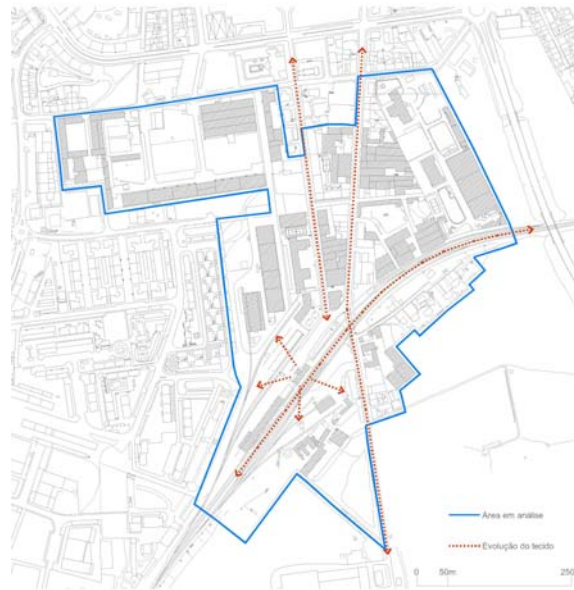




UNIVERSIDADE TÉCNICA DE LISBOA

FACULDADE DE ARQUITECTURA

A REGENERAÇÃO URBANA E AMBIENTAL DE ÁREAS DE PEQUENA INDÚSTRIA ÉVORA, CARACTERIZAÇÃO E OPORTUNIDADES



RICARDO STUBNER LUCAS

(Licenciado)

DISSERTAÇÃO PARA OBTENÇÃO DO GRAU DE MESTRE EM REGENERAÇÃO URBANA E AMBIENTAL

Orientador Científico:

Doutor João Pedro Teixeira de Abreu Costa, Professor Auxiliar da Faculdade de Arquitectura da Universidade Técnica de Lisboa

Júri:

Presidente: Doutor Leonel de Sousa Fadigas, Professor Associado da Faculdade de Arquitectura da Universidade Técnica de Lisboa

Vogal: Doutora Maria Teresa Mendes Almeida Alves Pereira, Professora Associada da Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa

Vogal e Orientador: Doutor João Pedro Teixeira de Abreu Costa, Professor Auxiliar da Faculdade de Arquitectura da Universidade Técnica de Lisboa

LISBOA - MAIO 2009

NOME: RICARDO STUBNER HONRADO LUCAS

DEPARTAMENTO: FACULDADE DE ARQUITECTURA – UNIVERSIDADE TÉCNICA DE LISBOA

ORIENTADOR: PROFESSOR DOUTOR JOÃO PEDRO TEIXEIRA DE ABREU COSTA

DATA: ABRIL 2009

TÍTULO DA DISSERTAÇÃO: A REGENERAÇÃO URBANA E AMBIENTAL DE ÁREAS DE PEQUENA INDÚSTRIA – ÉVORA, CARACTERIZAÇÃO E OPORTUNIDADES

RESUMO

No contexto do sistema urbano nacional, verificou-se nos últimos 50 anos uma forte urbanização como consequência do aumento da população residente nas áreas urbanas. Face ao crescimento das grandes metrópoles, as cidades médias adquirem um papel importante no equilíbrio do território nacional.

Nas cidades médias as áreas de pequena indústria têm uma forte expressão no desenvolvimento e no suporte económico, ocupando por vezes grandes áreas do território urbano.

No caso de Évora, reconhecendo-se que se conseguiu uma concentração da malha urbana durante o crescimento ocorrido no século passado, também se identifica actualmente um tecido industrial que reflecte alguns problemas decorrentes das alterações de lógicas de crescimento e mudança de paradigmas da produção durante o século XX. Nestes tecidos, que “convivem” com os complexos desportivos construídos na década de 20 e com unidades habitacionais de diferentes épocas, encontram-se grandes parcelas de indústria desactivada que originam uma degradação do ambiente urbano.

Após análise detalhada da evolução dos tecidos industriais de Évora ao longo século XX e posterior análise das diferentes zonas industriais, identificam-se os tecidos urbanos que, por diversas causas, poderão despoletar oportunidades de regeneração urbana.

Sobre os tecidos identificados ensaia-se, fundamentadamente, a implementação de um processo de regeneração urbana.

Palavras-chave

Áreas de pequena indústria; Cidades Médias; Évora; Regeneração Urbana

TITLE: URBAN AND ENVIRONMENTAL REGENERATION OF SMALL INDUSTRY AREAS – ÉVORA, CHARACTERISATION AND OPPORTUNITIES

ABSTRACT

In the context of the Portuguese urban system, over the last 50 years, it has been verified a strong urbanisation as result of the increase of the population resident in urban areas. With regard to the growth of big metropolis, the medium-sized cities receive an important role in the Portuguese territory balance.

In medium-sized cities, small industry areas have a strong expression in the development and economic support, sometimes occupying wide areas of the urban territory.

In Évora's case, assuming that a city gread concentration has been achieved during the growth of the previous century, in nowadays, an industrial base is also identified showing some problems generated by the changes of the growth concepts and of the production paradigm, during the XX century. In these areas, "living together" with the sports complexes of the 20's and with the habitational units from different times, there are large parcels on inactivated industry, which origins the urban environment degradation.

In this dissertation, after a detailed analyse on the evolution of Évora's industrial areas during the XX century and posterior analyse of the different industrial areas, the urban bases that, for several reasons, may create urban regeneration opportunities are identified.

On the identified basis, the implementation of a process for urban regeneration is particularly tested.

Key-words

Small-sized industry areas; Medium-sized cities; Évora; Urban Regeneration.

ÍNDICE

RESUMO.....	I
ABSTRACT.....	II
ÍNDICE GERAL.....	III
ÍNDICE DE FIGURAS.....	VI
ÍNDICE DE PLANTAS DESDOBRÁVEIS.....	XI
GLOSSÁRIO DE ABREVIATURAS.....	XII
INTRODUÇÃO.....	1
CAPÍTULO 1 – ENQUADRAMENTO TEÓRICO	11
1.1 Enquadramento do tema	11
1.1.1 Regeneração Urbana	11
1.1.1.1 O conceito	11
1.1.1.2 O território enquanto bem imóvel.....	19
1.1.1.3 A gestão	22
1.1.2 Desenvolvimento sustentável	25
1.1.3 O tecido urbano industrial em Portugal.....	29
1.2 Enquadramento do caso de estudo	40
1.2.1 A indústria no Alentejo e em Évora.....	41
1.2.2 O planeamento urbano em Évora.....	44
CAPÍTULO 2 – O CASO DE ESTUDO – ANÁLISE E CARACTERIZAÇÃO DAS ÁREAS INDUSTRIAIS DE ÉVORA	71
2.1 O desenvolvimento urbano de Évora extra-muros.....	71
2.1.1 Os arredores de Évora no século XIX	71
2.1.2 Uma leitura sobre a evolução da malha urbana no século XX.....	72
2.1.3 Contextualização das dinâmicas de crescimento do século XX.....	77
2.2 O tecido urbano industrial em Évora.....	81
2.2.1 Considerações gerais	81
2.2.2 Análise de Cartografia – Evolução cronológica	83
2.2.2.1 Introdução	83
2.2.2.2 1928	85
2.2.2.3 1928 a 1945	89
2.2.2.4 1945 a 1965	92
2.2.2.5 1965 a 1975	94

2.2.2.6	1975 a 1981	97
2.2.2.7	1981 a 1995	99
2.2.2.8	1995 a 1999	102
2.2.2.9	1999 a 2006	104
2.3	Caracterização dos diferentes tecidos industriais de Évora	110
2.3.1	Zona Industrial da Estação / Avenidas	110
2.3.2	Zona Industrial dos Leões	118
2.3.3	Zona Industrial Torregela.....	125
2.3.4	Zonas Industriais nº 1 e Horta das Figueiras.....	131
2.3.5	Zonas Industriais Almeirim Norte e Sul e PITE.....	138
CAPÍTULO 3 – O CASO DE ESTUDO – DESAFIOS E OPORTUNIDADES DE REGENERAÇÃO		
URBANA		147
3.1 Os principais núcleos de indústria.....		147
3.1.1	Zona Norte.....	147
3.1.2	Zona Sul 1 (norte do caminho-de-ferro).....	148
3.1.3	Zona Sul 2 (sul do caminho-de-ferro)	149
3.2 Cenário de intervenção na Zona Sul 1		151
3.2.1	A área de intervenção.....	151
3.2.2	Os fundamentos	157
3.2.2.1	O planeamento urbano.....	157
3.2.2.2	Novas dinâmicas económicas geradoras de competitividade regional	158
3.2.2.3	Integração da estrutura ecológica (Ribeira da Torregela).....	160
3.2.2.4	O parque habitacional da envolvente e do centro histórico	161
3.2.3	As oportunidades.....	163
3.2.4	Sistematização do processo de regeneração urbana.....	165
3.2.4.1	A montagem da operação.....	165
3.2.4.2	Captação de parcerias / captação de investimento	166
3.2.4.3	Marketing e comercialização.....	167
3.2.4.4	Gestão do cadastro / Gestão da propriedade imobiliária	168
3.2.4.5	Intervenção no território	169
CAPÍTULO 4 – SÍNTESE E CONCLUSÕES		172
4.1 O CASO DE ESTUDO		173
4.1.1	Pistas futuras	175
4.1.2	O caso de Estudo e o ensaio de um processo de Regeneração Urbana....	182

4.2 REGENERAÇÃO URBANA – AS CIDADES MÉDIAS E AS ÁREAS DE PEQUENA INDÚSTRIA	184
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	188
OUTRAS BIBLIOGRAFIAS CONSULTADAS	191
WEBSITES CONSULTADOS	194

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1 – Sistema urbano e acessibilidades em Portugal Continental (fonte PNPOT – Programa de Acção, 2007, p.12).....	6
Figura 2 – Vistas da Zona Industrial na envolvente da estação de caminho-de-ferro, ano 2009 (esquerda) e da Estrada de Viana, o eixo Horta das Figueiras / Parque Industrial, ano 2006 (direita) (fotos do autor)	8
Figura 3 – Exemplos dos “Masterplans” das URC’s “Liverpool Vision” (esquerda) e “The New Swindon Company” (direita) (fonte www.urcs-online.co.uk)	18
Figura 4 – Renda fundiária, confrontação e articulação de factores (fonte: Carvalho, 2003, p.266)	20
Figura 5 – Vistas das áreas industriais da Área Metropolitana de Lisboa – Barreiro (esquerda) e Amadora (direita) (fonte: DOMINGUES et al, 2006, pp.307,297).....	32
Figura 6 – Vistas da Conurbação Metropolitana do Noroeste – Barcelos (esquerda) e Vila Nova de Famalicão (direita) (fonte: DOMINGUES et al, 2006, pp.141,171).....	34
Figura 7 – Mosaico Populacional 1991 (fonte: DGOTDU, 2002, p.29, com tratamento gráfico do autor).....	36
Figura 8 – População agrícola relativamente à população residente por freguesia em 1999, em função de dados do INE, Recenseamento Geral Agrícola de 1999 (fonte: DGOTDU, 2002, p. 49, com tratamento gráfico do autor).....	37
Figura 9 – Tipologia das Áreas urbanas em 1991 (fonte: DGOTDU, 2002, p. 39, com tratamento gráfico do autor).....	38
Figura 10 – Feira do gado no Rossio, ano desconhecido (esquerda) e interior da Fábrica dos Leões, ano desconhecido (direita) (fonte: AFCME).....	43
Figura 11 – Cortes transversais do projecto da Fábrica dos Leões, (fonte: ALMEIDA et al, 2001, p.69).....	43
Figura 12 – Planta geral do esboço do Plano de Urbanização de Évora de Nikita de Gröer (fonte: ALMEIDA et al, 2001, p.108).....	45
Figura 13 – Planta orientadora da expansão urbana do Plano Conceição Silva (fonte: Atelier Conceição Silva, foto e tratamento gráfico do autor).....	46
Figura 14 – Planta de síntese do Plano de Pormenor da zona de expansão a oeste da cidade, integrante do Plano Conceição Silva (fonte: Atelier Conceição Silva, foto e tratamento gráfico do autor).....	46
Figura 15 – Ante Projecto do Plano de Urbanização 1937-39. Planta Geral das 4 zonas (fonte ALMEIDA et al, 2001, com tratamento gráfico do autor)	49

Figura 16 – Planta geral do Anteprojecto do Plano de Urbanização de Etienne de Gröer (fonte: AFCME)	52
Figura 17 – Planta de uso do solo do Plano Director do Concelho de Évora (fonte: CME, 1979, plantas anexas, (tratamento gráfico do autor)	57
Figura 18 – Planta de Uso de Solos do Plano Geral de Urbanização (fonte: NDCME, tratamento gráfico do autor).....	58
Figura 19 – Plano de Pormenor do Bairro da Torregela, excerto correspondente à área industrial (fonte: CME).....	61
Figura 20 – Plano de Pormenor da Zona Industrial dos Leões (fonte: CME)	61
Figura 21 – Plano de Pormenor da Zona Industrial da Horta das Figueiras (fonte: CME).....	62
Figura 22 – Plano de Pormenor da Zona Industrial de Almeirim Sul (fonte: CME).....	62
Figura 23 – Plano de Pormenor da Zona Industrial de Almeirim Norte (fonte: CME)	63
Figura 24 – Plano de Pormenor do Parque Industrial (fonte: CME)	63
Figura 25 – Vistas da Estrada de Almeirim requalificada, ano 2008 (esquerda) e novos eixos viários a norte na envolvente da antiga Fábrica dos Leões, ano 2008 (direita) (fotos do autor)	65
Figura 26 – Planta de Zonamento do Plano de Urbanização de Évora (original) (fonte: CME).....	66
Figura 27 – Planta de Zonamento do Plano de Urbanização de Évora (actualizada) (fonte: CME)	67
Figura 28 – Novo Plano Director Municipal de Évora. Planta Geral de Ordenamento escala 1/50000 (em cima) e excerto da Planta Geral de Ordenamento escala 1/25000 (em baixo) onde se identificam a área de expansão do PITE e a área destinada à indústria aeronáutica na proximidade do aeródromo.	70
Figura 29 – Vista aérea da cidade, ano desconhecido (estima-se final dos anos 40) (fonte: AFCME)	73
Figura 30 – Vistas aéreas das Zonas Industriais nº1 e Horta das Figueiras na década de 80 (esquerda) e da zona sul / nascente e centro histórico, ano desconhecido (direita) (fonte: AFCME)	74
Figura 31 – Vistas aéreas da zona de expansão oeste da cidade, ano desconhecido (esquerda, fonte: AFCME) e Parque Industrial e Tecnológico na década de 90 (direita, fonte: ALMEIDA et al, 2001, p.171).....	75
Figura 32 – Vista aérea da cidade a partir de norte, identificando-se ao fundo os tecidos industriais e em primeiro plano o maior espaço expectante da cidade onde decorrem já obras de infraestruturização de acordo com o plano de urbanização em vigor, ano 2006 (fonte: DOMINGUES et al, 2006, p.315)	76
Figura 33 – Vistas da Estrada de Lisboa nos anos 70 (esquerda, fonte: NDCME) e em 2009 (direita, foto do autor).....	76

Figura 34 – Vistas da estação de caminho-de-ferro, ano desconhecido (esquerda, fonte: AFCME) e do Bairro Ferroviário na proximidade da estação, ano 2006 (direita, foto do autor).....	77
Figura 35 – Vistas da zona de urbanização nº1, ano desconhecido (estima-se década de 50) (fonte: AFCME)	78
Figura 36 – Vistas da zona de expansão Oeste (Bairro da Malagueira). Construções iniciais (esquerda) e vista aérea (direita), anos desconhecidos (fonte: AFCME)	80
Figura 37 – Levantamento Aerofotogramétrico de 1928 (fonte: AFCME).....	85
Figura 38 – Vistas da antiga Fábrica do Gás instalada no Rossio, ano desconhecido (esquerda, fonte: AFCME) e da Fábrica dos Leões na década de 40 (fonte: ALMEIDA et al, 2001, p.145). Ambas as indústrias existentes na cartografia de 1928.	88
Figura 39 – Extracto da Planta aerofotogramétrica de base para o Plano de Gröer, 1942 (fonte: CME).....	89
Figura 40 – Extracto da Carta Militar de Portugal, nº 460, escala 1/25000, 1941 (fonte: IGE).....	90
Figura 41 – Extracto da Carta Militar nº 460, escala 1/25000, 1965 (fonte: FAUTL).....	92
Figura 42 – Levantamento aerofotogramétrico do perímetro urbano da cidade de Évora, 1975 (fonte: CME).....	94
Figura 43 – Levantamento aerofotogramétrico do perímetro urbano da cidade de Évora, 1981 (fonte: CME).....	97
Figura 44 – Ortofotomapa da cidade de Évora, 1995 (fonte: CME).....	99
Figura 45 – Levantamento aerofotogramétrico de 2000 (fonte: CME).....	102
Figura 46 – Ortofotomapa da cidade de Évora, 1995 (fonte: CME).....	104
Figura 47 – Exemplo de contrastes existentes no tecido industrial de Évora. Antiga Moagem Eborense na ZI Estação / Avenidas, ano 2008 (esquerda), e a fábrica “Tyco” na ZI Almeirim Sul, ano 2009 (direita) (fotos do autor)	107
Figura 48 – Síntese da evolução do tecido industrial durante o século XX (Centro Histórico a cinza)	108
Figura 49 – Localização da ZI Estação / Avenidas, sobre síntese do tecido industrial em 2006 (imagem do autor).....	110
Figura 50 – Vistas da ZI Estação / Avenidas, ano 2008 (fotos do autor)	110
Figura 51 – Planta geral da ZI Estação / Avenidas (tratamento gráfico do autor sobre levantamento aerofotogramétrico de 2000)	115
Figura 52 – Planta da ZI Estação / Avenidas com indicação das parcelas (tratamento gráfico do autor sobre levantamento aerofotogramétrico de 2000).....	116
Figura 53 – Planta da ZI Estação / Avenidas com sobreposição do levantamento cadastral de 1951 (tratamento gráfico do autor sobre levantamento aerofotogramétrico de 2000).....	117

Figura 54 – Localização da ZI Leões, sobre síntese do tecido industrial em 2006 (imagem do autor).....	118
Figura 55 – Vistas da ZI Leões, ano 2009 (foto do autor).....	118
Figura 56 – Planta geral da ZI Leões (tratamento gráfico do autor sobre levantamento aerofotogramétrico de 2000).....	122
Figura 57 – Planta da ZI Leões com indicação das parcelas (tratamento gráfico do autor sobre levantamento aerofotogramétrico de 2000)	123
Figura 58 – Planta da ZI Leões com sobreposição do levantamento cadastral de 1951 (tratamento gráfico do autor sobre levantamento aerofotogramétrico de 2000)	124
Figura 59 – Localização da ZI Torregela, sobre síntese do tecido industrial em 2006 (imagem do autor).....	125
Figura 60 – Vistas da ZI Torregela, ano 2009 (foto do autor)	125
Figura 61 – Planta geral da ZI Torregela (tratamento gráfico do autor sobre levantamento aerofotogramétrico de 2000).....	128
Figura 62 – Planta da ZI Torregela com indicação das parcelas (tratamento gráfico do autor sobre levantamento aerofotogramétrico de 2000)	129
Figura 63 – Planta da ZI Torregela com sobreposição do levantamento cadastral de 1951 (tratamento gráfico do autor sobre levantamento aerofotogramétrico de 2000).....	130
Figura 64 – Localização das ZI's nº 1 e Horta das Figueiras, sobre síntese do tecido industrial em 2006 (imagem do autor).....	131
Figura 65 – Vistas das ZI's nº 1, ano 2006 (fotos do autor)	131
Figura 66 – Vistas da Estrada de Viana e ZI Horta das Figueiras, ano 2009 (fotos do autor).....	131
Figura 67 – Planta geral da ZI nº 1 e da ZI Horta das Figueiras (tratamento gráfico do autor sobre levantamento aerofotogramétrico de 2000)	135
Figura 68 – Planta da ZI nº 1 e ZI Horta das Figueiras com indicação das parcelas (tratamento gráfico do autor sobre levantamento aerofotogramétrico de 2000)	136
Figura 69 – Planta da ZI nº 1 e ZI Horta das Figueiras com sobreposição do levantamento cadastral de 1951 (tratamento gráfico do autor sobre levantamento aerofotogramétrico de 2000)	137
Figura 70 – Localização das ZI's Almeirim Norte e Sul e PITE, sobre síntese do tecido industrial em 2006 (imagem do autor).....	138
Figura 71 – Vistas da ZI Almeirim Norte, ano 2009 (fotos do autor).....	138
Figura 72 – Vistas da ZI Almeirim Sul e PITE, ano 2009 (fotos do autor).....	138
Figura 73 – Planta geral da ZI Almeirim Norte, ZI Almeirim Sul e PITE (tratamento gráfico do autor sobre levantamento aerofotogramétrico de 2000)	143

Figura 74 – Planta da ZI Almeirim Norte, ZI Almeirim Sul e PITE com indicação das parcelas (tratamento gráfico do autor sobre levantamento aerofotogramétrico de 2000).....	144
Figura 75 – Planta da ZI Almeirim Norte, ZI Almeirim Sul e PITE com sobreposição do levantamento cadastral de 1951 (tratamento gráfico do autor sobre Levantamento aerofotogramétrico de 2000).....	145
Figura 76 – Delimitação aproximada da área de intervenção (tratamento gráfico do autor sobre levantamento aerofotogramétrico de 2000)	151
Figura 77 – Vistas diversas da ZI Estação / Avenidas, ano 2008 (fotos do autor)	154
Figura 78 – Vistas diversas dos complexos desportivos e das ZI's nº1 e Horta das Figueiras, ano 2008 (fotos do autor).....	155
Figura 79 – Vistas da ZI Leões, ano 2009 (fotos do autor).....	176
Figura 80 – ZI Estação / Avenidas. Exemplo de intervenção pontual com a transformação de um edifício industrial em habitacional com comércio, ano 2006 (esquerda) e 2008 (direita)	177
Figura 81 – Vistas da Estrada de Viana na década de 70 (esquerda, fonte: NDCME) e em 2009 (direita, foto do autor). Fotos tiradas a partir da porta do complexo desportivo do “Juventude de Évora”.	178
Figura 82 – Vistas da ZI Torregela, ano 2006 (fotos do autor)	179
Figura 83 – Vistas do PITE, ano 2009 (fotos do autor).....	180
Figura 84 – Vistas da ZI Almeirim, ano 2009 (fotos do autor).....	181

ÍNDICE DE PLANTAS DESDOBRÁVEIS

(nota: a localização indicada neste índice é referente à página de texto anterior)

Planta do centro histórico, estrutura viária e ferroviária em 1875 (tratamento gráfico do autor sobre levantamento aerofotogramétrico de 2000)	84A
Planta das construções industriais, estrutura viária e ferroviária em 1928 (tratamento gráfico do autor sobre levantamento aerofotogramétrico de 2000)	88A
Planta das construções industriais, estrutura viária e ferroviária em 1945 (tratamento gráfico do autor sobre levantamento aerofotogramétrico de 2000)	90A
Planta das construções industriais, estrutura viária e ferroviária em 1965 (tratamento gráfico do autor sobre levantamento aerofotogramétrico de 2000)	92A
Planta das construções industriais, estrutura viária e ferroviária em 1975 (tratamento gráfico do autor sobre levantamento aerofotogramétrico de 2000)	96A
Planta das construções industriais, estrutura viária e ferroviária em 1981 (tratamento gráfico do autor sobre levantamento aerofotogramétrico de 2000)	98A
Planta das construções industriais, estrutura viária e ferroviária em 1995 (tratamento gráfico do autor sobre levantamento aerofotogramétrico de 2000)	100A
Planta das construções industriais, estrutura viária e ferroviária em 1999 (tratamento gráfico do autor sobre levantamento aerofotogramétrico de 2000)	102A
Planta das construções industriais, estrutura viária e ferroviária em 2006 (tratamento gráfico do autor sobre levantamento aerofotogramétrico de 2000)	106A
Planta dos principais núcleos de indústria em 2006 (tratamento gráfico do autor sobre levantamento aerofotogramétrico de 2000)	150A

GLOSSÁRIO DE ABREVIATURAS

AFCME – Arquivo Fotográfico da Câmara Municipal de Évora

CEE – Comunidade Económica Europeia

CME – Câmara Municipal de Évora

CP – Caminhos-de-Ferro Portugueses

CUF – Companhia União Fabril

CSOP – Conselho Superior de Obras Públicas

DGOTDU – Direcção-Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano

EDP – Electricidade de Portugal

EPAC – Empresa Pública de Abastecimento de Cereais

EPPI – Empresa Pública de Parques Industriais

FAUTL – Faculdade de Arquitectura da Universidade Técnica de Lisboa

GNR – Guarda Nacional Republicana

IGE – Instituto Geográfico do Exército

IGP – Instituto Geográfico Português

IROMA – Instituto Regulador e Orientador dos Mercados Agrícolas

MARE – Mercado Abastecedor da Região de Évora

NDCME – Núcleo de Documentação da Câmara Municipal de Évora

PDM – Plano Director Municipal

PGU – Plano Geral de Urbanização

PITE – Parque Industrial e Tecnológico de Évora

PU – Plano de Urbanização

PUE – Plano de Urbanização de Évora

PP – Plano de Pormenor

PPP – Parcerias Público-Privado

PUE – Plano de Urbanização de Évora

RAV – Rede de Alta Velocidade

RAVE – Rede Ferroviária de Alta Velocidade, S.A.

ZI – Zona Industrial

INTRODUÇÃO

As cidades lidam com factores externos aos quais têm de se adaptar, ou com pressões internas que podem originar o desenvolvimento ou o declínio (ROBERTS, 2000, p.9) e, enquanto “*porta aberta ao mundo e à internacionalização e também um centro redistribuidor, estruturador e integrador dos territórios envolventes*” (SANTOS, 2005, p.28), a cidade necessita de um planeamento estratégico, dinâmico e com capacidade de leitura constante das suas dinâmicas. As cidades enquanto “*centros de vida social, suportes da economia, (...) pilares das nossas sociedades,*” (CARTA DE AALBORG, 1994, p.2) são objectos onde a intervenção se torna um acto de elevado grau de dificuldade. Neste contexto de “objecto” vivo e dinâmico, a cidade tem de ser estudada e analisada em diversas escalas como seja o enquadramento nacional, regional e local e as dimensões sociais e económicas. Ordenar a cidade ou o conjunto de pólos urbanos traduz-se no esforço de os tornar, ao nível das diferentes escalas – conurbação, periferia próxima e partes da cidade e seus bairros –, funcionais, perceptíveis e agradáveis, não bastando “*encarar a cidade por partes ou lugares*” (CARVALHO, 2003, p.167).

As cidades assistem actualmente a mudanças contínuas nas suas diferentes partes e nos seus vários sectores. O mercado imobiliário, o acesso aos bens de consumo, os paradigmas da mobilidade e movimentos pendulares ou o desenvolvimento tecnológico das comunicações são factores dinâmicos que têm influenciado crescimento e o ordenamento das cidades. A evolução dos sistemas de comunicação e de produção inverteu as lógicas históricas das centralidades e as estruturas que definiram a sua ocupação e consolidação podem hoje representar a sua desadequação às dinâmicas urbanas actuais.

Na cidade de hoje as localizações periféricas poderão ser extremamente centrais e os centros extremamente periféricos.

Para Nunes (2008)¹ *os territórios das grandes cidades “apresentam-se cada vez mais plurais e concentram e articulam – não sem problemas – fábricas e complexos logísticos, edifícios de escritórios e sedes de empresas, “campus” universitários e laboratórios, explorações agro-industriais de ponta e grandes centros comerciais empreendimentos turísticos de lazer. Novas populações metropolitanas associadas aos negócios, ao turismo e ao lazer protagonizam novos usos e colocam novos desafios aos governos destes territórios.”*

Para o mesmo autor, a designação de “cintura industrial”, consequência da industrialização de finais de oitocentos e princípio de novecentos, releva de um modo particular a transformação dos territórios periféricos da cidade nos quais uma mistura de “habitat” modesto e de instalações industriais eram identificáveis. Aí, os espaços de vida e os espaços de trabalho eram “*fortemente*

¹ p.30

estruturados por relações laborais, modos de sociabilidade e redes organizacionais específicas.”²
(NUNES, 2008, p. 30)

Estas transformações ocorridas nas grandes cidades, fruto dos processos de industrialização, não se espelham da mesma forma nas cidades médias, contudo estas deparam-se com outras problemáticas decorrentes das especificidades com que ocorreram ou ocorrem os processos de expansão do tecido industrial.

As cidades médias

No contexto do sistema urbano nacional, onde a população residente em áreas urbanas passou de 58% para 75% nos últimos 50 anos, o continente urbaniza-se fortemente e causa desequilíbrios territoriais. No mesmo período de tempo, a população residente na Área Metropolitana de Lisboa aumentou 111%, na do Porto 72% e nas cidades médias 78% (DGOTDU, 2002, p.18).

Contudo, Domingues et al (2006)³ concluem que durante a década de 90, o crescimento demográfico em Portugal foi muito pouco expressivo “*embora num contexto de intensificação do processo de urbanização e do contínuo esvaziamento de vastas áreas do território: cerca de 69% da sua superfície*”. Os mesmos autores agrupam esquematicamente os padrões de urbanização em 3 tipos: Conurbações metropolitanas de Lisboa e Porto; Conurbações não metropolitanas do Norte Litoral, Centro e Algarve; e as cidades pequenas e médias situadas em regiões marcadas pela regressão económica e demográfica.

Esta tendência de urbanização manteve o forte desequilíbrio urbano reforçando “*o peso predominante das duas áreas metropolitanas de Lisboa e Porto*” – com a centrifugação urbana muito acentuada no caso do Porto – contando actualmente com 53% (DOMINGUES et al, 2006, p.50) da população total do país.

As conurbações não metropolitanas mantêm a intensificação da urbanização difusa e os sistemas de cidades médias encontram-se fragilizados no contexto nacional apenas com 3 cidades com cerca de 100 mil habitantes – Braga, Coimbra e Funchal – ainda com excessiva dependência do emprego público.

² O autor cita MAGRI et al (1989) “Pratiques Ouvrières et Changements Structurels dans l'Espace des Grandes Villes du Premier XXe siècle. Quelques Hypothèses de Recherche” in Magri et al (eds.) Villes Ouvrières – 1900-1950, Paris, L'Hartmann, pp. 17-40.

³ p.50.

Relativamente à rede de cidades médias/pequenas os autores referem que se verificam dinâmicas urbanas desiguais ou mesmo opostas, onde Guarda e Leiria registaram acréscimos de população entre os 30 e 35%, Beja registou 6% e Portalegre registou uma variação negativa. Évora e Viseu surgem como casos de excepção nos vastos territórios marcados pelo esvaziamento, onde a rede urbana permanece frágil e rarefeita (DOMINGUES et al, 2006, p.50-51).

Para Domingues et al (2006)⁴, Portugal paga ainda a factura de 40 anos de ditadura “em que o país se manteve pobre, rural, analfabeto e política e economicamente isolado” e onde a “ausência de democracia e da construção de um Estado-Providência, marcaram indelevelmente um atraso ainda por recuperar”, mesmo com o impulso da adesão à CEE em 1986.

Na sequência de uma leitura detalhada (cartográfica, estatística e observação directa) sobre o crescimento das últimas décadas das 16 capitais de distrito (excluindo Lisboa e Porto), Carvalho (2003)⁵ formula algumas conclusões genéricas:

- Registou-se um grande crescimento do tecido urbano e nos últimos 30 anos o número de alojamento mais que triplicou, sendo que até final dos anos 70 famílias e alojamento cresceram a par mas a partir daí o crescimento de alojamentos passou a ser bastante superior ao das famílias;
- Os fogos de uso sazonal e fogos vagos ganharam uma expressão crescente, não só em zonas antigas da cidade, mas também em áreas de construção recente;
- Deste factor de crescimento registado destaca-se o acentuar do papel do alojamento enquanto produto financeiro e os problemas urbanos originados pelo número crescente de fogos vagos.

O autor considera que, Individualmente, em certas cidades é difícil detectar um padrão físico de referência, uma “*legibilidade sobre a sua organização territorial*” e os elementos estruturantes nem sempre surgem suficientemente explícitos ou encontram-se sem articulação entre si. O crescimento ocorreu na maioria dos casos em relação com a rede viária preexistente, por vezes numa lógica de continuidade, outras apresentando fortes descontinuidades.

Em especial as cidades do sul e interior apresentam-se relativamente concentradas, embora muitas com os tecidos fragmentados. Nas outras cidades a dispersão tem uma forte presença, “*exibindo uma dinâmica de crescimento idêntica à da cidade alargada onde se inserem, mas comprometendo áreas enormes.*” Em todas as cidades se detecta a existência de muitas partes distintas, apresentando tipologias de tecido variadas e com problemas de inter-relação.

⁴ p.54.

⁵ p.507.

Para Carvalho (2003)⁶, os “*novos elementos estruturantes da cidade*” não têm desempenhado devidamente esse papel. As vias são muitas vezes encaradas como projecto autónomo, não considerando suficientemente as relações funcionais e formais com a envolvente; os eixos verdes nem sempre são devidamente considerados e valorizados; e as grandes superfícies comerciais, enquanto oportunidades de criação de novas centralidades, têm localizações não compatíveis com tais objectivos e acabam por se fechar e estabelecer relações com a envolvente através do automóvel.

Este cenário actual de crescimento das cidades médias reflecte o actual sistema de ordenamento assente, sobretudo, no licenciamento de iniciativas privadas individualizadas (de loteamento e de construção) e nos investimentos municipais em infraestruturas e equipamentos que obrigam a prévias operações de aquisição de terreno. São pouco frequentes as iniciativas municipais de produção e oferta de solo urbanizado, bem como as parcerias entre proprietários ou entre estes e o município. Os PDM's são, na sua maioria, quase omissos em relação à questão fundiária, não contendo quaisquer orientações relativas à contabilidade ou programação de investimentos, ou a estratégias operativas. No entanto, para Carvalho (2003) os PDM's revelam-se instrumentos fulcrais na actual administração urbanística, uma vez que o licenciamento municipal, reportando-se a esse instrumento, identifica-se desde os anos 80 na quase totalidade do parcelamento para fins urbanos bem como dos novos edifícios. (CARVALHO, 2003, pp.507-510)

A massa demográfica, enquanto força produtora de economias de escala, tem um papel preponderante no crescimento das cidades. A construção de novos tecidos ou a regeneração de áreas existentes depende, em parte, das políticas e estratégias adoptadas no que se refere à capacidade de atracção e fixação de população e conseqüente desenvolvimento da cidade.

No caso de Évora, que se apresenta nas últimas décadas como uma “*área urbana em crescimento lento*” mas com uma “*dinâmica populacional muito forte nas freguesias urbanas*” (DGOTDU, 2002, pp. 25,45), a capacidade de atrair população é um ponto importante para que se possam gerar dinâmicas de ocupação que possibilitem e justifiquem determinadas intervenções no território. Conseguir uma região de Évora coesa e representativa passa muito por conseguir uma dimensão demográfica crítica, que justifique o investimento quer público quer privado. Aqui o papel das políticas urbanas nacionais e locais é preponderante para se atingirem os objectivos, devendo, para o efeito, os dois níveis políticos estarem concertados e empenhados na elaboração de uma estratégia integrada que possibilite “olhar” o território ao nível das diferentes escalas – local, regional, nacional.

⁶ p.508.

A dimensão demográfica a nível regional origina massa crítica e competitividade. Um caso expressivo é o da conurbação não metropolitana do noroeste de Portugal que será abordado com mais detalhe no ponto 1.1.3. Excluindo os nove municípios da Área Metropolitana do Porto, residem nesta conurbação 1 650 000 habitantes com uma densidade de 434 hab./Km², numa rede de cidades liderada por Braga, Aveiro e Guimarães com 109 460, 55 305 e 52 182 habitantes, respectivamente. Trata-se de um território com uma urbanização difusa onde, para além dos exemplos anteriores, as cidades apresentam demografias entre 7 565 habitantes no caso de Vale de Cambra, e 36 148 habitantes no caso de Viana do Castelo, ao passo que os respectivos concelhos apresentam 24 798 e 88 638 habitantes, respectivamente.⁷ A maioria da população e emprego localiza-se na ocupação “entre cidades”⁸ e é o conjunto região que tem robustez económica e que gera dinâmicas de emprego, localização de serviços e outras fixações que se só se justificam com determinada massa demográfica.

A realidade da região do Alentejo é precisamente oposta. A cidade de Évora com uma população de 41 159 habitantes e uma densidade de 3 046 hab./m², tem um concelho com 56 519 habitantes e uma densidade de 43 hab./m². É um exemplo de território compacto, teoricamente próximo dos padrões de cidade tradicional, mas que enquanto região perde muita competitividade relativamente a padrões urbanos como o da conurbação do noroeste.

Domingues et al (2006)⁹ incluem Évora no tipo de cidades que se localizam em “*territórios esvaziados e que, por isso, acentuam a sua capacidade de polarização e de aglomeração de habitantes, funções e emprego*”. As “*teias de relações macroterritoriais*” (e.g. nós de auto-estradas) e o investimento público (e.g. unidades de ensino, saúde, cultura, desporto ou lazer) reforçam “*capitalidades perdidas ou fragilizadas*”.

No contexto urbano nacional tal como é apresentado por Domingues et al (2006), as cidades médias adquirem papel importante no equilíbrio do território nacional, face ao crescimento das grandes metrópoles. Nesta óptica, a cidade de Évora e a região que a mesma representa em termos de enquadramento nacional deve investir estrategicamente na “construção” de um sistema urbano que se afirme no panorama nacional e que se torne competitivo social e economicamente, baseado nas suas capacidades endógenas.

⁷ Valores consultados na tabela dos principais concelhos do noroeste de Portugal, in Portas et al (2006), p.48.

⁸ Expressão de Nuno Portas citada por Domingues et al (2006), p.17, no contexto da descrição da conurbação do noroeste de Portugal enquanto uma conurbação urbano-industrial difusa.

⁹ p.18.

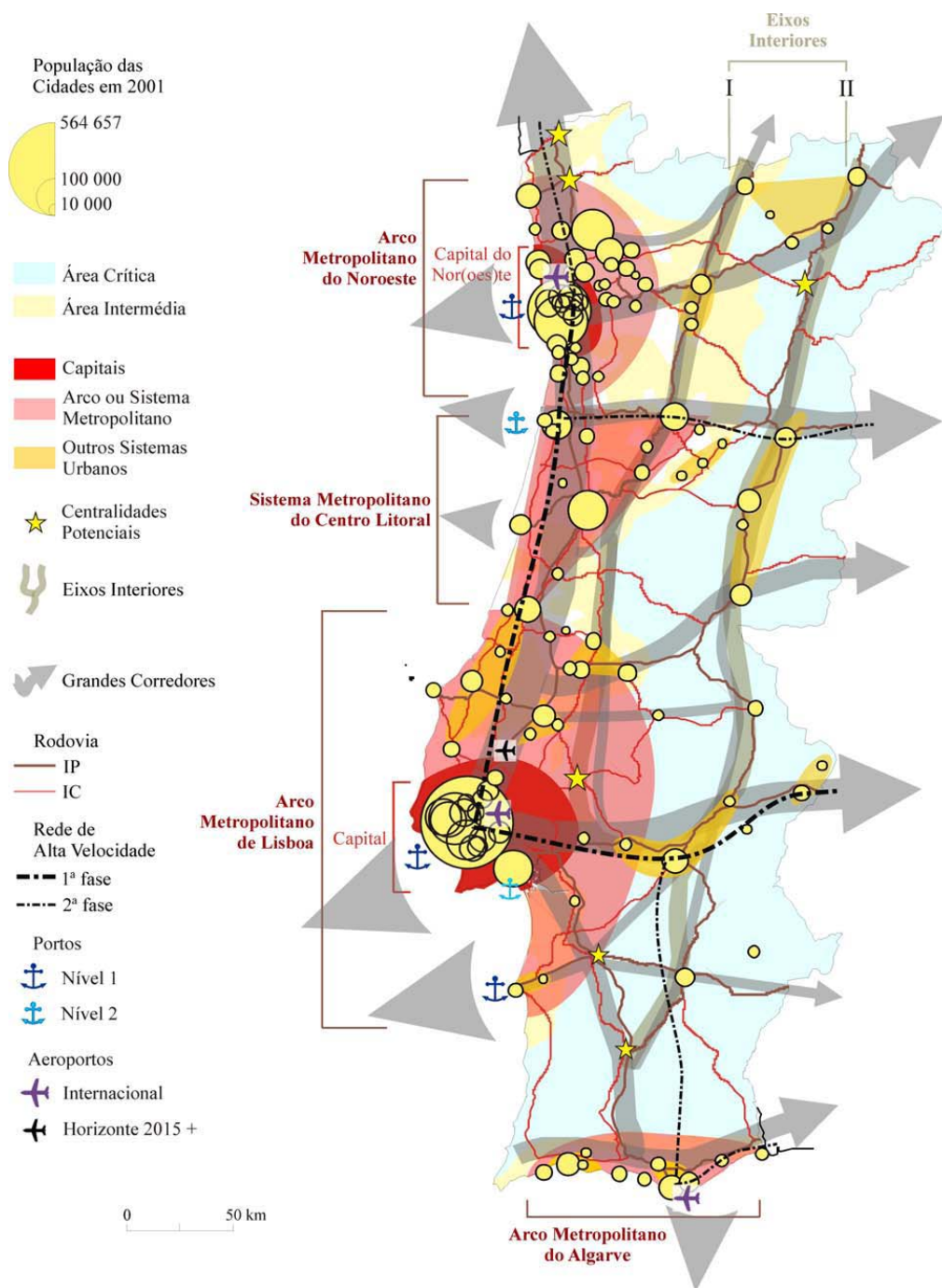


Figura 1 – Sistema urbano e acessibilidades em Portugal Continental (fonte PNPOT – Programa de Acção, 2007, p.12)

Partindo do pressuposto que a competitividade das cidades está directamente ligada às suas dinâmicas económicas e capacidade de atracção de habitantes – por sua vez dependente da oferta de emprego –, justifica-se investir no tema das áreas de pequena indústria em cidades médias.

Estas áreas, que tiveram um papel relevante em anteriores sistemas produtivos, conhecem hoje processos de transformação consequentes das alterações nos paradigmas de produção.

Nas cidades médias as áreas de pequena indústria têm uma maior expressão no desenvolvimento e funcionam como suporte económico, marcam o território e a estruturação urbana da cidade e são muitas vezes o indicador de inovação de uma região. Desta forma, interessa perceber as questões que originam o sucesso ou decadência destas áreas para melhor se intervir no território e na sua regeneração.

No caso de Évora existem vastas áreas de tecido de pequena indústria que se encontram predominantemente a sul da cidade. Estas áreas convivem com complexos desportivos construídos nos anos 20, parcialmente subaproveitados, e com unidades habitacionais de diferentes épocas de construção do século XX. As mesmas representam uma área significativa entretanto absorvida pelo tecido urbano mas não integradas num conjunto urbano estruturado, coeso e contínuo.

Em certos casos estas áreas localizam-se a pouco mais de 300 metros da muralha do centro histórico e são, no contexto actual da cidade, áreas centrais que devem ser alvo de uma intervenção cuidada e integrada no sentido de adaptá-las às novas realidades urbanas e de valorizar a sua centralidade. Uma vez que aqui se concentra (ou concentrou) uma significativa parte da produção da cidade, a qualidade do espaço, a integração urbana e a centralidade são aspectos fundamentais para a dinâmica económica que se pretende para uma cidade média.

Os tecidos industriais, salvo casos pontuais como a “Siemens” e a “Tyco”, não são propriamente especializados e comportam muitas vezes funções terciárias em convivência mista, fruto da maior procura de fixação deste sector. Desta forma, em especial nas áreas programadas, assiste-se hoje à consolidação de um tecido urbano tipo “parque de actividades económicas” mais do que “parque industrial”. Este factor tem aspectos positivos na dinâmica urbana da cidade extra-muros e tem transformado o eixo Horta das Figueiras / Parque Industrial numa das zonas mais dinamizadas e altamente apelativa a fixações do sector terciário que não encontra no centro da cidade resposta às suas exigências espaciais.

Se por um lado temos a dinâmica desta zona, na sua proximidade temos uma área industrial na envolvente da estação de caminho-de-ferro onde o processo de desindustrialização originou espaços abandonados e obsoletos bem como perda de dinâmica económica e social. Entre estas zonas um núcleo habitacional cresceu recentemente e funciona como barreira entre as duas zonas industriais.

Com problemas urbanos que muitas vezes afectam o equilíbrio social e económico, o tema da regeneração urbana das áreas de pequena indústria coloca-se assim com especial relevância,

importando abordar características e padrões de tecido urbano que possam funcionar como oportunidades de intervenção e desafios ao planeamento.

Uma vez que a regeneração urbana actua em áreas degradadas, tanto do ponto de vista físico como social e económico, não será este modo de intervenção no território um contributo para atingir a competitividade e o desenvolvimento sustentável? Manter o tecido urbano com vida e com um funcionamento prolongado em termos económicos e sociais é um dos objectivos do conceito de sustentabilidade, e nessa perspectiva, a regeneração urbana responde aos desafios que as cidades nos colocam actualmente.



Figura 2 – Vistas da Zona Industrial na envolvente da estação de caminho-de-ferro, ano 2009 (esquerda) e da Estrada de Viana, o eixo Horta das Figueiras / Parque Industrial, ano 2006 (direita) (fotos do autor)

Objectivos e metodologia da dissertação

Com esta dissertação pretende-se identificar e caracterizar os aspectos físicos relacionados com os tecidos urbanos de pequena indústria em cidades médias, fora do contexto das grandes áreas metropolitanas e conurbações não metropolitanas. Através da análise detalhada dos tecidos industriais da cidade de Évora, relacionando-os sempre que justificável com as dinâmicas sócio-económicas associadas, pretende-se abordar as oportunidades de regeneração urbana que estas áreas podem potenciar.

A dissertação, ao teorizar sobre os tecidos industriais de Évora, pode vir a servir de apoio a futuros estudos sobre o tema específico de Évora, ou relacionados com a regeneração urbana de áreas de pequena indústria em cidades médias.

No capítulo 1 faz-se uma abordagem ao conceito e problemáticas da regeneração urbana, bem como ao tecido urbano industrial em Portugal. Esta fase baseia-se numa recolha e exploração de bibliografia temática, apontando de um modo geral o âmbito do ordenamento do território e da

regeneração urbana. Relativamente ao caso de estudo, a recolha incide sobre o enquadramento económico de Évora e sobre o planeamento urbano da cidade, sistematizando os instrumentos que ao longo do século XX ordenaram o crescimento urbano.

Neste capítulo pretende-se interiorizar o conceito de regeneração urbana e mostrar que os objectivos do desenvolvimento sustentável são amplamente cumpridos pelos princípios deste método de intervenção urbana.

No capítulo 2 faz-se uma análise da evolução cronológica dos tecidos industriais de Évora, e posteriormente uma análise a cada zona industrial. Desta forma, procura-se entender as lógicas que originaram as primeiras ocupações industriais e a sua posterior proliferação.

Pretende-se neste capítulo conhecer detalhadamente o tecido industrial de Évora, a evolução, a morfologia, os promotores e a influência do planeamento urbano e das dinâmicas económicas no estado actual das áreas industriais.

No capítulo 3, na sequência da informação gerada no capítulo 2, interpretam-se e identificam-se os tecidos industriais que poderão ser alvo de um processo de regeneração urbana, ensaiando-se posteriormente um cenário de intervenção na zona sul de Évora.

No capítulo 4, sintetiza-se a análise e caracterização do caso de estudo e apresentam-se conclusões decorrentes da abordagem ao tema da regeneração urbana de áreas de pequena indústria, tendo como base o caso da cidade de Évora.

“As ruas e suas calçadas, principais locais públicos de uma cidade, são seus órgãos mais vitais. Ao pensar numa cidade, o que lhe vem à cabeça? Suas calçadas.”

“Não há por que levar os parques para onde as pessoas estão se, ao fazê-lo, as razões que motivam as pessoas a estar lá forem eliminadas e o parque se tornar um substituto para elas.”

Jane Jacobs (1961), “Morte e vida de grandes cidades”

CAPÍTULO 1 – ENQUADRAMENTO TEÓRICO

1.1 Enquadramento do tema

1.1.1 Regeneração Urbana

1.1.1.1 O conceito

De modo a desenvolver os pontos propostos neste capítulo, bem como de um modo geral todo o conteúdo da dissertação, interessa entender o significado da regeneração urbana.

O termo “regeneração” no dicionário de língua portuguesa remete-nos para significados como: dar vida nova a...; reorganizar; reestruturar; melhorar; reformar os costumes. O termo associado à realidade urbana pode manter todos os significados que tem isoladamente. De facto a regeneração urbana dá vida nova a tecidos urbanos abandonados, a usos obsoletos ou a zonas socialmente deprimidas. E a intervenção de regeneração urbana reorganiza, reestrutura e melhora a cidade com o objectivo de lhe devolver as dinâmicas inexistentes em determinados tecido ou conjunto de tecidos urbanos.

Baleia (2007) refere que *“quando se procura intervir para resolver os problemas de determinada área, as suas características urbanísticas (...) não respondem a “receitas” genéricas ou a aplicações directas de teorias globais, e carecem de acções desenvolvidas especificamente para elas.”*, acrescentando que, para além dos centros históricos e áreas antigas, *“a definição de metodologias e tipos de intervenção teve de evoluir e adaptar-se à realidade de outros tecidos e*

ambientes urbanos”, em especial às grandes áreas exteriores aos núcleos históricos. (BALEIA, 2007, pp.27-29)¹⁰

A regeneração urbana é um conceito de intervenção nas várias vertentes do território. Não está indicado exclusivamente para áreas históricas ou para periferias, para áreas industriais ou habitacionais. O conceito regenerativo deste tipo de intervenção abarca todos esses tecidos com o objectivo comum e prioritário de conter a expansão urbana desordenada e reaproveitar espaço urbano existente.

O equilíbrio entre a proposta e a realidade do território pode ser o aspecto chave do sucesso de qualquer operação de intervenção urbana. A constante transformação das cidades – física, social e económica – torna particularmente difícil prever os parâmetros e as exigências do futuro e garantir a continuidade das dinâmicas dos centros históricos ou dos núcleos periféricos emergentes.

O princípio de que o território é limitado e que a sua diversidade é benéfica para a sustentabilidade, onde a cidade e o campo devem ter um equilíbrio de fluxos dissuadindo as cidades de explorarem e pressionarem só os recursos das áreas periféricas (CARTA DE AALBORG, 1994, p.4), conduziu as políticas de planeamento à reutilização do território acentuando as suas qualidades.

A regeneração urbana assume, nesta área, um papel importante na medida em que opera com tecidos urbanos comuns e não com a componente do edifício mais ligada à requalificação urbana. Mais do que físico, a regeneração urbana tem um enquadramento económico e social com preocupações ambientais, na medida em que o modelo de regeneração para o qual trabalhamos procura ser económico do ponto de vista energético e dos recursos, e originar um equilíbrio do ponto de vista social. Estas preocupações estabelecem uma relação próxima com os propósitos do crescimento sustentável – assentes nos três pilares: coesão social, crescimento económico e protecção ambiental. (COMISSÃO EUROPEIA, 2001, p.2)

Como a regeneração urbana não tem um carácter unicamente físico, as problemáticas que se levantam numa operação deste género tornam o processo de decisão e tomada de medidas mais complexo e porventura mais desafiante.

¹⁰ Da mesma autora ver a comparação entre reabilitação urbana, recuperação urbana, renovação urbana, reanimação ou revitalização urbana e redesevolvimento urbano. pp.24-30.

As dinâmicas que ocorrem no meio urbano são de grande diversidade, na medida em que a cidade tem um efeito de dinamização e atracção sobre os territórios envolventes. Tanto os factores externos como os internos, originam na cidade dinâmicas de reorganização que podem causar uma degeneração urbana em determinados tecidos, num determinado momento, surgindo a regeneração urbana como uma resposta às especificidades de cada caso, que obrigam a métodos de intervenção diferentes conforme seja o problema em questão.

Roberts (2000)¹¹ identifica cinco factores que estiveram na origem da emergência das práticas actuais de regeneração urbana:

- As condições físicas e resposta social – num panorama onde as cidades mudam a cada momento, e onde este processo é considerado inevitável, já que “*os sistemas político, económico e social geram constantemente novas procuras e apresentam novas oportunidades para o progresso económico e para as melhorias cívicas*” e benéfico, uma vez que “*estas forças de mudança criam oportunidades para ajustar e melhorar as condições das áreas urbanas*”.
- A habitação e a saúde – emergência de intervenções políticas no sentido de melhorar as condições de vidas dos habitantes, tais como “*a erradicação de doenças, a provisão de habitação adequada, o fornecimento de água potável e a criação de espaços abertos*”.
- O apoio social e o desenvolvimento económico – “*a criação de um ambiente (...) em que a promoção da prosperidade económica*” possa estar mais ligada ao apoio social e à melhoria das condições físicas.
- A contenção do crescimento urbano – “*travar o crescimento urbano e fazer o melhor uso possível dos terrenos já usados para funções urbanas*” – tem sido um dos mais estimulantes factores para a regeneração urbana.
- As alterações das políticas urbanas – desde a fase de reconstrução do pós-guerra, as políticas de regeneração urbana têm sido alteradas simultaneamente com os diferentes contextos sociais e económicos pelos quais se tem passado.

Estes cinco factores em conjunto com aquele que o autor considera ser o desafio mais importante da regeneração urbana, e que é assegurar que todas as políticas privadas e públicas operem de acordo com os princípios de desenvolvimento sustentável, permitem delinear uma definição base de regeneração urbana: “*a visão e acção compreensiva e integrada que leva à resolução dos*

¹¹ pp.10-17. Tradução do autor.

*problemas urbanos e à procura de uma melhoria duradoura nas condições económicas, físicas, sociais e ambientais de uma área que tenha sido sujeita a alterações.*¹²

Esta definição salienta o aspecto temporal dos objectivos, o que reflecte uma atitude enquadrada com os comportamentos de sustentabilidade, na medida em que intervir no território com preocupações de planeamento e de desenho urbano que garantam bons resultados (em termos económicos, de multiplicidade social, de eficiência energética ou arquitectónicos) e que se mantenham ao longo do tempo, significa uma poupança de recursos no futuro.

Lichfield (1992)¹³ identifica como características essenciais da regeneração urbana a necessidade de haver “um melhor entendimento do processo de declínio” e “um consenso daquilo que se pretende atingir e como se pretende atingir”.

Rogers (2001)¹⁴ define a arquitectura sustentável como aquela que permite a “*construção de edifícios que sejam eficientes quanto ao consumo de energia, saudáveis, cómodos, flexíveis em termos de uso e desenhados para uma larga vida útil*”.

Diversos autores apontam os usos mistos como forte contributo para tornar o tecido urbano “vivível”. Jenks et al (2001)¹⁵ defendem que o uso misto é uma condição necessária para a sustentabilidade urbana, onde a principal vantagem reside na redução da necessidade de usar o automóvel, com vantagens ao nível da poluição atmosférica e sonora. Ao “deixarmos” o automóvel e passarmos a fazer pequenas deslocações a pé, estamos a contribuir para o estabelecimento de relações de vizinhança, e atendendo que as mais altas taxas de ocupação do mercado se encontram em zonas urbanas de uso misto, originando assim uma dinâmica económica, pode considerar-se que a redução do uso do automóvel “*afecta (...) as três dimensões chave da sustentabilidade*”. (HENRIQUES, 2006, pp.24-27)

Os usos mistos têm características particulares que afectam o processo de ocupação (ou reocupação) do território que devem ser tidas em conta na fase de planeamento e concretamente nas operações de regeneração urbana (SCHWANKE et al, 2003, pp.4-5):

¹² Roberts baseia a sua definição nas características essenciais da regeneração urbana identificadas por LICHFIELD (1992) Urban Regeneration for the 1990s, London Planning Advisory Committee, London p.19; por HAUSNER (1993) The future of urban development, Royal Society of Arts Journal, vol. 141, nº 5441, p. 526; e por DONNISON (1993) Agenda for the future, in C. McConnell (ed.), Trickle Down or Bubble Up?, Community Development Foundation, London, p.18.

¹³ LICHFIELD (1992) Urban Regeneration for the 1990s, London Planning Advisory Committee, London p.19, citada por ROBERTS (2000), p.17.

¹⁴ ROGERS et al (2001) Cidades para um pequeno planeta, Editorial Gustavo Gili, S.A. (edição em português) citados por HENRIQUES (2006), pp. 24-27.

¹⁵ JENKS et al (2001) Achieving sustainable urban form. Spon Press, London – New York, citados por HENRIQUES (2006), pp. 24-27.

- Devem contemplar três ou mais usos para atrair um mercado significativo, funcionando na maioria dos projectos de usos mistos o comércio, escritórios e habitação / hotelaria como usos principais.
- O projecto obriga a que as componentes físicas e funcionais funcionem de forma integrada, e as circulações pedonais devem garantir a ligação cómoda entre todas as áreas de modo a garantir as sinergias entre os usos.
- O planeamento deverá assentar em estratégias coerentes, obrigando a uma participação diversa e especializada composta, entre outros, por planeadores, arquitectos, promotores, analistas de mercado ou financiadores.

A garantia de longevidade e de funcionamento físico, social e económico do tecido urbano – com o contributo dos usos mistos – é um desafio da regeneração urbana que deve apoiar-se na compreensão do processo de declínio do tecido, para poder orientar as medidas de base para iniciar um processo de regeneração.

No que se refere à abordagem prática e exemplos conhecidos de regeneração urbana, as primeiras intervenções em especial no Reino Unido deixam uma experiência muito moldada ao ordenamento institucional, legal e territorial anglo-saxónico (BALEIA, 2007, p. 20). A aplicação a uma realidade como a de Portugal carece de grande investimento prévio das políticas nacionais sobre o tema da regeneração urbana e a capacidade de adequação dos instrumentos de ordenamento do território existentes.¹⁶

Apesar de inovadora, a regeneração urbana não se desliga dos outros modos de intervenção no território. É o seu conceito de abrangência que permite numa mesma operação de regeneração urbana, implementar acções de reabilitação de edifícios ou revitalização do parque empresarial.

“A regeneração urbana é uma política urbana que vem procurar resolver problemas urbanos e dar-lhes oportunidades. Uma política que procura uma relação entre a condição física existente no território, a responsabilidade social, a necessidade de preservar elementos identitários de um passado e a importância do sucesso económico.” (PEREIRA, 2007, p.13)

Este ponto de vista denota que, para o autor, a regeneração urbana comporta diferentes formas de intervir no território, sendo que também tem preocupações de preservar elementos urbanos que confirmam a continuação da identidade do sítio.

¹⁶ Este tema extravasa o âmbito desta dissertação no entanto é uma questão que deverá merecer a atenção de uma futura investigação.

Roberts (2000)¹⁷ considera que a regeneração urbana é o “*resultado da interacção entre várias influências e, mais importante, é também uma resposta para as oportunidades e desafios que surgem com a degeneração urbana, num determinado sítio e num momento específico do tempo*”, e acrescenta que “ (...) *cada desafio urbano necessita também da elaboração e implementação de uma resposta específica.*”

Pese embora todo o enquadramento feito neste ponto, destaca-se esta definição de Roberts em que as dinâmicas das cidades e as suas constantes alterações originam, por diversos motivos de degradação, as oportunidades e desafios que dão lugar ao processo de regeneração urbana.

No Reino Unido a regeneração urbana está, actualmente, perfeitamente assimilada nas práticas do planeamento e as políticas urbanas focaram-se nos últimos anos neste conceito de intervenção através da criação de parcerias de regeneração urbana.

As *Urban Regeneration Companies*¹⁸ (URC) são parcerias promovidas pelo governo central e compostas em grande parte por actores locais, com o objectivo de delinear estratégias integradas de regeneração urbana de cidades e vilas “chave”, que fomentem a resolução de diversas problemáticas urbanas bem como o desenvolvimento económico. Estas sociedades produzem, numa primeira fase, uma visão estratégica coerente para o futuro das áreas em questão e, posteriormente, coordenam a sua implementação.

As URC's são entidades privadas independentes que visam atingir uma transformação física das suas áreas, pela implementação das suas visões partilhadas de modo a atingirem resultados que não seriam possíveis através de decisões individuais. As parcerias são especializadas nas suas áreas locais e as autoridades, empresas e os representantes da comunidade local desempenham um papel importante, sendo o contexto regional representado pelas *Regional Development Agency* (RDA) e a dimensão nacional pela *Homes and Community Agency* (HCA). As URC's coordenam também os planos de investimento dos sectores privado e público e atraem novos investimentos através de propostas e promoções imaginativas de regeneração urbana das suas áreas.

¹⁷ p.9.

¹⁸ Dados retirados do sítio oficial (www.urcs-online.co.uk) e com tradução do autor. As “*Urban Regeneration Companies*” estão relacionadas com as entidades estatais “*Homes and Communities Agency*” e “*Communities and Local Government*”, cujas missões passam pela criação de comunidades sustentáveis através da promoção de igualdade social, criação de habitação, aumento de serviços públicos locais, criação de emprego através da regeneração urbana e a criação de uma paisagem harmoniosa e sustentável.

A primeira URC – a “*Liverpool Vision*” – foi lançada imediatamente após da publicação do relatório “*Towards an Urban Renaissance*”¹⁹ da *Urban Task Force*, que com forte entusiasmo impulsionou o conceito das URC’s. Existiam em 2007 dezanove parcerias estabelecidas em Inglaterra, uma no País de Gales e uma na Irlanda do Norte.

Para além do modelo existente de URC’s, o Governo promoveu o conceito das *Economic Development Companies* (EDC), cujo objectivo é conduzir o crescimento económico e a regeneração numa determinada área ou sub-região urbana, rural ou litoral com principal incidência nas zonas mais carenciadas. Assim como as URC’s, as EDC’s não são estabelecidas com a criação de estatutos, mantendo-se sempre numa forma de parceria dirigida e criada pelas Autoridades Locais, pelas *Regional Development Agencies* em conjunto com outros parceiros e pelo Governo.

Como se referiu acima, as URC’s estão implementadas um pouco por todo o território do Reino Unido, como por exemplo em Manchester, Liverpool, Bradford ou Leicester, ou em cidades de menor dimensão como Swindon ou Gloucester.

Os aspectos que estiveram na base da sua criação e os objectivos pretendidos com a sua implementação abrangem diversas dimensões críticas:

- No caso da companhia “*RegenCo*” em Sandwell (na área metropolitana de Birmingham), os objectivos passam pelo aumento da produção local e promoção de oportunidades de emprego numa zona que se desenvolve ao longo de um corredor do metro.
- A “*The New Swindon Company*” em Swindon (no sul de Inglaterra) tem como objectivos o fortalecimento da economia local com base numa regeneração física do tecido urbano, a criação de mais espaço de centro urbano vivível bem como melhorar a imagem e identidade do centro urbano.
- No caso da “*1st East*”, a inversão do declínio económico das cidades de Lowestoft e Great Yarmouth (na zona mais oriental de Inglaterra) é o principal objectivo da implementação do programa de regeneração urbana. A região regista elevados índices de desemprego e degradação social fruto do abandono da indústria tradicional (pesca e actividades portuárias) e a dificuldade de transição para um processo de terciarização. O processo centra-se essencialmente na revitalização dos antigos portos industriais de ambas as cidades, permitindo o acesso ao público e apostando em novas ocupações de lazer, serviços e habitação, tudo associado a uma forte aposta no sector das energias renováveis.

¹⁹ Em 1998 o gabinete do primeiro ministro britânico convidou o arquitecto Richard Rogers para liderar uma *task force* dedicada às questões urbanas do país. Em 1999 foi elaborado um relatório intitulado “*Towards an Urban Renaissance*”, onde se incluía mais de uma centena de recomendações destinadas a contribuir para a melhoria da qualidade de vida nos centros urbanos. Muitas das 105 recomendações foram adoptadas pelo governo, dando forma à maioria das actuais e futuras políticas urbanas das cidades Inglesas.

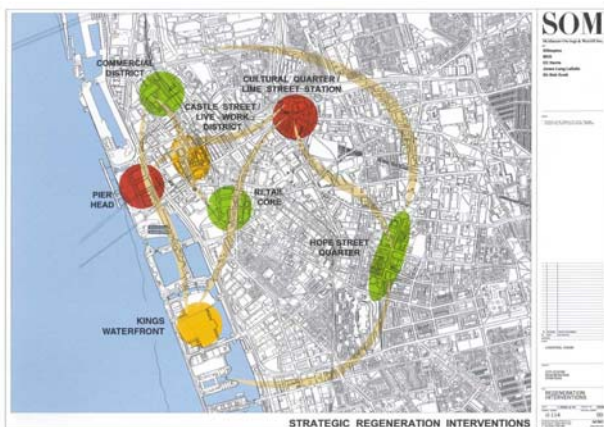


Figura 3 – Exemplos dos “Masterplans” das URC’s “Liverpool Vision” (esquerda) e “The New Swindon Company” (direita) (fonte www.urcs-online.co.uk)

Em Portugal, o Parque das Nações e a zona de Alcântara, em Lisboa, poderão considerar-se os exemplos mais significativos de processos de intervenção em escala alargada em tecido urbano existente.

No caso do Parque das Nações, numa escala de intervenção maior, o grande evento da Exposição Mundial de 1998 funcionou como motor de um processo de regeneração de antigas áreas industriais obsoletas e degradadas. A criação de uma nova centralidade de dimensão metropolitana, ícone de modernidade, competitividade e internacionalização da cidade, foi um dos grandes objectivos da operação e, apesar de ter sido cumprido, levantam-se actualmente questões de integração da comunidade local numa óptica de coesão e sustentabilidade, aspectos integrantes dos princípios da regeneração urbana.

O caso de Alcântara, com características territoriais completamente diferentes das do Parque das Nações, encontra-se em processo de implementação com algumas intervenções terminadas, outras em construção e outras ainda em fase de projecto (e.g. interface multimodal integrando autocarros, eléctrico, metro e comboios). Dos principais objectivos nesta intervenção destacam-se (CHASTRE, 2007, p.196):

- A reconversão e reabilitação das áreas industriais obsoletas, através da criação de uma nova malha urbana que integre o tecido industrial preexistente e que confira modernidade à área;
- Requalificação do tecido e revitalização do eixo Alcântara / Calvário / Santo Amaro;
- Instalação de usos mistos de habitação, terciário e indústria compatível;
- Criação de nova centralidade.

No entanto, Chastre (2007) considera que os planos apresentados “*não criam uma coerência narrativa entre a malha urbana e a morfologia de cada empreendimento, entre os espaços públicos e semi-públicos existentes e criados, desenvolvendo-se uma bolha circunscrita e descontextualizada da envolvente urbana*”.

Os Programas Polis, amplamente desenvolvidos a partir do princípio da presente década, com aplicações visíveis em diversas cidades de norte a sul do país, assentaram num conceito aproximado em alguns aspectos à regeneração urbana. Porém as operações desenvolvidas apontaram, em muitos casos, nos preenchimentos de vazios urbanos ou áreas expectantes, ou na revitalização e melhoria de condições de espaços públicos, ambas intervenções de carácter mais pontual. O caso do Cacém Polis foi um exemplo de forte reestruturação do tecido urbano que, em consequência da urbanização desordenada ocorrida nas últimas décadas um pouco por toda a linha de Sintra na Área Metropolitana de Lisboa, apresentava problemas de mobilidade, qualidade do espaço público e degradação urbana na generalidade.

1.1.1.2 O território enquanto bem imóvel

O planeamento e o ordenamento da cidade implicam a definição de zonas, de localização de elementos estruturantes. O solo é, portanto, um recurso básico no processo de planeamento, no entanto, na sociedade actual o solo *“é propriedade de alguém, a quem, sobre o mesmo são reconhecidos direitos”* e cujos direitos se *“poderão traduzir na não disponibilidade do solo nos locais e momentos adequados, para os fins pretendidos”* (CARVALHO, 2003, p.265). Assim, o direito sobre a propriedade pode condicionar o planeamento da cidade, o zonamento do solo e a concretização de elementos estruturantes da cidade.

A renda fundiária²⁰ do solo urbano tem uma tendência de evolução positiva devido à possibilidade de construção de cada terreno. Carvalho (2003)²¹ considera que na distribuição da renda fundiária entre a colectividade (que suporta os encargos com as infraestruturas e equipamentos públicos) e os proprietários (que não contribuem para a valorização mas têm direitos sobre o “bem”) se confrontam e articulam: propriedade do solo, interesse público e princípio de igualdade. A regulação desta confrontação e articulação consiste num dos princípios básicos da política de solos, onde o ordenamento das cidades (interesse público) se deve sobrepor ao direito de utilização dos bens (interesse privado), obrigando a construção privada a submeter-se a um processo de autorização administrativa controlada pelo poder público e a enquadrar-se nas disposições dos instrumentos de planeamento.

²⁰ Segundo CARVALHO (2003), renda fundiária é o valor de mercado de cada propriedade, subtraído dos custos de realizações nela incorporadas, incluindo respectivo lucro.

²¹ p.265.

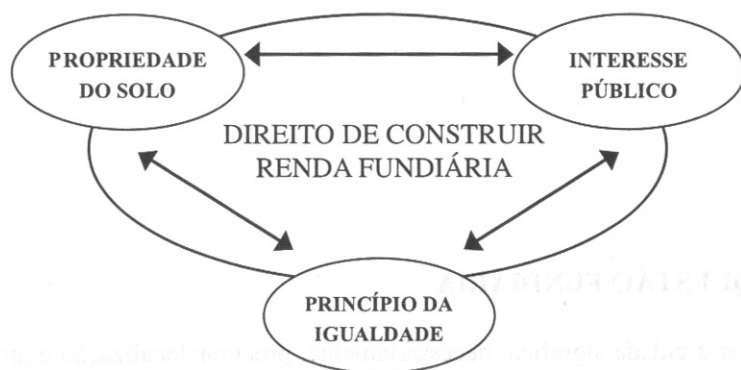


Figura 4 – Renda fundiária, confrontação e articulação de factores (fonte: Carvalho, 2003, p.266)

O reconhecimento do cadastro existente é por isso um aspecto fulcral nas acções de planeamento em geral e nas operações de regeneração urbana em particular. O reconhecimento dos limites da propriedade, a identificação e estratificação das tipologias de proprietários do tecido urbano, são aspectos essenciais para que se possa avaliar o valor do solo (bens imóveis) onde se vai intervir.

Pode considerar-se que o valor do bem imóvel funciona como dinamizador de um processo de regeneração urbana, logo desde a sua fase inicial. É a ocupação do território, num sentido lato, que está na base, por exemplo, de um caso de degradação do parque habitacional ou de um caso de redução da actividade económica industrial. É sob o ponto de vista de suporte de vida e de actividades que o território é um dos factores importantes nos fenómenos de degradação dos tecidos urbanos.

O bem imóvel surge como consequência da relação que o homem tem com o território ao longo da sua existência e é um bem com diversas especificidades. Carvalho (2005)²² aponta como especificidades do bem imóvel, influenciadoras do preço e de um contexto pouco transparente, as seguintes características:

- A indissociabilidade entre bem imóvel e direitos de propriedade que faz o mercado imobiliário depender das deliberações administrativas do Estado.
- A vinculação física ao sítio.
- A durabilidade.
- O elevado valor individual.
- A incidência dos custos administrativos no custo de produção dos bens imóveis.
- A dificuldade em definir o bem imóvel enquanto produto transaccionável, fruto de diversos factores dos quais sobressai a localização.

²² pp.41-42.

O autor classifica como característica básica a vinculação física ao sítio, sendo esta a especificidade que mais particulariza os bens imóveis relativamente a outros tipos de bens.

É precisamente nesta questão que se fundamenta a ideia de que o território (que do ponto de vista histórico da ocupação do homem se transformou em bem imóvel e que actualmente é composto por propriedades imobiliárias) está na base dos processos de degradação dos tecidos urbanos. Uma vez que o bem imóvel está relacionado directamente com o território, o primeiro é afectado pela degradação do segundo, seja por se localizar numa área degradada ou por se localizar na proximidade. E como a vinculação física afecta o valor do bem imóvel, este é afectado negativamente pela degradação do “solo” onde se situa.

Este encadeamento de ideias pretende fazer notar, no que se refere ao aspecto puramente físico, a influência da degradação de uma malha urbana no valor dos bens imóveis que a compõem. No entanto, não são só aspectos do ponto de vista da conservação / degradação que influenciam o valor imobiliário de determinada área urbana. Para Derycke (1981)²³ os factores relevantes na formação do preço do solo urbano dividem-se, de uma forma sucinta, em três categorias:

- Microlocalização que “*permite explicar a diferença entre o preço unitário de uma parcela e o preço médio da zona em que ela se encontra*” baseando-se nas características intrínsecas do imóvel e sua envolvente imediata (e.g. morfologia do imóvel e inserção na malha urbana; vistas; equipamentos na envolvente; idade / conservação).
- Macrolocalização que permite explicar “*a diferença entre o preço médio da zona e o preço médio da cidade*” e que se baseiam nas características da zona (e.g. qualidade ambiental; estado geral das infraestruturas; acessibilidade; normativa urbanística aplicável à transformação do edificado).
- Gerais referentes “*às características globais da cidade*” (e.g. crescimento da cidade; políticas urbanas; conjuntura local)

Analisando os aspectos atrás mencionados numa aproximação de escalas (de macro para micro), conclui-se que a conjuntura da cidade – e aqui importa observar também a escala regional – e as características de uma determinada envolvente conseguem ter influência no valor do imóvel de um determinado proprietário. No entanto, a observação inversa (de micro para macro) leva-nos a considerar que a geração de uma dinâmica que permita desencadear um processo de regeneração, começa na “vontade” que cada proprietário tem, individualmente, de valorizar o seu bem. O mesmo é dizer que a gestão do território degradado pelos mais diversos motivos (e.g. abandono, degradação do parque habitacional, redução de actividades económicas,

²³ DERYCKE (1981) *Economia y Planificacion Urbanas*, citado por CARVALHO (2005), p.47.

envelhecimento de população) encontra na agregação de interesses individuais um caminho para a regeneração e valorização de forma a impor-se económica e socialmente a uma escala mais alargada (zona / cidade / região).

A gestão de uma operação de regeneração urbana terá como objectivo primordial a aglutinação de interesses por parte do sector privado e encontra na grande escala de intervenção uma via para a criação de capacidade de mercado, sendo esta também geradora de interesses de investimento com vista à valorização do imobiliário.

Conclui-se que a propriedade imobiliária (na óptica dos direitos de propriedade do solo) é um dos aspectos base numa operação de regeneração urbana, tanto no arranque da operação numa fase de compatibilização do cadastro existente, como no tecido urbano regenerado e a consequente reformulação da propriedade imobiliária. Ou seja, o processo de transformação da propriedade desvalorizada por estar degradada, em propriedade valorizada por estar regenerada e revitalizada, é que motiva o investimento *a priori* e a apropriação (entenda-se ocupação com residentes, empresas, equipamentos) *a posteriori*.

1.1.1.3 A gestão

Com a actual dinâmica de transformação das cidades, os processos de actuação no território não permitem um envolvimento exclusivo do Estado, tanto do ponto de vista técnico / teórico como financeiro. Os actores envolvidos nas dinâmicas pertencem também ao sector privado que, segundo uma política de participação / orientação por parte do Estado, se tornam em parceiros investidores, sendo o seu grau de envolvimento nas parcerias dependente, entre outros factores, da sua estrutura financeira.

Os processos de regeneração urbana obrigam a uma estrutura de funcionamento clara, sólida e credível. Um aspecto crucial da sua viabilidade é a garantia de financiamento a par da garantia de que o território regenerado irá funcionar do ponto de vista económico e social. Só assim se cativa o investimento por um lado e a ocupação do espaço por outro – é nas pessoas e na sociabilidade do espaço urbano que reside o fundamento da ocupação cuidada do território, concretamente da regeneração urbana.

Por lidar com especificidades que variam de caso para caso, a regeneração urbana requer uma reflexão cuidada sobre o território e definição de medidas de base para a intervenção, e assim definir um objectivo e um programa flexível. Uma vez que uma operação deste género tem uma

duração longa, deverá estar estruturada para conseguir lidar com realidades que se podem alterar, e sobretudo ter uma liderança sólida que garanta a sua credibilidade.

Uma operação de regeneração tem de ser sólida e coerente, alicerçada numa estrutura lógica e clara para todos, onde as diversas fases estejam perfeitamente estudadas e integradas para possibilitar a sua execução ao longo do período de acção. Para isso torna-se necessário saber entender as lógicas do território debilitado e consequente alvo de regeneração, as razões da sua decadência e os contornos sociais e económicos que originaram a degradação.

O modelo de gestão de uma operação de regeneração pressupõe, regra geral, a adopção de um sistema de gestão conjunta dada a complexidade da operação e o leque alargado de intervenientes. As parcerias público-privado (PPP) surgem no caso concreto da regeneração urbana como um modelo de gestão viável. Atendendo a que o sector público poderá não ter recursos ou capacidade de endividamento, o Estado encontra nas PPP uma capacidade de investimento e, em contrapartida, os privados retiram proveito na exploração do serviço público efectivamente realizado pelas entidades privadas.

E como a capacidade financeira é necessária desde o início da operação, a criação de soluções de parcerias é a base do processo de regeneração, mesmo que ao longo da operação se levem a cabo mais parcerias para as diferentes fases do processo. A definição do modelo de gestão consagrado no início deve ser sólido e credível para poder despoletar o interesse dos investidores e outros agentes de peso. A definição de competências dentro das PPP é extremamente importante para o sucesso da operação, devendo o poder de decisão final caber sempre ao sector público.

Para Barbado (2006)²⁴ as competências das PPP em processos de regeneração urbana dividem-se da seguinte forma:

Sector Público	Sector Privado
<ul style="list-style-type: none">- Objectivos, Âmbito e Programa- Garante processo administrativo ou regime administrativo de excepção (p. ex. Índices de ocupação do solo, celeridade ou simplificação administrativa)	<ul style="list-style-type: none">- Peritagem / competência- Reconhecimento/Identificação da oportunidade de investimento- Modelo e Plano de Negócio- Risco imobiliário

²⁴ Páginas 1-7

<ul style="list-style-type: none"> - Disponibiliza recursos públicos (p. ex. solo, Património) - Estabelece parâmetros de qualidade - Estabelece e gere o Regime de controlo nas sucessivas fases (projecto, construção e exploração e ou comercialização) 	<ul style="list-style-type: none"> - Investe/financia (Projecto, construção, exploração ou alienação) - Amortização / rentabilidade do investimento através dos resultados da operação
---	--

Se o processo de regeneração urbana (tal como a procura de parceria) for de iniciativa privada, a gestão ao nível das estratégias, objectivos e programa, atribuída ao sector público, poderá ser partilhada com a entidade privada tirando partido do seu “know-how” em matéria de regeneração.

Das competências enunciadas pela autora destaca-se para o sector público o estabelecimento de parâmetros de qualidade no sentido de defender sempre o interesse público e o equilíbrio democrático, e para o sector privado o risco imobiliário, que necessita de uma operação bem estruturada e credível de modo a não obviar o processo, desencorajando o investimento. O investimento na estruturação e sistematização do processo reduz em muito o risco de prejuízo.

Para Fernandes (2006) um projecto deve possuir uma identificação clara dos actores incluindo os grupos alvos e os beneficiários finais. Os projectos devem ser coordenados e geridos com suporte num sistema de monitorização e de avaliação, que permite avaliar constantemente a “performance” da gestão e, posteriormente, da implementação. O projecto deve ter um sistema apropriado de análise económica que demonstre “*um claro domínio dos benefícios sobre os custos*”.

O autor acrescenta que uma gestão do ciclo do projecto permite a decisão sobre critérios e procedimentos relativos a cada fase, a iniciação e fecho de fases sequenciais e novas identificações ou programações consequentes dos resultados da monitorização e avaliação.

Para Baleia (2007)²⁵, nos processos de regeneração urbana, o “*acto de decidir, ou não decidir, representa por si só uma tomada de posição, cujas consequências têm repercussão directa na vida das pessoas*” o que leva a autora a concluir que “*a avaliação de projectos, nos seus diversos tipo e técnicas, torna-se então uma ferramenta de trabalho e de apoio à decisão, essencial à gestão e planeamento urbanos, permitindo analisar as diversas opções disponíveis, de modo a otimizar soluções e poder orientar as escolhas de quem decide.*”

²⁵ p.21.

1.1.2 Desenvolvimento sustentável

As operações referidas nos pontos anteriores operam sobre o território que é mais do que uma extensão geográfica de solo, é um suporte de vida, um recurso finito e limitado, um elemento cultural e de identidade.

É uma realidade mutável por si só e alterada pelas intervenções do homem. O seu ordenamento, a sua gestão e o seu “manuseamento” são operações críticas de elevado grau de dificuldade. Sob o ponto de vista do território enquanto recurso limitado, parece óbvio que este deverá ser tratado como tal, com as medidas apropriadas para que não deixe de existir nas condições que a todos interessa.

A ocupação do território por parte do homem pressupõe alterações nesse território do mesmo modo que o homem se adapta às características do lugar que ocupa. No entanto, quando esta relação não é suficiente para atingir os objectivos delineados pelo homem, a parte mais afectada negativamente é invariavelmente a primeira. Neste sentido, o modo de vida humano e concretamente o modo de vida urbano, é responsável pelos problemas ambientais com os quais a humanidade se confronta (CARTA DE AALBORG, 1994, p.2).

Em 1987, na Comissão Mundial sobre o Meio Ambiente e o Desenvolvimento – presidida pelo Primeiro-Ministro da Noruega, Gro Harlem Brundtland – teve origem o chamado Relatório *Brundtland*, onde o termo *desenvolvimento sustentável* foi popularizado e integrado na linguagem das Nações Unidas. Neste relatório intitulado “o futuro de todos nós”, o desenvolvimento sustentável é definido como um “*desenvolvimento que assegura as necessidades do presente sem comprometer que as gerações futuras assegurem as suas*”²⁶.

A consciência de que o modo de vida não sustentável contribui para a destruição do ambiente surgiu no fim da década de 60, quando o mundo assistia a imagens de praias enegrecidas pelo crude derramado pelos super petroleiros. O impacte das imagens trouxe para primeiro plano as questões ambientais e a ideia de crescimento dos anos 60 – muito redutora e meramente relacionada com questões económicas – adquire, durante a década de 70, uma definição que já contempla a qualidade do crescimento e a componente social, passando a ser referido como *desenvolvimento económico e social*. Nos anos 80, este termo começa a aparecer nas discussões com a referência ambiental, podendo-se concluir que foi nesta década que a humanidade

²⁶ O termo “sustentável” surge pela primeira vez nas palavras difundidas pelo economista liberal Rostow “*Self Sustained Growth*”, com um sentido de auto-manutenção, capacidade de continuidade e viabilidade económica, em nada envolvido com a preservação das condições naturais da Terra ou com o respeito pelo ambiente (RODRIGUES, J., 2006, p.286).

“interiorizou” a noção de que desenvolvimento não é aumento (demográfico, das áreas urbanas, de indústrias devastadoras do ambiente) mas sim melhoria.

Foi em 1992, no Rio de Janeiro, que se realizou a Conferência das Nações Unidas para o Meio Ambiente e o Desenvolvimento de onde resultou a Agenda 21, um documento que especifica quais as acções necessárias, a um nível global, para reconciliar o desenvolvimento com as preocupações ambientais. Surgiu também a Agenda 21 Local, um processo que visa a criação e realização de políticas públicas para o desenvolvimento sustentável através de parcerias entre autoridades locais e demais sectores da sociedade, e que serviu para ser aplicado a um nível de autarquia em todos os países signatários.

Em 2002, a comunidade internacional reuniu-se em Joanesburgo para discutir e avaliar o estado do planeta e dos seus habitantes dez anos depois da Conferência do Rio. As opiniões dos especialistas não foram consensuais e, se por um lado ficaram observações pessimistas, por outro concluiu-se que houve avanços e que da Conferência resultaram entendimentos interessantes como o facto de que o sistema multilateral de governança teria de encontrar novas estratégias na procura do desenvolvimento sustentável num mundo globalizado.

O processo da consciencialização da necessidade de um crescimento sustentável reveste-se de um conjunto de abordagens complexas, uma das quais é o facto de que a obtenção de resultados nessa matéria está dependente da adopção das medidas propostas por cada um de nós. É uma atitude muito individualizada e que só contribui para atingir as metas propostas se todos a adoptarmos, alcançando assim uma escala global indispensável.

Esta abordagem revê-se igualmente no planeamento e no desenho urbano das *nossas* cidades, onde o indivíduo se transforma num conjunto composto por políticas, actores e planeadores e a adopção de medidas passa para uma escala urbana que por si só, já tem responsabilidades, agora acrescidas com a responsabilidade irrefutável para com a sustentabilidade da cidade.

A complexidade do processo torna-o lento e a missão dos países passa também por uma persistência a longo prazo para que o assunto da sustentabilidade seja cada vez mais absorvido. As conferências mundiais já realizadas demonstram que os horizontes temporais para se atingirem os objectivos têm que ser alargados, já que se constata que passados dez anos sobre as primeiras grandes medidas globais, os progressos são visíveis na consciencialização, mas ténues na inversão do impacte da humanidade sobre o planeta. Cabe às políticas centrais e locais incentivar os comportamentos individuais e colectivos no sentido de levar à prática as medidas consideradas urgentes e indispensáveis.

A Carta de Aalborg e Aalborg +10

Em 1994, na Conferência Europeia sobre Cidades Sustentáveis, realizada em Aalborg, Dinamarca, redigiu-se a “Carta das Cidades Europeias para a Sustentabilidade” onde os responsáveis locais se comprometeram a adoptar medidas e programas conducentes com as indicações da Agenda 21 de 1992. Este documento considera as cidades “*centros de vida social, suportes da economia, (...) pilares das nossas sociedades, bem como centros de indústria, artesanato, comércio, educação e administração.*” É nessa qualidade que as cidades “se comprometeram” a adoptar medidas que visam diminuir o impacte das sociedades sobre o património natural e a “*alcançar o bem-estar do homem e do ambiente*” (CARTA DE AALBORG, 1994, pp.1-2).

Quando passados dez anos, os responsáveis das cidades europeias se voltaram a reunir na conferência Aalborg+10 para discutirem o terreno conquistado no caminho da sustentabilidade desde 1994, e para reafirmarem os seus propósitos e convicções, o resultado da conferência foi uma carta semelhante à de 1994. No entanto, é possível identificar no modo de abordagem às medidas a tomar, um carácter mais directo e objectivo relativamente ao esforço que o homem tem de fazer para inverter a tendência devastadora da sua atitude, sendo este aspecto um reflexo de uma consciencialização mais madura.

As questões dos recursos passaram de uma visão já consciente mas ainda muito optimista para uma postura de obrigatoriedade efectiva em alterar os hábitos de consumo. Em 1994 podia ler-se que o consumo de água não deveria exceder a respectiva taxa de reposição, já em 2004 refere-se directamente que tem de se poupar água e usá-la de um modo eficiente. Nas preocupações de Aalborg já está expressa a ideia de necessidade de renovação urbana, no entanto, ainda se incentiva o “*planeamento de novas áreas periféricas*”, situação que já não se verifica em Aalborg+10, onde a estratégia aponta para a regeneração de áreas degradadas e para que se evite, definitivamente, a expansão urbana.

A União Europeia tem tido, ao longo dos últimos anos, um forte empenho no estudo e debate das questões relacionadas com o desenvolvimento sustentável. Em 1996 elaborou um relatório de peritos sobre as “Cidades Europeias Sustentáveis” onde são analisados diversos indicadores de sustentabilidade (e.g. mobilidade e acesso; planeamento e espaços públicos; regeneração urbana) e tiradas conclusões, ao nível dos vários países, sobre a implementação e os resultados de medidas que contribuam para o desenvolvimento sustentável.

Em 1998, com o objectivo de uma melhor coordenação e orientação das acções comunitárias dirigidas a problemas urbanos foi lançado o “Desenvolvimento Urbano Sustentável na União Europeia: Quadro de Acção”. Com a entrada no novo século definem-se, em Gotemborg, as “Estratégias da União Europeia para um Desenvolvimento Sustentável”, onde são apresentadas, em 2001, as estratégias a longo prazo para as políticas de desenvolvimento sustentável ao nível económico, social e ecológico, surgindo, passados quatro anos, a “Revisão das Estratégias da União Europeia para um Desenvolvimento Sustentável de 2005”, que permite um acesso inicial aos progressos conseguidos desde 2001 e delinea uma série de orientações futuras.

Esta revisão foi anunciada em Fevereiro de 2005, assente na ideia de que os objectivos desejados não tinham sido atingidos e muitos dos problemas tinham-se agravado. Outro dos objectivos anunciados para 2005, foi a reflexão sobre o “*custo real para a sociedade, da utilização de recursos e o aumento dos investimentos nos domínios da ciência e da tecnologia para o desenvolvimento sustentável*” (COMISSÃO EUROPEIA, 2005, p.8), uma questão de elevada importância, pois a procura da sustentabilidade obriga a um custo acrescido, não só na divulgação, como na aplicação prática das medidas equacionadas.

O modo de vida humano é responsável por problemas ambientais graves. Apesar da consciencialização, as populações não mudaram os seus hábitos o suficiente, de modo a que seja possível inverter o impacte negativo sobre o planeta e criar um desenvolvimento sustentável.

As preocupações com o desenvolvimento sustentável são pontos fundamentais das agendas das potências mundiais. A União Europeia tem um papel importante na procura da sustentabilidade e, nos últimos anos, tem investido bastante ao nível das políticas, com especial enfoque no papel das cidades enquanto pólos aglomeradores de população e geradores de dinâmicas.

A percepção de que o território é um recurso limitado e vital, atribui aos processos de regeneração urbana um papel importante no contributo para o desenvolvimento sustentável, onde a cidade e a sua capacidade motora são “*um importante potencial para se integrar os objectivos de desenvolvimento económico com os de desenvolvimento e coesão social, de competitividade e inovação com os de protecção e valorização dos recursos locais*” (SANTOS, 2005, p.28).

O conceito da regeneração urbana acompanha todas as problemáticas em torno do desenvolvimento sustentável e das cidades sustentáveis. A sua abordagem a várias escalas num processo de revitalização que engloba, entre outros, tecido urbano, estrutura ecológica, tecido empresarial e população, torna a regeneração urbana numa metodologia de intervenção que procura naturalmente o desenvolvimento sustentável.

1.1.3 O tecido urbano industrial em Portugal

Pretende-se neste ponto abordar a questão do tecido industrial no território nacional. Para além de um breve enquadramento no período do século XX, o objectivo desta abordagem passa por observar a localização industrial no mapa de Portugal em resultado do correlacionamento de diversos indicadores demográficos, e identificar características gerais dos padrões de urbanização das mais representativas manchas industriais do país.

O emprego no sector primário abrangia a maior parte da população activa no princípio do século XX (56% em comparação com 21,5% no secundário e 21,7% no terciário) (FONSECA, 1996, p.24), situação que se atenuou durante a primeira metade do século resultando, em 1960, numa ocupação da população, ainda que maioritariamente no sector primário (43,6%), mais significativa no sector secundário (28,7%) e terciário (27,7%) (FONSECA, 1996, p.23).

O desenvolvimento industrial em Portugal e a configuração do “mosaico” industrial no território foi, com naturalidade, resultado de influências internacionais que foram afectando as tendências económicas do país. Sendo a agricultura o “*pilar do desenvolvimento económico desde meados do século XIX até aos anos 50*” (MEDEIROS, 2005)²⁷, o atraso da industrialização do país deveu-se, em parte, à resistência dos agricultores proprietários ao avanço da industrialização e consequente atracção de mão-de-obra barata rumo aos núcleos industriais com salários mais apetecíveis.

Sendo que a primeira metade do século XX foi marcada, internacionalmente, pela crise económica de 1929 e pelas duas grandes guerras, os anos 50 viriam a ser determinantes para o processo de industrialização em Portugal. Ainda sob forte influência da intervenção pública, o I Plano de Fomento (1953-58) potenciou o investimento em “*infraestruturas essenciais para o desenvolvimento industrial (por exemplo no sector da energia eléctrica) e estímulo às indústrias-base, como a química, pasta de papel, siderurgia e metalomecânica pesada*”, assim como a “*expansão da capacidade produtiva de outras indústrias existentes, intensivas em capital e em trabalho (cimentos, tintas, refinação de petróleo, etc.)*” (CHASTRE, 2007, p.26).

²⁷ MEDEIROS (2005) Geografia de Portugal 3 – actividades económicas e espaço geográfico, Círculo de Leitores, Rio de Mouro, citado por CHASTRE, 2007, p.25.

A integração na “Associação Europeia de Comércio Livre”²⁸ a partir de 1960, contribuiu para alteração do panorama industrial do país, e o período de 1960 a 73 é considerado por Medeiros (2005) como a fase de ouro do desenvolvimento industrial. Em 1963, o valor da produção industrial superou pela primeira vez o da produção agrícola (CHASTRE, 2007, p.27), apesar de, segundo os números apresentados por FONSECA (1996), esta fase corresponder ainda a uma maior empregabilidade no sector primário o que poderá significar alguma decadência dos índices de produtividade deste sector.

Os anos 70 trazem uma crise económica internacional, onde o modelo de crescimento baseado nas indústrias intensivas em capital e orientadas pela lógica das economias de escala atingia os seus limites, para além da crise energética marcada pelo aumento do preço do petróleo que obrigou à reestruturação industrial de economias europeias extremamente dependentes desta fonte energética. Portugal ressentiu-se obviamente do panorama internacional atendendo também à falta de dinamismo da procura interna e “a revolução de 1974 não originou grandes alterações na política industrial do Estado” (CHASTRE, 2007, p.29).

No contexto da realidade anglo-saxónica foi só após a depressão económica de 1929 que os parques industriais se “impuseram” no sector da produção industrial (CUSTÓDIO, 1996)²⁹. Iniciou-se um período de investimento governamental no lançamento, desenvolvimento e apetrechamento de parques industriais, promovendo uma política de industrialização e desenvolvimento regional que se espalhou pelos Estados Unidos, França e Itália, chegando em 1973 a Portugal com a criação da Empresa Pública de Parques Industriais que funcionou até 1989, ano em que foi extinta (CHASTRE, 2007, p.177). Segundo Custódio (1996), o conceito de parques industriais é decorrente da 2ª revolução industrial³⁰, onde a indústria se encontra racionalmente organizada. Para Chastre (2007), o atraso registado em Portugal na concepção e criação de parques industriais reflecte uma *“realidade enquadrada quer no carácter e escala da industrialização portuguesa, quer nas poucas tradições de urbanismo planificado moderno”*.

A adesão à Comunidade Económica Europeia nos anos 80 deu-se num clima económico muito preocupante, e possibilitou uma reconfiguração do industrial que contribuiu para o aumento da especialização e também para a reconfiguração territorial deste sector. No entanto na década de

²⁸ A Associação Europeia de Comércio Livre é uma organização fundada em 1960 pelo Reino Unido, Portugal, Áustria, Dinamarca, Noruega, Suécia e Suíça, países que não tinham aderido à Comunidade Económica Europeia. Os produtos importados de estados-membros não tinham de pagar impostos aduaneiros, o que fomentava as trocas internacionais entre eles.

²⁹ CUSTÓDIO (1996) Recenseamento e estudo sumário do Parque Industrial da Venda Nova, Câmara Municipal da Amadora – Departamento de Educação e Cultura, citado por CHASTRE, 2007, p.176.

³⁰ 2ª Revolução Industrial entendida como um salto tecnológico entre o fim do século XIX e princípio do século XX, caracterizado pelas novas fontes de energia, a extensão da mecanização da indústria e o advento da sociedade de consumo.

90 o emprego industrial diminuiu, em parte pela obsolescência tecnológica e pelo envelhecimento e desqualificação da mão-de-obra, acrescido do facto da concorrência de países em vias de desenvolvimento com estruturas de custos mais favoráveis ao investimento externo (MEDEIROS, 2005)³¹.

No início do século XXI encontramos um conjunto de problemáticas de dimensão económica e de modelos de produção que têm originado uma diversidade no território industrializado (ou em desindustrialização) e no território em industrialização (ou em re-industrialização). A faixa litoral compreendida entre Setúbal e Viana do Castelo concentra a maioria das manchas industriais do país, concentrando-se estas fortemente na região de Lisboa e na envolvente do Porto na conurbação não metropolitana do noroeste.

A cintura industrial de Lisboa

Em Lisboa, a partir de 1930, o crescimento dos subúrbios começa a definir uma nova dimensão de cidade e, ao longo das linhas-férrreas de Cascais, Sintra e Vila Franca de Xira, vão instalar-se zonas habitacionais e industriais. A ocupação industrial oitocentista na antiga estrada do Porto começa a ser completada com os novos surtos de industrialização do século XX. No eixo Santa Apolónia – Vila Franca de Xira o tecido industrial era heterogéneo comportando unidades químicas, metalúrgica, cimentícias ou alimentação.

Na margem sul do Tejo desenvolve-se ao longo do século XX um tecido industrial forte e diversificado que substitui gradualmente uma “*histórica ocupação manufacteira* (NUNES, 2008, pp.30-31). No Barreiro, o desenvolvimento da CUF através da diferenciação dos seus processos e produtos transformou-a num marco industrial que acabou por estruturar o território não só do Barreiro como também da sua envolvente. Nos anos 60 o emprego operário obtinha elevadas percentagens nos centros urbanos periféricos de Lisboa (Moscavide 66%; Cova da Piedade 57%; Barreiro 62%; Baixa da Banheira 79%; Montijo 61%; Seixal 69%) em contraponto com os 38% da cidade de Lisboa que indiciavam uma maior representatividade do sector terciário. O período de 1940 a 1970 representou um forte robustecimento demográfico da periferia de Lisboa formando-se uma “cintura industrial” num claro processo de suburbanização organizado pelas linhas de caminho-de-ferro (NUNES, 2008, pp.32-33), onde o concelho de Loures passou de 35000 habitantes para 166000 e o do Barreiro de 25000 habitantes para 59000.

Mas nos anos 70 o crescimento destas áreas conheceu outro padrão, e a expressividade demográfica originou uma maior especialização residencial que, ao integrar antigas zonas

³¹ Citado por CHASTRE, 2007, p.29.

industriais, foi esbatendo o padrão inicial de “cintura industrial”. A partir da década de 80 um *“complexo processo de desindustrialização afectará a estrutura económica, social e urbana da metrópole e dos seus territórios industriais”* (NUNES, 2008, p.33). O sector dos serviços cresce e atingindo o centro da cidade num primeiro momento, passa numa segunda fase para a periferia outrora industrial. A metrópole transformou-se e hoje, no lugar de antigas indústrias e espaços portuários, temos desafios e oportunidades de recriação do espaço urbano e criação de novas centralidades num contexto metropolitano.

A sul do Tejo, os desafios às políticas urbanas e instrumentos de planeamento estão também na *“transformação da margem sul (depois da crise da cintura industrial e das novas travessias rodoviária e ferroviária) induzida pela localização da Auto-Europa em Palmela e pelo reforço da ligação ao Porto de Setúbal. Nas antigas áreas industriais em crise (metalurgia, química, estaleiros), assiste-se a uma retoma lenta do processo de re-industrialização, ainda muito limitada pela conjuntura recessiva e pelos problemas ambientais criados (expectativas elevadas de revalorização, solos inquinados, etc.)”* (PORTAS et al, 2003, p. 33).

Em ambas as áreas metropolitanas do país, concretamente na de Lisboa assistimos a um *“processo de terciarização, sobretudo em termos de aglomeração de funções direccionais no antigo centro ou proximidades, acompanhado do processo de desindustrialização (abrindo novas possibilidades de re-urbanização desses terrenos e de outros com usos tornados obsoletos)”* (PORTAS et al, 2003, p. 29).



Figura 5 – Vistas das áreas industriais da Área Metropolitana de Lisboa – Barreiro (esquerda) e Amadora (direita) (fonte: DOMINGUES et al, 2006, pp.307,297)

Conurbação não Metropolitana do Noroeste

Se na zona sul de Lisboa encontramos tipologias industriais dos ramos da indústria pesada – se bem que bastante diferenciadas –, a norte, naquela que é porventura a mancha territorial mais

extensa do país no que se refere à população em activo maioritariamente no sector secundário, encontramos diferentes lógicas de ocupação do território, numa base económica industrial que se depara actualmente com sérios problemas de resistência face à crise económica internacional deste princípio de século. A conurbação não metropolitana do Noroeste é definida por um triângulo com os vértices em Viana do Castelo, Amarante e Aveiro (excluindo os nove município que compõem a Área Metropolitana do Porto). Atendendo às manchas de urbanização mais densas destaca-se: a mancha urbana de Braga, prolongando-se pelo Cávado até Barcelos; a conurbação do Médio Ave; o Vale do Sousa; a mancha urbana de Santa Maria da Feira, Ovar, São João da Madeira e Oliveira de Azeméis (PORTAS et al, 2003, p.46).

Todas estas áreas (com excepção de Braga) foram-se densificando com base num intenso processo de industrialização rural difusa. É uma região “historicamente” industrial que, no caso do Médio Ave, remonta a meados do século XIX com a indústria têxtil e do vestuário. *“As actividades industriais, desde as microempresas aos grandes grupos económicos, as mais antigas e mais recentes foram-se localizando segundo diferentes lógicas: os rios pela importância e acesso a infraestruturas dos engenhos hidráulicos, da máquina a vapor ou da necessidade de água para o processo produtivo; a estrada, por questões de acessibilidade e logística; os loteamentos e zonas industriais, por imperativos de ordenamento, disponibilidade de solo e acesso a infraestruturas; e, mais recentemente, as Áreas de Localização de Empresas reguladas pelas novas formas de planeamento e licenciamento industrial”* (PORTAS et al, 2003, p.47). As diferentes lógicas de ocupação foram-se sobrepondo, coexistindo hoje em *“complexos padrões de localização onde se mistura o re-uso de velhos edifícios obsoletos, com a construção de raiz em zonas apropriadas”*.

Para Portas et al (2003)³² a actividade industrial prevalece nesta região como motora da fixação e da criação de emprego e organiza-se territorialmente em “distritos industriais” ou “sistemas flexíveis de produção” especializados em fileiras (o têxtil/vestuário no Ave e em Barcelos, a madeira/mobiliário no Vale do Sousa, o calçado em Felgueiras e São João da Madeira, os moldes em Oliveira de Azeméis, a cortiça em Santa Maria da Feira, etc.) Para os autores, salvo a excepção de Braga, Guimarães ou Aveiro, onde emergiu recentemente um moderno sector terciário, o modelo territorial produzido pelos “distritos industriais” continua a combinar a dispersão com a aglomeração, densificando gradualmente a urbanização de baixa densidade e a interdependência funcional entre territórios e actividades.

³² p.47.



Figura 6 – Vistas da Conurbação Metropolitana do Noroeste – Barcelos (esquerda) e Vila Nova de Famalicão (direita) (fonte: DOMINGUES et al, 2006, pp.141,171)

O “mosaico industrial” de Portugal

De acordo com a DGOTDU (2002)³³, *“as evoluções temporais e espaciais, sentidas nos últimos decénios, na localização do emprego e das actividades, apresentam muitas características semelhantes às detectadas ao nível da população residente”*. Quando comparadas as dinâmicas populacionais com as características da população residente (estrutura etária, sector de actividade dos activos, dimensão das famílias) é possível obter um mosaico populacional do país dividido em nove grupos de território/população considerados rurais ou urbanos, e que ilustram a diversidade territorial portuguesa (DGOTDU, 2002, p.47):

- Áreas rurais fortemente despovoadas, muito regressivas e com uma população envelhecida;
- Áreas rurais, despovoadas e com uma população idosa;
- Áreas rurais, pouco povoadas e com uma forte presença das actividades agro-florestais;
- Áreas urbanas de baixa densidade;
- Áreas urbano-industriais, com uma população jovem e famílias extensas;
- Áreas urbanas razoavelmente densas e povoadas;
- Áreas urbanas densas e povoadas;
- Áreas urbanas muito povoadas;
- Áreas urbanas muito densas e fortemente povoadas.

Observando o mapa da figura 7, constata-se que:

- O Norte e o Centro interiores apresentam a maior extensão de território despovoado e com população envelhecida, onde só os centros urbanos resistiram e onde, exceptuando estes, grande percentagem da população se dedica à actividade agro-florestal;
- No sentido do Litoral e do Sul o despovoamento diminui e os territórios apresentam-se mais urbanos de baixa densidade mas ainda com uma considerável extensão de áreas rurais.

³³ p.47.

Exceptuam-se os casos de Castelo Branco e Évora (freguesias urbanas) com “áreas urbanas muito povoadas”, e “áreas urbanas muito densas e fortemente povoadas” respectivamente, onde o sector terciário tem maior representatividade na actividade da população activa. Apesar de apresentarem dinâmica demográfica estas duas cidades estão rodeadas de áreas rurais;

- As áreas urbano-industriais estão concentradas a norte em torno da cidade do Porto definindo uma das extensões mais homogéneas do território nacional.

- As áreas urbanas “razoavelmente densas e povoadas” e “densas e povoadas” começam a surgir junto ao Litoral entre as áreas metropolitanas do Porto e Lisboa e no Algarve no eixo Albufeira-Faro e mais isoladamente na zona de Sines-Santiago de Cacém, sendo no entanto intercaladas de áreas urbanas de baixa densidade ou mesmo rurais pouco povoadas, ora mais terciarizadas, ora mais industrializadas.

- As grandes densidades de população e a elevada urbanização surgem concentradas com maior relevância nas áreas metropolitanas de Lisboa e Porto. A metrópole de Lisboa é, no entanto, mais extensa, densa e populosa mas não é contínua para o sul do Tejo onde a península de Setúbal se caracteriza essencialmente por áreas urbanas menos densas e povoadas.

Analisando com mais detalhe o grupo das áreas urbano-industriais, apercebemo-nos que esta população activa está maioritariamente empregada no sector secundário obtendo uma expressão de valores que varia entre 67% e os 92%, substancialmente superiores à média nacional de 48% (DGOTDU, 2002, p.32).

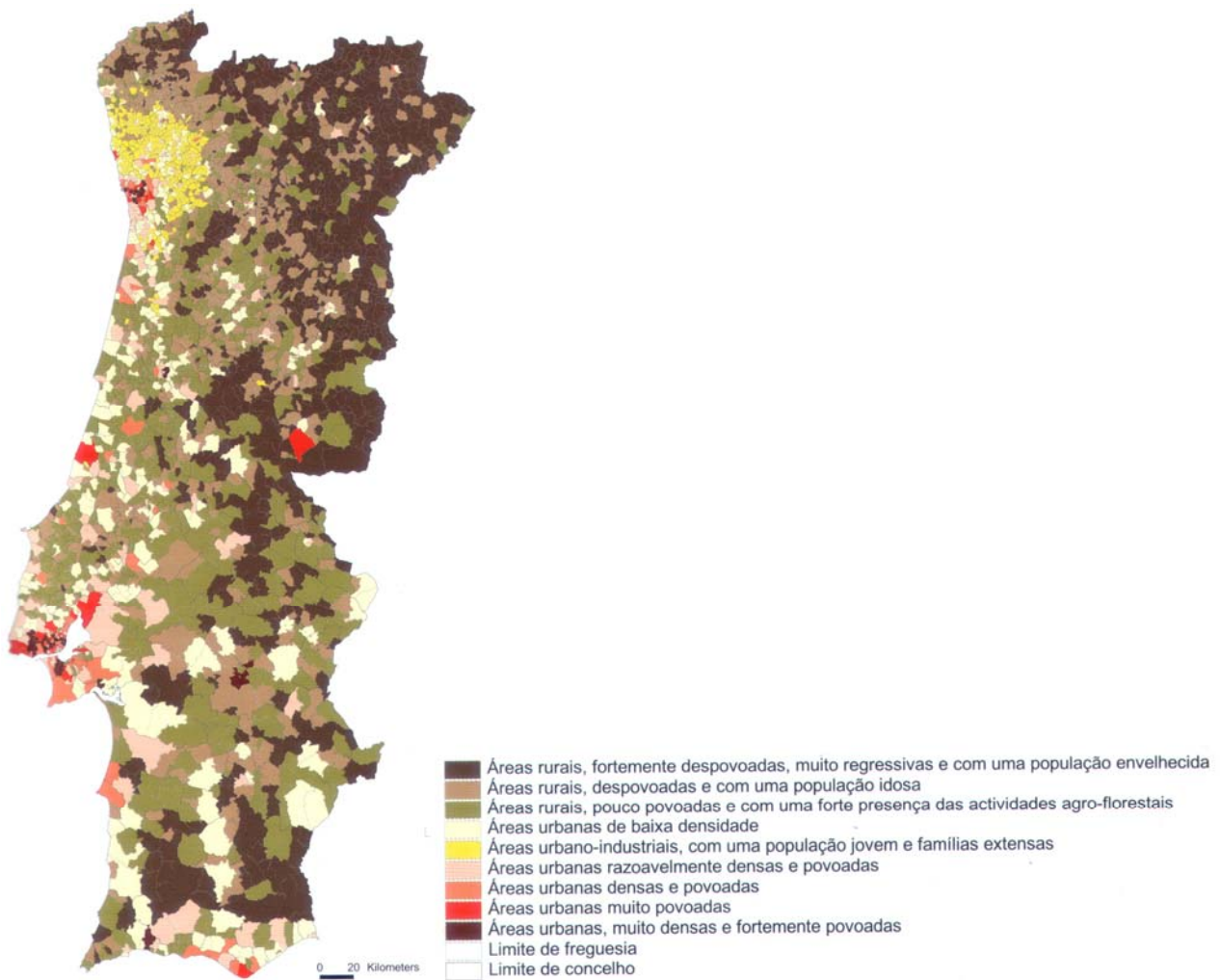


Figura 7 – Mosaico Populacional 1991 (fonte: DGOTDU, 2002, p.29, com tratamento gráfico do autor)

Comparando ainda o mapa da figura 7 com o mapa da figura 8 que representa a percentagem da relação entre população agrícola e população residente, constatamos que o aumento da actividade agrícola acompanha o aumento do despovoamento do território: Quanto mais povoado é o território menos peso tem a agricultura na população activa e gradualmente vai-se passando para o sector secundário e terciário, sendo que nas zonas muito densas e fortemente povoadas a população residente está predominantemente empregada no sector terciário.

As freguesias urbano-industriais correspondem, quase com exactidão, à conurbação não metropolitana do noroeste do país definida por Portas et al (2003)³⁴, anteriormente referida. Pese embora outros grupos territoriais considerados pela DGOTDU também apresentarem população activa no sector secundário, o facto do grupo urbano-industrial apresentar valores de actividade secundária muito elevados bem como o facto deste grupo existir predominantemente numa região muito populosa (cf. mapa da figura 9), levam-nos a concluir que o noroeste de Portugal (em torno

³⁴ p.46.

do Porto) é a zona mais industrializada do país e à qual estão associadas também as características de população jovem com elevadas taxas de actividade e com uma forte presença da mulher no mercado (DGOTDU, 2002, p.33). As áreas urbanas de baixa densidade a as áreas urbanas razoavelmente densas e povoadas, são caracterizadas pela maioria dos residentes activos pertencerem ao sector secundário e terciário. Desta forma também se pode considerar que a periferia próxima da cidade do Porto e na envolvente da área metropolitana de Lisboa, são zonas com considerável representatividade no sector industrial, neste caso a par do sector terciário.

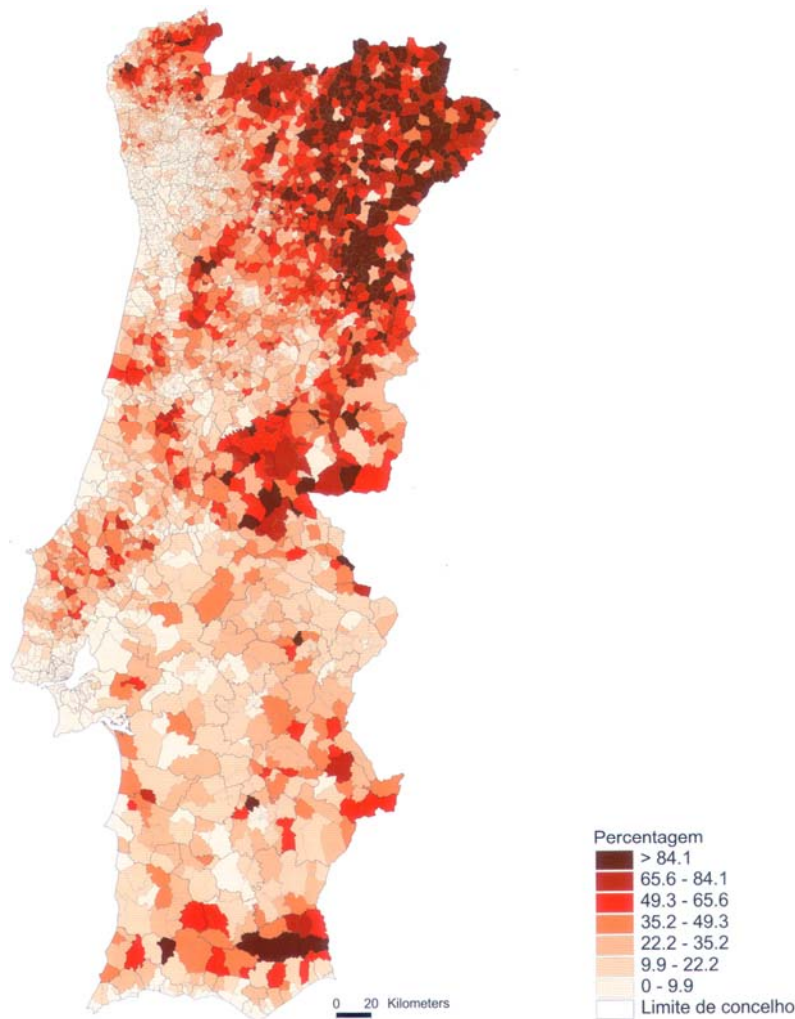


Figura 8 – População agrícola relativamente à população residente por freguesia em 1999, em função de dados do INE, Recenseamento Geral Agrícola de 1999 (fonte: DGOTDU, 2002, p. 49, com tratamento gráfico do autor)

Relativamente à dinâmica demográfica, a DGOTDU (2002, p.37) define quatro grandes grupos de áreas urbanas: Áreas urbanas muito pequenas e com população envelhecida (até 2000 habitantes); Pequenas áreas urbanas e com população relativamente envelhecida (2000 a 11000 habitantes); Áreas urbanas de dimensão intermédia com densidades e dinâmicas razoáveis (11000 a 60000 habitantes); Áreas urbanas de grande dimensão densamente povoadas (60000 a

700000 habitantes). A maior representatividade do sector secundário regista-se em dois subgrupos: no subgrupo das áreas urbanas intermédias com população entre 21000 e 60000 habitantes (32% destas áreas têm entre 55% e 75% de activos no sector secundário); e no subgrupo das áreas urbanas de grande dimensão densamente povoadas com população entre 60000 e 180000 habitantes. De acordo com o mapa da figura 9, estas áreas urbanas localizam-se na envolvente das áreas metropolitanas de Lisboa e Porto de uma forma concentrada, entre as áreas metropolitanas de uma forma dispersa, e pontualmente no interior do país e Algarve.

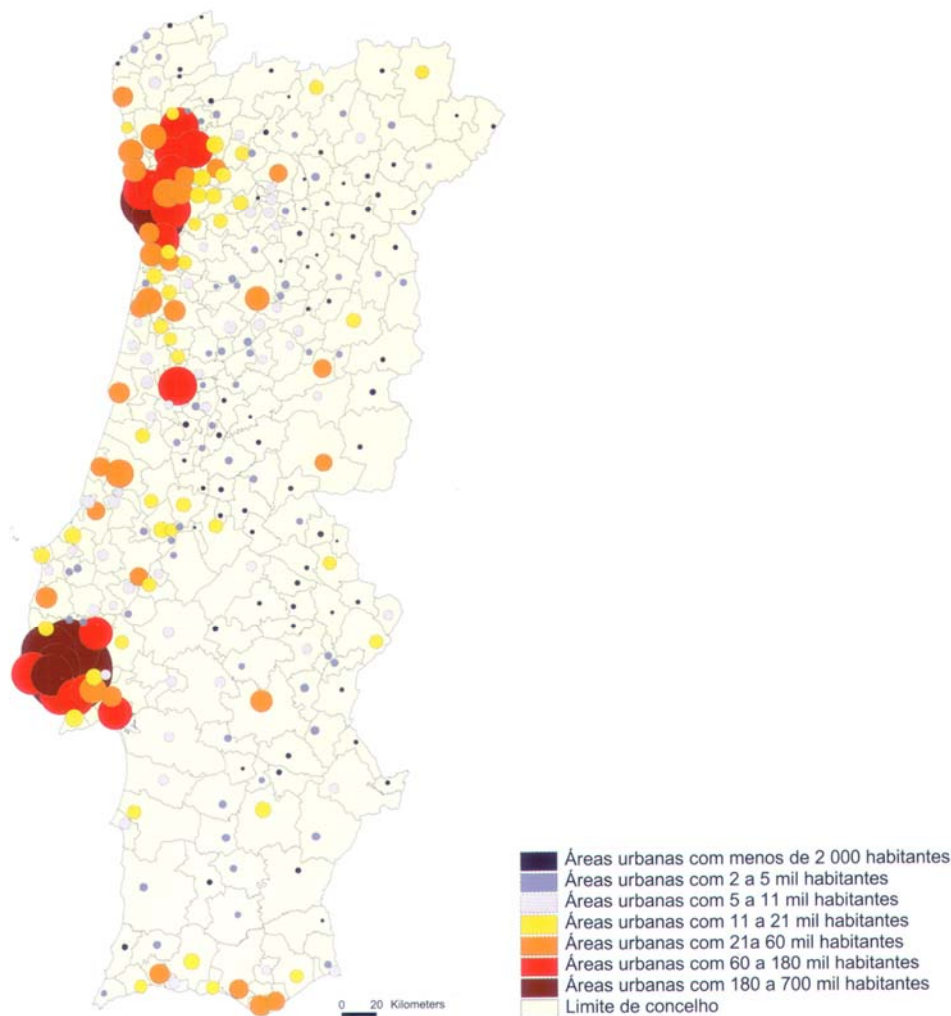


Figura 9 – Tipologia das Áreas urbanas em 1991 (fonte: DGOTDU, 2002, p. 39, com tratamento gráfico do autor)

Tanto na análise dos territórios rurais ou urbanos (figura 7) como na análise das tipologias das áreas urbanas (figura 9), se conclui que a massa demográfica activa pertencente ao sector secundário se localiza maioritariamente na envolvente das áreas metropolitanas, entre as áreas metropolitanas e na conurbação não metropolitana do Noroeste.

Esta faixa litoral de Viana do Castelo a Setúbal registou nas últimas décadas um processo de industrialização numa clara substituição das actividades primárias.

No entanto a cidade está a transformar-se e o rural a urbanizar-se, quer seja nas cidades intermédias com dinâmicas populacionais fortes, quer seja na referida faixa litoral entre Viana do Castelo e Setúbal. Aparentemente a *“indústria está a afastar-se das grandes cidades, mas, em simultâneo, procura não se afastar muito do ambiente metropolitano”* (DGOTDU, 2002, p.51). As consecutivas evoluções nas políticas de ordenamento do território que tendem a organizar o espaço urbano numa procura de qualidade do conceito de cidade contemporânea e as alterações das lógicas primárias de fixação (frentes ribeirinhas; caminhos-de-ferro; matéria-prima) deslocaram as zonas industriais (programadas) para áreas periféricas, infraestruturadas e na proximidade dos “nós” das redes urbanas. A indústria poderá já não ter lugar em áreas centrais mas poderá ser inviável se estiver fora das principais ligações entre centros urbanos.

Foi no sector industrial que, na década de 90, mais estabelecimentos foram criados tal como encerrados (DGOTDU, 2002, p.53). Este aspecto, reforçado pela ideia da tendência da deslocação da indústria, revela que, do ponto de vista físico, o sector industrial e as áreas industriais são potencialmente originadores de áreas urbanas em transformação.

No caso dos modelos de urbanização da conurbação não metropolitana no noroeste do país, a matriz rural, as pequenas e grandes discontinuidades de solos florestados que ocupam os terrenos mais acidentados, ainda estão muito presentes nas formas da paisagem (PORTAS et al, 2003, p.47). São territórios que, compostos em parte por conjuntos de zonas industriais, constituem um dos maiores desafios para a qualificação de um território ambientalmente muito desqualificado. Para PORTAS et al (2003)³⁵ *“a extensão da urbanização difusa por vastos territórios e diferentes unidades biofísicas, a pulverização das unidades administrativas municipais, a deriva das políticas sectoriais do Estado Central e a sua desigual geografia administrativa”*, têm sido obstáculos à emergência de políticas de ordenamento regional e planeamento urbanístico adaptadas à extensão territorial e à complexidade destas conurbações.

³⁵ p.47.

1.2 Enquadramento do caso de estudo

A escolha do caso de estudo desta dissertação, alicerçada numa empatia pessoal com a cidade e a região, justifica-se pelo interesse numa problemática de carácter local em torno das antigas áreas industriais da cidade de Évora. As áreas que foram, no fim do século XIX, consequência de uma “arrojada” expansão para fora do histórico coração da cidade e que significaram, à época, desenvolvimento e modernidade numa cidade com forte representatividade nacional, são hoje “lugares charneira” entre o centro e as expansões programadas da segunda metade do século XX. Sem nunca terem sido uma potência industrial, estas áreas comportaram as unidades industriais que, com maior ou menor relevância, se foram afirmando numa região onde os latifundiários e o sector agrícola dominavam a empregabilidade.

A tendência natural da investigação em torno destas questões urbanísticas tem recaído em zonas de forte dimensão industrial localizadas, no caso português, nas áreas metropolitanas de Lisboa e Porto. No entanto as cidades médias, que desempenham um papel importante no equilíbrio territorial do país, deparam-se, segundo características distintas das grandes aglomerações urbanas, com problemáticas de ordenamento do território que interessam ser abordadas e investigadas.

A cidade de Évora é, historicamente, uma das principais cidades do país e o mais importante centro urbano do Alentejo. A sua localização privilegiada é reconhecida e está patente no modelo territorial do Plano Nacional da Política de Ordenamento do Território e no conjunto de grandes investimentos públicos em curso e anunciados. *“Ainda e sempre adjectivada como a cidade-museu, Évora é uma cidade viva e crescentemente activa, projectando essa energia para lá dos conteúdos puramente económicos em que geralmente se colocam estes termos. Nesse sentido, Évora é uma cidade-museu, mas um museu vivo e em contínuo metabolismo”* (PARQUEEXPO, 2008, p.9).

A cidade de Évora tinha, nos censos de 2001, na sua área urbana uma população residente de 41164 habitantes e 56525 no concelho. Desde o princípio do século XX que apresenta um crescimento populacional com excepção do período de 1960-70, período marcado pela forte migração para a área metropolitana de Lisboa e pela emigração para o centro da Europa.

No entanto, a disponibilidade de equipamentos e serviços e o protagonismo socio-económico da cidade, promovem diariamente a deslocação pendular para o concelho de cerca de 4000 pessoas³⁶. Comparativamente com a população residente trata-se de um acréscimo de aproximadamente 10% de pessoas durante o dia e, se considerarmos que a Universidade de

³⁶ Incluindo deslocações dos distritos de Beja e Portalegre.

Évora contribui com largas centenas de residentes temporários que não constam nos censos, podemos considerar que os valores da população real que gera a dinâmica da cidade ultrapassa os 60000 habitantes diários.

Évora é, por excelência, a cidade onde se deposita a “esperança” do desenvolvimento do Alentejo nos moldes em constante actualização neste princípio de século: Modernidade, acessibilidade, cultura, capacidade de polarização, sustentabilidade económica e ambiental, qualidade de vida e equilíbrio social, etc.

No âmbito territorial (tendências / planeamento / tecido urbano), interessa perceber, antes de mais, o que foi e o que é a indústria em Évora e em, termos de intervenção no território, o que foram e o que são os instrumentos de planeamento urbano da cidade.

1.2.1 A indústria no Alentejo e em Évora

Na viragem do século XX, na região do Alentejo (distritos de Portalegre, Évora e Beja) 68% da população activa estava empregada no sector primário, enquanto os restantes 32% se dividiam de igual forma pelos sectores secundário e terciário. Era uma região sem grande representatividade no sector industrial (15%) um pouco à imagem dos valores médios do continente (21%). No Alentejo as actividades agrícolas e agro-pecuárias eram já desde meados do século XIX a principal riqueza regional e eram quase exclusivamente a única componente do PIB regional onde representavam cerca de 90% (FONSECA, 1996, pp.23-25).

Nesta região e no princípio do século XX, a actividade secundária dominante era ainda o artesanato. “*As relações entre a lavoura e a indústria eram de natureza predominantemente pré-capitalista*” e a actividade industrial surgia frequentemente integrada nas grandes casas agrícolas (GUIMARÃES, 2006, p.117). Numa época em que se começava a constituir um sector de produção em massa orientado para o processamento de produtos agrícolas, a indústria em Évora continuava subordinada ao “lobby” dos grandes latifundiários.

Em meados do século XX a taxa de emprego no sector primário era equivalente à do princípio do século (68%) e garantia entre 50 a 60% do PIB, sendo que as diferenças, se bem que ligeiras, encontram-se nos outros sectores em que o terciário (19%) ganhou expressão relativamente ao secundário (13%). Este sector distanciou-se da média nacional que representava cerca de 29% em 1960 (FONSECA, 1996, pp.23), fruto do contributo das grandes zonas industrializadas, como por exemplo a Área Metropolitana de Lisboa cujas percentagens abordadas anteriormente reflectem uma disparidade enorme (e.g. Barreiro com 62%).

Na década de 60, em Évora o tecido industrial encontrava-se essencialmente junto ao caminho-de-ferro, em especial junto à estação principal. Numa lógica de proximidade ao eixo ferroviário e às suas ramificações regionais que se uniam em Évora, as unidades com maior representação eram fábricas de moagem de cereais e instalações de logística associada à produção cerealífera, como os grandes silos e a plataforma logística de carga e descarga em torno dos mesmos. Em consonância com os valores da região do Alentejo, também em Évora o sector agrícola dominante, em conjunto com outros aspectos económicos, não permitiu um desenvolvimento do sector secundário na cidade.

No entanto a partir da década de 60, a autarquia começa, de uma forma programada, a promover solos para uso industrial o que até então não tinha acontecido, apesar da cidade ter desde o Antepiano de Etienne de Gröer uma zona destinada à ocupação industrial. Nos anos 70 começam a desenvolver-se tecidos essencialmente de pequena indústria de serralharia e armazenistas paralelamente a uma grande indústria de componentes electrónicos – a “Siemens” –, actualmente ainda uma grande empregadora da cidade no sector industrial. Mas a cidade de Évora e a sua disponibilidade de solos para indústria não atraiu mais unidades de grande dimensão (exceptua-se a “Lee” em franca diminuição de actividade e empregabilidade). Os solos para indústria que entretanto foram programados nos instrumentos de planeamento do último quartel do século XX, foram ocupados, ao longo das décadas de 80 e 90, não tanto por actividades claramente industriais mas sim por um tecido empresarial misto composto por armazéns, oficinas, serviços e comércio.

No princípio do século XXI os serviços ocupam no Alentejo (incluindo Alentejo Litoral) cerca de 60% do total da população activa, enquanto a indústria (transformadora e extractiva) e as actividades agrícolas geram cada uma cerca de 15% do emprego e a construção aproximadamente 10%. Comparando com o princípio do século XX e com a década de 60, constata-se que os serviços ocuparam o lugar da agricultura no que se refere à criação de emprego. Na confrontação com o panorama registado a nível nacional destaca-se *“a superior contribuição relativa dos sectores dos Serviços e da Agricultura no Alentejo e, em sentido oposto, a menor expressão contributiva das actividades industriais”* (CAETANO et al, 2005, p.31). Este aspecto reflecte a dicotomia existente no Alentejo entre os centros urbanos geradores de comércio e serviços, como é o caso de Évora, e as áreas de dominância rural em que ainda persistem as actividades agrícolas.

O concelho de Évora, no contexto do Alentejo, manifesta alguma divergência no padrão de especialização, com uma menor expressão das actividades agrícolas e, em sentido inverso,

denota uma superior vocação nos sectores da construção e das actividades terciárias, como sejam os serviços comerciais, financeiros, de Saúde, Educação e Administração, o que equivale à existência de uma maior similaridade com o padrão verificado no contexto nacional.

No que se refere à especialização da indústria transformadora, que representam 7% das empresas registadas, verifica-se que o *“Alentejo apresenta, face ao padrão nacional, uma maior especialização nas Indústrias Alimentares e Metalúrgicas de Base e Produtos metálicos e uma menor representação nas Indústrias do Têxtil e Couro”*. No concelho de Évora regista-se alguma divergência, dado que *“regista uma maior representatividade em Fabricação de Máquinas e Equipamento e em outras indústrias não especificadas e, ao invés, regista um peso relativo inferior nas Indústrias Alimentares e na Fabricação de Outros Produtos não Metálicos”*. Caetano et al (2005) destacam ainda que Évora apresenta uma forte especialização, comparada com as envolventes nacional e regional, nas indústrias da Madeira / Cortiça, Metalúrgicas de Base e Máquinas e Equipamentos. (CAETANO et al, 2005, pp.31-33)³⁷

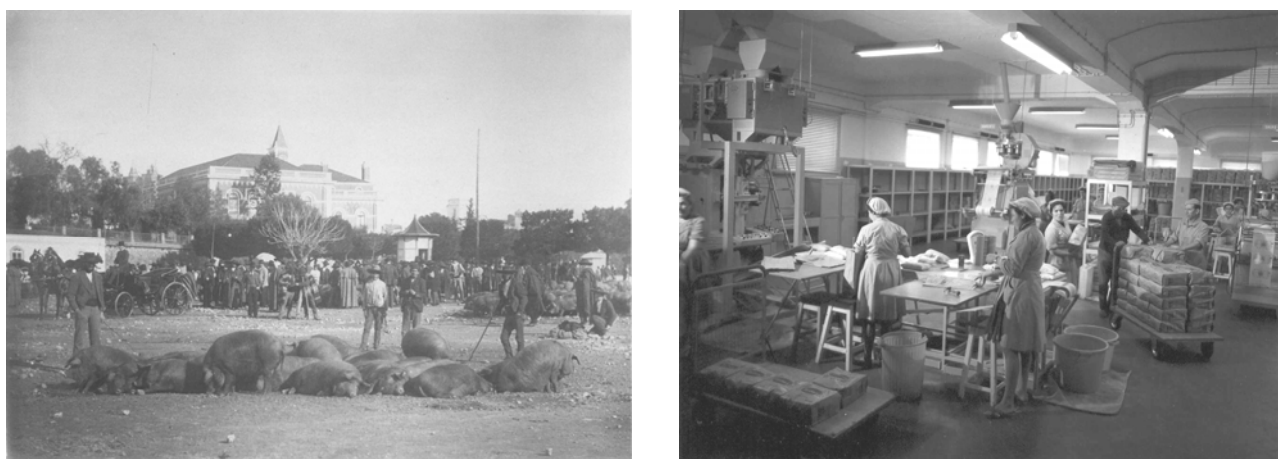


Figura 10 – Feira do gado no Rossio, ano desconhecido (esquerda) e interior da Fábrica dos Leões, ano desconhecido (direita) (fonte: AFCME)

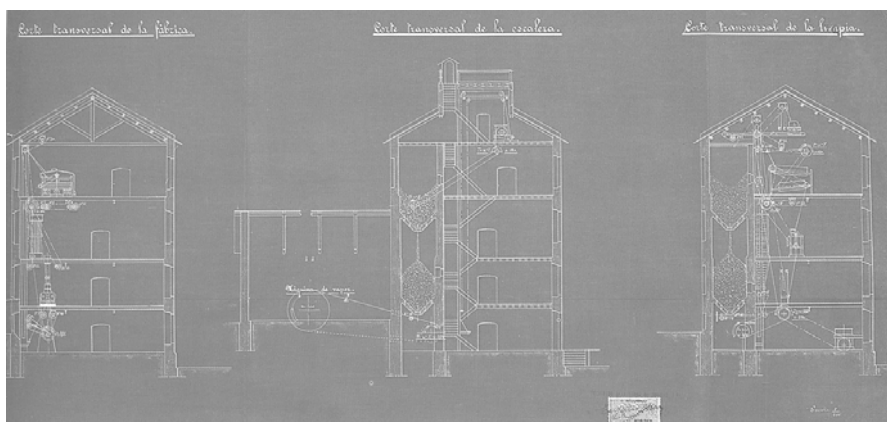


Figura 11 – Cortes transversais do projecto da Fábrica dos Leões, (fonte: ALMEIDA et al, 2001, p.69)

³⁷ Sobre estes assuntos e na óptica da disciplina da economia, Caetano et al (2005) apresentam um enquadramento detalhado da situação actual do Alentejo e da cidade de Évora.

1.2.2 O planeamento urbano em Évora

No presente ponto pretende fazer-se um enquadramento ao nível dos instrumentos de planeamento que ordenaram o território da cidade ao longo do século XX, no sentido de auxiliar a analisar e compreender o território industrial no decorrer da dissertação (capítulos 2 e 3). No entanto não é matéria da presente dissertação a análise aprofundada dos instrumentos de planeamento, mas tão somente conhecê-los para que possamos melhor compreender as lógicas de formação do actual tecido industrial da cidade de Évora³⁸.

Desta forma, os planos que estiveram em eficácia até 2000 são os que merecerão mais análise de enquadramento no ponto 1.2.2.1, como são os casos do Antepiano de Urbanização de Évora da autoria do arquitecto urbanista Etienne de Gröer, o primeiro Plano Director do Concelho de Évora da autoria dos arquitectos Manuel Salgado e Luís Bruno Soares e o Plano Geral de Urbanização dos mesmos autores.

Dos planos que não chegaram a estar em eficácia, faz-se também abordagem ao Plano de 1937-39 elaborado pela autarquia, em resposta à obrigação de elaboração de planos para as cidades decretado pelo Estado. Este plano acabou por influenciar uma série de aspectos antecedentes ao Plano de Gröer e, apesar de urbanisticamente nada terem de comum, acabam por estar relacionados.

No ponto 1.2.2.2 faz-se referência aos instrumentos de planeamento em eficácia actualmente. Sendo que são instrumentos que não tiveram influência no tecido industrial formado no decorrer do século XX – que é o principal objecto de estudo deste trabalho –, faz-se essencialmente o enquadramento no que se refere às estratégias futuras de planeamento para as áreas industriais.

Para além do plano de 1937-39, outros dois planos foram elaborados para a cidade de Évora, sem nunca terem sido aprovados pelo CSOP.

Um dos casos foi o Plano de Nikita de Gröer de 1959, em que durante a sua elaboração o autor foi desenvolvendo alguns planos parciais para determinadas zonas da cidade como a zona de urbanização nº 2, o arranjo da Estrada de Lisboa no troço de aproximação ao centro histórico ou mesmo dentro das muralhas na criação de um novo eixo central entre a Igreja de São Francisco e a Praça Joaquim António de Aguiar (ALMEIDA et al, 2001, pp.107-108). Deste plano destaca-se a reestruturação proposta ao nível das acessibilidades rodoviárias, em que o urbanista propunha a execução duas circulares a norte e a sul do centro histórico.

³⁸ Sobre o primeiro PDM da cidade de Évora bem como demais instrumentos de planeamento, consultar o trabalho completo de CARVALHO (1990) e RODRIGUES, A. (2006).

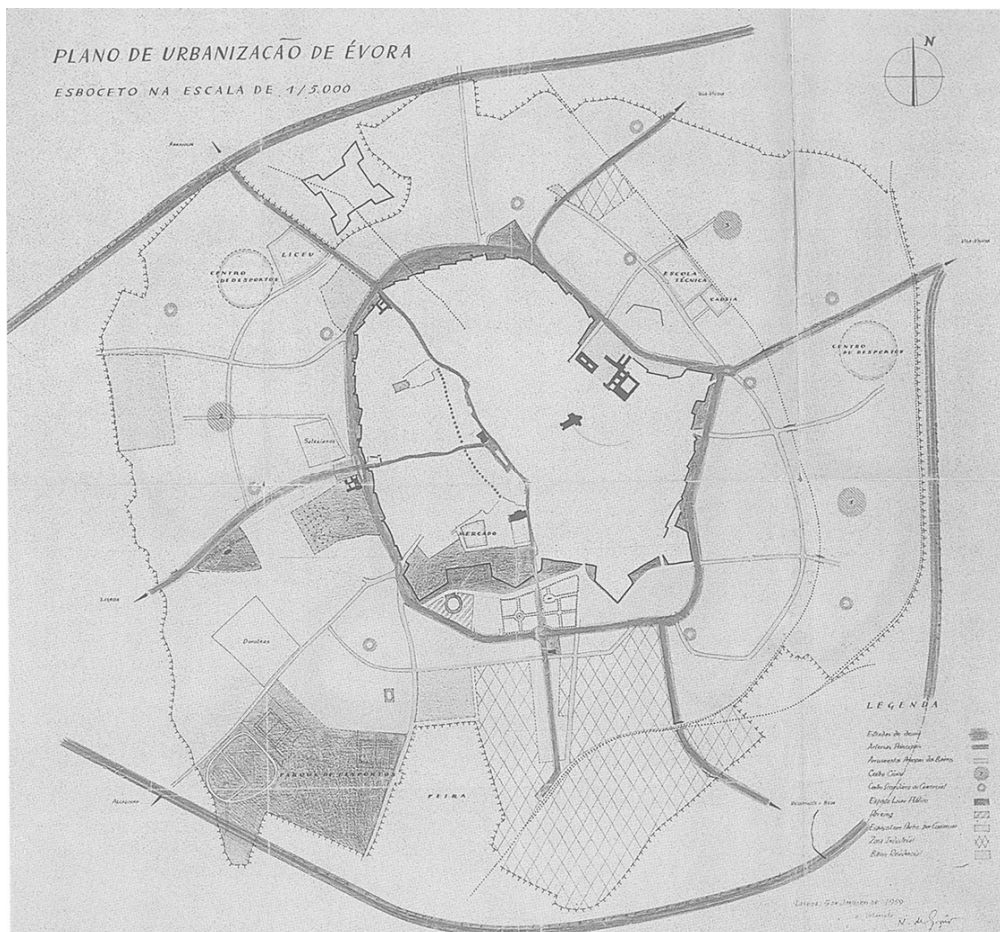


Figura 12 – Planta geral do esboço do Plano de Urbanização de Évora de Nikita de Gröer (fonte: ALMEIDA e tal, 2001, p.108)

O outro caso foi o Plano do arquitecto Conceição Silva, que, atendendo a que Évora continuava sem um plano orientador que definisse as regras do crescimento urbano, em 1969 foi contratado pela CME para elaborar um plano director da cidade. Tendo como base de trabalho um inquérito detalhado sobre as características do concelho, o plano dividia a cidade em três grandes partes: a zona urbana intramuros, a zona urbana extramuros e zona rural de protecção à cidade. Para a zona urbana extramuros, o plano previa usos diversos como habitação, comércio e serviços, estacionamento, espaços para ensino, desporto ou mesmo o mercado abastecedor. À imagem de Nikita de Gröer, Conceição Silva desenvolveu estudos para a zona oeste da cidade (neste caso um plano de pormenor com uma área de intervenção mais extensa) onde definiu, entre outros aspectos, a rede de arruamentos, os usos e a implantação de edifícios. No entanto, o plano director teve fraca aceitação muito motivada pelas propostas de uma expansão em “mancha de óleo”, habitação de elevada densidade ou o grande desenvolvimento do sector industrial como condição de vitalização da cidade. Foi o Conselho Superior de Obras Públicas que levantou estas objecções, e apesar de ter proposto o prosseguimento dos estudos com a correcção dos aspectos negativos, o plano não chegou a ser aprovado e a sua influência no desenvolvimento urbano manifestou-se, essencialmente, na continuação da localização das áreas industriais a sul. (SIMPLÍCIO, 1997, pp.127-129)



Figura 13 – Planta orientadora da expansão urbana do Plano Conceição Silva (fonte: Atelier Conceição Silva, foto e tratamento gráfico do autor)



Figura 14 – Planta de síntese do Plano de Pormenor da zona de expansão a oeste da cidade, integrante do Plano Conceição Silva (fonte: Atelier Conceição Silva, foto e tratamento gráfico do autor)

1.2.2.1 Os instrumentos de 1937 a 2000

Ante Projecto do Plano de Urbanização da cidade de Évora 1937-39

No princípio dos anos 30, o Ministério das Obras Públicas, então dirigido pelo Engenheiro Duarte Pacheco, promoveu um conjunto de medidas que obrigava as Câmaras a elaborar o levantamento da situação existente nas cidades bem como a promover medidas e acções para o seu planeamento urbano. Assim, o Decreto-Lei nº 24802 de 21 de Dezembro de 1934 determinava no seu artigo 1º que *“As câmaras municipais do continente e ilhas adjacentes são obrigadas a promover o levantamento de plantas topográficas e a elaboração de planos gerais de urbanização das sedes dos seus municípios, em ordem a obter a sua transformação e desenvolvimento segundo as exigências da vida económica e social, da estética, da higiene e da viação, com o máximo proveito e comodidade para os seus habitantes”*. Esta medida exigia uma disponibilidade financeira que a Câmara Municipal não tinha e desta forma procedeu à execução de um plano de urbanização assente em métodos clássicos de topografia e elaborado por uma equipa de técnicos da CME em conjunto com um arquitecto da Direcção-Geral dos Edifícios e Monumentos Nacionais (BARBOSA, 2001, p.95).

Sob a forma de anteprojecto, em 1937 foi apresentado o plano de urbanização que abrangia uma considerável área periférica em torno de todo o perímetro do centro de histórico. Tendo sido completado até 1939 com planos parciais, o plano dividia-se em quatro grandes zonas: a 1ª zona a nascente do centro até ao caminho-de-ferro da linha de Estremoz; a 2ª zona a noroeste do centro entre as estradas de Lisboa e Arraiolos; a 3ª zona a nordeste do centro para a direita da estrada de Arraiolos até ao caminho-de-ferro no Ramal de Mora; e a 4ª zona a sudoeste e sul do centro entre as estradas de Lisboa e Beja.

No que se refere ao desenho urbano, o plano definia grandes malhas ortogonais que se adaptavam aos diferentes alinhamentos da muralha do centro histórico. No caso das 3ª e 4ª zonas a malha ortogonal era intersectada por avenidas diagonais que formavam de tanto em tanto grandes rotundas que se depreende que seriam destinadas a agregar zonas de serviços. Um dos poucos casos onde se propunha alguma descompressão à malha ortogonal era na 4ª zona era previsto um grande parque urbano com uma avenida central e ladeado por outras duas avenidas que se juntavam numa grande rotunda localizada no topo do parque.

Com a elaboração deste plano, a CME conseguiu adiar as obrigações a que estava sujeita pelo poder central de elaborar levantamentos topográficos actuais e planos que, muito provavelmente, seriam desenvolvidos por urbanistas de fora. No entanto em 1941, após analisar o plano feito pela

CME, o ministro das obras públicas deu conhecimento que o plano não estava dentro das condições exigidas por lei, e comunicou que o arquitecto do ministério trataria com a CME das alterações a introduzir. (BARBOSA, 2001, p.96)

Não há conhecimento de outros documentos do plano para além da Planta Geral à escala 1/1000, o que não permite apurar quais as propostas para o uso industrial e quais as zonas onde este seria proposto desenvolver-se. Da análise da malha urbana proposta também não é possível decifrar zonas que, pelo tipo de desenho urbano, possam ser associadas a áreas industriais.

Este plano foi contemporâneo do Regulamento Geral de Construção Urbana para a cidade de Évora que, em 1937, veio substituir o código de posturas de 1878 (ALMEIDA et al, 2001, p.91). Segundo AGUIAR (2003)³⁹ o regulamento baseou-se no regulamento equivalente da cidade de Lisboa, uma vez que, as *“preocupações com o urbanismo da capital serviram de referência – ou foram impostas como modelo – a outras realidades urbanas”*. O caso de Évora foi dos mais significativos e a cidade foi *“objecto de uma atenção muito particular por parte do Estado Novo, que impôs um controlo estrito da edificação intra-muros por parte de uma delegação da (então) elitista e super-poderosa DGEMN.”*

O regulamento foi considerado pelo urbanista francês Etienne de Gröer como um dos melhores do país, e incluía normas e regras para a protecção do património construído, nomenclatura urbanística, definição de zonas de construção, regulamentação sobre projectos e obras e diversos aspectos técnicos e jurídicos que serviram de base a *“todos os regulamentos até à actualidade”* (AGUIAR, 2003, p.6)

³⁹ p.6.



Figura 15 – Ante Projecto do Plano de Urbanização 1937-39. Planta Geral das 4 zonas (fonte ALMEIDA et al, 2001, com tratamento gráfico do autor)

Anteplano de Urbanização de Évora – Etienne de Gröer 1941-45

Em 1942 iniciam-se os trabalhos entre a CME e o arquitecto urbanista Etienne de Gröer com vista à elaboração do plano de urbanização exigido pelo já referido decreto-lei de 1934. Ainda na forma de estudo, designado por “*Plano de Ordenamento, Expansão e Embelezamento da cidade de Évora – Esboceto*”, Gröer apresenta um método de planeamento do território que a cidade não conhecia até então, assente em análises da situação de Évora ao nível da população, economia, aglomeração, problemas urbanos, localização da indústria e espaços livres urbanos. (SIMPLÍCIO, 1997, p.116).

Nesta primeira abordagem é apresentada uma planta do estado actual da região de Évora à escala 1/50000, um “Plano de zonas e esquema das grandes vias” à escala 1/2000 e uma memória descritiva do esboceto. Na planta da região, Gröer define uma fronteira imaginária para delimitação da zona rural envolvente da cidade correspondente a um círculo de 5km de raio com centro no meio da Praça do Giraldo e para a qual estavam definidas regras de construção. Quanto às grandes vias, Gröer propõe uma rede de vias que se adaptam organicamente em torno do centro histórico e se intersectam com as estradas existentes de acesso à cidade (Lisboa, Arraiolos, Estremoz, Redondo e Beja). No que se refere aos usos na cidade extra-muros o plano define zonas habitacionais de grandes, médios e pequenos lotes e construção isolada ou geminada, zonas comerciais, zonas industriais, espaços livres e zona rural. Na memória descritiva eram definidas as regras da construção para cada zona, apresentado critérios de agrupamento de habitações, índices de ocupação, afastamentos ou nº de pisos.

Com base neste esboceto, elaborou-se em 1945 o Anteprojecto do Plano de Urbanização composto por dois regulamentos, um para as zonas definidas no esboceto e outro para os bairros periféricos, definindo já com algum rigor as intervenções que poderiam ocorrer em cada uma das zonas estabelecidas. As ideias base do plano consistiam na preservação do centro histórico, na criação de áreas residenciais na periferia da muralha complementadas com comércio e serviços, no reforço da importância dos principais acessos à cidade (Lisboa, Beja e Espanha) e na criação de uma circular junto à muralha acompanhada de uma cintura verde que ligava as novas expansões e os acessos principais. (SIMPLÍCIO, 1997, pp.116-118)

O antepiano foi aprovado pela CME em Janeiro de 1946 e submetido à apreciação do Conselho Superior de Obras Públicas que, em Janeiro de 1947, emitiu parecer no qual tecia considerações e propunha alterações a efectuar na versão definitiva do plano, considerando no entanto o documento com muita qualidade nas questões relativas à salvaguarda e valorização do património histórico. Das conclusões do referido parecer destacam-se os seguintes aspectos:

1 – Os dados relativos à evolução e características existentes da cidade eram reduzidos e incompletos, sugerindo o parecer que fossem esclarecidas questões como os indicadores da população (e.g. actividade, nível de vida, desemprego, agregados familiares), aspectos da economia local, características da habitação e da utilização do solo.

2 – O parecer considerou as densidades populacionais nas zonas de expansão muito baixas, propondo que fossem aumentados com o objectivo de diminuir os encargos com a efectivação do plano. Para este aumento sugeriu-se que, a par das moradias isoladas, fossem construídas habitações colectivas de *“pequeno número de pisos, doseando umas e outras de harmonia com os hábitos da população da cidade”*. (CSOP, 1947, p.82)

3 – Relativamente às zonas habitacionais de expansão, o parecer considerou que o modelo de ocupação deveria ser revisto no sentido de melhor respeitar e valorizar as tradições locais, sugerindo que as unidades habitacionais tivessem uma extensão limitada, fossem socialmente equilibradas, compostas por todos os tipos e categorias de habitação e servidas dos equipamentos necessários (e.g. comércio, escolas, espaços livres).

4 – O parecer propôs, numa clara tentativa de evitar a excessiva monofuncionalidade, que nas zonas habitacionais fossem previstas pequenas áreas destinadas à *"indústria ligeira de interesse local e ao artesanato, convenientemente organizadas e isoladas"* das habitações. (CSOP, 1947, p.85)

5 – Relativamente à grande zona industrial proposta no plano, o parecer considerou que deveria ser dada maior profundidade à faixa de protecção e isolamento que a circundava.

Este parecer do CSOP acompanhou o ofício de homologação emitido pelo Ministro das Obras Públicas em 30 de Janeiro de 1947 (CME, 1949, p.16) e, apesar de nunca se ter concretizado a versão final do plano, as orientações expressas no antepiano serviram de base para as políticas urbanas adoptadas pelo poder local durante as décadas seguintes. O regulamento das zonas referentes ao "Antepiano de Urbanização da Cidade de Évora" foi posteriormente publicado (a edição consultada data de 1949) e dividia a cidade em 4 zonas: 1) cidade intra-muros; 2) cidade extra-muros; 3) zona dos espaços livres; 4) zona rural.

Era no capítulo da cidade extra-muros que se definiam as regras para a zona industrial cuja localização estava definida na planta do antepiano a sul da cidade. A memória descritiva do esboço justificava a localização a sul pela proximidade à estação de caminho-de-ferro principal e pela orientação dos ventos dominantes do quadrante norte-noroeste, que assim evitavam que os fumos e odores fossem levados no sentido da cidade. Conforme constataremos no capítulo 2, na década de 40 as construções extra-muros concentravam-se na sua generalidade nas proximidades da estação e ao longo das avenidas que a ligavam ao centro da cidade. Era nesta zona que se encontravam instaladas a maioria das unidades industriais da época (com excepção da fábrica dos Leões que se analisa no ponto 2.2.2.2), aspecto que também terá influenciado a proposta de localização da área de expansão industrial a sul da cidade.

A zona industrial proposta no antepiano estava localizada em torno da estação de caminho-de-ferro limitada a norte pela Rua Diana de Lis, a nascente pela Rua Chafariz D'El Rei, a poente por um arruamento projectado paralelo à Avenida Dr. Barahona e a sul pelos terrenos junto ao caminho-de-ferro.

O regulamento definia para esta zona, a construção ou ampliação exclusivamente para estabelecimentos industriais, desaconselhando a instalação de produções perigosas, incómodas

ou insalubres. Nas instalações industriais existentes localizadas fora desta área não eram permitidas melhorias nem ampliações, incentivando desta forma a deslocação de produções existentes para a única e “grande” zona industrial. Quanto às construções propriamente ditas definia-se a ocupação por volume em função da área do terreno na proporção de 5m³ de edifício por cada m² de terreno (o que permitia adaptar o edifício ao tipo de produção que iria comportar), e obrigava-se cada unidade industrial a ter cais de carga e descargas no interior do seu terreno. Eram ainda definidas obrigações de tratamento eficaz de fumos quando os houvesse e, de um modo geral, o cumprimento da legislação em vigor para as diferentes categorias de produção industrial. (CME, 1949, pp.13-14)

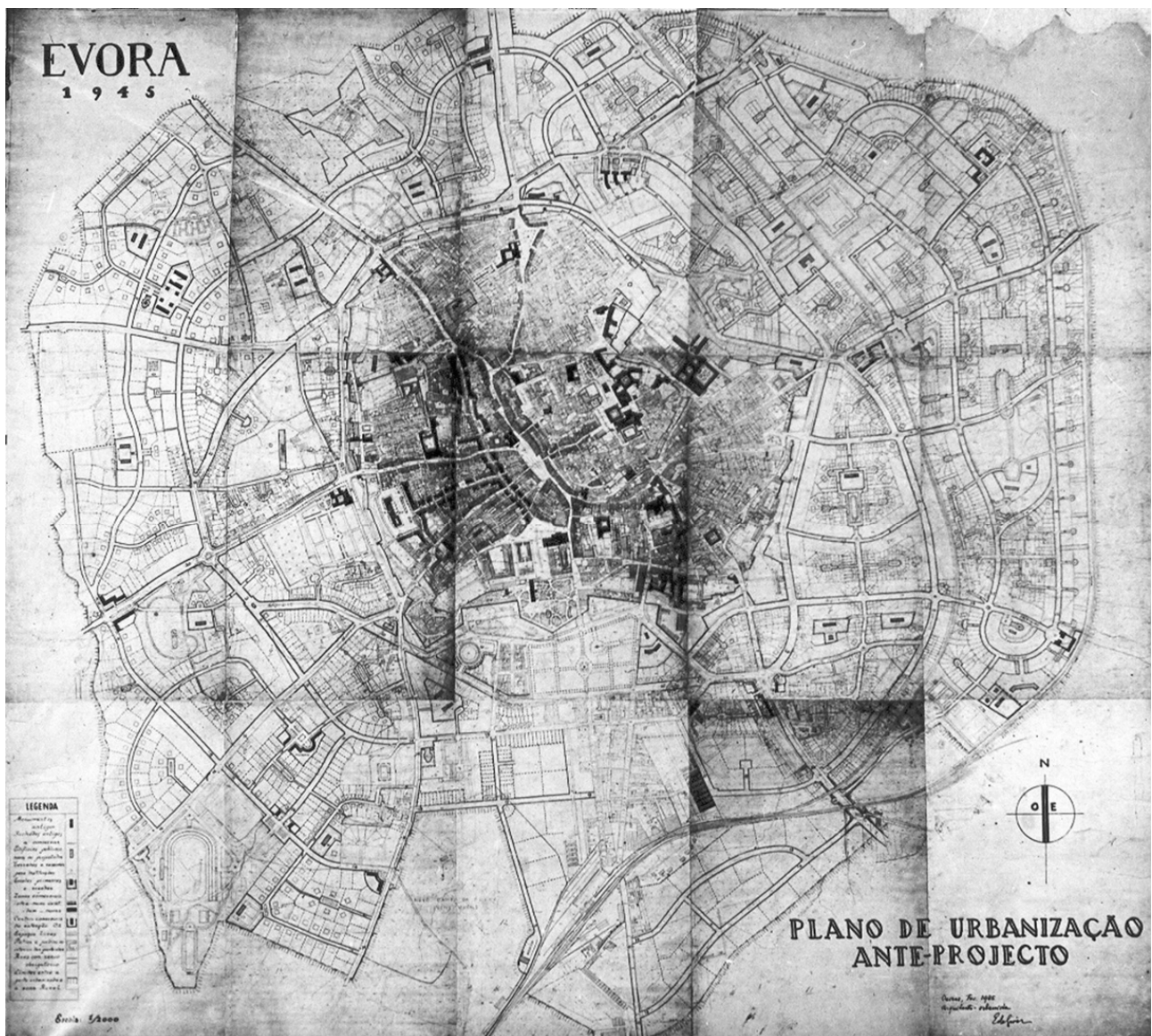


Figura 16 – Planta geral do Anteprojecto do Plano de Urbanização de Etienne de Gröer (fonte: AFCME)

Plano Director do Concelho de Évora / Plano Geral de Urbanização 1979-1982

Atendendo a que os planos de Nikita de Gröer (1959) e Conceição Silva (1969) não chegaram nunca a ser aprovados e conseqüentemente a tornarem-se eficazes, foi o antepiano de Etienne de Gröer que até final dá década de 70 foi o principal instrumento de planeamento da cidade. Durante mais de três décadas houve alterações profundas ao nível social, político e económico da região. Nos anos 40 o êxodo rural trouxe novos habitantes à cidade de Évora, o êxodo dos anos 60 dirigiu-se para as indústrias da zona de Lisboa e nos anos 70, dentro da cidade de Évora, um grande número de habitantes migraram do centro histórico para a periferia procurando melhores condições de habitabilidade. Após a revolução de Abril de 1974 e logo durante o primeiro mandato eleito, a CME lançou, em 1977, um concurso para elaboração de novos estudos para o Plano Director da cidade e do concelho.

A selecção do gabinete projectista recaiu sobre uma equipa liderada pelos arquitectos Manuel Salgado e Luís Bruno Soares e foi feita por um júri composto por membros da CME, Associação dos Arquitectos Portugueses, Direcção-Geral dos Edifícios e Monumentos Nacionais e Gabinete de Apoio Técnico às Autarquias Locais. O Plano Director de Évora foi o primeiro plano no país que estabeleceu orientações de ordenamento e desenvolvimento do território para toda a área do concelho (ALMEIDA et al, 2001, p.153), e marcou uma diferença com o planeamento até então, baseando-se em estudos sectoriais desenvolvidos com mais profundidade e envolvendo a participação da população na elaboração do plano bem como dos organismos públicos e privados do concelho, associações, cooperativas, e sindicatos. (CME, 1979, pp.3-4)

Os trabalhos de elaboração deste plano podem ser divididos em 6 fases distintas sendo que as duas últimas são referentes ao processo de ratificação (CARVALHO, 1990, p.112):

1ª – Lançamento do processo; levantamento da situação existente:

A recolha de informação concretizou-se através de métodos e técnicas de inquérito, de levantamento e interpretação cartográfica e documental, e de entrevistas e reuniões com todas as Juntas de Freguesia e organizações locais recolhendo aí opiniões sobre os problemas do concelho. Foram elaborados inquéritos sócio-económico, urbanístico, escolar, agrícola e industrial.

2ª – Formulação do diagnóstico; definição de objectivos:

A informação recolhida foi trabalhada no sentido de se obter um diagnóstico que permitisse a identificação da situação urbanística, suas tendências de evolução e principais problemas e contradições. A partir do diagnóstico elaborou-se um documento com propostas dos grandes objectivos do plano, principais orientações e linhas de política urbanística susceptíveis de serem adaptadas para atingirem os objectivos.

3ª – Elaboração e discussão das propostas do plano:

A equipa desenvolveu o plano e foi apresentando propostas parciais permitindo, assim, o permanente acompanhamento pela autarquia e população da evolução do plano. Foram apresentadas propostas de ordenamento de cada uma das povoações rurais e de determinadas zonas da cidade. O Plano Director abrangendo a totalidade do concelho foi apresentado e exposto ao público ao fim de 14 meses de trabalho, tendo ficado durante 4 meses sujeito à discussão pública através de reuniões públicas.

4ª – Aprovação do plano pelo município:

A equipa técnica elaborou um relatório com o conjunto de críticas decorrentes do período de discussão pública, que serviu para a apreciação e decisão da CME e Assembleia Municipal. A CME aprovou o plano com algumas rectificações, tendo sido aprovado finalmente pela Assembleia Municipal em 4 de Novembro de 1982.

5ª – Ratificação do plano à luz da legislação referente aos Planos Directores Municipais:

Através do Decreto-Lei 208/82 de 26 de Maio, o Governo definiu o conteúdo do instrumento de ordenamento do território “Plano Director Municipal”. Verificando-se que o Plano Director de Évora cumpria os requisitos fixados para os “*planos já elaborados ou em fase de elaboração*”, foram enviados à Direcção Geral de Planeamento Urbano para ratificação os elementos na forma de PDM de acordo com o referido diploma. Em 2 de Janeiro de 1985, o PDM de Évora foi ratificado na Assembleia da República.

6ª - Aprovação do Plano Geral de Urbanização da cidade de Évora:

Ratificado o PDM, a Assembleia Municipal passou a ter competência para aprovar de forma autónoma e definitiva os planos de urbanização (gerais, parciais ou de pormenor) desde que respeitadas as disposições do PDM. Do Plano Geral de Urbanização elaborado paralelamente ao Plano Director foram seleccionados os elementos correspondentes à figura legal desse instrumento, e proposta a sua aprovação à Assembleia Municipal, que veio a acontecer em 11 de Abril de 1985 com entrada em vigor imediata.

As estimativas de crescimento demográfico da época apontavam para que Évora crescesse dos 54250 habitantes em 1978 para os 72500 em 1995, dos quais cerca de 60000 se concentrariam em áreas urbanas. Para isso o desenvolvimento dos três sectores de actividade (agricultura, indústria, comércio e serviços) teria de ser devidamente estruturado e apoiado com vista a aumentar o emprego, as forças produtivas e, sobretudo, aproveitar as potencialidades locais (CME, 1979, p.8).

A abrangência do PDM a todo o concelho foi um avanço importante da acção municipal e das políticas de planeamento urbanístico. O plano dividiu-se em três grandes partes – o Plano Concelhio, o Plano Geral de Urbanização da cidade de Évora (PGU) e os Planos de Ordenamento

dos aglomerados urbanos de dimensão significativa. O Plano Concelhio apresentou uma proposta de delimitação dos perímetros urbanos para a cidade de Évora e para os aglomerados rurais, definindo programas e orientações gerais para a sua ocupação, posteriormente desenvolvidas no Plano Geral de Urbanização e Planos de Ordenamento de casa povoação.

O Plano Concelhio estabeleceu os princípios do ordenamento do território do concelho dos quais se destacam:

- Manter e reforçar Évora como principal centro da rede urbana concelhia e regional, favorecendo o seu crescimento demográfico e a concentração de actividades terciárias e de instalações industriais;
- Equilibrar a rede urbana concelhia, promovendo igual nível de serviços urbanos aos diferentes aglomerados na zona rural;
- Melhorar a acessibilidade no concelho, criando uma estrutura viária radiocêntrica;
- Proteger as potencialidades naturais e o equilíbrio dos ecossistemas existentes.

Segundo Carvalho (1990)⁴⁰ podem distinguir-se neste estudo duas partes: uma propositiva que avança com a indicação das acções a desenvolver no domínio do planeamento físico e também no domínio do económico; outra de condicionantes ao uso do solo. A parte propositiva é composta por uma planta de uso de solos articulada com propostas escritas, sendo que as acções propostas abrangem questões de demografia, actividades económicas e desenvolvimento, paisagismo, equipamentos e rede viária. Quanto às condicionantes do uso do solo é apresentado o “Plano Negativo” do concelho que se articula com um regulamento e manual de normas. Nele são estabelecidas as condicionantes à modificação do actual uso do solo com vista à protecção da estrutura agrícola, dos imóveis com interesse reconhecido e das infraestruturas existentes ou a construir.

No que se refere a indústria, as acções a desenvolver apontam como objectivos a constituição de um sector industrial motor de desenvolvimento económico e social a longo prazo, através da concretização do Parque Industrial então em construção e através da criação de outras zonas industriais, destinadas sobretudo a pequenas indústrias e armazéns. (CARVALHO, 1990, p. 118)

O PGU desenvolveu-se a partir de um trabalho de diagnóstico bastante detalhado que foi apresentado num relatório síntese que englobava, entre outros, dados relativos à capacidade de uso do solo, humanização da paisagem, zonas ainda livres no interior da cidade, localização e carências de equipamentos, densidade de construções, estado de conservação do edificado, caracterização das famílias e classes etárias e mobilidade da população.

⁴⁰ p.118.

Com base no diagnóstico, o PGU apresentou um capítulo de condicionantes ao uso do solo denominada, tal como no Plano Concelhio, por “Plano Negativo”, sendo que neste caso com menos importância prática, uma vez que o PGU era composto por outros 3 capítulos – Plano de uso dos solos da Área Urbana; Plano de condicionamentos da cidade intra-muros; Descrição por sectores – que, apresentando um detalhe significativo sobre as existências e as intenções de intervenção, era o instrumento de planeamento propriamente dito.

Refira-se que a área urbana respeitante ao PGU foi dividida em Sectores: Cidade Intra-muros; Sector Norte; Sector de Expansão Este (Nascente); Sector de Urbanização n.º1; Sector Sul; Sector Oeste (Poente); Sector Industrial; Sector Monumental; e Instalações Periféricas.

No Plano de uso de solos da área urbana, a proposta de ordenamento assenta nos seguintes princípios (PGU, 1979, p.35):

- Manutenção da estrutura monocêntrica da cidade, favorecendo a instalação do comércio e alguns serviços na área central;
- Ordenamento em sectores urbanos de expansão residencial e industrial periférica;
- Desenvolvimento da estrutura viária radiocêntrica;
- Criação de uma estrutura verde penetrando até ao centro histórico;
- Protecção e valorização do centro histórico, dos valores paisagísticos e culturais e da silhueta da cidade;
- Integração urbanística dos bairros periféricos clandestinos e das tipologias urbanas utilizadas nestas áreas;

Relativamente ao tema das áreas industriais, no capítulo do Plano dos usos do solo salienta-se o seguinte:

- Proposta de construção de uma via urbana de acesso às zonas industriais propostas na zona sul da cidade que, ligando as estradas de Lisboa e Beja, permite também descongestionamento do tráfego regional junto à circular da muralha.
- Na zona da Fábrica dos Leões foram propostas, de acordo com estudos da CP, rectificações do caminho-de-ferro, localizando-se nessa área um nó de ligação entre as linhas de Mora e Estremoz o que obrigava a duplicar a linha entre a fábrica e a estação de caminhos-de-ferro. Eram propostas que apontavam a um robustecimento da infraestrutura ferroviária entre as áreas industriais dos Leões e Estação mas que nunca chegaram a ser executadas, estando inclusivamente já desactivada a linha de Mora, então apontada como eixo a reforçar. O Plano propunha também a execução de um ramal de caminho-de-ferro com área anexa de cargas e descargas para servir toda a zona industrial.

- As áreas propostas para expansão industrial localizaram-se predominantemente a sul e sudoeste do centro e com uma área de 120ha previram uma capacidade para 6530 postos de trabalho (PGU, 1979, p. 45). Na planta de uso do solo do PGU verifica-se que as áreas de expansão previstas se encontram ao longo do novo eixo rodoviário proposto desde a zona de Almeirim até ao nó com a estrada de Lisboa. O Plano prevê que a instalação de oficinas e armazéns se instale nas zonas da Horta das Figueiras e Torregela, ao passo que as indústrias transformadoras deverão instalar-se no Parque Industrial e na Área Industrial Municipal na zona de Almeirim.
- As condições de construção eram definidas no manual de normas, sendo que no caso do Parque Industrial as normas estavam definidas em regulamento próprio.

No capítulo da descrição de sectores, para as áreas identificadas na planta de usos do solo e devidamente numeradas, o Plano definia, genericamente, o tipo de indústrias que se deveriam implantar bem como o tipo de acesso local e interligação com a circular projectada.

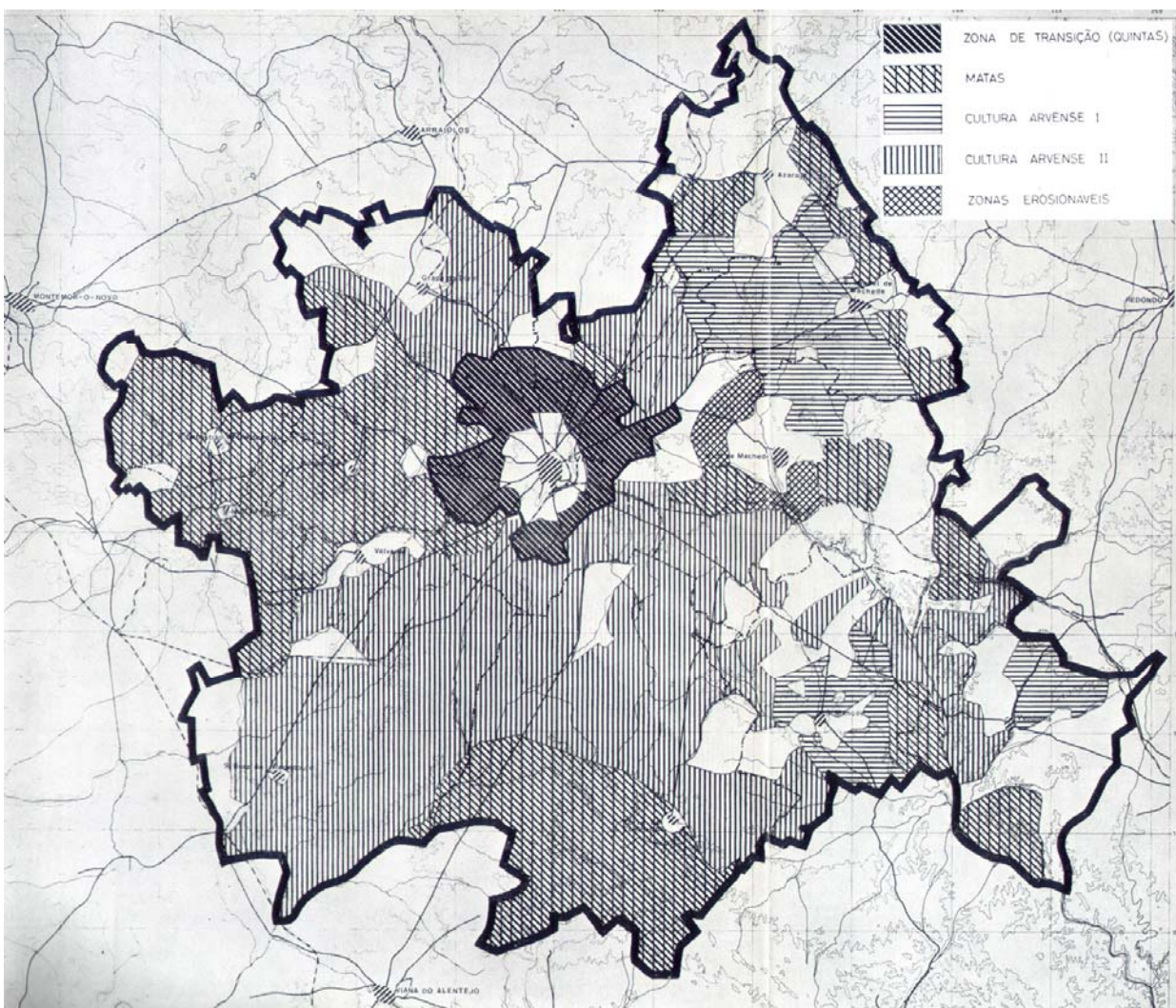


Figura 17 – Planta de uso do solo do Plano Director do Concelho de Évora (fonte: CME, 1979, plantas anexas, (tratamento gráfico do autor)



Figura 18 – Planta de Uso de Solos do Plano Geral de Urbanização (fonte: NDCME, tratamento gráfico do autor)

Em suma, o primeiro PDM do concelho de Évora e o PGU revelaram-se instrumentos inovadores em matéria de planeamento urbano no final da década de 70, ainda antes da obrigatoriedade legal em ordenar todo o território dos municípios portugueses. A sua abrangência a todo o concelho, a atenção dedicada aos aglomerados rurais, à estrutura ecológica ou à preservação da

imagem da cidade foram factores que contribuíram para que as políticas locais pudessem ter como ferramenta de planeamento, um instrumento legal ponderado e transversal a todas as zonas do território.

Para Carvalho (1990)⁴¹ os aspectos do conhecimento profundo da realidade da cidade e pequenos aglomerados, o realismo das propostas e a forma como foram integradas todas as actividades a desenvolver pelo Município, significaram um “salto na prática do planeamento físico em Portugal”. Segundo Portas (2006)⁴², foi baseado na experiência pioneira do PGU e Évora que foi preparado no LNEC, no final dos anos 70, um documento que viria a ser transposto, quase na íntegra, na primeira legislação dos PDM's.

O PDM foi alvo de três alterações, em 1993 e em 1997 por duas vezes, sobretudo ao nível de delimitações de perímetros urbanos tanto da cidade como das freguesias rurais.

O PGU, aprovado pela Assembleia Municipal em 1985, foi ratificado pela Assembleia da República em 1991, revisto em 1993 e em 2000⁴³, tendo, a partir desta data, passado a designar-se como “Plano de Urbanização de Évora” que corresponde ao plano para o perímetro urbano da cidade actualmente em vigor.

Ao longo das décadas de 80 e 90, enquadrados nas definições do PGU, foram sendo elaborados diversos Planos de Pormenor para as zonas destinadas à expansão industrial, não numa óptica de carácter definitivo e acabado mas antes “*adaptando-se em cada momento à realidade existente, ao que já está construído, (...) às necessidades e condicionamentos dos investidores, às iniciativas dos investidores*” e aos objectivos que a CME foi definindo (RODRIGUES, A., 2006, p.206). Destacam-se os seguintes de acordo com o objecto de estudo da dissertação:

- Plano de Pormenor do Bairro da Torregela;

Abrangendo também a zona habitacional, o plano definiu junto da estrada das Alcáçovas e na proximidade do futuro nó de ligação com a futura circular às zonas industriais, uma zona industrial com 8 lotes servidos por arruamento em torno dos mesmos, mas cujo desenho foi alterado em função da localização da circular.

- Plano de Pormenor da Zona Industrial dos Leões;

De forma a organizar o espaço disponível em torno da Fábrica dos Leões articulando-o com as construções existentes, tanto habitacionais como industriais, o plano previu a construção de um arruamento de acesso a partir da Estrada de Estremoz que permitia o acesso aos

⁴¹ pp.124-125.

⁴² p.371.

⁴³ Aprovado pela Assembleia Municipal de Évora em 22 de Janeiro de 1999 e ratificado pela Resolução do Conselho de Ministros nº 13/2000 de 28 e Março. Esta revisão implicou alterações ao PDM, designadamente no que diz respeito a acertos de perímetro urbano, a nível da planta de zonamento, com acréscimo para expansões de áreas industriais a sul e decréscimo em áreas de uso agrícola, anteriormente integradas no perímetro urbano.

diversos lotes. Da solução proposta pouco foi construído e as alterações ao PGU e redefinições de estratégia para esta zona da cidade levaram à eliminação dos objectivos deste plano.

- Plano de Pormenor da Zona Industrial da Horta das Figueiras;

Na área compreendida entre a Estrada de Viana e o caminho-de-ferro, o plano desenvolve uma pequena rede de arruamentos que permitiu o acesso a alguns lotes já existentes e a um conjunto de lotes projectados de dimensão variada, tendo o plano sido construído praticamente na íntegra.

- Plano de Pormenor da Zona Industrial de Almeirim Sul;

Corresponde à área de expansão definida pelo PGU a sul da unidade industrial da “Siemens” (existente na altura) e a poente da Estrada de Almeirim. O plano, que foi cumprido na íntegra, conjugou lotes existentes e projectados e a partir da Rua Werner Siemens (que funcionava como o único acesso ao PITE, à época, ainda muito pouco ocupado) distribuiu arruamentos perpendiculares que terminavam em pracetas a partir das quais se acedia aos lotes.

- Plano de Pormenor da Zona Industrial de Almeirim Norte;

Este plano incidiu sobre uma área definida pelo PGU delimitada pela Estrada de Almeirim a nascente, as instalações das Estradas de Portugal a poente e a Antiga Fábrica das Carnes a norte, tendo contribuído para a consolidação do tecido industrial junto ao nó da Estrada de Almeirim com a circular das áreas industriais.

- Plano de Pormenor do Parque Industrial.

À data de elaboração do PDM e PGU, a área destinada ao Parque Industrial dispunha de plano e regulamento próprios elaborados pela EPPI. Entretanto adquirido pela autarquia num processo que se iniciou no fim dos anos 80, foi elaborado o plano que correspondeu em área e soluções àquelas já definidas anteriormente.

Apresentam-se nas seguintes páginas as plantas gerais dos planos atrás referidos:



Figura 21 – Plano de Pormenor da Zona Industrial da Horta das Figueiras (fonte: CME)

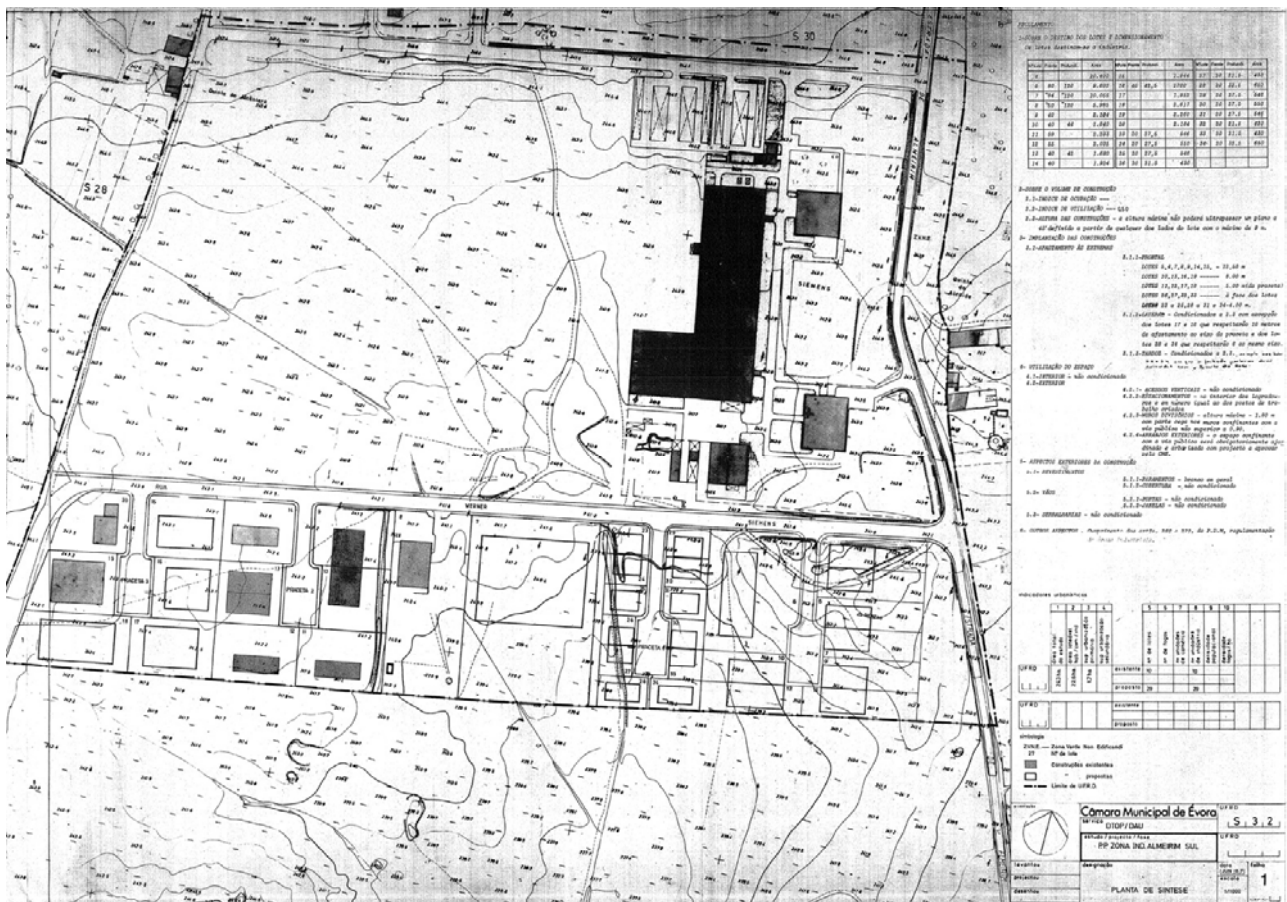


Figura 22 – Plano de Pormenor da Zona Industrial de Almeirim Sul (fonte: CME)



Figura 23 – Plano de Pormenor da Zona Industrial de Almeirim Norte (fonte: CME)

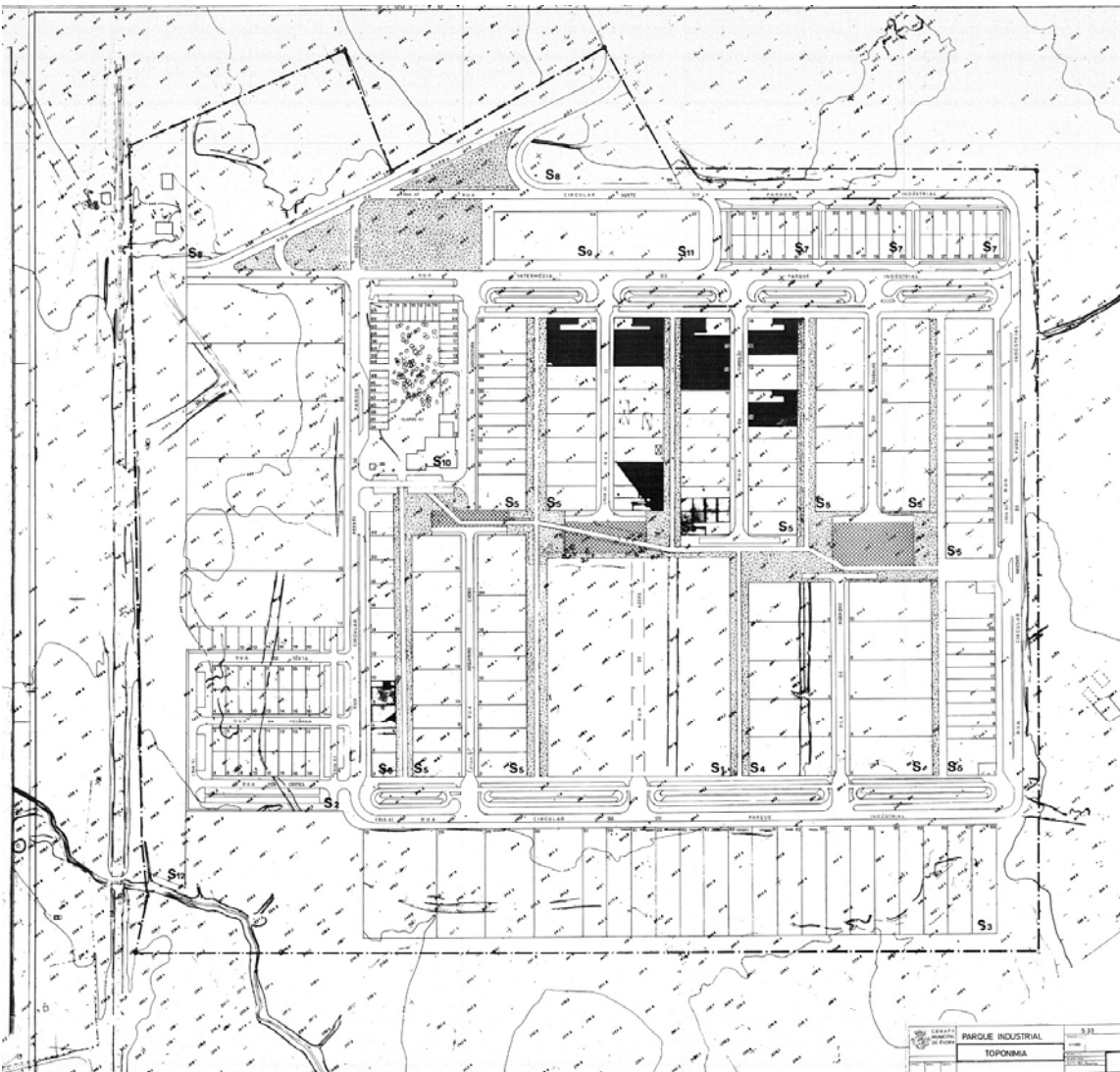


Figura 24 – Plano de Pormenor do Parque Industrial (fonte: CME)

1.2.2.2 Os instrumentos em vigor

Plano de Urbanização de Évora

O Plano de urbanização de Évora entrou em plena eficácia em 2000 e, desta forma, pouco influenciou os tecidos em estudo nesta dissertação, salvo dois casos pontuais: A área a norte do PITE e a sul da circular⁴⁴, a qual passou à classe de solo de expansão industrial e de equipamentos, o que se veio a concretizar nos primeiros anos desta década com a construção de duas superfícies comerciais (“Intermarché” e “Staples”) e reestruturação da rede viária; A área envolvente dos Leões⁴⁵ que passou a ser definida como uma das principais áreas de expansão e reconversão urbanística da cidade (Unidade Operativa de Planeamento e Gestão B – Área de Expansão dos Leões), com grandes alterações ao nível dos usos do solo e da estrutura viárias, cujos resultados ao nível de traçado viário já se verificam actualmente.

A influência no tecido prende-se essencialmente com as expansões acima referidas, sendo que todas as restantes definições do PUE que alteraram o PGU, não tiveram influência até à data analisada (2006).

Na generalidade, e no que se refere ao uso industrial, do PUE destaca-se o seguinte:

- Delimitação de áreas de indústria consolidadas onde as regras urbanísticas são as mesmas que estavam em vigor antes do PUE.
- Para as áreas industriais de expansão definição de regras urbanísticas que, para além da indicação dos índices de construção, cêrceas, medidas máximas das bandas construídas, obrigam ao tratamento dos efluentes de acordo com a lei, à criação de bolsas de estacionamento e à arborização dos espaços públicos e áreas livres verdes,
- Definição de três tipos de áreas industriais de expansão (PUE, 2000, p.1242): I/E – destinadas predominantemente a indústrias do tipo B e C e a equipamentos e serviços de apoio à indústria; IA/E – destinadas a indústrias do tipo B, C e D, armazéns, comércio por grosso e grandes espaços comerciais, Admitindo-se a instalação de funções terciárias e equipamentos complementares; IT/E – destinadas a uma ocupação mista, podendo incluir indústrias do tipo C e D, armazéns, grandes espaços comerciais e ainda comércio retalhista, serviços, escritórios e habitação, obrigando contudo a que a Superfície Total de Pavimentos destinada a indústrias, armazéns e grandes superfícies comerciais ocupe uma percentagem entre 50 % e 80 % do total;

⁴⁴ Apesar de ter uso agrícola, o PGU de 1979 considerava esta área (7-14 na nomenclatura usada) uma reserva de 8,9 ha para eventual expansão da zona industrial (PGU, 1979, p.72).

⁴⁵ O PGU de 1979 definia esta área (2-14 na nomenclatura usada) de 2,6 ha para expansão industrial na envolvente da Fábrica dos Leões, a qual deveria ser alvo de plano de pormenor (PGU, 1979, p.58).

- Reforço da localização da indústria na zona sul da área urbana em continuidade com as zonas industriais existentes. As áreas do tipo I/E e IA/E localizam-se sobretudo na ZI do PITE e ZI Almeirim Sul. As áreas IT/E localizam-se junto à ZI Almeirim Norte, junto à ZI Horta das Figueiras, junto ao Mercado Abastecedor e, na única localização fora da zona sul da cidade, junto ao futuro eixo viário que substituirá a actual Estrada de Estremoz.

- Criação de uma Unidade Operativa de Planeamento e Gestão para a zona industrial definida pela ZI do PITE e ZI Almeirim onde se prevê: continuar a produção e oferta de solo urbanizado para indústria e outras actividades económicas; criar um grande espaço para feiras com grande polivalência (entretanto alterado pelo novo PDM); contrariar a excessiva monofuncionalidade da zona; valorizar o enquadramento urbanístico no sentido de afirmar a importância e qualidade da zona.

A zona da estação ferroviária é considerada pelo PUE uma zona onde deverá ocorrer um processo de reforço do uso terciário e habitacional e contrariado o uso industrial. No decorrer desta dissertação considera-se que esta zona tem especial interesse do ponto de vista histórico (memória industrial) e urbano, e as alterações propostas deverão ser alvo de análise cuidada e integração numa estratégia de abordagem mais envolvente e não tão restrita, como sugerido no PUE. Esta abordagem relaciona-se também com a ZI Horta das Figueiras conforme será exposto mais à frente no capítulo 3.

Entretanto as alterações recentes dos últimos três anos, reflectem já as definições de zonamento do PUE, com especial relevância para a zona do PITE e ZI Almeirim onde já foi reforçada a oferta de lotes industriais, o carácter habitacional envolvente⁴⁶ e o enquadramento paisagístico da zona, sobretudo ao nível dos eixos viários de carácter mais urbano com passeios e arborização. Como foi referido anteriormente, uma grande reestruturação viária a norte da cidade, já reflecte as estratégias do PUE na zona envolvente da antiga Fábrica dos Leões.



Figura 25 – Vistas da Estrada de Almeirim requalificada, ano 2008 (esquerda) e novos eixos viários a norte na envolvente da antiga Fábrica dos Leões, ano 2008 (direita) (fotos do autor)

⁴⁶ Contrariando, tal como previsto, a monofuncionalidade mas pecando ainda pela ausência de comércio e equipamentos.

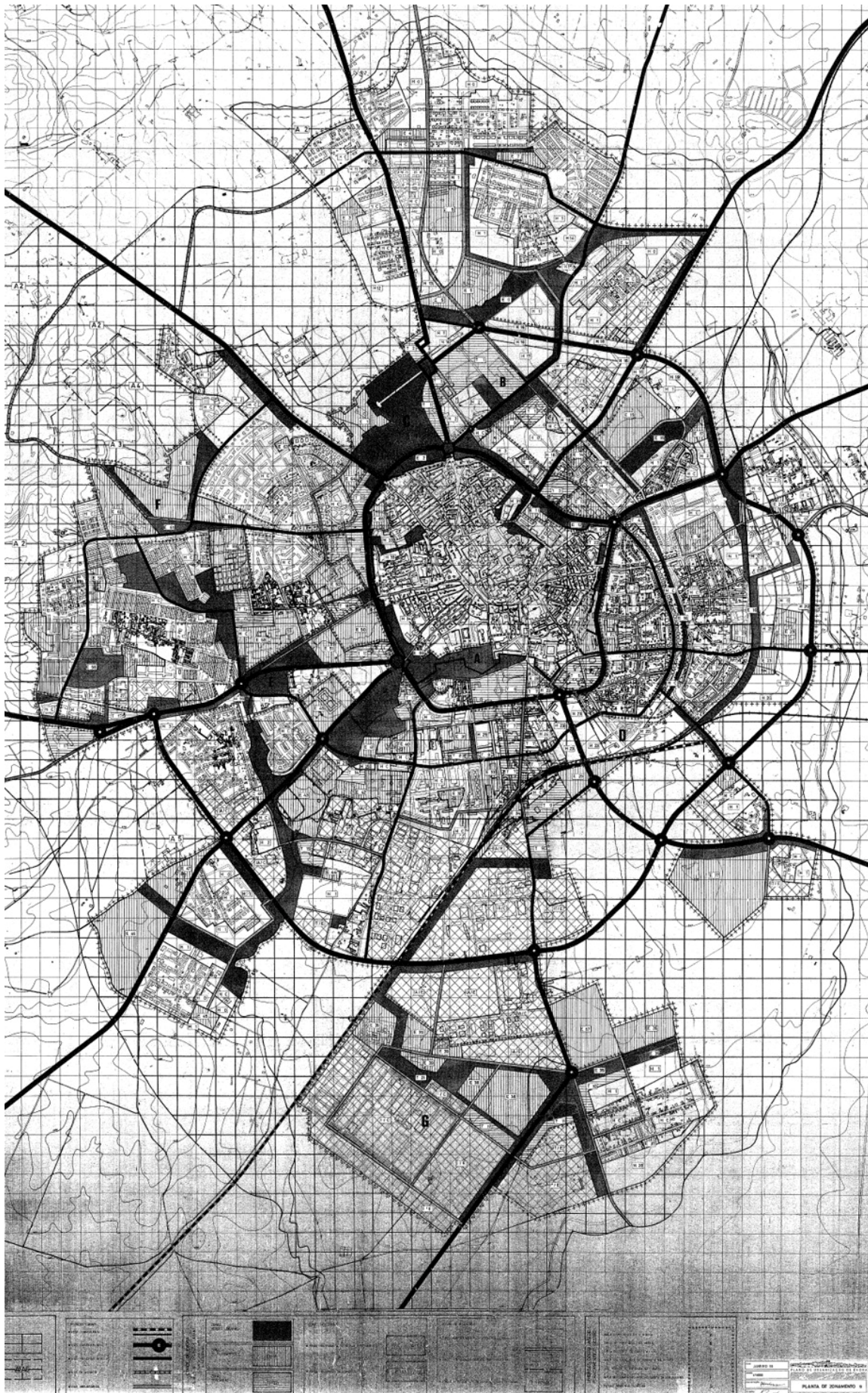


Figura 26 – Planta de Zonamento do Plano de Urbanização de Évora (original) (fonte: CME)

Novo Plano Director Municipal de Évora

O novo PDM de Évora foi publicado em Diário da República em Janeiro de 2008, entrando de imediato em vigor. Foi o primeiro PDM a ser publicado depois da entrada em vigor do novo Regime Jurídico dos Instrumentos de Gestão Territorial⁴⁷ que determinou que, caso não haja incompatibilidades com os planos sectoriais ou regionais de ordenamento do território, os Planos Directores Municipais não estão sujeitos a ratificação do governo (RJIGT, 2007, p.6617). Assim, o novo PDM é da exclusiva responsabilidade do município pese embora todo o processo de acompanhamento pelas instituições da Administração Central.

Foi após um longo processo de revisão que passados 23 anos da ratificação do primeiro PDM em 1985 foi aprovado o novo PDM para o concelho de Évora.

Para Lobo (2008)^{48 49}, o novo PDM “*concilia as grandes opções do PNPT com a prática do planeamento local*” e reflecte uma visão integrada do território municipal, reforçando a competitividade territorial do concelho e assegurando “*a equidade territorial no provimento das infra-estruturas de suporte à integração e coesão territorial (...)*”. A autora considera que o PDM influenciará positivamente o concelho e a cidade nas seguintes vertentes:

- Desenvolvimento económico, onde desempenham papel importante a ampliação do PITE, a criação de um novo pólo de indústria aeronáutica e a instalação do parque de feiras;
- Aumento da oferta de habitação, através da ampliação de áreas de solo urbanizável tendo em conta um crescimento populacional assente no desenvolvimento económico, na futura construção do TGV e na afirmação de Évora como destino turístico no sistema do Grande Lago de Alqueva;
- Crescimento urbano ordenado através da adopção de Unidades Operativas de Planeamento e Gestão;
- Manutenção da paisagem e do povoamento rural, através de uma regulação da construção que concilia o objectivo de conservar e valorizar a biodiversidade, os recursos e o património natural e paisagístico com a contenção da construção fora das áreas urbanas.

A proposta do modelo de intervenção no território visa a “*requalificação da cidade extra-muros com vista a estabelecer elos de continuidade dando-lhe um carácter de globalidade e de interligação funcional*” (CME-1, 2007, p.42). O relatório da proposta do PDM considera dois equipamentos como estruturantes e essenciais à criação de dinâmicas urbanas elevadas: o Hospital Regional e o Parque de Feiras e Actividades Económicas (Expo Évora).

⁴⁷ Decreto-Lei nº 380/99 de 22 de Setembro, alterado pelo Decreto-Lei nº 316/07 de 19 de Setembro e pelo Decreto-Lei nº 46/09 de 20 de Fevereiro.

⁴⁸ Margarida Sousa Lobo foi coordenadora da equipa técnica da revisão do PDM.

⁴⁹ p.10.

A reestruturação urbanística da cidade de Évora proposta pelo novo PDM assenta num princípio de *“localização de grandes equipamentos na Cidade Extra-Muros de forma a estruturar as centralidades emergentes em articulação com o Centro Histórico”*. Assim, através da localização a nascente do PITE, do MARE e da futura Expo Évora, cria-se uma proximidade entre o sector secundário e o terciário. A construção de um “triângulo” de equipamentos como os futuros Hospital, Tribunal e Biblioteca, qualificarão a área poente / norte em termos de serviços. Desta proposta de localização resulta uma especialização de cada uma das áreas, que *“polarizarão actividades afins ou complementares, dando origem a sub-centros especializados”* (CME-1, 2007, pp.42-43).

O novo PDM define quatro Unidades Operativas de Planeamento e Gestão: a Frente Urbana adjacente à Expo Évora; a Área Desportiva e Residencial da Quinta do Alcaide; a ampliação do PITE; e a Área Residencial da Torregele. Todas as UOPG significam ampliação do perímetro urbano e por isso deverão ser objecto de plano de urbanização que preveja a coerente ligação com a cidade e área urbana do PUE (CME-2, 2007, pp.26-28).

Quanto a áreas industriais para a cidade o regulamento do PDM determina que se mantém o zonamento do PUE, com excepção do caso acima referido da ampliação do PITE para o qual será necessária a elaboração de plano de urbanização.

Fora do perímetro do PUE e para além da expansão do PITE, estão previstas áreas industriais nos espaços adjacentes do Aeródromo Municipal para a construção de uma área especializada na fileira aeronáutica e cuja instalação já está prevista através de acordos com uma empresa de construção de aeronaves. Esta expansão poderá vir a ser fortemente dinamizadora do sector industrial da cidade, e uma vez que a zona em questão estabelece uma relação de proximidade com o PITE e ZI Almeirim, este aspecto deverá ser explorado no sentido de criar sinergias potenciadoras de dinâmica urbana e qualidade do espaço envolvente, tanto das áreas industriais existentes como das previstas.

Outra unidade prevista para fora do perímetro urbano é a plataforma logística junto à futura estação de comboio de alta velocidade que, apesar de não ser considerada como um uso industrial, enquadra-se nas características do tecido urbano objecto de estudo desta dissertação⁵⁰. Esta unidade, a concretizar-se, criará uma dinâmica considerável ao nível da instalação de empresas no local atendendo a que se localizará num “grande nó” entre a actual auto-estrada Caia-Marateca, futura linha do TGV com paragem em Évora, e futuro troço do IP2. Será de prever que no relacionamento da plataforma com o centro da cidade surja uma dinâmica associada, a

⁵⁰ Ver considerações gerais sobre a análise do tecido industrial no ponto 2.2.1.

qual deverá também ser explorada pelas políticas locais no sentido de potenciar dinâmica e qualidade de espaço e tecidos urbanos.

O novo PDM prevê a revisão do PUE num prazo de três anos após a sua entrada em vigor. Nesta revisão, os aspectos dinamizadores acima referidos (Indústria aeronáutica; plataforma logística) deverão ser tidos em conta sobretudo na definição de estratégias e regras urbanísticas para os eixos urbanos que ficarão fortemente valorizados. O acesso nascente da cidade (Estrada de Estremoz) e os acessos sul (Estrada de Beja como principal e Estrada de Almeirim já em ambiente urbano) ganharão importância no contexto urbano e, desde que garantidos os equilíbrios pretendidos e necessários entre a cidade e o espaço rural, poderão ser altamente valorizados enquanto “eixos porta” da cidade.

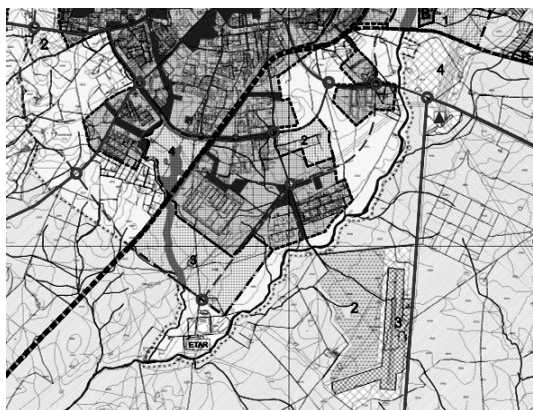
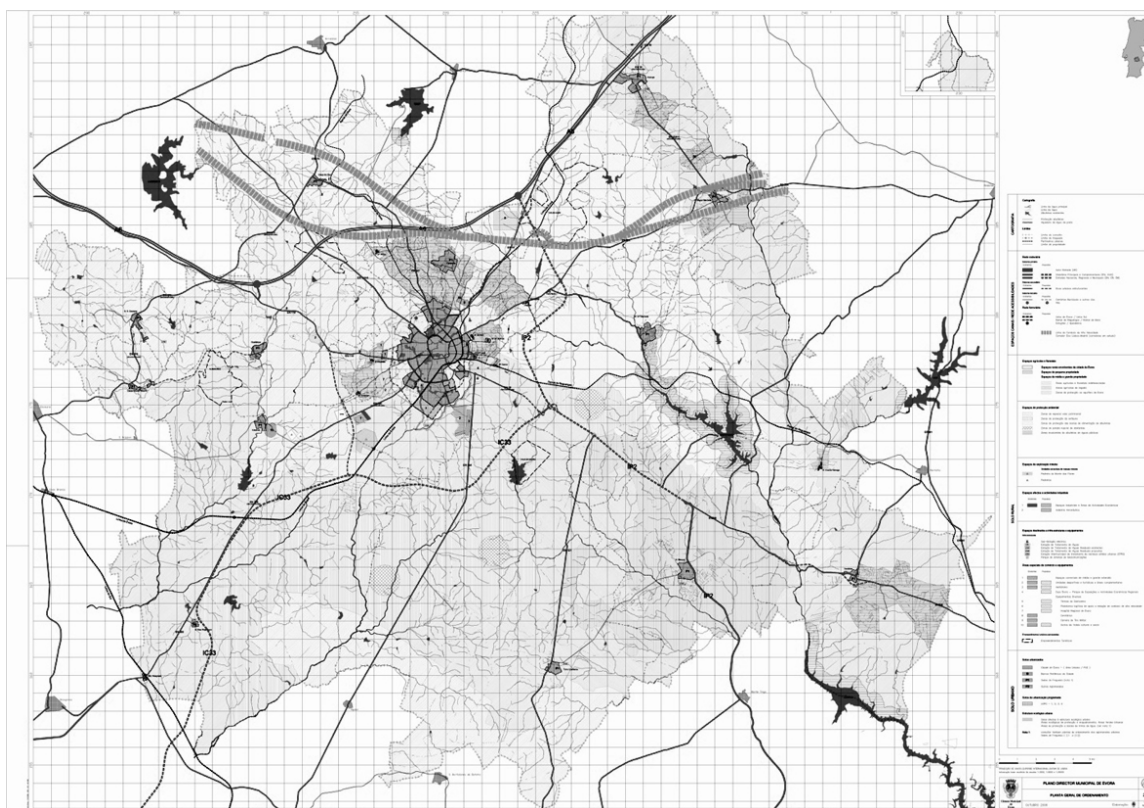


Figura 28 – Novo Plano Director Municipal de Évora. Planta Geral de Ordenamento escala 1/50000 (em cima) e excerto da Planta Geral de Ordenamento escala 1/25000 (em baixo) onde se identificam a área de expansão do PITE e a área destinada à indústria aeronáutica na proximidade do aeródromo.

CAPÍTULO 2 – O CASO DE ESTUDO – ANÁLISE E CARACTERIZAÇÃO DAS ÁREAS INDUSTRIAIS DE ÉVORA

2.1 O desenvolvimento urbano de Évora extra-muros

2.1.1 Os arredores de Évora no século XIX

No princípio do século XIX a cidade de Évora estava confinada às muralhas Fernandinas que actualmente delimitam o centro histórico. Segundo as tábuas topográficas de todas as comarcas de Portugal do ano de 1801, Évora tinha 5 freguesias, 3259 fogos e 11643 habitantes (MONIZ, 1995, p.30). Destinado quase exclusivamente ao abastecimento da população, o espaço nos arredores de Évora era composto, segundo Moniz, por duas zonas distintas: As quintas e as herdades sendo que entre ambas se localizava uma área menos povoada onde existiam os quartéis, os ferragiais, as courelas, as tapadas e os olivais.

As quintas situavam-se à saída das muralhas fernandinas e estendiam-se até um raio de 5 km do centro da cidade, com especial incidência a norte da cidade. Eram pequenas propriedades “*de culturas hortícolas, frutos, legumes, vinhas e olivais*” que geralmente estavam acompanhadas de uma residência, ou permanente ou de veraneio e de fim de semana, situação que “*representava distinção, maior posição social e prestígio financeiro*” na sociedade eborense de então. Segundo o tombo da matriz da freguesia de N^a S^a da Assumpção, no período entre 1854 e 1860 existiam nesta área 470 quintas e 40 hortas (MONIZ, 1995, pp.5-19).

A área menos povoada a seguir às quintas era também composta por terrenos agrícolas, sendo que as designações das parcelas de terreno se referem ao tipo de uso ou às características aí existentes. Assim, o quartel e o olival eram destinados a culturas específicas, o ferragial era destinado a pastagem, a tapada era destinada à cultura cerealífera e pastagem mas caracterizada pela vedação em muros de pedra solta ou sebe viva. Por último junto às herdades localizavam-se as courelas para cultura de cereais, vinha ou olival e que resultavam do parcelamento das herdades ou parte delas. Segundo o tombo da matriz acima referido, no período entre 1854 e 1860 existiam nesta área 1105 prédios rústicos com estas características e designações (MONIZ, 1995, pp.19-22).

Nas herdades, encontrava-se a agricultura intensiva em terrenos de grandes dimensões que requeriam quantidades consideráveis de mão-de-obra. As máquinas agrícolas, as instalações e o gado obrigavam a grande investimento por parte dos proprietários. Nas 23 herdades registadas

em 1864 exploravam-se os cereais, a vinha e olival, bem como a criação de gado. (MONIZ, 1995, pp.22-26).

No decorrer do século XX, as zonas com maior ocupação de quintas, hortas e ferragiais eram a norte, poente e nascente da cidade, conforme se verifica na cartografia dos anos 60. A sul, apesar de existir este tipo de propriedade, era menos comum, provavelmente devido à menor fertilidade dos solos, bem como ao facto de que as grandes herdades começavam mais próximo da cidade, originando uma zona de transição menor do que a verificada a norte.

2.1.2 Uma leitura sobre a evolução da malha urbana no século XX

A leitura da malha urbana no século XX toma por base cartografia das décadas de 20, 40, 60, 70, 80 e 90 do século XX e cartografia da primeira década do século XXI⁵¹. Como ponto de partida, usou-se uma planta da região de Évora de 1875.

Em 1875, a malha urbana da cidade de Évora estava, tal como no princípio do século XIX, praticamente confinada ao espaço dentro das muralhas medievais, exceptuando-se o Forte de Santo. António a norte e a Estação Ferroviária a sul. As saídas principais do núcleo amuralhado marcavam o nó de ligação entre a cidade e as principais estradas de acesso, nomeadamente as estradas de Lisboa, Beja e Estremoz / Espanha.

Em 1928, é na via de ligação entre o centro urbano e a estação, construída na década de 60 do século XIX na sequência da inauguração do caminho-de-ferro, que se identificam as primeiras construções fora das muralhas. Paralelamente, a Fábrica dos Leões, produtora de bens alimentares, instala-se mais próximo do centro histórico e junto à linha férrea por razões lógicas de mobilidade, e algumas construções de origem espontânea associadas à fábrica surgem também neste período, como são exemplo os bairros Tenente Pereira e do Operário. Nesta fase surgem também dois equipamentos colectivos que marcarão o tecido nas décadas seguintes: dois recintos desportivos propriedade de diferentes clubes desportivos (Lusitano de Évora e Juventude de Évora), localizados a sul da muralha, e que foram implantados lado a lado numa área que se supõe ter sido destinada a actividades desportivas.

Em 1941 identificam-se os primeiros aglomerados sem ligação física ou funcional ao caminho-de-ferro ou às unidades industriais. Surgem pequenos bairros habitacionais longe do centro, em pleno campo agrícola (Sr.^a da Glória), junto à saída de Beja (Chafariz d'El Rei) e um aglomerado de habitações bastante distanciado do centro e com características acentuadamente rurais. Este

⁵¹ Sobre esta cartografia, apresenta-se mais informação no capítulo 2.2

aglomerado a sul da cidade, o Bairro de Almeirim, mantém ainda hoje a situação distante do núcleo urbano e as características rurais.

O crescimento dos primeiros 40 anos do século XX não foi suficiente para se poder definir uma malha urbana fora das muralhas, ou mesmo características urbanas em determinados tecidos que foram surgindo. Identificam-se núcleos dispersos, numa primeira fase na proximidade da estação de comboios ou junto ao caminho-de-ferro e posteriormente em zonas isoladas, aparentemente sem lógicas de implantação reconhecíveis, exceptuando-se o caso dos recintos desportivos que foram agrupados e ocuparam uma área significativa mas que pelas suas funções não adquiriu características de malha urbanizada.

Foi no período de 1940 a 1965 que se registou o que se pode definir como expansão da malha urbana, que tanto resistiu a sair de dentro do núcleo rodeado pelas muralhas. Por um lado, houve pequenos aglomerados existentes que ganharam expressão, e por outro houve novas ocupações em todas as direcções, umas longe do centro (Sr.^a do Carmo, Pites, Frei-Aleixo) como já havia ocorrido nas décadas anteriores, e outras junto à muralha (Legado do Operário e da Câmara) a garantirem alguma continuidade e coesão ao tecido urbano. No entanto, começam a surgir espaços vazios entre o centro histórico e estas novas manchas urbanizadas e até mesmo entre essas manchas, fruto da espontaneidade com que surgiram estes aglomerados e da sua localização “aleatória” e não articulada.



Figura 29 – Vista aérea da cidade, ano desconhecido (estima-se final dos anos 40) (fonte: AFCME)

Entre 1965 e 1975, o crescimento da cidade volta a sentir-se e a reflectir-se no aumento das áreas urbanizadas, voltando a haver uma continuidade de tecidos em certos casos e o surgimento de novos aglomerados isolados noutros casos. É também neste período que surge a primeira zona

industrial da cidade localizada a sul, e também uma grande unidade industrial isolada e mais distanciada do centro, a fábrica da “Siemens”. Na cartografia de 1975 são já perfeitamente identificáveis as estradas de acesso aos múltiplos aglomerados dispersos mantendo-se a estrutura radiocêntrica do centro histórico. Estas estradas são na sua maioria as entradas na cidade que começam a sofrer a transformação de estarem cada vez mais dentro da malha urbana. Não se identifica, porém, maior urbanização nas principais estradas de acesso, nomeadamente as de Lisboa e Beja, sendo mesmo muito reduzida nesta última.

Em 1975, podemos identificar, a sul / nascente do centro, um tecido urbano contínuo perfeitamente consolidado e com forte ligação com o centro histórico, com uma área equivalente a dois terços deste. Entre 1975 e 1981 verifica-se a continuação de um crescimento considerável, registando-se o facto de só dois novos aglomerados serem isolados de qualquer tecido (Bacelo e Casinha), aparecendo todos os outros juntos a tecidos existentes (Garcia de Resende, Vista Alegre, Cruz da Picada) ou a preencher espaços vazios entre tecidos (Horta das Figueiras, Zona de urbanização nº 3). Este aspecto contribuiu para que também a sul e oeste do centro se pudesse identificar, no final da década de 70, um tecido contínuo e em funcionamento com a cidade. A área industrial nº 1 cresceu neste período e em 1981 já ocupava terrenos no lado contrário da Estrada de Viana designados por Zona Industrial da Horta das Figueiras.



Figura 30 – Vistas aéreas das Zonas Industriais nº1 e Horta das Figueiras na década de 80 (esquerda) e da zona sul / nascente e centro histórico, ano desconhecido (direita) (fonte: AFCME)

No período entre 1981 e 1995, onde se registou o ritmo de crescimento das décadas anteriores, volta a identificar-se o processo dos anos 70, onde os novos tecidos se vão justapor a tecidos existentes criando, mesmo que pontualmente, alguma coesão no tecido global. São exemplo, a expansão do Bacelo que transforma num contínuo urbano a malha definida pelo Frei-Aleixo, Pites, Corunheiras e Bacelo ou a oeste, a Malagueira que ajuda a definir uma área urbana coesa compreendida entre as estradas de Arraiolos e Alcáçovas. É também neste período que se assiste à ocupação do parque industrial (já infraestruturado e com algumas construções no ano de 1981)

e à criação de novas áreas industriais: Almeirim sul (junto à fábrica da “Siemens”) e Almeirim Norte. Neste período, uma das transformações mais importantes terá sido a infraestruturização viária de que a cidade foi alvo. Foi construída uma circular, designada por variante à zona industrial, que permitiu a circulação pelo lado sul dentro da lógica radiocêntrica da cidade, facilitando a mobilidade com especial benefício para o Parque Industrial e para o tráfego de passagem.

Seguindo a tendência da década de 80, os anos 90 aumentaram as manchas urbanas norte, oeste e sul, surgindo uma nova mancha isolada – o mercado abastecedor – implantada junto à estrada de Beja, numa situação estratégica de afastamento do centro e proximidade de um eixo rodoviário importante.



Figura 31 – Vistas aéreas da zona de expansão oeste da cidade, ano desconhecido (esquerda, fonte: AFCME) e Parque Industrial e Tecnológico na década de 90 (direita, fonte: ALMEIDA et al, 2001, p.171)

Em resumo, foi a partir de 1940 que a cidade saiu do recinto amuralhado e se expandiu em todas as direcções formando uma ocupação algo dispersa, que começou a originar espaços expectantes de grande dimensão. Se durante as décadas de 40 a 60, o aparecimento de novos aglomerados se deu quase sempre numa lógica de “ilha”, a partir dos anos 70 verifica-se uma ocupação em continuidade com as existentes, dando origem a três grandes unidades de malha urbana:

- A sul/nascente, limitada pela estrada de Viana, caminho-de-ferro, estrada de Estremoz e muralha, que vai gradualmente passando de habitação para indústria, estabelecendo contacto directo com a muralha.
- A Oeste, limitada pelas estradas de Arraiolos e Alcáçovas que, apesar de estar próxima da muralha, não estabelece contacto com esta, tendo como uso predominante a habitação.

– A norte, no espaço compreendido pelas estradas dos Canaviais e Igreja, agrupando os bairros habitacionais do Bacelo, Granito, Corunheiras, Pites e Frei-Aleixo, e que, devido à distância do centro, origina o maior espaço expectante do perímetro urbano de Évora.



Figura 32 – Vista aérea da cidade a partir de norte, identificando-se ao fundo os tecidos industriais e em primeiro plano o maior espaço expectante da cidade onde decorrem já obras de infraestruturização de acordo com o plano de urbanização em vigor, ano 2006 (fonte: DOMINGUES et al, 2006, p.315)



Figura 33 – Vistas da Estrada de Lisboa nos anos 70 (esquerda, fonte: NDCME) e em 2009 (direita, foto do autor)

2.1.3 Contextualização das dinâmicas de crescimento do século XX

Observado o desenvolvimento da forma urbana fora das muralhas da cidade de Évora, importa agora analisar o que esteve na origem do crescimento da malha urbana, quais os actores intervenientes e quais os benefícios e problemas que daí advieram.

O crescimento até 1940 foi reduzido e a instalação do caminho-de-ferro a par da localização da estação ferroviária (1863), funcionando como elementos estruturantes, originaram as primeiras expansões. Assim, inicia-se o *“crescimento extramuros em direcção ao sul com a construção das Avenidas Dr. Barahona e Combatentes da Grande Guerra, conduzindo à formação dos bairros do Baluarte, do Ferroviário e do Rossio Ocidental”* (SIMPLÍCIO, 1997, p.113). As zonas habitacionais, em especial o Bairro Ferroviário indicam uma lógica de instalação próxima do local de trabalho, não só da estação como também das unidades fabris que se foram instalando nesta zona. No entanto, as dinâmicas atrás descritas não foram suficientemente representativas para a identificação de uma malha urbana coesa e densa.



Figura 34 – Vistas da estação de caminho-de-ferro, ano desconhecido (esquerda, fonte: AFCME) e do Bairro Ferroviário na proximidade da estação, ano 2006 (direita, foto do autor)

Foram as alterações no sistema agrícola, um dos motivos que originaram as primeiras expansões consideráveis fora das muralhas nos anos 40. Na sequência do surto de mecanização na agricultura, houve um processo de êxodo das populações rurais que procuravam na cidade um modo de subsistência alternativo. Estes novos habitantes fixaram-se em *“aglomerados não planificados, semelhantes às povoações rurais, localizados às vezes em áreas afastadas da cidade. (Comenda, Almeirim, Canaviais, Santa Maria, Sr.ª do Carmo, São José da Ponte) (...) constituindo um conjunto de bairros espontâneos, surgidos em todas as direcções, e compostos por soluções urbanísticas (...) muito idênticas às povoações rurais de onde estas populações eram oriundas.”* (SIMPLÍCIO, 1997, p.114)

O “isolamento” destas áreas era causado, em parte, pela preferência por um espaço urbano e sua vivência com características com as quais os habitantes se identificassem, por outro, porque a

habitação era mais acessível nestes aglomerados, uma vez que o centro amuralhado era habitado por classes de maiores recursos.

Outro motivo que originou um aumento de população durante a década de 40 foi o “*desenvolvimento do aparelho burocrático do Estado*” (SIMPLÍCIO, 1997, p.114) que, pela instalação de serviços públicos nas principais cidades do país, obrigou ao reforço dos quadros técnicos superiores.

Tendo a percepção do surgimento destes novos residentes e perante as obrigações legais impostas pelo poder central, a Câmara Municipal contrata o urbanista francês Etienne de Gröer para elaborar o primeiro Plano de Urbanização de Évora (ver ponto 1.2.2.1).

Apesar de nunca se ter concretizado a versão final do plano, as orientações expressas no antepiano (aprovado com condicionantes pelo CSOP) serviram de base para as políticas urbanas adoptadas pelo poder local na segunda metade dos anos 40. A construção da zona de urbanização nº1, a principal área de expansão definida por Gröer a nascente da muralha, foi levada a cabo segundo as indicações do plano e promovida pela administração pública para dar resposta, como se referiu anteriormente, à colocação de novos residentes pertencentes a classes socio-económicas média e alta, consequente do reforço da importância administrativa da cidade.

Esta expansão foi a génese daquela que consideramos no ponto 2.1.2 a primeira malha urbana contínua e coesa fora das muralhas e que manteve uma continuidade da urbanidade do centro histórico.



Figura 35 – Vistas da zona de urbanização nº1, ano desconhecido (estima-se década de 50) (fonte: AFCME)

Se por um lado, os fogos promovidos pela administração pública durante os anos 60 vieram continuar a ocupação da área da zona de urbanização nº 1 e contribuir para um espaço urbano planeado, coeso e com qualidade, por outro, o grande número de habitações que foram construídas nos bairros “clandestinos” periféricos sem planeamento contribuíram para um espaço público sem qualidade urbanística.

Os planos do urbanista Nikita de Gröer e do arquitecto Conceição silva, elaborados respectivamente em 1959 e 1969 nunca chegaram a recolher aprovação e o planeamento da cidade continuou a reger-se pelo antepiano de Etienne de Gröer.

Embora continuasse a ter um peso reduzido, a indústria registou algum dinamismo no fim dos anos 60 e princípio dos anos 70, com a criação da Zona Industrial nº 1 e do Parque industrial por iniciativa da Empresa Pública de Parques Industriais. Apesar da sua localização a sul ter sido apontada já no plano de Gröer pela proximidade ao caminho-de-ferro, as zonas industriais pecam ainda hoje por nunca ter concretizado uma efectiva plataforma de ligação à rede ferroviária.

Na primeira metade da década de 70 vai registar-se o segundo crescimento em massa de bairros clandestinos depois do ocorrido nos anos 40, mas agora os ocupantes são sobretudo habitantes do centro histórico ou, em menor número, emigrantes regressados ao país, que adquirem lotes de dimensões grandes para aí construírem as suas moradias com linguagem diversificada e sem ligação ao sítio (CARVALHO, 1990, p. 20). Esta procura de lotes “ilegais” deveu-se sobretudo a uma crise habitacional que tornava difícil a aquisição de lotes legais, pois os que se encontravam no mercado, localizados em loteamentos privados e com preços muito elevados, eram apenas acessíveis à classe socio-económica alta. Entre 1970 e 1978 os “*fogos construídos clandestinamente superaram os que ocorreram através de processos legais*”. (SIMPLÍCIO, 1997, p.131)

Este processo vai inverter-se ainda durante a década de 70, quando, a par do aparecimento das primeiras cooperativas de habitação que apostavam na construção a baixos custos apoiadas pela administração central e local, a Câmara Municipal desenvolve um conjunto de políticas relacionadas com os loteamentos e construção de habitação, tornando-se num órgão de produção de solo urbanizado, de modo a resolver os problemas das urbanizações “clandestinas”.

Assim, a Câmara elaborou o Plano de Expansão da Zona Oeste enquadrado num programa de apoio estatal, que visava travar o avanço dos “clandestinos”, facilitando a aquisição de terrenos e habitações e atribuindo, paralelamente, espaços para os construtores privados. O objectivo principal era a criação de 3500 fogos com as infra-estruturas e equipamentos necessários, articulando os bairros já construídos de forma não planificada, um empreendimento de habitação social da responsabilidade do Fundo de Fomento da Habitação e um plano de pormenor com uma área de 27ha entregue ao arquitecto Siza Vieira.

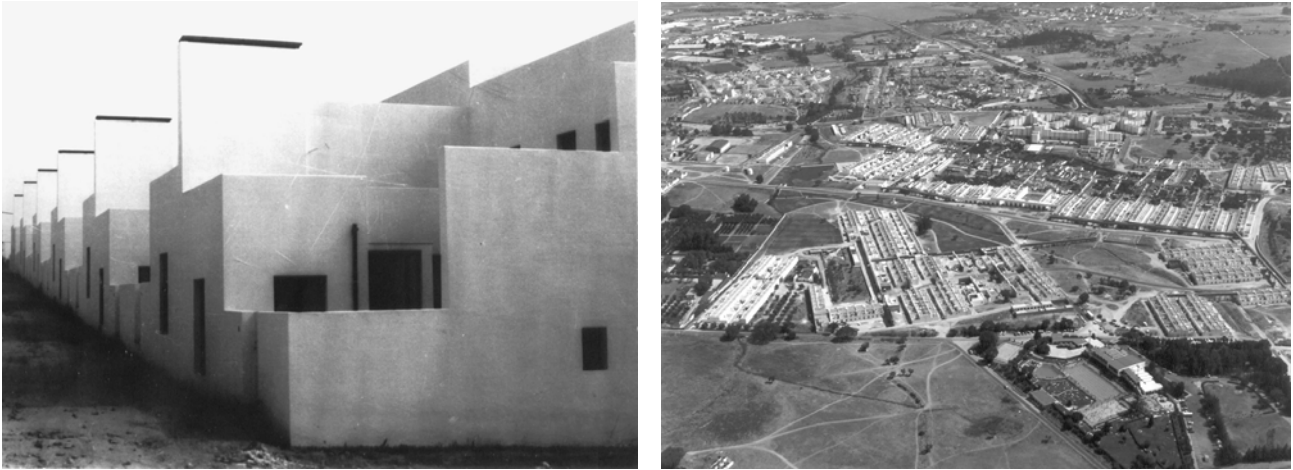


Figura 36 – Vistas da zona de expansão Oeste (Bairro da Malagueira). Construções iniciais (esquerda) e vista aérea (direita), anos desconhecidos (fonte: AFCME)

Conforme constatámos anteriormente pela leitura da cartografia, as construções dos anos 70 trouxeram coesão e continuidade à malha urbana, em especial a oeste do centro, o que nos leva a concluir que as políticas adoptadas conseguiram pelo menos sustentar a construção clandestina e ordenar o espaço urbano.

Neste cenário de procura de ordenamento da cidade, começam em 1978 os trabalhos para a elaboração do Plano Director do Concelho de Évora que incluiu o Plano Geral de Urbanização. O PGU defendia, numa das suas directrizes, a manutenção da estrutura monocêntrica, favorecendo a instalação de comércio e serviços na área central. Durante as décadas de 80 e 90, a cidade cresceu de uma forma ordenada cumprido o zonamento previsto no PDM e poder-se-á dizer que a cidade evoluiu para uma maior concentração, não sendo esta, em alguns casos, ainda uma realidade (CARVALHO, 2003, p.114). Os espaços expectantes que se começaram a formar em meados do século com a dispersão da malha urbana não foram absorvidos totalmente e subsistem hoje um pouco por todo o espaço urbano e ao longo dos eixos viários.

Este crescimento ordenado da área periférica essencialmente habitacional ou industrial, tal como propunha o PGU, originou a existência de zonas predominantemente monofuncionais, situação que o plano de urbanização em vigor pretende inverter. (CARVALHO, 2003, p.115)

Pode concluir-se que o segundo surto de habitações ilegais que se deu na década de 70 esteve na origem da criação de um conjunto de políticas urbanas que permitiram controlar o crescimento desordenado. Com a elaboração do primeiro PDM em Portugal, ainda antes da sua obrigatoriedade legal, o crescimento regulado dos anos 90 contribuiu para a concentração da cidade, no entanto, durante a corrente década, identificam-se alguns problemas no espaço urbano que se traduzem em desafios e oportunidades para as políticas e para o planeamento urbano da cidade: A monofuncionalidade das várias zonas da cidade extra-muros, a existência de espaços expectantes e a descontinuidade física / funcional entre os diferentes tecidos são os aspectos mais preocupantes e alguns dos desafios do planeamento actual de Évora.

2.2 O tecido urbano industrial em Évora

2.2.1 Considerações gerais

A presente fase da dissertação consiste numa análise morfológica das áreas industriais da cidade de Évora, tendo como fonte de informação cartografia existente. Para isso, realizou-se uma pesquisa nos documentos existentes no Arquivo da Câmara Municipal de Évora, no Arquivo Fotográfico da Câmara Municipal Évora, no Instituto Geográfico Português, no Instituto Geográfico do Exército e no Centro de Cartografia da Faculdade de Arquitectura da Universidade Técnica de Lisboa, obtendo cartografia de diversas datas que permitem fazer uma leitura da evolução das construções ao longo do século XX.

Esta leitura e análise tem como objectivo principal identificar as construções industriais para posteriormente agrupá-las em zonas distintas e estudá-las individualmente. Paralelamente e sempre que justificável, é feito o enquadramento nas políticas de planeamento da cidade, na conjuntura económica e social ou outros aspectos relevantes.

No caso de Évora, o tipo de actividades que se concentram nas designadas “zonas industriais” é muito variado, encontrando-se por exemplo instalações de grandes unidades de moagem, armazéns revendedores ou oficinas de serralharia. Também nas zonas industriais se localizam actividades “não industriais” devido às dimensões das parcelas aí existentes ou às acessibilidades facilitadas, como sejam as grandes superfícies comerciais ou, no princípio do século XX, as instalações principais da GNR. A presente análise engloba todas estas actividades diferentes (e algumas de uso não industrial) mas que configuram o conjunto dos tecidos industriais em estudo.

Da análise de cartografia em função da data de construção, é possível entender como o tecido industrial se foi formando no território e assim elaborar uma base para a posterior análise das respectivas lógicas de evolução. Esta leitura pode ser obtida através do tratamento e interpretação cartográfica, nomeadamente:

- 1928 - Planta executada por fotogrametria aérea, escala 1/2000, (fonte: AFCME)
- 1941 - Carta Militar de Portugal, nº 460, escala 1/25000, (fonte: IGE)
- 1943/45 - Planta aerofotogramétrica de base para o Plano de Gröer, escala 1/2000, (fonte: CME)
- 1951 - Planta Cadastral do Instituto Geográfico Cadastral, campanha de 1951 (fonte: IGP)
- 1965 - Carta Militar de Portugal, nº 460, escala 1/25000, (fonte: FAUTL)
- 1975 - Levantamento aerofotogramétrico, Planta do perímetro urbano, escala 1/5.000, (fonte: CME)

- 1981 - Levantamento aerofotogramétrico, Planta do perímetro urbano, escala 1/5.000, (fonte: CME)
- 1995 - Ortofotomapa, nº 4600100, (fonte: CME)
- 2000 - Levantamento aerofotogramétrico (suporte digital vectorial), Planta do perímetro urbano, escala 1/5.000, (fonte: CME)
- 2003 – Ortofotomapa (fonte: CME)
- 2006 - Ortofotomapa, nº 4600100, (fonte: CME)

A partir da análise da cartografia indicada, elaboraram-se novas plantas com indicação das construções existentes e construídas no período em estudo, tendo como base a planta em suporte vectorial mais actualizada a que se teve acesso, que corresponde ao levantamento aerofotogramétrico do ano 2000.

Contudo, o resultado desta primeira análise permite-nos observar a construção em determinados períodos de tempo que, salvo situações pontuais, abrangem várias zonas da cidade. Torna-se por isso necessária uma outra análise por zonas que poderá ou não agrupar diferentes fases de construção, bem como diferentes lógicas de ocupação. A combinação das duas análises – período de tempo / zona – permitir-nos-á compreender e sintetizar o tecido industrial na cidade. Na análise por zonas, desenvolvida no ponto 2.3, tem-se como base de trabalho o tecido industrial claramente identificado na análise anterior. Nesta fase elaboram-se plantas das zonas com indicação das construções industriais, tipologia de parcelas e sobreposição com levantamento cadastral de 1951 (fonte: IGP). A nova cartografia tem como base o levantamento aerofotogramétrico de 2000 em suporte vectorial (fonte: CME).

Para as diversas zonas de tecido industrial serão analisados os seguintes aspectos:

- Caracterização morfológica. Analisa-se a morfologia do tecido; a geometria da malha urbana; a relação entre o edificado; a existência de outros usos nomeadamente habitação.
- Traçado viário e ferroviário. Avalia-se a relação com as preexistências e os tecidos construídos; a criação de novos traçados viários e ferroviários; a sua função nas áreas industriais.
- Parcelas. Estabelece-se a relação entre as construções e o cadastro rural de 1951; Avalia-se a eventual criação de novas parcelas e ocupação total ou parcial das parcelas; Analisa-se também se as ocupações correspondem a pequena, média ou grande indústria; a dimensão das parcelas de acordo com o seguinte critério: pequenas – até 1000m²; médias – de 1000 a 10000m²; grandes – a partir de 10000m².
- Promotores / actores. Identifica-se onde a promoção foi pública ou privada; quais os objectivos; quais os intervenientes.

- Instrumentos de planeamento. Identifica-se se a promoção da construção teve como base algum plano; quais as operações que tiveram como base um processo de loteamento urbano; quais as que surgiram espontaneamente.

Numa futura investigação, esta análise poderá ser enriquecida com um levantamento do tipo de actividades das empresas instaladas, de modo a contribuir para um mais completo diagnóstico das áreas industriais. Da mesma forma, a consulta de alguns processos de construção mais relevantes dos tecidos industriais, poderá ser uma mais-valia neste tipo de análise e caracterização.

2.2.2 Análise de Cartografia – Evolução cronológica

2.2.2.1 Introdução

Antes da análise da cartografia, retirou-se de uma planta não referida na listagem anterior, a estrutura viária principal e secundária existente na época. Essa planta, à escala 1/100000 e datada de 1875, consultada no Instituto Geográfico do Exército, apresenta uma considerável rede viária que corresponde ao prolongamento das saídas do centro histórico, à data o limite da área urbana de Évora. A partir das “portas” do centro histórico, localizadas no prolongamento das ruas do interior da cidade⁵², as vias estabelecem a ligação aos centros urbanos da região em todas as direcções – Arraiolos, Igrejinha, Estremoz, Redondo, Beja, Viana do Alentejo, Alcáçovas e Lisboa. A ligar todos os pontos de saída da cidade, identifica-se, já em 1875, uma estrada que circula junto à muralha.

A avaliar pela leitura da planta de 1875, a ocupação das zonas imediatamente junto às muralhas, não terá sofrido significativas alterações relativamente à situação do princípio do século, descrita no ponto 2.1.1, não se encontrando construção para além das casas afectas às produções agrícolas.

Em 1875, contrariamente ao que eram a generalidade das vias de acesso à cidade – puras circulações viárias regionais ligadas às “portas” da cidade – a sul existia já um eixo viário de carácter urbano que ligava a entrada da cidade à estação do caminho-de-ferro.

Recorde-se que a construção do caminho-de-ferro em Évora remonta a 1863 quando foi inaugurada a linha de Évora a Casa Branca onde se estabelecia a ligação com a linha do Alentejo de acesso à capital. Sendo uma inovação considerável e em certa parte algo pioneira no panorama nacional uma vez que o comboio chegou a Évora antes de servir cidades importantes

⁵² Na sua forma radial a partir de um centro comum: a muralha romana.

como Porto e Braga em 1875, Faro em 1889 ou Viseu em 1890 (REFORÇO, 2006, p.4), também teve os seus opositores, *“nomeadamente junto dos progressistas, adversários políticos dos regeneradores”*. (ALMEIDA et al, 2001, p.21) Os críticos expressavam na imprensa local da época que a ligação ferroviária absorvia *“para a capital a antiga importância de Évora como centro de província, (...) e encareceu o preço de todos os víveres sugando para o estômago de Lisboa todos os géneros alimentícios que n’ela abundavam”*. (ALMEIDA et al, 2001, p.21) Decorridos alguns anos a rede de caminho de ferro na região de Évora expandiu-se, chegando a Estremoz e Vila Viçosa em 1905, Arraiolos e Mora em 1907 e Reguengos de Monsaraz em 1927, distribuindo-se a partir de Évora para todos os quadrantes do distrito. Esta rede transportava passageiros e mercadorias, sendo a sua localização estratégica no sistema de transporte de cereais para a zona de Évora e posterior reencaminhamento para Lisboa.




O eixo que ligou a estação à cidade, a Avenida Barahona, pode considerar-se a primeira expansão para fora do centro histórico, tendo sido acompanhada de uma operação de arborização do Rossio de S. Brás, passando a dinamizar a zona sul da cidade, ao ponto de ser criado em 1881 um serviço de transportes públicos que fazia a ligação da estação ao centro da cidade. (ALMEIDA et al, p.21) Paralelamente a esta avenida principal foi construída uma rua secundária que estabelecia também a ligação da zona da estação ao centro da cidade e estabelecia a continuidade com a região a sul de Évora. Entende-se que houve uma intenção de criar espaço urbano delimitando uma área entre as duas ruas para futura construção, situação que, conforme se constata mais adiante, se veio a verificar.

Estes dois eixos estabeleciam a ligação / transição de um dos principais acessos à cidade⁵³ com a recente e inovadora estação do comboio e com o centro da cidade. Pelo traçado rectilíneo que apresentam – distinto do perfil de estrada rural – bem como pela função dinâmica de ligação de partes da cidade, podem considerar-se de cariz totalmente urbano, claramente desligados do uso agrícola da então periferia da cidade, mantendo no entanto a função de ligação à envolvente de transição e ao campo das grandes propriedades agrícolas.

⁵³ A planta de 1875 identifica como principais, os acessos sul e noroeste, respectivamente de Beja e Arraiolos.



Planta do centro histórico, estrutura viária e ferroviária em 1875 (sobre cartografia de 2000)

-  Centro histórico
-  Caminho de ferro
-  Rede Viária

2.2.2.2 1928

A planta de 1928 pertence ao Arquivo Fotográfico da CME no entanto desconhece-se o seu autor. A legenda faz referência ao facto de ter sido executada por aerofotogrametria, o que significa, independentemente da falta de precisão da época, que se apresenta fidedigna no que se refere às construções que se pretendem identificar.



Figura 37 – Levantamento Aerofotogramétrico de 1928 (fonte: AFCME)

Estrutura viária e ferroviária

A estrutura viária corresponde na generalidade à de 1875. Os eixos de ligação da estação ao centro da cidade foram complementados com circulações secundárias perpendiculares àqueles e que reflectem a dinâmica que se gerou com a expansão da cidade nesta zona. No entanto, não se teve acesso a nenhuma cartografia que permita analisar as vias de acesso à cidade nesta década, assumindo desta forma que a zona da estação continua a ser, se não o principal, um dos acessos ao sul do País.

Em 1928 o caminho-de-ferro em Évora já estava reforçado com os ramais de Estremoz, Mora e Reguengos que derivavam da linha de Lisboa a cerca de 700 metros a nascente da estação, concentrando nesta todo o fluxo ferroviário (passageiros e mercadoria) da região. A “estrela de Évora”, como era conhecida a estrutura ferroviária de Évora fruto da distribuição geográfica em forma de estrela, bem como os eixos viários de ligação ao centro demonstram que na década de 20 a cidade extra-muros desenvolvia-se na zona sul.

Tecido

A primeira construção industrial instala-se junto a um dos eixos de ligação da estação ao centro, a Avenida Barahona. Trata-se da fábrica de gás, cuja localização estava compreendida entre os arruamentos secundários perpendiculares às avenidas (actuais Rua Diana de Liz e Avenida Dinis Miranda) e com a frente para a Avenida Barahona, sendo construída em 1890.

“Embora em Portugal o estabelecimento de redes de gás se tenha iniciado com algum desfaseamento temporal em relação ao principais países europeus, gradualmente as cidades Portuguesas foram aderindo a esta nova forma de iluminação” das suas ruas e praças. Lisboa foi a primeira cidade portuguesa a ser iluminada por gás em 1848, seguindo-se Porto e Coimbra em 1855 e 1856 respectivamente (MATOS, 2000, p.3). O assunto começou a ser discutido na Câmara de Évora na década de 70 do século XIX, no entanto só em 1884 foi aprovado o lançamento do concurso para a iluminação a gás da cidade, tendo sido estabelecido o contrato de construção e exploração em 1887 com a Companhia Geral de Iluminação a Gás, filial portuguesa de uma companhia Inglesa (MATOS, 2000, p.4). Para a construção da fábrica de gás e respectivo gasómetro a companhia de iluminação solicitou à Câmara a concessão de um terreno de 6000m² no Rossio de S. Brás que se localizava, na época, fora da cidade. A consciência da importância da salubridade do ar para a saúde da população foi uma das razões que originou a localização da fábrica fora da muralha onde, até então, só existiam quintas e pequenas explorações agrícolas.

Em Maio de 1890 iniciou-se a produção e distribuição de gás para iluminação da cidade, funcionando a fábrica com 15 operários e 2 administrativos (MATOS, 2000, p.6).

Para além da fábrica de gás, a construção de pequenas indústrias e armazéns localiza-se em 1928, compreensivelmente, em torno dos eixos estação / centro, que como já se referiu funcionavam também como acesso ao sul do País. Junto à estação surgiram edificações relacionadas com a logística das mercadorias, compostas por armazéns longitudinais com cais de cargas e ramais independentes.

Ao longo da Avenida dos Combatentes da Grande Guerra, um dos dois eixos de ligação estação / centro, surgiram unidades fabris e de armazenagem de média dimensão. São exemplo os depósitos da Companhia União Fabril (CUF) e as instalações da Manutenção Militar. Pelo que é possível analisar na planta de 1928, as parcelas de terreno são parcialmente ocupadas com construção deixando grandes áreas de logradouro. Na Avenida Barahona as construções localizam-se ao longo do arruamento e aqui instala-se a Guarda Nacional Republicana construindo para além de um grande quartel, as suas instalações de apoio, que não sendo indústria têm uma exigência de espaço equivalente.

Junto ao caminho-de-ferro surgiram as instalações da “Moagem Eborense”, fundada em 1921 (GUIMARÃES, 2007, p.174), operando com 27 trabalhadores (GUIMARÃES, 2006, p.206), mais tarde com a designação da Federação Nacional de Produtores de Trigo criada pelo governo de Salazar em 1933. Estas instalações usufruíam directamente do caminho-de-ferro uma vez que tinham ramal próprio e respectivo cais de cargas.

Como já se referiu a concentração de construção extra-muros localizava-se na década de 20 a sul da cidade. Era sobretudo construção de uso industrial assumindo neste universo as instalações da Guarda Nacional Republicana. No entanto é numa relação de proximidade ao caminho de ferro que a norte, perfeitamente isolado do conjunto industrial da estação de caminhos de ferro, que se instala a Sociedade Alentejana de Moagem, conhecida por Fábrica dos Leões que, além da moagem do trigo, produzia massas e bolachas alimentícias, chegando a empregar 137 operários.

Não se encontram razões óbvias que justifiquem a localização deste grande conjunto industrial fora daquela que é em 1928 a área de tecido industrial da cidade: a zona da estação do caminho-de-ferro. A exigência de uma parcela de grandes dimensões ou o custo associado à zona da estação poderão ter “empurrado” a localização da Fábrica dos Leões para norte, sendo estas hipóteses meramente especulativas. Eventualmente, aquando da sua construção, a zona da estação ainda não registava uma dinâmica industrial que atraísse o conjunto dos Leões, o que

poderá ter levado esta fábrica a instalar-se junto ao cruzamento do Ramal de Mora com a Estrada de Estremoz, beneficiando de uma localização privilegiada em termos de acessibilidades.

A Fábrica dos Leões é o melhor de exemplo de grande indústria na cidade de Évora do princípio do século XX. “*Tendo começado por ser uma iniciativa de grandes proprietários e lavradores da região de Évora, a Sociedade Alentejana de Moagem, construída em 1917*”, passa em Agosto de 1920 para a posse dos industriais moageiros Eugénio e Manuel Alvarez, industriais de Lisboa. “*Tudo indica ter sido Eugénio Alvarez, engenheiro com larga experiência nesta área*”, o responsável pela implementação de avançada tecnologia suíça na fábrica dos Leões. As instalações tinham uma capacidade de produção de 45 a 50 toneladas de farinha, sêmola e subprodutos em 24 horas. A dimensão do conjunto obrigava “*a uma central produtora de energia para iluminação e força motriz (...)*”. A prosperidade da fábrica foi travada por medidas impostas pela Ditadura militar (1926-1933), passando a produzir massas e farinhas para fins culinários restritas ao mercado nacional. (GUIMARÃES, 2006, pp.175-177).

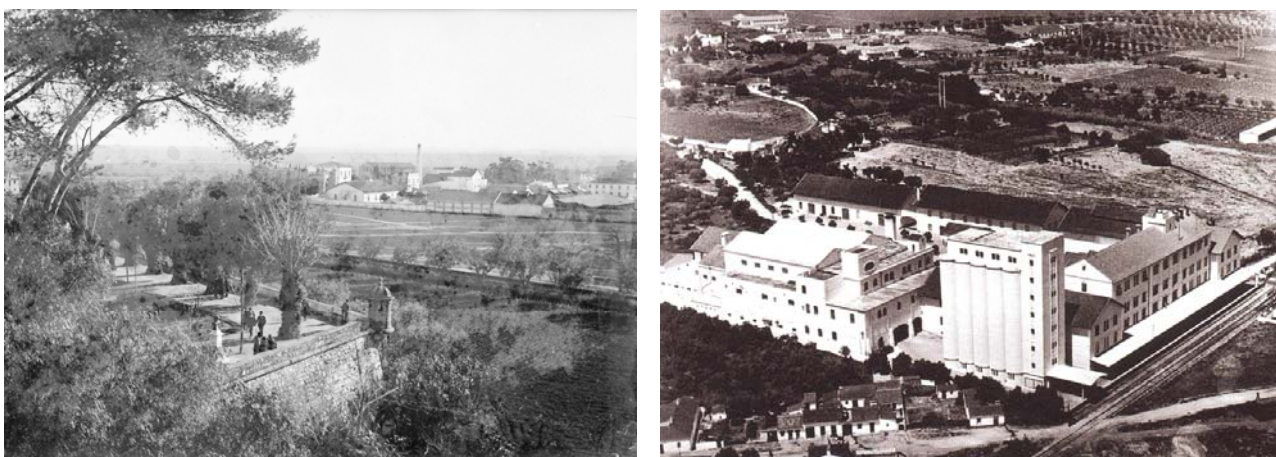


Figura 38 – Vistas da antiga Fábrica do Gás instalada no Rossio, ano desconhecido (esquerda, fonte: AFCME) e da Fábrica dos Leões na década de 40 (fonte: ALMEIDA et al, 2001, p.145). Ambas as indústrias existentes na cartografia de 1928.



Planta das construções industriais, estrutura viária e ferroviária em 1928 (sobre cartografia de 2000)

- Centro histórico
- até 1928
- Caminho de ferro
- Rede Viária (1875)

2.2.2.3 1928 a 1945

A análise das construções em 1945 foi feita através da planta aerofotogramétrica de base para o Plano de Gröer e tendo como apoio a Carta Militar de Portugal nº 460 de 1941. O levantamento aerofotogramétrico apresenta um bom nível de rigor, possibilitando a identificação dos limites das propriedades e áreas não edificadas. A carta militar tem um nível de rigor reduzido mas permite paralelamente à outra cartografia mais rigorosa aferir alguns aspectos, realçando-se a sua importância na identificação da estrutura viária.

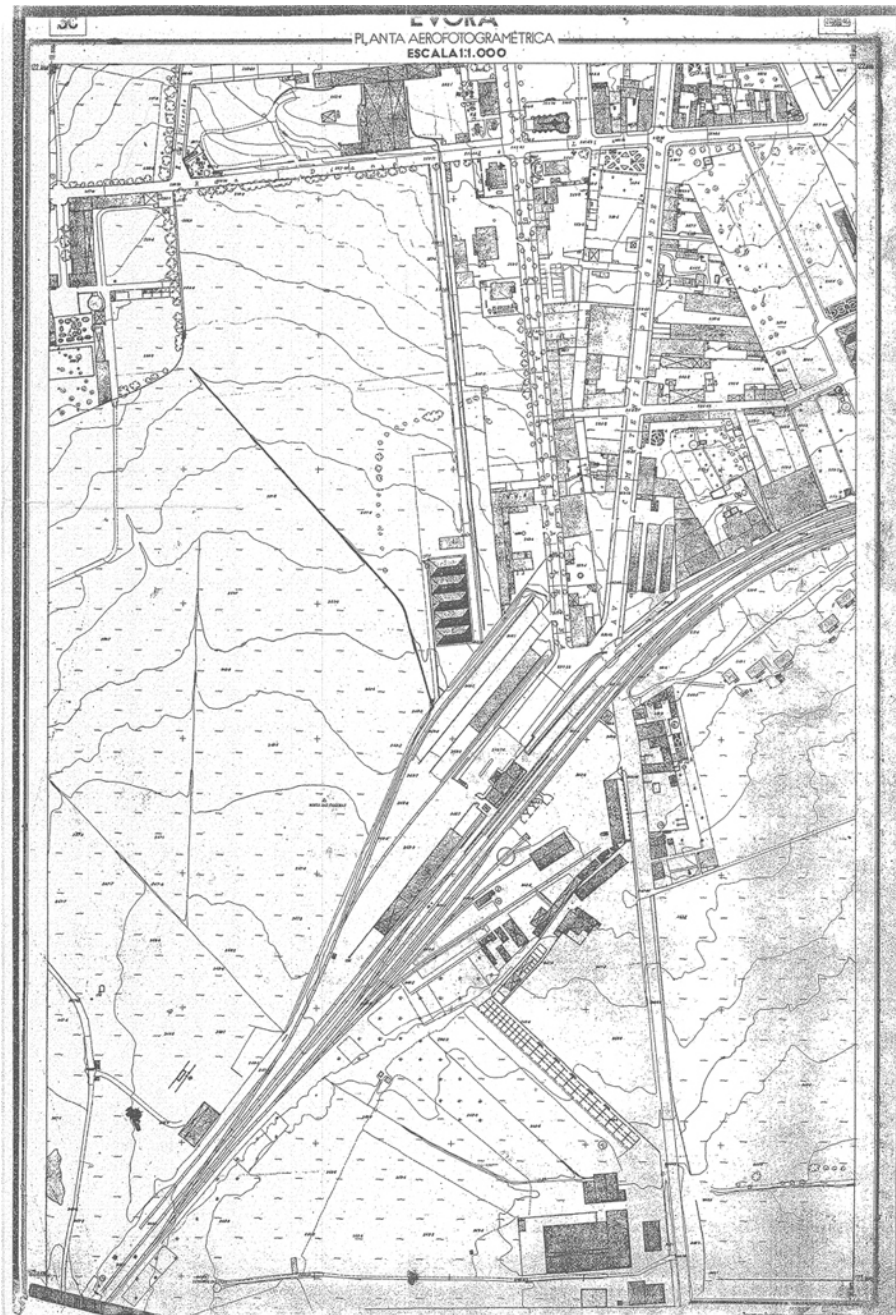


Figura 39 – Extracto da Planta aerofotogramétrica de base para o Plano de Gröer, 1942 (fonte: CME)

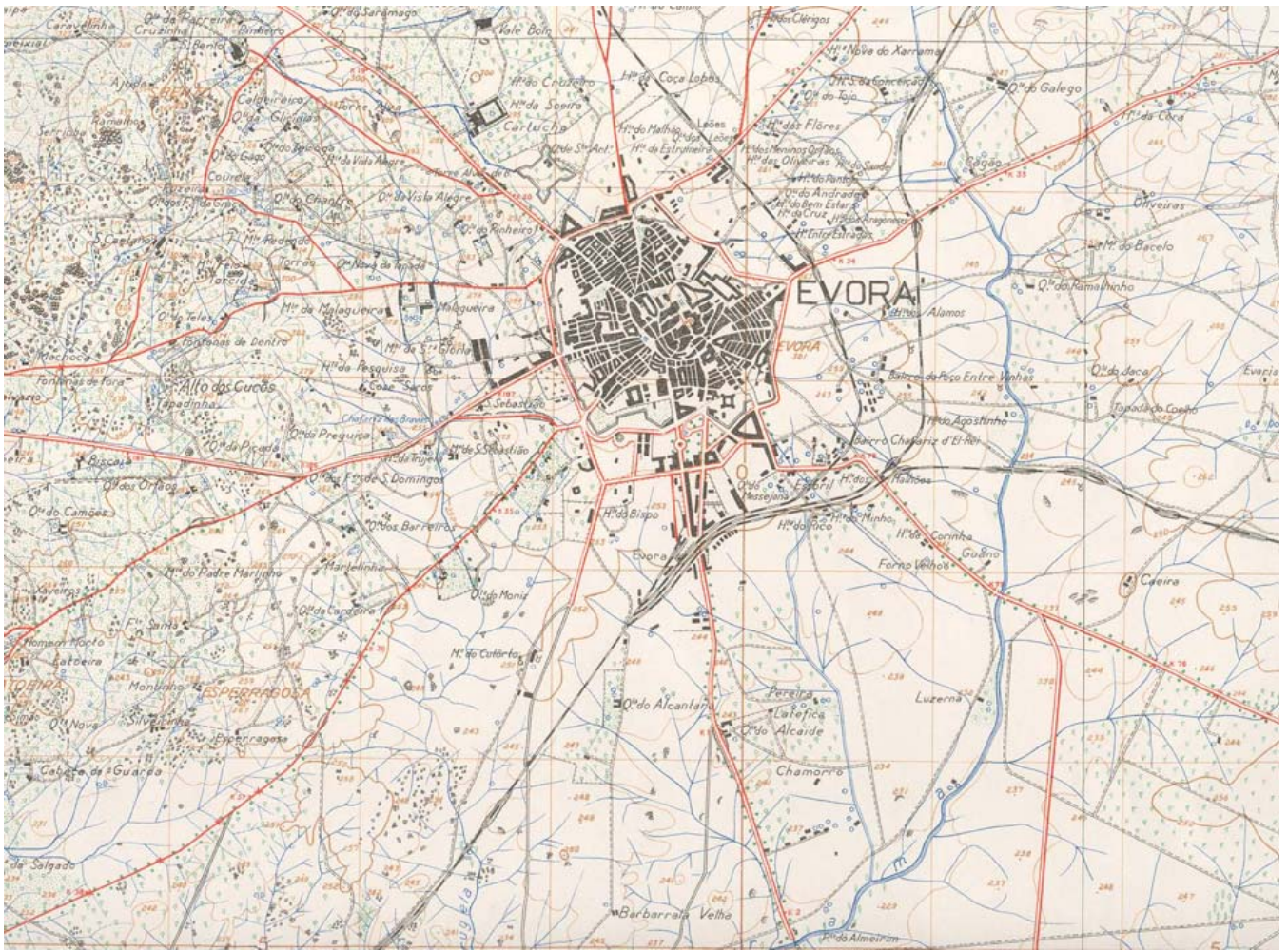


Figura 40 – Extracto da Carta Militar de Portugal, nº 460, escala 1/25000, 1941 (fonte: IGE)

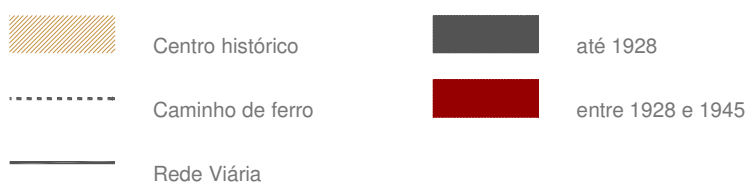
Estrutura viária e ferroviária

A estrutura viária mantém-se praticamente igual ao anterior período de estudo. A sul, já em espaço rural, ganha importância um caminho que liga o centro de Évora ao Bairro de Almeirim, um bairro de geração espontânea que surgiu na década de 40 aquando dos primeiros fluxos de êxodo rural na sequência da mecanização da agricultura. Houve, no entanto, uma alteração na hierarquia dos acessos à cidade. O principal acesso ao sul do país passa a ser a actual estrada de Beja, eixo secundário na hierarquia de 1875, sendo nessa altura o acesso feito pelo eixo centro / avenidas / estação como já foi referido. Também a norte se identificam alterações de importância dos acessos, estando a actual estrada de Lisboa já indicada como estrada principal, situação que não se verificava em 1875. Nessa cartografia a estrada de Lisboa era um caminho secundário, sendo a estrada de Arraiolos indicada como principal uma vez que por aqui era feito certamente o acesso à capital.

O caminho-de-ferro não sofre quaisquer alterações neste período.



Planta das construções industriais, estrutura viária e ferroviária em 1945 (sobre cartografia de 2000)



Tecido

O período compreendido entre 1928 e 1945 reforça em definitivo a consolidação da zona industrial definida pela estação do caminho-de-ferro / Avenida Barahona e Avenida dos Combatentes. Ao longo desta última instalaram-se novas indústrias – o caso do Fomento Eborense e cresceram algumas já existentes – o caso da Moagem Eborense.

As imediações da estação, a sul do caminho-de-ferro, são ocupadas com instalações de apoio ao caminho-de-ferro para manutenção de material de circulação. Nesta zona instalam-se também pequenas oficinas junto à estrada.

Também junto à estrada, mas mais a sul, instala-se a Fábrica de Carnes, uma unidade industrial de média dimensão da qual não foi possível nesta fase investigar sobre o ano de fundação bem como outras informações que pudessem enriquecer a presente análise do tecido. Esta fábrica aparece representada somente na planta de 1945⁵⁴.

Contrariamente à zona da estação, a Fábrica dos Leões não fomenta, no período em análise, qualquer construção na sua envolvente próxima ou mesmo no lado norte da cidade. Esta tendência não aglutinadora irá manter-se no decorrer do século XX, com maior ou menor expressão, conforme verificaremos mais à frente.

Junto à estrada das Alcáçovas, a poente da cidade, surgem uns pequenos armazéns e oficinas com acesso a partir da estrada. Não havendo lógica aparente para a implantação neste local, depreende-se que a mesma resulte do facto de não haver qualquer restrição imposta pela autarquia, quer pelo facto de não haver interesse do promotor em localizar-se na zona industrial já em desenvolvimento.

⁵⁴ Uma vez que a planta de 1928 não abrangia a área onde se localiza esta unidade e na incerteza do seu ano de construção, considerou-se que a mesma pertence ao período de 1928 a 1945, questão que se pretende apurar em fase posterior da dissertação.

2.2.2.4 1945 a 1965

Este período foi analisado a partir da Carta Militar de Portugal nº 460, escala 1/25000, de 1965.



Figura 41 – Extracto da Carta Militar nº 460, escala 1/25000, 1965 (fonte: FAUTL)

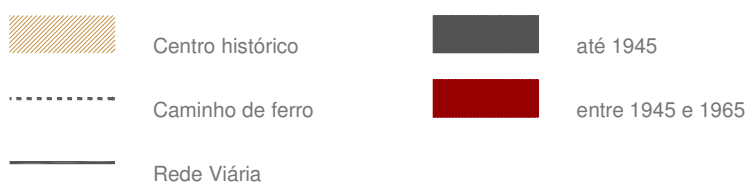
Estrutura viária e ferroviária

Nas duas décadas em estudo a estrutura viária não sofreu alterações. A exceção encontra-se junto à muralha do centro histórico, a Nascente onde se punha em prática o Plano de Etienne de Gröer na chamada Zona de Urbanização nº 1. Consequência da construção de edifícios junto ao caminho-de-ferro a Sudoeste da estação (para as quais as avenidas não permitiam o acesso), a estrada de Viana ganha alguma importância e nesta fase tem já um carácter urbano atendendo a que estabelece o acesso ao centro desta zona sul da cidade.

A ferrovia também não sofreu alterações no período em estudo.



Planta das construções industriais, estrutura viária e ferroviária em 1965 (sobre cartografia de 2000)



Tecido

Na zona da estação, minimamente consolidada como uma “pequena” zona industrial, a linha de caminho-de-ferro vai promover algumas construções mais deslocalizadas do núcleo da estação/avenidas, originando, uma ocupação linear ao longo da linha. Surgem unidades industriais a Nordeste e Sudoeste da estação (uso não identificado) que tiram partido do caminho-de-ferro através de cais de cargas e descargas.

Junto às estradas de Lisboa e Alcáçovas surgem pequenas unidades isoladas em contacto directo com o eixo viário, sem qualquer configuração urbana planeada.

É contudo um período onde se registam poucas construções industriais, ocorrendo situações isoladas atrás citadas ou algumas construções que contribuíram para a consolidação da zona industrial da estação.

Em 1965, do ponto de vista do tecido industrial, Évora é uma cidade onde a indústria tem pouco peso e onde as décadas de 40 e 50 ficaram marcadas pelo desaparecimento da dinâmica das décadas de 20 e 30. As fracas dinâmicas poderão em parte justificar-se pelo facto do poder local ter procurado evitar até então a instalação de indústria na região do Alentejo a fim de manter uma mão-de-obra barata e disponível para os trabalhos agrícolas, uma vez que se registou logo após a II Guerra Mundial uma disputa pela mão-de-obra entre os industriais da área Metropolitana Lisboa e os latifundiários alentejanos (CARVALHO, 1990, p.19). Se o êxodo rural dos anos 40 fruto da mecanização da agricultura após a II Guerra trouxe um acréscimo de população à cidade que procurou emprego no centro urbano, já o êxodo que continuou na década de 60 dirigiu-se para Lisboa em busca de emprego industrial que não havia em Évora (CARVALHO, 1990, p.17).

No entanto em 1965, Évora é uma cidade com uma zona industrial que resulta do aparecimento do caminho-de-ferro e das ligações deste ao núcleo histórico do princípio do século. A maior fábrica da cidade localiza-se contudo, fora deste núcleo industrial, mas em posição estratégica no que se refere à mobilidade, junto ao principal nó viário / ferroviário da zona norte. A propósito deste aspecto, constata-se que nesta fase a indústria se localiza nos dois principais nós viário / ferroviário, a norte o conjunto industrial dos Leões (Estrada de Estremoz / Ramal de Mora) e a sul a zona industrial da estação / avenidas (Antigo acesso ao sul / Linha de Lisboa).

2.2.2.5 1965 a 1975

A cartografia utilizada na análise do período 1965 a 1975 foi um levantamento aerofotogramétrico do perímetro urbano de 1975.



Figura 42 – Levantamento aerofotogramétrico do perímetro urbano da cidade de Évora, 1975 (fonte: CME)

Estrutura viária e ferroviária

A estrutura viária principal sofre alterações a sul. A actual estrada de Almeirim, que foi no final do século XIX o acesso ao sul da cidade e do País, tem nesta fase uma função claramente urbana. Faz a ligação entre a Bairro de Almeirim e o centro da cidade servindo o complexo industrial da Siemens que se instala na 2ª metade da década de 60 junto à estrada entre a zona habitacional e a zona industrial da estação / avenidas. Na cartografia de 1965 ainda está indicada a ligação desta estrada à estrada de Viana fruto da sua função de acesso ao sul, situação que já não se verifica em 1975. Recorde-se que desde a construção da actual Estrada Nacional 254 que liga Évora a Viana do Alentejo⁵⁵, as avenidas que ligam a estação ao centro, bem como a Estrada de Viana passaram a ter um papel local / urbano na estrutura viária do território, situação verificada definitivamente na década de 70.

Junto à Estrada de Viana vai implantar-se a nova zona industrial da cidade – ZI nº1 – originando arruamentos de acesso aos lotes a partir da estrada principal.

No que se refere à ferrovia não há quaisquer alterações relativamente ao período de estudo anterior.

Tecido

Na zona da estação / avenidas constroem-se algumas unidades numa relação de continuidade com o tecido existente. São os casos do Instituto Regulador e Orientador dos Mercados Agrícolas (IROMA) que ocupa uma parcela de grandes dimensões junto à antiga fábrica de gás e dos celeiros da EPAC que se instalam junto à estação usufruindo de ramal próprio de ligação ao caminho de ferro. Este período corresponde ao abrandamento da construção industrial nesta zona da cidade, da mesma forma que se verifica no mesmo período o aparecimento de uma nova zona de indústrias. Os dois aspectos estão relacionados, atendendo a que o município, na década de 60, alterou a visão estratégica relativamente à indústria, decidindo então apostar mais nesse sector.

O fluxo migratório dos anos 60 começa a dirigir-se, para além da Área Metropolitana de Lisboa, também para a Europa e “*é nessa fase que as opções políticas locais quanto à indústria se vão modificando.*” (CARVALHO, 1990, p.19). Na sequência da alteração das políticas surge o primeiro loteamento industrial promovido pelo município, a Zona Industrial nº 1. Este loteamento ocupou terrenos adjacentes à estrada de Viana a sul dos complexos desportivos, prevendo-se uma área

⁵⁵ Data não identificada.

de 21 hectares dos quais, em 1975, 12 estavam já ocupados. A localização deste conjunto industrial está totalmente desligada da zona da estação.

Uma nova unidade industrial surge nesta fase igualmente isolada do tecido existente, ocupando uma parcela de grandes dimensões entre a estação e o bairro de Almeirim. A fábrica da “Siemens” instala-se junto à estrada mas não fomenta nesta fase a construção de tecido urbano. Na cartografia de 1975 a “Siemens” está perfeitamente isolada, no meio do campo em plena Herdade da Barba Rala, apesar de já estar construído o troço de um arruamento que corresponde actualmente à circular sul da cidade⁵⁶.

Na zona norte surgem algumas instalações industriais de pequena dimensão próximo da fábrica dos Leões, não estabelecendo com esta qualquer relação que permita definir um tecido. Estas construções vão implantar-se junto dum caminho rural que deriva da estrada de Estremoz, e estabelecem um contacto directo com a via.

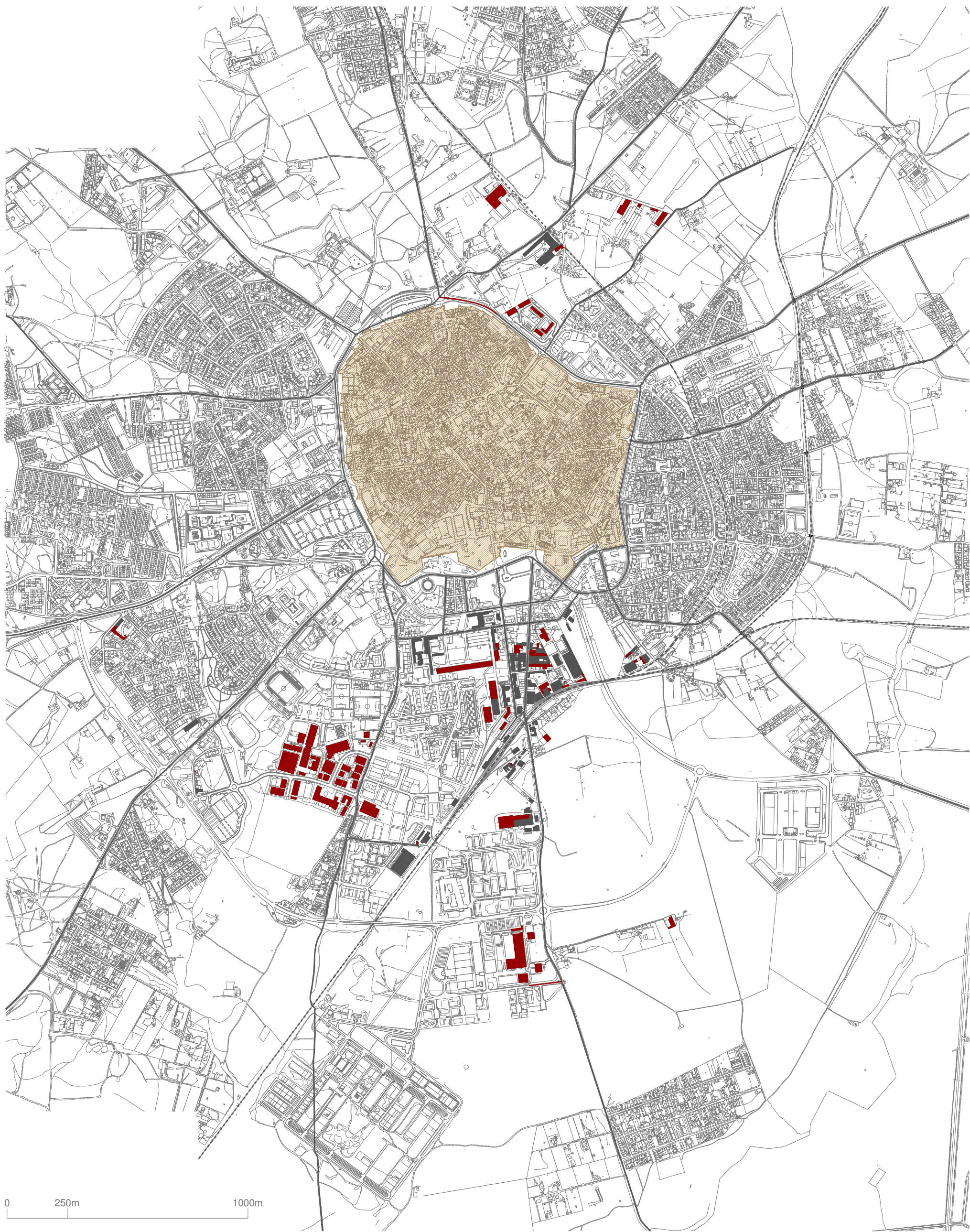
Junto ao centro histórico, a Nordeste constrói-se neste período uma sub-estação da EDP numa parcela de grandes dimensões, que confina com a circular da muralha e com uma das saídas nascente do centro histórico.

Todas as construções industriais do período de 1965 a 1975 se localizaram, à excepção do IROMA e EPAC, longe dos eixos que originaram o primeiro tecido industrial: o caminho-de-ferro e as avenidas de ligação ao centro e o acesso sul da cidade. No caso da “Siemens” poderá identificar-se a lógica de continuidade com a zona da estação dado que o eixo viário estabelece a ligação, pese embora o vazio que fica entre ambos⁵⁷. Na zona industrial nº 1, uma operação planeada e promovida pelo município, identifica-se uma ruptura total com o tecido industrial existente. Mesmo sem articulação com o caminho-de-ferro, as áreas industriais posteriores à zona da estação, localizaram-se na zona sul da cidade e para isso terão contribuído as orientações do plano de urbanização elaborado pelo atelier Conceição Silva, o qual não chegou a ser terminado conforme já se referiu anteriormente.

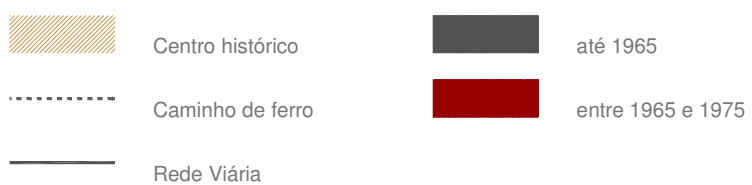
O período em estudo contribuiu para o aumento do tecido industrial de Évora, reforçando o já existente mas sobretudo criando dois novos pólos isolados compreendidos entre a estrada das Alcáçovas e a estrada de Almeirim. Estas duas unidades, a zona industrial nº 1 e a “Siemens” empregavam 314 e 800 trabalhadores respectivamente (CARVALHO, 1990, p.35).

⁵⁶ Pretendeu-se verificar no decorrer da dissertação se a localização desta indústria esteve relacionada com o plano da zona industrial nº 1, onde já estava contemplada a referida circular. No entanto não foi possível fazer essa verificação.

⁵⁷ Tal com antes já sucedera com a fábrica das carnes.



Planta das construções industriais e estrutura viária e ferroviária em 1975 (sobre cartografia de 2000)



2.2.2.6 1975 a 1981

A cartografia utilizada na análise do período 1975 a 1981 foi um levantamento aerofotogramétrico do perímetro urbano de 1981.

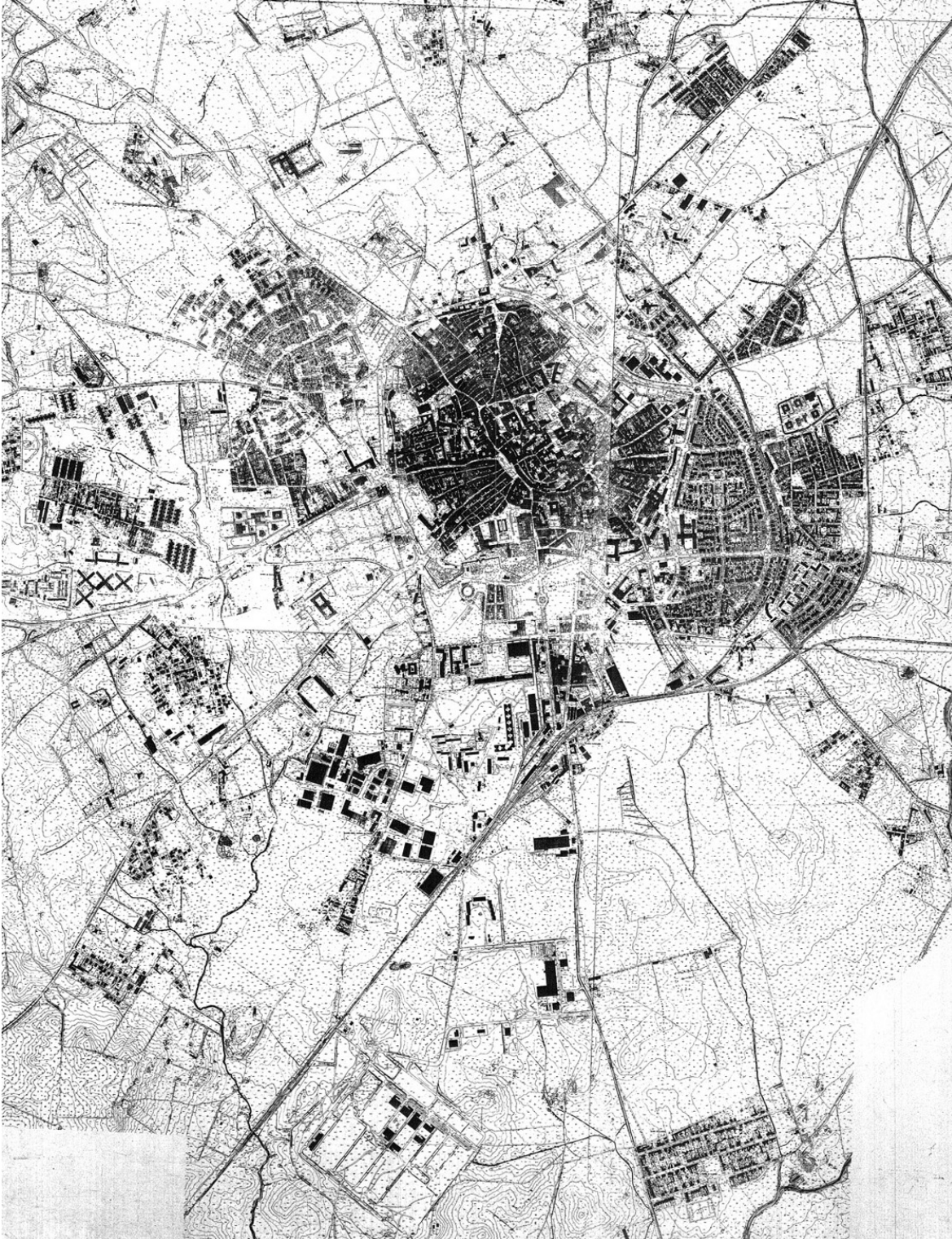


Figura 43 – Levantamento aerofotogramétrico do perímetro urbano da cidade de Évora, 1981 (fonte: CME).

Estrutura viária e ferroviária

Tanto a estrutura viária principal como a ferroviária existentes não sofreram alterações. A principal alteração consiste na construção dos novos arruamentos do Parque Industrial e tecnológico de Évora localizado na Herdade da Barba Rala, cerca de 2km a sul do centro da cidade já projectado no decorrer da década de 70. O acesso faz-se, nesta fase, a partir da estrada de Almeirim junto à fábrica da “Siemens”.

Tecido

Encontramos neste período de apenas 6 anos, construções industriais em diversas áreas da cidade. A mudança principal relativa à cidade dos anos 70 é a criação do PITE, um grande parque industrial de iniciativa da Empresa Pública de Parques de Industriais durante a década de 70. Apesar do fraco desenvolvimento industrial da cidade, a década de 70 apresenta “*indícios de um maior dinamismo e de um maior crescimento de Évora*”, sendo contudo o sector terciário o principal motor do crescimento que ocupa, em 1981, 68,8% da população activa, bastante mais que os 27,8% do sector secundário. (CARVALHO 1990, pag.19)

No PITE surgem paralelamente com as infraestruturas viárias, algumas construções industriais, como seja a fábrica de vestuário “Lee” que ocupa vários lotes devido às exigências espaciais das instalações.

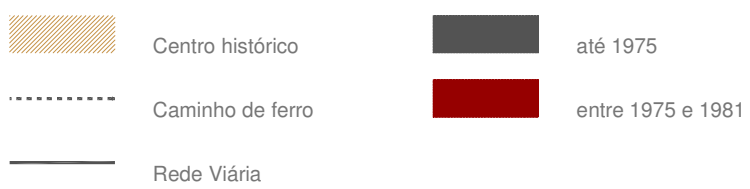
Junto à Estrada de Viana surgem edificações a nascente da zona industrial nº 1 junto aos arruamentos existentes que já funcionavam como acessos a outras unidades. As implantações aparentam ser desordenadas e sem regra, não estabelecendo continuidade de arruamentos com a ZI nº1 apesar da contiguidade.

Junto à Estrada das Alcáçovas surgem construções nas imediações da unidade já existente, formando uma pequena zona industrial, pese embora a inconsistência do conjunto. Esta zona designa-se actualmente por Zona Industrial da Torregela, dada a contiguidade com a zona habitacional da Torregela.

A norte, na envolvente da Fábrica dos Leões instalam-se algumas novas unidade bem como algumas ampliações de indústrias existentes. Em ambos os casos não se estabelece qualquer relação do tecido com a grande indústria dos Leões nem com o caminho-de-ferro.



Fig. 20 - Construções industriais e estrutura viária e ferroviária em 1981 (sobre cartografia de 2000)



2.2.2.7 1981 a 1995

A análise deste período foi feita a partir de um ortofotomapa de 1995 que abrange toda a área urbana e envolvente de transição.



Figura 44 – Ortofotomapa da cidade de Évora, 1995 (fonte: CME)

Estrutura viária e ferroviária

Neste período ocorrem mudanças significativas nas infra-estruturas viárias na cidade de Évora, alterando em muito a mobilidade a sul da cidade.

Já prevista nos anos 70 aquando do investimento das políticas locais na indústria na zona sul, em 1992 terminam as obras da circular sul, vulgarmente designada por “variante à zona industrial”. Este eixo viário faz a ligação pelo lado sul dos dois principais acessos rodoviários, a estrada de Lisboa (auto-estrada Lisboa / Madrid) e a estrada de Beja (que faz ligação ao IP2 Ourique / Bragança) retirando do centro da cidade o tráfego de passagem e o destinado às áreas industriais sul. Também o acesso sul ao centro da cidade é alterado, criando um novo eixo viário que intersecta a circular e, já no centro da cidade, se articula com a circular junto às muralhas. O acesso ao PITE passa também a ser feito a partir da circular, redefinindo as hierarquias nomeadamente da estrada de Almeirim que passa a ter uma função secundária e de complementaridade à circular.

Com esta nova estrutura viária as zonas industriais sul perdem a dependência de mobilidade que tinham até então com o centro da cidade, passando a ser possível aceder ao tecido industrial sem passar pelo centro. Este aspecto foi importante para o dinamismo da indústria na cidade, sendo um aspecto positivo o modo como a nova circular ser ligou com os eixos existentes, mantendo nós de acesso e assim, ao abrir as áreas industriais para o exterior da cidade, não as fechou para o interior. Esta questão é benéfica do ponto de vista da continuidade funcional da cidade, no entanto, poderá ser prejudicial na morfologia e na imagem do espaço público, cabendo ao planeamento a tarefa de controlar a articulação entre espaços.

Ocorreram também alterações na rede ferroviária, sendo desactivados os ramais de Mora e Reguengos no final dos anos 80 devido ao pouco tráfego tanto de passageiros como de mercadorias.

Tecido

No período de 1981 a 1999 os vários tecidos industriais existentes são densificados com novas construções. Os casos mais significativos são o PITE, a ZI Torregela e a ZI Horta das Figueiras. Nesta última, as construções localizam-se mais a sul preenchendo um vazio existente entre o caminho-de-ferro e a Estrada de Viana.

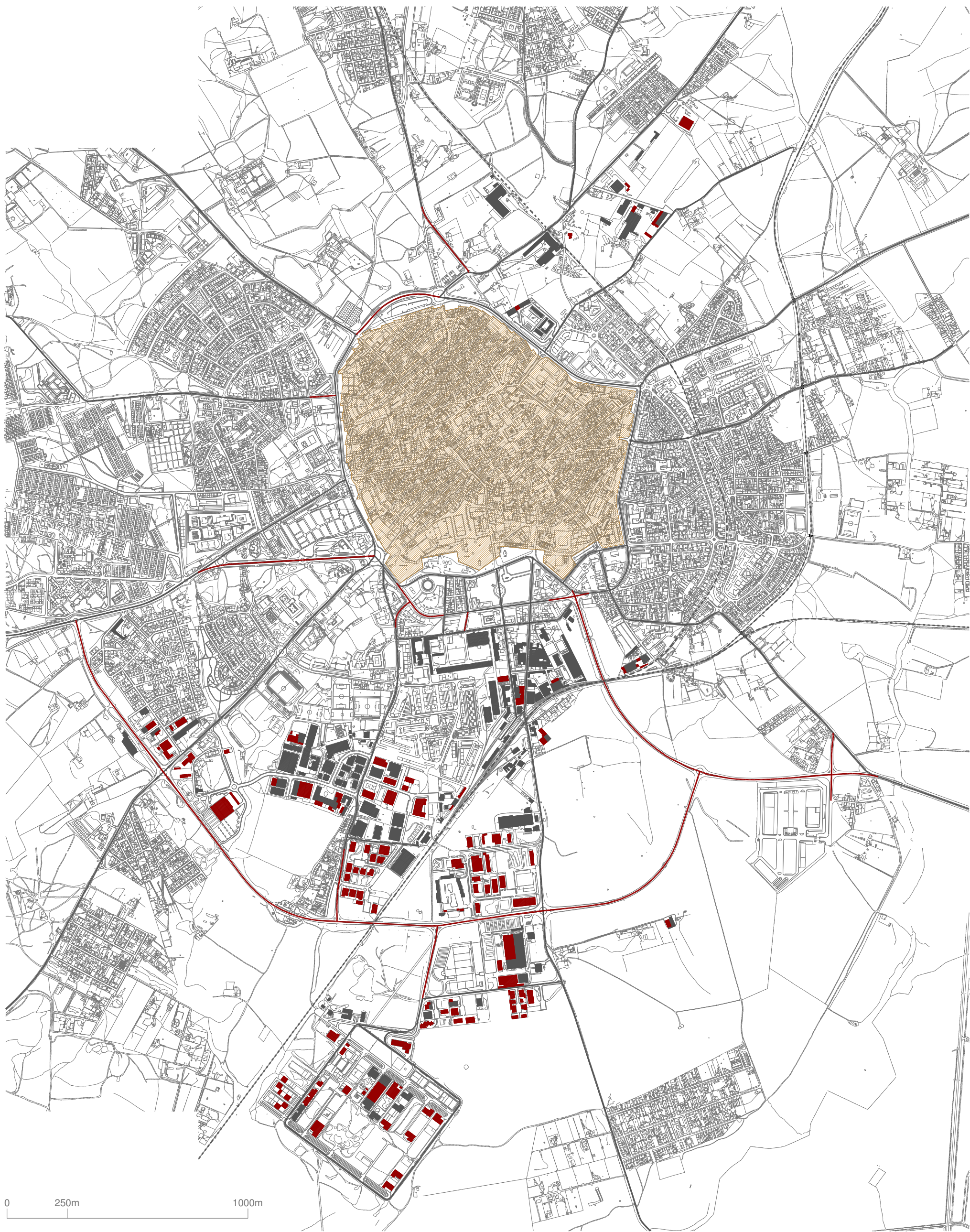
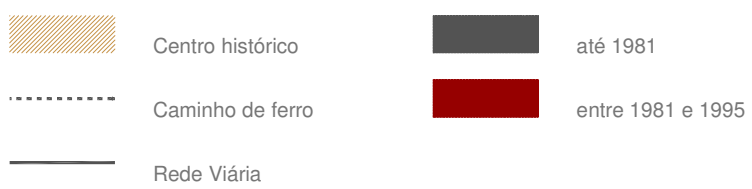


Fig. 22 - Planta das construções industriais, estrutura viária e ferroviária em 1995 (sobre cartografia de 2000)



A sul da fábrica da “Siemens” surge um novo conjunto designado por ZI Almeirim Sul. Localiza-se ao longo do anterior acesso ao PITE configurando lotes que confinam ou com o arruamento principal ou com bolsas de acesso perpendiculares àquele. A norte da circular surge um novo aglomerado, a ZI Almeirim Norte que ocupa os terrenos entre a circular e a antiga fábrica das carnes.

Exceptuando as construções na zona dos Leões que surgiram de uma forma algo aleatória e desintegrada no período anterior, as expansões a sul da cidade são resultado de um planeamento municipal que destinou esta zona da cidade para a instalação de usos industriais. Embora não se verifique uma continuidade dos tecidos – existindo até grande fragmentação do conjunto industrial – considera-se que o objectivo de concentração de indústria estava, nesta fase, minimamente conseguido.

2.2.2.8 1995 a 1999

A análise deste período teve como base um levantamento aerofotogramétrico de 2000 (com voos de 1999) que foi fornecido pela CME em suporte digital vectorial. Sendo esta a base de trabalho em suporte digital mais actualizada a que se teve acesso, serviu também de base para a elaboração de nova cartografia.

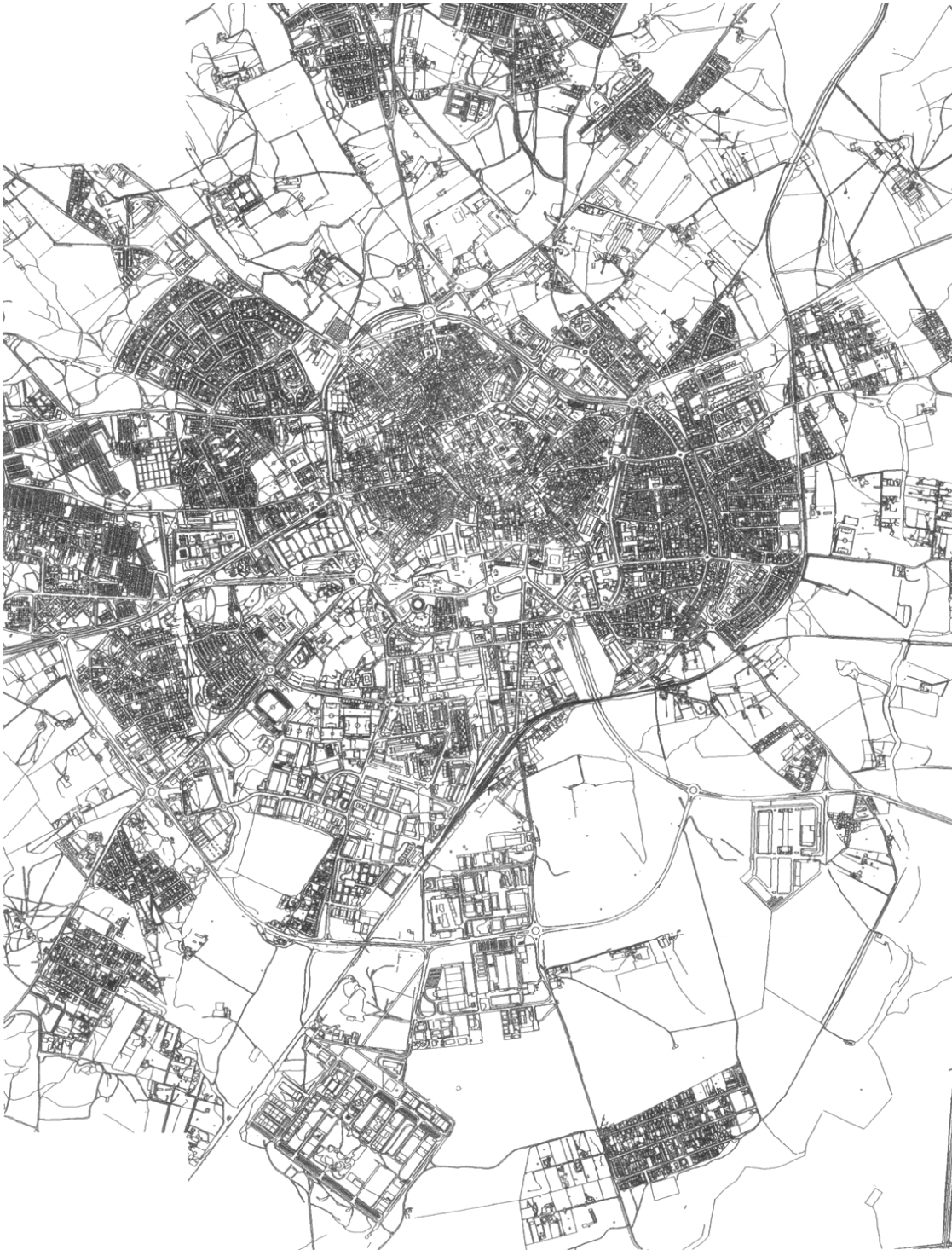


Figura 45 – Levantamento aerofotogramétrico de 2000 (fonte: CME)

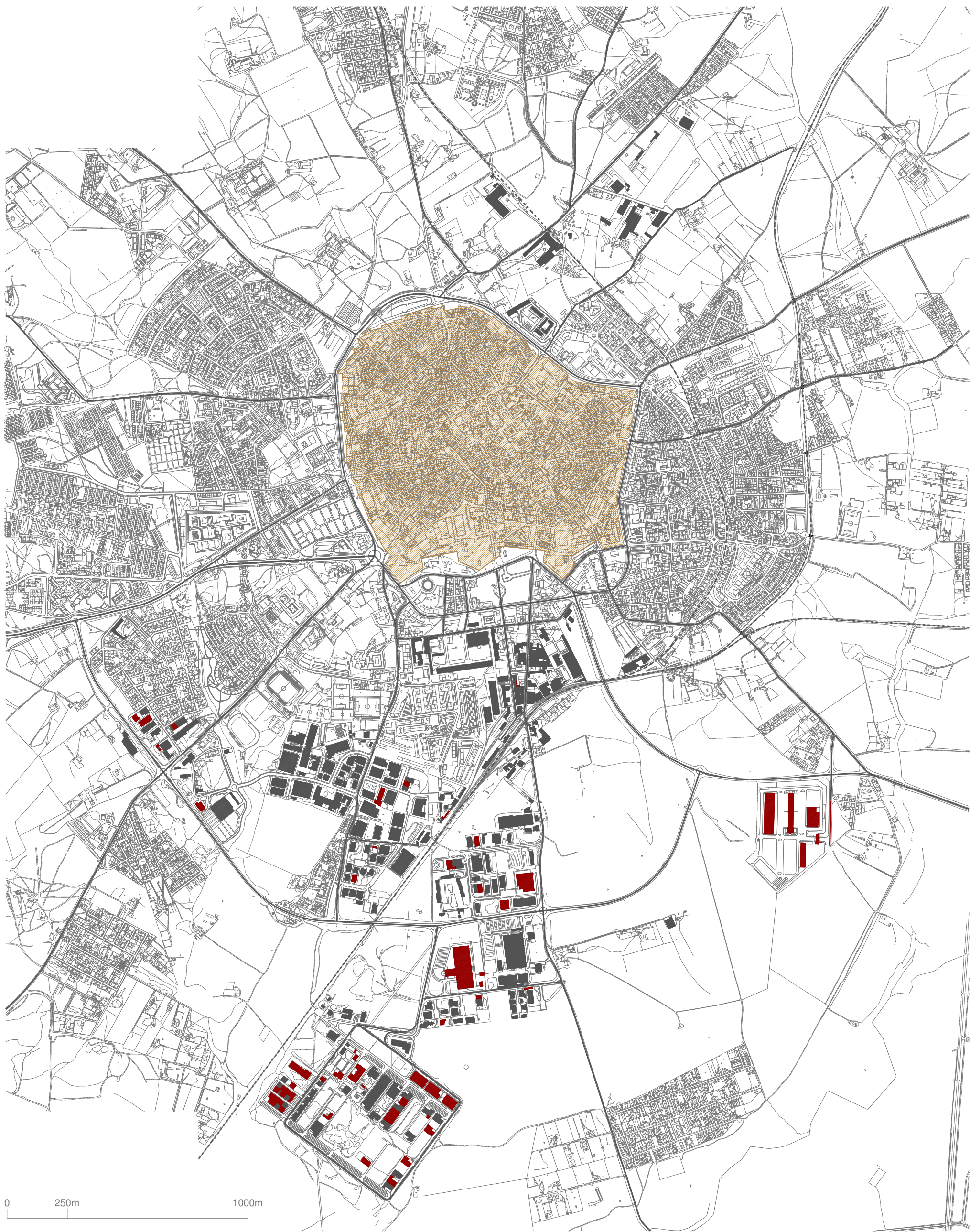
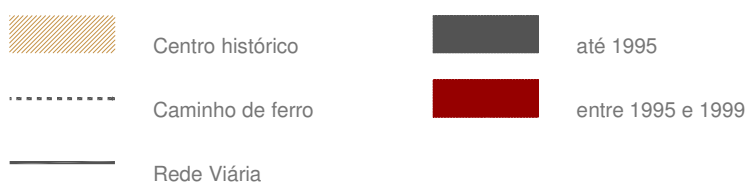


Fig. 23 - Planta das construções industriais, estrutura viária e ferroviária em 1999 (sobre cartografia de 2000)



Estrutura viária e ferroviária

As estruturas viárias e ferroviária não sofrem quaisquer alterações neste período. Os ramais desactivados assim continuam e a linha de Estremoz que operava exclusivamente nos serviços de mercadorias, continuou um processo de degradação que se prolonga até aos dias de hoje.

Tecido

Este período é o mais curto do presente estudo e corresponde a 4 anos. Apesar de curto, neste período registam-se diversas construções nos tecidos já existentes que contribuíram para o processo de densificação. Registaram-se no PITE e nas ZI Almeirim Norte e Sul, nesta última com a instalação de uma grande unidade industrial – a “Tyco” – que se localizou junto à “Siemens” com a qual estabelece relações de interdependência produtiva.

Surge neste período o recinto do Mercado Abastecedor da Região de Évora (MARE), um novo tecido junto à estrada de Beja resultante de um loteamento que configura novos arruamentos secundários de acesso aos diversos lotes.

2.2.2.9 1999 a 2006

Para análise deste período recorreu-se a um ortofotomapa de 2006.



Figura 46 – Ortofotomapa da cidade de Évora, 1995 (fonte: CME)

Estrutura viária e ferroviária

Ao nível da estrutura viária as principais alterações ocorreram na zona norte da cidade. Foram construídos novos eixos de ligação do centro à periferia próxima, o que ocorreu sobre as estradas antigas que davam continuidade às “portas” do centro histórico.

É o caso da antiga Estrada da Igreja junto às Portas de Avis e o prolongamento da Rua José Estêvão Cordovil a Nordeste. Estes dois eixos fazem parte de uma unidade operativa de planeamento e gestão do PUE designada “Área de expansão dos Leões”, que prevê que no espaço expectante entre o centro histórico e a urbanizações norte venha a ocorrer a principal expansão da cidade (PUE, 2000, p. 1247). A sul foi reconfigurada a entrada principal no PITE através da construção de um novo eixo viário que delimita, em conjunto com o eixo já existente, dois grandes lotes para unidades comerciais de grandes dimensões.

A rede viária de 1874 está presente na actual rede praticamente na totalidade, residindo as diferenças essencialmente na alteração da hierarquia, fruto do desenvolvimento do tecido urbano exterior ao centro histórico. Essa estrutura secular foi sendo actualizada a par do crescimento da cidade para fora das muralhas, sendo que na última década do século XX sofreu uma considerável reestruturação na zona sul da cidade com a construção da circular que atravessa as áreas industriais. Nos primeiros anos do século XXI a reestruturação viária ocorreu e está ainda a ocorrer a norte da cidade, no entanto assente em princípios diferentes dos aplicados na zona sul, uma vez que as premissas do plano em vigor, apontam a zona norte como uma zona de *“equipamentos que constituam elementos simbólicos de modernidade”* (PUE, 2000, p.1248) relançando a política de solos no sentido de criar condições para a promoção de habitação colectiva.

Relativamente à zona sul, a concentração industrial ocorrida não evitou que existam ainda espaços desaproveitados e expectantes em grande parte nas proximidades do caminho-de-ferro ou junto aos eixos viários. Estes, que em parte são as antigas estradas nacionais entretanto absorvidas pelo crescimento, não assumem, em especial no que se refere à imagem, uma função de via urbana estruturante (CARVALHO, 2003, p.115). Existe uma imagem em parte suburbana que se identifica nas ZI nº 1, ZI Horta das Figueiras (Estrada de Viana), ZI Almeirim sul e norte (Estrada de Almeirim) ou mesmo a própria circular “variante à zona industrial” que atravessa praticamente todas as zonas industriais.

Ao nível da estrutura ferroviária foi feita a modernização da linha de Évora no troço entre Évora e Casa Branca ao nível da plataforma de circulação não tendo ainda havido lugar à electrificação, uma obra prevista há já vários anos. A modernização deste troço está integrada no projecto da

futura linha Sines-Badajoz vocacionada para o transporte de mercadorias. Por enquanto, esta intervenção permitiu que a CP pusesse em funcionamento o serviço de passageiros intercidades entre Évora e Lisboa, aspecto que melhora em muito a acessibilidade à cidade de Évora. A linha entre Évora e Estremoz continua a servir para transporte de mercadorias, apesar do estado de degradação.

Tecido

Neste período as novas construções reforçaram os tecidos existentes. Este facto aparece mais marcado nas áreas a sul da circular onde os lotes disponíveis no PITE e ZI Almeirim Sul ficam praticamente preenchidos. Na parcela de terreno localizada entre o caminho-de-ferro, o PITE e a ZI Almeirim Sul, implantou-se uma grande zona comercial atravessada pelo novo eixo de acesso ao PITE.

Relativamente às restantes áreas, na zona dos Leões verificaram-se ampliações ou remodelações de indústrias existentes, ao passo que nas ZI Torregela, ZI nº 1, ZI Horta das figueiras e ZI Almeirim Norte foram ocupados alguns lotes vagos que originaram a ocupação quase total destas áreas. Consta-se que as zonas a sul da circular foram neste período as mais procuradas pelos promotores privados para construção das suas instalações.

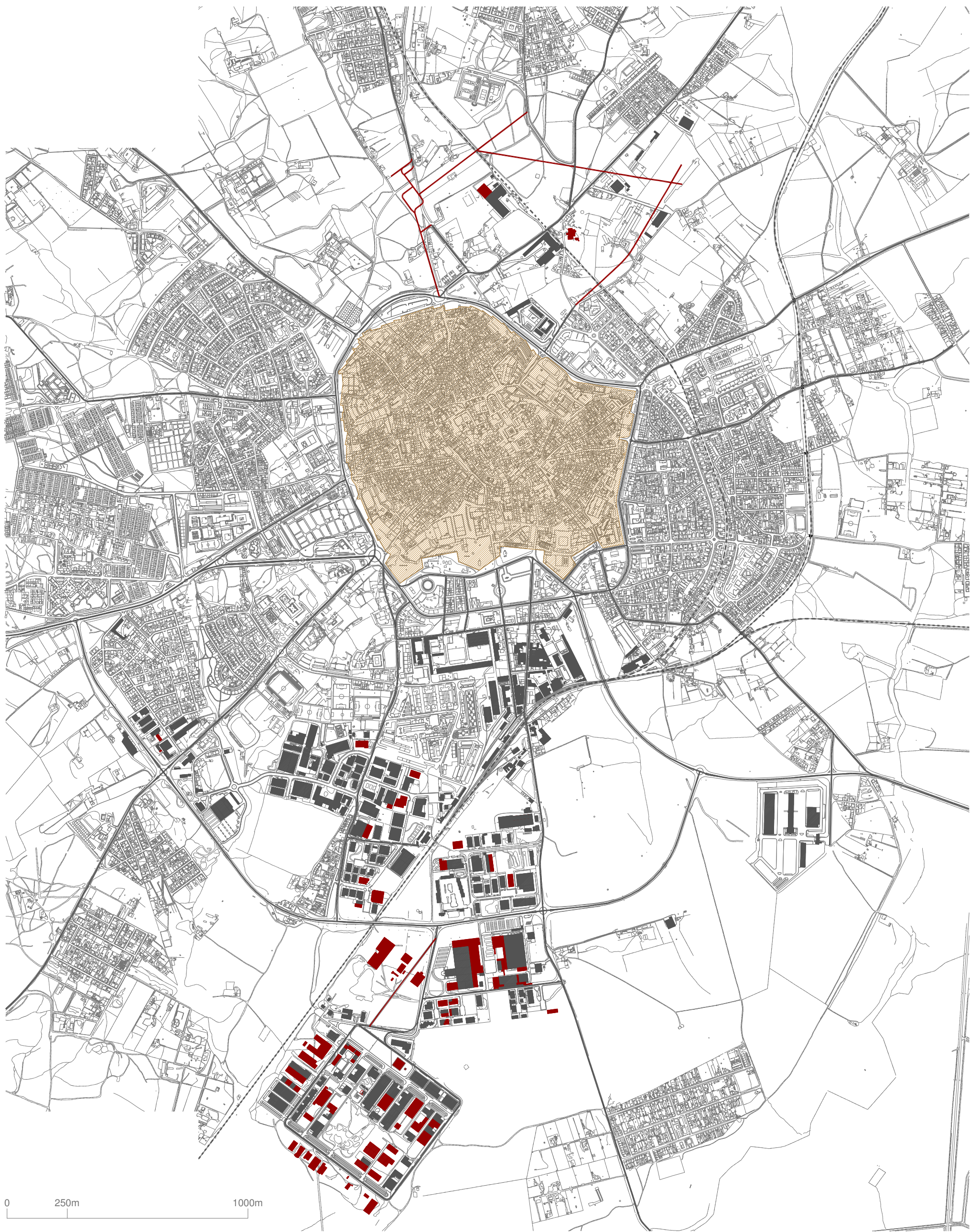


Fig. 25 - Planta das construções industriais, estrutura viária e ferroviária em 2006 (sobre cartografia de 2000)

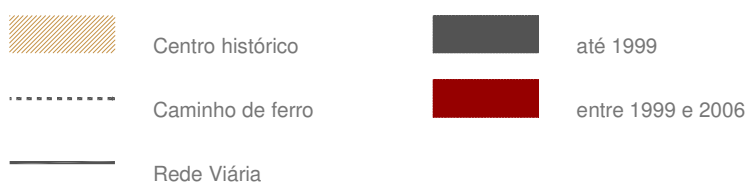




Figura 47 – Exemplo de contrastes existentes no tecido industrial de Évora. Antiga Moagem Eborense na ZI Estação / Avenidas, ano 2008 (esquerda), e a fábrica “Tyco” na ZI Almeirim Sul, ano 2009 (direita) (fotos do autor)

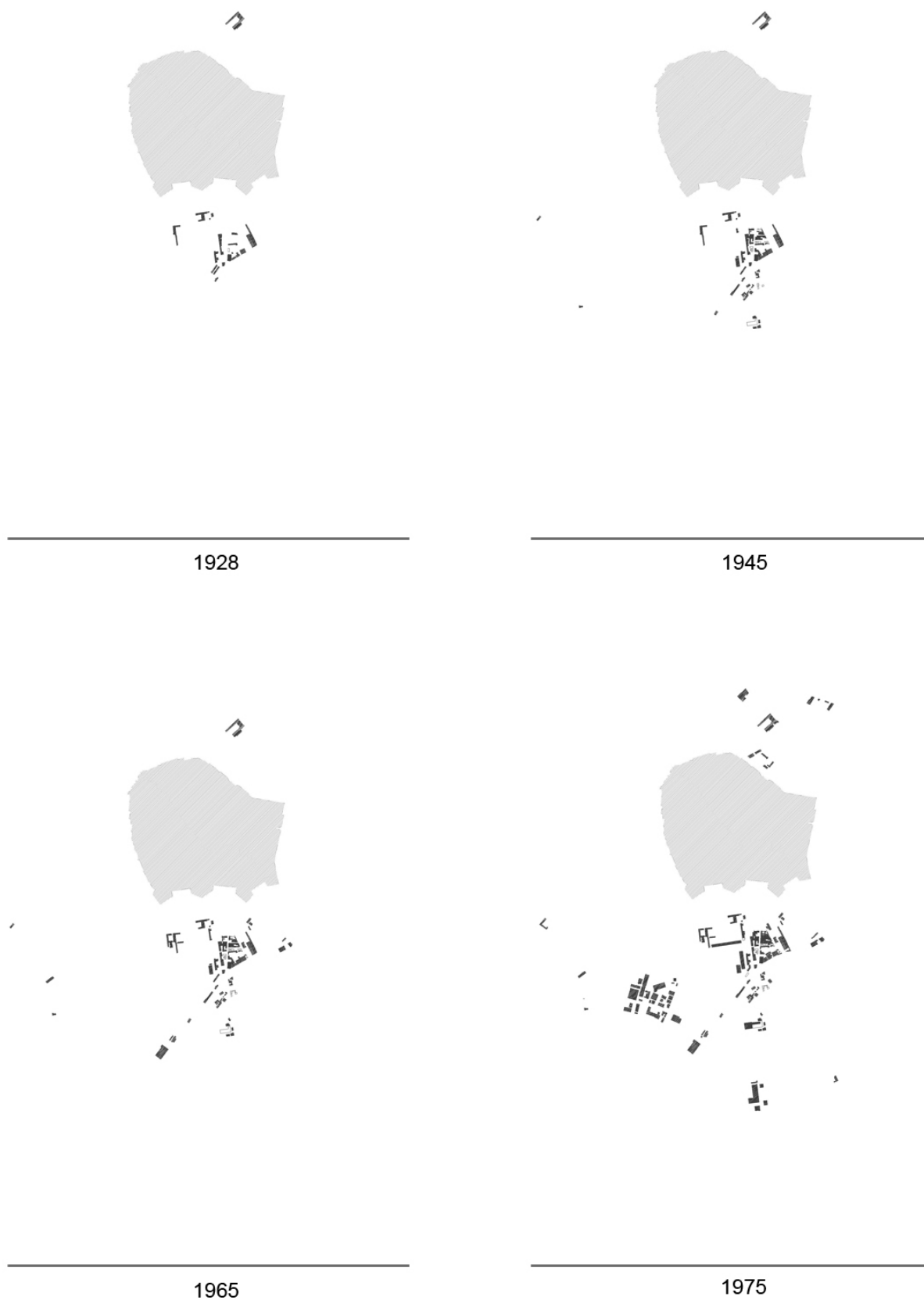


Figura 48 (esta página e seguinte) – Síntese da evolução do tecido industrial durante o século XX (Centro Histórico a cinza)



1981



1995



1999



2006

2.3 Caracterização dos diferentes tecidos industriais de Évora

2.3.1 Zona Industrial da Estação / Avenidas



Figura 49 (esquerda) – Localização da ZI Estação / Avenidas, sobre síntese do tecido industrial em 2006 (imagem do autor)

Figura 50 (direita) – Vistas da ZI Estação / Avenidas, ano 2008 (fotos do autor)

A ZI Estação / Avenidas é delimitada a norte pela Avenida Diana de Lis, a sul pelo espaço não construído junto à fábrica das carnes, a nascente pelos terrenos contíguos ao acesso sul da cidade⁵⁸ e a poente pela zona habitacional da Horta das Figueiras.

Desenvolve-se ao longo das Avenidas Barahona e Combatentes da Grande Guerra e em redor da estação do caminho-de-ferro, abrangendo aproximadamente uma área de 27ha.

Caracterização morfológica

A génese deste tecido caracteriza-se por uma localização espontânea de pequenas indústrias ao longo das avenidas, médias e grandes indústrias junto ao caminho-de-ferro e construções

⁵⁸ Actualmente com habitação em construção.

desordenadas na envolvente da estação. Foi numa lógica de proximidade ao caminho-de-ferro e ao eixo viário que este tecido foi ganhando dimensão, sofrendo alterações durante a primeira metade do século XX e estabilizando o seu crescimento na década de 70. A partir dessa data constata-se somente o acréscimo de construções pontuais dentro das parcelas já ocupadas.

Nesta zona identificam-se também edifícios de habitação, em especial localizados na parte norte das avenidas (acima da travessa da manutenção militar), mas também ao longo destas. Este aspecto poderá ser demonstrativo da espontaneidade das edificações, uma vez que a habitação aparece intercalada com a indústria. De um modo geral, nestes casos mistos, os edifícios de habitação ocuparam a frente das avenidas e as instalações industriais os logradouros a tardoz. Junto à estação surgiu uma zona habitacional destinada aos empregados dos caminhos-de-ferro, assente numa lógica de proximidade ao local de trabalho. Esta zona ocupa os terrenos destinados ao caminho-de-ferro e localiza-se a nascente da estação junto à linha no lado sul.

A zona tem sofrido nos últimos anos um processo de transformação em zona habitacional, numa lógica de aquisição das parcelas de indústria ou armazéns desactivados e reconstrução de edifício novo. Este processo tem acontecido de forma pontual, o que origina actualmente uma certa descaracterização da imagem dos arruamentos, acrescida pelo facto de que, paralelamente aos novos edifícios de habitação, há igualmente construções recentes de uso terciário e também de carácter pontual e desintegrado de um todo.

Traçado viário e ferroviário

No que se refere a traçado viário, esta área é atravessada pela Avenida dos Combatentes que tem continuidade com a estrada de Almeirim para o sul da cidade, pela Avenida Barahona que estabelece a ligação entre a estação e a Rua da República já no centro histórico e pela Rua Diana de Lis, transversal às avenidas. O caminho-de-ferro atravessa a zona a sul e define o fim das avenidas com características urbanas e o início da estrada de Almeirim com características de eixo rural. Os eixos viários e o caminho-de-ferro funcionaram, enquanto preexistências, como motores da dinamização desta área industrial e funcionam actualmente como eixos estruturantes fundamentais, pese embora o abandono em que se encontram parte das construções.

Parcelas

No que se refere ao limite das parcelas analisaram-se as secções cadastrais do IGP que contêm o cadastro rústico de 1951, data do primeiro levantamento cadastral na zona de Évora. No entanto este levantamento não contempla as áreas urbanas, qualificação já atribuída à zona das avenidas

Barahona e Combatentes da Grande Guerra em 1950. Desta forma a delimitação das parcelas actuais foi feita em função da interpretação do levantamento do cadastro em conjunto com os levantamentos topográficos e fotografia aérea.

De seguida apresentam-se as áreas dos lotes em função da sua localização:

Junto ao caminho-de-ferro:

- 1 - Manutenção militar – 27670m²
- 2 - CUF – 3470m²
- 3 - Moagem Eborense – 8410m²
- 4 - Antigos escritórios EPAC (actual habitação) – 2830m²
- 5 - Silos EPAC – 19100m²
- 6 – Terreno afecto à ferrovia (Refer) – 69700m²

Avenida Barahona / Rua Diana de Lis:

- 7 - GNR nascente – 3830m²
- 8 - GNR poente – 6330m²
- 9 - Expectante – 4360m²
- 10 – Antiga distribuição alimentar (actual habitação) – 2420m²
- 11 - IROMA – 30060m²
- 12 - Serviços e armazéns (Antiga Quinta) – 16090m²

Avenida Combatentes Grande Guerra:

- 13 - Misto 1 – 3120m²
- 14 - Misto 2 – 1970m²
- 15 - Misto 3 – 1500m²
- 16 – Misto 4 – 1500m²
- 17 - Antigo Fomento Eborense (actual serviços) – 1470m²

Estrada de Almeirim:

- 18 – Particular 1 – 13600m²
- 19 – Particular 2 – 1190m²
- 20 – Particular 3 – 830m²
- 21 – Particular 4 – 3560m²

A dimensão das parcelas varia consideravelmente nesta área em análise. Encontramos lotes de grandes dimensões como a Manutenção Militar ou o IROMA, com 27670m² e 30060m²

respectivamente, e lotes pequenos como os lotes mistos na Avenida dos Combatentes com 1500m² ou o antigo Fomento actualmente com 1470m², este último já alvo de um processo de reconversão em edifício de serviços. Dada a espontaneidade das ocupações e construções, as parcelas apresentam áreas, formas e localizações distintas, o que obriga a analisar praticamente caso a caso.

O índice de ocupação das parcelas também não é uniforme neste tecido industrial. As grandes parcelas da Manutenção militar, da EPAC e do IROMA têm índices reduzidos e apresentam amplos logradouros que complementam os circuitos funcionais do edificado. As parcelas médias da CUF, Moagem Eborense e GNR poente têm ocupações na ordem dos 50%, enquanto que as parcelas mistas da Avenida dos Combatentes ocupam praticamente toda a área com construção.

Na leitura do cadastro de 1951 observa-se que a zona entre a manutenção militar e o edifício poente da GNR está definida como área urbana – aqui delimitaram-se as parcelas em função dos limites interpretados na cartografia de apoio – e as áreas que envolvem essa área urbana estão definidas como rústicas, estando indicados os seus limites no levantamento. Assim, a zona da estação e as respectivas instalações de apoio fazem parte de uma parcela afecta ao caminho-de-ferro que garante sempre uma distância aos carris, alargando na zona em estudo para implantação das infraestruturas da estação. A poente da área urbana, o IROMA e os silos da EPAC instalaram-se na década de 70 em terrenos que, em 1950, pertenciam à Horta do Bispo. Da leitura dos elementos disponíveis, os casos atrás referidos são os únicos que nos permitem deduzir que neste caso as ocupações foram desafectando terrenos de uso agrícola, urbanizando-os a partir dos eixos viários e eixo ferroviário estruturantes. Igual processo terá ocorrido aquando da construção das avenidas de ligação ao centro nos finais do século XIX, no entanto não temos informação que o permita demonstrar.

Promotores / actores

O promotor da construção deste tecido é em grande parte o sector público. A infraestruturação do sítio consequência da construção do caminho-de-ferro e eixos viários foi um investimento do governo logo nos primeiros anos do longo processo de construção do caminho-de-ferro em Portugal. As primeiras construções junto à linha são também de promoção pública: a envolvente da estação, a manutenção militar e a GNR. O investimento público volta a notar-se com as instalações da EPAC que surgem na cartografia de 1945 e sofrem uma ampliação no período entre 1965 e 1975, bem como com as instalações do IROMA construídas também nesse período.

Os promotores privados, apesar de em menor número e das suas instalações se restringem às parcelas da Moagem Eborense, da CUF, parcelas mistas e ao Fomento Eborense, do ponto de vista da dimensão industrial todos eles tinham expressividade.

Instrumentos de planeamento

O caminho-de-ferro e os eixos viários que o ligaram à cidade na década de 60 do século XIX são claramente uma intervenção planeada, que conferiu um carácter urbano aos arruamentos substituindo a anterior estrada rural a sul da cidade. No entanto as dinâmicas de ocupação e construção que se seguiram são de cariz espontâneo, uma vez que, numa situação deste género, se gera uma fixação das unidades norteadas pelo interesse particular (mesmo que de instituições públicas se trate), pela disponibilidade de espaço e respectivo preço. A forma como as grandes parcelas foram delineadas (ou intersectadas pelos eixos estruturantes dado que não se conhece o cadastro anterior ao caminho de ferro) e as suas construções foram crescendo, condicionou a instalação das pequenas e médias parcelas, obrigando-as a instalarem-se em espaços localizados entre aquelas e os eixos estruturantes. A análise cronológica feita no ponto 2.2.2 mostra que após a instalação das grandes e médias parcelas, os espaços sobranceiros justificaram que fossem pequenas parcelas a serem ocupadas nos anos seguintes, o que é demonstrativo da espontaneidade do tecido.

O reforço que se tem vindo a verificar das funções habitacionais e terciárias responde às definições do PUE que prevê para a zona entre a manutenção militar e o edifício poente da GNR o uso habitacional e terciário, contrariando as funções industriais. A poente dessa área, nas parcelas da EPAC e da estação, o plano define-as como zona de equipamentos onde se deverão manter os actuais usos, ao passo que na parcela do IROMA o plano prevê a sua reconversão em equipamento escolar e zona habitacional.

As indicações do PUE apontam para a eliminação dos usos industriais que ainda subsistem nesta zona, mantendo as funções dos silos da EPAC junto à estação. Estas medidas promovem a alteração do uso e a reconversão ou substituição do edificado dentro dos limites rígidos da propriedade. A intervenção conjunta e a definição de estratégias operativas orientadas em especial para este tecido justificam-se na medida em que se trata do único núcleo industrial / ferroviário do 1º quartel do século passado existente na cidade de Évora. Pese embora a heterogeneidade e inconsistência do tecido (uma vez que desde a sua génese comportou os usos industriais, habitacionais e de equipamentos), os anos das políticas cerealíferas deixaram um património industrial que, em conjunto com a unidade dos Leões, deverá ser reintegrado nas lógicas actuais do funcionamento da cidade. A inexistência de estratégia conjunta promove a

substituição pontual do edificado ao sabor das definições do mercado imobiliário (operações que já estão a ocorrer), correndo-se o risco de, aos poucos, se perder um tecido com interesse para a memória da cidade que vale essencialmente pelo conjunto.



Figura 51 – Planta geral da ZI Estação / Avenidas (tratamento gráfico do autor sobre levantamento aerofotogramétrico de 2000)

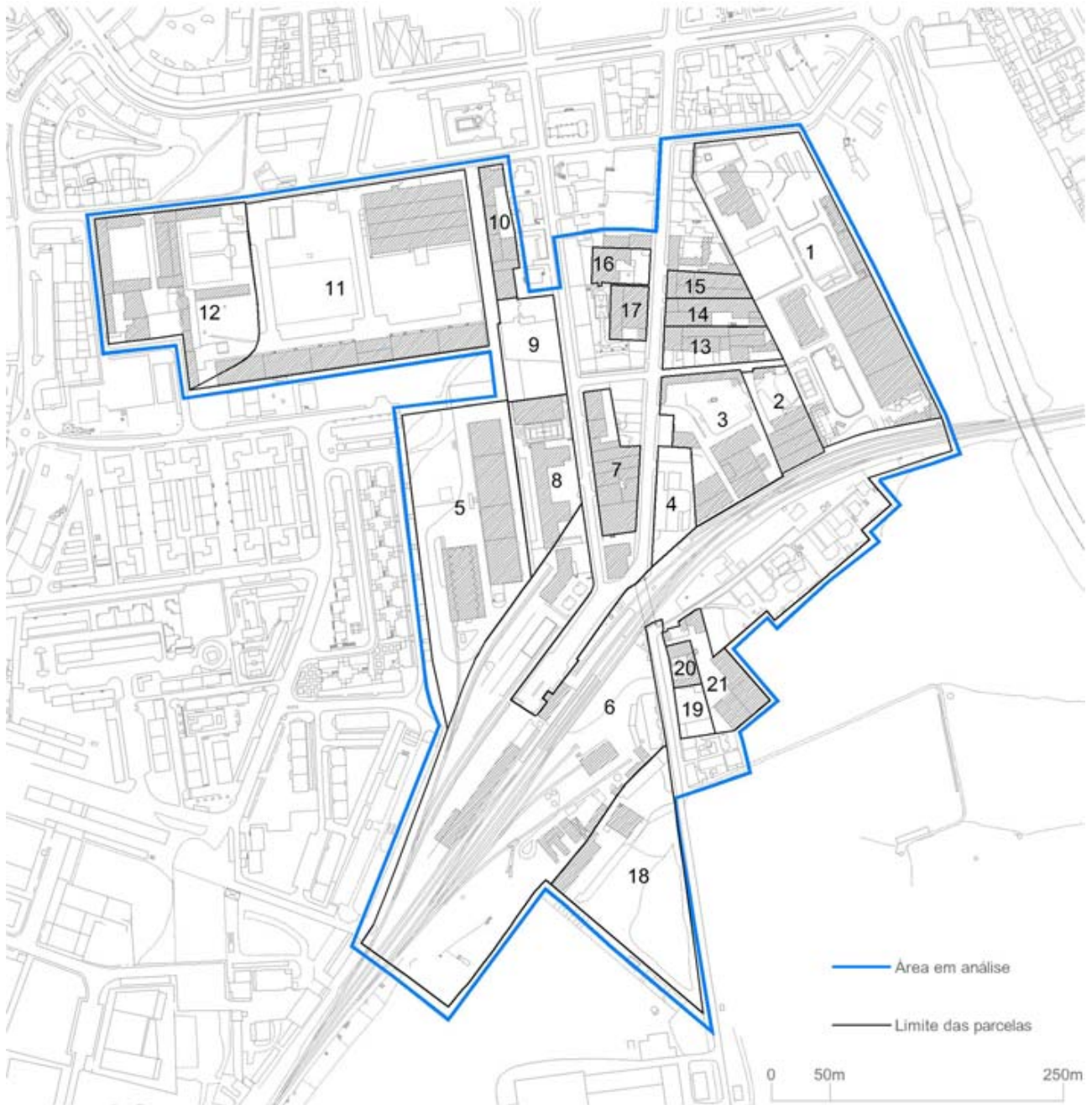


Figura 52 – Planta da ZI Estação / Avenidas com indicação das parcelas (tratamento gráfico do autor sobre levantamento aerofotogramétrico de 2000)

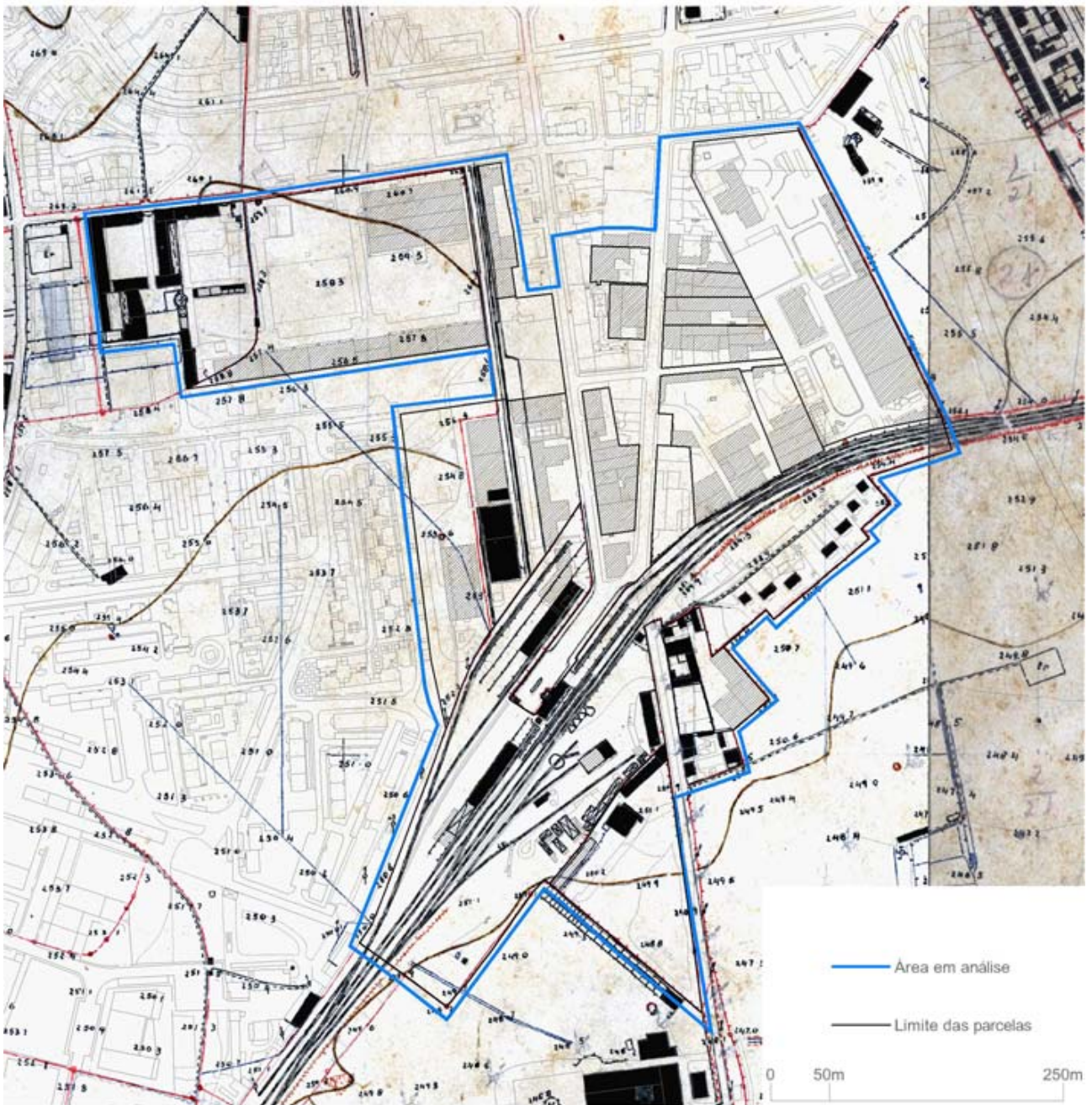


Figura 53 – Planta da ZI Estação / Avenidas com sobreposição do levantamento cadastral de 1951 (tratamento gráfico do autor sobre levantamento aerofotogramétrico de 2000)

2.3.2 Zona Industrial dos Leões



Figura 54 (esquerda) – Localização da ZI Leões, sobre síntese do tecido industrial em 2006 (imagem do autor)

Figura 55 (direita) – Vistas da ZI Leões, ano 2009 (foto do autor)

A ZI Leões não apresenta um tecido compacto como a generalidade dos tecidos analisados. As construções industriais e os “vazios” não edificadas existentes entre estas permitem definir uma zona de 20ha de uso industrial, pese embora as transformações que estão actualmente a ocorrer, fruto da aplicação das orientações do PUE em vigor. Esta zona é delimitada a norte pela estrada de Estremoz e pelo ramal de Mora, a sul pela Avenida Manuel Trindade Salgueiro, Rua António Bartolomeu Gronicho, Rua Horta da Capela e Azinhaga de N^a S^a da Conceição, a nascente e poente pelos limites das propriedades em análise.

Salienta-se que esta zona industrial faz parte da maior área de expansão da cidade no que se refere a usos habitacionais e terciários, tendo sofrido nos últimos anos um processo de transformação considerável, estando já construídos os principais eixos viários e a decorrer vários processos de demolição de instalações de indústria.

Para que a análise desta zona seja coerente com as restantes e possa ser um contributo na percepção das lógicas de instalação de indústria em Évora, opta-se por não considerar os eixos

viários recém-construídos. Contudo, faz-se referência às correntes intenções do PUE sempre que se considera pertinente.

Caracterização morfológica

Neste caso e como já foi constatado anteriormente, a grande unidade industrial dos Leões não teve um efeito catalisador. Por se tratar de uma indústria que comportava todo o sistema de transformação dos cereais, recebendo-os e enviando-os já transformados através do caminho de ferro, bem como pelo facto de no primeiro quartel do século XX se desenvolver a sul a ZI da estação / avenidas, os Leões não foram um motor para a criação de uma dinâmica industrial na sua envolvente.

Passou um longo período até que se verificasse a instalação de novas unidades nesta zona, verificando-se no período de 1965 a 1975 a construção da sub-estação da EDP, da fábrica de estruturas de betão “Prédiana” na Horta das Oliveiras e dos armazéns na Quinta dos Leões junto ao apeadeiro da linha do comboio. No período de 1975 a 1981 verificam-se ampliações das unidades existentes e pequenas novas construções, ritmo que se manteve até 2006, embora tenham, no período de 1999 a 2006, ocorrido algumas demolições nas construções da “Prédiana” fruto do processo de mudança de instalações. Das construções da segunda metade do século XX reconhece-se uma lógica de instalação em função dos interesses particulares onde houvesse disponibilidade de terrenos, o que originou uma dispersão de construções não integradas num conjunto industrial.

Nesta zona identificam-se também edifícios de habitação junto à Fábrica dos Leões e junto à Estrada de Estremoz, o Bairro Tenente Pereira e o Bairro dos Leões, ambos relacionados com a habitação dos operários da grande unidade fabril dos anos 20 e décadas seguintes.

Traçado viário e ferroviário

Nesta zona os eixos estruturantes até princípio do século XXI eram a Estrada de Estremoz e o Ramal de Mora complementados pela circular junto à muralha. Com as construções da década de 70 e 80 na Horta das Oliveiras, o caminho entre a Rua Horta da Capela e a Estrada de Estremoz permitiu o acesso às unidades aí existentes estruturando também o tecido industrial, ainda que disperso conforme já foi referido.

A reestruturação viária a par da reestruturação funcional prevista no PUE para esta grande zona altera as hierarquias dos eixos estruturantes. A saída para nascente da cidade faz-se a partir da nova avenida no prolongamento da rampa do seminário, o ramal ferroviário desactivado

transformou-se num percurso pedonal / ciclovia e o troço da futura circular nascente transversal à Estrada de Estremoz inverte a lógica radiocêntrica até então existente nesta zona da cidade.

Parcelas

A delimitação das parcelas foi feita a partir do levantamento de cadastro rústico do IGP de 1951 em conjunto com a situação actual de cadastro de acordo com as secções do IGP. As parcelas indicadas na planta de apoio correspondem à situação actual.

De seguida apresentam-se as áreas dos lotes em função da sua localização:

Junto ao caminho-de-ferro:

1 – Fábrica dos Leões – 24760m²

2 – Máquinas agrícolas I – 9860m²

3 – Máquinas agrícolas II (ocupa duas parcelas) – 31550m²

Circular das muralhas:

4 – Sub-estação EDP – 24460m²

Estrada de Estremoz:

5 – Fábrica de tijolos – 8780m²

6 – Comércio de automóveis – 18380m²

7 – “Prédiana” (em processo de desmantelamento) – 37270m²

Às parcelas não é possível atribuir características tipo dada a heterogeneidade da zona e das actividades, no entanto as parcelas são na generalidade de grandes dimensões. Encontramos quatro grandes parcelas: Fábrica dos Leões, Sub-estação EDP, “Prédiana” e máquinas agrícolas II⁵⁹; uma parcela intermédia: comércio de automóveis; e duas parcelas menores: máquinas agrícolas I e fábrica de tijolos.

À data do levantamento cadastral só a Fábrica dos Leões estava construída, aparecendo a parcela correspondente representada na secção cadastral. Todas as outras unidades foram construídas após o levantamento, o que permite identificar o tipo de terrenos ocupados bem como o processo de parcelamento. De um modo geral os terrenos ocupados eram hortas da zona periférica da cidade que foram em certos casos desafectadas para a construção das actividades –

⁵⁹ Esta última está implantada sobre duas parcelas no entanto, apesar de não as ocupar na totalidade, a área indicada corresponde à área medida a partir do cadastro rústico.

máquinas agrícolas I, fábrica de tijolos, comércio de automóveis e “Prédiana” – e noutras ocupadas sem desafectação – sub-estação EDP e máquinas agrícolas II.

Sobre o crescimento desta malha podemos isolar o caso da Fábrica dos Leões. Aqui a implantação foi determinada pelo sistema de escoamento de mercadorias através do caminho-de-ferro. Todas as outras unidades se localizaram junto aos eixos viários existentes urbanizando terrenos então de uso agrícola, de uma forma espontânea e desagregada.

Promotores / actores

Os promotores que estiveram na origem desta zona de indústria, bem como no processo de crescimento são sobretudo do sector privado, destacando-se a Fábrica dos Leões do princípio do século XX e a “Prédiana” no último quartel do mesmo século. Do sector público existe a sub-estação da EDP numa localização mais central junto à muralha do centro histórico, o que poderá significar a procura privada por terrenos mais deslocados do centro e por isso também com preços inferiores.

Instrumentos de planeamento

Da presente análise, conclui-se que indústria nesta zona da cidade se instalou de uma forma não planeada, pese embora a instalação dos Leões assentar numa lógica produção / acessibilidade com coerência.

A abordagem aos usos do solo feita pelo plano de Gröer em 1942 no primeiro formato de esboço, definia para a fábrica dos Leões, a continuação do uso industrial mas circunscrito aos limites da fábrica pois toda a zona envolvente seria destinada à construção de habitação unifamiliar em “pequenos lotes de 200 a 300m² mínimo” (GRÖER, 1942, p. 36)⁶⁰.

O PDM de 1979 e o respectivo PGU vieram definir para a envolvente da fábrica dos Leões uma área de expansão industrial ao longo da Estrada de Estremoz, numa estratégia totalmente oposta à de Gröer em meados do século XX. Essas definições originaram a elaboração de um plano de pormenor promovido pela autarquia em 1986 que contemplava as preexistências habitacionais, agrícolas e industriais (comércio de automóveis e “Prédiana”) integrando-as num novo tecido projectado. No entanto, este plano não chegou a ser implementado na totalidade, ficando construídos alguns armazéns e o acesso a partir da estrada de Estremoz.

⁶⁰ Tradução do autor da memória descritiva do esboço.

No actual PUE, a estratégia volta a inverter-se e a zona dos Leões passa a ser, conforme já foi referido, a grande zona de expansão da cidade onde se deverão localizar grandes equipamentos e zonas habitacionais.

No entanto o PUE não retira totalmente o uso industrial da zona. A nordeste do Ramal de Mora ao longo da nova avenida no prolongamento da rampa do seminário (antigas instalações da “Prédiana”), está prevista uma zona do tipo IT/E que significa uma área de expansão destinada a uma ocupação mista que poderá incluir indústrias do tipo C e D, armazéns, comércio retalhista, serviços, escritórios e armazéns.

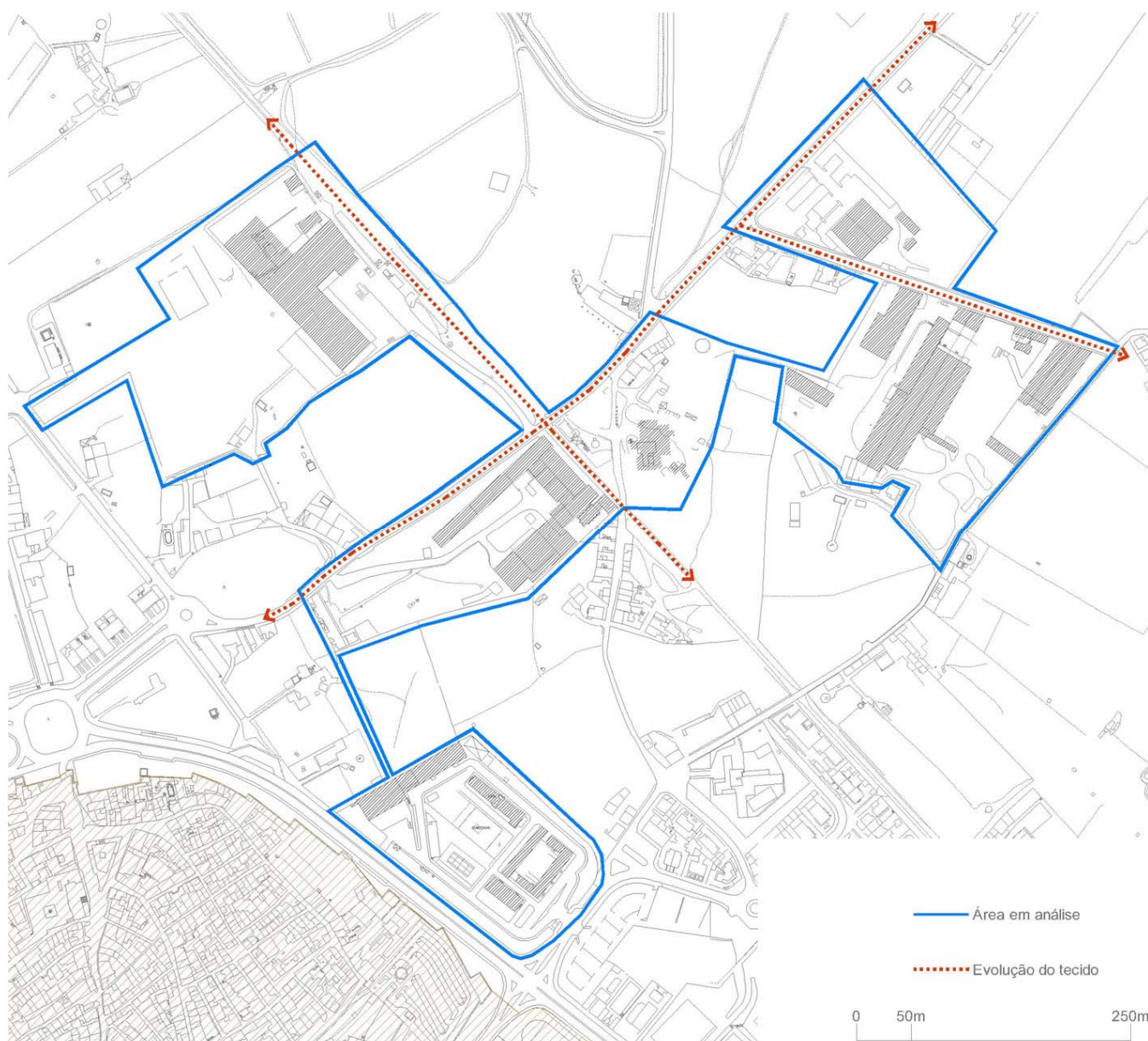


Figura 56 – Planta geral da ZI Leões (tratamento gráfico do autor sobre levantamento aerofotogramétrico de 2000)

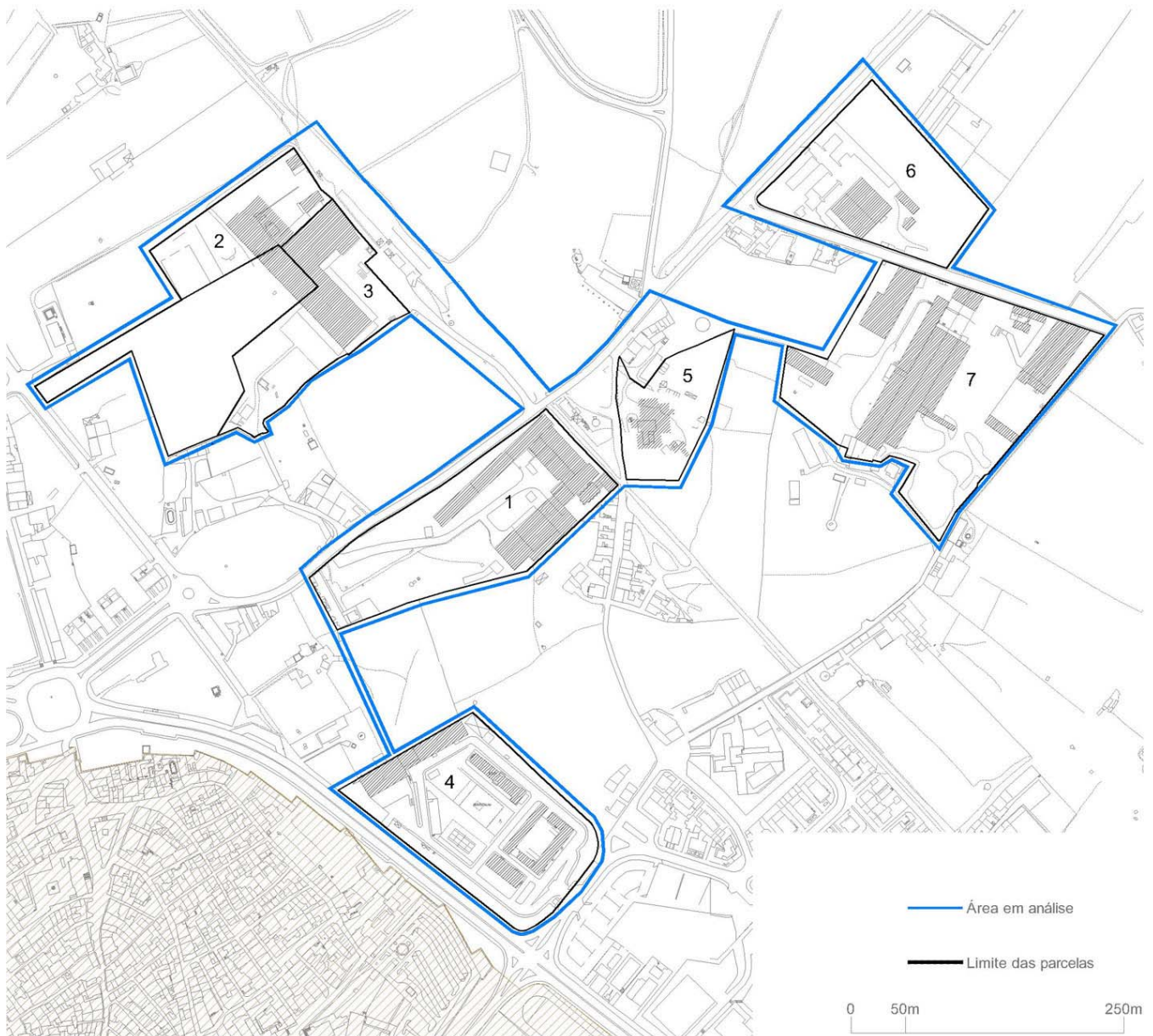


Figura 57 – Planta da ZI Leões com indicação das parcelas (tratamento gráfico do autor sobre levantamento aerofotogramétrico de 2000)

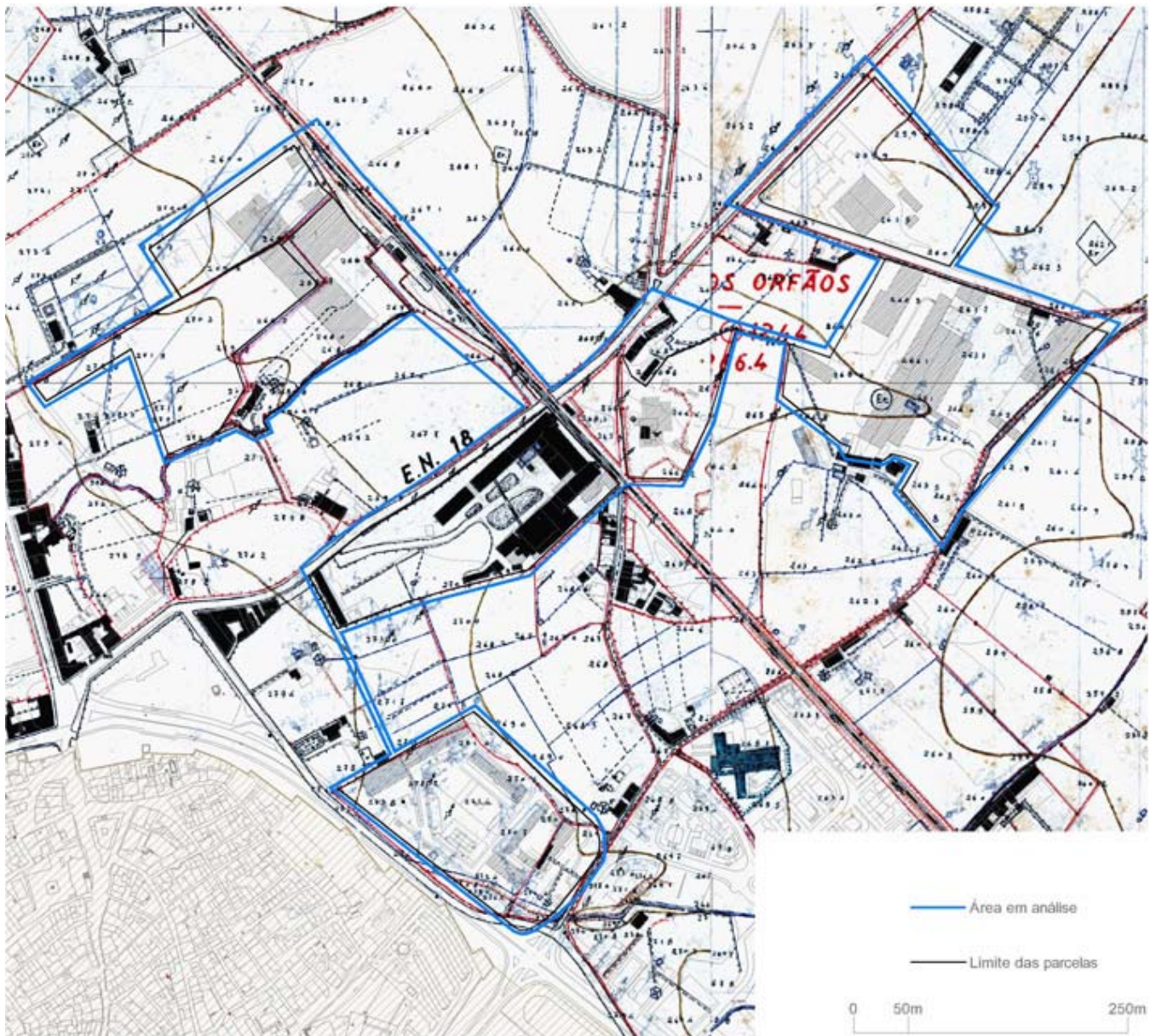


Figura 58 – Planta da ZI Leões com sobreposição do levantamento cadastral de 1951 (tratamento gráfico do autor sobre levantamento aerofotogramétrico de 2000)

2.3.3 Zona Industrial Torregela



Figura 59 (esquerda) – Localização da ZI Torregela, sobre síntese do tecido industrial em 2006 (imagem do autor)
Figura 60 (direita) – Vistas da ZI Torregela, ano 2009 (foto do autor)

A zona industrial da Torregela corresponde às áreas industriais que se desenvolveram em torno do nó da estrada das Alcáçovas com a variante ao PITE, correspondendo a uma área de 10ha delimitados pela variante a poente e a sul, pela ribeira da Torregela a nascente e pela Rua de Alvito Rua de Braga a norte.

Caracterização morfológica

A presente zona pode dividir-se em duas áreas: A norte e a sul da Estrada das Alcáçovas.

Na zona norte o tecido industrial desenvolveu-se no último quartel do século XX loteando terrenos marginais à estrada que criaram novos arruamentos – a Rua da Revendedora – de acesso aos lotes que garantem também a continuidade com as áreas habitacionais adjacentes. Estas “novas” construções localizaram-se próximo dos armazéns de gás existentes junto à Estrada das Alcáçovas desde a década de 60. Na Rua do Alvito, a tardoz dos armazéns de gás, surge em 1987 um loteamento municipal de pequenos lotes industriais que vieram a construir-se durante a

década de 1990 e a consolidar este pequeno tecido industrial. A poente do loteamento da Rua da Revendedora surge um conjunto de armazéns junto a um caminho rural de acesso à zona de quintas aí existentes.

Com a construção da variante que passa entre o conjunto de armazéns e o loteamento da Rua da Revendedora, o novo nó com a Estrada das Alcáçovas propícia a instalação de lotes industriais que consolidam esta zona. Assim, a sul da Estrada das Alcáçovas, entre a nova variante e a ribeira da Torregela, são construídos arruamentos que integram as construções habitacionais de cariz rural da década de 60 e estabelecem a ligação com a zona industrial nº 1 a nascente da ribeira, deixando uma faixa para construção junto à variante onde se instalaram uma grande superfície comercial e diversos armazéns.

Traçado viário

Esta zona está claramente estruturada pela variante ao PITE e pela Estrada das Alcáçovas num primeiro nível e pelos arruamentos projectados num segundo nível. A construção da variante consolidou o tecido a norte da Estrada das Alcáçovas e permitiu a sua expansão para sul através da ligação com os arruamentos existentes na ZI nº 1. As sucessivas intervenções foram estruturando a e reforçando a rede viária principal e secundária a partir da qual se configuraram novos lotes para construção.

Parcelas

No levantamento cadastral verifica-se que em 1951 a área em estudo era composta por quintas e hortas. As construções industriais a partir dos anos 60 ocuparam esses terrenos agrícolas desafectando parcelas para aí se desenvolverem os processos de loteamento. A norte da estrada das Alcáçovas a reconversão dos terrenos aconteceu na Horta da Trugela – que deu o nome à actual zona da Torregela – e a sul na Quinta do Moniz. A construção de um eixo rodoviário estruturante como é o caso da variante originou um inevitável reparcelamento das quintas e acabou por ser determinante na configuração das novas parcelas e posteriormente nos novos lotes.

No que se refere às dimensões dos lotes, encontramos três tipos: os lotes de maior dimensão da superfície comercial e armazém de gás; os lotes intermédios do loteamento da Rua da Revendedora, do lado poente da variante e a sul junto à superfície comercial; os lotes menores do loteamento da Rua de Alvito.

Os lotes maiores e intermédios são compostos por superfície coberta e logradouro, ao passo que os lotes pequenos têm uma ocupação de 100%.

O número e média das áreas dos lotes são a seguinte de acordo com a tipologia:

Pequenos lotes sem logradouro – 8 lotes, área média de 200m²

Lotes intermédios com logradouro – 17 lotes, 2100m²

Grandes lotes com enquadramento exterior – 2 lotes, área média 20020m²

Promotores / actores

O tecido industrial da Torregela resulta de um investimento municipal nas políticas de uso do solo. Esta zona corresponde quase na totalidade às definições expressas no PGU, que determinaram a criação de solo urbanizado para a instalação de pequenas indústrias e áreas comerciais.

Tanto a grande obra da variante ao PITE e os arruamentos secundários, bem como os processos de loteamento foram promovidos e construídos pela Câmara, num claro incentivo à fixação de investimentos privados. No que se refere a actividades instaladas, todas elas correspondem ao sector privado de pequenas e médias empresas, com excepção da grande superfície comercial pertencente ao grupo “Sonae”. Na área em estudo encontramos para além dos dois grandes lotes já mencionados, oficinas de automóveis, instalações de transformação e distribuição de carnes ou oficinas vidreiras e de serralharia.

Instrumentos de planeamento

O PGU de 1979 definiu a zona em estudo como área de expansão de indústria, referindo a memória descritiva que ali se deveriam instalar “*armazéns, oficinas e pequenas indústrias não poluentes*” e que a área seria “*servida pela via de acesso à zona industrial a construir*”. O Plano referia ainda que o acesso às instalações deveria ser feito por vias de serviço independentes da via de distribuição principal, a actualmente designada por variante ao PITE. Estas definições foram levadas a efeito na íntegra, sendo construído primeiro o loteamento da Rua da revendedora e posteriormente a circular e as restantes construções.

No PUE de 2000 a zona está designada como consolidada no que respeita aos tecidos industriais não se prevendo qualquer expansão, tal como o PGU de 1979 não o previa para além da área em questão.

Esta zona é, actualmente, uma pequena área industrial e terciária que resultou de um conjunto de medidas de planeamento que nunca apontaram para a criação de uma grande área de indústria, confinando-a à envolvente nascente do nó rodoviário previsto no plano de 1979.

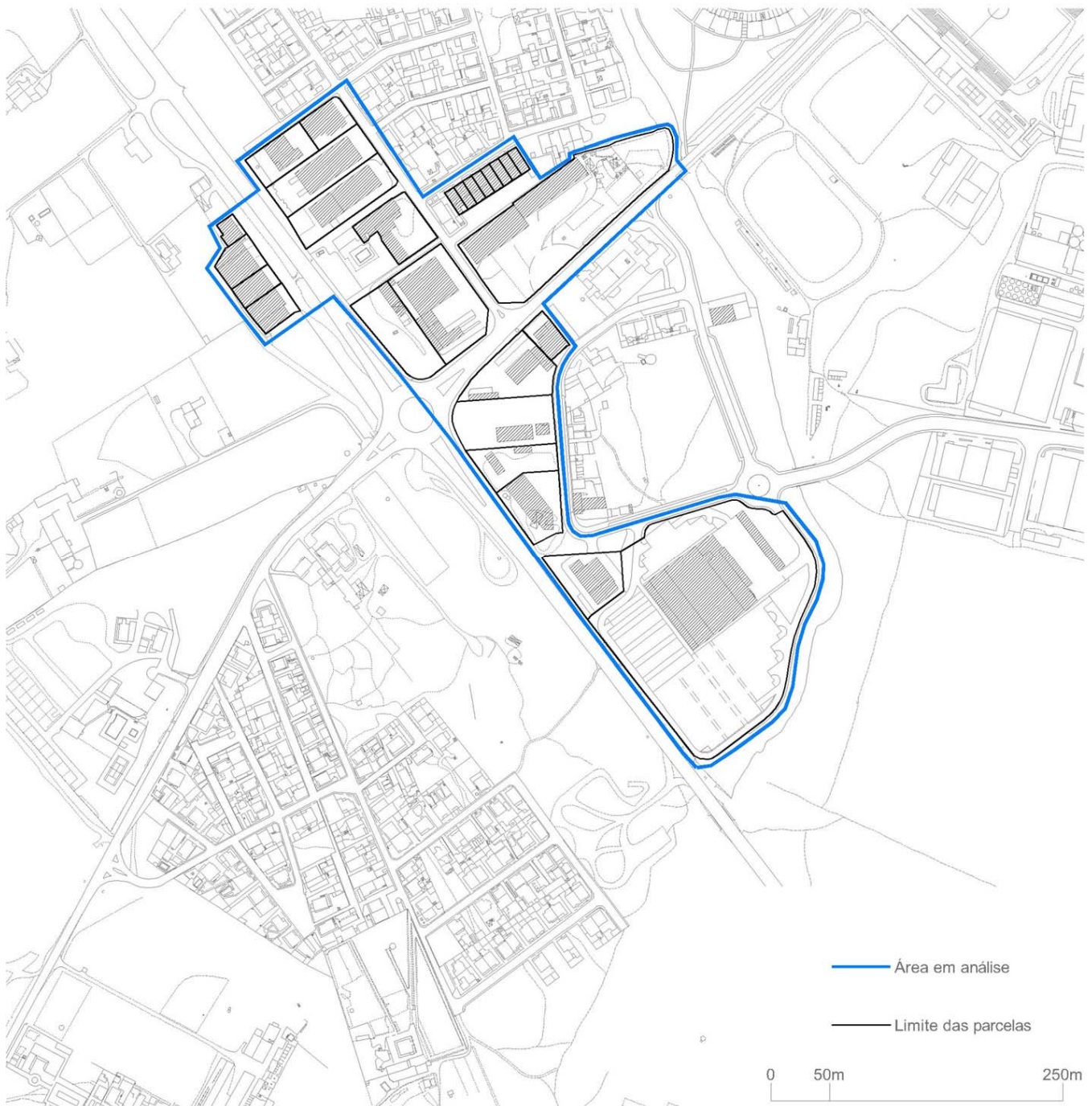


Figura 62 – Planta da ZI Torregela com indicação das parcelas (tratamento gráfico do autor sobre levantamento aerofotogramétrico de 2000)

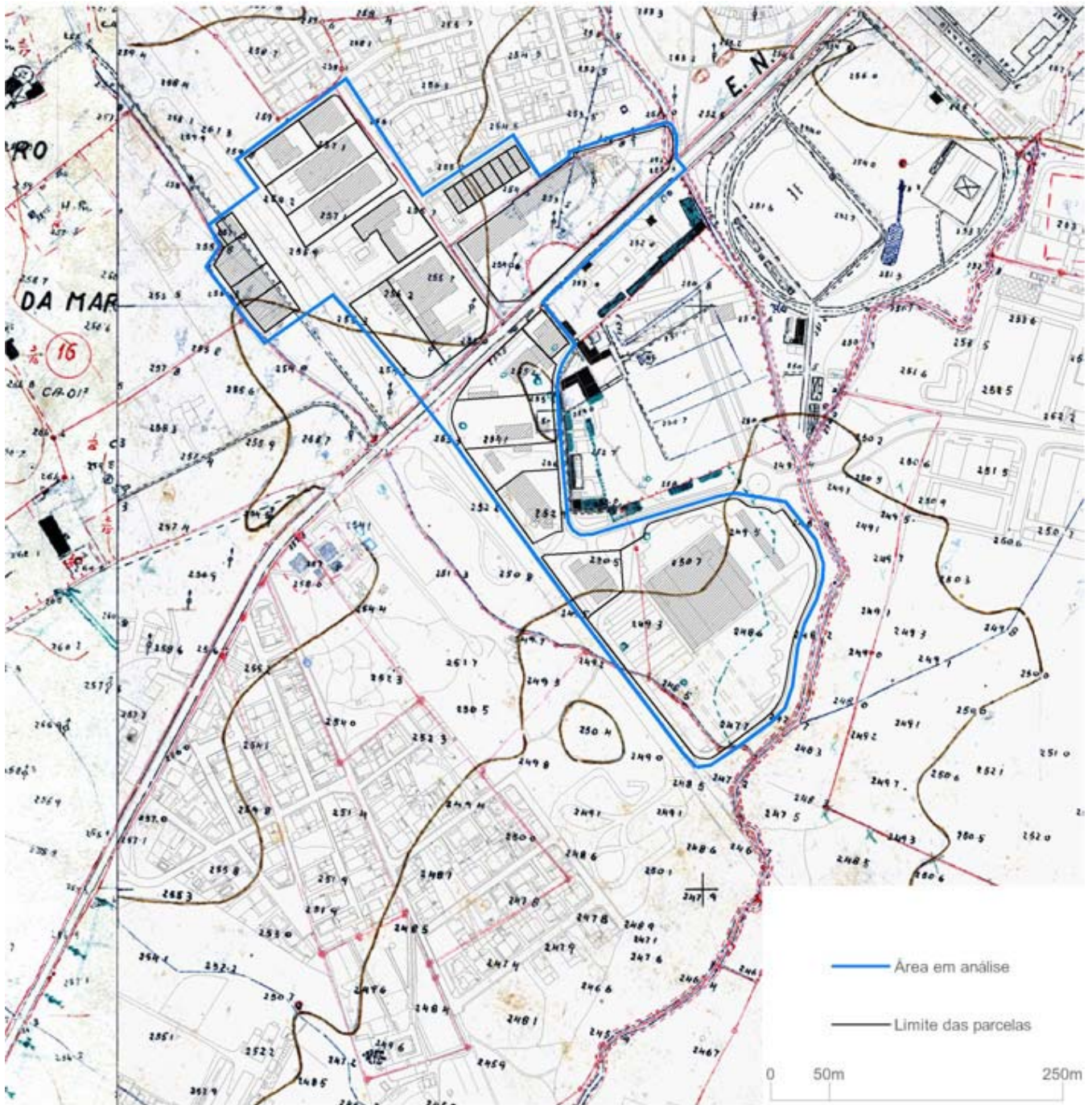


Figura 63 – Planta da ZI Torregela com sobreposição do levantamento cadastral de 1951 (tratamento gráfico do autor sobre levantamento aerofotogramétrico de 2000)

2.3.4 Zonas Industriais nº 1 e Horta das Figueiras



Figura 64 (esquerda) – Localização das ZI's nº 1 e Horta das Figueiras, sobre síntese do tecido industrial em 2006 (imagem do autor)

Figura 65 (direita) – Vistas das ZI's nº 1, ano 2006 (fotos do autor)



Figura 66 – Vistas da Estrada de Viana e ZI Horta das Figueiras, ano 2009 (fotos do autor)

Esta zona está delimitada pelo hipódromo a nascente, pela Urbanização do Moinho e variante ao PITE a sul, pelo caminho-de-ferro a nascente e pelos recintos desportivos e zona habitacional da Horta das Figueiras a norte. Corresponde a uma área de 35ha de tecido industrial consolidado que se desenvolve para nascente e poente da Estrada de Viana.

Caracterização morfológica

Esta área caracteriza-se por um tecido compacto que funciona em torno de uma estrutura viária que acede a todos os lotes. Pode dividir-se esta zona em duas grandes partes: A nascente e a poente da Estrada de Viana.

A zona nascente é designada por zona industrial nº 1, a primeira parcela que a autarquia destinou para uso industrial nos anos 60. É uma zona composta por lotes médios ocupados, entre outras actividades, com oficinas de automóveis, oficinas de serralharia e grandes armazéns de revendedores de bebidas. Encontram-se também unidades não industriais como o Centro de Emprego que ocupa uns lotes de dimensões maiores ou uma superfície de comércio alimentar. A maior unidade industrial corresponde às instalações da extinta empresa pública “Fábrica de Óleos e Rações de Évora” que nos anos 70 tinha instalado uma grande unidade industrial, hoje totalmente desactivada.

A zona poente da Estrada de Viana é marcada pela forte imposição do caminho-de-ferro. Junto a este instalaram-se algumas pequenas construções relacionadas com o funcionamento do caminho-de-ferro na década de 40 e o edifício da Junta Nacional do Azeite nos anos 50, hoje na posse do Instituto de Gestão Agrícola. Todas as restantes construções não têm qualquer relação com o caminho-de-ferro, estando o tecido altamente condicionado por este. O acesso aos lotes é feito exclusivamente a partir da Estrada de Viana, o que origina uma descontinuidade deste tecido com outras zonas da cidade.

Traçado viário e ferroviário

Este tecido industrial contínuo e coeso caracteriza-se em grande parte pelo eixo viário que o estrutura: a preexistência da Estrada de Viana que é um dos principais eixos transversais à variante que estabelece a ligação entre esta e o centro da cidade. A partir da Estrada de Viana, os eixos secundários projectados a par dos loteamentos permitem o acesso a todos os lotes. A Poente a Rua B e a estrada de acesso à Quinta do Moniz são os eixos secundários que permitem o acesso aos lotes, funcionando o segundo também como ligação Estrada das Alcáçovas e à zona industrial da Torregela. A nascente da Estrada de Viana, A Rua A começa transversal àquela e percorre todo o tecido na direcção norte/sul, terminando, tanto a norte como a sul, sob a forma de praceta, garantindo-se a ligação transversal ao eixo principal através das ruas E e C. Neste tecido poente não se faz a ligação com outras zonas da cidade devido à barreira do caminho-de-ferro que condicionou de forma clara o traçado dos arruamentos e o conseqüente tecido industrial.

Parcelas

Neste tecido industrial encontramos essencialmente lotes de dimensão média que foram agregados quando a procura exigiu dimensões maiores. No conjunto dos lotes considerados de dimensão média, os loteamentos adoptaram, na maioria dos casos, uma solução de lote maior nas situações de gaveto o que permite a instalação de actividades com maiores necessidades de exposição. Apesar da predominância dos lotes de média dimensão, encontramos também lotes de pequena e grande dimensão, o que significa que os promotores terão optado por uma oferta diversificada por não haver conhecimento de que actividades se instalariam. Assim, os lotes pequenos encontram-se junto à variante e na praça da zona industrial nº 1 e os lotes de grandes dimensões encontram-se junto ao caminho-de-ferro e a norte junto aos complexos desportivos. Os grandes lotes a norte resultaram em parte da agregação de vários como é o caso da Fábrica de Óleos e Rações de Évora que ocupou três lotes e ainda se expandiu para além da área prevista no loteamento industrial.

Nesta zona industrial todos os lotes têm área edificada e área de logradouro.

O número e média das áreas dos lotes são a seguinte de acordo com a tipologia:

Pequenos lotes – 11 lotes, área média de 200m²

Lotes intermédios – 64 lotes, 2665m²

Grandes lotes – 4 lotes, área média 21110m²

Promotores / actores

A localização das primeiras construções junto ao caminho-de-ferro foi de iniciativa do estado, de onde se destaca a construção das instalações da Junta Nacional do Azeite.

As áreas não relacionadas funcionalmente com o caminho-de-ferro são praticamente toda a área em estudo. O promotor da urbanização desta área considerável foi sobretudo a autarquia. Como já foi referido anteriormente, a promoção da área industrial nº 1 deveu-se a uma alteração das políticas locais relativamente à indústria que até à década de 60 se mostravam pouco interessadas no desenvolvimento desse sector. Em 1975 todos os lotes da ZI nº 1 estavam ocupados e em funcionamento destacando-se a grande indústria de óleos e rações que era uma empresa pública.

A iniciativa privada na produção de solo urbanizado quase não ocorria em Évora em 1975. O facto de não haver tradição e o fraco desenvolvimento da indústria da construção civil não incentivavam

essa dinâmica. A autarquia manteve-se como principal promotor de solo urbanizado para indústria e em meados dos anos 80 disponibilizou na zona da Horta das Figueiras 9 lotes para pequenas indústrias e armazéns, enquanto, na mesma altura uma iniciativa privada promovia a construção de 14 lotes também na Horta das Figueiras. (CARVALHO, 1990, p.70).

No fim dos anos 80, reflectindo a situação económica mais favorável, houve algum dinamismo no que se refere à instalação de unidades industriais em Évora. Perante os problemas que havia relativamente ao Parque Industrial⁶¹ que atravessava uma fase de indefinição relativamente à sua venda total por parte do Estado, a autarquia promoveu a criação de mais lotes industriais na zona da Horta das Figueiras, tendo adquirido os terrenos e construído as infraestruturas necessárias. (CARVALHO, 1990, p.88). Em 1995 os lotes na zona em estudo estavam completamente ocupados sobretudo com pequenas indústrias e armazéns e oficinas, o que correspondeu a um elevado investimento do sector privado no que se refere à instalação de actividades.

Instrumentos de planeamento

Já se referiu atrás a importância da Câmara Municipal na promoção do tecido industrial da área em estudo. Para isso contribuíram o primeiro loteamento industrial executado nos anos 60 que promoveu a construção da zona industrial nº 1, bem como os instrumentos de planeamento urbano que a autarquia foi desenvolvendo desde meados dos anos 70⁶².

O PGU definiu as áreas de expansão e as respectivas normas de urbanização. Essas indicações foram cumpridas ao longo dos anos 80 e 90, tendo a Câmara levado a efeito várias operações de loteamento de modo a criar oferta de solo urbanizado sempre de acordo com o estipulado no PGU. No referido plano a presente área em estudo está definida como área de indústria consolidada e de expansão onde se deverão instalar indústrias, armazéns e oficinas.

O PUE de 2000 considera toda esta área como áreas industriais consolidadas e já não destina para uso industrial a grande parcela junto à circular. Esta parcela fazia parte do projecto de loteamento original da ZI nº 1 dos anos 60, foi considerada como reserva para eventual expansão industrial no PGU de 1979 e destinada ao uso habitacional no PUE de 2000.

⁶¹ Anterior designação do PITE quando era gerido pela Empresa Pública de Parques Industriais.

⁶² O antepiano de urbanização de 1945 de autoria do urbanista Etienne De Gröer não abrangia a presente área no perímetro urbano proposto.

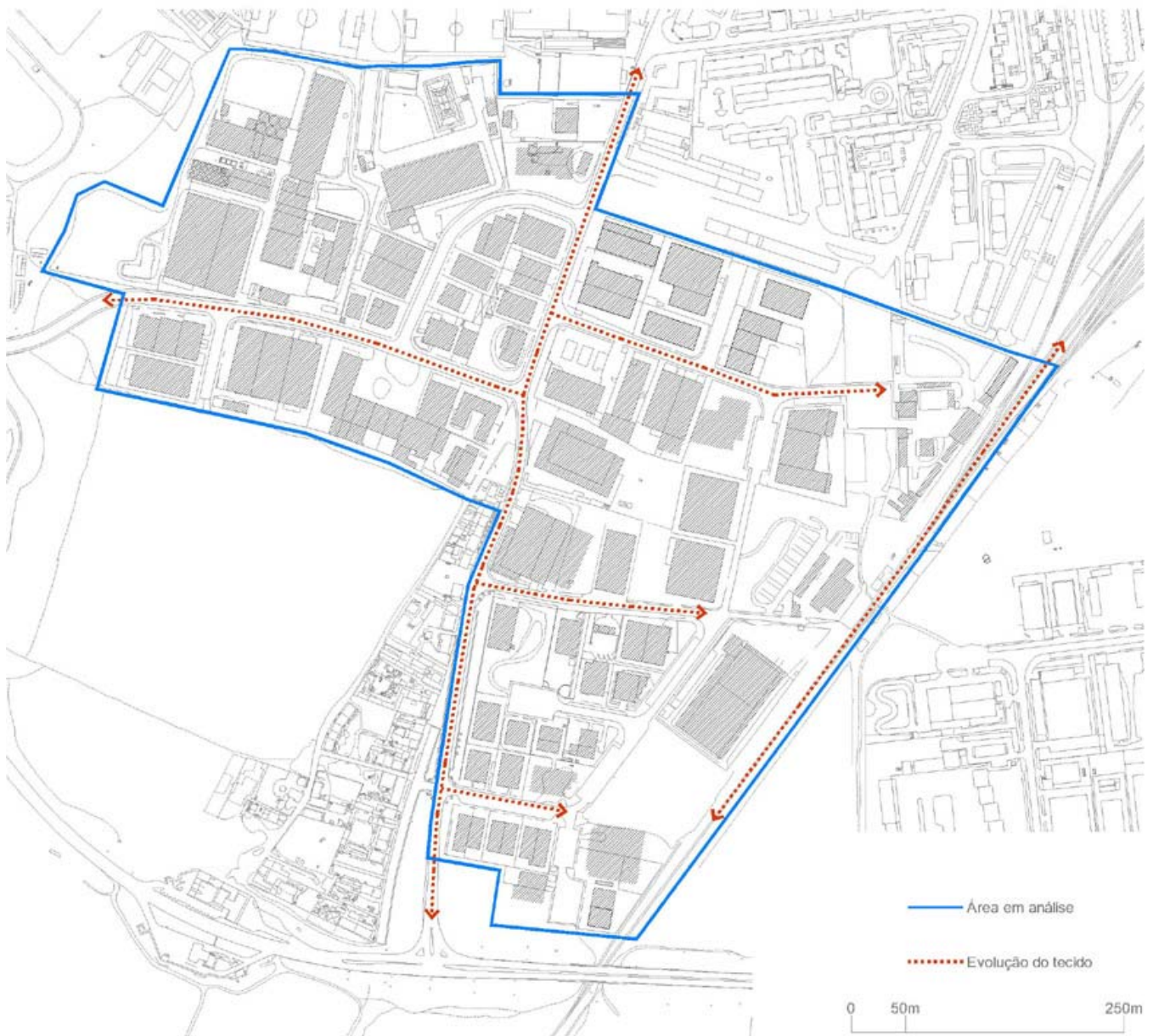


Figura 67 – Planta geral da ZI nº 1 e da ZI Horta das Figueiras (tratamento gráfico do autor sobre levantamento aerofotogramétrico de 2000)

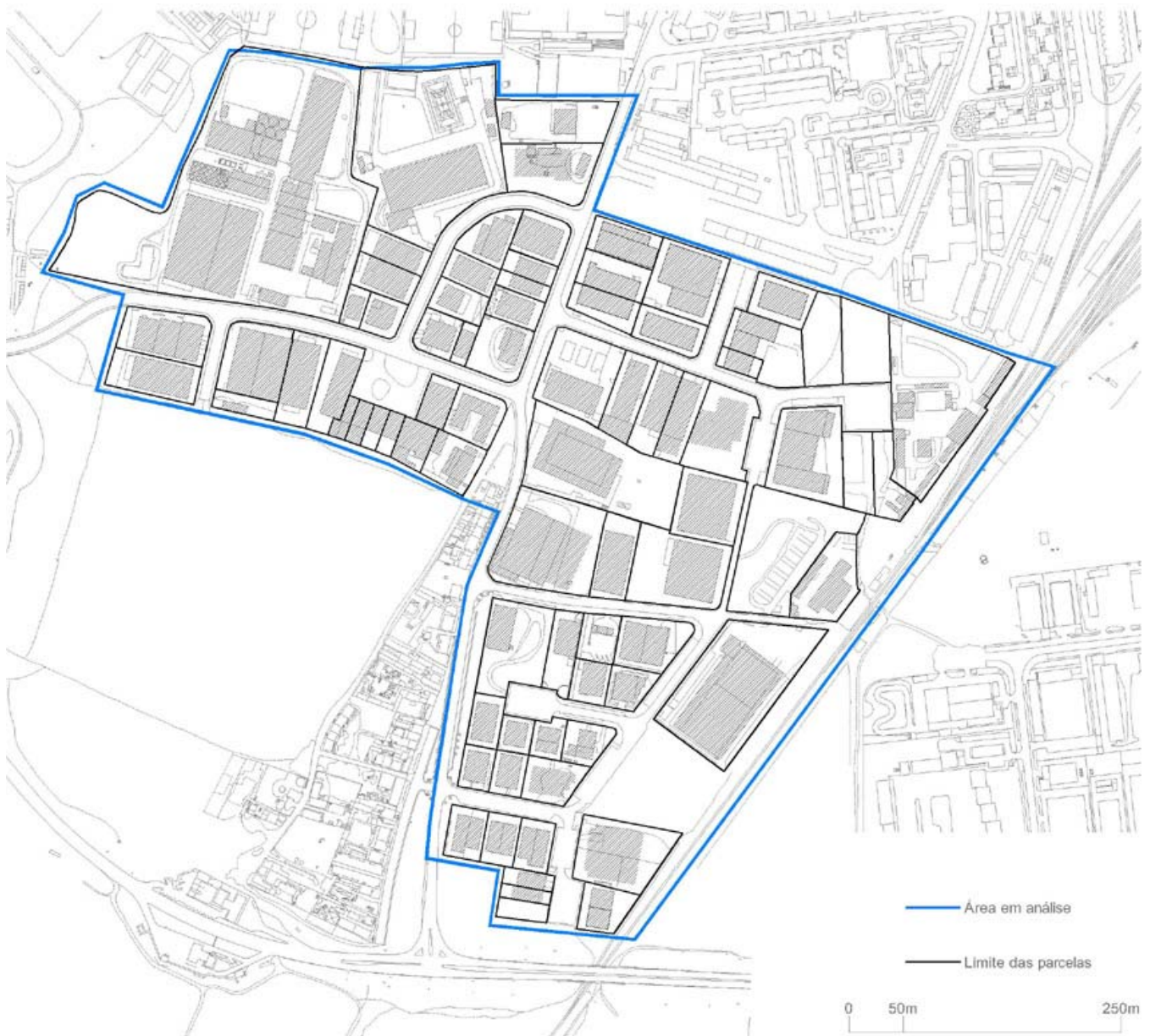


Figura 68 – Planta da ZI nº 1 e ZI Horta das Figueiras com indicação das parcelas (tratamento gráfico do autor sobre levantamento aerofotogramétrico de 2000)

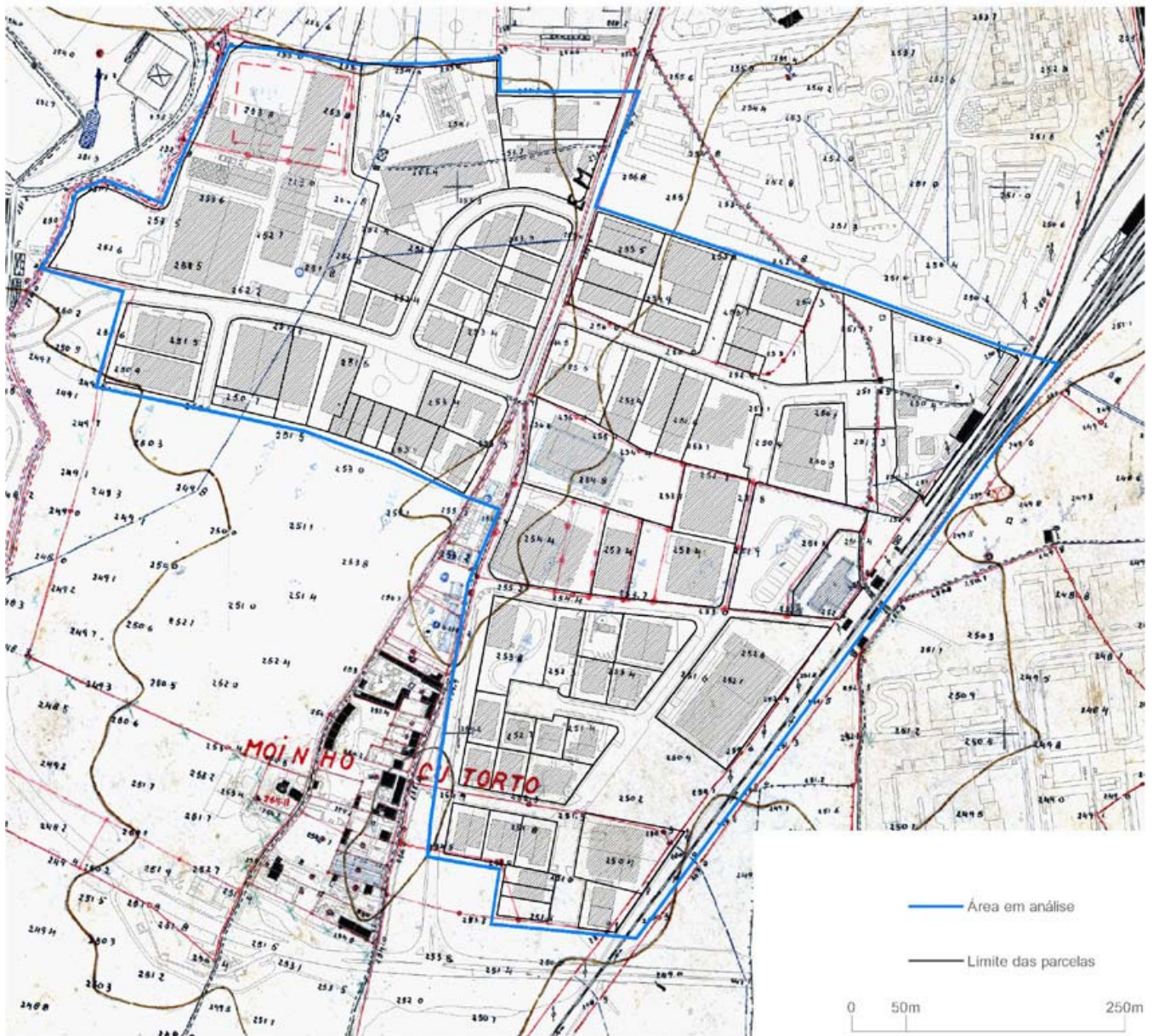


Figura 69 – Planta da ZI nº 1 e ZI Horta das Figueiras com sobreposição do levantamento cadastral de 1951 (tratamento gráfico do autor sobre levantamento aerofotogramétrico de 2000)

2.3.5 Zonas Industriais Almeirim Norte e Sul e PITE

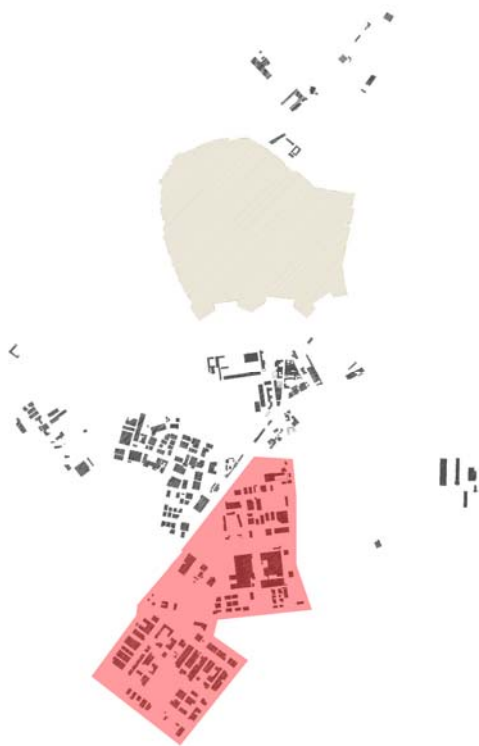


Figura 70 (esquerda) – Localização das ZI's Almeirim Norte e Sul e PITE, sobre síntese do tecido industrial em 2006 (imagem do autor)

Figura 71 (direita) – Vistas da ZI Almeirim Norte, ano 2009 (fotos do autor)



Figura 72 – Vistas da ZI Almeirim Sul e PITE, ano 2009 (fotos do autor)

Esta área corresponde ao maior tecido industrial contínuo na cidade de Évora. Tem também a particularidade de ser o tecido industrial que se localiza no lado contrário ao centro da cidade tendo como referência a barreira física do caminho-de-ferro. É uma área com 102ha que se pode

dividir em três grandes conjuntos: A norte da variante – ZI Almeirim Norte; e a sul da variante – ZI Almeirim Sul e PITE. Esta área é delimitada pela Estrada de Almeirim a nordeste, a parcela da Antiga Fábrica das Carnes a norte, o caminho-de-ferro a poente e o limite do PITE a sul.

Caracterização morfológica

De um modo geral este tecido caracteriza-se por uma geometria ortogonal que se desenvolve para poente da Estrada de Almeirim na zona norte e para nascente do caminho-de-ferro na zona sul. Nas zonas industriais de Almeirim Norte, a preexistência viária – a Estrada de Almeirim – estabelece o limite do tecido e define a orientação dos lotes que na zona poente terminam junto ao caminho-de-ferro sem qualquer relação funcional ou geométrica com este. Na zona Almeirim Sul repete-se a mesma orientação da geometria dos lotes, embora, neste caso, a orientação adapta-se ao caminho-de-ferro no lado poente. No caso do PITE, a área de intervenção deste tecido é definida por um polígono ortogonal com a orientação do caminho-de-ferro e a compatibilização com os outros tecido é feita através do traçado viário que originam lotes não ortogonais.

A extensão da área e a diversidade de indústrias que aqui se localizam originam uma imagem heterogénea do conjunto, de onde se destacam os grandes lotes da Antiga Fábrica das Carnes, das fábricas da “Siemens” e da “Tyco” e da grande superfície comercial.

Traçado viário e ferroviário

Os grandes eixos estruturantes são a Estrada de Almeirim e a variante ao PITE, o primeiro uma preexistência rural que podemos encontrar na cartografia de 1875, o segundo um eixo circular e transversal a toda a rede viária sul da cidade, previsto no PDM de 1979 e construído em 1992. No entanto o PITE tem uma dimensão tal que o próprio tecido, apesar de funcionar a partir dos grandes eixos, tem também os seus eixos estruturantes, como é o caso da circular do PITE, um arruamento que se desenvolve em torno do Parque e de onde derivam as vias ortogonais de acesso ao núcleo e aos lotes. Exceptuando-se o caso da fábrica da “Siemens”, o acesso aos lotes faz-se através das vias secundárias e nunca através dos grandes eixos. Esta excepção dever-se-á ao facto da fábrica da “Siemens” se ter instalado na década de 70 quando o único acesso era a Estrada de Almeirim.

No que se refere às vias secundárias, os traçados recorrem frequentemente à solução de praca no fim do arruamento. É uma solução que confere pouca articulação entre os diferentes tecidos, pese embora o facto dos arruamentos previstos na ampliação do PITE promoverem maior continuidade entre as várias zonas.

Parcelas

Grande parte da urbanização destes tecidos industriais ocupou terrenos agrícolas da Herdade do Barba Rala que, de acordo com o levantamento cadastral de 1951, se prolongava até ao caminho-de-ferro e aos terrenos da Antiga Fábrica das Carnes. A Quinta de Alcântara, uma propriedade localizada junto ao caminho-de-ferro, não foi ocupada até à recente expansão da área em estudo para poente onde se instalou a grande superfície comercial e onde se construiu o principal acesso ao PITE nos primeiros anos na presente década.

De acordo com o critério adoptado nesta análise, a dimensão dos lotes desta grande área industrial caracteriza-se essencialmente pela predominância de lotes médios. No PITE foram disponibilizados lotes pequenos e médios com a possibilidade de se agruparem em função das necessidades de espaço. O caso mais significativo é o da fábrica de têxteis “Lee” que agrupou dois quarteirões de lotes médios e o arruamento que os separava passou a estar integrado no conjunto, conseguindo assim uma unidade de grandes dimensões. Os lotes grandes surgem como consequência de necessidades específicas das grandes unidades industriais como as fábricas da “Siemens” e da “Tyco” ou como a grande superfície comercial, localizando-se estes, entre o PITE e a variante numa zona de transição. Um outro lote de grandes dimensões – a Antiga Fábrica das Carnes – resulta da evolução do processo de urbanização, uma vez que sendo uma preexistência a sua parcela foi diminuindo enquanto o solo envolvente foi sendo urbanizado.

Dada a predominância dos lotes médios, na planta anexa relativa às parcelas, faz-se referência aos grandes lotes e às zonas de pequenos lotes, acrescentando no respectivo polígono a designação “G” e “P” conforme se trate de uma grande lote ou de uma zona de pequenos lotes, respectivamente. Os restantes lotes sem indicação, tratam-se de lotes médios.

No PITE, no que se refere a áreas, nas zonas de lotes pequenos encontramos diversas dimensões também com a possibilidade de agregação. As unidades individuais têm 230m² nos núcleos P1 e P3 a nascente e poente e 400m² no núcleo P2 localizado na Rua Circular Poente. No núcleo P4 a norte, as áreas são de 130m² com dois pisos, sendo que este núcleo se destina também a instalações de serviços administrativos.

Na zona de Almeirim sul, o núcleo P5 apresenta uma média de áreas de 520m².

Os grandes lotes têm as seguintes áreas:

G1 – Grande superfície comercial: 31920m²

G2 – Fábrica da “Tyco”: 52460m²

G3 – Fábrica da “Siemens”: 77440m²

G4 – Estradas de Portugal / Serviços de Estradas do Sul: 30950m²

G5 – Antiga Fábrica das Carnes: 55200m²

No que se refere a lotes médios, as unidades individuais abrangem várias áreas o que diversifica a oferta para a instalação de actividades. Encontramos lotes com 1100m², 2200m², 6500m² no PITE e próximo dos 10000m² na zona de Almeirim Norte e Sul.

Promotores / actores

A primeira instalação nesta zona foi a Antiga Fábrica das Carnes que se localizou junto à preexistência viária, a Estrada de Almeirim⁶³. A instalação da fábrica da “Siemens” nos anos 70 foi um primeiro sinal de grande investimento privado e promoção de condições para instalação de indústria por parte da CME. No entanto o investimento público na criação de infraestruturas e urbanização de solos agrícolas aconteceu mais a sul desta grande unidade isolada com a criação do Parque industrial pela Empresa Pública de Parques Industriais.

No final dos anos 70, aquando da elaboração do PDM e do PGU, uma parte das infraestruturas do Parque Industrial estavam executadas. Com uma extensão de 50ha e capacidade para 4500 postos de trabalho (PGU, 1979, p. 72) a ocupação do parque revelou pouco dinâmica. Em meados dos anos 80, *“dos 50ha destinados ao Parque e nos quais se previa a instalação de cerca de 120 unidades (podendo variar em função da sua dimensão) estavam totalmente infraestruturados cerca de 30% e construídos ou em fase avançada de construção 17 edifícios. No entanto apenas estavam instaladas 11 empresas, 6 das quais eram armazéns ou oficinas ligeiras, correspondendo portanto a um subaproveitamento das infra-estruturas”* (CARVALHO, 1990, p. 70). Segundo Carvalho (1990), o sector público em Évora criou condições para o investimento privado na indústria, disponibilizando terrenos infraestruturados e até edifícios para serem utilizados. O autor aponta como causas por um lado a deficiente acessibilidade ao parque aliada a uma promoção pouco activa no decorrer dos anos 80, por outro *“toda uma realidade envolvente, em 1985, a crise económica que se vivia, a ausência de uma política de desenvolvimento regional, a ausência de uma política de incentivos (fiscais e outros)”* (CARVALHO, 1990, pp.79-80).

No final dos anos 80 o Parque Industrial atravessava uma fase de indefinição relativamente à alienação a favor da autarquia. Nesta fase a CME investe em alternativas de solo urbano

⁶³ No decorrer desta Dissertação não foi possível averiguar a data de construção e o tipo de promoção da Fábrica das Carnes. Este aspecto poderá ser melhor desenvolvido em investigações futuras.

industrial, promovendo a elaboração de planos de pormenor para as zonas de Almeirim Sul e Almeirim Norte em 1987 e 1991 respectivamente. Entretanto já em meados de 80 a CME tinha promovido a construção de 12 lotes na zona de Almeirim Sul entre a fábrica da “Siemens e o Parque Industrial” (CARVALHO, 1990, p.70)

Instrumentos de planeamento

Toda a área em estudo é consequência de uma política de planeamento urbano da cidade de Évora. As zonas industriais a sul do caminho-de-ferro surgem com as mudanças de atitude da autarquia perante a indústria e as dinâmicas, mesmo que reduzidas, que foram surgindo nesse sector. A partir dos anos 70 e após a instalação da grande unidade da fábrica da “Siemens” esta zona sul da cidade passa a ser definida como a grande zona de expansão industrial. Após a criação do Parque Industrial que dispôs de Plano e regulamento próprios, o PDM define para a zona do Parque até à Antiga Fábrica das Carnes englobando a unidade da “Siemens”, uma grande área de expansão para a instalação de indústrias transformadoras (PGU, 1979, p.71).

Toda esta extensão de solo programado para expansão industrial foi alvo de planos de pormenor que definiram entre outros aspectos, os arruamentos de acesso aos lotes e todos os índices urbanísticos para coerente instalação das indústrias.

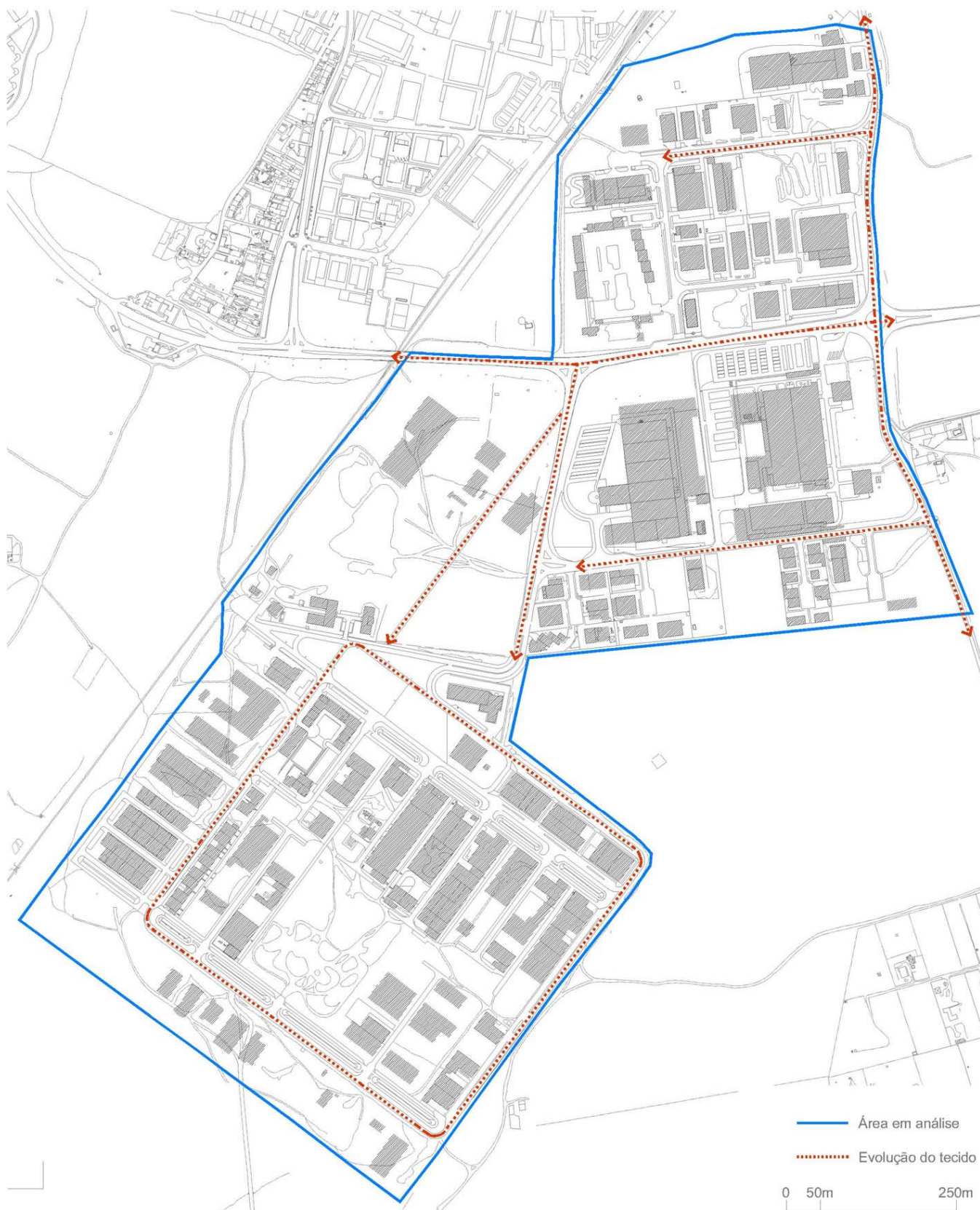


Figura 73 – Planta geral da ZI Almeirim Norte, ZI Almeirim Sul e PITE (tratamento gráfico do autor sobre levantamento aerofotogramétrico de 2000)

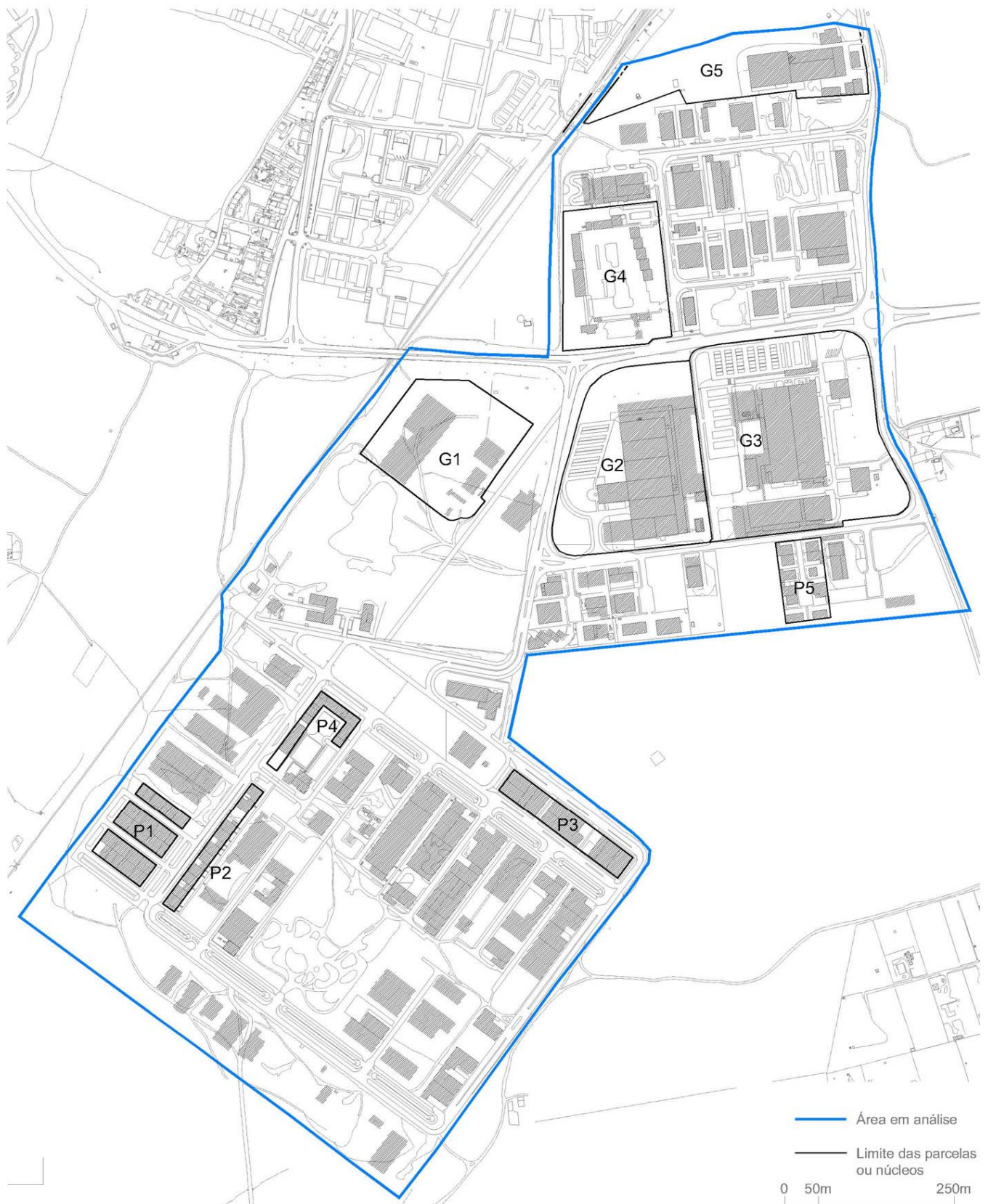


Figura 74 – Planta da ZI Almeirim Norte, ZI Almeirim Sul e PITE com indicação das parcelas (tratamento gráfico do autor sobre levantamento aerofotogramétrico de 2000)

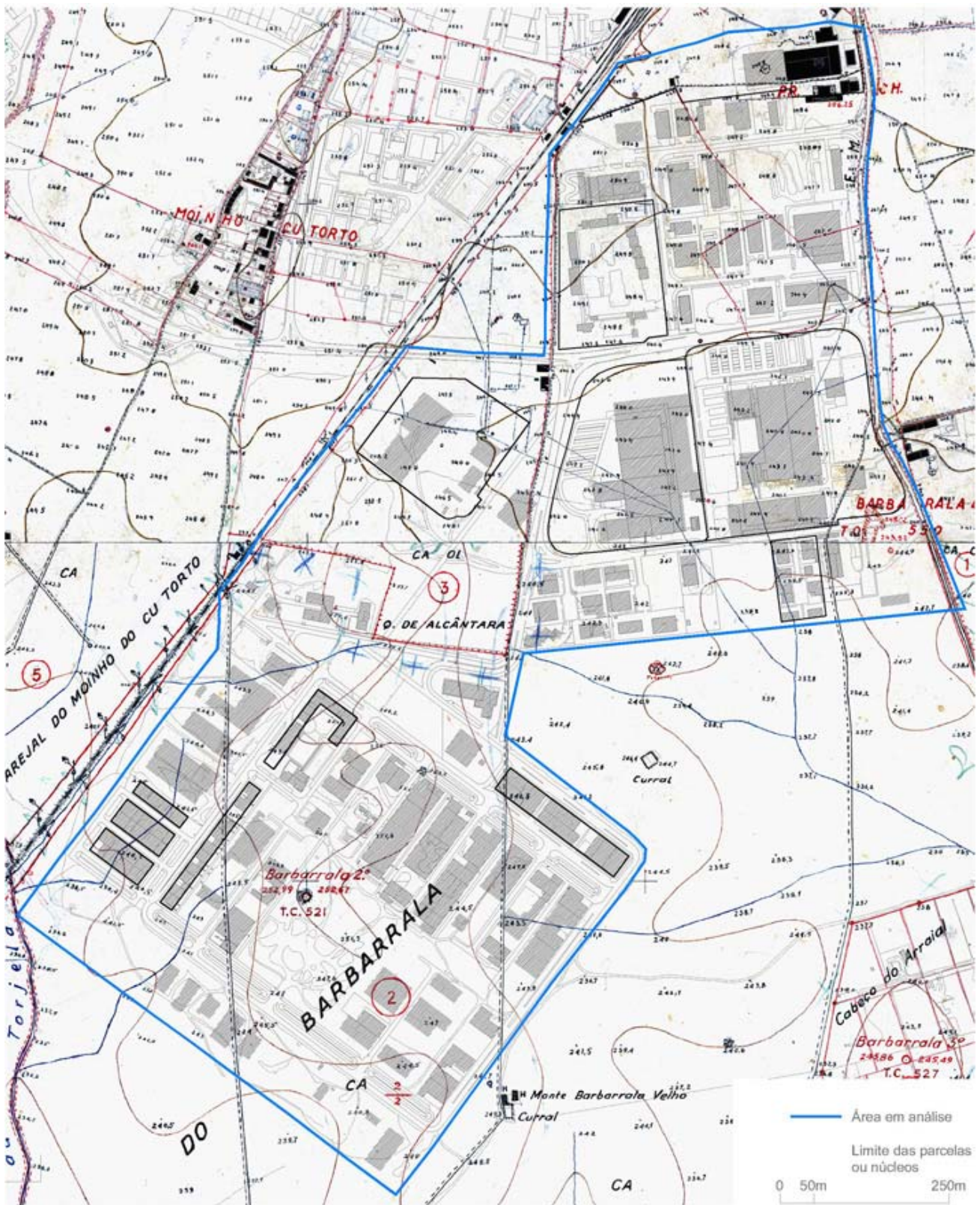


Figura 75 – Planta da ZI Almeirim Norte, ZI Almeirim Sul e PITE com sobreposição do levantamento cadastral de 1951 (tratamento gráfico do autor sobre Levantamento aerofotogramétrico de 2000)

CAPÍTULO 3 – O CASO DE ESTUDO – DESAFIOS E OPORTUNIDADES DE REGENERAÇÃO URBANA

3.1 Os principais núcleos de indústria

Da evolução cronológica dos tecidos industriais e posterior análise feitas no capítulo 2, conclui-se que as áreas industriais de Évora se localizam em três grandes partes: A norte e a sul do centro histórico, sendo que a sul se dividem nas áreas a norte e a sul do caminho-de-ferro. Apresentam características morfológicas diferentes conforme apresentado no capítulo anterior e de acordo com o que se expõe nos pontos seguintes. (ver Planta dos principais núcleos de indústria em 2006 na página 150A)

3.1.1 Zona Norte

A zona norte corresponde à área analisada no ponto 2.3.3 do capítulo anterior como Zona Industrial dos Leões. É uma zona de indústrias dispersas onde estiveram em actividade duas das grandes fábricas de Évora entretanto desactivadas: a Fábrica dos Leões e a “Prédiana”. A primeira constitui um símbolo do património industrial de Évora do princípio do século classificada como “edifício de valor patrimonial”, sendo actualmente propriedade da universidade de Évora que está a transformar a antiga fábrica num pólo universitário dos cursos relacionados com as artes plásticas e arquitectura. A segunda foi desactivada e demolida na sequência das intervenções viárias que a CME está a levar a cabo na zona.

Sendo pontuada por mais algumas unidades industriais, esta zona nunca se assumiu como uma área industrial consolidada, apesar dos instrumentos de planeamento terem apontado nesse sentido nas décadas de 70 e 80.

O actual Plano de Urbanização prevê para a zona norte a principal zona de expansão da cidade, incluída na unidade operativa de planeamento e gestão designada por “Área de expansão dos Leões”. Esta unidade operativa destina uma grande parcela para a criação de um pólo multifuncional da Universidade de Évora no qual está incluído o edifício da Fábrica dos Leões com as funções atrás referidas.

Do ponto de vista das orientações urbanísticas, o plano prevê a construção de um troço da grande circular e um novo eixo de entrada na cidade, os quais “*deverão compatibilizar o trânsito automóvel com uma imagem acentuadamente urbana.*” (PUE, 2000, p. 1248). Paralelamente, em torno da antiga fábrica e do pólo universitário deverão urbanizar-se os espaços expectantes com

unidades habitacionais colectivas numa lógica de quarteirão. Todo este conjunto deverá relacionar-se com uma grande praça a construir a nascente do Forte de Santo António.

Esta zona está perfeitamente programada e controlada pelas orientações do PUE, considerando-se que estas tiveram em conta os princípios de sustentabilidade do tecido urbano promovendo uma nova centralidade e os usos mistos para esta zona da cidade. No entanto, deverão ser cuidadosa e criteriosamente acompanhadas as operações de urbanização desta grande zona, com o intuito de, por um lado garantir a execução do plano, por outro ir aferindo a sua adequabilidade às variações das exigências urbanas.

3.1.2 Zona Sul 1 (norte do caminho-de-ferro)

Esta zona corresponde às áreas industriais caracterizadas nos pontos 2.3.2, 2.3.4 e 2.3.5 do capítulo 2. Ao contrário da zona a sul do caminho-de-ferro, esta área é estruturada por diversas preexistências anteriores ao processo de urbanização. Essas preexistências são, a nascente na zona da estação / avenidas, o caminho-de-ferro, a estação e as avenidas Barahona, Combatentes da Grande Guerra e Diana de Lis. A poente, na zona da Horta das Figueiras e Torregela as preexistências são a Estrada de Viana, a Estrada das Alcáçovas, o caminho-de-ferro e os complexos desportivos também anteriores à fixação de indústrias.

Também ao contrário da Zona Sul 2, aqui encontram-se grandes unidades industriais desactivadas. São os casos da antiga Fábrica da Moagem Eborense, da antiga Fábrica de Óleos e Rações de Évora e dos armazéns da CUF. Paralelamente encontramos também unidades semi-desactivadas em que as alterações produtivas e económicas relegaram para uma situação de subaproveitamento. São os casos das grandes instalações do IROMA, dos silos da EPAC e de um conjunto de infraestruturas em redor da estação ferroviária. Por outro lado, encontram-se também zonas com grande dinâmica económica e social como a Estrada de Viana ao longo da qual se localizam diversos armazéns de retalho, comércio alimentar e oficinas de automóveis.

Neste eixo verificam-se os movimentos pendulares de ligação entre o centro histórico e o PITE – os dois núcleos de dinâmica urbana mais marcante, ainda que por razões distintas. Este eixo viário de cariz rural apresenta uma forte descaracterização e, apesar de absorvido pelo crescimento da cidade, não se transformou num eixo urbano no que toca à imagem, pese embora algumas intervenções que melhoraram esse aspecto pontualmente.

Esta zona está compreendida entre a Estrada das Alcáçovas e o eixo de acesso sul da cidade⁶⁴, tendo como limite sul o caminho-de-ferro e limite norte a Avenida Diana de Lis.

⁶⁴ Designado actualmente por IP2 até o desvio deste itinerário pelo lado nascente da cidade ser construído.

Considera-se que esta zona apresenta características morfológicas associadas às económicas, sociais e ambientais que justificam encarar-se uma intervenção com a escala e características metodológicas da regeneração urbana.

O ponto 3.2 pretende abordar com mais detalhe as características deste tecido que podem levar à abertura de oportunidades de regeneração urbana, abordando-se também o cenário de intervenção e as problemáticas associadas.

3.1.3 Zona Sul 2 (sul do caminho-de-ferro)

A sul do caminho-de-ferro encontramos as áreas de expansão mais recentes e de expansão programada, desenvolvendo-se em torno de uma rede de infraestruturas urbanas criadas para a instalação de indústrias, melhoradas e complementadas na sequência das dinâmicas entretanto geradas. Das preexistências anteriores ao processo de fixação de indústria, encontramos somente a estrada de Almeirim, originalmente rural, mas que tem vindo a transformar-se lentamente num eixo urbano dada a sua função estruturante desde o final do século XIX.

Esta grande zona foi caracterizada no ponto 2.3.6 do capítulo 2 engloba as zonas industriais de Almeirim Norte e Sul e o PITE. É aqui que o PUE prevê as grandes expansões industriais complementadas por actividades terciárias e equipamentos. Está definida no plano como unidade operativa de planeamento e gestão designada por “Parque Industrial / Almeirim”. Como objectivos o plano define quatro vectores primordiais (PUE, 2000, p. 1249): 1) a continuação de produção e oferta de solo urbanizado para instalação de indústrias e actividades económicas; 2) Construir um complexo multifunções destinado à realização de feiras e actividades; 3) Contrariar a excessiva monofuncionalidade existente nesta zona sul da cidade; 4) Valorizar urbanisticamente o PITE no sentido de criar uma imagem de um parque com importância e qualidade.

O novo PDM veio alterar a localização do parque de feiras para uma zona grande parcela junto à Estrada de Beja, destinado o espaço junto ao PITE para a construção de uma grande unidade comercial.

No novo PDM já está definida a localização de unidades industriais especializadas no ramo da aeronáutica, a construir futuramente em Évora. Esta é uma operação conjunta entre o poder central e a autarquia no sentido de cativar investimento estrangeiro, estando prevista a instalação destas unidades junto ao Aeródromo Municipal de Évora.

Considera-se que as definições do PUE e as novas alterações impostas pela recente revisão do PDM, conduzem a que nesta área se venham a verificar grandes dinâmicas económicas e, fruto de uma heterogeneidade incentivada, se venha a criar uma nova centralidade de cariz industrial mas complementada com o sector terciário e equipamentos. No entanto deverá haver especial cuidado na forma como os novos tecidos se vão justapondo aos existentes de forma a criar continuidade da malha urbana e eixos estruturantes da mesma, continuidade essa que deverá ser garantida também na imagem urbana. Também deverá ser dedicada especial atenção ao Rio Xarrama que atravessa toda esta zona no sentido nascente-poente e passa entre as áreas de expansão do PITE e os terrenos destinados à indústria aeronáutica.



Fig. 42 - Planta dos principais núcleos de indústria em 2006 (sobre cartografia de 2000)



3.2 Cenário de intervenção na Zona Sul 1

3.2.1 A área de intervenção

A área tem aproximadamente 94ha e é definida pelos seguintes limites: a sul a circular rodoviária e a urbanização do Moinho; a poente a Estrada das Alcáçovas junto ao hipódromo e estádio do Lusitano Ginásio Clube; a norte a Avenida Sanches de Miranda no limite dos estádios do Lusitano e Juventude de Évora, a zona industrial da Horta das Figueiras e a Rua Diana de Liz; a nascente o caminho-de-ferro, as construções envolventes da estação e o eixo de entrada sul da cidade. (ver figura 76)

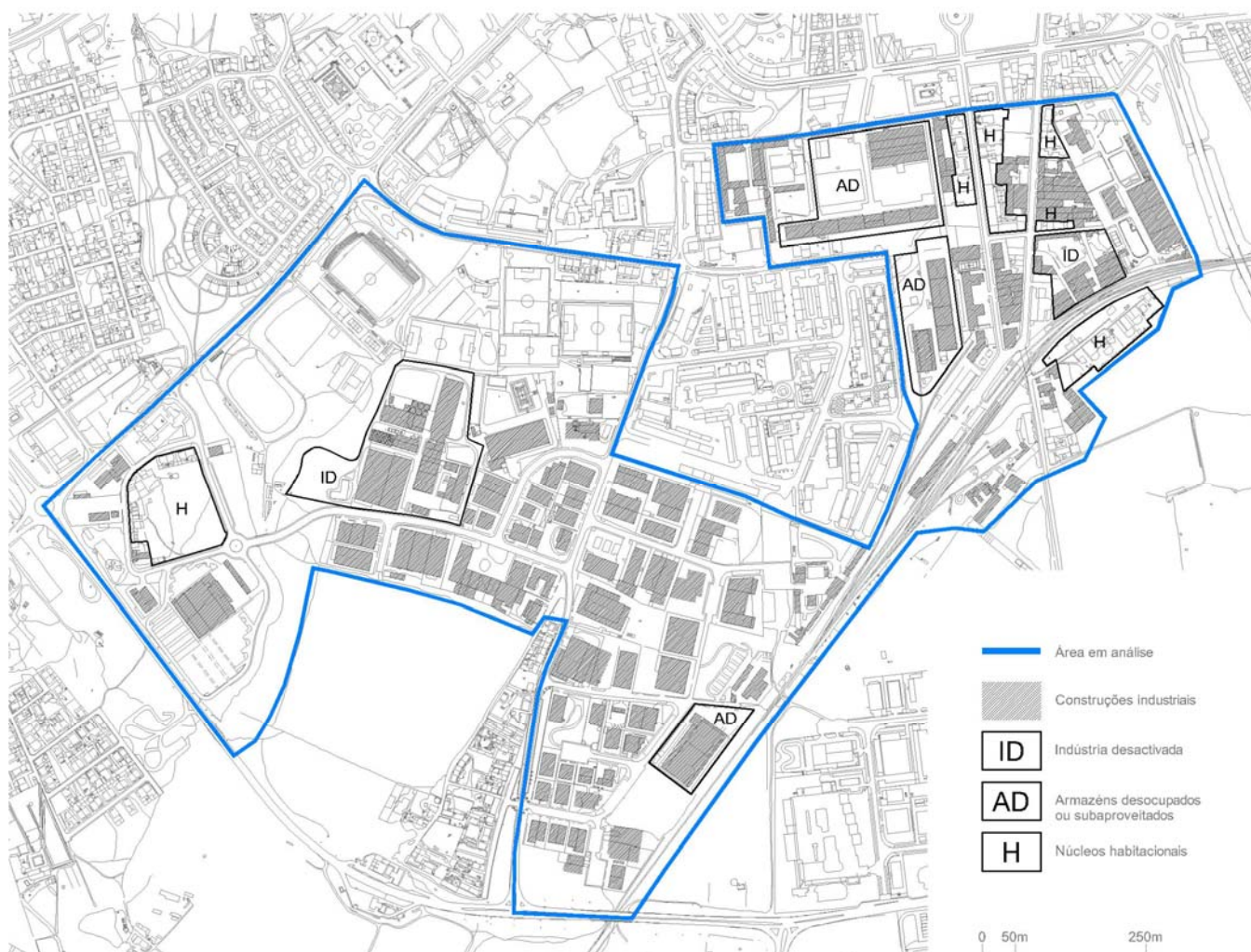


Figura 76 – Delimitação aproximada da área de intervenção (tratamento gráfico do autor sobre levantamento aerofotogramétrico de 2000)

A área delimitada para a abordagem de um cenário de regeneração urbana reúne algumas características problemáticas que justificam a adopção de uma intervenção urbana deste género. No território em questão não se consegue, porém, identificar um problema que seja transversal a toda a área, uma vez que encontramos, a título de exemplo, uma grande parcela de indústria desactivada justaposta a um quarteirão misto de pequenos pavilhões industriais em actividade e a

uma superfície de comércio alimentar recentemente construída. Este facto não inviabiliza que se verifique, mesmo que pontualmente, diferentes situações que contribuam para a degradação urbana, daí que a área escolhida não sendo homogénea, quando observada no seu todo, apresenta problemáticas que justificam um processo de regeneração urbana.

Neste ponto faz-se um ensaio de um processo de regeneração urbana num tecido real. Desta forma, o modo como se descrevem os fundamentos, as oportunidades e a sistematização, assume, por vezes, um carácter projectual que se justifica pela intenção de envolvimento no caso real. No entanto, o cenário de intervenção enquadra-se exclusivamente no âmbito da dissertação com o intuito de contribuir com informação de apoio sobre as questões em torno da regeneração urbana, tendo com base um caso de estudo. Ao simular a intervenção de forma real e usando, por isso, um texto algo projectual e directivo, estamos automaticamente a levantar dúvidas e questões que podemos posteriormente transformar em desafios e oportunidades para as intervenções no caso de estudo.

Breve Descrição Física

A presente área urbana tem como uso predominante a indústria, no entanto encontram-se em convivência com a indústria armazéns de retalho, áreas habitacionais e complexos desportivos, o que a transforma numa área mista.

A sul junto à circular, localiza-se uma superfície comercial de média dimensão (“Modelo”), construída na década de 90 a par da proliferação deste género de equipamento que ocorreu um pouco por todo o país. Junto à superfície comercial foi construído recentemente um condomínio de apartamentos com galeria comercial pública do tipo loja de rua (conceito comércio tradicional) mas fortemente desintegrado de um contexto que lhe dê vivência social. No entanto o carácter de comércio tradicional prejudicado pela localização onde o acesso é maioritariamente feito de automóvel, junto ao cruzamento da circular com a Estrada das Alcáçovas que são vias rodoviárias sem vertente pedonal (essencialmente a primeira).

A poente localiza-se o complexo desportivo dos dois clubes eborenses mais representativos – o Lusitano e o Juventude – ao lado dos terrenos do hipódromo. São espaços amplos devido às práticas desportivas que aí ocorrem, que ocupam uma superfície considerável que perfaz uma área de 16 hectares perfeitamente absorvida pela malha urbana.

Foi na década de 20 que os dois clubes eborenses se instalaram a sul da cidade “longe” do centro, em terrenos que se supõe terem sido destinados a actividades desportivas. Um dos campos de futebol foi propriedade dos clubes Ateneu e Ginásio Clube Eborense, extintos em 1922

e 1928 respectivamente, até ser adquirido pelo actual proprietário Lusitano Ginásio Clube em 1931, clube que desenvolveu nas instalações toda a sua actividade desportiva, fazendo ao longo do século XX sucessivas melhorias. O complexo do clube Juventude de Évora, lado a lado do seu rival Lusitano, investiu mais na construção de unidades cobertas, dispondo actualmente de dois grandes pavilhões desportivos junto à Estrada de Viana. Estes pavilhões, excessivamente próximos da via de circulação contribuem para uma imagem industrial da zona e para a falta de identidade do tecido.

O Hipódromo de Évora é um equipamento da cidade subaproveitado muito por culpa da fraca infraestruturização do local sem acesso qualificado, sem manutenção e sem pequenos equipamentos de apoio. Contrasta este facto com o elevado número de interessados que o hipismo tem na cidade, que se constata na existência de duas associações hípcas.

A nascente localiza-se a zona industrial Estação / Avenidas já analisada no ponto 2.3.2. Aqui podemos encontrar a estação do comboio, os celeiros e as unidades de transformação de cereais já desactivadas bem como uma plataforma de ligação da linha de comboio às indústrias de cereais praticamente em desuso. Justapostas a estas construções, resistem ainda habitações do princípio do século XX que foram na sua génese ocupadas pelos trabalhadores ligados ao caminho-de-ferro e às pequenas fábricas que ali se implantaram. A sul localizam-se as zonas industriais nº 1 e Horta das Figueiras já analisadas no ponto 2.3.4. A nascente existem algumas unidades industriais de pequena dimensão que pertencem à zona industrial da Torregela analisada no ponto 2.3.3. Todavia, a zona industrial da Torregela não está incluída na totalidade na área em estudo, uma vez que se considera que a poente da Estrada das Alcáçovas, a realidade urbana é diferente e esta zona industrial encontra-se consolidada e sem problemas que justifiquem incluí-la.

A nascente desenvolve-se uma ribeira que atravessa toda a cidade pelo lado poente. Esta linha de água, com o nome de Ribeira da Torregela, foi alvo de tratamento e enquadramento paisagístico na zona de expansão Oeste (Bairro da Malagueira), foi limpa e regularizada mais a sul na zona do Bairro da Torregela e Vila Lusitano e recentemente intervencionada junto à Urbanização do Moinho. Na área em estudo não tem qualquer tratamento nem enquadramento, verificando-se vulgarmente cheias quando se registam elevados valores de precipitação.

Fora do perímetro da área de intervenção mas em estreito relacionamento, podemos encontrar duas áreas habitacionais, a norte a Urbanização da Horta das Figueiras e o Bairro General Humberto Delgado, e a sul a recente Urbanização do Moinho (grande parte já construída) e um

conjunto de habitações unifamiliares de morfologia rural que se desenvolvem junto à Estrada de Viana.

O conjunto habitacional a norte é um tecido consolidado onde nas urbanizações mais recentes foi prevista a criação de galerias comerciais que promovem alguma vivência durante o dia. O conjunto a Sul é, no primeiro caso um tecido novo e ordenado apesar de desintegrado da envolvente e, no segundo caso um tecido antigo, consolidado e com algum interesse do ponto de vista da evolução urbana do século XX. Optou-se por não integrar estas áreas na área a regenerar, considerando-as como preexistências e mais-valias ao desencadeamento do processo de regeneração.



Figura 77 – Vistas diversas da ZI Estação / Avenidas, ano 2008 (fotos do autor)



Figura 78 – Vistas diversas dos complexos desportivos e das ZI's nº1 e Horta das Figueiras, ano 2008 (fotos do autor)

Observando a área em estudo na sua globalidade constata-se as seguintes questões:

– Redução da actividade económica industrial. Na zona da estação / avenidas as parcelas relacionadas com a produção cerealífera estão desactivadas e abandonadas – caso da antiga Moagem Eborense – ou desactivadas mas ainda ocupadas com actividades relacionadas – caso dos silos da EPAC – mas em claro sub-rendimento, ainda mais se tivermos em conta a grande dimensão das parcelas e a sua posição privilegiada na estrutura da cidade. Em semelhante situação se encontram a antiga Fábrica de Óleos e Rações de Évora, as instalações do IROMA ou a antiga Junta Nacional do Azeite.

Por outro lado no eixo da Estrada de Viana e nas suas várias ramificações perpendiculares, regista-se uma dinâmica urbana elevada, o que tem levado à instalação de armazéns de retalho onde anteriormente existiam oficinas e pequenas indústrias. No entanto a imagem urbana não se tem desprendido da antiga ruralidade do eixo à qual se vieram acoplar as construções industriais dos anos 70 e 80.

– Espaços construídos abandonados e expectantes. A questão da redução de actividade industrial origina a existência destes espaços, agravada pelo facto de que as grandes unidades industriais ocupavam grandes parcelas de terreno.

– Convivência desordenada de diferentes usos. Nesta área, além do uso industrial objecto de estudo nesta dissertação, encontram-se áreas habitacionais, uma grande superfície comercial e os complexos desportivos, convivendo em certos casos desordenadamente sem a necessária compatibilização de lógica e imagem urbanas. Apesar de se reconhecerem usos mistos na área em estudo, os mesmos estão segregados uns dos outros, originando mesmo assim zonas monofuncionais. A heterogeneidade é benéfica para a construção de cidade vivível, no entanto torna-se ineficaz quando encontra uma grande fragmentação da malha urbana, a falta de elementos estruturantes que confirmam leitura do espaço e conseqüentemente identidade.

– Ausência de espaços verdes e de recreio ao ar livre. Em toda a área encontramos um único espaço verde junto à Ribeira da Torregela a nascente, o qual é abordado com mais detalhe no ponto 3.2.2.3. Na restante área totalmente urbanizada não existe qualquer espaço destinado ao recreio ao ar livre.

– Défice de equipamentos e comércio tradicional. Mesmo perante a dinâmica existente no eixo da Estrada de Viana, o tecido empresarial é muito especializado, focando-se essencialmente no comércio e oficinas de automóveis e mais recentemente nos armazéns de retalho. No entanto o comércio tradicional e os equipamentos praticamente não existem neste área, com excepção dos complexos desportivos dos quais o Lusitano se encontra em processo de mudança de instalações. Esta carência origina que não se reconheçam elementos urbanos estruturantes que permitam a interpretação da cidade, função que é amplamente desempenhada pelos equipamentos.

Esta malha urbana contínua não tem uma imagem ou identidade que funcione como “fio condutor” na leitura do espaço. Essa imagem não necessita (nem deve) ser constante, embora deva ser identificável. Para Carvalho (2003)⁶⁵ a maior ou menor qualidade dos espaços urbanos depende, “*para além das razões funcionais, na capacidade de exprimirem (ou não) uma coerência e uma identidade*”. O mesmo autor defende que “*as urbanizações de dimensão significativa (vários hectares) que assumem uma forma específica, um desenho de autor, gostando-se ou não delas,*

⁶⁵ p.129.

afirmam a sua presença e a sua identidade". No território em estudo, de dimensão considerável, a fragmentação das malhas fruto de diversas dinâmicas urbanas ao longo do século XX e a sua ligação através de antigas estradas nacionais agora absorvidas pelas urbanizações, são motivos que contribuem para a falta de coerência e identidade do espaço urbano.

Esta falta de identidade resulta também dos espaços apresentarem uma descontinuidade (física e identitária) não provocada por vazios, mas sim por falta de elementos estruturantes dos vários espaços ou áreas construídas abandonadas e expectantes.

Questões como a descontinuidade da malha urbana, a proximidade excessiva de indústria e armazéns ao centro da cidade, a existência de indústrias desactivadas à espera de demolição e de construção mais rentável, a falta de elementos estruturantes das diversas malhas, a forte presença do caminho-de-ferro obsoleto e subaproveitado, consideram-se problemáticas que justificam um processo de regeneração urbano neste território. Tendo como princípio fundamental o planeamento e desenvolvimento da cidade, a regeneração destes tecidos urbanos terá como objectivo a dotação de infraestruturas urbanas e ambientais, a promoção de imobiliário residencial ou de serviços (gerando mercado imobiliário) e, de uma forma transversal a todos os objectivos, a reestruturação económica. No sentido de poder criar capacidades de mercado considera-se que a área tem uma dimensão propícia à geração de dinâmicas económicas necessárias à atracção de parceiros e de investimento.

3.2.2 Os fundamentos

Os fundamentos que originam a montagem de um processo de regeneração urbana têm de ser fortes e sólidos pois são eles o primeiro passo para que a operação tenha credibilidade. Na medida em que têm que se mobilizar parceiros, investidores e os mais variados agentes, aqueles fundamentos devem também ser apresentados de uma forma clara e objectiva pelos responsáveis da operação e aqui uma liderança sólida, esclarecida e ao mesmo tempo acessível é um aspecto chave para a credibilidade da operação.

No caso de estudo definem-se quatro aspectos de base que fundamentam a montagem de uma operação de regeneração da área em estudo e que, apesar de apresentados separadamente nos pontos que se seguem, devem ser interpretados integradamente.

3.2.2.1 O planeamento urbano

A área em questão apresenta problemas de funcionamento enquanto cidade agregadora, geradora de coesão social e dinâmica económica. Encontram-se zonas industriais que convivem

desequilibradamente com áreas habitacionais, com complexos desportivos e com uma grande superfície comercial. Por outro lado, estamos na presença de uma área onde encontramos armazéns desactivados que, a norte distam da muralha do centro histórico uns escassos 300m como é o caso do IROMA. A sua posição privilegiada na hierarquia espacial da cidade torna necessário e urgente que se “ordene” o espaço urbano, que se redefina a lógica dos usos enquadrada nas dinâmicas económicas actuais (regionais e nacionais) e que se articulem e integrem malhas urbanas adjacentes. A revitalização dos sistemas ecológicos e equilíbrios de habitats da Ribeira da Torregela é outro dos fundamentos ao nível do planeamento. Atendendo a que a ribeira já foi alvo de intervenção a montante, junto à zona habitacional da Torregela, e também num troço inserido na área em estudo, a sua continuidade é um aspecto fundamental para o princípio de corredor verde urbano *“em articulação com a rede viária, como local de encontro, vivência e estruturação do tecido urbano”* (PUE, 2000, p.1238) e como via de comunicação cidade-campo. Sobre a Ribeira da Torregela, o ponto 3.2.2.3 faz uma abordagem mais completa.

A uma escala mais abrangente, o planeamento deve considerar a área em estudo como uma das mais importantes entradas na cidade. Tal como o PUE considera o Rossio o principal acesso ao centro da cidade, esta área deve ser entendida como o primeiro tecido urbano junto ao Rossio de estreito contacto com o centro histórico.

Aos aspectos referidos deverá juntar-se o importante facto de um dos clubes instalados nas áreas desportivas se encontrar em mudança de instalações para um novo complexo desportivo fora da área urbana. Estamos na presença de uma parcela de terreno de 5,6 hectares a 600m da área histórica da cidade que se torna apetecível ao mercado imobiliário.

Na presença deste género de factores potenciadores de dinâmicas urbanas e económicas, o planeamento deve estar desperto para as transformar em oportunidades de fazer cidade.

3.2.2.2 Novas dinâmicas económicas geradoras de competitividade regional

Para Figueiredo (2006), a urbanização *“representa hoje uma manifestação inequívoca da dimensão estrutural dos processos de desenvolvimento, constituindo a fonte mais relevante de reafecção de recursos e de mudança social”* (FIGUEIREDO, 2006, p.387). O mesmo autor refere que *“a actividade imobiliária, os serviços financeiros e actividades de comércio por grosso sustentam uma dinâmica local que tem uma expressão eminentemente física em termos de procura de solo urbano, regra geral acima das exigências determinadas pela massa e dinâmica demográficas”* (FIGUEIREDO, 2006, p.388).

A urbanização não pode ser encarada como consequência unicamente do factor de crescimento populacional. Para Portas et al (2003)⁶⁶ actualmente existem “*outras lógicas, independentes do crescimento populacional, que determinam o crescimento das cidades*”. Para estes autores as alterações dos estilos de vida; o aumento da renda, consumo e poupança; o aumento dos sectores terciário e quaternário; o crescimento dos consumos culturais, turismo, permanências temporárias, etc.; o efeito conjugado da mobilidade e da oferta imobiliária originam actualmente novas dinâmicas urbanas e económicas a que o território está sujeito. A regeneração urbana surge como solução adequada para lidar com estes novos factores evitando a pressão sobre as periferias e ajudando a preencher os “stocks” de espaço existentes. Como novas dinâmicas podem trazer novas configurações lógicas e funcionais do espaço, o reaproveitamento de solo urbano expectante, de usos obsoletos ou economicamente débeis configura-se como uma solução para os dois problemas.

O processo de globalização originou a ascendência de novas unidades territoriais estratégicas. A escala da cidade e da região é cada vez mais propícia ao desenvolvimento, logo os níveis sub-nacionais traduzem-se “*nas unidades geográficas mais apropriadas para a emergência e afirmação da competitividade territorial*” (INTELLIGENT CITIES, 2006, p.2). O sucesso e fracasso das cidades influencia o sucesso e fracasso dos países e as questões nacionais “*como a competitividade económica, a qualidade de vida, o equilíbrio social, a capacidade de inovação e a sustentabilidade ambiental dependem da capacidade de reinvenção, design e governança e respectivos ambientes regionais* (INTELLIGENT CITIES, 2006, p.2).

Nesta óptica, a cidade de Évora e a região que a mesma representa em termos de enquadramento nacional deve investir estrategicamente na “construção” de um sistema urbano que se afirme no panorama nacional e que se torne competitivo social e economicamente “*baseado nas suas capacidades endógenas e potencialidades futuras*” (INTELLIGENT CITIES, 2006, p.6). Esta estratégia de cidade-região deverá assentar em projectos âncora mobilizadores do desenvolvimento e que sirvam também como marca de credibilidade e atracção ao investimento. Assim, a presente área de estudo representa um território com potencial para se desenvolver um programa de regeneração urbana, uma vez que a sua localização conjugada com a grande dimensão e excelente acessibilidade/mobilidade permitem a implantação de infraestruturas urbanas (projectos âncora) que se tornem apelativas ao investimento que dêem vida e sustentem a operação.

⁶⁶ p.96.

3.2.2.3 Integração da estrutura ecológica (Ribeira da Torregela)

O presente cenário de intervenção incide sobre uma área urbana da cidade de Évora com uma componente física manifestamente heterogénea. A área em estudo dista do centro histórico, a norte, cerca de 500 metros, apresentando um tecido totalmente urbanizado e prolonga-se para sul da cidade até à circular, para além da qual o território tem uma configuração diferente, iniciando-se aí a coroa semi-rural existente à volta da cidade. É aqui que o tecido urbano estabelece contacto com o campo e é aqui que existem condições para que o planeamento do território permita que o campo “entre” dentro da cidade e não o contrário.

O relevo na área de estudo é pouco acentuado, no entanto apresenta um declive suave no sentido sudoeste que termina numa linha de água, a Ribeira da Torregela, uma das principais linhas de água da cidade, que recebe, entre outras, as águas pluviais do lado Oeste. A Ribeira da Torregela é um afluente do Rio Xarrama desaguando este na margem direita do Rio Sado. Segundo estudos levados a cabo pela autarquia na década de 90, o nível de qualidade biológica das águas apresentava valores bastante baixos, tendo sido inventariados vários focos de poluição industrial, agro-pecuária e domésticos, apontando ainda a degradação das margens como causa da fraca qualidade da água (CME, 2006). Durante aquela década foram levadas a cabo pela autarquia diversas melhorias na ribeira mas a montante da área de estudo. Um processo de regeneração ambiental inserido (ou articulado) num processo de regeneração urbana enquadra-se num conceito de reorganização do território e aproveitamento de elementos naturais diferente daquele que foi levado a efeito imediatamente a montante da área de estudo. Aqui a Ribeira da Torregela foi alvo de uma regularização das margens acompanhada de um arranjo paisagístico das faixas adjacentes às margens esquerda e direita formando um corredor verde. A intervenção melhorou francamente a área em questão mas pecou em duas questões consideradas essenciais:

- A intervenção em áreas fluviais, concretamente a sua regeneração ambiental, não deve operar somente nas frentes ribeirinhas, mas também a montante na bacia hidrográfica, fazendo a correcção torrencial através do controlo da erosão e da poluição. Quando chove significativamente a linha de água fica “ocupada” com objectos e lixos urbanos que a poluem bem como areias que a entopem. Por outro lado, as descargas de esgotos domésticos nas ribeiras ainda existentes comprometem qualquer reposição de equilíbrios de ecossistemas prevista;
- A revitalização levada a efeito não viabiliza a continuidade dos espaços adjacentes e por isso não funciona como eixo estruturante. Está demasiado localizada no espaço físico entre malhas urbanas em que estas, literalmente, viram para o corredor verde os seu “alçado tardoz”. O conceito de corredor verde contínuo, que estrutura a malha urbana e leva o campo até ao

interior da cidade, funciona com forte articulação com o edificado envolvente e é tão importante como a avenida, rua ou praça.

A regeneração da Ribeira da Torregela deverá ser integrada física e funcionalmente num processo de regeneração urbana, tendo como base os seguintes objectivos:

- Possuir uma importante componente de qualificação do sistema ecológico como elemento central na redefinição do sistema de espaços colectivos e residenciais;
- Promover novas formas de espaço colectivo respondendo à diversidade da procura (espaço livre, desporto e lazer, contacto com ecossistemas naturais);
- Enquadrar espaços de referência e territórios identitários, dando a perceber a implantação da malha urbana no território com determinadas características geográficas;
- Acompanhar os traçados viários qualificando a sua envolvente e estabelecer o contacto do “verde” com as portas do centro histórico;
- Naturalização das margens de modo a diminuir a velocidade da água em caso de cheias junto à margem permitindo o escoamento rápido no leito;
- Ter forte articulação entre os sistemas naturais e o uso de recreio, pois só assim se mantém a área dinamizada e se evita o “renaturalizado abandonado”;
- Dar continuidade ao corredor verde no sentido de saída da cidade, de modo a promover um circuito até ao espaço assumidamente rural.

3.2.2.4 O parque habitacional da envolvente e do centro histórico

As dinâmicas do imobiliário residencial são hoje, a nível nacional, motivo de um debate algo contraditório entre a visão ideológica, os analistas de mercado, a procura e a oferta. Para o primeiro o empolamento da “bolha imobiliária” deve-se “à *excessiva dependência das receitas municipais em relação aos proveitos fiscais directos e indirectos*” (PORTAS et al, 2003, p.191), o que origina o aumento dos perímetros urbanos e a “*indisciplina urbanística*” que chega a pôr em causa a REN e a RAN. Para os analistas o mercado imobiliário cresce devido, entre outros aspectos, a uma crescente procura cada vez mais diversificada, ao decréscimo das taxas de juro e de forte subidas e descidas dos mercados bolsistas, o que faz com que a habitação se transforme num produto financeiro (PORTAS et al, 2003, p.191).

As novas “*lógicas*” que tendem a originar actualmente o crescimento das cidades, estão também na origem das novos tipos de procura como a segunda habitação para fim-de-semana, as tipologias mais pequenas fruto da diminuição do agregado familiar ou a procura de uma distinção social, supostamente oferecida pelos condomínios fechados em antigas quintas agora absorvidas

pela cidade. No lado da oferta assiste-se a “*um marketing agressivo e direccionado*” (PORTAS et al, 2003, p.191), oferecendo um produto “rico” em história, em cultura ou em *status* social para um público que ao comprar se torna distinto. A conjugação destes factores tem originado um acréscimo de construção vazia por vender, ou vazia em fase de especulação, bem como o endividamento das famílias.

No caso de Évora, as políticas de habitação adoptadas ao longo século XX para responder à necessidade de habitação, originaram algumas transformações urbanas que estão hoje perfeitamente assimiladas e marcam uma imagem da cidade. As políticas urbanas lidaram durante o século XX essencialmente com dois tipos de dinâmica residencial: por um lado, a resposta à procura de habitação em massa por parte de novos residentes (consequência do êxodo rural e do reforço da importância administrativa da cidade, ambos na década de 40, e da migração do centro histórico para a periferia e o regresso de emigrantes nos anos 70) e, quando não controlaram este factor, a resolução dos aglomerados residenciais de génese ilegal, motivados pelos preços das habitações, a muitos inacessíveis.

O processo dos aglomerados ilegais vai inverter-se ainda durante a década de 70 quando, a par do aparecimento das primeiras cooperativas de habitação que apostavam na construção a baixos custos apoiadas pela administração central e local, a Câmara Municipal desenvolve um conjunto de políticas de habitação relacionadas com os loteamentos e construção de fogos, tornando-se num órgão de produção de solo urbanizado, de modo a resolver o problema das urbanizações “clandestinas”.

O segundo surto de habitações ilegais que se deu na década de 70 esteve na origem da criação de um conjunto de políticas urbanas que permitiram controlar o crescimento desordenado. Com a elaboração do primeiro PDM, o crescimento regulado dos anos 90 contribuiu para a concentração da cidade. No entanto, durante a corrente década, identificam-se alguns problemas no espaço urbano que se traduzem em desafios e oportunidades para as políticas urbanas implementadas e a implementar.

No presente cenário de intervenção pretende-se que o espaço residencial não esteja concentrado, mas sim articulado com os demais elementos que catalisam a regeneração urbana da área. Pretende-se também que o condomínio existente a sul e que funciona isolado, seja articulado com as novas áreas residenciais e com os equipamentos e serviços a implantar, bem como com o corredor ecológico.

Mas o presente processo de regeneração urbana tem como principal objectivo ao nível das políticas de habitação, a injeção de população no centro histórico, que acompanhando a tendência nacional e internacional das últimas décadas, diminuiu em mais de metade a sua população nos últimos 40 anos, passando de cerca de 15000 habitantes para 7000. Ao criar-se uma zona renovada onde, entre outros aspectos, se gerará emprego qualificado aliado à inovação e à modernidade, próxima do centro histórico, as políticas de habitação locais deverão incentivar o regresso ao centro histórico tirando partido das operações de marketing. Os tecidos suburbanos antigos *“devem ser vistos como um recurso importante a utilizar tanto no quadro de uma política de habitação como no domínio do planeamento urbano”* (MENDES, 1998, pp.23-29)

3.2.3 As oportunidades

Este ponto pretende abordar um conjunto de desafios com que as políticas urbanas lidam ou poderão vir a lidar na gestão da cidade e região de Évora, que deverão transformar-se em oportunidades de desenvolvimento e inovação e em possíveis motores da regeneração urbana da área em estudo.

Um dos pontos da agenda da autarquia que tarda em ser resolvido é a construção do Parque de Exposições de Évora que virá substituir o Rossio onde se realiza a principal feira da cidade e todas as actividades a esta associadas. Este assunto tem sido transformado num problema com difícil resolução dada a antiguidade do evento tradicionalmente associado ao espaço do Rossio, de fácil acesso e às portas do centro histórico. No entanto, a limitação do espaço e a sua quase nula infraestruturização, têm vindo a atrofiar a actualização e modernização do evento. Como já foi referido, o novo PDM destinou uma grande parcela junto à Estrada de Beja para a instalação do grande parque de feiras, alterando as definições previstas no PUE que o localizavam junto ao PITE.

A localização prevista no novo PDM terá tido em consideração os requisitos de área de um equipamento deste género. No entanto poderá a localização demasiado distante do centro da cidade ser um entrave ao efeito polarizador pretendido? Será necessário ocupar mais solos periféricos não construídos, havendo tecidos urbanos subaproveitados ou abandonados que em conjunto poderão somar uma área equivalente à prevista no novo PDM? Pode considerar-se que o centro de exposições numa área mais próxima do centro da cidade, como é o caso da área em estudo, poderia ser benéfica para a dinamização tanto do recinto como do centro da cidade. Teria que ser encarado um conceito de intervenção diferente do convencional para este tipo de infraestruturas, conjugando-a com áreas terciárias e habitacionais (existentes e a construir) evitando a existência de pessoas somente em dias de actividade. Neste aspecto a existência de

zonas habitacionais recentes na área em estudo bem como uma forte dinâmica comercial existente, poderiam ser mais-valias na implementação de um projecto deste género que funcionaria como oportunidade de regeneração urbana da zona e como elemento urbano estruturante.

Uma outra oportunidade de dinamização de um processo de regeneração é o conceito desenvolvido pelo programa “*Intelligent Cities – Cidades Inovadoras e Competitivas para o Desenvolvimento Sustentável*”. O *Intelligent Cities* é um projecto no âmbito do Programa de Iniciativa Comunitária INTERREG III C – Zona Sul, que tem como “*objectivo essencial a preparação de uma estratégia para uma política de cidades (no conceito de “city-region”) numa lógica de cooperação inter-regional a ser testada em Portugal*” (INTELLIGENT CITIES, 2006, p.3).

Pretendem-se identificar e sistematizar boas práticas em termos de opções de políticas de cidade e intervenções urbanas inovadoras a nível europeu e internacional. O mesmo projecto contempla a análise do conceito de “*innovation hubs*” enquanto “*instrumentos de políticas urbanas, onde a ciência, a tecnologia e a inovação são colocadas ao serviço da regeneração e desenvolvimento urbano*”. Um “*innovation hub*” pode ser definido como um parque de ciência e tecnologia com objectivos de, “*em primeiro lugar, desempenhar um papel de incubação, induzindo o crescimento de novas empresas de base tecnológica e facilitando a transferência de Know-how universidade-indústria (...) e, em segundo lugar, actuar como catalisador do desenvolvimento ou revitalização económica*” (INTELLIGENT CITIES, 2006, p.7). O projecto prevê o apoio a experiências piloto de intervenções urbanas inovadoras, como sejam os “*innovation hubs*”, desenvolvendo os estudos prévios dos projectos cuja implementação poderá ser apoiada pelos programas de financiamento da União Europeia.

Este tipo de projectos pode ser uma oportunidade considerada motora de um programa de regeneração urbana para a área em estudo, e tem características de projecto chave da sua estrutura de actuação. Diversos casos de estudo internacionais de “*innovation hubs*” actuam sobre zonas históricas das cidades num ambiente onde convivem os sectores empresarial, de ciência e tecnologia, de ensino e formação conjugados com áreas comerciais, residenciais e de lazer numa lógica de esbatimento de fronteiras entre o escritório, a fábrica, a habitação, a universidade e o centro comercial.

A concretizar-se como está previsto, a rede ferroviária de alta velocidade (RAV) afectará as dinâmicas urbanas e económicas da região de Évora. A localização de um nó da RAV numa cidade de média dimensão tem um enorme impacto na estruturação da cidade e das suas áreas envolventes, criando novos pólos de atracção e de crescimento económico, sendo o planeamento

estratégico a melhor forma de tornar uma oportunidade desta dimensão em benefícios para a região, para a cidade e para os cidadãos.

Segundo estudos da entidade responsável pela RAV, a RAVE, os tempos de viagem entre Évora-Lisboa e Évora-Badajoz serão de 35 e 20 minutos respectivamente, o que originará alterações na mobilidade de pessoas entre estas três cidades. No entanto, esta mobilidade e consequente influência entre as várias regiões deve ser encarada com algum cuidado, pois pode resultar numa maior dependência de Évora relativamente aos grandes centros urbanos de Lisboa e, em menor escala de Badajoz. As melhorias das acessibilidades na rede de estradas nacionais e em especial na construção da auto-estrada Lisboa / Caia despoletaram, durante os anos 90, uma “*crescente atracção de Lisboa sobre Évora e a sua área de influência*” (SIMPLÍCIO, 1997, pp.49-50).

É em torno da dimensão crítica da competitividade e atracção de dinâmicas económicas que se expõe neste ponto que deve ser encarado e estudado pelas políticas urbanas locais – aliando a mobilidade criada pela RAV (que projecta a cidade numa rede transeuropeia) e a resolução das necessidades de infraestruturas locais/regionais (centro de exposições e pólo tecnológico) – o investimento num projecto conjunto com princípios de inovação e modernidade garantindo a sustentabilidade ambiental, económica, social.

3.2.4 Sistematização do processo de regeneração urbana

Considera-se nesta reflexão que a sistematização do processo de regeneração é de tal forma importante para o sucesso da operação que deverá ser um dos primeiros passos do processo de regeneração. A sua estrutura deverá ser tão flexível quanto possível uma vez que um processo de regeneração tem uma duração longa e a capacidade de adaptação a mudanças de dinâmicas económicas e sociais é uma mais valia no decorrer do tempo de uma operação.

A sistematização de um processo deste género pretende funcionar como ferramenta de decisão nessa evolução do processo. Os gestores deverão ter uma atitude de permanente auscultação do mercado imobiliário para que o risco, sempre existente, de colocação de um tipo de produto em determinada data seja o menor possível de modo a atrair o maior investimento.

A sistematização do processo obriga, em primeiro lugar, à repartição por partes que em termos de calendário se podem intercalar não havendo fronteiras rígidas entre as mesmas. Assim temos:

3.2.4.1 A montagem da operação

A autarquia deverá ser o organismo que diagnostica a necessidade de regenerar os tecidos em estudo, seja através dos seus técnicos ou de assessorias externas. Tal como anteriormente

referido, o planeamento é um dos fortes fundamentos que poderão despoletar a reutilização dos tecidos em causa e é a autarquia, através do seu quadro técnico e executivo, que detém as ferramentas legais e o poder de planear a cidade. Desta forma a autarquia funciona como um dos pilares na formação da operação. A hipótese de parceria com a Universidade de Évora poderá ser uma união de esforços estratégica atendendo a que a implementação de um projecto como o “*innovation hub*” contempla a inserção de uma ou várias universidades.

Assim, estabelecidos dois organismos públicos como líderes do processo, deverá prosseguir-se à formação da equipa gestora estruturando um quadro técnico com membros dos dois organismos base e, se necessário, membros externos detentores do “*know-how*” para a execução de um processo de regeneração. Nesta fase as despesas serão suportadas pelo sector público. No entanto é possível que desde cedo se inicie o processo de captação de parceiros e investidores privados de modo a que sejam suportados os custos de montagem de operação já com capital privado.

É nesta fase que se elabora um primeiro programa base da intervenção e correspondente calendarização para ser perceptível a estrutura da intervenção para os gestores e para os possíveis parceiros e investidores.

3.2.4.2 Captação de parcerias / captação de investimento

Estabelecidos os princípios básicos da gestão da operação, deve ser desenvolvida uma pesquisa e uma aproximação a eventuais parceiros e investidores, podendo estes ter uma ou ambas as funções no processo. A imagem de credibilidade e solidez é uma das primeiras mensagens que a gestão da operação tem de emitir, não só à chamada opinião pública mas também junto de eventuais parceiros. A associação da operação a uma marca existente credível é uma das estratégias de afirmação de credibilidade e a partir do momento em que esta associação causa as dinâmicas pretendidas, a própria marca tem interesse em ter a sua imagem associada à operação. As parcerias público-privado, tal como foram abordadas no capítulo 1, serão também aqui um modelo a incentivar.

Dadas as características e circunstâncias da área em estudo, considera-se que os parceiros e investidores podem dividir-se, sucintamente, em três grupos no que toca à sua participação:

- Parceiros constantes. Estes parceiros acompanham a operação em todo o seu tempo de duração. Poderão ser parceiros relacionados com a imagem de marca da operação, funcionando como patrocinadores que estão a investir na sua imagem. Poderão também ser

instituições bancárias que acompanham o processo desde a formação da operação até à atribuição de crédito a futuros ocupantes;

– Parceiros pontuais. Estes parceiros poderão investir num determinado projecto ou fase da operação;

– Parceiros âncora. Poderão ser futuras empresas que se irão instalar no tecido regenerado e que dado a sua dimensão e influência no processo, a sua participação começa no decorrer da operação.

Como se pode depreender, associado à captação de parceiros deverá andar uma operação de marketing forte e dinâmica que transmita a ideia de credibilidade e risco justificado pelo sucesso.

3.2.4.3 Marketing e comercialização

Através dos aspectos que foram referidos como fundamentos e oportunidades nos pontos 3.2.2 e 3.2.3, este programa de regeneração pretende mudar a imagem desta zona da cidade. E mudar a imagem significa também criar uma imagem de marca, adoptando a ferramenta de planeamento estratégico municipal que é o Marketing de cidades. Esta ferramenta permite que as cidades ganhem visibilidade e que tenham um produto endógeno com a marca da cidade.

No seu todo, pretende-se que este projecto seja operacional e que o cumprimento dos objectivos seja programado de forma a ser apelativo aos parceiros da operação, aos investidores e aos projectos âncora que dinamizem a regeneração e a fixação de pessoas e empresas no território.

Considera-se que a proximidade ao centro histórico, património mundial da UNESCO, poderá funcionar como uma referência no marketing deste processo. É uma imagem forte que, associada à questão da mobilidade e modernidade, se pretende que atraia empreendedores e marcas que tenham interesse em estar associadas a um processo de regeneração com uma carga patrimonial, não tanto pela intervenção no tecido histórico, mas pela sua proximidade e interligação.

Paralelamente a este marketing mais virado para *operações de charme* junto de possíveis parceiros e ao mesmo tempo para a criação da imagem de credibilidade, deverão desenvolver-se numa fase mais avançada operações de marketing mais localizadas e relacionadas com a comercialização à escala do edifício. Mesmo se um determinado edifício estiver totalmente ou em parte sob gestão de um promotor privado, a gestão da operação de regeneração deve manter-se ligada à imagem e comercialização com um papel regulador de modo a conseguir-se uma imagem coerente com a operação.

3.2.4.4 Gestão do cadastro / Gestão da propriedade imobiliária

Na sequência do que foi já referido no capítulo 1, a propriedade imobiliária é um dos aspectos base no processo de regeneração urbana. Torna-se, por isso, necessária a delimitação da área de intervenção num contexto de cadastro de propriedade, não significando isto que os limites de intervenção tenham obrigatoriamente que coincidir com o cadastro. Os limites devem ser delineados pelas características da degradação dos tecidos e sempre de uma forma flexível para que uma adversidade pontual não ponha em causa a operação.

No entanto, ao intervir num tecido composto por vários bens imóveis associados ao direito de propriedade, a gestão do processo tem numa primeira fase uma tarefa de negociação e concertação de interesses ao nível dos proprietários. Sempre num sentido de participação, a operação tem que ser dada a conhecer aos detentores dos direitos do território urbanizado e desta forma delinear a estratégia do seu envolvimento no processo de regeneração dos seus imóveis. Assim, deverão ser estabelecidos o tipo e o nível de participação (ou não participação) dos proprietários podendo definir-se três níveis de envolvimento:

- Proprietários sem intervenção. Na área em estudo existe, por exemplo, o condomínio de habitação na zona sudeste, de construção recente mas algo desintegrado da envolvente. Esta construção vai ser mantida e funcionará como preexistência estruturante da malha urbana a projectar. O condomínio enquanto associação de proprietários, não será envolvido directamente na operação, contudo beneficiará da externalidade positiva gerada pela operação.
- Proprietários “vendedores” ou expropriados. São os proprietários que não tendo interesse no envolvimento nem no investimento na operação, lhes é sugerida a venda do terreno. Aqui surgem dois cenários possíveis: ou se efectiva a venda ou a expropriação, surgindo sempre a questão da necessidade de capital para qualquer uma das soluções. Como alternativa poderão ser atribuídos direitos sobre as futuras construções, facilitando a gestão financeira da operação no que toca à necessidade de ter o dinheiro disponível nos actos de compra ou expropriação. Esta solução origina um proprietário envolvido mas não propriamente como parceiro ou investidor como se apresenta a seguir.
- Proprietário parceiro / investidor. São proprietários que colaboram com a operação numa óptica de investimento, ou por terem capital ou por terem propriedades com áreas consideráveis. Na área em estudo, o clube Lusitano poderá ter um envolvimento deste género dada a dimensão da sua propriedade. A gestão deverá transmitir o facto de que a propriedade com uma intervenção localizada (e.g. loteamento ou de um grande empreendimento confinado

aos limites da propriedade) não beneficia do valor acrescentado gerado com uma intervenção do tipo da regeneração, uma vez que esta abrange uma área considerável de tecido urbano.

3.2.4.5 Intervenção no território

Funcionando a regeneração como geradora de solo revitalizado e reutilizado, a intervenção através da construção é um ponto fulcral da operação. É uma parte da operação que começa em projecto no início da operação apesar de se tratar do produto final (na componente física da regeneração mas não na social).

Ainda durante a negociação ao nível do cadastro e das acções de captação de parcerias e investimento, devem começar os estudos para a delimitação de estratégias de ocupação do solo regenerado no que se refere a usos, a índices de ocupação ou a tipos de produto a colocar no mercado. A autarquia tem um papel importante neste aspecto ao disponibilizar informação já elaborada no que se refere ao planeamento estratégico da cidade como sejam dinâmicas urbanas recentes, tendências na procura de habitação e sector terciário, bem como instrumentos de planeamento já elaborados ou previstos para a cidade e para área de estudo.

A aproximação a potenciais parceiros deverá ser acompanhada de dados concretos relativamente a “números”, pois só assim se pode levar os investidores a tomarem decisões. O mesmo se pode dizer relativamente à imagem de marca que se quer associar à operação atendendo a que para o funcionamento do marketing tenha de haver algumas certezas relativamente aos produtos a colocar no mercado.

A cidade vivível que tanto procuramos, é feita de pessoas, de contactos, de vizinhanças que contribuem para a urbanidade. E uma vez que a urbanidade do espaço resulta da sociabilidade – sendo esta entendida como o conjunto de relações que um indivíduo mantém com os outros –, quando o indivíduo parte para a satisfação das necessidades sociais, o espaço urbano de um modo geral e o espaço público de um modo particular, devem configurar-se de forma a comportar e sustentar os relacionamentos. Jacobs (1961)⁶⁷ constatou que o padrão de altas densidades e os usos mistos, “*onde as pessoas se deslocam numa densa rede de ruas, assegura uma estrutura social firme*”, e que as áreas de sucesso são aquelas onde as crianças brincam facilmente monitorizadas a partir do interior do edifício. Neste sentido, aponta a necessidade de recuperar a rua como local privilegiado dos contactos quotidianos, bem como os passeios enquanto áreas vigiadas por vizinhos e transeuntes. Assim, a actuação sobre o tecido urbano debilitado,

⁶⁷ Citado por GUTERRES, 2000, p.531.

concretamente a regeneração urbana, deve contribuir para uma “estrutura social firme” e para a melhoria das condições de vida, por mais inovador ou vanguardista que seja o modo de actuação.

Na presente intervenção considera-se que a usos mistos, conforme apresentados no capítulo 1, poderão ser uma solução para os problemas desta área da cidade como sejam a monofuncionalidade ou a ausência de centralidades que se equilibrem com o centro histórico.

A intervenção no território vai evoluindo com o decorrer da operação, e a criação de projectos âncora tem um efeito dinamizador junto de projectos com menos impacte. Já foram referidos aqueles que poderão funcionar como referências na intervenção: o parque de exposições, o “*innovation hub*” ou mesmo a reabilitação da actual estação ferroviária na sequência de uma eventual ligação ao terminal RAV que se localizará a 6km a nascente da cidade.

Definidos os índices mesmo que provisórios, avança-se para a elaboração do *masterplan* que contemplará os parâmetros de intervenção na área em estudo (já com a componente de desenho urbano), promovendo os fluxos entre os novos espaços urbanos e os adjacentes bem como com o centro histórico. Após a selecção da equipa responsável pelo *masterplan* – a escolher, preferencialmente, através de concurso público internacional – será elaborado um documento síntese da operação já com uma imagem definida contendo, entre outros elementos, a análise do terreno, os fundamentos do processo, o programa e a calendarização para servir de suporte às operações de marketing e a uma segunda fase de “operações de charme” junto de investidores.

Estas operações deverão conseguir contratos de investimento e contratos para a fixação de empresas âncora no tecido urbano regenerado. Só assim é possível reforçar a credibilidade e aumentar a captação de empresas para o eventual pólo tecnológico e de residentes para “a nova cidade”.

No que se refere à colocação da propriedade imobiliária no mercado e após a elaboração dos instrumentos de planeamento na sequência do *masterplan*, caberá à gestão da operação definir o tipo de comercialização da propriedade. Podem ser identificados, sinteticamente, quatro tipos de actuação dependentes do tipo de parcerias:

- A sociedade gestora disponibiliza o solo a parceiros do sector privado que constroem e suportam o risco da intervenção, dividindo posteriormente os lucros. Nesta modalidade incluem-se os proprietários parceiros / investidores e o cálculo da divisão de lucro será previamente estabelecido e em função do valor acrescentado causado pela operação;

- A sociedade gestora atribui lotes a anteriores proprietários que negociaram a cedência dos seus lotes pela atribuição de uma propriedade no terreno regenerado de valor equivalente à sua anterior propriedade. Este é um cenário de negociação aconselhado para pequenos proprietários ou para proprietários com instalações em actividade, o que se verifica na área em estudo. Estes caso pretendam, poderão optar pela atribuição de lotes já urbanizados nas actuais áreas industriais a sul do caminho-de-ferro. Atendendo que a área em estudo tem diversas empresas em actividade, o *masterplan* poderá prever a manutenção de alguns tecidos onde as mesmas se localizem ou a criação de núcleos em tecido regenerado para a realocação dessas empresas.
- A sociedade gestora destina lotes para colocação no mercado gerindo os tempos de forma a aproveitar fases em que o mercado absorva o produto;
- A sociedade gestora actua como promotora e desenvolve as fases de concepção, construção e comercialização. Em lotes de dimensão média esta poderá ser uma estratégia indicada para a criação de fundos para aplicação nas pequenas operações que o mercado não absorve ou mesmo para capitalização da sociedade;

Esta sistematização sectorizada permite abordar de uma forma transversal o universo da operação de regeneração urbana e ambiental nas suas diversas componentes. Conclui-se que, em todas as fases, a gestão tem um papel de extrema importância de modo a direccionar constantemente os esforços públicos e privados para os objectivos delineados. A gestão não pode adoptar em nenhuma fase uma postura passiva perante as entidades envolvidas e as dinâmicas geradas, com o objectivo principal de poder a todo o momento actuar nas decisões do processo, função que lhe está inteiramente atribuída.

CAPÍTULO 4 – SÍNTESE E CONCLUSÕES

Encontrando-se estabilizado na literatura que a complexidade que envolve um processo de regeneração urbana está associada, entre vários aspectos, à questão da gestão do processo e da propriedade imobiliária, a investigação realizada no caso de Évora vem comprovar ser necessário investir também na compreensão do processo de formação territorial dos tecidos industriais, de modo a delimitar e programar com maior eficácia as subseqüentes áreas a regenerar.

A questão de que a compatibilização das propriedades e bens imóveis é parte fundamental da regeneração urbana, verifica-se quando, na presença de um caso concreto, constatamos que as diferenças existentes no território no que se refere à propriedade são de tal forma elevadas, que tornam a concertação de interesses públicos e privados como um dos grandes desafios dos gestores da operação. No meio destes interesses temos a cidade, esse sistema de relações sociais, físicas, políticas, mais ou menos (in)temporais, e que tem levado as políticas de ordenamento do território a pensar e repensar os modos de actuação face às constantes mutações das cidades.

Do trabalho de investigação desenvolvido resultam dois níveis de conclusões. Num primeiro momento, é possível devolver ao caso de estudo, as áreas industriais de Évora, uma síntese das principais questões abordadas, em particular no que se refere à caracterização territorial e ao potencial de regeneração de um conjunto de áreas aqui delimitadas e justificadas. Num segundo momento, é possível extrapolar resultados para a temática da regeneração urbana no âmbito das áreas de pequena e média indústria em cidades médias, tendo como base a análise do caso de estudo.

4.1 O CASO DE ESTUDO

O caso das áreas industriais da cidade de Évora não se enquadra nos modelos económicos e territoriais das áreas metropolitanas de Lisboa e Porto ou da conurbação não metropolitana do noroeste do país. Do ponto de vista de economia industrial, a cidade e a região não têm, nem historicamente nem na actualidade, representatividade ao nível nacional e, nos “mosaicos territoriais” analisados no ponto 1.1.3, os dados não se manifestam ao ponto de fazer sobressair na região indicadores de industrialização, apesar de que a cidade aparece com destaque positivo nos indicadores das dinâmicas demográficas e urbanas. É claramente um espaço urbano, dinâmico, com actividade predominante no sector terciário e rodeado pela ruralidade característica da região do Alentejo.

A extensão de áreas com uso industrial tem bastante representatividade na morfologia urbana, totalizando cerca de 174 ha⁶⁸ que corresponde a 13% da área urbana total (1351 ha). Estas áreas correspondem em grande parte a solos de urbanização programada desde os anos 40 do século XX, mas que têm assistido a diferentes tendências de fixação e, como consequência das políticas urbanas aplicadas, a uma deslocalização para solos distantes do centro tradicional. Aqui, como nos tecidos industriais das zonas fortemente industrializadas do país, a requalificação destas áreas depara-se com diferentes desafios resultantes das alterações económicas e espaciais dos modelos produtivos e consequentes fixações.

Fazendo uma síntese da evolução do tecido industrial da cidade, conclui-se que o caminho-de-ferro foi um eixo estruturante na fixação das primeiras indústrias na década de 20 do século passado: A antiga Moagem Eborense, a CUF e a Manutenção Militar junto à estação e a Fábrica dos Leões no Ramal de Mora junto à Estrada de Estremoz. Até à década de 60 continuou a ser o eixo ferroviário a influenciar a implantação de indústrias de uma forma espontânea e não planeada. Por esta altura o tecido industrial era pouco expressivo e estava circunscrito à zona da estação ferroviária.

A partir deste período pode considerar-se que as políticas locais e o planeamento urbano passaram a considerar a indústria como um sector necessário à cidade e à região, aspecto até então descurado em favor do “lobby” dos grandes latifundiários que receavam perder a mão-de-obra barata que tendia a direccionar-se dos campos também para a cidade de Évora mas sobretudo para a Área Metropolitana de Lisboa.

⁶⁸ Excluindo a zona industrial da envolvente dos Leões onde decorre um processo de reconversão urbanística não industrial.

O período de investimento da autarquia no sector industrial e no seu planeamento corresponde à passagem da lógica de implantação junto do eixo do caminho-de-ferro para junto da pré-existência viária de cariz rural – a Estrada de Viana. Foi aqui que foram destinados os terrenos para a construção da primeira zona industrial programada da cidade.

Os anos seguintes mantiveram a tendência de fixação junto aos eixos rodoviários e até ao fim do século XX, a Estrada de Viana tornou-se, sobretudo a sul, num eixo estruturante de uma considerável extensão de tecido industrial. No entanto a relação destes tecidos com o caminho-de-ferro foi e é unicamente de limite e barreira na sua qualidade de espaço canal, não estabelecendo nenhuma função de intermodalidade à imagem das indústrias do princípio do século.

Nos últimos 30 anos do século XX, a sul do caminho-de-ferro surgiram as grandes áreas de pequena e média indústria através da criação do Parque Industrial pela EPPI, e também a “Siemens”, uma unidade industrial de grande dimensão que gerou posteriormente um tecido de pequenas indústrias na sua envolvente. Nesta área, perfeitamente infraestruturada do ponto de vista rodoviário através da circular sul da cidade que atravessa todas as áreas industriais, a ligação à rede ferroviária continuou a não ser contemplada, apesar desta ligação ser considerada prioritária já no PGU de 1979, que previu a criação de um ramal de serviço às zonas industriais bem como de uma plataforma de cargas e descargas.

Na década de 90 e princípio do século XXI, acompanhando a tendência verificada um pouco por todo o país, instalaram-se grandes superfícies comerciais que encontram nestes tecidos as parcelas de grande dimensão que satisfaçam as suas exigências de implantação de projecto-tipo. É o caso do “Modelo” a nascente, do “Intermarché” e “Staples” próximo do PITE ou mais recentemente o “AKI” junto ao mercado abastecedor, este mais distanciado do tecido industrial.

De um modo geral, apesar de estarmos na presença de tecidos de pequena indústria, encontramos em todos os tecidos unidade industriais de grande dimensão. A norte a Fábrica dos Leões e a sul a antiga Moagem Eborense, a antiga Fábrica de Óleos e Rações de Évora, os silos da EPAC, a “Siemens” e a “Tyco”. Com excepção da unidade de óleos e rações e da “Tyco” que se instalaram em terrenos de loteamentos industriais, as outras unidades foram espontâneas e pioneiras cada uma em seu sítio, gerando posteriormente dinâmicas de fixação espontâneas – na zonas industriais dos Leões e Estação – e planeadas – nas zonas industriais de Almeirim.

As políticas urbanas e os instrumentos de planeamento têm conseguido desde os anos 60 controlar o crescimento ordenado da cidade. Houve, desde a obrigatoriedade dos anos 30 na

elaboração de planos de urbanização, um forte investimento na criação dos instrumentos de planeamento da cidade, chegando o caso a tornar-se pioneiro com o PDM e PGU de 1979 e a servir de base para a elaboração da legislação sobre os posteriores PDM's.

No entanto, apesar deste investimento, a continuidade e coesão dos tecidos urbanos extra-muros não se identificam ainda em grandes partes da cidade, dificultando a identidade e a leitura do espaço urbano. Os instrumentos de planeamento em vigor apontam para a valorização desta “outra cidade” fora do centro histórico, criando novas centralidades e atribuindo coesão ao tecido urbano ainda muito fragmentado.

4.1.1 Pistas futuras

A formação do tecido ao longo do século passado – numa primeira fase não programada e resultante de diferentes lógicas de fixação e noutra resultante da oferta programada de solo para indústria – originou uma situação actual que, não apresentando casos graves de decadência urbana, apresenta problemas espaciais que influenciam o funcionamento equilibrado da cidade, bem como a leitura e vivência do espaço urbano. É aconselhável que se assumam esses problemas e que ao mesmo tempo se questionem, no sentido de equacionar e lançar pistas dos desafios e oportunidades que se colocam no presente e futuro, por um lado aos actores envolvidos e por outro aos instrumentos de planeamento do território.

ZI Leões

A zona envolvente da Fábrica dos Leões tem sido alvo de diversos estudos por parte da CME com vista à reconversão desta zona numa das principais zonas de expansão da cidade, agregando essencialmente áreas habitacionais densas, comércio e serviços. Recentemente foi alvo de uma reestruturação viária que originou a demolição de grande parte das unidades industriais da envolvente da grande fábrica dos Leões, sendo que esta, entretanto adquirida pela Universidade de Évora, está a ser reconvertida no pólo das áreas de arquitectura, design e pintura.

Esta zona terá, num futuro próximo, uma grande importância na estrutura urbana da cidade e funcionará também como “porta” no acesso poente da cidade, aspecto preponderante a partir do momento em que estiver em funcionamento a estação de TGV no nó de ligação entre a auto-estrada Marateca-Caia e o IP2. O PUE bem como os instrumentos em elaboração para esta zona pretendem transformá-la num tecido de carácter fortemente urbano e com centralidade, num conjunto urbanístico/arquitectónico que constitua elementos simbólicos de

modernidade e valor patrimonial (PUE, 2000, p.1248). Mas será esta intervenção capaz de contrariar a imagem algo desagregada, monofuncional e suburbana que caracteriza transversalmente grande parte dos tecidos urbanos periféricos da cidade de Évora? Serão os instrumentos de planeamento suficientemente eficazes para cumprir tais objectivos de partida? Serão os actores envolvidos capazes de se consertarem num interesse comum de criação de cidade qualificada e manter viva a imagem daquela que foi a maior unidade industrial da cidade e um marco na região?



Figura 79 – Vistas da ZI Leões, ano 2009 (fotos do autor)

ZI Estação / Avenidas

Aquela que foi a primeira área industrial em torno da estação ferroviária, apresenta actualmente uma imagem urbana confusa e algo descaracterizada em especial devido aos seguintes aspectos: as antigas fábricas junto ao caminho-de-ferro, tal como todas as linhas ferroviárias que, exceptuando a que faz o transporte de mercadorias para Estremoz, não estão em funcionamento há quase duas décadas; a degradação da plataforma de cargas e descargas junto à estação e a sua quase inutilização; a construção de unidade habitacional na parcela de uma antiga unidade industrial numa simples substituição de construção e uso sem integração de conjunto, bem como operações semelhantes ao longo da Avenida dos Combatentes.

Especialmente junto ao caminho-de-ferro, este tecido tem particular interesse pelo seu carácter realmente industrial, sendo, por isso, um marco histórico único da cidade. Desempenhará também um importante papel de entrada na cidade, reforçado em breve com a conclusão do IP2. O PUE aponta como estratégia a eliminação dos usos industriais que ainda subsistem na zona, reforçando o carácter terciário e habitacional, e define uma área para a localização da nova estação ferroviária.

Mas uma estratégia de planeamento tão generalista e superficial não porá em risco um tecido urbano que é um marco da identidade da cidade? Numa posição que já sendo central, num futuro próximo, se afigura reforçado esse aspecto, não será demasiado redutor fazer simples e pontuais substituições de usos ao sabor dos interesses privados sem um instrumento de intervenção especializada? Será que a criação de um novo interface de transportes é solução/condição suficiente para atribuir um carácter central e polarizador nesta entrada sul da cidade que se pretende dinâmica? Serão as tipologias das parcelas existentes um entrave à articulação com as áreas envolventes, (sobretudo as habitacionais a poente) e conseguirão os actores proporcionar uma estratégia comum junto da esfera dos proprietários?



Figura 80 – ZI Estação / Avenidas. Exemplo de intervenção pontual com a transformação de um edifício industrial em habitacional com comércio, ano 2006 (esquerda) e 2008 (direita)

ZI's nº 1 e Horta das Figueiras

A Estrada de Viana, com um papel estruturante do tecido industrial a partir da década de 60, comporta elevados índices de tráfego uma vez que liga o centro às “novas” áreas industriais a sul, pese embora a distribuição de tráfego através da circular. Mas, para além de estabelecer esta ligação pendular, a Estrada de Viana é também uma via onde se localizam zonas de habitação, várias unidades industriais (e mais recentemente comerciais) e de onde ramificam vias secundárias de acesso ao interior da ZI Horta das Figueiras, encontrando-se fortemente descaracterizada e não se assumindo fisicamente a sua condição de via urbana.

A ZI da Horta das Figueiras, definida pelos tecidos adjacentes à Estrada de Viana, apresenta uma dinâmica urbana muito elevada. Nos últimos anos tem vindo a ser alvo de um processo de terciarização, consequência da fixação de superfícies comerciais de pequena dimensão que encontram nas tipologias dos antigos armazéns ou oficinas as condições suficientes para as suas necessidades espaciais num tecido já consolidado. Apresenta, por isso, uma imagem urbana mista que não assume um carácter industrial nem tão pouco terciário. É um tecido que, estando estruturado a partir da Estrada de Viana, tem algumas limitações de funcionamento

com a envolvente uma vez que se encontra atrofiado, em grande parte pelas características heterogéneas dos espaços adjacentes – o caminho-de-ferro, a circular rodoviária, os complexos desportivos e as áreas habitacionais da Horta das Figueiras e Urbanização do Moinho.

Esta zona, que se consolidou fortemente nas últimas duas décadas, assume um papel importantíssimo na zona sul da cidade. A localização do sector terciário em predominância no centro histórico, conforme previu o PDM e PGU de 1979, tem-se revelado ineficaz porque o comércio implanta-se exclusivamente no piso térreo e os outros pisos apresentam tipologias que não respondem às exigências actuais do sector dos serviços. Esse aspecto originou uma forte procura nestes tecidos numa primeira fase e, após a sua saturação, uma actual procura na zona do PITE (mais a sul) que, numa “competição” de protagonismo com o centro histórico, deixam esta zona numa posição de charneira e algo pressionada entre dois “pesos” e duas “medidas”. Esta zona funciona como espaço de transição entre o centro histórico e as zonas industriais a sul do caminho-de-ferro. Posiciona-se como que mediando uma competição cada vez maior entre o centro tradicional e a nova área de desenvolvimento empresarial e de inovação.

Com a expansão prevista na zona sul do PITE e o acréscimo que se verificará na disponibilidade de solo industrial / terciário, resistirá este tecido a uma desocupação intensiva em busca de zonas menos pressionadas, tornando-se altamente apetecível à especulação imobiliária, sobretudo habitacional? Ou, pelo contrário, sem nunca perder a dinâmica actual, será possível requalificar a imagem urbana e o eixo Estrada de Viana actualmente descaracterizados? De uma forma ou de outra, conseguirão os instrumentos de planeamento regular as intervenções no sentido de tirar partido da posição privilegiada que este tecido ocupa e da sua qualidade de “charneira” num dos principais equilíbrios (ou desequilíbrios) do sistema urbano da cidade?



Figura 81 – Vistas da Estrada de Viana na década de 70 (esquerda, fonte: NDCME) e em 2009 (direita, foto do autor). Fotos tiradas a partir da porta do complexo desportivo do “Juventude de Évora”.

ZI Torregela

Esta zona corresponde a uma pequena área industrial e terciária que resultou de um conjunto de medidas de planeamento que nunca apontaram para a criação de uma grande área de indústria, confinando-a à envolvente nascente do nó rodoviário previsto no plano de 1979 entre a Estrada das Alcáçovas e a circular de acesso às áreas industriais. A sua pequena dimensão contrasta com uma elevada dinâmica urbana, por um lado impulsionada pela fixação da superfície comercial na década de 90, por outro pela proximidade à ZI Horta das Figueiras proporcionada pelo reforço dos eixos viários secundários.

É reconhecido o papel polarizador que estas unidades comerciais adquirem em determinadas localizações funcionando como pontos de referência urbanos. Mas conseguirá este aspecto promover a continuidade do tecido e da imagem urbana desta zona e da sua envolvente? Conseguirão os instrumentos de planeamento e as acções futuras atenuar de alguma forma o constrangimento espacial existente causado pela justaposição à circular por um lado e à Ribeira da Torregela por outro? Ou será que a proximidade ao eixo viário e à estrutura ecológica são factores chave na reestruturação deste e de outros tecidos urbanos deslocados das principais centralidades da cidade?



Figura 82 – Vistas da ZI Torregela, ano 2006 (fotos do autor)

PITE

O PITE é um caso de “Ilha” industrial que ao longo da sua ocupação se foi transformando num parque de actividades e empresas, afastando-se do conceito dos anos 70 de pólo industrial de apoio ao sector secundário e gerador de emprego industrial. Já foi concretizada uma expansão desta área e está previsto no novo PDM mais uma fase de expansão de 100ha, uma vez que, de acordo com o relatório do PDM, existe uma lista de espera de mais de 140

empresas para se instalarem nesta área industrial. No entanto, o carácter de “ilha” desta zona originou uma deficiente transição cidade / campo e o espaço do PITE, que é urbano, por vezes confunde-se com uma ruralidade (dada a proximidade às áreas agrícolas) que não tem conseguido ser convenientemente explorada no sentido de retirar daí qualidades para o espaço urbano. O anel viário interior do PITE transformou as “traseiras” das unidades aí instaladas na “frente” vista da envolvente agrícola. Este aspecto torna-se mais preocupante se tivermos em conta que o novo PDM prevê uma infraestruturização rodoviária na envolvente do parque que servirá, não apenas como acesso a esta zona, mas também como via de circulação externa da cidade.

Este tecido, que na década de 80 começou timidamente a ser urbanizado, tem-se robustecido ao longo dos últimos anos e tornou-se, ajudado pela criação de novas acessibilidades, numa zona de referência no que toca à implantação de empresas, sobretudo oficinas (e.g. mecânica, serralharia, carpintaria) mas também serviços (e.g. CME, Protecção Civil). No entanto, numa óptica de parque de empresas, apresenta ainda algumas carências sobretudo ao nível de serviços de apoio (e.g. banca, restauração) bem como ao nível do conforto do espaço público, claramente pensado para o automóvel e não tanto para o usufruto pedonal.

Sabendo-se da importância e urgência do fortalecimento do tecido empresarial da cidade, conseguirão as políticas urbanas tornar (ou manter) “saudável” a competição existente entre esta zona industrial/empresarial com o centro histórico? Num parque de génese industrial que terá na sua proximidade a área industrial do ramo aeronáutico altamente especializada, conseguirão as políticas, os actores e os instrumentos de planeamento promover um conjunto urbano que funcione como uma nova centralidade empresarial, motora do desenvolvimento económico necessário? Atendendo a que as intervenções a nascente do caminho-de-ferro são destinadas ao uso habitacional, conseguirão os actores gerir a condição de espaço sobranete em confronto com o PITE e evitar um tecido fraccionado?



Figura 83 – Vistas do PITE, ano 2009 (fotos do autor)

ZI Almeirim

As mais recentes intervenções no traçado viário permitiram que esta zona funcione em estreito relacionamento com o PITE formando com este um tecido contínuo. Apesar de se localizar mais a norte e mais próximo do centro da cidade, a urbanização destas áreas ocorreu no mesmo período temporal que o PITE. Mesmo atendendo ao facto de aqui se encontrar a maior unidade industrial da cidade (“Siemens” / “Tyco”), estas áreas comportam uma tipologia de actividades equivalente ao PITE e dessa forma deparam-se com problemáticas equivalentes (défice de serviços de apoio, desqualificação do espaço público).

No entanto, dada a proximidade a norte à ZI da Estação / avenidas, conseguirá este aspecto ser uma mais-valia na requalificação do espaço, na redinamização da zona a norte do caminho-de-ferro e na aproximação aos serviços de apoio que actualmente não existem?



Figura 84 – Vistas da ZI Almeirim, ano 2009 (fotos do autor)

Para as questões que atrás se deixaram relativamente às diversas zonas, crê-se que as respostas carecem de reflexão cuidada. De facto as respostas concretas infalíveis podem até não existir. A procura das respostas pode até originar novas perguntas. Mas na procura da resposta deverão ser sempre princípios de actuação e decisão, a colocação de hipóteses, a ponderação, a participação activa, a constante auscultação das variáveis urbanas. Tanto as perguntas como as hipóteses de solução, devem contribuir sobretudo para identificar desafios que a cidade coloca às políticas e ao planeamento e entendê-los como oportunidades específicas de um determinado tecido num determinado contexto social, económico ou mesmo político.

Foi assente nestes princípios que a análise dos tecidos industriais da cidade de Évora (evolução cronológica / zona) se equacionou no arranque da dissertação e se veio a revelar extremamente útil, não tanto na obtenção de respostas ou soluções, mas antes na identificação de desafios e oportunidades que, numa óptica de identificação de problemáticas, aqui se deixaram na forma de algumas questões para cada área industrial estudada. Questões essas que, representando uma

parte e não o todo da problemática, não devem ser entendidas como críticas às políticas de planeamento da cidade, mas sim dimensões críticas do ordenamento do território em geral, das áreas industriais em particular, e de Évora ou de outras cidades médias.

4.1.2 O caso de Estudo e o ensaio de um processo de Regeneração Urbana

O cenário de intervenção numa grande parcela de tecido industrial do caso de estudo, não procurou de forma alguma estabelecer princípios do âmbito do projecto. Procurou, ensaiando o processo num tecido real e atribuindo a realidade possível aos procedimentos, contribuir com informação de apoio sobre a questão em torno da regeneração urbana.

Com o ensaio pretendeu-se também demonstrar a importância da escala de intervenção defendida no enquadramento teórico do tema, bem como contrariar a lógica de intervenção pontual sem estratégia de conjunto de uma zona ou da cidade. Sendo certo que os PDM's e os PU's legislam e operam numa lógica de equilíbrio de conjunto à escala do concelho e da área urbana, também é certo que no terreno as intervenções em áreas urbanas existentes decorrem muitas vezes ao sabor do interesse privado que, cumprindo (ou contornando) o estabelecido nos planos, responde essencialmente às exigências do mercado que podem não corresponder às exigências da cidade.

Em Évora, o caso da ZI Estação / Avenidas é exemplificativo de que, sem um programa específico de regeneração da zona, o objectivo do PUE de eliminar a indústria ainda existente reforçando o carácter terciário e habitacional, pode, sem uma estratégia de conjunto, contribuir para descaracterizar o tecido urbano e não conseguir uma revitalização do primeiro eixo urbano fora das muralhas.

Na área identificada e analisada no capítulo 3, verificou-se que corresponde às zonas industriais do princípio do século XX ao longo do caminho-de-ferro, às primeiras zonas industriais programadas no final dos anos 60 e às zonas programadas no PGU de 1979 a norte do caminho-de-ferro. A estas áreas juntaram-se os quase seculares complexos desportivos e a área mista junto ao nó da circular com a Estrada das Alcáçovas. Estas áreas correspondem a um território fortemente condicionado pelas preexistências viárias e ferroviárias, pelo centro histórico e pela circular sul da cidade.

No contexto da cidade estas são áreas com uma localização privilegiada com um elevado potencial de se transformarem numa nova centralidade que ainda não são. Considera-se que o potencial de nova centralidade se encontra, essencialmente, na actual dinâmica do eixo Centro histórico / Estrada de Viana / PITE. Contudo, no que se refere a tecidos urbanos, a área reflecte

uma grande fragmentação e variedade de tipologias que se podem definir em 4 grupos: 1) zona mista de indústria, habitação e superfície comercial junto a um nó rodoviário; 2) zona não edificada em claro subaproveitamento nos complexos desportivos; 3) zona industrial densa com elevada dinâmica urbana mas fortemente descaracterizada; 4) zona industrial em decadência marcada por indústrias desactivadas ou subaproveitadas, caminho-de-ferro obsoleto e pontuada por núcleos habitacionais.

À imagem de um dos conceitos chave da regeneração urbana, nesta área, uma eventual operação terá que adoptar uma flexibilidade nos princípios de intervenção no tecido urbano, embora o deva fazer de forma integrada e com o objectivo de continuidade urbana, muito deficitária no caso em estudo.

Em função do caso aqui analisado, confirma-se que um dos desafios da regeneração urbana passa de um modo geral pela abordagem a cenários urbanos distintos que necessitam de ser confrontados e compatibilizados numa intervenção conjunta. A escala de intervenção exigida também proporciona, norma geral, a heterogeneidade dos tecidos intervencionados em casos de áreas industriais de cidades médias.

Relativamente a um dos aspectos fundamentais da regeneração urbana abordados no capítulo 1 (o bem imóvel e o cadastro), a área de estudo analisada no capítulo 3 espelha bem o aspecto da heterogeneidade do cadastro. Relativamente ao tecido industrial encontramos várias dimensões de parcelas quer no sector da propriedade privada como no sector da propriedade do estado. A maioria das propriedades privadas enquadram-se nas dimensões pequenas e médias enquanto que as grandes parcelas pertencem ao sector público. Constata-se também que praticamente toda a faixa junto ao caminho-de-ferro é propriedade do sector público, localizando-se as propriedades privadas nas zonas urbanizadas ao longo da preexistência viária.

Em suma, o cenário de intervenção ensaiado no capítulo 3 leva a concluir que, na zona em questão, os problemas identificados e os fundamentos apresentados, conjugados com a posição estratégica destes tecidos, a sua divisão cadastral e os grandes desafios da cidade, fazem desta zona uma oportunidade de adopção da regeneração urbana como método de criar nova cidade vivível.

4.2 REGENERAÇÃO URBANA – AS CIDADES MÉDIAS E AS ÁREAS DE PEQUENA INDÚSTRIA

Consoante as características específicas de cada caso e tendo como base a realidade de Évora, é possível afirmar que a regeneração urbana pode ser um modo de intervenção nos tecidos de pequena e média indústria. Os problemas identificados poderão ser, entre outros, a desactivação e abandono de instalações industriais, a descontinuidade urbana com a envolvente, a descaracterização urbana fruto de intervenções pontuais, o enfraquecimento do tecido empresarial ou a alteração das dinâmicas económicas e sociais. A regeneração urbana é um modelo de intervenção integrado e multidisciplinar que pode enquadrar as diferentes características morfológicas que se pontualmente se verifiquem nas áreas de pequenas indústria de cidades médias.

A formação dos tecidos industriais ocorreu, por norma, em fases distintas que correspondem a diferentes imperativos de localização e diferentes contextos económicos e sociais. As localizações espontâneas mais antigas procuraram a implantação das unidades industriais na proximidade da preexistência que lhes era útil, como o rio, o caminho-de-ferro, a estrada ou os “nós” de cruzamento entre várias preexistências. A partir de meados do século XX, num contexto de investimento do Estado no sector industrial, começam a ser definidas as zonas industriais, invariavelmente distantes do centro tradicional, e onde se potencia a instalação de actividades industriais em convivência mesmo apresentando tipologias (produção / espaço) diferentes. A fase pós PDM trouxe uma visão do território ao nível concelhio e, assente em estudos de diagnósticos sociais e económicos, a implantação das unidades industriais passou a depender da produção e oferta de solo industrial pelo município em função das necessidades e prioridades apontadas em sede de PDM.

De forma genérica, considera-se que as áreas industriais no contexto urbano das cidades médias podem deparar-se com as seguintes características ou problemas:

- Proximidade às preexistências fluviais e aos eixos de acessibilidade rodo e ferroviária. Estes eixos estruturaram os tecidos industriais e foram regrado muitas vezes a sua evolução, mas num processo de obsolescência ou desactivação afectam todo o sistema produtivo / funcional em inter-relação com os mesmos. Podem também tornar-se (sobretudo o rio e o eixo ferroviário) em elementos fortemente condicionantes num processo de reestruturação ou alterações de usos;

- A variedade de dimensões de parcelas. Apesar de se tratar de áreas de pequena indústria, estas podem ser consequência de uma dinâmica gerada pela existência de uma ou mais indústrias de média ou grande dimensão, associadas a uma determinada época de investimentos específicos (e.g. silos de cereais construídos junto ao caminho-de-ferro de acordo com as políticas cerealíferas do estado novo, “ilhas” industriais isoladas decorrentes das políticas dos anos 70 de criação de parques industriais que atraíam o investimento oferecendo infraestruturas e flexibilidade de espaço);

- A Variedade de tipologia de actividades / proprietários. Na sua qualidade de espaços promovidos para a instalação de actividades industriais (sobretudo após a década de 60) e na falta de especialização ou inexistência de uma fileira industrial na região, estes espaços agregam geralmente uma grande diversidade de actividades e consequentemente de tipologia de proprietários. Não raras vezes, encontram-se em convivência nestas áreas unidades industriais, oficinas e stands de automóveis, “showrooms” de mobiliário ou materiais de construção, armazéns revendedores, estabelecimentos com venda ao público, superfícies comerciais ou empresas de prestação de serviços, que encontram aqui oferta de solo com características que respondem às suas exigências espaciais;

– A localização periférica. Atendendo à dimensão das cidades médias e à sua histórica dependência de um núcleo central, estas zonas acabam por se localizar em espaços periféricos de extrema importância no equilíbrio dos fluxos cidade/campo. Acresce o facto de que as localizações na periferia vão “empurrando” para longe do centro as áreas de transição cidade/campo, e depois de consolidadas, podem gerar pressões urbanas nas áreas de transição entre as mesmas e o centro da cidade;

– A localização “outrora periférica”. Tratando-se de zonas industriais mais antigas são muitas vezes, no presente, áreas centrais de extrema importância na hierarquia do sistema urbano das cidades que funcionam como áreas de transição. Em zonas já absorvidas pelo posterior crescimento da malha urbana, a continuidade do tecido e o funcionamento urbano conjunto pode não ser uma ainda uma realidade, criando assim problemas de fraccionamento e possível degradação junto aos centros das cidades;

- A convivência de várias tipologias de tecido industrial. As diferentes lógicas de implantação podem localizar-se justapostas, originando uma descontinuidade do tecido urbano e da imagem do espaço público. Muitas vezes motivadas pelas primeiras implantações espontâneas, as implantações programadas localizam-se na proximidade da indústria existente, criando rupturas nos tecidos e nas tipologias de ocupação;

- A convivência dos tecidos industriais com outros usos. Encontram-se por vezes, numa relação de justaposição, tecidos industriais e habitacionais sem qualquer relação de continuidade formal e/ou funcional. Este aspecto é muitas vezes consequência de uma lógica de instalação consoante a disponibilidade de espaço ou de um investimento propositado numa variedade dos usos de uma determinada zona;

- Situações de monofuncionalidade. Apesar destas zonas concentrarem várias actividades e poderem manifestar dinâmicas urbanas consideráveis, muitas vezes a ausência de serviços de apoio (e.g. bancos, restaurantes, pequeno comércio), a descontinuidade entre tecidos e os crescimentos desordenados (ou não relacionados) não viabilizam a criação de novas centralidades. Estas áreas mantêm uma dependência relativamente aos centros tradicionais das cidades médias que reforça o carácter de transição das áreas urbanas localizadas entre ambas.

Estas características representam uma breve síntese dos problemas com que o planeamento se pode deparar no tecido urbano industrial das cidades médias. São, contudo, uma pequena parte de uma realidade mais vasta, mas que correspondem na generalidade às dimensões analisadas no caso de estudo.

A regeneração urbana justifica-se como modo de intervenção em áreas industriais obsoletas ou em decadência, com o objectivo da reutilização do solo urbanizado no lugar da ocupação interminável das áreas de transição cidade/campo. Assim, pode-se tirar partido de tecidos centrais no contexto urbano, travando ao mesmo tempo o crescimento urbano e a consequente ocupação de solos agrícolas indispensáveis ao equilíbrio de uma cidade média.

Uma operação deste género terá de conseguir conjugar a diversidade de realidades tanto do ponto de vista físico, como do económico e social. Com base nas características / problemas do tecido urbano que acima se expuseram, considera-se que as intervenções de regeneração urbana deverão ter uma elevada capacidade de resolução de questões que emergem com um processo desta natureza, salientando-se os seguintes pontos chave do modo de actuação:

- Identificação e compreensão cuidada dos processos de decadência urbana, dos problemas de carácter físico e funcional dos tecidos, dos indicadores económicos e sociais. Este é um procedimento indispensável para se definirem os objectivos a cumprir e as estratégias de intervenção;

- Visão estratégica e global que permita a capacidade de intervenção em áreas extensas que abrangem diferentes realidades urbanas. A escala alargada de intervenção é um dos aspectos fundamentais para a implementação de um processo de regeneração urbana, originando, contudo, um aumento de complexidade do processo por lidar com diferentes tecidos (abandonados; obsoletos, degradados...), diferentes dinâmicas (desindustrialização, terciarização, perda de população...) diferentes usos, empresas, parcelas, proprietários...
- Forte capacidade de liderança na concertação de interesses e coordenação dos actores envolvidos. Sendo um processo que, por um lado aborda questões económicas e sociais para além das questões físicas, por outro intervém sobre grandes extensões de áreas, os actores envolvidos pertencem a diversos sectores da sociedade e as relações tornam-se mais complexas. A gestão de uma operação de regeneração urbana tem nesta matéria um papel fundamental na concertação de interesses, na mediação de diálogos e na tomada de decisões.
- Previsão e programação das fases conceptuais e de implementação. Tendo em conta a complexidade dos procedimentos de actuação, dos diversos interesses dos inúmeros intervenientes, a regeneração urbana adquire carácter de longo prazo, o qual deverá ser alicerçado numa flexibilidade que permita a auscultação e adaptação às mudanças constantes das cidade de hoje.
- Intervenção apelativa e imaginativa. Partindo do princípio que a regeneração urbana requer a formação de parcerias e captação de investimento, deve revestir-se de uma imagem que funcione positivamente junto dos actores envolvidos bem como da sociedade em geral. As linhas de actuação e as propostas devem ser apelativas e contribuir de forma imaginativa para a resolução dos problemas urbanos.

Outras dimensões da regeneração urbana abordadas no enquadramento teórico, se confirmaram de extrema importância após análise do caso de estudo. Este género de operações não se destina exclusivamente a áreas centrais ou periféricas, a áreas industriais ou habitacionais. A diversidade de localizações, de usos e de problemas urbanos são características que podem justificar um processo de regeneração urbana.

O planeamento urbano de um modo geral e a regeneração urbana em particular não respondem às diversas problemáticas do território com “receitas” genéricas ou pré-estabelecidas. A grande complexidade das problemáticas em torno do planeamento das cidades obriga-nos a reflectir e a investigar, para que possamos apoiar com reflexão teórica a prática projectual de intervenção num determinado tecido urbano.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- AGUIAR, J.** (2003) Planear e Projectar a Conservação da Cor na Cidade Histórica: experiências havidas e problemas que subsistem, Comunicação ao III ENCORE, LNEC, Lisboa
- ALMEIDA, C. et al** (2001) Riscos de Um Século – Memórias da Evolução Urbana de Évora, Soctip – Sociedade Tipográfica, S.A.
- BALEIA, T.** (2007) Regeneração Urbana – Especificidade conceptual e seu significado na avaliação de projectos, Tese de mestrado em Regeneração Urbana e Ambiental, Faculdade de Arquitectura, Universidade Técnica de Lisboa
- BARBADO, L.** (2006) Financiamento na Regeneração Urbana através de Parcerias Público – Privado, apresentação no âmbito do Mestrado em Regeneração Urbana e Ambiental da FAUTL (não publicado)
- BARBOSA, J.** (2001) Contributo para o livro de ALMEIDA, C. et al (2001) Riscos de Um Século – Memórias da Evolução Urbana de Évora, Soctip – Sociedade Tipográfica, S.A., pág. 95 e 96
- CAETANO, J. et al** (2005) Estudos Sectoriais de Caracterização do Território Municipal, RegUrb – Laboratório de Análise e Investigação Regional e Urbana, ACTAE – Centro Interdisciplinar de Estudos Políticos e Sociais da Universidade de Évora
- CARTA DE AALBORG (1994)** Carta das Cidades Europeias para a Sustentabilidade, Conferência Europeia sobre Cidades Sustentáveis, Aalborg, Dinamarca
- CARVALHO, J.** (1990) Évora, Administração Urbanística, CME
- CARVALHO, J.** (2003) Ordenar a Cidade, Quarteto Editora, Coimbra
- CARVALHO, J.M.** (2005) Planeamento Urbanístico e Valor Imobiliário – As parcerias público-privado: teorias, metodologia, potencial, Principia, Publicações Universitárias e Científicas, Cascais
- CME** (1949) Antepiano de Urbanização da Cidade de Évora – Regulamento de Zonas, Câmara Municipal de Évora, Minerva Comercial Limitada
- CME** (2006) Abordagem Biofísica ao Plano de Urbanização, Câmara Municipal de Évora
- CME** (1979) Plano Director do Concelho de Évora, Separata de “A Cidade de Évora” nº 61-62, 1978-79, Câmara Municipal de Évora, Gráfica Eborense, Évora
- CME-1** (2007) Plano Director Municipal de Évora, Relatório, Volume II – Proposta, Câmara Municipal de Évora
- CME-2** (2007) Plano Director Municipal de Évora - Regulamento, Câmara Municipal de Évora
- COMISSÃO EUROPEIA** (2001) Estratégia da União Europeia para um Desenvolvimento Sustentável, doc. COM(2001)264 final
- COMISSÃO EUROPEIA** (2005) Revisão das Estratégias da União Europeia para um Desenvolvimento Sustentável de 2005, doc. COM(2005)37 final

- CSOP** (1947) Parecer do Conselho Superior de Obras Públicas sobre o Antepiano de Urbanização de Évora, de autoria do arquitecto Etienne de Gröer, Câmara Municipal de Évora
- DGOTDU (2002)** Sistema Urbano Nacional – Rede Complementar, DGOTDU e Faculdade de Letras da Universidade do Porto
- DOMINGUES, A. et al** (2006) Cidade e Democracia – 30 anos de Transformação Urbana em Portugal, Argumentum Edições, Lisboa
- FERNANDES, C.** (2006) Ciclo de Gestão de Projecto, apresentação no âmbito do Mestrado em Regeneração Urbana e Ambiental da FAUTL (não publicado)
- FIGUEIREDO, A** (2006) Uma Abordagem Económica das Dinâmicas e Formas Urbanas do Portugal Recente, artigo inserido em **DOMINGUES, A. et al** (2006) Cidade e Democracia – 30 anos de Transformação Urbana em Portugal, Argumentum Edições, Lisboa
- FONSECA, H.** (1996) O Alentejo no século XIX – Economia e atitudes económicas, Imprensa Nacional da Casa da Moeda, Lisboa
- GRÖER, E.** (1942) Memória Descritiva do Esboceto do Antepiano de Urbanização da Cidade de Évora, Núcleo de Documentação da CME
- GUIMARÃES, P.** (2006), Elites e Indústria no Alentejo (1890-1960), Edições Colibri, CIDEHUS, Universidade de Évora
- GUIMARÃES, P.** (2007), As associações capitalistas eborenses: actores, áreas de negócio e ritmos de formação (1889-1960), Revista da Faculdade de Letras, História, Porto, III Série, vol.8, 2007, pp. 157-193
- GUTERRES, J.** (2002) “Cidade bem ordenada e Modernidade: princípios, critérios e avaliação em contexto de planeamento urbano e do território”, Lisboa, Tese de Doutoramento
- HENRIQUES, C.** (2006) Revista Arquitectura e Vida, Janeiro 2006, Loja da Imagem Lisboa, pag. 24-27
- INTELLIGENT CITIES** (2006) Cidades Inovadoras para o Desenvolvimento Sustentável, Programa INTERREGIIIIC, Zona Sul, Projecto nº 3S0075I
- JACOBS, J.** (1961) “Morte e Vida das Grandes Cidades”, 1ª edição, Livraria Martins Fontes Ed., S.Paulo, Abril 2000
- LOBO** (2008) Artigo de opinião inserido no boletim “Évora Municipal”, Fevereiro 2008, CME/DCRE, Corlito - Setúbal
- MATOS, A.** (2000) Aspectos técnicos, empresariais e sociais do abastecimento de gás e electricidade à cidade de Évora (1890-1942), Colóquio Século XX em Évora CMM e Departamento de História UE
- MENDES, C.** (1998) Habitação: de componente da política económica a elemento da política social, artigo inserido na edição sobre o colóquio “A política da Habitação”, organizado pelo Conselho Económico e Social, Lisboa, pag. 23-39
- MONIZ, M.** (1995) Os subúrbio de Évora no principio do século XIX, Revista de Guimarães nº105

NUNES, P. (2008) A Cintura Industrial de Lisboa. Breve aproximação a um território em mudança, Artigo inserido no Jornal dos Arquitectos n.º 231 de Abril – Junho de 2008 pág. 31-33, Ordem dos Arquitectos

PARQUEEXPO (2008) Évora, recuperar o processo histórico, Parque Expo, Lisboa

PEREIRA, H. (2007) O Papel dos Pequenos Aglomerados Rurais nas Estratégias de Sustentabilidade no Alto Alentejo – Os casos de Maranhão e Covões no Concelho de Avis Tese de mestrado em Regeneração Urbana e Ambiental, Faculdade de Arquitectura, Universidade Técnica de Lisboa

PGU (1979) Memória Descritiva do **Plano Geral de Urbanização** de Évora, Câmara Municipal de Évora

PNPOT (2007) – Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território – Programa de Acção, Ministério do Ambiente, do Ordenamento do Território e do Desenvolvimento Regional

PORTAS, N., DOMINGUES, A., CABRAL, J. (2003) Políticas Urbanas – Tendências, estratégias e oportunidades, CEFA/Fundação Calouste Gulbenkian

PUE (2000) Regulamento do Plano de Urbanização de Évora, Resolução do Conselho de Ministros nº 13/2000 de 28 de Março

REFORÇO, C. (2006) Em Évora a ferrovia ganhou um novo fôlego, Departamento de Informática Universidade do Minho

RJGT (2007) Regime Jurídico dos Instrumentos de Gestão Territorial, Decreto-Lei nº 316/2007 de 19 de Setembro

RODRIGUES, A. (2006) Regulação urbanística e forma da nova expansão urbana: o caso de Évora, Tese de Mestrado, Universidade de Coimbra

RODRIGUES, J. (2006), Sociedade e Território – Desenvolvimento ecologicamente sustentado, Editora Profedições, Porto

ROBERTS, P.; SYKES, H (2000) Urban Regeneration: A handbook, Sage Publications Ltd

SANTOS, J. M. (2005) Da urbanidade à Territorialidade das Margens do Sado, Tese de mestrado em Regeneração Urbana e Ambiental, Faculdade de Arquitectura, Universidade Técnica de Lisboa

SCHWANKE, D. et al (2003) Mixed-use Development Handbok, Second Edition, Washington D.C., ULI, The Urban Land Institute

SIMPLÍCIO, M. D. (1997) Evolução e morfologia do espaço urbano de Évora, Dissertação de doutoramento, Universidade de Évora

OUTRAS BIBLIOGRAFIAS CONSULTADAS

AALBORG+10 INSPIRANDO O FUTURO (2004) Campanha Europeia de Cidades e Vilas Sustentáveis, Conferência Aalborg+10, Aalborg, Dinamarca

ABECASSIS, F. et al (1991) Análise Económica e Financeira de Projectos, Fundação Calouste Gulbenkian, Lisboa

ABEL, A. (2008) Os Limites da Cidade, Dissertação de doutoramento, Universidade de Évora

ASCHER, F. (2003) Quelques réflexions à propos du rapport, contributo para o livro de Portas et al (2003) " Políticas Urbanas – Tendências, estratégias e oportunidades, CEFA/Fundação Calouste Gulbenkian", pag. 252-259

ASHER, F. (1995) Metapolis – Acerca do futuro das cidades, Edição Portuguesa (1998), Celta Editora, Lda.

ATELIER CONCEIÇÃO SILVA (1969) Memória Descritiva do Inquérito de apoio à elaboração do Plano Director de Évora, Atelier Conceição Silva, Lisboa (não publicado)

ATELIER CONCEIÇÃO SILVA (1975) Memória Descritiva do Plano Director de Évora, Atelier Conceição Silva, Lisboa (não publicado)

BAIÔA, M. (2000) Elites Políticas em Évora - da I República à Ditadura Militar (1925-1926), Edições Cosmos, Lisboa

BUSQUETS, J.; FERRER, A.; CALVETY, L. et al (1985) Evaluación de las necesidades de rehabilitación; Ministerio de las Obras Públicas y Urbanismo, Dirección General de Acción Territorial y Urbanismo, Secretaría Técnica General; laboratorio de Urbanismo, ESTAB; Madrid.

BUSQUETS, J. (1998) Barcelona: os projectos "especiais". Motores da nova dinâmica na cidade existente / Barcelona. Los proyectos "especiales". Motores de la nueva dinámica en la ciudad existente; in: **TRIGUEIROS, L.**; SAT, Claudio (edición); Lisboa Expo'98; Blau; Lisboa, pp.15/16.

BUSQUETS, J. (2002) Rehabilitación Urbana. Evolución de su contenido teórico e influencia en la práctica urbanística reciente. Algunos ejemplos; in: **BUSQUETS, J.; CASARIEGO, J.; FALINI, P.; GUERRA,**

E.; MARTÍN, M.; La reconstrucción de centros urbanos. La experiencia europea sobre la rehabilitación de la ciudad histórica; Ayuntamiento de las Palmas de Gran Canaria; Las Palmas de Gran Canaria, pp.25/80

BUSQUETS, J. et al (2003) La ciutat vella de Barcelona. Un pasta amb futur; Ajuntamnet de Barcelona, Laboratori d'Urbanisme; Barcelona.

CABRAL, J. (1999) Regeneração Urbana e Planeamento da Cidade: um quadro para a avaliação do projecto urbano da Expo'98, Seminário Políticas Urbanas – Da Qualificação à Regeneração, Universidade Nova de Lisboa

CABRAL, J. (2005) Inovação nas políticas de urbanas – Modelos de regulação e sistemas de governança, Revista GeolNova nº10, Fevereiro 2005

CHALINE, C.; COCCOSSIS, H. (2004) Guidelines for Urban Regeneration in the Mediterranean Region; Priority Actions Programme, Regional Activity Centre; Split.

CME (1974) Regulamento para a Renovação e Recuperação das Áreas Classificadas da Cidade de Évora, Câmara Municipal de Évora

CME-3 (2007) Plano Director Municipal de Évora - Estudos de caracterização do Território, Anexo I - Estudos de caracterização demográfica, Câmara Municipal de Évora

CME-4 (2007) Plano Director Municipal de Évora - Estudos de caracterização do Território, Anexo V - Identificação das servidões administrativas e restrições de utilidade pública no concelho, Câmara Municipal de Évora

CME-5 (2007) Plano Director Municipal de Évora - Programa do PDM, Câmara Municipal de Évora

CME-6 (2007) Plano Director Municipal de Évora - Relatório – Volume I – Diagnóstico, Câmara Municipal de Évora

COMISSÃO EUROPEIA (1998) Desenvolvimento Urbano Sustentável na União Europeia: Quadro de Acção, doc. COM(1998)605

COMISSÃO EUROPEIA (1999) EDEC – Esquema de Desenvolvimento do Espaço Comunitário.

COMISSÃO EUROPEIA (2005) Agenda para a revisão da estratégia de desenvolvimento sustentável, doc. IP/05/156

COSTA, J.P. (2001) The new waterfront: segregated space or urban integration? Levels of urban integration and factors of integration in some operations of renewal of harbour areas; in: A. Remesar (Ed.), On the Waterfront, nº3; Publicacions Universitat de Barcelona / Polis Research Centre; Barcelona.

COSTA, J.P. (2002) Bairro de Alvalade – Um Paradigma no Urbanismo Português, Editora Livros Horizonte, Lisboa

COSTA, J.P.; REMESAR, A. (2004) Multifunctional Land Use in the Renewal of Harbour Areas: Patterns of Physical Distribution of the Urban Functions; in: A. Remesar (Ed.), On the Waterfront, nº6; Publicacions Universitat de Barcelona / Polis Research Centre; Barcelona.

COSTA, J.P. (2006) La Ribera Entre Proyectos. Formación y Transformación del Territorio Portuario, a partir del caso de Lisboa; 3 volumes, documento policopiado, Dissertação de Doutoramento apresentada na Escola Técnica Superior de Arquitectura de Barcelona, Universidade Politécnica da Catalunha; Barcelona, Espanha. 591 páginas. Disponível em: <http://www.tesisenxarxa.net/TDX-0322107-120012>

FEDER (2007) Programa Operacional Regional do Alentejo 2007-2013, FEDER

GUY, S. et al (2002) Development Cultures and Urban Regeneration; in: Urban Studies, vol.39, nº7, pp. 1181-1196.

JESUS, J.; PAIS, P.; MATEUS, D. (2006) Alentejo, Fundação das Universidades Portuguesas/ CIPES - Centro de Investigação de Políticas do Ensino Superior

KOVÁCS, I. (1998) Novos modelos de produção: Trabalho e pessoas, Celta, Oeiras

LAMAS, J. (1993) Morfologia Urbana e Desenho da Cidade; Fundação Calouste Gulbenkian e Junta Nacional de Investigação Científica e Tecnológica; Lisboa.

LANÇA, I. (2000) A indústria Portuguesa, Celta, Oeiras

LIMA, P. (2004) Muralhas e Fortificações de Évora, Argumentum, Lisboa

MEYER, H. (1999) City and Port: Urban Planning as a Cultural Venture in London, Barcelona, New York and Rotterdam; international Books; Rotterdam.

MULTIFUNCTIONAL INTENSIVE LAND USE: PRINCIPLES, PRACTICES, PROJECTS AND POLICIES (2007) MILUNet e União Europeia (Interreg IIIC), Gouda, Holanda.

QREN 2007-2013 (2007) Quadro de Referência Estratégico Nacional 2007-2013, Observatório do QCAIII, Ministério do Ambiente, do Ordenamento do Território e do Desenvolvimento Regional

ROGERS, R. (2005) Towards a Strong Urban Renaissance, The Urban Renaissance six years on, Urban Task Force

SABATÉ, J. (1999) El Parc Agrari del Baix Llobregat; in: Barcelona 1979/2004, Del Desenvolupament a la Ciutat de Qualitat; Ajuntament de Barcelona, Col·legi d'Aparelladors i Arquitectes Tècnics de Barcelona, Col·legi d'Arquitectes de Catalunya; Barcelona.

SABATÉ, J.; SCHUSTER, J.M. (2001) Projectant l'eix del Llobregat / Designing the Llobregat Corridor; Universitat Politècnica de Catalunya, Massachusetts Institute of Technology; Barcelona.

SANCHEZ, P (2006) Estratégias para promover territórios e fixar pessoas, Diário de Notícias, Caderno de Economia, Edição on-line 26.07.2006

SANTOS, M. (1997) Alentejo 2010: O cenário mais provável, Universidade de Évora

TOFFLER, A. (1980) A terceira Vaga, Edição "Livros do Brasil" (2003), Lisboa

WEBSITES CONSULTADOS

<http://europa.eu.int>, Europa, O Portal da União Europeia

<http://www.cm-evora.pt>, Sítio oficial da Câmara Municipal de Évora

<http://www.desenvolvimentosustentavel.pt>, Estratégia Nacional de Desenvolvimento Sustentável

<http://www.evoradistritodigital.pt>, Évora Distrito Digital

<http://www.inteli.pt>, Inteligência e Inovação – Centro de Inovação

<http://www.intelligentcities.net>, Projecto “INTELLIGENT CITIES – Cidades Inovadoras e Competitivas para o Desenvolvimento Sustentável”

<http://www.portugal.gov.pt>, O portal do Governo

<http://www.rave.pt>, Rede Ferroviária de Alta Velocidade

<http://www.territorioportugal.pt>, DGOTDU – Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território

<http://www.regen.net>, - First for Regeneration

<http://www.urcs-online.co.uk>, - Urban Regeneration Companies