Estratégia de Desenvolvimento 2020 e Plano de Acção 2013 para o Entroncamento

Câmara Municipal do Entroncamento

Julho 2009

FICHA TÉCNICA

Estratégia de Desenvolvimento 2020
e Plano de Acção 2013
para o Concelho do Entroncamento

Julho de 2009

Câmara Municipal do Entroncamento:
www.cm-entroncamento.pt
Morada: Largo José Duarte Coelho
2330-078 Entroncamento
Tel: 249720400
Fax: 249718615
geral@cm-entroncamento.pt

Coordenação Global
Presidente da Câmara – Jaime Ramos

Colaboração
Vice-Presidente – Luís Boavida
Vereador a Tempo Inteiro – João Fanha Vieira
Vereadora – M.ª João Grácio

Coordenação Técnica
Isabel Ferreira

Com base no Estudo Técnico elaborado por:

Augusto Mateus & Associados
Sociedade e Consultores
www.amconsultores.pt
e-mail: amconsultores@amconsultores.pt
Rua Laura Alves, 12 3º
1050-138 Lisboa
Telef.: +351 21 351 14 00

Coordenação Global
Augusto Mateus

Coordenação Sectorial - Área de Planeamento e Desenvolvimento Territorial
Paulo Madruga

Gestão Executiva do projecto:
Vânia Rosa

Equipa Técnica:
André Barbado, Ana Caetano, Cristina Silva, Catarina Gamboa, Cristina Cabral, Dalila Farin ha, Filipa Lopes, Hugo Julião, Paulo Rosário, Rui Maia, Rui Guerreiro

ÍNDICE

A leitura histórica e uma análise prospectiva para o diagnóstico do concelho do Entroncamento. página 7

As dimensões de articulação e afirmação do Entroncamento na definição da sua estratégia de desenvolvimento. página 17

Os objectivos para uma estratégia de desenvolvimento do concelho. página 18

A dimensão da cidade na afirmação da vertente urbana do concelho. página 21

O Entroncamento como parte integrante da região Médio Tejo página 24

Estratégia de desenvolvimento 2020 para o concelho do Entroncamento página 29

Eixo 1 página 37

Consolidação da Cidade Residencial

[Fechar o ciclo do dormitório e abrir o ciclo do espaço urbano atractivo]

Eixo 2 página 43

Dinamizar a cidade visitável

[O comboio como motor da cultura, do emprego e da integração na região de Lisboa]

Eixo 3 página 53

Valorização da Cidade Sustentável

[Oferecer uma estrutura ecológica relevante para a vivência e a visitação]

PLANO DE ACÇÃO 2013 página 59

Organização, coerência e integração do Plano de Acção página 60

A concretização da estratégia através do plano de acção página 66

No Rumo Certo

É bom viver aqui.

Tendo como objectivo definido, de há alguns anos a esta parte, a criação de um Plano Estratégico para o nosso concelho, chegámos finalmente à sua conclusão e consequente divulgação.
Desta forma, a construção da Estratégia de Desenvolvimento para o Entroncamento parte do reconhecimento do papel fundamental que as estratégias de base territorial desempenham na promoção da competitividade, do crescimento sustentado, do emprego, da coesão social e do ordenamento do território.

Consciente destas necessidades, o Município tem enfatizado como domínios prioritários de intervenção a requalificação urbana e paisagística da cidade, a modernização das infra-estruturas básicas e do espaço público urbano, a facilitação do acesso e da mobilidade no centro, o estabelecimento de corredores de continuidade urbana, a disponibilização de espaços e equipamentos desportivos e a salvaguarda de zonas de descompressão mais adequadas às novas formas de vivência urbana e essenciais a um processo de crescimento ordenado e atento aos valores ambientais.

Foram estas as prioridades assumidas no anterior Quadro Comunitário de Apoio (QCA III) e, numa óptica de continuidade, continuam a sê-lo no actual período de programação estrutural no Quadro de Referência Estratégico Nacional (QREN).

Uma Estratégia de Desenvolvimento apontada para 2020 e suportada por um Programa de Acção definido para 2013 (coincidente com o período de execução do QREN – 2007/2013) é, portanto, o patamar de orientação das iniciativas do Município do Entroncamento para o futuro a médio/longo prazo.
Para isso, a estratégia do Entroncamento assenta em três grandes eixos, que reflectem diferentes dimensões do desenvolvimento territorial e que estruturam as acções prioritárias assumidas pelo Município para concretizar a visão projectada para o Entroncamento de 2020, são eles:

- A Dimensão Social, que consiste em consolidar a "cidade residencial", fechando o ciclo da "cidade dormitório" e abrir o ciclo do espaço urbano atractivo.

- A Dimensão Económica e Cultural, com o objectivo de dinamizar a "cidade visitável", tendo o comboio como motor da cultura, do emprego e na projecção do património de um passado ferroviário.

- A Dimensão Ambiental e Territorial, com o intuito de valorizar a "cidade sustentável", oferecendo uma estrutura ecológica relevante para a vivência e a visitação.

O Plano de Acção 2013 concretiza os objectivos estratégicos definidos anteriormente, e que se encontram materializados em acções que o Município do Entroncamento definiu como estruturantes para o concelho. Estas acções abrangem áreas tão diversas como Requalificação Urbana, Rede Viária, Educação, Ambiente e Qualidade de Vida, Desporto e Lazer, Cultura, Saúde, Áreas Empresariais, Serviços e Comércio.

Também o Museu Nacional Ferroviário é um projecto que, não sendo directamente promovido pelo Município, deverá ser assumidamente valorizado como projecto estruturante que permitirá ao concelho do Entroncamento adquirir uma nova identidade a nível nacional e até mesmo internacional.

Importa, ainda, referir que os projectos aqui salientados não esgotam o que será a intervenção municipal durante o período considerado, ou seja a par destes objectivos, a gestão municipal passa pela responsabilidade de estruturar de forma aprofundada as acções municipais e iniciativas relacionadas com a gestão corrente e operacional.

O desafio assumido pelo Município do Entroncamento é, portanto, o de criar condições para que as vantagens que a sua localização privilegiada proporciona no âmbito da captação de população residente sejam acompanhadas por um crescimento urbano sustentado, em dimensão, em diversidade e em qualidade, que articule o esforço de requalificação e valorização do centro e a promoção da habitação, num cenário de mobilidade facilitada, de oferta de serviços às famílias e de expansão dos espaços de fruição do estilo de vida urbano e de lazer, de modo a que o Entroncamento seja reconhecido como uma cidade "onde é bom morar".

Jaime Ramos
Presidente da Câmara Municipal do Entroncamento

a leitura histórica e uma análise prospectiva para o diagnóstico do concelho do Entroncamento

A estação ferroviária do Entroncamento, ontem e hoje

O nome do concelho deriva do entroncamento ferroviário que aqui se formou, com a junção das Linhas do Norte e do Leste, em 1864. Charneira das ligações com o Leste e Beira Baixa, a estação do Entroncamento foi, durante décadas, ponto de paragem obrigatória para quem mudava da linha do Norte para a do Leste e vice-versa, quando o comboio era o meio de transporte mais utilizado.
Nesse tempo, muitos viajantes ilustres vindos da Europa pela Linha do Leste, ou fazendo o percurso inverso, almoçaram ou jantaram no restaurante da estação. Nas suas obras literárias, vários escritores se lhe referiram: Hans Christian Andersen, Ramalho Ortigão, Eça de Queiroz, Alberto Pimentel, Luzia (pseudónimo de Luísa de Freitas Lomelino) e Eduardo Meneres.

Hans Christian Andersen, na sua obra Uma visita em Portugal em 1866, diz o seguinte: "Fez-se noite escura e chuvosa. Perto da meia-noite passámos por Abrantes e pouco depois chegámos à vila do Entroncamento, onde o comboio vindo da fronteira tem ligação com a linha principal entre Lisboa e Coimbra. Na estação encontrámos um hotel verdadeiramente luxuoso e moderno. Pelo menos, assim me pareceu, pois na viagem desde Madrid havia perdido o hábito de todas as comodidades. O Rei de Portugal, no regresso da sua viagem a Espanha, aí havia pernoitado. Tinha uma grande e bonita sala de jantar e servia boa comida e bebidas frescas. Até chá e vinho do Porto se podia tomar. Estávamos, pois, no meio da civilização."
Eça de Queiroz refere o Entroncamento na sua obra imortal Os Maias: "Ega correu para Maria Eduarda, conduziu-a pelo braço, em silêncio, ao vagão-salão, que tinha todas as cortinas cerradas. Junto do estribo ela tirou devagar a luva. E muda, estende-lhe a mão. – Ainda nos vemos no Entroncamento – murmurou Ega. – Eu sigo também para o Norte."

Embora pequena, a povoação nascente pertencia a duas freguesias e a dois concelhos, porque a via férrea assim determinara: a poente das linhas situava-se a freguesia de Santiago, concelho de Torres Novas; a nascente da via, o território pertencia à freguesia de Nossa Senhora da Assunção da Atalaia, concelho de Vila Nova da Barquinha.
A pequena aldeia foi crescendo devido ao desenvolvimento dos transportes ferroviários e às respectivas estruturas de apoio aqui construídas – oficinas e escritórios. A instalação de aquartelamentos militares, a partir de 1916, determinada pela situação geográfica e pelas acessibilidades ferroviárias, aumentou ainda mais a importância estratégica deste lugar em pleno desenvolvimento e, consequentemente, aumentou também a sua população. Aos ferroviários vieram juntar-se os militares e as respectivas famílias.
Do pequeno núcleo de operários e respectivas famílias que povoaram esta terra no final do século passado, chegou-se aos anos trinta com mais de 3.000 habitantes; em 1945 eram já 8.000 e o Entroncamento foi elevado a vila; esta progressão foi continuando ao longo do tempo, em 1991 foi elevado a cidade e actualmente a sua população ultrapassa os 21.000 habitantes.
Nos anos quarenta do século XX, o Entroncamento era, depois do Barreiro, o segundo maior pólo operário do país, representando o operariado mais de metade da sua população. A CP dotara a povoação de uma série de estruturas de apoio social, de uma dimensão talvez única a nível nacional, criando bairros para os empregados, uma escola, um armazém de víveres, um dispensário anti-tuberculoso que funcionava como um centro de saúde, e fomentando actividades desportivas.
Os bairros ferroviários então construídos integram-se, hoje em dia, no património histórico-cultural do concelho: o Bairro do Boneco, onde se destaca a coerência concedida pelas casas com chaminés de tijolo de burro, a Vila Verde, cuja harmonia advém do facto de todas as vivendas, construídas em 1919, serem dotadas de um quintal na parte de trás da casa e de um jardim e alpendre na frente, e o Bairro Camões, com características semelhantes à Vila Verde e apresentando a particularidade de todas as casas, construídas em 1926, estarem organizadas de forma que o bairro estivesse fechado sobre si.
Paralelamente a esta explosão populacional em torno do "Entroncamento de Linhas Ferroviárias" e dos bairros ferroviários construídos para albergar os seus trabalhadores, a evolução das tecnologias e o desenvolvimento das actividades ferroviárias facilitaram que no Entroncamento se fosse expandindo a área oficinal e reforçando a formação de pessoal, que teve o seu ponto alto na criação de um centro de formação, hoje designado por FERNAVE, num enorme edifício criado de raiz para estas funções, e que albergou o Instituto Superior de Transportes.

A partir dos anos setenta, devido a alterações conjunturais ditadas

Bairros Ferroviários: Bairro do Boneco (em cima) e Vila Verde (em baixo)

Complexo Ferroviário actual

pela história e pelo passar do tempo, esta situação inverteu-se. Com a gradual substituição da tracção a vapor pelo equipamento diesel e eléctrico e a introdução de novas tecnologias, assistiu-se à diminuição da intensidade de mão-de-obra, à implementação de novas profissões e ao surgimento de outros centros de interesse e de actividade profissional

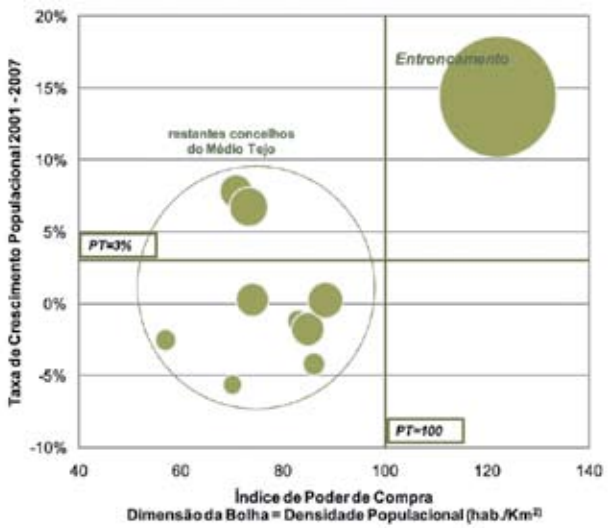
O Entroncamento encontra-se, assim, num momento crítico marcado pelo cruzamento entre o desafio de projecção para o futuro do significativo capital de know-how e de notoriedade acumulado em torno do tema da ferrovia e do comboio, e as oportunidades proporcionadas pelo posicionamento favorável do concelho nos referenciais que moldam os processos modernos de crescimento e desenvolvimento – por um lado, o referencial de concentração/dinamismo e, por outro lado, o da dimensão/integração.

Quadro 1: O Entroncamento no contexto regional e nacional

Concelho / Região	População Residente		Taxa de Crescimento Populacional	Densidade Populacional	Índice de Envelhecimento	População com actividade económica e hab. nível médio/ superior	Pessoal ao serviço nos estabelecimentos		Índice de Poder de Compra
	2007		2001-2007	2007	2007	2001	2007		Índice de Poder de Compra
	nº	%	%	nº hab. /Km²	Índice	%	nº	%	PT=100
Abrantes	40349	19%	-4%	56,5	193,9	14%	8839	15%	86,1
Alcanena	14699	6%	0%	115,4	157,1	11%	5302	9%	74,0
Constância	3775	2%	-1%	47,0	147,7	11%	1134	2%	82,9
Entroncamento	21329	8%	14%	1553,5	106,2	25%	4613	8%	122,2
Ferreira Zêzere	9170	4%	-3%	48,2	213,6	5%	2235	4%	56,9
Ourém	50606	21%	8%	121,5	131,7	10%	16923	28%	70,8
Sardoal	3858	2%	-6%	41,9	228,6	8%	667	1%	70,1
Tomar	42295	19%	-2%	120,4	170,8	16%	9269	15%	84,9
Torres Novas	37101	16%	0%	137,4	166,3	16%	10239	17%	88,4
Barquinha	8122	3%	7%	163,8	180,9	15%	646	1%	73,3
Médio Tejo	*231304*		*2%*	*100,3*	*158,5*	*14%*	*59867*		*83,4*
Portugal	*10617575*		*3%*	*115,3*	*113,6*	*16%*	*3205449*		*100,0*

Fonte: INE, Estimativas da População, 2007; Censos 2001; Quadros de Pessoal, 2007, Estudo de Poder de Compra Concelhio, 2005

Um concelho urbano, denso, em crescimento e com a maior cidade do Médio Tejo



Fonte: INE, Estimativas da População, 2007;
Estudo de Poder de Compra Concelhio, 2005

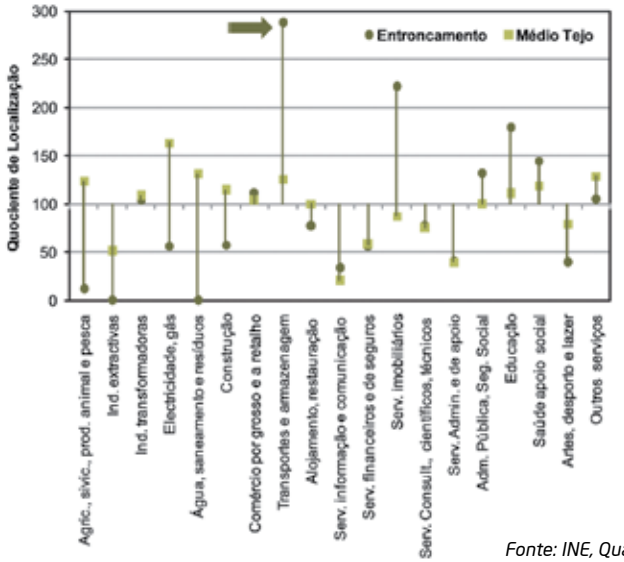
Com 21.329 habitantes (2007) e uma superfície de apenas 13,7 km2, o Entroncamento é um dos concelhos com maior densidade populacional do país, tendo igualmente como característica distintiva um grau de urbanização bastante elevado. A cidade do Entroncamento, dividida por duas freguesias (São João Baptista e Nossa Senhora de Fátima), regista 18.036 habitantes - aproximadamente 99% do total do concelho em termos populacionais, na altura do Censos 2001, e 78% em termos de extensão territorial – e posiciona-se como a maior cidade do Médio Tejo.

Entre 2001 e 2007 a população residente no concelho cresceu cerca de 14%, um valor claramente acima da média regional e nacional (a população residente no Médio Tejo cresceu cerca de 2%, valor alinhado com o da região Centro e ligeiramente inferior aos 3% registados em média no pais) e que tem vindo a assegurar uma evidente capacidade de re-novação do perfil etário (o concelho regista um índice de envelhecimento claramente inferior ao padrão regional e nacional). A afirmação do Entroncamento como um concelho denso e eminentemente urbano reflecte uma tendência global de correlação positiva entre concentração populacional, qualificação dos recursos humanos e poder de compra:

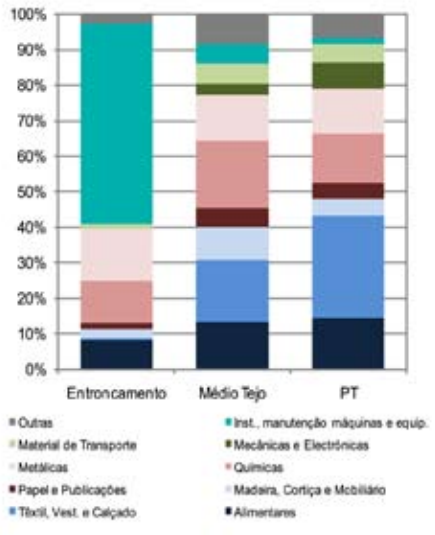
Cerca de 25% da população residente no Entroncamento e com uma actividade económica detém habilitações de nível médio/superior, face aos 14% no Médio Tejo e aos 16% de média nacional (ver Quadro 1);
A população residente no Entroncamento regista um poder de compra superior à média nacional em cerca de 22%, quando todos os restantes concelhos do Médio Tejo ficam aquém do padrão médio do país (ver Quadro 1).

Gráfico 1: Perfil de especialização produtiva do Entroncamento

Quociente de localização do emprego



Peso do emprego das indústrias transformadoras no perfil produtivo



Fonte: INE, Quadros de Pessoal, 2007

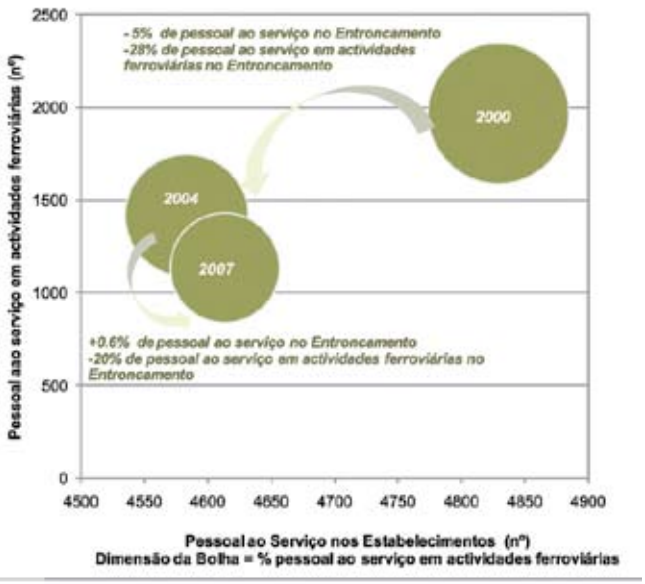
Se, por um lado, a concentração populacional e de poder de compra sublinham a atractividade territorial do Entroncamento, por outro, as dese-conomias de aglomeração – decorrentes da pressão da procura sobre os equipamentos e serviços sociais e sobre as redes e infra-estruturas públicas e da pressão imobiliária e rodoviária sobre o território e o meio ambiente – são também reconhecidas e estão no centro das intervenções passadas e das intenções futuras programadas pelo Município. De facto, a percepção de um território relativamente desordenado e congestionado continua a marcar a vivência diária dos residentes no Entroncamento e a experiência dos que visitam a cidade.

O diagnóstico social do concelho do Entroncamento reflecte, naturalmente, a pressão demográfica, sendo os domínios da educação básica e pré-escolar e do apoio à primeira infância os que têm vindo a revelar maiores desencontros entre oferta e procura. De facto, a avaliação da coesão social, não só no que respeita ao nível de rendimento mas também ao acesso a equipamentos e serviços nas áreas do ambiente, saúde, acção social, cultura, lazer e desporto, permite identificar algumas carências de equipamentos colectivos e serviços públicos específicos que urge ultrapassar, imprimindo uma natureza mais plena à ideia de qualidade de vida. Para além da cobertura da população por equipamentos e serviços públicos, a vertente social do desenvolvimento territorial deverá ser também avaliada à luz da dimensão e qualidade da bolsa de empregos disponível, a qual, no caso do Entroncamento é, até agora, indissociável da evolução das actividades ferroviárias.

Actualmente, o perfil de especialização produtiva do Entroncamento, com base no emprego, releva ainda a forte representatividade das actividades de produção, manutenção e reparação de material de transporte e dos serviços de transporte, logística e comunicações, mas sem a dimensão do passado (ver Gráfico 1 e Gráfico 2): de facto, a quebra do número total de trabalhadores ao serviço nos estabelecimentos do Entroncamento entre 2000 e 2004 é indissociável da tendência claramente decrescente da bolsa de emprego gerada pelas actividades ferroviárias; entre 2004 e 2007, não obstante a recuperação do número total de postos de trabalho no concelho, voltou-se a verificar uma contracção das actividades ferroviárias, que passam a representar 25% do total do emprego no Entroncamento, quando em 2000 pesavam cerca de 40%.

A contracção do emprego gerado pelas actividades ferroviárias no Entroncamento tem, inevitavelmente, impactos sobre a taxa de desemprego do concelho, a qual se manteve até finais de 2007

Gráfico 2: Emprego em actividades ferroviárias no Entroncamento



ligeiramente acima da média regional.

Nota: os dados de 2000 e 2004 incluem as CAE's 35200, 60100, 63210 (CAE REV. 2.1); os dados de 2007 incluem as CAE's 30200, 33170, 49100, 49200, 52211, 52213 (CAE REV. 3)

Fonte: INE, Quadros de Pessoal, 2007

No entanto, o impacto social deste processo de reconversão do tecido empresarial do Entroncamento tem sido minimizado pelo crescimento dos sectores do comércio e da construção e, principalmente, pela forte mobilidade laboral da população.

De facto, num cenário em que o sector ferroviário já não suporta no Entroncamento uma bolsa de emprego de grande dimensão e a transição para uma economia terciária assente nos serviços às famílias e às empresas ainda não está completa (nomeadamente os serviços que adoptam a temática ferroviária mas não estão incluídos na "fileira" dos transportes, como por exemplo serviços na área do design e software), justifica-se **o posicionamento do Entroncamento como "emissor líquido" de mão-de-obra para os concelhos vizinhos:** o Entroncamento acolhe diariamente mais de 3.400 trabalhadores não residentes no concelho (oriundos, sobretudo, de Torres Novas, Barquinha, Tomar e Abrantes) e, em simultâneo, envia diariamente para fora dos limites da cidade quase 4.000 residentes (sobretudo, para Torres Novas e Lisboa).

... num processo gradual de integração funcional com os territórios vizinhos ...

Movimentos Pendulares	
Taxa de mobilidade extra-regional	**46,8%** da população residente empregada sai do concelho para trabalhar

Concelho de origem/destino	Entradas no Entroncamento		Saídas do Entroncamento	
	Nº	%	Nº	%
Abrantes	269	8%	155	4%
Alcanena	32	1%	101	3%
Constância	49	1%	184	5%
Ferreira do Zêzere	13	0%	8	0%
Ourém	198	6%	76	2%
Sardoal	12	0%	5	0%
Tomar	334	10%	316	8%
Torres Novas	875	25%	843	22%
Vila Nova da Barquinha	562	16%	301	8%
Lisboa	13	0%	733	19%
TOTAL	3462		3912	

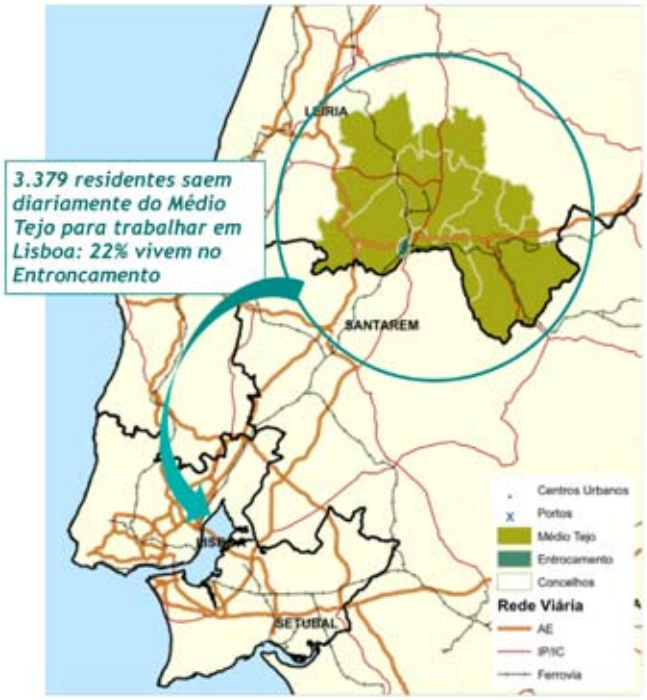
Fonte: INE, Censos 2001

Dentro do Médio Tejo, a articulação funcional do Entroncamento com o concelho de Torres Novas é especialmente evidente, uma vez que este concelho assume o duplo papel de maior centro urbano de destino laboral da população residente no Entroncamento (10,09% da população empregada do Entroncamento trabalha em Torres Novas) e de maior centro de origem da população não residente que trabalha na cidade (11,07% dos postos de trabalho do Entroncamento são ocupados por população oriunda de Torres Novas).

A gradual integração funcional do Entroncamento com os concelhos vizinhos do Médio Tejo e, numa escala superior, com os territórios da Grande Região de Lisboa, a Norte e Sul, é facilitada pela **qualidade da rede de acessibilidades**: o Entroncamento é um dos mais importantes centros ferroviários do país, com ligações rápidas a Lisboa e Porto (via Linha do Norte) e a Espanha (via Linhas do Leste e da Beira Baixa) e é também um ponto de intersecção fundamental da rede viária, sendo atravessado pela A23, que articula com a A1, fazendo a ligação a Lisboa, e permitindo um acesso privilegiado aos concelhos vizinhos da margem esquerda do Tejo e às novas pontes sobre o Tejo de Santarém e Montijo, via IC3.

O Entroncamento assume, e continuará a assumir, pela sua centralidade, a função de **hub à escala regional**, distribuindo pelo território da Grande Região de Lisboa os residentes no concelho e nos territórios vizinhos (note-se que a inserção do Entroncamento na rede de movimentos pendulares é subavaliada pelas estatísticas oficiais, na medida em que não se contabilizam os passageiros residentes nos territórios vizinhos e que diariamente deslocam-se até ao Entroncamento para daí partirem para Lisboa por comboio). **O alargamento do foco de análise dos movimentos pendulares coloca também em evidência a intensidade dos movimentos pendulares com origem no Entroncamento e destino em Lisboa**, sugerindo a possibilidade de usar este referencial como patamar mínimo do universo potencial de utilizadores diários deste meio de transporte nas suas deslocações pendulares para o trabalho (sendo de considerar que a utilização de transporte rodoviário é uma

Figura 1: Universo potencial de utilizadores da Estação Ferroviária do Entroncamento medido pelos movimentos pendulares entre o Médio Tejo e Lisboa

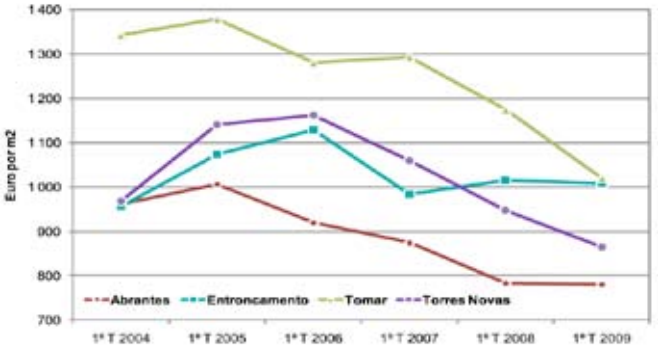


Fonte: INE, Censo s 2001

alternativa também utilizada). Se a este universo potencial se juntarem os passageiros inter-modais (não directamente contabilizados porque residem fora do Entroncamento e se deslocam até ali através de outro meio de transporte, para depois viajar de comboio até Lisboa) e também os estudantes que se deslocam diariamente, **percepciona-se a importância desta Estação Ferroviária no estabelecimento de canais de ligação eficientes com Lisboa, e a justificação para a necessidade de se manterem padrões de utilização rápidos, pontuais e com qualidade.**

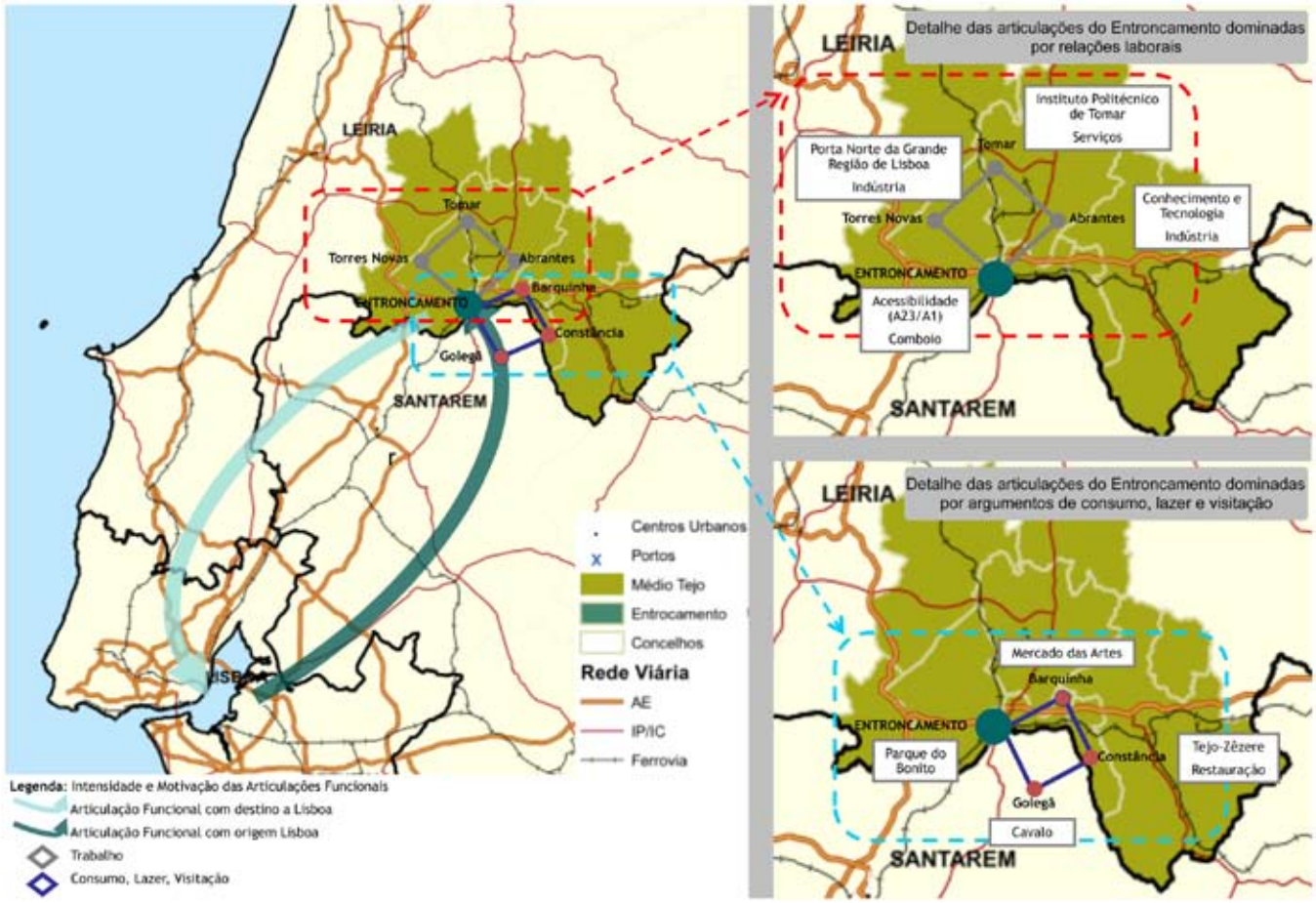
Se, numa primeira fase, o crescimento do Entroncamento fez-se por via da "importação" de população operária associada às actividades ferroviárias, o crescimento mais recente só pode ser explicado por esta notória **centralidade do Entroncamento e pelas características do mercado imobiliário** – ainda que não existam dados oficiais sobre o preço da habitação que cubram todas as transacções, os valores das

Gráfico 3: Valor médio de avaliação bancária (euros/m2)



Fonte: INE, Inquérito à Avaliação Bancária

Figura 2: Articulações funcionais do Entroncamento com a sua envolvente de proximidade e com a Grande Região de Lisboa



avaliações bancárias efectuadas aquando da concessão de crédito hipotecário indiciam que o Entroncamento manteve durante um longo período um preço por m2 mais baixo que o registado noutras cidades do Médio Tejo, nomeadamente Torres Novas e Tomar.

O perigo de esvaziamento deste modelo de crescimento, em virtude da natural reacção da oferta imobiliária nos concelhos onde, na actualidade, uma fatia importante da população que opta por residir no Entroncamento encontra o seu posto de trabalho, é evidente, em particular num cenário em que concelhos como Torres Novas gradualmente assumem vantagens competitivas no domínio do acolhimento empresarial e, consequentemente, reforçam a sua atractividade. Acresce ainda que **a função comercial é na actualidade fortemente polarizada por Torres Novas e Tomar, o que vem também reforçar o perigo de suburbanização do Entroncamento.**

O **Entroncamento beneficiará da sua posição privilegiada na rede de mobilidade da Grande Região de Lisboa** apenas na medida em que:

- Conseguir oferecer um **modelo residencial que some à oferta imobiliária competitiva uma oferta de serviços e de espaços e momentos de lazer de qualidade, diferenciada** (por exemplo, a atractividade de um grande parque urbano no Entroncamento terá que ser construída numa lógica de diferenciação e complementaridade com o parque urbano de Vila Nova da Barquinha, nomeadamente conferindo à fruição do espaço uma vertente de desporto e vida activa) e articulada com um **espaço público mais ordenado e "descongestionado".**

▪ Conseguir oferecer um modelo de mobilidade que some à centralidade da estação ferroviária e à qualidade dos serviços de transporte a oferta de **equipamentos e serviços orientados para o "passageiro moderno e intermodal"** desde os parques de estacionamento até ao acesso à internet, comércio alimentar, serviços de lavandaria e outros serviços às famílias.

▪ Conseguir **direccionar a realização de investimentos e a fixação de objectivos em função de um público-alvo que ultrapassa a população residente e que se alarga à população visitante**, na inserção do Entroncamento nos canais directos que permitem prolongar a estadia turística em Lisboa, actualmente em processo de estruturação e alargamento.

A análise das tendências que justificam o posicionamento actual do Entroncamento permite, assim, identificar os principais problemas que a estratégia se propõe resolver e, simultaneamente, as principais tendências futuras que podem potenciar, ou pelo contrário, colocar em causa o caminho delineado. A concretização plena do projecto existente para o Museu Nacional Ferroviário constitui um factor importante na **consolidação da "temática cultural e histórica emanada pelo imaginário do nascimento do caminho-de-ferro em Portugal"** e na sua repercussão enquanto **embrião de uma fileira produtiva com capacidade de gerar emprego e valor acrescentado** (aglutinando deste os conteúdos para software informático e jogos de computador, até à produção de miniaturas de carruagens, locomotivas, estações e pistas de comboio, passando pela edição de livros e artigos específicos ligados ao passado e ao futuro do sector, etc.).

Quadro 2: A articulação entre as grandes problemáticas e tendências de fundo que influenciam a orientação estratégica do Entroncamento

Problemas	*Elementos do diagnóstico relevantes na abordagem ao problema*	*Tendências*
• Desordenamento e congestionamento urbano • Debilidade e/ou desadequação dos espaços de descompressão e lazer	• Capacidade de atracção populacional • Perfil etário e habilitacional favorável • Centralidade na óptica da mobilidade	• Competição de outras cidades com uma bolsa de empregos e um mercado imobiliário em crescimento
		• Manutenção do padrão de circulação/ mobilidade como factor de sustentação de atractividade
• Perda de dinamismo do sector ferroviário • Incapacidade de reconversão do tecido empresarial	• Forte mobilidade laboral • Centralidade da cultura ferroviária • Imaginário ligado ao comboio e ao nascimento da ferrovia em Portugal	• Concretização plena do projecto do Museu Nacional Ferroviário como alavanca de reforço da iniciativa e empreendedorismo empresarial

As dimensões de articulação e afirmação do Entroncamento na definição da sua estratégia de desenvolvimento

Os objectivos para uma estratégia de desenvolvimento do concelho

A construção da Estratégia de Desenvolvimento para o concelho do Entroncamento parte do reconhecimento do papel fundamental que as estratégias de base territorial desempenham na promoção da competitividade, do crescimento sustentado, do emprego, da coesão social e do ordenamento do território.

A compreensão das interacções entre as especificidades territoriais e as orientações estratégicas e modelos instrumentais pensados sem considerações de escala tem vindo a justificar uma mudança bastante significativa na forma de planeamento, actuação e monitorização dos programas e políticas públicas com um foco regional ou local.

Uma abordagem adaptada à diversidade territorial exige, assim, a construção de uma estratégia "completa", no sentido em que adopta dois grandes princípios orientadores:

- A compatibilização dos incentivos e das acções dos actores públicos e privados que operam em diferentes esferas políticas, económicas e sociais – não só porque se reconhecem as fortes limitações a que os orçamentos públicos estão sujeitos, mas principalmente porque se deseja facilitar as sinergias entre recursos e iniciativas de tipologias diversas de forma coerente e integrada, num quadro de co-responsabilização;

- A articulação das diferentes escalas territoriais, valorizando decisivamente os efeitos esperados ao nível da dimensão territorial nacional e regional como grande alavanca de coerência e integração das acções e projectos locais.

A perspectiva de desenvolvimento territorial adoptada na definição da estratégia para o Entroncamento articula, portanto, as análises subjacentes à "utilização e fruição" do território com os respectivos "públicos e utentes", resultando em quatro grandes áreas que sustentam a projecção e afirmação externa do concelho:

Enquanto espaço para "viver"
Moldado pela adequação do modelo de vivência oferecido à população residente e pela capacidade de atracção sobre novos residentes, numa óptica nitidamente orientada por preocupações e imperativos sociais;

Enquanto espaço para "trabalhar e investir",
dinamizado pela conjugação mais ou menos equilibrada de espaços de localização empresarial e industrial com espaços comerciais e de serviços, e explicado pela dinâmica de criação de riqueza, valor e emprego;

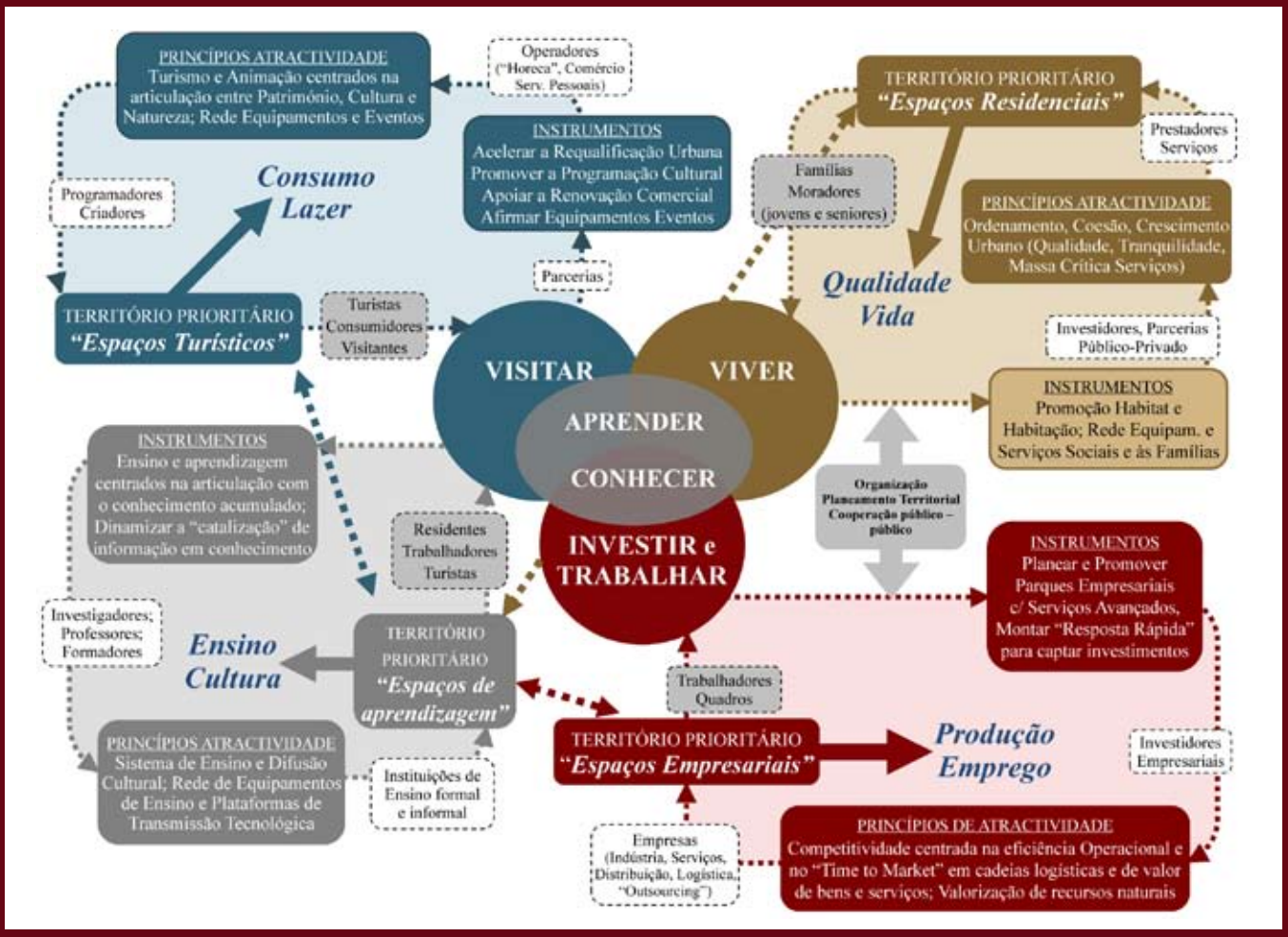
Enquanto espaço para "visitar",
projectado pela relevância dos motores explicativos dos fenómenos de captação turística, interligado com o dinamismo das suas actividades complementares (qualidade e diversidade), e explicado pela sua capacidade de induzir consumo e ser apetecível ao lazer;

Enquanto espaço para "aprender e conhecer",
facilitado pela capacidade de accionar a articulação entre a realidade empresarial e o sistema científico, tecnológico, de ensino, formação e divulgação, impulsionado pela integração de componentes dos restantes vectores de crescimento nos pontos de contacto delineados pela transversalidade do ensino e da cultura, e explicado pelo reconhecimento obtido através da disseminação de saber técnico e teórico.

Caixa 1: As dimensões associadas ao crescimento e desenvolvimento de base territorial

A perspectiva de desenvolvimento territorial adoptado na definição da estratégia de desenvolvimento regional articula as análises subjacentes à "utilização e fruição" do território com os respectivos "públicos e utentes", através da construção de um diagnóstico prospectivo, em que as diversas ópticas de observação – mais centrada no território, nas empresas ou nas pessoas – são lidas no quadro do equilíbrio entre uma "economia competitiva" e uma "sociedade coesa" e à luz da forma como se processa a transformação das condições e recursos presentes em resultados sustentados.

Os diversos modelos de afirmação regional constituem um referencial importante na percepção das articulações e interacções que sustentam e justificam as actuais hierarquias em matéria de competitividade territorial. Os processos de crescimento e desenvolvimento territorial são baseados em quatro grandes áreas: espaço para viver, espaço para visitar, espaço para trabalhar e investir e espaço para aprender e conhecer.



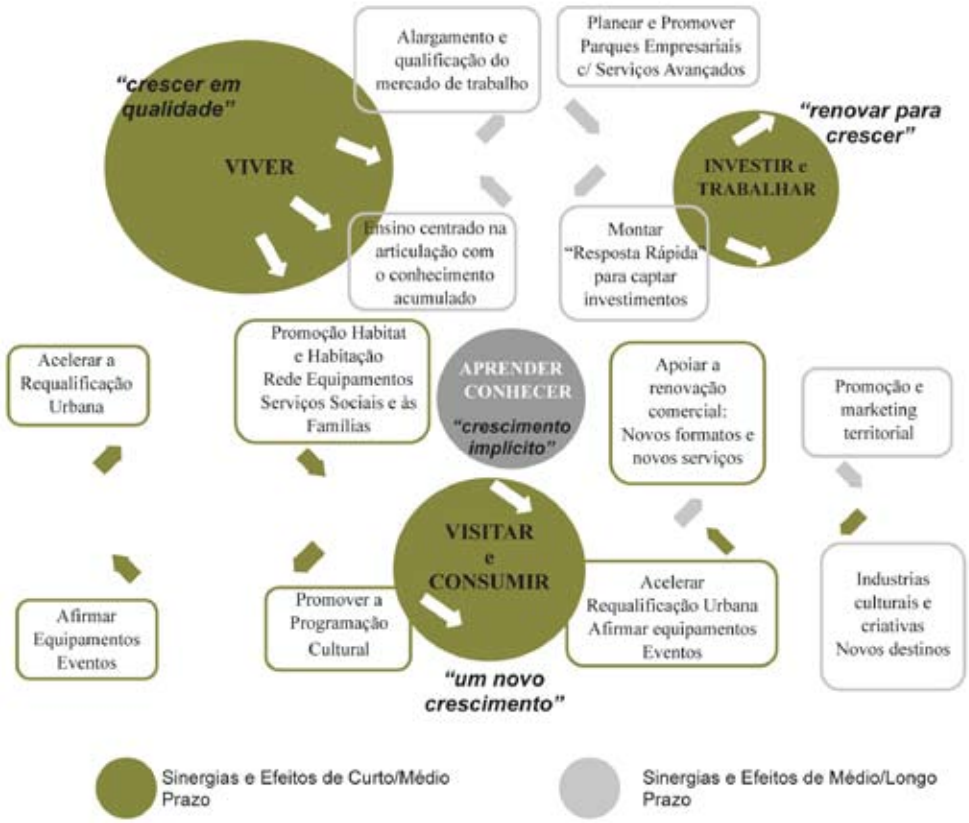
Fonte: Augusto Mateus & Associados – Metodologia de Análise de Processos de Desenvolvimento Territorial

Os exemplos concretos de territórios que ganharam capacidade de afirmação e projecção externa confirmam o desequilíbrio sequencial e, por vezes, cumulativo dos respectivos "motores" de crescimento, no sentido em que o estádio de consolidação de cada um dos factores de afirmação numa dada região é, inevitavelmente, desequilibrado e moldado pelo ponto de partida (isto é, pela matriz de forças e fraquezas do território) e por uma realidade externa que incorpora tendências pesadas de médio e longo prazo (isto é, pela matriz de oportunidades e ameaças). Sendo verdade que os princípios de atractividade e os instrumentos de política pública ao dispor das autoridades locais e regionais são, em grande medida, comuns aos diferentes territórios (ver Figura 3), as suas especificidades justificam diferentes prioridades, ritmos e metas.

O diagnóstico do concelho do Entroncamento revela que **o ponto de partida da análise estratégica é muito desequilibrado pela sua força enquanto espaço para viver**, seja pelo lado das condições (destaca-se a posição estratégica do concelho na rede de acessibilidades regionais), dos processos (veja-se o ritmo de crescimento populacional e de renovação do perfil etário da população residente) ou dos resultados (a população residente no Entroncamento distingue-se claramente no contexto regional e nacional pelo elevado poder de compra que exibe).

O potencial de afirmação do concelho enquanto espaço residencial é, numa lógica meramente quantitativa, claramente limitada – o concelho exibe já uma das mais elevadas densidades populacionais do país mas a visão estratégica para o Entroncamento sublinha o potencial de renovação qualitativa do tecido urbano, por via das sinergias criadas com os espaços de consumo, lazer, turísticos e empresariais. É uma dimensão que pode "crescer em qualidade".

Figura 3: Evolução das dimensões associadas ao crescimento e desenvolvimento de base territorial no Entroncamento, no horizonte 2020



O exercício de previsão da evolução do equilíbrio entre as diferentes dimensões do modelo de desenvolvimento territorial (ver Figura 3) aponta no sentido da afirmação, a curto/médio prazo, dos espaços de consumo e lazer no Entroncamento (em virtude da forte maturidade dos projectos municipais que visam estabelecer corredores urbanos qualificados entre os equipamentos e espaços colectivos de identidade e referência urbana e dotar a cidade de um grande espaço verde multi-funcional, inserido num sistema de mobilidade sustentável).

É uma dimensão que deverá representar um "novo crescimento".

Prevê-se também a **afirmação, num horizonte temporal mais alargado, dos espaços turísticos e empresariais**, seja por via do investimento na valorização económica dos recursos endógenos do Entroncamento, com destaque para a tradição e o know-how acumulado em torno da temática da ferrovia, ou por via da transformação da configuração territorial dos processos de localização empresarial, residencial, de fruição e visitação no seio da grande região-capital.

É uma dimensão que precisa "renovar-se para crescer".

A articulação implícita entre estas dimensões do desenvolvimento territorial surge enquanto elemento facilitador do estabelecimento de pontos de contacto entre as suas diversas realidades (empresarial, humana, tecnológica, de ensino e formação), através da transversalidade da aprendizagem e do conhecimento aglutinados em torno de uma temática forte, que posteriormente se alarga e difunde a outras.

É uma dimensão que registará um "crescimento implícito".

A posição específica e complexa do Médio Tejo na sua relação com a Grande Região de Lisboa – suficientemente perto da capital para captar parte dos seus fluxos de polarização e, simultaneamente, suficientemente longe para ser uma fronteira no relacionamento entre a Área Metropolitana de Lisboa (AML) e a região Centro - abre a oportunidade de criação de uma

A dimensão da cidade na afirmação da vertente urbana do concelho

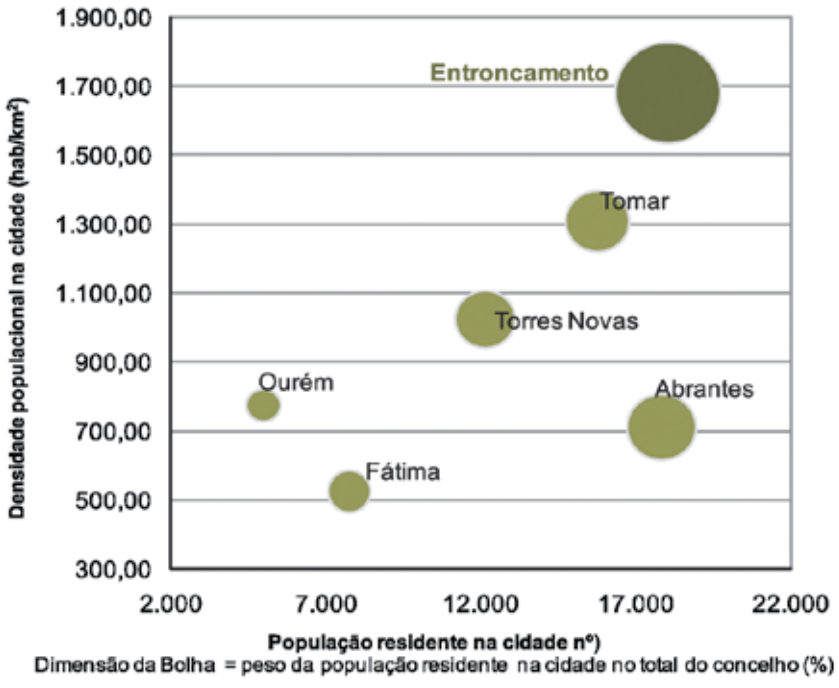
efectiva "cidade-média" multi-polar, sob a forma de uma constelação urbana de pólos especializados e complementares. A estratégia de desenvolvimento para o Entroncamento assume o papel estruturante que o concelho terá nos elementos que dão corpo e dinamismo a esta "cidade-média", sobretudo no que respeita à concentração de população, de poder de compra, e consequentemente, à atractividade do mercado para o comércio e outros serviços às famílias. A questão da
articulação entre a escala urbana, concelhia e regional assume nesta estratégia a transversalidade inerente ao reconhecimento de um papel nuclear na visão estratégica delineada.

A dimensão da cidade na afirmação da vertente urbana do concelho
As dinâmicas territoriais recentes em Portugal traduziram-se num reforço da rede de cidades médias e da rede complementar. A cidade do Entroncamento segue claramente esta tendência, notando-se ao longo da década de 90 um **expressivo aumento da população residente na cidade** (27%, crescimento só ultrapassado, no contexto do Médio Tejo, pela cidade de Fátima).

Com 18.036 habitantes, o Entroncamento é a maior cidade do Médio Tejo, a mais densamente povoada e também aquela cuja preponderância na estrutura territorial e populacional no concelho é mais expressiva: a cidade do Entroncamento representa cerca de 78% e 99% da área e da população concelhia, respectivamente (ver Gráfico 4).

As diferenças em termos de perfil etário, habilitacional, profissional e, até, de estilo de vida, entre a população residente "dentro" e "fora" da cidade são, portanto, pouco relevantes. De facto, a população urbana do Entroncamento é ligeiramente mais jovem e instruída que a média do concelho, mas o que se destaca mais claramente é o **posicionamento favorável da cidade no quadro da rede urbana do Médio Tejo:** a cidade do Entroncamento regista o segundo mais baixo índice de envelhecimento na região (a cidade de Fátima é a mais jovem do Médio Tejo), apresenta a taxa de analfabetismo mais baixa do Médio Tejo e, a par com Tomar e Torres Novas, uma das mais elevadas percentagens de população com mais de 21 anos com habilitações de nível médio/superior.

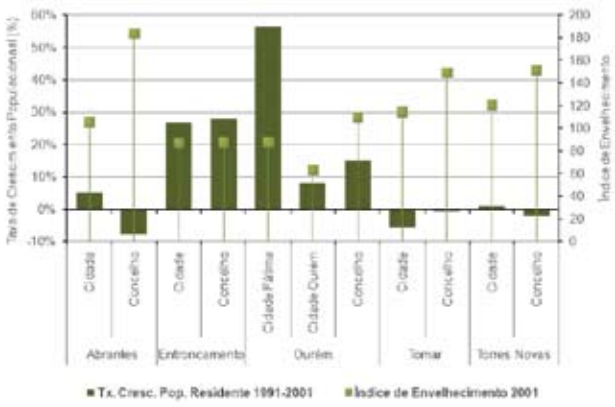
Gráfico 4: Dimensão populacional da cidade do Entroncamento e cidades do Médio Tejo, 2001

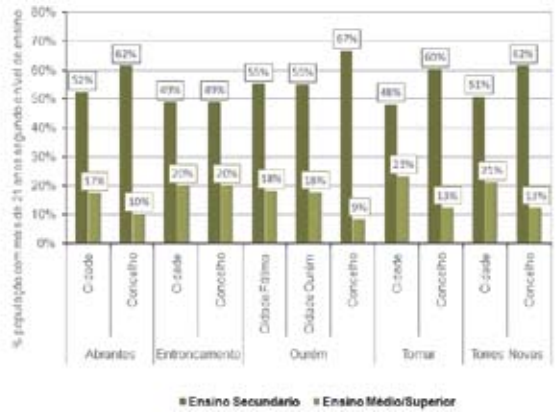


Fonte: INE, "Cidades em Números", 2001

A preponderância do pólo urbano no concelho do Entroncamento é também clara no plano económico, sendo o peso do pessoal ao serviço na cidade no total de concelho aproximado, à semelhança da população residente, dos 100%.

Gráfico 5: O posicionamento do Entroncamento no referencial de crescimento, envelhecimento populacional e habilitacional, nas cidades e nos concelhos do Médio Tejo, 2001





Fonte: INE, Censos 2001 e "As Cidades em Números" 2001

No entanto, a comparação com as restantes cidades do Médio Tejo vem confirmar o posicionamento menos favorável da cidade como espaço para trabalhar do que como espaço para viver: não obstante ser a maior cidade do Médio Tejo, o número de postos de trabalho gerados no Entroncamento fica aquém do registado na cidade de Abrantes e de Torres Novas (ver Gráfico 6), o que não pode ser totalmente explicado pela menor dimensão do concelho face aos restantes.

A análise da distribuição do emprego por actividade revela ainda que, não obstante a forte concentração populacional e de poder de compra na cidade do Entroncamento, o investimento no comércio e restauração tem-se dirigido preferencialmente para outras cidades do Médio Tejo, nomeadamente Tomar, Torres Novas e Abrantes cujos sectores comerciais apresentam uma maior dimensão em termos do número de postos de trabalho criados, do peso relativo no tecido empresarial urbano e da relação com a população residente.

Gráfico 6: Dimensão económica da cidade do Entroncamento e cidades do Médio Tejo, 2001

Fonte: INE, Censos 2001 e "As Cidades em Números" 2001

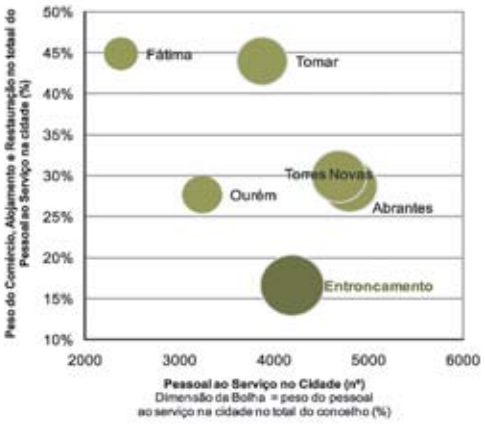
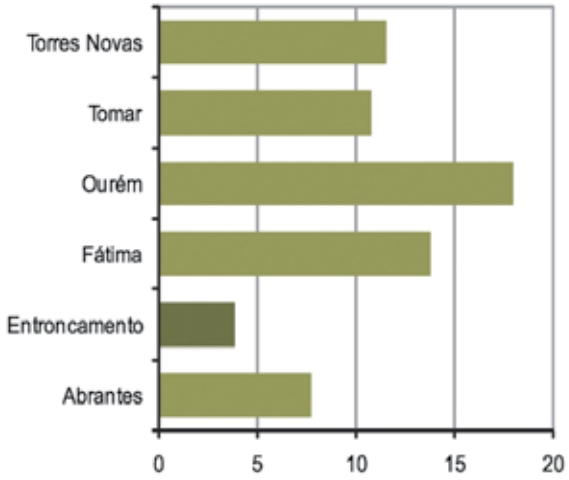


Gráfico 7: Índice de densidade de comércio

e restauração, 2001

Nota: Índice de densidade de comércio e restauração = [Pessoal ao serviço no



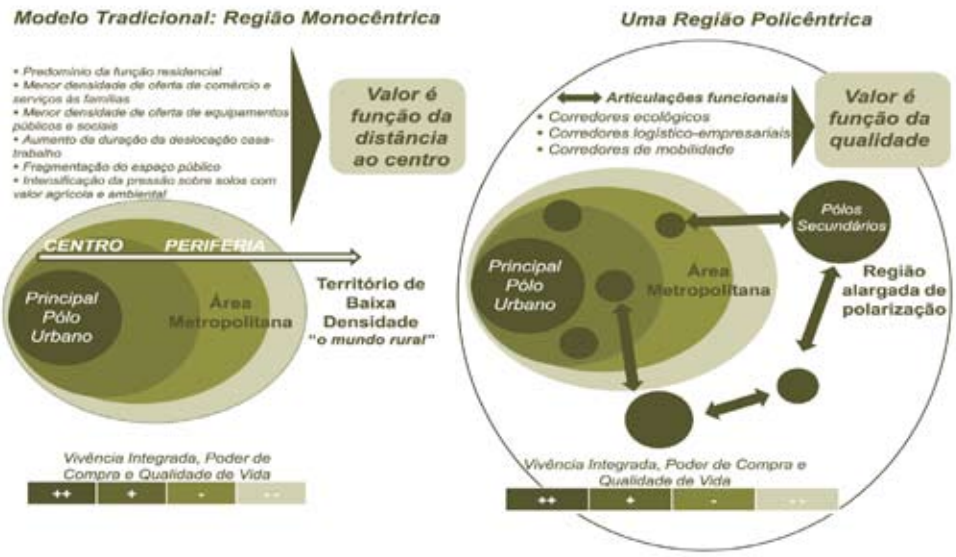
comércio e restauração (nº) / População residente (nº)] x 100
Fonte: INE, Censos 2001 e "As Cidades em Números" 2001

Dada a intensificação da pressão urbana num cenário de fraca densidade de comércio e serviços às famílias, **o Entroncamento corre o risco de aproximar-se de um cenário típico dos dormitórios estabelecidos em torno das principais áreas metropolitanas.** O "alastramento" da mancha metropolitana em torno de Lisboa, num modelo em que a qualidade de vida, imprimida pela rapidez e facilidade de deslocação casa-trabalho e de acesso a equipamentos e serviços, tende a diminuir na medida do afastamento da metrópole, segundo uma lógica de círculos concêntricos, **é um dos mais sérios riscos que o Entroncamento enfrenta.**

A **afirmação do Entroncamento enquanto pólo urbano relevante** depende da sua **capacidade de assumir, sem complexos, as vantagens da distância a Lisboa** – um território mais descongestionado e sossegado mas dotado de uma rede de acessibilidades e transportes públicos que permite uma deslocação a Lisboa mais eficiente do que algumas deslocações dentro da Área Metropolitana – **sem descurar os elementos que distinguem a "residência" da "vivência"** (ver Figura 4). Neste sentido, a cidade do Entroncamento tem um importante contributo a dar para a construção de uma verdadeira região policêntrica organizada em torno de Lisboa, na qual a atractividade dos pólos urbanos depende não da distância ao centro mais sim da qualidade do modelo residencial, empresarial e turístico oferecido e das ligações funcionais estabelecidas com os territórios vizinhos.

Nos concelhos relativamente excêntricos às principais áreas

Figura 4: A mudança de paradigma – uma região policêntrica



O Entroncamento como parte integrante da região Médio Tejo

metropolitanas ou nos concelhos cujo modelo de ocupação territorial é muito disperso, as estratégias de desenvolvimento são fortemente desafiadas pela necessidade de obtenção de massa crítica enquanto mercado de recursos humanos e de procura. **A natureza eminentemente urbana e concentrada do Entroncamento justifica que o seu desafio específico seja o da valorização plena da concentração de poder de compra e de recursos humanos qualificados de que o território já goza.**

Igualmente, a forte concentração da população na cidade, o dinamismo e o perfil etário e habilitacional da população residente e a reduzida dimensão do concelho, implicam que, por um lado, preocupações motivadas pela tendência de desertificação das zonas rurais, fruto de factores como a contracção da actividade agrícola e o envelhecimento populacional, estão ausentes da visão estratégica para o concelho Entroncamento mas, por outro, **as questões tipicamente urbanas, como o impacto sobre o ambiente e o ordenamento do território da pressão imobiliária e rodoviária surgem de forma muito mais premente do que noutros concelhos do Médio Tejo.**

O reconhecimento destes desafios tem-se vindo a reflectir nas intervenções passadas do Município e estão também presentes no conjunto de projectos que se apresentam como intenções no actual ciclo de programação estrutural, destacando-se em particular os investimentos que visam oferecer à população espaços de fruição e lazer menos densos e descongestionados, desde um grande parque verde urbano até às praças e ruas pedonais da baixa comercial da cidade. No entanto, o Município do Entroncamento reconhece também que para ultrapassar este desafio terá que "agarrar" oportunidades geradas no exterior do próprio território, indo ao encontro das orientações de política e ordenamento do território - o PROT OVT aponta como eixo estratégico a concretização da visão policêntrica da rede urbana e define um modelo territorial em que o Entroncamento surge como pólo estruturante – e das orientações explícitas do Programa Territorial de Desenvolvimento do Médio Tejo e Pinhal Interior Sul.

O processo de concertação e negociação encetado pelo Entroncamento e os restantes concelhos do Médio Tejo desde o período do QCA III, e que viria a culminar em 2008 na definição do Programa Territorial de Desenvolvimento do Médio Tejo e Pinhal Interior Sul1, deixou claro que o espaço regional formado pelos concelhos destas duas NUTS III comporta um significativo **potencial de equilíbrio estratégico mútuo na prossecução de objectivos de desenvolvimento urbano e modernização rural, por um lado, e de coesão social e competitividade económica, por outro lado.**

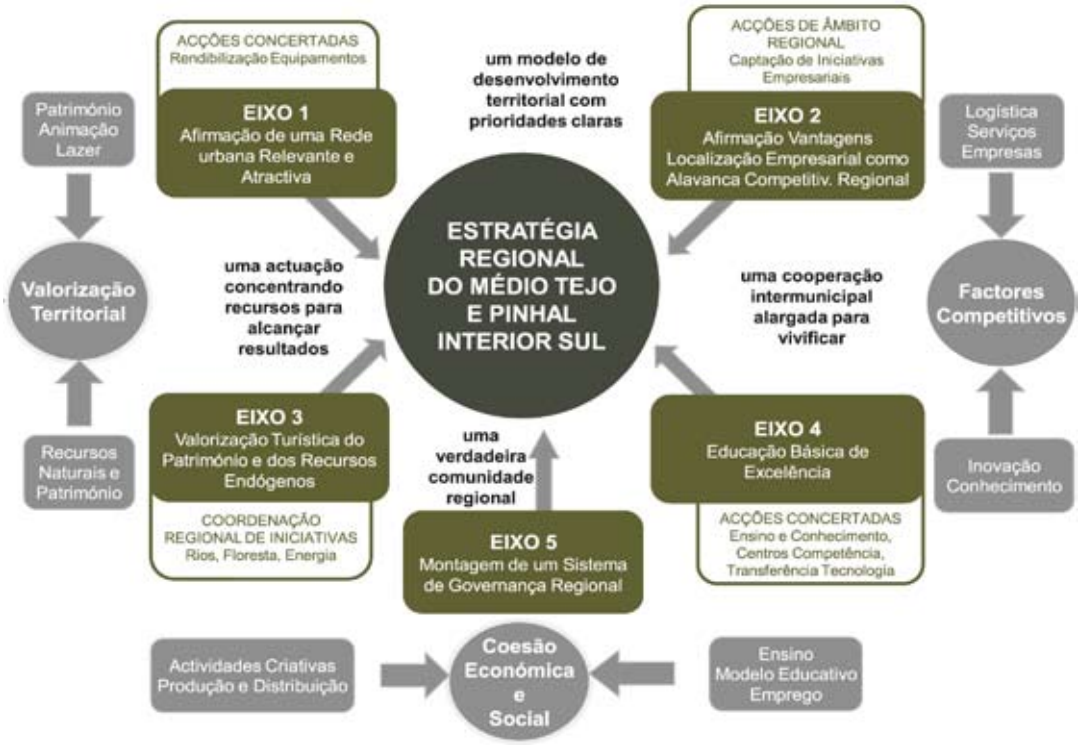
A análise dos **polígonos urbanos de geometria variável** que permitem, num modelo de cooperação em rede, angariar a escala suficiente para atrair investimentos e infra-estruturas com uma área de influência regional ou nacional, aponta, no caso do Entroncamento, para uma **forte articulação com Torres Novas e Tomar** – concelhos que oferecem vantagens de localização empresarial e, consequentemente, conferem maior dimensão à bolsa de emprego regional - e com a **Barquinha e Golegã** – concelhos que oferecem ao Entroncamento uma base mais alargada para o reforço do peso dos elementos de "natureza", "ruralidade" e "sustentabilidade".

A visão subjacente à estratégia destas duas NUTS III traduz-se em "cinco grandes **eixos estratégicos de intervenção** que suportam outras tantas **áreas de aglutinação coerente de projectos regionais** portadores de efeitos alargados de arrastamento – "empurrando" e/ou/ "puxando" outros projectos – de projectos intermunicipais e de projectos municipais de relevância regional, na esfera do "desenho" das **intervenções estruturais de base territorial**, e num eixo instrumental e operacional, traduzido na montagem de um novo modelo de governança regional suportado pela afirmação da cooperação das duas associações de municípios" (ver Figura 5):
Eixo 1 – **Afirmação de uma rede urbana relevante e atractiva;**
Eixo 2 – **Afirmação de vantagens de localização empresarial como alavanca da competitividade regional;**
Eixo 3 – **Valorização turística do património e dos recursos humanos;**
Eixo 4 – **Educação básica de excelência.**

Particularmente relevante, a este nível, é a assumpção de um Programa de Acção que incorpora um conjunto de projectos estruturantes, assumidos de forma concertada por todos os municípios envolvidos, que serão concretizados à escala regional, em função do carácter estruturante que lhes foi reconhecido, da abrangência supra-municipal que se lhes atribui e da constatação da mais-valia da sua concretização a uma escala regional (ver Caixa 2). Tal assumpção traduz-se, do ponto de vista do Município do Entroncamento, na possibilidade de **libertar um conjunto importante de meios financeiros e humanos, que poderão ser aplicados em projectos especificamente focados nas necessidades do concelho.**

Globalmente, ao nível concertado da região Médio Tejo, percepciona-

Figura 5: O referencial de posicionamento do Entroncamento no contexto da Estratégia de Desenvolvimento Territorial do Médio Tejo e Pinhal Interior Sul



Fonte: Programa Territorial de Desenvolvimento do Médio Tejo e Pinhal Interior Sul – Estratégia de Desenvolvimento 2020 e Plano de Acção 2007-2013; 2008

A articulação entre a Estratégia de Desenvolvimento para o Entroncamento e o Programa Territorial de Desenvolvimento do Médio Tejo – Pinhal Interior Sul faz-se por duas vias:

Por um lado, existe um conjunto de operações estruturantes promovidas pela Comunidade Intermunicipal do Médio Tejo e pela Comunidade Intermunicipal do Pinhal Interior Sul, com impacto sobre todos os concelhos e que, portanto, foram tidos em consideração aquando da definição dos projectos que dão corpo ao Programa de Acção para o Entroncamento, evitando sobreposições de instrumentos de política pública e a replicação de investimentos. Em suma, o Programa de Acção para o Entroncamento não esgota todos os projectos de responsabilidade do sector público com concretização física e/ou impacto no Entroncamento, na medida em que existem projectos que a região "oferece" ao Entroncamento. O processo de negociação em torno dos projectos estruturantes para o Médio Tejo revela uma preocupação partilhada por todos os municípios com a dimensão social - destacam-se em particular as iniciativas que consubstanciam o Eixo 4 "Educação básica de excelência" e que, dada a evidente capacidade de atracção de famílias jovens que o Entroncamento tem evidenciado, é de particular relevância para a estratégia de desenvolvimento concelhia (ver Caixa 2).

Por outro lado, existem projectos que o Entroncamento "oferece" ao Médio Tejo e ao Pinhal Interior Sul, no sentido em que o Município irá promover um conjunto de investimentos cuja área de influência ultrapassa os limites do concelho, tendo repercussões sobre toda a região. As operações promovidas pelo Município e reconhecidas pelos parceiros regionais como estruturantes – operação B.01.03 "Melhoria das condições de vivência urbana no concelho do Entroncamento – espaços verdes e equipamentos culturais" e a operação B.07.20 "Museu Nacional Ferroviário" - correlacionam-se de forma mais expressiva com os Eixos 1 e 3 da estratégia do Médio Tejo e Pinhal Interior Sul e assumem, naturalmente, uma posição central na construção do futuro do Entroncamento.

se a evidência dos benefícios que advêm da complementaridade resultante da afirmação dos seus pólos urbanos numa lógica de especialização, com repercussões em termos de aglomeração e massa crítica. Em termos concretos, visualiza-se o impacto positivo que resulta do facto de existirem na região um conjunto de Parques Urbanos que proporcionam momentos agradáveis de contacto com a natureza, com tónicas de abordagem diferenciadas e oportunidades de lazer distintas.

Se, ao nível local, faz sentido estabelecer objectivos que, em termos de projecção turística, proporcionem argumentos para "**Um dia no Entroncamento**", este objectivo alargado ao patamar regional do Médio Tejo permitirá construir argumentos para proporcionar "**Um dia no Médio Tejo**", com roteiros e tónicas de visitação diferentes e susceptíveis de satisfazer diversos públicos-alvo, em função da sua idade, gostos pessoais ou interesses: "Um dia nos Parques Urbanos do Médio Tejo", "Um dia nas Cidades com Rio do Médio Tejo", "Um dia a descer os rios do Médio Tejo", "Um dia nos Castelos do Médio Tejo".

Caixa 2: Os projectos estruturantes da região Médio Tejo derivados do seu Programa Territorial de Desenvolvimento

O Plano de Acção assumido pelas NUTS III do Médio Tejo e Pinhal Interior Sul no âmbito do "Programa Territorial de Desenvolvimento do Médio Tejo e Pinhal Interior Sul" foi estruturado de acordo com os obejctivos estratégicos delineados, assumindo como pressupostos para a definição da tipologia de projectos assumida, critérios que articularam a tipologia de promotores abrangida (Administração Local, Administração Central e Privados) com a escala territorial de abrangência (Local, Multi-local e Regional ou superior), em função dos eixos estratégicos de intervenção delineados.

Inerente a esta assumpção metodológica esteve a identificação de um conjunto de Projectos Regionais (no documento classificados como de Tipo A, num universo possível de A a G), enquanto projectos com escala territorial regional, promovidos pela associação de todos os municípios ou de, pelo menos, vários municípios da região, podendo ser desenvolvidos isoladamente ou em parceria com a administração central ou agentes privados. Estes projectos constituem intervenções estruturantes para a região e foram assumidos por todos os municípios enquanto projectos a desenvolver a uma escala supra-municipal. Implicitamente, são projectos que os municípios deixam de executar, evitando-se situações de duplicação de investimento, e passando as respectivas estratégias de desenvolvimento e investimento local a considerá-los como "benefícios" que decorrem da estratégia assumida a nível regional.

Este conjunto de projectos devem, portanto, ser considerados no âmbito do próprio Plano de Acção assumido pelo concelho do Entroncamento, enquanto projectos que virão a ser implementados e, logo, a projectar efeitos sobre o município, sem que, no entanto, impliquem o seu suporte financeiro directo. Cabe ao município constatar as suas necessidades específicas no conjunto de áreas abrangidas por estes projectos regionais (descrevendo-se de seguida os que se podem vir a repercutir mais directamente no Entroncamento), complementando-os com intervenções específicas nos casos em que assim seja recomendado.

Enquadrado no Eixo I - Afirmar uma Rede Urbana Atractiva – surge o objectivo de Requalificação e Desenvolvimento Complementar de Centros Urbanos, que se concretiza, essencialmente, pela Constelação Urbana do Médio Tejo (A.01.01), através do reforço da representatividade do Médio Tejo, por via da valorização dos seus centros urbanos e da promoção de dinâmicas de especialização e complementaridade urbana, como o objectivo de desenhar uma estrutura urbana mais policêntrica, capaz de assegurar funções avançadas à Área Metropolitana de Lisboa e de promover o comércio, atraindo assim a fixação de empresas e pessoas para a região.

Outro objectivo assumido neste eixo é a Promoção da Mobilidade Regional como suporte da complementaridade e do policentrismo da Rede de Pólos Urbanos, que se consubstancia essencialmente na Melhoria da Mobilidade Intra-Regional (A.03.01), criando condições de mobilidade das pessoas e dos factores produtivos, no sentido da sustentação e potenciação das dinâmicas territoriais internas e de afirmação regional, e contrariando a situação actual de funcionamento do sistema, quase exclusivamente em função do mercado, sem lógica de rede e sem aderência a

qualquer estratégia de mobilidade. Perspectiva-se uma melhoria nas acessibilidade a bens e serviços, e aos equipamentos e infraestruturas existentes, influindo no planeamento das acessibilidades externas, reformulando a estrutura da rede interurbana de transporte de passageiros e implementando novas soluções de mobilidade.

No contexto do Eixo II – Afirmação das Vantagens de Localização Empresarial como alavanca de Competitividade Regional – a estruturação do território e a dinamização das actividades económicas passará pelo desenvolvimento de uma Plataforma de Actividades ao serviço da Logística Global "Norte-Sul" e "Portugal-Espanha" (A.04.01), na zona envolvente do nó industrial da A1-A23. Esta percepção da oportunidade estratégica que se coloca a toda a região, decorrente de uma localização privilegiada ao longo de eixos rodoviários estruturantes do País, é crucial para a sua inserção numa "Porta Norte" da Grande Região de Lisboa, seja através da afirmação nos circuitos económicos "Norte-Sul", seja através da conquista de actividades e funções de intermediação logística global nos circuitos de distribuição "Portugal-Espanha". Paralelamente, será montado e dinamizado um sistema de gestão integrada das actividades de apoio à captação de investimento privado, a aplicar em função de uma especialização nivelada do conjunto das zonas de localização empresarial do Médio Tejo (A.04.02), fazendo projectar o efeito de densidade e de massa crítica gerado pela aposta estrutural na afirmação da Plataforma Logística do Médio Tejo.

Outro dos objectivos deste eixo é a afirmação de uma Rede Regional de Conhecimento e Formação Avançada que permitirá a formação avançada de competências orientada para a atractividade de população qualificada (A.05.04), através da criação de um Tecnopólo de Inovação e Competitividade (em Abrantes), de uma Escola de Hotelaria e Turismo (em Ourém) e de uma Escola Profissional (em Tomar).

No âmbito do Eixo IV- Educação Excelência – o objectivo estruturante de promoção de um Ensino Básico de Excelência (A.09.01) está alicerado na montagem de uma rede atractiva de equipamentos e serviços de educação e no estabelecimento de parcerias para o desenvolvimento de um modelo educativo inovador e de qualidade, concertado numa carta educativa regional, em que a excelência e a qualidade do modelo de ensino ministrado nas escolas actue, também, como argumento de captação e fixação de segmentos jovens e qualificados. A melhoria da qualidade e eficácia do sistema de educação, contribui para a criação de gerações muito competentes na utilização das TIC e serve como alavanca de atractividade para o crescimento populacional. Paralelamente, a Educação de Excelência procurará fomentar a implementação de espaços lúdico-recreativo com actividades inovadoras, tecnológicas e originais, potenciando novas formas de aprendizagem. A reabilitação e construção de instalações para o funcionamento de escolas é igualmente um objectivo âncora a prosseguir.

Neste seguimento, surge também a GEFOR – Gestão da Formação (Munícipes) (A.09.05) que pretende promover a capacidade de difusão e utilização generalizada das TIC por parte das populações, implementando um programa de formação que fomente a utilização de técnicas e canais informáticos de comunicação, trabalho e aprendizagem.
Relacionado com o Eixo V – Sistema de Governança Regional – encontra-se a criação de uma Agência Regional do Médio Tejo e Pinhal Interior Sul (A.10.01), implementando um modelo inovador de concertação e de divisão de trabalho e responsabilidades: "O Governo das NUTS III do Médio Tejo e Pinhal Interior Sul". Esta Agência permitirá introduzir mecanismos de renovação da gestão local, concentrando recursos em projectos estratégicos e estruturantes e coordenando as iniciativas de cooperação intermunicipal, público-público e público-privado. A Agência Regional constitui-se, assim, como um mecanismo de reforço da capacitação institucional de entidades, estruturante para o desenvolvimento de uma efectiva rede de governança regional.

Neste enquadramento surge também a Agenda XXI Regional (A.10.03), idealizado enquanto parceria entre as autoridades locais e os vários sectores da comunidade, na elaboração de um Plano de Acção constituído como uma estratégia integrada e consistente de promoção de um desenvolvimento sustentável que, globalmente, permita encontrar um padrão de conciliação de métodos de protecção ambiental, justiça social e eficiência económica.

Este Sistema de Governança Regional incorpora, também, um projecto de Promoção da Identidade Turística do Médio Tejo e elaboração do correspondente Plano Estratégico de Promoção do Turismo (A.10.03). O posicionamento do Médio Tejo no mapa de turismo em Portugal permite perspectivar a penetração desta região no mercado turístico europeu, alargado e de proximidade (Portugal-Espanha), através do desenvolvimento de acções para a formalização e promoção valorizadora da imagem de marca da região e pela valorização dos equipamentos e espaços turísticos existentes. A definição de Rotas do Médio Tejo também ajudará a consolidar as âncoras actuais do turismo nesta região e sustentar a emergência de novos espaços e valorizações, apoiando a realização de projectos geradores de efeitos transversais no tecido turístico regional.

Igualmente estruturante, o projecto Médio Tejo.Digital II (A.10.07) visa continuar com as bases criadas pelo projecto Médio Tejo Digital, facilitando as relações dos cidadãos e das empresas com a Administração Pública, rentabilizando a plataforma digital já criada e desenvolvendo novos serviços-online e novas funcionalidades para os Portais Regionais e Autárquicos, como a disponibilização, via Internet, dos serviços da Administração Local, contribuindo para expandir as actividades económicas através do uso generalizado das TIC, para fomentar o emprego e melhorar as qualificações profissionais por recurso às TIC e para combater a Info-afabetização e a Info-exclusão.

A criação deste Sistema de Governança Regional inclui, também, o objectivo de incorporar a Gestão em SIG por parte das autarquias(A.10.06), de forma a implementar projectos orientados para a caracterização do território e apoio ao planeamento e ordenamento Municipal.

Outro propósito do Sistema de Governança Regional é o projecto regional de Racionalização de Energia (A.10.09) que visa desenvolver e aprofundar o que se iniciou no âmbito do Programa Energia, tendo em vista a melhor utilização dos recursos energéticos, tanto a nível dos espaços públicos municipais e dos edifícios, como, tanto quanto possível, com o recurso às designadas energias alternativas.

A Comunidade Intermunicipal do Médio Tejo (CIMT) pretende ainda reforçar a sua intervenção de apoio à formação, através da criação da GEFOR – Gestão de Formação (Funcionários das Autarquias) (A.10.08), tendo como propósito recursos humanos qualificados na administração local, desenvolvendo competências críticas no domínio das novas tecnologias da informação e promovendo a qualidade, modernização e inovação dos serviços municipais como condição fundamental de reforço da competitividade da região.

ENTRONCAMENTO

Estratégia de desenvolvimento 2020 para o concelho do Entroncamento

O ponto de partida para a reflexão estratégica sobre o Entroncamento é a singularidade do concelho expressa na quase total coincidência entre a malha urbana da cidade do Entroncamento e a extensão territorial do concelho, justificando-se assim que a visão estratégica projectada para o concelho se confunda, em grande medida, com a visão delineada para a cidade.

A história da evolução do concelho e da cidade do Entroncamento consolidou a necessidade de **reordenar os seus vectores de desenvolvimento**, renovando o paradigma de atractividade e o perfil vivencial deste território, e procurando responder aos novos desafios de afirmação estratégica reiterados pelas oportunidades e ameaças emergentes.

O Entroncamento partilha com os concelhos vizinhos do Médio Tejo, e com outros territórios da Grande Região de Lisboa, uma visão estratégica regional - muito orientada para a transição de um modelo de crescimento fortemente estruturado em torno das procuras externas de espaços de valorização económica, associadas à expansão residencial da Área Metropolitana de Lisboa e à implantação e relocalização de actividades empresariais ao longo dos grandes eixos de mobilidade, para um modelo capaz de afirmar a sua competitividade através de recursos e processos mais endógenos. **Esta homogeneidade ao nível da visão estratégica regional é acompanhada de uma necessária diferenciação aplicada às estratégias locais**, em função das encruzilhadas que se colocam a cada concelho. A intensificação da pressão urbanística sobre o Entroncamento, expressa na elevada densidade populacional e na capacidade de atracção de população demonstrada nos últimos anos, **permitem identificar a clara vocação residencial do concelho** e, consequentemente, confere uma natureza diferenciada à sua estratégia de desenvolvimento.

As especificidades do seu modelo de crescimento e desenvolvimento, ditadas pelos impactos de um crescimento rápido e influenciado pelas necessidades de expansão da actividade ferroviária, implicam que a **integração da cidade do Entroncamento no quadro geral da construção de uma verdadeira "cidade média" original e multi-polar no Médio Tejo se faça através de uma matriz de forças e oportunidades que aterra neste território de forma única:**

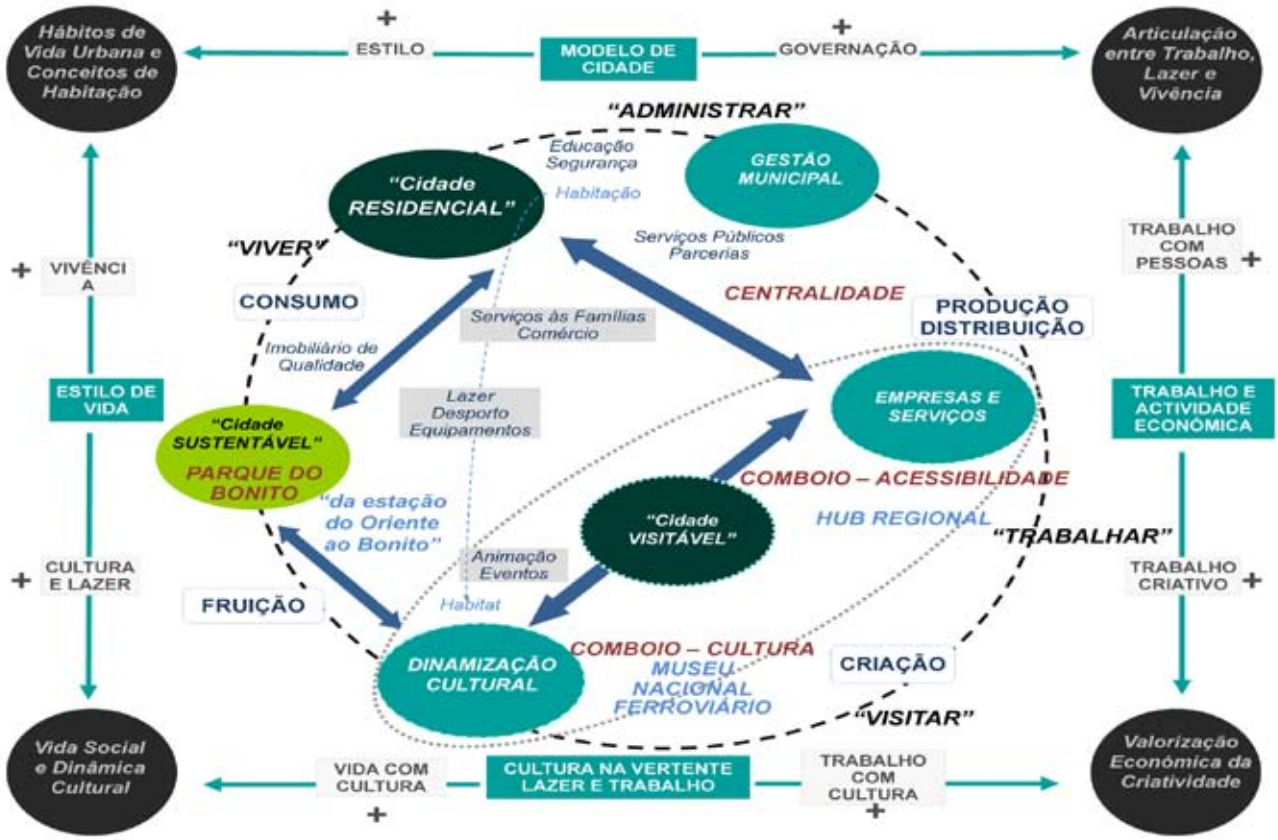
▪ **O potencial de mercado proporcionado pela cidade do Entroncamento tem características únicas na região**, na medida em que a concentração de uma população mais jovem, qualificada e com um rendimento superior à média nacional confere-lhe uma forte atractividade para as ofertas mais inovadoras de habitação - em que se destaca o potencial de crescimento dos segmentos da domótica e da eficiência energética – e para as soluções comerciais que deixam para trás a tradicional distinção entre comércio tradicional e distribuição moderna, como os "centros comerciais a céu aberto" e os "supermercados de 3ª geração".

▪ As origens do Entroncamento ligadas à actividade ferroviária e a parceria construída entre a Câmara Municipal do Entroncamento e a Fundação do Museu Nacional Ferroviário, proporcionam a **oportunidade de construção de um modelo exemplar, no panorama nacional, de estudo, conservação e valorização do património histórico, cultural e tecnológico de um território**, dada a articulação de iniciativas do Município, da administração central e de entidades privadas em torno de um tema presente nas raízes históricas mais profundas do Entroncamento e do País, que assume na malha urbana uma visibilidade e funcionalidade estruturante e que permite perspectivar para o futuro formas de abordagem com evidentes valências pedagógicas, culturais e ambientais.

▪ Finalmente, não obstante a forte pressão urbanística exercida sobre o Entroncamento, foi preservado um território que, pelas suas dimensões e beleza cénica, é defendido como zona privilegiada para a consolidação de um **grande parque urbano multi-funcional,** no sentido em que ofereça oportunidades de "descompressão" para a população, associadas ao acesso a equipamentos desportivos e outros espaços de lazer, e para o próprio território, garantindo a preservação do património ambiental numa cidade em crescimento.

O reconhecimento das forças e oportunidades que se apresentam e, simultaneamente, da dificuldade de rentabilização dos investimentos nos espaços e equipamentos públicos e de densificação dos serviços e actividades complementares imprescindíveis à construção da atractividade dos pólos urbanos mais excêntricos às principais áreas metropolitanas, reflecte-se numa estratégia de desenvolvimento para o Entroncamento que já está no terreno e que se traduz em três grandes eixos de intervenção (ver Figura 6), que reflectem diferentes dimensões do desenvolvimento territorial e que estruturam as acções prioritárias assumidas pelo Município para concretizar a visão projectada para o Entroncamento de 2020.

Figura 6: Estratégia de Desenvolvimento para a Cidade-Concelho do Entroncamento



DIMENSÃO SOCIAL	**Eixo 1 - Consolidar a "cidade residencial" – Fechar o ciclo do dormitório e abrir o ciclo do espaço urbano atractivo**, usando a massiva capacidade de atracção populacional do concelho como argumento para sustentar uma reorientação progressiva em qualidade do modelo de vida oferecido, melhorando as condições de vida do público-alvo jovem e instruído que já reside no concelho;
DIMENSÃO ECONÓMICA E CULTURAAL	**Eixo 2 - Dinamizar a "cidade visitável" – O comboio como motor da cultura, do emprego e da integração na região de Lisboa**, projectando o património de um passado ferroviário a perder velocidade em novas e modernas formas de empreendedorismo, com valências de reciprocidade entre os domínios da afirmação cultural do concelho e da renovação do seu tecido empresarial/serviços;
DIMENSÃO AMBIENTAL E TERRITORIAL	**Eixo 3 - Valorizar a "cidade sustentável" – Oferecer uma estrutura ecológica relevante para a vivência e a visitação**, reforçando a valência residencial da cidade através da fruição pela população de espaços de lazer e desportivos inseridos em zonas verdes atractivas e da valorização de preocupações de eficiência na gestão pública dos espaços e equipamentos;

Caixa 3: Enquadramento Metodológico das Estratégias de Desenvolvimento e Crescimento Urbano

A metodologia da Augusto Mateus & Associados para a construção de estratégias de desenvolvimento e crescimento urbano parte de um conceito de "cidade" enquanto combinação de pólos de oportunidade, nichos de desenvolvimento e cachos de afirmação, não estando, portanto, relacionado com a respectiva definição usual.

O conceito de cidade e os contornos do respectivo processo de consolidação implica uma abordagem complexa, de âmbito territorial e institucional, combinando transversalmente dimensões materializadas em oito processos principais de desenvolvimento económico e social – residencial, empresarial, administrativo, logístico, cultural, conhecimento, criatividade e sustentabilidade – sendo esta a teia de relacionamentos e sinergias de uma "mega-cidade", correspondente a um nível máximo de eficiência e complementaridade, em termos teóricos (económica, empresarial, social, cultural, institucional, tecnológica, entre outros), enquanto factores de estabilização plena dos pilares de competitividade e coesão essenciais ao crescimento e ao progresso das sociedades.

O crescimento urbano constitui uma realidade complexa e diversificada, dependente, em cada momento, do percurso que se percorreu até então, estruturado em torno de avanços e retrocessos, moldado por restrições orçamentais e assente em decisões de agentes que não dispõem de informação perfeita, logo o estádio de consolidação de cada uma destas "dimensões de cidade" num dado pólo urbano é, inevitavelmente, desequilibrado, e tendendo a moldar uma realidade resultante do seu efeito cumulativo de longo prazo através da afirmação sequencial de determinadas dimensões como resultado da afirmação das anteriores. A pretensão de alguma vez atingir um equilíbrio entre as diversas "dimensões de cidade" é, não só, irrealista, mas, principalmente, indesejável, porque em cada momento uma cidade enfrenta diferentes oportunidades e desafios que, a serem identificados por todos os agentes envolvidos – famílias, empresas, poderes públicos – poderão indiciar qual é a estratégia a seguir, isto é, quais as escolhas que optimizam os recursos disponíveis na sua articulação com o ambiente económico, social, ambiental e institucional, evitando uma "luta contra a corrente", respeitando-se as especificidades da realidade urbana observada, valorizando-se a respectiva vocação inata, consolidando o que se tem assumido como seu carácter distintivo e procurando, de forma equilibrada, promover a emergência sustentada e equilibrada de outras dimensões do urbano.

A formação das lideranças e das hierarquias em matéria de competitividade urbana obedece a uma articulação complexa dos oito processos principais de desenvolvimento económico e social (ver figura), dotados de lógicas espaciais específicas (de aglomeração, mobilidade, especialização, extensão, dispersão ou formação de redes):

▪ O processo de expansão da "**cidade residencial**" suportado pela passagem de testemunho do modelo do arrendamento (nos bairros históricos e na expansão "interior") para o modelo do ocupante proprietário com base no crédito hipotecário (na expansão "exterior") e moldado pela maior ou menor densificação dos serviços às famílias, das actividades de serviços às famílias, de comércio especializado de proximidade ou associadas às formas mais modernas da grande distribuição ou dos centros comerciais. Bombaim e Déhli são exemplos de cidades que atingiram elevadíssimas concentrações populacionais no seu perímetro urbano (Índia, com respectivamente, 13,7 e 11,3 milhões de habitantes e densidades populacionais de 22,7 mil e 26,3 mil hab/km2), tal como Karachi (Paquistão, 12,9 milhões hab.), Istambul (Turquia, 11,4 milhões hab.) e São Paulo (Brasil, 11,9 milhões hab.);

▪ O processo de terciarização, associado à criação de riqueza e de valor, com a expansão da "**cidade empresarial**" suportado pela localização dos principais centros de decisão empresarial (na esfera "financeira" e na esfera "real") em articulação com a localização dos serviços às empresas e com o acesso às grandes infra-estruturas de suporte das actividades empresariais. A tónica dominante neste processo de afirmação por via da componente empresarial pode ser exemplificado com os casos de Chicago (EUA, dominante financeira), Detroit (EUA, dominante financeira), Milão (Itália, dominante financeira) e Bilbao (Espanha, dominante financeira);

▪ O processo de expansão e reestruturação da "**cidade administrativa**" suportado pela (re)localização dos principais centros de decisão pública e serviços da administração central e local, da segurança social, da administração da justiça, das forças armadas e das agências. Bruxelas, na Bélgica, é um exemplo de afirmação urbana alicerçada na fixação da sede de diversas instituições europeias, como a Comissão Europeia (no edifício Berlaymont), o Conselho Europeu (no edifício Justus Lipsius) e uma parte substancial do trabalho do Parlamento Europeu (instituição oficial em Estrasburgo).

▪ O processo de consolidação da "**cidade do conhecimento**", suportado pela localização dos estabelecimentos de ensino superior e politécnico, dos centros de investigação, dos grandes laboratórios, dos centros tecnológicos e das grandes infra-estruturas de suporte à difusão do conhecimento e de manutenção do acervo documental (bibliotecas centrais), nomeadamente, em articulação com dinâmicas concorrenciais, nacionais e internacionais, de atracção de "estudantes" (onde as condições globais de acesso, instalação e frequência se tornam muito relevantes) e de ligação ao tecido empresarial, e moldado pela progressiva afirmação do paradigma da "aprendizagem ao longo da vida" (refrescamento, reciclagem, intensificação das actividades de pós-graduação) e da diferenciação dos modelos de gestão e investimento (públicos e privados). Harvard (EUA), Oxford e Cambridge (Reino Unido) são cidades que reforçaram o seu protagonismo em torno de instituições universitárias que se afirmaram pela excelência nos padrões de investigação científica

e modelos de ensino;

▪ O processo de reestruturação da "**cidade logística**", suportado pela configuração das redes de transportes de passageiros e mercadorias e pela localização dos seus principais nós (aeroporto, instalações portuárias, estações de caminho de ferro, centrais de recolha e manutenção de transportes colectivos – autocarros, eléctricos, metropolitano – e centros ou terminais de transporte rodoviário), pela localização das principais centrais, equipamentos e infra-estruturas associadas às "utilities" (energia, gás, água, saneamento, recolha e tratamento do lixo e resíduos) e pela localização dos grandes mercados abastecedores associados, nomeadamente, à grande cadeia alimentar e moldado por uma busca permanente, mais activa ou mais passiva, mais planeada ou mais improvisada, mais "preventiva" ou mais "curativa", de soluções optimizadas de custo e mobilidade. O desenvolvimento de Amesterdão, Roterdão (Holanda) e Monte Rei (México) exemplifica um crescimento polarizado pela dinâmica portuária, o de Saint Louis (EUA) e de Frankfurt (Alemanha) pela dinâmica aeroportuária, o de Saragoça (Espanha) por centros de operações logísticas terrestres e caminho-de-ferro, e o de Atlanta (EUA) por redes de telecomunicações;

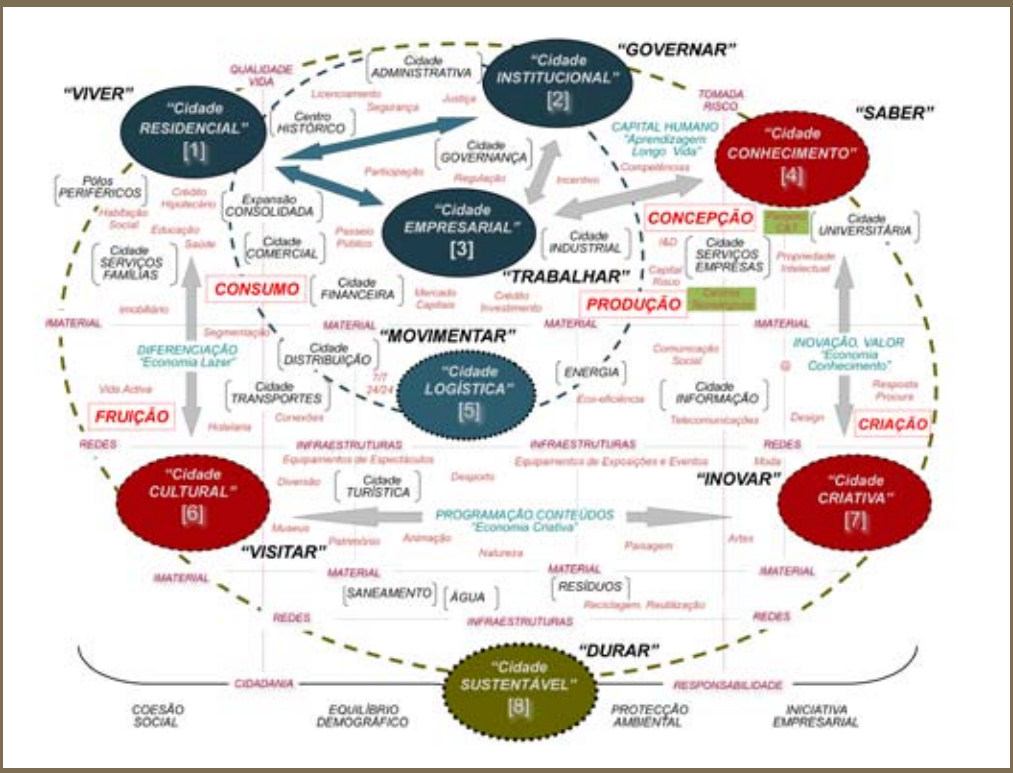
▪ O processo de terciarização, associado ao consumo, com a expansão da "**cidade cultural**", suportado pela localização dos principais marcos patrimoniais, recintos de espectáculos, equipamentos museológicos, espaços desportivos e novos centros comerciais em articulação com a localização de equipamentos e serviços associados ao turismo e lazer (alojamento e restauração, nomeadamente) e de centros de formação e exercício das competências e profissões associadas à produção de conteúdos, às artes, à recuperação do património, nomeadamente, e muito moldado pela interpenetração dos respectivos ciclos de vida (inovação, amadurecimento, declínio, ressurgimento). Avignon (França), Veneza (Itália), Salzburgo (Áustria), Bruges (Bélgica) e Viena (Áustria) são exemplos de cidades que projectaram a sua cultura (seja pela arte, pelo património ou pela sua história) enquanto motor de crescimento; Londres (Reino Unido), New Orleans (EUA) e Paris (França) mantêm um padrão de difusão cultural de referência (museus, espectáculos, etc);

▪ O processo de ascensão da "**cidade criativa**", suportado pela progressiva afirmação da diferenciação como mecanismo de criação de riqueza, e pelo gradual afastamento do conceito de criação de riqueza da produção e manipulação de bens, no sentido da valorização da criatividade, informação e ideias, e consumando-se na atracção de talento, na valorização das artes e da criatividade, no aparecimento de empresas inovadoras e no desenvolvimento de um processo de crescimento sustentado pela dinâmica de actividades económicas desenvolvidas em torno de uma economia criativa. Las Vegas (EUA), Nova Iorque (EUA), Xangai (China) e Paris (França);

▪ O processo de construção da "**cidade sustentável**", suportado pela articulação entre produção económica, conservação ambiental e inclusão social, como garantia do bem-estar da população no longo prazo e materializado na acção dos poderes públicos, através, por exemplo, dos serviços de saneamento e limpeza, da rede de transportes públicos em articulação com o ordenamento da utilização do transporte individual, da habitação social, mas também no estabelecimento de um ambiente propício à adopção do modelo de sustentabilidade por parte de empresas e famílias.

Articulação dos Processos de Desenvolvimento Económico e Social

Esta seria a concepção da "cidade ideal", complexa do ponto de vista organizativo, auto-suficiente na perspectiva de potenciação de oportunidades e sustentada nas questões de desenvolvimento estratégico sendo que, cada território, numa afirmação "real" apresenta particularidades específicas de consolidação estratégica em combinações de "cidades" adequadas ao perfil efectivo e potencial de desenvolvimento. Nova Iorque (EUA) é, talvez, a cidade que melhor exemplifica o equilíbrio no desenvolvimento de todas estas dinâmicas de crescimento.



Fonte: Augusto Mateus & Associados – Metodologia de Análise de Processos de Desenvolvimento Territorial

A estratégia assume ainda a transversalidade de uma **governança local** nos domínios adoptados como estruturantes para o desenvolvimento do concelho – e aqui destaca-se a relevância assumida pela implementação de processos rápidos, flexíveis e transparentes na gestão pública da cidade enquanto instrumento de coesão social e territorial – garantindo uma maior capacidade de realização das decisões públicas e, simultaneamente imprimindo na gestão da cidade uma orientação para o desenvolvimento de parcerias com o sector privado e o sector social para gerar riqueza e bem-estar social para a população do Entroncamento (ver Figura 7).

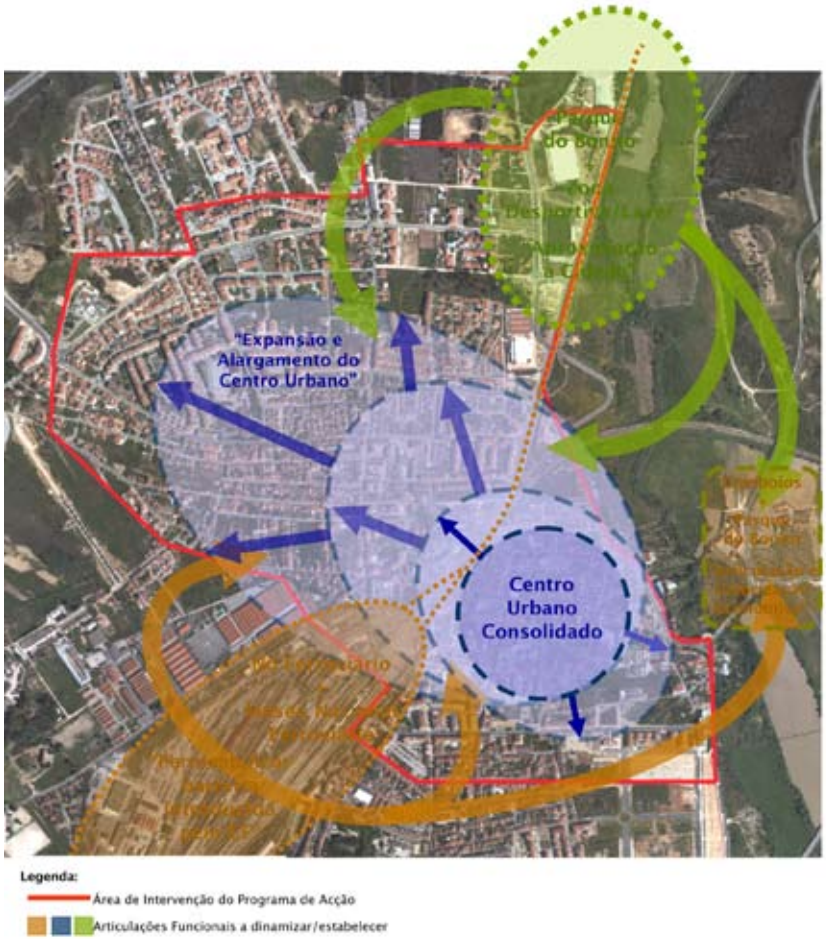
Figura 7: A Governação da Estratégia de Desenvolvimento do Entroncamento

A prossecução da estratégia de desenvolvimento do Entroncamento passa assim, **de forma assumida, pela consolidação do núcleo urbano** (ver Figura 8), reconhecendo que os dois **conjuntos identitários da cidade – o Parque do Bonito e o complexo ferroviário - assumem funções de grande centralidade e atractividade no espaço urbano** e, consequentemente, definem novos percursos de utilização e percepção da cidade que deverão ter o enquadramento urbanístico e arquitectónico adequado.

Esta prioridade assumida de consolidar o núcleo urbano é especialmente justificada pelo importante peso da malha urbana no concelho, e pela necessidade de resolução de determinadas preocupações de natureza mais **defensiva (reactiva)** em relação aos factores que no passado abrandaram o ritmo de desenvolvimento da cidade – nomeadamente o declínio da capacidade agregadora do núcleo ferroviário que hoje se apresenta mais como uma fractura na cidade - ou mais ofensiva (pró-activa) em relação aos desafios colocados pelos padrões de consumo modernos, com impactos decisivos em termos de atractividade do território ao nível social, vivencial (cultura, lazer, cidadania, entre outros) e económico e às oportunidades oferecidas pela dimensão da região de Lisboa e pela sua consolidação como destino turístico.

As intervenções de regeneração urbana surgem na continuidade de um processo já iniciado no anterior período de programação estrutural e delineado no "**QUALIFER – Programa Estratégico e Operacional do Entroncamento"**. O objectivo de "constituir-se como um programa de qualificação do espaço público, dos largos e das ruas, recorrendo a projectos urbanísticos e de arte pública de alta qualidade, com vista a melhorar o ambiente e a imagem da cidade" consubstanciou-se num conjunto de intervenções ao nível da modernização das infra-estruturas básicas, facilitação do acesso e da mobilidade no centro e qualificação urbana e paisagística, as quais geraram um expressivo efeito de arrastamento sobre a requalificação do edificado particular e dos estabelecimentos da baixa comercial.

Figura 8: A Regeneração Urbana do Entroncamento no quadro da Estratégia de Desenvolvimento da Cidade-Concelho



Fonte: Programa de Acção para a Regeneração Urbana da cidade do Entroncamento

Após a intervenção no núcleo mais antigo e consolidado do Entroncamento, a nova fase do processo de regeneração urbana do Entroncamento surge agora como uma necessária **resposta a dinâmicas de "recentramento**" que começam a ser visíveis no território à medida que os projectos do Parque do Bonito e do novo complexo ferroviário do Entroncamento avançam, evitando desde já a ameaça de desordenamento e desqualificação que frequentemente aflige as novas frentes urbanas.

A **articulação entre a estratégia subjacente à visão do Entroncamento de 2020, e a consequente operacionalização através de projectos e iniciativas concretas não é independente do quadro financeiro** disponível e, muito em particular, do ciclo de programação estrutural em vigor (QREN 2007-2013).

A estratégia para o desenvolvimento do concelho do Entroncamento estabelece-se no horizonte relativamente lato de 2020 e é suportada, em termos operacionais, por um Plano de Acção realisticamente reportado ao horizonte de execução do QREN (2007-2013).

Uma Estratégia de Desenvolvimento vislumbrada para 2020 e suportada por um Programa de Acção definido para 2013 são, portanto, os patamares de orientação das iniciativas do Município do Entroncamento para o futuro de médio/longo prazo. Os projectos estruturantes assumidos constituem o "impulso central" com capacidade de despoletar os processos embrionários dos efeitos que se pretendem atingir em termos de reforço do potencial de empreendedorismo, criação de emprego e integração plena na região de Lisboa.

Eixo 1

Consolidação da Cidade Residencial

[Fechar o ciclo do dormitório e abrir o ciclo do espaço urbano atractivo]

O eixo estratégico "**Consolidação da Cidade Residencial**" consubstancia-se num referencial de actuação ao nível dos factores determinantes na atractividade do território na perspectiva residencial, social e vivencial, assentando fortemente na requalificação e reordenamento do núcleo urbano e na consolidação do seu posicionamento estratégico na estrutura territorial do concelho e do Médio Tejo, quer ao nível da concentração populacional, quer ao nível da oferta residencial, social e de espaços de consumo, lazer e animação.

O eixo estratégico "Consolidação da Cidade Residencial" enquadra o exercício de funções sociais pela autarquia, em termos de dotação e acessibilidade a equipamentos e serviços de suporte à população residente - equipamentos de educação, culturais e de lazer, saúde e acção social e redes de transportes e comunicações –, como um "instrumento" de promoção da qualidade de vida e, em última instância, da sustentabilidade da atractividade urbana do Entroncamento.

Objectivo do Eixo 1

Consolidação da Cidade Residencial

[Fechar o ciclo do dormitório e abrir o ciclo do espaço urbano atractivo]

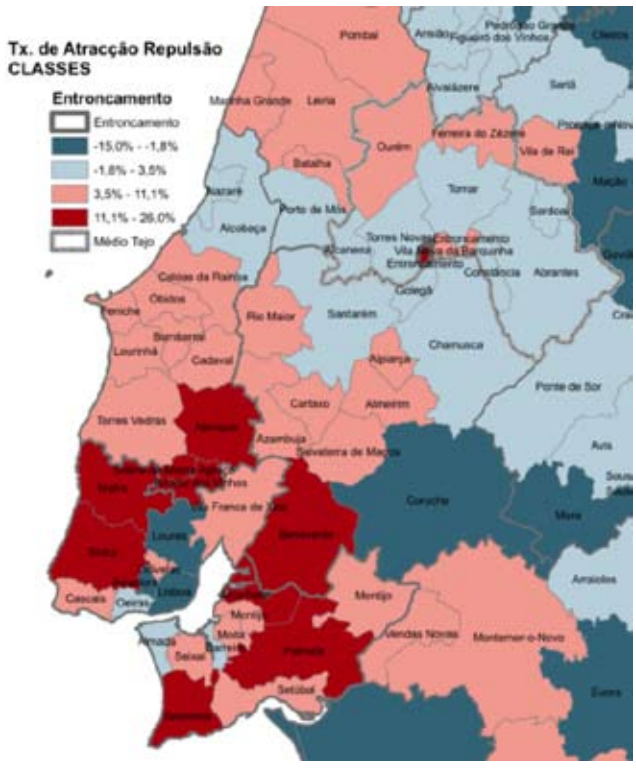
Consolidação da "**cidade residencial**", focado na articulação entre o esforço de requalificação e valorização do centro e a promoção de habitação, num cenário de mobilidade facilitada, de oferta de equipamentos sociais e serviços às famílias, de expansão dos espaços de fruição do estilo de vida urbano e de lazer e de progresso qualitativo das características do modelo de vida oferecido pelo concelho.

Nas três últimas décadas, **o perfil demográfico e habilitacional da população residente no Entroncamento alterou-se substancialmente**, mercê de um crescimento populacional sustentado, da captação de importantes fluxos migratórios de população não ligada à ferrovia (atraída pela proximidade de Lisboa, pelas boas acessibilidades e pelo preço competitivo da habitação) e do desenvolvimento de novas profissões.

O rápido aumento da população da cidade, resultante de um saldo natural positivo (o único do Médio Tejo) e do acolhimento de importantes fluxos migratórios, obrigou a um esforço significativo de construção habitacional, num curto espaço de tempo, o que se **traduziu num modelo de crescimento urbano relativamente desordenado** e claramente desadequado às actuais características da população do concelho.

Acresce ainda que a conjugação da elevada densidade demográfica com o aumento da circulação automóvel dificulta a mobilidade e a fruição do centro urbano mais consolidado, conferindo especial premência à necessidade de alterar os padrões de vivência urbana do Entroncamento, no sentido de garantir à população residente o usufruto de espaços que privilegiem a qualidade de vida, a cultura, o desporto, o lazer e a valorização do ambiente.

Figura 9: Atractividade Populacional 2001 – 2007



Fonte: INE, Censos 2001 e INE, Estimativas Provisórias de População Residente, 2007

Consciente destas necessidades e debilidades, o Município tem enfatizado como **domínios prioritários de intervenção**, nos últimos anos, a requalificação urbana e paisagística da cidade, a modernização das infra-estruturas básicas e do espaço público urbano, a facilitação do acesso e da mobilidade no centro, o estabelecimento de corredores de continuidade urbana, qualificados e ordenados, a disponibilização de espaços e equipamentos desportivos e a salvaguarda de zonas de descompressão urbana mais adequadas às novas formas de vivência urbana e essenciais a um processo de crescimento ordenado e atento aos valores ambientais, indo assim ao encontro das necessidades da população mais jovem e activa.

Foram estas as prioridades assumidas no período do QCA III e, numa óptica de continuidade, continuam a sê-lo, no actual período de programação estrutural. **O desafio assumido pelo Município do Entroncamento é, portanto, o de criar condições para que as vantagens que a sua localização privilegiada proporciona no âmbito da captação de população residente sejam acompanhadas por um crescimento urbano sustentado, em dimensão, em diversidade e em qualidade, que articule o esforço de requalificação e valorização do centro e a promoção da habitação,** num cenário de mobilidade facilitada, de oferta de serviços às famílias e de expansão dos espaços de fruição do estilo de vida urbano e de lazer, de modo a que o Entroncamento seja reconhecido como uma cidade "onde é bom morar".

Os factores que contribuem para esta visão são diversificados, incluindo **factores objectivos** e de ordem prática, nos quais a Câmara Municipal do Entroncamento tem vindo a concentrar grande parte dos esforços (ligados à requalificação do espaço público, ao saneamento, à recuperação viária e à construção, ampliação e requalificação de equipamentos sociais, culturais e desportivos, entre outros projectos já implementados), e **factores subjectivos**, orientados para a "construção" de uma cidade que se pretende funcional, dinâmica, animada e bem provida de serviços e com capacidade para suprir as expectativas de um modelo de vida activo e com qualidade.

O posicionamento do Entroncamento neste referencial subjectivo e qualitativo é mais frágil, em parte porque no passado foi dada prioridade aos investimentos necessários para colmatar importantes vulnerabilidades infra-estruturais.

O Município está consciente de que critérios como a oferta de zonas comerciais inovadoras, a existência de espaços de circulação funcionais e a disponibilidade de locais públicos agradáveis e atractivos para a descontracção e o lazer assumem uma relevância crescente na decisão de fixação de residência. Está consciente, também, da importância acrescida de que estes factores subjectivos se revestem para a população jovem, de rendimento alto ou médio alto, que a cidade quer continuar a atrair, e da consequente necessidade de alteração dos seus padrões de atractividade, no sentido de uma menor relevância do factor preço, em favor do factor qualidade de vida.

Neste contexto, a **consolidação da cidade residencial "onde é bom morar"** assenta fortemente nos projectos de requalificação dos arruamentos e praças que estruturam a malha urbana, mas está também intimamente associada à promoção:

- De uma cidade cultural, que responda às necessidades da sua população instruída e qualificada e facilite a inserção do Entroncamento nos fluxos de visitação da região de Lisboa,

- De uma cidade visitável e de uma cidade empresarial terciarizada, que alargue, qualifique e diversifique a oferta de serviços às famílias, beneficiando, por seu turno, do potencial de mercado proporcionado por uma população jovem, qualificada e com um rendimento superior à média nacional.

- De uma cidade sustentável, atenta à preservação dos valores ambientais, de que o Parque do Bonito é o principal protagonista, mas que inclui também a requalificação de outros espaços verdes no interior da cidade, bem como os investimentos realizados em modos alternativos de transporte, com a pedonalização de algumas artérias e a construção de ciclovias e a introdução de padrões de eficiência (energética, ambiental) nos equipamentos.

O projecto de requalificação do Parque do Bonito, a ampliação da rede de ciclovias e as intervenções na biblioteca municipal e no cineteatro S. João assumem assim uma importância primordial no que respeita ao aumento da qualidade da vivência urbana no Entroncamento, ao permitir que esta respire e mantenha uma relação mais amigável, agradável e saudável com a sua população, possibilitando, simultaneamente, o acesso desta a equipamentos desportivos, culturais e de lazer.
O enfoque na promoção da qualidade de vida das famílias residentes no Entroncamento é ainda revelado pelas intenções de investimento na ampliação e requalificação da rede de equipamentos sociais e da rede de acessibilidades. De facto, o eixo estratégico Cidade Residencial oferece o enquadramento para a função social da autarquia, tendo em conta o impacto dos equipamentos e serviços sociais, educativos, de saúde, desportivos e culturais na integração social e na qualidade de vida local.

Um concelho que pretende valorizar as expectativas de um modelo de vida activo...

... com a oferta de uma estrutura urbana moderna, ordenada e funcional

O esforço financeiro previsto para a construção/ requalificação dos equipamentos sociais está fortemente focado no apoio à primeira infância e no ensino básico, em virtude das lacunas identificadas no diagnóstico, não obstante estarem acauteladas as necessárias intervenções mais pontuais ao nível dos equipamentos de saúde e de apoio à terceira idade.

A garantia de uma mobilidade adequada, quer no interior da cidade, quer entre esta e os concelhos vizinhos, é também determinante para a qualidade de vida da população, sobretudo se considerarmos a intensidade dos movimentos pendulares com origem ou destino no Entroncamento.

A mobilidade intra-concelhia foi significativamente facilitada com a implementação dos Transportes Urbanos do Entroncamento (TURE) em 2005, disponibilizando à população do Entroncamento alternativas de mobilidade urbana, de qualidade, baseadas em transportes colectivos, que acompanham e minoram os efeitos resultantes da implementação de medidas de ordenamento/ condicionamento da circulação e da escassez de estacionamento automóvel nas áreas centrais da cidade.

Dada a necessidade de prosseguir com a dinâmica iniciada em 2005, dando satisfação à grande adesão e expectativas criadas com o lançamento da 1ª Fase dos Transportes Urbanos do Entroncamento, o Município decidiu implementar uma 2ª Fase, com dois novos circuitos complementares, ficando assim servido praticamente todo o concelho. O investimento na 2ª Fase do Transportes Urbanos criou condições para o alargamento do serviço a áreas com um uma forte densidade populacional e a áreas que constituem pólos de interesse público, como é o caso da zona do Bonito.

No que respeita à mobilidade inter-concelhia, o projecto municipal de requalificação da EN3, no troço entre o Entroncamento e o limite de Torres Novas (concelho com que o Entroncamento se articula de forma mais intensa), que servirá no imediato cerca de 50 mil habitantes, prevendo-se um reforço deste número a médio prazo, assume uma importância decisiva.

Com este investimento, bem como a requalificação de outras vias estruturantes para a cidade do Entroncamento (como a Circular 3 e a EN 365), a construção de um terminal multi-modal que permitirá o transbordo entre o transporte rodoviário e ferroviário, a construção de uma nova estação ferroviária e a ampliação da rede de ciclovias, pretende-se melhorar a vivência urbana da cidade em termos de mobilidade, reduzindo o tempo de deslocação residência – local de trabalho, que é actualmente o mais elevado do Médio Tejo.

Permitir ao Entroncamento "**fechar o ciclo do dormitório e abrir o ciclo do espaço urbano atractivo"**, é pois o objectivo central a atingir através do Eixo Estratégico "Consolidação da Cidade Residencial", **criando condições para a que haja crescimento em qualidade do modelo residencial** oferecido pelo concelho e que, **mais do que viver bem no Entroncamento (que se interpreta como "dormir" no Entroncamento), seja atingido um patamar que permita residir bem no Entroncamento (que se interpreta como "consumir e usufruir" no Entroncamento).**

Eixo 2

Dinamizar a Cidade Visitável

[O comboio como motor da cultura, do emprego e da integração na região de Lisboa]

Construir no Entroncamento uma **"cidade visitável" com um foco na temática ferroviária** e que faça a ponte entre o passado do concelho e o seu futuro, permitindo desenvolver, paralelamente, uma "cidade empresarial terciarizada", assente nos segmentos mais inovadores e especializados no domínio dos serviços, e uma "cidade da dinamização cultural", são os desafios que se apresentam neste segundo eixo da estratégia de desenvolvimento do Entroncamento.

O diagnóstico do Entroncamento indicia que, não obstante a "cidade do comboio" já existir há muito no Entroncamento, há uma **tendência de desaproveitamento do potencial económico da tradição ferroviária que importa inverter.**

Objectivo do Eixo 2
Valorização da Cidade Visitável

[O Comboio como motor da cultura, do emprego e da integração na região de Lisboa]

Valorização da **"cidade do comboio"** assente no posicionamento do Entroncamento nos segmentos mais inovadores e especializados no domínio dos serviços de apoio à ferrovia e na projecção do know-how acumulado durante décadas sobre os mercados e circuitos culturais através do Museu Nacional Ferroviário, construindo um "programa de visitação do Entroncamento" que explore a proximidade à capital no quadro do alargamento da estadia média na região de Lisboa.

De facto, ainda que as actividades directamente relacionadas com a ferrovia, como a manutenção e reparação de material circulante e os serviços de transporte, ainda estejam fortemente representadas no Entroncamento, a abordagem aos caminhos-de-ferro como um tema para o desenvolvimento de serviços de elevado valor acrescentado - nomeadamente serviços de I&D, design e software com aplicações diversificadas desde a segurança e eficiência energética do transporte ferroviário até ao brinquedos e jogos de computador – e para a criação artística, permanece muito embrionária.

O desaproveitamento da temática ferroviária é ainda agravado pelo reconhecimento que o perfil etário e habilitacional favorável e o elevado poder de compra da população residente no concelho confere ao território uma forte atractividade enquanto mercado de recursos humanos e mercado de procura de bens e serviços, seja em articulação com os concelhos vizinhos, contribuindo para que o Médio Tejo atinja um limiar mínimo de massa crítica (ver Caixa 4), seja por si só, adequando-se às procuras e ofertas mais sofisticadas e diferenciadas.

Neste sentido, **a inserção do comboio na estratégia de desenvolvimento do Entroncamento faz-se menos enquanto fileira ou sector de actividade, e mais enquanto ex-libris e marca identitária do concelho com notoriedade e qualidade suficiente para funcionar como "motor da dinamização cultural e empresarial".**

A médio prazo, espera-se, assim, uma alteração do perfil de especialização do concelho no sentido de um reforço significativo dos serviços inovadores e especializados de apoio à ferrovia, mas também de outras actividades terciárias, ligadas ao turismo, à restauração, ao comércio e à produção de conteúdos ligados ao comboio, entre outras actividades criativas e/ou culturais. A consolidação de uma "cidade empresarial terciarizada" assume-se portanto como um importante desafio estratégico a responder com um conjunto de investimentos ao nível das infra-estruturas de suporte à actividade terciária e das condições imateriais de competitividade do sector (formação, qualificação, diferenciação, entre outros).

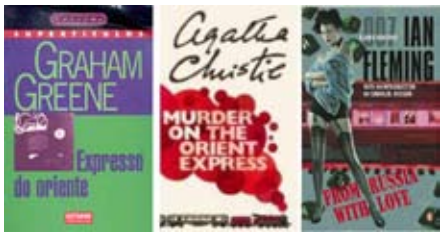
Exemplos relativos ao poder que pode atingir o imaginário centrado em torno do comboio deixam claro que a valorização do passado ferroviário do Entroncamento pode ser projectada para oferecer um retorno positivo no futuro, em áreas tão diversas quanto as possibilidades a explorar ao longo da extensa cadeia de valor da indústria de bens e serviços culturais (literatura, cinema, software e hardware). A cidade de Berlim, por exemplo, inclui nos seus atractivos de visita a maior pista de comboios em miniatura do mundo, a Miniatur Wunderland, que já inspirou o jogo de computador Sid Meier's Railroads.

Neste cenário, a requalificação da estação de caminhos-de-ferro do Entroncamento e a concretização plena do projecto para o Museu Nacional Ferroviário são identificados pelo Município como projectos estruturantes, na medida em que abrem espaços para novos investidores e novos públicos.

O Expresso do Oriente é um exemplo da extensão da cadeia de valor centrada no imaginário atingido por um comboio luxuoso. A empresa que dinamizou a ideia de ligar a Europa Ocidental ao Sudeste Asiático tinha sido a primeira na Europa a introduzir vagões dormitório e vagões restaurante nas composições. O Expresso do Oriente fez a sua primeira viagem em 1883, entre Paris e a cidade de Giurgiu, na Roménia, passando por Estrasburgo, Munique, Viena, Budapeste e Bucareste. O percurso entre Paris e Istambul foi atingido em 1889. As suas viagens tornaram-se lendárias e hoje em dia, apesar de muito diferente do conceito e do espírito inicial (rotas, serviços), o Expresso do Oriente continua a inspirar viagens.
O Expresso do Oriente, devido à sua fama, já foi cenário para alguns livros e filmes. Uma das referências mais conhecidas está no livro Assassinato no Expresso do Oriente, escrito por Agatha Christie. Nesta história, o detetive Hercule Poirot desvenda um crime cometido a bordo do Simplon Orient Express. Outra referência é encontrada no livro O Expresso do Oriente, escrito por Graham Greene. O Comboio dá também nome ao livro de Ian Fleming. Nos filmes, o Expresso do Oriente é citado no From Russia With Love – James Bond de 1963, assim como na versão de 2004 do filme A Volta Ao Mundo Em Oitenta Dias.
Ficaram ainda imortalizadas cenas passadas em estações e comboios em obras-primas da literatura e da 7ª arte como o Doutor Jivago e Anna Karenina.

Um concelho com um património que lhe permite valorizar a temática ferroviária ...

... enquanto argumento de dinamização cultural e de criação de emprego...



... quer nas temáticas ligadas à literatura e ao cinema...

... quer nas diversas manifestações que envolvem a produção de conteúdos, jogos informáticos, miniaturas ou ferromodelismo.

Caixa 4: O dinamismo subjacente à integração funcional do Entroncamento com territórios vizinhos como embrião do processo de dinamização cultural e empresarial

A atractividade e a natureza estratégica do Entroncamento enquanto mercado de recursos humanos - comprovada pela densidade de relações funcionais que o concelho apresenta com diversos concelhos, nomeadamente com um conjunto de territórios dinâmicos e referenciais na estrutura empresarial regional e nacional - contrasta fortemente com a relativa degradação dos níveis de iniciativa e sobrevivência empresarial no concelho.

A análise dos fluxos pendulares revela a intensidade das movimentações motivadas por razões laborais existentes no concelho - 46,8% da população residente empregada trabalha fora do concelho, 23% fora do Médio Tejo e 43,8% dos postos de trabalho gerados são ocupados por não residentes. As boas acessibilidades ferroviárias e rodoviárias permitem fluxos significativos de passageiros de e para a Área Metropolitana de Lisboa, cidade da qual o Entroncamento dista menos de uma hora, e fazem também do concelho um importante ponto de atracção regional, justificando que apenas 56,2% dos postos de trabalho gerados sejam ocupados por residentes.

As relações laborais do Entroncamento são particularmente vincadas com Torres Novas, território fronteiriço com o qual estabelece importantes relações funcionais. O concelho de Lisboa, por seu turno, apresenta um grande peso ao nível da recepção de mão-de-obra oriunda do concelho do Entroncamento.

A grande proporção dos fluxos de saída, destinam-se a sectores que apresentam um forte peso na estrutura do emprego na generalidade das regiões portuguesas (administração pública, comércio e educação, por exemplo), mas também outros sectores mais relacionados com o perfil produtivo dos concelhos receptores: ao nível dos fluxos de entrada, o Entroncamento tem um papel assinalável como receptor de mão-de-obra para os sectores chave no respectivo perfil produtivo, nomeadamente, o sector dos "Transportes, Armazenagem e Comunicações".

A intensidade dos movimentos laborais é indissociável da posição privilegiada do Entroncamento na rede de transportes e acessibilidades mas deverá também ser lida à luz da relativa

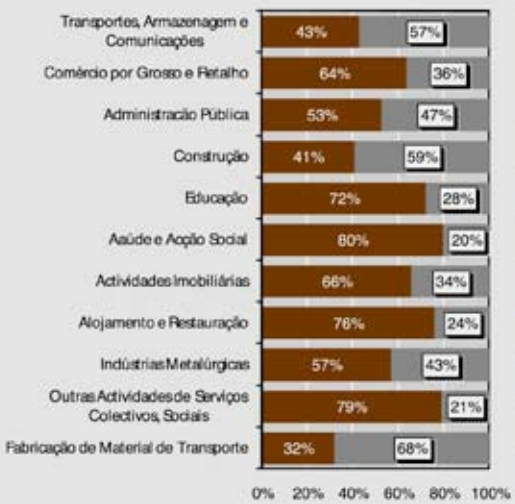
Movimentos Pendulares de População (nº de pessoas)

População residente empregada (1)	**8.352 pes soas** residentes no concelho do Entroncamento têm emprego (dentro ou fora do concelho)
Entradas (2)	**3.462 pessoas** trabalham no Entroncamento mas residem noutros concelhos
Saídas (3)	**3.912 pessoas** residem no Entroncamento mas trabalham noutros concelhos
Saldo de Emprego (4) = (2) – (3)	saldo de emprego de **450 pessoas** traduz um concelho fornecedor líquido de mão-de-obra
Emprego (5) = (1) + (4)	**7.902 postos de trabalho** gerados no concelho

Importância dos movimentos pendulares (em %)

Taxa de mobilidade extra-regional (6) = [(3)/(1)]*100	**46,8%** da população residente empregada sai do concelho para trabalhar
Taxa bruta de atracção (7) = [(2)/(5)]*100	**43,8%** dos postos de trabalho do concelho são preenchidos por população não residente no concelho
Grau de atractividade repulsão (8) = [(5)/(1)]*100	Taxa de repulsão de **94,6%** explicada por um nº de postos de trabalho gerados no concelho insuficiente para empregar a população residente empregada
Grau de localização do emprego (9) = [((1)-(3))/1]*100	**53,2%** da população que trabalha no Entroncamento, reside, também, no Entroncamento

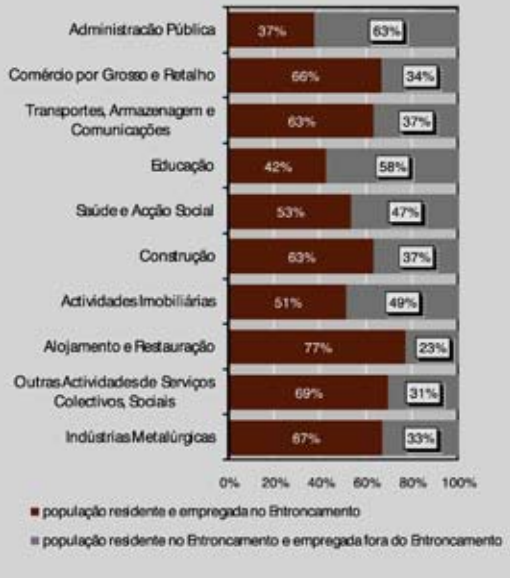
Figura 10: Principais sectores responsáveis pela "importação" de recursos humanos



Sectores de Actividade	Emprego preenchido por pop. não residente no Entroncamento "Importação de Recursos Humanos"	
	Principais concelhos de origem residencial	%nos fluxos totais de entrada no concelho
Transportes, Armazenagem e Comunicações	Torres Novas; Tomar; Chamusca; Vila Nova da Barquinha	28,8%
Comércio por Grosso e Retalho	Torres Novas; Tomar; Vila Nova da Barquinha; Golegã; Chamusca	13,7%
Administração Pública	Torres Novas; Tomar; Vila Nova da Barquinha; Abrantes	16,0%
Construção	Torres Novas; Ourém; Tomar; Alcanena; Golegã	13,2%
Educação	Torres Novas; Tomar; Santarém; Golegã; Abrantes	4,8%
Saúde e Acção Social	Torres Novas; Vila Nova da Barquinha; Golegã; Tomar	2,1%
Actividades Imobiliárias	Torres Novas; Tomar; Alcanena; Golegã; Vila Nova da Barquinha	3,5%
Alojamento e Restauração	Torres Novas; Santarém	2,3%
Indústrias Metalúrgicas	Torres Novas; Tomar; Vila Nova da Barquinha; Golegã	2,2%
Outras Activ. Serviços Colectivos, Sociais	Torres Novas; Santarém	1,0%
Fabricação de Material de Transporte	Torres Novas; Vila Nova da Barquinha	2,8%

Figura 11: Principais sectores responsáveis pela "exportação" de recursos humanos

Sectores de Actividade	Pop. residente no Entroncamento e empregada fora do Entroncamento "Exportação de Recursos Humanos"	
	Principais concelhos de destino de trabalho	%nos fluxos totais de saída do concelho
Administração Pública	Lisboa; Vila Nova da Barquinha; Torres Novas; Constancia	26,7%
Comércio por Grosso e Retalho	Torres Novas; Tomar; Lisboa	10,8%
Transportes, Armazenagem e Comunicações	Lisboa; Torres Novas; Santarém	11,2%
Educação	Torres Novas; Tomar; Vila Nova da Barquinha	14,8%
Saúde e Acção Social	Torres Novas; Lisboa; Santarém; Tomar	6,4%
Construção	Lisboa; Torres Novas; Tomar	4,7%
Actividades Imobiliárias	Lisboa; Torres Novas; Tomar	5,6%
Alojamento e Restauração	Torres Novas; Vila Nova da Barquinha	1,9%
Outras Activid. Serviços Colectivos, Sociais	Lisboa; Torres Novas	1,4%
Indústrias Metalúrgicas	Torres Novas	1,3%



Fonte: AM&A com base em dados dos Quadros de Pessoal do MTSS, 2004 e Censos 2001

falta de dinamismo demonstrada pelo tecido empresarial local. Os dados da iniciativa empresarial demonstram que 10 em cada 100 pessoas concretizaram em 2002/2003, no Entroncamento, a sua capacidade potencial para criar uma empresa, valor ligeiramente abaixo da média do país e do valor referente ao Médio Tejo. O decréscimo da taxa de iniciativa empresarial do Entroncamento entre 1994/95 e 2002/03 acompanha a tendência do Médio Tejo, e sugere níveis significativos de insucesso empresarial, associados à degradação da situação conjuntural verificada a nível nacional, mas amplificada no concelho.

As oportunidades de integração do Entroncamento nos fluxos de visitação da região de Lisboa, de forma a explorar a proximidade à capital, no quadro do alargamento da estadia média na região de Lisboa e da respectiva consolidação como destino turístico, construindo um "programa de visitação do Entroncamento" que inclua, obviamente, o Museu Nacional Ferroviário, mas que também apele a uma estadia mais longa e relaxada, de forma a permitir ao visitante o usufruto dos espaços de natureza e de lazer do Parque do Bonito, justificam, portanto, a **centralidade que a questão da visitação assume na estratégia de desenvolvimento para o Entroncamento.**

O eixo estratégico "dinamizar a cidade visitável" afirma-se como o principal vector de abertura do Entroncamento, na medida em que o público-alvo das intervenções no complexo ferroviário e no Parque do Bonito é a população residente no Entroncamento e, principalmente, a população da Grande Região de Lisboa e os turistas que visitam a capital, justificando deste modo a ambição das intervenções e garantindo a sua sustentabilidade financeira.

A concretização, já iniciada, do Museu Nacional Ferroviário assume-se como projecto estruturante, no seguimento de um compromisso há muito estabelecido de articulação de esforços no sentido da **promoção do Entroncamento como uma das "capitais europeias dos comboios".** De facto, remonta a 1965 a primeira manifestação formal de interesse pela criação, no Entroncamento, de um "Museu de Caminhos-de-ferro", como lhe chamou Eugénio Dias Poitout, Presidente da Câmara de então, em ofício enviado ao Director Geral da Companhia dos Caminhos-de-ferro Portugueses.

No entanto, apenas em 1991 foi aprovada pela Assembleia da República a criação do Museu Nacional Ferroviário, com sede no Entroncamento e secções museológicas espalhadas pelo país. Depois desta deliberação, a implementação do Museu revelou-se um processo moroso, dadas as limitações dos recursos financeiros disponíveis.

Finalmente, com a perspectiva de propiciar uma parceria entre o Estado, autarquias, empresas ligadas ao sector ferroviário (públicas e privadas) e quaisquer outras entidades que proporcionassem a dinâmica desejada a este processo e que permitissem concretizar a construção do Museu foi aprovada, em Conselho de Ministros de 25 de Novembro de 2004, a constituição da Fundação Museu Nacional Ferroviário, sendo o Município do Entroncamento um dos fundadores.

Permitir que "o comboio seja o motor da cultura, do emprego e da integração na região de Lisboa", é pois o objectivo central a atingir através do Eixo Estratégico "Dinamização da Cidade Visitável", criando condições para gerar um novo crescimento nos vectores de visitação e consumo, em particular na afirmação da cultura enquanto tónica patrimonial geradora de dinamismo e inspiradora de criatividade (e não apenas enquanto património cultural estagnado), na correspondente tradução em capacidade de criação e sustentação de postos de trabalho e na afirmação de um argumento que valide a integração do Entroncamento na coroa alargada da região de Lisboa.

Caixa 5: O projecto para a sede do Museu Nacional Ferroviário

A potencialidade museológica do tema ferroviário advém não só da diversidade de valências que lhe é possível associar valências expositivas, mas também educativas/pedagógicas (as articulações com a história, a geografia e a engenharia, enquanto domínios do saber, são as mais evidentes), científicas/ambientais (explorando, por exemplo, a minimização do impacto ambiental dos transportes públicos ferroviários) e culturais/artísticas (explorando o papel do comboio enquanto "personagem" em romances, filmes e peças de teatro) – mas também da diversidade de "plataformas" a que se adapta uma plataforma expositiva mais tradicional (ex: exposição de carruagens e locomotivas), uma plataforma "experiencial" (ex: desenvolvimento de um mini-circuito em comboio para o público infantil; associação, através de promoções cruzadas, com a viagem em alguns troços mais emblemáticos da rede de caminhos-de-ferro nacional) e ainda uma plataforma virtual (ex: simuladores de viagens) – e dos públicos que atrai desde os mais velhos, atraídos pelas recordações das antigas locomotivas e carruagens, até aos mais novos atraídos pelo modelismo e pelos simuladores. A multiplicidade de caminhos traçados pelo "contar a história do caminho-de-ferro" reflecte-se, assim, nos diferentes domínios de actuação e exposição previstos para o Museu Nacional Ferroviário:

- Exposições permanentes – interpretação da história contemporânea através da evolução do transporte ferroviário

- Exposições temporárias – exposição e interpretação de colecções com significância temática e temporal com recurso a técnicas expositivas e interpretativas contemporâneas e à utilização das tecnologias, tendo sempre presente os factores inovação e interactividade.

- Centro de documentação – acesso privilegiado a fontes de informação específica e serviço de referência especializado sobre o caminho de ferro e o transporte ferroviário. Acesso presencial e em linha a documentos de arquivo únicos bem como a uma colecção de referência.

- Catálogos em linha – acesso às colecções de arquivo e museológica através de catálogos disponíveis na web, possibilitando o visionamento de documentos e das peças em formato digital.

- Bolsa de apoio à investigação - atribuição de bolsa dirigida a jovens investigadores que venham a desenvolver trabalhos de investigação nas áreas de actuação do museu ou com elas relacionadas.

- Serviço educativo – programas e actividades orientadas para todos os públicos, incluindo o público escolar, de todos os níveis de ensino. Tendo como ponto de partida o caminho-de-ferro e transporte ferroviário serão desenvolvidos programas

e actividades em áreas como o modelismo, as engenharias, energias, ambiente, matemática, física, entre outras.

▪ Projectos – desenvolvimento de programas e projectos nas áreas da cultura, ciência e tecnologia, orientados para todos os públicos, desde o público escolar ao público especializado. São exemplos seminários e conferências, mostras tecnológicas, exposições de arte, ciclos de cinema e de música, entre outros. Estes projectos serão concebidos e desenhados pela própria Fundação ou em parceria com outras entidades.

▪ Centro de inovação e experimentação tecnológica recorrendo a parcerias estratégicas com as universidades e empresas privadas, o museu será uma montra dos mais recentes desenvolvimentos tecnológicos, promovendo junto dos visitantes a curiosidade pela cultura tecnológica e respectivas possibilidades de aplicação.

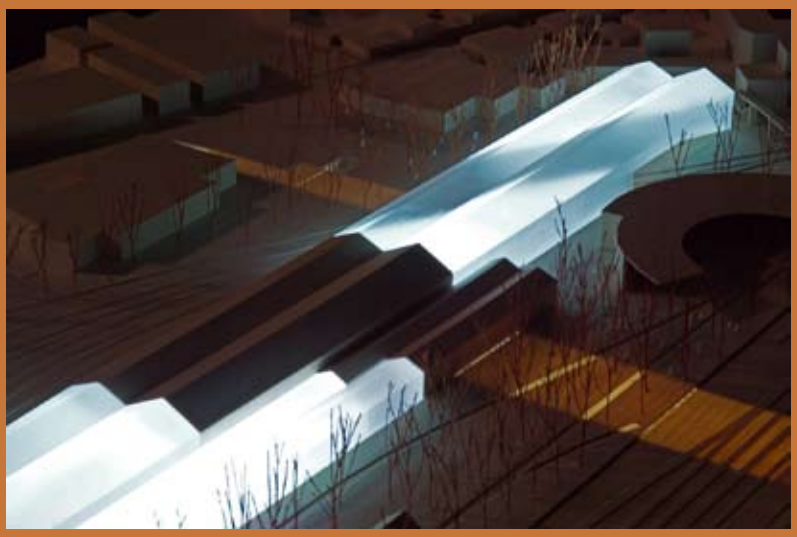
▪ Museu virtual – acesso aos conteúdos do museu 54 horas por dia, disponibilização de instrumentos de comunicação dinâmicos e interactivos entre o museu e os seus visitantes, reais e à distância.

▪ Livraria – comercialização de livros e outros documentos editados em Portugal e no estrangeiro relacionados com as vias férreas e com o transporte ferroviário bem como outras temáticas relacionadas.

▪ Loja – comercialização de artigos de merchandising e de artigos de modelismo de qualidade

▪ Restauração – cafetaria com ambiente acolhedor e serviços adequados aos visitantes

▪ Aluguer de espaço – aluguer de espaços para actividades como seminários, conferências, entre outros.



Planta do projecto para o Museu nacional Ferroviário no Entroncamento

Foto do edifício da Redonda já em funcionamento

Caixa 6: O concurso de ideias Europan 10

A Europan é uma federação europeia de organizações nacionais cuja missão é promover projectos de qualidade e activar o intercâmbio europeu em torno de ideias inovadoras, expressas por jovens arquitectos e outros profissionais, em concursos que se realizam simultaneamente para 62 promotores públicos e privados em diferentes cidades europeias. Trata-se de um evento com grande impacto internacional que mobiliza em cada edição cerca de 2000 equipas.

O tema de 10ª edição é

INVENTANDO A URBANIDADE: REGENERAÇÃO REVITALIZAÇÃO COLONIZAÇÃO",

situando-se entre o planeamento urbano e a construção dos edifícios, de forma a fazer emergir uma competência de pensar a relação entre espaço público e espaço privado, de "arquitecturar a urbanidade". Se a crescente autonomia dos indivíduos, a diversidade de sociabilidades no seio de uma mesma família, a mobilidade profissional, a velocidade dos meios de comunicação, geram uma cidade de grandes distâncias, existe por outro lado uma forte procura de vida social residencial de proximidade, que deverá ser reinventada sob novas bases. Como fazer da criação de novos bairros residenciais de tipologias inovadoras e de complexidade programática um utensílio de estratégia de qualificação das áreas urbanas em mutação é um dos principais desafios que enfrentam as cidades modernas, ao qual acresce ainda a questão da sustentabilidade das intervenções. A durabilidade/ sustentabilidade é uma necessidade que surge da crescente consciência da interdependência do planeta inteiro. As cidades europeias modernas devem então respeitar os parâmetros do desenvolvimento sustentável. Trabalhar com esse objectivo não diz respeito apenas a critérios mesuráveis de sustentabilidade, sendo também importante que uma mensagem forte e legível dos seus efeitos seja transmitida no projecto arquitectural e urbano.

Mais de 60 cidades europeias, de quase vinte países, reuniram nos dias 10 e 11 de Novembro em Paris, no Fórum dos Sítios Europan 10, para discutir, em grupos de trabalho e debates, os locais a concurso nesta edição e afinar os respectivos programas. No caso de Portugal, além das Câmaras Municipais, que têm sido os promotores desde que, em 1998, Portugal participou pela primeira vez, destaca-se a participação de uma empresa – a Invesfer – colocando a concurso um espaço no Entroncamento.

O complexo ferroviário do Entroncamento foi pensado, originalmente, como uma cidade autónoma, complementando à infra-estrutura ferroviária bairros, equipamentos, espaços públicos e lazer. O facto de uma parte significativa destes equipamentos estarem, na actualidade, em desuso ou em reformulação cria a desafio de reinventa-los, fazendo com os espaços envolventes da ferrovia vivam para além da função estrita da estrutura de transportes, e se assumam, antes mais, como parte da cidade. O projecto tem como objectivo reinserir

os antigos "bairros ferroviários" e áreas industriais que vão ficar libertas do seu uso original numa nova urbanidade, repropondo-os à cidade como nova centralidade. Pretende-se assim gerar um conjunto urbano fluido, de grande legibilidade, capaz de se constituir como um foco de atractividade, compatibilizando e integrando novos usos.

As ideias a concurso deverão assumir a ambição de construir um espaço urbano com vida ao longo de todo o dia e capaz de acompanhar a mutação económica e social do Entroncamento, garantindo uma sustentabilidade não apenas ambiental mas também funcional e vivencial, e aproveitando a oportunidade de repensar o Entroncamento em torno, a partir e sobre o complexo ferroviário. O período de inscrições encerrou em Maio de 2009, estando previsto para o início de 2010 o anúncio dos resultados.

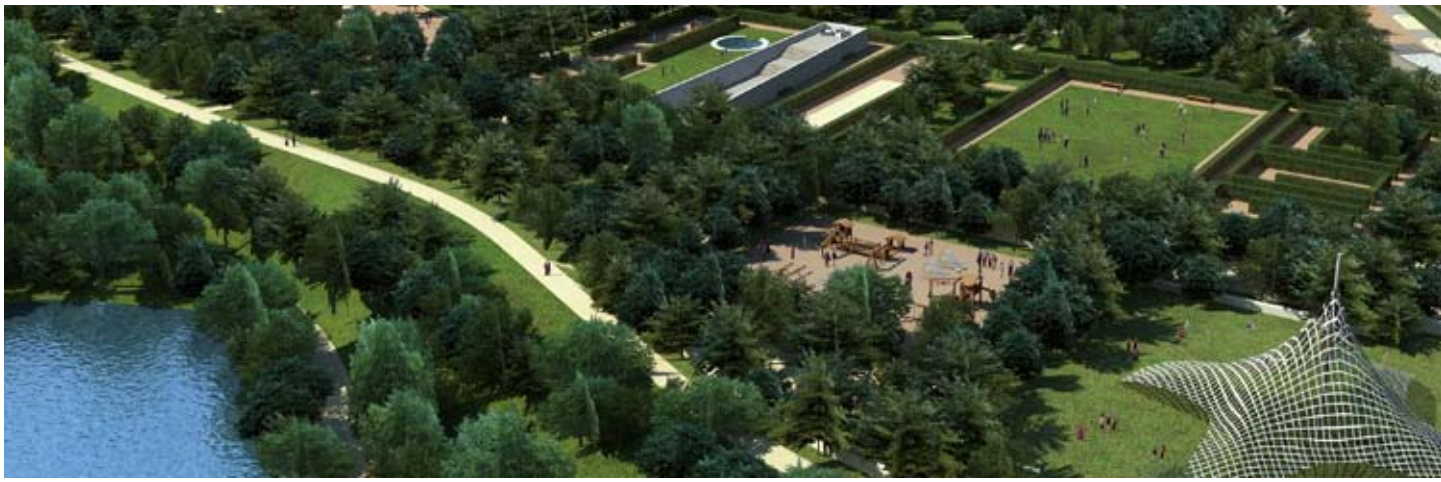
A área de estudo e área de projecto a concurso

Eixo 3

Valorização da Cidade Sustentável

[Oferecer uma estrutura ecológica relevante para a vivência e a visitação]

O Parque do Bonito, hoje e amanhã.



A **forte pressão urbanística que se tem feito sentir sobre o concelho do Entroncamento**, em resultado não só das suas taxas de crescimento demográfico positivas, mas também da atracção de fluxos migratórios oriundos de outros concelhos, tem dificultado a vivência urbana na cidade, obrigando a um esforço significativo de construção, que, pela sua premência, não foi acompanhado de investimentos na valorização da qualidade do ambiente urbano.

Esta situação é agravada pelo **aumento do tráfego automóvel** e pelo facto de o Entroncamento ser uma **cidade extremamente plana, onde a circulação do ar é muito reduzida,** dificultando a dispersão dos poluentes.

Por todas estas razões, torna-se fundamental intervir na **valorização de uma "cidade sustentável",** atenta ao equilíbrio entre o crescimento urbano e o usufruto dos espaços verdes, num quadro de preservação dos valores ambientais e de valorização e salvaguarda dos recursos naturais, preocupação que já tem sido notória nas últimas intervenções do Município, designadamente no que se refere à requalificação do Parque Natural do Bonito.

Objectivo do Eixo 3
Valorização de uma Cidade Sustentável

[Oferecer uma estrutura ecológica relevante para a vivência e a visitação]

Valorização de uma **"cidade sustentável"**, atenta ao equilíbrio entre o crescimento urbano e o usufruto dos espaços verdes num quadro de preservação dos valores ambientais, em que o Parque do Bonito é o natural protagonista.

Este projecto está orientado para a valorização do Parque Verde, em que existe um património natural atractivo, com uma flora abundante e uma fauna diversificada, beneficiação das margens da albufeira, que, pela sua dimensão, será um espaço privilegiado para actividades balneares e fluviais, e valorização do complexo desportivo adjacente ao Parque.

O projecto do Parque do Bonito é enquadrado pela intenção, partilhada pelos municípios do Médio Tejo, de promover a fruição do património histórico, cultural e natural da região e dos percursos ribeirinhos. Neste contexto, **o Parque do Bonito deverá articular-se com outros projectos em fase mais adiantada ou já concretizados, em particular com o Barquinha Parque, numa lógica de diferenciação e construção de complementaridades.** A posição geográfica do Entroncamento facilita também a articulação com a Golegã no domínio da conservação e fruição da natureza, permitindo associar-se, ainda que de forma imaterial, à imagem da "descida do Tejo".

Com esta intervenção pretende-se, fundamentalmente, criar um pólo turístico, desportivo e ambiental que agrade a todos, residentes ou visitantes, que lá se desloquem para desfrutar da natureza. Torna-se, assim, perceptível, não só uma **forte ligação ao eixo da "cidade residencial",** em virtude do papel desempenhado pelo Parque do Bonito no aumento da qualidade da vivência urbana na cidade do Entroncamento, mas também uma **articulação com o eixo da**

"cidade visitável", uma vez que, além do aumento da qualidade de vida da população residente, os investimentos deste eixo pretendem apelar a uma estadia mais longa dos visitantes do concelho, através de um **"programa de visitação do Entroncamento" que comece no Museu Nacional Ferroviário e acabe no Parque do Bonito,** permitindo explorar a proximidade à capital, no quadro do alargamento da estadia média na região de Lisboa.

No que se refere à população residente, **denota-se uma elevada consciência da importância que o projecto do Parque do Bonito e as oportunidades de "descompressão" que este oferece terão na qualidade da vivência urbana.** Num inquérito elaborado pelo IPOM em 2008, que incidiu sobre 650 habitantes do concelho do Entroncamento, 83,2% dos inquiridos consideraram a requalificação do Parque do Bonito "muito importante" e 75,8% atribuíram a mesma classificação ao alargamento do parque desportivo que está a ser levado a cabo neste espaço. A população mais jovem e mais instruída foi aquela cujas respostas foram mais esmagadoramente favoráveis aos dois investimentos, com taxas superiores a 90% de "muito importante" para os escalões etários de 18-24 e de 24-29 anos e de 100% para os cidadãos com pós-graduação.

Deve salientar-se, no entanto, que o **eixo da "cidade sustentável" não se esgota no projecto do Parque do Bonito, apesar do carácter estruturante e central que este assume** na estratégia definida para o concelho. Outras intervenções relevantes, que visam reforçar a proximidade entre os cidadãos e os espaços de desfrute e protecção da natureza e, simultaneamente, garantir a preservação da qualidade ambiental numa cidade em crescimento, dizem respeito à criação e requalificação de outros espaços verdes de menor dimensão no seio da cidade e à promoção de modos alternativos e sustentáveis de transporte.

Neste último âmbito, além do **recurso privilegiado ao comboio que a autarquia pretende promover**, por se tratar de um meio de transporte bastante mais ecológico que o automóvel, assumem um papel de destaque as ciclovias construídas e em construção nas freguesias de S. João Baptista e de N. Sr.ª de Fátima. Com este tipo de acessibilidade, que tem sido muito bem aceite pelos habitantes do Entroncamento, pretende-se **aliar uma mobilidade alternativa e sustentável dentro da cidade às boas práticas desportivas e de lazer, favorecendo-se, paralelamente, a aproximação dos cidadãos à principal zona verde da cidade.**

Tendo em conta que o índice de áreas pedonais por habitante é relativamente baixo, quando comparado com o que seria recomendável, a autarquia tem investido também na pedonalização de algumas artérias (essencialmente no centro da cidade), de forma a aproveitar ao máximo as potencialidades orográficas da cidade, no geral bastante plana, e de reduzir a utilização da viatura particular nas zonas mais centrais. Estas intervenções contribuirão, não só para a valorização da qualidade do ambiente urbano, mas também para o fomento do comércio de especialidade, dando sustentação à tradicional afirmação comercial do concelho.

"Oferecer ao Entroncamento uma estrutura ecológica para a vivência e a visitação" é o objectivo central a atingir através do Eixo Estratégico "Valorização da Cidade Sustentável", **suportando quer o crescimento em qualidade do modelo residencial quer a afirmação da capacidade de atractividade turística em torno da temática da ferrovia.**

Caixa 7: algumas Intervenções Públicas relevantes para o eixo "cidade sustentável" realizadas no período do QCA III

Uma das fortes apostas da Câmara Municipal do Entroncamento no período do QCA III foi a disponibilização de espaços e equipamentos desportivos e de lazer, indo ao encontro das necessidades da população mais jovem e activa e simultaneamente salvaguardando zonas de descompressão urbana essenciais a um processo de crescimento ordenado e atento aos valores ambientais. De entre as intervenções realizadas, destacam-se as seguintes:

Equipamentos desportivos do Parque do Bonito

Campos de Ténis: situados no Complexo Desportivo do Bonito, ao lado do Campo de Futebol Relvado, encontram-se em funcionamento desde 20 de Junho. Este novo equipamento é constituído por 3 campos de ténis e uma parede bate-bolas.

Campo de Futebol do Bonito, totalmente relvado e com as dimensões de 100,3 metros de comprimento e 58,3 metros de largura, conta com uma área coberta de bancadas para cerca de 600 espectadores e com todas as infra-estruturas necessárias para o apoio à modalidade a que está destinado.

Promoção de modos alternativos de transportes – Construção de ciclovia

Ligando a entrada poente do Entroncamento à zona desportiva do Bonito a ciclovia já executada acompanha uma das principais artérias de circulação do concelho, surgindo como alternativa à circulação automóvel. Composta por uma pista com 2 metros de largura e sobre -elevada em relação à faixa de rodagem, esta ciclovia garante a circulação de bicicletas e pessoas num total conforto e segurança. A criação da ciclovia incluiu a requalificação dos passeios, iluminação pública, infra-estruturas de telecomunicações e espaços verdes da zona .

Jardim Afonso Serrão Lopes

O Jardim Afonso Serrão Lopes, mais conhecido por Jardim da Zona Verde, foi construído no início dos anos 80. Tem uma área bastante arborizada, com uma ampla zona relvada e um pequeno lago artificial, constituindo uma agradável zona de lazer.

PLANO DE ACÇÃO 2013

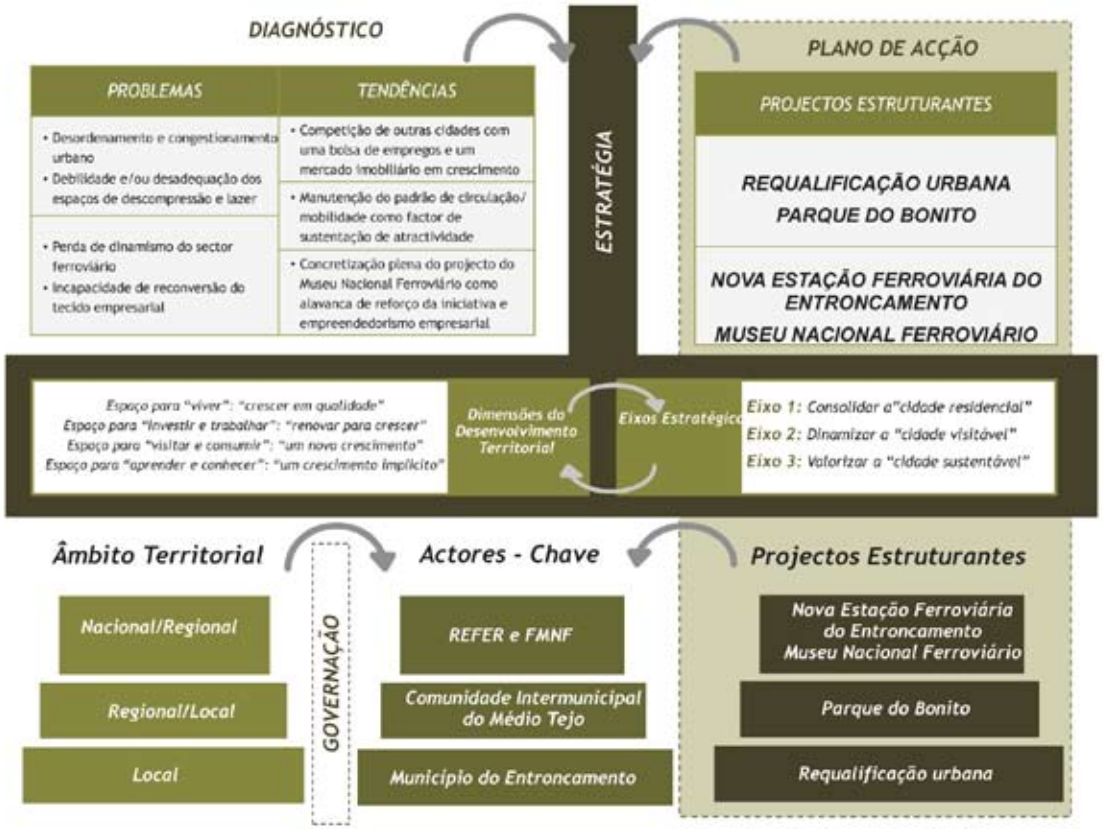
Organização, coerência e integração do Plano de Acção

O Plano de Acção constitui o instrumento de operacionalização dos eixos estratégicos, integrando os projectos que conduzem à prossecução dos objectivos definidos. O processo que conduziu à definição das intervenções que dão operacionalidade e eficácia à visão estratégica engloba três fases – diagnóstico, estratégia e plano de acção - que se complementam e processam-se de forma interactiva (ver Figura 12).

A naturezadeste processo rapidamente evidenciou o facto que a abordagem aos problemas e tendências identificadas no diagnóstico nunca seria completa se o Plano de Acção se confinasse a intervenções da responsabilidade exclusiva do Município do Entroncamento – desde logo porque a centralidade da temática ferroviária implica incluir no processo os actores responsáveis pela gestão da infra-estrutura integrante da rede ferroviária nacional.

Assim, ainda que a **definição da Estratégia de Desenvolvimento para o Entroncamento seja uma iniciativa do Município do Entroncamento, o Plano de Acção identifica as intervenções da responsabilidade de outros actores** - públicos e privados sem fins lucrativos - que, a não serem concretizadas, colocam em causa a visão estratégica. Estas intervenções, em conjunto com as intervenções do Município que geram maiores sinergias e efeitos de arrastamento a montante e jusante sobre outras intervenções, potenciando claramente diversos objectivos específicos, são apresentadas como

Figura 12: Os diferentes níveis de protagonismo na articulação entre a Estratégia de Desenvolvimento e o Plano de Acção para o concelho do Entroncamento



projectos estruturantes.
A forte articulação entre intervenções já realizadas, propondo uma estratégia de continuidade, e intervenções futuras da responsabilidade de diferentes actores e com diferentes escalas territoriais, procura cobrir de forma coerente e integrada os diversos domínios de intervenção de uma estratégia de desenvolvimento territorial e, em última instância, contribuir para alavancar investimento privado. A lógica de inserção dos actores privados com fins lucrativos na Estratégia de Desenvolvimento do Entroncamento não passa portanto pela construção de uma lista de intenções de investimentos privados, mas sim pela orientação dos instrumentos de política pública no sentido da captação dos fluxos de investimento que melhor servem a visão estratégica.

A natureza coerente e integrada do Plano de Acção decorre, desde logo, da natureza coerente e integrada da estratégia imprimida pelo forte enfoque temático no comboio. De facto o comboio é abordado pela estratégia como um "tema" com aplicações nos três eixos, funcionando como um "fio condutor" da visão estratégica.

Figura 13: Os projectos estruturantes para a concretização dos Eixos Estratégicos de Desenvolvimento para o Entroncamento

Tendo em consideração que, para a concretização do "programa de visitação do Entroncamento", serão indispensáveis evoluções significativas, não só na consolidação do Entroncamento como "cidade do comboio" e na sua progressiva afirmação como "cidade visitável", mas também em termos do aumento da qualidade da vivência urbana no concelho e da promoção do convívio com uma natureza conservada, tornam-se perceptíveis as articulações que se estabelecem com a vertente "residencial" e a vertente "sustentável" da estratégia definida para a cidade.

De facto, a **centralidade do Entroncamento,** conferida pela sua afirmação como um hub regional da rede ferroviária, esteve na origem do seu crescimento e deverá permanecer na base da atractividade residencial futura, desde que os impactos negativos da infra-estrutura ferroviária na malha urbana sejam minimizados – há que pensar a solução de ligação entre as duas "margens" da cidade que melhor se adapta ao futuro do complexo ferroviário do Entroncamento, evitando as soluções precipitadas e genéricas – e que as potencialidades associadas aos fluxos de passageiros que diariamente se servem deste equipamento sejam plenamente exploradas.

O Município do Entroncamento assume-se assim como parceiro privilegiado da REFER com o objectivo de, em conjunto, deixar para trás o modelo genérico de estação de caminhos-de-ferro e construir no Entroncamento uma parceria público-público exemplar; sem prejuízo das considerações de técnicas e de segurança que uma estação de caminhos-de-ferro deverá incorporar, há que discutir a melhor forma de introduzir na estação ferroviária do Entroncamento a oferta de equipamentos e serviços pensados para o passageiro multimodal – por exemplo, parques de estacionamento – para o passageiro que

espera pela próxima ligação – serviço de cafetaria, internet wireless - para o residente no Entroncamento - comércio e outros serviços às famílias - e ainda para o passageiro que utiliza a estação como"porta" do Museu Nacional Ferroviário – venda de merchandising, balcão de acolhimento do visitante do Entroncamento (ver Caixa 8).

A articulação com o eixo estratégico da sustentabilidade é também clara na medida em que ligar o Museu ao Parque do Bonito, através de um sistema urbano integrado e coerente que inclua corredores verdes e infra-estruturas de circulação pedonal e ciclista, de forma a oferecer aos visitantes do Entroncamento não só história e cultura, mas também espaços de lazer, desporto e contacto com a natureza, permitirá aumentar a relevância turística do concelho, o que, por seu turno, facilitará o aumento e a qualificação da oferta cultural da cidade. Neste contexto, além do Museu Nacional Ferroviário, assumem especial importância os projectos de reabilitação do Cine - teatro S. João e do Centro Cultural, dois equipamentos fundamentais na estruturação da oferta cultural do Município.

A afirmação e a plena integração do Entroncamento na região de Lisboa constituem uma inevitabilidade para o sucesso da estratégia definida, como resultado evidente desta teia de interligações entre o contributo de projectos estruturantes para a concretização de objectivos definidos a nível estratégico e, também, entre o contributo cruzado e auto-alimentado de cada um dos eixos estratégicos para o todo.

O modelo de atracção populacional do Entroncamento tem sido sustentado com base em factores (sobretudo, a relação de centralidade na deslocação casa-trabalho e a relação qualidade-preço da habitação) relativamente aos quais se encontram indícios que recomendam que:

- o Entroncamento canalize esforços para que a sua centralidade seja, também, acompanhada pela oferta de um padrão elevado de qualidade nas ligações ferroviárias com Lisboa, ao nível do serviço ferroviário directo (ex: horários, rapidez, pontualidade e conforto), ao nível da garantia das condições de inter-modalidade (ex: estacionamento automóvel e interface rodoviário) e ao nível da inter-penetração entre a estação ferroviária e o espaço urbano (ex: cafetarias e espaços comerciais facilmente acessíveis pelos passageiros e pelos transeuntes na cidade);
- o Entroncamento estruture as intenções de investimento municipal no sentido da melhoria das funções urbanas que sustentam a vivência na cidade, e que conjugue estes investimentos com a definição de uma política de incentivos ao investimento privado que facilite que o nível de competitividade actualmente existente na relação qualidade-preço da habitação seja engrossado por factores como a inserção num centro urbano com valências comerciais e de serviços.

Caixa 8: O impacto bem sucedido da ferrovia em processos de regeneração urbana modernos

A cidade de Lille, situada junto à fronteira entre a França e a Bélgica, é um dos pólos de uma conurbação urbana que reúne cerca de 1.9 milhões de habitantes, afirmando-se na actualidade como um dos melhores exemplos do impacto da ferrovia nos processos de regeneração urbana modernos.

Ainda que a história da cidade seja indissociável da evolução dos transportes ferroviários desde o século XIX, Lille sofreu nas décadas de 60 e 70 do século XX o impacto da ascensão do automóvel como principal meio de transporte, à semelhança de muitas outras cidades europeia que cresceram em torno dos mais importantes nós da rede de caminhos-de-ferro e que se confrontaram nessa altura com a diminuição da procura dirigida ao transporte ferroviária e, consequentemente, com os sérios desafios levantados manutenção de uma infra-estrutura pesada e fracturante no meio da malha urbana.

No final dos anos 70, em virtude de uma política nacional de promoção do transporte ferroviário, o potencial económico e social da tradição ferroviária da cidade de Lille foi reavaliado, resultando num investimento que conciliou a reabilitação da antiga estação, em consonância com a traça original do século XIX, com a construção de uma estação intermodal moderna. No entanto, foi na sequência do investimento na rede de alta velocidade e na construção do Canal da Mancha que a cidade de Lille viria a consolidar o seu posicionamento numa conurbação urbana relevante à escala nacional e europeia.

O papel das estações da rede de alta de velocidade como vectores de desenvolvimento urbano era encarado na altura com um grande cepticismo pela maioria das autoridades locais e regionais francesas, que olhavam para as infra-estruturas ferroviárias deste porte como uma ameaça ao ordenamento urbano; no entanto, o potencial de renovação do tecido empresarial proporcionado pela aproximação da cidade de Lille a Paris, Bruxelas e Londres, foi rapidamente reconhecido pelas autoridades locais, de tal forma que o projecto da nova estação – construída a poucos metros de distância da antiga estação de Lille - passou a incluir uma área de cerca de 300.000 m2 dedicado ao acolhimento empresarial.

Para além dos fluxos diários de trabalhadores motivados pelos edifícios de escritórios, a afirmação da estação de Lille como um verdadeiro complexo multi-funcional, capaz de chamar novos públicos para além dos passageiros dos comboios, é reforçada pela vasta oferta de equipamentos de suporte à actividade empresarial - destaca-se em particular a clara articulação com o campus da Grand École ESC e com o L'INPI (Institut national de la propriété industrielle) – e de comércio, restauração, hotelaria e espaços de cultura e lazer (com destaque para o Parque urbano com cerca de 7 ha situado junto ao complexo ferroviário).

A estação Lille-Flanders, construída no século XIX e utilizada na actualidade para ligações nacionais

A nova estação de alta velocidade Lille-Europe e a ponte que liga as duas estações

O "Triangle des Gares": comércio e restauração, auditório, hotel

concelho é o caminho a cimentar para que a projecção do Museu Nacional Ferroviário e a dimensão potencial a atingir pela temática estruturada em torno do comboio (em termos de tónica cultural e em termos de fonte de criação e sustentação de postos de trabalho e empresas) atinjam os **limiares das experiências internacionais bem sucedidas que se estruturam em torno de um "tema"** (um compositor, um arquitecto ou um pintor, a gastronomia, uma história de amor, etc.) e o exploram nas suas diversas vertentes.

A articulação com Lisboa é o mecanismo para valorizar e dar densidade às iniciativas a estruturar em torno do comboio. Lisboa -capital europeia - constitui actualmente um pólo turístico atractivo em busca de uma maior competitividade. A evolução da procura de turistas e visitantes dirigida à cidade e à região de Lisboa apresenta-se favorável (as projecções apontam para um reforço sustentado), mas não dispensa um esforço acrescido para aumentar a duração da estadia média dos turistas que visitam Portugal, atraídos por Lisboa.

O efeito de densidade e pertinência turística que se conseguir estruturar em torno de Lisboa dependerá, não só, da valia patrimonial existente num raio relativamente reduzido, mas também, certamente, dos canais e mecanismos de articulação de iniciativas, de programação de actividades e de divulgação que se estruturarem, "alargando a lista do que visitar em Lisboa" e, possivelmente, "aumentando um dia à visita a Lisboa".

A conjugação de esforços entre os protagonistas dos projectos estruturantes (REFER, Fundação do Museu Nacional Ferroviário, Comunidade Intermunicipal do Médio Tejo e Câmara Municipal do Entroncamento) a diferentes escalas (local, regional e nacional) constitui, portanto, um factor imprescindível ao sucesso da estratégia de desenvolvimento definida.

A concretização da estratégia através do plano de acção

O Plano de Acção concretiza os objectivos estratégicos definidos anteriormente, materializado em Fichas de Projectos que englobam, cada uma, uma série de acções que a CM Entroncamento definiu como estruturantes para o concelho. Estas acções abrangem áreas tão diversas como Requalificação Urbana, Rede Viária, Educação, Ambiente e Qualidade de Vida, Desporto e Lazer, Cultura, Saúde, Áreas Empresariais, Serviços e Comércio. O Museu Nacional Ferroviário e a Nova Estação Ferroviária do Entroncamento são projectos que, não sendo directamente promovidos pelo Município, são assumidamente

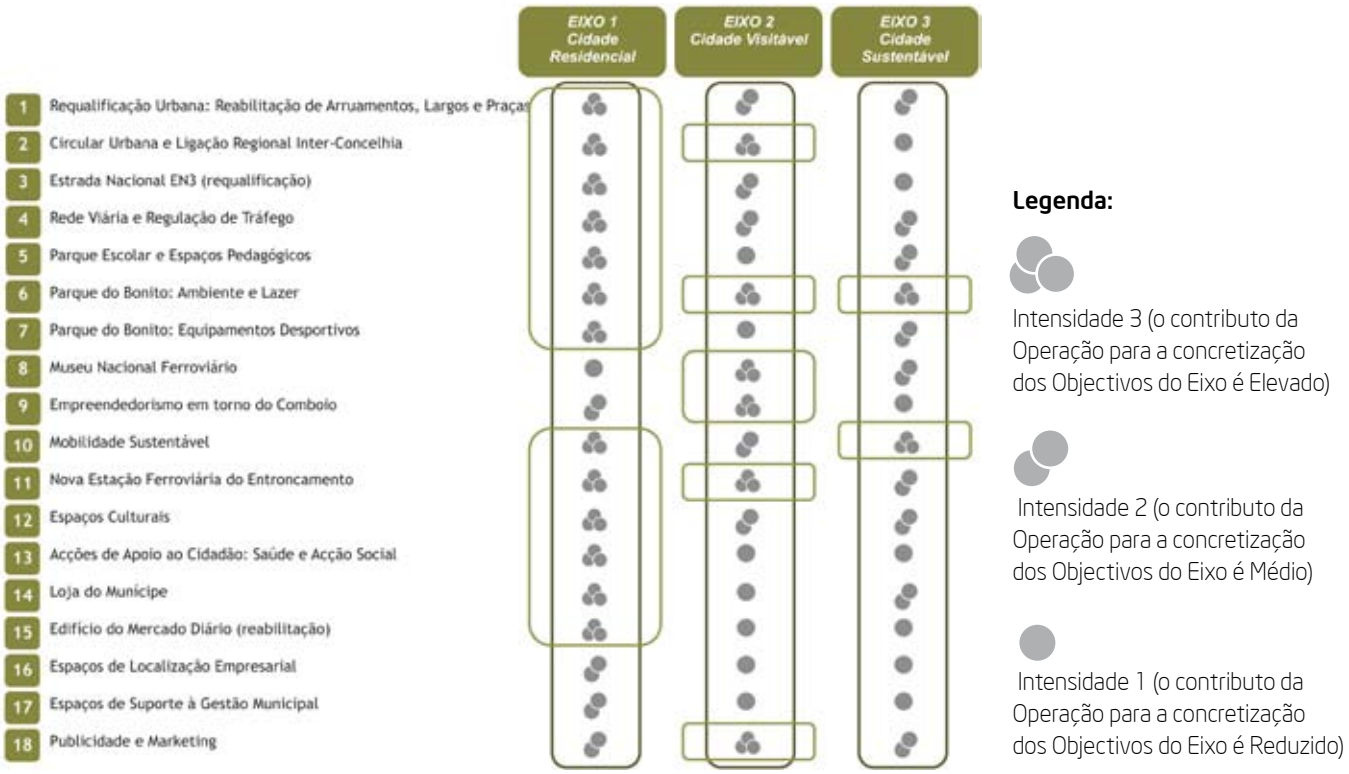
valorizados como projectos estruturantes que permitirão ao concelho do Entroncamento adquirir uma nova identidade a nível nacional.

As Fichas de Projecto estão agrupadas por temáticas de intervenção, definidas de acordo com a área de intervenção dos projectos que as compõem, agrupando projectos vitais para o concelho e projectos complementares, que em articulação com estes, permitem consolidar a estratégia, no seguimento de intervenções já realizadas, numa óptica de continuidade, de modo a cobrir eficazmente as diversas áreas de intervenção da estratégia do Entroncamento.

O presente Plano de Acção tem um horizonte temporal alargado, coincidente com o período de execução do QREN (2007-2013) e, portanto, os projectos aqui salientados não esgotam o que será a intervenção municipal durante o período considerado. Opta-se por **destacar as Fichas de Operações que servem de alavanca** para atingir maiores níveis de coesão, competitividade e atractividade económico-social, **deixando para o dia-a-dia da gestão municipal a responsabilidade de estruturar de forma aprofundada as acções e iniciativas relacionadas com a sua gestão corrente e operacional.** As Fichas de Projecto assumem as linhas de trajectória sustentadas desde o QCA III, que se consubstanciaram nos projectos desenvolvidos ao abrigo dos objectivos estabelecidos **no "QUALIFER – Programa Estratégico e Operacional do Entroncamento",** e mais recentemente, no contexto do QREN, no âmbito dos trabalhos de definição do "Programa Territorial de Desenvolvimento do Médio Tejo".

As implicações da conotação necessariamente estratégica de um documento que se pretende vir a ser orientador dos destinos do concelho num horizonte dilatado como o de 2020 traduzem-se na **assumpção de um conjunto exigente de compromissos e na fixação de metas** que, nalguns casos certamente, virão a extravasar o horizonte de execução temporal previsto, não só porque entretanto

Quadro 3: As Fichas de Operações que compõem o Plano de Acção 2013 para o Entroncamento, de acordo com o seu contributo para os Eixos Estratégicos delineados



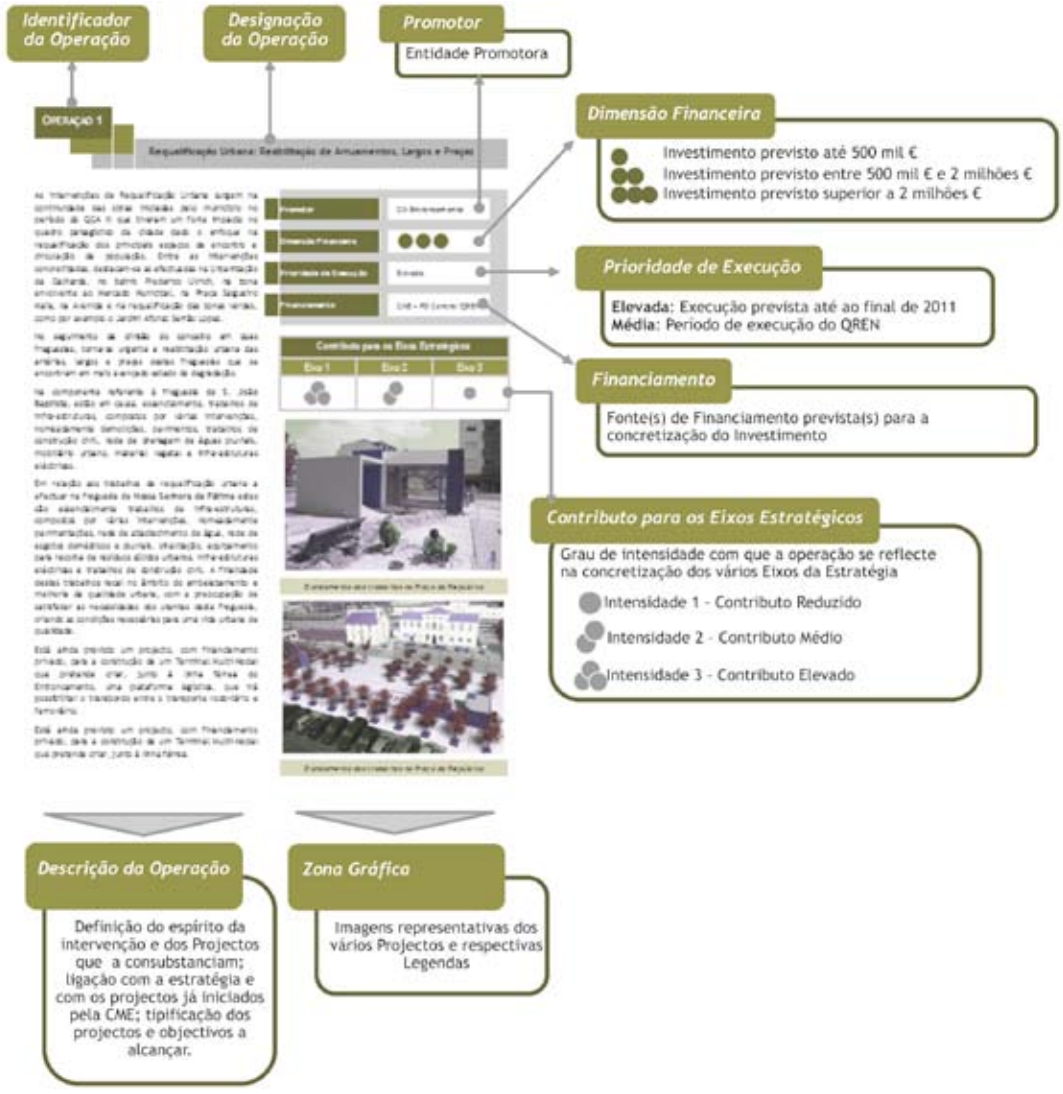
terá encerrado o período de execução do QREN (o actual referencial de financiamento via fundos comunitários) mas porque existem projectos que constituem, eles próprios, uma ambição pela qual importa, ainda, percorrer um caminho longo. Uma ambição que importa fixar mas que, por isso, é traduzida num processo de concretização dificilmente previsível e impensavelmente calendarizável.

As intervenções programadas estão sistematizadas no quadro seguinte (identificando as Fichas de Operações que depois se apresentam, de forma individual e detalhada), de acordo com a intensidade dos respectivos contributos para os Eixos Estratégicos de Intervenção assumidos.

As fichas de projecto que se apresentam ao longo das páginas seguintes foram estruturadas de forma a apresentar os seus principais elementos de caracterização. Na figura seguinte apresenta-se um auxiliar de leitura e a interpretação da simbologia utilizada.

Figura 14: Plano de Acção 2007-2013

Como ler as Fichas de Operação



Operação 1 - Requalificação Urbana: Reabilitação de Arruamentos, Largos e Praças

Promotor	CM Entroncamento
Dimensão Financeira	●●●
Prioridade Execução	Elevada
Financiamento	

Contributo para os Eixos Estratégicos		
Eixo 1	Eixo 2	Eixo 3
●	●	●

As intervenções de requalificação urbana surgem na continuidade das obras iniciadas pelo município, em 2001, que tiveram um forte impacto no quadro paisagístico da cidade dado o enfoque na requalificação dos principais espaços de encontro e circulação da população. Entre as intervenções concretizadas, destacam-se as efectuadas na Urbanização da Galharda, no bairro Frederico Ulrich, na zona envolvente ao Mercado Municipal, na Praça Salgueiro Maia, na Avenida Villiers Sur Marne e na requalificação das zonas verdes, como por exemplo o Jardim Afonso Serrão Lopes. A autarquia tem também vindo a intervir activamente ao nível das infra-estruturas eléctricas do concelho, das infra-estruturas de saneamento básico e abastecimento de águas.

Permanece como objectivo da CM Entroncamento proceder à reabilitação urbana das artérias, largos e praças que se encontram em mais avançado estado de degradação, procedendo, em geral, a intervenções de revitalização do espaço público e de embelezamento e melhoria da qualidade urbana, dando-lhe um carácter mais moderno e inovador, nomeadamente:

▪ Na freguesia de S. João Baptista:
A Rua Luís Falcão de Sommer, a Rua D. Nuno Álvares Pereira, a Avenida Dr. José Eduardo Vítor das Neves, a Rua D. João II, o Largo de Santa Iria, a Rua D. Pedro V, a Rua de Timor, a Rua Brigadeiro Lino Dias Valente, a Rua de Goa, a Rua de Olivença, a Rua Eng. João Carlos Castro Reis, a Rua Vasco da Gama, a Rua 5 de Outubro, a Urbanização do Bonito, a Urbanização do Olival, a Urbanização da Coferpor e a entrada nascente do Entroncamento;

▪ Na freguesia de Nossa Senhora de Fátima:
A Rua Conselheiro Albino dos Reis, a Rua das Gouveias, a Rua Fialho de Almeida, a Rua Eça de Queirós, a Rua Aquilino Ribeiro, a Rua Duque de Saldanha, a Rua 1º de Maio, a Rua Pedro Álvares Cabral, a Urbanização do Forno da Cal, a Urbanização do Lagar, a Rua dos Ferroviários, a Rua Dr. Francisco Sá Carneiro, a Rua Fernando Pessoa, o Largo de Santo António, o Viaduto Eugénio Dias Poitout, a Rua Ferreira de Castro, a Urbanização do Motovivo, a Urbanização do Casal Saldanha e a Urbanização do Casal Vaz.

Comuns à requalificação urbana das duas freguesias são os trabalhos de construção civil, pavimentação, sinalização e remodelação da rede viária e passeios; remodelação das infra-estruturas de iluminação pública; requalificação dos espaços verdes, largos e mobiliário urbano; adaptação das infra-estruturas de telecomunicações; construção de reservatórios de abastecimento público de água e remodelação

Requalificação Urbana na Av. Villiers Sur Marne

Requalificação Urbana da Rua José Matos Rolo

Projecto de Requalificação Urbana da Praça da República

Andamento das Obras na Praça da República

Projecto de Requalificação Urbana do Largo José Duarte Coelho

da rede de abastecimento de água potável e combatea incêndios; melhoria da qualidade da água distribuída à população; criação de redes de drenagem de águas pluviais e domésticas e instalação/ remodelação de colectores domésticos.

Com a intenção de garantir corredores ordenados e qualificados, de continuidade urbana e de mobilidade entre os equipamentos estruturantes e de referência da cidade do Entroncamento, surgem outras intervenções específicas:

- Implementação da Rede Aberta Multi-Serviços, baseada em tecnologias integradoras e que permitem uma nova oferta de serviços, rede de telecomunicações (voz, internet/dados, televisão de alta definição, serviços e aplicações interactivas), difundindo assim a utilização das tecnologias de informação e comunicação nos espaços domésticos, empresariais e administrativos, indo ao encontro do perfil jovem e activo da população residente no concelho, para a qual é necessária um novo meio físico de transmissão (a fibra óptica), que carece de uma intervenção ao nível da infra-estrutura subterrânea;

- Modernização do sistema de saneamento e abastecimento de água, aumentando os níveis de cobertura da rede através da construção de equipamentos fundamentais que garantam os altos níveis de serviço e qualidade desejados pela autarquia, bem como a repavimentação da via e aplicação de mobiliário urbano em toda a sua extensão, com efeitos positivos significativos ao nível da qualidade e multifuncionalidade dos espaços urbanos;

- Reparação do nivelamento Canal da Ribeira de Santa Catarina de forma a regular os níveis de águas pluviais que entram na cidade do Entroncamento pela Ribeira de Santa Catarina, através da ligação à Ribeira da Ponte da Pedra;

- Remodelação e ampliação da rede de Iluminação Pública.

Está ainda previsto um projecto, de financiamento privado, para a construção de um Terminal Multi-Modal que pretende criar, junto à linha-férrea do Entroncamento, uma plataforma logística, que irá possibilitar o transbordo entre o transporte rodoviário e ferroviário.

Operação 2 - Circular Urbana e Ligação Regional Inter-Concelhia

Promotor	Administração Central + CM Entroncamento
Dimensão Financeira	●●●
Prioridade Execução	Elevada
Financiamento	Público Central + Orçamento Municipal + Fundos Comunitários

Contributo para os Eixos Estratégicos		
Eixo 1	Eixo 2	Eixo 3
●●	●●	●

No domínio da mobilidade externa, a CM Entroncamento estabelece como objectivo a potenciação da circulação rodoviária a nível intra-concelhio, facilitando o nível de mobilidade da população residente, no sentido da melhoria da sua qualidade de vida, bem como o melhor acesso à região por residentes, turistas e investidores.

No âmbito da estratégia regional, definida pelos vários Municípios do Médio Tejo, foram identificadas como cruciais algumas intervenções, de responsabilidade da Administração Central, ao nível da malha de ligação exterior da região. No caso do Concelho do Entroncamento ficaram definidas como intervenções prioritárias e estruturantes:

- Circular 3;
- Requalificação da Estrada Nacional EN 365;
- Rede Viária Interurbana.

A Circular 3 (que aguarda ainda aprovação da REFER) é uma via estruturante para a cidade do Entroncamento, na medida em que faz a ligação entre a Zona Norte – mais propriamente da rotunda da Ponte da Pedra (Auto-estrada A23) – e a Zona Sul – Parque do Bonito –, continuando a sua ligação à Golegã através da Estrada Nacional EN 365, cuja requalificação é integrada neste projecto.

A principal característica desta obra é de que grande parte será executada sobre pilares, com vista a salvaguardar, por um lado, a continuidade da exploração agrícola dos terrenos por onde passa o traçado da estrada e, por outro, a solidez da construção, visto que irá atravessar um vale facilmente inundável devido à proximidade da Ribeira da Ponte da Pedra.

Outra intervenção prioritária para o concelho do Entroncamento é a Rede Viária Interurbana que pressupõe a construção de uma infra-estrutura viária de interligação do espaço industrial e logístico do concelho do Entroncamento com a Z.I. de Riachos - T. Novas (localização do TVT), e consequente ligação destas áreas industriais ao IC3. A infra-estrutura viária a construir será a ligação do espaço industrial do Entroncamento à variante de Riachos, a norte da passagem superior, e a ligação entre a rotunda existente e o futuro nó de ligação do IC3 à cidade do Entroncamento, a sul da passagem.

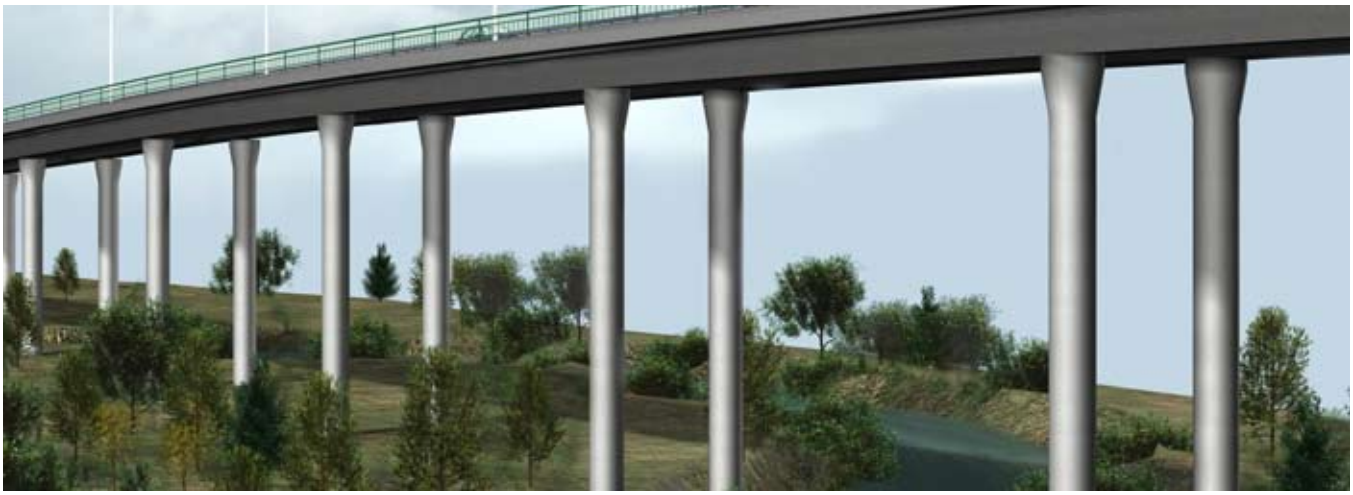
Operação 3 - Estrada Nacional EN3 (requalificação)

Promotor	CM Entroncamento + CM Torres Novas
Dimensão Financeira	●●
Prioridade Execução	Elevada
Financiamento	Orçamento Municipal + Fundos Comunitários

Contributo para os Eixos Estratégicos		
Eixo 1	Eixo 2	Eixo 3
●●	●●	●

Estrada Nacional EN3

Projecto para aCircular 3



O objectivo de **requalificação da Estrada Nacional EN 3** visa atingir melhores condições de acessibilidade e circulação aos utentes da rede viária concelhia, traduzidas na melhoria da qualidade das vias de circulação e no reforço das ligações entre aglomerados.
A CM Entroncamento pretende beneficiar e requalificar a EN 3, convertendo-a em via urbana, no troço entre o Entroncamento e o limite do concelho de Torres Novas, mais concretamente entre a Ponte da Pedra e a Zona Industrial.

Para a implementação desta obra será necessário proceder, ao longo de todo o traçado, à aquisição de solos, de forma a executar o perfil transversal projectado, com 4 faixas de rodagem, um separador central e, a marginar o arruamento, dois passeios numa extensão aproximada de 3 km. Todo o troço da EN 3 entre o Entroncamento e Torres Novas será dotado de iluminação pública e de rede de águas pluviais, efectuando-se, também, o restabelecimento da rede de águas e de águas residuais domésticas.

Esta via, tal como está projectada, é fulcral para um desenvolvimento equilibrado e uma ligação adequada entre estas duas realidades urbanas, até porque serão servidos, no imediato, cerca de 50.000 habitantes, prevendo-se um reforço deste número a médio e longo prazo.
Trata-se, portanto, de um investimento de carácter intermunicipal, estrutural na óptica da mobilidade e do desenvolvimento económico da região do Médio Tejo, sendo que, a médio prazo, os núcleos urbanos do Entroncamento e Torres Novas tenderão para uma mais estreita ligação, o que se constata pelo grau de crescimento da construção para habitação e pelo surgimento de novas plataformas comerciais.

Operação 4 - Rede Viária e Regulação de Tráfego

Promotor	CM Entroncamento
Dimensão Financeira	●
Prioridade Execução	Média
Financiamento	Orçamento Municipal + Fundos Comunitários

Contributo para os Eixos Estratégicos		
Eixo 1	Eixo 2	Eixo 3
●	●	●

Trabalhos de conservação da rede viária

Medidas de condicionamento do tráfego

Operação 5 - Parque Escolar e Espaços Pedagógicos

Promotor	CM Entroncamento
Dimensão Financeira	●●●
Prioridade Execução	Elevada
Financiamento	Orçamento Municipal + Fundos Comunitários

Contributo para os Eixos Estratégicos		
Eixo 1	Eixo 2	Eixo 3
●	●	●

Esta operação enquadra-se nas directivas de "concentração escolar" do Ministério da Educação e foi concertada ao nível agregado da região Médio Tejo com o objectivo de requalificar, consolidar e promover uma oferta de um ensino de excelência, sustentado por uma rede de equipamentos e serviços de qualidade e no estabelecimento de parcerias para o desenvolvimento de um modelo educativo inovador.

Estão fixados objectivos de **ampliação do parque escolar** e de investimento eme spaços pedagógicos.
O primeiro objectivo estruturante assumido nesta área é a ampliação do Parque Escolar (remodelação e nova construção) com o intuito de aumentar significativamente o número de salas de aula, acolher o ensino pré-escolar e dotar o Parque Escolar de uma série de infra-estruturas de apoio, como, por exemplo, salas multimédia e salas de estudo, incluindo mobiliário e equipamento pedagógico; salas de professores e auxiliares de educação; espaços polivalentes cobertos e espaços de recreio com equipamentos lúdicos; pátios interiores e exteriores; instalações desportivas exteriores; refeitórios e cozinhas.

No domínio da mobilidade interna, a autarquia assume como objectivo a continuação do esforço de requalificação da malha viária interna do concelho e de correcção das debilidades actualmente existentes em termos de circulação, estacionamento e regulação de tráfego.

Desde o período do QCA III que a CM Entroncamento tem vindo a intervir na rede viária, procurando articular gestão urbanística, acessibilidade e mobilidade. Dos trabalhos já concluídos são de destacar a conservação de ruas, praças, largos e cruzamentos; a requalificação do acesso à Escola Secundária e das zonas envolventes ao Polidesportivo e ao Tribunal; a conservação do IP do Viaduto Eugénio Dias Poitout; a construção de uma passagem inferior sob a via férrea; e a regularização do Caminho Municipal 1179 (Estrada dos Riachos).

A autarquia pretende prosseguir com o esforço de requalificação da estrutura rodoviária urbana, com o intuito de corrigir as deficiências ao nível da mobilidade interna. Está previsto um conjunto de intervenções de conservação da rede viária (arruamentos e passeios) em caminhos e estradas municipais, onde se destaca a requalificação da Rua Elias Garcia, Rua do Forno do Grilo e Rua Porfírio Rodrigues, direccionadas para a melhoria da circulação interna.

O concelho do Entroncamento está empenhado em contribuir para um novo conceito de reordenamento do sistema de mobilidade, associado a uma geometria variável de opções de trânsito, circulação e estacionamento, descongestionando a circulação automóvel e reorganizando o território, fixando como prioridades:

- A implementação do **condicionamento de estacionamento de veículos pesados** e a necessária disciplina e melhoria da circulação automóvel destes veículos no interior da cidade;

- A adopção de medidas que visem disciplinar o tráfego no sentido da melhoria das condições de segurança para automobilistas e peões. Já foram implementadas passadeiras sobre-elevadas nos pontos de maior conflito de tráfego, o que permitiu a redução de sinistros com peões. Serão agora prosseguidas outras medidas de **acalmia e regu-lação do tráfego** nas travessias urbanas, tais como a introdução e alargamento de passeios; a definição de zonas de transição; a alteração das características do pavimento; a colocação de sinalização adequada, a compatibilização da velocidade aos vários modos de transporte e a redução da largura de faixas de rodagem e das vias de tráfego, condicionando a velocidade praticada pela geometria das vias.

Dado que a actual oferta existente não reúne todas as condições para um ensino que se pretende ser de qualidade, uma vez que as instalações são já muito antigas e sem espaços polivalentes e exteriores de referência, torna-se necessário ampliar e reconstruir as antigas instalações (edifícios, espaços de apoio e recreio), bem como construir novas salas e edifícios (tal como sucedeu com a desactivação do Jardim de Infância Nº1, por este não ter condições físicas para ampliação e remodelação, dando lugar à construção de um novo).

Na **freguesia de Nossa Senhora de Fátima** estão aqui previstas as seguintes acções:

- Com a desactivação da Escola EB1 Nº2, por esta não conseguir dar resposta às solicitações, pretende-se **remodelar e ampliar a EB1 Nº3 com agregação de Jardim de infância,** criando assim um Centro Escolar.

- Construção de uma **Escola de Ensino Básico Integrado** (em parceria com o Ministério da Educação), com **2º Ciclo de Ensino Básico** e que vem suprimir a ausência deste tipo de oferta escolar na freguesia, estando já afecto o terreno para a sua edificação.

Na **freguesia de São João Baptista** estão previstas as seguintes intervenções:

Requalificação e ampliação da **EB1 Nº1/Jardim de Infância Nº2.** Desactivação da EB1 Nº4/Jardim de Infância Nº3 e integração dos respectivos alunos na nova EB1/Jardim de Infância na Zona Sul que se encontra actualmente em construção.

Construção do Complexo Escolar na zona Sul do concelho composto por uma **EB1** (8 salas) e por um **Jardim de Infância (**3 salas), o qual beneficiará um total de 267 alunos, 75 crianças do pré-escolar e 192 alunos do 1º Ciclo. A criação deste Complexo Escolar surge após

Operação 5 - Parque Escolar e Espaços Pedagógicos Contínuação

a elaboração da Carta Educativa do Concelho, documento que efectuou um levantamento criterioso das necessidades do concelho nesta área, recomendando a construção desta nova infra-estrutura como forma de preencher uma lacuna sentida por uma população bastante jovem e com filhos em idade escolar.

O outro objectivo estruturante assumido nesta área integra duas componentes: a construção da **Escola de Segurança e Educação Rodoviária (ESER)** e a execução do acesso à referida escola e ao Jardim de Infância, de forma a garantir a máxima segurança dos utentes (zona **Norte** do Entroncamento, freguesia de Nossa Senhora de Fátima).
As intervenções na zona de acesso à ESER e ao Jardim-de-infância, consubstanciadas na construção de uma plataforma de acesso pedonal Kiss and Ride, contribuem para criar as condições de segurança no caminho para a escola (chegada e partida das crianças) e nas suas imediações. Este acesso será realizado pela Rua dos Ferroviários, que foi objecto de uma intervenção recente, designadamente ao nível da remodelação de passeios, arranjos paisagísticos e mobiliário urbano.
O projecto da ESER surge como resposta ao objectivo de promover uma educação rodoviária mais sólida, que actualmente se assume como essencial no combate à sinistralidade nas estradas, incutindo nas crianças comportamentos e atitudes de segurança, responsabilidade e tolerância, num ambiente que alia as vertentes pedagógica e lúdica. Esta Escola contempla uma sala para formação de boas práticas de segurança rodoviária, uma outra destinada à Protecção Civil e ainda uma simulação de um circuito urbano.

Construção da Escola Básica 1º Ciclo e Jardim-de-infância na zona Sul

Projecto da Escola de Segurança e Educação Rodoviária

Operação 6 - Parque do Bonito: Ambiente e Lazer

Promotor	CM Entroncamento
Dimensão Financeira	●●●
Prioridade Execução	Elevada
Financiamento	Orçamento Municipal + Fundos Comunitários

Contributo para os Eixos Estratégicos		
Eixo 1	Eixo 2	Eixo 3
●	●	●

Escola EB1/JI Nº3

Jardim de Infância Norte

Projecto da plataforma de acesso pedonal
ao Jardim-de-infância – Kiss and Ride

O projecto para o Parque do Bonito congrega objectivos de valorização ambiental e de promoção de espaços lúdicos e de lazer, em paralelo com objectivos de construção de uma zona desportiva como ligação entre a cidade e o Bonito. A componente do projecto ligada à Requalificação do património natural do Parque do Bonito cumpre objectivos de valorização e salvaguarda dos recursos naturais e qualificação ambiental, em prol do desenvolvimento de uma sociedade sustentável e amiga do ambiente.

O projecto consiste na **Requalificação do património natural do Parque do Bonito,** valorizando a sua fauna e flora abundantes e o espaço privilegiado oferecido pela albufeira.

O Entroncamento é uma cidade plana, onde a circulação do ar é muito reduzida, dificultando a dispersão de poluentes e a renovação do ar. Mostra-se urgente a implementação de soluções que contribuam para a valorização da qualidade do ambiente urbano, que fomentem a criação de novos espaços verdes, de recreio e lazer e que sirvam uma população com falta de espaços de descompressão através da criação de corredores verdes que contribuam para o reforço da circulação do ar e da amenização climática.

A albufeira do Bonito, que se encontra actualmente em fase de limpeza e beneficiação das margens, é um espaço privilegiado para actividades balneares e fluviais que, pela sua dimensão e pelo facto de

Operação 6 - Parque do Bonito: Ambiente e Lazer Contínuação

ser única na região, terá de constituir um pólo de atracção de muitos turistas, sendo um espaço privilegiado para actividades balneares e fluviais.
A remodelação do parque verde incorpora a requalificação da Estrada Norte e de todos os trilhos existentes no sentido de transformar o Parque do Bonito num pólo turístico, desportivo e ambiental que agrade a todos, residentes e visitantes, que lá se desloquem para desfrutar da natureza.
Está também em curso o projecto da construção de um edifício para Restaurante Panorâmico no Parque do Bonito, que permitirá à

Perspectiva do projecto para o Parque Natural do Bonito

Operação 7 - Parque do Bonito: Equipamentos Desportivos

Promotor	CM Entroncamento
Dimensão Financeira	●●●
Prioridade Execução	Elevada
Financiamento	Orçamento Municipal + Fundos Comunitários

Contributo para os Eixos Estratégicos		
Eixo 1	Eixo 2	Eixo 3
●●	●	●●

população usufruir do Parque, não só ao nível ambiental e desportivo, mas também de serviços, dotando assim o espaço de um edifício para a implementação de um Restaurante de qualidade.

Numa área total de 202.043m2, residentes e turistas poderão usufruir de equipamentos vocacionados para o recreio e lazer, tais como: Retiro das Aves, Parque de Campismo e Bungalows, Jardim dos Fenómenos, Parque Infantil e de Merendas, Centro de Formação e Monitorização Ambiental, Parque dos Escuteiros, Clube de Arqueiros e Besteiros, Zona de Pesqueiros, Mini Golf e Parque de Jogos Tradicionais.

A componente do projecto do Parque do Bonito ligada aos equipamentos desportivos consubstancia um objectivo de facilitar e promover a prática desportiva inserida num espaço verde de excelência – o Parque do Bonito.

O projecto global para o Parque do Bonito foi definido tendo presente, por um lado, a necessidade estruturante de qualificar uma zona verde com condições de excelência para a valorização ambiental e enquanto local ideal para a prática de uma vida mais activa e saudável e, por outro lado, pela possibilidade oferecida de articular esta zona verde com um espaço de concentração de equipamentos desportivos.

Uma das fortes apostas da CM Entroncamento no período do QCA III foi a disponibilização de espaços e equipamentos desportivos e de lazer, tendo-se efectuado alterações no Recinto Multi-Usos e na Piscina Municipal; construíram-se dois Campos de Futebol no Parque do Bonito e três Campos de Ténis e iniciou-se a 3ª fase de construção do Polidesportivo.

A área de intervenção situa-se junto ao Parque do Bonito, na zona Norte do Entroncamento, e engloba a construção do Parque Radical; a requalificação da envolvente ao Campo Relvado e Bancada Poente; e a 2ª Fase dos arranjos exteriores na envolvente à Piscina Municipal.

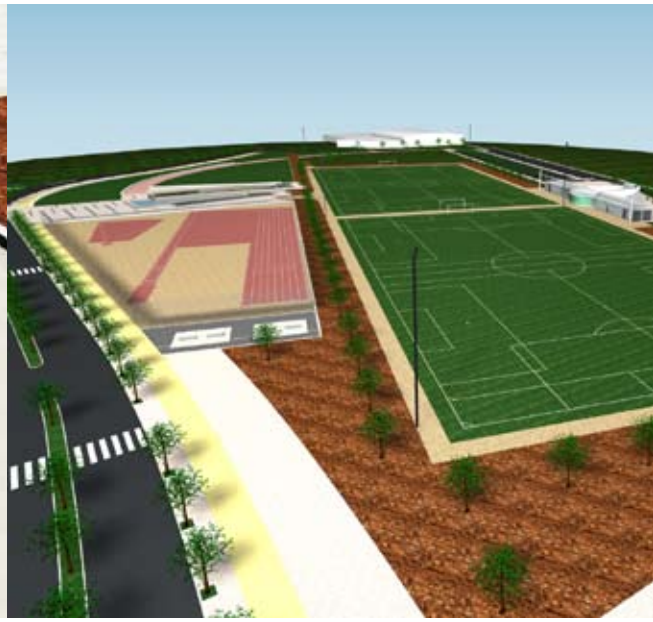
Contínuação

Operação 7 - Parque do Bonito: Equipamentos Desportivos Contínuação

A construção do **Parque Radical** reveste-se de especial importância para um concelho com uma população jovem. O Parque Radical será integralmente em betão afagado e os equipamentos que dele farão parte encontram-se moldados e dimensionados de acordo com as normas vigentes para a prática de desportos radicais.

A **requalificação da envolvente ao Campo Relvado e à Bancada Poente** engloba a reposição de alguns elementos vegetais, respeitando as opções já existentes, de forma a continuar o alinhamento arbóreo junto ao limite da via de circulação automóvel e o prolongamento da faixa ciclável.

Projecto para o Parque Radical



Parque Desportivo já em Construção.

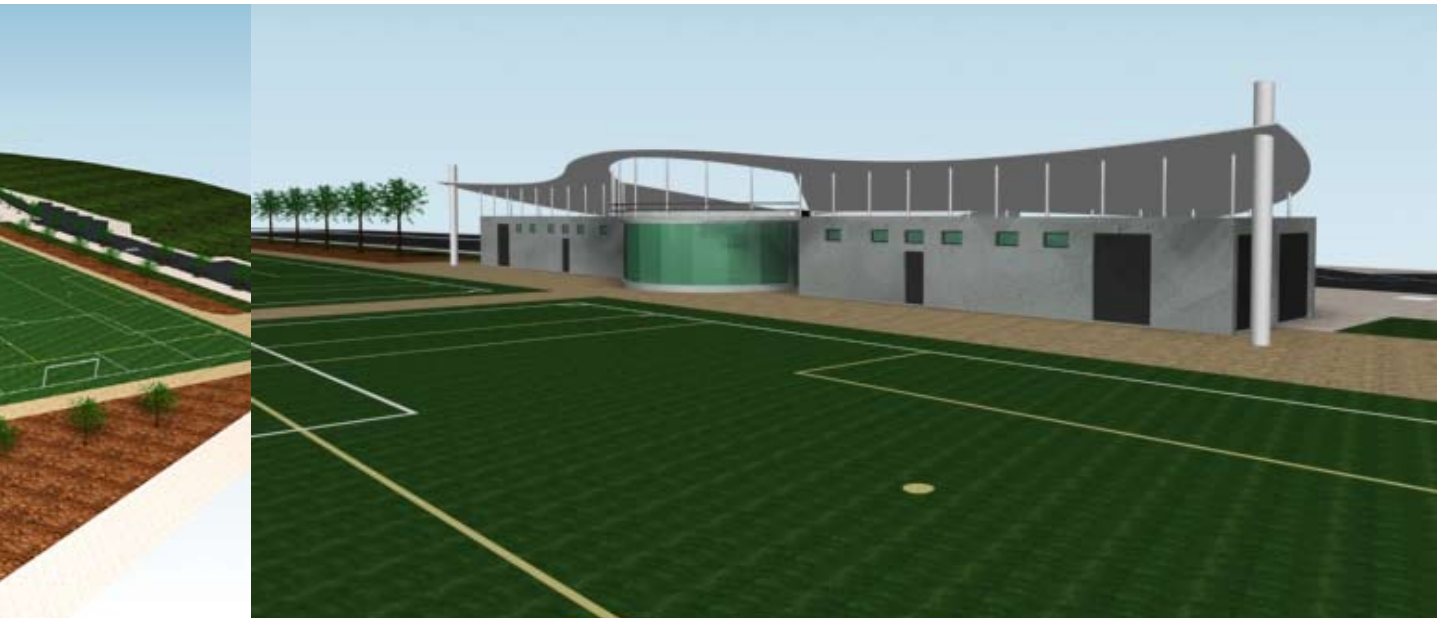
Operação 8 - Museu Nacional Ferroviário

Promotor	Fundação Museu Nacional Ferroviário
Dimensão Financeira	●●●
Prioridade Execução	Média
Financiamento	Público Central + Financiamento Local + Contribuições Privadas + Fundos Estruturais

Contributo para os Eixos Estratégicos		
Eixo 1	Eixo 2	Eixo 3
●	●●	●●

A intervenção de valorização da **zona envolvente à Piscina Municipal** visa torná-la num local aprazível, de forma a dinamizar e promover a utilização humana deste espaço, uma vez que esta é uma área que beneficia da proximidade à Albufeira e à Ribeira do Bonito e está inserida numa estrutura arbórea diversificada da flora tradicional portuguesa.

Globalmente o Parque do Bonito beneficiará de uma oferta de equipamentos desportivos diversificada, envolvendo o Pavilhão Desportivo Municipal; Parque Radical; Estádio Municipal; Centro Atlético; Zona de Atletismo; Court's de Ténis e Edifício de Apoio; Piscina Municipal, Campo Sintético, Balneários, Ciclovias e 600 lugares de estacionamento.



O projecto para o Museu Nacional Ferroviário foi idealizado e está a ser implementado pela Fundação do Museu Nacional Ferroviário. É um projecto emblemático para o Entroncamento, ao qual a Câmara Municipal pretende dar todo o apoio possível.

O projecto assenta em três fases, com as seguintes intervenções:

- Rotunda, Placa Giratória, Oficina do Vapor – Edifício 13 (área expositiva + serviços de conforto + auditório), Armazém de Víveres (área expositiva e ferromodelismo), Arranjos exteriores, Restauro de património, Dinamização cultural e turística (1ª fase);
- Oficina do Vapor - Edifícios 14 e 15 (área expositiva + componente oficinal), Pólo A (área expositiva + serviços de conforto), Arranjos exteriores, Restauro de património, Dinamização cultural e turística (2ª fase);

- Central Eléctrica, Acessos, Arranjos exteriores, Restauro de património, Dinamização cultural e turística (3ª Fase).

Uma outra fase complementar, assumida pela CM do Entroncamento, é a requalificação da zona envolvente às instalações do Museu Nacional Ferroviário, através da reabilitação de uma série de vias, largos e praças, com o intuito de proporcionar à população e aos visitantes uma vivência enquadrada num ambiente urbano de qualidade.

Contínuação

Operação 8 - Museu Nacional Ferroviário Contínuação

O Museu conta a história do caminho-de-ferro em Portugal, iniciando-a pelos primórdios da ferrovia e sequenciando-a pelos modos de tracção, evolução essa que é apresentada através das peças expostas, do material circulante às agulhas de sutura, passando pelos bilhetes e pelos fardamentos, chegando aos seus últimos desenvolvimentos (alta velocidade, transportes especializados dedicados de mercadorias) e deixando antever o seu possível futuro.

São pressupostos do Museu Nacional Ferroviário:

- Dar a explicação científica do que está exposto, recorrendo a novas formas de apresentação dos conteúdos através do uso de tecnologias de ponta;
- Criar o Museu Ferroviário Virtual e o ferromodelismo virtual, em paralelo com o ferromodelismo real;
- Organizar colóquios, seminários e workshops sobre temas ligados à actualidade e à promoção institucional do caminho-de-ferro;
- Promover o acesso e consulta de documentação e de arquivos do sector ferroviário, bem como iniciativas no campo educativo, privilegiando a experimentação directa de jovens e escolas.

O Museu pretende, também, explorar e aumentar a abrangência da componente ferromodelismo, introduzindo novas valências: ferromodelismo digital; demonstrações de ferromodelismo convencional com participantes de várias partes do mundo; intercâmbio entre o sector profissional e o amador; introdução da actividade do ferromodelismo enquanto prática pedagógica para a aprendizagem e ser um espaço expositivo de maquetas.

Operação 9 - Empreendedorismo em torno do Comboio

Promotor	CM Entroncamento
Dimensão Financeira	●
Prioridade Execução	Elevada
Financiamento	Orçamento Municipal + Fundos Comunitários

Contributo para os Eixos Estratégicos		
Eixo 1	Eixo 2	Eixo 3
●	●	●

A autarquia pretende desenvolver um conjunto de iniciativas de promoção de uma cultura de empreendedorismo e de fomento do estabelecimento de novas empresas inovadoras, contribuindo decisivamente para o desenvolvimento, alargamento e regeneração da base económica local. Esta operação pretende constituir-se como motor para um conjunto de iniciativas, projectos e investimentos privados que potenciem o reforço das condições de atractividade urbana do Entroncamento, nomeadamente na articulação da formação universitária com diferentes parceiros, traduzindo-se num aumento de competitividade, de desenvolvimento de novas competências e oportunidades e no reforço da formação técnica e específica das empresas, contribuindo para a atracção e fixação de jovens universitários e investigadores que se interessam pela temática do Comboio.

A operação assenta na disponibilização de um espaço destinado ao acolhimento de pequenas empresas de investigação, inovação e cooperação na área do ferromodelismo e em áreas genericamente ligadas ao tema ferroviário, onde se incluirão um conjunto de serviços de apoio ao empreendedorismo em torno da temática do Comboio (serviços de natureza jurídica e de consultoria de gestão

Edifício da Redonda (já existente)

financeira, recursos humanos, marketing e publicidade). O espaço será desenvolvido segundo o modelo de incubadora, oferecendo um conjunto de meios facilitadores do primeiro contacto das empresas com o mercado e apoiando os primeiros passos de experiências-piloto com elevado potencial de divulgação e aplicação.

Este objectivo da CM Entroncamento encontra já, neste momento, projectos embrionários que contribuirão para a sua concretização, nomeadamente, o projecto "INVESFER Entroncamento: Repensar a Cidade Ferroviária". Este projecto tem como propósito repensar um dos antigos bairros ferroviários, reinventando espaços e tipologias numa lógica forçosamente contemporânea, contribuindo para uma vivência integrada entre os diversos equipamentos existentes e fazendo com que os espaços envolventes da ferrovia vivam para além da função estrita da infra-estrutura ferroviária e sejam, antes de mais, uma parte da cidade exemplarmente atractiva e dinâmica. Importa gerar novas centralidades, com circuitos pedonais, articulando as diferentes componentes da ferrovia num conjunto de espaços públicos e zonas de estar, espaços de habitar, trabalhar ou de mero passeio e encontro das pessoas, gerando assim um conjunto urbano fluido, capaz de se constituir como um foco de atractividade.

Exposições e miniaturas ligadas à temática ferroviária

Jogos de computador inspirados na temática ferroviária

Operação 10 - Mobilidade Sustentável

Promotor	CM Entroncamento
Dimensão Financeira	●●
Prioridade Execução	Elevada
Financiamento	Orçamento Municipal + Fundos Comunitários

Contributo para os Eixos Estratégicos		
Eixo 1	Eixo 2	Eixo 3
●	●	●

Constitui objectivo da CM Entroncamento aliar uma mobilidade sustentável dentro da cidade às boas práticas desportivas e de lazer.

A autarquia está empenhada em continuar com a Promoção de Modos Alternativos de Transportes no concelho, pretendendo iniciar a 2ª fase de **construção de Ciclovias,** concluindo mais dois troços, um na **freguesia de Nossa Senhora de Fátima** (Praceta Frutuoso Mendes) e outro na **freguesia de São João Baptista** (R. Conselheiro Albino dos Reis), que farão a ligação ao Parque do Bonito.
O forte crescimento populacional da cidade do Entroncamento, sem paralelo noutras zonas do país, têm levado a uma densificação das áreas construídas e da circulação automóvel, sacrificando progressivamente a qualidade de vida da população local. O ordenamento e qualificação urbana e paisagística, criando infra-estruturas de circulação pedonal e cicláveis, são essenciais para o fomento da utilização de transportes alternativos não poluentes (tarefa facilitada por se tratar de uma cidade plana).
No período do QCA III construi-se uma Ciclovia que ligou a entrada poente do Entroncamento à zona desportiva do Parque do Bonito, acompanhando uma das principais artérias de circulação do concelho,

Operação 11 - Nova Estação Ferroviária do Entroncamento

Promotor	REFER
Dimensão Financeira	●●●
Prioridade Execução	Média
Financiamento	Público Central + Fundos Comunitários

Contributo para os Eixos Estratégicos		
Eixo 1	Eixo 2	Eixo 3
●	●	●

A CM Entroncamento tem vindo a defender activamente a **construção de uma nova Estação Ferroviária** no Entroncamento. A actual estação encontra-se desadequada da sua finalidade, é antiga, não foi adaptada às novas exigências dos cidadãos e aos novos conceitos de utilização do transporte ferroviário, contribuindo para afastar potenciais utilizadores que vêm no caminho-de-ferro um transporte ecológico, mais económico e mais seguro do que o transporte rodoviário. Por outro lado, a estação do Entroncamento não oferece condições de segurança para os seus utilizadores no sentido em que para aceder ao comboio é necessário atravessar, a pé, as linhas férreas.

A concretização deste projecto é fundamental para estruturar o modelo de mobilidade na região do Médio Tejo. A estação do Entroncamento assume, pela sua centralidade, a função de hub à escala regional, constituindo diariamente um nó importante no estabelecimento de ligações pendulares entre Lisboa e um conjunto de concelhos vizinhos do Entroncamento. É uma região para a qual este meio de transporte é importante e que, na nova estratégia nacional de utilização do comboio como meio preferencial de deslocação, verá a sua importância acrescida. O universo potencial de utilizadores diários da Estação Ferroviária do Entroncamento ultrapassa as 3.300

servindo de alternativa à circulação automóvel, e que foi muito bem aceite pela população, uma vez que garante a circulação de bicicletas e pessoas em segurança.
A construção destas Ciclovias incluiu, ainda, a requalificação dos respectivos passeios, iluminação pública, infra-estruturas de telecomunicações e espaços verdes das zonas de intervenção.
É de realçar que este esforço de pensar novas formas de mobilidade sustentáveis, privilegiando o peão, fez com que a cidade do Entroncamento fosse já premiada com a Bandeira de Prata pela Rede Nacional de Cidades e Vilas com Mobilidade para Todos, após a implementação de boas práticas urbanísticas.

Projecto para ampliação da rede de ciclovias

Ciclovia no concelho do Entroncamento

pessoas, que residem na região do Médio Tejo e que se deslocam diariamente para Lisboa para trabalhar.

A requalificação urbana levada a cabo pela CM Entroncamento na Praça da República já permitiu reestruturar o espaço situado frente à Estação Ferroviária, tornando-o mais agradável e atraente, por forma a constituir um local de permanência e de lazer e não apenas de passagem, quer para os habitantes da cidade, quer para os seus visitantes.

O investimento da REFER seguirá a estratégia apresentada no Plano Director Ferroviário do Entroncamento, desenvolvendo os projectos para o espaço ferroviário de forma independente e autónoma, assegurando a necessária articulação com os restantes parceiros, nomeadamente no que respeita à sua interacção com o espaço urbano e às acessibilidades à Estação do Entroncamento. Os principais objectivos do Plano Director Ferroviário do Entroncamento são os seguintes:
Melhoria do funcionamento do serviço ferroviário da estação do Entroncamento.

Potenciação das acessibilidades para os passageiros, nomeadamente:

- Acesso às plataformas da estação através de passagem desnivelada superior às linhas, garantindo simultaneamente o atravessamento urbano e o acesso ao Museu Ferroviário

- Melhoria das condições de interface rodo-ferroviário, quer com o transporte público, quer com o transporte individual

- Aumento da capacidade e funcionalidade da zona de triagem de comboios de mercadorias, de forma a dar resposta às exigências constantes do actual quadro legal e à existência de novos operadores ferroviários.

- Redimensionamento e reorganização dos espaços necessários ao desenvolvimento da actividade ferroviária, potenciando a eficiência da sua utilização.

A actual Estação Ferroviária do Entroncamento

Operação 12 - Espaços Culturais

Promotor	CM Entroncamento
Dimensão Financeira	●●●
Prioridade Execução	Elevada
Financiamento	Orçamento Municipal + Fundos Comunitários

Contributo para os Eixos Estratégicos		
Eixo 1	Eixo 2	Eixo 3
●●	●●	●

Na área da cultura, a CM Entroncamento fixou como objectivo a melhoria das condições de utilização e a disponibilidade dos espaços com valências culturais, onde se mostra imprescindível a ampliação e remodelação da Biblioteca Municipal, a realização de obras de remodelação e modernização do edifício do Cine-Teatro São João e a requalificação do Centro Cultural, dotando a cidade de equipamentos fundamentais na estruturação da oferta cultural do município. Este objectivo é claramente justificado pelo facto do Entroncamento ser um dos concelhos mais jovens do país.

A **ampliação e remodelação da Biblioteca Municipal do Entroncamento** tem como finalidade promover a leitura junto da população, familiarizando-a quer com os habituais suportes em papel, quer com a utilização da informação em suporte multimédia. A actual Biblioteca já não responde às necessidades da população (com muitos estudantes e com um nível cultural e de formação superior acima da média nacional), que necessita de um espaço com condições que possibilitem o tratamento e disponibilização de documentos em suporte papel e multimédia e o desenvolvimento de acções de animação e promoção da leitura. Esta remodelação integra ainda um

Operação 13 - Acções de Apoio ao Cidadão: Saúde e Acção Social

Promotor	Administração Central + CM Entroncamento
Dimensão Financeira	●
Prioridade Execução	Média
Financiamento	Público Central + Orçamento Municipal + Fundos Comunitários

Contributo para os Eixos Estratégicos		
Eixo 1	Eixo 2	Eixo 3
●●	●	●

A CM Entroncamento pretende dotar o município de serviços de saúde equipados com meios modernos e eficazes, de resposta às situações urgentes dos utentes do concelho e de toda a área envolvente, bem como promover iniciativas orientadas para a promoção da coesão social, nomeadamente na oferta de apoio social à integração dos cidadãos mais carenciados.

As unidades de saúde existentes deverão operar em rede, de modo estruturado, atenuando os efeitos perversos associados a fenómenos demográficos diversos como a desertificação populacional, o envelhecimento populacional e a sazonalidade dos fluxos turísticos.

As actuais instalações não tem capacidade para responder às necessidades de uma população em crescimento, conforme é reconhecido pela ARS, designadamente na prestação de cuidados primários de saúde, colocando assim em risco, por omissão, a saúde pública.

O objectivo é, por isso, **ampliar e remodelar o actual Centro de Saúde** do Entroncamento (da responsabilidade da Administração Central), de forma a adequá-lo às novas realidades e necessidades, melhorando o seu funcionamento e reforçando a quantidade de

Cine-Teatro São João

projecto de segurança contra riscos de incêndio.
Na remodelação e **modernização do Cine-Teatro São João**, actualmente com uma lotação de 400 lugares, distribuídos por plateia e tribuna, está prevista a substituição da cobertura original do edifício, ampliação do palco, reabilitação do interior da sala e da zona de apoio.

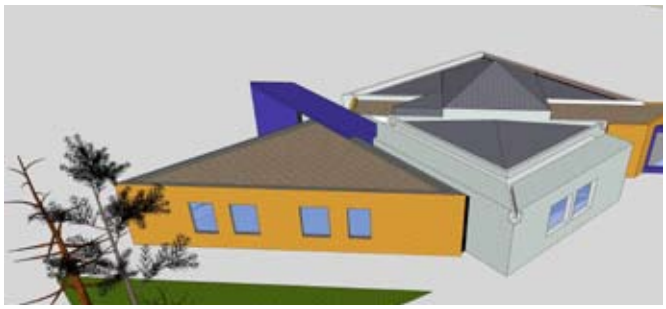
A intervenção da autarquia no **Centro Cultural** tem como objectivo reforçar a centralidade do Largo José Duarte Coelho, articulando a remodelação e dinamização de um espaço público de excelência com as intervenções de requalificação do edifício dos Paços do Concelho e da própria freguesia de São João Baptista. A CM Entroncamento pretende devolver à população um edifício com diversas valências de domínio público, nomeadamente culturais, sociais e até mesmo educativas. Os conteúdos programáticos do Centro Cultural irão privilegiar as ligações à temática do Comboio e da sustentabilidade, contribuindo para o estabelecimento de vectores de continuidade entre os equipamentos e espaços de referência da cidade.

Projecto para o Centro Cultural

serviços prestados, nomeadamente através do reforço do pessoal médico, da criação de novas valências médicas, do reforço dos meios auxiliares de diagnóstico, da criação de serviços de apoio integrado e do melhoramento dos serviços prestados, garantindo o seu regular e adequado funcionamento, tendo em conta as necessidades efectivas da população.

Outro projecto previsto, da responsabilidade da autarquia, é a **reabilitação do actual Centro de Convívio da 3ª Idade** (Edifício Municipal), situado na Zona Norte do Concelho, junto ao Viaduto Eugénio Dias Poitout. Esta intervenção consiste na ampliação do edifício, pretendendo-se aumentar a sua lotação e melhorar o seu uso, mantendo o espaço agradável. Esta intervenção justifica-se, não só pela necessidade de criação de mais espaço, mas também pela situação de degradação em que se encontra. Está também prevista a criação de novos espaços de apoio polivalente, que permitam outro tipo de actividades colectivas.

Esta rede de unidades de saúde completa-se com a construção prevista (por privados) de um Centro de Dia /Lar de Idosos/ Apoio Domiciliário para colmatar as falhas em termos de infra-estruturas de apoio à 3ª idade e de suporte às carências da população em risco de exclusão.



Centro de Convívio da 3ª Idade

Centro de Saúde

Operação 14 - Loja do Munícipe

Promotor	CM Entroncamento
Dimensão Financeira	●
Prioridade Execução	Média
Financiamento	Orçamento Municipal + Fundos Comunitários

Contributo para os Eixos Estratégicos		
Eixo 1	Eixo 2	Eixo 3
●●	●	●●

A criação da Loja do Munícipe tem como objectivo oferecer à população do concelho um espaço multi-funcional agregador de um conjunto de serviços de interesse público actualmente dispersos.
O Entroncamento é um concelho onde o sector terciário tem um peso significativo e, assim sendo, a localização neste concelho de uma Loja do Munícipe é apontada como uma mais-valia para a população residente, dada a reconhecida eficácia do funcionamento deste tipo de equipamentos na cidade, tendo em vista a criação de serviços de proximidade à população e um atendimento de qualidade, assente na concentração de um espaço multi-serviços e na proximidade dos serviços aos respectivos beneficiários. Pelo facto do Entroncamento distar poucos quilómetros de um conjunto de outros centros urbanos, permite-lhe equacionar a captação de um universo potencial de utilizadores muito significativo.

Operação 15 - Edifício do Mercado Diário (reabilitação)

Promotor	CM Entroncamento
Dimensão Financeira	●
Prioridade Execução	Média
Financiamento	Orçamento Municipal + Fundos Comunitários

Contributo para os Eixos Estratégicos		
Eixo 1	Eixo 2	Eixo 3
●●	●	●

A intervenção prevista para a reabilitação do mercado diário visa promover a adequação da infra-estrutura comercial às necessidades de funcionamento e organização actuais.

A recuperação será feita com preocupações de articulação com a zona envolvente, promovendo a coerência da malha urbana entre o núcleo histórico e este tipo de serviços. Deste modo procurar-se-á respeitar a espacialidade e materialidade do Mercado Municipal original, mas serão adoptadas novas soluções que capacitem esta infra-estrutura para satisfazer as exigências previstas no futuro.

Esta aposta na qualificação do comércio local permitirá tornar o espaço mais funcional e dotá-lo de maior atractividade comercial para os vendedores de banca e para os cidadãos que diariamente escolhem o Mercado para efectuar as suas compras.

O conceito da Loja do Munícipe é o de um multicanal de atendimento integrado que reúne um conjunto de serviços (o maior número possível), habitualmente prestados pela Administração Central, bem como por empresas privadas,fornecedoras de bens ou serviços relevantes para a população, facilitando a relação das empresas e cidadãos com as entidades decisoras e com uma administração desconcentrada e mais adequada às necessidades locais.

Esta Loja será um passo determinante da CM Entroncamento na melhoria do serviço público, uma vez que vai promover um atendimento mais eficaz e próximo das reais necessidades dos cidadãos e, simultaneamente, mais eficiente e económico.

Mercado Municipal na actualidade

Operação 16 - Espaços de Localização Empresarial

Promotor	CM Entroncamento
Dimensão Financeira	●
Prioridade Execução	Elevada
Financiamento	Orçamento Municipal + Fundos Comunitários

Contributo para os Eixos Estratégicos		
Eixo 1	Eixo 2	Eixo 3
●	●	●

O município do Entroncamento, em parceria pública/privada, pretende alargar a Zona Industrial. A área de intervenção encontra-se prevista em PDM como zona de expansão industrial, facilitando assim os procedimentos legais de licenciamento.

Esta área empresarial encontra-se localizada junto das principais acessibilidades rodoviárias da região, nomeadamente A1, A23 e IC3, e portanto estamos perante uma área de forte interesse para os investidores que eventualmente procurem a Região do Médio Tejo para se localizarem.

O projecto surge na sequência de uma interveção já levada a cabo pelo Município no sentido de aumentar a área destinada à actividade industrial do concelho, contemplando a criação de 14 novos lotes industriais, parte dos quais para proporcionar a transferência de indústrias localizadas na malha urbana, resolvendo assim alguma dispersão empresarial geradora de ineficiências de gestão, e fixar novas empresas, gerando maiores níveis de atractividade empresarial para o concelho.

Operação 17 - Espaços de Suporte à Gestão Municipal

Promotor	CM Entroncamento
Dimensão Financeira	●
Prioridade Execução	Média
Financiamento	Orçamento Municipal + Fundos Comunitários

Contributo para os Eixos Estratégicos		
Eixo 1	Eixo 2	Eixo 3
●	●	●

No domínio do suporte à gestão autárquica do município, a autarquia pretende melhorar as condições de trabalho dos funcionários dos diversos serviços, promovendo por esta via a prestação dum melhor serviço de atendimento.

Esta operação tem como primeiro propósito a construção do Edifício Sede da Junta de Freguesia de Nossa Senhora de Fátima, um edifício moderno e funcional para servir a população. É um novo espaço, situado na Rua Dr. Francisco Mendes de Brito, contemplando também os arranjos exteriores, com uma parte de domínio público e outra reservada aos serviços da freguesia. Para além do Espaço Internet e dos serviços (atendimento e apoio à Assembleia e ao Executivo), dispõe dum auditório, com capacidade para 60 pessoas, dum espaço para bar e de três salas que poderão vir a ser utilizadas para actividades diversas, nomeadamente actividades promovidas por jovens e para jovens, apoio à formação e outras. É um espaço funcional e que se pretende vivo e ao serviço dos cidadãos da freguesia.

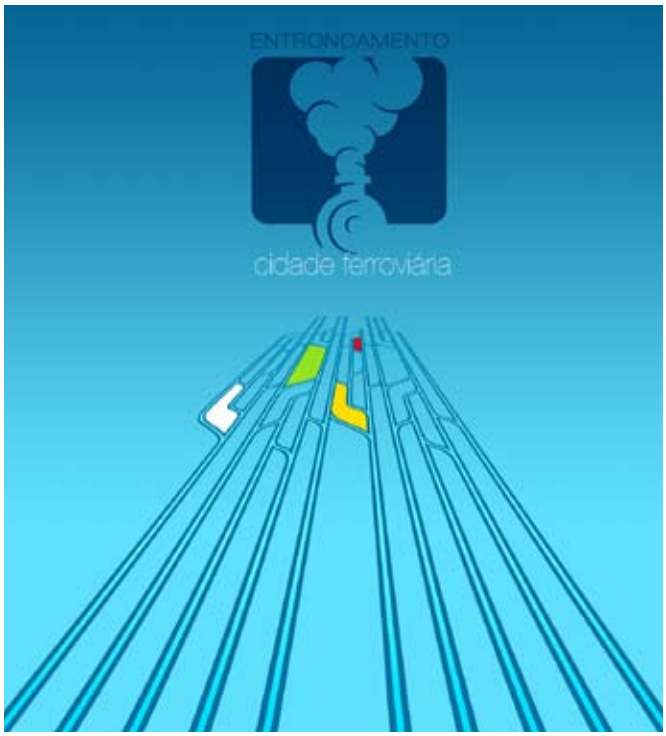
São contempladas neste projecto todas as infra-estruturas necessárias, nomeadamente, de requalificação das infra-estruturas de saneamento, de energia, de circulação e de ordenamento da zona industrial, bem como a garantia de sustentabilidade ambiental com a construção de infra-estruturas que garantam a protecção do ambiente, em particular, a adequada drenagem das águas residuais e o seu tratamento, a drenagem das águas pluviais, o armazenamento e transferência dos resíduos sólidos, o abastecimento de água e a gestão da energia.

No seguimento da requalificação dos edifícios públicos já iniciada pela autarquia, de que é exemplo máximo a requalificação do edifício dos Paços do Concelho, a CM Entroncamento pretende igualmente reabilitar as Oficinas e Armazéns municipais no sentido da modernização das instalações camarárias e de garantia de melhores condições de trabalho aos funcionários.

Operação 18 - Publicidade e Marketing

Promotor	CM Entroncamento
Dimensão Financeira	●
Prioridade Execução	Elevada
Financiamento	Orçamento Municipal + Fundos Comunitários

Contributo para os Eixos Estratégicos		
Eixo 1	Eixo 2	Eixo 3
●	●	●



A CM Entroncamento assume como objectivo a construção de uma imagem "comercializável" e o desenvolvimento de mecanismos que permitam ao Entroncamento captar uma quota significativa dos fluxos turísticos e de visitação que percorrem a grande região de Lisboa, assumindo-se assim como um dos principais vectores de abertura do Entroncamento e de exploração das oportunidades geradas fora das suas fronteiras.

O lugar central ocupado pelo Museu Nacional Ferroviário na estratégia de marketing territorial do Entroncamento – desde logo porque a ambição do projecto só faz sentido à luz da previsão de um fluxo de visitantes que ultrapassa largamente o mercado local e regional – não deverá no entanto fazer esquecer a necessária articulação com outros espaços concelhios e regionais.

O projecto de implementação de um **Plano de Marketing Territorial** integra as seguintes acções:

- Caracterização e diagnóstico da oferta e da procura existente;
- Estabelecimento da visão e objectivos que se pretendam alcançar;
- Desenvolvimento da marca "Entroncamento Visitável";
- Definição e desenvolvimento de acções concretas para a estruturação do mercado existente: programação de eventos, montagem de um sistema de sinalização turística (particularmente necessário ao produto touring, quer cultural, quer de natureza), participação em encontros e feiras internacionais, lançamento de campanhas publicitárias e oferta de materiais de divulgação.

A operação prevê ainda a criação/requalificação das infra-estruturas destinadas ao atendimento e informação turística, abandonando as soluções mais genéricas que não se coadunam com as especificidades do território – por exemplo, o atendimento e apoio ao visitante do Entroncamento deverá passar pela oferta de diferentes formas de percorrer a distância entre o complexo ferroviário e o Parque do Bonito – e com a natureza dos seus principais vectores de atractividade – neste sentido prevê-se como crucial que a estação ferroviária do Entroncamento esteja dotada de um espaço de apoio e informação ao visitante.