

Plano de Urbanização da Área Empresarial de Valença

ABRIL 2014 | CÂMARA MUNICIPAL DE VALENÇA



Proposta do Plano - Relatório

Lugar do Plano, Gestão do Território e Cultura
Rua de S. Sebastião 191, 1º Dto. 3810 - 187 Aveiro | tel. / fax. 234426985
www.lugardoplano.pt | lugardoplano@lugardoplano.pt



Índice

| | |
|---|----|
| 1. Introdução | 5 |
| 1.1. Oportunidades para implementação do PU | 6 |
| 1.2. O carácter absolutamente (GEO) Estratégico de Valença | 8 |
| 1.3. Enquadramento histórico processual | 12 |
| 2. Contexto do Desenvolvimento | 17 |
| 2.1. Estratégia Internacional / Nacional | 19 |
| 2.1.1. InterReg III A | 19 |
| 2.1.2. Estratégia Nacional de Desenvolvimento Sustentável 2015 | 26 |
| 2.1.3. QREN - Programa Operacional Regional do Norte (2007-2013) | 28 |
| 2.1.4. Plano Nacional da Política de Ordenamento do Território. | 28 |
| 2.1.5. Plano “Portugal Logístico” - Rede Nacional de Plataformas Logísticas | 31 |
| 2.1.5.1. A Plataforma Logística de Valença | 32 |
| 2.1.6. Plano Rodoviário Nacional | 34 |
| 2.2. Estratégia Regional / Local | 36 |
| 2.2.1. Plano Regional de Ordenamento do Território – Norte (PROT- N) | 37 |
| 3. Ordenamento do Território | 40 |
| 3.1. Plano Diretor Municipal de Valença | 40 |
| 3.2. Extratos da revisão do PDM | 42 |
| 4. Dinâmicas sócio-territoriais | 51 |
| 4.1. Caracterização Ambiental do concelho | 51 |
| 4.1.1. Caracterização Climática | 51 |
| 4.1.2. Caracterização Geológica | 52 |
| 4.1.3. Caracterização Hidrogeologia | 52 |
| 4.1.4. Caracterização dos Solos | 53 |
| 4.1.5. Caracterização Morfológica | 53 |
| 4.1.6. Caracterização Hidrográfica | 53 |
| 4.1.7. Ocupação do solo | 54 |
| 4.2. Caracterização socioeconómica | 56 |

| | | |
|----------|---|-----|
| 4.3. | Habitação | 69 |
| 4.4. | Património Cultural | 72 |
| 4.5. | Sistema viário | 73 |
| 4.5.1. | Acessibilidades | 75 |
| 4.5.1.1. | Influência Direta | 76 |
| 4.5.1.2. | Envolvente | 76 |
| 4.5.2. | Rede Viária | 78 |
| 5. | A oportunidade de uma nova centralidade Económica | 80 |
| 5.1. | As Áreas Logísticas, Empresariais, e Industriais | 80 |
| 5.1.1. | Porto Seco de Salvaterra do Minho (Espanha) | 81 |
| 5.1.2. | Parque Empresarial de Valença (Gandra) | 81 |
| 5.1.3. | Zona Industrial de S. Pedro da Torre | 84 |
| 6. | Os compromissos | 86 |
| 7. | As condicionantes | 88 |
| 7.1. | Reserva Ecológica Nacional | 88 |
| 7.2. | Reserva Agrícola Nacional | 90 |
| 7.3. | Áreas Ardidas | 92 |
| 7.4. | Risco de Incêndio | 94 |
| 7.5. | Outras Condicionantes | 96 |
| 8. | A proposta de Zonamento | 98 |
| 8.1. | Objetivos basilares | 98 |
| 8.2. | O Modelo de Desenvolvimento Territorial Proposto | 103 |
| 8.2.1. | Unidades Territoriais | 103 |
| 8.2.1.1. | Território de Corguinhas | 109 |
| 8.2.1.2. | Território de Alto da Força | 110 |
| 8.2.1.3. | Território da Ribeira da Pedreira | 112 |
| 8.2.1.4. | Território de S. Pedro da Torre | 114 |
| 8.3. | Acessos Locais a Criar /Qualificar | 115 |
| 8.4. | Rede de Infraestruturas | 117 |
| 8.5. | Estrutura do zonamento | 120 |
| 8.5.1. | Solo Rural | 121 |
| 8.5.2. | Solo Urbano | 122 |
| 9. | Estrutura Ecológica | 125 |
| 9.1. | Números do zonamento | 130 |
| 9.2. | Zonamento Acústico | 132 |

| | | |
|-------|--|-----|
| 10. | A reclassificação dos solos | 135 |
| 11. | Articulação com os valores ambientais | 136 |
| 11.1. | Oportunidades e garantias de articulação | 140 |
| 11.2. | Rede Natura 2000. A importância da proteção e valorização dos sistemas ribeirinhos | 141 |
| 11.3. | Medidas de Planeamento na requalificação da proposta | 142 |

1. Introdução

O presente relatório constitui a fundamentação técnica para a proposta de Plano de Urbanização da Área Empresarial de Valença (PUAEV), traduzido graficamente na planta de zonamento e planta de condicionantes.

O PUAEV visa cumprir a execução da plataforma logística transfronteiriça de Valença, parte integrante do Plano Portugal Logístico promovido e apresentado pelo Governo em Maio 2006, como contributo ao reforço da competitividade económica e do papel de Portugal como plataforma logística no espaço europeu e mundial, no qual o Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território (PNPOT), como instrumento de desenvolvimento territorial com precedência aos restantes Instrumentos de Gestão Territorial (IGT) veio reforçar a importância da discussão da localização das plataformas logísticas, setores de atividade a que se destinam e requisitos funcionais.

O Governo considerou a Plataforma Logística de Valença elemento estruturante para a região norte, e para a qual definiu como objetivos estratégicos: servir de ligação à região norte e ao sul da Galiza; alargar o *hinterland* do porto de Leixões e do porto de Viana do Castelo a toda a região nordeste da Península Ibérica; dinamizar a atividade económica do Minho, através da captação de investimento português e galego e da dinamização da indústria local, facilitando a distribuição da sua produção, e reordenar plataformas e tráfegos da região, através do potenciamento do modo ferroviário.

Neste sentido, e sendo a Plataforma Logística de Valença elemento estruturante para a região norte, a mesma foi compreendida nas opções estratégicas do Plano Diretor Municipal (PDM) de Valença, encontrando-se na Planta de Ordenamento classificada/designada por Plataforma Logística, na categoria de solo de urbanização programada, com objetivo de dinamizar a capacidade logística regional no intercâmbio norte de Portugal - região da Galiza, impulsionando a economia regional e a captação de fluxos e investimentos industriais bem como o estender ao país vizinho os atuais *hinterlands* portuários.

A Plataforma Logística, por superior determinação do Governo e consenso entre o Município de Valença, a Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Norte (CCDRN) e a Rede Ferroviária Nacional (REFER), encontra-se definida em *‘duas áreas logísticas, a A1 a Norte da zona industrial de Gandra, com 57ha e que constituirá a 1.ª fase e a A2, a Sul, com 78ha e que será a área de expansão.’* (ofício remetido pelo MOPTC à CM de Valença a 27 de março de 2008).

Tendo sido assinado em julho de 2009 o acordo entre a secretária de estado dos transportes, Dra. Ana Paula Vitorino, e a empresa promotora, 'Conceito Original, Unipessoal Lda.', dando início à concretização do processo da Plataforma Logística de Valença.

Assim, em 2011 veio o PUAEV fundamentar os termos de referência e instruir a organização, em termos de implantação territorial, da atividade logística, propondo-se o Plano criar o contexto adequado em matéria do ordenamento do território que a intervenção assim exige.

1.1. Oportunidades para implementação do PU

Como referido no ponto anterior o PUAEV constitui-se pelo Plano que procura estruturar e programar a ocupação das funções empresariais e de infraestruturas da Plataforma Logística de Valença, sendo que esta última tem vindo a ser articulada entre o Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações (MOPTC), CCDRN, REFER e Município de Valença.

Após consenso entre as entidades, Município de Valença, CCDRN e REFER, da alteração da localização inicial da Plataforma Logística, confirmado, como já referido, a 27 Março de 2008 pelo MOPTC, foi, em Julho de 2009, assinado, como igualmente já referido, o acordo entre a secretária de estado dos transportes, Dra. Ana Paula Vitorino e a empresa promotora, 'Conceito Original, Unipessoal Lda.', entidade responsável pela construção, gestão e exploração da Plataforma Logística Multimodal de Valença, para a qual já possui parte da posse dos terrenos afetos, a fim de desenvolver as ações necessárias para viabilizar o projeto da Plataforma Logística.

Em simultâneo, na data da assinatura do acordo, são ainda assumidos os compromissos entre o Estado e a Câmara Municipal de Valença, que face ao estado avançado dos trabalhos da revisão do PDM, publicado em Diário da Republica, 2ª serie-nº117, 18 Junho de 2010, através do aviso n.º 12235/2010, e à inexistência de programa de ação/execução totalmente definido para a instalação da Plataforma Logística, se achou por bem o PDM salvaguardar em regulamento a possibilidade dessas áreas virem a ser urbanizadas.

Neste âmbito optou a Câmara Municipal de Valença, em reunião de câmara a 21 de Julho de 2010, nos termos do artigo 74.º do Regime Jurídico dos Instrumentos de Gestão Territorial (RJIGT), por avançar para o Plano de Urbanização para a área da Plataforma Logística, dando início à elaboração do PUAEV, aprovando os termos de referência do Plano que fundamentam a sua oportunidade e fixam os respetivos objetivos.

Da mesma forma a Câmara Municipal de Valença deliberou em reunião ordinária a 02 de Fevereiro de 2011, nos termos do disposto no n.º 5 do artigo 6.º-A, conjugado com a alínea b) do n.º 4 do artigo 148.º e n.º 2 do artigo 149.º do RJIGT, proceder à divulgação pública da proposta de Contrato

para Planeamento, para a realização do PUAEV, onde foram apresentados os fundamentos justificativos, sendo posteriormente a decisão de elaboração da proposta do PUAEV de Valença publicitada em Diário da República, através do Aviso n.º 6217/2011 (D.R., Série II, n.º 44 de 2011-03-03), e divulgado na comunicação social e na página de internet do Município. No entanto, no período de participação pública, não foi apresentada qualquer participação.

Em termos de **objetivos gerais** este plano pretende:

- Ser um instrumento com orientações globais e orientadoras da estratégia da área do plano, servindo de suporte à gestão deste, tendo em vista os novos desafios que se preconizam para o local, dos quais se destacam as infra- estruturas viárias, logísticas e industriais;
- Estabelecer regras sobre o ordenamento estruturando classes e usos, com o “desenho” da implantação das infraestruturas, dos espaços de utilização coletiva, da forma e tipologia de edificação, da integração na paisagem, da localização e inserção urbanística dos equipamentos e, demais organização espacial das atividades de interesse geral;
- Dotar o território de maior dinamismo e atratividade;
- Assegurar uma boa integração, numa estrutura urbana que se pretende qualificada.

Como **objetivos específicos**, apontam-se:

- Estruturar as funções empresariais e de infraestruturas da futura Plataforma Logística de Valença, da futura Linha de Alta Velocidade e suas estações, bem como, dar coesão da Zona Industrial de Valença, com possíveis expansões e sua zona envolvente;
- Ordenar a área do plano, através do estabelecimento de princípios orientadores que no seu conjunto tendem a dar coerência formal, funcional e estética à totalidade do espaço;
- Definir parâmetros e indicadores urbanísticos que reflitam os alinhamentos, as implantações, a modelação do terreno, a distribuição volumétrica, a localização dos equipamentos e das zonas verdes e, a distribuição de funções;
- Criar uma forte relação espacial e funcional entre a zona urbana existente e a área envolvente, tendo em especial atenção as características paisagísticas;
- Garantir a inserção dos princípios orientadores para a inexistência/eliminação de barreiras arquitetónicas.
- Definir, quantificar e localizar as infraestruturas básicas necessárias ao desenvolvimento futuro, garantindo a equidade no acesso a infraestruturas, equipamentos coletivos e serviços de interesse geral;
- Reformular da estrutura viária (municipal, nacional).

A plataforma Logística de Valença ocupa um total de 127,3ha, englobando duas áreas distintas por “*PL Norte*”, com uma área de 58,6ha e “*PL Sul*”, com uma área de 68,7ha.

Em síntese o Plano de Urbanização contextualiza, ordena e regula o que as várias escalas de decisão da governação do país determinaram que se realizasse: A construção da Plataforma Logística de Valença. Mais determinou o local da sua realização pelo que o Plano de Urbanização se elabora em área de determinação superior fornecendo-lhe o limite de trabalho julgado adequado nas suas inter-relações entre urbanísticas, logísticas, empresariais e infraestruturais.

1.2. O carácter absolutamente (GEO) Estratégico de Valença

O concelho de Valença situa-se na Região Norte de Portugal sendo a mais setentrional das sub-regiões portuguesas. Insere-se no distrito de Viana do Castelo e faz fronteira fluvial a Norte-Noroeste com a região espanhola da Galiza, a Sudoeste com Vila Nova de Cerveira, a Sul com Paredes de Coura e a Este com Monção.

A sua posição/localização geoestratégica fez com que Valença se tornasse, a par de Vilar Formoso, numa das principais fronteiras entre Portugal e Espanha e aquela que, por força de uma língua, usos e costumes próximos com a Região da Galiza, mais relações culturais, sociais e económicas desenvolveu (figura abaixo).

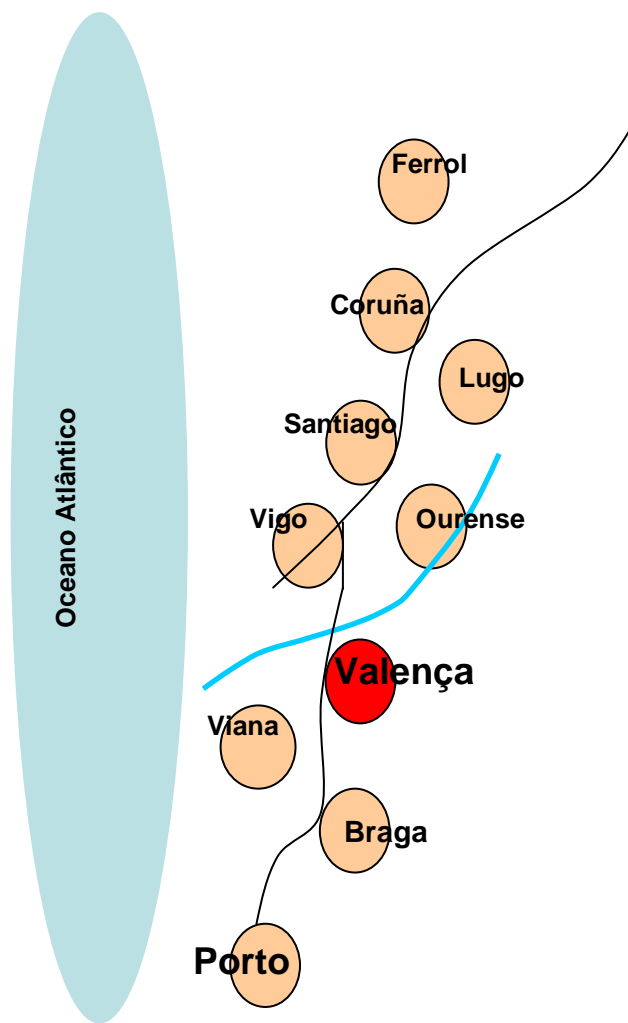


Figura 1: Região de elevado Potencial de Desenvolvimento.

Fonte: PDM em vigor, Aviso n.º 12235/2010.

Tal como reconhecido pelo PDM Valença assume hoje um carácter absolutamente central na relação internacional e inter-regional entre o Norte de Portugal e a Galiza. Com efeito Valença na Rede de Cidades e Vilas do Norte Atlântico revela a condição periférica relativamente à área central Sul (Porto - Braga - Viana) da mesma forma que revela o seu carácter periférico em relação à área central Norte (Vigo - Corunha - Santiago). Mas é, justamente, esta dupla condição periférica que lhe confere uma centralidade única enquanto elemento de charneira sócio - económica e cultural (figura abaixo).

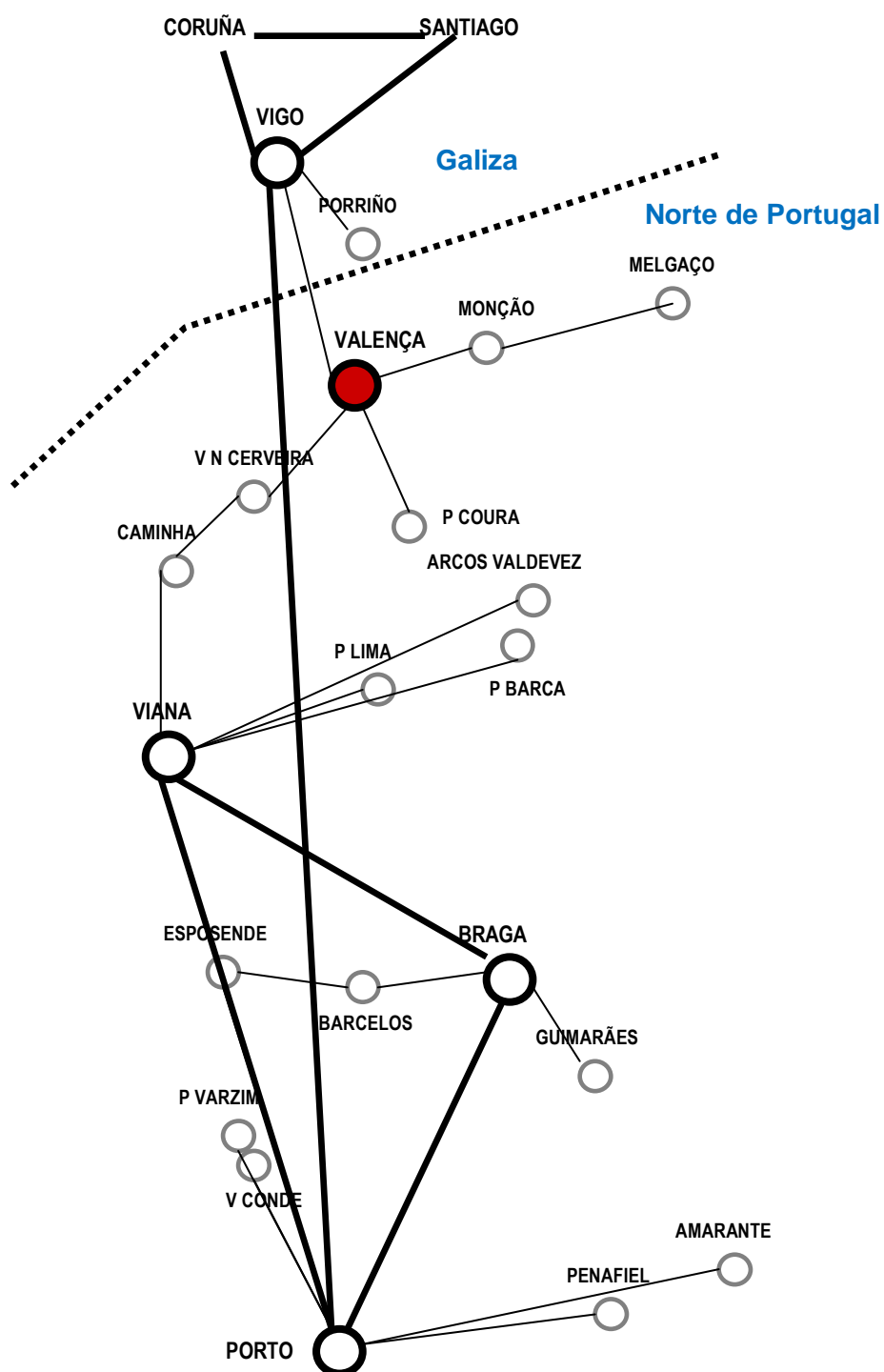


Figura 2: Rede das Cidades e Vilas do Norte Atlântico

Fonte: PDM em vigor, Aviso n.º 12235/2010.

A visão estratégica de união da Galiza e o Norte de Portugal para promoção do desenvolvimento económico e sustentável destas duas regiões ibéricas vem desde alguns séculos atrás, como é exemplo o acordo celebrado em 1879 entre o Governo Português e o Governo Espanhol para a construção da ponte que atravessava o Rio Minho e que ligava Valença a Tui.

Mantendo as históricas relações socioeconómicas desta Euro-região e cumprindo os objetivos traçados pela União Europeia para as regiões, Valença assume um papel de rótula no inter-relacionamento entre estas duas regiões ibéricas.

A área de intervenção do PUAEV localiza-se nas freguesias de Gandra, Cerdal e em menor escala Arão e S. Pedro da Torre, junto ao IP1 e IP1/A3 (Autoestrada Porto-Valença) e EN13 (a oeste) e EN201 (a sul), conforme se verifica na figura abaixo.

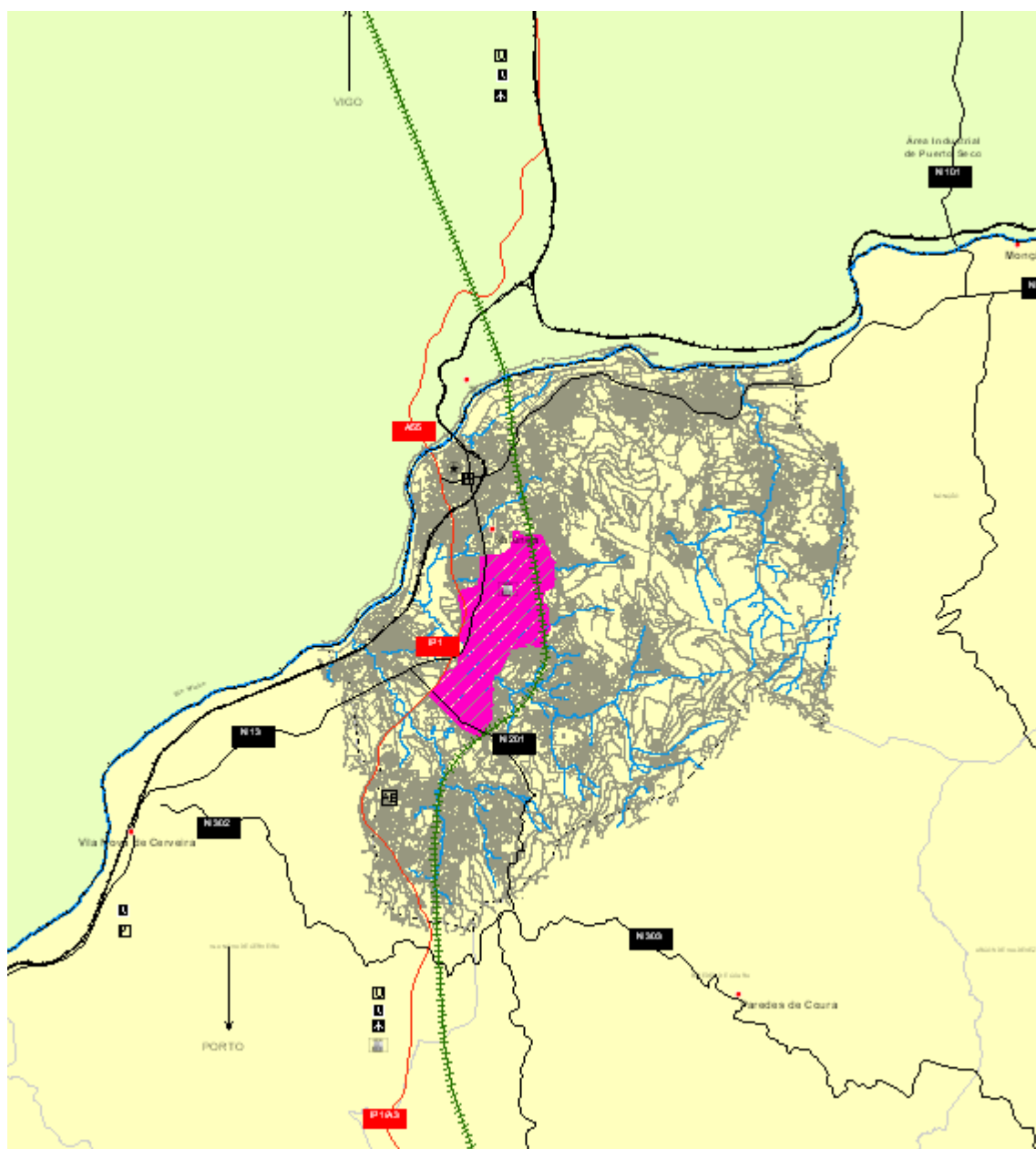


Figura 3: Enquadramento da área de intervenção do PUAEV, abril 2014.

1.3. Enquadramento histórico processual

Como referido anteriormente o Governo apresentou e lançou, em maio de 2006, o plano estratégico para o setor da logística, designado por “Portugal Logístico”. Juntamente com este plano foi concebido a Rede Nacional das Plataformas Logísticas, planeada para funcionar de forma articulada e integrada.

A Rede Nacional de Plataformas Logísticas é constituída por doze Plataformas, complementadas com dois Centros de Carga Aérea no Porto e em Lisboa.

As Plataformas estão estrategicamente localizadas relativamente aos principais pólos de consumo e produção, às fronteiras nacionais (marítimas e terrestres) e às infraestruturas e redes de transporte portuárias e ferroviárias, convencional e de alta velocidade.

As Plataformas foram classificadas em quatro categorias distintas:

- Duas plataformas urbanas nacionais, na Maia/Trofa e no Poceirão;
- Cinco plataformas portuárias, na proximidade dos portos nacionais – Leixões, Aveiro, Figueira da Foz, Lisboa e Sines;
- Quatro plataformas transfronteiriças – Valença, Chaves, Guarda e Elvas/Caia; e
- Uma plataforma regional em Tunes.

Para Valença estava previsto a construção de uma plataforma logística de 48ha entre o IP1 e a EN13 (figura abaixo). No entanto, esta área apresentava conflitos com o uso do solo (REN e Rede Natura) face ao seu elevado valor ambiental, bem como com problemas de orografia que tornavam extremamente dispendiosas as acessibilidades ferroviárias.

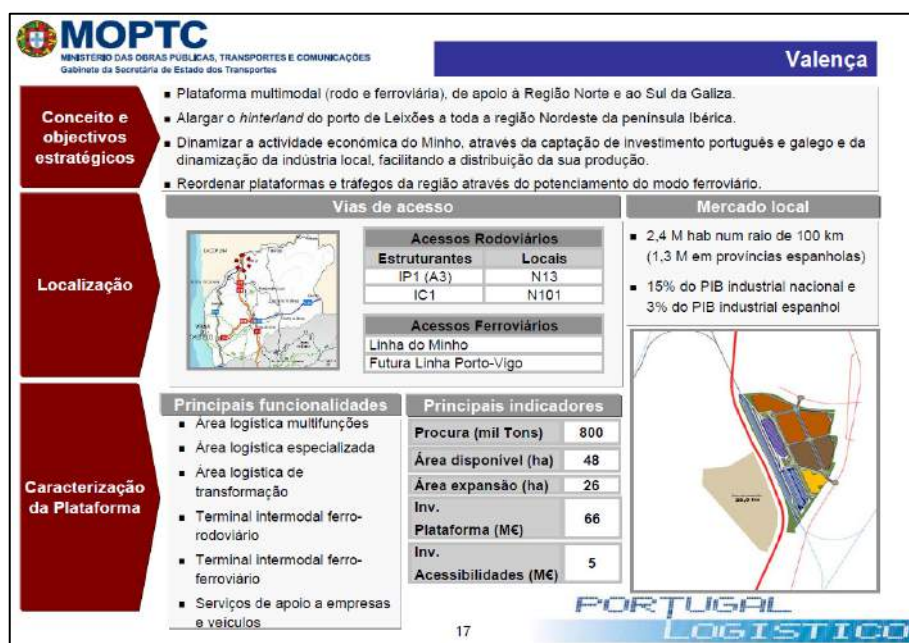


Figura 4: Plataforma Logística prevista para Valença, na apresentação do Plano “Portugal Logístico, maio 2006.

Fonte: MOPTC - Apresentação “Portugal Logístico”, Porto, maio de 2006.

Nesse sentido, despoletou-se uma série de estudos e reuniões de concertação entre a Câmara Municipal de Valença e a CCDR-N para a redefinição da área da plataforma logística no Concelho. Os estudos iniciais identificaram (tal como ilustrado na figura seguinte) o tipo de infraestrutura necessária apontando assim quatro áreas distintas na parte Sul do concelho, na freguesia de Cerdal, Fontoura, S. Pedro da Torre, S. Julião e Silva.

No qual o projeto se dividia em quatro fases de arranque: as três primeiras fases com cerca de 100ha e uma última com um pouco mais, cerca de 140ha.

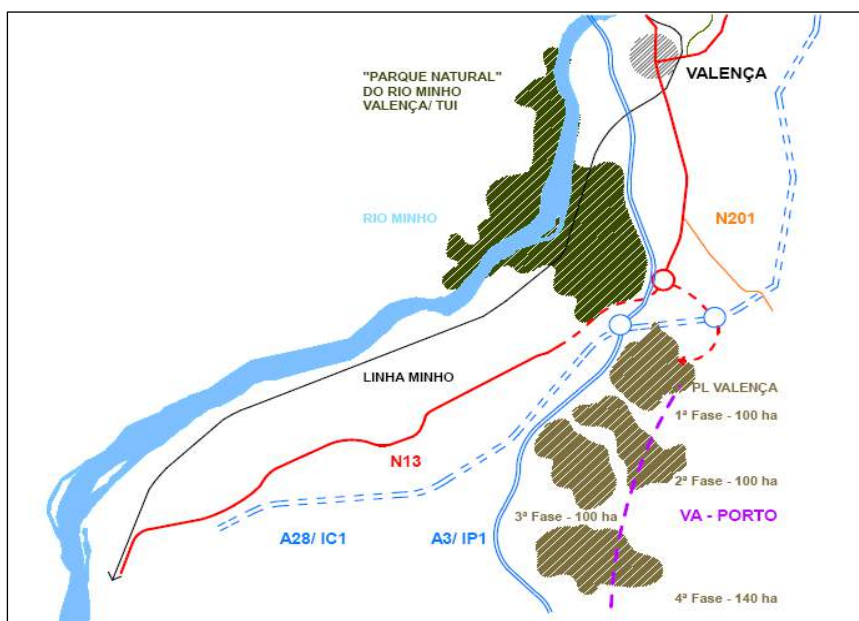


Figura 5: Resenha gráfica do projeto de localização da Plataforma Logística de Valença, outubro de 2007.

Fonte: Câmara Municipal de Valença, outubro de 2007.

A 27 de março de 2008 o chefe de Gabinete da Secretária de Estado dos Transportes (MOPTC) remeteu em ofício dirigido ao Exmo. Senhor Presidente da Câmara Municipal de Valença a confirmação da alteração da localização da Plataforma Logística, que tinha sido realizada por consenso entre o Município de Valença, CCDR-N e a Rede Ferroviária Nacional (REFER).

“Assim, conforme mapa anexo, foram definidas duas áreas logísticas: a A1 a Norte da zona industrial de Gandra, com 57ha e que constituirá a 1.ª fase e a A2, a Sul, com 78ha e que será a área de expansão.” (ofício remetido pelo MOPTC à CM de Valença a 27 de março de 2008).

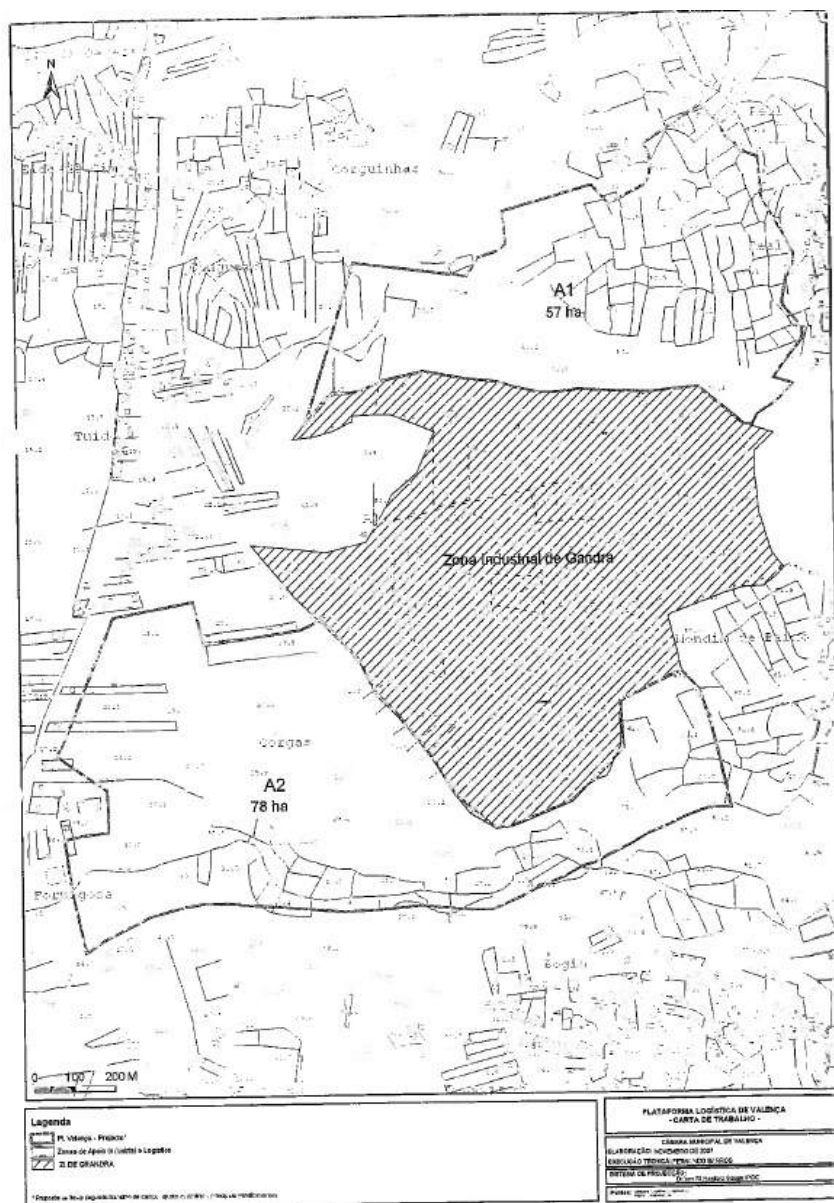


Figura 6: Proposta de limite da Plataforma Logística de Valença, enviado em ofício ao MOPTC, novembro de 2007.
Fonte: Anexo do ofício remetido pelo MOPTC à CM de Valença a 27 de março de 2008.

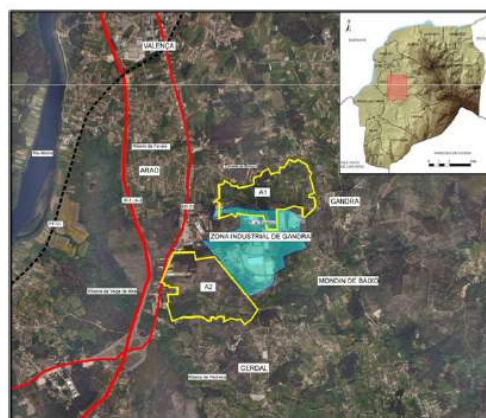
A 20 de julho de 2009 a Secretária de Estado dos Transportes Ana Paula Vitorino assinou o acordo com a empresa promotora – Conceito Original, Unipessoal Lda., dando início à concretização do processo da Plataforma Logística de Valença. Neste acordo o promotor comprometeu-se a construir, a assegurar a gestão e a explorar a plataforma logística multimodal de Valença do Minho, com uma área total de aproximadamente 135ha (A1 com cerca de 57ha e a A2 com cerca de 78ha).



II. Plataforma Logística de Valença

Localização

| Acessos Rodoviários | |
|---|--------|
| Estruturantes | Locais |
| IP1 (A3) | N13 |
| IC1 | N101 |
| Acessos Ferroviários | |
| Ligação à linha do Minho (rede convencional) | |
| Futura Linha Alta-Velocidade Porto-Vigo | |
| Mercado Local | |
| 2,4 M hab num raio de 100 km (1,3 M na Galiza) | |
| 15% do PIB industrial nacional e 3% do Espanhol | |



© WAY2B
20 de Julho de 2009

MOPTC

PORTUGAL

WAY2B

ConceitoOriginal, Lda

Figura 7: Apresentação da Plataforma Logística de Valença, pela empresa promotora do projeto - Conceito Original.

Fonte: Way2b – Apresentação da Plataforma Logística de Valença, 20 de julho de 2009.

2. Contexto do Desenvolvimento

Consequência do desenvolvimento e de dinâmicas associadas a processos de modernização, inovação e novas tecnologias de informação e comunicação, as mudanças ocorrem a um ritmo muito acelerado exigindo a adoção de modelos de gestão e intervenção que promovam e potenciem essas transformações, sejam a nível territorial, económico, social e ambiental, constituindo este hoje o principal desafio dos instrumentos de planeamento.

Este quadro é reforçado pela Estratégia Nacional de Desenvolvimento Sustentável (ENDS) que sendo um instrumento de orientação estratégica, para o horizonte de 2015, visa nortear o processo de desenvolvimento do País, numa perspetiva de sustentabilidade, em articulação coerente com os demais instrumentos, planos e programas de ação em vigor ou em preparação, incluindo os que se referem à aplicação dos fundos comunitários no período de programação até 2013.

O Quadro de Referência Estratégica Nacional (QREN) revelou-se indispensável para a prossecução dos desígnios estratégicos traçados para o desenvolvimento económico, social e territorial de Portugal, a sua concretização é assegurada com o apoio dos Fundos Estruturais, pelo Fundo de Coesão e pelos Programas Operacionais, no período de 2007 – 2013, de três grandes Agendas Operacionais Temáticas, que incidem sobre três domínios essenciais de intervenção, o potencial humano, os fatores de competitividade da economia e valorização do território.

Estas opções estratégicas estão vertidas para Portugal através do PNPOT, que constituindo o instrumento de planeamento e desenvolvimento territorial de natureza estratégica, estabelece as grandes opções com relevância para a organização do território nacional, assumindo como uma das premissas dar relevância às políticas de ordenamento do território que apontem para a criação de um espaço sustentável e bem ordenado, uma economia competitiva, integrada e aberta, um território equitativo em termos de desenvolvimento e bem-estar e uma sociedade criativa e com sentido de cidadania. O PNPOT serve ainda de quadro de referência nacional para a implementação de um conjunto de estratégias e planos sectoriais associados, devendo orientar os modelos territoriais que vierem a ser definidos no âmbito regional, sub-regional e local, segundo a seguinte hierarquia:

- Planos sectoriais
- Planos especiais de Ordenamento do Território
- Planos Regionais de Ordenamento do Território
- Planos Intermunicipais de Ordenamento do Território
- Planos Municipais de Ordenamento do Território
 - Plano Diretores Municipais
 - Planos de Urbanização
 - Planos de Pormenor
- Programas de Ação Territorial

Neste seguimento, transcrevem-se sumariamente as orientações estratégicas | opções de desenvolvimento dos Instrumentos de Gestão Territorial de hierarquia superior na área abrangida pelo PUAEV.

O Plano Portugal Logístico representa um documento de orientação estratégica para o sistema logístico nacional, que para além da melhoria da eficiência desse sistema visa também a melhoria das cadeias de transporte, reforçando assim a intermodalidade e a utilização racional dos vários modos, bem como a integração das redes de transporte internacionais, aumentando com isso o seu nível de competitividade. O grande objetivo deste plano é “transformar Portugal numa Plataforma Atlântica de entrada de movimentos internacionais no mercado ibérico e europeu”.

O projeto da Rede Ferroviária de Alta Velocidade também constituiu um empreendimento público que representou um compromisso territorial, nomeadamente na definição do canal e respetiva salvaguarda. O objetivo de reformulação do setor ferroviário, enquanto meio privilegiado de reforço do aumento da produtividade e competitividade do tecido empresarial instalado em Portugal e de satisfação das necessidades de mobilidade das populações, mantêm-se valido embora atualmente em processo de reformulação. Tal foi expressamente reconhecido pela Lei n.º 52/2005, de 31 de agosto, que aprovou as Grandes Opções do Plano

para 2005 - 2009, e definiu entre os eixos de intervenção centrais à prossecução de uma estratégia de desenvolvimento sustentável.

O Plano Rodoviário Nacional - PRN é um plano sectorial que foi aprovado através do Decreto – Lei n.º 228/98, de 17 de julho, com as alterações introduzidas pela Lei n.º 98/99 de 26 de julho, pela Declaração de retificação n.º 19-D/98 e pelo Decreto – Lei N.º 182/2003 de 16 de agosto, define a rede rodoviária nacional do continente, que desempenha funções do interesse nacional ou internacional.

O PRN 2000 define uma hierarquia viária para rodoviária nacional, considerando que esta é constituída por:

- Rede Fundamental, que integra a rede de itinerários principais, os quais são as “vias com maior interesse nacional;
- Rede Nacional Complementar, constituída pela rede de Itinerários Complementares e pelas Estradas Nacionais consideradas no diploma de aprovação deste plano;
- Estradas Regionais, que são as “comunicações públicas com interesse supramunicipal e complementar à rede rodoviária nacional”.

É pois o momento em que o território, políticas e estratégias de intervenção municipal exigem uma reflexão global e enquadramento nas estratégias nacionais e regionais, respondendo a processos de globalização económico-sociais crescentes, em que a competição entre empresas, grupos económicos, territórios e cidades, assentes num mercado cada vez mais exigente e abrangente, ganha nova dimensão, ficando o seu posicionamento competitivo dependente da capacidade de afirmação de potenciais suficientemente representativos nos planos nacional e internacional.

É neste contexto que importa enquadrar e identificar a oportunidade e o palco de desenvolvimento da elaboração deste PUAEV, determinada, pela posição geoestratégica da área de intervenção, assente junto ao nó do IP1/A3 e da EN13 e próxima da linha de caminho-de-ferro do Minho (Porto – Valença -Vigo) junto ao limite Nascente da Plataforma.

2.1. Estratégia Internacional / Nacional

2.1.1. InterReg III A

O INTERREG III é um programa de **Iniciativa Comunitária** da CE, financiado pelo FEDER (Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional) para o período 2000-2006. As orientações foram aprovadas pela Comissão em 28 de abril 2000 (C 143 de 23 de maio 2000).

Nos princípios de aplicação do INTERREG III destacam-se:

- Implementação de estratégias **conjuntas** transfronteiriças transnacionais e programas de desenvolvimento;
- Aprofundamento de **parcerias** entre diferentes níveis da administração com os agentes económico-sociais relevantes;
- Efetiva **coordenação entre o INTERREG III e os instrumentos de política externa da UE** especialmente tendo em vista o alargamento: programas PHARE, TACIS, MEDA, EDF, ISPA, SAFARD e CARDS.

O INTERREG III fomenta a **Cooperação Transfronteiriça (vertente A)**, Transnacional (vertente B) e Inter-Regional (vertente C).

A Vertente A do Programa de Iniciativa Comunitária (PIC) INTERREG III visa a promoção do desenvolvimento harmonioso e equilibrado dos territórios de fronteira, e tem ao seu dispor um vasto leque de instrumentos para reposicionar as economias periféricas do espaço transfronteiriço, no seio dos Estados-Membros da União Europeia.

Para a persecução dos objetivos do PIC INTERREG III A – Portugal - Espanha, foram definidos quatro grandes Eixos Prioritários de intervenção, que são:

- Prioridade 1 - Dotação de Infraestruturas, ordenamento e desenvolvimento rural do espaço transfronteiriço
- Prioridade 2 - Valorização, promoção e conservação do meio ambiente e dos recursos patrimoniais e naturais
- Prioridade 3 - Desenvolvimento socioeconómico e promoção da empregabilidade
- Prioridade 4 - Fomento da cooperação e integração social e institucional

O P.I.C. INTERREG III A Portugal - Espanha está organizado em seis subprogramas (figura abaixo), cinco de carácter territorial, que decorrem dos objetivos e estratégias de cooperação transfronteiriça das cinco sub-regiões geográficas que articulam o espaço transfronteiriço, através de uma parceria Inter-Regional de autoridades territoriais e um nacional:

Subprograma 1: Norte de Portugal / Galicia

Subprograma 2: Norte de Portugal / *Castilla y León*

Subprograma 3: Centro de Portugal / *Castilla y León*

Subprograma 4: Centro de Portugal / Alentejo / *Extremadura*

Subprograma 5: Alentejo / Algarve / *Andalucía*

Subprograma 6: Nacional

A Região Norte é abrangida pelos Subprogramas 1 e 2, coordenados pela CCDR-Norte. Os projetos que podem ser apresentados a este PIC devem preencher alguns critérios de admissibilidade: serem projetos conjuntos, o que implica a participação de entidades de ambos

os países; enquadrar-se nos eixos e medidas do Programa; localizar-se em área elegível entre outros.

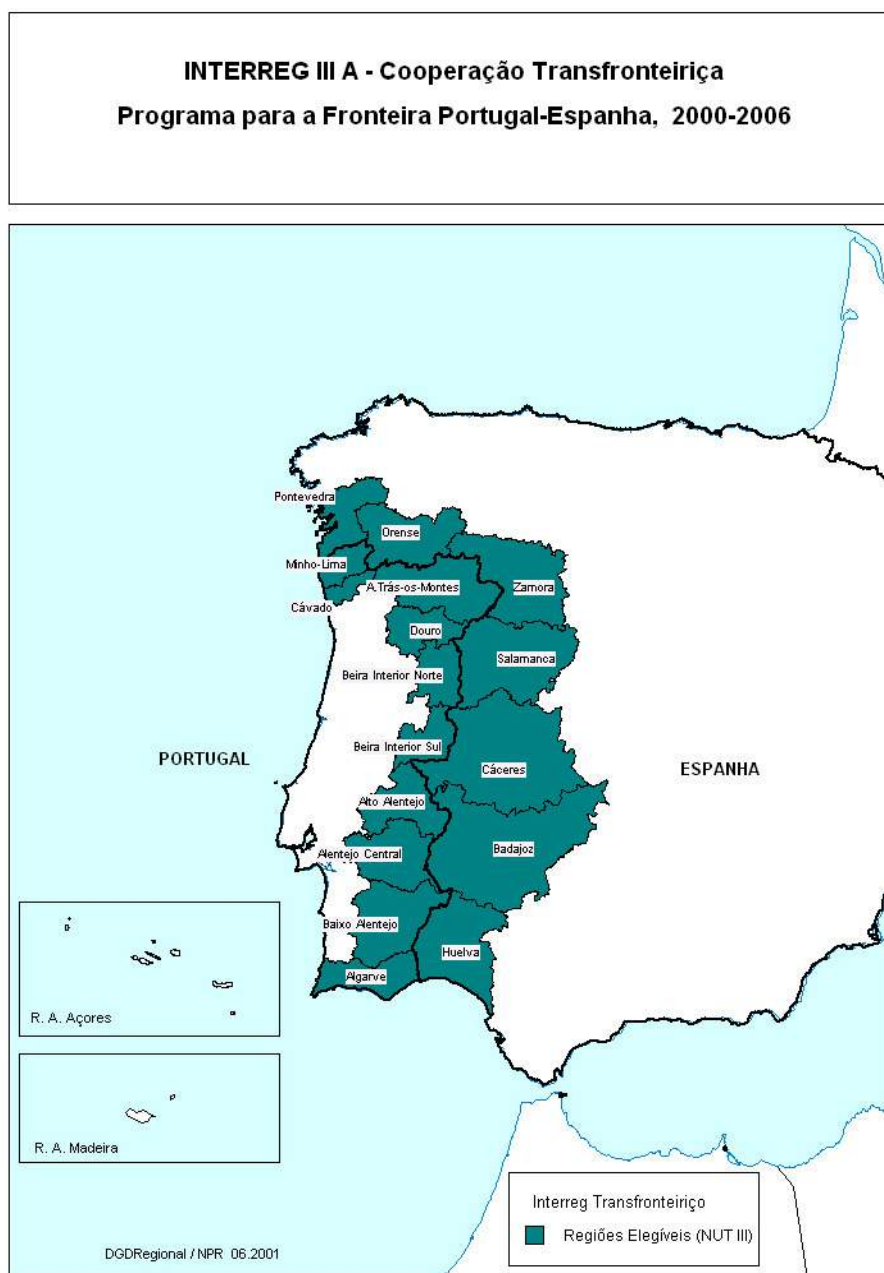


Figura 8: Programa para a Fronteira Portugal – Espanha, 2000 – 2006.

Fonte: <http://www.qca.pt/iniciativas/mapa1.html>

Medida 1.1. Infraestruturas básicas de importância transfronteiriça

Reforçar e qualificar a dotação de Infraestruturas de conexão e de capilarização e de transportes através da construção e/ou melhoria de infraestruturas e equipamentos de transportes.

Medida 1.2. Ordenamento urbano e territorial e zonas costeiras transfronteiriças

Desenvolvimento e qualificação urbana e territorial e desenvolvimento Rural e Costeiro através de:

- Estratégias comuns de ordenamento e compatibilização dos respetivos instrumentos de planeamento
- Reabilitação, revitalização e valorização urbana

Medida 1.3. Desenvolvimento rural transfronteiriço

Promoção do desenvolvimento rural; promoção e valorização dos recursos patrimoniais e turísticos e reforço de dinâmicas culturais; dinamização socioeconómica e inovação tecnológica de suporte ao desenvolvimento económico através de:

- Planeamento e melhoria das estruturas agrárias, incluindo a diversificação das atividades económicas;
- Criação e adaptação de infraestruturas, equipamentos e serviços de apoio ao desenvolvimento rural;
- Criação de infraestruturas, serviços e equipamentos e reabilitação e conservação do património nas aglomerações rurais.

Medida 2.1 Sustentabilidade ambiental, espaços naturais, recursos hídricos e gestão Florestal

Promoção, valorização e preservação de Equipamentos e espaços naturais de uso comum através de:

- Conservação ambiental e restauração de habitats;
- Ações de florestação, restauro e conservação da floresta, bem como prevenção e combate a incêndios e calamidades;
- Recursos hídricos e qualidade da água e do ar;
- Ordenamento cinegético e caça, recursos piscícolas e pesca;
- Construção e melhoria de infraestruturas e equipamentos que visem a qualidade ambiental.

Medida 2.2. Sustentabilidade cultural, património histórico, etnográfico e identidade local

Promoção e valorização dos Recursos patrimoniais e turísticos e reforço de dinâmicas culturais através de:

- Divulgação e sinalização;
- compatibilização e articulação de medidas;
- recuperação e valorização do património edificado e não edificado.

Medida 2.3. Eficiência energética e fontes de energia renováveis

Dinamização socioeconómica e inovação tecnológica de suporte ao desenvolvimento económico através da:

- Gestão energética e fontes energéticas renováveis;
- racionalização do uso de energia, reciclagem e eliminação de resíduos.

Medida 2.4. Valorização turística do património

Promoção e valorização dos recursos patrimoniais e turísticos e reforço de dinâmicas culturais promoção de produtos de excelência

- Edição de materiais, ações de divulgação, informação e sinalização turística;
- criação e identificação de produtos e definição de circuitos turísticos.

Medida 3.1. Promoção e desenvolvimento empresarial e da base produtiva

Dinamização socioeconómica e inovação tecnológica de suporte ao desenvolvimento económico; promoção externa e atração de investimento direto através da:

- Criação de estruturas ou iniciativas para o desenvolvimento da empresarialidade;
- ajudas ao investimento;
- encontros, seminários, colóquios, participação em feiras e ações de divulgação e promoção no exterior;
- ações de promoção de fatores de competitividade nos setores dominantes na estrutura produtiva de ambas as regiões.

Medida 3.2. Desenvolvimento tecnológico, investigação e extensão da sociedade da informação

Cooperação em matéria de investigação e intercâmbio universitário; desenvolvimento da Sociedade de Informação através de:

- Reforço do potencial científico e tecnológico;
- mobilidade/intercâmbio de professores, investigadores, técnicos e alunos e criação de cursos conjuntos;
- ações no âmbito das novas tecnologias e metodologias relacionadas com a informação e o conhecimento.

Medida 3.3. Dinamização socioeconómica local, agro - industrial e serviços

Dinamização socioeconómica e inovação tecnológica de suporte ao desenvolvimento económico; promoção de produtos de excelência através de:

- Controlo de qualidade, certificação e inovação tecnológica;
- encontros, workshops, seminários, colóquios, congressos, participação em feiras, ações de promoção e divulgação desenvolvimento, diversificação e melhoria dos mecanismos de comercialização e das relações comerciais.

Medida 3.4. Educação, formação e empregabilidade

Articulação e fomento do mercado de emprego; Educação e Formação Profissional através de:

- Integração dos diplomados no mercado de emprego;
- cooperação em geral, nas áreas da formação, do ensino e da inserção profissional;
- dotação de equipamentos e instalações educativas e formativas de uso comum.

Medida 4.1. Cooperação e integração social, laboral e institucional

Mobilidade e integração social através de:

- Troca de experiências, encontros, seminários, colóquios;
- integração social de grupos mais frágeis e melhoria das condições de vida em geral.

Medida 4.2. Desenvolvimento conjunto de serviços e equipamentos locais

Desenvolvimento e qualificação urbana e territorial através de serviços e equipamentos coletivos

Medida 4.3. Estruturas institucionais para a cooperação

Dinamização socioeconómica e inovação tecnológica de suporte ao desenvolvimento económico; prospetiva e estratégia; valorização e desenvolvimento de recursos institucionais através de:

- Redes e sistemas de informação;
- criação de novas instituições de cooperação ou apoio a outras já existentes;
- estudos de carácter estratégico e prospetivo;
- criação de novas instituições de cooperação ou apoio a outras já existentes.

Medida de Intervenção 5.1. Despesas de gestão, execução, supervisão e controlo

As despesas com a assistência técnica serão financiadas nos termos do Regulamento 1685/2000 (Regra nº 11) e as medidas 5.1 e 5.2 a seguir apresentadas correspondem, respetivamente, às categorias sujeitas (parágrafo 2.5) e não sujeitas (parágrafo 3) a *plafond*.

Objetivos específicos:

- Apoiar as despesas relacionadas com a preparação, seleção, avaliação, acompanhamento e avaliação interna da intervenção e das operações;
- apoiar as despesas com reuniões de comités ou sub-comités de acompanhamento relacionadas com a execução das intervenções;
- apoiar as despesas relacionadas com auditorias e verificações no terreno das operações;
- apoiar as despesas com remunerações de pessoal, incluindo as contribuições para a segurança social, nos termos definidos no ponto 2.2. da regra 11 do Reg. 1685.

Medida de Intervenção 5.2. Despesas com estudos, seminários, ações de informação e avaliações externas

Objetivos específicos:

- Incrementar a qualidade dos sistemas de informação de base territorial transfronteiriça, nomeadamente concebendo e alimentando dispositivos de produção de informação estatística conjunta destinada ao acompanhamento e avaliação do PIC;

- Apoiar a promoção, divulgação, publicidade e informação do programa;
- Apoiar a constituição e o funcionamento de grupos de trabalho temáticos, que funcionarão sob a orientação do Comité de Acompanhamento, com vista a proporcionar instrumentos de apoio à tomada de decisão pelas estruturas comuns;
- Apoiar ações específicas de formação e aperfeiçoamento que se venham a revelar necessárias para o corpo técnico das estruturas comuns de cooperação, por forma a garantir a maior eficácia no desempenho das suas funções
- Apoiar a realização de avaliações independentes incidindo sobre o programa ou sobre as operações.

2.1.2. Estratégia Nacional de Desenvolvimento Sustentável 2015

A Estratégia Nacional de Desenvolvimento Sustentável 2015 foi concebida como uma arquitetura de integração e projeção no horizonte de 2015 dos diversos instrumentos de planeamento estratégico do Governo, em particular do Programa Nacional de Ação de Crescimento e Emprego (PNACE), do Plano Tecnológico (PT), do PNPOT e das estratégias e medidas sectoriais que os integram.

São sete os Objetivos consignados na ENDS 2015:

1º Objetivo - Sociedade do Conhecimento

2º Objetivo - Crescimento, Competitividade e Eficiência Energética

3º Objetivo - Ambiente e Património Natural

4º Objetivo - Equidade e Coesão Social

5º Objetivo - Valorização do Território e conectividade Internacional

6º Objetivo - Participação Ativa na Cooperação Internacional

7º Objetivo - Administração Pública Eficiente.

No quinto objetivo do relatório da ENDS – Valorização do Território e conectividade Internacional, tem nomeadamente os seguintes vetores estratégicos (tabela 1):

- *A melhoria das acessibilidades rodoviárias, ferroviárias e de comunicação a Espanha, em particular às suas regiões mais dinâmicas.*
- *A construção de rede de plataformas logísticas para o transporte e distribuição internacional e doméstico de mercadorias.*

| Prioridades Estratégicas | Vetores Estratégicos |
|---|---|
| 5.1. Melhor conectividade internacional do país | <ol style="list-style-type: none"> 1. Constituição de uma plataforma aeroportuária e portuária de valia europeia e conectividade global. 2. Integração dos portos portugueses na rede europeia de auto estradas do mar. 3. Melhoria das acessibilidades rodoviárias, ferroviárias e de comunicações a Espanha, em particular às suas regiões mais dinâmicas. 4. Construção de uma rede de plataformas logísticas para o transporte e distribuição internacional e doméstico de mercadorias. |
| 5.2 Acessibilidades que contribuam para a coesão territorial e para um modelo territorial mais policêntrico | <ol style="list-style-type: none"> 1. Estruturação do eixo norte-sul na vertente ferroviária em condições de competitividade e em complementariedade com outros meios de transporte. 2. Acessibilidades regionais estruturantes da consolidação de um modelo territorial mais policêntrico. |
| 5.3. Cidades atrativas, acessíveis e sustentáveis | <ol style="list-style-type: none"> 1. Incentivos ao desenvolvimento de cidades sustentáveis, e qualificadas e com memória. 2. Parcerias entre cidades para atratividade e diferenciação. 3. Condições regulamentares e financeiras favoráveis a um urbanismo com acessibilidades e mobilidade sustentáveis. 4. Melhor integração cidades - região. |
| 5.4. Apoios reforçados a regiões com mais graves défices de desenvolvimento | <ol style="list-style-type: none"> 1. Programas integrados de incentivos para regiões com graves problemas de reconversão face aos desafios da globalização e da reestruturação produtiva. 2. Implementação de uma estratégia de desenvolvimento rural. |

Tabela 1 - Tendo em conta estas orientações consideraram-se como Prioridades e Vetores Estratégicos.

Fonte: ENDS 2015 – Parte I Estratégia, dezembro de 2006.

No vetor “Melhoria das Acessibilidades Rodoviárias, Ferroviárias e de Comunicações a Espanha, em particular às suas Regiões Mais Dinâmicas” incluem como meta:

- (...) a Rede de Alta Velocidade portuguesa deverá entrosar com a rede homóloga em Espanha, providenciando outras ligações entre as principais cidades dos dois países.

No vetor “Construção de uma Rede de Plataformas Logísticas para o Transporte e Distribuição Internacional e Doméstico de Mercadorias” inclui-se:

- No quadro de um Plano Nacional de Ordenamento Logístico, construir-se-á um sistema de grandes plataformas logísticas nas Áreas Metropolitanas de Lisboa, do Porto e em Sines, que facilitem o transporte e distribuição de mercadorias transportadas por via marítima, ferroviária e rodoviária, com reforço da intermodalidade e da atratividade da sua envolvente para a instalação de novas atividades económicas.
- Desenvolvimento da rede de terminais rodo ferroviários regionais que providenciem a cobertura do território, privilegiando os pólos geradores de tráfego e visando o reforço da intermodalidade.

Como é possível verificar, um dos vetores estratégicos definidos na Estratégia Nacional para o Desenvolvimento Sustentável, é precisamente a melhoria/construção de acessibilidades rodoviárias de comunicação a Espanha e resto da Europa, assim como uma rede de plataformas logísticas para distribuição de mercadorias. É neste âmbito que surgem as propostas de passagem do TGV, a construção de uma variante entre o nó da A3 em Valença e o concelho de Monção e a construção de uma plataforma logística no concelho de Valença, devido à sua posição geo – estratégica.

2.1.3. QREN - Programa Operacional Regional do Norte (2007-2013)

Assim como na ENDS o Programa Operacional Regional do Norte (2007-2013) estabelece como uma janela de oportunidade para a Região, a construção de equipamentos e infraestruturas de conexão do Norte de Portugal com as redes transnacionais de transportes, nomeadamente à região da Galiza, por via intermodalidade e pela consolidação da rede de plataformas logísticas e daí ser oportuno os projetos que estão previstos para o concelho de Valença e que se encontram vertidos no PUAEV.

«O Norte de Portugal constitui a região portuguesa de economia mais aberta ao exterior, característica que não pode deixar de constituir um elemento decisivo na definição das prioridades nacionais de investimento em redes, equipamentos e sistemas de transportes de ligação às regiões vizinhas e ao Centro da Europa. Em concreto, é essencial o reforço dos equipamentos e infraestruturas de conexão do Norte de Portugal com as redes transnacionais de transportes, para os diferentes tipos de ligações (rodoviárias, ferroviárias, marítimas e aéreas), por via da intermodalidade e pela consolidação da rede de plataformas logísticas.»

(...)

«Assim, o desenvolvimento do sistema logístico regional constitui um fator decisivo para a competitividade do tecido económico, consolidando a Região do Norte e o Grande Porto como um nó no Noroeste Peninsular capaz de alargar o seu hinterland à Galiza e a Castela-Leão.» (pág. 29 e 30 PO Regional Norte).

2.1.4. Plano Nacional da Política de Ordenamento do Território.

Neste subcapítulo são transcritos as principais referências de enquadramento estratégico e desafios para o desenvolvimento de áreas com grandes potencialidades de desenvolvimento económico para Portugal que o PNPOT estabelece.

No plano de ação do PNPOT (figura abaixo) o reforço da competitividade territorial de Portugal e a sua integração nos espaços, ibérico, europeu, atlântico e global e a promoção do

desenvolvimento policêntrico dos territórios e reforço das infraestruturas de suporte à integração e à coesão territoriais, são dois dos objetivos estratégicos traçados para Portugal e que devem ser vertidos para o concelho de Valença.

Para reforçar a competitividade territorial de Portugal e a sua integração nos espaços ibéricos, europeu, atlântico e global é referenciado como objetivo específico o melhoramento dos sistemas e infraestruturas de suporte à conectividade internacional de Portugal no quadro ibérico, europeu, atlântico e global, para isso entre outras são apontadas as seguintes medidas prioritárias:

- Concluir o Plano Diretor da Rede Ferroviária Nacional, articulando as soluções de alta velocidade nas deslocações internacionais e no eixo Lisboa – Porto - Vigo com a concretização de um plano para a rede convencional;
- Promover a integração da rede ferroviária do território continental nas redes ibérica e europeia de passageiros e mercadorias, garantindo a possibilidade de transferência modal da rodovia para a ferrovia;
- Promover ações dirigidas aos principais setores industriais com capacidade e potencial exportador, suscitando ganhos de competitividade nas cadeias logísticas através da introdução de novas tecnologias;
- Promover a execução, no quadro do atual Plano Rodoviário Nacional - PRN do território continental, das vias que asseguram as ligações entre Portugal e Espanha.

Para a promoção do desenvolvimento policêntrico dos territórios e reforço das infraestruturas de suporte à integração e à coesão territoriais, o objetivo específico que destacamos é o que refere a importância de estruturar e desenvolver as redes de infraestruturas de suporte à acessibilidade e à mobilidade, favorecendo a consolidação de novas centralidades urbanas e de sistemas urbanos mais policêntricos, para isso entre outras são apontadas as seguintes medidas prioritárias:

- Introduzir nos sistemas de apoio ao investimento critérios que favoreçam soluções e atividades inovadoras nos centros urbanos mais dinâmicos das regiões menos desenvolvidas (2007 – 2013);
- Racionalizar e qualificar os espaços para implementação e desenvolvimento de atividades económicas, nomeadamente industriais, e garantir o célere licenciamento e implementação das atividades (2007 – 2013);
- Assegurar no planeamento da Rede Ferroviária de Alta Velocidade do território continental, a articulação com as linhas e serviços do caminho de ferro convencional e com o restante transporte público;
- Rever o PRN no território continental, numa perspetiva de integração nos sistemas de gestão territorial em vigor (2007 – 2010);

- Promover o investimento na articulação entre a rede rodoviária de nível superior (IP e IC) e as redes de hierarquia inferior.

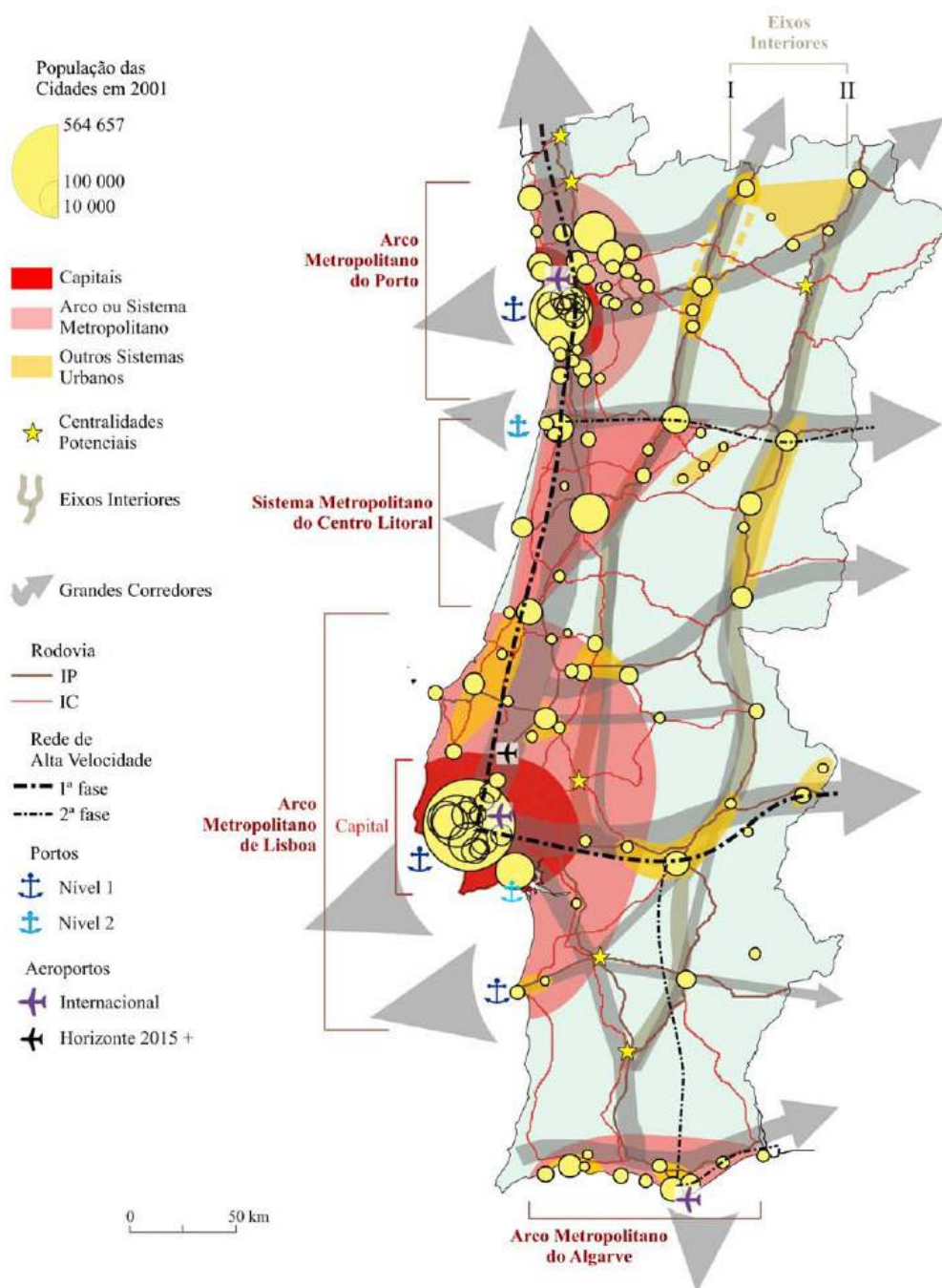


Figura 9 – Modelo Territorial

Fonte: Plano de Ação do PNPOT, dezembro de 2006.

2.1.5. Plano “Portugal Logístico” - Rede Nacional de Plataformas Logísticas

O Programa do XVII Governo Constitucional *«assumiu como objetivos estratégicos da sua política de mobilidade a melhoria das cadeias de logística e de transporte, mediante o reforço da intermodalidade e da utilização racional dos vários modos, bem como a integração nas redes de transporte internacionais, reafirmando o papel de Portugal como plataforma logística no espaço europeu e mundial»*.

As plataformas logísticas desempenham um importante papel para a concretização dos objetivos enunciados, dado que nestas se efetua a integração física dos vários modos de transporte, gerando economias através da sua articulação» (DL n.º152/2008 de 5 de agosto).

Tendo em conta, por um lado, o relevante interesse nacional prosseguido por uma adequada rede nacional de plataformas logísticas, bem como a importância estratégica da sua inserção nas redes de transportes, a localização e o número de plataformas são definidas pelo plano sectorial – Portugal Logístico, elaborado nos termos do regime jurídico dos instrumentos de gestão territorial.

Em maio de 2006 o Governo apresentou publicamente as orientações estratégicas para a área da logística, consubstanciadas no plano “Portugal Logístico”, assumindo assim as responsabilidades de regulação do setor através do Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres, I.P. (IMTT, I.P.), na promoção e adequação de infraestruturas, no estímulo à concretização de soluções que de forma a rentabilizar as potencialidades e benefícios da intermodalidade e nos procedimentos de seleção das sociedades gestoras.

A criação do Portugal Logístico engloba três componentes nucleares:

1. Rede Nacional de Plataformas Logísticas;
2. Criação de uma estrutura de planeamento e regulação, a partir do Instituto de Transportes Terrestres) e de diversas sociedades locais;
3. Ações concertadas ao nível da logística urbana.

A Rede Nacional de Plataformas Logísticas é constituída por **doze** plataformas, complementadas com dois Centros de Carga Aérea no Porto e em Lisboa:

As plataformas logísticas a criar dividem-se em quatro categorias distintas:

- Plataformas urbanas nacionais
- Plataformas portuárias
- Plataformas transfronteiriças
- Plataformas regionais

No caso da plataforma logística prevista para o concelho de Valença, esta enquadra-se na categoria das plataformas transfronteiriças (figura 9), esta tem como principal objetivo a dinamização da economia regional e a captação de fluxos e investimentos industriais advindos da Região da Galiza e um pouco de toda a Europa.

O sucesso do conjunto das plataformas logísticas está também dependente da sua infraestrutura de suporte, muito particularmente da facilidade de desembaraço alfandegário das mercadorias.

Todas as plataformas logísticas estarão interligadas por um sistema informático que, à semelhança do que se encontra previsto para os portos nacionais, integre as autorizações alfandegárias à exportação e importação de mercadorias, bem como as restantes autorizações administrativas à saída e entrada de bens no País. A constituição de uma Janela Única Logística é coerente com os processos de simplificação administrativa assumidos pelo Governo

2.1.5.1. A Plataforma Logística de Valença

A 20 de julho de 2009 a Secretária de Estado dos Transportes, fazendo-se representar pela secretária de Estado de então Dra. Ana Paulo Vitorino apresentou o arranque do projeto da Plataforma Logística – PL de Valença (figura abaixo). Esta ainda mais afirmou que estava em «causa um investimento privado de 105 Milhões de Euros na 1.ª fase, cuja concretização, numa área de 57ha, estará concluído em 2011».

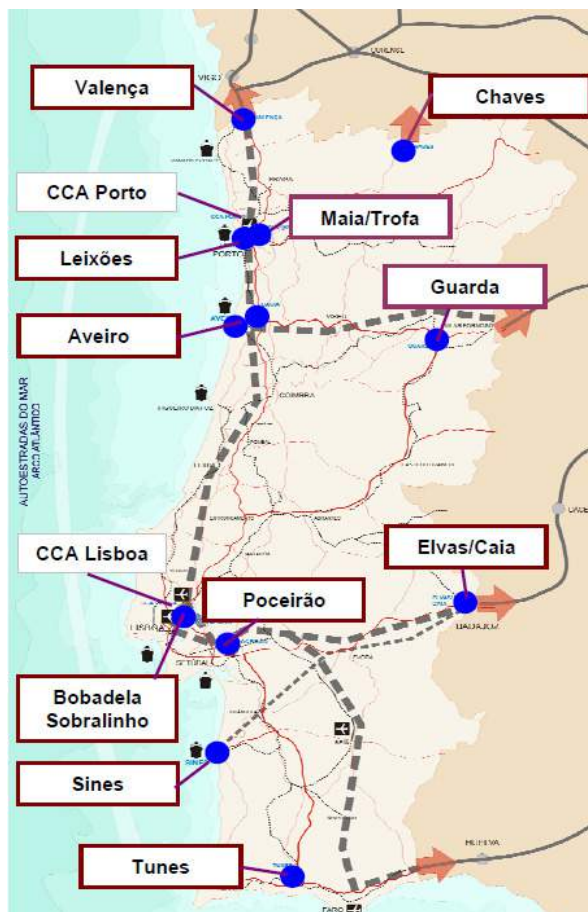


Figura 10 – Rede Nacional de Plataformas Logísticas.

Fonte: MOPTC in *Portugal Logístico*, maio 2006.

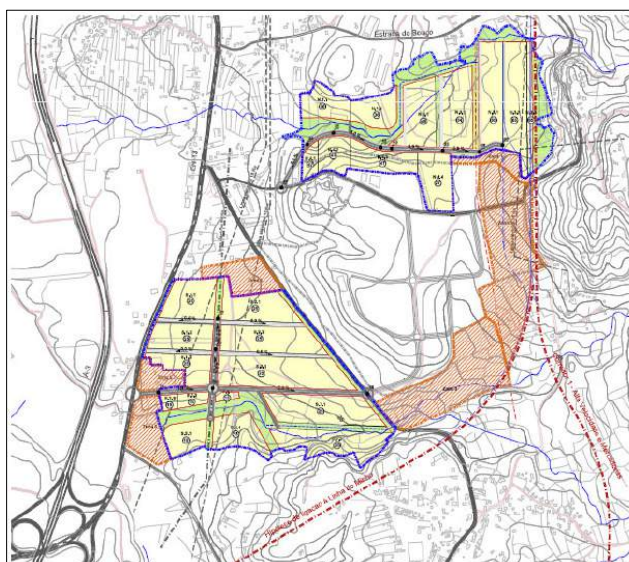


Figura 11: Plataforma Logística de Valença

Fonte: Mapa anexo do Protocolo de Entendimento entre o Governo Português e a sociedade Conceito Original, Unipessoal, Lda., junho de 2009.

Afirmou ainda que o projeto de PL de Valença cumpre integralmente todos os objetivos estratégicos que presidiram à sua inclusão no “Portugal Logístico”:

- Servir de à Região Norte e ao Sul da Galiza;
- alargar o *hinterland* do porto de Leixões e do porto de Viana do Castelo a toda a região Nordeste da Península Ibérica;
- dinamizar a atividade económica do Minho, através da captação de investimento português e galego e da dinamização da indústria local, facilitando a distribuição da sua produção; e
- reordenar plataformas e tráfegos da região, através do potenciamento do modo ferroviário.

De facto, o Governo considerou que a Plataforma Logística de Valença é um elemento estruturante para a Região Norte, articulando no centro intermodal de mercadorias:

- A ligação a eixos rodoviários estruturantes, designadamente o IP1/A3;
- A ligação à rede ferroviária convencional através da linha do Minho;
- Do mesmo modo que tendo considerado a ligação à rede ferroviária de alta velocidade através do eixo misto Porto – Vigo, também como elemento estruturante mas que o atual governo retirou da agenda das intervenções.

Ainda na mesma ocasião ficou viabilizado o interface entre a rede ferroviária convencional e a rede ferroviária de alta velocidade, e por outro lado, a articulação do sistema portuário constituído pelos portos de Leixões e de Viana do Castelo, alargando os seus *hinterlands* a toda a Galiza.

Salientou ainda que com a construção da PL em Valença haverá numa 1.^a fase a criação de 2.500 postos de trabalho diretos e 6.250 indiretos na fase de exploração, a que se juntam todos os postos de trabalho decorrentes da fase de construção.

2.1.6. Plano Rodoviário Nacional

O plano rodoviário nacional (PRN 2000), instituído pelo Decreto-Lei n.º 222/98, de 17 de julho, é um documento legislativo que estabelece as necessidades de comunicações rodoviárias para Portugal. Este veio definir a rede rodoviária nacional, constituída pelas redes fundamental e complementar.

O PRN 2000 prevê a concretização, ainda que não a curto/médio prazo, na região do Alto Minho e particularmente Valença, da continuidade do Itinerário Complementar n.º1/Autoestrada n.º 28 - troço entre Caminha e Valença, no entanto, a realização deste troço, estabelecendo posterior ligação ao corredor litoral que atravessa todo o país de Norte a Sul (Caminha - Guia).

Passada mais de uma década desde a entrada em vigor do PRN 2000, período em que verificaram alterações territoriais, económicas e sociais relevantes, considerou o Instituto de Infraestruturas Rodoviárias (INIR) existir um cenário mais favorável para o desenvolvimento da rede nacional rodoviária nacional na área em estudo resultado de um eventual desajustamento relativamente ao previsto no PRN 2000 (figura abaixo).

Neste seguimento o INIR elaborou um Estudo de Avaliação da Rede Rodoviária Nacional no âmbito do “Programa Preliminar de Avaliação da Rede Rodoviária”, constituindo um elemento de suporte para uma reflexão mais alargada a desenvolver um cenário de alteração ou revisão do referido PRN, de acordo com as orientações constantes no PNPOT, no PROTN e em documentos programáticos do setor dos transportes.



Figura 12: Rede Rodoviária Nacional do PNR 2000 na área em estudo.

Fonte: www.estradasdeportugal.pt, fevereiro de 2014.

No *Estudo de Avaliação da Rede Rodoviária no Alto Minho, Relatório Proposta de Rede*, elaborado pelo INIR em junho de 2011¹, reforça a importância do prolongamento do IC1 /A28 entre Caminha e Valença, sendo classificada como uma infraestrutura do território fundamental para a melhoria das acessibilidades transfronteiriças e para o papel de afirmação de Valença do Minho em termos gerais.

¹ <http://www.inir.pt/portal/LinkClick.aspx?fileticket=11GArfQvH3Y%3D&tabid=141&mid=762&language=pt-PT>

O mesmo estudo, assente com base no diagnóstico prospetivo efetuado, na incorporação das principais orientações explanadas nos modelos de ordenamento (PNPOT e PROTN), e nos compromissos assumidos e perspetivados em termos de concretização de infraestruturas, as orientações estratégicas do Portugal Logístico, concluiu que o cenário de rede, globalmente mais favorável (preferencial), é o que contempla o prolongamento do IC1 entre Valença do Minho e Monção (ligação a Espanha), a não concretização do IC28 entre Ponte da Barca e Braga. No entanto, a lógica subjacente a este cenário assenta sobre os pressupostos de concretização dos importantes projetos delineados para o território transfronteiriço, os quais, pela atual situação económica do país se encontram suspensos. Assim a eventual integração do prolongamento do IC1, na ligação Valença do Minho e fronteira (para efeitos de articulação com a plataforma logística de salvaterra-as-neves), numa futura revisão do PRN, carece da confirmação do interesse das entidades espanholas no prolongamento do itinerário até à Autovia das Rias Baixas e do resultado da monitorização do avanço dos projetos estruturantes identificados para a região.

2.2. Estratégia Regional / Local

Os Planos Regionais de Ordenamento do Território – PROT definem a estratégia regional do desenvolvimento territorial, integrando as opções estabelecidas ao nível nacional e considerando as estratégias municipais de desenvolvimento local, constituindo o quadro de referência para a elaboração dos PMOT.

Além de serem um pilar da política de desenvolvimento territorial, os PROT são documentos fundamentais para a definição dos programas de ação a integrar no próximo período de programação das intervenções cofinanciadas pelos Fundos Estruturais e de Coesão da União Europeia.

Os PMOT visam, entre outros objetivos, a tradução, no âmbito local, do quadro de desenvolvimento do território estabelecido nos instrumentos de natureza estratégica de âmbito nacional e regional [alínea a) do Artigo 70.º / RJIGT] e a definição de outros indicadores relevantes para a elaboração dos demais instrumentos de gestão territorial [alínea l) do Artigo 70.º / RJIGT].

A própria elaboração de PMOT obriga a identificar e a ponderar, nos diversos âmbitos, os planos, programas e projetos com incidência na área em causa, considerando os que já existam e os que se encontrem em preparação, por forma a assegurar as necessárias compatibilizações [n.º 3 do Artigo 74.º / RJIGT].

2.2.1. Plano Regional de Ordenamento do Território – Norte (PROT- N)

O Programa Regional de Ordenamento do território Norte define o modelo de organização (figura abaixo) do território da Região Norte, estabelecendo a estrutura regional do sistema urbano, das redes e infraestruturas e equipamentos de interesse regional, e definindo os objetivos e princípios a considerar na localização das atividades e grandes investimentos públicos, a política regional em matéria ambiental, e as orientações e diretrizes para o ordenamento do território da região.

São fixadas para a Região do Norte as seguintes opções estratégicas territoriais (proposta PROT-NORTE, dezembro 2009:17):

Das opções estratégicas territoriais traçadas para a Região Norte destacamos as seguintes: (...)

- *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;*
- *Reforçar a rede ferroviária convencional que estrutura os atuais serviços “suburbanos” nas suas ligações quer à cidade do Porto a partir das sub-regiões envolventes com maiores problemas de mobilidade, quer das principais cidades da região entre si, no sentido de diminuir a pressão automóvel sobre os principais centros urbanos, e também como forma de potenciar a utilização do futuro eixo ferroviário norte-sul em altas prestações na fachada atlântica no Noroeste peninsular;*
- *Reforçar a cooperação transfronteiriça e transnacional, valorizando especializações, complementaridades e sinergias para o desenvolvimento de projetos de dimensão europeia (...);*

Para a sub-região do Minho – Lima destacamos as seguintes opções para o desenvolvimento do território:

- *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 infraestruturas 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 (proposta PROT-NORTE, julho 2009:16).*

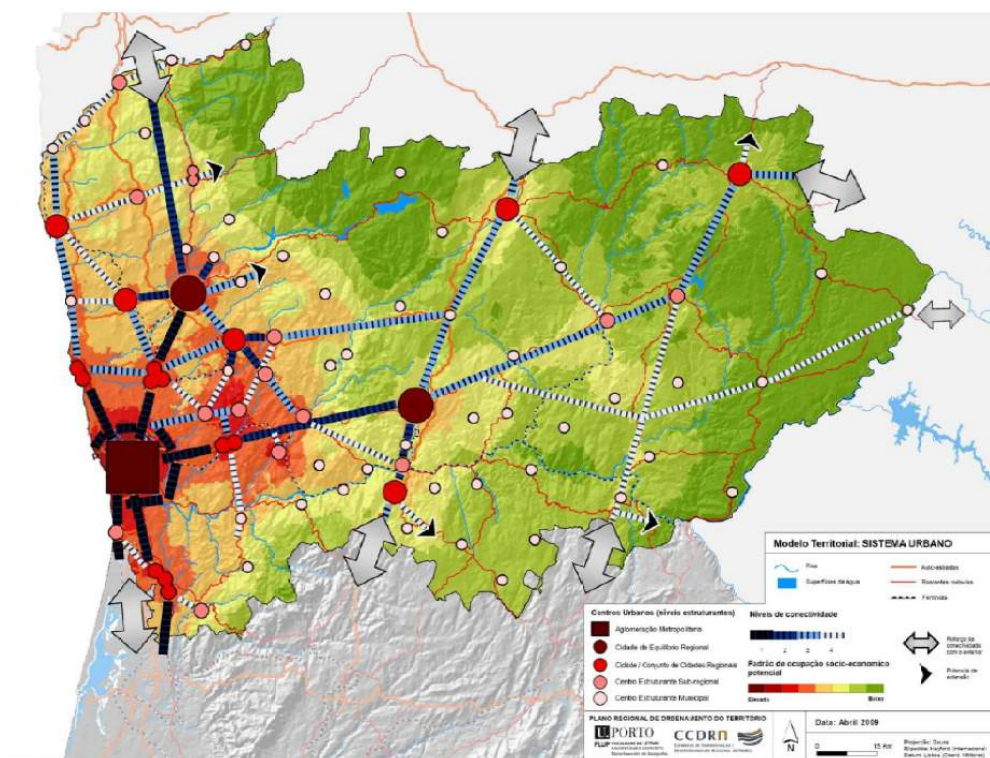


Figura 13 – Modelo Territorial – Sistema Urbano.

Fonte: Proposta do Plano, PROT, dezembro 2009.

«Sendo a logística um setor estratégico no quadro do perfil exportador da região e da sua reação perante o impacto da globalização, e tendo em conta o crescimento expectante do transporte de mercadorias ao nível europeu, é grande a prioridade quanto à concretização das infraestruturas programadas no “Portugal Logístico”. A construção dessas plataformas e de outras à escala mais local, deverão proporcionar nos próximos anos uma racionalização do mercado e a afirmação dos operadores logísticos, designadamente no que respeita às atividades de abastecimento de uma rede urbana policêntrica. Esta evolução poderá constituir um importante fator de ordenamento do território e de qualificação ambiental, quer em termos latos como ao nível dos impactos do tráfego comercial no ambiente urbano (poluição do ar, ruído, intrusão, etc.). Por outro lado, é certo que a articulação entre os diferentes modos de transporte deve estar presente em algumas das Plataformas previstas, uma vez que a intermodalidade constitui hoje um aspeto essencial da política económica e social como eixo estratégico do desenvolvimento do transporte de mercadorias e da logística, tendo como pano de fundo a futura sustentabilidade do setor dos transportes. O incremento da intermodalidade apresenta múltiplas componentes em âmbitos variados e complementares, tais como a gestão, os serviços e as infraestruturas, sendo certo o importante papel das plataformas logísticas multimodais que favorecem o encontro entre modos, empresas e operadores» (proposta PROT-Norte, dezembro 2009:69,70).

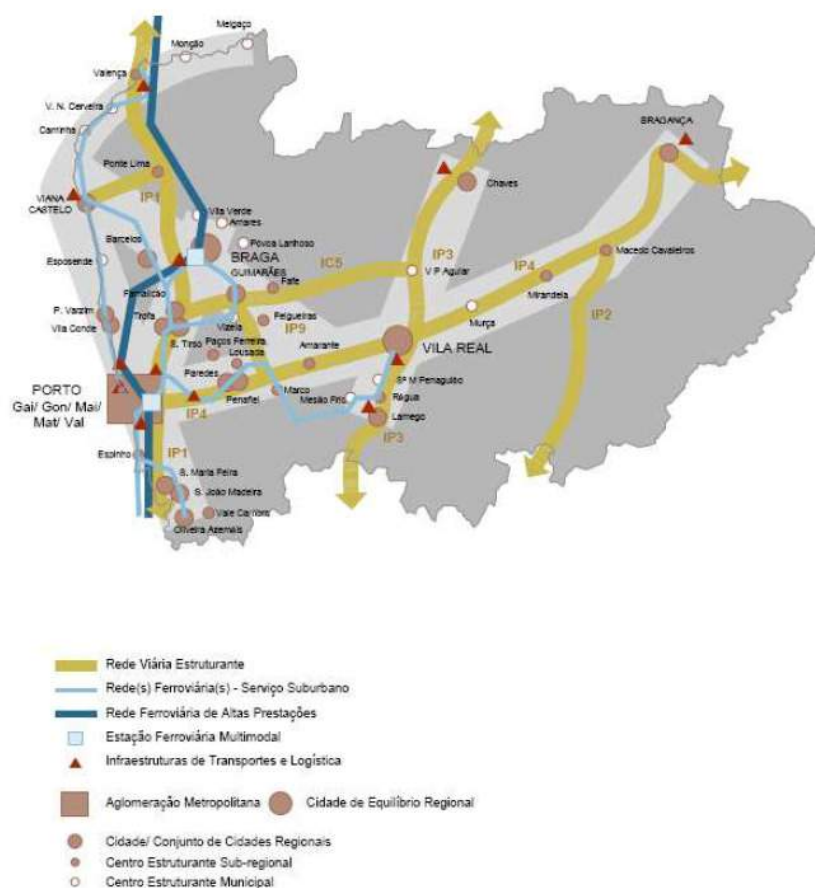


Figura 14 - Infraestruturas de transportes e Sistema Urbano – Cenário Prospectivo.

Fonte: Proposta do Plano, PROT, dezembro de 2009.

3. Ordenamento do Território

3.1. Plano Diretor Municipal de Valença

O processo de Revisão do Plano Diretor Municipal de Valença foi finalizado em junho de 2010 e publicado em Diário da República, 2.ª série – n.º 117 de 18 de junho de 2010. Entre as várias opções estratégicas apresentadas pelo PDM, salienta-se a construção da plataforma logística no concelho de Valença, que já tinha sido referenciada como um investimento estratégico do Estado Português e uma oportunidade de dinamização da economia regional e de captação de investimentos estrangeiros.

«Para o concelho de Valença está destinada a construção de uma plataforma transfronteiriça, que é caracterizada por ser uma infraestrutura de média dimensão, por vezes apenas dependentes de um só modo de transporte, procuram dinamizar a economia regional e a captação de fluxos e investimentos industriais, bem como estender a Espanha os atuais hinterlands portuários.»

O estabelecimento desta plataforma vem reforçar o carácter de estudo e análise relativamente a uma localização efetiva da plataforma e respetivo programa que vem a ser desenvolvido por parte do Estado» (relatório PDM Valença, 2010:89).

As representações das áreas destinadas à construção da plataforma logística, acima apresentado (figura abaixo) pelo extrato da planta de ordenamento do PDM em vigor, são puramente indicativas uma vez que, aquando a aprovação do PDM, ainda não existia uma forma definitiva, nem um programa de ação/execução totalmente definido para a instalação da Plataforma Logística no Concelho.

Assim sendo, ficou previsto no Regulamento do PDM de Valença (2010) a possibilidade dessas áreas serem urbanizadas, vindo classificadas na legenda da planta de ordenamento do PDM, como solo de urbanização programada para indústria, armazenagem, serviços e logística – Plataforma Logística.

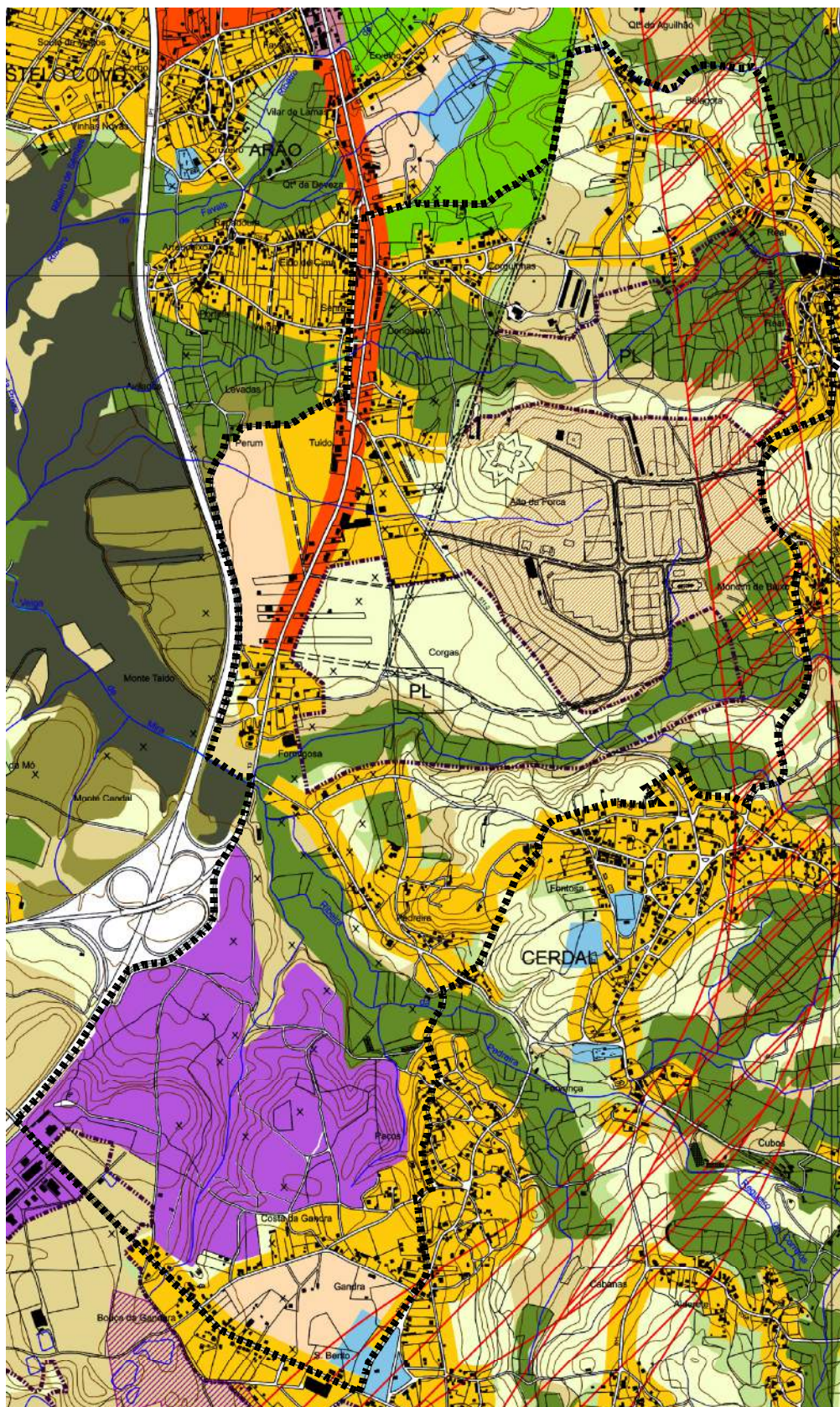


Figura 15: Extrato da Planta de Ordenamento do PDM em vigor, Aviso n.º 12235/2010.

Fonte: Portal Municipal de Valença (www.cm-valenca.pt), abril 2014.

3.2. Extratos da revisão do PDM

Para a área do Plano são apresentados os extratos das Plantas de Ordenamento e Planta de Condicionantes da revisão do PDM, plantas integrantes do conteúdo documental do PUAEV e o respetivo extrato de regulamento, indicado no presente relatório.

A área de intervenção do PUAEV integra as seguintes categorias e subcategorias do solo:

1. Solo Rural
 - a) Espaço Agrícola
 - i. Espaço Agrícola em RAN;
 - ii. Espaço Agrícola Complementar.
 - b) Espaço Florestal
 - i. Espaço Florestal de Produção;
 - ii. Espaço Florestal de Proteção e Conservação.
2. Solo Urbano
 - a) Solo Urbanizado

Espaço Predominante de utilização residencial, comércio e serviços

 - i. Espaço Predominantemente Multifamiliar de Baixa Densidade;
 - ii. Espaço Predominantemente Unifamiliar.

Equipamentos

 - i. Espaço de Equipamento em Solo Urbano.

Estrutura Ecológica em Solo Urbano

 - i. Estrutura Verde Urbana.
 - b) Solo de Urbanização Programada

Espaço Predominantemente de Utilização Residencial, Comércio e Serviços

 - i. Espaço Predominantemente Unifamiliar.

Indústria, Armazém, Serviços e Logística

 - i. Espaço Industrial de Armazenagem, Serviços e Logística.

Plano Municipal de Ordenamento do Território em Vigor

 - ii. Plano de Urbanização da Área Central da Vila de Valença.

SECÇÃO IV.3

Espaço Agrícola

SUBSECÇÃO IV.3.1

Disposições Comuns

Artigo 18.º

Caracterização e Identificação das subcategorias

1 — Constituem espaços agrícolas as áreas onde predomina o uso agrícola, destinadas à actividade agrícola ou que possam vir a adquiri-la. A utilização predominante é destinada a usos agrícolas, admitindo funções de enquadramento a outros usos compatíveis, como silvo-pastorícia, caça, pesca, recreio e estética da paisagem.

2 — Os espaços agrícolas compreendem as seguintes subcategorias:

- a) Espaço Agrícola em Reserva Agrícola Nacional;
- b) Espaço Agrícola Complementar.

Artigo 19.º

Usos e Edificabilidade

1 — A utilização predominante é destinada a usos agrícolas, admitindo funções de enquadramento a outros usos compatíveis, como silvo-pastorícia, caça, pesca, recreio e estética da paisagem.

2 — É admitida a edificabilidade nas situações previstas para cada subcategoria.

SUBSECÇÃO IV.3.2

Espaço Agrícola em Reserva Agrícola Nacional

Artigo 20.º

Caracterização

O Espaço Agrícola em Reserva Agrícola Nacional é constituído pelo conjunto das áreas que, em virtude das suas características morfológicas, climáticas e sociais, maiores potencialidades apresentam para a produção agrícola, e que se encontram submetidas ao regime da Reserva Agrícola Nacional.

Artigo 21.º

Usos

Sem prejuízo da aplicação do regime em vigor, são admitidos usos de fruição do espaço e da paisagem compatíveis com as actividades agrícolas e de protecção das áreas naturais, nomeadamente, actividades de recreio e lazer, caça e pesca.

Artigo 22.º

Regime de Edificabilidade

1 — Qualquer solicitação para esta categoria de espaço deverá observar a legislação em vigor para a Reserva Agrícola Nacional e adicionalmente terão de ser observados os parâmetros estabelecidos no artigo 25.º

2 — Quando as solicitações se integrem na REN ou Rede Natura 2000, terão que observar a legislação em vigor para estes regimes.

SUBSECÇÃO IV.3.3

Espaço Agrícola Complementar

Artigo 23.º

Caracterização

O Espaço Agrícola Complementar é constituído por áreas cujas características do solo, não sendo as mais favoráveis para a prática agrícola, apresentam predominantemente o uso agrícola, em sistemas de complementaridade com outras funções silvo-pastoris, agro-florestais e de enquadramento, e ou áreas que se encontram simultaneamente submetidas ao regime da REN e Rede Natura 2000.

Artigo 24.º

Usos

1 — O Espaço Agrícola Complementar é preferencialmente destinado a actividades agrícolas, agro-florestais, e pastoris, admitindo-se excepcionalmente outros usos, designadamente: habitacionais, de comércio e serviços, industriais, turísticos, de equipamentos e infraestruturas, e pecuários.

2 — Qualquer solicitação para esta categoria de espaço deverá observar a legislação em vigor para os regimes da REN e da Rede Natura 2000.

Artigo 25.º

Regime de Edificabilidade

Sem prejuízo do referido nos artigos 23.º e 24.º, é permitida a ocupação com construções, desde que a parcela possua acesso a partir de via pública servida das infra-estruturas básicas, nas disposições seguintes:

1 — Se destinem a habitação unifamiliar ou anexos e instalações complementares de apoio à actividade agro-florestal, cumprindo cumulativamente as seguintes condições:

- a) Área da parcela não inferior a 3000 m²;
- b) Área total de implantação inferior a 10 % da área total da parcela;
- c) Altura não superior a dois pisos (rés-do-chão +1);
- d) Afastamentos mínimos aos limites laterais das parcelas de 5 metros e ao limite tardoz de 6 metros;
- e) Alinhamento cumprindo o disposto do artigo 47.º do presente regulamento.

2 — Se destinem a habitação unifamiliar de iniciativa municipal, empreendimentos turísticos, infra-estruturas e equipamentos colectivos de interesse municipal, cumprindo cumulativamente as seguintes condições:

- a) Área da parcela não inferior a 3000 m²;
- b) Área total de implantação inferior a 40 % da área total da parcela;
- c) Altura não superior a dois pisos (rés-do-chão +1);
- d) Afastamentos mínimos aos limites laterais das parcelas de 5 metros e ao limite tardoz de 6 metros;
- e) Alinhamento cumprindo o disposto do artigo 47.º do presente regulamento.

3 — Se destinem a unidades industriais isoladas com programas especiais, não enquadráveis nos Espaços Urbanos e Industriais, desde que demonstrado caso a caso, o seu interesse para a economia do concelho e reconhecido pela Assembleia Municipal, cumprindo cumulativamente as seguintes condições:

- a) Área da parcela não inferior a 3000 m²;
- b) Área total de implantação inferior a 40 % da área total da parcela;
- c) Cércea inferior a 7 metros;
- d) Afastamentos mínimos de 10 metros entre a construção e os limites da parcela, sem prejuízo de outros afastamentos legais ou previstos em regulamento municipal.
- e) Não afectem negativamente as áreas envolventes, quer do ponto de vista paisagístico, do ruído, da poluição ambiental e da salubridade.

Artigo 26.º

Vias e Infra-estruturas

1 — Toda e qualquer cedência de terrenos para a abertura de novas vias ou alargamento e rectificação das existentes, não é constitutiva de direitos de construção.

2 — A impossibilidade ou a inconveniência da execução, neste Espaço, de soluções individuais para as infra-estruturas poderá ser motivo da inviabilização da construção.

3 — A execução de todas as infra-estruturas próprias e necessárias à construção neste espaço fica a cargo dos interessados.

SECÇÃO IV.4

Espaço Florestal

Artigo 27.º

Caracterização e Identificação das subcategorias

1 — Constituem espaços florestais as áreas de aptidão florestal, revestidas ou não com espécies arbustivas e arbóreas, de manifesta importância para o equilíbrio ambiental e paisagístico, quer se destinem ou não à produção florestal, as áreas com uso silvo-pastoril e os terrenos incultos de longa duração. A identificação das áreas de povoamentos florestais, a classificação das respectivas manchas, as medidas preventivas contra incêndios e as normas de gestão destes espaços são as constantes do Plano Municipal de Floresta Contra Incêndios e do Plano Regional de Ordenamento Florestal do Alto Minho, a seguir designados, respectivamente, como PMDFCI e PROFAM e que fazem parte integrante deste Plano Director Municipal.

2 — Os espaços florestais compreendem as seguintes subcategorias:

- a) Espaço Florestal de Produção
- b) Espaço Florestal de Protecção e Conservação

SUBSECÇÃO IV.4.1.

Espaço Florestal de Produção

Artigo 28.º

Caracterização

O Espaço Florestal de Produção é constituído por áreas do espaço florestal destinadas preferencialmente ao desenvolvimento de processos produtivos.

Artigo 29.º

Usos

O uso preferencial é o uso florestal, admitindo funções de enquadramento a outros usos, como silvo-pastorícia, agricultura de montanha, caça, pesca, recreio e estética da paisagem, no quadro da regulamentação da REN, RAN e Regime Florestal Parcial, quando aplicáveis, sem prejuízo do disposto no PROFAM e PMDFCI. São ainda admitidos usos habitacionais, de comércio e serviços, industriais, turísticos, de equipamentos e infraestruturas, e pecuários.

Artigo 30.º

Regime de Edificabilidade

1 — Sem prejuízo do disposto na legislação em vigor aplicável, nomeadamente relativa à edificação em espaço florestal e rural, no Espaço Florestal de Produção poderão ser excepcionalmente admitidas as seguintes intervenções:

- a) Reconstrução para habitação ou turismo, de construções existentes, ou ampliação até ao máximo de 200m² de área bruta de construção, incluindo anexos;
- b) Instalações de apoio às actividades florestais da exploração, desde que justificadas, cumprindo cumulativamente os seguintes parâmetros:

- i) Dimensão mínima da parcela 15 000 m²;
- ii) Cêrcea máxima da construção de 4,5 m;
- iii) Área máxima de construção de 150 m²;
- iv) Índice máximo de implantação de 0,03;
- v) Afastamento mínimo ao limite da parcela conforme legislação em vigor.

- c) Construção de habitação unifamiliar, cumprindo cumulativamente os seguintes parâmetros:

- i) Área mínima da parcela não inferior a 15.000 m²;
- ii) Altura máxima da construção de dois pisos;
- iii) Área máxima de construção de 300 m²;
- iv) Afastamento mínimo ao limite da parcela conforme legislação em vigor.

- e) Equipamentos colectivos, instalações e infra-estruturas de interesse municipal, cumprindo os seguintes parâmetros;

- i) Índice máximo de implantação de 0,10.

2 — Sempre que este espaço seja cumulativo com a área afectada aos regimes da REN, da RAN, do Regime Florestal e da Rede Natura 2000, qualquer solicitação deverá observar a respectiva legislação em vigor e adoptar as correspondentes orientações de gestão.

Artigo 31.º

Vias e Infraestruturas

São aplicáveis, com as devidas adaptações, as disposições do artigo 26.º e dos regimes da RAN, REN e do Regime Florestal Parcial.

SUBSECÇÃO IV.4.2

Espaço Florestal de Protecção e Conservação

Artigo 32.º

Caracterização

O Espaço Florestal de Protecção e Conservação é constituído por áreas cuja função de protecção dos solos, da rede hidrográfica e da biodiversidade se sobrepõe às funções de produção florestal.

Artigo 33.º

Usos

O uso preferencial é o florestal, submetido às funções de protecção e conservação dos ecossistemas e a permanência e intensificação dos processos biológicos indispensáveis ao enquadramento equilibrado das actividades económicas. Admite-se funções de enquadramento a outros usos, como silvo-pastorícia, agricultura de montanha, caça, pesca, recreio e estética da paisagem, no quadro da regulamentação da REN, RAN e Regime Florestal Parcial, quando aplicáveis, sem prejuízo do disposto no PROFAM e PMDFCI.

Artigo 34.º

Regime de Edificabilidade

1 — Qualquer solicitação para esta categoria de espaço deverá observar a legislação em vigor para os regimes da REN, da RAN, do Regime Florestal Parcial e Rede Natura 2000, sendo áreas onde é proibida a construção de habitação.

2 — É permitida a instalação de Infra-estruturas de interesse municipal, como tal reconhecidas pela Assembleia Municipal.

CAPÍTULO V

Qualificação de solo urbano

SECÇÃO V.2

Solo Urbanizado

SUBSECÇÃO V.2.3.

Espaço Predominantemente Multifamiliar de Baixa Densidade

Artigo 53.º

Usos

1 — Neste espaço admitem-se edifícios habitacionais ou mistos, nos quais não é permitida uma percentagem superior a 40 % da área bruta de construção para comércio, serviços e armazenagem.

2 — Admitem-se edifícios de uso exclusivo de comércio ou serviços nos seguintes casos:

- a) Não prejudiquem as dinâmicas sociais instaladas;
- b) Não perturbem as condições de trânsito e de estacionamento com operações de carga e de descarga;

Artigo 54.º

Parâmetros Urbanísticos

1 — A altura máxima admitida para a construção é de rés-do-chão + 2 pisos (3 pisos).

2 — Os afastamentos mínimos aos limites laterais das parcelas são de 5 metros, exceptuando-se para situações de encosto, em banda ou propostas de intervenção conjunta;

3 — O Afastamento mínimo da fachada de tardoz da edificação e o limite posterior da parcela é de 6 metros;

4 — Nas áreas em que não existam Loteamentos, Planos de Pormenor ou Planos de Urbanização, as edificações a licenciar deverão seguir o alinhamento da dominante no troço do arruamento em que se insere a construção, podendo a Câmara Municipal sempre que entenda necessário indicar um outro alinhamento a adoptar.

SUBSECÇÃO V.2.4

Espaço Predominantemente Unifamiliar

Artigo 55.º

Usos

1 — Neste espaço admitem-se edifícios predominantemente de habitação unifamiliar, admitindo-se, no entanto, actividades ligadas ao sector do turismo, comércio e serviços, instaladas ou no rés-do-chão ou na totalidade do edifício.

2 — Neste espaço existem áreas que integram o Sítio de Importância Comunitária do Rio Minho, no âmbito da Rede Natura 2000, onde deverão ser observadas as demais disposições legais específicas, conforme o disposto no artigo 39.º

Artigo 56.º

Parâmetros Urbanísticos

1 — A altura máxima admitida para a construção é de rés-do-chão + 1 pisos (2 pisos).

2 — A Área de Implantação da Construção será sempre inferior a 40 % da área total da parcela.

3 — Os afastamentos mínimos aos limites laterais das parcelas são de 3 metros, excepto para situações de encosto, em banda ou propostas de intervenção conjunta.

4 — Nestas áreas o alinhamento é definido pelo limite anterior da parcela (frente da parcela) através de muros, sebes, ou outras marcações que definam esse limite. Este limite deverá ser de acordo com o alinhamento dominante, medido da mesma forma, salvo nos casos em que a Câmara Municipal entenda necessário indicar um outro alinhamento.

SUBSECÇÃO V.3.2

Espaço de Equipamentos em Solo Urbano

Artigo 59.º

Caracterização

1 — Estão incluídos neste Espaço, as áreas específicas de equipamentos públicos de dimensão relevante, existente ou previsto, delimitados na planta de Ordenamento do Concelho designados por Espaço de Equipamento em Meio Urbano.

2 — Estas áreas não poderão ter destino diferente do definido no âmbito do PDMV.

3 — Existem espaços de equipamentos em meio urbano enquadrados em áreas abrangidas pela Rede Natura 2000 e pela REN.

Artigo 60.º

Parâmetros Urbanísticos

1 — A Área Bruta de Construção acima do solo não poderá exceder a área total do terreno afecto ao empreendimento.

2 — A área de implantação não poderá exceder 40 % da área total da parcela de terreno a que respeitam, destinando-se a restante área do terreno para acessos, ajardinamento, estacionamento e parque de apoio às actividades nele instaladas.

3 — Exigir-se-á uma correcta integração urbanística e paisagística, quer quanto a volumes, quer quanto a materiais de acabamento e a cores.

4 — Sempre que este espaço seja cumulativo com a área afectada à Rede Natura 2000 e à REN deverão ser atendidas as orientações de gestão conforme o disposto artigo 39.º

SECÇÃO V.4

Estrutura Ecológica em Solo Urbano

Artigo 61.º

Caracterização e Identificação

Caracterizam-se por serem as áreas verdes integradas no tecido urbano da sede do Concelho que, sem prejuízo do regime jurídico da REN, da RAN e da Rede Natura 2000, deverão ser objecto de qualificação, arranjos paisagísticos, com o objectivo de se criarem condições atractivas para usos e funções relacionados com a cultura, desporto e lazer, consentâneas com a salvaguarda e conservação do património natural.

Artigo 62.º

Regime

1 — As intervenções deverão ser no sentido de qualificar estas áreas de acordo com o referido no artigo anterior.

2 — Admite-se a construção de equipamentos de apoio à utilização destas áreas nomeadamente espaços para a prática de actividades culturais, desportivas e lúdicas a céu aberto, balneários, unidade de restauração/esplanada ou empreendimento turístico, desde que cumpram os seguintes requisitos:

a) A Área de Implantação das Construções seja inferior a 20 % da área da parcela;

b) As construções tenham uma altura máxima de dois pisos;

c) Seja dada especial atenção à qualidade dos projectos a elaborar nomeadamente quanto ao seu enquadramento quer relativamente à área verde em que se inserem, quer quanto ao tecido urbano envolvente;

d) Exceptua-se a edificabilidade na área envolvente à muralha de Valença, espaço non-aedificandi da zona especial de protecção;

e) Sempre que este espaço seja cumulativo com área afectada à RAN, à REN deverá ser cumprida a legislação respectiva.

SECÇÃO V.5

Solo de Urbanização Programada

SUBSECÇÃO V.5.1

Espaço Predominantemente Unifamiliar

Artigo 63.º

Caracterização e Usos

1 — Estes espaços caracterizam-se por áreas de baixa densidade de ocupação ou ainda não ocupadas, que poderão transformar-se de uma forma mais imediata ou somente a prazo em espaços urbanos mediante a sua infra-estruturação de acordo com loteamentos ou estudos de conjunto aprovados pela Câmara Municipal.

2 — Os usos permitidos nas áreas incluídas nestas categorias de espaço destinam-se a habitação, comércio, serviços, turismo e equipamentos.

3 — Para além dos usos referidos no número anterior admitem-se, ainda, outros usos desde que compatíveis, segundo o n.º 2 do artigo 44.º do presente Regulamento, nomeadamente os industriais desde que em parcela própria e de acordo com o definido no artigo 58.º

Artigo 64.º

Parâmetros Urbanísticos

1 — Nesta categoria de espaço, é obrigatório o cumprimento dos seguintes parâmetros urbanísticos:

a) A Área de Implantação da Construção será sempre inferior a 50% da área total da parcela;

b) A altura máxima admitida para a construção é de rés-do-chão + 1 piso (2 pisos);

c) Os afastamentos mínimos aos limites laterais das parcelas são de 5 metros e não inferiores a 10 metros relativamente às edificações vizinhas, excepto para edifícios geminados ou em banda, ou em proposta de intervenção conjunta.

d) O Afastamento mínimo da fachada de tardoz da edificação e o limite posterior da parcela é de 6 metros.

SUBSECÇÃO V.5.2

Espaço Industrial de Armazenagem, Serviços e Logística Proposto

Artigo 65.º

Caracterização e Uso

1 — Estão incluídas nesta Categoria de Espaço as áreas delimitadas na planta de ordenamento designadas por espaço industrial, de armazenagem, serviços e logística (proposto).

2 — São áreas de potencial localização de empresas de logística, comércio especializado, unidades industriais, de armazenagem e de serviços, bem como usos complementares, designadamente espaços comerciais de apoio diário, equipamentos e estabelecimentos hoteleiros.

3 — A esta Categoria de Espaço aplica-se o disposto no n.º 2 do artigo 44.º do presente Regulamento.

Artigo 66.º

Edificabilidade

1 — Para estas unidades territoriais deverão ser elaborados Planos de Urbanização ou Planos de Pormenor de forma a:

a) Garantir uma boa integração urbana, de relações de continuidade do espaço público com a envolvente;

b) Fazer uma programação de usos e funções promotores de dinâmicas interdependentes que devem considerar uma realidade municipal e intermunicipal;

c) O eventual surgimento de infra-estruturas e equipamentos deve apoiar-se numa programação em rede integrado na realidade geográfica a que se refere a alínea anterior.

2 — Até à entrada em vigor do(s) plano(s) a que se refere o número anterior, qualquer intervenção nestes espaços deve cumprir o referido no artigo 58.º

Assim como as seguintes servidões administrativas e outras restrições de utilidade pública (figuras abaixo), identificadas no regulamento e que se regem pela legislação aplicável:

1. Recursos Naturais
 - Recursos Hídricos
 - a) Margens e Zonas Inundáveis;
 - b) Domínio Hídrico;
2. Recursos Agrícolas e Florestais:
 - a) Reserva Agrícola Nacional;
 - b) Regime Florestal Parcial;
3. Recursos Ecológicos:
 - a) Reserva Ecológica Nacional;
 - b) Rede Natura 2000 — Sítio de Importância Comunitária (SIC) — Rio Minho — PTCON 0019
 - c) Rede Natura 2000 — Zona de Proteção Especial (ZPE) — Estuário do Rio Minho e Coura — PTZPE 0001.
4. Equipamentos:
 - a) Edifício Escolar.
5. Infraestruturas:
 - b) Abastecimento de Água;
 - c) Reservatório;
 - d) EESAN - Estação Elevatória de Saneamento;
 - e) Rede Elétrica de Média Tensão e Corredores de Proteção;
 - f) Rede Elétrica de Alta Tensão e Corredores de Proteção;
 - g) Gasoduto;
6. Rede Rodoviária Nacional:
 - a) Itinerário Principal: IP1 e A3/IP1;
 - b) Estradas Nacionais: EN(M) 13 e EN201.

Condicionantes anexas: Áreas Florestais Percorridas por Incêndios e o Risco de Incêndio.

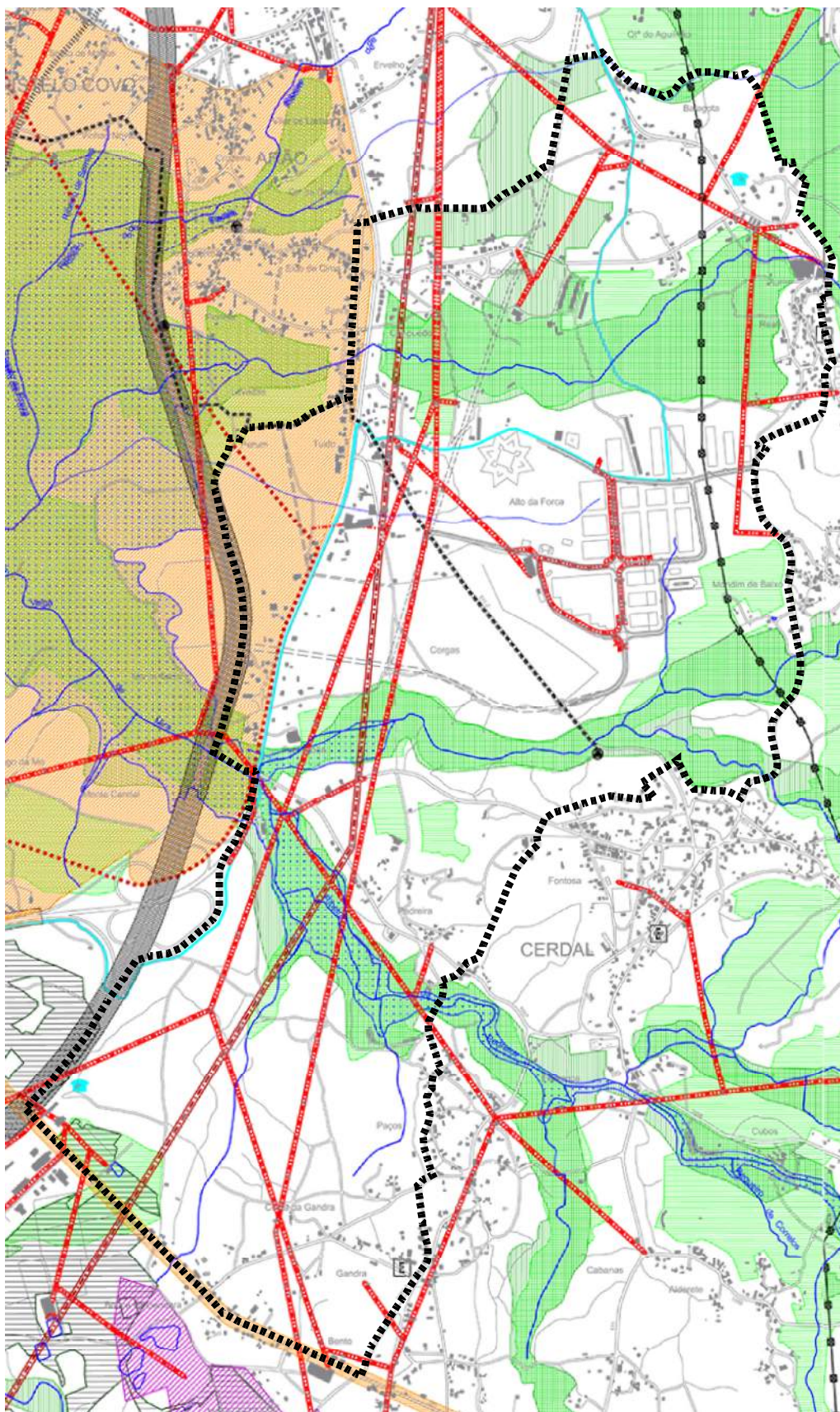


Figura 16 – Extrato da planta de condicionantes do PDM em vigor, Aviso n.º 12235/2010.

Fonte: Portal Municipal de Valença (www.cm-valenca.pt), abril 2014.

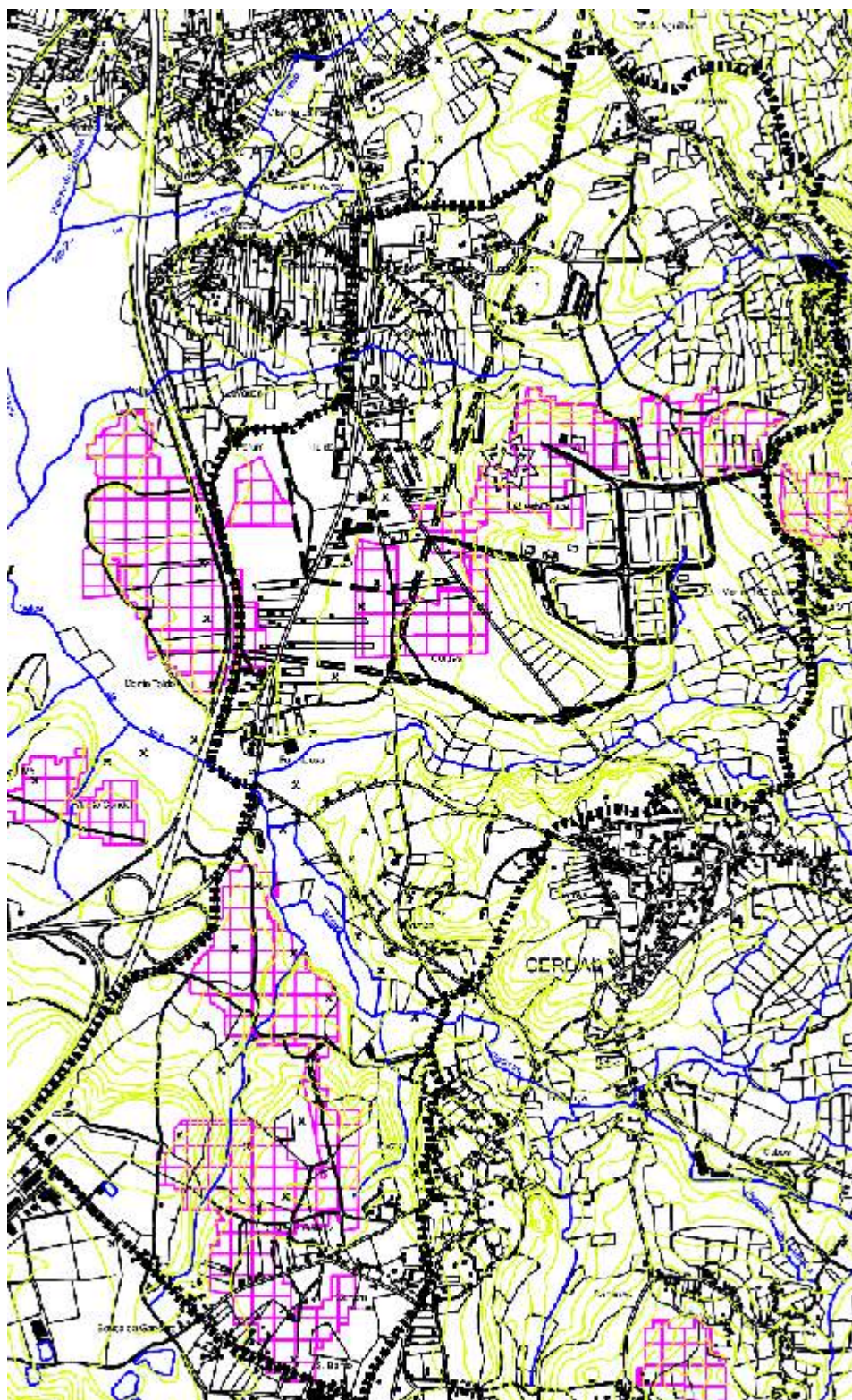


Figura 17 – Extrato da planta de condicionantes Anexa - Áreas Florestais Percorridas por Incêndios do PDM em Vigor, Aviso n.º 12235/2010.

Fonte: Portal Municipal de Valença (www.cm-valenca.pt), abril 2014.

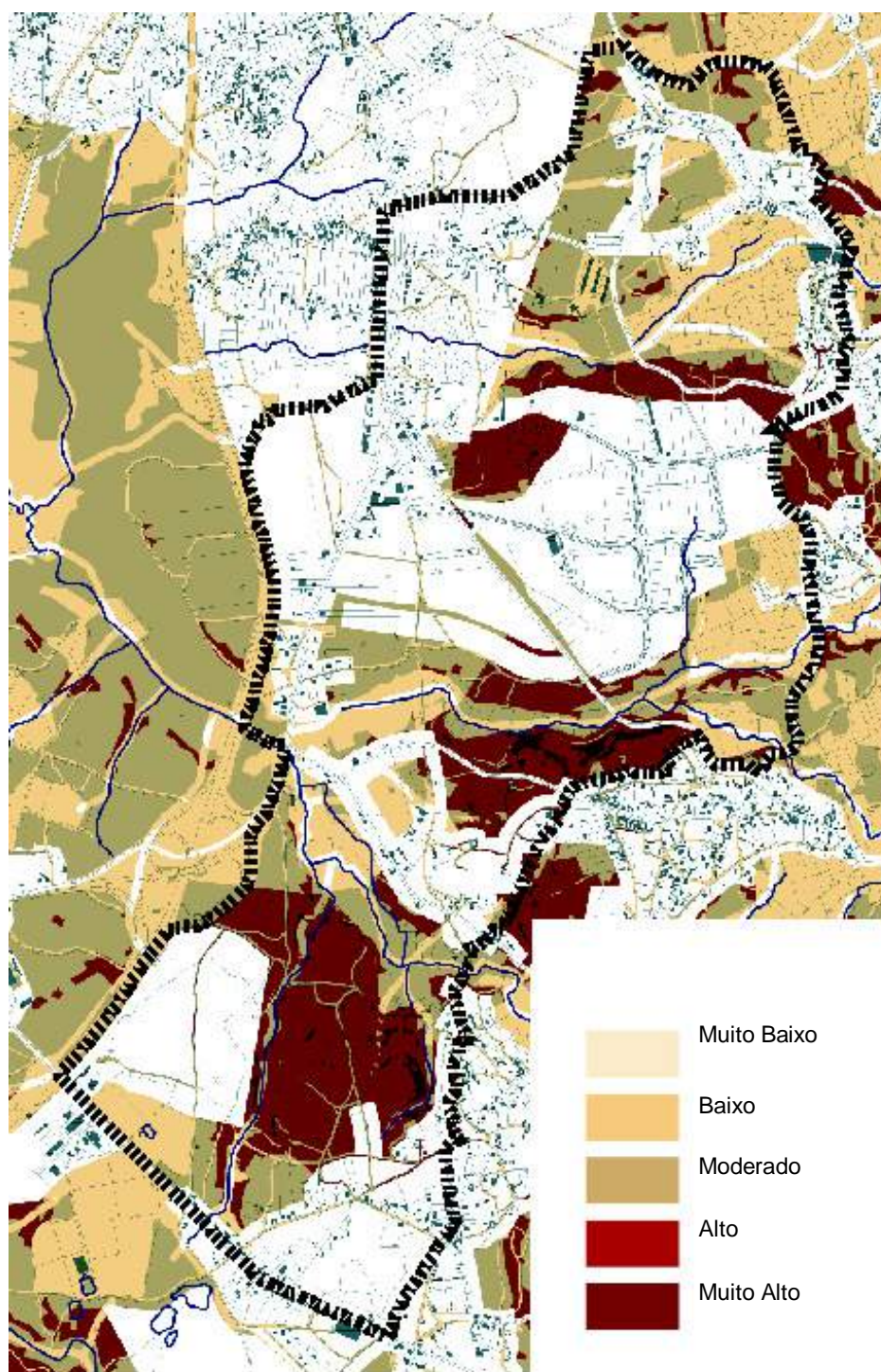


Figura 18 – Extrato da planta de condicionantes Anexa – Risco de Incêndio do PDM em Vigor, Aviso n.º 12235/2010.

Fonte: Portal Municipal de Valença (www.cm-valenca.pt), abril 2014.

4. Dinâmicas sócio-territoriais

4.1. Caracterização Ambiental do concelho

4.1.1. Caracterização Climática

O Município de Valença enquadra-se num clima temperado oceânico, de influência mediterrânea, caracterizado por Verões quentes e Invernos amenos, devido à preponderância da fachada Atlântica.

Pode considerar-se que predomina um clima ameno, com a temperatura média anual a rondar os 15°C, registam-se valores de temperaturas extremas relativamente próximos. Com efeito, o valor mais elevado registado, referente à temperatura média máxima anual, é de 24,5°C, em agosto/13, enquanto que, o valor mais baixo da temperatura média mínima registado é de 5,4°C, no mês de janeiro/13 (Gráfico 1).

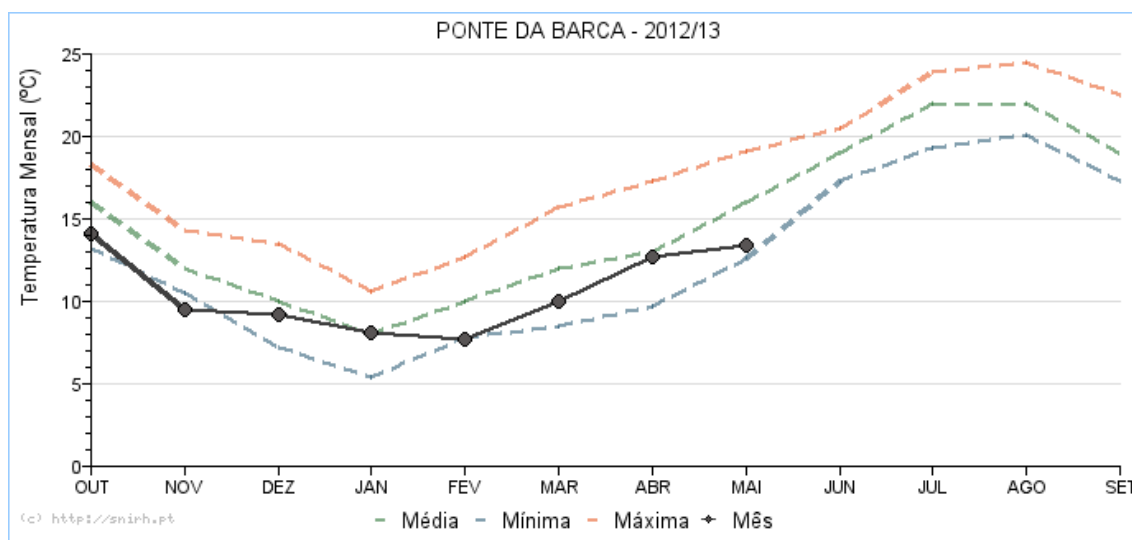


Gráfico 1 - Média dos valores da temperatura do ar (°C) verificados na estação da Ponte da Barca, para o período de 2012-2013. Fonte: SNIRH

Relativamente à precipitação, o registo de Ponta da Barca mais recente (2011/2012) dá-nos o valor médio anual de 34,23 mm. Desta forma, o valor mais elevado registado, referente à precipitação é de 272,2mm no mês de novembro/11, por sua vez, o valor mais baixo registado deu-se no mês de fevereiro/12, correspondendo a 4,2mm.

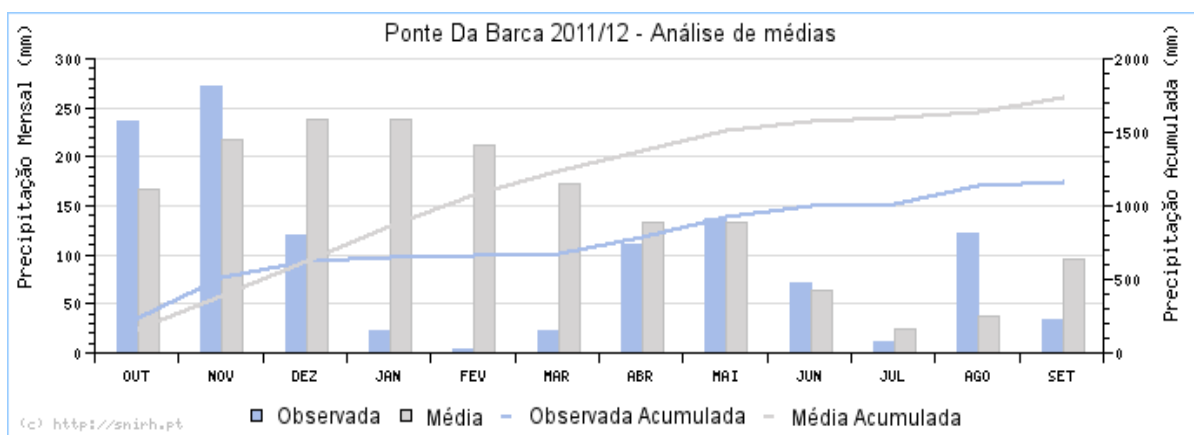


Gráfico 2 – Média dos valores da precipitação (mm) verificados na estação de Ponte da Barca, para o período de 2011/2012.

Fonte: SNIRH

4.1.2. Caracterização Geológica

O concelho é constituído por duas áreas geomorfológicas distintas: planícies aluviais, de noroeste a nordeste na faixa litoral e margens do Rio Minho, e duas zonas montanhosas, uma na direção Noroeste - Sudeste, e outra no limite Sul - Sudeste do concelho. Em termos de unidades geológicas, o Concelho de Valença insere-se no Maciço Hespérico ou Maciço Antigo. Este maciço é essencialmente constituído por rochas graníticas (eruptivas) e xistosas (complexo xisto-grauváquio) (Cunha et al., 1980).

Nas formações metamórficas podemos identificar o complexo xisto-migmático, onde as rochas predominantes são micaxistos que passam a gneisses migmáticos. Os elementos predominantes são micáceos (biotite e moscovite) e quartzosos, verificando-se algum feldspato (oligoclase ou oligoclase-andesina). As superfícies de xistosidade orientam-se no rumo Norte - Sul.

4.1.3. Caracterização Hidrogeologia

Segundo Cunha et al. (1980) e no que diz respeito aos recursos hídricos subterrâneos, o concelho apresenta uma produtividade baixa (volume diário médio de água que pode ser extraído por unidade dessa formação) inferior a $50 \text{ m}^3/\text{dia.Km}^2$, uma vez que as rochas graníticas apresentam baixa permeabilidade.

No entanto, a espessa faixa de alteração das rochas graníticas e xisto - migmatíticas, juntamente com as características geomorfológicas e a pluviosidade de $50 \text{ m}^3/\text{dia.Km}^2$, conferem à região condições hidrogeológicas bastante favoráveis, sendo por isso numerosas as nascentes permanentes (Teixeira, 1956).

4.1.4. Caracterização dos Solos

Segundo a classificação da Organização das Nações Unidas para Agricultura e Alimentação (FAO, sigla de Food and Agriculture Organization), os solos do Concelho de Valença correspondem a cambissolos. Estes podem-se classificar de moderadamente evoluídos, com uma profundidade que normalmente não ultrapassa os 50 cm, já com horizontes diferenciáveis.

4.1.5. Caracterização Morfológica

O Concelho de Valença apresenta um gradiente altimétrico que se desenvolve desde os 0 (zero) metros, nas margens do Rio Minho, bem como, aproximadamente, 10 metros nas margens das linhas de água existentes na área do PUAEV, aos 785 metros no limite Sudeste do Concelho.

A zona mais densamente povoada localiza-se nas faixas litoral e marginal ao Rio Minho, entre os 0 e os 200 m. Há ainda alguns povoamentos dispersos acima dessa altitude.

4.1.6. Caracterização Hidrográfica

A rede hidrográfica do concelho pertence à Bacia hidrográfica do Rio, que com apenas 5% da sua área total em território nacional não apresenta problemas de poluição de carácter permanente muito significativos, sendo o setor agro - pecuário o principal responsável por esta situação.

No que diz respeito à área do Concelho de Valença, o Rio Minho é o ponto de confluência de três bacias hidrográficas: duas ribeiras na zona oeste do Concelho, Ribeira das Ínsuas e Ribeira da Veiga de Mira e de um rio localizado a Este, Rio Manco. A bacia hidrográfica da Ribeira da Veiga de Cima é a que apresenta maior área de drenagem, que proporcionalmente ao seu comprimento a torna pouco alongada. A Ribeira de Ínsuas e o Rio Manco apresentam áreas de drenagem significativamente mais pequenas e alongadas.

No que diz respeito às zonas de menor altitude, verifica-se uma maior área de leito de cheia das linhas de água, uma vez que, para além dos declives serem baixos, segundo Cancela d'Abreu (1977) estas áreas encontram-se geralmente humedecidas, com o lençol freático pouco profundo o que define situações ecológicas especiais.

4.1.7. Ocupação do solo

A imagem abaixo reflete o modelo de ocupação, que possui características diversificadas em função da morfologia do território. As manchas urbanas demonstram uma ocupação habitacional linear ao longo das vias de comunicação, com exceção dos lotes de unidades industriais na área afeta ao Espaço Industrial, de Armazenagem e Serviços - Parque Empresarial de Valença.

São justamente as vias de comunicação existentes e onde a topografia é mais tênue que, ao longo do tempo, têm vindo a constituir a base de ocupação da área do PUAEV.

Por sua vez o Espaço Agrícola enquadra-se essencialmente junto às manchas urbanas fazendo-se acompanhar pelas linhas de água e topografia mais suave e o Espaço Predominantemente Florestal por áreas mais acentuadas excluindo-se pequenas áreas na zona central e sul do PUAEV.

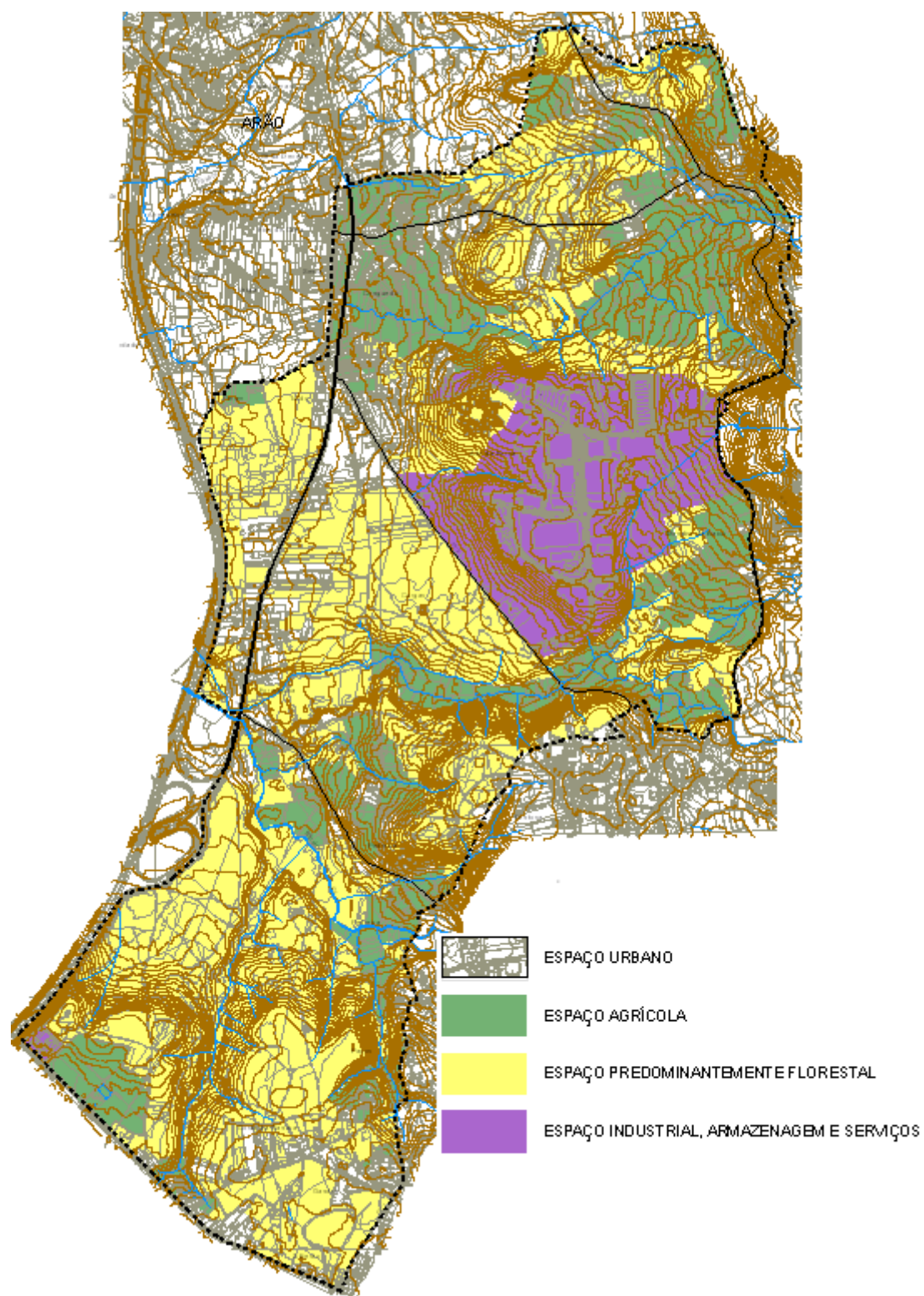


Figura 19: Planta da Situação Existente do PUAEV, abril 2014.

4.2. Caracterização socioeconómica

Esta caracterização estruturar-se-á em duas vertentes. Procurar-se-á inicialmente, obter uma visão global da estrutura económica do concelho, identificando seguidamente, as tendências evolutivas dominantes e os setores e atividades que têm desempenhado um papel mais preponderante no desenvolvimento económico concelhio.

De acordo com os dados do Instituto Nacional de Estatística (Censos 2011) residiam no concelho de Valença 14.127 indivíduos, dos quais 6.079 possuem atividade económica, o que representa 43% da população residente total (gráfico 2). De entre estes, destacam-se os elementos do sexo masculino, os quais representam 22% da população residente com atividade económica, face aos 21% de mulheres. Esta distribuição é similar à verificada na sub-região do Minho - Lima e na região Norte (tabela 2).

Na população residente, com mais de 15 anos, sem atividade económica, predominam os elementos do sexo feminino. Entre os 6.177 indivíduos nesta situação, aproximadamente 59% são mulheres, face aos 41% de homens (tabela 2).

| Zona Geográfica | População com Atividade Económica | | | População sem Atividade Económica | | |
|-----------------|-----------------------------------|-------|-------|-----------------------------------|-------|-------|
| | HM (n.º) | H (%) | M (%) | HM (n.º) | H (%) | M (%) |
| Norte | 1756065 | 53 | 47 | 1376384 | 41 | 60 |
| Minho – Lima | 104124 | 53 | 47 | 108198 | 39 | 61 |
| Valença | 6079 | 52 | 48 | 6177 | 41 | 59 |

Tabela 2 – População Residente com mais de 15 anos, com e sem atividade económica na região, sub-região e concelho, 2011.

Fonte: INE, Censos 2011.

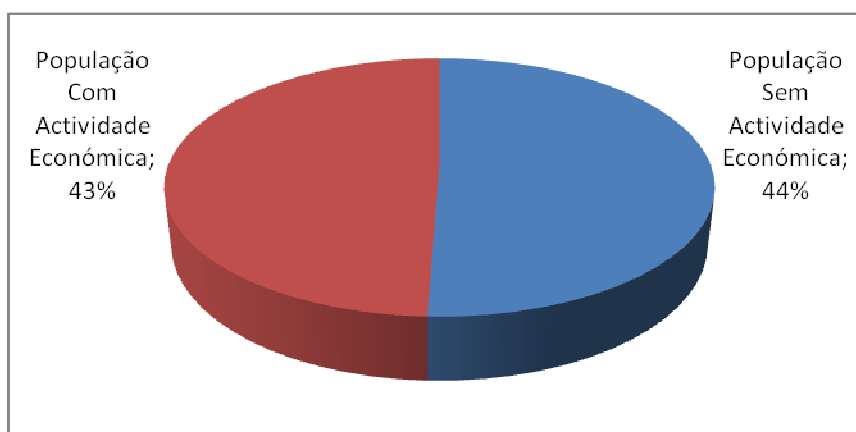


Gráfico 3 – População residente, com mais de 15 anos, segundo a condição económica (%), 2011.

Fonte: INE, Censos 2011;

A população residente no concelho com atividade económica concentra-se na faixa etária dos 15 aos 65 anos, a qual concentra 96,2% (tabela 3) da população com atividade económica no concelho, este cenário, que está bastante próximo do verificado nas restantes unidades territoriais. De facto, as diferenças existentes não são visíveis quando considerados os valores totais, mas apenas quando desagregados segundo o sexo, onde o peso dos indivíduos do sexo masculino, assume neste concelho maior expressão, ultrapassando os 50% (15 a 60 anos).

| Zona Geográfica | População com Atividade Económica | | | | | | | | | | | | |
|-----------------|-----------------------------------|--------------|------|--------|----|--------|----|-----------------|-----|-------|----|-------|-----|
| | Total | 15 a 60 anos | | | | | | Mais de 60 anos | | | | | |
| | HM | HM | | H | | M | | HM | | H | | M | |
| | N.º | N.º | % | N.º | % | N.º | % | N.º | % | N.º | % | N.º | % |
| Norte | 1756065 | 1694035 | 96,5 | 761870 | 43 | 808566 | 46 | 79342 | 4,5 | 49321 | 62 | 30021 | 38 |
| Minho-Lima | 104124 | 100165 | 96,2 | 52797 | 51 | 47368 | 45 | 5032 | 4,9 | 3084 | 61 | 119 | 2,4 |
| Valença | 6079 | 5846 | 96,2 | 3016 | 50 | 2425 | 40 | 295 | 4,9 | 176 | 60 | 143 | 48 |

Tabela 3 – População residente com mais de 15 anos, com atividade económica, segundo o grupo etário, 2011.

Fonte: INE, Censos 2011

Entre a população residente no concelho, com 15 ou mais anos com atividade económica, 88% estava empregada e 12% desempregada. Relativamente à população sem atividade económica, aproximadamente 61% encontrava-se reformada, aposentada ou na reserva, 12% era doméstica e 13% estudante. Os incapacitados para o trabalho ou outras situações assumiam um peso relativamente residual, igual ou inferior a 3,5%, conforme sistematizado nos gráficos n.º 3 e 4 seguidamente apresentados:

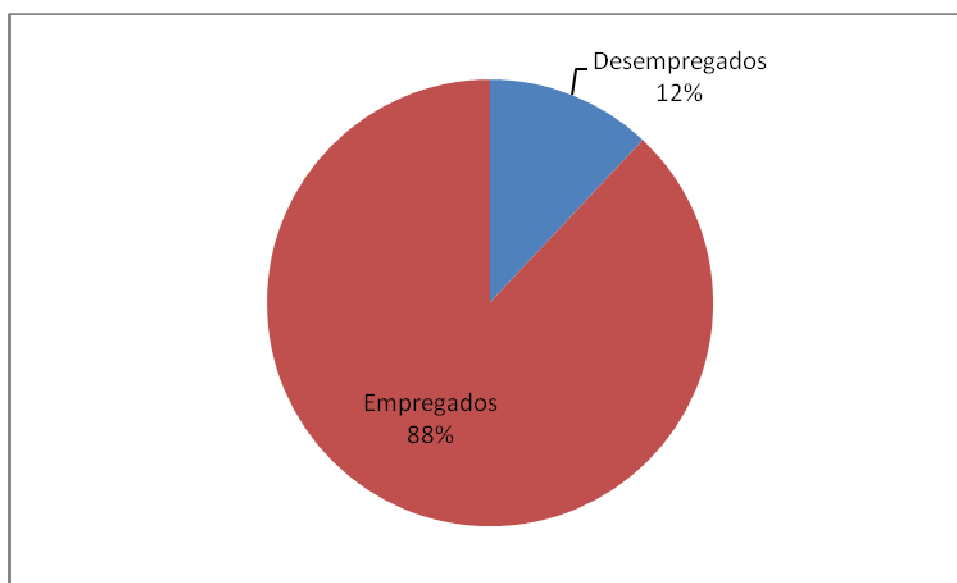


Gráfico 4 – População residente, com 15 ou mais anos, segundo a condição perante a condição económica, com atividade económica (%). Fonte: INE, 2001: Recenseamento Geral da População.

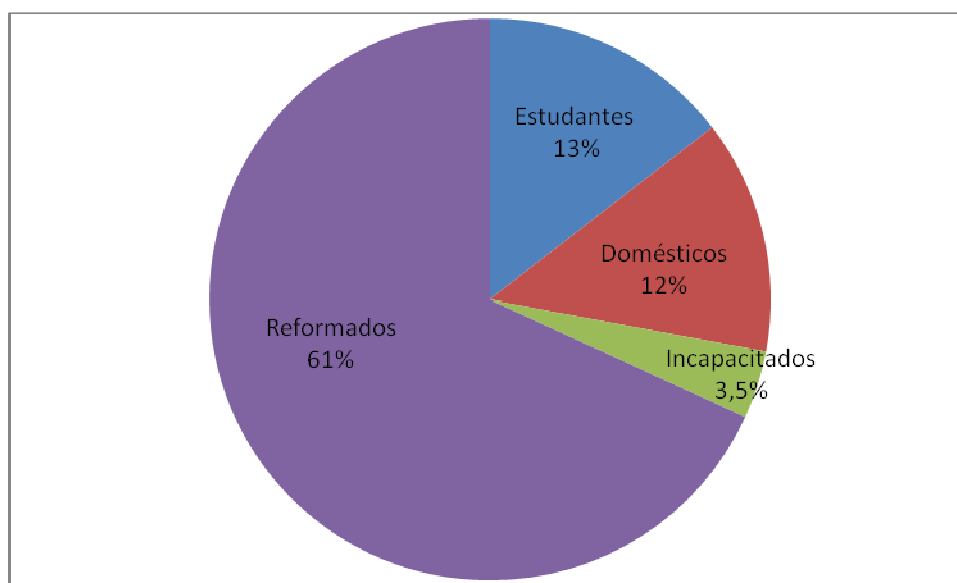


Gráfico 5 – População residente, com 15 anos, segundo a condição perante a condição económica, sem atividade económica (%), 2011. **Fonte:** INE, Censos 2011.

Em 2011, aproximadamente 64,7% da população residente no concelho de Valença economicamente ativa e empregada exercia atividade profissional no setor terciário. O setor primário ocupava 3,4% da população e o setor secundário, 31,9%.

No último período intercensitário 2001-2011, assistiu-se a um decréscimo significativo do setor primário enquanto empregador da população residente do concelho (-58,47%), sendo igualmente de registar um decréscimo verificado do emprego no setor secundário (-13%), a par de um residual crescimento do setor terciário (3,3%) – Tabela 4.

| Setor de Atividade Económica | 2001 | | 2011 | | Taxa de Crescimento ² (2001/2011) |
|------------------------------|-------------|------------|-------------|------------|--|
| | n.º | % | n.º | % | |
| Setor Primário | 436 | 7,6 | 180 | 3,4 | -58,7 |
| Setor Secundário | 1955 | 34,1 | 1700 | 31,9 | -13 |
| Setor Terciário | 3335 | 58,3 | 3446 | 64,7 | 3,3 |
| Total | 5726 | 100 | 5326 | 100 | -68,4 |

Tabela 4 – População Residente economicamente ativa e empregada no concelho, segundo o setor de atividade económica (n.ºs. absolutos, percentagem e taxa de crescimento), 2001 e 2011. **Fonte:** INE, Censos 2001 e 2011;

A evolução recente da distribuição da população ativa por setores de atividade, revela no período de 2001 e 2011, manifestações e tendências, cujo contexto não se diferencia significativamente, em relação a áreas geográficas com as quais Valença se relaciona e integra. Observa-se assim que, o setor secundário constitui o setor de atividade económica que maior “peso” perdeu (Norte – 10,3 p.p., Minho-Lima – 6 p.p. e Valença – 2,2 p.p.), seguido do setor primário (Norte – 1,9 p.p., Minho-Lima – 5,6 p.p. e Valença – 4,2 p. p).

Relativamente ao setor terciário verifica-se um acréscimo no número de indivíduos afetos a este setor nas três unidades territoriais em análise, perseguindo a tendência de terciarização do País. O concelho de Valença superioriza-se à Região Norte (61,5%) e à sub-região do Minho-Lima (61,3%) ao registar cerca de 64,7% da população ativa a trabalhar neste setor de atividade (tabela 5).

| Zona Geográfica / Setor de Atividade | 2001 | | | 2011 | | |
|--------------------------------------|-----------|------------------|-------------|-----------|------------------|-------------|
| | Norte (%) | Minho - Lima (%) | Valença (%) | Norte (%) | Minho - Lima (%) | Valença (%) |
| Setor Primário | 4,8 | 9,5 | 7,6 | 2,9 | 3,9 | 3,4 |
| Setor Secundário | 45,8 | 40,7 | 34,1 | 35,5 | 34,7 | 31,9 |
| Setor Terciário | 49,5 | 49,8 | 58,3 | 61,5 | 61,3 | 64,7 |

Tabela 5 – População residente e economicamente ativa e empregada, segundo o setor de atividade económica e Zona Geográfica, 2001 e 2011. **Fonte:** INE, Censos 2001 e 2011;

¹ **Taxa de Crescimento:** (valor mais recente – valor do ano menos recente) / valor ano menos recente x100.

Se em termos concelhios, e como anteriormente analisado, a população residente, economicamente ativa e empregada, em 2011, se concentra maioritariamente no setor terciário, assumindo o setor primário um peso relativamente residual enquanto empregador da população, a situação difere significativamente, em cada uma das dezasseis freguesias, como seguidamente se sistematiza. As diferenças registadas ao nível das freguesias traduzem as suas especificidades, sendo possível distinguir as freguesias mais rurais, das mais industrializadas ou urbanas bem como, e consequentemente, aquelas que se afastam, ou aproximam, mais da situação média concelhia (3,4%).

Como apresentado na seguinte tabela (tabela 6) o setor primário é particularmente importante na Freguesia de S. Julião, onde é responsável pelo emprego de aproximadamente 11% da população ativa, assumindo igualmente um peso significativo na Freguesia de Gondomil (10,3%). No extremo oposto, sobressaem duas freguesias a saber: Cristelo Côvo (1,0%) e Friestas (1,5%).

O setor secundário é particularmente importante no emprego da população residente em seis freguesias, com valores iguais ou superiores a 43% da população (Sanfins, Taião, S. Julião, Fontoura, Boivão e Gondomil), sendo que, em três destas, o setor secundário assume mesmo mais importância que o setor terciário (Sanfins + 8,9%, Taião + 4% e S. Julião + 7,9%). As duas freguesias onde o peso da população residente empregada no setor secundário é mais diminuto são: Valença (23,4%) e Arão (24,4%). As suas especificidades registadas nas freguesias encontram-se particularmente associadas aos pesos diferenciados que o setor primário e terciário registam.

Com exceção das três freguesias referenciadas no parágrafo anterior, o setor terciário é responsável pelo emprego, em todas as restantes freguesias o setor terciário regista valores iguais ou superiores a 40%, sendo de destacar o peso que o mesmo detém em cinco freguesias, onde é responsável pelo emprego de 60% ou mais da população empregada: Valença (75,2%), Friestas (73,4%), Arão (73,3%), Ganfei (64,9%) e Cristelo Côvo (64,4%). Na tabela seguinte sistematiza-se a distribuição da população residente empregada por Freguesia, segundo os setores de atividade económica:

| Zona Geográfica | Total | Primário | | Secundário | | Terciário | |
|---------------------------|-------------|------------|------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| | | n.º | % | n.º | % | n.º | % |
| Arão | 266 | 6 | 2,3 | 65 | 24,4 | 195 | 73,3 |
| Boivão | 51 | 5 | 9,8 | 23 | 45,0 | 23 | 45 |
| Cerdal | 592 | 35 | 5,9 | 221 | 37,3 | 336 | 56,7 |
| Cristelo Côvo | 366 | 4 | 1,0 | 126 | 34,4 | 236 | 64,4 |
| Fontoura | 252 | 21 | 8,3 | 105 | 46,1 | 126 | 50 |
| Friestas | 196 | 3 | 1,5 | 49 | 25 | 144 | 73,4 |
| Gandra | 527 | 19 | 3,6 | 172 | 32,6 | 336 | 63,7 |
| Ganfei | 505 | 16 | 3,2 | 161 | 31,8 | 328 | 64,9 |
| Gondomil | 87 | 9 | 10,3 | 38 | 43,6 | 40 | 45,9 |
| Sanfins | 45 | 1 | 2,2 | 24 | 53,3 | 20 | 44,4 |
| São Julião | 153 | 17 | 11,1 | 74 | 48,4 | 62 | 40,5 |
| São Pedro da Torre | 438 | 7 | 1,6 | 156 | 35,6 | 275 | 62,7 |
| Silva | 103 | 9 | 8,7 | 41 | 39,8 | 53 | 51,4 |
| Taião | 48 | 0 | 0 | 26 | 54,2 | 22 | 45,8 |
| Valença | 1459 | 19 | 1,3 | 342 | 23,4 | 1098 | 75,2 |
| Verdoejo | 238 | 9 | 3,8 | 77 | 32,3 | 152 | 63,8 |
| Valença - concelho | 5326 | 180 | 3,4 | 1700 | 31,9 | 3446 | 64,7 |

Tabela 6 – População residente economicamente ativa e empregada no concelho e freguesias, segundo o setor de atividade económica, 2011. **Fonte:** INE, Censos 2011;

Ainda na tabela 6 relativamente às freguesias abrangidas pelo PUAEV (assinaladas na tabela 6 com uma cor azul), verifica-se que estas ao nível da população economicamente ativa e empregada, por setor de atividade, segue a tendência concelhia no ano de 2001, ou seja, existe uma maior percentagem de indivíduos a trabalhar no setor terciário, sendo mais de metade da população ativa e empregada no caso de Arão (73,3%), Cerdal (56,7%), Gandra (63,7%) e São Pedro da Torre (62,7%) indivíduos a trabalhar neste setor.

No que concerne à população empregada no setor primário nas freguesias abrangidas pelo PUAEV, verifica-se que este tem pouca expressão, não ultrapassando os 5,9% registados na freguesia de Cerdal (tabela 6).

O setor secundário é relativamente importante no emprego da população residente nas freguesias do PUAEV, registando valores superiores à média concelhia (31,9%), a saber: Cerdal 37,3%, Gandra 37,3% e São Pedro da Torre 35,6%, exceto Arão (24,4%).

No que se refere à população empregada segundo o setor de atividade e o sexo, importa assinalar que todos os setores de atividade a mão-de-obra é maioritariamente masculina (gráfico 5).

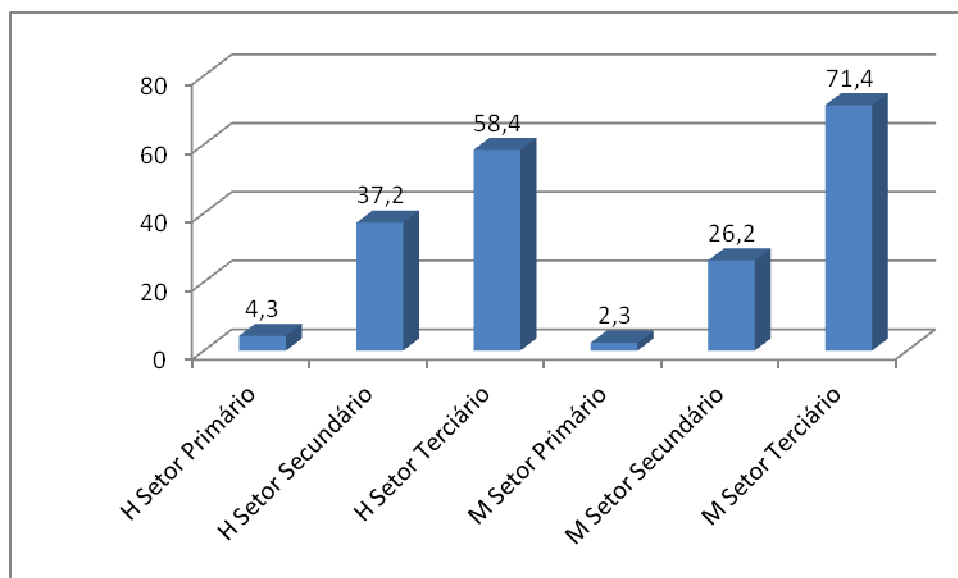


Gráfico 6 – População residente economicamente ativa e empregada no concelho, segundo setor de atividade económica e sexo, 2011. **Fonte:** INE, Censos 2011;

No último período intercensitário e como anteriormente referenciado, o setor primário viu a sua importância em termos de emprego diminuir significativamente, ao contrário do verificado nos setores secundário e terciário. Este crescimento total esconde contudo comportamentos diferenciados, segundo o sexo da população empregada em cada um dos três setores de atividade, como se encontra sistematizado na tabela seguidamente apresentada:

| 2001 | | | | | |
|-------------------------------|-------|------------|-------|-----------|------|
| Primário | | Secundário | | Terciário | |
| H | M | H | M | H | M |
| 51,4 | 48,6 | 62,4 | 37,6 | 52,2 | 47,8 |
| 2011 | | | | | |
| Primário | | Secundário | | Terciário | |
| H | M | H | M | H | M |
| 4,3 | 2,3 | 37,2 | 26,2 | 58,4 | 71,4 |
| Taxa de Crescimento 2001/2011 | | | | | |
| Primário | | Secundário | | Terciário | |
| H | M | H | M | H | M |
| -47,1 | -46,3 | -25,2 | -11,4 | 6,2 | 23,6 |

Tabela 7 – População residente economicamente ativa e empregada no concelho, segundo o setor de atividade económica e sexo, (taxa de crescimento), 2001 e 2011.

Fonte: INE, Censos 2001 e 2011;

De facto se no setor primário, a quebra registada foi relativamente semelhante em ambos os sexos, assinalando um decréscimo de 46,3% de mão-de-obra feminina e de 47,1% de mão-de-obra masculina neste setor (tabela 7). No setor secundário o crescimento total verificado entre 2001 e 2011 deveu-se a um decréscimo da população feminina empregada neste de setor (teve uma variação de -11,4% entre 2001/2011), tendo, a população masculina empregada registado uma quebra – 25,2 % entre 2001 e 2011. O aumento registado no setor terciário, também se ficou a dever maioritariamente ao crescimento do número efetivo da mão-de-obra feminina, o qual registou um crescimento de 23,6%, face aos 6,2% registados no emprego masculino.

Quanto à distribuição geográfica da população residente empregada, aproximadamente 27,3% da população ativa empregada no concelho reside na freguesia de Valença. No extremo oposto, a freguesias de Taião, Sanfins e Boivão têm um peso relativo residual, contribuindo com cerca de 1% para a população ativa empregada. Esta contribuição diferenciada de cada uma das Freguesias encontra-se diretamente relacionada com a população residente em cada uma das onze freguesias, sendo pois as freguesias mais populosas que concentram a maior parte da população ativa empregada, pelo que a contribuição relativa de cada uma, seja na população concelhia, seja na população ativa empregada, é muito semelhante, como sistematizado na tabela seguidamente apresentada:

| Zona Geográfica | População Residente - Total | | População ativa empregada | |
|---------------------------|-----------------------------|-------------|---------------------------|-------------|
| | n.º abs. | % em coluna | n.º abs. | % em coluna |
| Arão | 758 | 5,3 | 266 | 5,0 |
| Boivão | 239 | 1,6 | 51 | 0,9 |
| Cerdal | 1693 | 11,9 | 592 | 11,1 |
| Cristelo Covo | 965 | 6,8 | 366 | 6,8 |
| Fontoura | 751 | 5,3 | 252 | 4,7 |
| Friestas | 562 | 3,9 | 196 | 3,6 |
| Gandra | 1318 | 9,3 | 527 | 9,8 |
| Ganfei | 1296 | 9,1 | 505 | 9,4 |
| Gondomil | 301 | 2,1 | 87 | 1,6 |
| Sanfins | 163 | 1,1 | 45 | 0,8 |
| São Julião | 363 | 2,5 | 153 | 2,8 |
| São Pedro da Torre | 1267 | 8,9 | 438 | 8,2 |
| Silva | 260 | 1,8 | 103 | 1,9 |
| Taião | 153 | 1,0 | 48 | 0,9 |
| Valença | 3430 | 24,2 | 1459 | 27,3 |
| Verdoejo | 608 | 4,3 | 238 | 4,4 |
| Valença - concelho | 14127 | 100 | 5326 | 100 |

Tabela 8 - População residente economicamente ativa e empregada no Concelho e Freguesias, 2011.

Fonte: INE, Censos 2011;

Analisando a distribuição geográfica da população residente empregada, nas freguesias abrangidas pelo PUAEV, constata-se que 34% da população empregada reside nestas freguesias, tendo quase o mesmo peso no total da população residente (35,4%). A seguir à freguesia de Valença, as freguesias de abrangidas pelo PUAEV, são das que mais contribuem para o total da população ativa empregada (tabela 8).

Por outro lado, a distribuição na generalidade das freguesias da população ativa segundo a situação face ao emprego é muito semelhante ao registado para o conjunto do concelho (2011), onde mais de 93,6% da população ativa se encontra empregada, contra os 6,4% (tabela 8) que se encontra desempregada (valores aproximados), como sistematizado na tabela seguinte:

| Zona Geográfica | População com Atividade Económica | | | | | |
|---------------------------|-----------------------------------|-------------|-------------|-------------|--------------|-------------|
| | Total | | Empregada | | Desempregada | |
| | n.º abs. | % em coluna | n.º abs. | % em linha | n.º abs. | % em linha |
| Arão | 316 | 5,1 | 266 | 4,9 | 50 | 6,6 |
| Boivão | 58 | 0,9 | 51 | 0,9 | 7 | 0,9 |
| Cerdal | 686 | 11,2 | 592 | 11,1 | 94 | 12,4 |
| Cristelo Covo | 442 | 7,2 | 366 | 6,8 | 76 | 10 |
| Fontoura | 276 | 4,5 | 252 | 4,7 | 24 | 3,1 |
| Friestas | 224 | 3,6 | 196 | 3,6 | 28 | 3,7 |
| Gandra | 602 | 9,9 | 527 | 9,8 | 75 | 9,9 |
| Ganfei | 569 | 9,3 | 505 | 9,4 | 64 | 8,4 |
| Gondomil | 95 | 1,5 | 87 | 1,6 | 8 | 1,0 |
| Sanfins | 51 | 0,8 | 45 | 0,8 | 6 | 0,7 |
| São Julião | 177 | 2,9 | 153 | 2,8 | 24 | 3,1 |
| São Pedro da Torre | 494 | 8,1 | 438 | 8,2 | 56 | 7,4 |
| Silva | 116 | 1,9 | 103 | 1,9 | 13 | 1,7 |
| Taião | 49 | 0,8 | 48 | 0,9 | 1 | 0,1 |
| Valença | 1671 | 27,4 | 1459 | 27,3 | 212 | 28,1 |
| Verdoejo | 253 | 4,1 | 238 | 4,4 | 15 | 1,9 |
| Valença - concelho | 6079 | 100 | 5326 | 87,6 | 753 | 12,3 |

Tabela 9 – População residente economicamente ativa, segundo a situação face ao emprego no Concelho e Freguesias, 2011;

Fonte: INE, Censos 2011;

Apesar das similitudes existentes, de entre as dezasseis freguesias sobressaem, pela maior percentagem de população desempregada, as freguesias de Valença, Cerdal e Gandra. No extremo oposto, as freguesias de Taião, Sanfins e Boivão possuem um número inferior de desempregados aos registados para o conjunto do concelho, estas situações traduzem as diferentes dinâmicas socioeconómicas, igualmente refletidas nas taxas de atividade registadas nas dezasseis freguesias do concelho (tabela 9).

Nas freguesias abrangidas pelo PUAEV, a que tem a maior percentagem de população desempregada é Cerdal com 12,4%, superando assim a média concelhia de 12,3% registada em 2011. De igual modo, a Freguesia de Cerdal possui também a maior taxa de população ativa empregada, em 2011 com 27,3% (Tabela 9).

| Unidade Geográfica | Taxa de Atividade (%) | | | P.P. Tx Act (H-M) | Taxa de Desemprego (%) | | | P.P. Tx Desemp. (H-M) |
|---------------------------|-----------------------|--------------|--------------|-------------------|------------------------|--------------|--------------|-----------------------|
| | Total | H | M | | Total | H | M | |
| Norte | 47,59 | 52,33 | 16,13 | 36,2 | 14,47 | 12,98 | 16,13 | -3,15 |
| Minho - Lima | 42,53 | 48,29 | 13,17 | 35,12 | 11,84 | 10,67 | 13,17 | -2,5 |
| Valença - Concelho | 43,03 | 47,65 | 12,14 | 35,51 | 12,39 | 12,62 | 12,14 | 0,48 |
| Arão | 41,69 | 46,72 | 14,48 | 32,24 | 15,82 | 16,96 | 14,48 | 2,48 |
| Boivão | 24,27 | 35,24 | 0 | 35,24 | 12,07 | 18,92 | 0 | 18,92 |
| Cerdal | 40,52 | 44,36 | 13,58 | 30,78 | 13,70 | 13,81 | 13,58 | 0,23 |
| Cristelo - Covo | 45,80 | 50,55 | 18,48 | 32,07 | 17,19 | 16,02 | 18,48 | -2,46 |
| Fontoura | 36,75 | 43,37 | 10,08 | 33,29 | 8,70 | 7,64 | 10,08 | -2,44 |
| Friestas | 39,86 | 43,60 | 11,30 | 32,3 | 12,50 | 13,76 | 11,30 | 2,46 |
| Gandra | 45,68 | 51,26 | 12,46 | 38,8 | 12,46 | 12,46 | 12,46 | 0 |
| Ganfei | 43,90 | 47,73 | 12,77 | 34,96 | 11,25 | 9,86 | 12,77 | -2,91 |
| Gondomil | 31,56 | 41,73 | 4,76 | 36,97 | 8,42 | 11,32 | 4,76 | 6,56 |
| Sanfins | 31,29 | 44,71 | 7,69 | 37,02 | 11,76 | 13,16 | 7,69 | 5,47 |
| S. Julião | 48,76 | 58,01 | 8,33 | 49,68 | 13,56 | 17,14 | 6,33 | 10,81 |
| S. Pedro da Torre | 38,99 | 40,97 | 9,69 | 31,28 | 11,34 | 13,14 | 9,69 | 3,45 |
| Silva | 44,62 | 51,54 | 8,16 | 43,38 | 11,21 | 13,43 | 8,16 | 5,27 |
| Taião | 32,03 | 34,78 | 0 | 34,78 | 2,04 | 4,17 | 0 | 4,17 |
| Valença | 48,72 | 51,76 | 12,97 | 38,79 | 12,69 | 12,39 | 12,97 | -0,58 |
| Verdoejo | 41,61 | 48,29 | 5,36 | 42,93 | 5,93 | 6,38 | 5,36 | 1,02 |

Tabela 10 - Taxas de Atividade e de Desemprego na região, sub-região, concelho e freguesias, segundo o sexo, 2011.

Fonte: INE, Censos 2011;

Como sistematizado na tabela 10, a população residente no concelho de Valença apresenta uma taxa de atividade relativamente inferior à registada na região e superior à sub-região Minho – Lima. Quando analisado a taxa de atividade por sexo verifica-se que a população

feminina detém uma taxa de atividade inferior à registada pela população masculina. De facto, a diferença entre os homens e as mulheres no Norte é de 36,2 p.p., na sub-região Minho – Lima é de 35,1 p.p. e no concelho de Valença é de 35,5 p.p., sendo a sub-região a que detém a menor diferença entre Homens e Mulheres.

Nesta matéria importa sublinhar que ao nível da taxa de atividade, os valores apresentados pelas freguesias abrangidas pelo PUAEV, em 2011, não difere muito da que foi apresentada para o concelho de Valença (35,5%), apenas Cerdal (30,7%) e S. Pedro da Torre (31,2%) apresentam uma média ligeiramente inferior à apresentada pelo município. Quando analisado a taxa de atividade por sexo, verifica-se que as freguesias abrangidas pelo PUAEV também seguem as tendências concelhias, ou seja, a população masculina (cerca 46%) apresenta uma taxa de atividade superior em relação à taxa da população feminina (cerca 15%), onde se destaca a freguesia de Gandra, que apresenta uma diferença entre homens e mulheres de cerca de 38,8 p.p. (tabela 10).

No que concerne à taxa de desemprego, o concelho apresenta, no seu conjunto, uma situação próxima da registada nas restantes Zonas geográficas, embora ligeiramente mais favorável, com uma taxa total de 12,3% face aos 14,4% registados na região Norte e aos 11,8% registados na sub-região do Minho - Lima. Também nesta matéria, a situação das mulheres se apresenta mais desfavorável, com taxas de desemprego em alguns casos, superiores às registadas pelos homens (0,48 p.p. no concelho de Valença).

Também a realidade do desemprego assume especificidades segundo as freguesias, sendo algumas mais afetadas que outras, por um lado, e, por outro lado, com umas a registarem maiores diferenças no que concerne à situação de cada um dos sexos.

Quando analisado as freguesias abrangidas pelo PUAEV desemprego é particularmente significativo na freguesia de Arão com uma taxa de 15,8%, na freguesia de Cerdal com 13,7% e ainda na freguesia da Gandra com 12,4%, registando assim uma taxa de desemprego superior à média concelhia que é de 12,3%. Já a taxa de desemprego na freguesia de S. Pedro da Torre (11,3%) é inferior à média concelhia (tabela 10).

No que concerne à situação de cada um dos sexos, a taxa de desemprego é mais elevada no sexo masculino no total do concelho com uma diferença de 0,48 p.p. Nas freguesias abrangidas pelo plano em apreço, as freguesias de S. Pedro da Torre (0,4 p.p.), Arão (0,3 p.p.) e Cerdal (0,6 p.p.) também apresentam uma taxa de desemprego na população masculina superior à apresentada pela população feminina. Por sua vez, a freguesia da Gandra possui a mesma taxa de desemprego entre sexos - 12,4%.

Agregando as profissões segundo os respetivos grupos, e como sistematizado na tabela 11, aproximadamente 50% da população residente economicamente ativa concentra-se em dois grupos de profissões, a saber: Grupo 7 - Operários, Artífices e Trabalhadores Similares e Grupo 5 - Pessoal dos Serviços e Vendedores, situação esta que se manteve relativamente estável no último período intercensitário. O Grupo 9 - Trabalhadores Não Qualificados, também assume uma importância significativa, com 16,1%.

| Grupo de Profissões | 2001 | | 2011 | | Taxa de crescimento 2001- 2011 |
|--|----------|-------|----------|------|--------------------------------|
| | n.º abs. | % | n.º abs. | % | |
| Grupo 1 - Quadros Superiores da Adm. Púb., Dirig e Quad. Sup. de empresas | 484 | 8,5 | 415 | 7,9 | -14,2 |
| Grupo 2 - Especialistas das Profissões Intelectuais e Científicas | 216 | 3,8 | 373 | 7,0 | 72,6 |
| Grupo 3 - Técnicos e Profissionais de Nível Intermédio | 330 | 5,8 | 392 | 7,3 | 18,7 |
| Grupo 4 - Pessoal Administrativo e Similares | 442 | 7,7 | 408 | 7,6 | -7,6 |
| Grupo 5 - Pessoal dos Serviços e Vendedores | 1174 | 20,5 | 1218 | 22,8 | 3,7 |
| Grupo 6 - Agricultores e Trab. Qualif. da Agric. e Pescas | 392 | 6,8 | 158 | 3 | -59,6 |
| Grupo 7 - Operários, Artífices e Trab. Similares | 1227 | 21,4 | 849 | 15,9 | -30,8 |
| Grupo 8 - Operadores de Inst. e Máquinas e Trab. de Montagem | 515 | 9,0 | 394 | 7,4 | -23,4 |
| Grupo 9 - Trab. Não Qualificados | 923 | 16,1 | 1103 | 20,7 | 19,5 |
| Grupo 10 - Forças Armadas | 23 | 0,4 | 16 | 0,3 | -30,4 |
| Valença - Concelho | 5726 | 100,0 | 5326 | 100 | -6,9 |

Tabela 11 – População residente economicamente ativa e empregada no concelho, segundo o grupo de profissões (% taxa de crescimento), 2001 e 2011.

Fonte: INE, Censos 2001 e 2011;

No último período intercensitário e fruto das alterações registadas, nomeadamente ao nível do tecido económico, registaram-se evoluções diferenciadas no número de efetivos segundo os grupos de profissões, sendo particularmente significativas as quebras registadas nas profissões do Grupo 6 - Agricultores e Trabalhadores Qualificados da Agricultura e Pescas (- 5

9,6%), bem como, no Grupo 7 – Operários, Artífices e Trab. Similares (-30,8%) e Grupo 10 – Forças Armadas (-30,4%), e o crescimento positivo registado no Grupo 2 - Especialistas das Profissões Intelectuais e Científicas (72,6%).

Relativamente à situação na profissão em 2011, aproximadamente 77,2% da população residente no concelho trabalha por conta de outrem. O peso dos empregadores e dos trabalhadores por conta própria são aproximados, concentrando cerca de 20,8% da população residente (tabela 12).

Simultaneamente assistiu-se a uma taxa de crescimento negativa entre 2001 e 2011 em toda a situação profissional. O decréscimo mais baixo corresponde aos membros ativos cooperativos 0,3%, pese embora em termos absolutos este crescimento apenas representa menos 8 indivíduos nesta situação - tabela 12.

| Situação na Profissão | 2001 | | 2011 | | Taxa de crescimento 2001/ 2011 |
|-------------------------------------|-------------|------------|-------------|------------|--------------------------------|
| | n.º abs. | % | n.º abs. | % | |
| Empregador | 709 | 12,4 | 655 | 12,3 | -7,6 |
| Trabalhador por conta própria | 596 | 10,4 | 459 | 8,6 | -22,9 |
| Trabalhador familiar não remunerado | 45 | 0,79 | 38 | 0,7 | -15,5 |
| Trabalhador por conta de outrem | 4290 | 74,9 | 4115 | 77,2 | -4 |
| Membro ativo cooperativo | 25 | 0,44 | 17 | 0,3 | -32 |
| Outra situação | 61 | 1,1 | 42 | 0,7 | -31,1 |
| Valença - concelho | 5726 | 100 | 5326 | 100 | -6,9 |

Tabela 12 – População residente economicamente ativa e empregada no Concelho, segundo a situação na profissão 2001 e 2011. **Fonte:** INE, Censos 2001 e 2011;

4.3. Habitação

De acordo com os censos 2011, existiam 6817 edifícios no Concelho de Valença, representando cerca de 5,6% e 0,56% do quantitativo de Edifícios Existentes, respetivamente na sub - região do Minho - Lima e na Região Norte.

Relativamente a 2001, o Concelho registou um acréscimo de 8,4% no número de edifícios, o que se traduziu na realização de mais 579 construções. As freguesias de S. Pedro da Torre (9,58%), Gandra (9,15%), Cerdal (14,55%) e Ganfei (9,64%) e Valença (13,89%), são as que mais possuem o maior número de edifícios.

Como é possível verificar três das quatro freguesias abrangidas pela área do PUAEV (Cerdal, Gandra e S. Pedro da Torre) fazem parte do grupo das freguesias que mais contribuem para o número total de edifícios do concelho. Demonstrando desta forma a expansão urbana da cidade de Valença (tabela 13).

Uma outra constatação que pode ser avançada relaciona-se com o facto de a maioria dos edifícios serem principalmente residenciais (não havendo valores abaixo dos 95%). Quando se considera o número de edifícios exclusivamente residenciais Valença apresenta 96,8% face aos 92,95% da sub- região Minho-Lima e da Região Norte.

Tabela 13 – Edifícios por tipo, segundo as freguesias do concelho, 2011.

| Unidade Geográfica | Total | | Edifícios Principalmente Residenciais % (em linha) | Edifícios Principalmente não Residenciais % (em linha) |
|--------------------|-------------|---------------|--|--|
| | N.º absol. | % (em coluna) | | |
| Arão | 366 | 5,37 | 99,73 | 0,27 |
| Boivão | 159 | 2,33 | 100,00 | 0,00 |
| Cerdal | 992 | 14,55 | 99,70 | 0,30 |
| Cristelo-Côvo | 538 | 7,89 | 99,44 | 0,56 |
| Fontoura | 415 | 6,09 | 99,76 | 0,24 |
| Friestas | 311 | 4,56 | 97,43 | 2,57 |
| Gandra | 624 | 9,15 | 99,68 | 0,32 |
| Ganfei | 657 | 9,64 | 99,54 | 0,46 |
| Gondomil | 221 | 3,24 | 99,10 | 0,90 |
| Sanfins | 104 | 1,53 | 100,00 | 0,00 |
| S. Julião | 238 | 3,49 | 100,00 | 0,00 |
| S. Pedro da Torre | 653 | 9,58 | 97,24 | 2,76 |
| Silva | 184 | 2,70 | 99,46 | 0,54 |
| Taião | 92 | 1,35 | 100,00 | 0,00 |
| Valença | 947 | 13,89 | 99,58 | 0,42 |
| Verdoejo | 316 | 4,64 | 100,00 | 0,00 |
| Concelho | 6817 | 100 | 99,33 | 0,67 |

Fonte: INE, Censos 2011

No que diz respeito ao número de alojamentos segundo os dados dos Censos 2011 Valença aumenta o seu número para 8150, tendo por isso um acréscimo de 573 alojamentos no último período intercensitário, acompanhando assim a tendência da sub-região do Minho-Lima e da Região Norte.

O tipo de alojamento presente em Valença, sub-região Minho-Lima e Região Norte é quase exclusivamente familiar, representando menos de 0,5% os alojamentos coletivos nestas áreas.

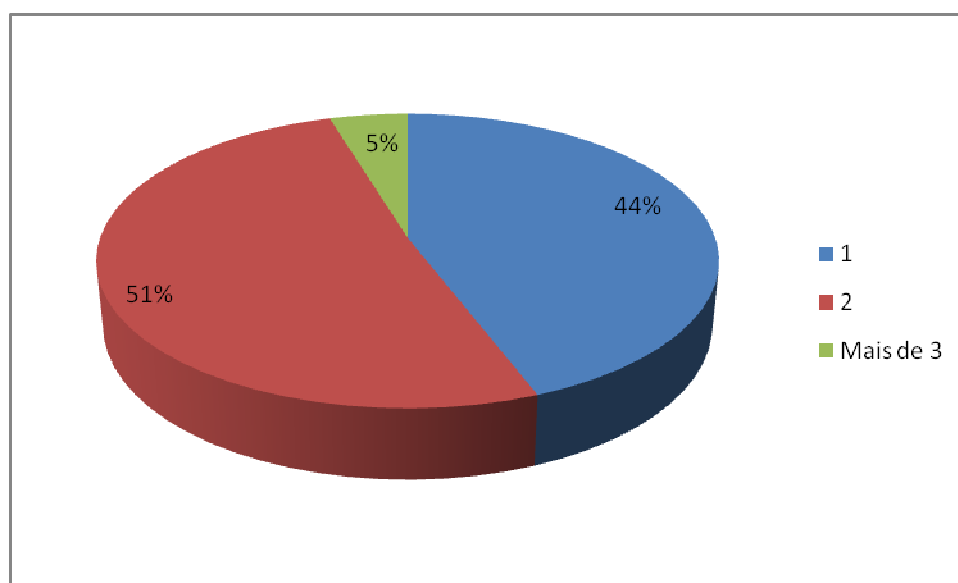
Conjuntamente com Valença (25,63%) e Ganfei (8,13%) as freguesias abrangidas pelo PUAEV de S. Pedro da Torre (8,22%), Gandra (8,37%) e Cerdal (12,22%) apresentam o maior número de alojamentos do concelho, sendo na sua maior parte alojamentos do tipo familiar (tabela 14).

Tabela 14 – Alojamentos, segundo o tipo de alojamento e Freguesias do concelho, 2011.

| Unidade Geográfica | Total Geral | | Alojamentos Familiares | | Alojamentos Coletivos | |
|--------------------|-------------|-------------|------------------------|---------------|-----------------------|--------------|
| | n.º absol. | % em coluna | n.º absol. | % em coluna | n.º absol. | % em coluna |
| Arão | 406 | 4,98 | 406 | 4,99 | 0 | 0 |
| Boivão | 159 | 1,95 | 159 | 1,96 | 0 | 0 |
| Cerdal | 996 | 12,22 | 996 | 12,25 | 0 | 0 |
| Cristelo-Côvo | 589 | 7,23 | 588 | 7,23 | 1 | 5 |
| Fontoura | 420 | 5,15 | 420 | 5,17 | 0 | 0 |
| Friestas | 315 | 3,87 | 315 | 3,87 | 0 | 0 |
| Gandra | 682 | 8,37 | 681 | 8,38 | 1 | 5 |
| Ganfei | 663 | 8,13 | 662 | 8,14 | 1 | 5 |
| Gondomil | 222 | 2,72 | 221 | 2,72 | 1 | 5 |
| Sanfins | 104 | 1,28 | 104 | 1,28 | 0 | 0 |
| S. Julião | 239 | 2,93 | 239 | 2,94 | 0 | 0 |
| S. Pedro da Torre | 670 | 8,22 | 667 | 8,20 | 3 | 15 |
| Silva | 187 | 2,29 | 187 | 2,30 | 0 | 0 |
| Taião | 92 | 1,13 | 92 | 1,13 | 0 | 0 |
| Valença | 2089 | 25,63 | 2076 | 25,54 | 13 | 65 |
| Verdoejo | 317 | 3,89 | 317 | 3,90 | 0 | 0 |
| Concelho | 7577 | 100 | 7563 | 100,00 | 14 | 100,0 |

Fonte: INE, Censos 2011

Relativamente aos edifícios segundo o número de pavimentos, é possível constatar que em 2011, no Concelho de Valença, a maioria dos edifícios, cerca de 51% do total dos edifícios, têm apenas dois pavimentos (gráfico 6).

Gráfico 7 – Edifícios, segundo o número de pavimentos, no concelho, 2011.

Fonte: INE, Censos 2011;

De um modo geral, a construção no Concelho de Valença caracteriza-se quase na totalidade por uma construção de baixa densidade, havendo um total de 95% de edifícios de 1 e/ou 2 pisos. Os edifícios com três ou mais pisos representam apenas uma pequeníssima fatia, com apenas 323 edifícios, representando 5% do total.

Em termos da sua distribuição territorial, os edifícios em altura concentram-se sobretudo na cidade de Valença e também, com menor expressão, nas freguesias envolventes. Mas, de um modo geral as tipologias características dominantes, no Concelho de Valença, são a de habitação unifamiliar, de 1 e 2 pisos, fator característico do meio periurbano ou rural.

Em 2011, cerca de 50,8% dos alojamentos tinham menos de 30 anos, tendo-se no decénio Intercensitário 2001/2011, construído cerca de 13,1% do total de edifícios do Concelho. O período mais significativo, em termos de construção, incidiu sobre o intervalo 1971 – 1991 (40,3% do total de edifícios), em grande parte devido ao ‘boom’ de construção para habitação a que se assistiu na década de 70, fundamentalmente resultante de investimentos de emigrantes.

Tabela 15 – Alojamentos Clássicos, segundo a época de construção dos edifícios, 2011.

| Unidade Geográfica | | Total | antes 1919 | De 1919 a 1945 | De 1946 a 1960 | De 1961 a 1970 | De 1971 a 1980 | De 1981 a 1985 | De 1986 a 1990 | De 1991 a 1995 | De 1996 a 2001 | De 2006 a 2011 |
|--------------------|------------|-------|------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| Valença | n.º absol. | 8119 | 374 | 374 | 571 | 1048 | 1621 | 1661 | 510 | 887 | 510 | 559 |
| | % | 100 | 4,6 | 4,6 | 7,0 | 12,9 | 19,9 | 20,4 | 6,3 | 10,9 | 6,3 | 6,8 |

Fonte: INE, Censos 2011;

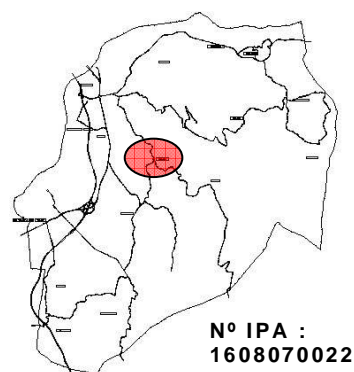
4.4. Património Cultural

Este plano seguindo o trabalho desenvolvido no Plano Diretor Municipal de Valença, mantém as orientações de proteção do património cultural existente.

Por ser uma componente viva e dinâmica de um território, o património deve ser aproveitado e adequado aos fins capazes de o proteger e acautelar o seu abandono.

Na área abrangida pelo PUAEV o Forte do Tuído destaca-se em qualquer fotografia aérea e planta topográfica da área, passando no entanto despercebida a quem passa ao seu lado.

O Forte do Tuído está implantado num terraço aluvial, num pequena vegetação rasteira, numa plataforma da encosta sobranceira ao Forte abaluartado, em mota terraplanada, formando um recinto conserva vestígios dos parapeitos das cortinas, apresentando cortinas têm um talude com c. de 6m de altura, formando uma es reforçada por um profundo fosso com c. de 4m de altura, apresentando cortinas, no espaço entre os baluartes, revelins formando um defensiva está ainda reforçada por talude exterior, em todo o caminho coberto, precedendo as esplanadas que rodeiam o forte.



Hoje funciona como Marco histórico-cultural, e pertence à Arquitetura militar, seiscentista. E a comprová-lo temos a forma do forte abaluartado de torrão, de planta quadrangular, com fosso exterior, contraguarda e caminho coberto.

Em 1661, começa a construção do forte, por ordem do Marquês de Viana.

Constitui um dos vários fortes em "arquitetura de terra" ainda existentes, sendo totalmente construído em torrão (mistura de terra, barro, seixos e pedra avulsa), sem qualquer vestígio de alvenaria. Muralhas construídas em torrão, fossos escavados no afloramento (Descrição conforme Direção Geral dos Edifícios e Monumentos Nacionais).

Manter, conservar, reabilitar o património são atos de cidadania, traduzem o reconhecimento da nossa memória coletiva.

4.5. Sistema viário

A configuração e características da rede portuguesa de infraestruturas de transportes terrestres é o resultado de esforços empreendidos por homens que, por razões económicas, políticas, sociais e/ou militares, foram (re)construindo ao longo do tempo uma malha viária condicionada por fatores geográficos e pelos avanços técnicos, procurando responder a dinâmicas territoriais sucessivamente mais complexas (PACHECO, Elsa, FLUP, 2004).'

O sistema viário tem vindo a ser empregado como condição importante para a racionalidade e eficiência da estrutura urbana. Através do sistema viário fluem as relações de intercâmbio e os serviços que suportam a ocupação urbana.

Valença dispõe de um sistema viário suficiente para irrigar os principais povoamentos concelhios, uma vez que as vias existentes dotam este município de boas acessibilidades, o

que constitui, de resto, uma potencialidade, com consequências imediatas na forma de comunicar, comercializar e distribuir (figura abaixo).

Geograficamente a área do PUAEV localiza-se a nascente do IP1, IP1/A3 e da EN13, ou seja, junto das principais vias rodoviárias que atravessam o concelho.

Sendo, no entanto, de referir que dada a urbanidade da EN 13 e do volume de tráfego que aí se faz sentir, é essencial intervir na beneficiação do troço entre o nó do IP1/A3 e o cruzamento com a estrada de Tuído (EN511-2). A beneficiação deste segmento da EN13, poderá passar pela reformulação do perfil transversal com criação de rotundas nos acessos às plataformas, bem como o eventual surgimento de vias de serviço que farão a relação com a autoestrada. As soluções a adotar serão testadas a nível de projeto e apoiadas em estudos de tráfego que servirão de base ao debate que envolverá as entidades competentes.

Planear a rede viária significa prever a ligação/comunicação entre todas as áreas e todas as escalas que atrás se referem, conseguindo-se no conjunto uma estrutura hierarquizada, legível que permita uma clara identificação de percursos. Ao nível dos aglomerados esta legibilidade é ainda mais importante, porque a escala humana é mais evidente, impondo-se a maior necessidade de contemplar as diferentes formas de mobilidade e acessibilidade.



Figura 20: Rede Viária do concelho de Valença.

Fonte: www.estradasdeportugal.pt, fevereiro de 2014.

4.5.1. Acessibilidades

As vias de comunicação são o principal fator para atrair o desenvolvimento económico e permitir a fixação da população no território. Neste contexto, a acessibilidade, entendida como a garantia dos acessos adequados a todos os aglomerados urbanos, bem como, de boas ligações às redes viárias nacional / internacional (fundamental) e ferroviária, constituem um objetivo de política regional/local sempre prioritário para qualquer município.

No que respeita às acessibilidades (nacionais, regionais e municipais) é primordial uma apropriada inserção da rede do Município na rede viária exterior.

Como referido, as principais vias existentes no concelho de Valença permite afirmar que o município se encontra dotado de boas acessibilidades e mobilidade, conferindo-lhe uma boa capacidade competitiva.

No que respeita às acessibilidades internas objetiva, a elaboração do PUAEV, pretende assegurar as ligações entre os principais aglomerados (sede concelhia e sedes de freguesia) - que pelas suas características de maior urbanidade, número de equipamentos e serviços são

identificados como principais polos gerados de tráfego - e os demais aglomerados que integram o Município.

Assim, destacam-se as seguintes vias pelo seu carácter e papel estruturante na distribuição dos aglomerados e na ocupação do solo, e assim, no desenvolvimento local e regional.

4.5.1.1. Influência Direta

EN13 – Estrada Nacional n.º13

A EN 13 é uma das vias de comunicação entre o Porto e o Minho (Maia - Valença) e entre Portugal e Espanha. Após a entrada em funcionamento do IC1/A28 (Caminha – Lisboa), a EN13 foi progressivamente adaptada para o trânsito local, fazendo atualmente parte da área urbana de muitas localidades no seu trajeto. Assim, em diversos troços a velocidade é limitada, o trânsito controlado por semáforos

Apesar do seu carácter urbano a EN13 desempenha um papel fundamental no desenvolvimento local do concelho de Valença uma vez que estabelece a ligação (não tributada) entre o Litoral Norte de Portugal e a Galiza.

Esta via estabelece as ligações às vias da rede nacional assim como aos concelhos vizinhos de Vila Nova de Cerveira e de Paredes de Coura através da EN 201.

4.5.1.2. Envolvente

IP1 – Itinerário Principal n.º 1 e IP1/A3 – Itinerário Principal n.º 1 / Autoestrada n.º 3

O IP1 (a partir do nó de S. Pedro da Torre em direção a norte sob a jurisdição das Estradas de Portugal) e o IP1/A3 (desde o nó de S. Pedro da Torre em direção ao Sul - autoestrada portajada – sob alçada de contrato de concessão Brisa) atravessam o concelho longitudinalmente (orientação Norte - Sul) na sua faixa Poente.

Trata-se de um importante eixo viário que integra a rede nacional fundamental. O traçado desta via estende-se de Valença a Castro Marim.

A construção da ponte internacional em Valença e o prolongamento / continuidade desta via em Espanha tornou-a num importante eixo internacional, facilitando e estimulando o percurso de Portugal com o Norte de Espanha, nomeadamente à Galiza, assim como a outras importantes rotas internacionais.

Ainda que não integrante do PUAEV é importante referir que o IP1 limita, a poente o PUAEV.

O IP1/A3 no Concelho de Valença possui dois nós, um primeiro localizado, junto à sede de Concelho e um outro em São Pedro da Torre, junto à plataforma logística Sul prevista neste plano.

O IC 1 - Itinerário Complementar n.º 1

Via que integra a rede nacional complementar, este tipo de vias são as que estabelecem as ligações de maior interesse a nível regional, asseguram a ligação entre a rede nacional fundamental e os centros urbanos de influência concelhia ou supra - concelhia mas infra - distrital. O traçado desta via estende-se atualmente de Caminha a Guia pela faixa litoral do País.

Como já mencionado anteriormente esta via ligará Valença a Lisboa pós concretização do traçado Caminha - Valença.

EN101 – Estrada Nacional n.º101

A EN101 é uma estrada nacional que integra a rede nacional de estradas de Portugal. A estrada liga Valença a Valença, passando por Monção, Arcos de Valdevez, Ponte da Barca, Vila Verde, Braga, Guimarães, Felgueiras e Lixa.

Esta via estabelece a principal ligação entre o concelho de Valença e Monção, estabelecendo igualmente uma importante ligação à rede viária nacional principal, em particular a Viana do Castelo (sede de distrito) e a toda a orla marítima continental.

A EN 201 - Estrada Nacional n.º201

A EN201 é uma estrada nacional que integra a rede nacional de estradas de Portugal. Inicia na cidade de Braga, passa na Ponte do Prado, Ponte de Lima, e termina na EN13 em Valença.

No PNR de 1945, a EN201 foi classificada como uma estrada nacional de 2.ª classe, segundo este plano estas estabelecem as ligações dos principais centros de cada distrito e destes com as estradas de 1.ª classe, completando com estas a rede fundamental de estradas nacionais (S. Pedro da Torre – Valença, Ponte de Lima, Braga).

Ainda que esta via não inteire o PUAEV é importante referir que a EN201 limita, a sul o PUAEV.

4.5.2. Rede Viária

No que refere à condição da rede viária do Município esta é constituída por vias que asseguram as ligações externas e internas de acordo com o PRN 2000.

A rede viária da área de intervenção do PUAEV é formada por Estrada Nacional (EN), Estradas Municipais (EM) e Caminhos Municipais (CM).

A identificação dos diferentes níveis funcionais a exercer pelas vias, tendo em vista o seu agrupamento e a uniformização das suas características operativas e a distinção das diferentes funções das vias, quer ao nível da velocidade de circulação, quer das condições de segurança, economia, e conforto, constituem-se de extrema importância para a elaboração do PUAEV na medida em que favorece a definição de um ordenamento coerente, uma vez que as acessibilidades, como resultante da dupla condição de indutor e induzido, promovem a dinâmica de expansão territorial, da multiplicidade de usos, da localização dos perímetros urbanos e das atividades económicas.

Neste sentido, a tabela seguinte ilustra a rede rodoviária presente na área do PUAEV³, que, sucintamente, se podem caracterizar da seguinte forma:

Estradas Nacionais, EN13: constitui-se pela via mais estruturante no interior da área de intervenção e que estabelece a ligação entre os principais aglomerados urbanos do Concelho e os municípios vizinhos de Monção, Vila Nova de Cerveira e Paredes de Coura.

Estradas Municipais, EM509, EM511 e EM511-1: Constituem-se como eixos de importância complementar, assegurando a ligação entre as vias de hierarquia superior e entre estas e os aglomerados urbanos de menor dimensão. Estas vias formam uma extensa rede predominantemente de carácter radial, tendo em conta a topografia do terreno.

Caminhos Municipais, CM1051 e CM105: constituem-se como vias de carácter estritamente local, assumindo maior importância na ligação entre as vias de hierarquia superior e algumas freguesias.

³ As vias envolvidas ao PUAEV, particularmente o IP1 e a EN201, ainda que consideradas como eixos viários vitais no contexto da acessibilidade do PUAEV, encurtando distâncias e tempos de deslocação, por não integrarem a área limite do PUAEV não foram estudadas/hierarquizadas.

Tabela 16: Quadro síntese da rede rodoviária presente na área do PUAEV.

| Classificação | | Aglomerados Servidos | Percurso no Concelho | | Comp. |
|---|-----|------------------------|----------------------|--------------------------------|-------|
| Formal | PDM | | Início | Fim | km |
| EN 13 | EN | Arão, Valença | IP1 / A3 | Ponte ‘Nova’ sobre o Rio Minho | 5,5 |
| EM 509 | EM | Valença, Gandra, Taião | EN 13 | Limite do Concelho | 12,9 |
| EM 511 | | Cerdal, Gandra | EN 201 | EM 509 | 5,0 |
| EM 511 - 1 | | Cerdal, Bade, Gondim | EM 511 | Gondim | 4,0 |
| CM 1051 | CM | Gandra, Arão | EM 509 | EM 510 | 2,6 |
| CM 1057 | | Pedreira | EN 13 | EN 511 | 1,8 |
| EN Estrada Nacional EM Estrada Municipal CM Caminho Municipal | | | | | |

5. A oportunidade de uma nova centralidade Económica

Como já foi referido a interpenetração socioeconómica regional da Galiza e da Região Norte de Portugal colocam o concelho de Valença no centro desta Euro - região, estabelecendo contacto com um *hinterland* aliciante de cerca de sete milhões de habitantes.

É pois natural que Valença se afirme num importante papel de rótula, com novas dinâmicas de localização de pessoas, atividades e bens. Essas novas dinâmicas são visíveis através da implementação e localização de novas áreas empresariais.

Importa então salientar elementos dessas novas dinâmicas e por outro lado afirmar algumas das opções estratégicas de intervenção do plano.

5.1. As Áreas Logísticas, Empresariais, e Industriais

A par da referida localização privilegiada, como se mencionou acima, a situação geográfica de Valença é acompanhada, em termos de acessibilidades, pela proximidade ao nó do IP1/A3, que liga os principais centros urbanos do Norte de Portugal e a Galiza.

A menos de uma hora de distância encontram-se três aeroportos internacionais (Porto, Vigo e Santiago de Compostela) e três portos marítimos de alta capacidade (Leixões, Viana do Castelo e Vigo). Existe ainda uma estação ferroviária com entreposto comercial e o Aeródromo de Cerval (16).

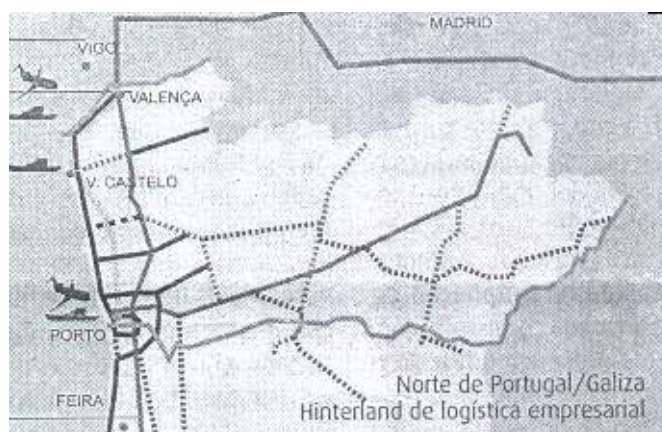


Figura 21: Hinterland de Logística Empresarial Norte de Portugal / Galiza.

Fonte: PDM em vigor, Aviso n.º 12235/2010.

5.1.1. Porto Seco de Salvaterra do Minho (Espanha)

O Porto Seco de Salvaterra do Minho refere-se ao denominado '*Polígono Industrial Puerto Seco*' (figura abaixo), um espaço para empresas, transporte de mercadorias, atividades industriais e serviços associados que se encontra em implantação nos municípios de Salvaterra do Minho e As Neves, precisamente logo do outro lado do rio Minho, na direção de Monção, mas com uma proximidade imediata e um raio de influência muito alargado na 'Euro - região'.

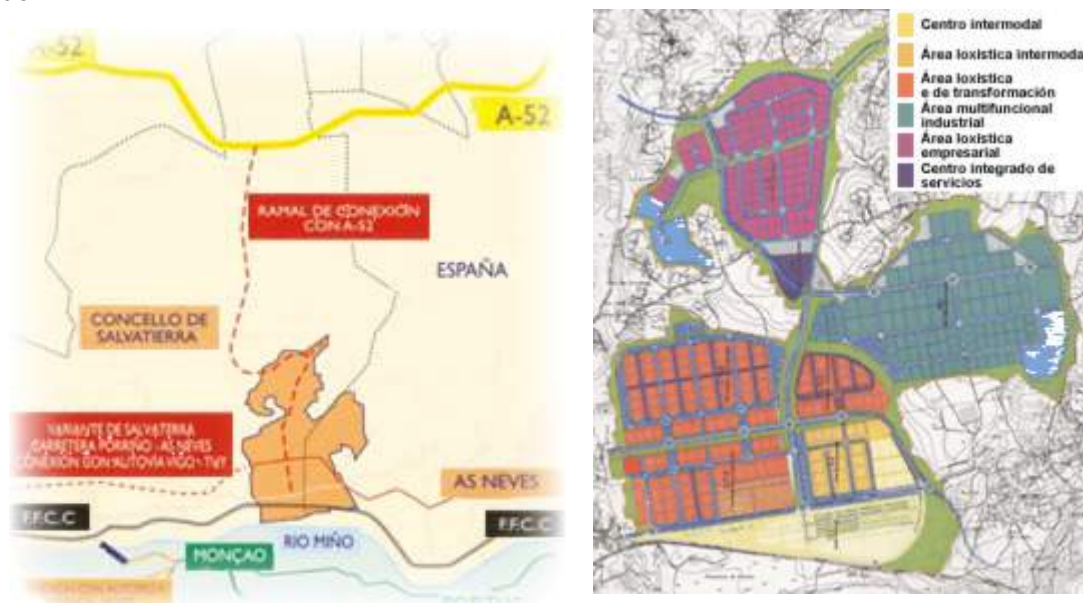


Figura 22: Localização e Esquema de Intervenção do Porto Seco de Salvaterra do Minho.

Fonte: PDM em vigor, Aviso n.º 12235/2010.

O Porto Seco é um complexo multifuncional formado por áreas especializadas de concentração de empresas de serviços logísticos, transporte de mercadorias e intermodalidade portuária, assim como de atividades industriais e serviços gerais associados.

Dada a sua localização, relações rodó e ferroviárias, e a sua relação com o Porto Seco, capacidade e serviços, assume um papel de liderança enquanto área logística de referência na região Sul da Galiza e do Vale do Minho.

5.1.2. Parque Empresarial de Valença (Gandra)

Produto da junção de esforços da Câmara Municipal de Valença, da Associação de Municípios do Vale do Minho e da Associação Empresarial Portuguesa (AEP) através da Parque-Invest, foi definido, tendo em conta a posição geoestratégica de Valença, a construção de um parque empresarial, de elevada qualidade, gerida por aquelas duas prestigiadas instituições.

Com uma área de 90 hectares (figura abaixo), o Parque Empresarial de Valença foi projetado para albergar zonas específicas destinadas a instalação de vinte empresas industriais, entre seis a dez armazéns, mais de vinte pequenas oficinas e mais de vinte escritórios de serviços administrativos.

Além destas zonas para empresas, estão projetados espaços reservados para equipamentos comuns de apoio às empresas e entidades residentes, como o Edifício Central de Serviços, a ETAR, o EcoCentro, o Centro de Proteção Civil, o posto de abastecimento de combustíveis, a zona de restauração e espaços verdes e de lazer.

Quanto aos equipamentos previstos para o Parque, foi previsto a construção de uma rede viária com um acesso direto à EN13, a aproximadamente 500 metros do nó de São Pedro da Torre do IP1/A3, rede essa que cobrirá todo o espaço do Parque Empresarial.

Os arruamentos que compõem a rede viária serão acompanhados longitudinalmente de lugares de estacionamento, espaços verdes, redes de distribuição de eletricidade, iluminação pública, telecomunicações, gás natural, abastecimento de água, escoamento de águas pluviais e de águas residuais, servindo cada lote conforme as respetivas necessidades.



Figura 23: Projeto do Parque Empresarial de Gandra - Valença.

Fonte: PDM em vigor, Aviso n.º 12235/2010.



Figura 24: Fase de Construção do Parque Empresarial de Gandra - Valença.

Fonte: PDM em vigor, Aviso n.º 12235/2010.

Ainda no que respeita aos equipamentos a implementar e utilizar diretamente pela Sociedade Gestora do Parque, destaca-se o Centro de Proteção Civil (a construir quando a dimensão do Parque o justificar), que disporá de serviços de combate a incêndios, de um posto médico e de uma enfermaria.

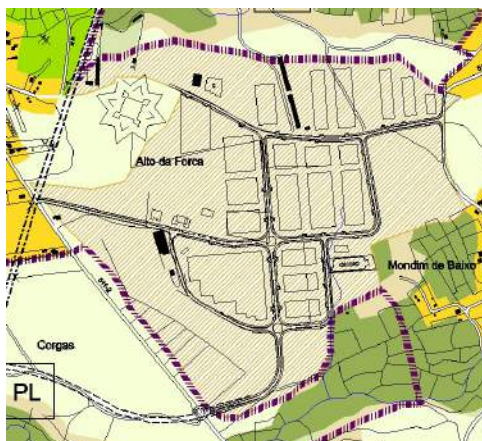


Figura 25: Localização do Parque Empresarial no Plano Diretor Municipal.

Fonte: PDM em vigor, Aviso n.º 12235/2010.

O projeto do Parque prevê igualmente a criação de uma área de lazer, contemplando um espaço para a prática desportiva e outras atividades lúdicas, que poderá ser utilizado não apenas pelos seus residentes, mas também pelas populações vizinhas.

Depois do processo de venda da primeira fase do Parque Empresarial de Valença, com sete lotes industriais, três para armazéns e três para serviços está concluído. “Este processo permitiu a captação de investimento âncora, na sua maioria estrangeiro, de empresas dos setores da náutica de recreio, componentes automóveis, embalagens, eletrónica e apoio à construção civil, bem como empresas de logística e serviços de vários ramos que ocupam os 187.430 m² desta fase. No total permitiram a criação de cerca de 700 postos de trabalho” (Boletim Municipal de Valença, maio 2008).

Por último refira-se que a InterMinho, sociedade gestora do Parque Empresarial de Valença, está presentemente a fomentar a ocupação da área designada “Zona das Oficinas” que tem como principal finalidade a criação de áreas destinadas aos pequenos empresários locais de forma a promover o desenvolvimento de Pequenas e Médias Empresas (PME’s) no concelho e à concentração das pequenas indústrias atualmente espalhadas pelo município.

5.1.3. Zona Industrial de S. Pedro da Torre

A zona industrial de S. Pedro da Torre (figuras abaixo) foi a primeira e única até ao momento zona industrial do concelho. Apresentando um carácter precário, por não estar completa, esta zona industrial sofreu ao longo do tempo determinadas vicissitudes formais que impediram uma dimensão qualificadora que a sua localização estratégica lhe confere.

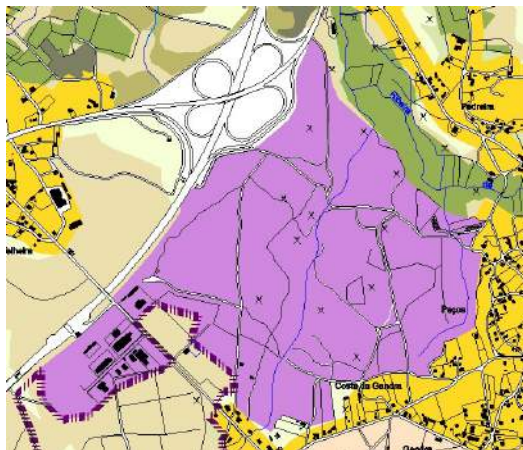


Figura 26: Implantação para a Expansão da Zona Industrial de S. Pedro da Torre.

Fonte: PDM em vigor, Aviso n.º 12235/2010.



Figura 27: Nó da A3 em S. Pedro da Torre.

Fonte: PDM em vigor, Aviso n.º 12235/2010.

Com características que se pretendem diversas do Parque Empresarial da Gandra – Valença esta Zona Industrial de S. Pedro da Torre poderá constituir-se como um importante complemento, na medida em que poderá estar, pela sua localização, mais recetiva às empresas de logística que têm mostrado significativa apetência de localização em Valença.

Este tipo de estrutura funciona como ponto nodal no processo de circulação das mercadorias, onde é possível executar várias funções – diretas ou complementares, que tende a aumentar a competitividade regional, promovendo estruturas que potenciem o desenvolvimento da atividade empresarial e de transportes, transformando em vantagem a situação periférica do concelho, por uma aposta forte na frente ribeirinha, pela proximidade ao 'porto Seco de Salvaterra' e pela forte possibilidade que existe da existência de uma paragem do comboio de alta velocidade.

Com efeito, privilegiada na localização face à Plataforma Logística e Industrial de Salvaterra e As Neves (PLISAN) e pela proximidade ao nó do IP1/A3, Autoestrada Internacional, este espaço industrial apresenta-se, por estes fatores locativos, como um local geograficamente estratégico com fortes potencialidades de desenvolvimento.

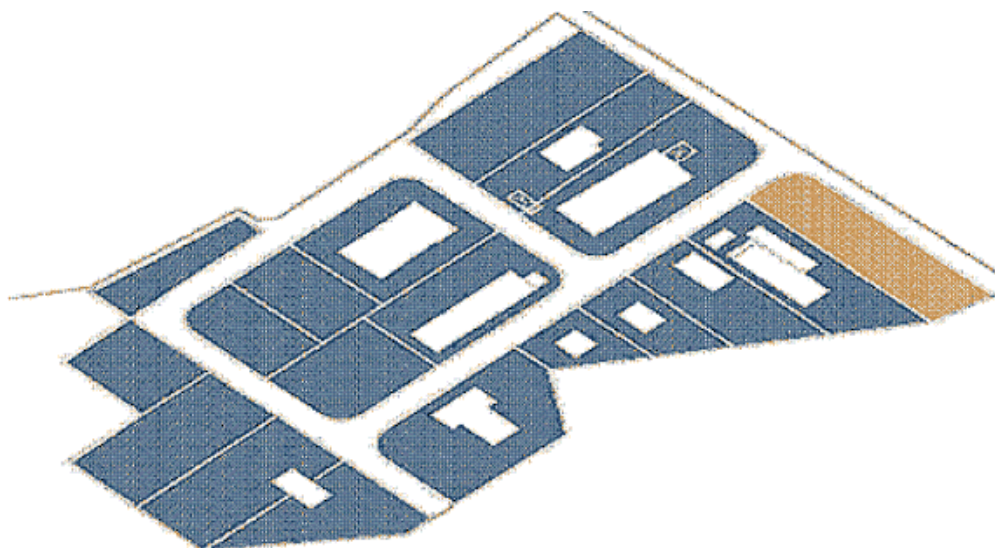


Figura 28: Parque Industrial de S. Pedro da Torre.

Fonte: PDM em vigor, Aviso n.º 12235/2010.

6. Os compromissos

A alínea c) do ponto 2.º da Portaria n.º 138/2005, de 2 de fevereiro, determina que os Planos de Urbanização sejam acompanhados por relatório e ou planta com a indicação das licenças ou autorizações de operações urbanísticas emitidas, bem como das informações prévias favoráveis em vigor, substituível por declaração da câmara municipal comprovativa da inexistência dos referidos compromissos urbanísticos na área do Plano.

Neste sentido o presente plano é acompanhado pela planta com a identificação das comunicações prévias, licenciamentos e loteamentos.

Verifica-se, através da figura abaixo, que os pedidos de licenciamento, se encontram dispersos pelo território, maioritariamente nos Espaços Residenciais de Média e Baixa Densidade.

Os loteamentos localizam-se particularmente a norte, ora junto das principais infraestruturas viárias nos Espaços Residenciais de Média e Baixa Densidade ora na área afeta ao Parque Empresarial de Gandra. Por sua vez a totalidade das comunicações prévias inserem-se no interior dos loteamentos afetas ao Parque Empresarial de Gandra.

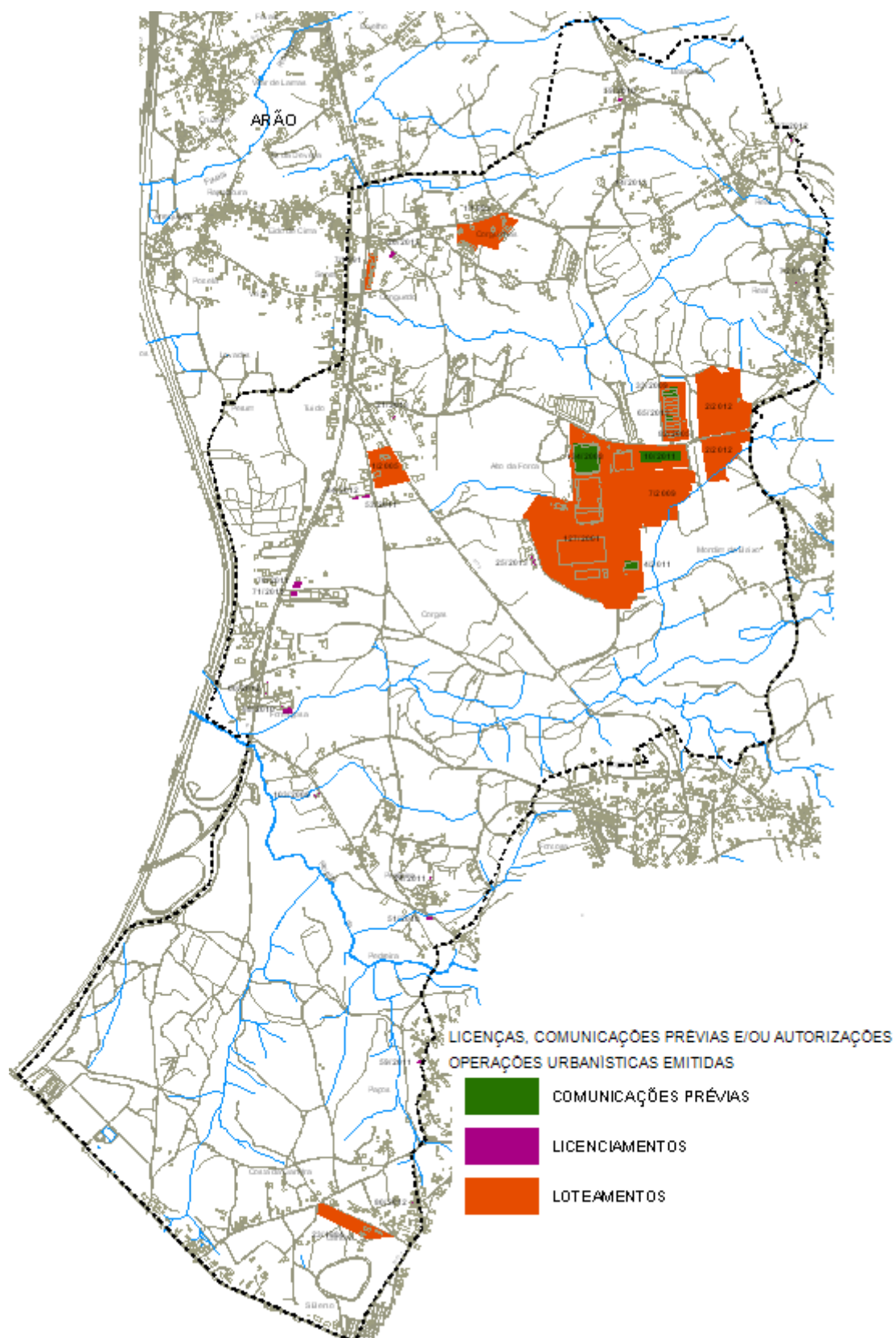


Figura 29 - Localização geográfica dos compromissos, abril 2014.

7. As condicionantes

A elaboração do PU obriga-se a ser constituído por, entre outros elementos, Planta de Condicionantes que identifica as servidões e restrições de utilidade pública em vigor, que possam constituir limitações ou impedimentos a qualquer forma específica de aproveitamento [alínea c) do n.º 1 do Artigo 89.º / RJIGT].

Na área de intervenção do PUAEV verifica-se um conjunto de servidões administrativas e restrições de utilidade pública a observar a sua representatividade na Planta de Condicionantes, a qual se assume estruturante e determinante, aquando a formação da proposta de zonamento.

Neste ponto abordam-se as condicionantes com maior incidência territorial no Plano, ou seja, os regimes da Reserva Ecológica Nacional (REN) e da Reserva Agrícola Nacional (RAN) – plantas de condicionantes anexas, e posteriormente as condicionantes que são dinâmicas, Áreas Florestais Percorridas por Incêndios e o Risco de Incêndio, igualmente plantas de condicionantes anexas bem como se indicam as servidões administrativas e restrições de utilidade pública em vigor na área territorial do PUAEV, planta designada por outras condicionantes.

7.1. Reserva Ecológica Nacional

A REN constitui uma estrutura biofísica básica e diversificada que, através do condicionamento à utilização de áreas com características ecológicas específicas, garante a proteção de sistemas e a permanência e intensificação dos processos biológicos indispensáveis ao enquadramento equilibrado das Áreas de Máxima Infiltração, Leitos dos Cursos de Água e Zonas Ameaçadas pelas Cheias, a qual abrange, após as áreas excluídas, 107,3ha, o que corresponde a cerca de 15% do território afeto ao PUAEV.

Estas áreas que integram a REN constituem-se como restrição sendo obrigatória a identificação dos solos integrados na REN no Plano de Urbanização.

No decorrer dos trabalhos de elaboração do PUAEV, e face à formação da proposta de zonamento, nomeadamente das plataformas logísticas, a REN foi alvo de dois pedidos de exclusão (figura abaixo), para os quais se propõe a construção da plataforma logística transfronteiriça de Valença (norte e sul), definida no Plano Portugal Logístico e devidamente registado em Diário da República, designadamente através do Decreto-Lei n.º 152/2008, de 5 de Agosto, com objetivo de reforçar a competitividade da economia e do papel de Portugal como plataforma logística no espaço europeu e mundial, junto da implantação de futuras

infraestruturas rodoferroviárias, como é o caso da variante de ligação do nó sul da A3 do município de Valença a Monção e a Salvaterra de Miño já no território espanhol.

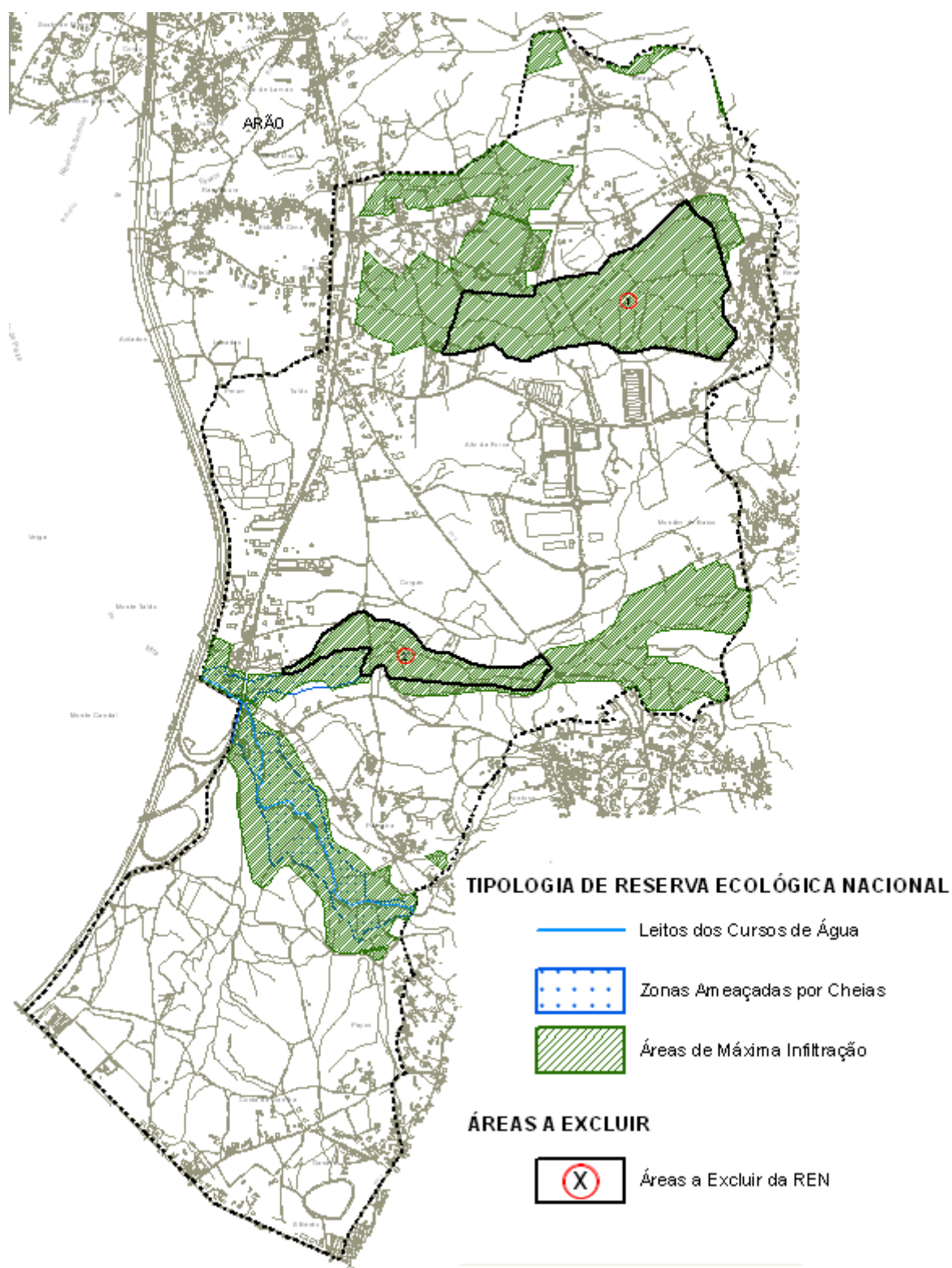


Figura 30 - Condicionantes - Reserva Ecológica Nacional do PUAEV, abril 2014.

7.2. Reserva Agrícola Nacional

A RAN é o conjunto das áreas que, em virtude das suas características morfológicas, climatéricas e sociais, maiores potencialidades apresentam para a produção de bens agrícolas, formalizada com o objetivo de proteger o solo, que maior aptidão agrícola apresenta, de forma a contribuir para o pleno desenvolvimento da atividade agrícola em Portugal.

A RAN compreende, após as áreas excluídas, 166,2ha, o que corresponde a cerca de 22,9% do território afeto ao PUAEV.

Estas áreas que integram a RAN constituem-se como restrição sendo obrigatória a identificação dos solos integrados na RAN no Plano de Urbanização.

No seguimento do que tem vindo a ser abordado, a contextualização e conceção da componente ecológica, agrícola e natural no processo de construção da proposta de ordenamento para o território concelhio não pode, como é óbvio, acontecer de uma forma desligada, principalmente daquilo que são as condicionantes e servidões de utilidade pública com expressão física, como é o caso da RAN.

Houve assim, a necessidade de compatibilizar as áreas que constituem esta restrição com a proposta de zonamento, nomeadamente das plataformas logísticas, em que foi a RAN alvo de três pedidos de exclusão, para os quais se propõe a construção da plataforma logística transfronteiriça de Valença (norte e sul), definida no Plano Portugal Logístico e devidamente registado em Diário da República, tendo resultado na tradução territorial que a imagem abaixo ilustra.

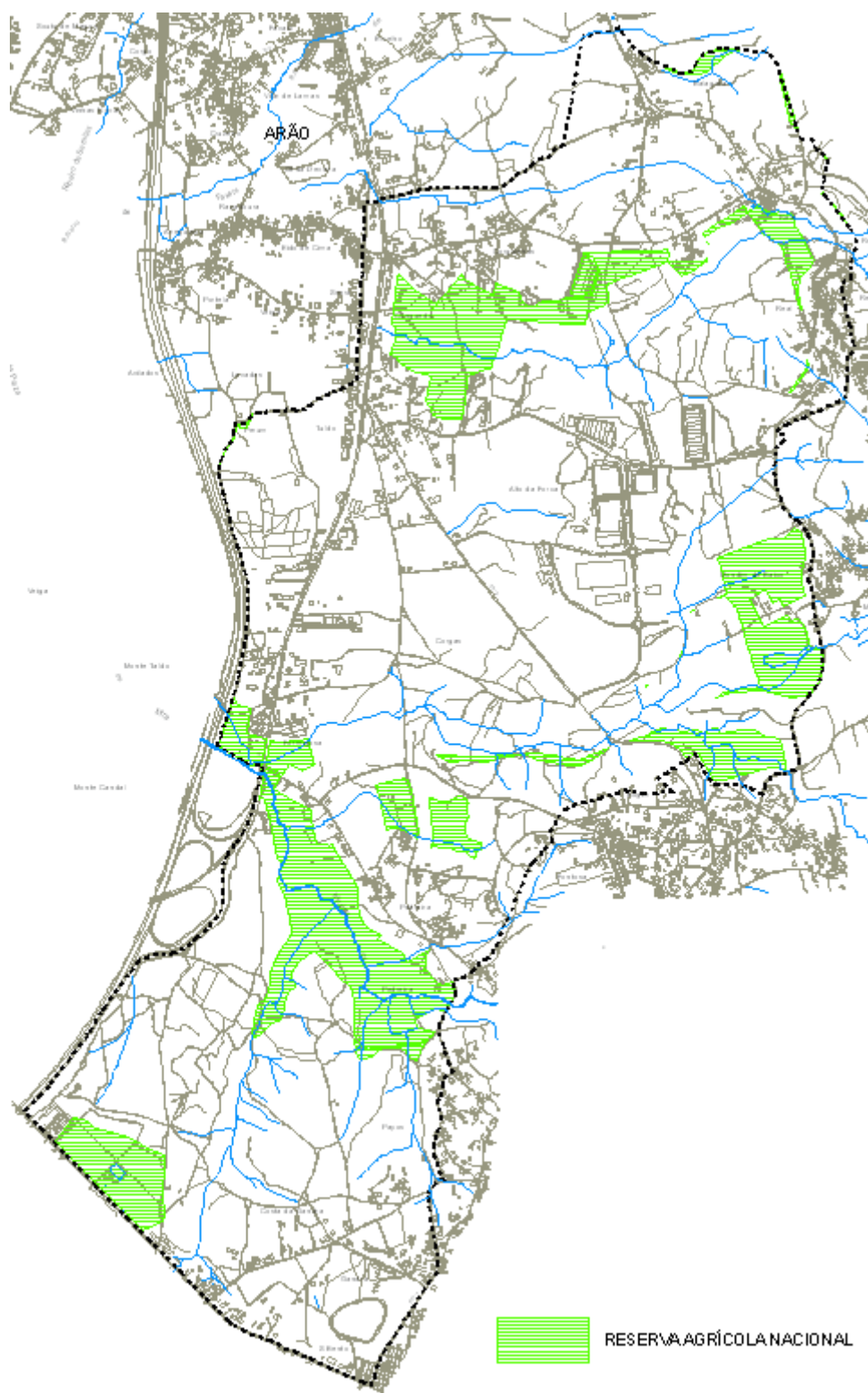


Figura 31: Condicionantes - Reserva Agrícola Nacional do PUAEV, abril 2014.

7.3. Áreas Ardidas

O Sistema Nacional de Defesa da Floresta Contra Incêndios e o Regime Jurídico de Proteção dos Povoamentos Florestais Percorridos por Incêndios encontram-se previstos do Decreto-Lei n.º 124/2006, de 28 de junho republicado pelo Decreto-Lei n.º 17/2009, 14 de janeiro e do Decreto-Lei n.º 327/90, de 22 de outubro, republicado pelo Decreto-Lei n.º 55/2007, de 12 de março.

A legislação refere às áreas florestais percorridas por incêndios, que no âmbito da elaboração dos PMOT, devem ser apresentadas em planta autónoma de condicionantes onde são identificadas temporalmente e geograficamente as áreas florestais percorridas por incêndios dos últimos dez anos.

A figura seguinte reflete às áreas percorridas por incêndios na área de intervenção do PUAEV nos últimos dez anos, verificando-se a não ocorrência de áreas ardidas nos anos de 2006, 2007, 2008 e 2012. Sendo que para o ano de 2013 ainda não existem dados disponibilizados pelo Instituto da Conservação da Natureza e das Florestas (ICNF).

Nos terrenos com povoamentos florestais percorridos por incêndios, não incluídos em espaços classificados em PMOT, como urbanos, urbanizáveis ou industriais, ficam proibidas, pelo prazo de dez anos, as seguintes ações (art.º 1.º, n.º 1 do Decreto-Lei n.º 327/90):

- A realização de obras de construção de quaisquer edificações;
- O estabelecimento de quaisquer novas atividades agrícolas, industriais, turísticas ou outras que possam ter um impacte ambiental negativo;
- A substituição de espécies florestais por outra, técnica e ecologicamente desadequadas;
- O lançamento de águas residuais industriais ou de uso doméstico ou quaisquer outros efluentes líquidos poluentes;
- O campismo fora de locais destinados a esse fim.

Em áreas não abrangidas por PMOT, ficam igualmente proibidas, durante o mesmo prazo, as seguintes ações (art.º 1.º, n.º 2 do Decreto-Lei n.º 327/90):

- A realização de operações de loteamento;
- A realização de obras de urbanização;
- A realização de obras de reconstrução ou ampliação das edificações existentes.

Tratando-se de uma ação de interesse publico ou de um empreendimento com interesse relevante geral, todas as proibições podem ser levantadas, a todo o tempo, mediante reconhecimento por despacho conjunto do Ministro do Ambiente e de Ordenamento do Território.

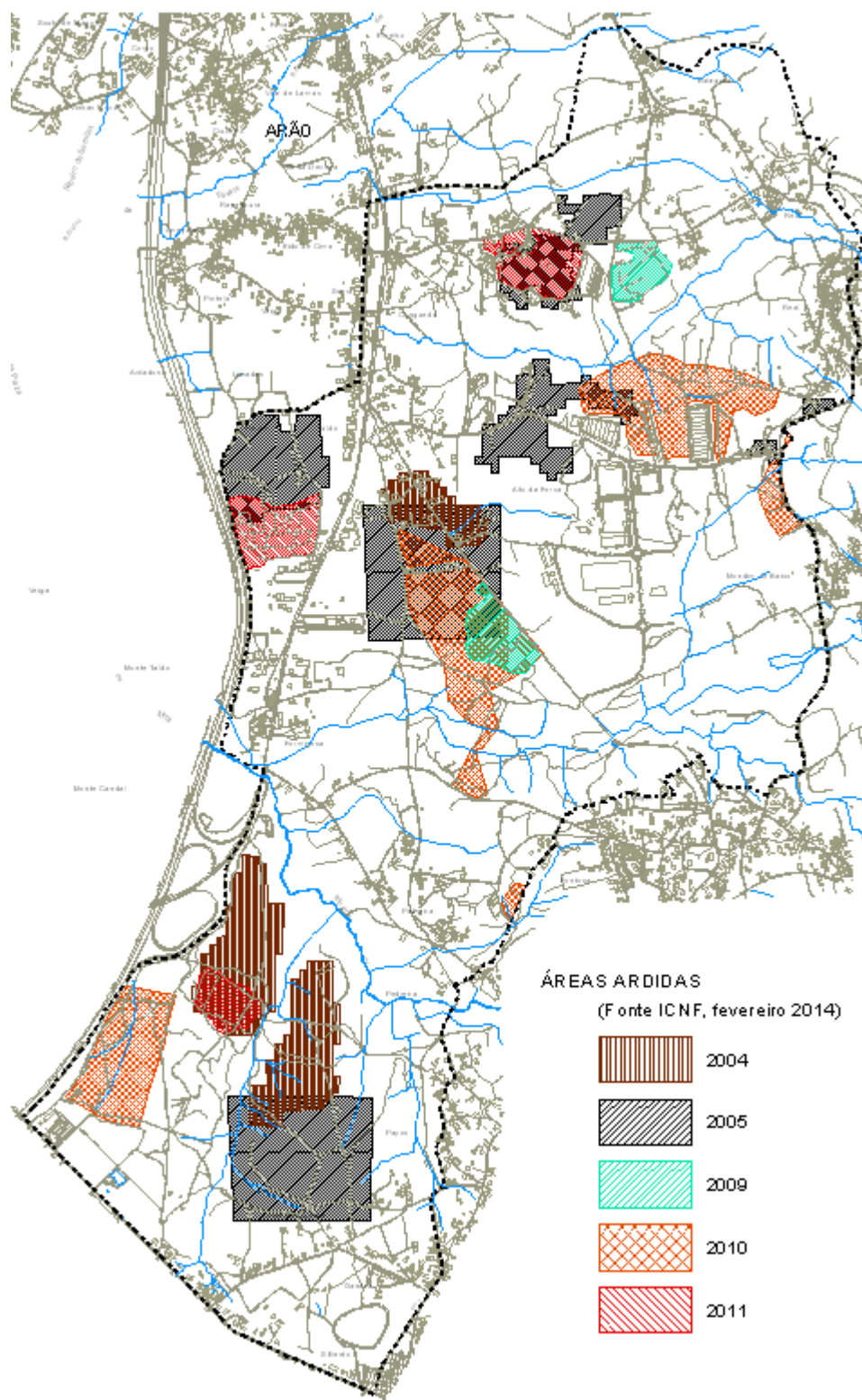


Figura 32: Condicionantes – Áreas Ardidas do PUAEV, abril 2014.

* Não ocorreram incêndio na área do plano nos anos: 2006, 2007, 2008 e 2012.

Face à circunstância de a proposta apresentar reconversão de solo rural em urbano em áreas aridas no espaço previsto para a implantação das plataformas logísticas, o município está a levar a cabo o pedido de levantamento destas proibições.

7.4. Risco de Incêndio

O Risco de Incêndio indica a possibilidade de ocorrência de incêndio numa determinada área e a facilidade de propagação do mesmo.

A legislação refere ao Sistema Nacional de Defesa da Floresta contra Incêndios, regulada pelo Decreto-Lei n.º 124/2006, de 28 de junho, com as alterações introduzidas pelo Decreto-Lei n.º 17/2009, de 14 de janeiro refere que no âmbito da elaboração dos PMOT, devem ser apresentada a Planta de Risco de Incêndio.

Nos terrenos classificados nos PMDFCI como zona de risco de incêndio das classes alta ou muito altas, é proibida a construção de edificações para habitação, comércio, serviços, e indústria fora das áreas edificadas consolidadas (art.º16, n.º2 do DL n.º 124/2006).

A figura abaixo representa o extrato da revisão do PDM, publicado em junho de 2010, nomeadamente o Risco de Incêndio, representando a perigosidade determinada no Plano Municipal de Defesa da Floresta contra Incêndios (PMDFCI), atualmente em revisão.

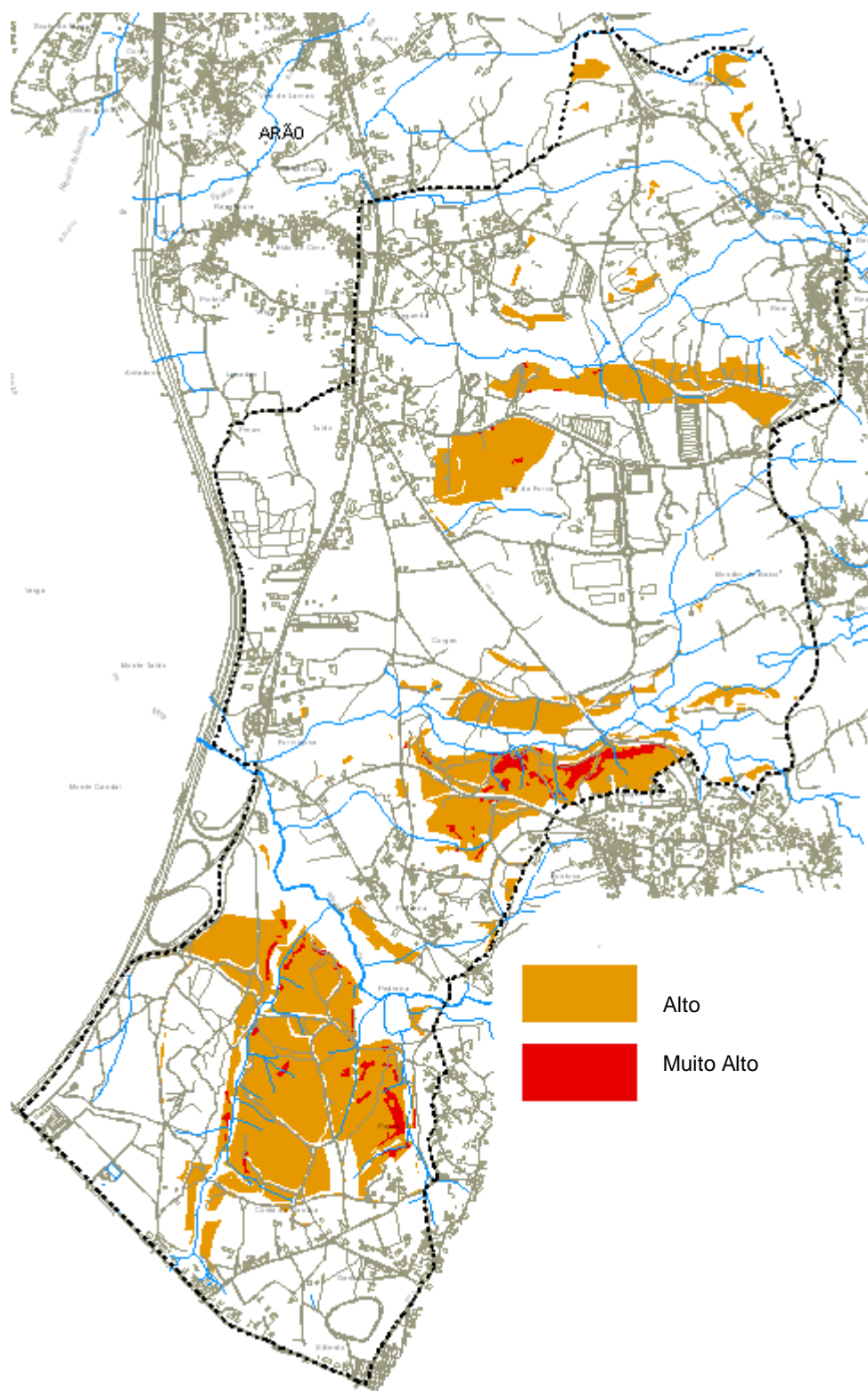


Figura 33 - Condicionantes - Risco de Incêndio do PUAEV, abril 2014.

7.5. Outras Condicionantes

No território do PUAEV são observadas as disposições legais e regulamentares referentes a servidões administrativas e restrições de utilidade pública em vigor, demarcadas na Planta de Condicionantes – Outras condicionantes, como se observa pela figura abaixo, e as quais se regem pelo disposto na legislação aplicável.

Recursos Naturais

Recursos Hídricos

- Leitos e margens de cursos de água;
- Zonas ameaçadas pelas cheias.

Recursos Agrícolas e Florestais

- Regime Florestal Parcial.

Recursos Ecológicos

- Rede Natura 2000 – Sítio de Importância Comunitária Rio Minho – PTCON0019;
- Rede Natura 2000 – Zona de Proteção Especial dos Estuários dos Rios Minho e Coura – PTZPE0001.

Infraestruturas

Rede Elétrica

- Média Tensão;
- Alta Tensão.

Gasoduto

- Gasoduto.

Rede Rodoviária Nacional

- Itinerário Principal – IP1 e A3/IP1 – zona de servidão *non aedificandi*;
- Estrada Nacional: EN13 e EN 201 – zona de servidão *non aedificandi*.

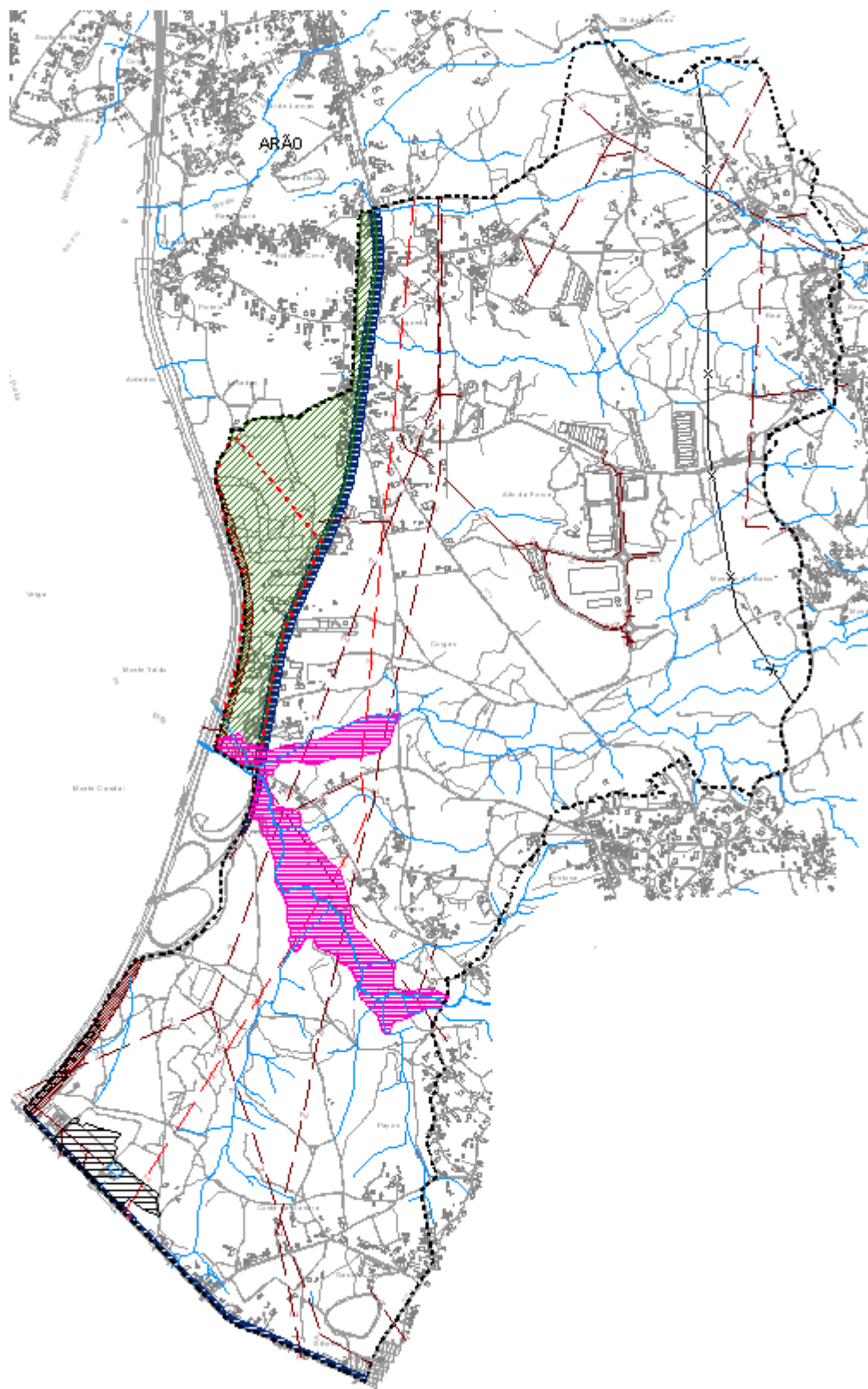


Figura 34 – Condicionantes - outras condicionantes do PUAEV, abril 2014.

8. A proposta de Zonamento

São várias as componentes presentes num dado território, porém, considerando apenas três delas: a componente humana, a componente natural e a componente urbana, a humana afigura-se de forma transversal a todo ele porquanto é difícil encontrar um pedaço de terra onde não se manifeste a intervenção do homem.

Estruturar um dado território torna-se, então, no modo de estabelecer inter-relações e interpenetrações entre o natural e o urbano, entre o construído e o não construído.

De uma forma pragmática e traduzindo estes elementos para os conceitos legais aplicáveis tem-se então a distinção entre solo rural e solo urbano.

A proposta de zonamento da área do PUAEV teve por base o estudo das condições económicas, sociais, culturais e ambientais.

A proposta foi produzida em conformidade com o Regime Jurídico dos Instrumentos de Gestão Territorial (RJIGT) de forma a alcançar o objetivo final de uma proposta harmoniosa do ponto de vista legal e que consiga dar resposta às ambições do Município.

8.1. Objetivos basilares

O Plano de Urbanização mais do que um instrumento de gestão territorial assume-se como um instrumento de vertente estratégica cuja finalidade, mais do que vincular o crescimento do território, importa definir os objetivos basilares que preconiza no seu modelo territorial.

- ▶ **Estruturar as funções empresariais e de infraestruturas da futura Plataforma Logística de Valença bem como, dar coesão da Área Empresarial, com possíveis expansões e sua zona envolvente**

Como atrás referido o PUAEV integra dois espaços afetos a áreas empresariais, a norte o Parque Empresarial de Valença (Gandra) - em solo urbanizado - e a sul a Zona Industrial de S. Pedro da Torre - em solo urbanizável. A localização estratégica do PUAEV, provocada pelo excelente nível de serviço rodoviário, reforça o papel do plano de urbanização enquanto moldura das funções empresariais e das futuras Plataformas Logísticas, permitindo fortalecer e diversificar a base produtiva do tecido industrial, conferindo-lhe consistência e competitividade internacional.

- ▶ **Ordenar a área do plano, através do estabelecimento de princípios orientadores que no seu conjunto tendem a dar coerência formal, funcional e estética à totalidade do espaço**

Com a definição dos espaços afetos a áreas empresariais e plataformas logísticas objetiva o plano de urbanização a qualificação do espaço – a melhor coerência formal, funcional e estética – através do ordenamento do território equilibrado, muito em particular neste tipo de atividades que requerem condições especiais para a sua correta inserção no território, privilegiando a concentração das funções industriais, de armazenagem, serviços e logística.

- ▶ **Definir parâmetros e indicadores urbanísticos que reflitam os alinhamentos, as implantações, a modelação do terreno, a distribuição volumétrica, a localização dos equipamentos e das zonas verdes e, a distribuição de funções**

O plano prevê em regulamento um conjunto de normas que deverão ser objeto específico de consideração conferindo a sua execução ao PUAEV maior equilíbrio e competitividade.

- ▶ **Criar uma forte relação espacial e funcional entre a zona urbana existente e a área envolvente, tendo em especial atenção as características paisagísticas**

Aquando a definição das plataformas logísticas e das áreas empresárias tornou-se essencial compreender as dinâmicas e a atratividade populacional a registar na envolvente destes espaços no plano, pelo que é importante assegurar a correta integração/qualificação da estrutura urbana permitindo a salvaguarda dos valores naturais e paisagísticos. Recomenda o PUAEV, neste sentido, que as plataformas logísticas e a área empresarial proposta sejam, em sede de projeto, devidamente enquadradas por uma faixa de vegetação arbórea com dimensão adequada para a integração paisagística das mesmas, devendo favorecer-se a utilização de espécies vegetais que promovam a contenção dos incêndios e que promova a atenuação das emissões sonoras.

- ▶ **Garantir a inserção dos princípios orientadores para a inexistência/eliminação de barreiras arquitetónicas.**

Com a organização de condições de acesso aos espaços que favoreçam a promoção de acessibilidade, assegurada mediante a eliminação de barreiras arquitetónicas e urbanísticas, nos espaços públicos e edificação – instalações, equipamentos, mobiliário -.

- ▶ **Definir, quantificar e localizar as infraestruturas básicas necessárias ao desenvolvimento futuro, garantindo a equidade no acesso a infraestruturas, equipamentos coletivos e serviços de interesse geral**

Tem o plano a preocupação de assegurar a equidade territorial através da disponibilidade de acesso às infraestruturas, equipamentos coletivos e serviços de interesse geral. Para isso, prevê o PUAEV o desenvolvimento de redes e infraestruturas e o incentivo à sua ligação/utilização.

► **Reformular da estrutura viária (municipal, nacional)**

Pretende o PUAEV promover a reformulação da estrutura viária que cruza o plano e que cumpre um papel fundamental no desenvolvimento do município e na área de intervenção, com particulares reflexos ao nível das atividades económicas.

► **A qualificação do solo rural**

Visa o plano garantir o equilíbrio ecológico do processo de transformação do território na área de intervenção promovendo a melhoria das condições ambientais e fruição ambiental nele integradas. É neste sentido que o regime de ocupação das áreas inseridas na estrutura ecológica, articulado com os regimes legais específicos, deve cumprir com as ações e atividades admitidas no plano, e nomeadamente indicadas em regulamento no artigo '*Regime de Ocupação*' e artigo '*Medidas de Planeamento*', em afinação com o apontado pela AAE. Em que, como medida de salvaguarda, assumem os corredores afetos à Estrutura Ecológica, nomeadamente Valores Ecológicos Fundamentais, estatuto *non aedificandi* como forma de definição de regras melhor adequadas de uso do solo.

O Solo Rural, como classe de espaço que se destina ao desenvolvimento das funções produtivas diretamente ligadas ao setor primário e à conservação dos ecossistemas e valores naturais, não pode ser objeto de ações e atividades que diminuam ou destruam as suas potencialidades, com diminutas exceções que o plano prevê, articulado com a lei geral.

► **A qualificação do solo urbano**

Procura o PUAEV, como foi sendo referido ao longo dos objetivos anteriores, qualificar o solo urbano, quer através da implementação de infraestruturas, equipamentos coletivos e serviços de interesse geral, como pela reformulação da estrutura viária e pela definição de melhor coerência formal, funcional e estética, da área de intervenção do plano.

► **A definição de centralidade**

Como referido visa o PUAEV cumprir a execução da plataforma logística transfronteiriça de Valença, plataforma logística norte e plataforma logística sul, que a par das áreas empresariais definidas, parque empresarial de Valença (Gandra) e Zona Industrial de S.

Pedro da Torre, institui à área de intervenção do plano, ao município e à região uma centralidade económica.

Esta definição de centralidade visa contribuir para o reforço da competitividade e promoção da dinamização da indústria, armazenagem, serviços e logística, do município e região potenciada pelas atuais e futuras acessibilidades.

► **A definição de espaços verdes**

A definição de espaço verde integrado no tecido urbano de corguinhas e no interior da área afeta à plataforma logística sul, a par da definição dos Valores Ecológicos Complementares na área de intervenção do PUAEV, deve possuir condições atrativas para usos e funções consentâneas com a salvaguarda e conservação do património natural.

► **A aposta no potencial turístico**

Numa ótica de desenvolvimento de diversas atividades em prol do desenvolvimento económico e sustentável, outro dos grandes objetivos é o de aproveitar o potencial turístico já existente no Concelho e alargar este nicho de mercado ao turismo de negócios.

► **A requalificação do património**

Pretende-se lançar as bases para um novo entendimento sobre a função urbanística, estética e de consolidação da imagem urbana que os imóveis e conjuntos com valor patrimonial podem desempenhar pela sua qualidade arquitetónica, paisagística ou histórica.

► **Definição de percursos Pedonais e Cicláveis**

A bicicleta é um meio de transporte económico, saudável e amigo do ambiente e pode significar uma alternativa real ao automóvel quer para deslocações curtas quer para viagens de média distância quando combinada com transporte público. Em várias investigações realizadas sobre o tema conclui-se que a bicicleta é particularmente competitiva nas curtas distâncias, incluindo nas situações de ligação casa – interface de transporte público e interface – destino.

De acordo com o National Cycling Forum (*National Cycling Forum (1998), Issues for Traffic Engineers and Transport Planners, National Cycling Strategy, UK*) cerca de 60% das deslocações por automóvel em zonas urbanas correspondem a percursos inferiores a 8km porém, oferecendo as condições necessárias, uma proporção significativa desta percentagem pode ser transferida para deslocações em bicicleta. Segundo a mesma fonte, as maiores preocupações dos potenciais ciclistas prendem-se com a segurança pessoal e da bicicleta, conforto e o estatuto da bicicleta como meio de transporte.

O melhoramento das condições físicas na área do Plano de Urbanização no espaço público aliado com uma integração bem planeada irá encorajar muitas pessoas para o uso deste meio de transporte. A presença das duas Plataformas Logísticas na área do PUAEV será uma grande centralização empresarial que permitirá o aumento da empregabilidade dos residentes da cidade de Valença e arredores bem como o aumento das movimentações nesta área.

Assim, propõe-se o desenvolvimento de um futuro circuito pedonal e ciclovia que estabelece continuidade entre as plataformas logísticas, a cidade e as rotas temáticas municipais que incidem na área de intervenção do PUAEV, tal como identificados na Estrutura Ecológica que mais à frente é detalhada.

Sai desta forma reforçada um triângulo de inter-relações entre estes três pontos de referência, apresentando-se também como oportuno o estabelecimento de uma ligação à ecopista existente em Valença (ecopista inserida no *traçado* da ferrovia extinta Valença - Monção desativado pela CP em 1990), apelando ao maior uso de transportes amigáveis e a redução do uso de transportes viários, com consequências na melhoria das condições de mobilidade e qualidade de vida local.

O modelo da proposta da inserção do circuito pedonal e ciclável apresenta-se esquematizado na figura abaixo.

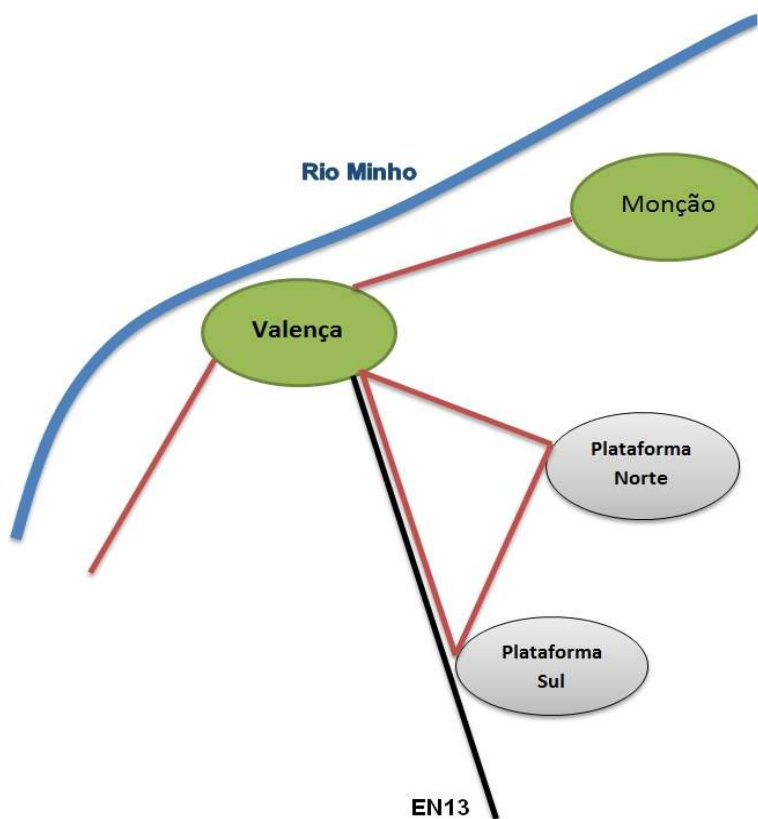


Figura 35: Esquematização do modelo proposto para a inserção dos circuitos pedonais e cicláveis na área do PUAEV adaptado a Região.

A criação de condições que facilitem a proposta de inclusão de percursos pedonais e ciclovias terá de incorporar todo um estudo e planeamento globalizado dos transportes urbanos, dos percursos pedestres, de sistemas de estacionamento seguro e seleção de trajetos que favoreçam o contacto com espaços verdes e a proximidade a edifícios públicos, locais de trabalho, estações de autocarros e de passageiros.

“Promover a circulação pedestre e de bicicleta é uma forma de melhorar a qualidade ambiental, a qualidade de vida, a atratividade para os turistas e a competitividade económica” (Plano de Ação Futuro Sustentável – Mobilidade e Qualidade do Ar, Anexo 10.6 – guia de Boas praticas para a conceção de ciclovias, junho 2008)

8.2. O Modelo de Desenvolvimento Territorial Proposto

Como atrás referido, a área do PUAEV localiza-se a Sul da cidade de Valença, a Nascente da EN13 e do IP1 e IP1/A3 (Autoestrada Porto-Valença). A proximidade à cidade, as referidas estruturas rodoviárias e panóplia de investimentos públicos, público – privados e privados para o concelho de Valença e particularmente para a área do plano foram determinantes para a escolha da área de implantação da Plataforma Logística de Valença.

A elaboração do PUAEV procura assim promover a definição de um Modelo Territorial para a área do plano que enquadre o território nas estratégias de desenvolvimento económico e social à imagem dos instrumentos de gestão territorial de hierarquia superior e das linhas estratégicas da Autarquia, através da fixação das principais redes, tais como: viária, urbana, de equipamentos, ecológica, entre outras, que estruturam o território e são pontos essenciais no desenvolvimento do mesmo.

8.2.1. Unidades Territoriais

Para os devidos efeitos de análise do território, e tendo em conta as suas próprias especificidades, decidiu-se, para uma mais fácil compreensão, dividir a ocupação humana na área do PUAEV em quatro grupos territoriais (figura abaixo) que no próximo capítulo abordamos de forma individual para melhor compreensão das suas especificidades, sendo estes:

- Território de Corguinhas;
- Território de Alto da Força;
- Território da Ribeira da Pedreira e
- Território de S. Pedro da Torre.

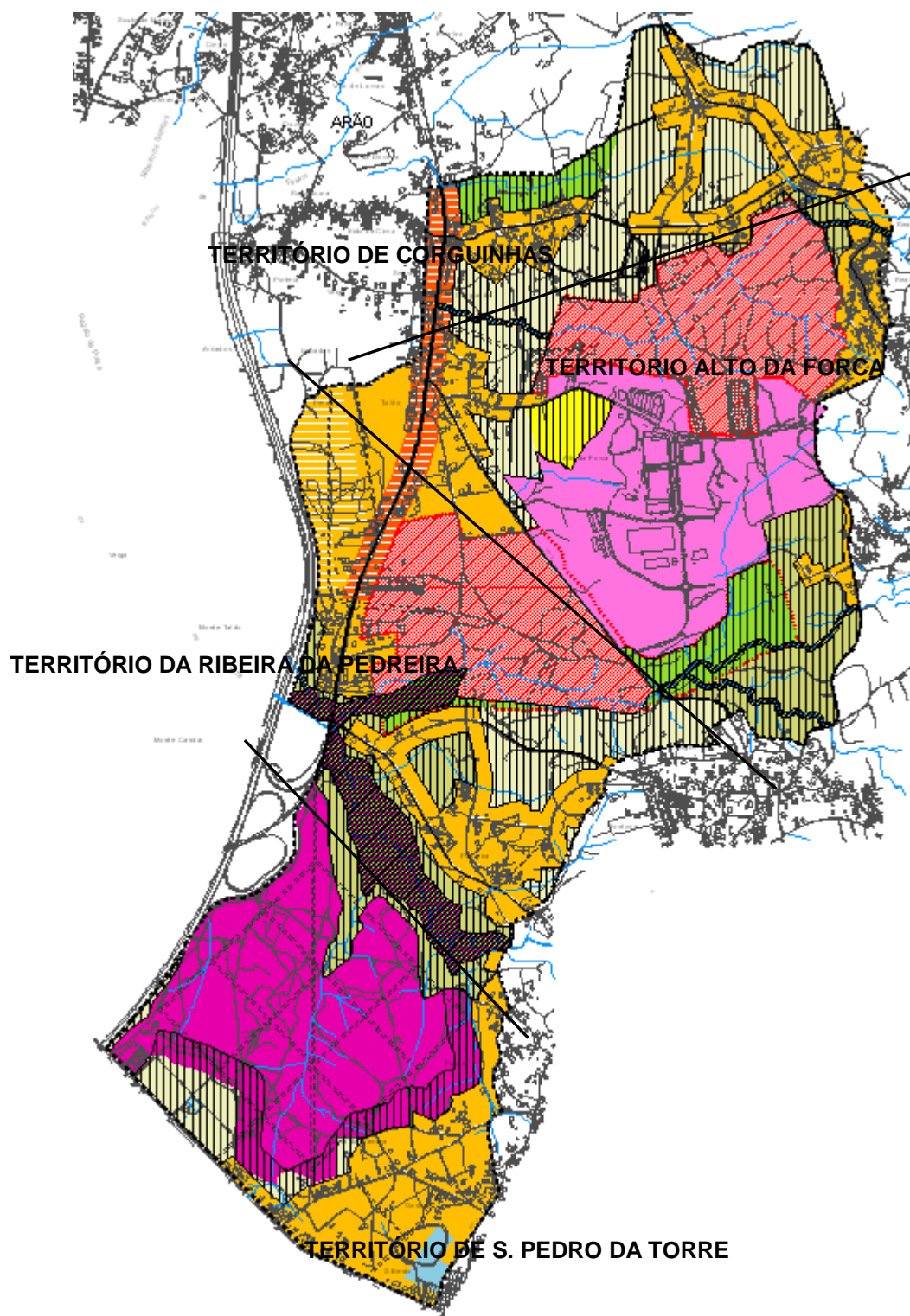


Figura 36: Delimitação dos grupos de territoriais.

Fonte: Proposta de zonamento do PUAEV, abril 2014.

Como é possível verificar através da divisão da área do PUAEV em quatro unidades territoriais, a componente natural do seu território marca, de forma incontornável a tipologia de ocupação urbana e não urbana da área do plano e do município em geral e exemplo disso mesmo é a forma como o atravessamento das linhas de água presentes na área do plano condicionaram a expansão de áreas urbanas ao longo dos tempos.

De entre os vários aspetos que condicionam e moldam a ocupação do território, fatores naturais acima apontados - relevo, linhas de água, tipos de solos, exposição solar, etc., caracterizados no Cap. 4 - foram os primeiros a determinar a tipologia de ocupação humana.

Do mesmo modo, a conciliação destas determinantes com as exigências e necessidades humanas forma o complemento para a génese de povoamentos humanos: proximidade a linhas de água ou nascentes, terrenos férteis, cruzamento de caminhos, relevo propício à defesa do aglomerado, entre outros.

A topografia dos terrenos, com declives de significativa variabilidade do interior para a área ribeirinha do Minho, marca de forma incontornável, a tipologia de ocupação urbana e não urbana do concelho de Valença conforme ilustra a figura abaixo que identifica no concelho a área de intervenção do PUAEV (delimitada por polígono tracejado a preto) e o traçada do TGV anteriormente previsto (canal identificado a vermelho).

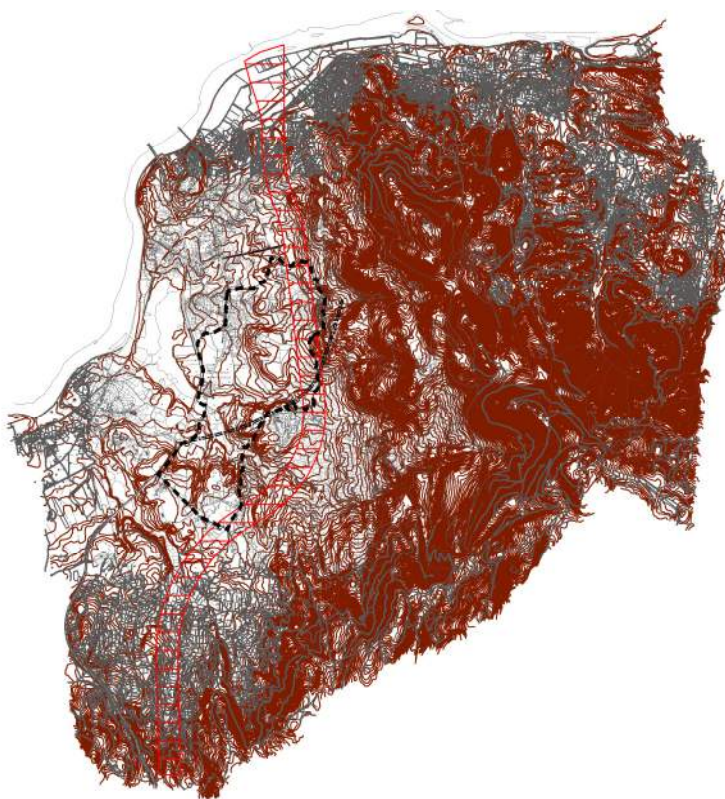


Figura 37: Condição Natural: Orografia do concelho de Valença.

Com efeito, é visível pela análise da figura abaixo, o menor declive na área de incidência deste plano e de influência da cidade. Porém, analisando a outra escala a condição natural deste território, verifica-se com maior detalhe as 'imposições orográficas' à ocupação urbana deste território que naturalmente moldarão as soluções de projeto que vierem a ser desenvolvidas.

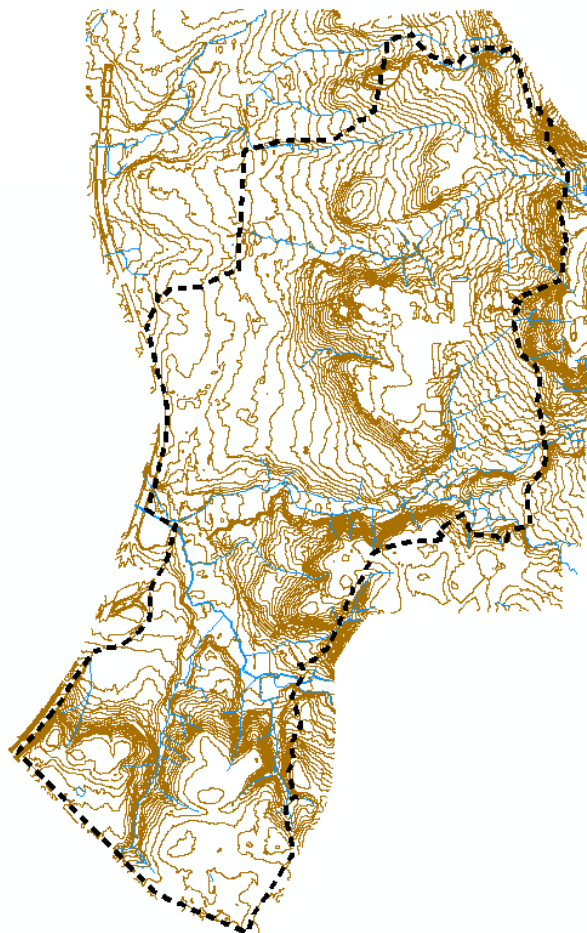


Figura 38: Condição Natural: Orografia do PUAEV.

Da mesma forma a divisão da propriedade é uma componente determinante de tipo específico da forma urbana. Só a compreensão da história e das suas sociabilidades nos lançam as pistas do entendimento do território. Mais do que uma característica física o território é uma imensa construção social que determina a sua ocupação.

Sendo a tipologia de ocupação urbana e não urbana marcada pela topografia, geologia, qualidade dos solos e ainda pela divisão da propriedade, surgem formas de povoamento de gênese nucleada, dispersa, contínua ou descontínua, linear ou difusa. A verdade é que, em tempos recentes, não são menos importantes a presença das infraestruturas viárias (estradas nacionais, regionais e municipais) uma vez que, com a era da mobilidade motorizada, se revelaram como impulsionadoras de um, à época, novo fenómeno de construção, que foi estimulando um desenvolvimento urbano de características lineares.

Como se pode ver pela figura acima, as estradas preponderantes e motivadoras de ocupação com as características lineares que foram dando, progressivamente, lugar aos espaços urbanos alargados foram as:

- Estrada Nacional n.º 13
- Estradas Municipais n.º 509, 511 e 511-2
- Caminhos Municipais n.º 1051 e 1057

A rua é um dos elementos mais claramente identificáveis tanto na forma de uma cidade como no gesto de a projetar. Assenta num suporte geográfico preexistente, regula a disposição dos edifícios e quarteirões, liga os vários espaços e partes da cidade (...) – (LAMAS, José in Morfologia Urbana e desenho da cidade, Fundação Calouste Gulbenkian, 1993).

Posto isto, e analisando a disposição dos aglomerados junto à infraestrutura rodoviárias supra citadas é visível que tem sido tendência, a ocupação gradual dos caminhos rurais envolventes aos núcleos dos aglomerados o preenchimento de espaços vazios, e da extensão da ocupação ao longo das vias de maior acessibilidade, embora não adquira nunca o caráter extensivo.

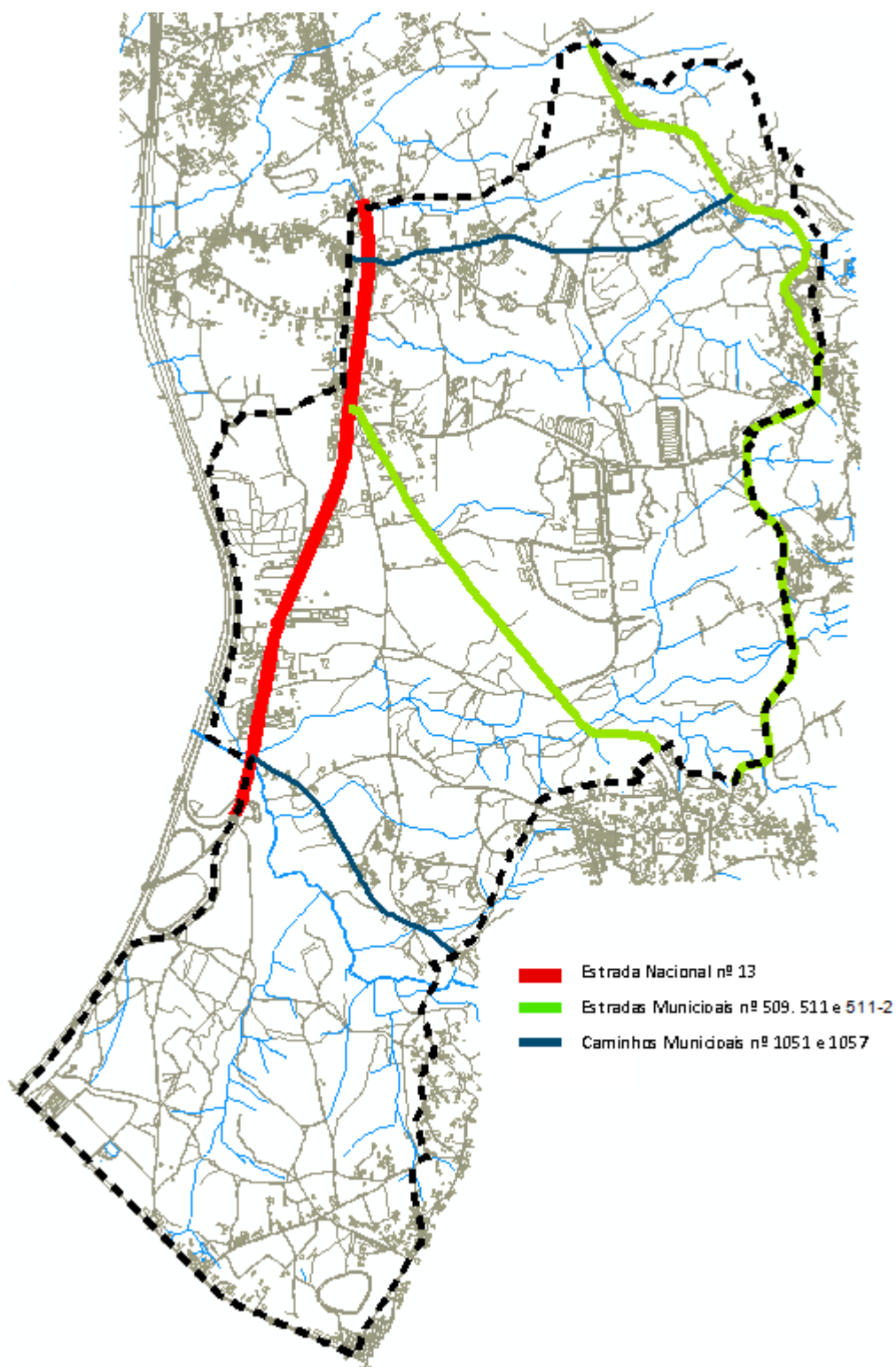


Figura 39: Infraestruturas rodoviárias do PUAEV, abril 2014.

8.2.1.1. Território de Corquinhos

O território de Corquinhos é marcado pela proximidade a um conjunto de aglomerados de forte densidade e urbanidade, como sejam os aglomerados de Arão e Gandra e da cidade de Valença, fazendo com este território seja alvo de fortes tensões de ocupação do solo. O facto de este território ser atravessado pela EN13 acresce ainda mais as tensões sobre esta área.

Este território é caracterizado por uma ocupação linear (contínua e dispersa) ao longo das principais vias de comunicação que o atravessam e contém algumas influências de organização nucleada na parte Este do território (figura abaixo) e pela prática agrícola, em quase toda a área afeta a Solo Rural face ao potencial que o solo apresenta (parte integra a Reserva Agrícola Nacional), a uma topografia apropriada e ao atravessamento de linhas de água, que a proposta do PUAEV, de forma a salvaguardar essas áreas classifica como Estrutura Ecológica – Valores Ecológicos Fundamentais.

Com a construção da Plataforma Logística (parte significativa deste território) as tensões de ocupação do solo na envolvente da plataforma, serão ainda mais intensas que as existentes. Essa área é considerada fundamental pela proximidade da relação futura, casa/trabalho de modo a diminuir as deslocações, a distância e, conseqüentemente, a energia despendida nessa relação.

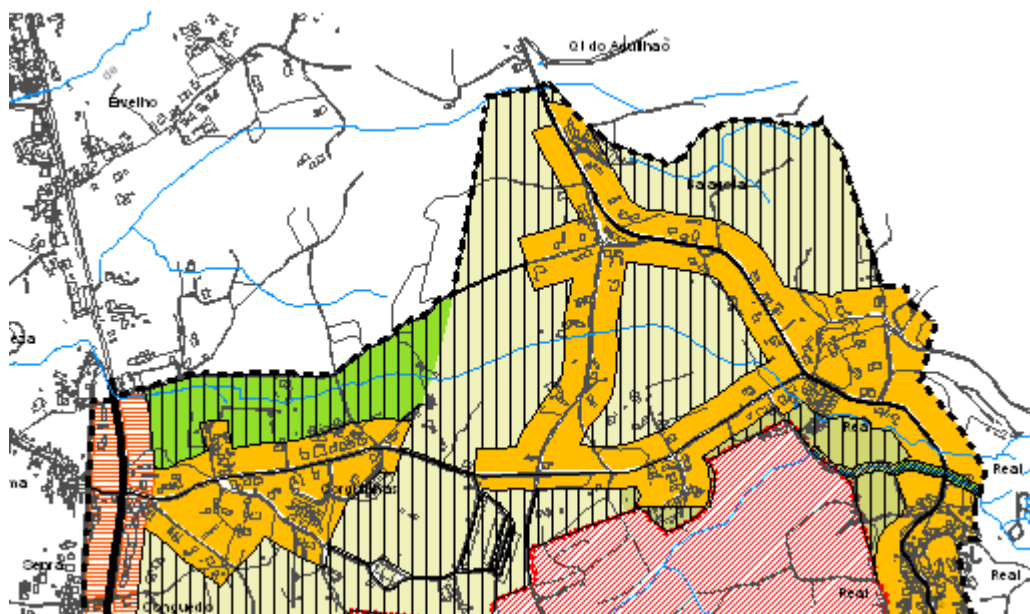


Figura 40: Território de Corquinhos.

Fonte: Extrato da planta da proposta de Zonamento, abril 2014.

Apesar das pressões expectáveis que o surgimento da plataforma logística Norte exercerá sobre este território, a proposta do PUAEV, nesta área, mantém a classificação de solos pela impossibilidade demonstrada na sua reclassificação. Mantêm-se também os arruamentos previstos, devendo a ocupação urbana que vier a ocorrer definir a necessidade do surgimento de novos, facto que se afigura pouco provável, uma vez que a ocupação edificada do território ocorrerá em áreas já devidamente infraestruturadas.

Neste território, área norte de intervenção, houve uma aferição, face à escala de desenvolvimento do plano e da disponibilização de informação mais atualizada, do uso atual do solo rural e do seu potencial em termos de identificação de categorias de uso do solo, reconhecendo-se também que aqui a relação com o solo rural tem uma expressão de continuidade e apoio à função residencial destes espaços. Tal como atrás foi referido, a prática agrícola tem alguma expressão que se traduz na relação existente entre a população que aqui reside e o cultivo que mantém nos campos envolventes criando condições à manutenção sustentada do espaço rural.

Em termos de parâmetros de edificabilidade, são mantidas as opções do PDM (2010), dominando a ocupação edificada pela colmatação dos espaços intersticiais disponíveis segundo a tipologia unifamiliar isolada. A exceção ocorre ao longo da Av. Miguel Dantas, que regista índices de ocupação mais elevados, com maior diversidade funcional.

Esta área é a mais próxima da sede concelhia e integra também espaços verdes de continuidade à estrutura ecológica urbana concelhia.

8.2.1.2. Território de Alto da Forca

Este território é “delimitado” por duas barreiras naturais (ribeira da Veiga de Mira e por um seu afluente), que conjuntamente com a difícil orografia fizeram com que este não tivesse sofrido com grandes tensões urbanísticas.

No entanto, a localização estratégica desta área, advinda da forte proximidade às principais infraestruturas rodoviárias e à sede do concelho, fez com que esta se apresentasse como a localização ideal para a implantação de uma forte área empresarial (figura abaixo).

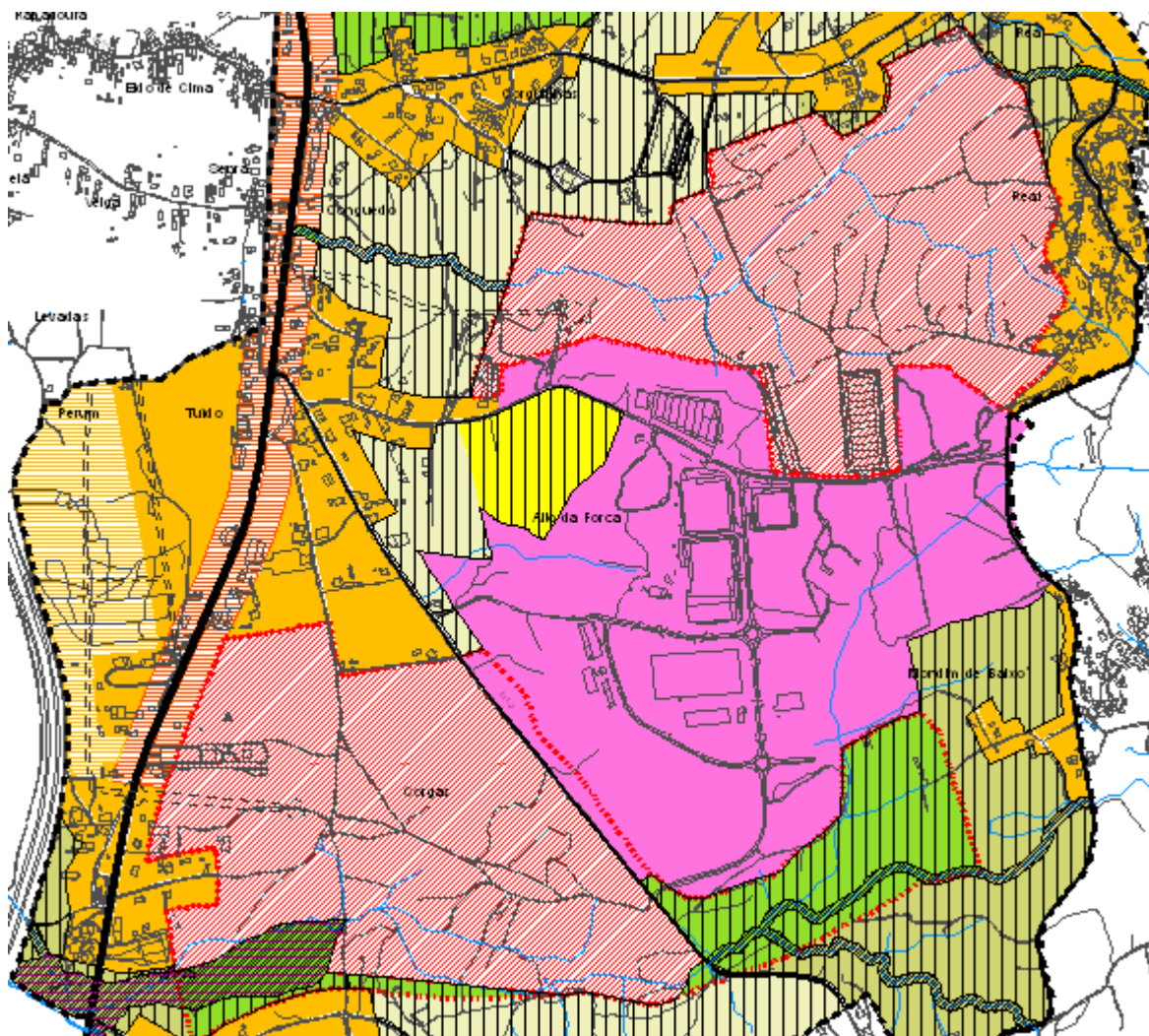


Figura 41: Território do Alto da Força.

Fonte: Extrato da planta da proposta de Zonamento, abril 2014.

Esta área caracteriza-se pelo seu potencial acolhimento de atividades económicas, que lhe é conferido pela fácil e rápida acessibilidade que resultou na já completa ocupação do espaço empresarial existente e pela expansão proposta, decorrente da estratégia definida no PDM (2010), que a localização das plataformas logísticas concretiza. Com efeito, o PU concretiza esta área uma importante estratégia de desenvolvimento económico, tal como já foi referido, cuja influência vai além-fronteiras.

Coincide também com a definição de um corredor ecológico no qual haverá regularização de curso da linha de água no interior da área da plataforma logística, integrando uma intervenção

paisagística de qualificação urbana e ambiental que não colocam em causa a manutenção da sua função atual.

Serão também criadas novas acessibilidades que o projeto concretizará no interior da plataforma logística, sendo que a acessibilidade à EN13 é desde já apontada em termos de localização, resultando também na qualificação do corredor definido por esta estrada nacional, cujo perfil se prevê vir a ser reformulado nas condições já atrás apresentadas.

Com exceção da área da plataforma logística, também aqui o PUAEV não altera a classificação do solo definida no PDM (2010).

Com a construção da plataforma logística neste território, mais especificamente na envolvente da área do parque empresarial da Gandra, esta área irá tornar-se o centro de toda a atividade empresarial de Valença.

A execução desta plataforma logística é prioritária tendo o promotor já adquirido, nesta fase, cerca de 60% das parcelas incluídas na área de intervenção.

8.2.1.3. Território da Ribeira da Pedreira

Este território localiza-se a Oeste do aglomerado urbano de Cerdal, é considerado como uma área de transição central do perímetro urbano de Valença, sendo por isso uma área que permitirá uma continuidade urbana desses aglomerados (figura abaixo).

O desígnio que norteia o desenvolvimento urbano desta área é, impreterivelmente o da colmatação dos espaços intersticiais.

A sua ocupação urbana será tanto maior quanto maior for o desenvolvimento da plataforma logística de Valença que se encontra a Norte deste aglomerado. Dada a sua proximidade a esta infraestrutura será um território que sofrerá grandes tensões urbanísticas.

A par do território de Corguinhas, este território encontra-se essencialmente associado à Ribeira da Pedreira e ao longo do CM1057 bem como a sul da área empresarial junto a Mondim de Baixo, também pela prática agrícola, face às condições favoráveis que a área apresenta - topografia, tipo de solo, entre outras características - pelo que a proposta do PUAEV passa pela sua manutenção, através da classificação dessas áreas como Estrutura Ecológica – Valores Ecológicos Fundamentais.

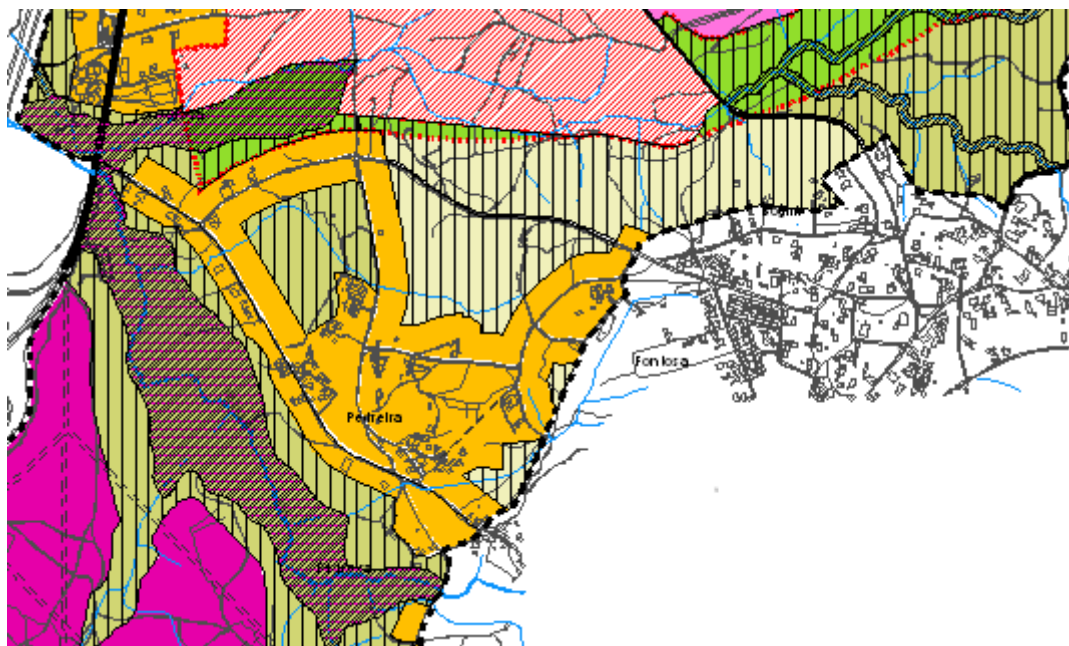


Figura 42: Território da Ribeira da Pedreira.

Fonte: Extrato da planta da proposta de Zonamento, abril 2014.

Mais uma vez a intervenção concretiza a estratégia do PDM (2010), mantendo a qualificação do solo, com exceção da qualificação urbana da área de intervenção da plataforma logística sul. Face à presença de importantes corredores naturais nesta área, foi devidamente ponderada a sua respetiva salvaguarda de modo a não por em causa a sua função ecológica, pelo que ocorre aqui a maior parte da estrutura ecológica, nomeadamente valores ecológicos fundamentais e valores ecológicos complementares da área do plano. Com efeito, parte da área da plataforma logística sul será destinada à salvaguarda dos valores ambientais e naturais particularmente expressivos a jusante, a importância dos cursos de água e da vegetação ripícola são determinantes na manutenção do equilíbrio natural existente, reforçando o regulamento as cautelas necessárias para que estas não sejam postas em causa.

Uma pequena parte da área de intervenção integra o Sítio de Importância Comunitário Rio Minho e a ZPE dos Estuários do Rio Minho e Coura, mas é a ribeira da Pedreira que se constitui fundamental no 'abastecimento' e na manutenção dos corredores da diversidade natural e importância comunitária reconhecidos no plano setorial da Rede Natura 2000. Foram assim consideradas as orientações de gestão previstas neste plano e em sede regulamentar as regras promotoras do equilíbrio natural e ambiental, no sentido de minimizar os eventuais efeitos negativos da intervenção urbana desta plataforma no ambiente.

À semelhança do que ocorre na área mais a norte do PUAEV (Corguinhas), também aqui a expressão da atividade agrícola tem significado a nível do uso e ocupação do solo e na relação que o solo rural estabelece com os espaços edificados.

8.2.1.4. Território de S. Pedro da Torre

O território de S. Pedro da Torre está situado no extremo sul do PUAEV. Este é marcado por um povoamento linear ainda de uma forma bastante dispersa e descontínua. A Este deste território e já fora do limites do PUAEV existe um aglomerado urbano com alguma expressão - Cerdal e que se tem estendido para Sudoeste, ou seja, em direção à área empresarial de S. Pedro da Torre e das principais vias rodoviárias.

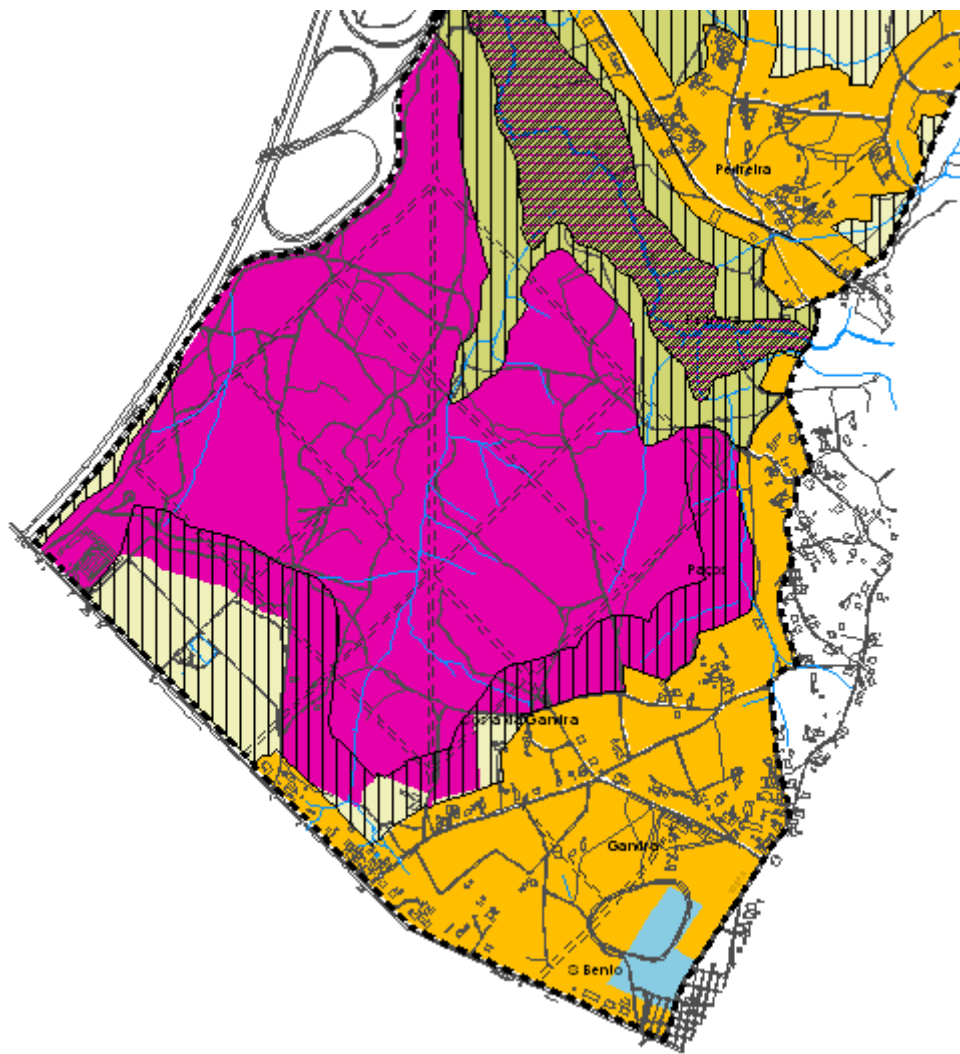


Figura 43: Território da S. Pedro da Torre.

Fonte: Extrato da planta da proposta de Zonamento, abril 2014.

O desenvolvimento da estrutura urbana do território de S. Pedro da Torre passará pelo desenvolvimento do espaço industrial de armazenagem e serviços previsto na parte Oeste, que dará continuidade à especialização territorial nascente à N13 e pelo desenvolvimento urbano.

A existência desta área de atividades económicas tem particular expressão não só pela sua dimensão, mas também pela proximidade à centralidade de Cerdal, concretizando assim a estratégia de desenvolvimento prevista em sede do PDM (2010).

É definida a malha urbana em termos de corredores de espaços públicos – arruamentos que a devem estruturar este espaço de atividades económicas com o cuidado da definição das relações com o espaço urbano envolvente, no sentido de minimizar os pontos de conflito que possam resultar desta ocupação urbana. Sendo a Área Empresarial uma categoria de solo urbanizável, a sua ocupação ocorrerá, à semelhança do previsto para as Plataformas Logísticas, de acordo com uma abordagem territorial mais detalhada.

O valor natural e ambiental do solo rural é conferido pela forte expressão e importância da ribeira da pedreira, tal como atrás foi descrito.

8.3. Acessos Locais a Criar /Qualificar

No planeamento da rede viária é crucial a previsão de ligação/comunicação entre todas as áreas e todas as escalas que atrás se referem, conseguindo-se no conjunto uma estrutura hierarquizada, legível que permita uma clara identificação de percursos. Ao nível dos aglomerados esta legibilidade é ainda mais importante, porque a escala humana é mais evidente, impondo-se a maior necessidade de contemplar as diferentes formas de mobilidade e acessibilidade. Neste sentido, delineou-se alguns traçados de possíveis acessos locais a criar, no entanto, estes são meramente representativos, em que a sua efetiva implementação deverá ser elaborada a uma outra escala de análise (figura abaixo).

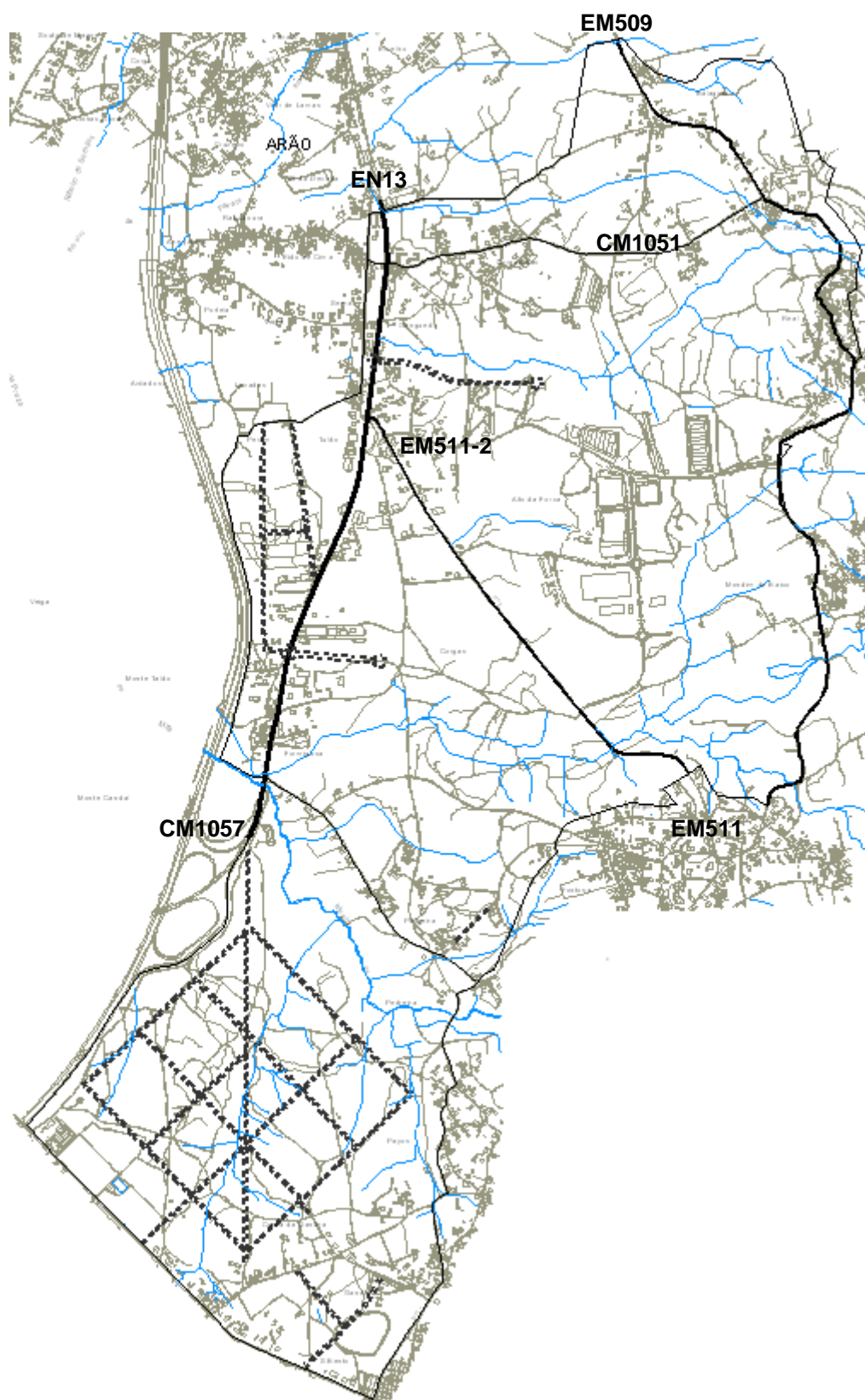


Figura 44: Acessos locais a criar / qualificar, abril 2014.

A proposta de arruamento incide sobretudo na definição das relações estruturantes das áreas urbanizáveis com o tecido urbanizado envolvente, particularmente na prévia definição das ligações

às duas plataformas logísticas, pelo apontar da localização preferencial em termos de relação urbana e das funções viárias que ocorrem hoje e face ao acréscimo de tráfego que decorrerá da sua ocupação. Assim temos na plataforma a norte a identificação do traçado proposto na interseção com a EN 13, concretizando o eixo estruturante relacional entre a plataforma e o tecido urbano envolvente, uma vez que se constitui como o corredor viário de entrada e saída da mesma.

Em termos de transporte de mercadorias as relações estabelecer-se-ão preferencialmente no troço da EN 13 que liga esta plataforma ao nó de acesso à A3, devendo por isso ser alvo de beneficiação (pela reformulação do perfil ou por outra opção que venha a ser definida) no sentido de acautelar o acréscimo de movimento que a plataforma vai gerar, sobretudo de tráfego pesado, prevenindo desta forma a convivência funcional enquanto corredor viário urbano e via de atravessamento de acesso à autoestrada.

Da mesma forma é identificado o traçado previsto para a execução da ligação da EN13 à plataforma estruturante de entrada e saída da mesma.

O desenho urbano dos restantes arruamento internos das plataformas serão definidos em sede de projeto de acordo com os parâmetros de dimensionamento mínimos previstos regulamentarmente, correspondendo, para as plataformas a um perfil tipo de 12,2m. As dotações de estacionamento previstas asseguram a autossuficiência para o seu normal funcionamento dentro da área de intervenção de cada uma das plataformas.

A malha de estruturação viária para a área empresarial prevista reflete já traçados que se pretendem orientadores da ocupação das empresas que aí se venham a instalar. É uma organização de matriz quadredecomânica marcada por um eixo diagonal que define o ponto de interseção com o nó de acesso à autoestrada e à EN13 e EN201.

Para além das vias previstas associadas às plataformas logísticas e área empresarial, existe também um eixo urbano no lugar de Perum, na freguesia de Arão, apoiado parcialmente em arruamento existente, cujo traçado importa qualificar, bem como eliminar os pontos de conflito urbano, particularmente no cruzamento com a EN13, e ainda outros arruamentos estruturantes da ocupação urbana de espaços interiores de quarteirões urbanos ainda não consolidados – Pedreira, Gandra e S. Bento.

8.4. Rede de Infraestruturas

A área do PUAEV é atualmente servida de redes de infraestruturas de abastecimento de água, recolha de águas residuais e pluviais, elétricas, telefónicas e de gás, estando previsto que na execução do solo urbanizável venha a existir as mesmas redes, na continuidade das existentes e ao longo dos arruamentos, conforme a seguir é descrito:

Distribuição de água (potável e bruta) – Abastecimento de água

- Na área de intervenção das Plataformas Logísticas, em princípio serão instaladas duas redes independentes de distribuição de água, uma destinada ao abastecimento de água potável que responderá totalmente às necessidades de água para consumo público e serviço de incêndios, e outra destinada à rega de espaços exteriores.
- Na área do Plano de Urbanização já existem dois reservatórios para abastecimento de água. Contudo, para as Plataformas Logísticas será executado um novo reservatório localizado a Nascente da Plataforma Norte.
- Estima-se que o consumo de água nesta área será integralmente alimentado pelo sistema de abastecimento da empresa "Águas do Noroeste".
- O reservatório a construir será abastecido pelas adutoras existente na área do Parque Empresarial de Valença

Drenagem de águas residuais domésticas

- Na área afeta às Plataformas Logísticas, as redes de águas residuais domésticas a projetar, destinam-se a recolher a totalidade dos efluentes aí produzidos. O traçado das redes de águas residuais domésticas, em planta e em perfil longitudinal, será estudado de forma a permitir a ligação de todos os edifícios a construir, salvaguardando a possibilidade do escoamento se efetuar totalmente por gravidade no interior das instalações até ao meio recetor.
- De acordo com o projeto de 'infraestruturas em Baixa de Abastecimento de Água e de Saneamento em Melgaço, Monção, Valença e Vila Nova de Cerveira, Obra 1 – Projeto de Saneamento da Futura Plataforma Logística', prevê-se a condução da totalidade dos efluentes domésticos produzidos nas plataformas, à referida rede intermunicipal afluente à ETAR de Valença, nomeadamente conduzindo os efluentes da PL Norte a um coletor gravítico existente junto ao limite Oeste desta plataforma. Os da PL Sul serão conduzidos à estação elevatória existente junto ao limite Sudoeste dessa plataforma.
- O projeto de execução destas infraestruturas deverá atender tanto quanto possível ao declive do terreno, de forma a maximizar o número de troços com escoamento gravítico.
- A ligação destas redes será feita à ETAR de Cristelo Côvo através dos ramais da rede de ligação existentes.

Drenagem de águas pluviais

- A totalidade dos efluentes escoados pelos sistemas de drenagem pluvial, através de coletores enterrados ou dos canais periféricos de escoamento superficial, serão conduzidos graviticamente a bacias de retenção. As bacias de retenção a construir

serão do tipo bacia seca, destinando-se a conter água apenas após a ocorrência de grandes chuvadas, com o objetivo de proporcionar o amortecimento dos caudais de ponta, compatibilizando os caudais descarregados com a capacidade do meio recetor a jusante, atenuando os impactes que resultariam da descarga direta no meio natural.

- Estas redes irão descarregar nas linhas de água que atravessam as plataformas e área empresarial.

Distribuição de gás

- A rede de distribuição de gás será igualmente implantada em todos os arruamentos.

Elétrica de média e baixa tensão (que serão preferencialmente subterrâneas)

A nível das infraestruturas a executar na área de intervenção do plano estão previstas dois tipos de rede elétrica:

- Média tensão, que fará a interligação e abastecimentos dos diversos PT's e
- Baixa tensão, que existirá em todos os arruamentos previstos no plano.

Na área de intervenção das Plataformas Logísticas, atendendo às potências previstas para cada tipo de edifício, o fornecimento de energia será efetuado em Média Tensão, pelo que em cada edifício deverá ser instalado um Posto de Transformação. Deste modo, as Plataformas Norte e Sul serão alimentados em média tensão até a uma central de distribuição e desta aos postos de transformação a construir.

No interior da área do plano as redes elétricas a instalar deverão ser, preferencialmente, subterrâneas.

Quanto à rede de iluminação pública será executada em todos os arruamentos.

Telecomunicações (rede itur pública nos arruamentos públicos e privada no interior das plataformas logísticas)

- Toda a área será infraestruturada com rede de tubagens e caixas de acordo com o regulamento ITUR. Serão também previstas as ligações às redes existentes dos vários operadores.
- Todas as redes ocorrerão em todos os arruamentos, com exceção do traçado da rede elétrica de média tensão.

8.5. Estrutura do zonamento

Atualmente, e face à saída do Decreto Regulamentar 11/2009 de 29 de maio a proposta então delineada assenta nas seguintes categorias e subcategorias de espaço, baseada essencialmente na distinção básica dos solos (solo rural e solo urbano) que a legenda da planta de zonamento a seguir apresentada identifica.



Figura 45: Legenda da Planta de Zonamento, abril 2014.

8.5.1. Solo Rural

Como referido o solo rural é entendido como o solo *‘que se destina ao aproveitamento agrícola, pecuário e florestal ou de recursos geológicos, a espaços naturais de proteção ou de lazer ou a outros tipos de ocupação humana que não lhe confirmem o estatuto de solo urbano.’* (n.º 2 do artigo 4.º do Decreto Regulamentar n.º 11/2009, de 29 de maio).

Na estrutura de ordenamento da área do PUAEV, o solo rural contempla as seguintes categorias de espaços:

- Espaços Agrícolas de Produção;
- Espaços de Uso Múltiplo Agrícola e Florestal;
- Espaço Cultural – Forte em Terra.

Espaços Agrícolas de Produção

Os Espaços Agrícolas de Produção são constituídos, na sua maioria, pelo conjunto das áreas que, em virtude das suas características morfológicas, climatológicas e sociais, maiores potencialidades apresentam para a produção agrícola.

Nesta categoria de espaço predomina o uso agrícola sendo, no entanto, admitidas funções de enquadramento a outros usos compatíveis, como silvo-pastorícia, caça, pesca, recreio, estética da paisagem e turismo.

Espaços de Uso Múltiplo Agrícola e Florestal

Conforme disposto na alínea c) do n.º3 do artigo 15º do DR. N.º11/2009 de 29 de maio, os PMOT podem autonomizar como categoria de solo rural afeto a espaços agrícolas ou florestais – os espaços de uso múltiplo agrícola e florestal, ocupados quer por sistemas agrossilvo-pastoris quer por usos agrícolas e silvícolas alternados e funcionalmente complementares.

Espaço Cultural – Forte em Terra

Conforme disposto na alínea e) do n.º2 do artigo 73º do regime jurídico dos instrumentos de gestão territorial, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 380/99, de 22 de setembro, os PMOT podem definir outras categorias do solo rural para os aglomerados rurais, para as áreas de edificação dispersa ou para outros tipos de ocupação humana que não confirmem o estatuto de solo urbano.

O Espaço Cultural – Forte em Terra constitui exemplo disso. Localiza-se junto ao aglomerado do Alto da Forca e foi construído com o objetivo de defesa aquando das invasões francesas. Esta categoria de espaço corresponde a uma área de património histórico, arquitetónico,

arqueológico e paisagístico, sendo o regime de uso do solo determinado pelos valores a proteger, conservar e valorizar.

8.5.2. Solo Urbano

O solo urbano é entendido como *‘aquele para o qual é reconhecida vocação para o processo de urbanização e de edificação, nele se compreendendo os terrenos urbanizados ou cuja urbanização seja programada, constituindo o seu todo o perímetro urbano’*, (n.º 2 do artigo 72.º do Decreto – Lei n.º 380/99, de 22 de setembro).

Na estrutura de ordenamento proposta para a área do PUAEV, o solo urbano contempla as seguintes categorias e subcategorias de espaços:

- Solo Urbanizado
 - Espaços Residenciais
 - Média Densidade
 - Baixa Densidade
 - Espaços de Atividades Económicas - Área Empresarial
 - Espaços Verdes
 - Espaços de Uso Especial
- Solo Urbanizável
 - Espaços de Atividades Económicas
 - Área Empresarial
 - Plataforma Logística
 - Espaços Residenciais de Baixa Densidade

Solo Urbanizado

Espaços Residenciais

Os espaços residenciais são entendidos como “áreas que se destinam preferencialmente a funções residenciais, podendo acolher outros usos desde que compatíveis com a utilização dominante. (Alínea b, do n.º 1 do artigo 21.º do Decreto Regulamentar n.º 11/2009, de 29 de maio). Nestes espaços foram consideradas duas subcategorias: Média Densidade e Baixa densidade.

Nos espaços residenciais de média densidade admitem-se edifícios predominantemente de habitação unifamiliar, admitindo-se no entanto, atividades ligadas ao setor do turismo, comércio e serviço, instaladas ou no piso I ou na totalidade do edifício. Esta subcategoria foi unicamente aplicada na envolvente da EN13, desde Corgas até ao seu limite Norte, confirmando o carácter urbano desta via.

Nos espaços residenciais de baixa densidade admitem-se edifícios predominantemente de habitação unifamiliar, admitindo-se no entanto, atividades ligadas ao setor do turismo, comércio e serviço, instaladas ou no piso I ou na totalidade do edifício.

Os espaços de baixa densidade são aqueles que, em termos de área, mais se fazem sentir na delimitação, mas são aqueles também ao qual correspondem uma intervenção no território de forma extensiva, com parâmetros e índices de ocupação muito baixos.

A sua delimitação teve como referencia os espaços atualmente construídos e os espaços imediatamente contíguos no sentido da conformação e colmatação dos aglomerados urbanos existentes, bem como pela ocupação dos espaços intersticiais, na procura de continuidades urbanas, que fruto da sua baixa densidade, permitem simultaneamente a continuidade e o interrelacionamento com os espaços não construídos envolventes.

Espaços de Atividades Económicas - Área Empresarial

A Área Empresarial corresponde ao Parque Empresarial de Valença (Gandra), localizado na área central do PUAEV. Esta categoria destina-se à ocupação industrial, de armazenagem e serviços, sem, no entanto, embargo da possibilidade de instalação de outros usos nomeadamente comerciais, de equipamento e serviços ou atividades que apenas se poderão instalar em parcelas autónomas das instalações industriais, desde que do facto não resultem condições de incompatibilidade previstas no regulamento do PUAEV.

Espaços Verdes

Os Espaços Verdes compreendem as áreas com funções de equilíbrio ecológico e de acolhimento de atividades ao ar livre de cultura, desporto e lazer, consentâneas com a salvaguarda e conservação do património natural.

Estes espaços coincidem com os Valores Ecológicos Complementares, com exceção de alguns cursos de água que integram a Estrutura Ecológica Fundamental, procurando o cumprimento das diretivas comunitárias e nacionais, na valorização e salvaguarda dos valores naturais, numa perspetiva de equilíbrio com as restantes componentes de ordenamento do território.

Espaços de Uso Especial

Os Espaços de Uso Especial referem-se a áreas destinadas a equipamentos de utilização coletiva, essencialmente destinado a espaços de recreio.

Localizado junto ao lugar de S. Bento, admite-se a intervenção neste espaço, como usos complementares, os de comércio e serviços.

Solo Urbanizável

Como referido anteriormente o Solo Urbanizável, definido na (alínea b) do número 1 do artigo 22º do Decreto Regulamentar nº11/2009, de 29 de maio consiste 'naquele que se destina à expansão urbana e no qual a urbanização é sempre precedida de programação'

O Solo Urbanizável no PUAEV contempla as subcategorias de Área Empresarial, Plataforma Logística e Baixa Densidade.

Espaços de Atividades Económicas

Nestes espaços foram consideradas duas subcategorias: Área Empresarial e Plataforma Logística.

A Área Empresarial prevista corresponde à zona industrial de S. Pedro da Torre, localizada a sul do PUAEV. Esta categoria destina-se à ocupação industrial, de armazenagem e serviços, sem, no entanto, embargo da possibilidade de instalação de outros usos desde que do facto não resultem condições de incompatibilidade previstas no regulamento do PUAEV.

A Plataforma Logística enquadra-se na categoria das plataformas transfronteiriças que tem como objetivo precípua a dinamização da economia regional e a captação de fluxos e investimentos industriais advindo quer da Galiza quer do resto da Europa.

São áreas de potencial localização de empresas de logística, comércio especializado, unidades industriais, de armazenagem e de serviços, bem como usos complementares, designadamente conjuntos comerciais, equipamentos e estabelecimentos hoteleiros.

Como referido anteriormente recomenda o plano que as mesmas sejam devidamente enquadradas por uma faixa de vegetação arbórea com dimensão adequada para integração paisagística das mesmas, ao mesmo tempo que promovem a contenção dos incêndios e atenuação de ruído.

Espaços Residenciais de Baixa Densidade

Os espaços de Baixa Densidade correspondem a áreas de expansão de uso habitacional ou misto, aplicada apenas em Perum, a oeste da EN13. Nesta categoria de espaço admitem-se edifícios predominantemente de habitação unifamiliar, admitindo-se no entanto, atividades ligadas ao

setor do turismo, comércio e serviço, instaladas ou no piso I ou na totalidade do edifício e aplica-se o regime de edificabilidade definido para a Baixa Densidade, em solo urbanizado.

9. Estrutura Ecológica

De acordo com José Canguero, *“a abordagem ecológico-natural estrutural, deverá permitir uma definição dos elementos fundamentais, a incluir na estratégia de planeamento e gestão territorial, e condicionar a estrutura e a forma que as atividades assumirão na paisagem nos instrumentos de gestão territorial. A ideia de estrutura, como base de organização funcional e formal do espaço, identificará os elementos mais significativos e, na formalização espacial, os diferentes níveis de intervenção, tanto em espaço rural como urbano. Em ambos os espaços (urbano/rural) se deverão estabelecer ligações pelo continuum naturale de maneira a que se interpenetrem atributos ecológicos e naturais (fluxos de massa e energia) que evidenciarão a ocorrência de recursos, riscos e aptidões naturais. O conceito de estrutura, traduzirá também um sistema contínuo de movimento, onde se manifestam determinados gradientes naturais e ecológicos, entre polaridades (fortes e fracas), constituindo estas os nós dessa estrutura”*. In ‘A estrutura ecológica e os instrumentos de Gestão do Território’, CCDRN, dezembro de 2004.

A Estrutura Ecológica é um instrumento de ordenamento do território que tem como objetivo fundamental a preservação e salvaguarda de áreas essenciais para a manutenção dos serviços ecológicos. A par da proteção dos recursos naturais - indispensáveis à sustentabilidade ambiental do município - a estrutura ecológica define os usos possíveis em espaço natural e constitui o suporte de atividades complementares em espaço rural e urbano.

Deste modo, tem-se uma delimitação de Estrutura Ecológica, que visa a:

- Proteção dos sistemas naturais que, pelas exigências decorrentes da sua resiliência ou raridade ecológica, deverão ser objeto de normativa específica;
- Proteção dos valores e recursos naturais, culturais, florestais e agrícolas;
- Promoção dos processos de trocas de gradientes e fluxos ambientais;
- Aumento da biodiversidade;
- Contribuição para o equilíbrio ecológico;
- Maximização da valorização do território;
- Melhoria da qualidade do ar;
- Regulação bioclimática;
- Regulação do Ciclo Hidrológico;
- Ocupação racional do território.

Neste sentido, e de forma alcançar os objetivos a que se propõe, foi o processo de delimitação da Estrutura Ecológica acompanhado pela equipa de Avaliação Ambiental Estratégica (AAE) para que fossem as opções do plano e respetiva regulamentação acompanhadas por melhores práticas com vista à valorização e proteção dos sistemas naturais.

Por último, a definição da Estrutura Ecológica teve em consideração os valores presentes na área do plano assim como a continuidade com a Estrutura Ecológica Municipal definida no PDM, de forma a estabelecer um sistema natural contínuo, que permita a promoção da biodiversidade e maior equilíbrio ecológico.

De forma a simplificar e hierarquizar a Estrutura Ecológica, pela necessidade de estabelecer critérios de delimitação distintos em função do caráter dos valores a salvaguardar, desenvolveu-se o carácter de distinção de cada sistema adotado na sua delimitação.

Assim, a Estrutura Ecológica, integrada na planta de zonamento, soma a determinação das seguintes valores:

- **Valores Ecológicos Fundamentais:**

Integra as áreas que constituem o suporte dos sistemas ecológicos fundamentais e cuja proteção é indispensável ao funcionamento sustentável do território.

Engloba as Zonas Ameaçadas pelas Cheias e os principais traçados das linhas de água, com exceção daquelas que integram as Plataformas Logísticas.

Nesta área devem ser salvaguardadas as espécies arbóreas e arbustivas autóctones variadas, bem adaptadas edafoclimaticamente ao local, tendo como preferência as espécies preconizadas no PROF do Alto Minho, assim como ser condicionado o uso de agroquímicos e pesticidas e acautelado o uso de materiais permeáveis nas infraestruturas de recreio e lazer.

- **Valores Ecológicos Complementares:**

Integra as áreas que constituem valor natural e ecológico, com vista à integração paisagística dos elementos edificados.

Nesta área os usos devem obedecer às regras da categoria e subcategoria de solo subjacente.

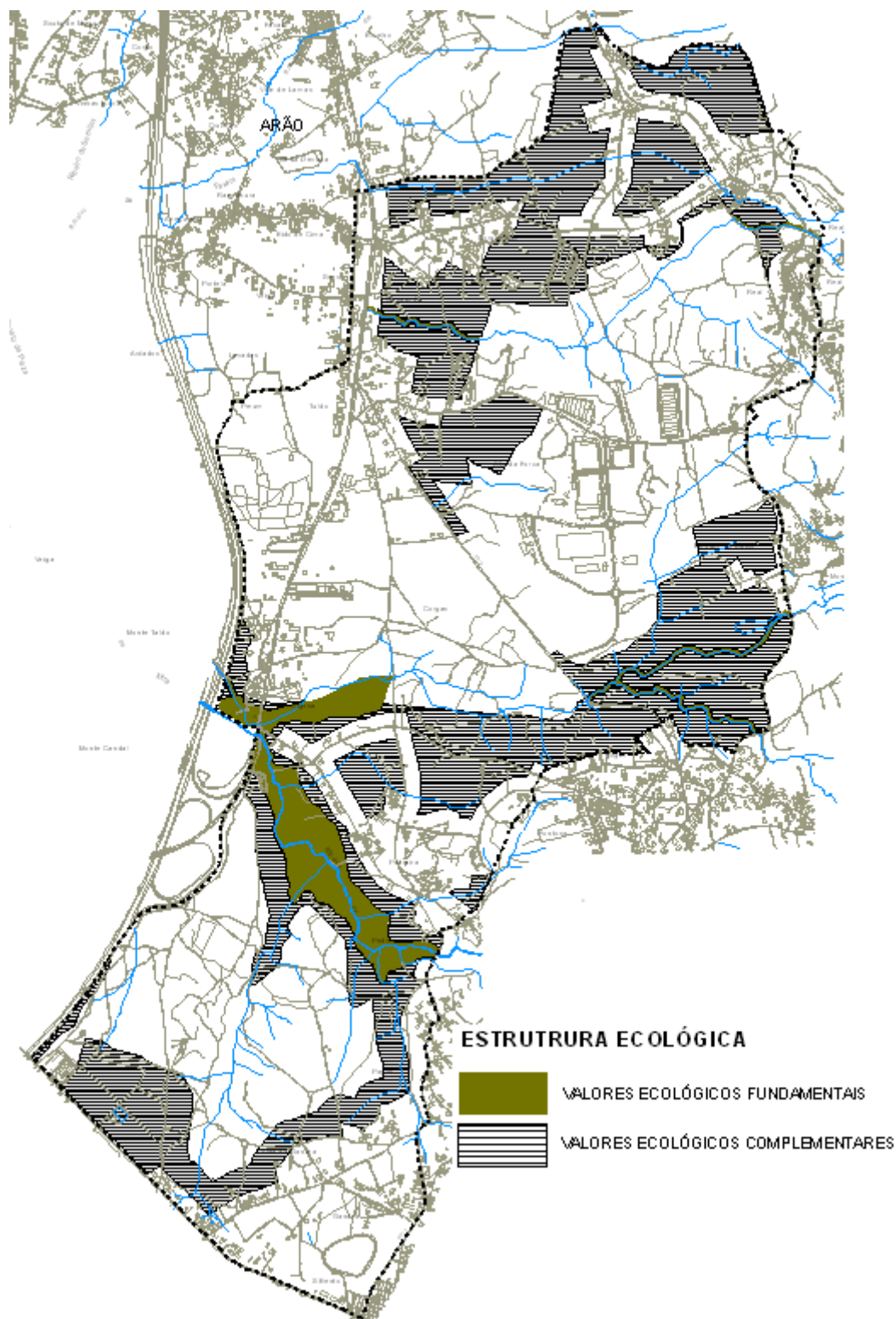


Figura 46: Planta de Zonamento – Estrutura Ecológica, abril 2014.

A planta de zonamento, na definição da Estrutura Ecológica, teve por base os valores naturais ecológicos – valores ecológicos fundamentais e valores ecológicos complementares – definidos na planta da Estrutura Ecológica, aos quais acresce, nesta última planta, os restantes valores naturais ecológicos, os valores patrimoniais e os percursos amigáveis identificados na área do PUAEV.

Neste sentido, são ainda áreas integrantes da Estrutura Ecológica a **área de conectividade**, que desempenha a continuidade dos sistemas afetos à Estrutura Ecológica, os **cursos de água** integrantes da área de intervenção do plano e respetivas margens, como valores naturais ecológicos, o **Forte em Terra**, como valor patrimonial e como **percursos amigáveis** o percurso pedonal e ciclável, os aminhos de santiago e a rota dos relógios.

A salvaguarda dos sistemas ribeirinhos, através da definição da Estrutura Ecológica - Valores Ecológicos Fundamentais -, garante a conectividade das componentes da biodiversidade presentes na área de intervenção e da qual a sua importância foi referida anteriormente. Em simultâneo, contribui esta salvaguarda para uma adequada integração e desenvolvimento das atividades humanas, nomeadamente, ao nível dos seguintes aspetos:

- Prevenção dos riscos associados às cheias;
- Promoção da drenagem atmosférica;
- Qualificação estética do tecido urbano, e
- Oferta de espaços verdes para desfrute necessário ao bem-estar físico e psíquico das populações;

A não demarcação das linhas de água que atravessam as Plataformas Logísticas como Estrutura Ecológica - Valores Ecológicos Fundamentais - nesta fase prende-se com a necessidade de retificação e regularização do seu traçado atual, como referido anteriormente. Aquando o desvio e regularização das linhas de água que integram as Plataformas Logísticas deve a Estrutura Ecológica Fundamental ser reformulada de forma a integrar o novo traçado dos recursos hídricos (de modo assegurar a coerência dos sistemas ribeirinhos e a definição de um *continuum naturale* com a envolvente), devendo o arranjo paisagístico final acautelar o correspondente enquadramento por via do futuro traçado das linhas de água.

O desvio e regularização das linhas de água, como anteriormente referido, serão assegurados pela funcionalidade hidráulica e hidrológica e pela manutenção da vegetação ripícola e a conservação de habitats naturais, o que vem permitir uma solução de continuidade do ciclo de água e os valores ambientais a elas associados.

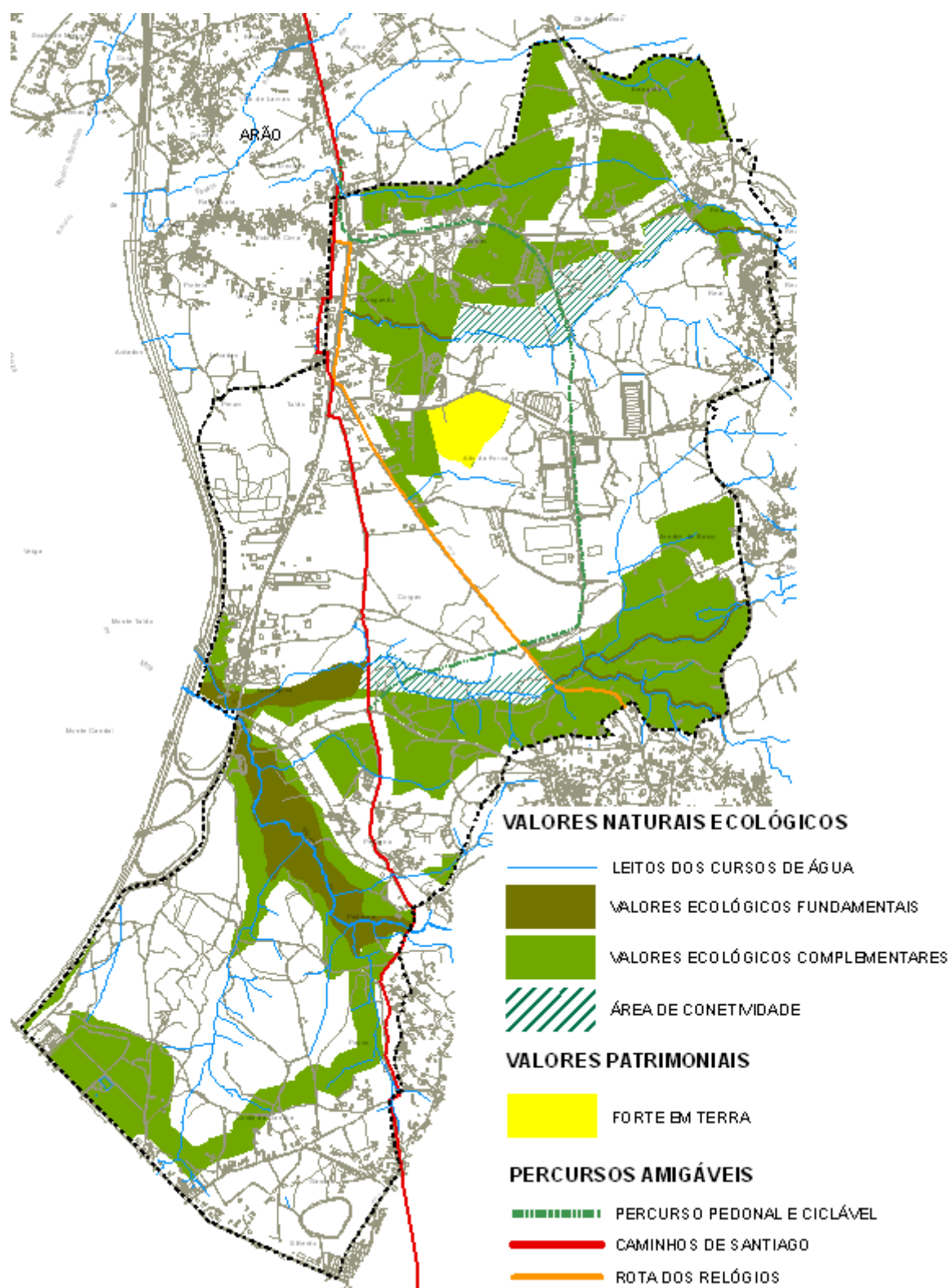


Figura 47: Estrutura Ecológica do PUAEV, abril 2014.

9.1. Números do zonamento

A proposta de zonamento do PUAEV, que assenta na aplicação do princípio de classificação dos terrenos de acordo com o seu destino básico em solo Rural e Solo Urbano estabelecidos no atual regime de jurídico dos instrumentos de gestão territorial, evidencia, de acordo com os valores constantes do quadro abaixo, uma área de 187,6ha afetos a Solo Rural e 525,4ha afetos a Solo Urbano, o que representa um valor relativo 26% e 74% nessa ordem.

Relativamente ao solo rural a categoria mais relevante constitui-se pelos Espaços de Uso Múltiplo Agrícola e Florestal, com 56%, seguindo dos Espaços Agrícolas de Produção, com 41% e por último o Espaço Cultural - Fonte em Terra, com 3%. Por sua vez o Solo Urbano encontra-se dividido em duas subcategorias: Solo Urbanizado, com 56%, e Solo Urbanizável com 44%, de onde se destacam os espaços residenciais de baixa densidade (urbano e urbanizável), com 34% e as plataformas logísticas, com 22%.

Como desenvolvido no capítulo seguinte, em comparação com o ordenamento publicado no PDM em vigor e a proposta de zonamento do presente plano, apenas se verifica a reclassificação de solo rural em urbano nas áreas afetas às Plataformas Logísticas.

Tabela 17: Quadro síntese da rede e hierarquia rodoviária presentes na área do PUAEV.

| Quantificação das Categorias de Espaços | | | | | | |
|---|-------------------------------------|---|---|-----------|-------|------|
| Categorias de Espaço | | | | Valores | | |
| | | | | Área (ha) | (%) | |
| Solo Rural | | | Espaços Agrícolas de Produção | 76,8 | 10,6 | |
| | | | Espaço de Uso Múltiplo Agrícola e Florestal | 104,2 | 14,4 | |
| | | | Espaço Cultural – Forte em Terra | 6,6 | 0,9 | |
| Total de solo rural | | | | 187,6 | 25,9 | |
| Solo Urbano | Solo Urbanizado | Espaços Residenciais | Baixa Densidade | 161,8 | 22,3 | |
| | | | Media Densidade | 16,2 | 2,2 | |
| | | Espaços de Atividades Económicas - Área Empresarial | | 83,9 | 11,6 | |
| | | Espaços Verdes | | 30,2 | 4,2 | |
| | | Espaços de Uso Especial | | 2,5 | 0,3 | |
| | Solo Urbanizável | Espaços de Atividades Económicas | Área Empresarial | 103,9 | 14,3 | |
| | | | Plataforma Logística | 113,2 | 15,6 | |
| | | Espaços Residenciais de Baixa Densidade | | 13,7 | 1,9 | |
| | Total de solo urbano | | | | 525,4 | 72,4 |
| | Estrutura Ecológica | Valores Ecológicos Fundamentais | | | 29,2 | 4 |
| Valores Ecológicos Complementares | | | 206,7 | 28,5 | | |
| Total de Estrutura Ecológica | | | | 235,9 | 32,5 | |
| Infraestruturas Viárias | Estradas Nacionais | | | - | - | |
| | Estradas Municipais | | | - | - | |
| | Caminhos Municipais | | | - | - | |
| | Acessos Locais a Criar / Qualificar | | | | | |
| Zonas Ameaçadas pelas Cheias | | | | 24 | 3,3 | |
| *Espaço Canal | | | | 12 | 1,7 | |
| **Total | | | | 725 | 100 | |

* Área de solo afeta à implantação das Infraestruturas viárias.

** Sem a contabilização da sobreposição dos Valores Ecológicos Fundamentais e Complementares e Zonas Ameaçadas pelas Cheias.

9.2. Zonamento Acústico

A obrigatoriedade da correção do nível sonoro de ruído ambiente exterior e de prevenção da poluição sonora advém do texto da Lei de Bases do Ambiente (Decreto-Lei n.º 11/87 de 7 de Abril, artigos 21º e 22º), tendo sido sistematizada no anterior Regulamento Geral do Ruído através das medidas gerais de prevenção e controlo da poluição sonora nas quais se preconizava uma política de ordenamento do território e de urbanismo que assegure a qualidade do ambiente sonoro, promovendo a distribuição adequada, em especial, das funções de habitação, trabalho e lazer e, consequentemente, a classificação do território municipal em **Zonas Mistas** e **Zonas Sensíveis**.

As zonas mistas e as zonas sensíveis com população exposta a ruído ambiente exterior em situação de desconformidade com os valores limite fixados no artigo 11º do Regulamento Geral do Ruído devem ser objeto de Planos Municipais de Redução de Ruído, cuja elaboração é da responsabilidade dos municípios.

Assim sendo, o zonamento acústico constitui matéria inevitável a constar dos PMOT, no qual se classifica o território em zonas mistas e sensíveis de acordo com os usos do solo predominantes.

O Regulamento Geral do Ruído define como Zona Sensível a área definida em PMOT como vocacionada para uso habitacional, ou para escolas, hospitais ou similares, ou espaços de lazer, existentes ou previstos, podendo conter pequenas unidades de comércio e de serviços destinadas a servir a população local, tais como cafés e outros estabelecimentos de restauração, papelarias e outros estabelecimentos de comércio tradicional, sem funcionamento no período noturno e como Zona Mista a área definida em PMOT, cuja ocupação seja afeta a outros usos, existentes ou previstos, para além dos referidos na definição de zona sensível.

Na área de intervenção do limite do PUAEV encontram-se classificadas como Zonas Mistas as áreas correspondentes aos espaços residenciais (urbanizados e urbanizáveis) e a área afeta a espaços de uso especial (equipamento existente) integrado nos espaços residenciais e como Zonas Sensíveis o espaço verde exterior às áreas classificadas como área de intervenção das plataformas logísticas, designadamente a norte no lugar de Corguinhas.

As áreas afetas às Áreas Empresariais (urbanizada e urbanizável) para efeitos de zonamento acústico não carecem de ser classificadas como Zonas Mistas uma vez que, e pese embora não sejam exclusivas para este uso e admitindo-se no interior das mesmas os usos comércio e serviços, são áreas que não cabem em tal definição pela simples razão que não permite a instalação de usos sensíveis, e uma zona mista é uma área cuja ocupação seja afeta a outros usos para além dos usos referidos na definição de zona sensível (usos sensíveis).

Conforme resposta sobre a ‘Aplicabilidade do RGR a zonas industriais’, a APA refere que “Por si só o RGR não se aplica na própria zona industrial, exceto aos recetores sensíveis que eventualmente aí existam. O facto de uma atividade estar inserida numa zona industrial (para a qual não existem valores limite) não a isenta do cumprimento do RGR, já que na envolvente da zona podem ou não existir recetores sensíveis. Terá sim de ser analisada a envolvente da zona, para identificar a ocorrência de recetores sensíveis e a possível influência sonora das unidades industriais nesses recetores; assim, a avaliação do cumprimento do RGR carece de ser efetuada na envolvente da zona.’

Em síntese, as condicionantes legais a considerar relativamente as áreas empresariais, relacionam-se somente com o potencial impacto ruidoso de cada atividade sobre usos sensíveis do solo na envolvente, porquanto as áreas exclusivamente que não incluam recetores sensíveis ao ruído não são classificáveis como sensíveis ou mistas, o que significa no interior da área do plano não há normativas a cumprir (designadamente os valores limite de exposição e o critério de incomodidade).

Mapa de Zonas de Conflito

Os municípios ao definirem nos PMOT as zonas mistas e sensíveis estão a criar expectativas de um dado nível sonoro de ruído ambiente aos atuais e futuros habitantes, proprietários ou utentes, pelo que após a aprovação dessa classificação, surge a possibilidade de se detetarem as zonas que não cumprem os correspondentes limites estabelecidos no Regulamento Geral do Ruído. Estas áreas, identificadas como Zonas de Conflito, ocorrem sempre que o valor da exposição sonora se encontra acima dos valores limite referidos no Regulamento Geral do Ruído para zonas dessa natureza (situação de desconformidade).

Após a análise do Mapa de Ruído para a área de intervenção do PUAEV e da classificação de Zonas Mistas e Zonas Sensíveis elaboraram as Zonas de Conflito para cada um dos indicadores L_{den} e L_n , integrantes, na Planta de Zonamento acústico.

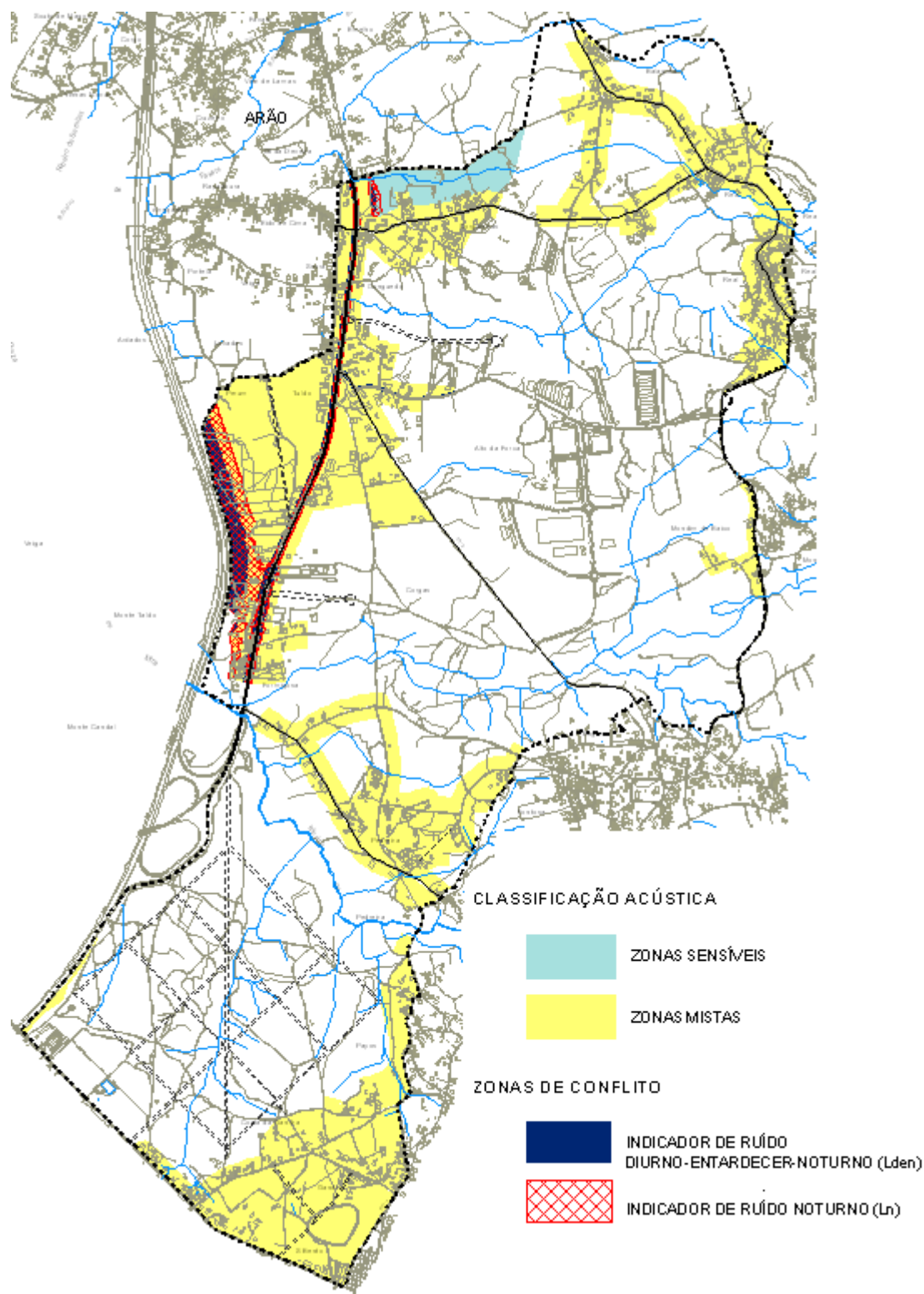


Figura 48: Zonamento acústico do PUAEV, abril 2014.

10.A reclassificação dos solos

Como referido anteriormente, o PUAEV, visa cumprir a execução da plataforma logística de Valença, parte integrante do Plano Portugal Logístico, que objetiva a melhoria da eficiência das cadeias logísticas e de transporte, na maximização das potencialidades e benefícios da multimodalidade.

Neste sentido o PUAEV, e em reunião de Câmara, a 2 de Fevereiro de 2011, apresentou como fundamentos justificativos do mesmo a constituição de um instrumento de orientações gerais e estratégicas na área do Plano, de suporte à gestão, tendo em linha de conta a consolidação das infraestruturas viárias, logísticas e industriais.

Assim, aquando a definição da Plataforma Logística e das Áreas Empresariais, existente e prevista, tornava-se fundamental constituir áreas de expansão afetas a Espaços Residenciais face ao preconizado no PDM, que viessem acolher as dinâmicas e atratividade populacional a registar em torno das infraestruturas empresariais que o plano contempla, assegurando de forma a correta integração e estrutura urbana qualificada.

Desta forma, a versão inicial do plano, a par do desenho das Áreas Empresariais e Plataforma Logística, contemplava a expansão de Espaços Residenciais, nomeadamente de Baixa Densidade, face à esperada tensão da ocupação do solo pelas unidades industriais, empreendimentos logísticos e infraestruturas de transporte no território de Corguinhas, Pedreira e Alto da Força para as quais se propunha a possibilidade de ocupação do interior dos seus 'quarteirões' assim como o alargamento de Espaço Urbano definido no PDM, do lugar de Tuído até ao lugar de Perum.

Expansões fundamentadas numa futura economia mais desenvolvida e no número mais elevado de postos de emprego, seguidas naturalmente por uma maior procura de possibilidade de edificação. Tendo sido a proposta de expansão acompanhada pela reformulação da estrutura viária através do conjunto de acessos locais a criar / qualificar.

No entanto, pós conferência de serviços, e segundo parecer da Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Norte, e passando a citar *'Nos termos do Regime Jurídico dos Instrumentos de Gestão Territorial o PU não pode reclassificar solo rural complementar, conforme estabelece o n.º3 do artigo 87.º do Decreto-Lei n.º380/99, de 22 de setembro, salvo no caso da alínea d) do artigo 88.º do mesmo diploma. Verifica-se que segundo o novo PDM de Valença, ..., parte do solo que se propõe no presente procedimento como urbano (espaços residenciais, espaços de atividades económicas) é solo rural (...) segundo o novo PDM...' '... não se tendo demonstrado no Relatório, nem a exceção da reclassificação das áreas que extravasam a subcategoria 'plataforma logística' (proposta no PU), exigível nos termos do*

n.º3 do artigo 72.º, nem o enquadramento da mesma na referida alínea d) do artigo 88.º do RJIGT, devem as áreas em causa manter-se como solo rural.’ Pelo que o desenho do Plano foi alvo de alteração, tendo-se revertido as áreas de expansão dos Espaços Residenciais, nomeadamente de Baixa Densidade, para solo rural e consequentemente a eliminação de alguns acessos locais a criar / qualificar que serviriam os espaços urbanos propostos, de forma a cumprir o mesmo.

Presentemente, a proposta passa pela delimitação dos Espaços Urbanos constantes no PDM, acompanhado por novos acessos locais a criar / qualificar, provenientes ou não do PDM, que se constituem como fundamentais à melhor coerência funcional do espaço delineado e melhores acessibilidades, conservando-se a demais proposta como a versão apresentada no âmbito da Conferência de Serviços.

Face ao exposto, vem o PU, de acordo com o ordenamento determinado no PDM, **unicamente propor a reclassificação de solo rural em solo urbano as áreas afetadas às Plataformas Logísticas**, como resposta ao ‘Portugal Logístico’, que prevê a criação de uma plataforma logística em Valença.

Desta forma, a proposta de zonamento não conhece o modelo territorial desenvolvido pelos objetivos e orientações estratégicas definidas inicialmente para o Plano.

Ainda assim, objetiva a proposta conceder a melhor coerência ao sistema urbano com base nas suas especificidades e modelo territorial definido, assegurando a proteção dos espaços permeáveis (e de maior valor natural, paisagístico e ambiental) e promovendo a regulação urbanística, através de regras de uso e ocupação do solo.

11. Articulação com os valores ambientais

O PUAEV surge da necessidade de estruturar o modelo organizacional do território definido superiormente em PDM, integrando as Plataformas Logísticas.

Pelo que se torna, no momento da execução do projeto das mesmas, importante observar os impactes considerados significativos decorrentes da construção e exploração da infraestrutura em apreço, de acordo com a natureza do projeto e características da sua área de implantação, sendo que a maioria dos impactes negativos imputáveis ao empreendimento ocorre, na **Fase de Construção**.

Estão associados à implantação das plataformas e áreas adjacentes de taludes, designadamente à ocupação do solo e à execução de terraplenagens e movimento de terras

associados à materialização desta infraestrutura, impactes negativos sobretudo no que respeita à degradação qualitativa do ar e dos recursos hídricos, em função da produção de poeiras, degradação acústica, pela operação de maquinaria e volumes de tráfego impostos pela obra, bem como a degradação e perturbação paisagística e urbana dos espaços intervencionados.

De facto, para a Fase de Construção da plataforma, edificações e infraestruturas associadas identificaram-se, na generalidade, impactes negativos, de magnitude e significância variável, ainda que limitados e localizados no tempo e no espaço, ou seja, com uma área de influência restrita, grande parte dos quais deixam de ocorrer com o final da obra ou vão atenuando os seus efeitos com o tempo, durante a exploração.

Na **Fase de Exploração**, dos vários aspetos ambientais considerados, destacam-se os impactes nas componentes de **socioeconomia** e **ordenamento do território**, na generalidade **positivos e significativos**, em virtude dos **benefícios próprios associados à natureza e objetivos do empreendimento**, apesar de assumir também nesta fase algumas dinâmicas negativas, relacionadas com as afetações locais, aspetos de integração urbanística e ambiental.

Assim a Plataforma Logística de Valença é um projeto estruturante e desenvolvido de raiz, com uma visão de longo prazo, com um impacto positivo significativo ao nível do ordenamento do território, emprego, economia e ambiente, permitindo assim a concretização de uma estratégia de **desenvolvimento sustentável** assente em 4 dimensões:

- **Dimensão Territorial:** projeto e infraestruturas envolventes desenhados de raiz, considerando o tipo de atividade a ser desenvolvida, com uma flexibilidade na edificação que garante a sua adequação às futuras exigências da atividade Logística, de forma a ser, durante muitos anos, a solução de localização mais atraente na região do Minho.
- **Dimensão Social:** Apostar na qualificação territorial e social, não apenas pela qualificação de mão-de-obra local, mas também na afirmação de um leque de especializações regionais nas áreas do turismo, cultura, desporto e lazer, acolhimento empresarial das quais o setor ambiental poderá apresentar um potencial elevado na região, agricultura/agroalimentar, ambiente, recursos energéticos endógenos, pesca e aquicultura, permitindo que toda a região e outros setores se desenvolvam com a consolidação da Plataforma;
- **Dimensão Económica:** A logística é uma atividade essencial para o aumento da competitividade da economia nacional, potenciando o nosso posicionamento geoestratégico privilegiado em relação às rotas transfronteiriças com Espanha e o resto

da Europa e ultrapassando o efeito de periferia no espaço europeu, que inevitavelmente decorre da posição geográfica da cidade de Valença perante a articulação transfronteiriça entre Portugal e Espanha.

- **Dimensão Ambiental:** A concentração de várias empresas, o que permite a redução de percursos rodoviários, e os edifícios desenhados de modo a assegurar eficiência energética, permite a redução de emissões de CO₂ em Portugal; Para minimizarmos o impacto ambiental e para otimizarmos os recursos de modo a conseguirmos os objetivos ambientais propostos, foram elaborados estudos e foram propostas medidas. Na dimensão ambiental é ainda importante referir que as áreas afetadas às plataformas logísticas são atravessadas por duas linhas de água, para as quais se prevê a retificação e regularização do traçado. No desvio e regularização das linhas de água será assegurada a funcionalidade hidráulica e hidrológica assim como a manutenção da vegetação ripícola e a conservação de *habitats* naturais (fauna e flora) não colocando em causa a continuidade do ciclo de água e os valores ambientais a elas associados.

Em que, a implantação no terreno de bacias de retenção será sujeita a medidas preventivas de modo a evitar impactes significativos, tais como:

- Levantamento topográfico de pormenor da área disponível para o efeito;
- Caracterização dos solos na zona de implantação;
- Levantamento nas cotas dos órgãos de entrada e saídas das bacias, além de outros condicionalismos locais;
- Determinação do volume de armazenamento das bacias com as adequadas dimensões (comprimento, largura e profundidade);
- Materialização através da respetiva modelação do terreno para a execução de bacias de retenção correspondentes a depressões no solo;
- A profundidade deve ser adequada ao enquadramento biofísico e social do local da implementação da bacia de retenção, devendo-se sempre que possível evitar profundidades elevadas. No caso de ser necessário optar por bacias com profundidades mais elevadas, será necessário recorrer a medidas de segurança, que podem passar, por exemplo, pela vedação completa do perímetro da bacia de retenção.
- Privilegiar o recurso às condições geomorfológicas naturais, evitando-se grandes movimentos de terra e consequentemente o encarecimento da obra.
- Dotação de órgãos hidráulicos correspondentes a entrada do caudal afluente, saída do caudal amortecido, descarga de fundo e descarga de superfície

Assim a inclusão na execução da Plataforma Logística de Valença, das intervenções previstas, permitirá obter uma solução integrada de controlo do fenómeno das cheias, e valorização ambiental e paisagística das linhas de água a desviar e regularizar.

Mais se refere que atualmente, na área do PUAEV, apenas existem dois pontos onde os leitos dos cursos de água se encontram entubados (como representado na figura abaixo), e que não se prevê que sejam entubados ou canalizados quaisquer outros pontos ou leitos dos cursos de água.

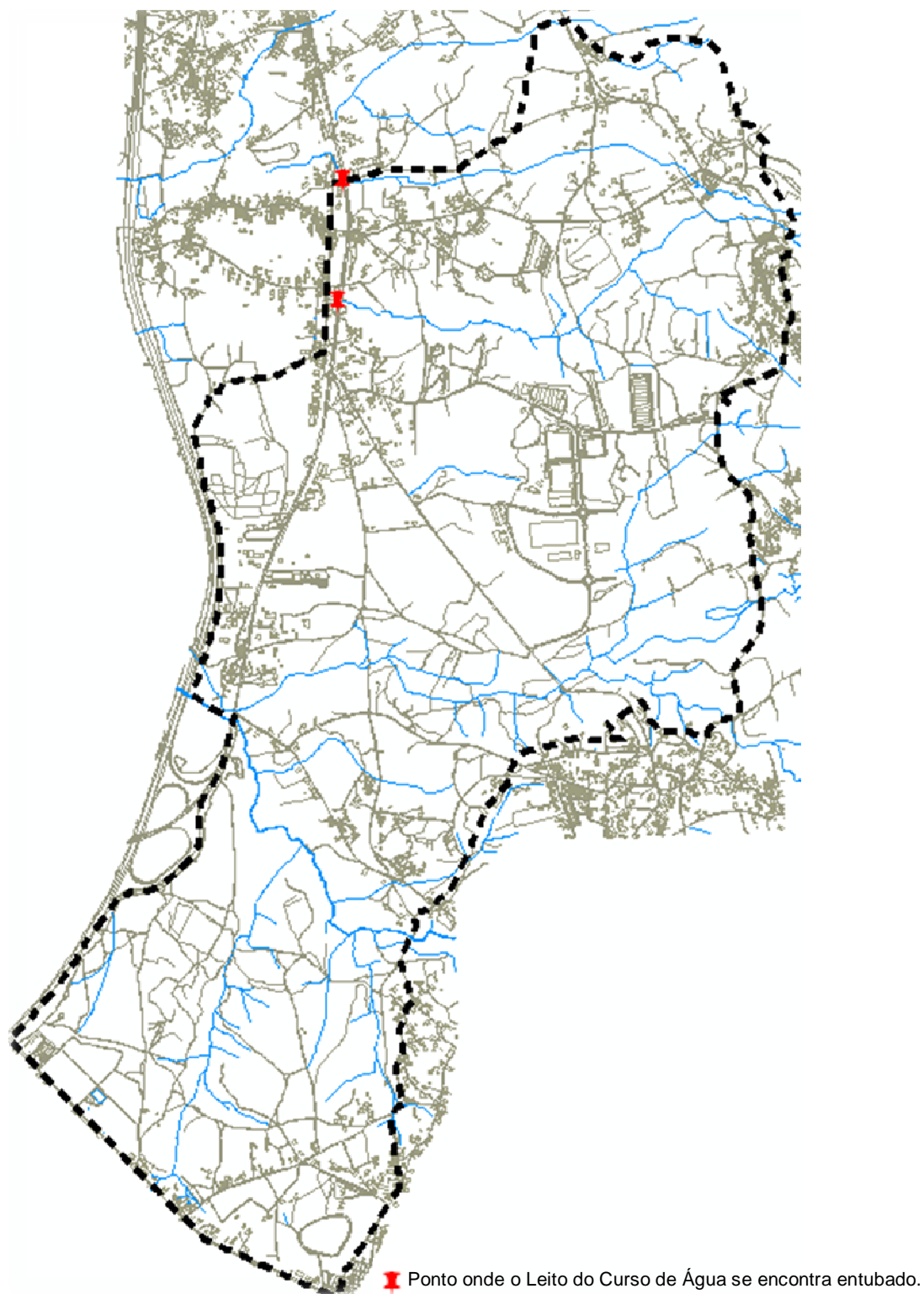


Figura 49: Localização de pontos, no PUAEV, onde o Leito do Curso de Água se encontra entubado.

11.1. Oportunidades e garantias de articulação

O projeto da proposta do PUAEV apresenta-se como uma garantia de articulação com os valores ambientais existentes e particularmente selecionados no Relatório Ambiental uma vez que surge oportunidade de:

- Sensibilizar os agentes da área do planeamento para a compatibilização de interesses ecológicos e socioeconómicos;
- Melhorar e promover uma gestão adequada dos valores ecológicos classificados no âmbito da ZPE Estuários dos Rios Minho e Coura e do SIC Rio Minho;
- Criação de corredores ecológicos e áreas de vegetação natural enquanto elementos potenciadores da biodiversidade e da prevenção de incêndios. Uma das medidas-chave será a promoção da regeneração natural e da reflorestação com espécies autóctones.
- Definir planos e linhas de ação com vista à conservação dos principais valores ecológicos inseridos na área da ZPE e SIC correspondente ao município de Valença;
- Aproveitar o potencial turístico relacionado com os recursos naturais existentes no conselho;
- Definir de percursos pedonais, onde se privilegie o contacto com a natureza;
- Salvar as áreas de elevada sensibilidade biofísica;
- Reforçar o elevado valor paisagístico e condições naturais excecionais para fins lúdicos e recreativos, nalguns cursos de água;
- Valorizar as energias renováveis e possibilitar a incrementação na área do PUAEV;
- Implementar e atrair empresas de cariz ambientais;
- Construir de uma rede de gás natural na área do PUAEV;
- Promover a implementação de atividades económicas com significativa importância a nível internacional que poderão funcionar como âncoras de desenvolvimento do território do Vale do Minho;
- Promover a implementação da Plataforma Logística, próxima ao nó da A3, revela fortes potencialidades de atração às empresas de logística;
- Desenvolver de medidas de contenção da dispersão urbana (decorrente da implementação da estratégia de promoção de um desenvolvimento urbano mais compacto - PNPOT);
- Desenvolver programas de gestão energética sustentáveis (decorrente da implementação de estratégias de promoção das energias renováveis e melhoria da eficiência energética;
- Atração de empresas de logística face a proximidade do nó da A3 e Plataforma Logística que proporciona fortes potencialidades.
- Desenvolver programas de requalificação Urbana (decorrente da implementação de estratégias de consolidação e requalificação do sistema Urbano;

- Desenvolvimento de medidas de contenção da dispersão urbana (decorrente da implementação da estratégia de promoção de um desenvolvimento urbano mais compacto - PNPOT);
- Criar e proporcionar espaços para conferências e/ou seminários de maneiras a sensibilizar e apelar os cidadãos e as próprias empresas aos diversos conceitos como Sustentabilidade, Responsabilidade Ambiental, Gestão Ambiental, Alimentos orgânicos, Reciclagem, Agenda 21, Consumo Sustentável, etc.);
- Desenvolvimento de um futuro circuito pedonal e ciclável que percorra todo o perímetro da Plataforma Sul, alargando estes circuitos até a área da Plataforma Norte e, posteriormente, facultar a ligação destes circuitos até à cidade de Valença promovendo o melhoramento da qualidade de vida bem como apelando a redução do uso de transportes.

*“Promover a circulação pedestre e de bicicleta é uma forma de melhorar a qualidade ambiental, a qualidade de vida, a atratividade para os turistas e a competitividade económica”*¹ - A bicicleta é um meio de transporte económico, amigo do ambiente e pode significar uma alternativa real ao automóvel quer para deslocações curtas quer para viagens de média distância quando combinada com transporte público. Em várias investigações realizadas sobre o tema conclui-se que a bicicleta é particularmente competitiva nas curtas distâncias, incluindo nas situações de ligação casa – interface de transporte público e interface – destino (Plano de Ação Futuro Sustentável – Mobilidade e Qualidade do Ar, Anexo 10.6 – guia de Boas praticas para a conceção de ciclovias, junho 2008)

11.2. Rede Natura 2000. A importância da proteção e valorização dos sistemas ribeirinhos

A área de intervenção do PUAEV é compreendida pelo Sítio de Importância Comunitária (SIC) Rio Minho (PTCON0019) e pela Zona de Proteção Especial (ZPE) dos Estuários dos Rios Minho e Coura (PTZPE0001). Neste âmbito afigura-se fundamental a relação/coerência ecológica entre a Rede Natura 2000 e a restante área compreendida pelo PUAEV, proporcionando condições favoráveis para as relações de interdependência entre os sistemas ribeirinhos, zona húmida da Veiga de Mira e a prevenção de possíveis impactos negativos sobre o SIC e ZPE.

Com o objetivo de conservar e proteger os elementos paisagísticos de importância fundamental para a fauna e flora selvagens, através da promoção de condições favoráveis à migração, à distribuição geográfica e ao intercâmbio genético de espécies e/ou populações conforme disposto na legislação, foram salvaguardados os sistemas ribeirinhos ao nível da proposta de

zonamento do plano pela definição da Estrutura Ecológica, nomeadamente Valores Ecológicos Fundamentais e Valores Ecológicos Complementares no desígnio de áreas de continuidade da Rede Fundamental da Conservação da Natureza, como se percebe pela leitura do ponto referente ao Cap. 9 Estrutura Ecológica.

11.3. Medidas de Planeamento na requalificação da proposta

Neste ponto apresentam-se as medidas de planeamento/recomendações com objetivo de, à data do desenho do projeto, reduzir e, tanto quanto possível, eliminar, os efeitos negativos do plano, destinando-se a complementar/alterar a proposta plano.

Recurso Hídricos

Deve o plano adotar, no desvio e regularização das linhas de água, as medidas definidas pelo Estudo Hidrológico e Hidráulico das Plataformas Logísticas a fim de precaver as condições de escoamento decorrente do aumento da área impermeabilizada e alcançar uma solução integrada de controlo do fenómeno de cheias, possibilitando igualmente um enquadramento paisagístico das plataformas e requalificação das linhas de água.

Neste contexto, o desvio e regularização das linhas de água e bacias de retenção deverão ser alvo de projeto de execução específico de acordo com a Lei da Água - Lei n.º 58/2005 de 29 de Dezembro - e aprovado pela entidade competente.

As regularizações de linhas de água têm de ser efetuadas de acordo com princípios ambientalmente aceitáveis e com o recurso a 'boas práticas', sem as quais se corre o risco de romper o equilíbrio. (*Boas Práticas para Ocupação do Solo, no respeito pelos Recursos Hídricos da CCDR LVT*)

A aplicação de boas práticas em regularizações, passa por:

1. Evitar a regularização com traçados geométricos, e transições angulosas;
2. Evitar a alteração da rede de drenagem natural;
3. Utilizar materiais naturais permeáveis, evitando o aumento das velocidades de escoamento e a erosão das margens; e desta forma evitar a degradação dos cursos de água;
4. Contribuir para a aproximação entre o homem e o elemento água, com a valorização da paisagem.
5. Evitar a regularização com traçados geométricos, e transições angulosas;
6. Evitar a alteração da rede de drenagem natural;

7. Utilizar materiais naturais permeáveis, evitando o aumento das velocidades de escoamento e a erosão das margens; e desta forma evitar a degradação dos cursos de água;
8. Contribuir para a aproximação entre o homem e o elemento água, com a valorização da paisagem.

Por último, o projeto das bacias deve incorporar desde logo um plano para as operações de manutenção de forma a assegurar a sua execução ao longo do tempo.

Com o objetivo de garantir a manutenção dos valores naturais de interesse comunitário nas áreas integradas na Rede Natura 2000 e Domínio Hídrico deverão ser aplicáveis as seguintes orientações de Gestão:

- Monitorizar, manter/melhorar a qualidade da água
- Conservar/recuperar a vegetação ribeirinha
- Condicionar intervenções nas margens e leito de linhas de água
- Assegurar caudal ecológico
- Condicionar a expansão urbano-turística e a construção de infraestruturas
- Impedir a introdução de espécies não autóctones/controlar existentes
- Manter/recuperar *habitats* contíguos (estabelecer corredores ecológicos)
- Condicionar o uso de agroquímicos

Edificação (Eficiência Energética)

Recomenda-se nas Plataformas Logísticas e Área Empresarial propostas, de forma a cumprir os requisitos mínimos de eficiência energética, a avaliação da potencial instalação de dispositivos de produção de energia através de fontes renováveis.

Risco de Incêndio

Nas parcelas ou lotes das Plataformas Logísticas e Área Empresarial proposta junto às zonas classificadas com perigosidade de incêndio alta e muito alta deverá ser garantida a descontinuidade combustível entre as edificações e as manchas de árvores. Pelo que, se recomenda a definição de uma área verde de enquadramento na envolvente da Plataforma Logística e Área Empresarial proposta, devendo favorecer-se a utilização de espécies vegetais que promovam a contenção dos incêndios (por exemplo espécies de coberto denso e agulha/folha curta, como algumas espécies da família das cupressáceas e das pináceas).

Zonas Acústicas Sensíveis e Mistas

Recomenda-se que as Plataformas Logísticas e Área Empresarial proposta sejam devidamente enquadradas por uma faixa de vegetação arbórea, com dimensão adequada, para integração paisagística da mesma que promova em simultâneo a atenuação das emissões sonoras.

Índice de Figuras

| | |
|---|----|
| Figura 1: Região de elevado Potencial de Desenvolvimento..... | 9 |
| Figura 2: Rede das Cidades e Vilas do Norte Atlântico..... | 10 |
| Figura 3: Enquadramento da área de intervenção do PUAEV, fevereiro 2014..... | 12 |
| Figura 4: Plataforma Logística prevista para Valença, na apresentação do Plano “Portugal Logístico, maio 2006. | 13 |
| Figura 5: Resenha gráfica do projeto de localização da Plataforma Logística de Valença, outubro de 2007..... | 14 |
| Figura 6: Proposta de limite da Plataforma Logística de Valença, enviado em ofício ao MOPTC, novembro de 2007. | 15 |
| Figura 7: Apresentação da Plataforma Logística de Valença, pela empresa promotora do projeto - Conceito Original..... | 16 |
| Figura 8: Programa para a Fronteira Portugal – Espanha, 2000 – 2006..... | 21 |
| Figura 9 – Modelo Territorial | 30 |
| Figura 10 – Rede Nacional de Plataformas Logísticas..... | 32 |
| Figura 11: Plataforma Logística de Valença | 33 |
| Figura 12: Rede Rodoviária Nacional do PNR 2000 na área em estudo. | 35 |
| Figura 13 – Modelo Territorial – Sistema Urbano..... | 38 |
| Figura 14 - Infraestruturas de transportes e Sistema Urbano – Cenário prospetivo..... | 39 |
| Figura 15: Extrato da Planta de Ordenamento do PDM em vigor, Aviso n.º 12235/2010. | 41 |
| Figura 16 – Extrato da planta de condicionantes do PDM em vigor, Aviso n.º 12235/2010..... | 48 |
| Figura 17 – Extrato da planta de condicionantes Anexa - Áreas Florestais Percorridas por Incêndios do PDM em Vigor, Aviso n.º 12235/2010..... | 49 |
| Figura 18 – Extrato da planta de condicionantes Anexa – Risco de Incêndio do PDM em Vigor, Aviso n.º 12235/2010. | 50 |
| Figura 19: Planta da Situação Existente do PUAEV, fevereiro 2014. | 55 |
| Figura 20: Rede Viária do concelho de Valença. | 75 |
| Figura 21: Hinterland de Logística Empresarial Norte de Portugal / Galiza..... | 80 |
| Figura 22: Localização e Esquema de Intervenção do Porto Seco de Salvaterra do Minho..... | 81 |
| Figura 23: Projeto do Parque Empresarial de Gandra - Valença. | 82 |
| Figura 24: Fase de Construção do Parque Empresarial de Gandra - Valença..... | 82 |
| Figura 25: Localização do Parque Empresarial no Plano Diretor Municipal..... | 83 |
| Figura 26: Implantação para a Expansão da Zona..... | 84 |
| Figura 27: Nó da A3 em S. Pedro da Torre..... | 84 |
| Figura 28: Parque Industrial de S. Pedro da Torre..... | 85 |
| Figura 29 - Localização geográfica dos compromissos, fevereiro 2014..... | 87 |
| Figura 30 - Condicionantes - Reserva Ecológica Nacional do PUAEV, fevereiro 2014. | 89 |
| Figura 31: Condicionantes - Reserva Agrícola Nacional do PUAEV, fevereiro 2014..... | 91 |
| Figura 32: Condicionantes – Áreas Aridas do PUAEV, fevereiro 2014. | 93 |

| | |
|--|-----|
| Figura 33 - Condicionantes - Risco de Incêndio do PUAEV, fevereiro 2014. | 95 |
| Figura 34 – Condicionantes - outras condicionantes do PUAEV, fevereiro 2014. | 97 |
| Figura 35: Esquematização do modelo proposto para a inserção dos circuitos pedonais e clicáveis na área do PUAEV adaptado a Região. | 102 |
| Figura 36: Delimitação dos grupos de territoriais. | 104 |
| Figura 37: Condição Natural: Orografia do concelho de Valença. | 105 |
| Figura 38: Condição Natural: Orografia do PUAEV. | 106 |
| Figura 39: Infraestruturas rodoviárias do PUAEV, fevereiro 2014. | 108 |
| Figura 40: Território de Corquinhas. | 109 |
| Figura 41: Território do Alto da Força. | 111 |
| Figura 42: Território da Ribeira da Pedreira. | 113 |
| Figura 43: Território da S. Pedro da Torre. | 114 |
| Figura 44: Acessos locais a criar / qualificar, fevereiro 2014. | 116 |
| Figura 45: Legenda da Planta de Zonamento, fevereiro 2014. | 120 |
| Figura 46: Planta de Zonamento – Estrutura Ecológica, fevereiro 2014. | 127 |
| Figura 47: Estrutura Ecológica do PUAEV, fevereiro 2014. | 129 |
| Figura 48: Zonamento acústico do PUAEV, fevereiro 2014. | 134 |
| Figura 49: Localização de pontos, no PUAEV, onde o Leito do Curso de Água se encontra entubado. | 139 |

Índice Gráficos

| | |
|--|----|
| Gráfico 1 - Média dos valores da temperatura do ar (°C) verificados na estação da Ponte da Barca, para o período de 2012-2013. Fonte: SNIRH. | 51 |
| Gráfico 2 – Média dos valores da precipitação (mm) verificados na estação de Ponte da Barca, para o período de 2011/2012. | 52 |
| Gráfico 3 – População residente, com mais de 15 anos, segundo a condição económica (%), 2011. | 56 |
| Gráfico 4 – População residente, com 15 ou mais anos, segundo a condição perante a condição económica, com atividade económica (%). Fonte: INE, 2001: Recenseamento Geral da População. | 57 |
| Gráfico 5 – População residente, com 15 anos, segundo a condição perante a condição económica, sem atividade económica (%), 2011. Fonte: INE, Censos 2011. | 58 |
| Gráfico 6 – População residente economicamente ativa e empregada no concelho, segundo setor de atividade económica e sexo, 2011. Fonte: INE, Censos 2011; | 62 |
| Gráfico 7 – Edifícios, segundo o número de pavimentos, no concelho, 2011. | 71 |

Índice Tabelas

| | |
|--|-----|
| Tabela 1 - Tendo em conta estas orientações consideraram-se como Prioridades e Vetores Estratégicos..... | 27 |
| Tabela 2 – População Residente com mais de 15 anos, com e sem atividade económica na região, sub-região e concelho, 2011..... | 56 |
| Tabela 3 – População residente com mais de 15 anos, com atividade económica, segundo o grupo etário, 2011..... | 57 |
| Tabela 4 – População Residente economicamente ativa e empregada no concelho, segundo o setor de atividade económica (nºs. absolutos, percentagem e taxa de crescimento), 2001 e 2011. Fonte: INE, Censos 2001 e 2011;..... | 59 |
| Tabela 5 – População residente e economicamente ativa e empregada, segundo o setor de atividade económica e Zona Geográfica, 2001 e 2011. Fonte: INE, Censos 2001 e 2011; | 59 |
| Tabela 6 – População residente economicamente ativa e empregada no concelho e freguesias, segundo o setor de atividade económica, 2011. Fonte: INE, Censos 2011; | 61 |
| Tabela 7 – População residente economicamente ativa e empregada no concelho, segundo o setor de atividade económica e sexo, (taxa de crescimento), 2001 e 2011. | 62 |
| Tabela 8 - População residente economicamente ativa e empregada no Concelho e Freguesias, 2011. | 63 |
| Tabela 9 – População residente economicamente ativa, segundo a situação face ao emprego no Concelho e Freguesias, 2011; | 64 |
| Tabela 10 - Taxas de Atividade e de Desemprego na região, sub-região, concelho e freguesias, segundo o sexo, 2011. Fonte: INE, Censos 2011; | 65 |
| Tabela 11 – População residente economicamente ativa e empregada no concelho, segundo o grupo de profissões (% taxa de crescimento), 2001 e 2011. | 67 |
| Tabela 12 – População residente economicamente ativa e empregada no Concelho, segundo a situação na profissão 2001 e 2011. Fonte: INE, Censos 2001 e 2011; | 68 |
| Tabela 13 – Edifícios por tipo, segundo as freguesias do concelho, 2011..... | 70 |
| Tabela 14 – Alojamentos, segundo o tipo de alojamento e Freguesias do concelho, 2011..... | 71 |
| Tabela 15 – Alojamentos Clássicos, segundo a época de construção dos edifícios, 2011..... | 72 |
| Tabela 16: Quadro síntese da rede rodoviária presente na área do PUAEV. | 79 |
| Tabela 17: Quadro síntese da rede e hierarquia rodoviária presentes na área do PUAEV. | 131 |