

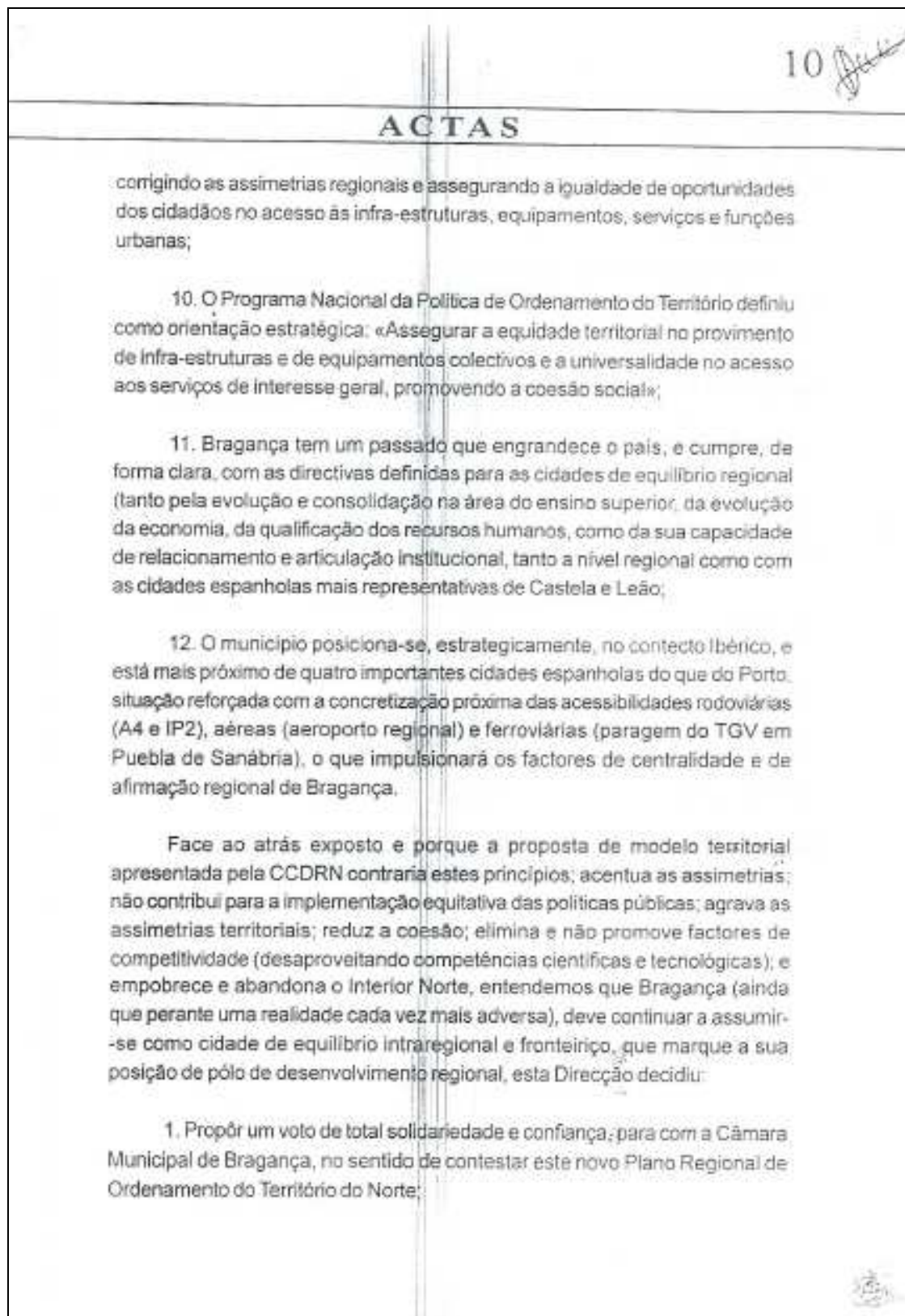
5. Os cidadãos e as instituições de Bragança, de um modo geral, não participaram no debate e discussão pública deste Plano Regional de Ordenamento do Território do Norte;

6. É um retrocesso na estratégia política e administrativa e um mau serviço à região e ao país;

7. Ao longo da história, as cidades fronteiriças capitais de distrito assumiram funções âncora em termos de territórios contíguos e de articulação estratégica no relacionamento de Portugal com Espanha;

8. Estas cidades devem continuar a estruturar o amplo território fronteiriço como espaço de oportunidades e de interface, na estratégia territorial de cooperação ibérica;

9. A Constituição da República Portuguesa, no seu artigo 13.º, refere-se ao Princípio da Igualdade, concretizado e materializado ao nível do ordenamento do território pela Lei n.º 48/98, nomeadamente no seu artigo 3.º, onde se refere que cabe ao Governo: 1) Reforçar a coesão nacional, organizando o território,



2. Exigir da CCDRN, uma visão que reforce as competências científicas, económicas e administrativas, que permita a Bragança, ancorar e difundir oportunidade para os territórios vizinhos, contrapondo-se ao efeito de atracção e esvaziamento provocado pelas cidades vizinhas espanholas, cada vez mais competitivas;

3. Exigir da CCDRN que, no novo Modelo Territorial, inclua a cidade de Bragança como "Cidade de Equilíbrio Regional";

4. Que, desta Acta, seja enviada uma cópia à Câmara Municipal de Bragança, que, por sua vez, a fará chegar à CCDRN.

Todos estes itens foram aprovados por unanimidade.

Nada mais havendo a tratar, a sessão foi dada como encerrada pelas vinte e três horas e quinze minutos, lavrando-se a presente acta que, depois de lida e aprovada, vai ser assinada pelos presentes:

PRESIDENTE

VICE-PRESIDENTE

1.º SECRETÁRIO


2.º SECRETÁRIO

TEGOURCERO

Francisco Augusto Pereira
António José Pereira
Delcídio de Almeida
Quintina de Almeida
Manuel António Pereira

Ponderados os fundamentos apresentados pela Câmara Municipal de Bragança, e após uma reflexão global sobre o Modelo Territorial, procedeu-se a ajustamentos no mesmo, nos quais se inclui a consideração de Bragança como Cidade de Equilíbrio Territorial. O resultado da ponderação das questões e sugestões colocadas conduziu a uma reformulação dos textos da Proposta de Plano referentes ao Modelo Territorial (Esquema Global e Sistema Urbano), que se reproduzem na Parte II do presente documento.

REAPN – Núcleo Distrital de Bragança – Ofício de 01/09/2009



ELC-ROSA CORTEZ

Doc. 764532-09-09-2009 (36)

00764532
PRESIDENCIA

Exm.º Senhor
Dr. Carlos Lage
Presidente da CCDRN
Rua Rainha D. Estefânia, nº 251
4150-304 Porto

Bragança, 01 de Setembro de 2009

Vimos por este meio subscrever a tomada de posição da Câmara Municipal de Bragança acerca do Plano Regional de Ordenamento do Território, da Zona Norte, aprovada em Reunião de Câmara de 27/07/2009, e manifestar o nosso total acordo com a argumentação que contesta o modelo proposto pela CCDRN que não prevê qualquer cidade de equilíbrio regional na sub-região de Trás-os-Montes.

Em consonância com a posição da Câmara Municipal de Bragança, apoiamos o Modelo Territorial proposto em alternativa ao aprovado pela CCDRN, que inclui a cidade de Bragança como cidade de equilíbrio regional, bem como toda a argumentação defendida pela autarquia.

Solicitamos a Vossa Ex.cia que o PROT-N seja revisto e acolha as pretensões do Município de Bragança.

Com os melhores cumprimentos

O Coordenador do Núcleo Distrital de Bragança da REAPN

Dr. Pedro Miguel dos Santos Pires Guerra

(Dr. Pedro Miguel dos Santos Pires Guerra)

Rede Europeia Anti-Pobreza / Portugal
Núcleo Distrital de Bragança
Bairro do Paredo Ferrado de habitação do Mde d'Água, 31. H, Ent. 21, B/c Dt. - 5300-163 Bragança - Telef: 273 252 913 - Fax: 273 332 912 - E-mail: braganca@reapn.org

Ponderados os fundamentos apresentados pela Câmara Municipal de Bragança, e após uma reflexão global sobre o Modelo Territorial, procedeu-se a ajustamentos no mesmo, nos quais se inclui a consideração de Bragança como Cidade de Equilíbrio Territorial. O resultado da ponderação das questões e sugestões colocadas conduziu a uma reformulação dos textos da Proposta de Plano referentes ao Modelo Territorial (Esquema Global e Sistema Urbano), que se reproduzem na Parte II do presente documento.

NERBA – Associação Empresarial do Distrito de Bragança – Ofício 139, de 07/09/2009

EUGENIO ROCHA COSTA

(29)

Doc. 764803-10-05-2009
"00764803"
PRESIDÊNCIA

nerba
ASSOCIAÇÃO EMPRESARIAL
DO DISTRITO DE BRAGANÇA

Exmo Senhor
Dr. Carlos Lage
Presidente CCDR – Norte
Rua Rainha D. Estefânia, nº 251
4150-304 PORTO

139

Bragança, 7 de Setembro de 2009.

Exmo Senhor Presidente,




Considerando que se encontra a decorrer o período de discussão pública do Plano Regional de Ordenamento do Território do Norte (PROT-Norte), entendeu a Direcção do NERBA, nesta altura, manifestar a sua discordância no que concerne ao modelo territorial proposto, porquanto ele encoraja o reforço das assimetrias intra-regionais em TMAD. Ao não acompanhar a nomenclatura regional em que se sustenta todo o Plano, enfraquece a sub-região de Trás-os-Montes, não figurando, para este caso, Bragança como pólo de desenvolvimento regional – cidade de equilíbrio regional.

Aceitar este cenário é aprovar e tomar como legítimo um exercício de planeamento regional não implicado com o território, revelador de fragilidades e promotor de rupturas com o passado histórico e com o presente designio de combater a desigualdade e promover a coesão.


Senão vejamos, a região do Alto Trás-os-Montes e Douro situa-se no interior norte de Portugal. O seu território ocupa uma superfície de 12 861 km² que representa 61% da superfície da região Norte, representando, isoladamente, a Sub-região de Alto Trás-os-Montes, 40% desse mesmo território.

De acordo com dados do INE em 2006 a população residente no Douro era 214.045, sendo 217. 882, os indivíduos residentes no Alto Trás-os-Montes.

Em 2002, segundo dados do INE eram 15968, as empresas localizadas na sub-região do Douro, totalizando 17222, as empresas sediadas no Alto Trás-os-Montes.

NERBA - ASSOCIAÇÃO EMPRESARIAL DO DISTRITO DE BRAGANÇA
 Associação Empresarial do Distrito de Bragança
 Centro Empresarial de Bragança
 Rua do Comércio, 140 - 5.º andar
 5300-000 BRAGANÇA
 Tel. 273 00 44 77 - Fax 273 00 55 66



Em termos de volume de negócios em 2005, as empresas da região do Douro realizaram o valor de 1 829 993 172 euros e as empresas da região de Alto Trás-os-Montes realizaram o valor de 1 939 468 215 euros.




Em termos de exportações em 2006, as empresas da região do Douro realizaram um volume de negócios para o exterior no valor de 68 516 000€, sendo 52 775 000€ para o mercado comunitário e 15 741 000€ para o mercado extracomunitário. As empresas da região de Alto Trás-os-Montes exportaram o valor de 104.893.000€, sendo 96 349 000€ para o mercado comunitário e 8 544 000€ para o mercado extracomunitário. Verifica-se assim, que o principal mercado de exportação destas regiões são os países comunitários, o qual representa 77 % para a região do Douro e 92% para a região de Alto Trás-os-Montes. O peso das exportações relativamente ao volume de negócios destas regiões representa cerca de 3,8 % para a região do Douro e cerca de 5,4 % para a região de Alto Trás-os-Montes e, neste caso, Bragança representa actualmente 44% das exportações da sub-região de Trás-os-Montes.

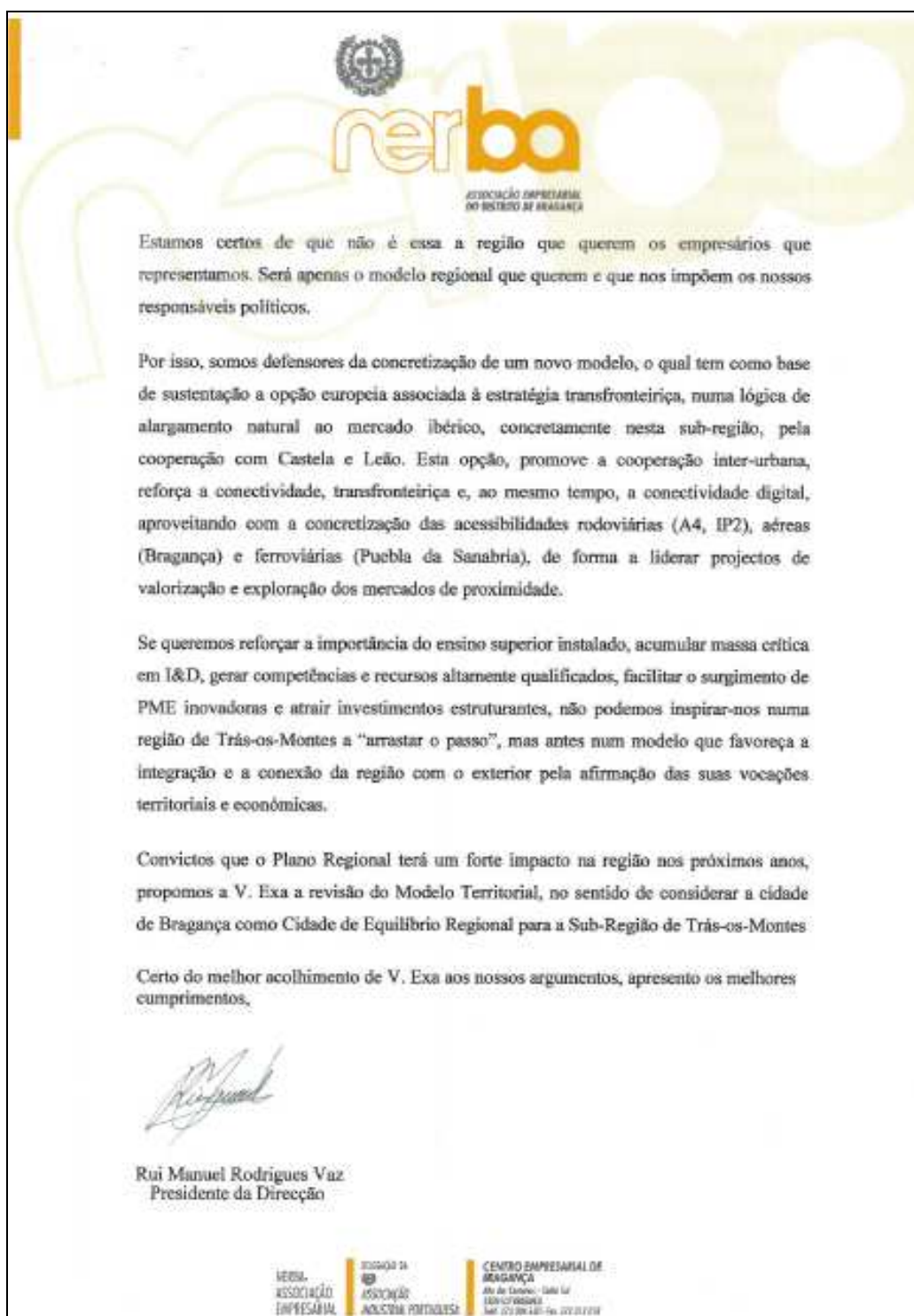
Neste quadro, impõe-se uma evidência: reforçar o poder de atractividade e polaridade de Bragança, Capital de Distrito, com uma performance histórica excepcional, fazendo-a equivaler a cidade de equilíbrio regional para a Sub-região de Trás-os-Montes.

O modelo proposto de organização do território regional não serve os interesses dos empresários, porque premeia um sistema asfixiado ao nível económico e social ancorado na “invicta”, reduzido ao primado do Douro e prolongando uma tendência de anos, de um Portugal em plano inclinado para o Litoral.

Tendo presente que o objectivo central do PROT-Norte é a promoção e reforço da coesão territorial, conjugado com os princípios estratégicos do PNPOT, nessa perspectiva, esta proposta de modelo merece o qualificativo de “compromisso improvável”.

Neste *puzzle* regional os equilíbrios fundamentais são perturbados, a saber: inclusão social e territorial, espírito de cooperação, competitividade regional, intensificação tecnológica da base produtiva regional.



Ponderados os fundamentos apresentados pela Câmara Municipal de Bragança, e após uma reflexão global sobre o Modelo Territorial, procedeu-se a ajustamentos no mesmo, nos quais se inclui a consideração de Bragança como Cidade de Equilíbrio Territorial. O resultado da ponderação das questões e sugestões colocadas conduziu a uma reformulação dos textos da Proposta de Plano referentes ao Modelo Territorial (Esquema Global e Sistema Urbano), que se reproduzem na Parte II do presente documento.

RELATÓRIO DE PONDERAÇÃO

DOS RESULTADOS DA CONSULTA PÚBLICA (10 DE JULHO A 9 DE SETEMBRO DE 2009)

IV. Parecer Final sobre a Avaliação Ambiental Estratégica - Situações cuja ponderação foi remetida para a fase de Consulta Pública

RELATÓRIO DE PONDERAÇÃO

DOS RESULTADOS DA CONSULTA PÚBLICA (10 DE JULHO A 9 DE SETEMBRO DE 2009)

283. Quanto ao Resumo não Técnico recomenda a APA que no quadro de Governação seja integrada a referência à gestão de resíduos nos seguintes pontos e entidades:

284. - Municípios

“ Articular as acções de planeamento e gestão municipal com as estratégias regionais em matéria de OT; gestão integrada da água, gestão de resíduos, valorização dos recursos específicos, inclusão social”

285. - População em geral

“Integrar movimentos, associações ou outras parcerias públicas:

- de valorização e gestão da água...

- de valorização e gestão de recursos específicos...

- de sensibilização para a valorização e prevenção de resíduos urbanos, incluindo a promoção de iniciativas de redução e a adopção de boas práticas na separação dos resíduos valorizáveis”.

A sugestão foi considerada pertinente, tendo-se procedido à correcção sugerida – no Volume do Resumo Não Técnico (RNT) e na página 176 do Relatório Ambiental (RA)

295. Em relação à valorização dos recursos económicos poderiam, também, ser concretizados indicadores de quantificação nomeadamente da produtividade agrícola e florestal, do acréscimo de área arborizada

A sugestão foi considerada pertinente, tendo-se procedido à correcção sugerida - Quadro 24, página 99 do Relatório Ambiental (RA) e página 16 do Resumo Não Técnico (RNT).

299. Relativamente ao FCD “especificidades territoriais” e, concretamente ao indicador “contenção da expansão urbana” para o critério de avaliação do sistema urbano, recomenda-se a adopção de indicadores que permitam avaliar a consolidação do solo urbanizável.

Admitindo-se a pertinência da recomendação, procedeu-se à inclusão dos indicadores sugeridos, incluindo na monitorização, no Relatório Ambiental, no Quadro 24 da pág. 99 e foi considerada no Cap. IV.3. da proposta de Plano com a inclusão dos seguintes indicadores:

- Contenção da expansão urbana (1): Taxa de execução do solo urbano - m2solo urbanizado/ m2 de solo urbano x 100; m2solo urbanizado/ m2de solo urbanizável x 100;
- Eficiência do consumo de solo (2) - ha solo urbano+urbanizável+aglomerados rurais/nº habitantes;
- Consumo de solo - ha de Solo urbano + urbanizável antes da revisão/ ha solo urbano+urbanizável depois da revisão x 100
- População residente em territórios rurais - Nº habitantes em freguesias rurais/ nº habitantes em freguesias urbanas x 100; Nº habitantes em aglomerados rurais/ nº habitantes em núcleos urbanos x 100

330. A DGOTDU considera que:

331. - O quadro de governança para cada FCD que identifica as entidades envolvidas e as respectivas condições de desempenho deveria ser menos genérico e mais direccionado para as especificações da Região, de modo a prevenir, reduzir e eliminar quaisquer efeitos adversos significativos no ambiente resultantes da aplicação da Proposta PROT-Norte.

Ponderada a sugestão e não havendo quaisquer sugestões concretas adicionais, entendeu-se não lhe dar acolhimento uma vez que, nos documentos do Plano, o quadro de governança se encontra direccionado para as especificidades da Região na medida em que é possível – decorrendo dos riscos e oportunidades para o ambiente e sustentabilidade do território da Região Norte, identificados em sede de avaliação ambiental – e se identifica o quadro de acção em termos de responsabilidades institucionais, o que possibilita uma implementação eficaz das directrizes de planeamento, gestão e monitorização propostas.

RELATÓRIO DE PONDERAÇÃO

DOS RESULTADOS DA CONSULTA PÚBLICA (10 DE JULHO A 9 DE SETEMBRO DE 2009)

V. *Parecer das Instituições Universitárias ou Científicas*

(nos termos do n.º 1 do artigo 58º conjugado com o n.º 4 do artigo 33º do RJIGT)

RELATÓRIO DE PONDERAÇÃO

DOS RESULTADOS DA CONSULTA PÚBLICA (10 DE JULHO A 9 DE SETEMBRO DE 2009)

Parecer da Universidade de Trás-os-Montes e Alto Douro (UTAD)

Universidade de Trás-os-Montes e Alto Douro

Reitoria

PARECER**PLANO REGIONAL DE ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO DO NORTE****1. Nota Introdutória**

No âmbito do processo de elaboração do Plano Regional de Ordenamento do Território do Norte (PROT - Norte), a Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional Norte solicitou, ao abrigo do artigo 58º, conjugado com o artigo 33º, do Regime Jurídico dos Instrumentos de Gestão Territorial - Decreto-Lei n.º 380/99, de 22 de Setembro, republicado pelo Decreto-Lei n.º 46/2009, de 20 de Fevereiro, à Universidade de Trás-os-Montes e Alto Douro a apreciação, e emissão do respectivo parecer, da Proposta de Plano e documentos complementares, tendo em vista a instrução do processo de submissão deste instrumento de gestão do território à aprovação do Conselho de Ministros.

Esta apreciação, que aqui se reproduz, não pode ser dissociada da colaboração que, oportunamente, foi solicitada à UTAD na elaboração deste plano e que se traduziu, num primeiro momento, no desenvolvimento dos estudos relativos à unidade territorial Douro e Alto Trás-os-Montes e, num segundo momento, na análise, diagnóstico e propostas para os espaços rurais de toda a região Norte. Contudo, entendemos que esta colaboração em nada condiciona a análise solicitada nem tão pouco influencia o teor deste parecer, uma vez que o que nos é pedido é uma apreciação global e genérica dos conteúdos da proposta de plano.

O Plano Regional de Ordenamento do Território do Norte constitui um passo importante e decisivo na construção do sistema de planeamento e de gestão territorial à escala regional, e naturalmente nacional. Prosseguindo os objectivos fixados pela Lei de Bases da Política de Ordenamento do Território, do Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território e pela Resolução de Conselho de Ministros que determinou a sua elaboração, a proposta apresentada estabelece um quadro de referência para a estratégia de desenvolvimento e de ordenamento da

região e do qual deriva um conjunto opções estratégicas de base territorial, um modelo territorial, normas orientadoras e um programa de acção.

Trata-se de uma proposta coerente e bem fundamentada, assente em estudos consistentes, exaustivos e de elevada qualidade técnica, que aponta um horizonte e um caminho claros e objectivos, que a Região Norte terá de alcançar e percorrer se quiser ser uma região mais coesa, mais solidária e mais competitiva. Reconhece-se, pois, que estamos perante um plano territorial de nova geração, marcado por uma concepção holística do ordenamento do território e por uma visão estratégica para a região coerente, sistémica e articulada com os demais instrumentos de planeamento e de desenvolvimento territorial. Esta visão não tem, no entanto, uma tradução clara e efectiva em medidas e acções concretas que permitam assegurar, de forma inequívoca, a concretização desta estratégia, estando assim o conteúdo do programa de execução aquém daquilo que seria expectável, sobretudo em termos dos compromissos, quantificados e calendarizados, que um instrumento desta natureza deveria exigir aos diferentes organismos da administração central.

2. Visão para a Região

A visão estratégica corporizada no PROT-N é fortemente tributária da visão construída no âmbito do exercício de prospectiva territorial "NORTE 2015 - Competitividade e Desenvolvimento". Esta visão enfatiza a urgência da região recuperar a trajectória de convergência no seio da União Europeia e sugere um cenário futuro desejável, o do "Norte Em Rede", assente em três prioridades estratégicas: promover a intensificação tecnológica da base produtiva regional; assegurar, sustentadamente, a competitividade regional; promover a inclusão social e territorial. O caminho apontado para a concretização deste cenário é o do incremento da produção de bens e serviços transaccionáveis que permita assegurar, de forma sustentável, acréscimos de rendimento e de emprego da sua população, promovendo, por essa via, a coesão económica, social e territorial.

O PROT-N assume integralmente este cenário e o caminho proposto, fixando a ambição de transformar a Região Norte num território mais ordenado, dinâmico e sustentável. A concretização desta ambição passa, por um lado, pela estruturação territorial da região em torno de um sistema urbano policêntrico que projecte, a nível nacional e internacional, a aglomeração metropolitana do Porto e potencie uma rede de cidades e de outros centros urbanos estruturantes. E, por outro lado, pelo reforço das vocações territoriais e urbanas que melhor respondam aos objectivos de competitividade, coesão e equidade territorial, tendo como bússola a

qualificação dos valores ambientais, naturais e culturais e as matrizes de ocupação do território e de gestão dos recursos produtivos.

A visão e as prioridades estratégicas preconizadas para a região, bem como o cenário e o caminho proposto, parecem-nos pertinentes, coerentes e consistentes com a situação actual e o diagnóstico produzido e, sobretudo, com os anseios e expectativas dos actores regionais e locais. Mesmo assim, sublinhamos aqui o facto de que, inúmeras vezes, esta visão conduz a representações dúbias e mesmo distorcidas do papel dos diferentes espaços territoriais no processo de desenvolvimento regional. Referimo-nos, em concreto, às visões que atribuem aos territórios do interior uma mera função ambiental ou, quanto muito, de produção agrícola e destino turístico, excluindo-os liminarmente da participação activa no processo de intensificação tecnológica da base produtiva regional. Esta perspectiva é, na nossa opinião, inaceitável, na medida em que existem nesses territórios, e nomeadamente em Trás-os-Montes e Alto Douro, tanto recursos humanos e materiais como competências técnicas e científicas que a Região Norte não pode nem deve ignorar ou abdicar e os quais devem ser mobilizados em favor do reforço da competitividade e inovação da sua base económica.

2. Opções Estratégicas de Base Territorial

As opções estratégicas de desenvolvimento e ordenamento do território decorrentes desta visão remetem para a consolidação e qualificação do sistema urbano, a conformação e execução das redes e sistemas fundamentais de conectividade, a conservação e valorização do suporte territorial e a gestão sustentada dos recursos produtivos. Quatro opções que nos parecem acertadas, tendo em conta o diagnóstico produzido e o cenário de futuro desejável, bem como a natureza deste plano. A consolidação e qualificação do sistema urbano devem ser, sem dúvida alguma, uma das principais preocupações da região, uma vez que os desequilíbrios e disfunções existentes condicionam fortemente as dimensões da coesão e da competitividade territorial. Da mesma forma, as redes e sistemas fundamentais de conectividade são prioritários não só em termos da consolidação do próprio sistema urbano mas também da redução das assimetrias regionais. Finalmente, a valorização do suporte territorial e a gestão sustentada dos recursos produtivos são prioridades compagináveis com uma estratégia de desenvolvimento que se afirma como sustentável e com conservação e valorização do potencial natural, paisagístico, ambiental e ecológico da região.

O Modelo Territorial consubstancia a representação espacial destas quatro opções estratégicas, preconizando uma melhor organização e estruturação do espaço regional. Os princípios orientadores adoptados para a construção deste modelo parecem-nos coerentes e substantivos. A promoção de um policentrismo assente nas vocações específicas e na intensificação das relações entre centros urbanos, bem como a criação de redes urbanas de geometria variável e as sinergias urbano-rurais, contribuirá certamente para o objectivo da estruturação do espaço regional. Por sua vez, a garantia de uma maior equidade territorial na provisão de equipamentos colectivos contribuirá para uma efectiva igualdade de oportunidades no acesso a bens e serviços públicos fundamentais e, desse modo, para uma maior coesão social e territorial. Finalmente, a intensificação da competitividade e da especialização no quadro de contextos territoriais alargados contribuirão para o esforço de convergência regional preconizado na visão estratégica e para o desenvolvimento integrado da região, desde que esta intensificação tecnológica se estenda a todos os espaços regionais e envolva todos os actores relevantes.

De modo mais específico, e no que diz respeito ao sistema de estruturação funcional que integra o Modelo Territorial, importa sublinhar a qualidade e profundidade da proposta de configuração e hierarquia do sistema urbano. A designação e abrangência dos cinco níveis hierárquicos adoptados (Aglomeração Metropolitana do Porto, Cidades de Equilíbrio Territorial, Cidades Regionais/Conjuntos Regionais de Cidades, Centros Estruturantes Sub-regionais e Centros Estruturantes Municipais) parece-nos objectiva e fundamentada, sendo de saudar a decisão, quanto a nós justa e acertada, da atribuição a Vila Real e Bragança do estatuto de Cidades de Equilíbrio Regional. Relativamente às orientações para a consolidação e o desenvolvimento dos eixos e subsistemas urbanos, sublinhamos, pela sua pertinência, a proposta de consolidação e criação de sinergias em torno do eixo Verín/Chaves/Vila Real/Régua/Lamego/Viseu, com particular incidência no Eixo Urbano do Douro, a potenciação e estruturação do eixo Vila Real/Mirandela/Macedo de Cavaleiros/Bragança/Espanha, a estruturação do eixo do IP2 como forma de criar sinergias entre a Guarda/Vila Nova de Foz Côa/Torre de Moncorvo, Macedo de Cavaleiros/Bragança/Puebla de Sanabria e a consolidação do papel estruturante de Chaves no Alto Tâmega e na euro-cidade Chaves-Verín.

O sistema de conectividades proposto engloba as acessibilidades, mobilidade e logística, definindo um conjunto de opções estratégicas de base territorial e um conjunto de prioridades em matéria de investimentos públicos. Estas propostas merecem, globalmente, uma nota muito positiva, sobretudo pelo esforço que foi desenvolvido no sentido de estruturar as bases de um programa de intervenção no curto e médio prazo. Mesmo assim julgamos que se deveria ter ido mais longe em

termos de reflexão prospectiva e de programação estratégica nalguns domínios e territórios específicos. Referimo-nos, em concreto e desde logo, à rede ferroviária, onde permanecem demasiadas incertezas sobre o futuro destas infra-estruturas e do serviço que elas prestarão, como é o caso da linha do Douro, do Tua ou do Corgo. Do mesmo modo, e muito embora sejam feitas referências aos aeródromos de Bragança, Vila Real e Alijó não foram definidos princípios e critérios objectivos que permitam planear e projectar uma rede regional de infra-estruturas tão importante como esta. Finalmente, não entendemos a exclusão do troço do IC-26 entre Lamego e Pinhel na lista das prioridades de curto prazo, uma vez que esta via é fundamental para a amarração do território do Douro Sul.

3. Normas Orientadoras

As normas orientadoras consistem na tradução programática das opções do PROT, tendo sido divididas em normas gerais e normas específicas. As primeiras dizem respeito aos domínios da "governança", competitividade e inovação e articulação transfronteiriças e inter-regionais, domínios eminentemente transversais, e as segundas dizem respeito a cada um dos domínios temáticos ou territoriais. O vasto e exaustivo conjunto de normas proposto, subdividido em Orientações Estratégicas e Directrizes, constitui um trabalho notável de sistematização das opções estratégicas e um instrumento imprescindível para a concretização deste plano. De notar, no entanto, que, nalguns casos, o carácter demasiado genérico dos seus conteúdos pode comprometer a sua aplicação em concreto, uma vez que falta as acções a empreender e a repartição de responsabilidades nem sempre são precisas.

Não nos parece adequado, no âmbito deste parecer, proceder a uma análise detalhada de todas as orientações estratégicas e directrizes preconizadas. De forma genérica concordamos com o âmbito, natureza e conteúdos de todas elas, podendo, num caso ou noutro, ocorrer pequenas divergências quanto à orientação ou ao modo de concretizar o objectivo subjacente. No entanto, gostaríamos de sublinhar, pela relevância que lhe atribuímos, as orientações relativas ao domínio da competitividade e inovação e, em especial, ao papel reservado às instituições de ensino superior. Em concreto importa realçar o papel atribuído às políticas públicas na promoção da estratégia de desenvolvimento regional e a aposta clara destas políticas em: «consolidar a rede de instituições de ensino superior e de investigação científica e tecnológica da Região, reforçando as competências de I&D, em especial nas áreas que podem promover o mercado de serviços, designadamente tecnológicos, o perfil de actividades regional, e fomentando processos de inovação e dinamização dos clusters regionais de actividades; apoiar a

consolidação da rede regional de Parques de Ciência e Tecnologia e fomentar a implementação de plataformas para a prestação de serviços tecnológicos de elevado valor acrescentado.» Duas directrizes com as quais não podemos estar mais de acordo e que justificam plenamente as observações acima produzidas sobre a generalização territorial do processo de intensificação tecnológica.

4. Programa de Execução

O Programa de Execução e Financiamento está bem estruturado mas revela-se insuficientemente fundamentado e detalhado, não traduzindo operacionalmente, de forma clara e inequívoca, a estratégia, as opções territoriais e as orientações normativas. Acresce que muitas das acções e projectos são genéricas e vagas no que diz respeito ao seu conteúdo, ao papel e responsabilidade dos diferentes intervenientes, aos custos de referência e às fontes de financiamento. A impressão construída a partir da leitura e análise deste documento é que o mesmo resulta de contributos sectoriais e autónomos dos diferentes organismos públicos envolvidos, os quais não conseguiram incorporar nas suas lógicas de intervenção a as implicações estratégicas e operacionais resultantes deste PROT, limitando-se a fornecer a lista de acções e projectos previamente definidos. Registe-se ainda que, mesmo relativamente a estas acções e projectos, os compromissos em termos de investimento público e de prazos de execução serem muito frágeis, não respeitando o princípio do vínculo efectivo que este tipo de instrumentos de gestão territorial exige das entidades públicas. O que leva a pensar que continuarão a prevalecer as abordagens e as lógicas sectoriais e verticais: cada Ministério continuará a decidir, de modo isolado e independente, sobre os princípios, os objectivos e os critérios de planeamento e programação dos investimentos públicos a seu cargo. Se assim for, perdeu-se a oportunidade de garantir a integração, a concertação e coordenação das diversas políticas sectoriais à escala da região.

Embora a dicotomia Litoral/Interior se tenha vindo a esbater ao longo dos últimos anos, permanecem, e tendem mesmo a agravar-se, os problemas de esvaziamento e de despovoamento nas regiões interiores. Esta questão é abundantemente referida em vários documentos mas parece não ter merecido a importância devida no Programa de Execução e Financiamento. Aparentemente este é um problema transversal que deverá ser tomado em conta em todas as políticas e programas sectoriais ou planos regionais e municipais. No entanto, o relativo fracasso dessas políticas, programas e planos no passado recente, deveria ter conduzido a uma reflexão para a acção mais aprofundada e consequente. Tanto mais que vários indícios apontam para, que nos próximos anos, o objectivo de coesão territorial

seja claramente subjugado pela da competitividade, com os inevitáveis corolários da selectividade e da concentração, situação que o PROT parece corroborar uma vez que as medidas de reequilíbrio territorial são muito vagas e genéricas.

Um exemplo desta preocupação resulta da leitura do ponto do Programa de Execução relativo à inovação e competitividade. Neste ponto apenas são referenciados dois projectos: a infra-estruturação de áreas de acolhimento empresarial e o estudo de sistemas de eco-eficiência industrial. Trata-se de dois únicos projectos para uma área considerada estrategicamente relevante e que sofrem das ambiguidades e generalidades já referidas. Importa sublinhar que neste programa de execução não consta nenhuma referência à rede de ensino superior da região e à rede de ciência e tecnologia, e em especial da rede de parques de ciência e tecnologia, cujo financiamento deverá ser assegurado pelo programa operacional regional norte. E que, do mesmo modo, não são perceptíveis quaisquer orientações ou propostas relativamente aos critérios de planeamento e programação que deverão fundamentar as decisões de localização territorial deste tipo de infra-estruturas. Ora, tendo em conta o modelo territorial proposto, a visão e as prioridades estratégicas formuladas, o estatuto de cidades de equilíbrio regional atribuído às cidades de Vila Real e Bragança, seria importante perceber, através das opções e compromissos claros em matéria de investimento e financiamento público no domínio da ciência e tecnologia, o papel e o contributo que se espera de Trás-os-Montes e Alto Douro, e da UTAD em particular, no processo de intensificação tecnológica da base produtiva da Região Norte.

Vila Real e UTAD, 18 de Dezembro de 2009

Parecer do Instituto Politécnico de Bragança (IPB)**PARECER****(Plano Regional de Ordenamento do Território do Norte)**

O Instituto Politécnico de Bragança foi convidado pela Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Norte (PROT – Norte) a emitir parecer sobre o Plano Regional de Ordenamento do Território do Norte, nos termos do artigo 382, conjugado com o artigo 338 do regime jurídico dos Instrumentos de Gestão Territorial – Decreto-Lei nº 380/99 de 22 de Setembro, republicado pelo Decreto-Lei nº 46/2009 de 20 de Fevereiro.

O Instituto Politécnico de Bragança fez uma avaliação globalmente positiva da proposta de Plano apresentada. Considera-se que o PROT – Norte define uma estratégia regional de desenvolvimento territorial, compatível com as opções estabelecidas a nível nacional pelo programa nacional de ordenamento do território e pelos planos sectoriais. Traduz ainda em termos especiais os grandes objectivos de desenvolvimento económico e social sustentável da região e estabelece um quadro de referência para a elaboração dos planos especiais, intermunicipais e municipais de ordenamento do território regional.

Deste modo, o PROT – Norte cumpre os objectivos que a política nacional de ordenamento do território estabelece para estes planos e constitui um instrumento orientador de grande importância para o desenvolvimento da região.

Contudo, o IPB entende que, em muitos aspectos, o PROT-N assume uma abordagem conservadora, com propostas incapazes de contrariar de modo decisivo as tendências territoriais que se vêm acentuando, em particular no concerne às diferenças interior/litoral, com prejuízo para o desenvolvimento sustentável da região. De seguida apresentam-se algumas considerações, envolvendo diversos aspectos do Plano, que sustentam esta afirmação.

1. Sistema Urbano

O PROT-N analisa uma realidade complexa e diversa onde coexistem diferentes realidades urbanas, que resultam de processos de desenvolvimento e urbanização muito diferenciados:

- O litoral norte, dominado pelo arco urbano-metropolitano, espaço dinâmico, onde coexistem processos de suburbanização, com a progressiva formação de uma conurbação urbana, alargada a espaços de urbanização difusa pré-existentes.

- O Interior Norte onde existem cidades de pequena dimensão, dispostas ao longo dos principais eixos de comunicação que, pese embora o crescimento registado em décadas recentes, são incapazes de travar o progressivo esvaziamento populacional.

Face ao contraste existente, entende-se que a preconizada coesão territorial é, neste como noutros aspectos, uma estratégia que sendo desejável só poderá ser alcançada numa lógica de reequilíbrio de factores de desenvolvimento.

Nesta perspectiva, destaca-se como muito positivo o papel atribuído às cidades de equilíbrio regional. O PROT-N lança as bases para implementação de centros tecnológicos, facto que pode contribuir de modo significativo para a diversificação do modelo de desenvolvimento abrindo caminho à captação de investimento em áreas de I+D. No caso das cidades de Bragança e de Vila Real, que nunca foram dotadas destas valências, a consolidação deste nível funcional poderá contribuir para ultrapassar as limitações impostas pelo modelo de desenvolvimento actual.

Contudo, salvaguardado este importante aspecto, entende-se que o PROT-N assume uma abordagem conservadora, com propostas incapazes de contrariar de modo decisivo as tendências territoriais que se vêm acentuando, em particular no concerne às diferenças interior/litoral, com prejuízo para o desenvolvimento sustentável da região.

No que concerne aos elementos constantes do relatório do PROT-N, cabe destacar diversos aspectos:

- O modelo de síntese adoptado não clarifica e não hierarquiza elementos de caracterização numa análise uniforme. Como resultado, as diferentes realidades são apresentadas com uma profundidade variável no que respeita aos espaços do Arco Metropolitano, Minho-Lima e Trás-os-Montes e Alto Douro, com prejuízo para a fundamentação da estratégia e das propostas do plano. Entre os factores que deveriam ter merecido uma maior atenção, e considerando as lacunas existentes na descrição do sistema urbano de Trás-os-Montes e Alto Douro, encontram-se:

- A necessária descrição da dotação funcional dos núcleos urbanos do interior, aspecto amplamente descrito para o arco metropolitano, sendo que se omitem valências e estruturas existentes, de elevada relevância estratégica.

- A necessária identificação de complementaridades e ligações funcionais existentes entre centros urbanos, onde se incluem: a distribuição dos pólos das instituições de ensino superior, os Centros Hospitalares ou os Tecnossistemas de Tratamento de Resíduos, para citar apenas alguns exemplos.

- Embora se apresente um sistema urbano que inclui todas as sedes do concelho, o relatório não clarifica quais as vocações dos diferentes núcleos urbanos.

- Os mapas sub-regionais da estrutura urbana presentes no relatório do plano referem diferentes formulações, incluindo designações como Centro/Pólo e Polaridades, com diferentes tipologias, o que dificulta a comparação entre figuras. Estas designações não são, por sua vez, coerentes com os termos utilizados na Proposta de Plano.

- Existe uma discrepância entre os conceitos de cidades de equilíbrio regional (Braga e Vila Real), mencionadas no relatório, e as cidades de equilíbrio territorial (Braga, Vila Real e Bragança), mencionadas na Proposta do Plano.

Quanto ao conteúdo da Proposta de Plano do PROT-N, importa destacar os seguintes comentários:

- Na síntese dos elementos de caracterização da região Norte, estes deveriam ter sido organizados clarificando as características que constituem vantagens ou desvantagens comparativas do ponto de vista do desenvolvimento. De igual modo, as principais tendências externas com efeitos sobre a região Norte, deveriam ser elencadas procurando justificar o posicionamento estratégico adoptado. A visão do plano, por seu turno, combina interesses diversos, talvez mesmo contrastantes, sendo excessivamente complexa para ser facilmente compreendida e adoptada pelos agentes de desenvolvimento regionais.
- O modelo territorial apresentado levanta diversas questões relativas à estrutura urbana, em particular no que concerne:
 - à omissão de hierarquias identificadas no Relatório do Plano (ex. o papel reservado às cidades de Mogadouro e Moimenta da Beira);
 - à não inclusão de Bragança no Eixo Urbano em conjunto com as cidades de Mirandela e de Macedo de Cavaleiros, contrariando neste ponto as indicações constantes do PNPOT. Esta opção retira valor funcional ao eixo natural do IPA e ignora as complementaridades já existentes entre os três núcleos de Bragança, Macedo de Cavaleiros e Mirandela.
 - o eixo Mirandela-Macedo de Cavaleiros surge associado a dois níveis da estrutura urbana diferentes: Centros Estruturantes Sub-Regionais e Centros Estruturantes Municipais, sem que essa duplicação seja justificada.
 - o conjunto das cidades de Torre de Moncorvo e Vila Nova de Foz Côa surge referenciado como potencial Centro Estruturante Sub-regional, mas no mapa síntese do modelo territorial estas cidades são referenciadas como Centro Estruturante Municipal.
- pese embora o valor simbólico do ideal de eco-cidade associado a Bragança, as relações comerciais e empresariais com Espanha, devem ser construídas valorizando outros factores de desenvolvimento, incluindo a promoção de recursos endógenos e a cooperação técnica e científica.

2 – Sistema de conectividades

Considerando que a rede viária na região está já definida, o PROT propõe uma metodologia para a elaboração de um trabalho sectorial de definição de uma Rede Rodoviária Regional de forma a potenciar a definição e ordenamento (jurisdição, e gestão) da rede rodoviária regional, com base no estabelecimento de hierarquias de importância das vias que integram a rede regional e a rede municipal de estradas, identificando as estradas municipais com interesse supra-municipal e que poderão ser integradas numa rede regional. Este aspecto é fundamental na promoção de prioridades de intervenção/reabilitação na rede e na articulação das intervenções nas redes (equacionando à escala regional), para além de permitir estabelecer itinerários de interesse regional. No entanto, o PROT poderia ser mais ambicioso, perspectivando para aquele trabalho sectorial uma rede mínima, supra-municipal, fundamental para a persecução dos objectivos estratégicos traçados para a região.

Considera-se ainda de maior relevância a proposta de criação de um Laboratório Rodoviário Regional incluída no PROT.

No domínio da rede ferroviária o PROT propõe-se “iniciar um pensamento estratégico em termos do novo mapa a concretizar a médio e longo prazo” durante o “ciclo de espera de alguns anos” correspondente ao grande investimento nas linhas de “altas prestações” ferroviárias na ligação Lisboa-Porto-Vigo. Desta forma, remete para outras ocasiões a decisão estratégica sobre uma redefinição da

rede ferroviária regional. O Plano revela, assim, pouca ambição quanto ao reforço da importância do caminho-de-ferro como elemento estruturante das acessibilidades.

Considerando a previsível mudança do paradigma dos transportes, motivado pela crise petrolífera, urge repensar toda a rede ferroviária regional, revertendo o actual ciclo de abandono de linhas e planeando novas ligações com interesse estratégico, como seria, por exemplo, a reactivação da linha até Bragança com ligação à linha de alta velocidade junto a Puebla de Sanábria.

Neste contexto, também não há qualquer referência estratégica quanto à linha do Tua, nem sequer no âmbito da descrição de outras opções estratégicas. Impunha-se uma referência a este troço ferroviário, qualquer que fosse a assunção da sua importância (como rede ferroviária convencional, como rede ferroviária ligeira ou ultra-ligeira), no sentido de ligar o conjunto de cidades regionais **Mirandela-Macedo de Cavaleiros** à linha do Douro, à semelhança do que é proposto com o estudo de viabilidade técnica de remodelação da Linha do Corgo entre Régua e Vila Real.

Infra-estruturas TIC:

De uma forma geral, consideram-se muito positivas as opções estratégicas traçadas para as infra-estruturas TIC na proposta de plano, dando resposta aos problemas de fundo identificados e caracterizados no relatório. De igual modo, as directrizes apontadas no âmbito das normas orientadoras são equilibradas e vão ao encontro das preocupações inicialmente expressas.

O relatório de fundamentação, elaborado com considerável detalhe e profundidade, constitui um ponto de partida importante para o estabelecimento de estratégias na área das infra-estruturas TIC. No entanto, o nível de elaboração e sofisticação do relatório de fundamentação, parece não encontrar eco nas opções estratégicas definidas no plano propriamente dito. Se, por um lado, se percebe que um documento a este nível possa e deva abstrair-se de considerações técnicas de pormenor, por outro lado, não se encontra justificação para que em alguns domínios as directrizes apresentem níveis de detalhe substancialmente superiores aos verificados nas infra-estruturas TIC.

Em especial, não é apresentada qualquer referência às infra-estruturas TIC já existentes na região (as redes comunitárias, por exemplo), as quais foram devidamente identificadas e caracterizadas no relatório de fundamentação, nem sequer às sub-regiões mais carenciadas (no que respeita às infra-estruturas TIC), e que foram igualmente identificadas no relatório de fundamentação. De igual forma, o programa de execução contempla duas grandes acções/projectos, totalizando 33.000.000€ (mais de 75% do valor total previsto no domínio das infra-estruturas TIC), que, sem qualquer enquadramento geográfico e/ou relação com as infra-estruturas existentes, levam a antever enormes dificuldades em garantir uma correcta distribuição dos apoios pela vasta região do Norte.

3. Estrutura Regional de Protecção e Valorização Ambiental

A constituição da ERPVA corresponde ao previsto na estratégia Nacional de Conservação da Natureza e ao Regime de conservação (Dec. Lei n.º 142/2008).

No Relatório do PROT-Norte não é explícito o papel reservado às áreas da Reserva Ecológica Nacional (REN) que conjuntamente com as áreas da Reserva Agrícola Nacional (RAN) e do Domínio Público Hídrico (DPH) constituem a nível nacional as Áreas de Continuidade que, com as áreas do Sistema Nacional de Áreas Classificadas, devem integrar a Rede Fundamental de Conservação da Natureza. Na realidade os conceitos de REN e RAN estão praticamente ausentes do Relatório.

A inclusão do Parque Arqueológico do Côa e o Alto Douro Vinhateiro não é devidamente justificada na rede de áreas nucleares de conservação da natureza e biodiversidade. Estas áreas têm um interesse principalmente patrimonial, pelo que deveriam ter sido consideradas prioritariamente nos capítulos dedicados ao património.

O conceito de corredor ecológico utilizado neste documento é extremamente redutor ao adoptar a rede hidrográfica principal como elemento único a contemplar. Os Corredores Ecológicos correspondem a estruturas territoriais aproximadamente lineares, frequentemente estabelecidas ao longo de linhas de maior altitude ou de vales fluviais, as quais asseguram a continuidade dos processos ecológicos entre as áreas nucleares para a conservação da natureza e permitem a protecção de valores naturais não representados nessas áreas. Adoptando uma visão minimalista, o PROT deixou assim por definir alguns corredores ecológicos importantes para interconectar as actuais áreas protegidas e estruturar a Rede Fundamental de Conservação da Natureza na região.

No Relatório é feita referência a duas lacunas da ERPVA: 1) o arco metropolitano e 2) o planalto de Mirandela. A primeira merece um capítulo dedicado à estrutura ecológica enquanto a segunda não merece qualquer outra consideração ao longo do documento.

A opção de seguir uma abordagem centrada num componente físico (água) na Estrutura Ecológica do Arco Metropolitano (EEAM) é aceitável embora processos biológicos devessem ser também contemplados dada a dimensão da unidade em questão e a da sua localização na adjacência de áreas consideradas no Relatório como parte da estrutura de conservação da Região do Norte ou encontrando-se mesmo em áreas de potencial interligação de unidades prioritárias de conservação. Os instrumentos da REN e da RAN poderiam ter sido utilizados com vantagem na definição desta estrutura.

O PROT parece destinar o espaço homogéneo "Terras Altas" à conservação da Natureza e à cristalização de usos e práticas agrárias. Esta diferenciação face às terras baixas é difícil de sustentar. As terras baixas têm um uso mais intensivo e, por essa razão, os seus valores naturais - e.g. espécies e habitats - são mais raros e ameaçados. Por outro lado a actividade agrícola nas Terras Altas, sobretudo num contexto de aquecimento global, não deve ser desvalorizada.

Na Proposta de Plano defende-se que nas Terras Altas se deve promover condições para "manter e promover a instalação de agro-ecossistemas adequados à função prioritária de protecção do solo e da recarga dos aquíferos, defesa dos solos nas encostas declivosas e das principais cabeceiras de linhas de água, defesa dos sistemas tradicionais de armação dos terrenos em socalcos e defesa dos modelos de exploração extensiva que minimizem as práticas de mobilização solo e promovam a permanência do revestimento vegetal". Esta afirmação carece de uma clarificação. As Terras Altas do Norte de Portugal são eminentemente planálticas, como aliás é referido na apresentação da ERPVA. Os riscos de erosão

são mais significativos a altitudes intermédias, entre os 400 e os 700 m de altitude. A instalação de agro-ecossistemas adequados à função prioritária de protecção do solo não deverá ser realizada, em exclusivo, nas Terras Altas. Provavelmente seria mais útil em zonas classificadas como terras baixas.

Em síntese, a proposta de estrutura de conservação para a Região do Norte não acrescenta uma escala de abordagem da conservação mais particular, mas apenas a aplica ao nível regional os instrumentos concebidos e estabelecidos a nível nacional. Na verdade, mantendo como áreas nucleares as Áreas Classificadas do SNAC e limitando a função de corredor à rede hidrográfica principal a estrutura regional de conservação é mais modesta do que a actual Rede Fundamental de Conservação da Natureza concebida ao nível nacional (Dec. Lei n.º 142/2008).

4. Património

As orientações estratégicas para o Património Histórico-Cultural na proposta de Plano do PROT da Região Norte apresentam um conjunto de directrizes que, se forem desenvolvidas, constituem um grande impulso na salvaguarda do Património Cultural em todas as suas valências. No sentido de contribuir para esclarecer a pertinência das orientações propostas, invocam-se alguns aspectos gerais sobre a temática do Património Cultural, procurando a sua articulação com o Plano apresentado.

No mundo contemporâneo assiste-se à crescente importância dos bens culturais, o que nos conduz ao surgimento de novos conceitos relacionados com a gestão do património. Nesse sentido cruzam-se três tarefas fundamentais e indissociáveis, Conhecer/Investigar, Proteger/Conservar e Valorizar/Divulgar. A defesa e salvaguarda do Património Cultural são consideradas, actualmente, como um dever cívico e uma obrigação do poder local e central e encontra-se devidamente destacada neste plano. A fruição dos elementos patrimoniais ou bens culturais só será possível se forem desenvolvidas estratégias de gestão e dinamização dos elementos patrimoniais, nomeadamente, através da dotação dos bens culturais imóveis de infra-estruturas e outros elementos fundamentais para a sua compreensão e interpretação. Este é um dos aspectos que mais se destaca neste documento, sendo que se privilegia o usufruto do património cultural, bem explícito na expressão: "o património constitui uma componente que se quer reabilitada e fruída, de forma a ser vivida como base da sua permanência."

Se o plano é zeloso quanto à necessidade de criar as condições necessárias à fruição dos bens patrimoniais, não parece ser dado muita relevância à investigação patrimonial. Com efeito, a tarefa Conhecer/Investigar aparece implícita em muitas das propostas elaboradas mas sem destacar o seu carácter basilar em todo este processo. Embora se destaque o papel do inventário patrimonial, este (por si só) parece ser insuficiente quando não conjugado com projectos de investigação. Deste modo, entende-se que o Plano teria saído beneficiado caso tivesse sido pensado um programa de investigação de fundo para a região em causa.

O processo de protecção/classificação do Património Cultural acaba por ser selectivo já que, se ao nível da investigação científica se identificam e reconhecem inúmeros elementos patrimoniais através dos inventários, apenas alguns deles adquirem o estatuto jurídico de protecção ou são objecto de projectos de investigação e conservação. Aqueles que são inseridos no processo de gestão patrimonial acabam por ser uma pequena amostra do Património Cultural de uma comunidade. Resumindo, de um leque de

bens culturais que possuem esse estatuto científico, só a uma parte é reconhecido um estatuto jurídico e só alguns é que beneficiam das acções de gestão, dinamização e divulgação por parte de entidades estatais e locais. Tanto mais que em todo o documento se assinala o património construído/classificado, sabendo que esse grupo corresponde sensivelmente apenas a metade do património cultural material que existe na região em análise.

Parece haver uma valorização do património construído/classificado em detrimento do património imaterial (as tradições, o saber-fazer, os modos de vida tradicionais, o folclore), sendo que este último aparece sumariamente referido. Sugeríamos, deste modo, um maior destaque para os elementos imateriais já que constituem uma grande riqueza cultural da região Norte e algo que lhe dá a sua identidade. Deí que se considere haver falta de investimento ao nível da salvaguarda do património imaterial que, devido à sua fragilidade, apresenta-se muito mais susceptível de se perder do que o património material imóvel. A este propósito, refira-se que em nenhum dos projectos do programa de execução existe o envolvimento da Direcção Regional de Cultura do Norte. Uma situação que contrasta com a presença do IGESPAR, sendo que esta situação é correlativa da menor importância do património imaterial no modo como foi operacionalizada a agenda de prioridades do programa.

Assistimos a uma crescente comercialização do património e à sua exploração como recurso económico/turístico. Tendo consciência de que este é um fenómeno imparável, a melhor forma de ultrapassar esta questão parece ser através de uma gestão eficaz e eficiente dos recursos patrimoniais, assim como a sensibilização da população. O melhor meio para proteger o Património cultural consiste em SENSIBILIZAR a opinião pública e apelar à responsabilidade de todos aqueles que estão envolvidos neste processo de valorização. “Quem conhece e entende o valor de um elemento patrimonial, não o despreza nem o destrói.” Por isso, a melhor maneira de salvaguardar tais valores é educar para o seu conhecimento e o seu uso. Um dos grandes problemas em Portugal em relação à salvaguarda e protecção do património cultural passa, exactamente, por uma insuficiente educação cívica para os valores culturais. Qualquer intervenção em favor da salvaguarda dos elementos patrimoniais resultará infrutífera se o interesse e acompanhamento futuro dessa intervenção não contar com a adesão da comunidade local. Por isso, a melhor maneira de salvaguardar estes bens culturais é “educar” para o seu conhecimento e usufruto. É necessário estimular a consciencialização cívica das pessoas para a realidade social presente e as formas de comportamento consciente em face do Património Cultural. Um dos agentes mais indicados para a educação/sensibilização patrimonial são as instituições museológicas, que são fuzadamente abordadas neste Plano.

Há um parco investimento ao nível da criação de instituições museológicas, locais privilegiados na salvaguarda do património móvel e imaterial. Poderia ter sido dado um maior destaque ao Ecomuseu de Barrosos, uma instituição singular em toda a região. O litoral encontra-se melhor apetrechado no que concerne às instituições museológicas quando comparado com o interior (região de Trás-os-Montes e Alto Douro). Com efeito, exceptuando o Museu do Douro e o futuro Museu do Cão, a região interior não possui infra-estruturas actualizadas deste tipo. Seria importante apostar na construção de raiz ou na reestruturação de museus nomeadamente na região de Trás-os-Montes e Alto Douro.

O PROT, enquanto instrumento de promoção do desenvolvimento regional, poderia prever a criação de novos dispositivos patrimoniais. Multiplicar o número de Museus, Ecomuseus, Parques Arqueológicos, sítios arqueológicos musealizados, exposições temporárias e itinerantes, rotas e itinerários culturais articulados com outros tipos de serviços, entre outros, são elementos que contribuem para enriquecer políticas de ordenamento do território e de desenvolvimento sustentado.

5. Sistema hídrico

Em matéria de recursos hídricos existe a nível nacional legislação bastante exigente decorrente, por exemplo, da Directiva Quadro da Água que impõe a necessidade de atingir até 2015 um bom estado ecológico (químico, hidromorfológico e biológico) das águas, situação que não se verifica na globalidade das massas hídricas da RH3 (Bacia Hidrográfica do Douro).

Estão, no entanto, tipificadas as medidas e prazos para atingir tal desiderato (dúvidas existem se tais objectivos serão atingidos). Existem situações de conflito (por exemplo no Plano Nacional de Barragens-aproveitamentos energéticos no norte do país vs. salvaguarda de património natural) em diferentes aspectos relacionados com a gestão da água que geram dúvidas se as políticas e/ou estratégias estarão devidamente articuladas e as prioridades devidamente hierarquizadas. De qualquer forma existe um conjunto de objectivos estratégicos no PROT que não parecem deixar de parte alguma matéria mais sensível.

Destacamos duas linhas que importaria reforçar no PROT, nomeadamente a:

1) Clarificação da articulação do poder Local com o poder Regional e mesmo Nacional tendo em conta o enquadramento legislativo em matérias relacionadas com os Recursos Hídricos, no sentido de ver reforçada a participação local em tomadas de decisão;

2) Valorização das bacias hidrográficas dos principais afluentes da margem direita do Rio Douro, caso dos rios Sabor, Tua e Tâmega (com bacias praticamente englobadas em território português, portanto, não sujeitas às condicionantes típicas de rios internacionais), nomeadamente a cabeceira dos cursos de água (pertencentes à região transmontana), fundamentais em termos da quantidade e qualidade da água na RH3 (Douro). Nesta medida, deverá ser preservada e potenciada a valorização destes sistemas hídricos, só possível com o envolvimento efectivo de autoridades e população local.

6. Riscos

Em matéria de emissões de gases com efeito de estufa, qualidade do ar e ruído, constatamos, em traços gerais, que a proposta do plano expressa uma clara preocupação por estas questões ambientais. Face ao estabelecido no PROT, parece-nos que algumas das estratégias regionais vão ao encontro dos objectivos nacionais de reduzir as emissões de gases de efeito de estufa, de melhorar a qualidade do ar nos centros urbanos e de reduzir os níveis de ruído urbano.

Consideramos, todavia, que a problemática relacionada com os elevados níveis de ozono da camada superficial da atmosfera, que prevalecem no Norte Interior, especialmente na Primavera e no Verão, deveria ter um enquadramento diferente. Este fenómeno de poluição atmosférica, que será agudizado

futuramente, atendendo ao aumento previsto da temperatura, está fortemente relacionado com problemas de saúde humana e, acima de tudo, com baixa de produtividade no sector agrícola e florestal. Apesar de ter sido identificado no relatório final, fica-se com a noção de que o problema de qualidade do ar na região Norte se restringe às áreas urbanas do Litoral. Efectivamente, face aos efeitos adversos dos níveis superficiais e ozono na atmosfera, face ao facto de a região do Norte Interior ser talvez a zona do país onde os níveis são mais elevados, face aos objectivos de desenvolvimento definidos para esta sub-região, e atendendo ainda ao facto de existir uma enorme lacuna de dados representativos de qualidade do ar para esta região, pensamos que seria importante incluir uma nova directriz de gestão de qualidade do ar direccionada objectivamente para este problema de escala regional.

7 .Agricultura, floresta e desenvolvimento rural

A estruturação do solo rural proposta no PROT, em particular a dicotomia “produção intensiva” associada ao Entre Douro e Minho e “produção extensiva”, associada a Trás-os-Montes, é profundamente simplificadora, não se entendendo que utilidade possa ter, seja em termos de promoção da competitividade do sector, seja em termos de valorização dos serviços ambientais. Em ambas as sub-regiões existem oportunidades para um aumento da produtividade que importaria equacionar no plano, por exemplo no que se refere à gestão da água e ao regadio. Também existem em toda a região Norte possibilidades de melhorar a produção de serviços ecossistémicos e problemas ambientais cujo controlo importaria equacionar (p.e. os que se associam às bacias leiteiras ao uso excessivo de agro-químicos no Douro).

Considerando a estrutura fundiária e o bloqueio para o desenvolvimento de soluções inovadoras de uso da terra que os elevados custos de administração dos direitos de propriedade implicam, um dos investimentos públicos que tem maior impacto potencial na promoção da competitividade do sector e no ordenamento rural é o cadastro da propriedade. Com excepção do Douro, toda a região mantém nesta matéria um atraso não admissível se comparado com outros países desenvolvidos. Ainda que se trate de um problema nacional, seria útil definir no PROT uma orientação quanto a esta matéria.

8. Turismo

A proposta de PROT-Norte dá cumprimento, de forma genérica, ao apresentado na Agenda Regional de Turismo (Plano de Acção para o Turismo do Norte de Portugal), no PENT (Plano Estratégico Nacional do Turismo) e no PNPT (Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território).

Entende-se, no entanto, que, no sentido apresentar uma visão estratégica mais alargada e integrada para a região, seria importante indicar directrizes pormenorizadas para as quatro sub-áreas turísticas da Região Norte. Por exemplo, e como aspecto negativo, é redutor considerar apenas a sub-área turística do Douro como pólo turístico prioritário quando a sub-área turística Trás-os-Montes apresenta singularidades e potencialidades únicas na região Norte, devendo-se privilegiar a valorização das valências da mesma em articulação com o Douro. Seria vital a construção de pacotes e ofertas alargados, de turismo sustentável, que permitam não só atrair mais turistas, mas que façam dilatar os períodos de permanência média, construindo uma imagem integrada que unifique as sub-áreas Douro e

Três-os-Montes (património cultural, termas, produtos da região - ramo alimentar, a caça e os Parques Naturais), permitindo assim atenuar a concentração de visitantes numa pequena região, cenário desfavorável a toda a região Norte.

Bragança, 21 de Dezembro de 2009

O Presidente do Instituto Politécnico de Bragança



João Alberto Sobrinho Teixeira
Vice-Presidente

João Alberto Sobrinho Teixeira

Parecer da Universidade do Minho (UM)



Universidade do Minho

FARECEER RELATIVO À PROPOSTA DE
PLANO REGIONAL DE ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO DO NORTE

DEZ 2009

**Parecer relativo à Proposta de
Plano Regional de Ordenamento do Território do Norte**

O presente parecer dá resposta ao pedido formulado à Universidade do Minho pelo Ex.mo Senhor Presidente da Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Norte para que Universidades com uma prática de investigação relevante na área do Ordenamento do Território se pronunciem sobre a proposta técnica do PROT-Norte publicamente apresentada.

De forma a facilitar a leitura, o presente parecer encontra-se organizado de acordo com a estrutura do PROT-Norte. Além disso, optou-se por utilizar uma escala (apresentada na Fig. 1) para avaliar os vários itens associados à proposta técnica do PROT-Norte e ao conjunto das suas peças.

Escala de apreciação



Figura 1 – Escala adoptada na apreciação dos elementos do PROT-Norte

Assim, nas páginas seguintes, após a identificação da Instituição e do respectivo relator surge o parecer que está estruturado em secções e subsecções que respeitam a estrutura do PROT-Norte. Desta forma procura-se facilitar o entendimento da avaliação crítica apresentada no presente documento.

A – Identificação da Instituição Universitária**A.1. Nome da Instituição**

Universidade do Minho

A.2. Identificação do relator

A emissão do parecer é da responsabilidade da Reitoria da Universidade do Minho.

O relator do parecer é o Prof. Doutor Rui António Rodrigues Ramos, Professor Associado do Departamento de Engenharia Civil da Escola de Engenharia.

B – Apreciação Geral da Proposta do Plano

Apreciação geral: positiva (+1)

B.1. Enquadramento do Plano

- O documento faz uma contextualização adequada dos procedimentos que estiveram na origem do PROT, dos seus objectivos e detalha com rigor as etapas relativas à elaboração e acompanhamento do Plano e o seu conteúdo material.

- A Proposta do Plano apresenta um bom alinhamento e tem em consideração as orientações e as estratégias definidas em dois documentos fundamentais, o PNPOT e o Norte 2013, e integra ainda as disposições de um vasto conjunto de políticas, de planos e de estratégias de nível nacional com incidência territorial.

B.2. A visão do Plano

- A visão estratégica formulada no Plano para a região Norte alicerça-se nas orientações formuladas no PNPOT e no estudo Norte 2013, o que está em consonância com o disposto no próprio PNPOT quando afirma que “os princípios, objectivos e orientações consagrados no PNPOT deverão ser desenvolvidos nos vários Planos Regionais”.

B.3. O modelo territorial proposto pelo Plano

- O esquema global do modelo territorial está dividido em três Sistemas Estruturantes (Sistema de Estruturação Funcional, Sistema Biofísico e Patrimonial e Sistema de Recursos Produtivos). Mas, ao contrário do esperado para um documento homogéneo, o tipo de abordagem e de análise realizado a cada um dos Sistemas é bastante dispar, sendo mais interpretativo no primeiro caso e bastante mais descritivo nos dois últimos. Deveria, por isso, ter havido um esforço de maior homogeneização na forma de abordagem dos capítulos em apreço.

- No que se refere ao Sistema Estruturante Funcional, as opções estratégicas definidas no Plano são coerentes e adequadas para fazer face aos problemas diagnosticados e revelam

potencial para concorrer para uma maior coesão territorial (e social) e para um desenvolvimento mais sustentado da região.

- O sistema urbano do modelo territorial preconizado para a região está em concordância com as opções estratégicas definidas, estando essencialmente assente num sistema policêntrico dos centros urbanos e na articulação entre eles de uma forma reticular. Contudo, a representação do modelo efectuada na Fig.A dessa subsecção revela de uma forma por demais evidente a manutenção da hierarquia dos centros urbanos actualmente existente, pelo que poderia ter sido objecto de uma intervenção gráfica no sentido de minorar o seu impacto visual.

- Ainda relativamente à Fig.A verifica-se que apenas estão implicitamente representadas duas redes urbanas (Vila Real/Rêgua/Lamego e Mirandela/M. Cavaleiros). Como a articulação reticular dos centros urbanos é frontalmente assumida pelo Plano, talvez fosse interessante explicitar no mapa as demais redes previstas/existentes no território em causa (por exemplo, Paredes/Penafiel; Póvoa/Vila do Conde; Feira, S.J.Madeira/O. Azeméis, o Quadrilátero, etc.). Há ainda outros pormenores que poderiam ter sido cuidados, como o facto do aeródromo de Bragança estar representado, o que já não acontece com o de Vila Real.

- Uma das questões sensíveis do sistema urbano, nomeadamente para as entidades municipais, é a classificação atribuída aos centros urbanos e ao seu nível de estruturação. A justificação de tal classificação poderia estar melhor argumentada, o que a tornaria mais perceptível. Por exemplo, seria útil para explicar a classificação atribuída a Bragança de cidade regional e não de cidade de equilíbrio regional como muitas das entidades do município vieram a público reclamar.

- A ênfase dada à articulação com outras cidades localizadas no exterior da região é uma visão particularmente prospectiva e positiva, permitindo mitigar a noção de "região-ilha".

- Ainda no que respeita ao sistema urbano, as opções estruturantes apresentadas são pertinentes, mas têm níveis de detalhe diferenciados. Por exemplo, é defendida a consolidação dos centros urbanos estruturantes sub-regionais e municipais para assegurar a sustentação social e económica dos territórios de proximidade, mas não são descritas as estratégias para atingir esse objectivo.

- No que respeita às relações urbano-rurais, a proposta não está suficientemente desenvolvida e, por isso, alguns objectivos são relativamente ambíguos. Um dos exemplos é a concretização de "pólos de excelência rural", que são descritas como acções multi-objectivos de promoção, qualificação e dinamização de "aldeias emblemáticas", bem como de "centros rurais que evidenciem um carácter sustentável e um efeito polarizador em redor". Trata-se, com efeito, de uma noção muito vaga, que deixa em aberto uma grande subjectividade no que respeita à aplicação e aos objectivos pretendidos.

- A problemática relativa ao desenvolvimento dos territórios rurais, nomeadamente nos de localização periférica, ainda com algum significado demográfico essencialmente em TMAD e no Minho-Lima, não se encontra suficientemente explorada na Proposta do Plano, salvo a questão dos "pólos de excelência rural" onde, porventura, muitos deles não poderão ser integrados.

- Em relação ao sistema de conectividade, a análise encontra-se bastante bem fundamentada e sustentada e o cenário prospectivo traçado integra os projectos já em curso e equaciona um conjunto de opções pertinentes nos domínios das acessibilidades, da mobilidade e da logística para a região.

- No que respeita ao Sistema Biofísico e Patrimonial, a Estrutura Regional de Protecção e Valorização Ambiental (ERPVA) parece estar devidamente definida, tendo por base a Rede Nacional de Áreas Protegidas e a rede constituída pelos Sítios Natura 2000 e pelas Zonas de Protecção Especial, para além de outras áreas, como as inscritas na lista de Património Mundial. O mapa correspondente (apresentado na Fig.4 dessa subsecção) é adequado e representativo.

- Para cada uma das áreas da ERPVA é definido um conjunto apropriado de intervenções sectoriais com vista à preservação e à revalorização destas áreas. As recomendações explícitas para que estas orientações sejam transpostas para os planos municipais, que fazem a regulação do uso do solo, são também pertinentes.

- As restantes componentes do Sistema Biofísico e Patrimonial são abordadas numa vertente mais descritiva e com diferentes níveis de desenvolvimento. Neste particular, a análise apresentada no âmbito do património poderia e deveria estar consubstanciada numa estratégia mais robusta, atendendo ao potencial existente na região nas suas várias vertentes (edificado, intangível, natural e paisagístico).

- Em relação ao Sistema de Recursos Produtivos, há um bom alinhamento das orientações com outros documentos, nomeadamente com o Norte 2013. Porém, notam-se algumas debilidades. Enquanto algumas componentes são exaustivamente analisadas (caso dos recursos geológicos e hidrogeológicos), outras são avaliadas de um modo bastante mais superficial (como a base produtiva regional).

- No caso da base produtiva regional deveria haver uma focalização mais incisiva sobre a indústria e as condições de acolhimento empresarial na região, tendo em conta a forte expressão que o sector secundário conhece na região, a forte vocação exportadora da região e a crise que alguns sectores atravessam em territórios específicos (Ave e Cávado, por exemplo).

- O capítulo relativo à agricultura, florestas e desenvolvimento rural encontra-se bem estruturado e são traçadas orientações e estratégias que respondem aos problemas diagnosticados. Interessante é também a individualização da análise por unidades territoriais, que permite responder, de uma forma clara, às especificidades e aos problemas de cada uma das sub-regiões.

- O capítulo inerente à estratégia de desenvolvimento turístico merecia um nível de detalhe mais aprofundado, nomeadamente tendo em conta o elevado potencial que os recursos turísticos da região apresentam. Para além dos objectivos estratégicos apresentados, deveriam ser detalhadas orientações/acções de rentabilização desses recursos, de articulação, de compatibilização com outras actividades, etc.

- Verifica-se ainda que não há qualquer referência ao sector das pescas. Mesmo tratando-se de uma actividade essencialmente de cariz tradicional e em declínio na região, era merecedora de uma análise individualizada.

B.4. As normas e o sistema de monitorização do Plano

- Na explicitação das normas do PROT, a sua apresentação de acordo com os sistemas estruturantes do modelo confere linearidade à leitura. As normas, de um modo geral, encontram-se bem especificadas no que respeita ao seu carácter operacional, à sua incidência sectorial, aos destinatários e a quem compete a sua execução.

- No que se refere ao sistema de monitorização do Plano, o documento apresenta as estruturas e os objectivos que decorrem dos imperativos legais de monitorizar e de avaliar a implementação do Plano. A finalidade destes procedimentos, assim como as estruturas, a sua missão e a sua composição encontram-se bem explicitadas. Tendo em consideração que a CCDR-N é uma entidade que esteve activamente envolvida na elaboração do Plano e que tem competências na gestão de apoios comunitários direccionados para o desenvolvimento regional, ao invés da estrutura apresentada, poderia ser mais interessante que o Observatório de Avaliação do Plano fosse constituído sobretudo por elementos alheios à própria CCDR-N. Assegurar-se-ia deste modo um maior distanciamento e uma maior emancipação no processo de avaliação.

C – Apreciação do Relatório do Plano – análise sectorial

C.1. Estrutura Regional de Protecção e Valorização Ambiental da região Norte

Apreciação geral: positiva (+1)

- Este capítulo apresenta um enquadramento adequado da formulação da estratégia regional de protecção e valorização ambiental.
- É realizado um bom enquadramento dos princípios e das orientações ao nível da protecção e da valorização ambiental de nível internacional e nacional, que devem servir de referência à estratégia regional. É particularmente importante o realce que é dado às questões ambientais inseridas nas opções estratégicas delineadas para cada uma das sub-regiões da Região Norte pelo PNPOT.
- A elaboração do capítulo teve em consideração as diversas figuras de planeamento que estão em vigor e que têm repercussões na vertente ambiental.
- A forma como o capítulo se encontra estruturado permite dar uma leitura coerente dos vários instrumentos de planeamento existentes e da sua sobreposição.
- A metodologia utilizada na construção da proposta está bem explicitada e é coerente.
- As unidades de gestão territorial definidas encontram-se em consonância com as características do território, salientando-se o tratamento especial que é dado ao Arco Metropolitano do Noroeste devido à elevada dispersão do povoamento.
- O capítulo apresenta um conjunto de orientações de gestão ambiental que deverão ser adoptadas em cada uma das várias unidades de gestão territorial.
- A cartografia incluída no capítulo é enriquecedora e de fácil leitura.
- Contudo, na estratégia de protecção e valorização regional alguns aspectos sensíveis não foram analisados, como os relativos aos aproveitamentos hidro-eléctricos, a explorações mineiras, etc. Neste âmbito, as orientações poderiam ter-se revestido de uma maior clareza e abrangência. Uma nota ainda para a versão analisada, onde se verificou a existência de trechos de texto provisórios.

C.2. Património Construído e Cultural

Apreciação geral: positiva (+1)

- O capítulo efectua uma inventariação com algum detalhe dos imóveis/bens culturais que se encontram distribuídos pela região, embora o nível de análise geográfico (o distrito) não seja o melhor, porque não coincide com os limites da região.
- A análise realizada permite ter uma noção da evolução e dos investimentos realizados nos equipamentos culturais ao longo dos últimos anos na região.
- O capítulo evidencia ainda o papel dos diversos instrumentos e dos actores regionais na dinamização dos valores culturais da região.
- O capítulo tem ainda o mérito de descrever com algum detalhe os principais valores e iniciativas culturais da região e as medidas implementadas para a sua dinamização e de identificar os diversos bens/equipamentos culturais com forte potencial de desenvolvimento para a região Norte.
- A principal insuficiência do capítulo relaciona-se com a ausência de orientações direccionadas para o património construído e cultural da região.

C.3. Riscos extensivos

Apreciação geral: muito positiva (+2)

- O capítulo faz um enquadramento físico da região Norte interessante e não excessivamente técnico, apresentando os elementos e os factores que estão associados aos riscos naturais.
- Os principais riscos naturais que afectam a região Norte são enumerados com coerência assim como são correctamente identificadas algumas debilidades que impedem a realização de um diagnóstico mais exaustivo.
- A metodologia utilizada no estudo é descrita com suficiente clareza assim como são identificadas as áreas mais vulneráveis aos diversos riscos.
- O capítulo identifica também os principais riscos tecnológicos existentes na região. Contudo, alguns riscos são deixados de fora, como as antigas explorações mineiras desactivadas, que representam riscos para o ambiente e para o homem e cuja importância levou à definição do Programa Nacional de Recuperação de Áreas Extractivas Desactivadas, ao qual não é feita referência.
- Como positivo emerge ainda o facto de o capítulo fazer uma síntese dos principais riscos naturais e tecnológicos para as várias sub-regiões e de formular um conjunto de orientações e de recomendações com vista a minorar os impactos dos riscos na região, quer através de acções de prevenção e de mitigação ao nível do ordenamento do território, quer ainda através de um conjunto de recomendações que devem ser transpostas para os planos de escalão inferior.

C.4. Riscos relacionados com a interface terra/mar

Apreciação geral: positiva (+1)

- O capítulo descreve a metodologia e o trabalho que serve de base aos conteúdos apresentados e faz um bom diagnóstico dos pontos fortes e dos pontos fracos dos elementos relacionados com os riscos da interface terra/mar através de uma análise SWOT (apesar de alguns equívocos presentes nesta interpretação).
- São identificados os principais fenómenos naturais que podem originar situações de catástrofe nas zonas costeiras e são descritas com detalhe as dificuldades em prever e estudar os fenómenos dinâmicos da costa, os estudos em curso para a costa da região Norte.
- Apesar das causas do aumento dos riscos nas zonas costeiras da região serem apresentadas e discutidas com detalhe (onde se torna evidente o papel negativo das actividades humanas no agravamento desses riscos), não foram apresentadas medidas efectivas que permitam mitigar os problemas identificados. Por isso, o capítulo deveria incluir um conjunto de recomendações/estratégias com vista à preservação da linha de costa e à redução dos riscos associados a estas zonas.

C.5. Estrutura de povoamento, sistema urbano e articulação territorial

Apreciação geral: positiva (+1)

- A estruturação do capítulo começa por realizar um bom enquadramento das políticas nacionais no que se refere às políticas de intervenção urbana (ENDS, POLIS XXI e PNPOT). É igualmente positiva a síntese das orientações estratégicas e das opções de desenvolvimento do território que o PNPOT estipula para a região Norte.
- É igualmente feita uma contextualização das directrizes do Programa Operacional da região Norte, dos respectivos Eixos Prioritários, bem como dos objectivos e das medidas que poderão ser objecto de financiamento no âmbito da requalificação do sistema urbano e da valorização do território para a coesão.
- O capítulo realiza um diagnóstico estratégico do sistema urbano, identificando três tipos de macro-estruturas territoriais: a região urbana (Arco Metropolitano do Porto), o mundo rural e as áreas de transição.
- Para cada uma destas macro-estruturas, é realizada uma análise das dinâmicas territoriais em curso e dos problemas específicos que enfrentam. No caso do sistema urbano regional, um dos problemas identificados é a dispersão e a desorganização da rede urbana. Já no caso das áreas rurais são as tendências demográficas regressivas e a falta de cidades de polarização regional. Para cada um dos casos são feitas algumas recomendações como forma de superar estas debilidades, como sejam o reforço da integração em rede, no primeiro caso, e uma maior articulação entre o ordenamento territorial, a preservação da natureza e a coesão social, no último caso.
- O capítulo enuncia ainda um conjunto de desafios estratégicos para o desenvolvimento e ordenamento do território. Neste contexto são analisados e discutidas algumas iniciativas tomadas, identificadas diversas debilidades existentes e são traçados alguns desígnios (Estruturação da coroa metropolitana, qualificação da urbanização difusa, reforço do policentrismo, urbanismo estratégico, etc.). Porém, o detalhe/objectividade destes desafios é um pouco vago e muito centrada nas áreas urbanas do NW, remetendo para um segundo plano as propostas de desenvolvimento das áreas rurais do interior.

- É descrito o modelo do sistema urbano ao nível das diversas sub-regiões, especificando as dinâmicas e as tendências de estruturação verificadas e os principais problemas sentidos. Contudo, esta análise peca por ser demasiado descritiva e por incluir poucas estratégias de desenvolvimento e de orientação futuras.

- É igualmente meritória a análise que é feita para o exterior da região Norte, nomeadamente ao nível da cooperação com a região Centro e também ao nível da cooperação transfronteiriça, onde são sugeridas algumas recomendações com vista à consolidação destas redes supra-regionais.

C.6. Acessibilidades, Mobilidade e Logística

Apreciação geral: muito positiva (+2)

- É um capítulo extenso que trata separadamente da mobilidade, acessibilidade rodoviária, infra-estruturas ferroviárias e infra-estruturas logísticas.

- Ao nível da mobilidade são apresentados alguns indicadores e estudos que dão conta dos diferentes índices, como os tempos de deslocação, mas que deixaram de fora algumas sub-regiões, como o Alto-Minho e TMAD, provavelmente por falta de dados para a análise.

- Em relação às acessibilidades rodoviárias são feitos alguns exercícios interessantes, como a distância-tempo dos municípios em relação aos IP's e IC's. É também feita uma análise interessante à oferta de transportes públicos rodoviários e são diagnosticadas as principais fragilidades.

- Ao nível ferroviário, o capítulo apresenta uma descrição detalhada das características da rede e dos serviços existentes, da procura e das ligações transeuropeias, não tendo esquecido o projecto de Alta Velocidade Porto-Vigo.

- Na análise das infra-estruturas logísticas, é realizada uma análise consistente da procura e dos volumes de carga das várias plataformas regionais, de onde se pode concluir que o modo rodoviário detém uma quota de 99% da tonelagem transportada.

- É igualmente apresentado um diagnóstico interessante sobre o sector da actividade logística na região Norte. O próprio estudo avança com algumas propostas de reorganização funcional das infra-estruturas logísticas.

- O trabalho apresenta uma síntese bem sistematizada sob a forma de uma matriz SWOT das debilidades e das potencialidades da região em termos de acessibilidade, mobilidade e logística.

- Numa segunda etapa, a análise debruça-se e reflecte detalhadamente sobre um conjunto de acções com implicações nas várias infra-estruturas de transportes, algumas delas muito pertinentes, como a necessidade de reestruturar a rede regional de rodovias e de hierarquizar as mais estruturantes num quadro em que os financiamentos públicos do QREN não serão suficientes para concluir todos os projectos do PRN para a região.

- Numa terceira etapa são detalhadas as orientações estratégicas, sendo algumas delas bastante ambiciosas, tais como a reformulação do PRN, a ligação por via-férrea entre Guimarães e Braga ou a renovação de vários troços das linhas do Minho, do Douro, do Vouga e do Corgo.

C.7. Os espaços rurais na região Norte

Apreciação geral: positiva (+1)

- O capítulo começa por fazer uma retrospectiva da evolução dos territórios rurais em Portugal ao longo das últimas décadas. São apresentados e discutidos os factores que estão na origem do declínio das áreas rurais do interior e são adequadamente apresentadas as estratégias de desenvolvimento actualmente em curso para estes territórios (diversificação da base económica, o desenvolvimento de novas funções territoriais e a definição de políticas de ordenamento sustentadas).
- O documento analisa o Plano Nacional de Desenvolvimento Rural (2007-2013) e as suas implicações para a generalidade dos territórios urbanos (boa contextualização).
- Ao longo do capítulo são apresentadas e discutidas várias tipologias e classificações dos espaços rurais, facto que gera alguma confusão numa primeira leitura, pois não são muito evidentes as razões que estão na origem das categorizações. Nesse sentido, deveria ter havido um esforço de maior sistematização e de interligação.
- Como positivo enaltece-se o diagnóstico das debilidades que é feito para cada categoria e as estratégias de mitigação apresentadas (embora demasiado sucintas).
- A forma como o capítulo se encontra estruturado não parece ser a mais adequada, pois surgem vários avanços e recuos nos temas tratados e nos escalões de análise abordados (nacional/regional). Não há um fio condutor claro na análise efectuada.
- A análise realizada poderia ter sido mais interessante se incluísse as estatísticas dos recenseamentos agrícolas para se perceber como está a evoluir a superfície agrícola utilizada, o número de explorações agrícolas, os tipos de culturas, as formas de gestão, etc.

C.8. Ordenamento agrícola, florestal e desenvolvimento rural

Apreciação geral: muito positiva (+2)

- O capítulo começa por fazer uma análise coerente e bem estruturada da caracterização e distribuição da agricultura e das florestas na região, fazendo uma análise evolutiva a partir de registos mais antigos.
- O documento assume que as florestas representam uma prioridade e que são um sector estratégico e é taxativo ao afirmar que a revitalização do sector agrícola é fundamental para a recuperação da competitividade económica dos espaços rurais.
- São identificados com detalhe os constrangimentos que se deparam ao desenvolvimento dos sectores agro-pecuário e florestal da região. São igualmente identificados e discutidos os principais factores de competitividade e de distinção destes sectores.
- O documento faz um bom enquadramento dos diversos documentos e estratégias de orientação para a agricultura e as florestas (Plano Nacional de Desenvolvimento Rural, Planos Regionais de Ordenamento Florestal, etc.) e tem ainda em conta a existência de outros instrumentos de regulação (das áreas protegidas, por exemplo).
- É efectuado um conjunto de recomendações estratégicas para cada um dos sectores e de prioridades de desenvolvimento.

- É também apresentado o potencial agro-florestal da região, onde se identificam quais as áreas de elevado potencial produtivo, as de domínio florestal e pastoril, as de uso multifuncional e as de especialização produtiva na fileira do vinho (Douro).
- Para cada uma destas áreas são detalhadas diversas recomendações que devem ser postas em prática pelos planos de nível inferior e pelos diversos actores regionais e locais.
- É ainda pertinente a contextualização das diversas medidas que poderão ser candidatas e beneficiar de instrumentos de financiamento, como do QREN e do PO-Regional.
- É também apresentado programa de execução, onde se pormenoriza um conjunto de projectos a integrar no PROT.
- O capítulo encontra-se estruturado de uma forte muito coerente, está bem organizado, analisa com detalhe os principais problemas que se colocam aos sectores agro-florestal e enuncia um conjunto vasto de estratégias e de normas orientadoras com potencial para revalorizar estes sectores.

C.9. Estruturação do litoral

Apreciação geral: positiva (+1)

- O capítulo faz um bom enquadramento da área em foco e dos vários sistemas biofísicos que se encontram entre Espinho e Caminha.
- É feita uma análise SWOT dos principais pontos fortes e fracos diagnosticados no litoral da região (em consonância com o capítulo C.4).
- O enquadramento do pacote legislativo com incidência na defesa e valorização do litoral (POOC, PDM's, PSRN) está bem construído e detalhado.
- A análise sectorial incide adequadamente sobre um conjunto diversificado de aspectos, como: a análise socioeconómica dos municípios do litoral, das infra-estruturas de transporte e logísticas existentes na faixa litoral, da distribuição e das características das praias. Contudo, nas infra-estruturas portuárias, os portos comerciais são analisados com pormenor, não tendo sido utilizado o mesmo princípio para os piscatórios.
- O modelo territorial proposto para a faixa litoral baseia-se nos elementos estruturantes consolidados, mas não são adelantadas recomendações nem normas orientadoras específicas para uma gestão mais eficiente da linha de costa, de forma a mitigar os impactos antrópicos e a acção dos factores naturais, nomeadamente a erosão da linha de costa, a destruição dos sistemas dunares e o avanço do mar.

C.10. Ambiente urbano

Apreciação geral: muito positiva (+2)

- A inclusão no PROT-Norte de um capítulo dedicado a este tema é desde logo meritória e revela preocupação em assegurar um bom nível de qualidade de vida para a população urbana da região.

- O capítulo começa exactamente por realçar as iniciativas comunitárias e nacionais de apoio à melhoria da qualidade do ambiente urbano, que vinculam a avaliação em causa.
- No que respeita à qualidade do ar, são apresentadas as medições realizadas em algumas áreas e cidades da região Norte (Zona Norte Litoral e Zona Norte Interior e das Aglomerações de Braga, Vale do Ave, Vale do Sousa e Porto Litoral). Para as restantes áreas urbanas da região não estão ainda disponíveis medições que permitam alargar a análise.
- São analisados os dados disponíveis que indicam que, não obstante não existir uma situação problemática, a maior preocupação relaciona-se com a emissão de partículas PM10 por fontes naturais e antropogénicas, sendo estas as que mais se podem mitigar.
- No que respeita ao ruído são apresentados os valores de alguns dos (também escassos) estudos realizados nesta área, embora se registe a execução de vários mapas de ruído em cidades da região, nomeadamente por imposição do Regulamento Geral do Ruído.
- O capítulo enuncia um conjunto de disposições finais e de orientações relativas à qualidade do ar, ao ruído e às Agendas 21 Local que deverão ser colocadas em prática, nomeadamente à escala municipal, o que também faz todo o sentido.

C.11. Redes e sistemas – Equipamentos culturais, desportivos e de lazer

Apreciação geral: positiva (+1)

- O capítulo apresenta os resultados de um inquérito que foi endereçado aos municípios, com o objectivo de inventariar os equipamentos culturais, desportivos e de lazer que estão distribuídos pela região.
- É feita uma descrição detalhada das diversas tipologias de equipamentos existentes, assim como a sua distribuição ao nível dos municípios, facto que, não sendo totalmente novo (há publicações estatísticas sobre o tema), apresenta interesse e actualidade.
- A análise feita é muito minuciosa no que se refere à caracterização dos equipamentos existentes (e previstos) nas diversas sub-regiões e municípios. Do documento fica-se com a noção de que há uma maior concentração de equipamentos nos municípios mais urbanizados e litorais, sendo estes também os mais avançados.
- São apresentadas algumas orientações genéricas para criar um maior equilíbrio e melhorar a oferta dos equipamentos. Contudo, esta análise poderia ter sido mais ambiciosa. Por outro lado, o capítulo cinge-se quase por completo à análise dos resultados do inquérito. Seria interessante articular essa informação com outras variáveis, nomeadamente com a distribuição da população, para se ter uma ideia mais correcta das coberturas e dos rácios sub-regionais destes equipamentos. A questão da articulação em rede dos equipamentos, nomeadamente nos territórios mais periféricos e despovoados também é insuficientemente explorada.

C.12. Redes e sistemas – saneamento básico/ciclo da água

Apreciação geral: positiva (+1)

- É um capítulo extenso que começa por fazer uma breve caracterização e um diagnóstico dos factores naturais (elementos climáticos, hidrografia e aquíferos, orografia) e humanos (população, actividades económicas, etc.) com influência nos recursos hídricos, para depois passar à análise das bacias hidrográficas da região.
- O capítulo faz uma descrição relativamente detalhada dos recursos hídricos de superfície, dos recursos hídricos subterrâneos e do balanço hídrico.
- É igualmente apresentado um diagnóstico que, todavia, não está exclusivamente direccionado para a região Norte (assim como muita da informação e da cartografia incluída no capítulo).
- Do mesmo modo, são apresentados sucessivamente subsecções onde se avalia a qualidade e o uso da água, a conservação da natureza e qualidade biológica, o domínio hídrico e o ordenamento do território e as situações de risco e protecção civil. Contudo, muita desta análise contém informação "acessória", que inclui outras regiões do país.
- A região Norte aparece apenas com uma maior especificação na Subsecção 3.9 e os mapas especificamente construídos para a região surgem como anexos. Seria mais interessante que ao longo do capítulo, a análise se focalizasse mais na região Norte e fossem incluídas imagens e tabelas respeitantes ao território em causa.
- O enquadramento legal também poderia estar melhor conseguido, devido à abundância de leis e de planos que existem para o sector.

C.13. Estruturas e dinâmicas produtivas

Apreciação geral: positiva (+1)

- O capítulo faz um enquadramento sucinto, mas coerente e bem estruturado das dinâmicas produtivas regionais e da sua importância no contexto nacional. Essa leitura é complementada pelas variações sub-regionais desses indicadores (como o PIB).
- A análise conjuga factores importantes que se encontram inter-relacionados e que são responsáveis pelos problemas regionais e pelas assimetrias sub-regionais (como as habilitações literárias/emprego/rendimentos).
- É realizada uma análise interessante da especialização produtiva e do tecido empresarial, enfatizando as diferenças sub-regionais. É utilizada uma medida adequada (o quociente de localização) para se determinar a especialização produtiva em comparação com o resto do território nacional. A interpretação da especialização é depois ampliada às diversas sub-regiões.
- São formuladas propostas e recomendações muito interessantes para melhorar a atractividade do acolhimento empresarial, nomeadamente pelo esforço de articulação supra-regional e em rede das áreas de acolhimento empresarial e a qualificação destes espaços. Estes princípios estão inclusivamente bem alinhados com outras políticas de âmbito nacional e regional definidas para este domínio.
- O capítulo apresenta uma reflexão interessante sobre os principais problemas com que se depara a região e, baseado nas potencialidades, traça um conjunto de propostas e de estratégias futuras para relançar a competitividade regional, assente na qualificação dos

recursos, na inovação, no reforço da capacitação tecnológica dos sistemas produtivos e da sua articulação com unidades de I&D e na captação de investimento.

- Contudo há alguns sectores que foram aparentemente esquecidos e que deveriam merecer uma análise particular. São os casos da pesca (importante em vários municípios do litoral) e da indústria extractiva, que também é muito relevante em vários municípios da região (p.ex., Vila Pouca de Aguiar).

- Chama-se a atenção para o facto da versão analisada conter algumas imagens com os títulos invertidos.

C.14. Sistemas energéticos

Apreciação geral: muito positiva (+2)

- O capítulo parte de um enquadramento nacional em termos energéticos, que se caracteriza por uma elevada dependência externa, intensidade carbónica e de baixa eficiência energética, para depois contextualizar a situação da região Norte.

- No caso da região Norte é realizado um diagnóstico detalhado dos consumos e dos tipos de energia consumidos mas a unidade geográfica utilizada (o distrito) não é a mais adequada, por incluir diversos municípios da região Centro.

- O capítulo debruça-se ainda sobre o potencial energético renovável da região, fazendo uma análise das potências instaladas e dos aproveitamentos realizados ao longo dos últimos anos ao nível da hídrica, eólica, energia das ondas, biocombustíveis e solar.

- É apresentado um quadro-síntese sob a forma de uma análise SWOT para evidenciar os principais pontos fortes e fracos da região em termos energéticos.

- Com base na análise desenvolvida é formulado um conjunto de opções estratégicas e de normas orientadoras que devem guiar a actuação das entidades públicas nacionais/regionais, com vista, nomeadamente, a um aproveitamento mais sustentável e eficiente da energia. São inclusivamente discriminadas várias acções e um plano de execução para colocar em práticas diversas dessas medidas.

C.15. Recursos geológicos e hidrogeológicos

Apreciação geral: positiva (+1)

- O capítulo faz uma descrição exaustiva e relativamente técnica dos vários aspectos relacionados com a geologia da região, que é utilizada para enquadrar a localização e a distribuição dos vários recursos geológicos e hidrogeológicos, nomeadamente os vários recursos geológicos existentes, das concessões atribuídas e do património geológico existente.

- O capítulo apresenta um conjunto de normas importantes para uma exploração mais sustentada dos recursos geológicos e hidrogeológicos, que devem ser transpostas para os planos directores municipais.

- É também apresentado um plano de execução onde constam acções e projectos importantes, nomeadamente a realização de estudos de compatibilização entre a indústria extractiva e os

valores naturais e culturais, a criação de uma base de dados georreferenciada com os recursos, entre outros.

- O capítulo é essencialmente muito descritivo. Porém, alguns aspectos poderiam estar melhor desenvolvidos como, por exemplo, o enquadramento legal que regula este tipo de explorações, a importância socioeconómica dos recursos para as sub-regiões do Norte e os impactos associados.

- Um aspecto que enriqueceria o capítulo seria a identificação das explorações mineiras/pedreiras desactivadas e a definição de medidas que debelem o seu impacto paisagístico e ambiental.

C.16. Turismo e termalismo

Apreciação geral: muito positiva (+2)

- O capítulo começa por fazer um bom enquadramento à escala nacional da importância do turismo e dos programas e planos nacionais direccionados para o sector. Assim como é realizada uma contextualização apropriada dos principais documentos de orientação estratégica para o turismo na região Norte.

- A análise da oferta dos estabelecimentos hoteleiros (é utilizada uma metodologia idêntica para caracterizar a procura) é coerente, pois parte de uma comparação com as outras regiões (NUT II) nacionais, para depois detalhar as disparidades à escala sub-regional. Na análise da oferta estão incluídas as estâncias termais e a oferta formativa em turismo e hotelaria regional, mas a análise poderia ter sido alargada a outros equipamentos turísticos importantes.

- Na análise poderiam ter sido incluídos alguns indicadores socioeconómicos para demonstrar a importância do turismo na economia da região e a sua distribuição intra-regional.

- É utilizada uma metodologia idêntica para caracterizar a procura turística da região, onde foram incluídas alguns indicadores relevantes, como a estada média dos turistas e a sua origem.

- Com base na informação compilada foi realizado um diagnóstico das potencialidades e das debilidades do turismo na região e identificam-se uma série de factores críticos de sucesso que se resumem à necessidade da definição de uma Política e Orientação estratégica para o Turismo da Região do Norte, que estabeleça, nomeadamente, os eixos prioritários de intervenção, os objectivos de desenvolvimento turístico, as metas e uma matriz de programação/acção, o que parece bastante adequado.

- São formuladas diversas estratégias de desenvolvimento que se fundamentam na necessidade de obter uma visão integrada do turismo como requisito para melhorar os índices de qualidade, de competitividade/inação e de sustentabilidade, as premissas em que deve assentar o desenvolvimento do turismo na região.

- É claramente assumido o lema de “uma região, quatro destinos turísticos” assente no pressuposto de uma única região, mas com atributos próprios e complementares.

- São traçados cinco eixos estratégicos de intervenção que respondem às principais debilidades da oferta turística regional. Contudo são princípios gerais que se aplicam a toda a região.

Poderia ter sido feita uma análise das principais prioridades por cada um dos quatro destinos turísticos (Minho, Porto, Trás-os-Montes e Douro).

- É ainda definida uma matriz de programação e ação que está bem adequada com outros programas de desenvolvimento e de financiamento (QREN, PO-Regionais e PIT)

C.17. Novas tecnologias de informação e comunicação

Apreciação geral: positiva (1+)

- O capítulo faz um levantamento muito exaustivo dos diversos planos e das iniciativas públicas nacionais e regionais levadas a cabo ao longo dos últimos anos ao nível das TIC.

- Os indicadores de acesso a redes e a penetração de serviços tecnológicos são apresentados com muito detalhe, recorrendo a estatísticas nacionais e até da UE, de utilidade não muito grande para o plano em questão (termo comparativo).

- Ao nível das redes de infra-estruturas e de serviços tecnológicos, o capítulo faz um ponto da situação existente na região.

- O estudo apresenta ainda uma análise SWOT (muito breve) e os resultados de um estudo para se avaliar o acesso à Internet em banda larga na região Norte.

- Praticamente não são veiculadas estratégias nem normas de orientação futura, nomeadamente para mitigar algumas das debilidades identificadas, como as fortes assimetrias na infra-estruturação entre o litoral e o interior, a concorrência limitada na oferta de serviços no interior e a falta de qualificação dos recursos humanos.

C.18 Enfoque sub-regional do Arco Metropolitano

Apreciação geral: muito positiva (+2)

- A construção do modelo territorial para o Arco Metropolitano (AM) parte da análise de um conjunto de variáveis que foram utilizadas para interpretar e perceber melhor a complexidade das formas de povoamento e da territorialização social e económica do AM. As variáveis incluem diversas componentes físicas e humanas.

- A classificação das unidades territoriais da sub-região parece ajustar-se bem à realidade urbana existente, onde subsistem diferentes índices de urbanização e de reticulação. As unidades propostas incluem a urbanização intensiva, a urbanização e industrialização extensiva e as unidades periféricas.

- O modelo territorial do AM é constituído por cinco sub-sistemas que coerentemente integram os territórios mais densamente urbanizados da região Norte e onde se localizam as funções urbanas mais relevantes (AMP, Sistema Urbano do Cávado, Médio Ave, Vale do Sousa e Entre Douro e Vouga). Para cada uma dos cinco sub-sistemas é realizada uma análise pormenorizada de vários vectores, como a estrutura da rede de conectividade e os padrões estruturantes de povoamento.

- No final do capítulo são apresentadas diversas normas que, como é bem salientado, deverão ser transpostas para os planos municipais e demais políticas a desenvolver pelos municípios.

As propostas de orientação apresentadas respondem de uma forma geral aos principais problemas identificados no AM e a sua futura implementação poderá ser decisiva para estancar alguns fenómenos prejudiciais em curso, como evitar a progressiva difusão da urbanização e a urbanização sem suporte de infra-estrutura. Ao invés, o foco das políticas urbanas deverá concentrar-se na qualificação da urbanização difusa, na reabilitação e na promoção da infra-estruturação em rede, só para citar alguns exemplos. Resta que as autarquias transponham adequadamente estes princípios para os seus planos e para a sua gestão urbanística.

C.19 Enfoque sub-regional: Trás-os-Montes e Alto Douro

Apreciação geral: muito positiva (+2)

- A definição do modelo territorial para a sub-região de Trás-os-Montes e Alto Douro baseia-se na realização de um exercício prospectivo, através do qual foram avaliados quatro cenários exploratórios de desenvolvimento futuro, numa abordagem idêntica à utilizada para o estudo estratégico Norte 2013.

- Os cenários avaliados foram: um território pulverizado, um território fracturado, um território arquipélago e um território em rede. Para cada um dos cenários são avaliadas as respectivas condições de desenvolvimento, os seus prós e contras. O estudo identifica correctamente em que cenário TMAD se encontra actualmente (um território pulverizado) e qual é o cenário mais desejável (um território em rede), reconhecendo que é o que exige mais rupturas e que a sua concretização depende do empenho e das vontades das entidades regionais e locais.

- As opções estratégicas formuladas para TMAD parecem ser ajustadas não apenas para concretizar o cenário desejado como para combater os principais problemas com que a sub-região se debate: promover a competitividade e a qualificação do sistema territorial, valorizar os recursos e as principais actividades de base económica regional e reforçar a coesão social e territorial.

- A descrição dos objectivos de cada opção estratégica tem um nível de descrição adequado.

- Ao nível do modelo territorial preconizado é feita uma análise coerente do sistema urbano existente em TMAD. Contudo, em relação ao sistema urbano futuro não são deixadas muitas pistas sob a forma como poderá ser alcançado o modelo pretendido. Por outro lado, a proposta para o futuro sistema urbano de TMAD (Fig.9) não é rigorosamente a mesma do que o formulado na proposta do plano (Fig.1), o que pode gerar confusão e dúvidas.

- Em termos de acessibilidades, o modelo proposto assume a concretização das infra-estruturas previstas pelo PRN e que irão contribuir para uma maior coesão territorial de TMAD. Já em relação às infra-estruturas ferroviárias, o modelo assume a manutenção e a modernização das linhas actualmente em vigor e a reactivação da linha do Douro até Barca de Alva. Ao nível aeroportuário é defendida a criação de uma rede estruturada e hierarquizada de aeródromos e a realização de mais investimentos nos aeródromos de Bragança e Vila Real, o que parece ajustado por oferecerem condições precárias. Já a proposta de criação de uma área logística no Douro é mais questionável devido às dificuldades em constituir uma plataforma intermodal de transportes para a área proposta.

C.20 Enfoque sub-regional: Minho-Lima

Apreciação geral: positiva (+2)

- O modelo territorial recorre a uma metodologia diferente das utilizadas nas restantes sub-regiões. O modelo começa por fundamentar-se nas propostas delineadas pelo PNPOT e de alguns documentos estratégicos para o Minho-Lima.
- Por outro lado, foi realizado um diagnóstico prospectivo às dinâmicas demográficas, territoriais e económicas da sub-região, que também serviu de base à formulação do modelo, o que parece ser bastante coerente.
- Foram consideradas três hipóteses de modelo territorial para o Minho-Lima: um território monocêntrico (assume a dominância de Viana) um território bicéfalo (Viana +1, Valença ou Ponte de Lima) e um território policêntrico em rede (Viana + outros).
- É correctamente assumida a hipótese de um território em rede de proximidade, que passa por uma maior interligação e complementaridade entre os centros urbanos da sub-região. É também a hipótese de modelo que mais concorre para a coesão do território.
- O relatório enfatiza bem que o funcionamento em rede é uma solução exigente, que não se resume à existência de conexões, mas implica uma maior concertação e solidariedade por parte dos vários actores da sub-região.
- Contudo, no contributo para o primeiro modelo territorial, a afirmação de que falta uma estratégia para o Norte e para o Minho-Lima faz tábua rasa de alguns documentos estratégicos (caso do Norte 2013) e do próprio PROTAM que foi elaborado para o Alto Minho ou do Plano Estratégico de Desenvolvimento do Vale do Lima.
- O modelo preconizado baseia-se na estruturação numa rede hierarquizada dos principais centros urbanos do Minho-Lima e nas potencialidades e especificidades de cada um deles, o que parece adequado. A rede e os pólos âncora estão em conformidade com a proposta do plano.
- No modelo, os centros urbanos de menor dimensão e os territórios rurais surgem arredados da estratégia, não sendo clara a forma como se articulam com os demais centros e como se poderão mitigar as fortes assimetrias entre o litoral e o interior, de características mais rurais e serranas.

Nota final

Os diversos relatórios sectoriais apresentam um enquadramento e um nível de detalhe consistente e adequado para um plano regional. Contudo, a leitura permitiu identificar alguns aspectos que estão menos presentes e que são de certa forma relevantes para o desenvolvimento da região Norte. De entre esses aspectos, destacam-se os seguintes:

- Não há um relatório específico onde se faça um enquadramento nacional e europeu da região Norte. Esta análise torna-se ainda mais pertinente pelo facto da região Norte e a Galiza constituírem uma "Euro-Região". Neste capítulo poderia ser desenvolvida uma breve abordagem sobre a evolução de alguns indicadores fundamentais, comparando-os com a evolução noutras regiões nacionais e comunitárias, identificar os desafios para a região decorrentes do alargamento recente da UE, do novo quadro de financiamento europeu, das regiões de proximidade concorrentes do Norte, etc.

- Como foi referido, algumas actividades económicas regionais deveriam ser objecto de uma análise mais cuidada, como as pescas e a indústria extractiva, que são muito superficialmente abordadas.

- Também ao nível dos equipamentos e dos serviços públicos a análise é insuficiente, pois centra-se apenas nos equipamentos de recreio lazer e cultura, esquecendo equipamentos tão importantes como os do ensino, saúde, segurança, protecção civil, justiça, entre outros. Esta avaliação seria relevante para se aferir a distribuição regional dos equipamentos e dos serviços de apoio à população e, assim, poder sustentar melhor o processo de tomada de decisão à escala regional no domínio dos equipamentos colectivos.

D – Apreciação do Programa de Execução

Apreciação geral: muito positiva (+2)

- O programa de execução especifica com um nível de detalhe adequado as disposições relativas à execução das normas que determinarão o cumprimento das orientações, das estratégias e dos objectivos fixados no plano e identifica as entidades responsáveis pela sua execução tal como a legislação em vigor estabelece (DL n.º 316/2007, de 19 de Setembro).

- No programa de execução estão também incluídos os níveis de prioridade, a calendarização e a orçamentação (sempre que possível) prevista para cada acção/projecto. De uma forma geral, esta análise apresenta-se relativamente coerente.

- Na análise foram correctamente incluídos instrumentos de financiamento que poderão ser utilizados na execução dos projectos/acções de origem nacional e comunitária (FEDER, QREN, INTERREG, etc.).

- Os projectos/acções encontram-se em consonância com as propostas e orientações veiculadas nos vários relatórios sectoriais do plano.

E – Avaliação ambiental estratégica

Apreciação geral: muito positiva (+2)

- A avaliação ambiental estratégica está em conformidade com a legislação em vigor que estipula que os PROT estejam sujeitos a um processo de avaliação ambiental (DL n.º 316/2007, de 19 de Setembro).

- O objectivo da avaliação ambiental estratégica (AAE) é o de identificar, avaliar e descrever os efeitos ambientais associados às opções estratégicas do PROT, de que resulta um conjunto de linhas de orientação para que a sua implementação se faça no quadro de um desenvolvimento mais sustentável.

- A metodologia utilizada na AAE encontra-se explicitada com clareza e é apropriada para os objectivos em apreço, nomeadamente através da definição dos Factores Críticos de Desenvolvimento (FCD).

- Os quatro FCD utilizados (recursos hídricos, especificidades territoriais, coesão territorial e social e eficiência e competitividade) versam os aspectos mais relevantes com implicações na sustentabilidade dos recursos naturais e patrimoniais.
- Os indicadores e os critérios de avaliação definidos para cada FCD são ajustados e encontram-se bastante bem pormenorizados no estudo.
- Para cada um dos FCD é apresentada uma matriz de oportunidades e de riscos onde se encontram bem justificados os benefícios e os eventuais impactos negativos que poderão decorrer de algumas opções do plano e que devem ser objecto de ponderada reflexão.
- O modelo de governança indicado na AAE para colocar em prática o PROT é também interessante, enquadrando e detalhando a actuação de cada uma das entidades identificadas no processo.
- Por último são apresentadas diversas directrizes de gestão e de monitorização do plano que serão necessárias para assegurar uma utilização mais racional do território e para garantir uma maior sustentabilidade do processo de desenvolvimento. Neste sentido, estas directrizes não deverão ser negligenciadas, nomeadamente nas situações identificadas como sendo mais prementes.

F – Conclusão

Não existe em Portugal uma tradição de planeamento à escala regional, razão pela qual o exercício de elaboração de um plano carece de referências sólidas que configurem boas práticas.

Neste contexto e face à análise efectuada nas secções anteriores, a Universidade do Minho manifesta o seu apreço pelo trabalho desenvolvido no âmbito da elaboração do Plano Regional de Ordenamento do Território do Norte.

Do ponto de vista formal e metodológico, a apreciação é positiva e a Universidade é de opinião que a Proposta de Plano está em condições de ser submetida a aprovação.

21 de Dezembro de 2009

O Vice-Reitor



José F. G. Mendes

Parecer da Universidade de Aveiro



Exmo. Senhor Presidente da Comissão de
Coordenação e Desenvolvimento Regional do Norte
Dr. Carlos Cardoso Lage
Rua Rainha D. Estefânia, 251
4150-304 Porto

Aveiro, 29 de Dezembro de 2009

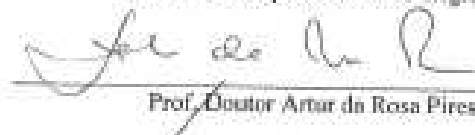
Assunto: Plano Regional de Ordenamento do Território da Região do Norte
V. Referência: PROT ID 782044 de 18.11.2009

Exmo. Senhor Presidente, Dr. Carlos Lage,

Tenho o prazer de anexar o Parecer da Universidade de Aveiro relativo à Proposta de Plano, avançando, desde já, com a consideração de que a proposta analisada se constitui como um excelente suporte à elaboração de Planos Territoriais e Estratégias de Desenvolvimento na Região Norte.

Com as mais cordiais saudações, *e cordiais parais*

Pró-rector da Universidade de Aveiro
Para a Intervenção de Âmbito Regional


Prof. Doutor Artur da Rosa Pires



PARECER

(Proposta de Plano Regional de Ordenamento do Território da Região do Norte)

Um Plano Regional de Ordenamento do Território é um documento de grande relevância, não só pelo facto de definir a estratégia regional de desenvolvimento territorial, assegurando a salvaguarda e a valorização dos recursos económicos, agrícolas, florestais, ambientais e patrimoniais, mas por ser um instrumento fundamental do sistema de integração e coesão territorial, de suporte a um desenvolvimento sustentável, próspero, dinâmico, equitativo e integrado da região, capacitando-a para fazer face aos desafios da sociedade contemporânea.

Tratando-se de um documento que deverá conter uma visão estratégica e prospetiva, de articulação de políticas públicas sectoriais e de mobilização de recursos para o desenvolvimento, servindo de quadro de referência para a elaboração dos planos municipais e intermunicipais de ordenamento do território, um Plano Regional de Ordenamento do Território deve procurar articular-se com as estratégias definidas no âmbito do Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território (PNPOT), cuja ambição pretende contribuir para que Portugal seja (Relatório do PNPOT, 2007: 132):

- 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.

Considera-se, ainda, da maior importância situar este exercício de Planeamento no quadro dos espaços supra-nacionais em que Portugal se insere. A Comissão Europeia tem vindo a produzir diversos documentos sobre Coesão Económica e Social, neles evidenciando um conjunto de questões referentes à evolução da política regional no processo constante de adaptação aos desafios globais, especialmente relevantes para a elaboração dos Planos Regionais de Ordenamento do Território, algumas das quais merecem particular destaque.

O fenómeno das Alterações Climáticas, só por si uma grande preocupação da actualidade, ganha ainda maior importância quando se trata de países costeiros. É essencial antecipar e agir de forma pró-activa perante os possíveis efeitos das Alterações Climáticas, em particular face aos riscos decorrentes do aumento e da intensificação de eventos extremos. Adoptar estratégias de adaptação é, também, uma necessidade inevitável, sendo certo que muitas das estratégias de adaptação às Alterações Climáticas são as mesmas que contribuem para implementar um desenvolvimento sustentável, nomeadamente a promoção da equidade social, a gestão ambiental e o uso ponderado dos recursos.

Também a problemática associada à energia, e designadamente ao uso de fontes de energia alternativas, assume inquestionável relevância, sendo fundamental desenvolver orientações direccionadas para a utilização de energias renováveis.

A redescoberta do Mar, enquanto herança histórico-cultural dos países e das suas comunidades, mas também enquanto recurso valiosíssimo quer em prol da Economia, quer no âmbito das Alterações Climáticas, faz com que esta temática seja merecedora de um lugar de

universidade de aveiro



theoria potestas praxis

destaque nas estratégias de desenvolvimento regional e alcance um lugar central na agenda das preocupações sociais e da política pública da actualidade do nosso país.

As alterações demográficas, em particular a tendência de envelhecimento da população, irão causar mudanças na estrutura social, económica e urbana das comunidades regionais, sendo necessário aprofundar conhecimento sobre as formas adequadas para abordar esta situação nas múltiplas dimensões de que se reveste.

A aposta na inovação centrada nas áreas de procura emergente pela sociedade, abrangendo diversos sectores de actividade, apoiada na mobilização do conhecimento científico e suportada por dinâmicas de empreendedorismo, está na base de um crescimento sustentado. A integração da região na Economia do Conhecimento dependerá significativamente das competências dos seus cidadãos e dos seus recursos humanos e do papel que podem desempenhar como agentes de inovação, das dinâmicas de criação de novos negócios e de modernização empresarial. A relação da sociedade em geral, e do tecido empresarial em particular, com o sistema científico é actualmente uma das apostas inquestionáveis, como suporte ao desenvolvimento de uma região.

A visão para a região adoptada pelo Plano Regional de Ordenamento do Território da Região do Norte consiste na projecção da região a nível nacional e internacional e na promoção da competitividade, da coesão e da equidade territorial, valorizando os seus recursos, com o propósito de promover um território mais ordenado, dinâmico e sustentável.

Assumindo como objectivo mobilizador central a promoção e o reforço da coesão territorial, como condição e complemento da competitividade, as grandes opções de desenvolvimento delineadas na proposta do Plano Regional de Ordenamento do Território da Região do Norte consistem na:

- consolidação e qualificação do sistema urbano;
- conformação e execução das redes e sistemas fundamentais de conectividade;
- conservação e valorização do suporte territorial;
- gestão sustentada dos recursos produtivos.

Com orientações estratégicas em termos de Governança, Inovação e Competitividade e Articulações Transfronteiriças e Inter-regionais, o modelo territorial desenvolve-se em torno de três sistemas estruturantes com expressão territorial, designadamente:

- sistema de estruturação funcional;
- sistema biofísico e patrimonial;
- sistema de recursos produtivos;

abordando alguns temas que integram estes sistemas, nomeadamente sistema urbano, sistema de conectividade, sistema energético, estrutura regional de protecção e valorização ambiental, património, sistema hídrico, zona costeira, riscos, base produtiva regional, recursos geológicos e hidrológicos, agricultura, floresta e desenvolvimento rural e turismo.

Trata-se inequivocamente de temas de grande importância no âmbito do plano e da região em questão. Importa louvar a preocupação no desenvolvimento de apostas claras relativamente ao sistema científico e tecnológico, designadamente Ensino Superior, Instituições de Desenvolvimento e Investigação e Centros Tecnológicos, com vista à inovação e competitividade da região, englobando o reforço de competências, a formação de jovens e a articulação deste sistema com a região.



Relativamente às Tecnologias de Informação e Comunicação, verifica-se uma abordagem abrangente enquanto elemento integrador de actividades económicas, sociais e lúdicas. No entanto, as directrizes específicas possuem um âmbito mais redutor, o que condiciona o aproveitamento das suas potencialidades.

Na abordagem ao turismo regional, refira-se a perspectiva integrada de factores de excelência, de competitividade e inovação e de sustentabilidade ambiental, económica e social, considerada determinante para a sustentabilidade do sector.

As questões demográficas, cuja relevância o próprio documento evidencia recomendando as projecções do INE até ao ano de 2020, não foram objecto de uma abordagem aprofundada e, portanto, não são elaboradas medidas que permitam lidar com essa temática. Trata-se, a nosso ver, de uma insuficiência que deverá ser colmatada num futuro próximo.

A ponderação dos impactos das Alterações Climáticas não encontra ainda uma tradução prática proporcional à reconhecida relevância do tema. Esta situação é de algum modo compreensível face aos desafios que ela introduz à cultura instalada de Planeamento do Território. A mesma razão justifica que nos próximos anos venha a ser dedicada uma atenção adequada a esta temática.

Seria benéfico que a problemática das Alterações Climáticas tivesse uma relação mais evidente com a cultura de risco que este instrumento pretende introduzir. Assim, constata-se uma grande preocupação com os problemas associados à dinâmica e riscos costeiros, quer nas vertentes física e ambiental, quer nas vertentes social e económica, procurando clarificar a articulação entre instrumentos de gestão territorial com intervenção nesta área específica do território, mas algo dissociada da problemática das Alterações Climáticas. Não obstante, em termos de eficiência energética e redução de emissões de gases com efeito de estufa, este plano demonstra uma grande preocupação, apresentando um conjunto de directrizes específicas, incluindo medidas de incentivo ao transporte público e à intermodalidade.

Quanto à temática do Mar, apesar de alguma atenção verificada, designadamente no que se refere à integração da região nas 'auto-estradas do mar', há ainda uma margem de progresso na valorização deste recurso imenso que é o Mar.

No seu papel orientador para a elaboração dos Planos Municipais de Ordenamento do Território, este plano é muito claro e objectivo, apresentando directrizes específicas capazes de estimular o desenvolvimento de planos de âmbito municipal, incorporando dimensões associadas aos novos desafios e questões emergentes. Trata-se de um documento bem estruturado, de fácil leitura, coerente e com consistência.

Uma nota ainda para relevar a abordagem ao património ambiental e histórico-cultural, incluindo a proposta da Estrutura Regional de Protecção e Valorização Ambiental (ERPVA) com definição de recomendações de apoio às intervenções de âmbito municipal.

Assim, este plano introduz algumas temáticas novas, estando posicionado muito favoravelmente para servir de transição entre a consolidação da abordagem tradicional do Planeamento e a abertura a uma nova agenda de Planeamento do Território, integrando novos temas, como por exemplo Alterações Climáticas, Zonas Costeiras e Sociedade do Conhecimento. Porém, há ainda um caminho a percorrer no que respeita ao aprofundamento e

universidade de aveiro



theoria possui prática

materialização das mesmas, ou seja, a tradução das novas agendas na prática do Planeamento merece uma reflexão e um quadro de orientações mais elaborados.

No âmbito da monitorização e avaliação do plano, para além do conjunto de indicadores de realização e de resultado desenvolvido, que permitirá o controlo da sua implementação, importa sublinhar a importância do desenvolvimento de mecanismos de aprendizagem transformativa com base nos resultados obtidos, matéria que deveria ser mais aprofundada no âmbito deste instrumento, atribuindo uma importância acrescida à estrutura de monitorização e avaliação constituída para o efeito e possibilitando a evolução de perspectivas e abordagens.

Assim, pelas razões expostas, consideramos que o Plano Regional de Ordenamento do Território da Região do Norte constitui um excelente suporte à elaboração de Planos Territoriais e Estratégias de Desenvolvimento.

Pró-Reitoria para a Intervenção de Âmbito Regional
Universidade de Aveiro

PONDERAÇÃO

Foram consultadas a Universidade do Minho (UM), a Universidade de Trás-os-Montes e Alto Douro (UTAD), o Instituto Politécnico de Bragança (IPB) e a Universidade de Aveiro que emitiram os pareceres atrás transcritos.

Sobre esta consulta, cabe referir que, dado o carácter complementar que a legislação atribui ao parecer das instituições científicas, entendeu a CCDR-N que a sua avaliação crítica deveria incidir sobre a proposta de plano na sua redacção final, depois de introduzidas as alterações decorrentes do “Parecer Final” da Comissão Mista de Coordenação (CMC) mas também com as alterações / correcções motivadas pela discussão pública do PROT-Norte, cujas intervenções e respectiva ponderação constam deste relatório.

Deste modo, os pareceres daquelas instituições incidem já sobre a versão final da proposta de plano, a submeter à aprovação governamental, ressaltando-se a mera correcção de alguns lapsos de redacção nos documentos anexos ao plano.

Todas as instituições consultadas reconhecem que este Plano Regional de Ordenamento do Território para a Região do Norte constitui um passo importante para o cumprimento dos objectivos da política nacional de ordenamento do território e a construção de um sistema de planeamento e de gestão territorial, à escala regional e nacional, sendo, paralelamente, um instrumento orientador de grande importância para o desenvolvimento da região.

São, no entanto, apresentadas diversas observações ou sugestões, que mereceram a maior atenção da equipa coordenadora do plano e da Presidência da CCDR-N e para as quais se dão os esclarecimentos e as justificações que se seguem.

Em primeiro lugar, destaca-se que um plano regional de ordenamento do território (PROT) é um instrumento de gestão territorial, decorrente da LBOTU (Lei nº 48/98) e do RJGT (Dec.Lei nº 380/99), competindo-lhe regular a ocupação, uso e transformação do solo, urbano e rural, através de normas sobre acções materiais de construção, modificação e demolição de edifícios e estruturas, alteração da morfologia e usos do solo e exploração de recursos naturais.

Dentro deste enquadramento jurídico, não pode confundir-se um PROT com um plano integrado de desenvolvimento regional, que terá intervenções decisivas em domínios imateriais (financeiro, empresarial, laboral, social, cultural, etc.) que não cabem nas competências legais dos PROT, apenas lhes competindo criar as condições espaciais / territoriais para o seu cabal desenvolvimento. Não existindo, na legislação portuguesa, a figura do plano de desenvolvimento regional, o PROT-Norte apoiou-se nas propostas do estudo “Norte 2015” e nas opções regionalizadas das estratégias nacionais existentes.

Também como consequência desta situação, uma boa parte das acções sectoriais, nomeadamente as mais especializadas, decorrem dos programas de acção de organismos da Administração Central com tutela nesses sectores, não podendo nem devendo o PROT elencar e transcrever a totalidade dessas programações, algumas ainda em desenvolvimento.

Constam neste plano as orientações gerais, a definição de objectivos, mas o seu desenvolvimento programático competirá a outras entidades, com tutela directa sobre a temática, sejam organismos sectoriais de âmbito nacional, sejam autarquias, através de planos e regulamentos municipais.

Relativamente às observações feitas ao conteúdo do Programa de Execução anexo à proposta do PROT-Norte, cabe destacar que, nos termos do RJGT, este documento constitui apenas um dos componentes do relatório de acompanhamento do plano, “*contendo disposições indicativas sobre a realização das obras públicas a efectuar na região, indicando as entidades responsáveis pela respectiva concretização e a identificação das fontes e estimativa de meios financeiros*” – (alíneas f) e g) do nº 2 do artigo 54º do RJGT).

Assim, além do carácter meramente indicativo das acções elencadas no programa de execução, as iniciativas referidas decorreram sempre da indicação / aceitação pelas entidades responsáveis, condicionadas, naturalmente, aos meios financeiros disponíveis e, em muitos casos, exigindo uma maior pormenorização da respectiva programação, anteriormente ao lançamento da acção em causa.

Alguns lapsos de redacção apontados, nomeadamente quanto aos níveis urbanos constantes do relatório e a alguns trechos do estudo temático sobre a ERPVA foram oportunamente corrigidos.

De acordo com o atrás expresso, entendeu a CCDR-N apresentar ao Governo a proposta de Plano Regional de Ordenamento do Território para a Região do Norte (PROT-Norte) na sua versão final, acompanhada dos pareceres das quatro instituições de ensino superior sobre ele consultadas.

Porto, 30 de Dezembro de 2009