

# ÉVORA: PROBLEMAS DO DESENVOLVIMENTO URBANO E PERSPECTIVAS FUTURAS

*Maria Domingas Simplício*  
*Departamento de Geociências*  
*Universidade de Évora*

## **Resumo**

Continuando a ocupar um lugar destacado na hierarquia da rede urbana do Alentejo, e mesmo de todo o sul do país, Évora é uma cidade onde a adopção do planeamento estratégico e a definição de medidas de reestruturação do sistema urbano através da valorização das cidades médias encontram melhores condições de aplicação.

Todavia, a cidade apresenta carências e limitações que importa superar para que desempenhe eficazmente as funções que competem a um centro da sua categoria.

No sentido de salientar alguns dos factores e circunstâncias que conduzem à ocorrência de dificuldades e deficiências no funcionamento e organização do centro urbano de Évora, apresenta-se uma sistematização dos que se consideram mais relevantes.

É, no entanto, possível evidenciar um conjunto de medidas e acções que têm sido tomadas ou estão programadas no sentido de proporcionar melhores condições para o desenvolvimento urbano de Évora, como importante cidade média portuguesa.

**Palavras-chave:** urbanismo, planeamento urbano, redes de cidades, planeamento estratégico, cidade média

## **ABSTRACT**

Évora continues to play an important role in the network of urban settlements of both the Alentejo region and southern Portugal as a whole. Within the framework of the movement for promoting and developing medium-sized cities, the city's policy of strategic planning and the implementation of measures to restructure the urban system has been a success.

However, Évora must overcome certain problems and limitations in order to efficiently fulfil its assigned role.

In this paper we provide a systematic outline of the main factors and circumstances which have led to difficulties and deficiencies in the functioning and organisation of the urban centre.

At the same time, we indicate a range of measures and actions which either have already been taken or are planned, and are aimed at providing improved conditions for the urban development of Évora, an important medium-sized Portuguese city.

Évora é uma cidade com 45 000 hab. constituída por um centro histórico amuralhado e por um conjunto de 40 bairros que se diferenciam pela sua dimensão e tipologia urbana e funcional e pela época de construção e natureza do processo de promoção.

A cidade ocupa actualmente um lugar destacado na hierarquia da rede urbana do Alentejo, e mesmo de todo o sul do país, sendo essencialmente um centro de serviços, pois 75% da população empregada está no sector terciário.

Saliente-se ainda que o valor histórico-cultural e o bom estado de conservação geral justificaram a classificação, pela UNESCO, do Centro Histórico de Évora como Património Mundial, o que tem contribuído para uma crescente preocupação em preservar o património e renovar as áreas urbanas mais degradadas. Esta classificação traduziu-se no aumento do turismo, o que, aliado à expansão da Universidade, induziu um crescimento urbano recente e importantes alterações sociais e de vivência cidadina.

Évora é uma cidade onde a adopção do planeamento estratégico e a definição de medidas de reestruturação do sistema urbano através da valorização das cidades médias (escalão de que esta cidade tende a representar um dos melhores exemplos portugueses) encontram melhores condições de aplicação.

Todavia, a cidade apresenta carências e limitações que importa superar para que desempenhe eficazmente as funções que competem a um centro da sua categoria.

Assim, no sentido de salientar alguns dos factores e circunstâncias que conduzem à ocorrência de dificuldades e deficiências no funcionamento e organização do centro urbano de Évora, constituindo, eventualmente, estrangulamentos mais ou menos limitativos do seu desenvolvimento, apresenta-se, de seguida, uma sistematização dos que se consideram mais relevantes.

- **A circulação e estacionamento** na cidade intramuros e na sua envolvente constitui um dos problemas que, com mais frequência, se regista nas cidades e, em particular, nos sectores urbanos mais antigos. No caso de Évora, diversos factores concorrem para essa situação, contribuindo uns para o reforço de outros. Sem dúvida que a estrutura urbana, marcada por ruas estreitas e sinuosas, dificulta a circulação e o estacionamento do elevado número de viaturas que, diariamente, permanecem ou se dirigem, ao Centro Histórico; conseqüentemente, verifica-se o congestionamento frequente das ruas que oferecem melhores condições de circulação, induzindo o recurso a ruas secundárias, mais estreitas e onde a circulação de veículos e peões, se torna ainda mais difícil. A propósito das dificuldades que, nas cidades antigas, a largura e traçado das ruas, concebidas para outros tipos de circulação, representam para a circulação automóvel, refira-se que O. RIBEIRO (1986, p.376) considerava que, devido às ruas "tortuosas e apertadas, o trânsito está fortemente condicionado e o forasteiro perde-se neste dédalo do casco antigo, dando grandes e complicadas voltas até encontrar o sítio que procura. Neste aspecto Évora é talvez a mais confusa das cidades da sua dimensão".

Também a circulação dos transportes colectivos enfrenta as dificuldades resultantes, do congestionamento geral do trânsito, agravadas ainda pela maior dimensão das viaturas, já que os pequenos autocarros são em número reduzido.

A intensa circulação automóvel e as dificuldades de estacionamento são, no entanto, o reflexo da vitalidade daquele sector urbano que, para além da população residente, recebe diariamente o afluxo dos milhares de pessoas que ali se deslocam para trabalhar ou adquirir bens e serviços, pois a cidade intramuros concentra grande parte dos postos de trabalho e das unidades funcionais de comércio e serviços da área urbana.

Para resolver (ou atenuar) os problemas de circulação, a autarquia promoveu, no início dos

anos 80, a realização de um Plano de Circulação e Transportes, mas a sua aplicação não surtiu os efeitos desejados e as dificuldades para circular e estacionar no Centro Histórico continuaram a aumentar. Perante esta situação, foi formulado e encontra-se em fase de implementação um novo sistema de circulação e transportes, o SITE (Sistema Integrado de Transportes e Estacionamento), através do qual se pretende reduzir e organizar o tráfego e estacionamento no Centro Histórico<sup>1</sup>, incrementando o estacionamento em parques na sua periferia e a utilização do transporte público. Todavia, após um período em que a aplicação do SITE, conjugada com a melhoria da rede viária estruturante da área urbana, mostrava alguma eficácia, o crescente número de viaturas em circulação e as insuficientes oferta (nuns casos) ou procura (noutros) dos transportes colectivos, têm como consequência o agravamento dos congestionamentos de tráfego e as dificuldades de estacionamento, originando tempos de deslocação claramente acima do esperável face à dimensão urbana de Évora.

- **A excessiva concentração no Centro Histórico** de serviços e equipamentos é outro dos problemas sentidos em Évora (e que já foi referido como gerador de dificuldades em matéria de circulação e estacionamento). Com efeito, se a localização central e num sector urbano privilegiado é fundamental para grande número das funções ligadas ao comércio e aos serviços, outras encontrariam em sectores da cidade extramuros idênticas ou melhores condições de funcionamento; até à sua recente transferência para o novo edifício, um dos casos mais significativos era o da estação rodoviária, cuja localização no sector intramuros constituía um factor de perturbação da circulação, a que se adicionava a limitada operacionalidade, razões mais do que suficientes para o seu deslocamento, finalmente concretizado, para uma área extramuros.

Idêntica decisão poderia ser tomada relativamente a diversos serviços sem ou com reduzido atendimento ao público e mesmo a alguns estabelecimentos comerciais menos dependentes de localizações centrais e que poderiam dispor, na cidade extramuros, de instalações mais funcionais. De resto, estas medidas têm sido aplicadas (novas instalações da Comissão de Coordenação da Região do Alentejo, da UNESUL, do Núcleo Empresarial, do Mercado Abastecedor, do centro de distribuição postal e de algumas oficinas e armazéns) mas o número de casos é demasiado pequeno para que o seu reflexo se faça sentir, enquanto, em alguns sectores, de que é exemplo a banca, a opção é, sem abdicar da localização central, criar "filiais" extramuros. No entanto, parece ser cada vez mais reconhecida a necessidade de incentivar o descongestionamento do centro através da concertação de esforços e iniciativas que favoreçam a criação de novas centralidades e a revalorização funcional de áreas extramuros.

Importa, porém, ter em conta que a grande vitalidade urbana do Centro Histórico é precisamente uma das suas maiores virtualidades, pelo que qualquer estratégia de planeamento e desenvolvimento urbano evidencia a necessidade de a preservar, contrariando a tendência para a grande redução populacional registada em muitos centros históricos. Desta forma, as medidas para combater o excessivo recurso ao Centro Histórico devem ser suficientemente ponderadas para que delas não resulte a redução da vitalidade daquele sector urbano.

- **A existência de edifícios em mau estado de conservação** também constitui um problema comum à maior parte dos núcleos históricos, e embora em Évora não assuma, em termos globais, proporções alarmantes, a Câmara Municipal considerava, em 1996, que cerca de 20% dos edifícios se encontravam bastante degradados. Com efeito, dispersas por quase toda a cidade intramuros surgem construções que, embora habitadas, apresentam um precário estado de conservação, a exigir

---

<sup>1</sup>Nesse sentido, o estacionamento no Centro Histórico é tarifado e condicionado e, em muitas das ruas secundárias, a circulação automóvel apenas é permitida aos moradores ou para cargas e descargas.

beneficiações, às vezes profundas. Mas, para além do estado de conservação dos edifícios, as condições de habitabilidade são afectadas pela reduzida dimensão dos fogos, pela deficiente organização das divisões (quartos ou salas interiores) e pelas limitações provocadas pela ausência ou carácter rudimentar das casas de banho.

Foi para ultrapassar aquelas deficientes condições de habitabilidade que, a partir dos anos 60 e sobretudo após 1975, muitos agregados familiares procuraram residência na cidade extramuros; consequentemente, no Centro Histórico cresceu o peso relativo dos casais idosos, menos exigentes e com menor capacidade de reacção face às limitações da habitação.

Os proprietários de muitas das casas que necessitam de reparações e beneficiações não têm recursos financeiros para esse efeito ou, nas situações de arrendamento, não obtêm o rendimento que, na sua perspectiva, justificaria o investimento<sup>2</sup>; por isso, o envelhecimento de uma fracção importante do parque habitacional e a consequente diminuição da qualidade ambiental constituem aspectos negativos que assumem maior impacto em alguns sectores do Centro Histórico.

Actualmente verifica-se a revalorização do Centro Histórico como área residencial, mas os elevados custos que esse processo implica limitam os possíveis destinatários, pois ao preço das casas acrescem os encargos com a sua recuperação e beneficiação.

- **A dificuldade em compatibilizar a renovação do parque habitacional com a preservação do carácter histórico** da cidade intramuros surge também como uma questão importante; de facto, nesse contexto é mais difícil (e, eventualmente, mais cara) a recuperação e beneficiação dos edifícios, dadas as restrições à alteração da volumetria (só excepcionalmente poderá ser aumentado o número de pisos) e ao recurso a soluções e materiais de construção não tradicionais (ou não "assimiláveis" pelo carácter histórico do local) os quais têm grande aplicação na cidade extramuros.

Apesar das limitações referidas, pode considerar-se que, sobretudo a partir da classificação do Centro Histórico de Évora como Património Mundial (1986), e em resultado da chamada de atenção para o significado e prestígio dessa classificação, a larga maioria das intervenções para recuperação e beneficiação das habitações tem sido feita com respeito pelas normas e regulamentos.

Para além dos problemas que se fazem sentir com maior incidência (ou mesmo exclusivamente) no Centro Histórico, também a Área Urbana de Évora, na sua globalidade, se defronta com dificuldades e limitações de vária ordem.

- **A deficiente articulação física e funcional entre os bairros e a cidade intramuros** constitui uma característica marcante da estrutura e organização urbanas. À excepção da Zona de Urbanização nº 1 (que confina com o sector intramuros) em quase todos os bairros se sente que para aceder ao Centro Histórico (afinal o "centro vital" do funcionamento de toda a área urbana) há que vencer a descontinuidade física (e também quase psicológica) que o separa do bairro e que leva a classificar essa deslocação como "ir à cidade". Esta sensação, que é real na medida em que o processo de urbanização da cidade extramuros levou a que os bairros tenham surgido mais ou menos afastados da "cidade", não é compensada pela existência de bons acessos (tanto para veículos como para peões), suficientemente "urbanizados" para vencer a descontinuidade, conferindo-lhe um carácter de arruamento; inversamente, o que existe são estradas, em geral com piso de má qualidade e raramente preparadas para facilitar (e incentivar) a circulação de peões. Por outro lado, os transportes colectivos, em geral insuficientes tanto

---

<sup>2</sup>Como evidencia J. AGUIAR (1995, pp.34-35) uma das principais dificuldades com que deparam as operações de reabilitação e conservação urbanas resulta da dificuldade em conciliar os elevados custos dessas intervenções com o "reduzido potencial económico dos proprietários e das populações residentes em áreas históricas degradadas".

em termos quantitativos como qualitativos, não constituem boa alternativa ao transporte individual e, sobretudo fora das horas de entrada ou saída dos empregos, também não contribuem para uma maior inter-relação bairros - cidade intramuros (e ainda menos para a relação entre bairros), uma vez que não asseguram deslocções rápidas e frequentes.

Apesar dessa situação, só muito recentemente a carência funcional dos bairros tem sido atenuada, com a abertura de estabelecimentos menos generalizados, como farmácias, agências bancárias, gabinetes de projectos e consultadoria, entre outros.

Curiosamente, um dos principais factores que quebram esta (deficiente) relação cidade - bairros, afectando também a já referida dependência excessiva relativamente à cidade intramuros, foi a instalação (na área extramuros, mas não em bairros propriamente ditos) de superfícies comerciais de média dimensão, pois ela introduziu novos fluxos no movimento citadino, pelo que, agora, as deslocções a partir dos bairros podem não ter fatalmente como destino a "cidade" (entenda-se Centro Histórico).

- **A excessiva lentidão** com que se processa a completa infra-estruturação das novas expansões urbanas é outro problema com que o desenvolvimento urbano se defronta.

Esta situação varia, naturalmente (para além das prioridades do município), em função da dimensão do bairro e da natureza do promotor, sendo nas pequenas áreas de promoção privada que menos se faz sentir. Inversamente, nas expansões extensas e, sobretudo, se a sua promoção contar com apoios de diferente natureza (por exemplo, cooperativas de habitação e contratos de promoção habitacional subsidiados pelo Estado), as dificuldades para articular os diversos níveis de infra-estruturação (arruamentos, redes de electricidade, telecomunicações, distribuição de correio) fazem prolongar, para além de prazos razoáveis, o carácter provisório que acompanha as fases iniciais dessas urbanizações, retardando a sua consolidação. E, se é certo que esse retardamento é, parcialmente, consequência da escassez de meios financeiros em regra verificada, é também notória a dificuldade em conseguir a necessária articulação que permita dar resposta à intensidade do crescimento urbano. Neste contexto, são em geral os arruamentos (quer os internos à urbanização quer os de articulação com a rede viária de ligação) e o arranjo dos espaços exteriores que mais tempo demoram a ser concluídos.

Ainda em estreita articulação com esta questão, saliente-se a dificuldade em manter o que dificilmente foi conseguido, sendo frequente que a precaridade das soluções rapidamente revela deficiências que, de novo, colocam a necessidade de intervir. Surgem, então, novas dificuldades resultantes da carência de meios humanos e financeiros capazes de assegurar uma gestão corrente das intervenções quase quotidianas que a área urbana, cada vez mais extensa, exige; como resultado dessas carências (e, certamente, também de alguma descoordenação nos serviços responsáveis) as pequenas reparações não são efectuadas atempadamente e, progressivamente, vão exigindo intervenções mais profundas e dispendiosas, sendo difícil romper este processo. Assiste-se, assim, a que, mesmo em urbanizações recentes, os arruamentos e passeios necessitem reparações, o equipamento urbano (em geral escasso) entre rapidamente em degradação, as árvores sobrevivam com dificuldade e as replantações tardem, reflectindo-se tudo isto, numa menor qualidade urbanística.

Por também influir negativamente sobre este último aspecto, merece referência a escassez de espaços públicos não construídos, sobretudo na cidade intramuros, apesar de ser neste sector que se localiza o único espaço verde de dimensão significativa: o Jardim Público, com cerca de 4 ha. Os restantes espaços não construídos são em número reduzido e, em geral, de pequena dimensão, situação ainda agravada pelo facto de serem mal equipados e de, principalmente na cidade extramuros, não terem a manutenção adequada. Com a prevista construção do futuro parque urbano da cidade (cujo projecto foi já lançado) espera-se, naturalmente, ver atenuadas as carências referidas.

Saliente-se, ainda, que as limitações da qualidade urbanística das áreas extramuros assumem, em geral, maior expressão nos bairros de génese "clandestina", onde o esforço prioritário incidu na instalação das infra-estruturas básicas, relegando para segundo plano as preocupações com a requalificação da imagem e vivência urbanas.

- **A carência<sup>3</sup> em serviços e equipamentos** (que a dimensão demográfica e a importância regional da cidade fariam supor estarem disponíveis) é mais uma restrição ao desenvolvimento urbano, tomando este em sentido lato e, portanto, colocando-se a um nível diferente das limitações anteriores. Sobre esta questão importa ter presente que os padrões de comportamento são bem diferentes para os sectores público e privado; este último é muito mais condicionado pelos indicadores sócio-económicos, enquanto para o primeiro prevalecem (ou deveriam prevalecer) os ajustamentos introduzidos pelos factores político-administrativos.

Sem preocupação de rigor exaustivo, salientam-se algumas das principais carências, sendo a primeira referência para o sector da saúde, já que o Hospital se revela insuficiente para as necessidades actuais, tanto em termos de capacidade como de nível e diversidade dos serviços prestados. Igualmente no campo da investigação científica (e apesar do desenvolvimento da Universidade) se poderia esperar maior destaque de Évora, o mesmo acontecendo quanto aos equipamentos desportivos (pista de atletismo, pavilhão desportivo, etc.); é aliás, sintomática a pobreza competitiva de Évora no campo desportivo, sem qualquer clube em qualquer modalidade com projecção nacional. Também no que se refere a novos serviços ou tecnologias, Évora não é, em geral, servida nas fases iniciais (como exemplifica a expansão dos novos serviços de telecomunicações e a prevista introdução do gás natural).

Merece ainda referência uma tendência recente e que será, certamente, extensiva a outros centros urbanos em situação demográfica e geográfica semelhante; beneficiando da melhoria das telecomunicações e dos transportes, as empresas reduzem ao estritamente necessário as reservas dos agentes locais, confiando que aquelas melhorias possibilitem reduzidos prazos de entrega dos produtos ou da prestação dos serviços (de reparação, por exemplo); assim, o que anteriormente se resolvia de um dia para o outro, demora agora três dias ou mais a resolver-se! Note-se que, nesta lógica, o acréscimo de dependência de Évora em relação ao grande centro - sede da empresa (Lisboa, na maior parte dos casos) tem equivalência a outras escalas, como o aumento da dependência de Lisboa relativamente a Madrid, por exemplo.

- **Factores de ordem sócio-económica** (cuja afinidade e interacção justificam a sua abordagem global) devem igualmente referir-se para completar a sistematização dos principais problemas com que se defronta o desenvolvimento urbano.

Um dos factores com maior influência negativa sobre o desenvolvimento da cidade é a debilidade da base económica da área na qual ela está inserida, marcada pela fragilidade do tecido empresarial, que assenta, maioritariamente, em empresas de pequena dimensão, e pelo reduzido peso e fraca tradição do sector industrial.

Estas circunstâncias desfavoráveis são ainda agravadas por problemas de natureza demográfica, como a diminuição e o envelhecimento da população e por factores de ordem conjuntural, nomeadamente a crise que tem vindo a afectar o sector agrícola.

Assim, as limitações que se fazem sentir têm uma dupla tradução já que, por um lado, são menores as condições favoráveis ao desenvolvimento da cidade e, por outro, este é menos sustentado pois não está directamente relacionado com o contexto regional, caracterizado pela estagnação

---

<sup>3</sup> Às vezes não se trata tanto de carência, propriamente dita, mas da dotação sistematicamente retardada relativamente a outras regiões do País.

demográfica e sócio-económica.

Para as limitações referidas acerca da fragilidade do sector industrial contribui ainda o fraco potencial de crescimento da maioria das indústrias existentes, a que se alia uma reduzida expressão (em número e dimensão) da instalação de novas unidades, arrastando-se, muitas vezes, as intenções e projectos de investimentos por longos períodos, acabando, afinal, por não serem concretizados. Aspecto comum, de uma maneira geral, a todo o Alentejo é também a fraca reprodução dos fluxos e recursos financeiros gerados ou disponibilizados localmente, sendo pouco frequentes os casos em que investimentos bem sucedidos geram novos investimentos, na mesma ou noutras actividades.

Embora inseridos num contexto mais complexo, estes problemas são um dos reflexos da relativa falta de capacidade da iniciativa dos agentes económicos da cidade (numa atitude que contrasta, aliás, com outros sectores, designadamente na área da cultura). Como exemplos dessa situação podem apontar-se: o reduzido protagonismo do NERE (Núcleo Empresarial da Região de Évora), mesmo comparativamente com associações congéneres de outras áreas com fraco desenvolvimento económico; a "falência" do projecto que levou à criação da SODERA (Sociedade de Desenvolvimento da Região do Alentejo), neste caso com a particularidade da falta de iniciativa afectar não o arranque, pois esta foi uma das primeiras (se não a primeira) Sociedades de Desenvolvimento Regional, mas sim as decisões que poderiam assegurar o cumprimento dos seus objectivos; o relativo fracasso das primeiras edições da FEPRAN (Feira dos Produtos da Região Alentejo) que contrasta flagrantemente com o sucesso e impacto alcançados pela OVIBEJA (inicialmente um certame destinado a um sector específico, mas que gradualmente se transformou numa das principais mostras das actividades económicas regionais); o insucesso do projecto que levou à criação da UNESUL (Associação Universidade - Empresa do Sul), cujos objectivos, de grande interesse, não foram alcançados.

Intencionalmente, na abordagem anteriormente apresentada, os problemas e dificuldades foram colocados quase como se as entidades e agentes com responsabilidade nos sectores respectivos poucas iniciativas tivessem, em curso ou previstas, para os ultrapassar. Todavia, essa não é bem a realidade, pois com maior ou menor empenho e probabilidade de sucesso, diversas medidas e acções têm sido tomadas ou estão programadas no sentido de proporcionar melhores condições para o desenvolvimento urbano de Évora - como importante cidade média portuguesa - quer através da resolução das limitações sentidas, quer potenciando capacidades e aptidões em que importa apostar. São os aspectos mais relevantes sobre estas questões que em seguida se apresentam.

## 2 - O FUTURO DO DESENVOLVIMENTO URBANO: INSTRUMENTOS E PERSPECTIVAS

Independentemente da resolução de problemas e limitações de carácter mais ou menos pontual e da evolução que vierem a sofrer questões de carácter estrutural (de que são exemplos o processo de globalização das relações económicas ou o reforço da atractividade da cidade decorrente da melhoria das condições de acessibilidade), o futuro do desenvolvimento urbano de Évora dificilmente deixará de ocorrer num contexto de estreita articulação com a evolução de dois dos temas actualmente mais marcantes do planeamento regional e urbano: **a aplicação do planeamento estratégico e a valorização do papel estruturante das cidades médias**. Com efeito, embora possam não ser os únicos instrumentos desse desenvolvimento, o planeamento estratégico e a sua articulação operativa com a valorização do papel estruturante das cidades médias assumem, nesse processo, inegável preponderância.

Tendo presente esta noção procede-se, seguidamente, a uma referência sintética às acções de intervenção que mais se articulam com a resolução dos problemas atrás identificados. Essas acções

reflectem, predominantemente, embora nem sempre de forma explícita, as orientações resultantes da aplicação dos grandes instrumentos de enquadramento do desenvolvimento da cidade.

- Uma dessas medidas assumida no Plano Estratégico, mas que já anteriormente vinha ganhando consistência, é a definição do **SITE** - Sistema Integrado de Transporte e Estacionamento. Trata-se de um conjunto coerente de iniciativas com vista a melhorar as condições de circulação e estacionamento, em particular no Centro Histórico, incentivando o recurso ao transporte público e as deslocações a pé, restringindo o trânsito automóvel e aumentando a rotatividade do estacionamento na cidade intramuros. Algumas fases do SITE, que conta com apoio financeiro nacional e comunitário (designadamente do Programa Thermie), estão já em implementação, como é o caso da construção de parques de estacionamento junto às muralhas, da tarifação do estacionamento nos sectores mais procurados da cidade intramuros e do estabelecimento de carreiras de mini-autocarros ligando aqueles parques e alguns bairros periféricos ao Centro Histórico.

Constituindo um importante contributo para os objectivos visados pelo SITE, saliente-se a recente transferência da gare rodoviária da cidade intramuros, que contribuiu para eliminar um dos pontos de maior conflito no tráfego urbano.

A evolução recente do tráfego urbano deixa, no entanto, antever a necessidade de proceder a ajustamentos do SITE, já que um dos seus objectivos primordiais - reduzir o afluxo de veículos à cidade intramuros e sua envolvente - não está, claramente, a ser conseguido. Esse objectivo passa, inevitavelmente, pelo acréscimo do recurso aos transportes públicos, que deverão ser qualitativa e quantitativamente melhorados, mas também pela intensificação das deslocações pedonais, através da criação de percursos seguros e atractivos.

- Também a necessidade de encontrar formas e meios para combater as limitadas condições de habitabilidade de alguns sectores do Centro Histórico era reconhecida (embora a escassez de recursos financeiros dificulte a sua aplicação), mas no Plano Estratégico ela assume o devido destaque através da acção "**Reabilitação do Centro Histórico**"; com ela, pretende-se possibilitar maior intervenção municipal na recuperação de edifícios degradados, adoptar medidas preventivas relativamente a sismos e incêndios, melhorar a iluminação pública e dos monumentos e valorizar a qualidade ambiental. Sob este aspecto, a classificação, pela UNESCO, do Centro Histórico de Évora como Património Mundial deve constituir, mais do que até aqui, razão acrescida para que a acção referida possa ser concretizada.

Para além da melhoria das condições de habitabilidade no Centro Histórico, a sua valorização urbanística e ambiental reveste-se da maior importância para a cidade. Nesse sentido, têm sido tomadas diversas medidas, como é o caso das acções de renovação urbana ou as iniciativas para melhorar a circulação e estacionamento, devendo ainda referir-se:

- A definição de normas e regulamentos quanto aos materiais de construção, soluções arquitectónicas, equipamento e mobiliário urbano (toldos, elementos de identificação ou de publicidade, etc.) que melhor se ajustam ao carácter e ambiência do Centro Histórico;
- A modernização de infra-estruturas urbanas como a rede de esgotos, a rede eléctrica, a iluminação pública e a rede telefónica;
- A instalação de um sistema de televisão por cabo, tendo em vista a supressão das antenas exteriores;
- O aumento do número de ruas e espaços reservados à circulação de peões e à realização de acções de animação do Centro Histórico.

- Como forma de atenuar o congestionamento resultante da excessiva concentração de serviços e equipamentos no Centro Histórico, no Plano Estratégico é proposta a **criação de novas centralidades**



**urbanas.** Através do incentivo à instalação na cidade extramuros de equipamentos ou serviços que não exigem localizações muito centrais, pretende-se diminuir o recurso ao Centro Histórico e, simultaneamente, valorizar, do ponto de vista urbanístico e funcional, áreas alternativas.

Embora não constitua uma acção claramente referenciada no Plano Estratégico (e, pela sua dimensão e carácter estruturante, deveria sê-lo) o projecto de remodelação do Rossio de S. Brás, tendo em vista "a sua transformação na futura grande praça da cidade", constitui um dos principais contributos para criar alternativas ao Centro Histórico; é com esse objectivo que se aponta como elemento fulcral dessa remodelação a construção do futuro Centro de Congressos (um equipamento fundamental para as estratégias de desenvolvimento urbano em que Évora assume o papel de "cidade internacional e de congressos") e dos equipamentos com ele articulados, nomeadamente o Centro Avançado de Telecomunicações e a Galeria de Exposições (a criação destes equipamentos é referida no Plano Estratégico).

- As limitações apontadas quanto à deficiente articulação física e funcional entre os bairros e a cidade intramuros poderão também ser facilmente atenuadas através da concretização de acções previstas no Plano Estratégico. Para além da já referida criação de novas centralidades urbanas, também a **melhoria da rede viária principal** da cidade facilitará as condições de articulação na área urbana, na medida em que deverá permitir maior inter-relação dos bairros com a cidade intramuros e entre si; esse será um dos benefícios resultantes da maior funcionalidade da rede viária e da menor interferência do tráfego exterior à área urbana.

Complementarmente às intervenções sobre a rede viária, também a criação de uma **estrutura ecológica urbana** (integrando espaços verdes, arruamentos e passeios, caminhos de peões e antigas quintas) contribuirá, para além da melhoria das condições ambientais, para o reforço da articulação na área urbana.

É ainda esse um dos objectivos que leva a defender, no âmbito do processo de revisão do Plano Geral de Urbanização, o preenchimento dos espaços não ocupados no interior da área urbana, "estabelecendo continuidades urbanas e favorecendo novas centralidades".

Existe, portanto, uma conjugação de acções e perspectivas que levam a poder admitir que num futuro relativamente próximo, a Área Urbana de Évora poderá ser mais coesa e melhor articulada.

- Sendo a carência ou insuficiência de alguns equipamentos ou serviços uma das limitações actuais da cidade, e considerando a importância da expansão e diversificação dos serviços na dinamização e reforço da competitividade dos centros urbanos de média dimensão (I. VÁZQUEZ, 1993, p.144), existem perspectivas ou medidas (algumas previstas no Plano Estratégico) que permitem esperar uma evolução positiva nesta matéria.

Assim, foi já referida a prevista construção do Centro de Congressos e equipamentos complementares, por forma a suprir uma das carências mais sentidas numa cidade que se pretende afirmar como local privilegiado para a realização de encontros, seminários, conferências, congressos e exposições. Para além disso, o Plano Estratégico retoma ou avança com a proposta de instalação na cidade de novos equipamentos nas áreas da cultura, do desporto, do ensino e investigação e da saúde, de cuja concretização resultaria, naturalmente, a valorização da cidade e o seu reforço na estrutura urbana nacional, assumindo, na globalidade, um reflexo semelhante (embora dificilmente equiparável) ao que teve a restauração da Universidade (em 1973). Quase inevitavelmente, a instalação de alguns desses equipamentos será protelada (por falta de recursos ou de vontades), mas, ainda assim, a **dotação da cidade com serviços e equipamentos** adequados ao seu nível urbano tende a melhorar.

Outros factores que poderão contribuir para a instalação ou expansão de serviços e equipamentos na cidade são:

- O processo de reajustamento e descentralização da administração que, embora de forma menos marcada que o modelo de regionalização rejeitado, tenderá a reforçar Évora como importante centro administrativo;
- O envolvimento de Évora em redes de cooperação internacional, o que favorece a criação de condições para que na cidade possam vir a sediar-se organismos internacionais, principalmente da área do património cultural, da investigação histórica ou do turismo cultural.
- O incremento do papel dinamizador da Universidade, ligado à criação de novos cursos.

Da conjugação das anteriores referências às perspectivas favoráveis ao desenvolvimento urbano resulta um contexto de relativo optimismo quanto ao futuro da cidade. Na verdade, porém, esse optimismo ficará seriamente comprometido se não fôr possível assegurar as condições indispensáveis à resolução de um problema crucial: a debilidade da base económica que sustenta o desenvolvimento da cidade, marcada pela quase inexistência de grandes projectos de investimento, e a inserção numa região com dificuldades económicas (indefinição do sector agrícola) e sociais (envelhecimento populacional, baixo nível cultural, despovoamento, etc.). Sem a resolução destas questões será difícil assegurar condições para que o desenvolvimento de Évora seja sólido e abrangente.

Parece, no entanto, que o contexto actual suscita um optimismo moderado, resultante quer de acções e medidas que envolvem agentes da cidade ou da região, quer do reflexo de condições e circunstâncias assumidas localmente, mas resultantes de decisões ou de conjunturas colocadas a nível nacional. Na generalidade enquadrados no âmbito do Plano Estratégico, consideram-se mais relevantes os seguintes factores:

- Melhoria das condições proporcionadas pelo Parque Industrial e Tecnológico de Évora (PITE), no sentido de reforçar o seu nível de atractividade e competitividade para fixação de novas empresas e permitir melhor articulação entre as empresas e serviços já instalados.
- Reforço da política de acompanhamento e apoio à concretização de intenções de investimento compatíveis com as estratégias de desenvolvimento defendidas para a cidade, como forma de contribuir para o fortalecimento da sua base económica<sup>4</sup>.
- Construção e exploração do mercado abastecedor da região de Évora - MARE - infraestrutura importante no apoio ao tecido produtivo e comercial da região alentejana, particularmente no que respeita ao escoamento, distribuição e comercialização dos produtos agrícolas.
- Melhoria dos níveis de acessibilidade, facilitando as ligações com Lisboa e com Espanha (através da auto-estrada A6) e também com o importante complexo portuário-industrial de Sines.
- Beneficiação e ampliação do aeródromo de Évora e aproveitamento das potencialidades para o desenvolvimento de projectos ligados à aeronáutica nas suas diversas componentes: indústria, manutenção, actividades lúdicas e turísticas ou treino desportivo. É esse o objectivo da criação de um projecto globalizante para o aeródromo, o EVORADROME.
- Existência de condições favoráveis à cooperação institucional tendo em vista o desenvolvimento sócio-económico da urbe, como demonstra a criação do Gabinete da Cidade, envolvendo os principais agentes da actividade urbana na definição do Plano Estratégico de Évora.

---

<sup>4</sup>Um excelente contributo nesse sentido foi dado através da concretização, formalizada em Maio de 1997, da nova fábrica da Siemens (em associação com outro investidor, a Matsushita) baseada em modernas tecnologias e viabilizando a criação de 400 novos postos de trabalho.

- Possibilidade de, através do melhor aproveitamento dos recursos e potencialidades naturais da região, promover o desenvolvimento e a modernização de sectores produtivos importantes, como o turismo (nas suas diversas componentes), a indústria extractiva e transformadora, incluindo a transformação "artística" - constituindo o que J. FERRÃO (1995, pp.24-25) considera ser, quanto ao desenvolvimento de Évora, o meio inovador ligado à "fileira pedra" - e as agro-indústrias, um dos sectores que deverá ser fortalecido com a prevista concretização do empreendimento de Alqueva.
- Acréscimo das condições de atractividade da cidade em resultado do seu prestígio nacional e internacional sobretudo, nos aspectos históricos, culturais e ambientais, podendo, eventualmente, constituir factor favorável à concretização de projectos de investimento, mesmo em sectores não directamente relacionados com as características da cidade, desde que com elas compatíveis (indústrias não poluentes e de vanguarda, por exemplo).

Para além da resolução dos problemas e limitações com que se defronta o desenvolvimento urbano, este resulta igualmente da adopção de medidas apropriadas e da valorização de factores e circunstâncias assentes no aproveitamento de condições favoráveis, de que importa tirar o máximo partido. Apesar do relativo artificialismo da avaliação e da ténue diferenciação entre o que representa a resolução de problemas e o que traduz o aproveitamento de potencialidades, dada a interligação das questões, considera-se que alguns factores devem ser referenciados como particularmente responsáveis pela criação de condições favoráveis ao desenvolvimento urbano de Évora.

- Um dos principais factores decorre da **valorização das potencialidades turísticas** que a cidade (e, de forma geral, o distrito) proporciona e que justificaram a criação, em 1990, da Região de Turismo de Évora. Trata-se, no fundo, do reconhecimento de que, a par do recente desenvolvimento do turismo em meio rural, também a dinamização e valorização do turismo urbano tende a assumir crescente importância na formulação das estratégias de desenvolvimento das cidades, tendo em conta o seu contributo para o fortalecimento da economia urbana e a sua articulação com medidas que visam a melhoria do ambiente urbano, como a defesa e valorização do património e a animação cultural (E. HENRIQUES, 1993, p.56)<sup>5</sup>.

Sem dúvida, o interesse turístico de Évora não é recente; mas a classificação pela UNESCO, em 1986, do Centro Histórico como Património Mundial constituiu forte impulso para maior reconhecimento desse interesse a nível nacional e internacional. Consequentemente, verificou-se um assinalável aumento da afluência e da permanência turística, justificando a criação de novos e melhores serviços relacionados com o turismo, como a restauração e, sobretudo, a hotelaria (nos últimos 6 anos, foram construídos 4 novos hotéis e um quinto está já previsto).

- Em estreita articulação com o potencial turístico de Évora coloca-se a sua crescente **vocação para a realização de congressos**, encontros, conferências e outras acções que contribuem para animar a vida económica, social, cultural e científica da cidade, tirando partido das condições proporcionadas, entre as quais não é irrelevante a melhoria dos níveis de acessibilidade e a relativa proximidade da capital nacional. É nesta perspectiva que se coloca também a promoção, pela autarquia e outros agentes, da realização regular de manifestações de carácter lúdico-cultural<sup>6</sup>, de que são exemplo a

---

<sup>5</sup>*De resto, e em termos mais gerais, o desenvolvimento do turismo nas suas diversas componentes, constitui, cada vez mais, um dos principais vectores das estratégias de desenvolvimento integrado, procurando tirar partido dos efeitos multiplicadores de que a expansão das actividades turísticas se podem revestir para o desenvolvimento dos tecidos económicos e sociais regionais e locais (J. SIMÕES, 1993, p.74).*

<sup>6</sup>*E também da constituição de delegações para participação em iniciativas equivalentes promovidas noutras*

Bienal Internacional das Marionetas, os Encontros "Évora, os Povos e as Artes", as Jornadas de Música Clássica e os Encontros de Música Tradicional Europeia e diversas iniciativas promovidas pela Universidade.

- Outro factor que merece referência é o envolvimento da cidade de Évora em diversas **redes de cooperação** com outros centros relativamente aos quais existem interesses comuns. Este envolvimento, se reflecte o prestígio de que a cidade usufrui, corresponde também à adopção de uma das perspectivas dominantes nas políticas de ordenamento do território e de planeamento regional e urbano da actualidade: a constituição de redes de cidades. Como refere N. MAY (1993, pp.829-830), "trata-se de envolver as cidades em formas de associação, de construção de alianças e parcerias segundo uma estratégia que permita às cidades que isoladamente não poderiam alcançar os limiares necessários, participar nas dinâmicas de internacionalização" (e, acrescenta-se, de valorização urbana); (...) "Assim, a política de redes de cidades tem em vista a cooperação, em processos comuns, de cidades previamente não interligadas, por forma a não ficarem à margem do desenvolvimento". Deste modo, a participação em redes de cooperação permite a troca e enriquecimento de experiências e o reforço da capacidade reivindicativa e dos factores de pressão. A adopção desta atitude corresponde ao que I. LOBO (1997, p.12) designa por "postura activa", que implica a integração em redes de cooperação e concertação, a mobilização de recursos locais e o estabelecimento de fluxos de comunicação e parceria como vias para dotar as cidades do **protagonismo** potenciador do desenvolvimento, combatendo as "posturas passivas", tendencialmente conducentes a situações de **marginalidade**<sup>7</sup>.

Esta forma de organização das cidades é, aliás, encarada favoravelmente no âmbito das políticas urbanas da União Europeia; como salienta J. SIEBECK (1993, p.297), o estabelecimento de redes de cooperação entre cidades europeias corresponde ao reconhecimento de que essa pode ser uma forma de enfrentar as novas oportunidades, mas também as novas ameaças decorrentes de maior integração europeia, privilegiando, em vez do incremento da competição, o reforço das complementaridades e levando à cooperação tanto entre cidades vizinhas como geograficamente afastadas, mas partilhando interesses e problemas comuns.

Foi nesta perspectiva que, como anteriormente se referiu, Évora esteve na base da criação da "Rede Europeia de Estratégias de Cidades Médias", a que viria a suceder a actual "Rede MECINE", apoiada pelo programa RECITE.

Para além desta, e segundo sistematização apresentada no Boletim Municipal editado pela Câmara Municipal de Évora no primeiro trimestre de 1995, a cidade integrava, através da autarquia, quatro outras redes de cooperação:

- Rede ENTRANCE, apoiada financeiramente pelo Programa THERMIE e na qual se insere o Sistema Integrado de Transporte e Estacionamento (SITE);
- Rede das Cidades Europeias Mais Antigas;
- Rede Transeuropeia de Videotelefonía de Alta Definição;
- Rede de Cidades Europeias dos Descobrimientos.

Do envolvimento de Évora no conjunto das cinco redes referidas resultam acções de cooperação com mais de 40 cidades, instituições e empresas europeias; para a cidade é também importante a participação em redes de cooperação de outras instituições, como a Universidade, a UNESUL e a

---

*cidades do País e do estrangeiro.*

<sup>7</sup> Também J. BOUINOT e B. BERMILS (1995, p.114), salientam a importância da participação das cidades em redes europeias, afirmando que esta participação "constitui para uma cidade um novo recurso, um processo inovador e uma ocasião para internacionalizar as suas práticas".

Comissão de Coordenação da Região do Alentejo.

Embora compreensivelmente mais marcado a nível europeu, o prestígio internacional de Évora leva também à cooperação com cidades de outros continentes e constitui um importante suporte de um dos objectivos do Plano Estratégico: o reforço dos níveis de abertura de Évora ao Mundo.

- Considerando as alterações que, ao longo das duas últimas décadas, se verificaram, quer na estrutura física da cidade, quer na composição e organização das funções urbanas e no comportamento e atitudes da população, é compreensível a necessidade de proceder a ajustamentos nos instrumentos fundamentais de planeamento que deverão regular o crescimento e desenvolvimento da cidade. Para esses ajustamentos concorre também a procura do melhor enquadramento para a concretização das medidas e acções propostas no âmbito do Plano Estratégico, e que mais directamente se articulam com o planeamento urbanístico e o ordenamento do território.

É neste contexto que deve entender-se a importância atribuída às **revisões** do **Plano de Urbanização** e do **Plano Director**, que se assumem, portanto, como factores susceptíveis de desempenhar papel relevante na evolução futura da cidade. A co-existência e a compatibilização entre os diversos instrumentos de planeamento assume importância acrescida num contexto em que, como refere C. N. SILVA (1993, p.48) a legislação de 1990 sobre os Planos Directores Municipais tende a deixar de os considerar como planos integrados pois "desvaloriza a componente referente ao planeamento económico e social, restringindo o PDM ao ordenamento físico".

Refira-se, a propósito da importância do planeamento como elemento condutor do desenvolvimento da cidade, que a prática seguida durante os últimos vinte anos e que, como atrás foi mencionado, se caracteriza por um relativo pioneirismo a nível nacional, é também o reflexo da continuidade da política e gestão autárquicas seguidas desde 1975, viabilizando a consolidação de propostas e estratégias de intervenção.

Para finalizar a referência aos factores propícios ao desenvolvimento de Évora, importa voltar a salientar o **prestígio** de que a cidade disfruta a nível nacional e internacional. Reflectindo um conjunto de condições favoráveis a que anteriormente se aludiu (classificação como Património Mundial, desenvolvimento da Universidade, importância do turismo, ambiente e cultura, valorização do planeamento e cooperação, melhoria dos níveis de acessibilidade), esse prestígio é ainda reforçado pela tendência actual para **valorizar o Alentejo** (do litoral ao interior) como uma das regiões que se mantém mais próxima do seu carácter tradicional. Da conjugação destes dois aspectos, é admissível que resulte um impulso adicional para o crescimento e desenvolvimento da cidade.

### 3 - CONCLUSÃO

Embora sem as preocupações de um levantamento exaustivo, foram evidenciados alguns dos factores que conduzem à ocorrência de problemas e limitações na organização e funcionamento do centro urbano de Évora, os quais tendem a constituir estrangulamentos mais ou menos limitativos do seu desenvolvimento e afirmação no sistema urbano nacional.

Todavia, reflectindo também o facto de Évora ser uma cidade onde a adopção do planeamento estratégico e a definição de medidas de reestruturação da rede urbana através da valorização das cidades médias encontram melhores condições de aplicação, têm sido tomadas ou estão programadas

medidas e acções (de carácter institucional, autárquico e empresarial) com o objectivo de melhorar as condições de desenvolvimento da cidade.

Assim, considera-se que Évora reúne condições, actuais e potenciais, susceptíveis de assegurar a aplicação de medidas e acções conducentes ao seu desenvolvimento urbano, e constitui, mesmo, uma referência paradigmática do papel das cidades médias portuguesas na reestruturação da rede urbana nacional. No entanto, tal apenas será possível se forem ultrapassadas as dificuldades decorrentes do principal factor limitativo: a debilidade da base económica que sustenta o desenvolvimento da cidade. De facto, o desenvolvimento urbano de Évora deve entender-se não apenas como factor de promoção, mas igualmente como o reflexo do indispensável desenvolvimento sócio-económico da área que a cidade polariza.

## BIBLIOGRAFIA

AGUIAR, J. (1995) - "Dificuldades na Conservação e Reabilitação do Património Urbano Português", *Sociedade e Território*, nº 21, Porto, pp. 24-35.

BOUINOT, J. e BERMILS, B. (1995) - *La Gestion Stratégique des Villes*, Armand Colin Éditeur, Paris.

FERRÃO, J. (1995) - "Meios Inovadores em Cidades de Média Dimensão: uma Utopia Razoável? - o caso de Évora", comunicação apresentada no Congresso do GREMI - Políticas de Inovação e Desenvolvimento Regional e Local, realizado em Novembro de 1995 em Évora, pp.1-29, polic..

GABINETE DA CIDADE (1994) - Uma Estratégia para a Cidade de Évora, Évora, polic..

HENRIQUES, E. (1993) - "Do Turismo Urbano: Lisboa no contexto do espaço turístico português",

- Inforgeo*, nº6, Lisboa, pp. 55-70.
- LOBO, I. (1997) - "Cidades Pequenas e Cidades Médias: da Marginalização ao Protagonismo", comunicação apresentada no Colóquio "A Política das Cidades", realizado em Fevereiro de 1997 em Lisboa, pp. 1-32, polic..
- MAY, N. (1993) - "L'Aménagement du Territoire et le Systeme National Urbain: de l'Armature Urbaine aux Reseaux de Villes", *Revue d'Economie Régional et Urbain*, nº5, Bordeaux, pp. 823-832.
- RIBEIRO, O. (1986) - "Évora. Sítio, Origem, Evolução e Funções de uma Cidade" in Estudos em Homenagem a Mariano Feio, coordenação de SOEIRO DE BRITO, R., Lisboa, pp. 371-390.
- SIEBECK, J.(1993) - "The Urban Dimension in Community Policies", in *Ciclo de Colóquios: A Política Urbana e o Ordenamento do Território*, Ministério do Planeamento e Administração do Território, Lisboa, pp. 293-304.
- SILVA, C. N. (1993) - "As Determinantes Económicas e Políticas do Planeamento Municipal em Portugal", *Finisterra*, nº55-56, pp. 23-58.
- SIMÕES, J. (1993) - "Um Olhar sobre o Turismo e o Desenvolvimento Regional", *Inforgeo*, nº6, Lisboa, pp. 71-82.
- VÁZQUEZ, I. (1993) - "Os Problemas Urbanos e as Perspectivas de Desenvolvimento e de Funcionalidade das Áreas Urbanas: um Enquadramento Global", in *Ciclo de Colóquios: A Política Urbana e o Ordenamento do Território*, Ministério do Planeamento e Administração do Território, Lisboa, pp. 135 - 145.