



AGENDA
21LOCAL
Município de Ourique



AGENDA 21 LOCAL DE OURIQUE

CARACTERIZAÇÃO
DA ÁREA
ESTRATÉGICA
LOCALIZAÇÃO
GEOGRÁFICA



Concelho de
Ourique
Câmara Municipal

ega
Environmental Governance Advisors

ENTIDADE EXECUTORA



Em colaboração com:



EQUIPA TÉCNICA

EGA:

José Guerreiro

Cristina Rebelo

Ana Viras

Patrícia Tamborino

Raquel Ribeiro

Sara Rebelo

AJS&A:

António José Sá

Ricardo Raimundo

Carlos Tavares de Lima

Entidade Promotora:



Co-Financiamento:





ÍNDICE

LISTA DE ACRÓNIMOS	II
1. INTRODUÇÃO.....	3
2. ENQUADRAMENTO E IMPORTÂNCIA DA ÁREA ESTRATÉGICA	9
3. CARACTERIZAÇÃO	13
3.1. Localização e Conectividade Territorial.....	13
3.1.1. Localização.....	13
3.1.2. Acessibilidades	13
3.1.3. Mobilidade.....	17
3.2. Potencial de desenvolvimento do concelho e o seu papel na coesão e articulação territorial da Região	21
4. ANÁLISE FOFA	25
5. PROPOSTA DE VISÃO E OBJECTIVOS ESTRATÉGICOS	29
6. CONSIDERAÇÕES	35
BIBLIOGRAFIA.....	I

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1 - Fases de implementação da A21L.	3
Figura 2 - Rede viária do concelho de Ourique (Fonte: CMO).....	16

ÍNDICE DE QUADROS

Quadro 1 - Rede viária do concelho de Ourique.	15
Quadro 2- Evolução do total de deslocações no concelho de Ourique no período de 1991 a 2001 (Fonte: PDI da Freguesia de Ourique).	18
Quadro 3 - Evolução das deslocações por motivos de trabalho para o concelho de Ourique no período de 1991 a 2001, quer em termos intra quer inter-concelhios (Fonte: PDI da Freguesia de Ourique).	18
Quadro 4 - Modo de transporte no período de 1991 a 2001 (Fonte: PDI da Freguesia de Ourique).	20



LISTA DE ACRÓNIMOS

A – Auto-Estrada

A21L – Agenda 21 Local

AMBAAL – Associação de Municípios do Baixo Alentejo

CMO – Câmara Municipal de Ourique

EN – Estrada Nacional

ER – Estrada Regional

FEDER – Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional

FOFA (Análise FOFA) – Forças, Oportunidades, Fraquezas e Ameaças

IC – Itinerário Complementar

IGEOE – Instituto Geográfico do Exército

INE – Instituto Nacional de Estatística

IP – Itinerário Principal

PDI – Plano de Desenvolvimento Integrado do Território de Intervenção

PDM – Plano Director Municipal

PIDBA – Plano Integrado de Desenvolvimento do Baixo Alentejo

PO INALENTEJO – Programa Operacional Regional do Alentejo

PRN – Plano Rodoviário Nacional

QREN – Quadro de Referência Estratégico Nacional

REFER – Rede Ferroviária Nacional

UE – União Europeia

INTRODUÇÃO

1





1. INTRODUÇÃO

A Agenda 21 Local (A21L) é um instrumento para a promoção de desenvolvimento sustentável a nível local. Trata-se de um plano estratégico e operativo de âmbito municipal e de carácter fortemente participado, que visa delinear estratégias e projectos prioritários para o desenvolvimento sustentável do concelho.

As fases de implementação da A21L de Ourique encontram-se representadas na Figura 1. Na primeira fase procede-se à caracterização da situação existente em termos ambientais, sociais e económicos, através de bibliografia diversa, de entrevistas a actores-chave, de entrevistas a Presidentes de Juntas de Freguesia, de realização de questionários à população, entre outros. Tendo por base a caracterização da situação existente, a Câmara Municipal em parceria com os diversos sectores da comunidade identificarão as linhas estratégicas que permitirão um maior e melhor desenvolvimento do concelho. A importância da identificação das principais áreas estratégicas determina a orientação e temas a tratar pela A21L. Segue-se a fase onde é elaborado o Plano de Acção, onde são definidas as acções a realizar e os seus intervenientes, visando pôr em prática as estratégias de desenvolvimento do Concelho. Por fim, dever-se-á monitorizar a implementação das acções e proceder à verificação dos objectivos propostos.



Figura 1 - Fases de implementação da A21L.

Entidade Promotora:



Entidade Executora:



Co-Financiamento:





A Câmara Municipal de Ourique começou a construir a sua A21L em Junho de 2010. O projecto "Agenda 21 Local de Ourique" é promovido pelo Município de Ourique e obteve um co-financiamento do FEDER através do QREN e do PO INALENTEJO 2007-2013 – Contratualização AMBAAL.

No âmbito do projecto "Agenda 21 Local de Ourique" foi realizado o Diagnóstico para a Sustentabilidade do concelho de Ourique em que se procedeu ao levantamento das características ambientais, económicas e sociais do concelho e à análise FOFA (Forças, Oportunidades, Fraquezas e Ameaças) que serviu de base à identificação das áreas estratégicas a adoptar no Plano de Acção, tendo como pressupostos:

- potenciar os pontos fortes;
- eliminar os pontos fracos;
- combater as ameaças;
- aproveitar as oportunidades.

A análise elaborada sobre o desenvolvimento de Ourique, quer do ponto de vista da situação de referência, quer do ponto de vista prospectivo, apontou algumas pistas de reflexão estratégica, correspondendo a outras tantas hipóteses de trabalho.

Tendo por base os diferentes Planos Nacionais e Regionais directamente relacionados com Ourique, a informação que sustenta a caracterização do município, as entrevistas a actores-chave e aos Presidentes de Juntas de Freguesia, foram propostas **seis áreas estratégicas essenciais** onde deverá assentar toda a estratégia de desenvolvimento recomendável para Ourique:

- **Energias Alternativas;**
- **Identidade Cultural;**
- **Turismo;**
- **Produtos Tradicionais e de Agricultura Biológica;**
- **Formação Profissional;**
- **Localização Geográfica.**



Esta proposta foi apresentada, analisada e discutida no Fórum Participativo de Ourique, tendo sido aceite por todos os intervenientes.

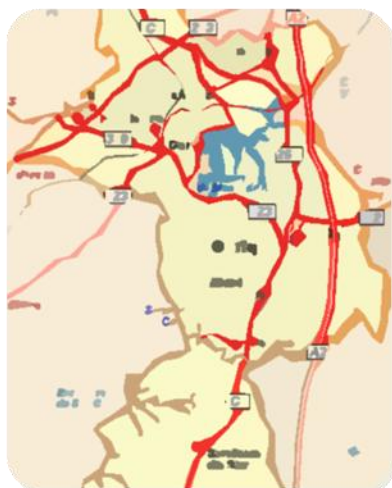
Com a identificação das principais áreas estratégicas para o concelho de Ourique, o processo de A21L inicia uma etapa na qual será efectuada uma caracterização de cada uma das áreas estratégicas identificadas, que resultará na selecção de um conjunto de acções concretas, para cada uma das áreas estratégicas identificadas, que visem o desenvolvimento sustentável. Posteriormente, e para cada acção identificada, proceder-se-á à reunião e sistematização da informação necessária para a implementação das acções.

O presente documento constitui o relatório de “Caracterização da área estratégica – Localização Geográfica”. Este relatório foi executado pela EGA – Environmental Governance Advisors, Lda. – em colaboração com AJS&A Consultores em Planeamento, Marketing e Turismo, Lda.

O presente documento é constituído por seis capítulos. No Capítulo 2 é efectuado o enquadramento e é apresentada a importância da área estratégica em análise. No Capítulo 3 procede-se à caracterização da área estratégica, com base numa análise bibliográfica e estatística e na elaboração de entrevistas a actores-chave. No Capítulo 4 encontra-se a análise FOFA efectuada para a área estratégica em análise. No Capítulo 5 apresenta-se a proposta de visão e os objectivos estratégicos. Por último, no Capítulo 6 apresentam-se sumariamente as principais conclusões.

ENQUADRAMENTO E IMPORTÂNCIA DA ÁREA ESTRATÉGICA

2





2. ENQUADRAMENTO E IMPORTÂNCIA DA ÁREA ESTRATÉGICA

No que respeita à localização geográfica, as vantagens de Ourique residem na proximidade e charneira entre a Área Metropolitana de Lisboa e o Algarve, por um lado, e a Área Metropolitana de Lisboa e a Andaluzia Espanhola, por outro. A principal desvantagem de localização prende-se com o facto de Ourique se apresentar como um território periférico no contexto da União Europeia (UE).

A centralidade do território de Ourique deve ser aproveitada, tirando partido das vantagens significativas da sua ligação ferroviária com o Algarve e Lisboa. Por outro lado, dever-se-ão aproveitar os benefícios relativos à rede viária. A auto-estrada do Sul (A2 - Lisboa / Algarve), o IP1 e IP2 são das ligações principais deste concelho com o exterior. A importância de Ourique a nível rodoviário na conectividade Nacional e Internacional da Região com diversos eixos Alentejanos e Algarvios, estabelecendo-se nalguns casos ligações mais a Norte (com a Lezíria do Tejo, por exemplo, através do IC1/A13), encontra-se reflectida em alguns Planos Regionais e Nacionais de desenvolvimento. Estes subsistemas territoriais rodoviários compreendem, por um lado, uma lógica de articulação mais fina com as Regiões envolventes, e, por outro lado, uma função de reforço da coesão e articulação territorial intra-regional de Ourique.

A região Ourique tem a vantagem de possuir na sua envolvente imediata uma boa infra-estrutura aeroportuária que consiste nos aeroportos de Beja e Faro, tanto mais que tem uma localização de intermediação entre três regiões de grande potencial de mercado: Área Metropolitana de Lisboa, Algarve e a região espanhola da Andaluzia.

Por outro lado, a constituição do Parque Regional Empresarial de Beja deverá garantir uma forte articulação estratégica e funcional com a Plataforma Aeroportuária de Beja, no sentido da constituição de uma importante plataforma empresarial e logística no Baixo Alentejo. Este facto pode eventualmente constituir uma oportunidade para o concelho de Ourique avançar para um espaço empresarial daquele tipo.

Deste modo, a localização geográfica do concelho de Ourique, assente na centralidade do território, deverá trazer vantagens significativas ao nível do desenvolvimento de Ourique podendo, adicionalmente, assumir um papel



relevante e estruturante na coesão do território e no desenvolvimento de toda a Região.

É de referir, ainda, que esta área estratégica encontra-se fortemente relacionada com as áreas estratégicas do Turismo, Energias Alternativas e Produtos Tradicionais e de Agricultura Biológica.

As áreas do **Turismo** e das **Energias Alternativas** irão aproveitar as vantagens integradas no aproveitamento da localização geográfica, tirando partido da centralidade do território, das ligações ferroviárias e viárias ao Algarve e Lisboa, que facilitam a mobilidade para o território. A constituição de plataformas logísticas e empresariais funcionam também como um catalisador de desenvolvimento do concelho e da sua economia e, como tal, do investimento associado.

A localização geográfica poderá ainda contribuir para a potenciação da divulgação de valências culturais, nomeadamente ao nível do património, das festas e feiras, gastronomia e identidade paisagística, bem como para a divulgação e escoamento dos **Produtos Tradicionais e de Agricultura Biológica** produzidos a nível concelhio.

CARACTERIZAÇÃO

3





3. CARACTERIZAÇÃO

3.1. Localização e Conectividade Territorial

3.1.1. Localização

O concelho de Ourique está situado na região Sudoeste, numa zona de transição entre a planície Alentejana e a Serra Algarvia, separado do litoral pelo concelho de Odemira, integrando administrativamente o distrito de Beja, a NUT III do Baixo Alentejo e a NUT II Alentejo. O concelho possui uma área de 663,4 km², correspondendo a 7,72% do território do Baixo Alentejo. O concelho de Ourique é ainda limitado a Norte pelo concelho de Aljustrel, a Noroeste pelo concelho de Santiago do Cacém, a Oeste pelo concelho de Odemira, a Nordeste pelo concelho de Castro Verde, a Este pelo concelho de Almodôvar e a Sul pelo concelho de Silves.

A sede de concelho localiza-se a 60 km da sede de Distrito, a 190 km de Lisboa, junto do entroncamento do IC1 e do IP2 (Sines-Beja) e a cerca de 5 km do nó da Auto-estrada (A2).

No que respeita à localização geográfica, é de salientar a proximidade e charneira entre a Área Metropolitana de Lisboa e o Algarve, por um lado, e a Área Metropolitana de Lisboa e a Andaluzia Espanhola, por outro.

3.1.2. Acessibilidades

A rede viária da região é constituída por estradas de diversas classificações que formam uma malha hierarquizada, oferecendo diversos níveis de serviço, de forma a garantir a acessibilidade necessária, consoante as exigências da procura actual e prevista.

O Plano Rodoviário Nacional (PRN), revisto e aprovado pelo Decreto-Lei n.º 222/98, de 17 de Julho, e alterado pela Lei n.º 98/99, de 26 de Julho, e pelo Decreto-Lei n.º 182/2003, de 16 de Agosto, constitui a figura de planeamento que define a classificação e as características das actuais estradas e onde se especificam as políticas de investimento neste domínio.

Perspectivando-se a modernização da estrutura viária nacional, a implementação do PRN pressupõe, sobretudo, o aumento da eficácia do transporte rodoviário de pessoas e bens, o aumento da segurança de circulação e a melhoria do meio ambiente.



O referido Decreto-Lei agrupa as estradas públicas afectas à Rede Rodoviária Nacional em duas categorias: a Rede Nacional Fundamental, que é constituída por Itinerários Principais (IP), e a Rede Nacional Complementar, que é constituída por Itinerários Complementares (IC) e Estradas Nacionais (EN).

A Rede Nacional Complementar, composta por IC e EN, tem como objectivo assegurar a ligação entre as vias da Rede Nacional Fundamental e os centros urbanos de influência concelhia ou supra-concelhia, mas infra-distrital. Os IC são as vias que, no contexto do PRN, "*(...) estabelecem as ligações de maior interesse regional, bem como as principais vias envolventes e de acesso nas áreas metropolitanas de Lisboa e Porto.*" (Decreto-Lei n.º 222/98, de 17 de Julho).

O PRN actualmente em vigor revogou o anterior PRN datado de 1985, introduzindo-lhe algumas alterações de fundo, nomeadamente através do alargamento da Rede Rodoviária Nacional e pela criação de uma nova categoria, a das Estradas Regionais (ER). É igualmente definida uma nova rede, a Rede Nacional de Auto-Estradas, formada por algumas vias inseridas na Rede Rodoviária Nacional.

As Estradas Regionais (ER) são definidas como comunicações públicas do continente, com interesse supra-municipal e complementar à Rede Rodoviária Nacional. As ER deverão assegurar o desenvolvimento e serventia das zonas fronteiriças, costeiras e outras de interesse turístico, bem como a ligação entre agrupamentos de concelhos (unidades territoriais).

Posteriormente, o Decreto-Lei n.º 222/98, de 17 de Julho, sofreu algumas alterações pela Lei n.º 98/99, de 26 de Julho, diploma que introduziu acertos pontuais nas ligações das Redes Nacionais Complementar e de Auto-Estradas, bem como nas Estradas Regionais.

Relativamente a estas últimas (ER), o novo diploma alterou a sua regulamentação, subordinando-as ao enquadramento normativo das restantes vias da Rede Rodoviária Nacional.

Mais recentemente houve novas alterações através do Decreto-Lei n.º 182/2003, de 16 de Agosto, pois o desenvolvimento de novas infra-estruturas rodoviárias determina que se proceda a uma actualização do PRN, de modo a ajustar as designações e correspondentes descritivos, bem como redefinir e reclassificar algumas infra-estruturas.



Para a região em análise e no âmbito da rede nacional fundamental, destaca-se a existência de um itinerário principal (A2/IP1) conotado como auto-estrada e considerado o principal eixo de articulação Norte-Sul do corredor litoral do país; e a proximidade com o IP2 que surge como principal eixo de articulação Norte-Sul interior do país.

Relativamente à rede nacional complementar, refira-se o IC1, eixo com traçado paralelo ao IP1 mas a Poente deste, que assegura a ligação Norte-Sul. Este facto reforça o posicionamento privilegiado de Ourique face a alguns eixos estruturantes de âmbito regional ou mesmo nacional.

O município de Ourique tem um total de 2.138,6 km de rede viária (veja-se Quadro 1 e Figura 2), dos quais apenas 171,4 km pertencem ao PRN 2000. Apresenta, assim, uma rede viária essencialmente composta por caminhos (1.774,6 km).

Parte das estradas municipais são em terra batida. A população e inúmeros actores-chave consultados no âmbito da A21L de Ourique referem que estas se encontram em mau estado de conservação, o que dificulta as deslocações.

Quadro 1 - Rede viária do concelho de Ourique.

	Tipo via		Comprimento (km)
PRN	Auto-Estrada/Itinerário Principal		16,4
	Itinerário Complementar		63,3
	Estradas Regionais		38,0
	Estradas Nacionais		53,7
	Total		171,4
Rede Municipal	Estradas Municipais		26,5
	Caminhos Municipais		93,0
	Outras Estradas	Total	1847,7
		Caminhos	1774,6
		Caminhos Florestais	5,9
		Caminhos Particulares	13,4
		Estradas	53,8
	Total		1967,2
Total		2138,6	

Fonte: PRN 2000, CMO, Cartografia 1/10000, Cartas Militares IGEOE, PDM Ourique

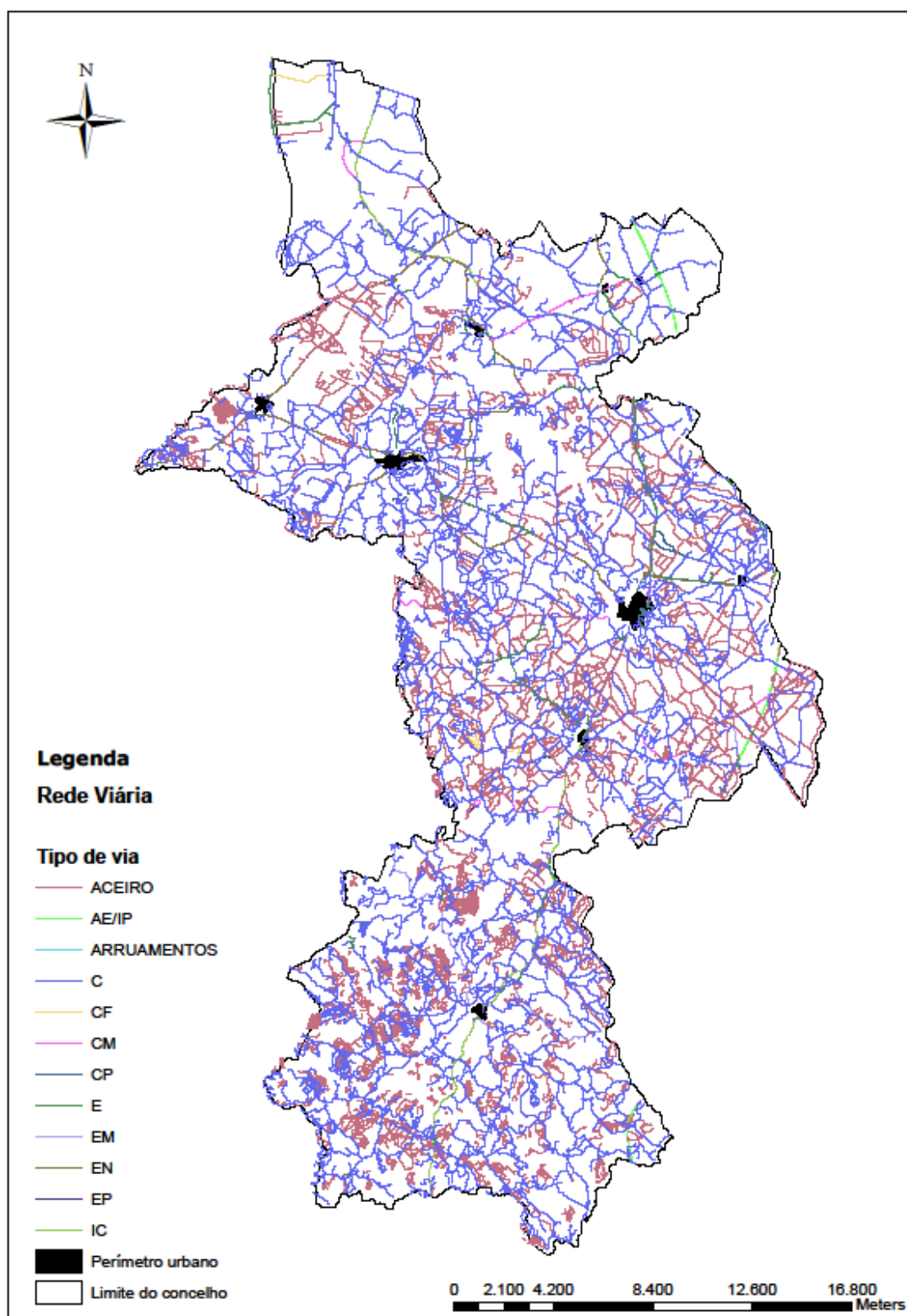


Figura 2 - Rede viária do concelho de Ourique (Fonte: CMO).



Relativamente à ferrovia, o município de Ourique é atravessado na sua faixa Norte (em cerca de 10 km) pela Linha do Alentejo no sentido Norte-Sul (traçado Barreiro-Funcheira), tendo também uma ligação com a Linha do Sul (contabilizando cerca de 25 km).

É de notar como ponto positivo que esta ligação ferroviária com o Algarve e Lisboa possui um serviço prestado com grande qualidade, a preços acessíveis, com condições de comodidade e num espaço de tempo não muito alargado.

Segundo o PIDBA (Plano Integrado de Desenvolvimento do Baixo Alentejo), a REFER não prevê quaisquer investimentos de cariz infra-estrutural nestas linhas.

A região Ourique tem a vantagem de possuir na sua envolvente imediata uma boa infra-estrutura aeroportuária que consistem nos aeroportos de Beja e Faro, tanto mais que tem uma localização de intermediação entre três regiões de grande potencial de mercado: Área Metropolitana de Lisboa, Algarve e região espanhola da Andaluzia.

3.1.3. Mobilidade

A análise dos padrões de mobilidade permite o conhecimento da dimensão e direcção dos movimentos originados e atraídos, os modos de transporte utilizados nas deslocações e os tempos médios associados a essas deslocações.

No Quadro 2 encontra-se a evolução do total de deslocações no concelho de Ourique (1991-2001). Observa-se que entre 1991 e 2001, o concelho de Ourique regista uma variação positiva de 13,8 % do total de deslocações. Do total de deslocações registado, a maior parte respeita a deslocações intra-concelhias, não se verificando alterações significativas na distribuição de destino de fluxos. Refira-se, ainda, o reduzido número de deslocações inter-concelhos e o respectivo decréscimo entre 1991 e 2001. Relativamente à origem das deslocações, o principal fluxo pertence à Freguesia de Ourique com cerca de 58% do total de deslocações geradas.



Quadro 2– Evolução do total de deslocações no concelho de Ourique no período de 1991 a 2001 (Fonte: PDI da Freguesia de Ourique).

Unidade territorial	Total de deslocações (n.º)		Taxa de variação (%)	Deslocações Intra-concelhias (n.º)		Deslocações Inter-concelhias (n.º)	
	1991	2001		1991	2001	1991	2001
Concelho de Ourique	2426	2761	13,8	2050	2450	376	311
Freguesia de Ourique	1210	1560	28,9	1072	1418	138	142

Fonte: XIII e XIV Recenseamentos Gerais da População e da Habitação, 1991 e 2001 - INE

Da análise do Quadro 3, verifica-se uma evolução positiva em termos de deslocação por motivos de trabalho entre 1991 e 2001 (8,7%), representando, em 2001, as deslocações por motivo de trabalho em termos intra-concelhia 71,8% do total de deslocações com origem e destino em Ourique.

Em termos de deslocações de âmbito inter-concelhio, verifica-se um decréscimo de deslocações, o que juntamente com os valores reduzidos verificados nesta variável comprova a fraca expressividade deste tipo de fluxos. Este facto pode indiciar a capacidade do concelho de reter internamente fluxos de população (através de oferta de postos de trabalho) ou pode estar relacionado com factores condicionantes às deslocações como a extensão territorial do concelho ou a desadequação da oferta de transporte públicos.

Quadro 3 - Evolução das deslocações por motivos de trabalho para o concelho de Ourique no período de 1991 a 2001, quer em termos intra quer inter-concelhios (Fonte: PDI da Freguesia de Ourique).

Unidade territorial	Total de deslocações por motivo de trabalho (n.º)		Taxa de Variação das deslocações por motivo de trabalho (%)	Deslocações intra-concelhias por motivo de trabalho (n.º)		Deslocações inter-concelhias por motivo de trabalho (n.º)	
	1991	2001		1991	2001	1991	2001
Concelho de Ourique	2059	2156	8,7	1723	1873	336	283
Freguesia de Ourique	1003	1229	23,3	892	1100	111	129

Fonte: XIII e XIV Recenseamentos Gerais da População e da Habitação, 1991 e 2001 - INE



De acordo com dados do INE (Census de 2001), as deslocações por motivo de estudo representam cerca de 21,9 % do total de deslocações registadas no concelho. No período entre 1991 e 2001, estas deslocações registaram uma evolução positiva na ordem dos 76,5 %.

No total de deslocações por motivos de estudo, os fluxos intra-concelho são os que têm maior expressividade (1991 – 327; 2001 – 577). Em termos de fluxos inter-concelhos observa-se um decréscimo das deslocações (1991 – 40; 2001 – 28), provavelmente justificados pela melhor oferta/cobertura de estabelecimentos de ensino.

É expectável que actualmente, com o fecho de escolas em algumas Freguesias, os fluxos intra-concelho tenham vindo a aumentar.

A análise dos fluxos inter-concelhos gerados pela população activa e pela população estudante permite avaliar a capacidade de atracção de outros concelhos sobre a população residente no concelho de Ourique e vice-versa.

Relativamente às deslocações registadas com origem no concelho de Ourique, verifica-se que estas são efectuadas maioritariamente para os concelhos de Odemira, Castro Verde e Almodôvar, de acordo com a informação constante no Census de 2001.

De igual modo, as deslocações que têm como destino o concelho de Ourique, têm maior representatividade no concelho de Odemira, Castro Verde e Almodôvar (Census de 2001), comprovando-se que a capacidade de atracção do concelho de Ourique é exercida maioritariamente sobre os concelhos limítrofes.

Da análise do Quadro 4, no que se refere ao modo de transporte constata-se que, quer em 1991 quer em 2001, o modo pedonal era o mais utilizado para deslocações intra-concelhias de ordem laboral ou estudo. Em 2001, realce-se a evolução das deslocações em automóvel, afirmando-se como segundo modo de transporte mais utilizado. É expectável que actualmente o número de deslocações em automóvel seja consideravelmente superior, pois de um modo geral a população e os actores-chave consultados no âmbito da A21L de



Ourique referem que as deslocações intra-concelhias se fazem recorrendo ao automóvel. São poucas as pessoas que utilizam os transportes públicos existentes. Foi, ainda, referido que os transportes públicos existentes não permitem de forma expedita efectuar deslocações entre Freguesias que não a sede (é mais fácil ir de uma Freguesia para a Sede e vice-versa). Por outro lado, existem situações em que o autocarro passa só uma vez ao dia.

Quadro 4 - Modo de transporte no período de 1991 a 2001 (Fonte: PDI da Freguesia de Ourique).

Unidade Territorial	Tipo de Deslocações	Autocarro		Automóvel Ligeiro		Comboio		Motociclo ou Bicicleta		Pedonal		Outro		Transporte colectivo de empresa ou escola	
		1991	2001	1991	2001	1991	2001	1991	2001	1991	2001	1991	2001	1991	2001
Concelho de Ourique	Intra-concelhias	177	196	207	790	1	2	244	121	1272	1144	10	28	139	169
	Inter-concelhias	48	21	70	192	20	11	41	4	54	4	3	8	143	71
	Total	255	217	277	982	21	13	285	125	1326	1148	13	36	282	240

Fonte: XIII e XIV Recenseamentos Gerais da População, 1991 e 2001 - INE

As deslocações inter-concelhias são deslocações mais longas, efectuando-se maioritariamente com recurso ao automóvel, assumido também o transporte público alguma importância.

Em termos de transportes públicos existem autocarros da Rede Expresso para Lisboa, Beja, Faro e Évora e comboios na estação da Funcheira, nomeadamente para Lisboa.

No que concerne ao tempo dispendido nas deslocações (Quadro 5), verifica-se um predomínio claro e reforçado de 1991-2001 das deslocações até 15 min. Ocorreu a diminuição do número de deslocações com duração superior a 1 hora.



Quadro 5 – Tempos médios das deslocações no período de 1991 a 2001 (Fonte: PDI da Freguesia de Ourique).

Unidade Territorial	Tempo dispendido nas deslocações								Total de deslocações	
	Até 15 min		16-30min		31-60m		>1h			
	1991	2001	1991	2001	1991	2001	1991	2001	1991	2001
Concelho de Ourique	1718	1999	426	516	124	168	158	78	2426	2761
Freguesia de Ourique	986	1276	166	193	31	67	27	24	1210	1560

Fonte: XIII e XIV Recenseamentos Gerais da População, 1991 e 2001 - INE

De acordo com o PIDBA de 2009, a elevada superfície média dos concelhos do Baixo Alentejo e elevadas distâncias físicas por estradas das sedes de concelho favorece a existência de níveis pouco expressivos de mobilidade inter-concelhia motivada por razões profissionais. Para além disso, aglomerados de reduzida dimensão com altas taxas de retenção da população e fracas taxas de atractividade reflecte-se na fraca polarização. Assim, apesar da atractividade preconizada relativamente a certos concelhos limítrofes, o concelho de Ourique não se constitui à escala do Baixo Alentejo como pólo de emprego.

É, ainda, de salientar que o concelho de Ourique não tem nenhuma zona industrial onde as indústrias se possam implantar. Este foi um dos aspectos que, de um modo geral, a população e os actores-chave consultados apontaram como uma das causas de praticamente não haver indústrias no concelho, falta de atractividade do concelho de Ourique e falta de oferta de emprego. Existe a predominância das actividades económicas de muito pequena dimensão, com pouco valor acrescentado.

3.2. Potencial de desenvolvimento do concelho e o seu papel na coesão e articulação territorial da Região

A importância estratégica do alargamento do “*hinterland*” do porto de Sines e do aeroporto de Beja depende, essencialmente, da construção e modernização de várias infra-estruturas de transporte de âmbito regional, nacional e ibérico. Este conjunto de infra-estruturas, associadas às redes de transportes transeuropeias e plataformas logísticas, criam condições de elevada



competitividade e atractividade para o escoamento de mercadorias no Baixo Alentejo.

O Baixo Alentejo, Ourique incluído, necessita de um caminho-de-ferro integrado, funcional e atractivo que tenha um papel importante na infra-estruturação do ordenamento da região. Ao nível regional, o serviço ferroviário deve ser garantido entre as principais cidades vizinhas de Ourique, adaptando o serviço existente às necessidades da população. A rede actual não permite certas ligações; no entanto, esta deficiência pode ser superada pela existência de uma boa ligação rodoviária (IP2). As redes rodoviárias e ferroviária devem ser complementares em vez de concorrentes.

Ao nível transeuropeu, apontam-se projectos de grande importância para Ourique: o atravessamento longitudinal da Região do Alentejo por uma linha ferroviária de velocidade alta (entre Évora – Faro – Huelva), previsto para 2018, que fará de Évora uma nova intersecção (entroncamento) ferroviária importante na geografia ferroviária do país; a captação de mercadorias a partir do porto de Sines para a Europa através de uma linha transeuropeia; a instalação de empresas ligadas à logística e intermodalidade; e o aparecimento de novas actividades ligadas à transformação de produtos que chegam por transporte marítimo e que depois de transformados são distribuídos por transporte ferroviário (ex: madeira, cereais).

Por outro lado, a constituição do Parque Regional Empresarial de Beja deverá garantir uma forte articulação estratégica e funcional com a Plataforma Aeroportuária de Beja, no sentido da constituição de uma importante plataforma empresarial e logística no Baixo Alentejo. Este facto pode eventualmente constituir uma oportunidade para o concelho de Ourique avançar para um espaço empresarial daquele tipo.

Deste modo, a localização geográfica do concelho de Ourique, assente na centralidade do território, deverá trazer vantagens significativas ao nível do desenvolvimento de Ourique podendo, adicionalmente, assumir um papel relevante e estruturante na coesão do território e no desenvolvimento de toda a Região.

ANÁLISE FOFA

4





4. ANÁLISE FOFA

Tendo sido efectuada uma caracterização do concelho de Ourique em termos de localização e conectividade territorial, importa agora analisar esta área estratégica e identificar as suas principais forças e fraquezas, bem como identificar as principais oportunidades e ameaças do contexto em que a área estratégica e o concelho de Ourique se encontram. Esta análise de forças, oportunidades, fraquezas e ameaças (análise FOFA) permitirá sustentar a definição dos objectivos estratégicos e medidas que permitam potenciar esta área estratégica.

Desta forma, apresenta-se de seguida o quadro respeitante à análise FOFA para a área estratégica "Localização Geográfica" no concelho de Ourique.

PONTOS FORTES FORÇAS	PONTOS FRACOS FRAQUEZAS
<ul style="list-style-type: none"> Proximidade entre a área Metropolitana de Lisboa e o Algarve, e a Área Metropolitana de Lisboa e a Andaluzia – Espanha; Boas acessibilidades inter-regional e nacional; Ligação ferroviária com o Algarve e Lisboa; Disponibilidade de terrenos para a implementação de um parque empresarial e uma plataforma logística. 	<ul style="list-style-type: none"> Mau estado das estradas municipais, nomeadamente as de terra batida; Rede de transportes públicos concelhia insuficiente; Não possuir nenhuma zona industrial; Predominância das actividades económicas de muito pequena dimensão, com pouco valor acrescentado; Insuficiente actividade industrial; Fraca Atracção de Populações e Investimentos.
OPORTUNIDADES	AMEAÇAS
<ul style="list-style-type: none"> Existência na sua envolvente imediata uma boa infra-estrutura aeroportuária que consistem nos aeroportos de Beja e Faro; Proximidade de Projectos Regionais Estruturantes. 	<ul style="list-style-type: none"> Concorrência directa dos concelhos vizinhos na captação de investimentos.

PROPOSTA DE VISÃO E OBJECTIVOS ESTRATÉGICOS

5





5. PROPOSTA DE VISÃO E OBJECTIVOS ESTRATÉGICOS

Ourique, dada a distância a que se encontra dos mercados europeu e internacional, não pode deixar de considerar com empenhamento a potenciação de um sistema logístico que, para além da forte componente multimodal, permita o desenvolvimento de actividades que acrescentem valor aos produtos, traduzindo-se no aumento da competitividade das empresas e do concelho. O concelho apresenta uma rede rodoviária recente, com boas reservas de capacidade, com nós nos eixos principais Lisboa-Algarve e Ourique-Beja, disponibilidade de terrenos para a implementação de uma plataforma logística e vizinhança a projectos âncora com importância fundamental no transporte (Beja).

A criação de um parque industrial deverá ser encarada como área prioritária de localização e imbricação de empresas, geração de negócios e instrumento de valorização territorial. É também necessário adoptar uma política de selectividade e qualificação do espaço industrial do concelho, na perspectiva do aprofundamento das especializações económicas, das parcerias estratégicas e do funcionamento em rede. Mais, a dinamização do sistema regional de inovação requer uma ancoragem territorial que potencie a qualificação dos principais parques de empresas do Baixo Alentejo e a integração de espaços da região em dinâmicas metropolitanas, decorrentes da concretização de grandes projectos (abertura da Base Área de Beja ao tráfego civil) e desenvolvimento de indústrias como a da cortiça.

A modernização do caminho-de-ferro local é factor decisivo para o crescimento da intermodalidade e diversidade da oferta na região, potenciando reduções nos custos de transporte, aumento das ligações existentes e captação de novos mercados. O desenvolvimento da rede ferroviária permitirá o seguinte:

- i) que os produtos produzidos no concelho de Ourique cheguem rapidamente a novos mercados, o que contribui para a evolução de uma situação de produção artesanal para produção industrial, levando ao crescimento e consolidação do tecido empresarial / industrial de Ourique;
- ii) o aparecimento de novas empresas (fornecimento e manutenção de máquinas, embalagem, transformação e acabamento, serviços);
- iii) o desenvolvimento do turismo;
- iv) o incremento do sector imobiliário;
- e v) a fixação de mão-de-obra



especializada. Por outro lado, a reutilização das linhas de comboio desactivadas para fins turísticos permitirá maximizar os recursos ferroviários existentes, a recuperação patrimonial e social das estruturas abandonadas e degradadas, e o desenvolvimento de produtos turísticos que complementam a oferta já existente. Esta intenção permitirá a criação de: circuitos turísticos em transporte ferroviário; agências locais para exploração dos corredores; empresas de hotelaria que explorem o potencial turístico das estações; um museu que recupere a história e património ferroviário antigo. Será ainda possível potenciar o desenvolvimento da formação profissional na Região.

Aproveitando os benefícios das redes rodoviárias já existentes, o concelho de Ourique deverá apostar na criação de novos canais de comunicação, bem articulados e eficientes, e na melhoria da rede municipal existente (de forma a melhorar as acessibilidades locais às ligações à rede fundamental), potenciando desta forma uma melhoria das acessibilidades rodoviárias regionais, com o consequente aumento da permeabilidade na região dos fluxos de pessoas e bens, abrindo oportunidades à consolidação do tecido empresarial/industrial de Ourique.

Por fim, a criação de parques empresarial e plataforma logística irá potenciar a permeabilidade na região de fluxos de pessoas, a fixação de jovens e a de mão-de-obra qualificada, devendo a cobertura dos transportes públicos ser melhorada (das Freguesias para a Sede do concelho e entre Freguesias).

Face ao exposto anteriormente, os objectivos estratégicos propostos para esta área estratégica são:

- criação de uma plataforma logística;
- criação de um parque industrial;
- modernização das vias de comunicação - inverter a tendência de agravamento das assimetrias entre zonas atravessadas pela rede rodoviária fundamental e complementar (IP2) e as zonas distantes desses atravessamentos;
- modernização do caminho-de-ferro;



- melhoria da cobertura dos transportes públicos.

Aquando da elaboração do Plano de Acção, para cada um destes objectivos estratégicos será proposto uma ou mais acções/medidas.

CONSIDERAÇÕES

6





6. CONSIDERAÇÕES

A centralidade do território de Ourique deve ser aproveitada, tirando partido das vantagens significativas da sua ligação ferroviária com o Algarve e Lisboa. Por outro lado, dever-se-ão aproveitar os benefícios relativos à rede viária, com nós nos eixos principais Lisboa-Algarve e Ourique-Beja.

Aliada a esta centralidade do território, há que referir a disponibilidade de terrenos para a implementação de uma plataforma logística e vizinhança a projectos âncora com importância fundamental no transporte (Beja). Não se podendo por este facto deixar de se considerar com empenhamento a potenciação de um sistema logístico que, para além da forte componente multimodal, permita o desenvolvimento de actividades que acrescentem valor aos produtos, traduzindo-se no aumento da competitividade das empresas e do concelho, podendo, adicionalmente, assumir um papel relevante e estruturante na coesão do território e no desenvolvimento de toda a Região.



BIBLIOGRAFIA

Carta Educativa do Município de Ourique

Decreto-Lei n.º 182/2003, de 16 de Agosto, que altera o Plano Rodoviário Nacional, definido pelo Decreto-Lei n.º 222/98, de 17 de Julho.

Plano de Desenvolvimento Integrado do Território de Intervenção (PDI) – Freguesia de Ourique

Plano Integrado de Desenvolvimento do Baixo Alentejo (PIDBA)

Páginas de Internet Consultadas

<http://cm-ourique.pt/>

<http://www.ine.pt/>