

Universidade de Évora - Escola de Artes

Mestrado Integrado em Arquitetura

Dissertação

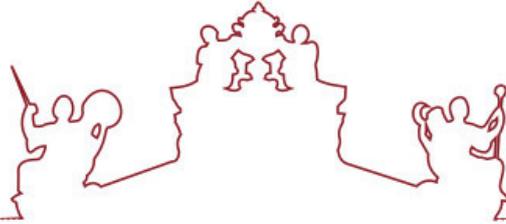
Eurocidades: de limite a transição, o caso de Elvas/Badajoz

Ana Margarida Meireles Martins

Orientador(es) | Daniel Nicolas Ferrera
António Borges Abel
Maria do Céu Tereno

Évora 2021





Universidade de Évora - Escola de Artes

Mestrado Integrado em Arquitetura

Dissertação

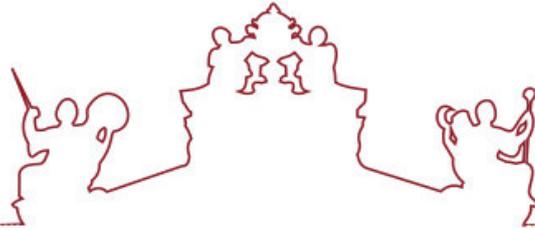
Eurocidades: de limite a transição, o caso de Elvas/Badajoz

Ana Margarida Meireles Martins

Orientador(es) | Daniel Nicolas Ferrera
António Borges Abel
Maria do Céu Tereno

Évora 2021





A dissertação foi objeto de apreciação e discussão pública pelo seguinte júri nomeado pelo Diretor da Escola de Artes:

Presidente | Jorge Duarte Sá (Universidade de Évora)

Vogais | Daniel Nicolas Ferrera (Universidade de Évora) (Orientador)
Nuno Alexandre Neves (Universidade de Évora) (Arguente)

Eurocidades:
de limite a transição, o caso de Elvas/Badajoz.

Esta dissertação não inclui as críticas e as sugestões feitas
pelo júri.

Agradecimentos:

Ao professor António Borges Abel, pelo empenho e pelas lições dadas tanto a nível académico como pessoal.

Ao professor Daniel Jiménez pelo apoio e motivação dada em tempos bons e menos bons.

À professora Maria do Céu Tereno pela coragem de ter aceite o desafio, pela confiança, frontalidade e o bom exemplo a seguir.

À minha Mãe, por nunca ter desistido de mim em toda e qualquer instância.

Aos meus Irmãos, pela união e defesa em momentos de aprendizagem.

À Tia Silvana por nunca me ter abandonado e por me ter dado uma motivação extra de nome Constança.

A toda a família, à Raquel por tudo o que significa, aos Amigos que são na realidade família e a todos os outros que de alguma forma contribuíram para que o trabalho realizado fosse possível.

Índice

00 INTRODUÇÃO

Resumo
Objeto
Objetivo
Metodologia
Estado de Arte

01 FRONTEIRAS.....16

Definição, conceito e evolução.....18
A influência do contrabando e a origem do Debordering.....32
A raia.....36
A cooperação transfronteiriça.....42
A cooperação transfronteiriça no Alto Alentejo e Extremadura
Programas e planos que influenciaram a cooperação no Alto
Alentejo e Extremadura.....46

02 EUROCIDADES.....	50	03 EUROCIDADE ELVAS-BADAJÓZ.....	148
Cidade, definição. Conceito e evolução.....	52	Elvas. Evolução urbana do centro histórico.....	150
Eurocidade, definição. Conceito e evolução.....	62	Elvas. Evolução urbana extramuros.....	166
Eurocidades da Raia.....	66	Badajoz. Evolução urbana do centro histórico.....	192
Eurocidade Chaves-Verín, posicionamento geográfico.....	68	Badajoz. Evolução urbana extramuros.....	206
Eurocidade Chaves-Verín, cidade de Chaves.....	72	Antes da Eurocidade.....	232
Eurocidade Chaves-Verín, cidade de Verín.....	74	Posicionamento territorial, económico, social e urbano.....	234
Eurocidade Chaves-Verín, objetivos.....	76	Planos locais e regionais.....	244
Eurocidade Valença-Tuy, posicionamento geográfico.....	82	Corredor do sudoeste ibérico.....	246
Eurocidade Valença-Tuy, cidade de Valença.....	86	As plataformas logísticas.....	250
Eurocidade Valença-Tuy, cidade de Tuy.....	88	Formas de crescimento urbano possíveis.....	258
Eurocidade Valença-Tuy, objetivos.....	90	Objectivos da Eurocidade.....	274
Eurocidade Vila Real de Sto. António-Castro Marim-Ayamonte, posicionamento geográfico.....	96	Considerações Finais.....	276
Eurocidade Vila Real de Sto. António-Castro Marim-Ayamonte, cidade de Vila Real de Sto. António.....	100		
Eurocidade Vila Real de Sto. António-Castro Marim-Ayamonte, vila de Castro Marim.....	102		
Eurocidade Vila Real de Sto. António-Castro Marim-Ayamonte, cidade de Ayamonte.....	104		
Eurocidade Vila Real de Sto. António-Castro Marim-Ayamonte, objetivos.....	106		
Eurocidade Elvas-Badajoz, posicionamento geográfico.....	112		
Eurocidade Elvas-Badajoz, cidade de Elvas.....	116		
Eurocidade Elvas-Badajoz, cidade de Badajoz.....	118		
Eurocidade Elvas-Badajoz, objetivos.....	120		
Análise Comparativa.....	126		
Ausência de Campo Maior na Eurocidade Elvas/Badajoz.....	144		

00 INTRODUÇÃO



Fig. 1: A DIVISÃO DE BERLIM.

Fonte: thecoldwarof1947.weebly.com/berlin-blockade.html.



00 INTRODUÇÃO

Tema

A temática investigada ao longo da dissertação centra-se na definição e conceito de Eurocidade com particular destaque para o caso de estudo da Eurocidade Elvas/Badajoz.

Com a alteração da função desempenhada pelas fronteiras, surgiu a necessidade de compreender o comportamento das zona fronteiriças e dos aglomerados existentes nessas mesmas zonas que atualmente e num contexto Europeu são zonas de trasição. No território da Península Ibérica, cabe uma das mais antigas fronteiras do mundo, a fronteira entre Portugal e Espanha na qual já existem Eurocidades.

A par da análise ao fenómeno das fronteiras, procura-se esclarecer a definição, conceito e evolução de cidade, sendo que esta pode adquirir várias tipologias.

As Eurocidades surgem no fundo de uma mescla entre a evolução das fronteiras e a evolução das cidades, onde na raia a Eurocidade Elvas/Badajoz revela características distintas de todas as outras Eurocidades.

Resumo

No movimento iniciado na década de 50, com Jean Monnet, o conceito de fronteira na Europa foi-se esbatendo, no primeiro com a Comunidade Europeia do Carvão e do Aço (CECA), mais tarde, com a Comunidade Económica Europeia (CEE), formadas por seis países, em 1957, e, mais recentemente, com a União Europeia, se ainda existem as fronteiras - limites administrativos entre dois Estados membros daquela UE - estas são, cada vez mais, uma transição, e não uma barreira-limite. Neste contexto europeu, e mais localmente na Península Ibérica, que desde a unificação do séc.XVIII, foi considerada e efetivada a ideia de uma capital equidistante de todos os seus extremos territoriais, em especial Lisboa e Barcelona.

Contudo, coloca-se a questão da criação de uma centralidade intermédia - Elvas/Badajoz - que, na prática quotidiana das respetivas populações e “transvase” mútuo - emprego, economia, uso de equipamentos e serviços - e na prática do planeamento urbanístico das duas cidades, desde há 30 anos, senão antes, se vem, revelando, seja pelo desenvolvimento de Badajoz para poente, seja pelo desenvolvimento de Elvas para nascente.

Assim, designando-se de Eurocidade, entende-se que é uma realidade futura e, nesse sentido, é oportuno o seu estudo, seja na vertente do planeamento urbano, seja na vertente do próprio desenho urbano, nas suas relações com o territórios envolvente próximo.

Eurocities: from the limit to the transition, the case of Elvas/Badajoz.

Abstract

In the movement that began in the 1950s with Jean Monnet, the concept of the European frontier was blurred, at first with the European Coal and Steel Community (ECSC), later with the European Economic Community (EEC), formed by six countries in 1957, and more recently with the European Union, if borders still exist - administrative boundaries between two EU member states -. these are. increasingly, a transition, not a boundary barrier. In this European context, and more locally in the Iberian Peninsula, which since the unification of the 18th century, has been considered and realized the idea of a capital equidistant from all its territorial extremes, especially Lisbon and Barcelona.

However, the question arises of the creation of an intermediate centrality - Elvas / Badajoz - which, in the daily practice of their respective populations and mutual "transfer" - employment, economics, use of equipment and services - and the urban planning of the cities. Two cities have been coming for 30 years, if not before, revealing either by the development of Badajoz to the west or by the development of Elvas to the east. Therefore, if we call it Eurocity, it is understood that it is a future reality and, in this sense, it is appropriate to its study, either in terms of urban planning, or in terms of urban design itself, in its relations with the surrounding surrounding territories.

Objetivo

(Na sequência do exposto no Resumo, pretende-se analisar ambas as cidades, verificando, através da iconográfica disponível - cartografia e outras fontes - , a sua evolução até ao presente, PDM de Elvas e PGOU de Badajoz incluídos, e, posteriormente, avançar para hipóteses de futuro comum com o estabelecimento de "pontes" físicas que permitam um hipotético mapeamento da nova centralidade regional peninsular. Naturalmente, tratando-se de uma investigação de carácter territorial, os aspectos de concretização arquitetónica serão apenas esboçados, visto esta disciplina ser subsidiária da primeira.

00 INTRODUÇÃO

Objeto

Esta dissertação tem como objeto de estudo a já Eurocidade Elvas/Badajoz, tendo como base a definição de fronteira e da evolução e significado da mesma. A sua pertinência (do objeto de estudo) advém da sua prévia existência, mesmo que ainda não formalizada entre Estados ou municípios envolvidos, e tem a sua justificação e ancoragem no curso de MIA da Universidade de Évora, nomeadamente as Ucs de Desenho Urbano e Territorial e alguns módulos das Ucs de Projeto.

Metodologia

A presente dissertação divide-se em três capítulos de igual relevância.

No primeiro capítulo é feita uma abordagem a uma escala territorial, avaliando algumas modificações do território, especialmente nas zonas de fronteira.

No segundo capítulo, é feito um estudo sobre o novo conceito de cidade, e são dados exemplos desse mesmo conceito, tanto a nível europeu como a nível nacional.

Por último, no terceiro capítulo é feito um estudo sobre o caso da Eurocidade Elvas/Badajoz mais pormenorizado, envolvendo a evolução urbana de cada uma das cidades individualmente e conjuntamente, neste capítulo é também revelado a conclusão e aprendizagem no decorrer do trabalho.

Estado da Arte

Para a melhor compreensão desta análise é necessário esclarecer a evolução de dois conceitos ou definições, tais como:

- Fronteira: a fronteira como barreira-limite ou a fronteira como transição, são ideologias que são abordadas pelo livro *Ideias de Europa - Que Fronteiras* onde a autora Maria Manuela Tavares Ribeiro escreve sobre a ambiguidade do conceito e o demonstra em excertos como por exemplo: “Num momento em que se debate a questão das fronteiras, do espaço, do alargamento, da (re)construção da Europa, pensamos que esta temática é oportuna, importante e apelativa. Ocorrem perguntas que sugerem outras questões que, por sua vez, suscitam o debate: Que Europa? Europa ou Europas? Qual o espaço geográfico? Uma Europa com geografia variável? Que implicações gera o alargamento? Como contruir a unidade na diversidade? Diversidade geográfica, paisagística histórica, linguística, cultural, religiosa. Mas se numa Europa, a da União Europeia, há já a livre circulação de produtos, de bens, de pessoas, subsistem, como bem se sabe, as fronteiras? Impõe-se a definição do conceito. “Morte” de fronteiras se erguem... Fronteiras da ficção e fronteiras reais ou uma Europa sem Fronteiras?”

- Eurocidade: uma cidade isolada ou um conjunto da mesma que se transforma numa eurocidade são ideologias abordadas por Luis Fernando de la Macorra y Cano, sobre este novo fenómeno, o economista escreve também um livro chamado *A Eurocidade Elvas/Badajoz no Sudeste Europeu*, onde explica que: “Uma Eurocidade é simplesmente uma cidade europeia com um volume de população, uma atividade

económica significativa e uma função estratégica dentro do sistema de cidades europeias” e que “A eurocidade Elvas/Badajoz faz pleno sentido porque se encontra centrada na linha de corte entre o eixo de crescimento da Diagonal Continental Europeia da Península Ibérica (Barcelona-Madrid-Lisboa) e do centro hegemónico do Sudeste Ibérico. (Caia/Caya).”

01 FRONTEIRAS



Fig. 2: O OLHAR SOBRE A OUTRA METADE DE BERLIM.
Fonte: <https://www.historynotes.info>.



01 FRONTEIRAS

Definição. Conceito e evolução.

Todo o globo está dividido por fronteiras, este fenómeno, que pode adquirir diversos significados que o convertem em alvo de vários estudos e abordagens.

No século XIX, entendia-se e designava-se fronteira como, todos os meios naturais que causassem algum tipo de separação tais como montanhas ou rios, no entanto, as fronteiras foram permanentemente uma espécie de obra do ser humano, mas nem os meios naturais nem a interação do homem foram suficientes para impedir a ampliação de outros impérios.

São várias as áreas que podem aportar este fenómeno como tema, podemos referir a física (como por exemplo o território), a política, a geografia, a história, mas também a arquitetura e outras. A fronteira pode adquirir vários significados, consoante a forma e a área com que a abordamos.

“... las fronteras políticas son reliquias de un bárbaro pasado; sus relaciones y su influencia mutua, estan sometidos a unas leyes tan poco dependientes de la voluntad de separar a los hombres como las leyes que rigen el movimiento de los planetas...” (CAROU, 2001: 93)

No final dos anos 80 (século XX), dois movimentos distintos deram impulso aos estudos sobre a fronteiras, um deles foi a ocorrência da queda do Muro de Berlim e o outro ao processo que levou à construção da União Europeia, com o primeiro movimento referido, deu-se início à queda da ex-União Soviética e da ex-Jugoslávia, deixando espaço para a criação de novos Estados e a ampliação das fronteiras. Com o segundo surgiram diversos acordos como por exemplo o Acordo de Shengen, fazendo desaparecer o efeito barreira e os controlos alfandegários.



Fig. 3: A QUEDA DO MURO DE BERLIM.

Fonte: <https://www.history.com>.

Nas inúmeras formas de definir fronteira, revela-se um aspeto comum a todas: a ideia de Estado-Nação. *“... do ponto de vista geológico, uma fronteira corresponde á linha ou zona que constitui o limite do território de um Estado ou de um espaço político cujos responsáveis procuram que se estabeleça como um Estado mais ou menos independente.”* (LA-COSTE, 1993: 13)

Desde sempre que a fronteira forma um limite invisível e que separa duas realidades distintas, seja no âmbito político-administrativo, social e/ou físico, sem que seja necessário ser distintas nos três parâmetros referidos, mas também essas duas realidades são criadoras de um único espaço comum. Os modos de vida, as línguas, culturas, etc, estão em contacto frequente. Hoje em dia, dá-se cada vez menos importância aos controlos da alfândega devido ao objetivo comum de uma

Europa sem fronteiras com a cooperação de diferentes países e a livre circulação entre as populações, o que á umas décadas atrás não era possível pois a fronteira tinha com função ser um impedimento onde a entidade estatal era quem controlava a intensidade dessas relações.

“A fronteira não é apenas o limite do território numa comunidade, unida por elementos comuns e interiorizados, em oposição ao Outro, mas é espaço de encontros, de influência de relações, de trocas, de cumplicidades, de cooperação e solidariedades, pela situação nas extremas, nos confins dos territórios e das soberanias nacionais.” (CAVACO, 1997:159)

A sua definição ou o seu conceito teve origem na Idade Média e evoluiu até à atualidade. De uma forma mais generalizada, a fronteira constitui um espaço fora centros urbanos em que esse espaço é refém de algumas necessidades, tais como, uma capacidade económica fraca e reduzidas estruturas de desenvolvimento. Termina por ser espaço que não é prioritário apesar de delimitar o território, ainda assim, existem muitas outras formas de definir fronteira, e vão diferenciando-se à medida que mudamos de autor que as aborda, contudo em todas essas formas é notória a presença do conceito de Estado-nação e da existência, mais ou menos explícita de uma linha de fronteira não descartando a fronteira como região. Assim a ideia principal e que gera concordância na maioria dos especialistas é de uma separação de Estados soberanos, que no seu território exercem poder. As opiniões encontram um ponto comum – o elemento político. A nível físico e sendo inevitável as interações dos residentes desta zona, surge um ponto comum – o elemento político.

A nível físico e sendo inevitável as interações dos residentes desta zona, surge um novo conceito associado a essa mesma relação que na maioria das vezes não era do conhecimento das soberanias, o conceito de globalização. Sobre a globalização, Rogério Haesbaert (2004, 2005, 2007), referiu as suas reflexões sobre a multi-territorialidade e os dois fatores contrários que a influenciam: por um lado as forças económicas e por outro o Estado-Nação. *“Se o discurso da desterritorialização, ser antes de mais nada, aqueles que pregam a destruição de todo o tipo de barreira espacial, ele claramente legitimo a fluidez global dos circuitos do capital, especialmente do capital financeiro, num mundo em que o ideal a ser alcançado seria o desaparecimento do Estado, delegando todo o poder às forças do mercado...”* (HAESBAERT, 2005:17)

No exemplo referido em seguida, podemos concluir que o autor encara a fronteira para além do sentido político, *“embora tratando não especificamente de fronteira no sentido político, mas sobretudo numa perceção económica, demográfica e cultural, afirma que a realidade de fronteira representa não só o desencontro de diferentes visões de mundo, como também, por conseguinte, a coexistência de diferentes espaço-temporalidades.*

Esta “contemporaneidade da diversidade” é a responsável pela definição tanto da individualidade quanto da identidade dos agentes sociais aí envolvidos. Desta forma: (...) a fronteira é essencialmente o lugar da alteridade. É isso que faz dela um lugar singular. À primeira vista é o lugar de encontro dos que, por diferentes razões, são diferentes entre si, como os índios de um lado e os civilizados do outro; como os gran-

des proprietários de terra, de um lado e os camponeses pobres, de outro. Mas o conflito faz com que a fronteira seja essencialmente, a um só tempo, um lugar de descoberta do outro e de desencontro." (HAESBAERT, 2001: 3).

Analisar-se no exemplo mais distante, no Brasil fizeram-se estudos sobre as trocas nas regiões de fronteira: "*Na América do Sul, em face das características de seus países em desenvolvimento e das reflexões da globalização, as zonas de fronteira ganham uma atenção especial devido às especificidades das dinâmicas de relações sociais e espaciais desses territórios, que exigem uma leitura cuidadosa da realidade para a compreensão dos fenômenos peculiares dessas religiões.*"

Os autores (Max e Oliveira) depreendem que "*(...) as áreas limítrofes dos países possuem características peculiares que as tornam em um espaço de tensões e simultaneamente espaços de estabelecimento de integração. Essa dualidade revela a necessidade de se estabelecer separações e limite, com observação das diferenças culturais e a preservação da soberania soberania dos países e, a de exercitar práticas sociais e trocas comuns*".

No final, corresponde a uma região de fronteira, um espaço organizado em torno de uma linha contínua onde se dão interações entre povos. Não tem limites rígidos: estes são limitados por processos que ocorrem entre os moradores e visitantes da zona.

Bustamante (1981) citado por Olazábal (2008) propõe como definição para área fronteiriça: "*una región binacional geográficamente delimitada por la extensión empírica de los*

bos lados de la frontera." (OLAZÁBAL, 2008:130) O espaço constituído pelas duas partes distintas, apenas usufrui da atenção dos Estados em tempos de conflito político e discordância na tentativa de marcar uma posição defensiva coesa da soberania nacional.

Evitar conflitos de estados, impedir emigração e atividades ilícitas foram sempre os grandes objetivos dessa defesa levando à construção de estruturas como fortes, fortins e outros, no entanto, em épocas de maior tranquilidade, o povo tende a agir de forma oposta com trocas comerciais e terrenos comuns que os podem levar a criar laços familiares, é como se esse eixo de separação não existisse. Hoje em dia, o espaço de fronteira ainda é limitado de forma muito pouco precisa e pouco reconhecido pelas pessoas, apesar de todos os hábitos comuns, a relação íntima que existe na atualidade provém de de longos séculos de convivência.

A zona de fronteira, num contexto da Península Ibérica é a zona onde não se investe porque não existe população suficiente e as condições habitáveis não são favoráveis e é destes fatores que surgem as pequenas trocas comerciais, os atos ilícitos como o contrabando e a pequena economia paralela. Os povos de um lado e de outro fazem-se valer e potenciar as formas de relacionamento acabando por contruir uma espécie de nacionalidade: o transfronteiriço ou, no caso Portugal-Espanha, o raiano.

O ser fronteiriço implica que se forme uma cultura única, pois nenhuma fronteira é igual a outra, são costumes e hábitos, aspetos linguísticos também que não podem ser transportados para outro local. Depois de vários países aderirem à união europeia e com a queda das ditaduras nas datas de 1976 até 1986 a função de barreira entre povos tornou-se cada vez mais débil, facilitando os acessos com menos controlo alfandegário. Este processo de globalização surgiu nos anos 80 com o modernismo e o pós-modernismo dando início ao processo de transformação da fronteira como limite a passagem. Concluindo, de um modo geral, existem duas grandes variáveis que influenciam a fronteira e as suas alterações:

- 1- Os fatores relacionados com a União Europeia e com uma política de Europa sem fronteiras;
- 2- A integração das economias de um modo modo progressivo e vantajoso para os países fronteiriços.

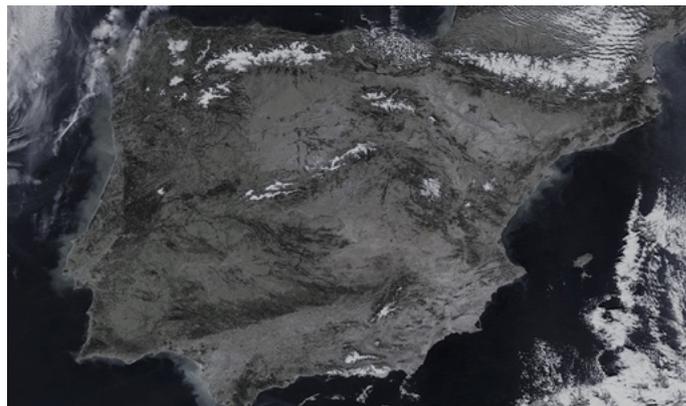


Fig. 4: PENÍNSULA IBÉRICA.

Fonte: <https://www.senderisme.com>.

A União Europeia, no ano de 1995, implementou o Acordo de Schengen onde se insere o espaço e a cooperação fronteiriça. Neste acordo são inseridos normas e procedimentos no espaço Schengen para que as autoridades judiciais e serviços policiais garantam segurança e organização do mesmo.

O espaço e a cooperação são a base do Acordo de Schengen de 1995, o primeiro é referente ao território e permite a uma circulação livre pelas fronteiras, é no fundo uma renúncia entre Estados que eliminam as suas fronteiras a favor de uma fronteira externa única. Este acordo pressupunha uma maior liberdade mas também um redimensionamento de regras a serem estabelecidas e geridas pelas autoridades policiais e judiciais. O Acordo Schengen foi celebrado pelo tratado de Amsterdão no ano de 1997 e embora haja muitos países a fazer parte dele, nem todos os que cooperam no acordo o

integram (do espaço), por não desejarem ou por não terem adquirido condições necessárias. É importante esclarecer que nem todos os países que formam o Acordo de Shengen fazem parte da União Europeia, existem países que não pertenceram nunca e que se empenham da mesma forma no que diz respeito a cumprir o Acordo. Antes do ano de 2011, apenas faziam parte 15 países, a partir de Junho desse mesmo ano, mais 11 países aderiram ao Shengen.

Foi pelo Tratado de Amesterdão em 1997, que a cooperação Schegen foi integrada na União Europeia.

Atualmente fazem parte do Acordo de Shegen países tais como: Alemanha, Áustria, Bélgica, Dinamarca, Eslováquia, Eslovénia, Espanha, Estónia, Finlândia, França, Grécia, Hungria, Islândia, Itália. Letónia, Liechtenstein, Lituânia, Luxemburgo, Malta, Noruega, Portugal, República Checa, Suécia e por último, Suíça. (Esquema da página 25).

Assim, o estudo sobre a fronteira permite entender por um lado a importância comercial ao induzir os fluxos populacionais que fazem constantes transições na fronteira e analisar uma nova conexão dos núcleos urbanos proveniente da eliminação dos controlos alfandegários, e por outro lado, permite apurar as alterações a nível paisagístico.

As áreas que constituem fronteira, vivem fundamentalmente das conexões e contactos entre os povos, são estes que definem indiosincrasias e de estar diferentes e particulares, que só podem existir ali. O comércio local é a base das ligações entre as duas partes que a linha política imaginária separa, pois é pelo comércio que se denotam mais as assimetrias e complementaridades que os dois lados podem oferecer um

ao outro, realçando necessidades e lacunas que estes aparentam ter. É como se retirassem vantagens em prol de combater os parâmetros em que são mais fracos e em que o vizinho é mais forte. Como exemplo dessa complementaridade referimos as diferenças de preços e o acesso a produtos de outra variedade, mas também com o aumento de confiança entre ambas as partes, surgem as relações profissionais e até mesmo familiares.

Aceitar e prever as vantagens desta Europa sem fronteiras, não é difícil, contudo, para além do Acordo de Shengen existe também o EDEC (Esquema de Desenvolvimento do Espaço Comunitário), documento onde se expressam as orientações políticas do território providas da União Europeia. O EDEC, esclarece num quadro as aplicações integradas das opções políticas e envolve não só o desenvolvimento territorial (ordenamento de território, planeamento regional, planeamento urbano) mas também a responsabilidade de reunir um grande número de autoridades ligadas ao mesmo.

O objetivo de articular uma região constituída por duas áreas distintas é sempre maximizar os recursos disponíveis para servir de uma melhor maneira as populações, com desenvolvimento sustentável que tem por base os núcleos urbanos que cooperam e organizam consoante os benefícios sociais e económicos. Aplicando isto à região da fronteira, há que ignorar o fator da descontinuidade política e impedir as disputas pelo protagonismo territorial por parte das instituições e da sociedade, só desta forma, será possível integrar populações e territórios.



Fig. 5: ASSINATURA DO ACORDO SHENGEN.
Fonte: <https://www.schengenvisainfo.com>.



Esquema 1: Continente Europeu.



Esquema 2: Continente Europeu:

 Países que integram o Acordo Shengen.

Como já referido anteriormente, numa área de fronteira, o que proporciona a criação de espaços únicos, diz respeito aos modos de vida quando se cruzam as particularidades das duas partes. Ainda para definir esta abordagem, é importante perceber se estas diferenças estão realmente relacionadas com a eliminação do controlo alfandegário ou, se a situação se mantivesse, a aproximação das duas partes surgiria de igual forma. Seria o antes de 1995 e o pós esta data. Vista de uma perspetiva abrangente, a fronteira portuguesa não tem sido um objeto de estudo muito frequente, e talvez o motivo deste desinteresse, seja explicado pela estabilidade existente durante séculos, apenas com pequenas alterações

á política interna que se vivia no momento. Desde 1926 com o aparecimento do Estado Novo, sem grandes atritos a Raia foi cada vez mais afastada de novos estudos e de novos interesses. Relacionando limite, território e comunidade, o conceito de fronteira, sempre esteve presente, mas nem sempre teve o mesmo significado. Estado-nação é, possivelmente, um conceito definido recentemente, ainda que exista a ideia de que uma fronteira é bem delimitada e organizada na sua total complexidade, já nos tempos mais primitivos era algo pouco definido e mais contínuo, no entanto, sem deixar de existir a ideia de área própria: *“Durante milénios, o espaço terrestre caracterizava-se pela coexistência de territórios organizados, mais ou menos delimitados, e de zonas fluidas sob domínios incertos.”* (STEIMAN, 2002: 8)

Prosseguindo na história, a ideia de a ideia de fronteira refere-se sempre à defesa e limites de um povo. É a linha de separação imaginária que pressupõe a existência de um nós e os outros, em que a relação pode ser amistosa ou de ameaça. A denominação de limite está muito associada aos tempos romanos, *Limes Romano* era o termo apropriado para limite do Império, que podia ser tanto uma construção de uma muralha como um caminho.



Fig. 6: ESTAÇÃO FRONTEIRIÇA DO CAIA.

Fonte: <https://elvasnews.pt>.

pouco notórias. No século XX ocorreram mutações políticas, algumas alterações por parte da soberania no que diz respeito

Já no período da Idade Média, fronteira tinha adquirido vários significados e terminou por se transformar num local de análise e exploração frequente. Fernando Solano Costa referiu: : “ *os tempos Medievais oferecem do ponto de vista geopolítico um relevante interesse (...) São três as grandes aportações que a Idade Média traz para a formação da geopolítica: a ideia da continentalidade, resultado das invasões: criadora do conceito de fronteira, com toda a carga de dinamismo e de efetividade criadora, superadora do rígido limes romano, introvertido e defensivo; a grande abertura oceânica com a exploração do Atlântico - o grande educador do europeu (Haushofer).*”

A mudança de visão sobre fronteira, aproximou-se do sentido de “frontier”, anglo-saxónico, que trata de analisar a zona de fronteira como um território a explorar, podendo remontar significado proveniente do latim front- uma porção de território. “*Pode-se entender que o termo fronteira (na conceção anglo-saxónica) revela uma particularidade distinta, sob dois ângulos em que a geografia trata o assunto: o primeiro é o termo boundary, cuja significado é linha limítrofe, frontier, cuja noção é de zona de fronteira.*”

A região de fronteira, num período medieval do continente europeu, organizava-se numa área que continha uma certa dimensão de largura que lhe permitia manter um distanciamento, uma separação e uma ausência de contacto com o outro lado. No fundo cumpria o objetivo estabelecido para uma fronteira. Apesar de ter surgido antes, foi nos séculos, VI, VII, VIII que se deu o maior desenvolvimento desta ideia de “largura como afastamento”, esse espaço era delimitado

pelas marcas, criadas pelos reis e governadores da época. Essas marcas eram usadas também como meios defensivos quando necessário.

O abandono e a falta de interesse pela zona de fronteira está inteiramente relacionado com a situação sociopolítica da Idade Média, pois, a organização dos poderes resultava das ligações feudais. A intimidade dos povos fronteiriços era sustentada pela lealdade que ambos tinham um pelo outro e pela entreajuda. Existia uma quebra de regras e da rigidez que uma fronteira de estado-nação pressupunha chegando a poder ser considerada uma anarquia.

“*A noção de fronteira, no seu sentido contemporâneo – linha de separação de estados soberanos – é um produto da história europeia que se foi precisando pouco ao longo dos tempos Modernos, da Idade Média ao século XIX. Com a formação de estados burocráticos soberanos. Com a colonização, a Europa exporta para o resto do mundo a sua conceção de um partilha precisa de territórios.*”

As estruturas base de qualquer Estado-nação, são: a existência de um povo, a liderança de um poder e o limite do território. Devemos ter sempre em conta a diversidade que este último pode conter, “*espaço terrestre, marítimo ou aéreo, sobre o qual os órgãos políticos de um país exercem os seus poderes*”. Mas sempre com um fator em comum, uma fronteira que o limita. Na grande maioria esses espaços em si. São no fundo estas relações que dão origem à identidade de uma fronteira. Identidade social.

Michel Foucher (1991) afirmou: “*as fronteiras são unidades espaciais elementares de uma forma linear, em função da*

descontinuidade política, de marcação e de referência sobre três registos do real, do simbólico e do imaginário.”

Abordar o assunto na atualidade, permite entender que, a evolução mais notória da transformação de fronteira como limite para fronteira como passagem é a consequência da criação da União Europeia, onde as ligações entre povos com diferentes culturas são fortes e onde pelo menos 14 tratados comprovam as discussões ou os acordos feitos em prol das mesmas, também recentemente o assunto “fronteiras” voltou a ser falado devido á afirmação de alguns Estados que voltaram a pedir independência.

Apesar da existência de postos alfandegários, e ainda que em tempos não fosse permitida, a relação entre os dois lados de uma fronteira, existia. *“A fronteira é como uma moeda. Na realidade, existem duas faces numa moeda e são as duas faces que dão valor a essa moeda”.*

Para além de todos os significados anteriormente referidos, a área ou zona de fronteira tem também interesses a nível económico. As populações residentes no limite procuram usufruir das vantagens económicas e fiscais de ambos os lados. Mais uma vez, dando a União Europeia como exemplo, embora existam outros, a verdade é que esta tem vindo desde a antiga CEE a influenciar de uma forma positiva a desterritorialização, se se puder considerar desta forma.

A integração destes dois lados distintos num só, leva inevitavelmente ao esbatimento e até diluição e eliminação dos postos de fronteira e das barreiras políticas, e dessa forma as populações fronteiriças procuram conseguir a qualidade e o bem-estar adquirindo o melhor serviço, a melhor variedade e

a melhor escolha.

Estas trocas económicas permitem a existência um fluxo transfronteiriço elevado e criam uma base afetiva e um carácter próprio comum ao nível regional, contudo, nestas áreas vão aparecendo algumas unidades industriais ligadas ao mercado local, por exemplo oficinas, stands entre outros negócios. Esses negócios, de um modo geral, acabam por ser escolhidos após uma análise do que existe do outro lado, pois implementa-se aquilo que se sabe pouco disponível do lado inverso.

São estas empresas espanholas no lado português e o mesmo se pode dizer do lado espanhol, possuem um débil poder, mas com grande possibilidade de um melhor aproveitamento do seu potencial através da utilização por parte dos dois países. Da parte da cidade de Elvas, nota-se que o mercado ainda está muito orientado para a própria cidade, é um mercado mais interno e pouco transfronteiriço. Há uns anos atrás foi contruído um centro de negócios transfronteiriço que seria um primeiro passo para a cooperação.

De um modo global ao longo dos anos é cada vez mais notória a necessidade dos dois lados se complementarem, o caso de Badajoz o mercado é maior, servindo internamente a Extremadura e o seu parque Industrial faz com que se relacione com Elvas e com Campo Maior também, estado situado no Polígono Industrial El Nevero.

O conjunto dos dois parques industriais está presentemente a ser trabalhado de forma a garantir uma expansão vantajosa tanto para Portugal como para Espanha.

Ricardo Ferreira (2007) explica que o comércio internacional comum entre o Alentejo e a Extremadura mostra pouco mais de 3,6%, o que demonstra que apesar de não haver um controlo rígido como antigamente sobre a transição de fronteira esta ainda tem um significado representativo.

A diferença de escalas das duas cidades é que na realidade faz com que as duas tenham potencial. A nível demográfico, Badajoz é muito forte fazendo a comparação com outros centros urbanos da zona, mas a importância dos consumidores de Portugal é bastante relevante, especialmente a nível de combustíveis de supermercados. São fatores que podem ser comprovados ao ouvir a língua falada entre os corredores do Centro Comercial El Faro, pois muitas das vezes é português, já o povo espanhol parece dar muito lucro a todas as empresas relacionadas com hotelaria e restauração como se pode verificar nos estudos do OTEP (Observatório Transfronteiriço Espanha Portugal-2004). Também Leandro Gonzales (2005) e José Pintor (2011) comprovam isso, e referem que a junção da análise do fluxo transfronteiriço e da análise das trocas económicas, formam a economia da raia, pois a troca intensiva de pessoas pressupõe uma troca de recursos económicos.

Pelo fato de caracterizarem-se sempre pela escassez de população e desenvolvimento, a fronteira luso-espanhola trabalha agora mais afincadamente para melhorar as condições e usufruir das vantagens que os dois países podem trazer um ao outro, pois apesar de ainda não ser “palpável” existe uma notória margem de progressão desde os tempos do contrabando até á atualidade.



Fig. 7: PONTE DA AJUDA.

Fonte: https://en.wikipedia.org/wiki/Ponte_da_Ajuda.



Esquema 3: Continente Europeu:

 Países fundadores da União Europeia.



Esquema 4: Continente Europeu:

■ Países pertencentes à União Europeia.

01 FRONTEIRAS

A influência do contrabando e a origem do Debordering.

O contrabando é sem margem para dúvidas a atividade que mais se pratica desde que se tem a noção de fronteira. É, portanto, a prática mais antiga de contacto entre os dois lados. Definindo o que é o contrabando de um modo geral, entende-se que é um ato comercial ilícito, que leva ao aproveitamento dos bens e vantagens que existem num lado e que o país contrário carece. O contrabando é uma forma ágil de contornar essas mesmas carências.



Fig. 8: ROTA DO CONTABANDO.

Fonte: http://www.sal.pt/m1_agenda_passeios/pp_aa_wia_.

É a característica da agilidade que faz diferença no que toca a contornar o controlo alfandegário, para que os contrabandistas possam atuar quer seja apenas um, quer seja de forma coletiva. Pode concluir-se que o contrabando existe desde que existe uma fronteira e ainda mais desde que as alfândegas surgem como modo de controlo e rigidez.

Muito lentamente a fronteira foi-se tornando uma peça importante tanto no caráter político, como no económico e também no territorial. O setor económico é responsável por fazer funcionar de melhor ou pior forma o setor político e o setor territorial, pois este fato revela-se a partir do valor dos fluxos, quanto maior for a sua troca, maior e mais estável é a economia.

Foi durante o período da Idade Média que se começou a notar a existência desse ato ilícito, apesar de ele já existir. Alguns estudos e documentos abordam esta realidade, pois, no contexto raiano, foi o contrabando que gerou o Corpo da Guarda Fiscal (1885) que com a chegada do Estado Liberal se tornou numa guarda de fronteira com funções ainda mais específicas, nem mesmo essa organização em conjunto com a falta de efetivos e os esforços de fechar a fronteira, foram impedimento para a existência do contrabando entre Espanha e Portugal. Direcionado à economia de pequena dimensão, como a economia regional, nunca causou grandes danos a nível nacional, mas do ponto de vista dos portugueses, possibilitava por muitas vezes a sobrevivência devido ao acesso e serviços que deste lado não havia. Dava também oportunidade à criação de pequenas empresas e indústrias de base local.

Durante o período da Guerra Civil espanhola, o contrabando (cooperação transfronteiriça da época), teve uma conotação negativa pois, a guerra afetou o trato entre os dois países. Terminando com um afastamento do ponto de vista da interação das populações. Também referindo um marco importante para o território português, a revolução ocorrida no 25 Abril que depôs o regime fascista existente até então, e com a morte do ditador espanhol Franco, (1975), os dois países voltaram um pouco a sua atenção para as questões internas e individuais, deixando o espaço de fronteira “mais livre” para que a atividade do contrabando voltasse a acontecer.

As questões internas pressupunham tempos de nova organização, de gerir e implementar o que vinha a ser a democracia e os seus sistemas. Mais uma vez se veio comprovar que esse espaço de fronteira ficava de lado do que eram os investimentos nos centros de poder.

Apesar de polémico e condenável o contrabandismo entre Portugal e Espanha, era tolerado até certo ponto, a regra implícita que existia, passava por não afetar a economia interna dos dois países. E sobre este tema Pereira (2001), em alguns artigos sobre economia refere duas ideias: por um lado aqueles que apoiam e defendem em prol de beneficiar a economia nacional afastando tudo o que é prejudicial; e por outro lado aqueles que acreditam que uma união aduaneira seria vantajosa para os dois países Ibéricos de forma a aproveitarem e complementarem as diferenças um do outro.

O potencial económico escondido na atividade do contrabandismo, leva a maioria das populações a opinar de uma forma positiva acerca da eliminação dos postos de alfândegas, tan-

to que no século XIX, era esta a posição predominante: “*A Hespanha gasta um dinheiro louco com, os seus carabineiros, que não conseguem impedir, posto que incansáveis, os movimentos do contrabando; nós sustentamos a nossa bicha imoral da raia secca, cujas alfândegas não cobre pelo seu rendimento as despesas da sua manutenção (...).*” (PEREIRA, 2001: 569-570)

Do lado de Portugal, Sousa Brandão referiu “*Apontando os exemplos da Prússia, França e países de Itália, considerava que a Espanha não se devia ficar apenas pela renegociação da navegação do Douro, antes deveria promover a eliminação total das fronteiras e a união das alfândegas de uma forma veemente e enérgica.*” (PEREIRA, 2001: 570)

Nos dias de hoje, ainda não é consensual, mas na segunda metade do século XIX a maioria ainda se manifestava mais favorável da anulação dos postos alfandegários: *“É necessário que este grito abaixo as alfândegas, seja repetido por todos os homens de trabalho, por todo o lavrador e operário de qualquer classe”*.

A influência que a atividade contrabandista teve na abertura de fronteiras foi enorme, vista de outra posição, existem também inúmeros trabalhos sobre a forma como se vive e principalmente se convive na zona de fronteira. Podemos referir como exemplo: o livro de 2009 “Contrabando na fronteira Luso-Espanhola” ou os trabalhos de Arlindo Sena e Martín Martín.

A área de fronteira Luso-espanhola foi sempre pouco desenvolvida em relação ao resto dos países, sendo os centros urbanos caracterizados pelo difícil acesso para as pessoas raianas, estas optaram por estratégias de forma a obterem o que lhes era negado por parte do poder central. O conjunto dessas estratégias levou à criação de um modo de vida próprio, além de se ser nacional também se era transfronteiriço. O contrabando ajudava o comércio e por sua vez a economia, mas também fomentava a relação cada vez mais íntima entre portugueses e espanhóis que se socorriam mutuamente nas suas necessidades e que ao longo dos tempos foram percebendo as vantagens da união.

Dando o exemplo de Elvas e Badajoz, a cidade portuguesa sempre direcionou mais o seu comércio para o lado espanhol que para os próprios habitantes, de carácter militar e com um meio urbano relacionado com a produção agrícola, Elvas sempre foi complemento para os vizinhos espanhóis

Para além do posto de fronteira principal (Caia) na zona de Elvas e Badajoz, havia muitas outras passagens também controladas, mas com menor grau de sucesso.

No presente o contrabando funciona mais numa perspetiva de ganhar dinheiro “fácil” e não passa por ser uma forma de sobrevivência como o caso do tráfico de droga. Elvas e Badajoz que formam o Caia, são constantemente alvo de tentativas de passagem de estupefacientes com ponto de chegada os países da Europa Central, embora muitas das vezes estes sejam apreendidos. Apesar de ser crime, quando relacionado ao passado o contrabando era visto como um meio de sobrevivência, o que difere da forma como é visto na atualidade. A ideia de cometer um crime em prol da subsistência da família era e é um panorama aprovado pela maioria, pois alguns consideraram-no um ato heroico.

A raia tornou-se ainda mais importante quando se formou a chamada economia da raia, as populações e a indústria implementada formaram um recurso que gerou desenvolvimento nas gentes fronteiriças oferecendo mais postos de trabalho e melhores condições de vida. Assim os países ibéricos, estiveram unidos desde sempre.

Com a implementação e após o Acordo de Schengen, o contrabando acabou por se difundir, deixando memórias importantes correspondentes ao agora aos modos de vida e as relações que se vão verificando através dos fluxos transfronteiriços. Vivemos numa época em que a ideia da União Europeia é claramente a diluição de fronteiras.

A diluição de fronteiras fez-se notar ainda mais de forma mais evidente com o debordering, este novo conceito pode ser identificado como motor de eliminação de fronteira como limite/barreira e por consequência veio fortalecer a ideia de globalização: *“não implica a eliminação da fronteira política, simbólica e marcada no mapa. (...) o que se foi eliminando o controlo militar das fronteiras e a eliminação das barreiras e controlos alfandegários e económicos.”* (Castro, 2013: 18) A forma como o debordering se instalou, desencadeou um aumento significativo nos fluxos fronteiriços de todos os níveis. Do ponto de vista económico, veio originar os chamados “espaços de fluxos”, embora *Adelhamid El Quali* tenha uma perspectiva diferente e relacione este conceito com a “desterritorialização”, pois refere que os diversos Estados deixam de ser autónomos e perdem-se nas suas próprias ideias políticas. Também com o aparecimento do debordering, a elevação de um relacionamento de cooperação entre autoridades e as entidades multinacionais trouxe uma nova organização de redes, de acordo com estes termos, na década de 90 a flexibilidade que foi surgindo no que era até então o tradicional de uma fronteira, fez com que outras ideias ainda mais complexas, como “um mundo sem fronteiras” surgissem também. . Estas teorias seriam todas baseadas no debordering que por sua vez, retirava todos os Estados e fronteiras. Ainda que tudo se encaminhe para a eliminação das fronteiras na totalidade, , as preocupações relativamente ao assunto sempre persistiram, a segurança e economia, e a migração e o terrorismo, fizeram com que a Dinamarca, por exemplo, enfrentou o Acordo de Schengen de 1995 (referido

anteriormente), reativando a implementação do controlo de fronteiras.

Em suma, tenta-se até aos dias de hoje o equilíbrio entre a eliminação da fronteira e a existência da mesma. O debordering, a globalização e a eliminação de fronteiras estão interligadas por inteiro. *“O Estado, embora sofrendo pressões globais, continua na posse das suas prerrogativas sobre um território bem definido”, “... a fronteira não ficou 100% permeável, ficou mais seletiva, principalmente no que concerne aos fluxos de populações.”* (Castro, 2013: 82)

O debordering é no fundo um processo de inovação, que causou a queda das fronteiras e portanto, obteve um efeito positivo nos mercados, comunicação, fluxos de pessoas e sobretudo, uma outra leitura sobre o território.

“O processo de debordering só pode ocorrer sem levantar problemas entre Estados, quando existe uma super-estrutura ou acordos bem definidos, que rejam o normal funcionamento das instituições e ao mesmo tempo, não ponham em causa a soberania de cada um.” (Castro, 2013: 83).

01 FRONTEIRAS

A Raia.

A Raia (designação atribuída à fronteira que separa Portugal de Espanha) foi adquirindo características benéficas que ajudaram tanto o lado espanhol como o lado português, o controlo e a porosidade estiveram presentes, mas nunca como uma barreira intransponível. É vista como apenas uma separação imaginária apenas marcada nos mapas ou elementos gráficos. O Tratado de Alcanices (1297) trouxe alterações a nível de território entre os dois “tronos”, que mais tarde foram consolidadas pelo Tratado de Lisboa de 1894, onde Portugal perdeu definitivamente a posse de Olivença. Pintado e Barrenechea (1974) após tentarem uma viagem pela mais antiga das fronteiras, elaboraram um estudo, ao qual atribuíram o nome de “fronteira do subdesenvolvimento” que contribuiu para uma visão mais real e baseada em muitos dados estatísticos. Este documento possuiu informação muito detalhada para estudos que surgiram durante as décadas seguintes. A entrada dos dois países para a União Europeia foi aumentando o número de estudos sobre as margens comuns a ambos que tem cerca de 1234 km e que, em 2001 tinha cerca de milhão e meio de pessoas.

A Península Ibérica é bastante uniforme a nível territorial e parece lógico que se existisse uma fronteira seriam os Pireneus, ao invés desta ideia, o que acontece é que esse “quadrado” é dividido em duas partes em que uma é maior que outra mas em que as duas formam a mais antiga das fronteiras e provavelmente uma das mais estáveis até mesmo com as modificações que foi sendo alvo ao longo dos tempos.

Após a consolidação do Condado Portucalense deu-se a divi-

são do Condado da Galiza, depois com a invasão da crise nos anos 1383 e 1385, Castela tentou conquistar o Reino de Portugal deu-se a batalha de Aljubarrota, ainda anos mais tarde Castela e Portugal e foram responsáveis pela era “Filipina”, que terminou com a chegada da Restauração da Independência (1640). Ainda com uma longa guerra pela frente ao comando do rei D. João IV, Portugal só conseguiu a estabilidade com a assinatura do tratado de Lisboa 28 anos depois da Restauração.

Na generalidade foi um processo lento até à sua consolidação conhecida nos dias de hoje, e permitiu analisar os problemas que surgiram a partir desse mesmo processo, tais como: a fixação das populações e questões relacionadas com a economia geral dos dois países. A nível físico e palpável, a linha territorial também foi um processo complicado de definir, sendo que é uma zona fronteiriça a sua tendência foi caracterizada pela defesa, existindo praças, fortes e outras construções. Elvas, é a cidade mais impactante da raia, devido à militarização, embora todas as zonas fronteiriças tivessem de ambos os lados fortes medidas de segurança para assegurar a soberania de cada país.

Em 1986 com a entrada na Comunidade Económica Europeia foram obtidas ajudas e algum suporte para a criação de infraestruturas que também influenciaram a zona de fronteira e a fixação de pessoas continuou a ser um entrave para o desenvolvimento da raia.

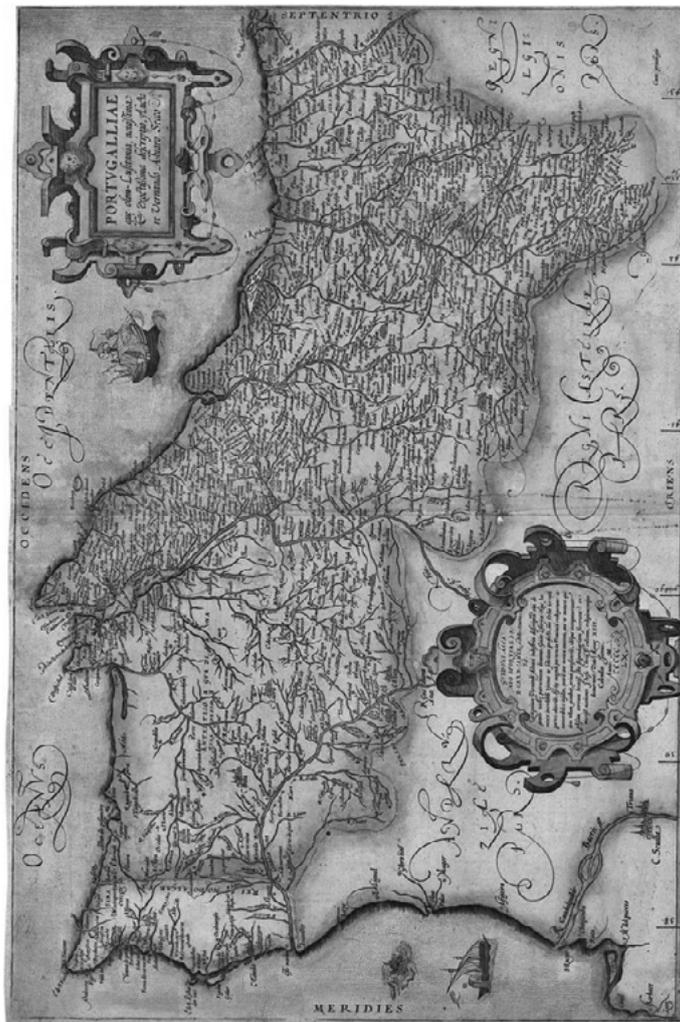


Fig. 9: CARTOGRAFIA DE PORTUGAL, FERNANDO SECO 1560.
Fonte: <https://www.pinterest.pt/> .



Ano 711



Ano 910



Ano 1000



Ano 1031



Ano 1150



Atualidade

Esquema 5: Evolução das fronteiras internas da Península Ibérica;



Portugal

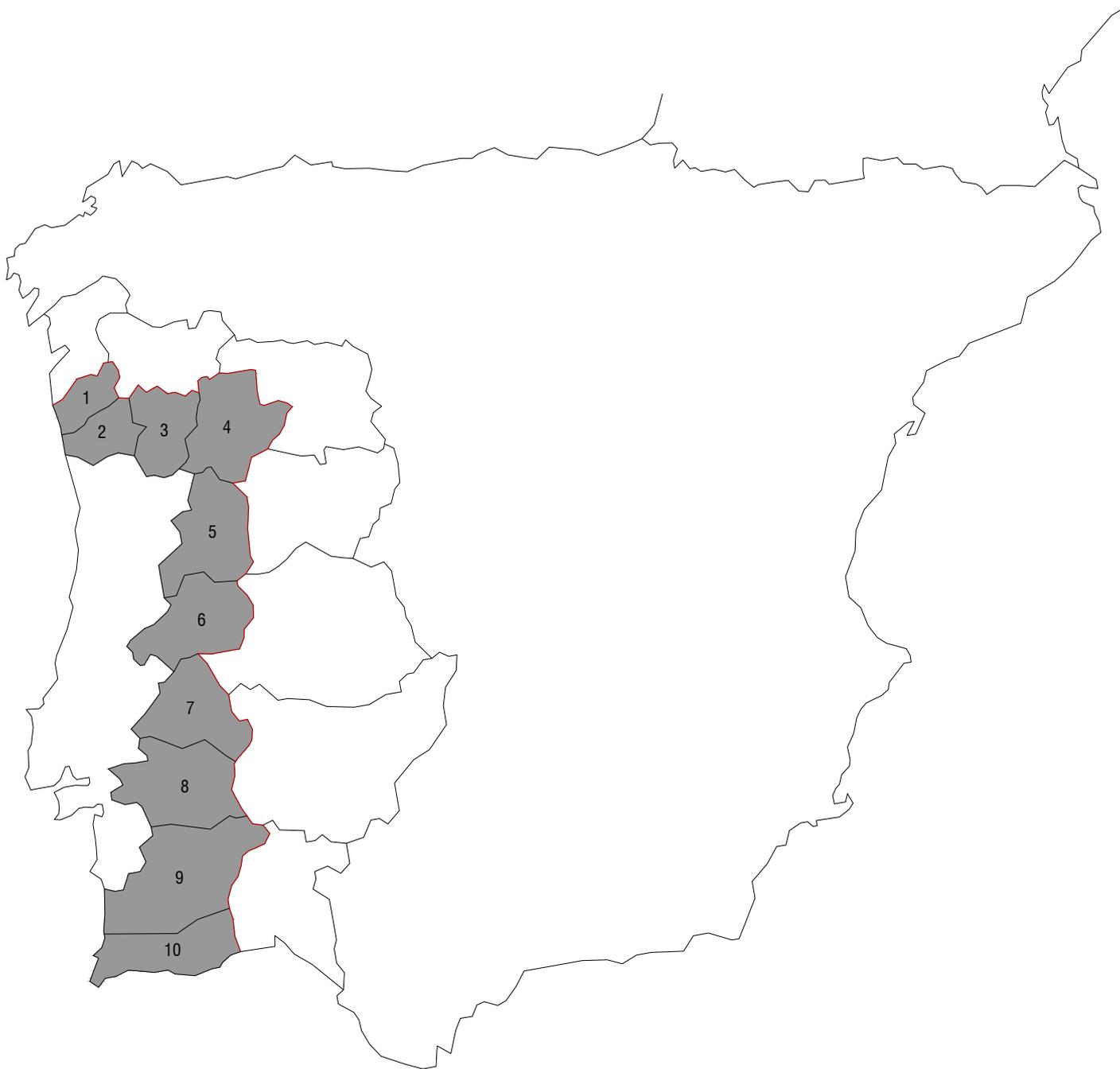


Linha de Fronteira



Fig. 10: ORTOFOTOMAPA DA PENÍNSULA IBÉRICA.

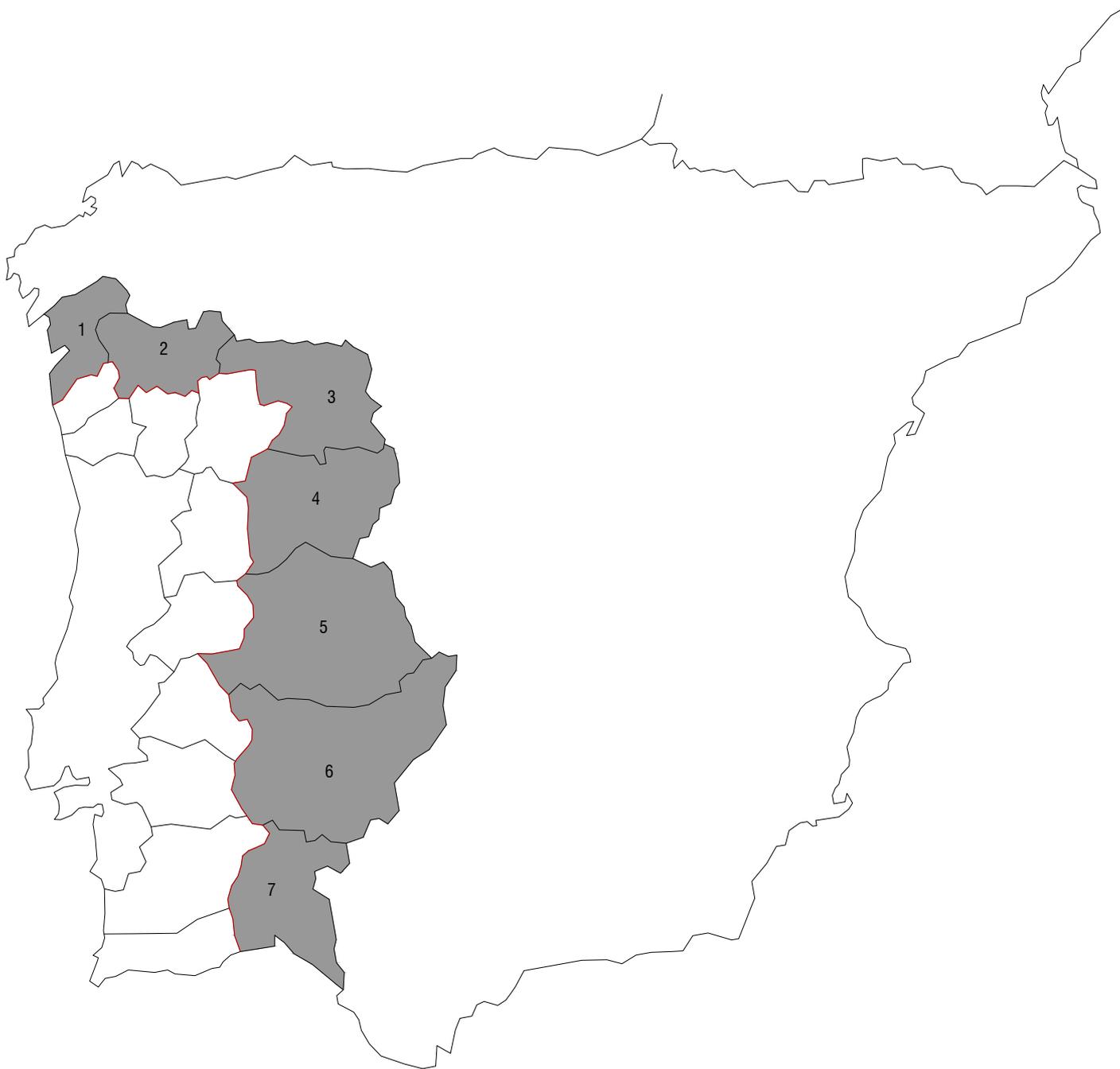
Fonte: <https://www.bing.com/maps>
Imagem trabalhada pela Autora.



Esquema 6: Distritos raianos inseridos na Península Ibérica:

■ Distritos portugueses, constituintes da Raia: 1-Viana do Castelo, 2-Braga, 3-Vila Real, 4-Bragança, 5-Guarda, 6-Castelo Branco, 7-Portalegre, 8-Évora, 9-Beja, 10-Faro.

— Linha de Fronteira (Raia).



Esquema 7: Províncias raianas inseridos na Península Ibérica:

■ Províncias espanholas, constituintes da Raia:
1-Pontevedra, 2-Orense, 3-Zamora, 4-Salamanca,
5-Cáceres, 6-Badajoz, 7-Huelva.

— Linha de Fronteira (Raia).

01 FRONTEIRAS

A cooperação transfronteiriça.

No seguimento do que foi referido sobre o Acordo de Schengen, e considerando que a linha de fronteira deixou de ser vista como uma barreira e tem atualmente consolidada a antiga ideia de ser uma passagem, é necessário analisar o movimento da cooperação transfronteiriça.

A cooperação transfronteiriça pode identificar-se através de diversos significados, segundo a Comissão Europeia, a cooperação entre os constituintes da linha de fronteira revela ser um sistema difícil devido à diversidade de áreas que aborda, mas esta refere também o modo de como as suas condicionantes (da cooperação transfronteiriça) afetam o Ordenamento do Território. A ideia de passagem associada a fronteira é uma ideia correta, ainda assim não se transformou numa barreira livre, mas sim numa passagem que remete e engloba natureza, história, identidade e essencialmente funcionalidade. Já o Comité das Regiões refere o conceito de cooperação transfronteiriça como *“a cooperação bilateral, trilateral ou multilateral entre autarquias locais e regiões separadas por fronteiras nacionais que enfrentam problemas comuns e que carecem de soluções comuns”*.

Esta forma de expor o conceito revela o que é necessário para o entendimento entre as populações e por sua vez o entendimento do território, contribuindo para a diluição das barreiras (sendo que a barreira é mais cultural do que territorial). O objetivo máximo desta cooperação é focado nos problemas existentes e nas soluções comuns dos mesmos. Se não existirem vantagens para os dois lados de uma fronteira, então não fará sentido existir cooperação. A cooperação fronteira ao longo dos tempos, pode dividir-se em diversas etapas.

Domínguez Castro em 2006 identifica quatro fases diferentes. Sendo que a primeira fase abrange os anos entre 1950 e 1970, nesta primeira fase dão-se os primeiros passos para a cooperação entre países como a Alemanha, a Holanda e países escandinavos. A organização destes movimentos era estruturada a partir da ideia de euro-região, ainda que estes não fossem muito concretos e definidos na altura, pois os tratados não existiam. Entre 1971 e 1980 surge a Associação de Regiões Fronteiriças da Europa (AEFE), que posteriormente se veio chamar de Conferência dos Poderes Locais e Regionais da Europa. É importante referir que na década de 70 as zonas fronteiriças foram as que mais sofreram com a crise que se instalou na Europa, o que veio intensificar a cooperação entre os dois lados da mesma.

Em maio do ano de 1980, a Convenção de Madrid contribuiu a que as Comunidades Autónomas de Espanha e as regiões portuguesas e um ano depois a ARFE aceitou a Carta Europeia de Regiões Fronteiriças e Transfronteiriças.

Numa quarta fase (1991-2006), se assim se classificar, surgem acontecimentos que tornam mais rápido e intenso o processo de construção da União Europeia, tais como a queda do muro de Berlim. Ao intensificar aquilo que hoje vem a ser a União Europeia, propiciou também por sua vez a cooperação fronteira eliminando as barreiras que impediam o contato.

As elevadas escalas a que são subtidas as questões em torno da cooperação transfronteiriça, levam à demonstração da importância que esta tem no comportamento do território, que conduzem uma persistência para a integração dos diversos territórios.

Já no ano de 2007 (considerado no seguimento uma quinta fase), a cooperação transfronteiriça ganha forma e torna-se um modelo que tem por base a complementaridade e entrea-juda, a definição conjunta de estratégia comum e serviços.

Desta forma a ideia de Euroregião e de Eurocidade vai sendo cada vez mais fundamentada e vem trazer novas óticas sobre o âmbito local, embora ainda pouco suficientes para a consagração de novo modelo de cooperação transfronteiriça. Durante os anos seguintes os próprios municípios mantiveram a dependência dos poderes centrais e fatores como legislações diferentes e a falta de planeamento de estratégias para ordenamento de território colocaram entraves no desenvolvimento do novo conceito de cooperação transfronteiriça.

Podemos concluir que a cooperação transfronteiriça passa por ser um acordo ou parceria de duas ou mais entidades que residem junto à fronteira, se constituem como chave do desenvolvimento em torno dessas regiões chamadas fronteiriças e dos seus territórios e tem por base políticas fortes cujo o objetivo é a resolução de problemas comuns e a complementaridade das suas diferenças. É um processo complexo que abrange muito mais do que a formalidade de um acordo, trata um pouco cada área sendo que a económica e a política são as mais fulcrais. É essencial a conjugação das vontades dos países em questão para que esta seja bem-sucedida. Após uma análise mais generalista, concentramo-nos em manter o foco naquele que consideramos ter mais potencial do ponto vista da cooperação transfronteiriça, o Alto Alentejo e a Extremadura. Esta zona central da Raia, desenvolveu ao longo dos tempos uma relação íntima e acentuada, baseada

no programa Interreg nas suas próprias iniciativas e com presença dos dois países na União Europeia.

As entidades regionais sabem agora que para potenciar o desenvolvimento regional é necessário unir esforços e para que isso aconteça é indispensável uma organização territorial através dos planos e documentos oficiais. O objetivo principal passará sempre pela diluição máxima da barreira fronteira: *“Paralelamente ao avanço da integração económica e social, a separação resultante das fronteiras internas tende a esbater-se, surgindo relações e interdependências mais estreitas entre as cidades e as regiões dos Estados-membros. Isto significa, nomeadamente, que os projetos realizados a nível regional, nacional ou comunitário em determinado Estado-membro podem ter repercussões consideráveis na estrutura territorial e urbana de outros Estados-membros.”*



Esquema 8:Alto Alentejo e Extremadura na Península Ibérica:

■ 1-Distrito de Portalegre, 2-Província de Badajoz.

— Linha de Fronteira (Raia).



Fig. 11: TRILHO FRONTEIRIÇO DA ROTA DO CONTRABAN-
DO.

Fonte: http://www.sal.pt/m1_agenda_passeios/pp_aa_wia_.

01 FRONTEIRAS

Programas, planos que influenciaram a cooperação Alto Alentejo/Extremadura.

Através de muitos estudos já realizados sobre o tema de fronteiras e cooperação, foram também desenvolvidas ideias ao longo dos tempos, com objetivo de potenciar os aspetos positivos da complementaridade entre as regiões. Essas ideias foram transformadas em programas ou planos. Alguns foram implementados e outros não, podem ser de carácter comunitário ou de ordenamento do território.

De carácter comunitário, é necessário referir o INTERREG e o POCTEP.

O Interreg é um dos programas mais ativos de iniciativa comunitária, foi proposto em 1993 pela CEE e teve como objetivo combater alguns problemas provenientes da abolição de fronteiras. Este programa foi implementado como solucionador, dando oportunidade numa escala mais regional de superar as grandes disparidades consequentes do debordering. Por sua vez a CEE, manteve sempre presente a ideia de um território pleno em níveis de equilíbrio e homogeneidade e definiu os objetivos prioritários do Interreg tendo como elo de ligação entre todos a cooperação transfronteiriça.

Dentro dos seus objetivos, este programa de cariz comunitário tentou incentivar sempre uma maior coesão territorial a nível europeu, mas concretamente na Raia, o Interreg definiu uma linha objetiva que visava temas de desenvolvimento socioeconómico e ordenamento do território, este último centrado nos núcleos urbanos transfronteiriços. O território e a economia funcionavam com chave nesta articulação. Entre outras intervenções, realçamos:

1) Acessibilidades, com a construção de novas vias de comunicação rodoviária e a melhoria das existentes, de forma

a contribuir para que as regiões de fronteira se tornassem menos periféricas;

2) Infraestruturas e equipamentos, com a construção de infraestruturas sanitárias e de abastecimento tendo em conta a satisfação das necessidades básicas, as condições de vida da população e a melhoria do ambiente;

3) Património, com intervenções na recuperação e conservação do edificado e do meio natural, de forma a fomentar o turismo e outras atividades económicas;

4) Cooperação transfronteiriça, visando a sua promoção e a criação de entidades de apoio ao desenvolvimento deste tipo de parcerias para que aquela fosse interiorizada nas comunidades;

5) Setor primário, com a atribuição de apoios financeiros específicos devido à importância que as suas atividades possuem nas áreas de fronteira.

Toda esta informação pode ser verificada a partir do Instituto Financeiro de Desenvolvimento Regional e todas as intervenções resultam de acordos entre entidades nacionais e regionais. A nível fronteiriço teve impactos considerados válidos, embora no final do programa na área de interesse, território fronteiriço, não tenha contribuído com soluções no que diz respeito aos seus problemas complexos e inerentes. As necessidades, como o despovoamento e as necessidades por falta de recursos económicos fizeram com que o programa se prolongasse por mais duas fases. A segunda fase denominada por Interreg II-A, surgiu logo após o término da primeira no ano de 1994 e teve uma duração de cinco anos (1999), trouxe alterações que se destacaram pelas áreas de incidência, passando a ser, entre outras, as zonas de fronteira internas e externas. As entidades envolvidas mais uma vez foram a Direção Geral do Desenvolvimento Regional e o Instituto Financeiro de Desenvolvimento Regional. Este potencial levou ainda à existência de uma terceira fase, que obviamente, deu continuidade ao trabalho das fases anteriores, mas com uma maior incidência sobre o território e sobre o desenvolvimento e ordenamento do mesmo. Concluindo, na primeira fase, Portugal teve mais projetos, mas Espanha investiu mais, na segunda, os espanhóis obtiveram melhores resultados tanto em projetos como em investimentos e na terceira e última fase, o número total de projetos rondou os 606 e uma quantia de 1 098 671 689 euros (segundo a Direção Geral do Desenvolvimento Regional). A nível de cooperação, o Interreg na sua totalidade, conseguiu que se tornasse cada vez mais forte e estruturada até passar a ser

uma cultura de entreajuda, cada vez mais houve agentes a trabalhar em conjunto para o desenvolvimento territorial. O POCTEP (Programa Operacional de Cooperação Transfronteiriça Espanha-Portugal), foi gerado em 2007. Tem como meta, alcançar uma forte coesão nas regiões fronteiriças, aproveitados os aspetos positivos já conseguidos pelo programa anterior. Neste programa surgem novas propostas, tais como, os chamados AECT (Agrupamentos Europeus de Cooperação Territorial) e ainda, embora de forma muito primária a ideia de Eurocidade. Desta forma, contribuiu para a economia da fronteira mais sustentável através de um desenvolvimento na inovação e investigação e na parte de planeamento e esta obteve também um balanço positivo. À semelhança do Interreg também o POCTEC se prolongou para outra fase, onde manteve os mesmos objetivos, mas com uma estratégia nova sobre “crescimento inteligente, sustentável e inclusivo”. (POCTEP, 2014:6) Foi considerado um programa comunitário apropriado para o estado atual das zonas fronteiriças e essencial para o entender destes territórios.

No que respeita ao ordenamento do território, é necessário referir o PNPOT, PORAlentejo e o PDM.

O PNPOT (Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território), é no fundo, um programa que faz parte dos instrumentos de gestão.

Ao territorial que se foca em aclarar as decisões importantes e de maior dimensão do território: *“organizar o sistema urbano de fronteira, assumindo em particular o reforço do polo transfronteiriço Elvas-Campo Maior/Badajoz, cuja importância estratégica será fortemente ampliada pelas novas acessibilidades de comboio de alta velocidade às duas capitais ibéricas e pela plataforma logística transfronteiriça de Elvas/Caia, e reforçar a cooperação urbana transfronteiriça quer de proximidade quer de relacionamento dos principais centros do Norte Alentejano (Portalegre, Elvas e Campo Maior) com as cidades da Extremadura, e de Beja e os outros centros do Baixo Alentejo com as cidades de Andaluzia.”* (Relatório Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território, 2007; 111)

Tendo esta ideia principal de trabalhar nas conexões fronteiriças, é necessário criar e melhorar a acessibilidade, então supõem-se a recuperação dos acessos principais e a introdução de outros. Por um lado, o troço que faz a conexão Lisboa, Évora, Elvas/Badajoz e Madrid, e por outro um troço a nível nacional que faz a conexão entre o Algarve, Beja, Évora, Portalegre e Castelo Branco. Estes dois troços considerados principais, formam um sistema urbano capaz de favorecer a cooperação transfronteiriça a longo e curto prazo.

Ainda considerado um pouco mais objetivo, o PORAlentejo,

(Plano Operacional Regional do Alentejo – 2007/2013), que em vez de se focar só na área de fronteira, enfatiza o desenvolvimento de toda a região. O PORAlentejo não contém apenas uma medida como prioridade, mas sim um conjunto de medidas (desenvolvimento empresarial, económico, social e territorial e aperfeiçoamento urbano, rural e ambiental) que são a prioridade, além disso assinala a zona de desenvolvimento de Elvas e Campo Maior como a área com mais potencialidade. A cidade de Elvas acaba por tornar-se fulcral em todo o assunto que envolva a cooperação transfronteiriça e para qualquer plano que proponha a organização destas regiões, pois constitui o acesso direto de passagem de um lado para o outro com o seu nó rodoviário e ferroviário (eixo Lisboa/Madrid) e pelo planeamento da plataforma logística que trará uma corrente de serviços e bens vindos da região de Sines: *“A exploração da posição de ligação logística, na intermediação entre Portugal/Espanha, através da consolidação de investimentos realizados (porto de Sines, autoestrada Lisboa/Madrid) e implementação de novas infraestruturas de transportes (TGV, ferrovia Sines/Elvas, aeroporto de Beja, plataformas logísticas, ...); transportes (TGV, ferrovia Sines/Elvas, aeroporto de Beja, plataformas logísticas, ...); a abertura ao exterior e a internacionalização da região poderão constituir fortes alavancas para o desenvolvimento económico e social.”* (Programa Operacional Regional do Alentejo 2007-2013, 2007; 59)

Também é possível ler, anteriormente no plano (página 17), *“outra das apostas do Plano Portugal Logístico passa pela implantação de uma plataforma fronteiriça em Elvas/caia, ar-*

ticulada com Badajoz” Embora Elvas seja muito mais importante, Campo Maior destaca-se no setor industrial. São reconhecidas fragilidades da área de fronteira, tais como uma débil cooperação transfronteiriça, tendo em conta as políticas deficientes na dimensão territorial, também a fraca densidade populacional pelo lado Alentejo constitui um problema para a progressão em conjunto. Do lado espanhol, a cidade de Badajoz apresenta valores em volta dos 151 000 habitantes o que corresponde a um valor superior ao total do Alto Alentejo que aproximadamente conta com 119 000 habitantes, no entanto, outros planos como o PROTAlentejo relacionados com ordenamento do território podem apresentar propostas para a resolução tanto das fragilidades individuais como a que surgirem em comum (cooperação). A criação de uma nova centralidade, implementando a entreaajuda com os núcleos espanhóis e portugueses.

02 EUROCIDADES



Fig. 12: O INICIO DA QUEBRA DO MURO DE BERLIM.
Fonte: <http://www.pangea.news/>.



02 EUROCIDADES

Cidade, Definição. Conceito e evolução.

No decorrer do primeiro capítulo, por inúmeras vezes foi mencionado o processo de transformação de um limite a uma transição associado a fronteiras, mais especificamente à fronteira entre Portugal e Espanha. O território físico ou o espaço que corresponde à área de fronteira também é alvo tanto do processo de limite como também de um processo de transição. Na aproximação ao território, o que era apenas natural como o terreno composto por limites ou barreiras também eles de carácter natural, tais como rios e montanhas passou a um processo de transição quando o Homem decide criar meios não naturais para ultrapassar esses limites e barreiras, de que a construção de pontes são um bom exemplo.

Lentamente o território natural passa a ser invadido pelas pequenas construções que num curto ou longo espaço de tempo se convertem em grandes construções, esta invasão é justificada com a necessidade de evoluir e de conectar tanto nível físico como a nível social. Desta forma pequenos aglomerados urbanos, tornaram-se aldeias, vilas, cidades e na atualidade também Eurocidades.

As transições estão de uma forma geral associadas a uma “passagem”, a uma alteração ou evolução de uma ou várias realidades, que surgem gradualmente ou de uma forma mais brusca. Após uma análise mais abrangente a nível territorial, analise-se o fenómeno de transição a uma escala mais aproximada e introduzindo os fatores com relevância significativa de construção e da projeção de construções futuras que irrompem ou unem determinados espaços.

Tal como a definição e o conceito de fronteira, a “cidade” também pode ser analisada através de diferentes áreas tais

como, a geografia, a história, a arquitetura, entre outros. Do ponto de vista geográfico, interessam fatores populacionais e administrativos para poder definir o seu conceito, no que diz respeito à História é necessário para definir cidade fatores temporais e sociais. Em relação à cidade para à Arquitetura a sua definição e conceito torna-se bem mais complexo, pois engloba tanto fatores de densidade populacional (Geografia) como fatores relacionados com tempo (História) e fatores de outras tantas áreas, sendo que o fator mais importante será o fator espacial. O homem é o ser que cria um espaço dentro de um espaço, num espaço natural pode criar um espaço contruído, é o homem que habita e que deixa de habitar, é o homem que confere à cidade a essência.

Não só entre a Arquitetura “cidade” é complexa de definir, o próprio termo já tem um elevado grau de complexidade, a cidade é “algo” que não se define por si só, é necessário uma definição que lhe permita mostrar a conexão essencial com o ser humano, a cidade tem necessidade de mostrar as relações com o seu componentes quer sejam eles físicos ou não, “elemento fundamental da organização do espaço, um nó na malha de relações estabelecidas voluntárias ou espontaneamente entre os habitantes: uma obra humana inscrita num pedaço de solo, um facto de superfície de dimensões reduzidas mas da maior significação pelas conexões que estabelece.” (RIBEIRO, 1969: 66) Além da necessidade de outros fatores para se definir, o termo cidade está associado a uma área urbanizada, ao crescimento urbano que pode ser gerado a partir de pequenas construções até grandes metrópoles.

É o lugar que oferece serviços e que por essa razão foi povoa-

do, a maioria das vezes é estrategicamente pensado na sua implantação no território, associa-se diretamente a civilizações (sociedades que habitam as cidades). Não existe concretamente uma definição para o termo cidade, é muito variável, mesmo entre países.

A história das cidades e do seu significado é vasta, e implica a explicação do processo urbanístico. Das primeiras noções que surgiram sobre deste tema, referiam-se a pequenas áreas com construções simbólicas como cromeleques ou pequenos conjuntos de cabanas que permitiam um assentamento mais longo por parte do homem ou até mesmo definitivo, sendo que não deixava de ser de uma forma primitiva.

Uma das primeiras cidades do mundo é a cidade de Jericó na Cisjordânia datada a cerca 8000 a.C, pode referir-se também a Mesopotâmia (primeira civilização) e a Babilónia.



Fig. 13: JERICÓ.

Fonte: <http://www.atlastours.net>.



Fig. 14: RUINAS DE BABILÓNIA.

Fonte: <https://www.publico.pt/>.

Na Europa, países como a Grécia antiga e Roma tiveram grandes impactos através dos seus impérios, das suas ideologias e dos seus métodos de construção, ainda visíveis na atualidade. Dentro deste conceito muito variável, pode mencionar-se que existem vários tipos de cidade, avaliando pelo método de desenvolvimento de cada morfologia urbana.

A morfologia urbana é no fundo uma análise das formas da cidade, um estudo físico detalhado sobre as relações que se estabelecem, a forma como evolui e como se transforma.

Este estudo pode ser complementado através dos fatores não físicos, como economia, a cultura e a própria sociedade que habita a cidade

e envolve um conjunto de elementos morfológicos como: o tecido urbano (responsável por unir todos os outros elementos urbanos), a malha urbana, o traçado urbano e os quartei-

rões. O conjunto dos elementos urbanos geram a forma da cidade, a sua constituição, a sua morfologia.

O vocábulo Morfologia provém do grego “*Morphe*” e “*Logos*”, que se referem à forma, o vocábulo urbano provém do latim “*Urbanus*” que se refere a cidade.

Quando se pensa em cidade, pensa-se em algo complexo, pensa-se na relação entre os elementos que fazem parte da sua morfologia e na sua relação com as construções, edifícios e espaços que deles resultam, as conexões entre as distintas entidades resultam em formas sólidas, sujeitas um desenho próprio permitindo reconhecer aspetos importantes, tais como, datas e épocas. Em “*A Arquitetura da Cidade*”, livro de Aldo Rossi, defende-se que a arquitetura é a área correta para caracterizar e definir o espaço urbano e a forma urbana das cidades, o autor considera que para além da funcionalidade e da forma (onde se insere a topografia), o fator temporal é também fundamental, podendo registar histórias de civilizações através do desenho. Ao longo dos tempos foi possível recolher através de desenhos, diferentes formas de cidades, isto é, reconhecer que após uma primeira análise a uma determinada civilização existia um padrão na forma como se organizavam as suas cidades. Atualmente podem encontrar-se consolidadas, exemplos de cidades com formas típicas das civilizações gregas, romanas, medievais e clássicas (entre séc. XV e o séc. XVIII). Em muitos casos através da sobreposição de análises é possível verificar que as mesmas cidades detêm registos de várias formas.

Embora existam diferentes formas de cidade, existem também um vasto leque de elementos que permanecem em co-

-muns todas, como as ruas, os largos, as praças, os monumentos mais simbólicos, etc., o que se vai modificando de cidade para cidade é a forma com se implementam esses elementos comuns, estando dependentes de cada civilização das suas tradições, dos seus hábitos e dos seus costumes. Com todas as suas semelhanças e diferenças, o elemento temporal é o que mais influência quer uma parte quer outra, sendo que avaliar temporalmente uma cidade é distinto de avaliar um edifício isolado, no contexto da cidade nunca é preciso, pois trata-se de uma evolução, a cidade “x” surgiu dentro do período “x” e ainda existe nos dias de hoje, *“com o tempo a cidade cresce sobre si mesma, adquire consciência e memória de si mesma. Na sua construção permanecem os motivos originais, mas, simultaneamente, a cidade torna mais preciosos e modifica os motivos do seu desenvolvimento.”* (ROSSI, 2001: 2)

Considerando que todas as cidades passam por um processo evolutivo, explicita-se qual a estrutura das formas já existentes referidas no texto.

Na morfologia das cidades gregas, as estruturas urbanas englobavam três setores diferentes, o setor privado, o setor religioso e o setor público. A característica morfológica do setor privado era constituída por moradias as quais não tinham diferenciação social nem diferenciação na sua disposição; do setor religioso, eram constituídas por templos em que os deuses eram as suas principais figuras destacando-se em disposição privilegiada e dominante; e por último no setor público onde era imperativo reunir o povo e fomentar as relações entre a população.

Na sua distribuição geral, as cidades gregas detinham uma boa articulação entre os espaços privados e os espaços públicos embora estivessem separados, esta articulação era fruto da malha urbana quadriculada e regular que continha no seu centro uma área, “*astu*” ou cidade baixa, dedicada ao comércio e serviços. Em zonas de destaque inseriam-se os templos, associados a pontos de cota elevada, onde se encontrava a “acrópole” ou cidade alta. Tendo em conta todas as crenças e a devoção aos seus deuses, o povo grego estabeleceu importantes conexões com a Natureza, obtendo harmonia e equilíbrio num todo e não só dentro do seu espaço ortogonalmente organizado, incluiu também elementos construtivos como arcos e esculturas.

Como exemplo refere-se a cidade de Mileto, que era uma cidade de Estado do ocidente de Anatólia (atualmente Turquia), datada aproximadamente entre 700 a.C a 700 d.C

considerando-a um dos assentamentos mais antigos.

Pioneira na sua organização urbanística, a cidade de Mileto era reconhecida devido ao seu plano em “grelha” e com elevado nível de comércio, com a produção de lã de grande qualidade que atraía diversas pessoas ao local tornando-o dinâmico. Atualmente, é um sítio arqueológico, embora degradado devido aos diversos conflitos e guerras.

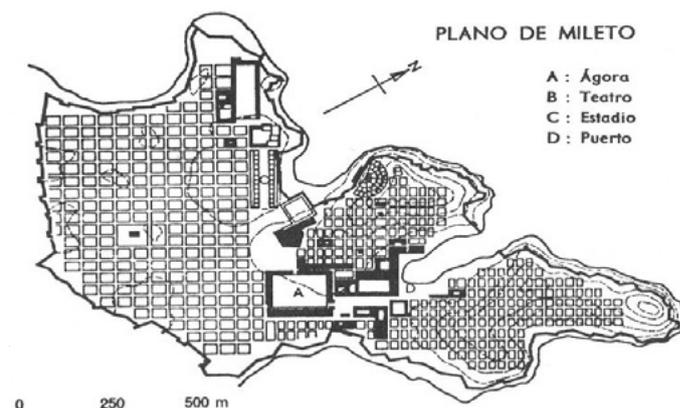


Fig. 15: PLANTA DE MILETO.

Fonte: <https://contexturas.org>.

A morfologia das cidades romanas era organizada regularmente e ladeadas por uma muralha que se tornava o seu meio defensivo, no seu interior a sua malha distribuía-se entre ruas paralelas e perpendiculares. Os romanos pensaram a disposição da sua cidade em torno de dois eixos que consideravam os mais importantes, *Cardus*, que se relacionava com o Norte e o Sul, eo *Decumanus* que se relaciona com o Este e o Oeste, estes dois eixos cruzavam-se no espaço destinado à zona mais pública e comercial da cidade, a praça (fórum romano ou mercado). O *Cardus* e o *Decumanus* não só organizavam a malha urbana como também eram responsáveis pela conexão ao exterior da muralha formando quatro entradas, as portas da cidade (pontos cardeais).

Para além da preocupação na organização da cidade, da sua defesa e funcionalidade, os romanos atribuíam valor as experiências públicas, à comunicação entre a sociedade e ao seu bem-estar, desta forma, implementaram construções como mercados, bibliotecas, termas e teatros. De um modo geral as civilizações romanas eram harmoniosas no seu conjunto embora, com o aumento da população e por serem cidades com um espaço limitado (amuralhadas), iniciaram construções em altura (*insulae*) de modo a combater o que parecia ser um problema, estas construções continham no máximo 6 pisos. Pertencente a Argélia, Timgad é o exemplo de uma estrutura onde se aplica a morfologia romana e o próprio nome atribuído à cidade é romano. A cidade de Timgad, objetivava na sua organização abrigar cerca de 15 000 habitantes e apesar de não ser fortificada era uma cidade murada para assegurar a sua defesa.

Na figura, é possível analisar a sua planta, com o *cardus* e o *decumanus* em evidência na estrutura ortogonal, embora o *cardus* não seja contínuo e ambos se intersectam ao centro, no fórum. No final do eixo *decumanus*, localizava-se o arco do triunfo (arco trajano), e distribuídos pela cidade como um templo de grandes dimensões, um teatro, uma biblioteca e fontes termas.

Após diversos trabalhos de recuperação, atualmente ainda existem ruínas da cidade, consideradas património mundial no ano de 1982 pela Unesco.



Fig. 16: PLANTA DE TIMGAD.

Fonte: <https://sites.google.com/>.

Na morfologia das cidades medievais, as cidades surgem de diferentes processos, tanto pelo reaproveitamento de cidades romanas que foram destruídas, mas que deixaram vestígios, como pela presença e desenvolvimento fixo dos seus povos no exterior dos muros romanos.

Em todas as épocas conhecidas através da história, deram-se grandes batalhas, ataques e confrontos, na época medieval as suas defesas sobrepuseram-se as defesas dos romanos abrangendo uma área maior para o seu núcleo interior, a implementação das suas muralhas baseava-se na instalação de um perímetro onde pudesse ser possível observar desde longe os oponentes, sendo assim eram escolhidos pontos do terreno com a cota mais elevada.

No interior da muralha medieval, a organização da sua malha era diferente tanto da grega como da romana, as construções eram próximas das ruas que definiam, e por dentro surpreendiam pelos jardins interiores privados e logradouros e vistas de longe as cidades apresentavam um perfil marcado com foco na muralha, castelo e igreja, nesta época a religião impõe-se sobre povo, ganha importância tanto a nível social como na arquitetura ao projetar o edifício que se destaca na praça medieval.

No geral, o espaço construído e o espaço não construído tinham uma estrutura irregular e o comércio era praticado tanto na rua como no primeiro piso dos edifícios.

Bolonha é uma das maiores cidades Italianas situada no centro norte, é conhecida por ser uma cidade dedicada ao ensino e pelos seus edifícios emblemáticos, é um exemplo de cidade onde se aplica a morfologia medieval.

Bononia, assim foi chamada a cidade durante a época romana, atualmente Bolonha, apesar de ter sido submetida a diversas fases, foi no período medieval que se afirmou e obteve reconhecimento.

Considerada uma cidade medieval, Bolonha revela uma planta irregular complementada por elementos, também eles medievais, como torres, muros e pórticos, no entanto estas estruturas foram ao longo do tempo sendo destruídas. Uma das suas construções medievais mais conhecida é o pórtico localizado junto à capela de San Luca e atualmente estes elementos fazem parte do património mundial.



Fig. 17: PLANTA DE BOLONHA.

Fonte: <https://sites.google.com/>.

Na forma clássica existe um retrocesso na estrutura da malha urbana que recupera as formas organizadas dos romanos e dos gregos e se sobrepõe à irregularidade do período medieval, a época clássica surge associada ao movimento renascentista. Existe uma procura constante pela cidade perfeita, que envolva arte e a intelectualidade ao mesmo tempo, a nível de planta o seu formato era radioconcêntrico. Entende-se por forma clássica as alterações aplicadas em cidades no período entre o século XV e XVIII.

Nas cidades clássicas os arruamentos tornaram-se retilíneos criando um percurso entre dois pontos, não só um percurso físico, mas também visual com perspectivas definidas, o que também sucedia nas ruas que criavam o acesso do interior ao exterior da muralha através das portas da cidade, ainda que se fosse necessário remover partes de quarteirões. Como exemplo de cidade clássica, refere-se a cidade italiana Ferrara, situada a norte junto ao rio Pó, com aproximadamente 130 100 habitantes. Com solos férteis e uma área de implantação extensa, Ferrara, tal como outras cidades, sofreu diversas alterações ao longo dos tempos, uma delas ocorreu durante o período renascentista quando ficou sobre a alçada dos duques de Este, estes tornaram-na artística e intelectual aos olhos de outras cidades, tendo permanecido nela até ao século XVI. Em 1861 com a segunda guerra mundial, a cidade italiana foi bombardeada mas sua estrutura não se perdeu, e deu-se continuidade ao trabalho de anteriormente, com foco no nascimento de um novo urbanismo na procura da cidade ideal. A ideia da cidade ideal chegou a Ferrara por meio de Biagio Rosseti que iniciou o “princípio da perspectiva” o qual teve

influência no desenvolvimento quer urbano que arquitetónico. Na figura , é possível verificar a tentativa de recuperação da ortogonalidade na organização da cidade.

O centro histórico de Ferrara, começou em 1995 a fazer parte do património mundial, classificado pela Unesco. Para além do seu urbanismo moderno, contém também um vasto leque de edifícios com elevado valor arquitetónico, tais como: o Castelo Estense, a Catedral de São Jorge, o Palácio dos Diamantes, entre outros.

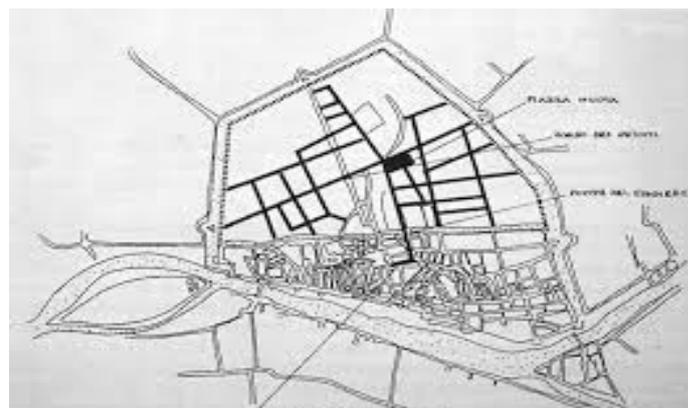


Fig. 18: PLANTA DE FERRARA.

Fonte: <https://www.ferraranascosta.it>.

Após o modelo clássico anteriormente referido, surgiram ainda modelos de cidade, embora não haja uma denominação específica para estes. Considera-se a existência da morfologia urbana aplicada no século XIX e uma morfologia urbana aplicada no século XX.

Relativamente ao período do século XIX, existiu uma abordagem diferente sobre muralhas que ladeavam as cidades devido ao crescimento demográfico, com robustos traços marcados também por ter sido um período de industrialização. Sendo a muralha um elemento limitador de espaço do ponto de vista físico e o crescimento em altura insuficiente, a solução pensada foi a expansão para o exterior destes limites. Diversos urbanistas pensaram sobre esta extensão e surgiram estudos como o de Ebenezer Howard e a sua cidade jardim.

Um dos problemas encontrados neste romper dos muros, foi justamente a ausência de um limite, havia questões sobre o delineamento que suscitavam dúvidas sobre o crescimento urbano e a nova realidade que era necessária, outra das questões pertinentes da época foi a perda de função da muralha enquanto objeto, pois ao recorrer à expansão extramuros para albergar o aumento significativo da população as estruturas amuralhadas não tinham mais sentido, era preciso transformar as suas funções. As cidades do século XIX relacionam-se com o urbanismo clássico e com estilo barroco, começou-se a dar importância aos espaços públicos, a introduzir alguns espaços verdes e a tratar elementos como a rua a uma outra escala. Dentro destas novas ideias foram aproveitados os espaços criados pela própria muralha numa tentativa de lhe devolver algumas funções que não as defensivas.

Denotou-se uma desconstrução da malha urbana densa, dando lugar a espaços associados a novas necessidades, como a qualidade de vida social. Intramuros o local de destaque seria sempre a praça, embora este elemento estivesse também em constante adaptação com a introdução de elementos naturais. Em constante evolução tanto em planeamento como em execução das novas ideias, no século XX o estudo sobre o urbanismo tornou-se ainda mais intenso e surgiram os primeiros planos urbanísticos, os quais estabeleciam regras para que a evolução não fosse descontrolada, também outros meios, como revistas e tratados, compreenderam a importância do desenho urbanístico tanto como meio de registo e memória do passado como meio de interligação com o futuro.

Para além da introdução da indústria, o conceito de público e privado estabelecido até à data sofreu também e foi integrado mediante estas, por exemplo: os quarteirões, outrora dedicados apenas à habitação (espaço privado), tornaram-se também espaços públicos encontrado um equilíbrio nas suas construções de modo a deixar algum espaço liberto.

A distribuição dos quarteirões passou a ser dividida em que a parte superior eram habitações a parte inferior era livre ou dedicada a algum comércio, esta distribuição é aplicada em diversos bairros exteriores à muralha, a unidade habitacional de Marselha de Le Corbusier foi um dos grandes exemplos onde esta tipologia foi aplicada.

Com a ideia de que o espaço público diferenciado era cada vez mais necessário, o espaço privado não ficou descorado e manteve-se com a mesma importância nos aglomerados urbanos, a habitação e a forma de lhe atribuir cada vez mais

qualidade e equilíbrio com todos os outros elementos estiveram em destaque alcançando diversas tipologias que até ao século XIX e XX não existiam, como as casas em banda ou as moradias, a habitação tornou-se responsável pelo traçado dos quarteirões, dos loteamentos e por consequência das ruas, estas por sua vez, estruturadas pelas habitação, organizavam a circulação. A habitação e as suas diferentes tipologias instalaram-se na periferia, embora quase nunca de forma isolada, mas sim reunida dando origem aos bairros.

Neste século, a urbe reuniu um conjunto de necessidades que ditaram a forma como se organizava o seu próprio desenvolvimento: a habitação, o trabalho, os serviços, a circulação e o lazer. Ainda que promissor, estas novas orientações de crescimento, obrigaram a repensar os centros históricos, pois o abandono tornou-se uma realidade intramuros.

Para uma melhor compreensão da evolução urbana, Teresa Barata Salgueiro revela o significado de sítio e posição, estas duas noções são essenciais para o equilíbrio entre o meio, a função e a cidade. A escolha da localização onde se insere o aglomerado urbano é resultante das necessidades do mesmo e da função que se pretende que desempenhe, assim sendo: o sítio *“compreende o conjunto de características do local concreto onde se implantam as construções, principalmente as topográficas e as geológicas”*, já a posição *“refere-se à localização à escala regional, portanto, ao posicionamento face a outros núcleos de povoamento ou às vias de comunicação e está intimamente relacionada com a função original da cidade”*.

As cidades fronteiriças podem ser exemplo de como

o local de implantação é fruto das necessidades e funções pretendidas, tanto que, os pontos mais altos eram a chave para uma defesa mais eficaz. Castelos, Fortes e outros edifícios de carácter militar fixavam-se de acordo com a topografia e as suas características.

A localização, por sua vez, faz referência ao relevo como elemento fundamental da sua topografia, o relevo do local permite pensar em temas como o afastamento, a aproximação, a harmonia e o equilíbrio no antes e depois da intervenção humana.

Após a compreensão da importância da localização e da implantação, foi relevante refletir na harmonia da formação urbana tanto com o existente como com outros espaços urbanos futuros. Olhando para os aglomerados urbanos, realça-se a malha urbana, é através dessa componente da cidade e do seu desenho/traçado que é possível analisar o que foi referido anteriormente (época, tipologia, evolução, etc),

o equilíbrio e a harmonia foram e são importantes quer numa cidade que tenha sido alvo de várias épocas, como, entre duas ou mais cidades. Esta questão que se considera futura, está muito presente no novo conceito de cidade, este equilíbrio que pode existir entre várias cidades depende da sua localização, implantação aproximação, desenho e da relação entre os indivíduos que as habitam.

Estes fazem parte da base das Eurocidades, a nova ideia de cidade.

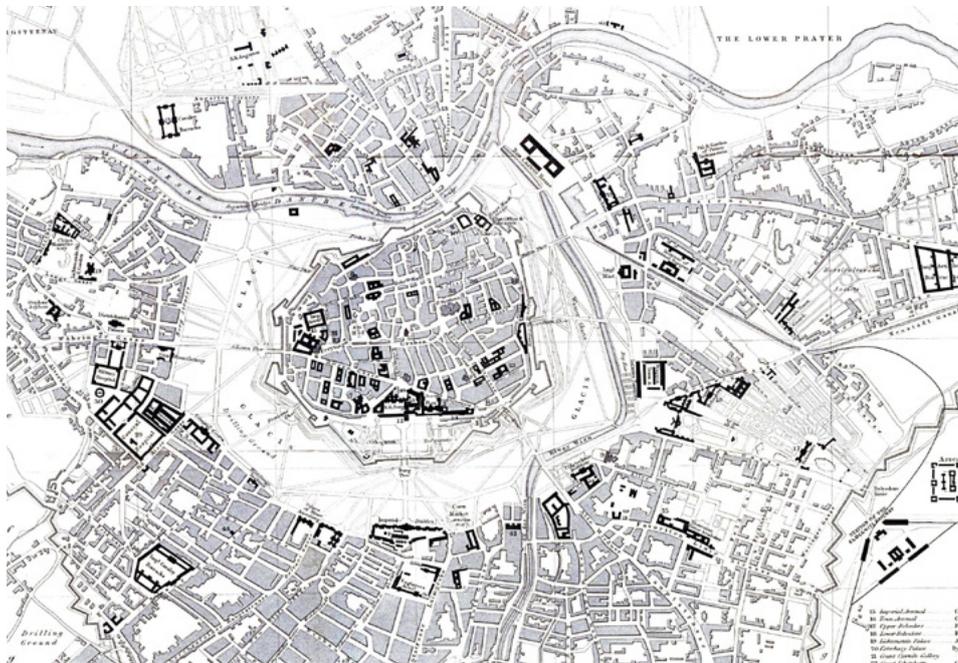


Fig. 19: CIDADE DE VIENA E A SUA EXPANSÃO.
Fonte: <https://it.wikipedia.org/>.

02 EUROCIDADES

Euroidade, Definição. Conceito e evolução.

Sendo um dos objetivos principais na lista da União Europeia, o tema relacionado com a integração de territórios tem vindo ao longo dos tempos a ganhar importância e a passar de uma ideia para a realidade, realidade essa que sempre esteve nos planos da Europa.

É devido à integração de territórios que surge o Agrupamento Europeu de Cooperação Territorial (AECT), ao qual também se pode chamar Eurocidade, este termo aparece com base nas novas dinâmicas territoriais e urbanas das cidades europeias. Num período muito inicial, este conceito utilizava-se apenas para cidades com protagonismo e grandes núcleos urbanos e algum poder económico, fatores que correspondiam a capitais como Londres ou Madrid.

Para Valérie Feltgen, Frederica Durando e Antoine Encovile, as Eurocidades “são agrupamentos de pequenas e médias cidades transfronteiriças com uma população entre os 20.000 e os 250.000 habitantes, mas na sua classificação definitiva, interferem aspetos geográficos, históricos, económicos, culturais, sociais ou de governação.” (GARRINHAS, 2018: 248).

As Eurocidades são no fundo, as novas cidades do continente Europeu. “Uma Eurocidade é simplesmente uma cidade europeia, do volume de população, uma actividade económica significativa e uma função estratégica dentro do sistema de cidades europeias”. (Macorra y Cano, 2011: 5)

Macorra, um dos autores que escreveu sobre o tema recentemente, refere também que estas novas cidades são o novo modelo de concretização de uma cidade, em que este contem na mesma, as características das cidades europeias como base mas difere noutros aspetos, tais como: a ligação entre duas ou mais áreas urbanas através da continuidade a que o próprio território convida, podendo assim causar conurbações em alguns dos casos. “As Eurocidades são conurbações ou cidades grandes europeias que se afirmam e desenvolvem na vossa rede continental de cidades.” (Macorra y Cano, s.d. cit. Em Mocinha, 2007: 6)

Não só as grandes cidades da Europa são consideradas Eurocidades, podem ser também o conjunto de cidades médias ou pequenas cidades de nacionalidades diferentes que se localizam junto da linha de fronteira e se agrupam em uma “entidade”, originando assim uma Eurocidade “... pequena conurbação dual e binacional.” (Lima, 2012: 75).

Apesar da concretização de cidades em eurocidades obter aspetos positivos, surgem aspetos que dificultam a solução. O maior entrave do desenvolvimento destas, são as diferenças que proveem de diferentes políticas económicas, fiscais e de ordenamento de território dos Estados ou países divididos por uma linha de fronteira e também aspetos culturais, como a língua, “... la existência de realidades jurídico-administrativas muy diferentes, intereses contrastados, procesos de ordenación del territorio que no consiguen desbordar el ámbito puramente local e incluso puntos nada baladíes como la existência de dos idiomas distintos” (Lozano Valencia, 2007: 326).

López Trigal, que também escreveu sobre o assunto, afirma que ao atribuir apoios a nível jurídico e institucional, as eurocidades ganhariam uma melhor capacidade de se assumir e desempenhar as funções a que se propõem: *“En este contexto, las dinámicas de las iniciales figuras jurídicas institucionales (la AECT) u otras ya consolidadas (comunidad interlocal y Consorcio) van tomando su papel y lugar en los espacios transfronterizos, aunque con un nivel de desarrollo desigual.”* (Lopez Trigal, 2014: 15) Pardellas e Figueroa Dorrego, anos mais tarde que Trigal, referem que estas novas cidades são no fundo uma experiência social e partilhada nas zonas da fronteira: *“Neste contexto, as Eurocidades son un elemento moi acaído. Estan sendo entendidos, en todas as fronteiras, como verdadeiros laboratórios de construción de cidadanía, de vivir compartido entre iguais.”* (Pardellas e Figueroa Dorredo 2009: 1141), são também da opinião de que na base da estrutura de uma eurocidade devem estar valores e princípios correspondentes aos diferentes territórios: *“... Eurocidade debe ser construída en torno a un núcleo bem sólido de valores e apostas comuns aos dous municipios, que a estratexia incorpore temáticas de xeometria variable, ...”* (Pardellas e Figueroa Dorrego, 2009: 1140).

Na construção de uma eurocidade existem diversas implicações que só podem ser superadas através de uma boa gestão conjunta, a par de se tornar um sistema policêntrico que envolve equipamentos, infraestruturas, serviços. Estas implicações baseiam-se nas fragilidades das cidades da Europa, *“... a Eurocidade aspira a estruturar a metropoli lineal policêntrica en rede, mediante a posta en practica dunha xes-*

tion compartimentos, co obxectivo de promover un nivel de calidade que responda ás esixencias dunha metrópole de rango europeo.” (Pardella e Figueroa Dorrego, 2009: 1142)

A ideia de eurocidade não passa apenas pela formação do conjunto do território e das cidades, a eurocidade é um meio que pode resolver o desemprego ou uma grande parte dele e trabalhar em investimentos: *“A Eurocidade non se contrúe só coa agregacion das fortalezas e debilidades das dúas partes. O mais importante é xerar plusvalias que permitan melhorar a calidade de vida dos cidadans e o atractivo das dúas como destinatárias de investimentos e creacion de emprego. Sempre partindo dos recursos propios, noutras palabras, tratando-se de conseguir xuntos cousas que dificilmente se poderin lograr por separado, aproveitando externalidades e económicas de escala.”* (Pardellas e Figueroa Dorrego, 2009: 1149).

A definição de eurocidade, segundo o que já foi referido, pode ser bastante abrangente, o autor Fernando Macorra y Cano, especifica os diferentes tipos de eurocidade, que na sua ótica serão três:

- 1) As grandes e principais cidades europeias, podendo ser capitais de estado ou não, podem ser eurocidades, devido a compor grandes centros urbanos e a gerarem todo o tipo de serviços necessários;
- 2) Municípios que se localizem junto da fronteira europeia, sendo que um ou mais de cada lado da mesma e que contenham uma elevada atividade económica e massa populacional e com uma localização geostratégica relevante;

3) Com uma reduzida massa populacional e uma fraca atividade económica pode ser considerada eurocidade a junção de dois municípios fronteiriços que com a sua formação obtêm uma posição geoestratégica importante na rede urbana.

Em suma, no fundo as eurocidades são cidades da Europa, com diversas dimensões tanto a nível geográfico como económico e também distintas posições geoestratégicas no sistema das cidades europeias. O conceito de eurocidade, nos últimos tempos, tem sido alvo de evoluções, obtendo assim um novo sentido em relação à ideia de incorporação de territórios ou cidades, e dentro desta ideia, é cada vez mais notória a relação das cidades e o desenvolvimento conjunto através da boa gestão e de uma complementaridade mais integrada. As eurocidades ou o termo eurocidade respeita sobretudo a meios urbanos, isto é, cidades que tem como característica serem fronteiriças, pois este fator é crucial na “construção” de novos eixos/corredores que fazem a ligação entre os centros urbanos da Europa com maior importância, a posição geoestratégica e a reduzida de distância entre as cidades fatores não menos importantes. Atualmente disseminadas pela Europa já existe um número considerável de Eurocidades, mas que já oficializaram o acordo e outras que estão em vias de oficializar, podemos enumerar: La Grande Région (Luxemburgo – França – Bélgica – Dinamarca); Baiona – San Sebastian (França – Espanha); Newry – Dundalk (Irlanda – Reino Unido); Centropo Wien-Brno-Bratislava-Gyor (Áustria – Eslováquia – Hungria – República Checa); Nice

Mónaco – San Remo (França – Mónaco – Itália); Cieszyn – Cesky Tesin (Polónia e República Checa); Copenhague – Malmo (Dinamarca – Suécia); Gorizia – Nova Gorica (Itália – Eslovénia); Eurodistrict Regio Pamina (França – Alemanha); Tornio – Haparanda (Suécia – Finlândia); Eurodistrict Saar – Moselle (França – Alemanha); Eurometropolis Lille – Kortrijk – Tournai (França - Bélgica); Eurorégion Hadrj – Bihar (Bulgária-Roménia); (GARRINHAS, 2018; 248) entre outras. Em Portugal também já existe este conceito, podemos referir o caso com maior potencial, sendo este também o caso de estudo, a eurocidade Elvas-Badajoz.



Fig. 20: PONTE DO ORESUND, EUROCIDADE COPENHAGA-MALMO (DINAMARCA).

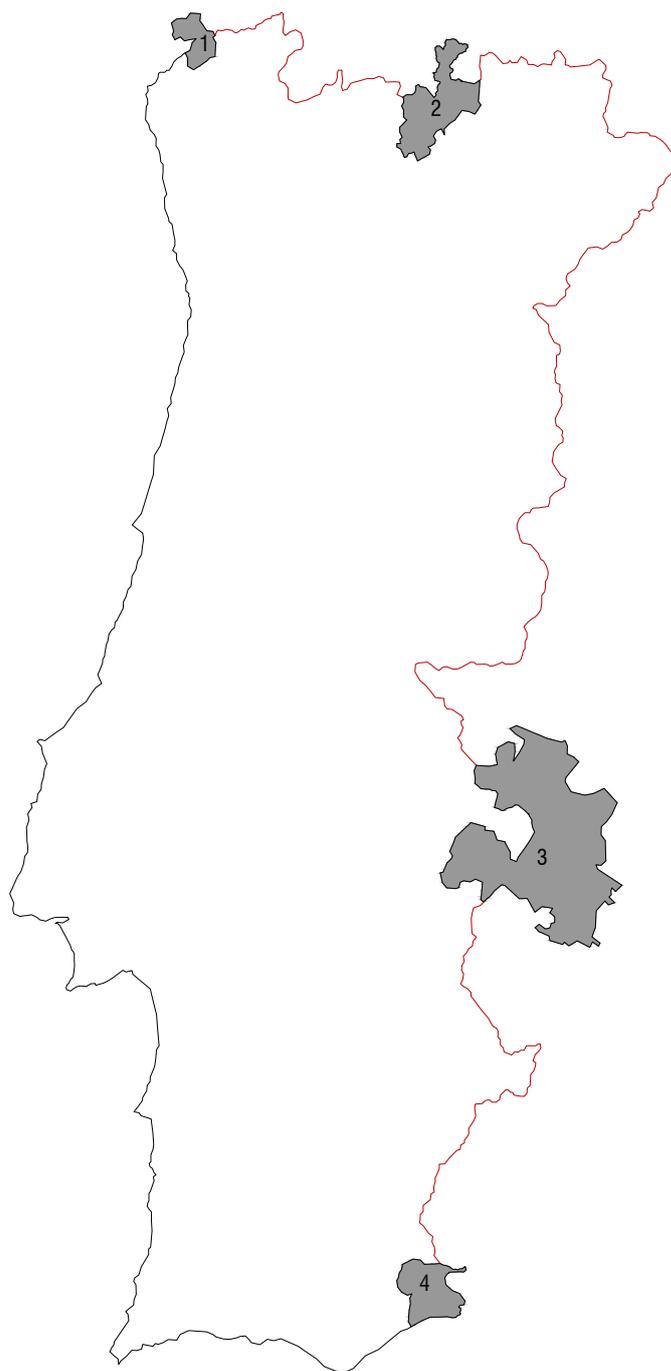
Fonte: <https://www.transport-publiczny.pl/>.

02 EUROCIDADES

Eurocidades da Raia.

A fronteira entre Portugal e Espanha tem atualmente quatro eurocidades, cujo objetivo comum a todas é exatamente a cooperação transfronteiriça e a boa gestão do território, através de “iniciativas municipais de exploração conjunta de equipamentos e serviços públicos que procuram ter um papel ativo em áreas como a mobilidade, a cooperação empresarial ou o planeamento territorial”. (Costa, 2014: 26). Tendo em conta estes objetivos gerais, as eurocidades são concretizadas para solucionar problemas comuns partilhados por territórios comuns também em prol de um desenvolvimento territorial mais sustentável e homogéneo.

Face aos objetivos programados, foram encontradas como as maiores barreiras e dificuldades, os setores jurídicos bastante distintos, que realmente se tornam um entrave para dar início ao desenvolvimento, atividades e ações em conjunto, o que acontece em todas as eurocidades da raia: Chaves-Verín, Valeça-Tuí, Elvas-Badajoz e Vila Real de Santo António-Ayamonte. De todas as eurocidades apresentadas, destaca-se Elvas-Badajoz, pois é a que apresenta e reúne as melhores condições para ser eurocidade e por essa razão foi escolhida como caso de estudo.



Esquema 9: Eurocidades da Raia:

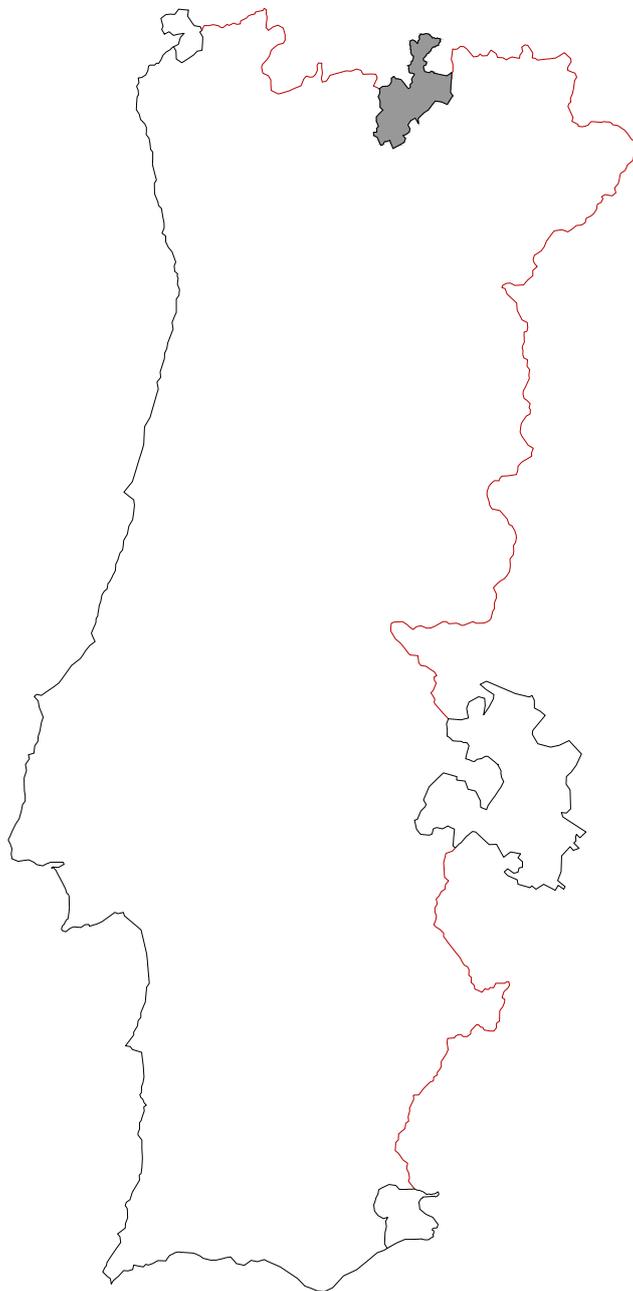
■ Eurocidades: 1-Valença/Tuy, 2-Chaves/Verín, 3-Elvas/Badajoz, 4- Vila Real de Sto. António/Castro Marim/Ayamonte.

— Linha de Fronteira (Raia).

02 EUROCIDADES

Eurocidade Chaves-Verín, posicionamento geográfico.

Junto ao Norte de Portugal e no sudeste da região da Galiza, nos territórios fronteiriços encontra-se a Eurocidade Chaves/Verín, mais concretamente no Vale do Alto Tâmega. Os seus aglomerados contêm à volta de 55 710 habitantes, sendo que da parte do concelho de Chaves são aproximadamente 41 000 e da parte de Verín aproximadamente 14 000 habitantes. Chaves e Verín, ambas cidades, são divididas pelo rio Tâmega e por isso e outros motivos, apresenta um enquadramento geográfico diferente, as suas posições geoestratégicas são distintas: como principal núcleo da rede urbana (composto por 6 municípios), a cidade Portuguesa adota fundamentalmente um papel na organização do território. Já Verín, do lado espanhol, apresenta grandes capacidades de funcionalidade com um núcleo central de um vasto território, a cidade espanhola faz parte também da Comarca de Monterrei-Verín que ronda os 25 000 habitantes.



Esquema 10: Eurocidade da Raia:

-  Eurocidades Chaves/Verín.
-  Linha de Fronteira (Raia).



Fig. 21: CIDADE DE CHAVES.
Fonte: <http://www.sinal.tv>.



Fig. 22: CIDADE DE VERÍN.
Fonte: <https://citapreviadnipasaporte.es>.

02 EUROCIDADES

Eurocidade Chaves-Verín, cidade de Chaves.

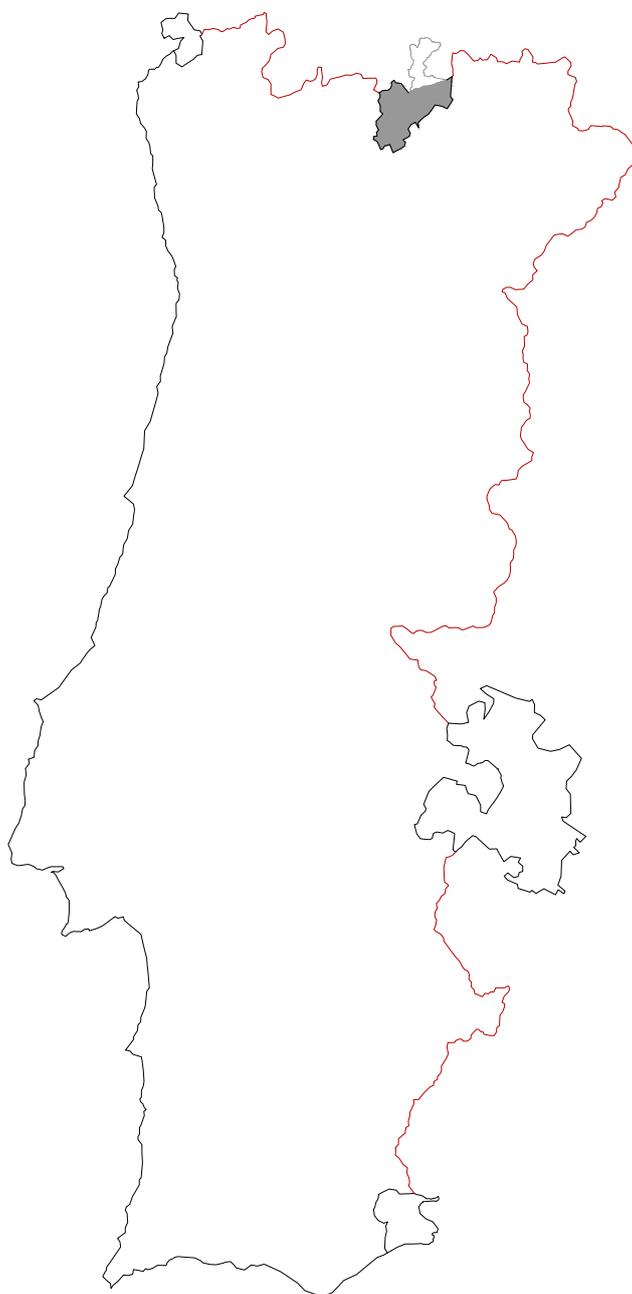
A cidade de Chaves, localizada como referido anteriormente a Norte de Portugal, pertence ao distrito de Vila Real. Ao seu redor encontram-se Valpaços, Vila Pouca de Aguiar, Boticas e Montalegre e é acessível a partir da estrada nacional 103 (EN103) e da via rápida (A24), sendo esta uma das principais vias e das mais usadas para chegar até à cidade. É considerada uma cidade empreendedora, pois tenta desenvolver as suas capacidades a nível turístico e também industrial. Relaciona-se diretamente com o Rio Tâmega.

A região a que pertence Chaves foi habitada ainda na Pré-história, devido aos vestígios (principalmente castros) analisados da época do Paleolítico. Também é evidente a presença romana, que faz o aproveitamento a proximidade com rio e a água como recurso e ergueram fortificações usufruindo também dos castros existentes. A cidade foi contruída pelos romanos, um dos elementos mais emblemáticos é a Ponte de Trajano. Rodeada das suas muralhas, Chaves implementou uns banhos termais a partir da exploração de minérios de onde surgiu o nome de *Aquae Flaviae*, também porque o seu governante da época era Tito Flávio e que mais tarde também influenciou o gentílico da cidade, chamando-se assim os seus habitantes de Flavienses. A nível urbano é possível verificar a presença romana devido à existência de um *Decumanus* (rua Direita) e da implantação da Igreja Matriz numa área de cota elevada. Também outros povos como os árabes invadiram o espaço que agora pertence a Chaves o que provocou alguma destruição na cidade com a reconquista portuguesa.

A sua localização junto da fronteira com Espanha, tornava-a um alvo com uma certa fragilidade e em 1279 foi dada a or-

dem para contruir o Castelo e as muralhas que permanecem na cidade. Por fim, foi em 1929 que Chaves recebeu a categoria de cidade.

A nível populacional em 127 anos de existência, segundo os dados do INE existiu uma subida de cerca de 29%, embora esta subida não tenha surgido de forma gradual os valores de 31.815 chegaram a 40.940 (1991). Entre os anos 1878 e 1890 a densidade populacional aumentou cerca de 19,6% e entre 1960 e 1970 diminuiu cerca de 24%. Comparativamente com períodos como 1864 a 1920 e 1920 a 1991 crescimento desenvolveu-se a ritmos semelhantes. Atualmente Chaves contém 41.243 habitantes o que equivale a uma densidade populacional de 69,8 habitantes por km².



Esquema 11: Eurocidade da Raia:

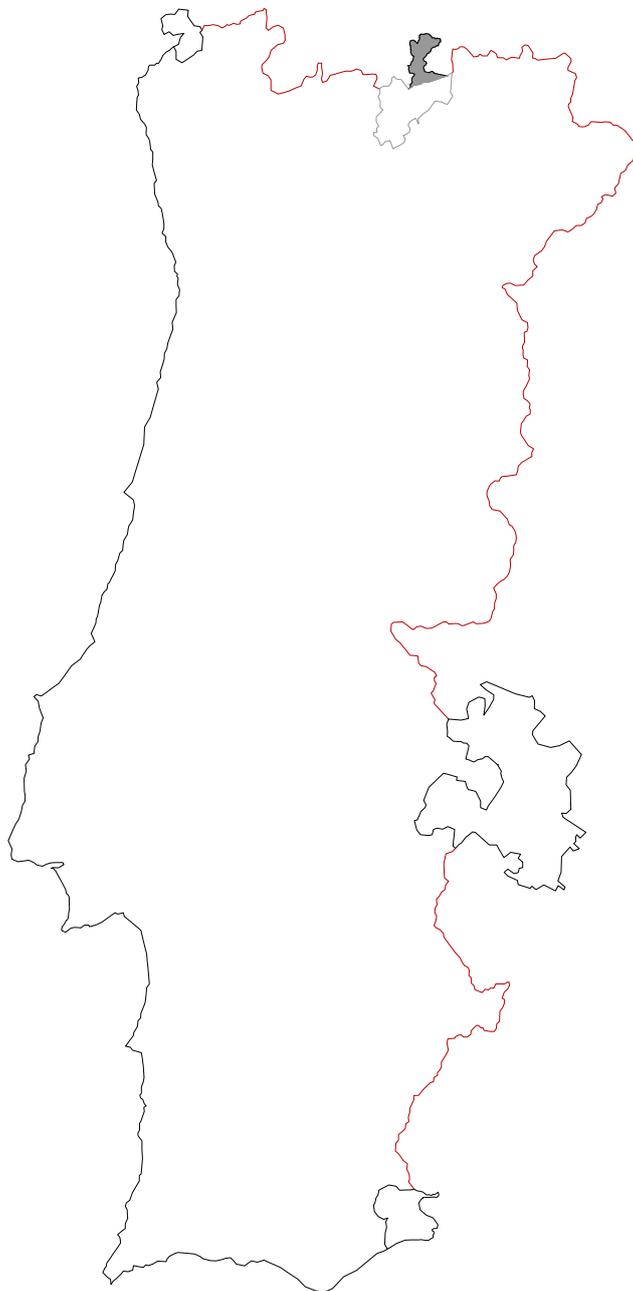
-  Cidade de Chaves.
-  Linha de Fronteira (Raia).

02 EUROCIDADES

Eurocidade Chaves-Verín, cidade de Verín.

Pertencente à Galiza, Verín uma cidade fronteiriça que se relaciona com o rio Tâmega, é rodeada por Oímbra e Monterrey, e é considerada privilegiada por estar implantada numa zona muito fértil do vale de Monterrey e conectada a uma fortaleza medieval de grande importância que contribuiu para que o seu centro histórico seja um dos mais dinâmicos dos galegos. Em análise ao terreno de implantação de Verín pode constatar-se duas partes distintas: por um lado, o vale e o rio Tâmega; por outro lado terreno montanhoso que atingem uma altitude de cerca de 940 metros.

Verín tem origem de uma vila romana. No período da Idade Média, a cidade ficou sob a alçada de Monterrey que na época controlava muito do território da região e gradualmente a cidade foi libertando-se e criou um povo muito sereno e dedicado aos terrenos agrícolas, mesmo estado sempre em conflito nas disputas entre Portugal e Espanha. No ano de 1506, a região ficou na sua totalidade a pertencer a Espanha. A nível de densidade populacional, Verín regista valores crescentes, sendo que em 1999 registava cerca de 12.765 habitantes e em 2016 cerca de 14.031 habitantes.



Esquema 12: Eurocidade da Raia:

- Cidade de Verín.
- Linha de Fronteira (Raia).

02 EUROCIDADES

Eurocidade Chaves-Verín, objetivos.

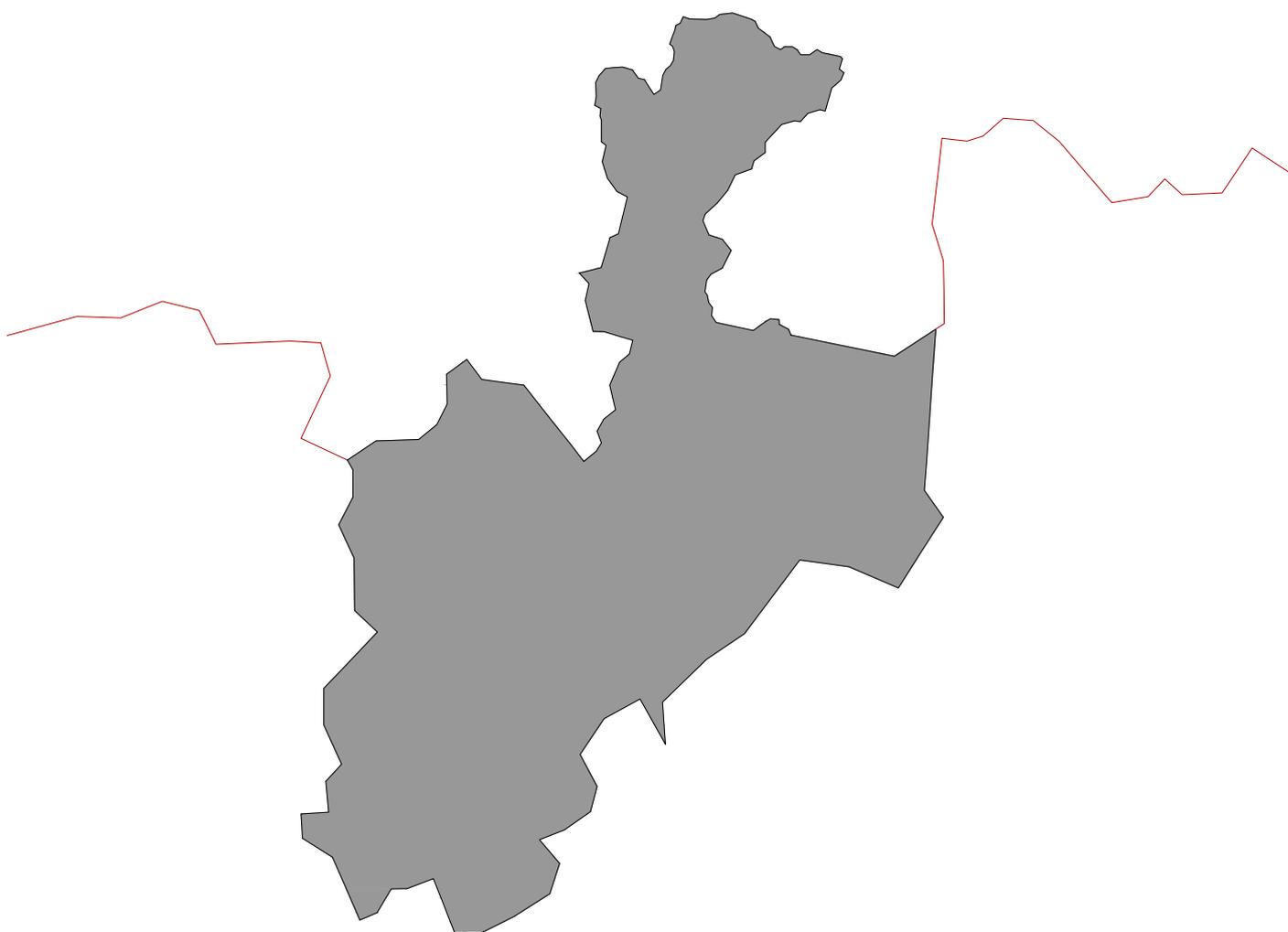
Chaves e Verín são duas cidades do norte de Portugal, as quais deram origem a uma eurocidade mas antes disso, sempre existiu a vontade de se tornarem um conjunto e combater os problemas individuais com soluções conjuntas. Não foi um percurso fácil e de curta duração até que estes dois núcleos urbanos encontrassem um sistema institucional conjunto que reforçasse as relações transfronteiriças das mesmas. O processo teve início no ano de 1991 com a formação da Comunidade de Trabalho Galicia-Norte de Portugal (CTG-NP) e do “Eixo Atlântico do Noroeste Peninsular” no ano de 1992 que indicou à Eurorregião Galiza-Norte de Portugal as metas e as funções que o quadro institucional poderia desenvolver.

Em 2007, durante o mês de julho, Verín tornou-se membro do chamado “Eixo Atlântico”, e desde esse momento, iniciou-se o plano/projeto da eurocidade, desde então as entidades portuguesas e galegas deram o seu total apoio, ainda no mesmo ano, mas já no mês de setembro, foi recrutada uma primeira equipa de trabalho constituída por duas autarquias e outras entidades relacionadas com o território e assim no dia 18 de Dezembro oficializou-se a criação da Eurocidade Chaves/Verín.

No ano de 2008 iniciaram-se os trabalhos para o desenvolvimento da estratégia da Eurocidade, nestes trabalhos, os cidadãos e outros agentes do território puderam ajudar os municípios e em 2010 a Eurocidade Chaves/Verín já fazia parte dos AECT, mais concretamente nos organismos como o Ministério dos Negócios Estrangeiros de Espanha e como o “Registo Europeu de AECT” (Comité das Regiões).

O principal objetivo da Eurocidade Chaves/Verín é a promoção da cooperação, fazendo com que se reforce a coesão a nível social, económico e territorial, investindo em setores como os: agrícola, ambiental, educacional, desportivo, cultural, lúdico, patrimonial, turístico, comercial, proteção civil, atividades logísticas, serviços de saúde, gestão partilhada do rio Tâmega e principalmente no ordenamento e planeamento de território. Chaves/Verín ao ser considerada Eurocidade, ganhou vantagem na valorização do seu principal recurso, o termalismo.

O termalismo, é actividade tradicional que muito contribui para a economia local pois é um termalismo de grande qualidade nos seus recursos aquíferos, o que resulta muito bem também na nova associação territorial entre Chaves e Verín. Deste facto resultou ser designada a “Eurocidade da Água”. Enquanto Eurocidade, Chaves e Verín foram sujeitas a ações sobre o território que partiram através de apoios do programa POCTEP 2007-2013 (EUROCIUDAD e EUROCIDAD II). Relativamente à primeira parte do programa, pode dizer-se que se tratou das questões de cidadania, tendo em vista a perspectiva europeia, isto é, eurocidadania, tratou-se também da realização e organização de vários eventos, que pressupunham uma nova dinâmica na economia das duas cidades, levando ao desenvolvimento equilibrado do território com mais qualidade de vida para os seus habitantes e outros. Na segunda parte do programa, mantiveram-se os objetivos, mas alterou-se a área de incidência das ações, abrangendo o crescimento de fluxos transfronteiriços, cuidados de saúde e atividades culturais e recreativas.



Esquema 13: Eurocidade Chaves/Verín:

-  Eurocidade da Chaves/Verín.
-  Linha de Fronteira (Raia).



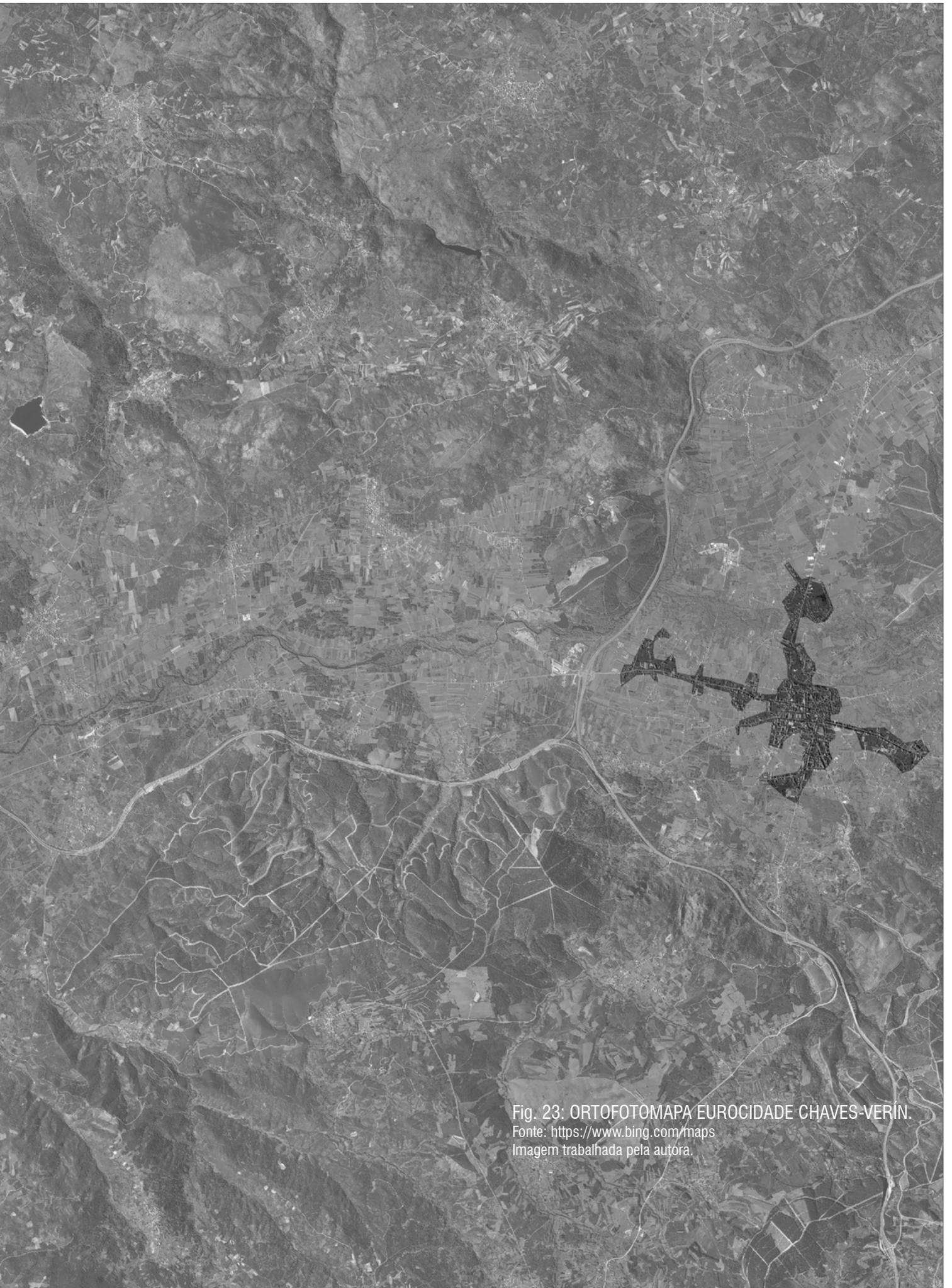
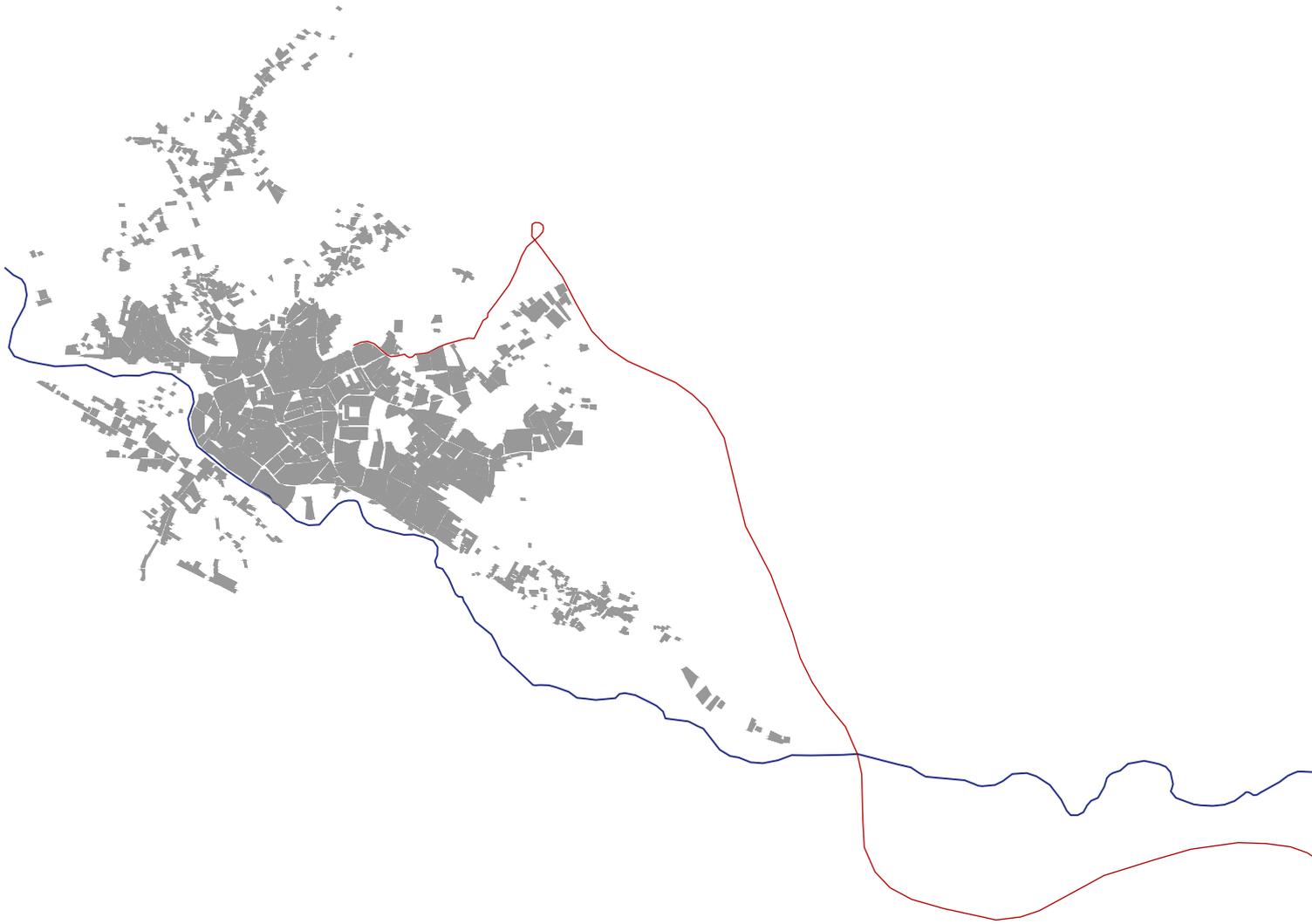
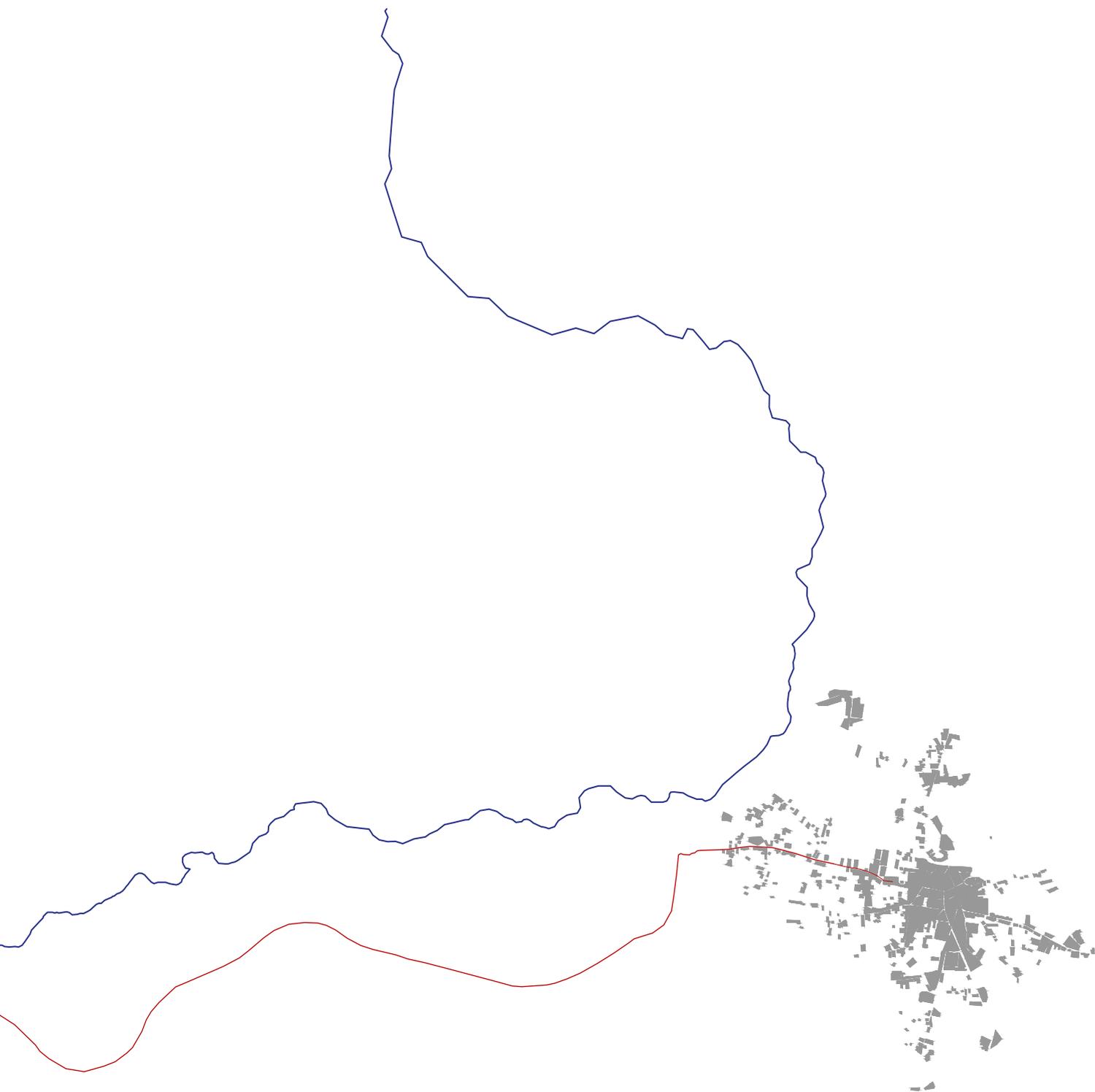


Fig. 23: ORTOFOTOMAPA EUROCIDADE CHAVES-VERÍN.
Fonte: <https://www.bing.com/maps>
Imagem trabalhada pela autora.





Esquema 14: Eurocidade da Chaves/Verín:

-  Situação urbana de Chaves/Verín.
-  Acessos principais.
-  Rio Tâmega.

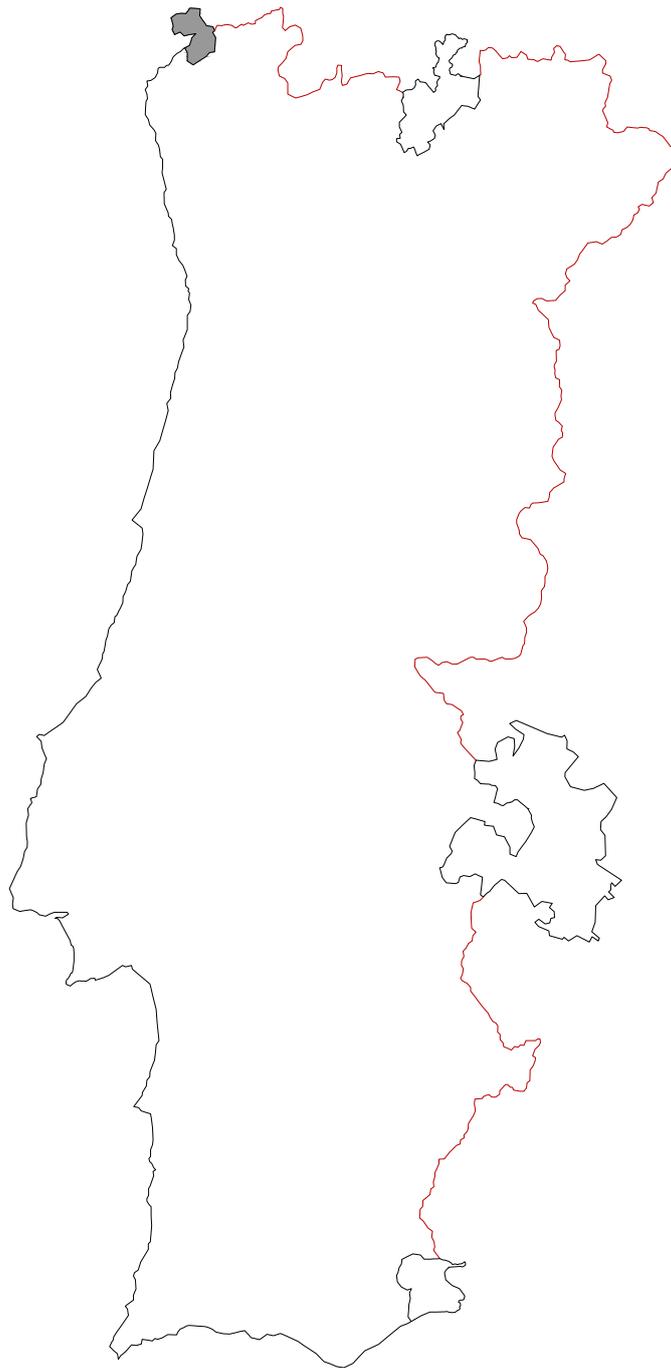
02 EUROCIDADES

Eurocidade Valença-Tuy, posicionamento geográfico.

Junto ao Norte de Portugal e da região na Galiza, nos territórios fronteiriços encontra-se a Eurocidade Valença/Tuy. Os seus aglomerados contêm cerca de 30 mil habitantes, sendo que da parte do concelho de Valença são aproximadamente 14 000 e da parte de Tuy aproximadamente 17 000 habitantes. Valença e Tuy, ambas cidades, são divididas pelo rio Minho e interligadas por duas pontes, uma delas a “Ponte Internacional Valença-Tuy” e a outra a “Ponte Eiffel”, que terminam por ser duas construções que ajudam na proximidade dos territórios e na cooperação entre os mesmos.

Valença/Tuy no que diz respeito ao território, mais especificamente à zona de fronteira é tipicamente ao que se conhece como zona do interior, pois apresenta níveis elevados no âmbito da ruralidade e um decréscimo contínuo populacional nos últimos tempos.

A nível de desenvolvimento, tanto Valença como Tuy crescem de forma distinta o que afeta os seus ritmos de desenvolvimento e acentua as suas desigualdades



Esquema 15: Eurocidade da Raia:

-  Eurocidades Valença/Tuy.
-  Linha de Fronteira (Raia).



Fig. 24: CIDADE DE VALENÇA.
Fonte: <https://www.altominho.tv/>.



Fig. 25: CIDADE DE TUY.
Fonte: <https://www.idealista.com/>.

02 EUROCIDADES

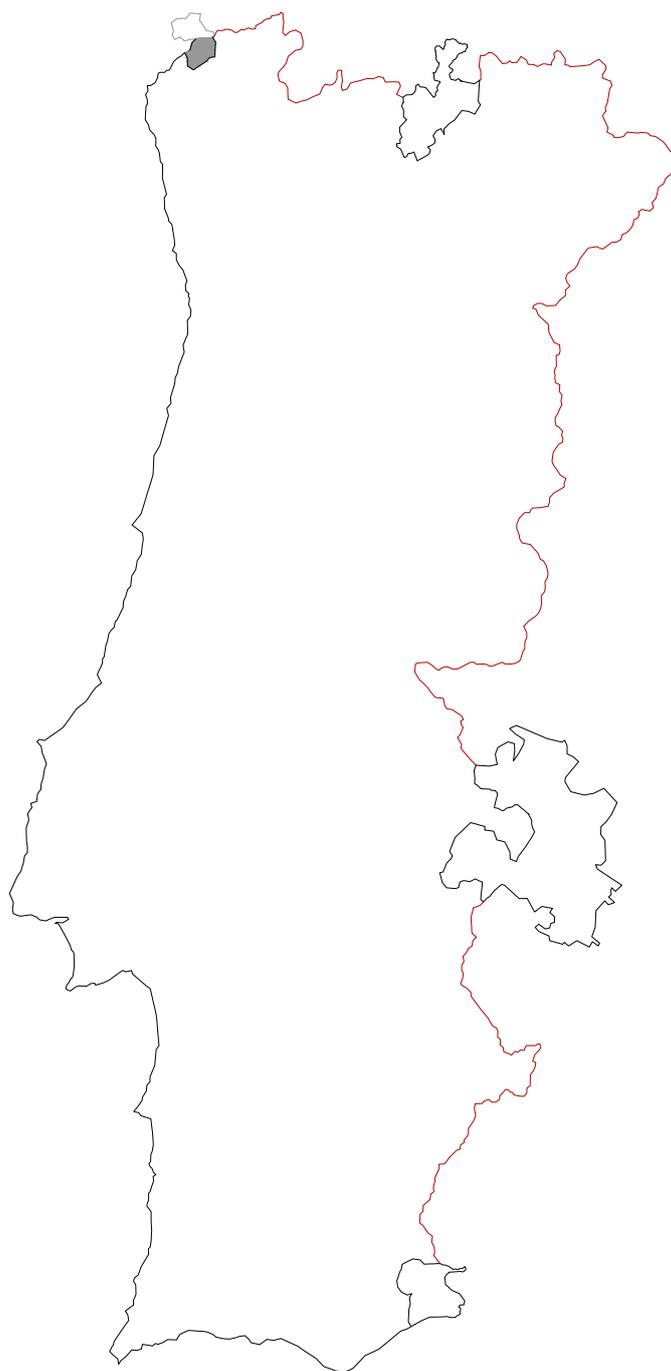
Eurocidade Valença-Tuy, cidade de Valença.

Conhecida também como Valença do Minho, Valença está localizada a norte de Portugal e pertence ao distrito de Viana do Castelo. É cidade raiana que faz fronteira com Tuy, sendo rodeada por Monção, Paredes de Coura e Vila Nova de Cerveira. A origem da cidade é um pouco remota, devido à existência de gravuras rupestres acredita-se numa existência bastante remota e diversos povos passaram pelo seu território pois o seu solo era atrativo e tanto a caça como a pesca eram bons recursos da zona, os Celtas foram uns deles, mais tarde os Suevos e após estes, os romanos que romperam o território através da bacia do Douro. Após a passagem do povo árabe em 716 e múltiplos conflitos, em 1186 D. Sancho I conquistou a cidade de Tuy, estabelecendo uma relação de tranquilidade entre Portugal e Castela. Este período de tranquilidade durou apenas 10 anos, e deste modo em 1200 surgiram as primeiras defesas da cidade, levantando-se os seus muros que sofreram sérios danos no ano de 1217 e foram de novo reconstruídos a mando de D. Afonso II que foi também o responsável por repovoar Valença.

O nome Valença foi atribuído à região em 1262, na época fazia parte das vilas recentes que ali se estabeleceram e que tinham como objetivo defender a fronteira a norte. No decorrer de XIV e XV conseguiram conservar-se partes da sua fortaleza medieval (Portas da Gabiarra e Porta do Açougue).

Devido à sua localização mais tarde, Valença foi alvo de um projeto novo de fortificações que pretendia intensificar as defesas tanto da vila como de Portugal, o qual se concretizou entre o século XVII e XVIII, uma construção com cerca de 400 metros de largura, 1000 metros em comprimento, que incluía

dois núcleos ligados (Coroadá e Magistral), doze baluartes, 4 revelins. Toda esta fortificação caracteriza Valença e atribui-lhe beleza e expressão arquitetónica, concedeu-lhe também importância no Norte pois era crucial na defesa moderna e em todo o sistema defensivo em redor do rio Minho. Todo o seu poderio militar foi desativado em 1910, e passado 18 anos Valença é classificada como Monumento Nacional (1928) e de grande interesse durante todo o século XX onde ocorreram numerosas reabilitações sobre a sua fortaleza. Muito pela sua posição geográfica, Valença começou a ganhar alguma fama por ser um dos pontos conectados pelo caminho das peregrinações a Santiago de Compostela de meados de 1325 até à atualidade. Esta atividade trouxe um desenvolvimento em torno do setor do turismo e que também influenciou a sua economia. A cidade oriunda de povoações que se instalaram em torno do elemento fluvial, estruturou uma malha urbana contida e apoiada em dois acessos: a IP1 e a IC1. Os dois acessos referidos permitiram estruturar uma área com pequena dimensão destinada ao comércio e também serviços que se tornou cada vez mais frequentada. Numa primeira análise sobre a malha urbana, nota-se uma dispersão, embora se trate de uma dispersão premeditada, pensada e organizada, que foi crescendo sempre de acordo com a sua base, o que permitiu que não sofresse grandes alterações urbanas. Atualmente a cidade tem uma área total de aproximadamente 11,13 km² e 14 127 habitantes. A sua densidade populacional é estimada em 120,6 habitantes por km².



Esquema 16: Eurocidade da Raia:

■ Cidade de Valença.

— Linha de Fronteira (Raia).

02 EUROCIDADES

Eurocidade Valença-Tuy, cidade de Tuy.

Na fronteira com Valença, encontra-se a cidade de Tuy, cidade que faz parte de Pontevedra. Esta cidade foi povoada em tempos pré-históricos, ainda quando não lhe era atribuída a “categoria” de cidade, este facto pode verificar-se através da presença de depósitos encontrados na construção da estrada que conecta Tuy a Vigo.

O território do vale do Minho foi essencial no abrigo a novos assentamentos nas épocas mais remotas, tendo as primeiras aldeias, numa era considerada com caráter militar, iniciado as construções dos castros implantados nas zonas mais altas. Tuy, proveniente de Tude foi como uma capital para outras aldeias existentes, e está associada à construção de um muro, considerado o mais longo e defensivo da Galiza, “paredes” em parte enterradas e uma extensão de 3 km construída por diversas fases, este muro envolve no seu perímetro três fontes, o que era indicador da necessidade do povo em relação à água.

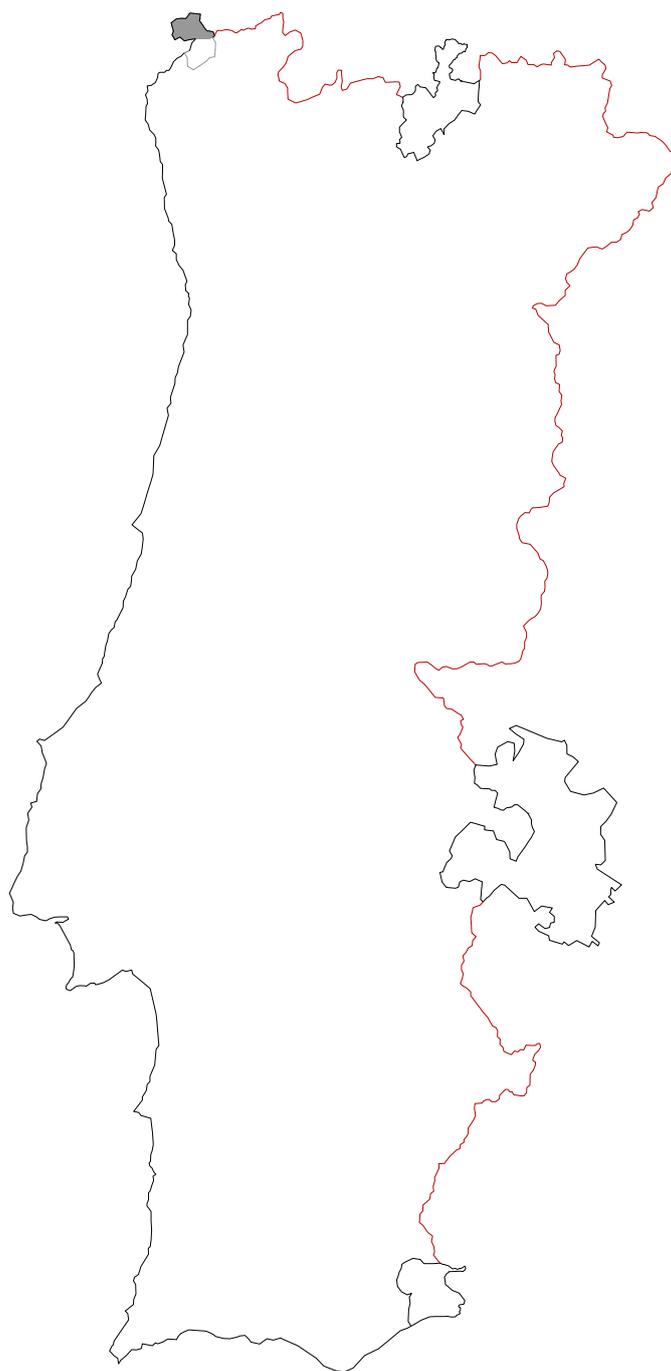
Para os romanos, “*Castellum Tude*” era o nome atribuído ao aglomerado construído, no ano de 137, os romanos chegaram a Tuy, e com estes instalou-se um período de paz permitindo aos habitantes abandonar os castros e ocupar as planícies junto do rio, os romanos deixaram a sua era bem representada com as suas construções imponentes, algumas ainda visíveis. Após o algum tempo, os árabes invadiram a cidade espanhola e em 739 perderam-na às mãos de D.Alfonso I e assim repovoada. A sua posição estratégica junto do rio Minho, vantajosa para o comércio, fez com que a cidade estivesse em disputa muitas das vezes. O rio Minho era essencial não só pelo que aportava à cidade, mas também para

as defesas da região que ganhou imponente no século XII. Na primeira metade do século XII, Portugal surgiu como região independente e de forma natural o rio Minho começou a ser associado a uma fronteira.

Em 1170, Fernando II sugeriu aos habitantes que se deslocassem de San Bartolomeu até a localização atual, oferecendo um reforço de um sistema amuralhado, que se pode ver em partes na atualidade. Com doações por parte de monarcas à sede Tudense, a região ganha no desenvolvimento económico, social e cultural, neste processo destaca-se a construção da Catedral de Santa Maria no ano de 1225 que ficou completa depois da introdução de um claustro.

Em tempos atuais, Tuy conserva edifícios da época medieval, essencialmente do século XV, em 1623 foi-lhe atribuído o título de Muito Nobre e Muito Leal e em 1885 o título de Prefeitura de Excelentíssimo devido ao seu edificado.

Em termos defensivos, Tuy sempre melhorou as suas estratégias e os suas construções, em 1640, devido aos confrontos com Portugal, foram ampliadas as muralhas medievais de forma a ajustarem-se aos sistemas defensivos novos. Prevaleceu até o século XIX o sistema do fórum, a época entre o século XIX e XX foi marcada pelo fenómeno da emigração. Com a Guerra Civil espanhola, também esta cidade se destacou sendo a última que os rebeldes conseguem adquirir, pela dificuldade de atravessar as suas defesas. Atualmente Tuy procura modernizar-se na agricultura, na indústria e na articulação com outras regiões através de investimentos para melhorar as suas vias e infraestruturas.



Esquema 17: Eurocidade da Raia:



Cidade de Tui.



Linha de Fronteira (Raia).

02 EUROCIDADES

Eurocidade Valença-Tuy, objetivos.

Valença e Tuy, mantêm uma relação de proximidade já há vários séculos, o que se tornou o motivo base para a constituição de uma Eurocidade. Também o facto de Chaves/Verín se terem tornado numa, contribuiu na concretização de um novo modelo para estas duas localidades orientado pelo Tratado de Valência (2002). Com os mesmos objetivos da Eurocidade Chaves/Verín, Valença/Tuy concretizou-se no ano de 2011, pelas entidades administrativas locais e regionais, com o acordo do protocolo da sua criação.

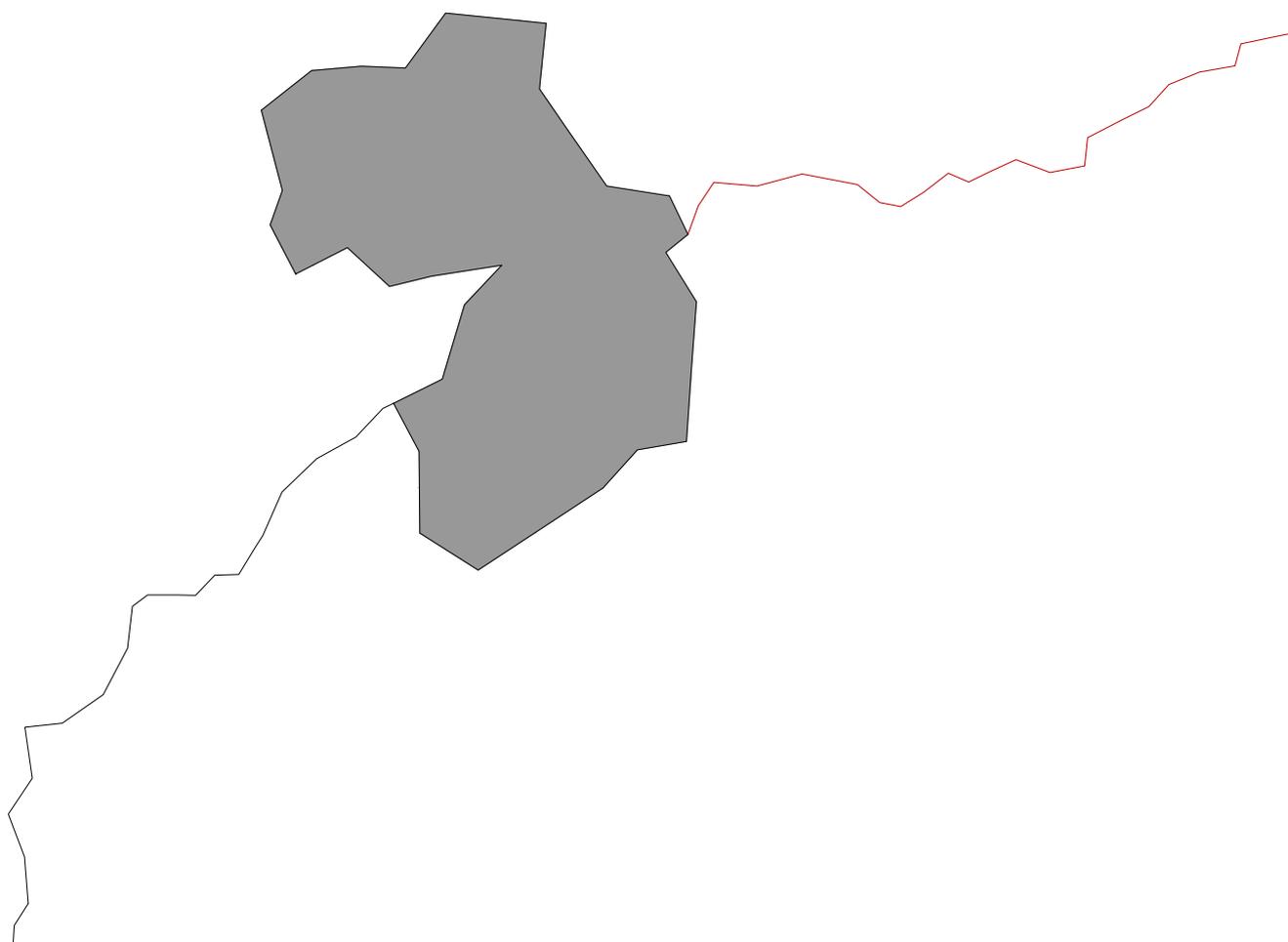
Tal como Chaves/Verín, e como todas as outras também Valença/Tuy tem como fim principal o sucesso da cooperação. Também à semelhança da Eurocidade anteriormente abordada, Valença/Tuy procuram alcançar este objetivo através da união e do consenso dos seus responsáveis regionais e autárquicos. A plena cooperação transfronteiriça destes dois meios passa por solucionar questões de gestão conjunta em prol de eliminar a dupla oferta de serviços, a redução dos gastos, melhorando assim a economia. Esta Eurocidade também se debruça sobre recuperação e uso de infraestruturas para benefício dos dois lados da fronteira.

Valença/Tuy aderiram à criação de um protocolo, o “Protocolo de Cooperação para a Criação da Eurocidade Valença/Tuy” no ano de 2011, este documento é importante pois, define estratégias e objetivos para o alcance do objetivo geral, os quais enumeramos: 1) concretização de ações de promoção ao nível do turismo, comércio, produção, tendo em conta a captação de investimentos; 2) reforço da coesão ao nível social; 3) aposta no potencial humano através da qualificação educacional e profissionalismo; 4) promoção e divulgação;

2) reforço da coesão ao nível social; 3) aposta no potencial humano através da qualificação educacional e profissionalismo; 4) promoção e divulgação patrimonial; 5) desenvolvimento das atividades empresariais locais; 6) promoção e integração das atividades logísticas; 7) fomento da prática de atividades desportivas utilizando equipamentos de forma partilhada; 8) divulgação conjunta da cultura; 9) impulso às ações dos agentes territoriais ; 10) gestão e coordenação de infraestruturas e de intervenções conjuntas no futuro; 11) aposta em ações que contribuam para as melhores condições de vida e para o reforço das relações transfronteiriças.

Em qualquer dos sectores, se podem verificar evoluções a nível da cooperação entre Valença e Tuy, podemos referir os setores de desporto, turismo e lazer em que na maioria dos casos as duas cidades usufruem das mesmas infraestruturas (desporto e lazer), também foram implementados circuitos como rotas conjuntas entre as duas cidades de forma a investir no turismo e aumentar o fluxo de pessoas, a organização de alguns eventos também conjuntos estimula os turistas mas tem maior influência nos locais.

Com maior destaque referenciamos o setor da saúde, pois com o encerramento do posto de saúde de Valença, os habitantes destas procuram soluções em Tuy, e, a par desta situação, prevê-se que possa haver uma extensão de serviços que terá como finalidade servir tanto Valença como Tuy, apesar de ter de existir uma alteração também no posto de vista territorial.



Esquema 18: Eurocidade Valença/Tuy:

- Eurocidade da Valença/Tuy.
- Linha de Fronteira (Raia).

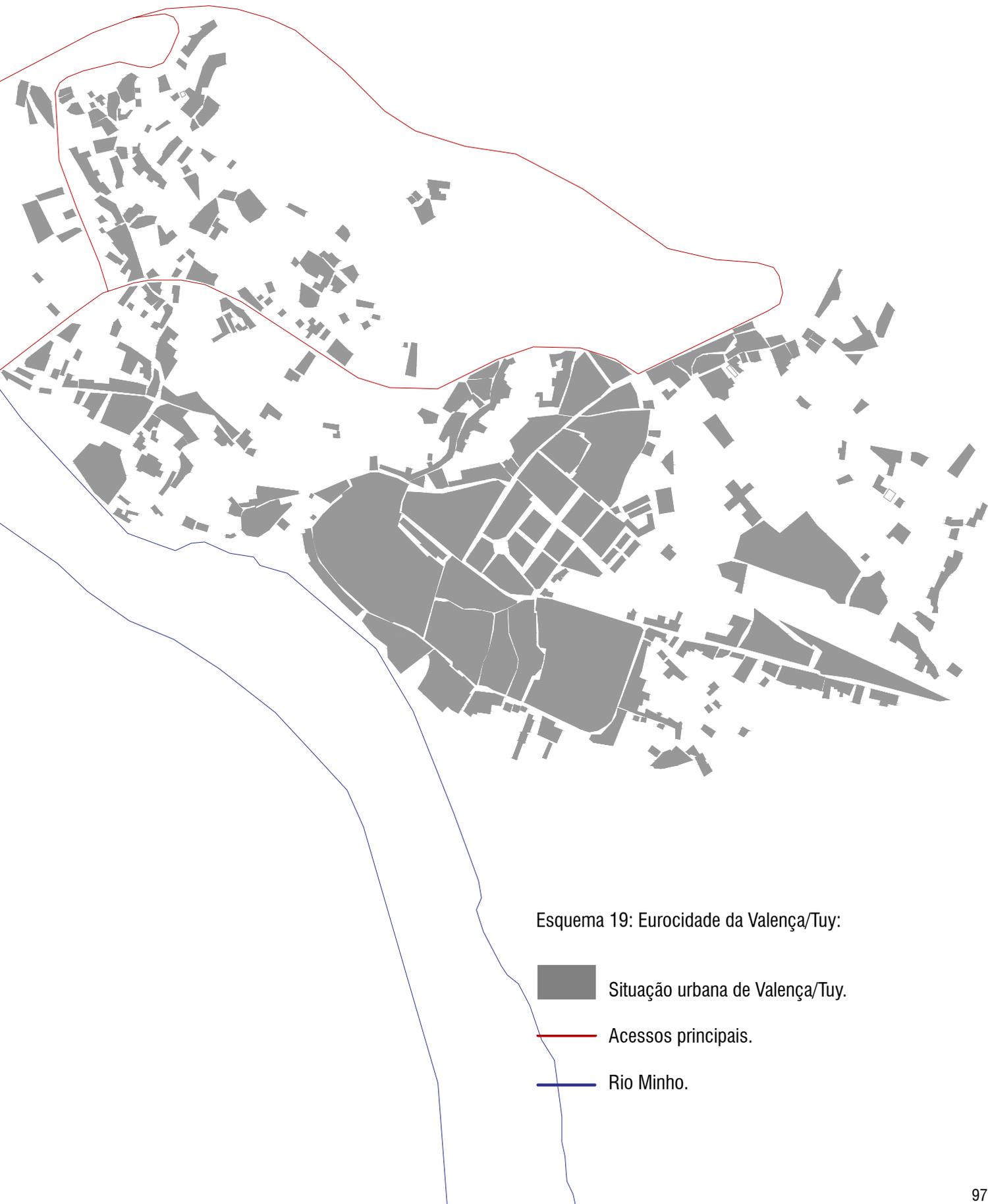




Fig. 26: ORTOFOTOMAPA EUROCIDADE VALENÇA-TUY.
Fonte: <https://www.bing.com/maps>
Imagem trabalhada pela autora.



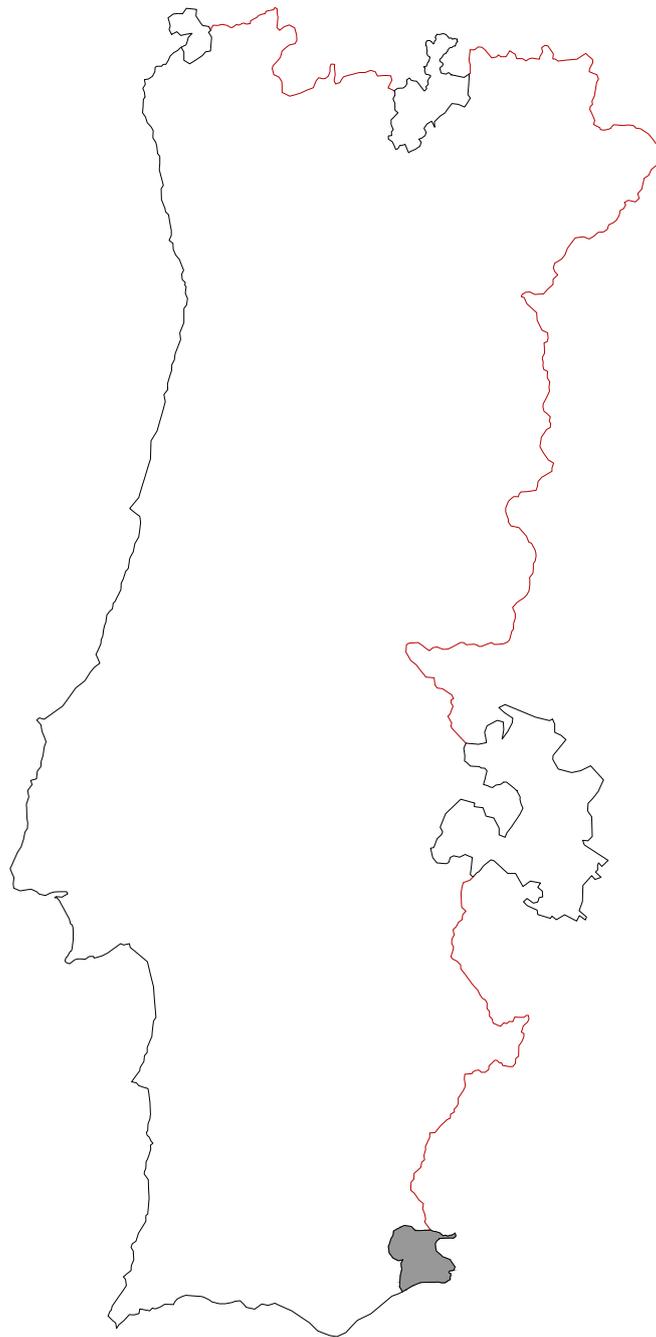




02 EUROCIDADES

Eurocidade Vila Real de Sto. António-Castro
Marim-Ayamonte, posicionamento geográfico.

A sul da linha de fronteira encontra-se a Eurocidade de Vila Real de Sto. António/Castro Marim/Ayamonte. Os seus aglomerados contêm à volta de 45 000 mil habitantes, sendo que da parte de Vila Real de Sto. António são aproximadamente 19 150, da parte de Castro Marim aproximadamente 6 700 habitantes e de Ayamonte 19 600 habitantes. É conhecida por ser a “Eurocidade do Guadiana”, devido ao rio que mais que uma separação física se converteu na união das 3 localidades. É a primeira Eurocidade do sul da Península Ibérica.



Esquema 20: Eurocidade da Raia:

■ Eurocidade Vila Real de Sto. António/Castro Marim/
Ayamonte.

— Linha de Fronteira (Raia).



Fig. 27: CIDADE DE VILA REAL DE STO. ANTÓNIO.
Fonte: <https://www.skyscrapercity.com/>.

Fig. 28: VILA DE CASTRO MARIM.
Fonte: <https://www.shutterstock.com/>.



Fig. 29: CIDADE DE AYAMONTE.
Fonte: <https://www.huelvainformacion.es/>.

02 EUROCIDADES

Eurocidade Vila Real de Sto. António-Castro

Marim-Ayamonte, cidade de Vila Real de Sto. António.

A cidade raiana de Vila Real de Santo António, como mencionado anteriormente, está localizada a sul e pertence ao distrito de Faro, é a última cidade ao longo da extensão da raia, para além de fazer o remate da linha de fronteira, faz parte do pequeno grupo de municípios que descontínuos no seu território. Contém aproximadamente 11 900 habitantes e está ladeada por Vila Nova de Cacela, Monte Gordo e Castro Marim, fazendo parte da raia é cidade fronteiriça, do lado oposto encontra-se Ayamonte.

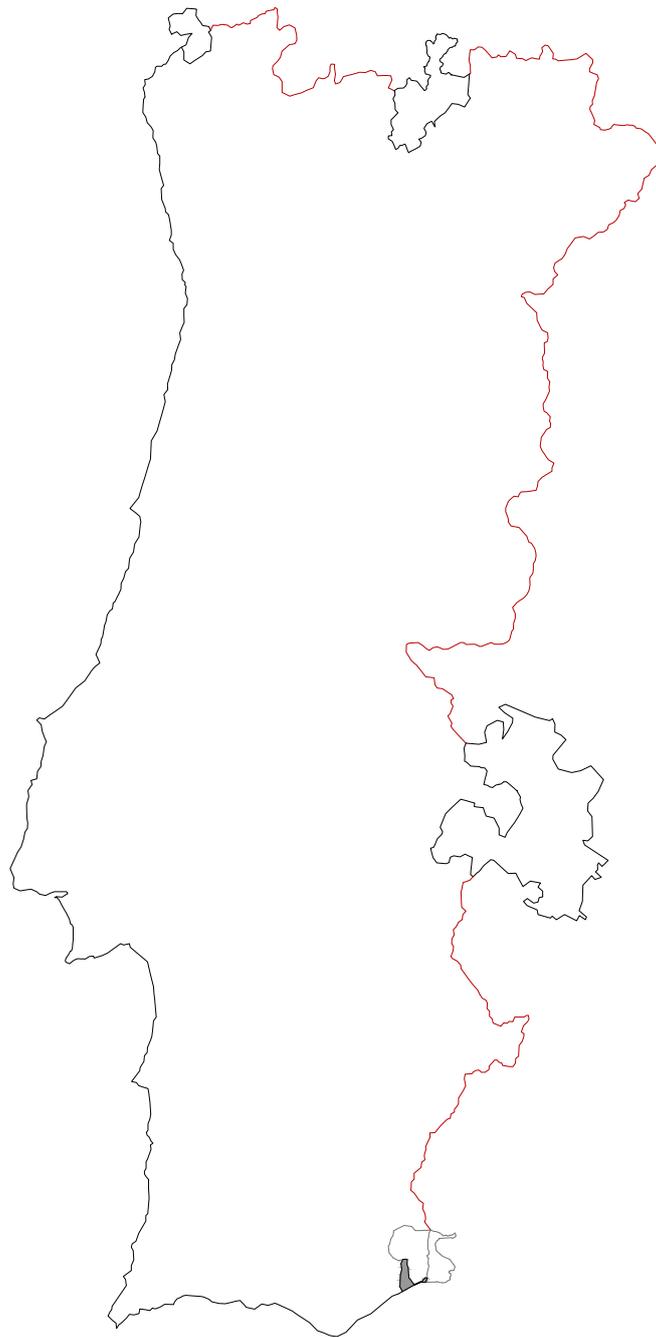
Antes de existir a cidade de Vila Real de Santo António, o local era habitado por pescadores que o denominavam de Santo António da Arenilha, uma pequena povoação muito ligada ao mar. Tal e qual como todas as cidades da zona fronteiriça, no decorrer da história teve confrontos com Espanha, o país vizinho. A dia 30 de dezembro de 1773 através da Carta Régia nascia a cidade Vila Real de Santo António no extremo do Algarve. O responsável pela origem da cidade foi Marquês de Pombal dando ordem para iniciar as construções da edificação em março de 1774 e num período de cinco meses a cidade já tinha alguma forma com as casas da Câmara e da Alfândega, quartéis e partes de edifícios religiosos, e tudo ficou finalizado em 1776 (maio).

O núcleo urbano de Vila Real de Santo António foi planeado e estruturado de forma distinta do habitual das cidades portuguesas, tinha por base uma construção pré-fabricada que se aplicava diretamente no local o que lhe concedeu uniformidade e identidade, com uma praça ao centro como ponto de encontro de toda a rede e com uma larga avenida que a separava o núcleo urbano do rio, a malha urbana crescia de

forma ortogonal.

Embora a povoação tenha dado lugar à cidade, o ambiente de pescadores continuou presente e entre o século XIX e o século XX e foi através do setor piscatório que esta se dinamizou ao serem introduzidas indústrias de peixe, conserveiras e portos de apoio para os barcos, tanto de pesca como os que eram provenientes das minas de São Domingos como transporte de minério. Como prova da sua vontade em evoluir e investir em si mesma, Vila Real de Santo António foi também pioneira na introdução de iluminação meio urbano.

Na atualidade e sendo uma cidade algarvia, trabalha e desenvolve cada vez mais o setor do turismo, oferecendo não só um meio urbano equilibrado, mas também paisagens naturais de qualidade e acessos diferenciados. Vila Real de Santo António diversas vias que fazem a ligação entre a restante área do Algarve, o restante país e Espanha, mais concretamente Ayamonte que neste caso pode ser feita por via terrestre ou de barco, tendo em conta a pouca distância existente na zona de fronteira. Ainda na fronteira lusa, tem uma relação forte e muito direta com Castro Marim.



Esquema 21: Eurocidade da Raia:

-  Cidade de Vila Real de Santo António.
-  Linha de Fronteira (Raia).

02 EUROCIDADES

Eurocidade Vila Real de Sto. António-Castro
Marim-Ayamonte, vila de Castro Marim.

Apesar de fazer parte de uma eurocidade, Castro Marim é uma vila que como Vila Real de Santo António faz parte da região algarvia, do distrito de Faro e contém aproximadamente 7000 habitantes, a vila de Castro Marim foi ocupada por diversos povos como fenícios, cartaginenses, gregos, romanos, árabes, entre outros, é, portanto, uma vila antiga.

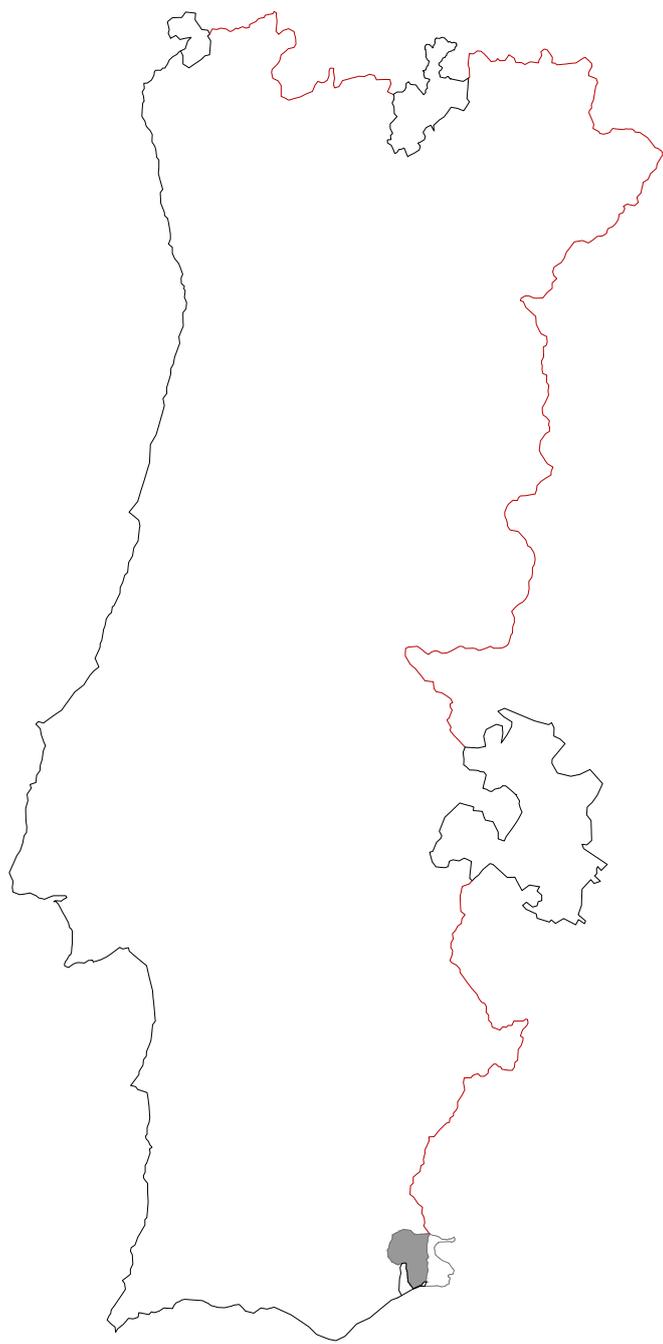
Está subentendido que ao ter sido habitada por diferentes povos tenha sido alvo de vários conflitos ao longo dos tempos, a vila foi um palco de guerras no Algarve, também por ser fronteira.

Com necessidades defensivas, foi contruído o castelo de Castro Marim durante o período da idade média, num ponto alto, onde se acredita ter existido um castro familiar proveniente da era do neolítico, era constituído por uma planta de formato quadrangular com torres nas suas esquinas e duas portas a norte e a sul. No ano de 1277 foi atribuído à vila algarvia a Carta Foral por D. Afonso III, esta carta visava grandes privilégios para a localidade e tinha como objetivo principal aliciar mais habitantes, com o seu objetivo alcançado desenvolveu-se dentro das muralhas do seu castelo e após serem contruídas a cerca medieval, expandiu-se até este novo limite. Mais tarde, com D. Dinis e uma nova carta foral 1282 a vila voltou a sofrer alterações e adquiriu mais qualidade no meio defensivo.

Importa destacar também o papel das Ordens de carácter religioso e militar que, contribuíram para a popularidade da vila entre 1314 e 1356, após a retirada destas identidades Castro Marim perdeu população e o seu Castelo o destaque que outrora tinha tido.

Com uma história de altos e baixos, a entrada do século XV os governantes de Portugal concluíram que o Algarve teria localização adequada para combater os confrontos provenientes do Norte de África e do país vizinho, Castro Marim tornou-se numa importante praça de defesa do território. Após vários confrontos a vila passou por uma fase de restauro das suas estruturas e recebeu uma nova carta foral em 1504, no final do século XVI expandiu-se para o exterior das suas muralhas.

Do castelo, que em todo o aglomerado se destaca pela sua implantação, é possível observar as salinas tradicionais da zona, uma paisagem distinta de todas as outras e impossível de datar, pois estiveram sempre numa forte relação com a vila que terminou por se transformar numa das suas atividades e recursos. A sua estrutura urbana desenvolveu-se entre as duas referências, o castelo e as salinas.



Esquema 22: Eurocidade da Raia:

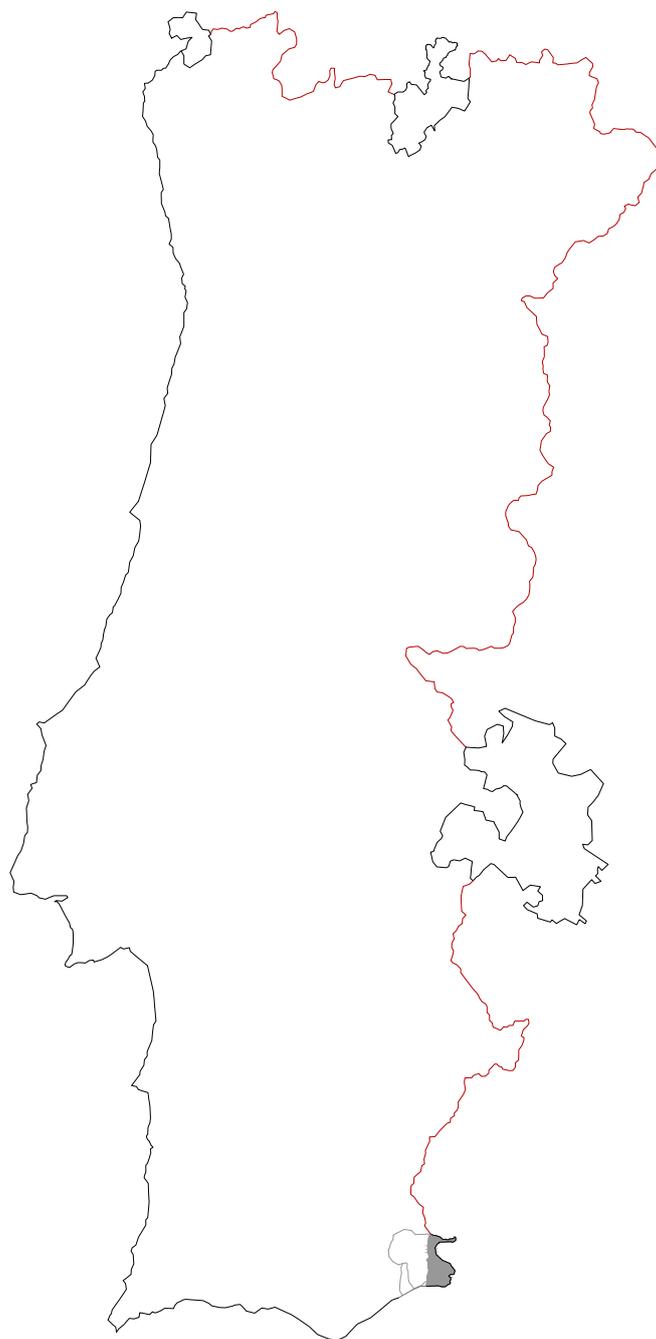
- Vila de Castro Marim.
- Linha de Fronteira (Raia).

02 EUROCIDADES

Eurocidade Vila Real de Sto. António-Castro
Marim-Ayamonte, cidade de Ayamonte.

Pertencente à província de Huelva, Ayamonte encontra-se junto ao rio Guadiana e faz fronteira com a vila de Castro Marim e Vila Real de Santo António, com aproximadamente 20540 habitantes, relativamente à sua origem a cidade espanhola está referenciada desde os tempos pré-históricos, através da descoberta de vestígios como flechas e pequenos utensílios datados no século 8 a.C, a presença do povo fenício foi comprovada, mais tarde, este território foi habitado tanto pelos gregos como romanos e ainda pelos árabes.

Sendo uma cidade relacionada com a água, à semelhança do que acontecia com as cidades e vilas portuguesas do Sul, Ayamonte vivia através da salga e da pesca que lhe rendia bastante no comércio local, e era responsável pelas defesas do sul onubense. No seu ponto mais alto foi erguido o castelo, não podendo ser visível nos dias de hoje, que diretamente fazia frente a Castro Marim no lado contrário, as suas ruínas foram destruídas definitivamente no ano de 1964 e deram lugar ao “parador” da cidade como refere o povo espanhol.



Esquema 22: Eurocidade da Raia:

■ Cidade de Ayamonte.

— Linha de Fronteira (Raia).

02 EUROCIDADES

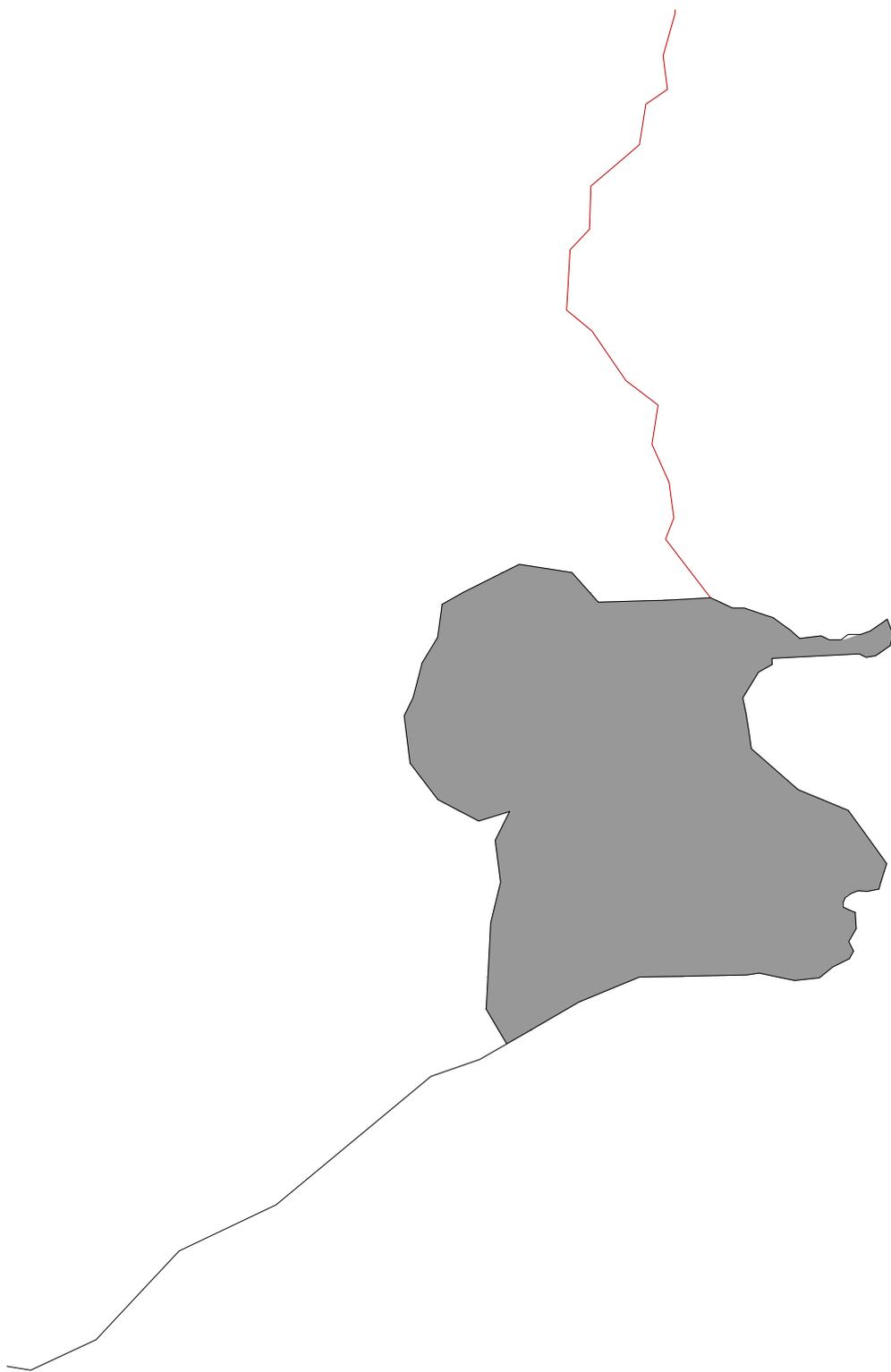
Eurocidade Vila Real de Sto. António-Castro
Marim-Ayamonte, objetivos.

Do lado português Vila Real de Sto. António e Castro Marim e do lado espanhol, a cidade de Ayamonte, em conjunto formam um núcleo que despertou interesse por parte do representante da Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Algarve, pois reuniam condições para se converterem em Eurocidades. Depois de ser consolidada a Eurorregião Alentejo/Algarve/Andaluzia, na data de 28 de setembro do ano de 2012 em Sevilha, através da “II Reunião do Conselho da Eurorregião” surgiu a possibilidade do interesse ser consagrado.

O acordo foi assinado no ano de 2013, dia 9 de janeiro, embora este só fosse celebrado entre Vila Real de Sto. António e Ayamonte, pois as duas cidades como já mencionado anteriormente, sempre mantiveram uma relação boa e de grande proximidade. Ainda no ano de 2013, dia 9 de maio, Castro Marim começou a fazer parte da Eurocidade já criada, pois a sua posição territorial, a ponte do Guadiana e as semelhanças do ponto de vista cultural, foram argumentos suficientes para o seu acréscimo.

Esta Eurocidade pretende alcançar as seguintes metas: 1) continuar as relações de cooperação entre os três concelhos; 2) valorizar o potencial humano através da qualificação e formação profissional; 3) valorizar o património associado à cultura e à natureza; 4) apostar no desenvolvimento empresarial; 5) promover uma gestão eficiente dos recursos financeiros públicos; 6) impulsionar a eurocidadania em ambos os concelhos; 7) cumprir com os ideais do projeto de integração europeia; 8) fomentar a atração de apoios financeiros e apostar nas potencialidades do comércio e do turismo; 9) fomentar a

utilização conjunta de infraestruturas e equipamentos; 10) apostar na participação e envolvimento da população no modelo da eurocidade dando a conhecer os benefícios resultantes da cooperação transfronteiriça.



Esquema 23: Eurocidade Vila Real de Sto. António/Castro Marim/Ayamonte:

■ Eurocidade Vila Real de Sto. António/Castro Marim/Ayamonte.

— Linha de Fronteira (Raia).





Fig. 30: ORTOFOTOMAPA EUROCIDADE VILA REAL DE STO. ANTÓNIO-CASTRO MARIM-AYAMONTE

Fonte: <https://www.bing.com/maps>
Imagem trabalhada pela autora.





Esquema 24: Eurocidade Vila Real de Sto. António/Castro Marim/Ayamonte:

■ Situação urbana de Vila Real de Sto. António/Castro Marim/Ayamonte.

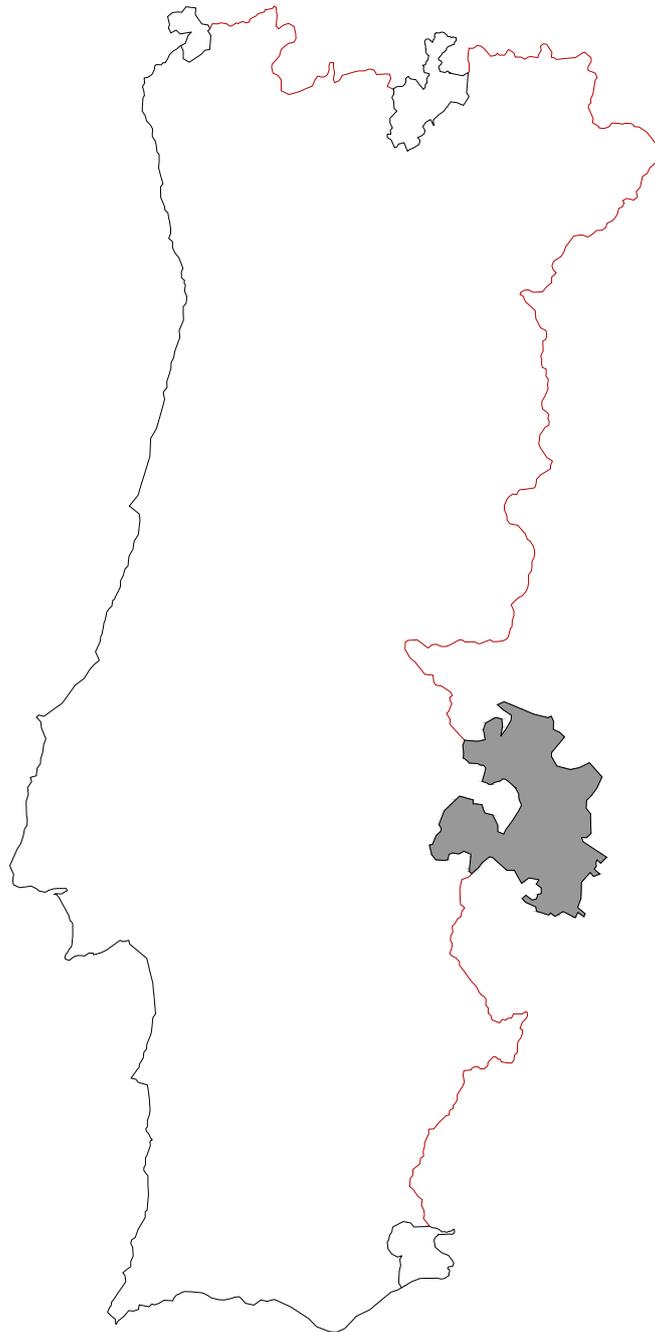
— Acessos principais.

— Rio Guadiana.

02 EUROCIDADES

Eurocidade Elvas-Badajoz, posicionamento geográfico.

Como referido anteriormente, tanto Elvas como Badajoz são cidades raianas. Localizadas junto da fronteira Elvas do lado português, faz parte da região de fronteira mais concretamente no Alto Alentejo e Badajoz do lado espanhol, faz parte da província de Extremadura. Este assunto será tratado posteriormente no desenrolar do trabalho.



Esquema 25: Eurocidade da Raia:

-  Eurocidades Elvas/Badajoz.
-  Linha de Fronteira (Raia).



Fig. 31: CIDADE DE ELVAS.
Fonte: <https://www.alamy.com/>.



Fig. 32: CIDADE DE BADAJOZ.
Fonte: <https://www.britannica.com/>.

02 EUROCIDADES

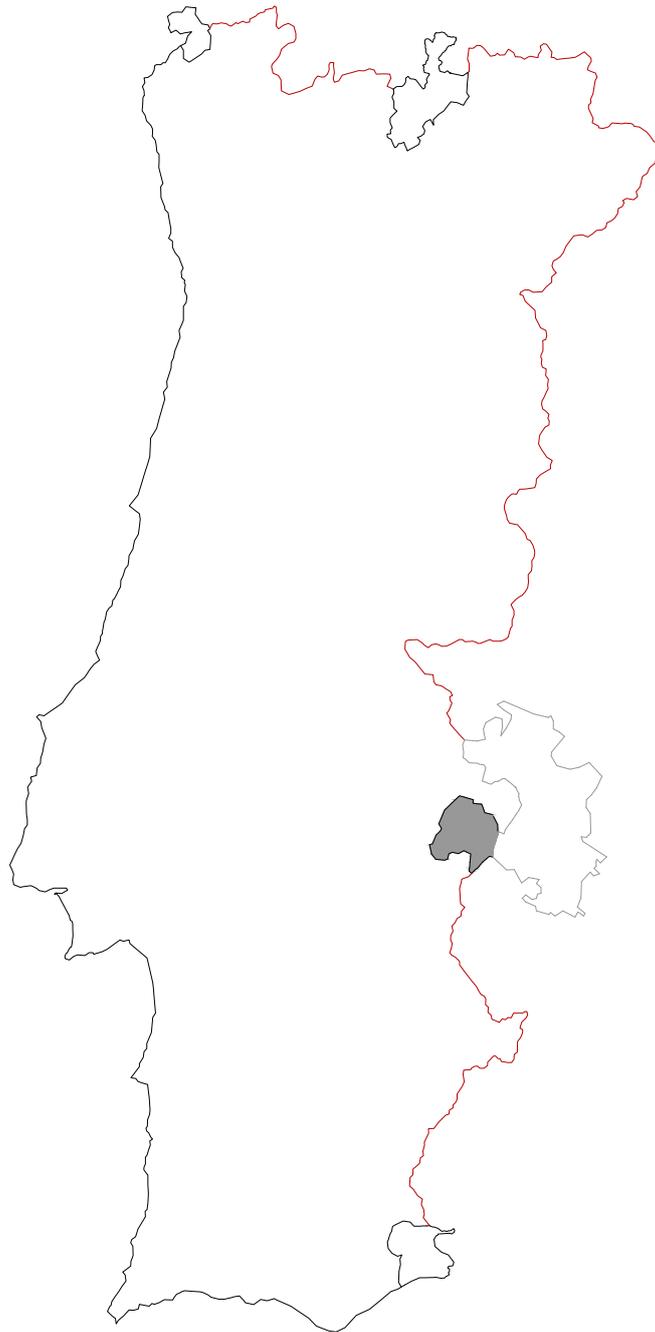
Eurocidade Elvas-Badajoz, cidade de Elvas.

Localizada na região do Alto Alentejo, está Elvas, a cidade fronteiriça que faz parte do distrito de Portalegre, contem aproximadamente 18.000 habitantes. Implantada a poucos quilómetros da fronteira com Badajoz, com a qual partilha o rio Guadiana, Elvas é a maior cidade do distrito, apesar de ser Portalegre a sede distrital, é considerada a “rainha da fronteira”, pois trata-se da cidade mais fortificada de toda a Europa. A “rainha da fronteira”, como lhe chamam, foi a praça-forte com mais destaque de Portugal, tendo diversas construções de carácter militar que atualmente se encontram em bom estado de conservação. Como primeiros habitantes, Elvas teve os Godos e os Celtas, mas foi em 714 que foi conquistada pelos árabes, Elvas ou “al-Bash” denominada na época, e começou a ganhar protagonismo.

Muito disputada, possui uma localização com um enorme potencial, isso, faz com que os confrontos fossem uma constante, já com D. Afonso Henriques (1166) a cidade foi conquistada e os Mouros deixavam de ter poder sobre o seu território, mas não por um longo período, Elvas ainda voltou para sua posse, até pertencer em definitivo a Portugal. A cidade fronteiriça apenas foi declarada como cidade no ano de 1513. Embora tenha tido inúmeros confrontos, a cidade ficou marcada por uma batalha específica, a Batalha da Linha de Elvas, datada a 14 de janeiro de 1659 como sendo uma das mais específicas que as tropas portuguesas enfrentaram contra os castelhanos que já debilitados acabaram por se retirar.

Atualmente a cidade faz parte do património mundial da Unesco, tendo sido premiada com este título em 2012, e do seu vasto património sobressaem o castelo da cidade

o conjunto das suas muralhas e os seus baluartes, o aqueduto da Amoreira, o forte de Santa Luzia e o forte da Graça ou de Lippe. Nos dias de hoje, mantém também uma conexão muito forte com o país vizinho, mais especificamente com a cidade espanhola de Badajoz, em que as duas se completam em vários setores.



Esquema 26: Eurocidade da Raia:

- Cidade de Elvas.
- Linha de Fronteira (Raia).

02 EUROCIDADES

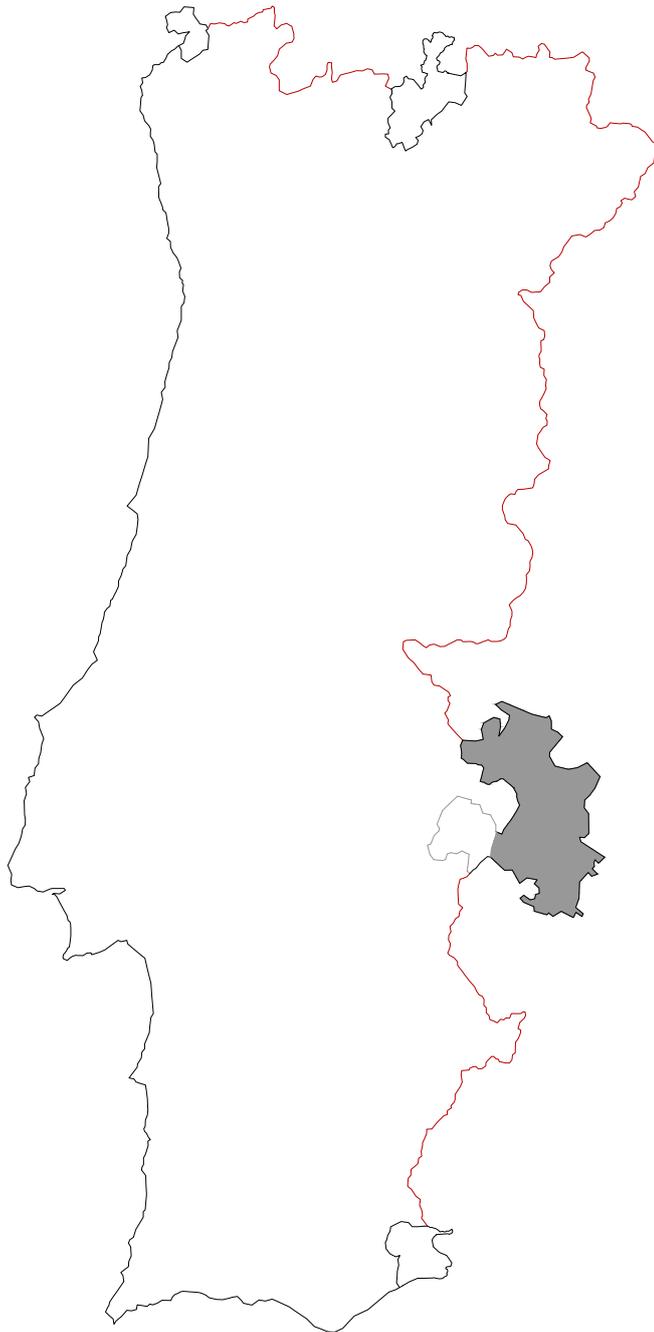
Eurocidade Elvas-Badajoz, cidade de Badajoz.

Fronteira e localizada na Estremadura espanhola, Badajoz é a cidade com maior dimensão da sua comunidade autónoma, contém aproximadamente 149 946 de habitantes e partilha com Elvas o rio Guadiana, que no seu caso, rompe a malha urbana da cidade.

A cidade teve origem no período muçulmano quando se denominava por Batalyws em 892, embora o local onde está implantada já tivesse sido habitado em tempos remotos por outros povos dos quais não existem vestígios, foram os árabes que marcaram por definitivo o território espanhol. Após ter sido classificada como território rebelde, devido à expulsão de um nobre proveniente de Mérida que ali se instalou, Badajoz começou a tornar-se independente e afirmou-se como capital.

Na época árabe, a maioria das taifas ibérica eram territórios com uma área reduzida, e ao inverso, Badajoz adquiria carácter e importância como taifa de Badajoz, justamente pela sua área vasta (90 000 km²). Ao longo de toda a sua história, o território da cidade foi severamente disputado, inclusive chegou a pertencer a Portugal por um curto período de tempo. Os confrontos entre o dois países ibéricos foram uma constante entre os 1640 e 1668, alguns deles com origem noutros povos que não habitavam na península ibérica, a guerra da restauração da independência foi uma das mais importantes para os dois países, para além das desavenças com outros povos, Badajoz também foi alvo de guerras internas como a guerra civil espanhola que se deu a 1936 e terminou a 1939, durante este período os pacenses ficaram muito debilitados, perderam uma parte significativa da sua popula-

ção. A cidade sobreviveu inclusive a uma cheia que destruiu grande parte das suas construções. Com o término de todos os conflitos, a cidade espanhola encontrou equilíbrio, recuperou grande parte do seu património e vive em perfeita harmonia com Portugal, mais especificamente com Elvas, a cidade com a qual faz fronteira.



Esquema 27: Eurocidade da Raia:

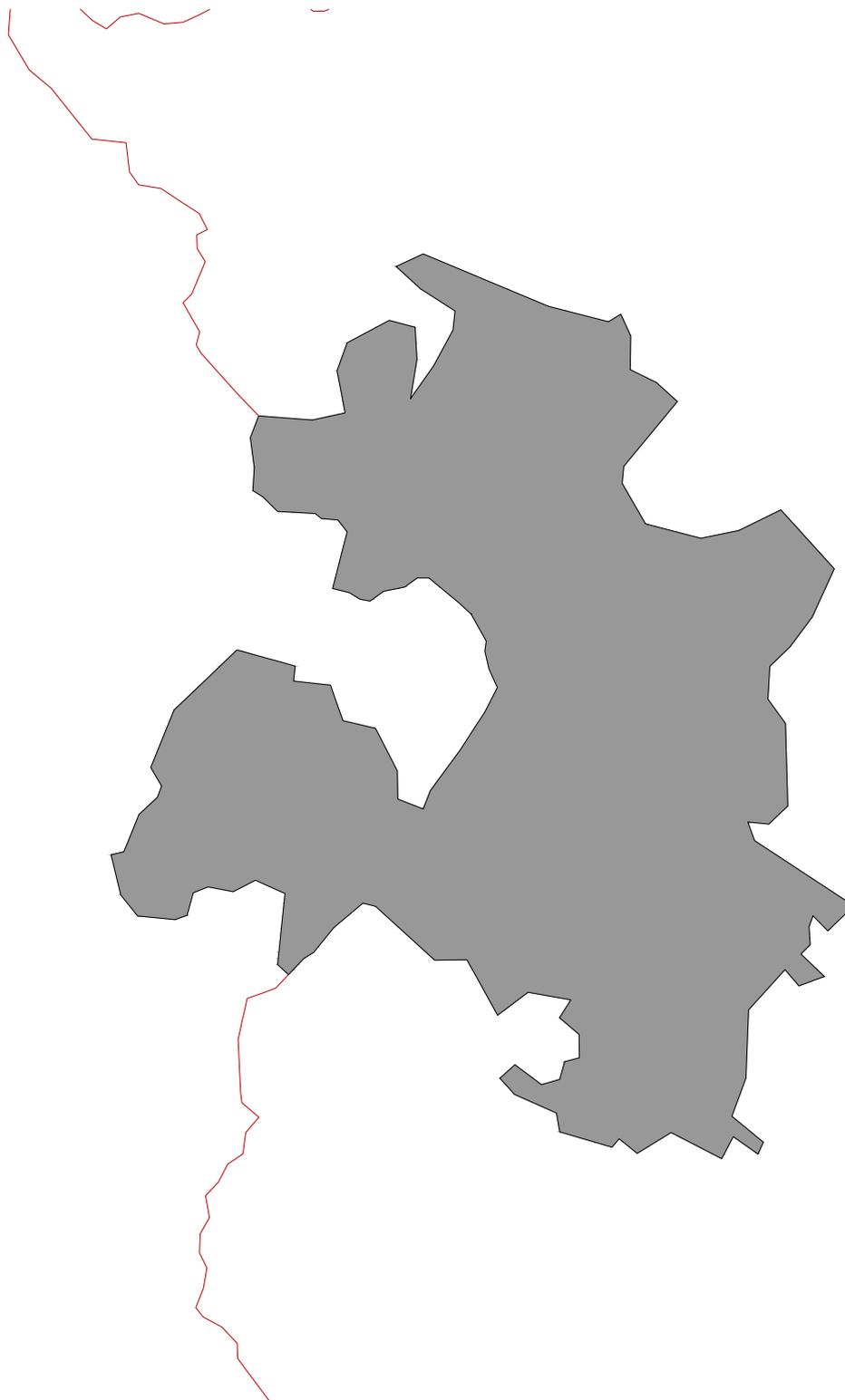
-  Cidade de Badajoz.
-  Linha de Fronteira (Raia).

02 EUROCIDADES

Eurocidade Elvas-Badajoz, objetivos.

Elvas e Badajoz tal como todas as outras cidades mencionadas, são cidades fronteiriças, assim sendo, em anos passados não existia proximidade que existe atualmente, eram cidades rivais em que cada uma tentava zelar o mais possível pela sua defesa através dos meios militares. Ambas são fundamentais nos dias de hoje, pois as duas trabalham para cada vez mais, manterem uma boa relação entre Portugal e Espanha. A entrada dos dois países na CEE reforçou todos os aspetos positivos desta aliança.

Para além de ter como objetivos os mesmos que estão relacionados com qualquer outra Eurocidade, existem outros que ao longo do próximo capítulo serão possíveis de consultar, pois esta Eurocidade localiza-se num eixo de extrema importância para os dois países, estando associado à capital portuguesa ,Lisboa, Elvas, Badajoz e a capital espanhola Madrid.



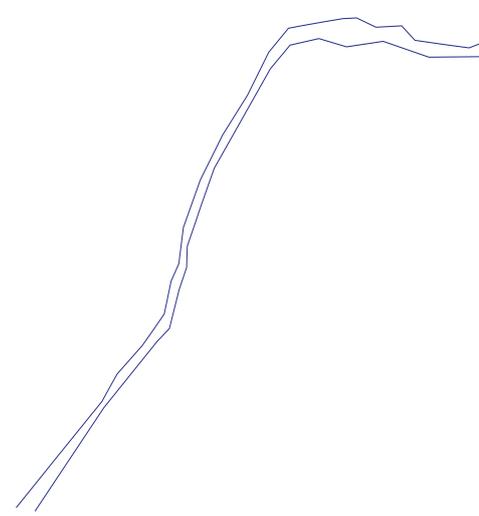
Esquema 28: Eurocidade Elvas/Badajoz:

-  Eurocidade Elvas/Badajoz.
-  Linha de Fronteira (Raia).





Fig. 33: ORTOFOTOMAPA EUROCIDADE ELVAS-BADAJÓZ
Fonte: <https://www.bing.com/maps>
Imagem trabalhada pela autora.





Esquema 29: Eurocidade Elvas/Badajoz:

-  Situação urbana de Elvas/Badajoz.
-  Acessos principais.
-  Rio Guadiana.

02 EUROCIDADES

Análise comparativa.

As eurocidades da raia procuram nos seus objetivos estabelecer um elo de ligação com base na cooperação entre os países ibéricos, Portugal e Espanha, este objetivo é comum a todas as eurocidades não só da península ibérica como da Europa. Todas elas possuem características comuns que podem ser identificadas de imediato, mas existem semelhanças e diferenças que apenas através de uma análise mais detalhada é possível verificar. Estas semelhanças e diferenças estão associadas a fatores como a implantação, escala, território, estrutura, crescimento urbano entre outros.

Após se ter referido e explicado anteriormente a origem e as características de cada uma das eurocidades analisa-se agora o conjunto de forma a evidenciar os seus pontos comuns e as suas diferenças. Como primeiro fator a ser identificado quase que de forma automática é a presença da água através de rios em cada uma delas, como é possível verificar, Chaves/Verín é banhada pelo rio Tâmega, Valença/Tuy é banhada pelo rio Minho, Elvas/Badajoz é banhada pelo rio Guadiana e Vila Real de Santo António/Castro Marim/ Ayamonte é banhada também pelo rio Guadiana. Em alguns casos os rios estiveram na origem do assentamento das cidades que formam as eurocidades que é o caso de Valença/Tui e Vila Real de Santo António/Castro Marim/ Ayamonte, nestas duas eurocidades a presença da água tem um papel fundamental, pois para além de estar associada as atividades dos aglomerados, forma uma fronteira física na qual o homem interveio com construções como pontes que permitiram as conexões das margens, o que foi essencial para a estrutura, comunicação e acesso destas eurocidades.

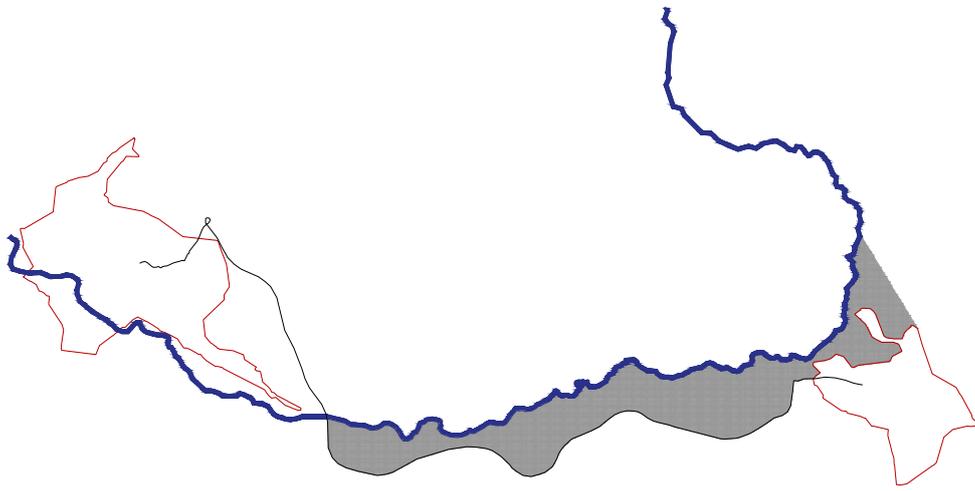
No caso de Elvas/Badajoz a presença do rio é mais presente numa das cidades do que noutra e não pressupõe nenhuma barreira nos acessos pois as cidades têm conexão direta por via terrestre, na eurocidade Elvas/Badajoz, a cidade de Badajoz é atravessada pelo guadiana, enquanto que a cidade de Elvas o rio ainda está uma distância considerável, em Chaves/Verín acontece algo semelhante o rio Tâmega tem uma proximidade com chaves e dista um pouco mais de Verín mas tal qual como em Valença/Tuy e António/Castro Marim/ Ayamonte é necessário uma ponte para realizar a conexão territorial.

Assim sendo, a eurocidade Elvas/Badajoz é a que regista uma posição mais diferenciada em relação ao seu rio, tendo em conta que numa das cidades o rio quase faz parte do aglomerado urbano da cidade e noutra demonstra uma distância considerável, o que não acontece nas outras eurocidades, sendo estas mais equilibradas em relação a este elemento natural.

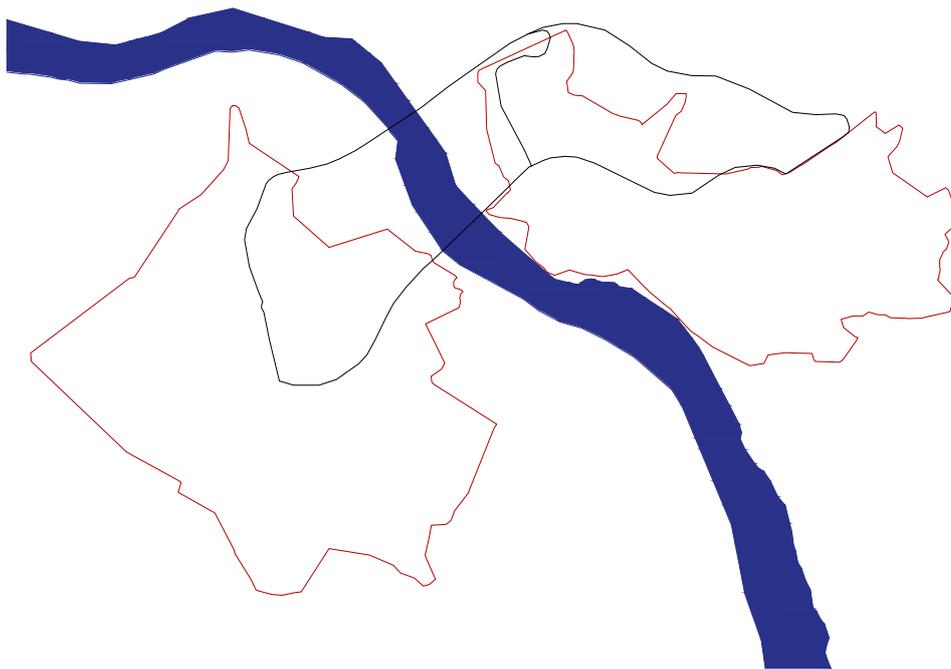
Seguindo a análise as eurocidades e ainda relativamente ao território e elementos naturais, observem-se as altitudes de cada uma delas e das cidades que lhes dão origem. Iniciando a observação por Chaves/Verín é possível identificar as suas altitudes máximas, Chaves encontra num dos seus pontos mais altos uma altitude aproximada de 370 metros, Verín por sua vez conta com aproximadamente 391 metros de altitude num dos seus pontos mais altos, a diferença entre as cotas dos dois aglomerados desta eurocidade são cerca de 21 metros. Por sua vez, Valença/Tuy a os seus núcleos urbanos contém aproximadamente 33 metros de diferença, Valença apresenta cerca de 74 metros de altitude e Tuy cerca de 41 metros de altitude.

Na eurocidades localizadas mais a sul existem também diferenças de altitude, em Elvas/Badajoz a disparidade de altitudes é de aproximadamente 185 metros, Elvas conta nos seus pontos mais altos uma cota de cerca de 398 metros e Badajoz conta com cerca de 213, por último Vila Real de Santo António/Castro Marim/ Ayamonte contém uma diferença de 34 metros, sendo Ayamonte que se considera o aglomerado da eurocidade com pontos de maior altitude, 55 metros, Castro marim conta com 32 metros e Vila real de Santo António com cerca de 21 metros em altura. Além do que acontece com a análise sobre a presença dos rios nas eurocidades, Elvas/Badajoz ganham destaque na continuação do estudo à cerca dos seus territórios, em comparação com as outras eurocidades, esta é a que mais se evidencia na sua diferença entre cotas com 185 metros entre os pontos mais altos de cada uma das cidades que a completa, de seguida surge Vila

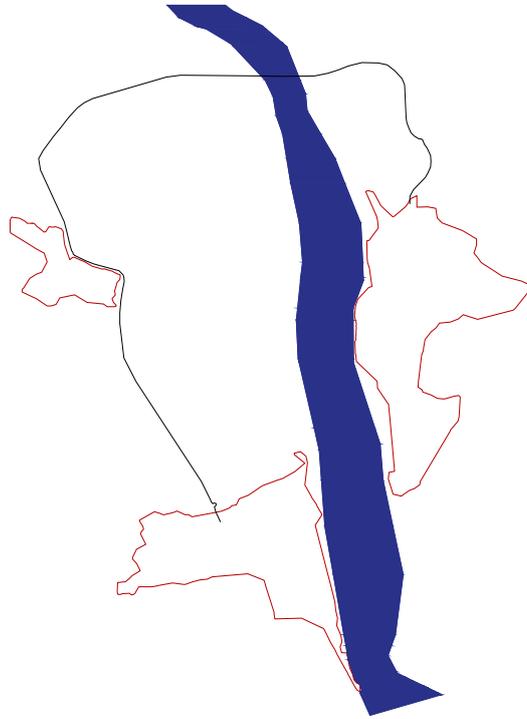
Real de Santo António/Castro Marim/ Ayamonte, (34 metros), Valença/Tuy (33 metros) e por fim Chaves/Verín (21 metros).



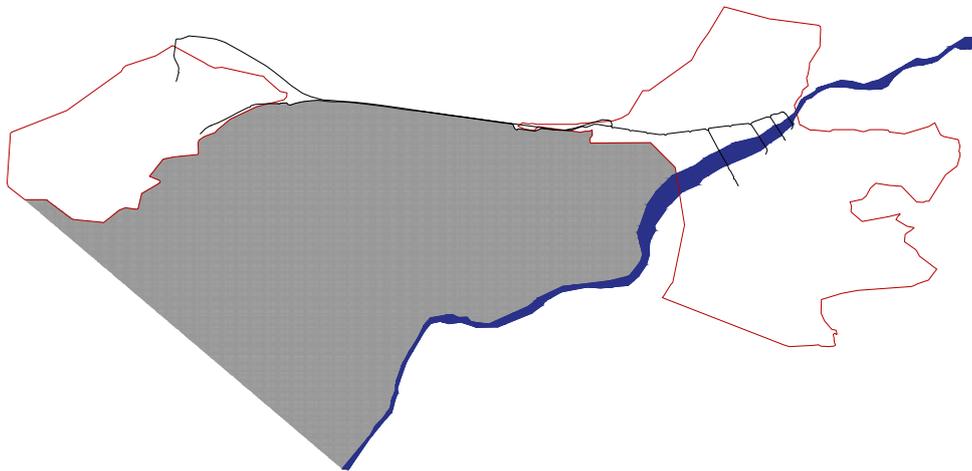
Chaves/Verín



Valença/Tuy



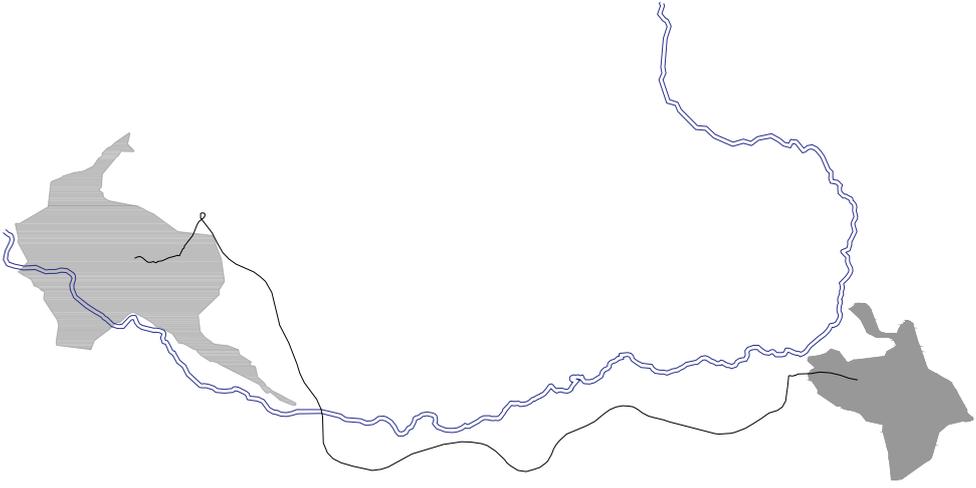
Vila Real de Santo António/Castro Marim/Ayamonte



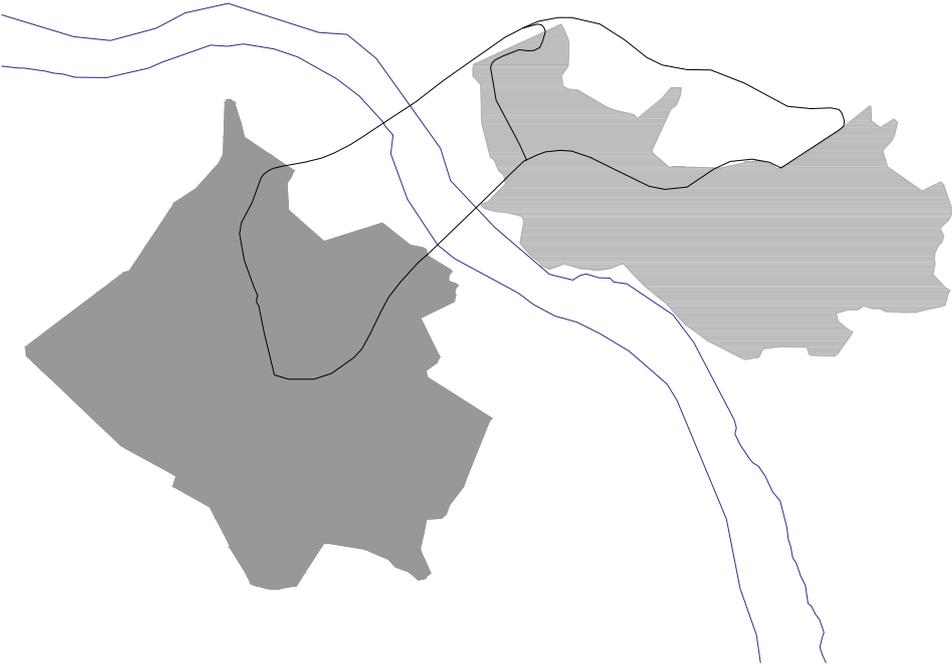
Elvas/Badajoz

Esquema 30: Análise aos Rios:

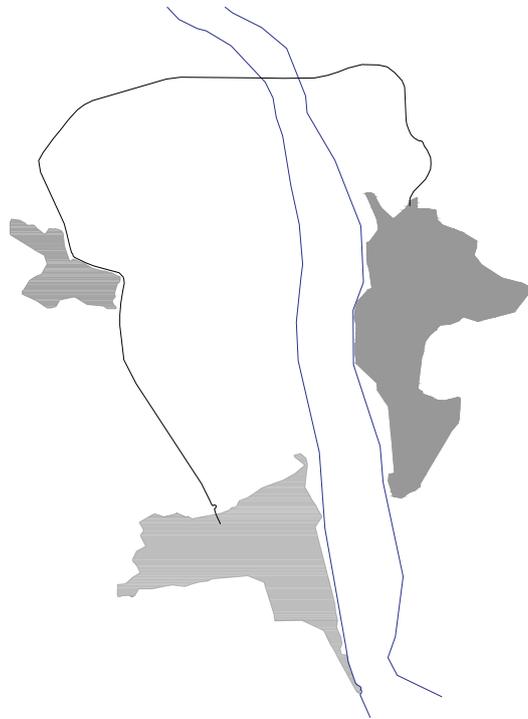
-  Área localizada entre o limite urbano e o rio.
-  Rios.
-  Limite urbano eurocidade.
-  Acessos.



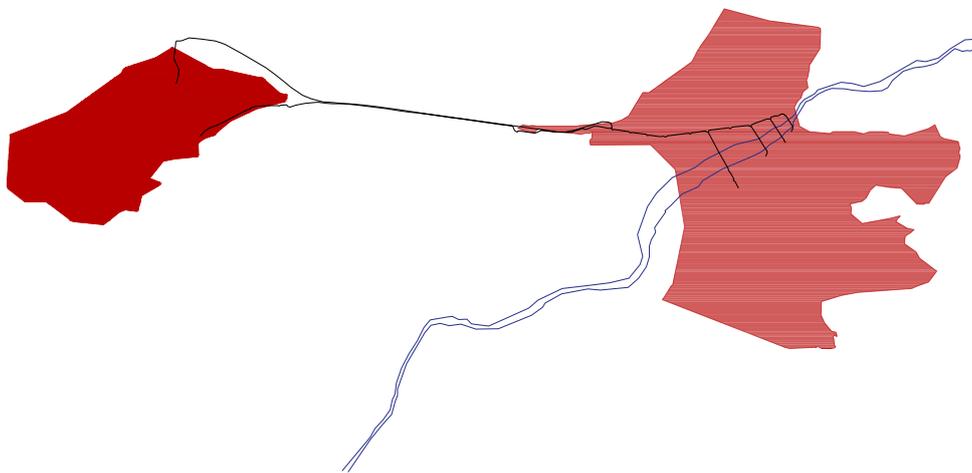
Chaves/Verín



Valença/Tuy



Vila Real de Santo António/Castro Marim/Ayamonte



Elvas/Badajoz

Esquema 31: Análise de Altitude:

-  Eurocidades.
-  Eurocidade com maior altitude.
-  Cidades com menor altitude da sua Eurocidade.
-  Cidade com menor altitude da sua Eurocidade.
-  Rios
-  Acessos.

Após analisar a relação com elementos naturais e as suas formas de encaixe face as cotas superiores e inferiores, prossegue-se o estudo territorial observando os valores referentes às áreas de implantação de cada eurocidade através das áreas dos seus aglomerados urbanos. A priori e sabendo que a Eurocidade do sul (Vila Real de Santo António/Castro Marim/Ayamonte) contém não dois aglomerados mas sim três pode depreender-se de que seria a que mais área possui, o que de facto não se sucede, Vila Real de Santo António/Castro Marim/ Ayamonte perfazem um valor de área total de 503,35 km², somando 61,25 km² de Vila Real de Santo António, 300,80 km² de Castro Marim e 141,30 km² de Ayamonte, a nível de implantação os aglomerados desta eurocidades são todos muito próximos.

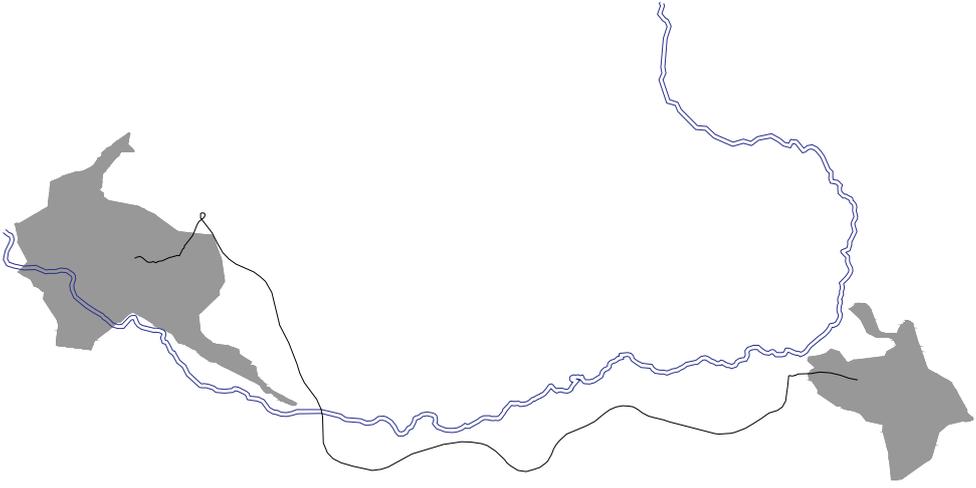
No extremo oposto, a norte, Chaves/Verín contabiliza 685,10 km², tendo o aglomerado de Chaves uma área aproximada de 591,20 km² e o aglomerado de Verín 93,90 km², Valença/Tuy também situada a norte obtém valores de área muito inferiores à eurocidade vizinha, a parte de Valença tem um valor de área com cerca de 117,40 km² e Tuy com cerca de 68,30 km² o que perfaz um total de 185,70 km², valor que não chega a um terço de Chaves/Verín. Por último a eurocidade que ocupa uma posição mais central, Elvas/Badajoz apresenta valores distintos de qualquer outra, o aglomerado de Elvas possui uma área aproximada de 631,30 km² e Badajoz uma área aproximada de 1440,10 km², o seu total é sensivelmente 2071,40 km², do ponto de vista de aglomerados que fazem parte das eurocidades, tanto Elvas como Badajoz superam individualmente todos os outros.

De seguida estão Chaves e Ayamonte, sendo que estes aglomerados fazem parte de eurocidades diferentes. A eurocidade Elvas/Badajoz evidencia-se em área total e individual (avaliando os aglomerados que dela fazem parte).

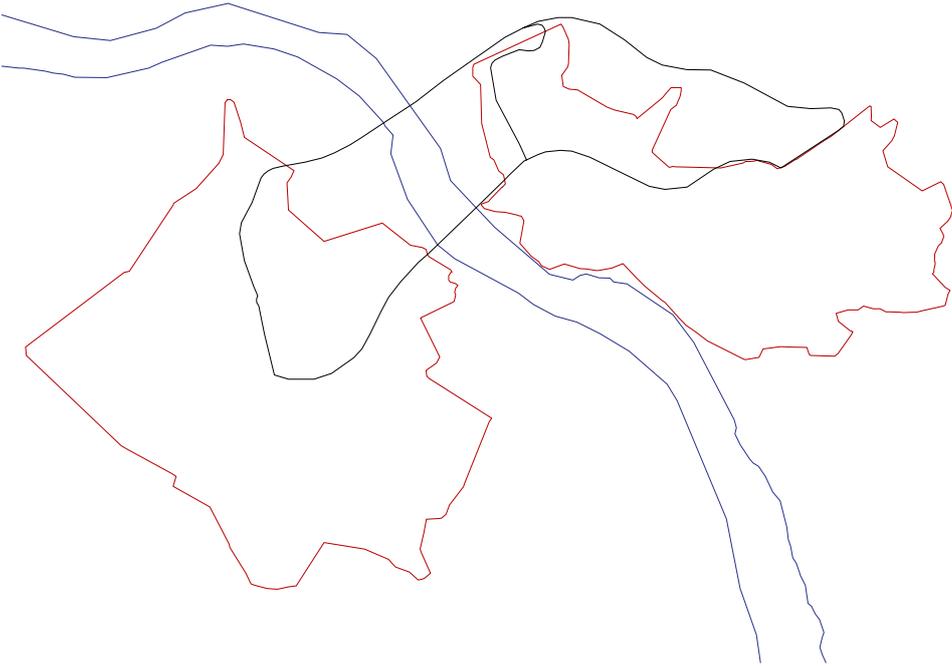
No compreender do valor das áreas quer individualmente (núcleos), quer no seu conjunto (eurocidade), dá-se conta de um fator que gera alguma curiosidade e que se revela importante no funcionamento de cada eurocidade, trata-se da dimensão/perímetro de cada núcleo. Com exceção da Eurocidade Elvas Badajoz, todas as eurocidades apresentam um equilíbrio entre os seus núcleos, até mesmo Eurocidade Vila Real de Sto. António/ Castro Marim/ Ayamonte que contém mais de dois núcleos, o conjunto dos aglomerados portugueses completa toda a área do aglomerado espanhol.

No caso de Elvas/Badajoz, a eurocidade destaca-se porque a cidade portuguesa apresenta uma menor dimensão relativamente à cidade de Badajoz, o que se pode ser uma vantagem com uma maior margem em comparação a todas as outras eurocidades raianas. Ao serem cidades muito dispares, faz com que se complementem nessas suas diferenças, tanto a nível social e económico, mas também territorial.

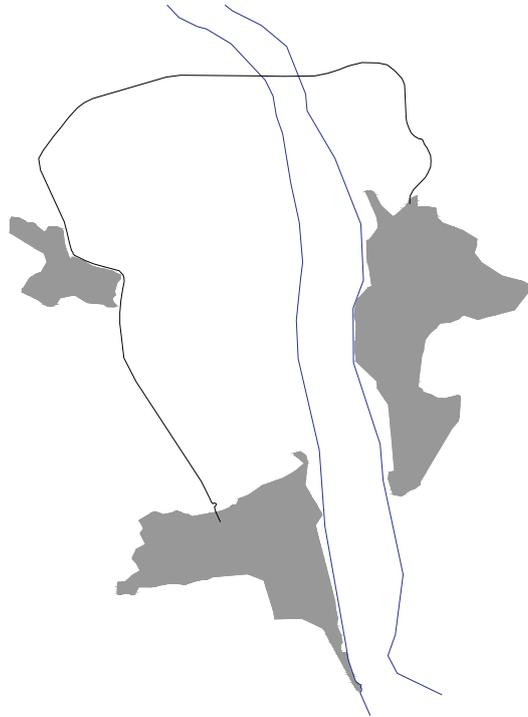
A cidade de Elvas oferece a Badajoz a possibilidade de viver uma área não tão massificada, com um ambiente acolhedor e familiar, e Badajoz oferece a Elvas a irreverência e vivência de uma cidade grande com construções de uma escala diferente. A eurocidade Elvas/Badajoz reúne um conjunto de características territoriais que não é possível observar nas outras eurocidades.



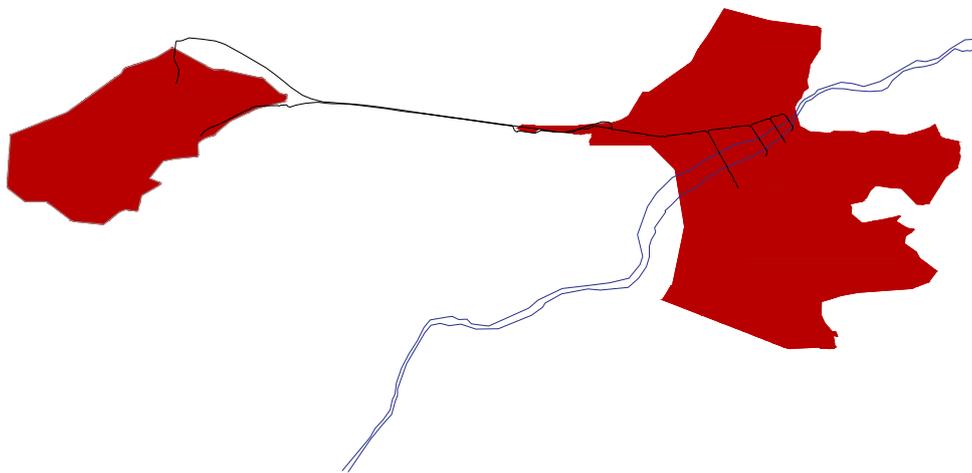
Chaves/Verín



Valença/Tuy



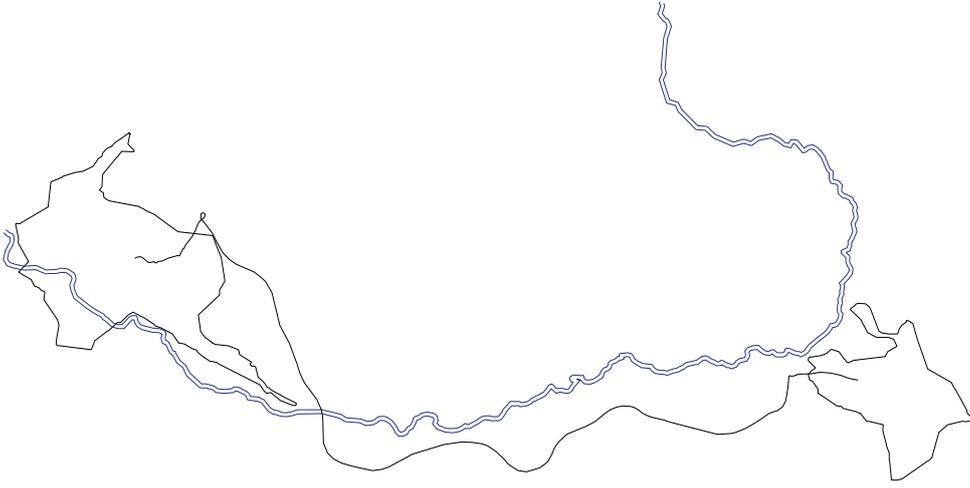
Vila Real de Santo António/Castro Marim/Ayamonte



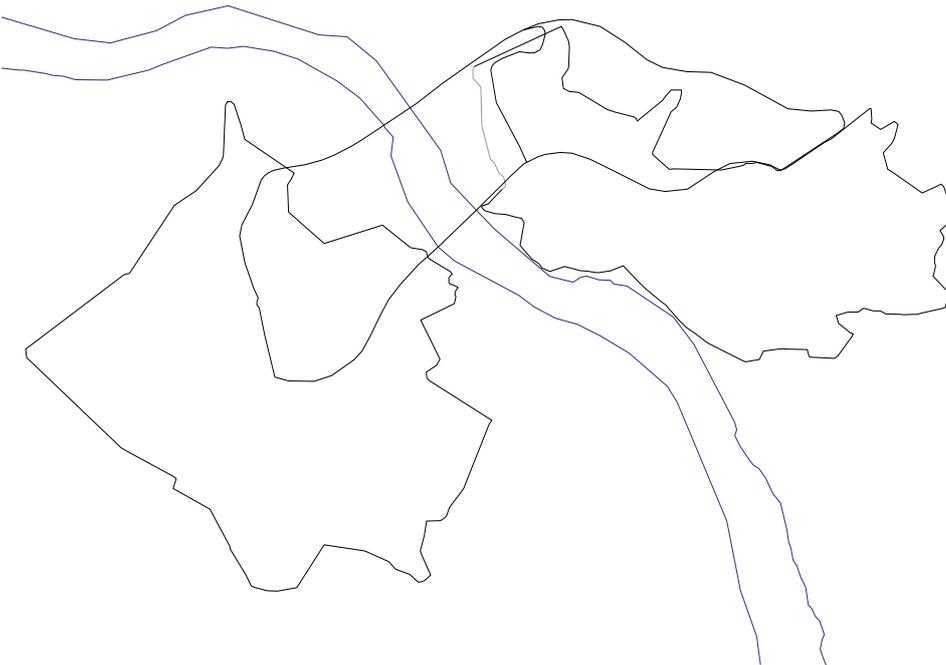
Elvas/Badajoz

Esquema 32: Análise aos Áreas urbanas:

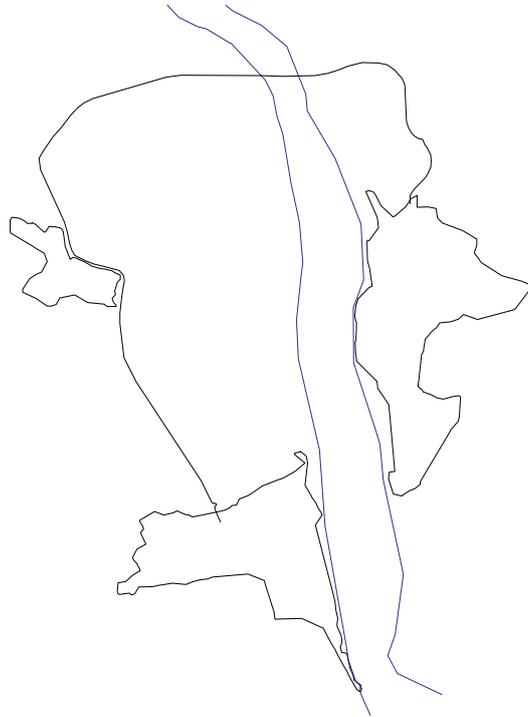
-  Eurocidades.
-  Eurocidade com maior área.
-  Eurocidade com menor área.
-  Rios.
-  Acessos.



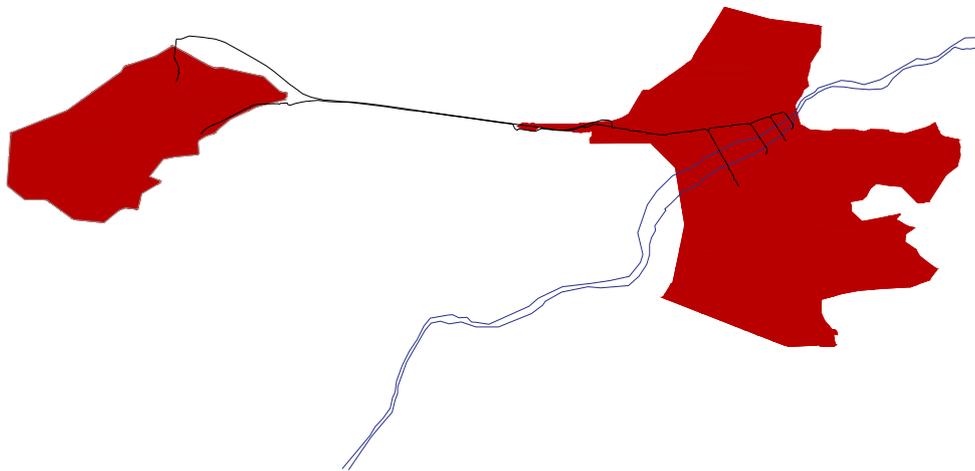
Chaves/Verín



Valença/Tuy



Vila Real de Santo António/Castro Marim/Ayamonte



Elvas/Badajoz

Esquema 33: Análise aos núcleos/perímetros urbanos:

-  Eurocidade com maior diferença entre núcleos.
-  Rios.
-  Acessos.

De forma a completar a análise comparativa das eurocidades referidas, importa perceber as distâncias que cada uma delas apresenta entre os seus aglomerados, a avaliação dos distanciamentos entre os seus aglomerados está intrinsecamente ligada a forma como se estabelecem os seus acessos e à forma como se chega aos diferentes núcleos que compõem as eurocidades.

Com alguma facilidade é perceptível que a Eurocidade Chaves/Verín é a que se destaca devido aos aproximadamente 30 quilómetros que distam os dois polos que a formam. Esta distância revela alguma complexidade na organização do funcionamento da eurocidade, pois num território vasto 30 quilómetros parecem pouco, mas, na verdade, para unificar o território naquela área específica torna-se uma desvantagem tendo em conta os objetivos do conceito de eurocidade.

No que diz respeito às restantes eurocidades da raia em estudo, as distâncias são muito mais curtas, o que não significa que a funcionalidade das próprias eurocidades seja mais adequada por esse fator, entre Valença e Tuy a distância é no fundo o rio Minho, pois cada uma está implantada em sua margem.

A leitura feita sobre a conexão destes dois núcleos é que embora muito sejam muito próximos, foi necessário a intervenção do homem para que fisicamente exista uma ligação, o rio torna-se uma quebra na continuidade do território.

A presença do rio como elemento separador não transtorna a funcionalidade da eurocidade mas concede-lhe um carácter menos compacto.

À semelhança do que acontece na eurocidade anteriormente

referida, a Eurocidade de Vila Real de Sto. António/Castro Marim/Ayamonte é também implantada nas duas margens do rio Guadiana, que separa os dois núcleos portugueses do núcleo do país vizinho. A razão pela qual de ser composta por três elementos é justamente por uma questão de distância e sobretudo de acesso, o elemento (ponte) que faz a transição de um lado para o outro, isto é, que faz a conexão e dá continuidade ao território está inserido em Castro Marim, uma introdução essencial. Entre Vila Real de Sto. António e Castro Marim é aproximadamente de 4 quilómetros.

Por último a Eurocidade Elvas/Badajoz apresenta-se como um meio termo, um equilíbrio no que diz respeito a distâncias e a formas de acesso, a distância entre as duas é a aproximadamente 10 quilómetros, o que representa um intervalo confortável para a ideia de compactar e unificar o território. Como o território é contínuo, isto é, não apresenta elementos físicos (rio, por exemplo) que desvinculam de certa forma a área de transição de uma cidade para a outra, esta eurocidade oferece uma área de expansão que permitirá cada vez mais fortalecer a ideia de eurocidade compactando as zonas entre os seus elementos.

Apesar de todas as eurocidades permanecerem dentro dos critérios que o conceito de eurocidade exige, a Eurocidade Elvas/Badajoz contem características específicas, tais como a distância e a forma de acesso aos seus núcleos diferenciadas de todas as outras, o que lhe concede uma margem de progressão futura melhor e mais segura.

Levando em consideração os aspetos mencionados sobre as distâncias que existem entre os núcleos das diferentes eurocidades, analisa-se os acessos inerentes a cada percurso que se estabelecem entre si.

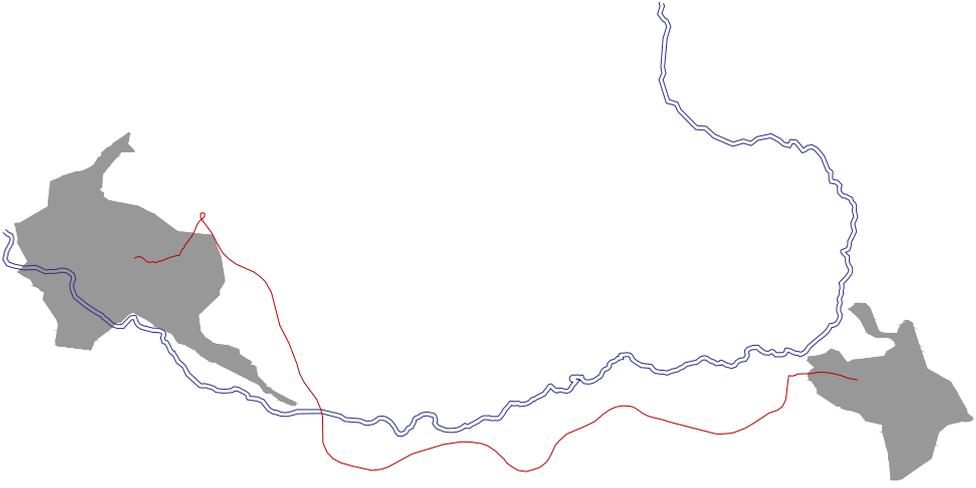
Tal como referido a ideia de continuidade do território é um dos fatores mais importantes na avaliação da solidez de cada eurocidade, assim sendo, a presença dos rios pode alterar a leitura que é feita sobre o território. Para além das “barreiras” físicas que possa haver, esta observação sobre os acessos permite compreender quantas formas de acesso existem, se são ou não para transportes distintos e como estão implementadas.

A maioria dos acessos são feitos através do meio rodoviário, pois este para além de ser mais prático é também o transporte mais comum e adequado para curtas e médias distâncias e todas as eurocidades da raia são acessíveis através desta forma de acesso.

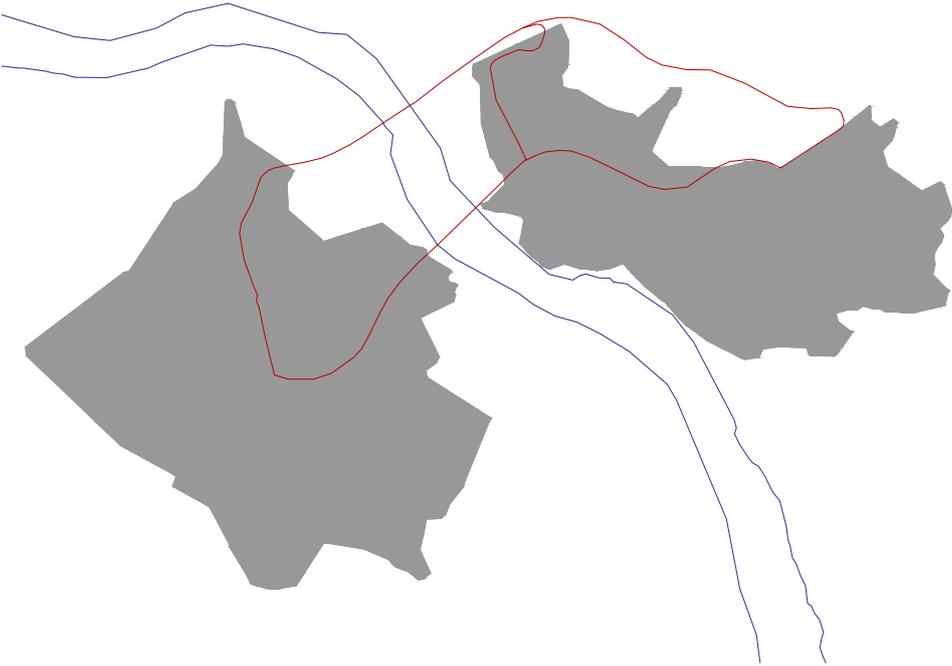
As exceções recaem sobre as eurocidades que contêm as tais “barreiras” físicas como a Eurocidade Vila Real de Sto. António/Castro Marim/Ayamonte e a Eurocidade Valença/Tuy que podem ser acessíveis também por barco, embora não seja o meio mais recorrente é um meio possível. Esta forma de acesso está mais ligada à Eurocidade Algarvia/Andaluza, pois a atividade piscatória e a relação com praias que são características da região incentivam ao uso do barco.

No que diz respeito a outros, meios de transporte e formas de acesso pode referir-se os meios ferroviários, embora estes possam estar ou não ativados, são meios que podem fazer a conexão entre os aglomerados das eurocidades.

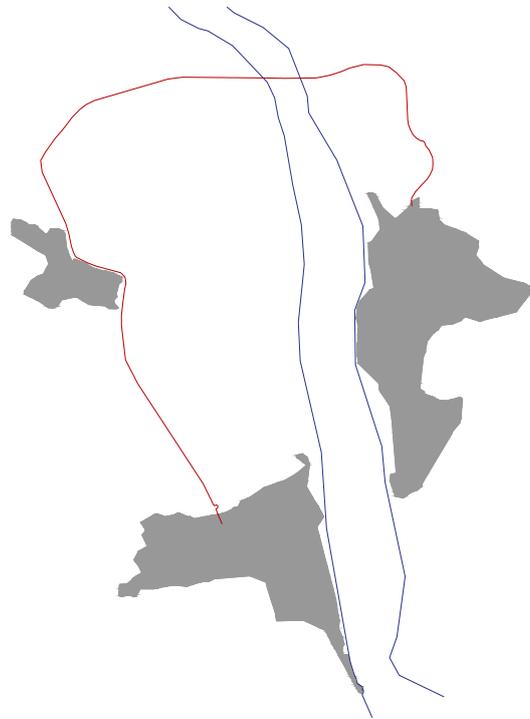
É necessário explicitar que o meio rodoviário tanto pode ser por via rápida como por estrada comum (estrada nacional).



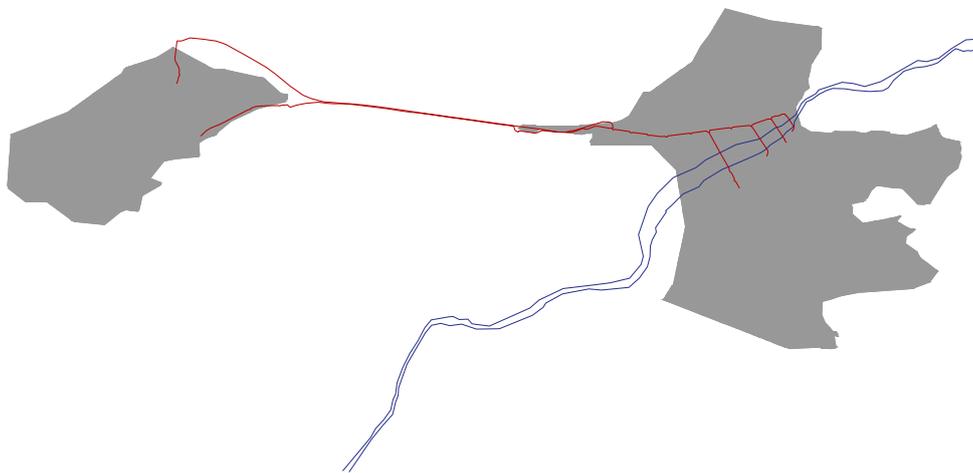
Chaves/Verín



Valença/Tuy



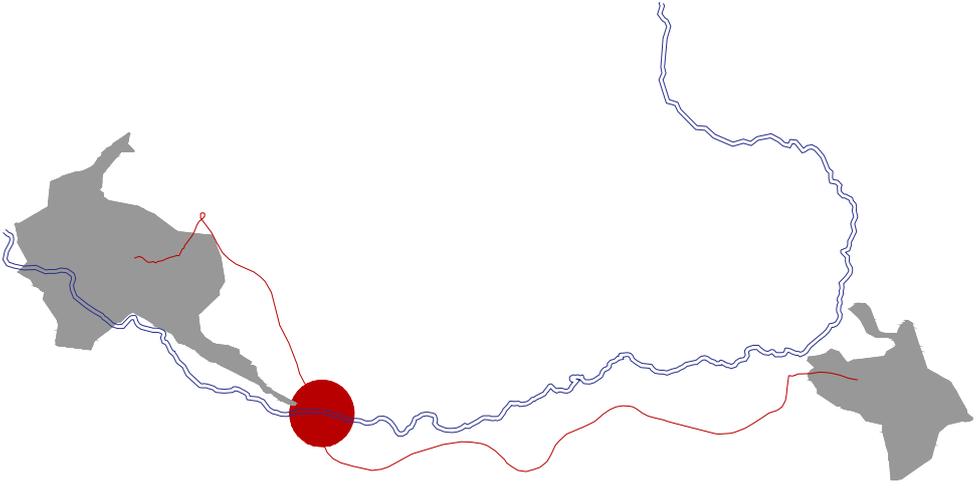
Vila Real de Santo António/Castro Marim/Ayamonte



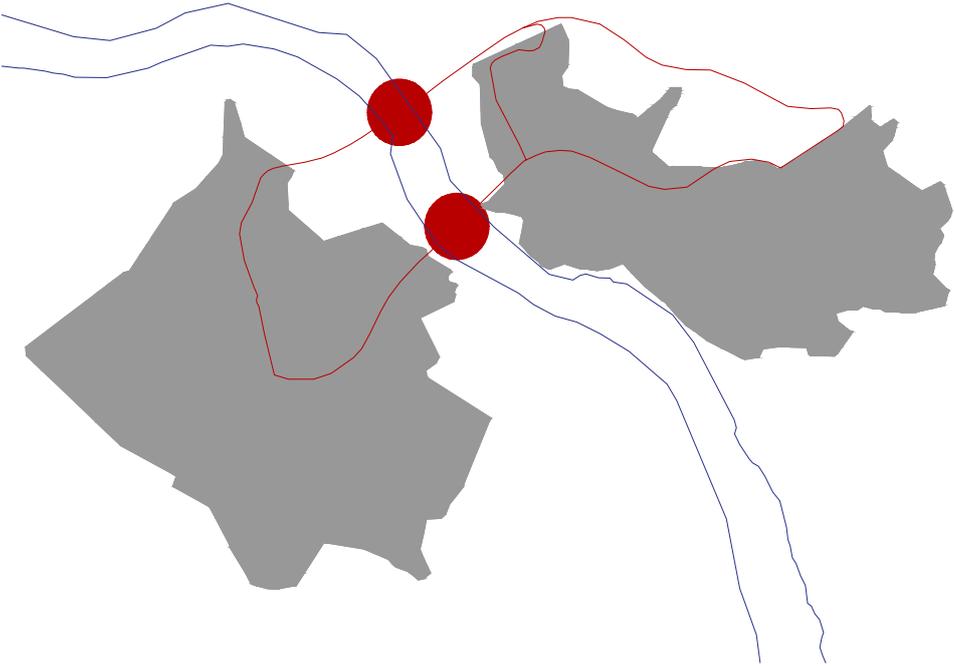
Elvas/Badajoz

Esquema 34: Análise às distâncias urbanas:

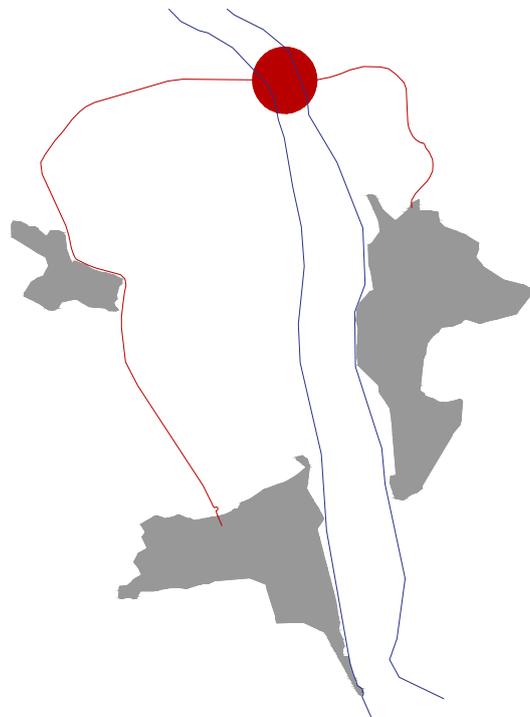
- Eurocidades.
- Acessos.
- Rios.



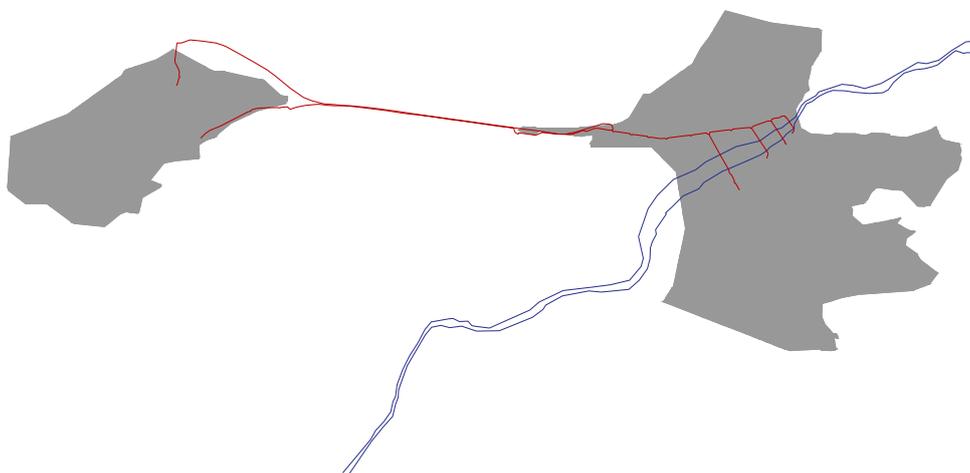
Chaves/Verín



Valença/Tuy



Vila Real de Santo António/Castro Marim/Ayamonte



Elvas/Badajoz

Esquema 35: Análise aos acessos urbanos:

-  Eurocidades.
-  Acessos.
-  Rios.
-  Elementos de Transição (pontes).

02 EUROCIDADES

Ausência de Campo Maior Eurocidade Elvas/Badajoz.

Ao longo da planificação da eurocidade que conecta o Alentejo e a Extremadura, várias opções foram colocadas em causa, uma delas foi o fato de ser uma eurocidade constituída por dois ou por três elementos, sendo o terceiro elemento a vila de Campo Maior. Inicialmente era apenas Elvas e Badajoz, pois as duas cidades sempre tiveram um enorme impacto uma na outra, não só do ponto de social e económico como também territorial como se pode observar na análise anteriormente produzida. A introdução de Campo Maior, terminou por se realizar, mas por motivos mais direcionados à economia da região que a eurocidade abrange, deste modo, é denominada de Eurocidade BEC (Badajoz/Elvas/Campo Maior).

No decorrer do presente trabalho apenas se considera que a eurocidade é constituída por Elvas e Badajoz, muito pelas questões territoriais. Numa analogia territorial entre as eurocidades localizadas mais a sul, isto é Elvas/Badajoz e Vila Real de Sto. António/Castro Marim/Ayamonte é perceptível o principal motivo pelo qual Castro Marim também faz parte da eurocidade algarvia/andaluza, é pela necessidade territorial.

A conexão entre os dois dos elementos da eurocidade do sul (Vila Real de Santo António e Ayamonte) é evidente mas contém uma particularidade que se explica pela introdução de Castro Marim como o seu terceiro elemento, a ligação terrestre entre o território português e o território espanhol é feita por uma ponte localizada em Castro Marim. É certo que existe uma parte da população que usa os barcos de pequena dimensão para estabelecer essa mesma ligação, mas tendo em conta os objetivos da eurocidade, este meio não seria suficiente, pois a criação das eurocidades tem por base o critério

da cooperação e entajuda mas com extensão a toda a Península Ibérica e possivelmente a restante Europa e não limitar-se só aos locais.

Para além do fator anteriormente explicado, as três localidades mencionadas estabelecem entre si uma distância relativamente curta, o que ajuda quando se pretende compactar um conjunto territorial. Entre os aglomerados portugueses a distância a percorrer são sensivelmente quatro quilómetros, em relação a Ayamonte são cerca de 10 quilómetros (tendo como ponto de partida Castro Marim).

Após esclarecer a presença de três elementos na eurocidade Vila Real de Sto. António/Castro Marim/Ayamonte, analise-se em paralelo a eurocidade Elvas/Badajoz.

Como referido previamente a vila de Campo Maior faz parte da eurocidade Elvas/Badajoz mas em comparação a eurocidade do sul, a introdução deste elemento no conjunto revela algumas fragilidades do ponto de vista territorial, tais como, as distâncias entre Elvas e Campo Maior e Badajoz e Campo Maior, a distância que se estabelece entre a vila e cada uma das cidades é de aproximadamente 23 quilómetros, o que significa que comparativamente a Vila Real de Santo António/Castro Marim/Ayamonte, mantém a aproximadamente a mesma distância tanto para Elvas como para Badajoz.

Outro fator de enorme relevância é a relação direta que a cidade de Elvas tem com a cidade de Badajoz fruto da curta distância entre as duas, a sua proximidade permite criar uma área comum com grande possibilidade de crescimento enquanto eurocidade, o que com a introdução do terceiro elemento (Campo Maior) se torna mais complexo devido ao au-

mento da area envolvente.

No panorama territorial Elvas e Badajoz formam um conjunto sólido, compacto e vantajoso e desse ponto de vista nenhum outro elemento seria necessário. No caso de Vila Real de Sto. António/Castro Marim/Ayamonte é perceptível a justificação pela qual foi importante inserir Castro Marim, mas Elvas e Badajoz possuem acessos diretos e desta forma tornam-se independentes do outras zonas, assim sendo para aceder a qualquer das cidades (Elvas ou Badajoz) não é necessario passar por Campo Maior, o territorio é continuo e aberto.

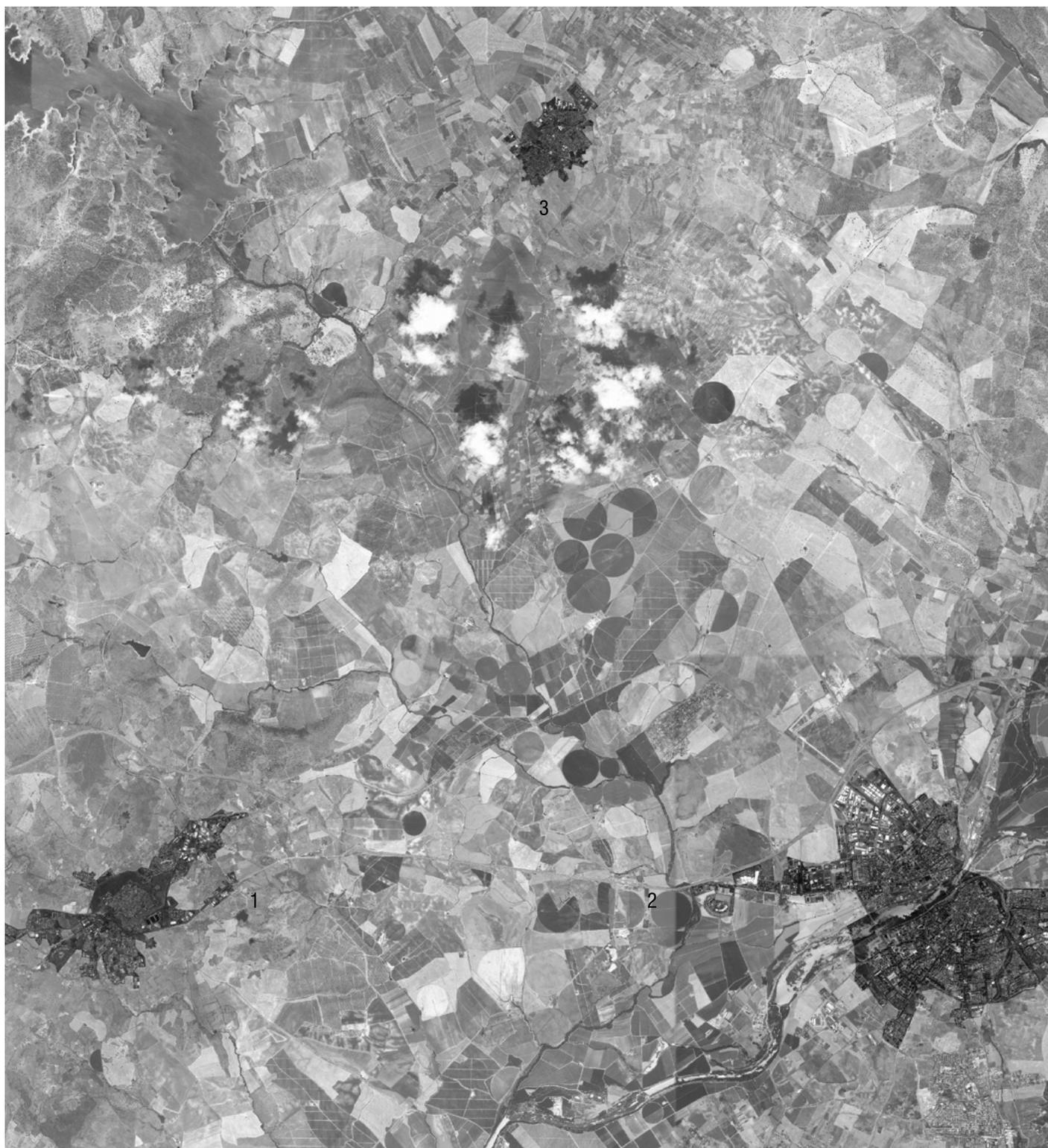


Fig. 34: ENQUADRAMENTO ELVAS/CAMPO MAIOR/BADAJOZ.

Fonte: <https://www.bing.com/maps>

Imagem trabalhada pela autora.

1- Elvas;

2- Badajoz;

3- Campo Maior.



Fig. 35: ENQUADRAMENDO VILA REAL STO. ANTÓNIO/CAS-
TRO MARIM/ AYAMONTE.

Fonte: <https://www.bing.com/maps>
Imagem trabalhada pela autora.

1- Vila Real de Santo António;

1- Ayamonte;

1- Castro Marim.

03 EUROCIDADE ELVAS-BADAJOZ



Fig. 36: O REECONTRO DE BERLIM.

Fonte: thecoldwarof1947.weebly.com/berlin-blockade.html.



03 EUROCIDADE ELVAS-BADAJOS

Elvas. Evolução urbana do centro histórico.

A posição geográfica de Elvas é, por si só, uma mais valia, no entanto essa posição é reforçada pelo carácter militar da cidade e pelo vasto património adquirido ao longo dos tempos. Estas características militares acompanharam sempre o crescimento da própria cidade, começando no antigo Castro da “Idade do Ferro” ou na fortificação pré-existente romana visigótica que se localiza no Castelo muçulmano da cidade.



Fig. 37: CASTELO DE ELVAS.

Fonte: <http://fortalezas.org/>.

Em 714, Elvas foi dominada pelo muçulmanos e é limitada por uma primeira cerca, mais tarde, no século XI e XII, com o aumento populacional, Yalbash e a sua Medina desenvolveu-se de novo envolta por uma segunda cintura de muralhas. No ano de 1166 foi conquistada por D. Afonso Henriques e em 1200, D. Sancho II tentou de novo, mas só trinta anos mais tarde Elvas integra de Portugal de um modo absoluto.

A cidade fronteiriça, constituiu uma parte importante nas defesas do reino, como indicou o Tratado de Alcanizes e e no século XIV surgiu uma nova muralha vertical, tão ampla e segura que passou a definir o que eram os novos limites da cidade até sensivelmente ao século XX. Estas estruturas amuralhadas foram a reformulação de uma defesa organizada para as possíveis guerras que se aproximavam no início do século XIV (com Castela), assim o reinado de Afonso IV, as cidades/praças-fortes consideradas importantes na época, tais como, Lisboa, Porto, Évora e Elvas, sofreram reforços nas suas construções defensivas com a implementação das chamadas Cercas Fernandinas incorporando o centro mais antigo e arrabaldes.

Em Elvas, a cerca Fernandina ou “Cerca Nova” continha um perímetro de 2200 metros e aproximadamente de 11 portas, tinha como início e fim a cerca que envolvia a Medina e em determinadas zonas usufruía também dos mesmos percursos desta, no seu interior abrangia aproximadamente 30 hectares como bem explica Fernando Correia em 1992. Sobre a defesa no período da Idade Média deve mencionar-se também a construção da Torre Nova ou Torre Fernandina iniciada no século XV, e para além desta foram construídas mais três torres (Sosna, Perdigão e Segóvia) que vieram completar o sistema medieval amuralhado. Com D. João III surge também a torre de menagem do castelo, a barbacã e os adarves. Portugal, com o final da Idade Média, ganhou um novo período de prosperidade que se relacionou com a expansão marítima e influenciou a evolução urbana.

O período moderno trouxe à cidade Elvas um grande protago-

nismo, pois foram considerados séculos de ouro no que diz respeito a parâmetros como a política, a demografia, a economia, a religião e também militar, no entanto, as construções fernandinas (muralha) continuaram a sofrer alterações devido ao passar dos anos e às diversas batalhas, tornando-se débeis no plano defensivo da cidade.

Na época em que se aproximava a Restauração (1640) a cidade fronteiriça desempenhou um papel fundamental nas batalhas que se seguiram e foram tomadas decisões sobre o país que tiveram como consequência, Elvas converte-se em nova sede militar do Alentejo (Praça de Armas), e o Conde o Vimioso, governador de armas do Alentejo, ordenou que a fortaleza entrasse em obras. Com a nova possibilidade de guerra entre Portugal e Espanha tornou-se uma prioridade melhorar as condições, então com D. João IV reúne-se um exército que viria a ser comandado pelo alemão Conde Shomberg e outros oficiais e foram distribuídas ordens para uma nova organização tática, territorial e de armazenamento (construções/recuperações de praças-fortes e construções/recuperações de fortificações), a cidade ficou convertida na maior praça militar de Portugal e também na mais importante. Rui Correia Lucas, o Tenente-general e engenheiros militares, especialistas em arquitetura militar acrescentaram a Elvas um polígono amuralhado (Obra da Coroa, cortinas amuralhadas, três contraguardas, oito meias luas, dois redondos, três meios-baluartes e sete baluartes).

Em 1642, chegou Matias de Albuquerque, entendido em arquitetura militar e ordenou a construção de um revelim no outeiro de Santa Luzia mas co-mo o potencial da zona abrangia

uma boa parte da defesa a sul da cidade, fizeram-se alterações necessárias e foi construído um forte real – Forte de Santa Luzia.



Fig. 38: FORTE DE SANTA LUZIA.

Fonte: <https://www.vortexmag.net/>.

Esta construção exterior da cidade ficou a cargo de Jerónimo Rofete e iniciou-se em 1643, com forma quase quadrangular, com uma igreja e uma sala no centro e também uma zona de armazenamento de munições, sendo, também, constituído por casernas e paióis, duas cisternas, quatro baluartes, revelins e três linhas de fossos, mas alterações no conjunto da cidade foram mais extensas e dotaram a cidade de uma nova muralha.

Esta nova linha de defesa, é notoriamente diferente de tudo o que já tinha sido realizado em tempos anteriores, era já a quarta vez que se “muralhava” a cidade e era uma construção

com enorme potencial defensivo, como exemplo deste potencial podemos referir as torres medievais e os baluartes que se relacionam com as muralhas do século XVII. Por motivos de estratégia e monetários esta muralha foi “sobrepor-se” à Cerca Nova/Fernandina. A cidade de Elvas e as suas construções militares são baseadas nos primeiros modelos arquitetónicos holandeses, todos eles adaptados pois o relevo da região mostrou-se irregular e acentuado, as entradas para a cidade foram reduzidas a três portas. A porta de S. Vicente, a porta da Esquina e a porta de Olivença.



Fig. 39: PORTAS DE SÃO VICENTE.

Fonte: <https://pt.depositphotos.com/>.

Com mais algumas alterações militares nas construções, todo a parte mais urbana sofreu alterações em prol da defesa da cidade, então os edifícios e outras infraestruturas com carácter mais débil foram demolidas de modo a ganhar mais

espaço para a artilharia atuar e melhorar as acessibilidades aos baluartes e cortinas, como exemplo podemos referir os muitos casarios principalmente, localizados na Alcáçova (Riba Fria). No ano de 1643 a fortificação de Elvas era composta por sete baluartes, três meios baluartes, dois rendentes e outras construções na sua parte exterior e o seu conjunto fez-se valer na épica batalha “Linhas de Elvas” entre as datas de 22 de outubro de 1658 e 14 de janeiro de 1659. Nos anos seguintes, Espanha passava pelo período da Guerra de Sucessão Espanhola e no mesmo período tentava ganhar Elvas aos portugueses. Nos anos que se seguem, a cidade portuguesa foi tentada pelo exército Franco, onde em paralelo no seu país ocorria Guerra de Sucessão Espanhol. Nos séculos XVII e XVIII são cada vez mais notórios os espaços da cidade relacionados com a vida militar. Sebastião de Carvalho e Melo (Marquês de Pombal) foi o responsável pela reorganização das tropas após o término da Sucessão Espanhola também denominada por Guerra da Liga, e foi apoiado pelo Conde Reinante Guilherme de Schaumburg Lippe. Com o engenheiro francês Vauban que reconheceu-se o valor no monte de N^o Sr.^a da Graça localizado da parte norte da cidade. Este monte com um perfil bastante acentuado, já tinha sido em tempos ocupado pelo exército inimigo de modo a obter vantagem sobre Portugal. É neste contexto que surge uma nova e magnífica construção militar, o Forte da Graça ou de Lippe. O Forte da Graça foi iniciado no ano de 1763 e todo o seu planeamento deveu-se ao Conde de Lippe, fica localizado numa cota de 383 metros: “... e vertentes de elevado pendor, e era na época, quase inexpugnável. Com estrutura poligonal, com

um formato quase quadrangular, é composto por um reduto central, em forma de círculo, com três ordens de baterias, casamatas, armazéns e alojamentos, cumeado por um Palácio. Por baixo existe uma impressionante cisterna. A cortina de muralhas da Magistral (espaço entre o fosso principal e o reduto central) é formada por quatro baluartes (Malefa, Badajoz, Cidade e Santo Amaro) e respetivos revelins, e um Hornavaque (exterior), também com um revelim, cuja função era defender as incursões vindas da Serra de S. Dominginhos a Norte Noroeste. No interior da Magistral existe uma galeria que cobre toda esta estrutura com canhoes e seiteiras. A terceira estrutura do Forte da Graça é um caminho coberto, com esplanada, com um comprimento de 1700 metros. O forte comportava 89 bocas de fogo e requeria para a sua defesa 1000 a 1200 soldados de infantaria, 200 de artilharia e 100 mineiros, constituindo um exemplo máximo da arquitetura militar do século XVIII.” (GARRINHAS, 2018: 67) e só ficou totalmente concluído em 1792.

Este Forte foi um impulsionador da evolução urbana na cidade nos séculos que se seguiram, 113 prédios militares foram erguidos e 19 destes já se localizam fora da fortificação da praça da cidade e os outros 94 implementados na malha urbana que se encontra morfologicamente muito bem adaptada às estruturas militares, que concedeu à cidade características únicas. Também são construídos quartéis, 11 paióis, um hospital militar, uma botica, um armazém de lenha, um tribunal militar, uma casa de reclusão, prisões, uma casa de fornos, casernas, entre outros.

De todas as construções já mencionadas, destacamos a Casa

das Barcas, esta tinha uma função importante pois guardava todo o tipo de material que fazia transporte e as passagens no rio Guadiana após a ponte que conectava Elvas e Olivença ter sido destruída.

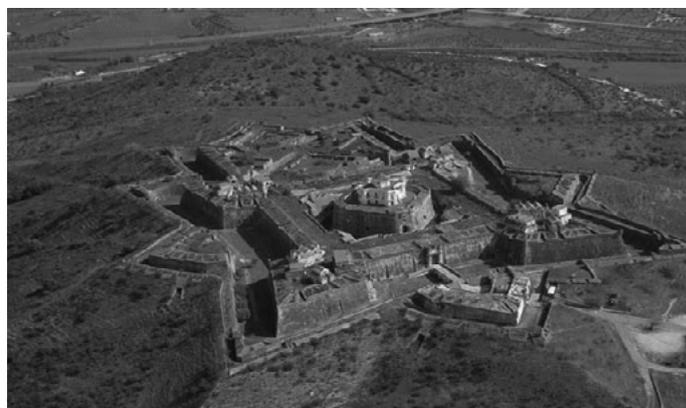


Fig. 40: FORTE DA GRAÇA OU DE LIPPE.

Fonte: <https://ncultura.pt/>.

O século XIX foi bastante conturbado pois a cidade mais fortificada da Europa sofreu bastante com as guerras e as invasões que seus inimigos fizeram por mais que uma vez.

Na primeira metade do século, ocorreu a Guerra das Laranjas o Tratado de *Fontainebleau* em que espanhóis e franceses se uniram para invadir Portugal e só se solucionou mais tarde em 1814 com o Tratado de Paris que obrigou o exército francês a retirar-se. Além das referidas batalhas, ocorreram guerras Liberais e guerras internas. Entre os séculos XVII, XVIII e XIX, Elvas consolidou a sua fama: “*A militarização da cidade, durante os séculos XVII, XVIII e XIX, e a dimensão da infraestrutura construída, conformada pelo conjunto abaluartado e todos os edifícios de apoio à defesa da cidade, fazem de Elvas uma autêntica “máquina de guerra”, com cerca de dez quilómetros de perímetro envolvente.*” (GARRINHAS, 2018: 69). Com o decorrer dos anos as estruturas militares como as muralhas limitavam um pouco espaço de crescimento urbano dentro da cidade e também condicionavam seu crescimento desprotegido foram dos seus grandes muros defensivos: “*Elvas transformou-se, desde o século XVIII, numa cidade de expansão urbana condicionada, porque as operações defensivas necessitavam de espaços vazios e esplanadas para operarem. A cidade de Elvas é obrigada a crescer sobretudo em altura, muito densa em termos construtivos, dominada por edifícios dos séculos XVIII e XIX.*” (GARRINHAS, 2018: 69)

A relação com o país vizinho estabilizou ainda na segunda metade do século XIX e começou o processo de desmilitarização, que teve início no ano de 1860 e terminou aproximadamente na primeira década do século XXI.

Com este fator, a cidade teve durante os anos seguintes uma nova e difícil adaptação espacial, pois os conceitos de segurança nacional modificam-se totalmente e a modernização

das estratégias militares tornam-se necessárias.

Elvas foi obrigada a reestruturar-se no plano territorial e dimensional, também enfrenta a ideia de conter na maioria património considerado obsoleto, pois os métodos de defesa são outros. No sector social e populacional houve alterações também consideradas pouco positivas, pois com a ausência do número considerável de militares, o comércio tornou-se cada vez mais reduzido e vivência da cidade tornou-se cada vez mais ausente e a dinâmica quase nula, ao invés do que tinha ocorrido no passado. Desde o ano de 1867 os prédios de uso militar mudaram de funções drasticamente, 110 edifícios dos totais 113 construídos ou obtiveram outro tipo de uso ou foram demolidos sendo que foi entre 1930 e 1959 que se deu o maior número de demolições. De um modo geral, foi durante a década de 50 que o património da cidade, militar, religioso e civil foi demolido em grande escala: “Foram derrubados os Quartéis da Parada do Castelo (1903), Quartéis Velhos de São Martinho (1912), Armazém entre Torres (1938), Casa Junto ao Cubelo do Castelo (1938), Casas Baixas na Rua da Ataforas (1939), Casa da Pagadoria (1939), Armazém da Ramada (1949), Casa da Guarda á Cisterna (1949), 11 casas na Rua dos Esteiros (1950), Armazém na Praça Fontes Pereira de Melo (1950) e 1 casa na Rua Pereira de Miranda (Rua da Cadeia) (1950).” (GARRINHAS, 2018: 74). Concluindo, a falta de presença das tropas na cidade, resultaram em drásticas alterações na malha urbana e na função dos edifícios que ficaram, ainda assim nos dias de hoje tudo o que restou foi considerado património valioso.



Fig. 41: CENTRO HISTÓRICO DE ELVAS ATUAL.
Fonte: thecoldwarof1947.weebly.com/berlin-blockade.html.

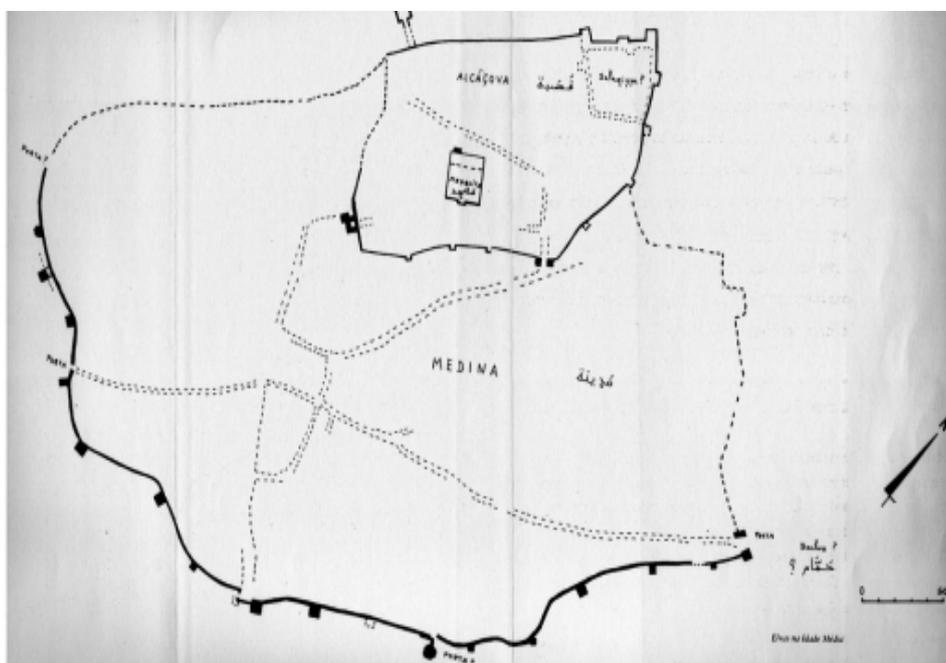


Fig. 42: CENTRO HISTÓRICO DE ELVAS NA IDADE MÉDIA.
Fonte: <https://books.openedition.org/cidehus>.

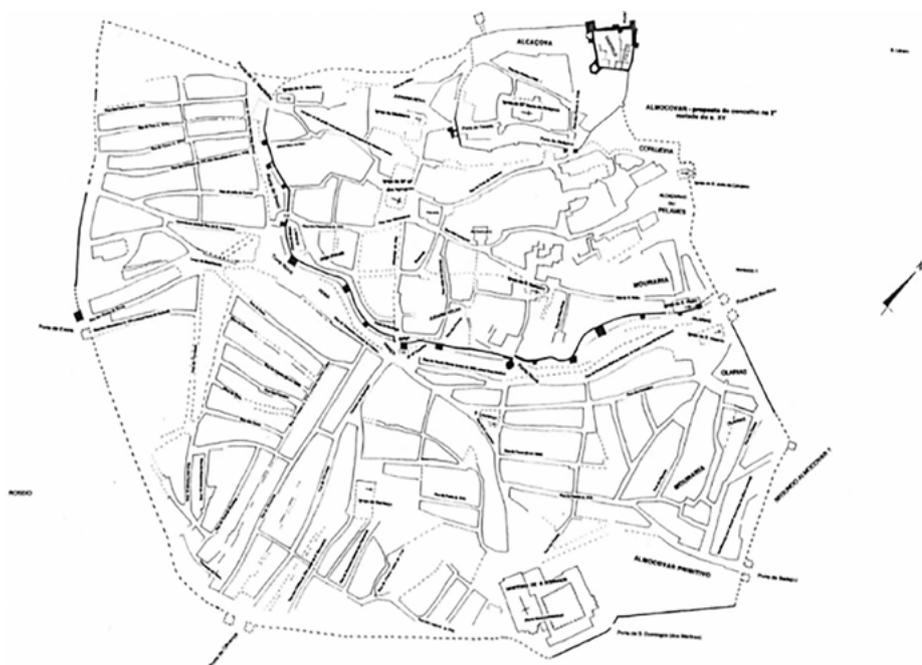


Fig. 43: CENTRO HISTÓRICO DE ELVAS NA IDADE MÉDIA E A OCUPAÇÃO DOS ESPAÇOS.

Fonte: <https://books.openedition.org/cidehus>.



Esquema 36: Evolução Urbana do Centro Histórico de Elvas:

— Construções Existentes.

— Novas Construções.



Esquema 37: Evolução Urbana do Centro Histórico de Elvas:

— Construções Existentes.

— Novas Construções.

— Fortificações.



Esquema 38: Evolução Urbana do Centro Histórico de Elvas:

— Construções Existentes.

— Novas Construções.

— Fortificações.

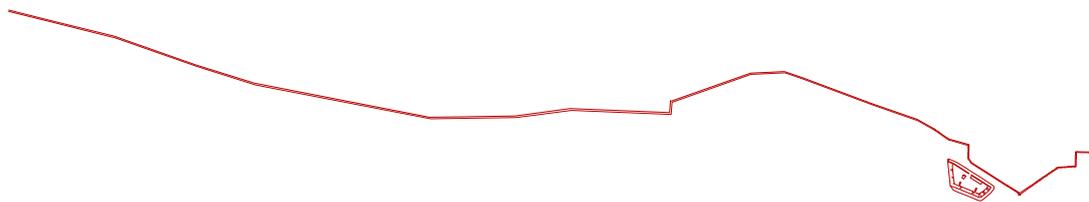


Esquema 39: Evolução Urbana do Centro Histórico de Elvas:

— Construções Existentes.

— Novas Construções.

— Fortificações.





Esquema 40: Evolução Urbana do Centro Histórico de Elvas:

- Construções Existentes.
- Novas Construções.
- Fortificações.





Fig. 44: ORTOFOTOMAPA CENTRO HISTÓRICO DE ELVAS.
Fonte: <https://www.bing.com/maps>
Imagem trabalhada pela Autora.

03 EUROCIDADE ELVAS-BADAJOS

Elvas. Evolução urbana extramuros.

Apesar de estar inteiramente relacionada com questões de guerra e vida militar, é importante observar Elvas do ponto de vista de cidade quotidiana e civil. No que toca ao crescimento urbano no sector habitacional e de alojamento é necessário referir o resultado de recentes censos (2011), estes demonstram que a cidade raiana assinalou um crescimento de cerca de 21,1% a partir de 1991, e este fato remete para também um crescimento do seu perímetro urbano: “... o Concelho de Elvas registou um crescimento do número de alojamentos de 21,1% desde 1992, passando de 11.094 para 13.433. Este crescimento foi particularmente evidente no perímetro urbano de Elvas que regista um crescimento dos alojamentos de 37,1% entre 1991 e 2011, passando de 6.467 para 8.869.” (GARRINHAS, 2018: 81). Em paralelo, no mesmo intervalo de tempo, o centro histórico da cidade sofreu um retrocesso devido ao abandono e à possibilidade de expansão urbana para o exterior deste.

De uma forma geral, neste período, Elvas cresceu cerca de 5% e chegou sensivelmente aos 16.239 tornando-se a cidade do distrito com um maior centro urbano. Através de um estudo sobre os edifícios e a sua estrutura é possível identificar no centro histórico construções habitacionais de antes de 1945 o que pressupõe uma modernização crescente na malha urbana.

Durante muito tempo, o crescimento extramuros da cidade ficou condicionado por questões militares, a solução encontrada foi a possibilidade desta crescer em altura e que fez do centro histórico de Elvas, um núcleo denso e com enorme capacidade de alojamento: “... condicionamento imposto à expansão urbana extramuros, por questões de ordem militar, até à década de 40 do século XX, que conduziu à necessidade de habilitar alguns espaços para funções urbanas associados aos desenvolvimentos sociais e à construção em altura sobre edifícios e estruturas já existentes de outros períodos da história urbana, facto que densificou a construção no Centro Histórico de Elvas, um dos centros histórico do país com maior número de alojamentos.” (GARRINHAS, 2018:83). Certamente, o centro histórico da cidade fronteiriça sofreu uma espécie de alteração na sua função, pois a sua constituição era de muitos edifícios militares e passou a ser de muitos edifícios habitacionais. Como referido anteriormente, a ausência de áreas libertas no interior dos muros é realmente acentuada, na altura apenas existia fora do perímetro amuralhado a estação, o Bairro do Rossio de Meio e da Fonte Nova, algumas hortas e quintas e a igreja do Senhor Jesus da Piedade, a qual ainda tem nos dias de hoje uma enorme importância para os elvenses. Os arredores da Estação de Caminho de Ferro eram constituídos por diversas infraestruturas (silos, armazéns de mercadorias e moagens, e ainda setores fiscais, aduaneiros, policiais e sanitários) e também diversos serviços que tinham como objetivo auxiliar essa mesma estação. Destaca-se a zona a nordeste denominada de Fontainhas, que apresentou um crescimento substancial no século XIX.



Fig. 45: IGREJA NOSSA SENHORA DA PIEDADE.

Fonte: <https://ncultura.pt/>.

Após o século XIX, a cidade de Elvas foi alvo de uma análise profunda que permitiu identificar a necessidade de recuperar algumas zonas e estruturas, incluindo as muralhas. Foi nesta época que se começou a dar mais importância às questões de urbanismo. A cidade encontrava-se com uma densidade populacional considerável e a maioria das pessoas habitava dentro das muralhas, esta situação levou à saturação no centro urbano de Elvas e impulsionou a expansão extramuros, pois até o setor industrial tinha um lugar intramuros.

Para além destes fatores, surgiram problemas como escassez de serviços e fornecimento de água. De forma a combater todas estas necessidades, em 1941 foi organizado o Projeto de Rompimento das Muralhas que objetivava uma introdução de um acesso à cidade e em 1949 o Antepiano de Urbanização da Cidade de Elvas, já este pretendia resoluções como a cor-

reção de algumas ruas, abrangente. Infelizmente nem todos os objetivos foram concretizados alguns até foram iniciados, mas nunca concluídos no século XX, muito do património de Elvas foi destruído, como por exemplo o Arco de Santiago.

O crescimento exterior às muralhas foi datado pouco antes de 1940, marcado pelos edifícios da Pousada de Santa Luzia e da Cadeia da Comarca, o primeiro edifício mencionado foi fruto do Estado Novo na tentativa de implementar uma política de turismo. A população elvensê procurava na década de 40 melhores condições de vida, pois o centro histórico continha uma densidade populacional que rondava os 15.000 habitantes, relembre-se que o centro histórico elvensê era e em parte ainda é caracterizado por: ruas de pouca largura, irregulares e bastante inclinadas; Habitações com poucas condições inclusive na própria estrutura; Malha urbana irregular e densa;

Mesmo com o crescimento em altura, do ponto de vista económico tornou-se insustentável pois todas as habitações, as com boa qualidade e as que eram dotadas de mais fragilidades, foram inflacionadas em arrendamentos. Mediante a situação em que se encontrava a cidade, os governantes pediram ao Ministério da Guerra que libertassem terrenos exteriores à muralha e assim sucedeu. Dadas as circunstâncias em 1946 deu-se início ao Plano de Urbanização.

O Plano de Urbanização tentou organizar espaços e programas a inserir no exterior das muralhas, estava previsto para além de habitações, espaços urbanos, um Estádio Municipal, escolas, mercados, jardins, entre outros, era estimada uma área que pudesse abranger pelo menos o dobro da população existente na época, embora a cidade de Elvas nunca tenha atingido os 30.000 habitantes. A organização da expansão urbana mediante este plano, estipulou uma divisão de duas partes, o núcleo a Norte/Nordeste e o Sul/Poente, a parte a Norte/Nordeste englobava o território entre uma fração da muralha e o bairro da Boa-fé compreendendo: as Portas de São Vicente, os Bairros da Boa-fé, o Olival do Moreno, a Obra Coroa, o estádio Municipal e o campo de tiro, esta zona estava e está no presente muito interligada com a as zonas industriais e à Estação Ferroviária. Relativamente ao território orientado a Sul/Poente, engloba toda a zona do viaduto, jardim municipal, tribunal, Rua do Colégio, Bairro de Santa Luzia, Forte de Santa Luzia, Cadeia, Bairro de S. Pedro e a Igreja junto ao Fortim de S. Pedro.

Comparativamente a Badajoz, o crescimento urbano de Elvas foi menor, devido à escala de cada uma das cidades e mais lento, sendo que, existiram bairros e outras estruturas que só se consolidaram nas décadas seguintes, décadas essas que fizeram parte da transição do século (século XX ao século XXI). A sudoeste do Forte de Santa Luzia, desenvolveu-se a Praça D. Sancho II, a qual se tornou num centro de uma boa parte da expansão.

Dentro desta área iriam surgir também a Pousada e o Bairro de Santa Luzia. No ano de 1946, iniciaram-se os primeiros

trabalhos, tais como: as terraplanagens do Bairro de Santa Luzia e indicações dos arruamentos este Bairro tinha uma particularidade, sendo que se destinou à população considerada da classe alta e o seu Plano de Pormenor teve como autor Moreira da Silva, arquiteto conceituado da época. A arquitetura introduzida nestas habitações era uma arquitetura neotradicional, um conjunto de vivendas organizadas pela Avenida D. Sancho Manuel que funcionava como eixo e como principal alavanca para a expansão à sua volta, este bairro reuniu serviços como: escolas do ensino básico e um colégio, uma piscina, o palácio da justiça, a maternidade e o jardim municipal. Desta forma a expansão extramuros começou a atribuir outra forma ao aglomerado urbano.



Fig. 46: PRAÇA D. SANCHO II.

Fonte: <https://statues.vanderkrogt.net/>.

A cidade de Elvas continuou a crescer orientada a sul/poente, a par do Bairro de Santa Luzia, foi pensado e projetado pelo arquiteto Nuno Teotónio Pereira um conjunto de habitações que se direcionava a outras classes sociais.

Ao novo bairro, chamou-se “Bairro das Caixas”, devido à participação da Federação das Caixas de Providência no projeto, estas habitações eram habitações económicas. A arquitetura era também ela diferente, inspirada e seguida pelos princípios arquitetónicos da “Carta de Atenas”, e diferente do que se tinha visto em Santa Luzia, eram apartamentos ao invés de vivendas e com um desenho mais moderno, o primeiro conjunto de casas foi cedido em 1949. Antes de serem entregues as primeiras casas do Bairro das Caixas, cerca de dois anos antes (1947), surgiram as primeiras habitações de carácter camarário do Bairro da Boa-Fé, que se localizava no núcleo oposto ao qual a cidade tinha iniciado a sua expansão.

A nível da sua tipologia eram unifamiliares e continham espaço exterior podendo ser quintal ou jardim, as casas eram consideradas regionalistas ou neotradicionais, a nível urbano todo o bairro era considerado secundário. No território onde mais tarde viria a existir o Bairro da Boa-Fé, já existia uma pequena construção, era uma ermida (Ermida do Sr. Jesus da Boa-fé) que mais tarde foi substituída por uma Igreja à qual se atribui o mesmo nome. O Bairro da Boa-Fé foi projetado e incluído num plano organizado nos inícios do século XX, eram estruturas destinadas à população com poucos recursos e também aos militares, a sua implantação era constituída por um grupo inicial de lotes de dimensão pequena e média com carácter unifamiliar e familiar ordenados ortogonalmente.



Fig. 47: BAIRRO DA BOA-FÉ.

Fonte: fotosepalavras.webnode.pt.

Nesta época, Elvas já tinha expandido o seu território tanto a Sul como a Norte, mas futuramente ainda iria expandir-se mais.

Com o aparecimento de alguma população mais carênciada, surgiram alguns projetos sociais que se aplicaram na zona norte da cidade, fazendo com que o Bairro da Boa-fé fosse alvo de um aumento. Desta forma foram introduzidas uma série de habitações em banda com uma construção precária, inclusive algumas com uma estrutura pré-fabricada.

No núcleo a oposto e nos anos seguintes, entre 1956 e 1957 surgiu o Bairro da Fonte Nova, que era constituído em parte por habitações do Património dos Pobres da Fundação do Padre Américo.

Com o aumento da população, as fracas condições habitacionais da cidade e com um período de seca, Elvas estabeleceu um Plano de Abastecimento de Água pois, até à data, o fornecimento de água por uma rede proveniente do Aqueduto da Amoreira. Este plano implementou-se em 1945 e tinha como objetivo manter a cidade abastecida por pelo menos 20 anos. Solucionada a questão da água, surgiram outras situações não menos importantes, tais como os acessos ao interior da cidade.

As transições do interior ao exterior da muralha e vice-versa, era feita através de três portas (Porta de Olivença, Porta de São Vicente e Porta da Esquina) e uma poterna, ainda assim, não parecia suficiente para o fluxo urbano da época. De resposta ao problema da acessibilidade foi contruído um viaduto localizado junto ao Jardim das Laranjeiras e das Portas de Évora, que fez a conexão com o Rossio do Calvário e outras áreas como o direcionamento ao Santuário do Senhor Jesus da Piedade e a Espanha, mais especificamente a Badajoz. Este foi o único espaço onde se rompeu o sistema abaluartado.

A introdução do viaduto permitiu que a cidade se expandisse para Sudoeste na década de sessenta, com a ajuda de Vaz Martins, arquiteto, iniciaram o Plano da Célula da Piedade. Nesta zona, o sistema urbano ganhou forma e consolidou-se e obteve uma boa adaptação da população na sua vida quotidiana ao inverso da zona onde se implementou o Bairro da Boa-Fé, a malha urbana que se foi construindo tinha uma certa harmonia entre os dois tipos de construção que a constituem ainda nos dias de hoje.



Fig. 48: VIADUTO.

Fonte: <https://elvasnews.pt/>.

A malha urbana que se foi construindo tinha uma certa harmonia entre os dois tipos de construção que a constituem ainda nos dias de hoje. Por um lado construções altas com diversos pisos, imponentes para a sua época (na totalidade finalizadas entre os anos sessenta e setenta) e com uma densidade ocupacional elevada que reuniam o Bairro das Caixas, Avenida da Piedade e a Cidade jardim, e as construções em vivenda geminadas ou isoladas com diferentes dimensões na zona sudoeste. A expansão urbana obteve um enorme impacto em Elvas, a sua morfologia e estrutura modificaram-se, embora a cidade nunca tenha perdido a sua essência e as suas características. A nível dos acessos iniciaram-se alargamentos de ruas, nomeadamente em volta da Rua de São Francisco e o Antigo Beco do Carrão o que gerou uma melhor conexão com as Portas da Esquina e com as Portas de Oli-

vença, também o Largo do Chafariz de Fora ou Largo Salazar (atualmente Largo 25 de Abril) sofreu alterações e tornou-se na mais recente entrada da cidade que foi gerada a partir do viaduto das Portas de Évora, foi ampliado até a zona da rua de São Francisco e o Hospital da Misericórdia. Alguns elementos são retirados para outras zonas ou até mesmo demolidos, foi o caso da Fonte da Misericórdia que teve de ser movida devido à presença automóvel, também o Arco de Santa Maria, a Igreja dos Bem Casados e a torre da muralha foram demolidos pelos mesmos motivos, permitiram a uma das ruas mais antigas da cidade (Rua da Carreira) uma melhor fluidez e circulação.



Fig. 49: RUA DA CARREIRA.

Fonte: <https://elvasnews.pt/>.

O crescimento urbano exterior às muralhas continuou até aos dias de hoje, no final dos anos sessenta, início dos anos se-

tenta surgiu o Revoltinho, um bairro localizado a sul o qual foi afetado pelo 25 de Abril e só cerca de dez anos após ter terminado a revolução foi progredindo. Na atualidade ainda não está concluído na totalidade, de acordo com o que estava projetado para a sua área. No ano de 1976, fez-se um balanço no crescimento total da cidade e promoveu-se um novo plano, o Plano Parcial de Urbanização da Zona Oriental de Elvas, este plano organizou-se em torno do crescimento demográfico que se pressupunha, cerca de 60.000 habitantes. O valor de habitantes estimado pelo plano, foi baseado no potencial crescimento agrícola e desenvolvimento industrial e dos benefícios da localização geográfica de Elvas (cidade fronteiriça).

Uma década depois, anos 80, confrontada com diversos problemas desde o início da expansão, a Câmara Municipal de Elvas foi “forçada” a rever o Plano Geral de Urbanização, este serviu de base e estrutura para um novo plano. Ainda com o plano anterior em vigor a cidade expandia-se de forma lenta e pouco organizada, o que não correspondia ao planeado, como por exemplo, o núcleo Rui de Melo, Belhó e Raposeira e o Bairro de Santo Onofre). Deste modo, o Plano Geral de Urbanização examina qual a capacidade de expansão e o já existente e de seguida, organiza e recomenda a elaboração de um novo plano dedicado ao centro histórico e ao património da cidade, o Plano Salvaguarda e Recuperação do Centro Histórico, e ainda reorganizava as vantagens e o potencial dos diferentes setores da cidade em prol de um desenvolvimento coeso, com especial enfoque no setor económico.

A concepção do Plano de Urbanização ficou terminada em julho de 1986 e a sua organização era feita por divisão em 3 partes: o território concelhio, o centro histórico e a expansão urbana. De uma forma geral, o Plano Geral de Urbanização de Elvas analisa e gera as condições necessárias para dar início à introdução do Plano Diretor Municipal de Elvas e do Plano de Recuperação do Centro Histórico, e com os dois planos em marcha foi possível assegurar um terceiro plano, o Plano da Expansão da Cidade de Elvas. Com todos os planos a decorrer futuramente os estimados 60.000 habitantes passavam a 17.500 habitantes no século XX. A Câmara Municipal de Elvas e o Governo entraram em consenso através de um protocolo e em 1988 surgiu o Gabinete Técnico Local que delineou o Plano de Salvaguarda no ano de 1990 e o concluiu em 1991. Este plano nunca chegou a vingar e este fator trouxe consequências tais como: atrasar o processo de introdução de uma política de desenvolvimento focada no centro histórico da cidade de Elvas; a falta de controlo sobre os diversos tipos de degradação, quer degradação física, quer degradação social, quer degradação ambiental. Enquanto é organizada e planeada toda a burocracia com todas as entidades interessadas, a cidade volta a expandir-se na zona Sul/Sudoeste com a implementação do Bairro de S. Pedro, estipulado no Plano de Pormenor. Durante os anos 90 acordou-se o Plano Diretor Municipal (1996). Com o PDM, a cidade adquiriu um modelo expansionista, aumentou-se o número de loteamentos habitacionais em volta do centro histórico.

No exterior da muralha foram criadas vias, que se tornaram ao longo de tempo acessos principais, tais como o eixo trans-

versal ER 373 e EN 4 e a expansão da cidade surgiu em torno desse eixo de uma forma circular. A malha urbana ganhou um crescimento centrífugo, mas descontínuo, com início em sudeste, englobando a Quinta do Olival do Moreno, Quinta do Paraíso, parte oeste do Bairro de São Pedro (Revoltilho, Santo Onofre, Urbanização das Caldelas, Quinta da Carvalha), Quinta dos Arcos e Bairro Europa e Quinta do Morgadinho. Também outros núcleos surgiram, como a Quinta dos Passarinhos, Horta de D. Pedro, Chonchinhas e o Rui de Melo ou Padrão.



Fig. 50: BAIRRO DO REVOLTILHO.

Fonte: Imagem da autora.

Em 1995 a cidade ganhou outro tipo de conforto pois o Plano Estratégico de Infraestruturas Básicas entrou em vigor e organizou o abastecimento de água e a rede de esgotos de modo a abranger o maior número de população, portanto, a expansão urbana e o aumento da população são fatores que se condi-

cionam mutuamente. Nos anos seguintes, com início em 2001, a população passa de 15.848 a 16.640, o que equivale a uma percentagem de 5%, no seu geral, o que comparativamente na área do centro histórico não acontece, a densidade populacional aumenta, mas os residentes do centro histórico sofrem uma diminuição entre a década de 90 e o ano de 2011. O centro histórico antes de 1991 era ocupado por uma densidade populacional de 5603, a partir desse mesmo ano o nível de residentes passou a decrescer e até 2011, ano em que se obteve uma quebra de cerca de 35% o que equivale a 1953 residentes, cerca de 825 espaços tornaram-se vagos. Considerando a expansão extramuros um aspeto positivo, seria conveniente manter o centro histórico estável a nível de densidade populacional, com a perda constante ao longo de uns aproximadamente 20 anos o centro histórico, considerado a parte mais importante e simbólica de uma cidade perdeu exuberância, movimento, dinamismo entre outras coisas, devido a uma ausência significativa da parte social, também a economia da cidade ficou afetada, e o seu estado piorou com a crise a parte comercial (grande parte) localizada no centro histórico terminou por fechar portas.

Embora o comércio estivesse com graves problemas financeiros, foram abertos edificios comerciais com uma escala diferente fora das muralhas, que obtiveram aderência, embora não a desejada pois os largos anos de crise também afetaram estas superfícies. A quebra do centro histórico de Elvas também teve influência da vida militar, que como referido anteriormente, foi e ainda é uma das características mais fortes da cidade. A ausência de militares foi atingida no início do sé-

culo através de um sistema que tinha como objetivo reorganizar o Exército Português que ocorreu em 1993 e de novo em 2006.



Fig. 51: EXPANSÃO EXTRAMUROS DE ELVAS NOS ANOS 50.
Fonte: <https://www.jn.pt/>.



Fig. 52: EXPANSÃO EXTRAMUROS DE ELVAS EM 2019.
Fonte: <https://books.openedition.org/cidehus>.





Esquema 41: Evolução Urbana extramuros de Elvas:

— Construções Existentes.

— Novas Construções.

— Fortificações.





Esquema 42: Evolução Urbana extramuros de Elvas:

— Construções Existentes.

— Novas Construções.

— Fortificações.

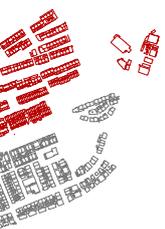




Esquema 43: Evolução Urbana extramuros de Elvas:

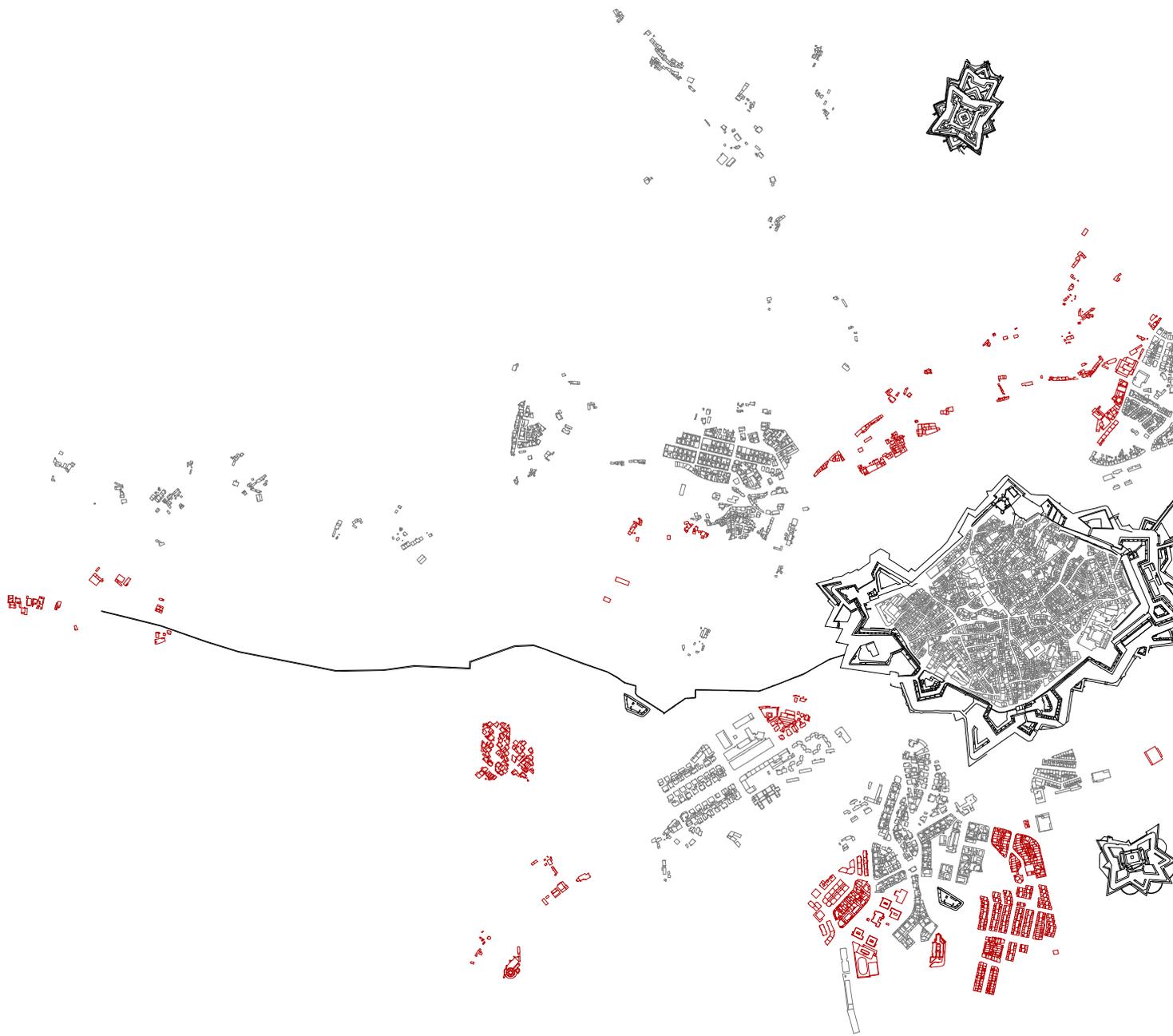
- Construções Existentes
- Novas Construções.
- Fortificações.

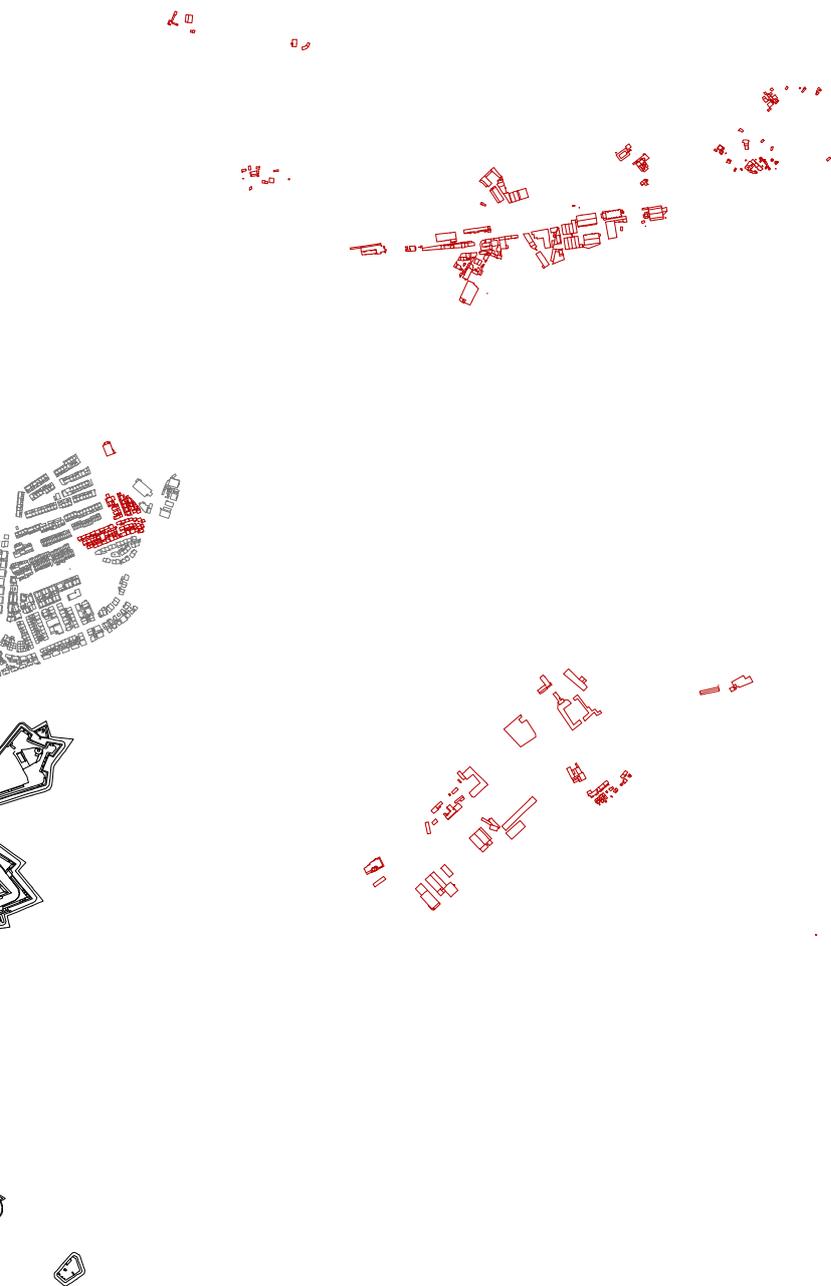




Esquema 44: Evolução Urbana extramuros de Elvas:

- Construções Existentes.
- Novas Construções.
- Fortificações.





Esquema 45: Evolução Urbana extramuros de Elvas:

- Construções Existentes.
- Novas Construções.
- Fortificações.

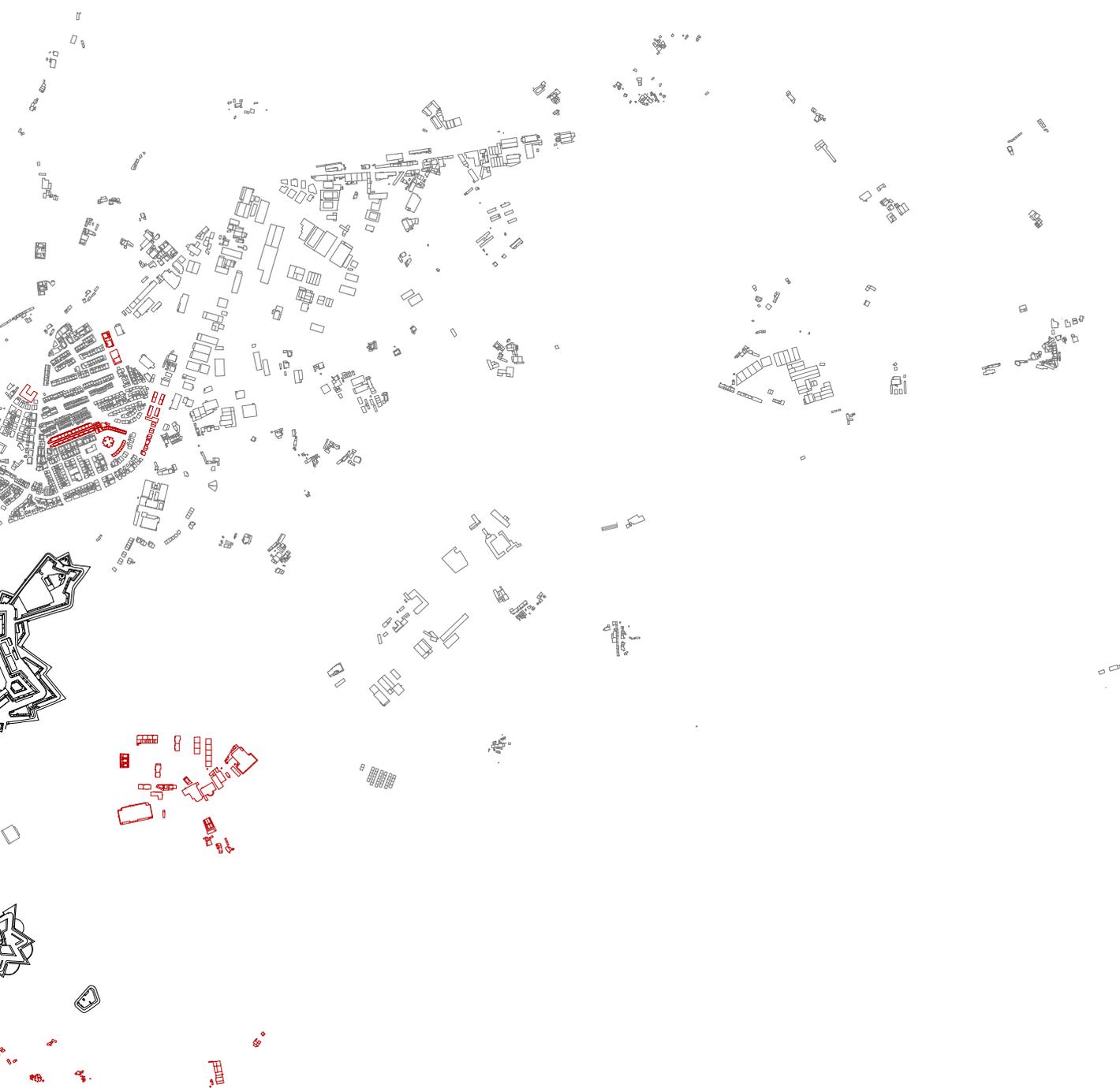




Esquema 46: Evolução Urbana extramuros de Elvas:

- Construções Existentes.
- Novas Construções.
- Fortificações.





Esquema 47: Evolução Urbana extramuros de Elvas:

- Construções Existentes.
- Novas Construções.
- Fortificações.





Fig. 53: ORTOFOTOMAPA DE ELVAS.
Fonte: <https://www.bing.com/maps>
Imagem trabalhada pela Autora.

03 EUROCIDADE ELVAS-BADAJOS

Badajoz. Evolução urbana do centro histórico.

Pertencente à Extremadura e a par com a cidade de Cáceres, Badajoz é a capital de uma das partes da província, é a maior de Espanha em superfície, cerca de 21.656 km² de superfície o que corresponde territorialmente a 4.5%. Ocupa o terceiro lugar nos municípios de maior escala em Espanha, ficando atrás de Cáceres e Ciudad Real. A cidade espanhola, é ladeada por Albuquerque, Villar del Rey, La Roca de la Sierra e Puebla de la Cazada (norte), Talavera la Real, Corte de Peleas e Lóbon (este), Albuera, Almendral, Torre de Miguel Sesmero, Barcarrota, Valverde, Laganés e Olivenza (sul), Elvas e Campo Maior (oeste). Teve origem no cerro de la Muela (cabeço del Monturio), local onde surgiu o primeiro edifício da cidade Batalyaws (século IX), desse edifício fazem parte o reduto urbano amuralhado, o Alcazaba, a Medina, a Mesquita, a Aljama e os banhos.



Fig. 54: ALCAZABA DE BADAJOZ.

Fonte: www.deviajeporextremadura.net.

Entre 1022 e 1095 Badajoz tornou-se numa cidade capital Taifa que englobava tanto territórios portugueses como territórios espanhóis. Num primeiro momento a cidade começou a desenvolver-se em direção ao rio da mesma, o Guadiana, um pouco depois estende-se até Rivillas onde se encontra o Arrabalde Oriental, no entanto, toda a cidade nos anos seguintes se expandiu para a oeste, fazendo com que o seu território se organizasse de um modo paralelo ao rio.

A muralha islâmica em torno do que começou a ser a cidade, foi apoiada pela campanha construtiva de *almohade* (século XII), feita em taipal de silharia e com 1,2 quilómetros de perímetro, contem Torres albarrãs/portas com arcos em feradura, barbacã, portas de cotovelo e elementos islâmicos. Também a Alcazaba da cidade espanhola ganhou fama devido às suas dimensões, conseguindo os títulos de maior de Espanha e maior da Europa.

Este método de construção era semelhante ao sistema das cidades portuguesas e teve uma importância em todo o desenvolvimento urbano interior e exterior. A muralha como elemento limitador é importante na estratégia de organização da cidade, já o desenho do centro urbano era e é caracterizado pela sua irregularidade nos arruamentos e também pelos casarios que dele fazem parte. Badajoz era na altura uma cidade bastante cobiçada pelos cristãos, nomeadamente a mando de Giraldo sem Pavor e Afonso Henriques, rei de Portugal, mas a sua defesa era coesa. Na outra margem do rio Guadiana, localizava-se Cuestas de Orinace, Cerro de San Cristobal, importantes também na organização defensiva. Esta defesa mostrou-se eficaz até ao século XIII, pois no ano

de 1230 Alfonso IX conquistou a cidade aos muçulmanos. No período correspondente à idade média, uma parte do centro urbano manteve-se junto ao Castelo, que correspondia à antiga Alcazaba, juntamente com a muralha original da cidade, no entanto, na segunda metade do século XIII surgiu um novo limite que contorna a cidade medieval, uma nova cerca que marcou um perímetro até ao século XX. Este facto pode ser comparado ao sucedido na cidade portuguesa Elvas com a sua Cerca Fernandina. Ficou conhecida como “Cerca Vieja”. Com Portugal a tentar ganhar território, e com o tratado de Alcanizes entre os lusos e Castela, o povo português adquiriu Olivença e Campo Maior, dois importantes locais para a cidade de Badajoz e com estas vitórias portuguesas surgiram nos anos seguintes guerras sucessivas que envolveram o reino de Portugal e os muçulmanos que governavam Granada.



Fig. 55: CASTELO DE BADAJOZ.

Fonte: <https://olhares.com/>.

Num período mais moderno, a cidade sofreu mais alterações do ponto de vista urbano, os Reis Católicos no século XVI trouxeram de novo alguma paz à cidade e a construção da Catedral de Badajoz ganhou rápidos avanços (séculos XV, XVI e XVII), as fortificações também foram recuperadas, especialmente a muralha barbaca, localizada junto ao rio e a Porta Nova (Palmas). Foram edificados, também, outros tipos de construções com carácter distinto, como conventos, edifícios senhoriais e palácios, obrigando assim a uma adaptação à malha urbana existente. A principal praça da cidade também foi recuperada e modernizada.

Além das semelhanças nos métodos de crescimento e na forma de defesa entre Badajoz e Elvas, a cidade espanhola começou a investir na sua cultura e o pintor Luis de Morales (século XVI) foi o melhor exemplo de como as culturas das cidades se mesclam, pois ao permanecer por uns tempos em Portugal para estudar e aprofundar os seus conhecimentos sobre pintura veio mais tarde introduzir influências da obra maneirista portuguesa e traços relacionados com o Alentejo no seu ofício. O pintor foi responsável por um extenso trabalho nas regiões da Extremadura e Alentejo, um importante fator em termos atuais da Eurocidade, pois o seu objeto de trabalho foi sempre a junção de uma cultura com a outra, que na ideia do pintor poderia ser uma cultura comum.

As questões culturais tornam-se ainda mais intensas quando Portugal é governado por castelhanos num período de quase 60 anos devido à morte do Cardeal-Rei D. Henrique de Portugal e Filipe II reclamou o direito à coroa Portuguesa, a introdução de alguns traços culturais mostraram ao povo portu-

guês outra perspectiva sobre outros hábitos. Foi então que Badajoz voltou a uma época sem grandes conflitos e se estabelecem laços entre as atuais capitais Lisboa e Madrid. A nível da importância das diferentes construções, é necessário referir a Porta de Palma, esta construção é constituída por um arco triunfal no século XVI e está localizada junto do rio no final da ponte da cidade, desempenha um papel relevante pois trata da conexão entre os reinos.



Fig. 56: PORTAS DE PALMA.

Fonte: <https://www.aytobadajoz.es/>.

Entre o ano de 1580 e o ano de 1640 a prosperidade sobrepõe-se aos conflitos, no entanto, a cidade sofreu vários surtos de peste e também neste último ano referido, Portugal recuperou a sua independência, com a aclamação do Duque de Bragança como Rei de Portugal.

Terminando assim o período de paz, os dois países constituin-

tes da Península Ibérica voltaram aos conflitos, nomeadamente a Guerra da Restauração (1640-1668), Badajoz reforça desta forma a sua cerca medieval, pois esta já se encontrava em parcialmente em ruína.

As estruturas de defesa da cidade espanhola, continham no momento muitas fragilidades, embora construções de enorme inteligência estavam fragilizadas devido aos disparos e outro tipo de artilharia, é através do reconhecimento destes pontos menos eficazes e sempre associados à Guerra da restauração que, Badajoz reconheceu a sua necessidade de criar fortificações mais resistentes. É assim que reconheceu o seu carácter fronteiriço e que o seu território se modificou de um modo definitivo.

A paisagem, o perfil e a parte urbana ganharam conjuntamente uma nova forma, nesta época, começou-se a repensar todas as estratégias que envolviam as defesas da cidade, e estas estratégias consistiram em encontrar meios para que as portas de acesso ao centro urbano não fossem de tão fácil acesso; inserir novas construções como baluartes e meias luas; recuperar torres pertencentes à Alcazaba e fortes; entre outras. De uma forma geral todo o território acabou foi intervenção, vários engenheiros militares tiveram o encargo de proceder a essas alterações.

Em forma natural, após o término de todos os conflitos da Guerra da Restauração, as construções militares e outras degradaram-se substancialmente, também a rede de acessos ficou fragilizada e por isso as autoridades locais e os governantes tomaram decisões de reestruturação, especialmente em caminhos cobertos.

No período entre 1680 e 1700, os lusos entraram de novo em guerra e o povo espanhol sentiu ainda mais a necessidade de aumentar e melhorar as suas defesas investindo nas reestruturações e inovações das construções militares e urbanas. Surgiu neste período a Fortificação Abaluartada, onde se introduziram fortes baluartes, revelins, cortinas e outros como as portas do Pilar e da Trinidad. A muralha da cidade, é considerada nos dias de hoje uma das mais importantes da Península Ibérica do ponto de vista militar. A cerca medieval e o novo perímetro não são coincidentes, embora este período tenha sido mais conturbado para os portugueses em 1658 (batalha das Linhas de Elvas) dá-se um novo confronto entre Elvas e Badajoz.



Fig. 57: PORTAS DO PILAR.

Fonte: <https://www.tripadvisor.es/>.

Anteriormente, os elvenses já tinha tentado a invasão à cidade

espanhola embora não sendo bem-sucedido devido à verdadeira eficácia e dificuldade que apresentava a fortificação dos espanhóis. Após esta tentativa da parte de Elvas, Badajoz manteve as suas tropas firmes e organizaram-se equipas de construção para ampliar essa defesa, foram contruídos quartéis e outro tipo de edifícios para serviço militar ao longo do território de fronteira. Desta forma a paisagem e morfologia foram ainda mais alteradas.

A muralha abaluartada está dividida em duas etapas: primeiramente contém o levantamento do baluarte da Trinidad, porta da Trinidad e as cortinas do baluarte; de seguida em 1689 deu-se o prolongamento destas até à Alcazaba e surgiram então o baluarte de San Pedro e o meio baluarte de San Antonio, também são introduzidas as portas de Mérida, do Alpendiz de la Alcazaba. Depois disto, a cerca alastra-se ao Arroyo Rivillas e ao rio Guadiana englobando a cortina e baluartes de Santa Maria, San Roque, San Juan, Santiago, San José y San Vicente. Esta construção foi alvo ainda de uma terceira etapa que incluiu a introdução da Porta do Pilar, potema de San Vicente, uma escarpa, o fosso e ainda uma parte coberta. Neste edificado estiveram presentes alguns dos membros que também deram o seu contributo em Elvas, como Cosmande e Nicolás de Langres.

Concluindo, a defesa abaluartada de Badajoz é constituída por: um fosso, cinco lunetas, dois hornaveques, oito baluartes, cinco fortes exteriores. Os fortes na zona exterior da muralha, são organizados em planta em forma de estrela, referindo San Cristobal e os fortins S. Gabriel, S. Miguel e las Mayas.

O decorrer do século XVIII, a cidade de Badajoz modificou um pouco o seu foco na construção e foram introduzidas algumas obras não de carácter militar, mas sim religioso, nesta época, além da Catedral, surgiram capelas, conventos e ermidas, no entanto, também diversas estruturas hospitalares e hospícios foram contruídos.

Durante este século e também em parte do XIX, foram mantidas as iniciativas de reforço das fortificações da cidade, foram introduzidos novos acessos cobertos e não cobertos, a área dos fossos foi ampliada e os baluartes foram melhorados, estas modificações devem-se essencialmente aos confrontos como a Guerra da Sucessão, a Guerra dos Sete anos e a Guerra da Independência. Todas estas reformulações no sistema de defesa de Badajoz foram positivas, todo o sistema de defesa é terrestre e contém sensivelmente 6.541 metros tornando-se um dos mais extensos, e com estas características cumpriu o objetivo da defesa perante diversos ataques em diversas épocas. Em 1801, Portugal formou um exército de 25.000 homens e dá-se a Guerra das Laranjas.

A cidade do Alto Alentejo e a cidade da Extremadura compõem um palco principal na história das operações políticas e confrontos bélicos, o que lhes confere determinadas semelhanças, como por exemplo: as construções que foram destruídas em guerra e que hoje poderiam ser um complemento para o património, quer de Badajoz, quer de Elvas. Para além das alterações territoriais que Badajoz sofreu devido à militarização do espaço, houve um fator não menos importante que também contribuiu para outro tipo de organização, foi a chegada do comboio no século XIX.

Apesar de alguns imprevistos e improvisos na definição do traçado desta linha, em 1863 surgiu o primeiro comboio vindo de Portugal, surgiu também a primeira conexão ferroviária entre as capitais, Lisboa e Madrid, que na altura já se considerava bastante importante na relação dos dois países, especialmente num contexto ibérico. Contudo, voltando ao fator de crescimento urbano, nesta época a cidade apresenta uma densidade populacional considerável para o ladeamento da muralha, a cidade começa a desenvolver-se em altura, o que facilita a organização dos espaços não contruídos como as praças.



Fig. 58: BADAJOZ EM 1853.

Fonte: F. COELLO.

Como na maioria das cidades, Badajoz continuou a crescer e já não podendo desenvolver-se em altura, no século XIX deu-se a expansão para fora dos muros.



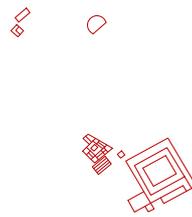
Fig. 59: BADAJOZ EM 1935.
Fonte: <https://www.pinterest.pt/>.



Fig. 60: MAPEAMENTO ANTIGUO DE BADAJOZ COM DATA INDEFINIDA.
Fonte: <https://www.antiguosgrabadosmapasylibros.com/>.



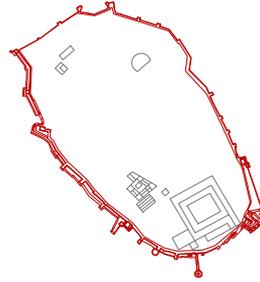
Fig. 61: MAPEAMENTO ANTIGUO DE BADAJOZ COM DATA INDEFINIDA.
Fonte: <http://frame.es/>.



Esquema 48: Evolução Urbana do Centro Histórico de Badajoz:

— Construções Existentes.

— Novas Construções.

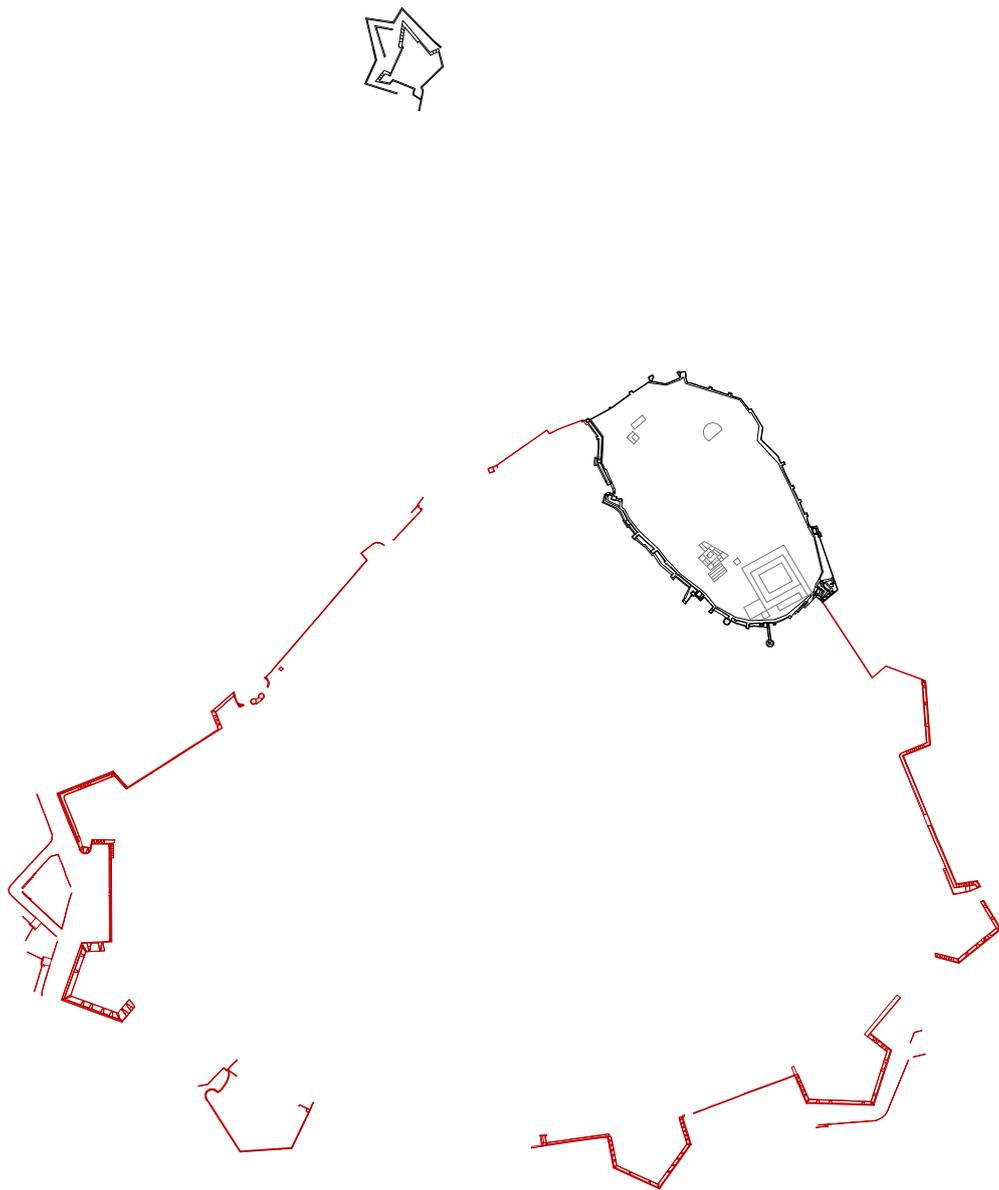


Esquema 49: Evolução Urbana do Centro Histórico de Badajoz:

— Construções Existentes.

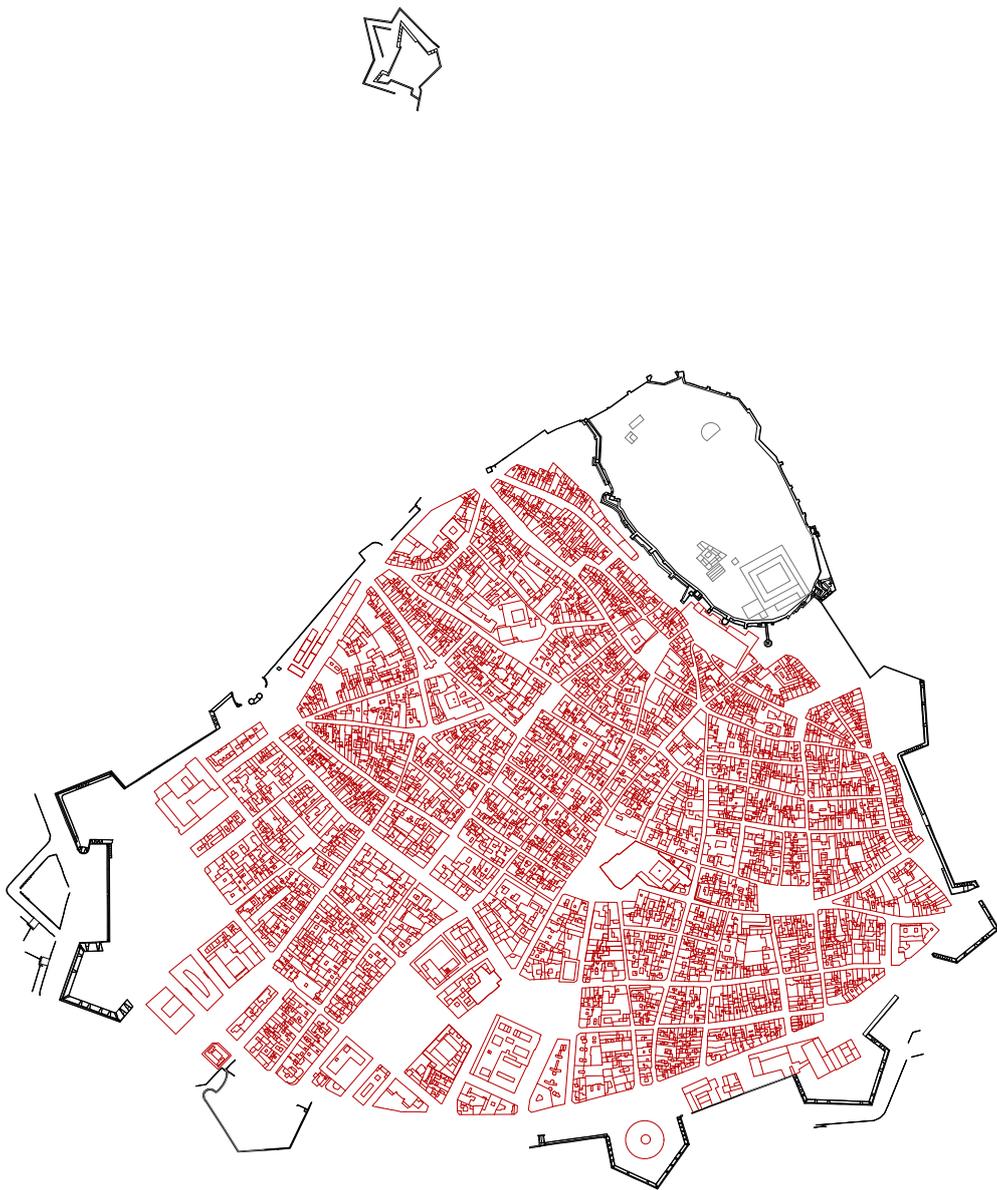
— Novas Construções.

— Fortificações.



Esquema 50: Evolução Urbana do Centro Histórico de Badajoz:

- Construções Existentes.
- Novas Construções.
- Fortificações.



Esquema 51: Evolução Urbana do Centro Histórico de Badajoz:

- Construções Existentes.
- Novas Construções.
- Fortificações.





Fig. 62: ORTOFOTOMAPA DO CENTRO HISTÓRICO DE BADAJOZ

Fonte: <https://www.bing.com/maps>
Imagem trabalhada pela autora.

03 EUROCIDADE ELVAS-BADAJOS

Badajoz. Evolução urbana extramuros.

O primeiro aglomerado urbano extramuros surge, relativamente perto da linha ferroviária, chamado Bairro da Estação, de seguida foi autorizada a Avenida de la Estación (atual Carolina Coronado), que se localiza entre a Estação ferroviária e a Calzada del Puente (rio Guadiana), esta operação obrigou a autorizações específicas pois com a abertura da avenida, uma parte da muralha (cortina do Forte da Cabeza del Puente) teve de ser destruída.



Fig. 63: AVENIDA CAROLINA CORONADO.

Fonte: <https://conociendobadajoz.jimdofree.com/>.

Existia um espaço na cidade, considerado mais comercial do que todos os outros, era o campo de San Juan e assim se manteve como zona comercial até ao século XX, mais tarde este espaço entrou num processo disfuncional na parte urbana e em paralelo uma outra zona cresce de modo progressivo no setor comercial, a Calle Menacho.

A cidade começou assim a expandir-se em muitas direções, mas sempre com base na vida militar, o seu quotidiano era muito regido pelas muralhas, havia sempre guarda nas portas dos grandes muros, feita pelos militares, em que estes trabalhavam naturalmente em questões de segurança, mas também condicionavam os acessos quer dos locais quer de indivíduos vindos de fora, estas entradas ao núcleo principal da cidade eram encerradas ao cair da noite, outro fator similar ao sistema de Elvas. A cidade, na primeira metade do século XX, continha um total de 30.899 habitantes no seu município e na cidade em si 25.012 habitantes, obtendo o grau de capital de província. Nesta época começou também o tempo de demolições.

Para a cidade de Badajoz a expansão urbana era um objectivo desejado e planeado minuciosamente, de tal forma que foi concluído que era necessário retirar alguns troços de muralha que terminaram por ser demolidos em 1905 as cortinas das Portas de Palmas e introduziu-se o Paseo de San Francisco. Iniciou-se então as grandes alterações urbanísticas. Ao longo dos anos, a muralha foi sendo cada vez mais demolida, surgindo até a possibilidade de ser demolida na totalidade, o que não se concretizou e em 1929 o Ayuntamiento consentiu nessa demolição, mas sempre com base no plano de Rodolfo Martínez, denominado Plan Enchance de Badajoz, este plano ordena a demolição do primeiro troço entre as Portas da Trinidad e as Portas do Pilar. As muralhas da cidade cumpriram as suas funções (defensivas) até 1931.

Embora já destruída em algumas partes, a 3 de junho do mesmo ano, as fortificações (Catedral, Torre Espantaperros,

Ponte e Porta de Palmas, Alcazaba e Muralhas) receberam a classificação de monumentos nacionais.

Com a ausência de necessidades defensivas, o serviço militar tornou-se um pouco redundante e com pouca utilidade, desta forma o governo espanhol tentou atribuir aos militares outro tipo de funções, este fator conduziu a parte de desertificação dos quartéis da cidade, os quais ganharam também outras funções.

No exterior das muralhas, curiosamente foi construído um quartel, o Quartel Menacho localizado na Plaza dos Conquistadores que terminou por ser demolido devido ao crescimento urbano de Badajoz. Neste aspeto a cidade espanhola foi distinta de Elvas que foi alvo de desmilitarização.

Foi construída no ano de 1953 uma Base Aérea, esta trouxe alterações na cidade nos setores sociais e principalmente económicos, atualmente converteu-se em Ala 23 do Ejército del Aire, já com alguns avanços urbanísticos, a cidade voltou a estagnar com a Guerra Civil, todos os planos que estavam preparados para avançar pararam e com alguns episódios de guerra, a muralha da cidade foi atingida por bombas o que a fragilizou, mas foi durante a década de 30 até sensivelmente aos anos 60 (século XX) que o muro abaluartado foi realmente fragmentado. Estas partes que se foram fragmentando ao longo dos tempos, deram origem principalmente a grandes avenidas que se converteram nos eixos estruturadores da cidade, sendo de salientar que pelo menos duas das avenidas obrigaram a uma rotura na muralha (Baluarte de São Tiago) de cerca de 15 metros em largura (Avenida de Huelva e Avenida Colón) e ainda uma outra que foi responsável pela conexão

com o bairro de San Roque.



Fig. 64: BAIRRO DE SAN ROQUE.

Fonte: <https://conociendobadajoz.jimdofree.com/>.

As modificações que implicavam o rompimento da muralha terminaram aproximadamente no ano de 1967, com uma operação que envolveu o Baluarte de San Juan que permitiu um ajuste no tecido urbano, pois este baluarte localiza-se junto às avenidas Huelva e Europa e com a estrada de Valverde de Leganés.

Para além de perder tecido urbano devido aos rompimentos para evoluir a nível urbano, a cidade de Badajoz também perdeu outros componentes das fortificações, como por exemplo: revelis, fossos, glacis, fortes etc. Estas perdas levaram a que Badajoz tivesse perdido um pouco da sua autenticidade inicial, por outro lado, a evolução dos edifícios da cidade foi atribuindo mais versatilidade pois evoluíram em prol das

novas funções e serviços, como por exemplo: construções que deram lugar a jardim e troços de muralha que deram lugar a escolas ou parques de estacionamento. De uma forma geral, Badajoz geriu com equilibradamente os períodos de mais abandono populacional. Em comparação com outras cidades de Espanha, Badajoz tinha muitas semelhanças no século XIX e no século XX, especialmente nas cidades localizadas junto da fronteira com Portugal, estas cidades continham geralmente muralhas abaluartadas, um valor histórico, arquitetónico e militar e todas tinham sobrevivido a inúmeros ataques e guerras de longa duração.

No ano de 1985, foi-lhe reconhecido o valor que lhe era merecido e as suas muralhas receberam a classificação de Bem de Interesse Cultural, e com esta atribuição começou um novo período onde prevaleceu o restauro das fortificações mais degradadas. De acordo com a Asociación Ciudad de Badajoz na atualidade, a muralha tem um perímetro aproximadamente de 6,2 quilómetros, considerando que tem interrupções na sua construção, ainda assim é um dos perímetros com maior amplitude no que toca a perímetros amuralhados em Espanha, sendo necessário referir Cádiz e Cartagena (fortificações marítimas) que dispõem as maiores e de seguida, Badajoz, Pamplona, Segovia, Ávila, entre outras.

No período seguinte à Guerra Civil, foi possível reconhecer a proximidade entre espanhóis e portugueses, nessa altura, os espanhóis passaram por uma crise que implicou a falta de existência de produtos alimentares, iniciou-se de forma mais intensa o contrabando.

Como referido no primeiro no primeiro capítulo, esta prática

não foi só vantajosa a nível económico e social, foi também responsável pelo desenvolvimento do setor industrial. Com a chegada da década de 50, a crise foi atenuada e em 1952 surgiu o Plan Badajoz.



Fig. 65: MURALHAS DE BADAJOZ.

Fonte: <https://linhasdeelvas.pt/>.

Este plano foi importante pois era um plano de transformação e colonização da zona, a modernização e o aumento da produção agrícola eram objetivos fixos deste plano. Os objetivos gerais do plano tinham como objetivo uma vasta área (52825) de rega que se alargava de Mérida até à raia.

Do ponto de vista social, na década de 50 os espanhóis iniciaram um processo de deslocações até Elvas, mas apenas as famílias com algum poder monetário, isto é, a classe média e a classe alta. Nesta época o acesso era demorado e envolvia outro tipo de complicações, a moeda por exemplo.

Foi provavelmente o início de todas as trocas comerciais que existem até hoje, na cidade de Elvas abriram-se as portas da Pousada (1942), local também muito frequentado pelos vizinhos de Espanha. As questões urbanas acompanharam o setor social, e entre os anos 50 e os anos 70, Badajoz aumentou e modificou a sua dinâmica urbanística (planos enchanche de Badajoz), a cidade cresceu nas duas margens do rio Guadiana, surgiram São Francisco-Gururú, São Roque, Santa Marina e Pardaleras. Os últimos dois referidos foram responsáveis pelos núcleos principais de expansão populacional.



Fig. 66: ZONA DE PARDALERAS.

Fonte: <https://conociendobadajoz.jimdofree.com/>.

A afirmação do desenvolvimento urbano extramuros de Badajoz chegou apenas a partir dos anos 60, a cidade no seu todo passou de 120 hectares a 1500 hectares e após o ano de 1990 foram ultrapassados esses valores, 3000 hectares fo-

ram contabilizados (começo do século XXI).

Embora a área territorial aumente, a nível populacional e em comparação com a cidade de Elvas, Badajoz perdeu. O núcleo principal (“Casco Urbano”) de Badajoz acolhia cerca de 80,9% da população que resultaria em 25.012 de residentes e no ano de 2011 registou-se apenas 6,74%, um total de 10.223 residentes.

A perda de população da cidade não foi o único problema que os espanhóis tiveram que enfrentar, diversas construções ilegais foram executadas juntamente com demolições de partes consideradas importantes, que contrinuíram para uma progressiva degradação do centro histórico. O conjunto de construções da cidade foi sendo cada vez mais alterando, e por vezes, pelas piores razões, o que remeteu a perdas de comércio e turismo. O “*Casco Antigo*” foi a zona mais afetada, também sendo considerada a zona mais importante da cidade.

Atos de vandalismo, como o uso de materiais impróprios, destruição nas paisagens e um contínuo agravamento no setor social, eram panoramas reais que a cidade enfrentava.

As construções das pontes como elementos de acesso e de ligação, foram de extrema importância na expansão urbana das duas margens do rio Guadiana. Cada vez mais era e ainda é notória a aproximação da cidade com Portugal. Já com uma larga extensão urbana e com investimentos a nível de serviços, infraestruturas e outros equipamentos adquiridos entre 1960 e os anos 80, a capital da província de Badajoz tornou-se com grande destaque o núcleo urbano com mais importância da linha de fronteira e de toda a Extremadura.

A cidade reforçou-se em níveis regionais e transfronteiriços e adquiriu vantajosos fluxos diariamente provindos de Elvas. Diversos fatores podem conduzir a um aumento urbano no território, no caso de Badajoz, por fatores militares, aumento de população e outras necessidades, mas o crescimento urbano foi sempre planeado. Em 1976 surgiu o Plan General de Ordenación Urbana em função do que foi o crescimento extramuros.



Fig. 67: BADAJOZ ENTRE 1970 E 1980.

Fonte: <http://www.ala23.com/>.

Este plano objetivou para 1999 uma área para território urbanizável para cerca de 180.000 pessoas, sendo que nesse mesmo ano, Badajoz continha apenas cerca de 130.000 habitantes. Ao mesmo tempo que se planeou e se concluiu que era desnecessário uma área tão grande para o número de habitantes da altura, também se observaram zonas no centro

urbano com elevado número de espaços desocupados e vazios.

O PGOU (Plan General de Ordenación Urbana) de Badajoz voltou rever o plano que tinha sido organizado em 1976 e este foi sujeito a novas alterações, foi realizado um novo estudo sobre o centro urbano que tinha como objetivo identificar os problemas existentes e as possíveis soluções, uma delas seria o aumento populacional pois seria uma tentativa de combater o abandono de partes do centro.

O balanço feito na altura objetivava até ao ano 2000 um aumento da população que poderia alcançar os 200.000 residentes que não aconteceu, pois, a cidade chegou a pouco mais de 135.000 habitantes. Mas antes do PGOU existiu um plano, que pode estar na origem deste, organizado em 1952. O Plan Badajoz foi um Plano de transformação e Colonização da região que tinha o objetivo de aumentar a produção agrícola a par de modernizar também a região com a introdução de uma zona com 52825 hectares de regadio, que englobava território de Mérida até à raia. O fator de modernização e de competitividade trazem consigo uma bagagem de comercialização e industrialização.

Atualmente o PGOU tem uma extensão que se denomina como AVANCE.

Este tem como objetivos os seguintes tópicos: valorar e preservar áreas de espaços naturais e zonas históricas; alterar o modelo urbanístico de desenvolvimento da cidade de Badajoz para um modelo que tenha por base a qualidade, sustentabilidade e principalmente conectiva entre os seus bairros, procurando um melhor uso dos acessos vias e circulares

de forma a harmonizar toda a sua malha urbana; desenvolver as medidas do ensino com apoio no Campus universitário e investir nas indústrias existentes o que poderá melhorar a economia.

Ambas as cidades obtiveram a classificação como Património Mundial da UNESCO, pois juntos formam a maior fortificação e o maior sistema abaluartado do mundo. Badajoz e Elvas são cidades com um enorme potencial estratégico devido à sua localização, as duas completam-se, especialmente no que diz respeito ao território transfronteiriço, são atualmente alvo de projeção europeia e mundial. Ambas estão conectadas ao turismo de cariz militar.

Atualmente, a cidade continua a ser a mais relevante no sudoeste ibérico e da raia, é o núcleo com mais população e que se encontra em melhores condições económicas na Extremadura e como referido anteriormente, a sua localização geográfica é também de extrema importância devido ao eixo Madrid-Badajoz que futuramente fará conexão com Elvas-Lisboa, tornando-se assim parte do centro da Península.

Tanto em altura de guerra como em épocas mais pacíficas, a intensidade da relação com Portugal foi sempre elevada, tanto a nível da coroa e dos governantes através dos casamentos e reais como entre os povos dos dois países e da prática do contrabando. A cidade ganhou protagonismo e identidade essencialmente devido à sua posição raiana.

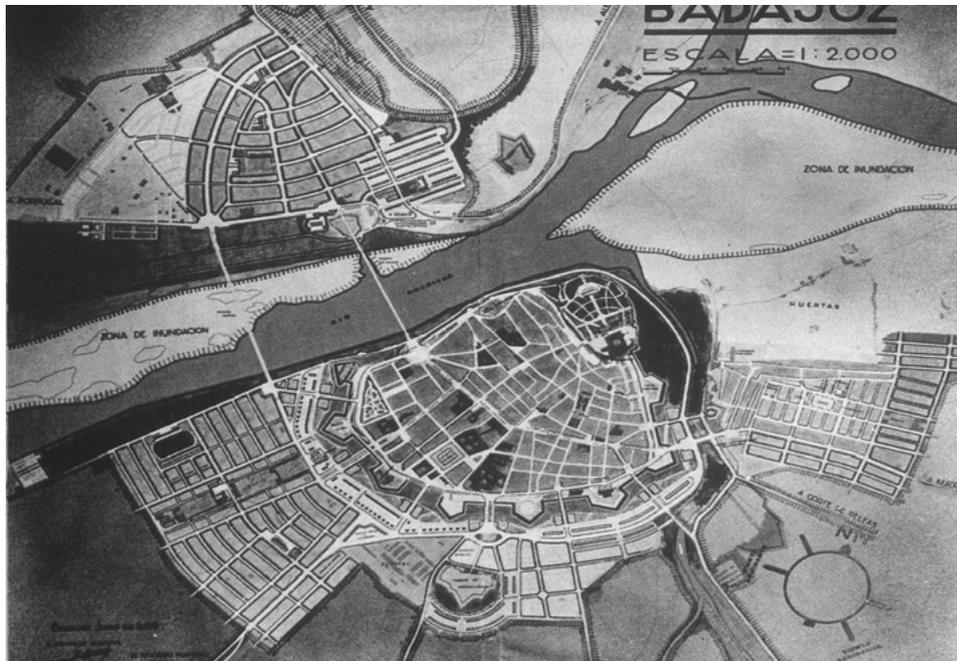


Fig. 68: PROJETO ENSANCHE E RECUPERAÇÃO DE BADAJOZ ENTRE 1932 E 1936.
Fonte: <https://docplayer.es/>.



Fig. 69: BADAJOZ APROXIMADAMENTE EM 1960.
Fonte: <https://www.pinterest.es/>.



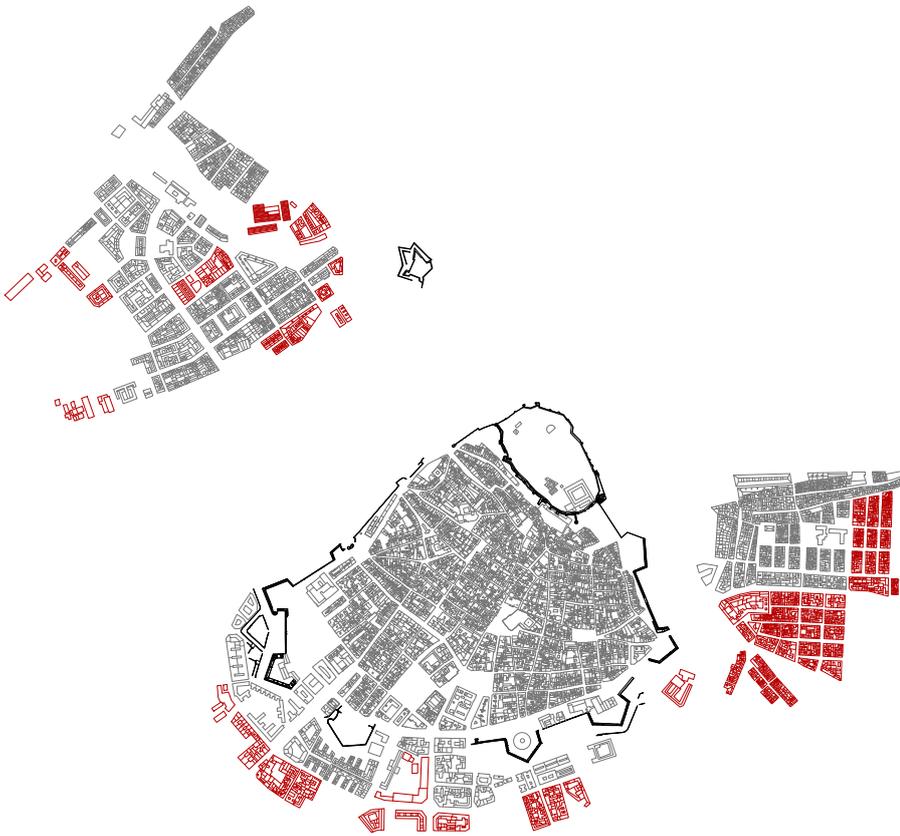
Esquema 52: Evolução Urbana extramuros de Badajoz:

- Construções Existentes.
- Novas Construções.
- Fortificações.



Esquema 53: Evolução Urbana extramuros de Badajoz:

- Construções Existentes.
- Novas Construções.
- Fortificações.



Esquema 54: Evolução Urbana extramuros de Badajoz:

- Construções Existentes.
- Novas Construções.
- Fortificações.



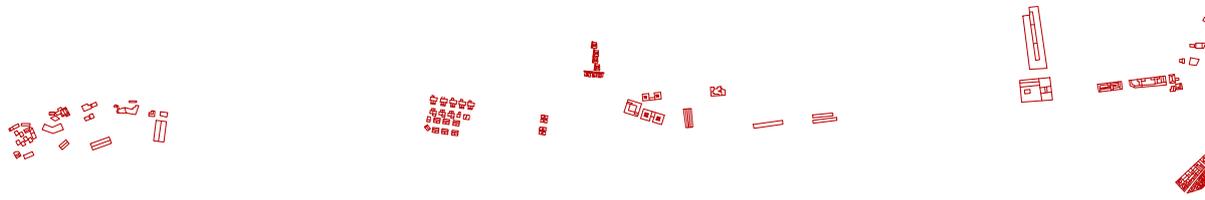
Esquema 55: Evolução Urbana extramuros de Badajoz:

- Construções Existentes.
- Novas Construções.
- Fortificações.



Esquema 56: Evolução Urbana extramuros de Badajoz:

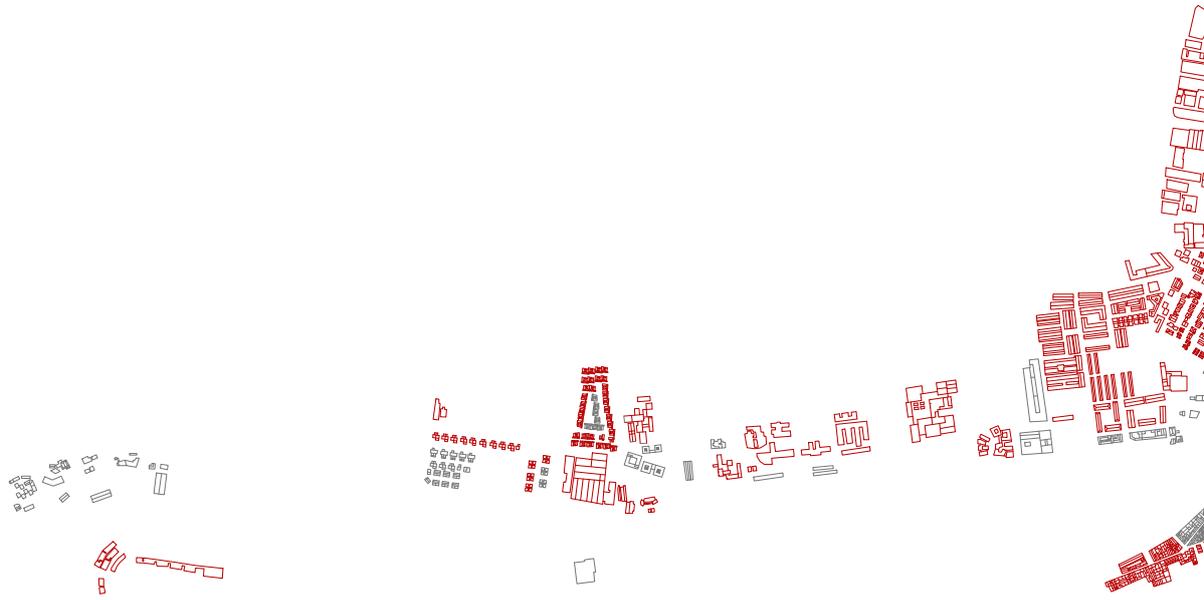
- Construções Existentes.
- Novas Construções.
- Fortificações.





Esquema 57: Evolução Urbana extramuros de Badajoz:

- Construções Existentes.
- Novas Construções.
- Fortificações.





Esquema 58: Evolução Urbana extramuros de Badajoz:

- Construções Existentes.
- Novas Construções.
- Fortificações.





Esquema 59: Evolução Urbana extramuros de Badajoz:

- Construções Existentes.
- Novas Construções.
- Fortificações.





Fig. 70: ORTOFOTOMAPA DO CENTRO HISTÓRICO DE BADAJOZ

Fonte: <https://www.bing.com/maps>

Imagem trabalhada pela Autora.

03 EUROCIDADE ELVAS-BADAJOZ

Antes da Eurocidade

Tal como referido anteriormente, Elvas e Badajoz sempre mantiveram contacto devido à sua posição geográfica e pelo ambiente de defesa militar sendo que este último motivo veio ao longo dos anos intensificando essa relação e também transformando-a.

Em períodos muito anteriores as cidades viviam uma contra a outra, protegendo cada uma o seu país, mas não sendo só responsáveis por isso, elas são responsáveis em períodos atuais por manter laços de amizade e cooperação entre eles. Os habitantes de cada uma das cidades optaram por manter um espírito de companheirismo e entreaajuda, tornando-se “vizinhos” e não rivais, e também a relação económica é favorável. Outro dos aspetos que reforçou a conexão foi a entrada de Portugal e Espanha na CEE, em 1986, de seguida a abolição de fronteiras no ano de 1992 e a utilização da moeda única.

Em 1993, o município Elvense acordou com o Ayuntamiento de Badajoz para fortalecer as relações entre as entidades administrativas, o que permitiu a partir desse ano a organização de atividades e entreaajuda entre as duas cidades, unindo datas e eventos importantes dos dois lados, em 2006 surgiu a primeira abordagem à possibilidade da criação da Eurocidade, embora não tenha avançado devido a desentendimentos políticos. Consolidou-se no dia 16 de setembro do ano de 2013.

Apesar da relação das duas cidades estar associada à antiga rivalidade dos seus países, Portugal e Espanha, a ideia de uma cooperação conjunta já era pensada muito antes do conceito de Eurocidade surgir, o espanhol Manuel Martín Lobo, engenheiro de profissão, no ano de 1970 aproximadamente,

divulga um plano de autoria própria sobre as duas cidades, ao qual dá nome de Pólo de Desenvolvimento Badajoz/Elvas. O plano surge como fruto de numerosas viagens e análises onde Manuel Lobo pode observar diversas cidades que fossem parecidas em alguns aspetos e se completassem através de outros no setor social, no entanto, nunca se colocou em prática. A ideia do engenheiro foi abafada pelos tempos que se viviam e com fatores como a passagem à democracia e o contacto com a Comunidade Europeia de ambos os países, desta forma o Pólo de Desenvolvimento Badajoz/Elvas, em 2006 tona-se um pouco mais conhecido quando o autor aceita dar uma entrevista a Luís Fernando de la Macorra (autor do livro A Eurocidade Elvas/Badajoz no Sudeste Ibérico e Europeu).

Num primeiro momento da entrevista, Manuel explica como lhe ocorreu a ideia do Pólo de Desenvolvimento Badajoz/Elvas mencionando que foi quando terminou os estudos e começou a vida profissional na Secretaria Gestora do Plano de Badajoz que ficou a conhecer melhor a cidade espanhola e os planos que existiam para ela. O seu início de carreira foi sólido o que permitiu que fosse promovido a dirigente de outra Secretaria, a Secretaria de Planos de Grandes Zonas Irrigáveis e consequentemente interessou-se cada vez mais por Ordenamento de Território.

Ao longo dos seus tempos a chefiar departamentos dedicados ao urbanismo e a lidar com urbanistas de formação mais entendidos na área, o engenheiro Lobo debruçou-se cada vez mais sobre teorias de desenvolvimento no panorama regional e escreveu um livro intitulado “Realidad y Pesppectiva Regional

en España”. Durante a pesquisa feita para a base do seu manuscrito, teve contacto com Laureano López Rodó, um professor que trabalhou sobre o tema dos Pólos de Desenvolvimento e que considerou que existiam sete, embora nenhum fosse direcionada à Extremadura. Foi desta forma que Manuel Martin Lobo propôs que houvesse um oitavo pólo: “Foram estabelecidos sete Pólos, e como não lhe outorgaram nenhum à Extremadura (já tinham o Plano de Badajoz disseram), pensei que podia pedir um Pólo Internacional com Portugal, e nesse caso nada melhor do que do que “um Pólo de Desenvolvimento Badajoz/Elvas”, cujas condições económicas e comerciais eram, já na altura, imelhoráveis.” (MACORRA, 2011: 11)

Após fazer a proposta o engenheiro espanhol lançou um artigo num dos jornais mais famosos da capital espanhola com o propósito de despertar atenção sobre a sua ideia e terminou por ser bem-sucedido.

Um pouco mais à frente na mesma entrevista, Luís Fernando de la Macorra pede para que Manuel esclareça a forma como entendia o “Pólo”, perante a questão, revela que visitou vários territórios fronteiriços e observou de perto a forma como todas as partes do território interagem umas com as outras a nível social mas também a nível económico, desta forma reconheceu semelhanças com a fronteira entre Elvas e Badajoz.

Ao mesmo tempo que a ideia ia crescendo, o espanhol ia contactando com numerosas entidades e associações (Associação de Regiões Fronteiriças da Europa; Grupo Europeu de Cooperação; entre outras), para que as duas cidades fossem identificadas como essenciais uma à outra: nBadajoz é um

autêntico centro comercial hispano-português com os seus hipermercados presentes e futuros, a plataforma logística, o TGV Madrid-Lisboa, os portos de Sines e Setúbal, etc. Que bem permitem dizer, como eu disse e também escreveram há anos, que Badajoz é a terceira cidade portuguesa depois de Lisboa e Porto e antes de Setubal, que também é a capital regional do Sudeste da União Europeia.” (MACORRA, 2011: 14)

Pode-se considerar que Manuel Martin Lobo era/é, não se sabendo ao certo se ainda é vivo, um Iberista, porque via no conjunto formado por Portugal e Espanha um futuro promissor, a ideia do seu “Pólo” era assente na cooperação, tal e qual como hoje em dia funciona o conceito de Eurocidade. Este engenheiro pensava muito para além da época em que vivia e em 1970 a ideia da Eurocidade Elvas/Badajoz nasceu, ainda que denominada de uma outra forma.

03 EUROCIDADE ELVAS-BADAJOZ

Posicionamento territorial, económico/social e urbano

Integrado na NUTT II do Alentejo e na NUTT III do Alto Alentejo, e rodeado a norte pela vila de Arronches, a sul por Alandroal e Vila Viçosa, a nordeste por Campo Maior e a Oeste por Borba e Monforte, na área fronteiriça encontra-se o concelho de Elvas com sensivelmente 23 078 habitantes e com 631 731 km² de território. Do outro lado da fronteira, localiza-se a cidade de Badajoz, capital da sua região, a Comunidade Autónoma da Extremadura com aproximadamente 150 517 habitantes, o que faz dela a cidade com mais habitantes ao longo da Raia, quer comparando com cidades portuguesas, quer comparando com outras cidades espanholas, apresenta uma área de cerca de 1470 km (quadrados). A cidade portuguesa e a cidade espanhola, distam entre si de 16 km, medindo a partir dos seus centros urbanos. Juntas, perfazem um número superior aos 170 000 de habitantes.

A localização territorial conjunta destas urbes é considerada de extremo interesse, pois a nível de estudos Ibéricos, são o ponto central do eixo que faz a conexão entre Portugal e Espanha ligando as suas capitais, Lisboa e Madrid e ainda conseguindo uma proximidade com Barcelona (Diagonal Continental Ibérica). Juntas, estas cidades desenvolvem várias das suas potencialidades, sendo uma delas a economia. Cada vez mais é notório o crescimento de uma face à outra, embora com ritmos distintos devido às suas características díspares, como por exemplo a dimensão de uma e outra.

Como a maioria das cidades localizadas no interior de Portugal, em Elvas o setor que prevalece é o setor terciário (serviço e comércio). Este tipo de economia tem vindo cada vez mais a perder os seus objetivos, tornando-se mais fraca, segue-se o setor secundário (indústria e distribuição) e por último o setor primário (agricultura), que beneficia dos bons terrenos da zona e da boa relação com o país vizinho.

Nas décadas de 80 e 90 a cidade portuguesa perdeu em termos económicos com a aberturas de fronteira, pois dá-se um esbatimento no comércio e nos mercados “conjuntura de crise económica em meados dos anos 90, em Espanha, com um forte retrocesso do consumo privado, a abertura de grandes superfícies comerciais em Badajoz, a saturação de um modelo comercial com graves deficiências estruturais e extremamente vulnerável a efeitos conjunturais, são fatores que contribuíram para a crise da economia elvense” (Garrinhas, 2001). No que diz respeito ao setor da indústria, apesar de existir, tem muito fraca visibilidade, por motivos territoriais e falta de investimentos e no que diz respeito a todo o conjunto social, se por um lado o analfabetismo e também o abandono escolar tem diminuído, pelo outro, a taxa de desemprego subiu, muito devido à crise económica de todo o país. Os valores destes dois parâmetros sociais, são segundo o INE do ano de 2011, a escolaridade passou de quase 15% para 2% e o desemprego rondava os 18%. No âmbito da saúde, Elvas tem vindo a regredir, em contraposição a cidade raiana cresceu em valores de turismo e até conseguiu a classificação da UNESCO como Património Mundial em 2012. A cidade espanhola, Badajoz, é em muitos aspetos diferente

de Elvas, por isso existe a ideia de complementaridade entre ambas. É claramente mais dinâmica e que pode estar relacionada com a sua dimensão, tanto territorial como populacional.

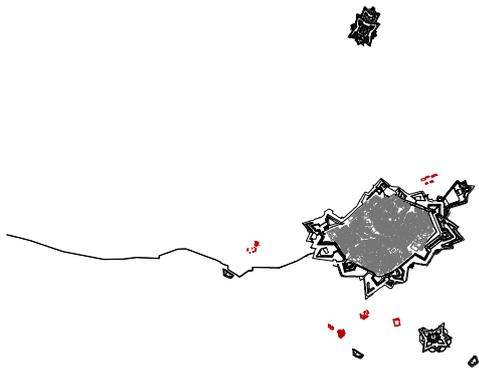
Inclui um vasto leque de ofertas em comércio e serviços, mas a nível de taxas de desemprego desde o ano de 2009 tem vindo a aumentar, obtendo em 2013 valores de 19,63%, em que grande parte eram pessoas com formação e qualificadas. Como principal fonte de rendimento, surge a agricultura, devido ao amplo território para esta prática e com a existência da Universidade de Extremadura as escolaridades obtêm valores positivos.

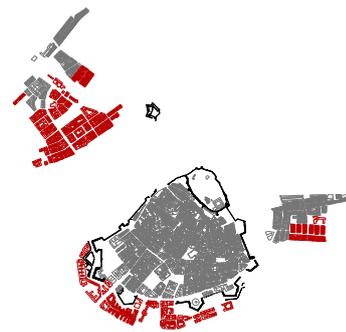
No ramo da saúde, Badajoz é altamente capacitada, com uma Unidade Hospital e uma Maternidade adequadas a uma grande escala, podendo ajudar a nível regional e também a nível transfronteiriço e em relação ao turismo, esta cidade tem sofrido uma transformação, sendo agora uma das que mais recebe turistas na região estremenha.

Este último setor referido, cresce em função do comércio e do património da cidade, ultimamente cresce devido aos eventos organizados com objetivos de dinamizar (PEB,2014a).

O crescimento urbano de Elvas e de Badajoz, com explicado anteriormente é bastante dispar, a evolução da cidade espanhola torna-se mais rápida em relação à evolução da cidade portuguesa. As duas cidades têm crescido em torno do seu perímetro principal (centro histórico) com residências, indústria e áreas comerciais, esta expansão guia-se pelas linhas de acessos principais e pelo rio Guadiana (bastante notório no caso de Badajoz). Esta avaliação é feita a partir dos dados territoriais, económicos e sociais. Elvas cresceu, mas com algumas debilidades, pois são identificadas áreas densas junto aos acessos principais, como a estrada nacional 4 e a autoestrada A6 (PDM de Elvas, 2009) e outras dispersas e algumas abandonadas. Badajoz, demonstra uma melhor organização urbana e mais sólida, apesar de também em alguns casos existirem pequenos aglomerados dispersos. As duas crescem naturalmente uma face à outra.

O que complementa essencialmente estas cidades são as suas diferenças, mas as suas semelhanças é que as aproximaram ao longo dos tempos. Relativamente aos acessos, as duas urbes encontram muitas características conjuntas: “ a) a existência de um eixo rodoviário principal articulado com outras vias rodoviárias; b) as grandes vias de comunicação (A6 e E90) têm limitado o crescimento urbano das cidades de Elvas e Badajoz sobretudo do lado norte, no entanto segundo o PGM de Badajoz (Plan General Municipal) está prevista a expansão para lá da autoestrada E90; c) expansão urbana acompanhando as grandes vias de comunicação fazendo com que as cidades fiquem mais próximas (Nunes, et al., 2007).”





Esquema 60: Evolução Urbana da Eurocidade Elvas/Badajoz:

— Construções Existentes.

— Novas Construções.

— Fortificações.





Esquema 61: Evolução Urbana da Eurocidade Elvas/Badajoz:

— Construções Existentes.

— Novas Construções.

— Fortificações.



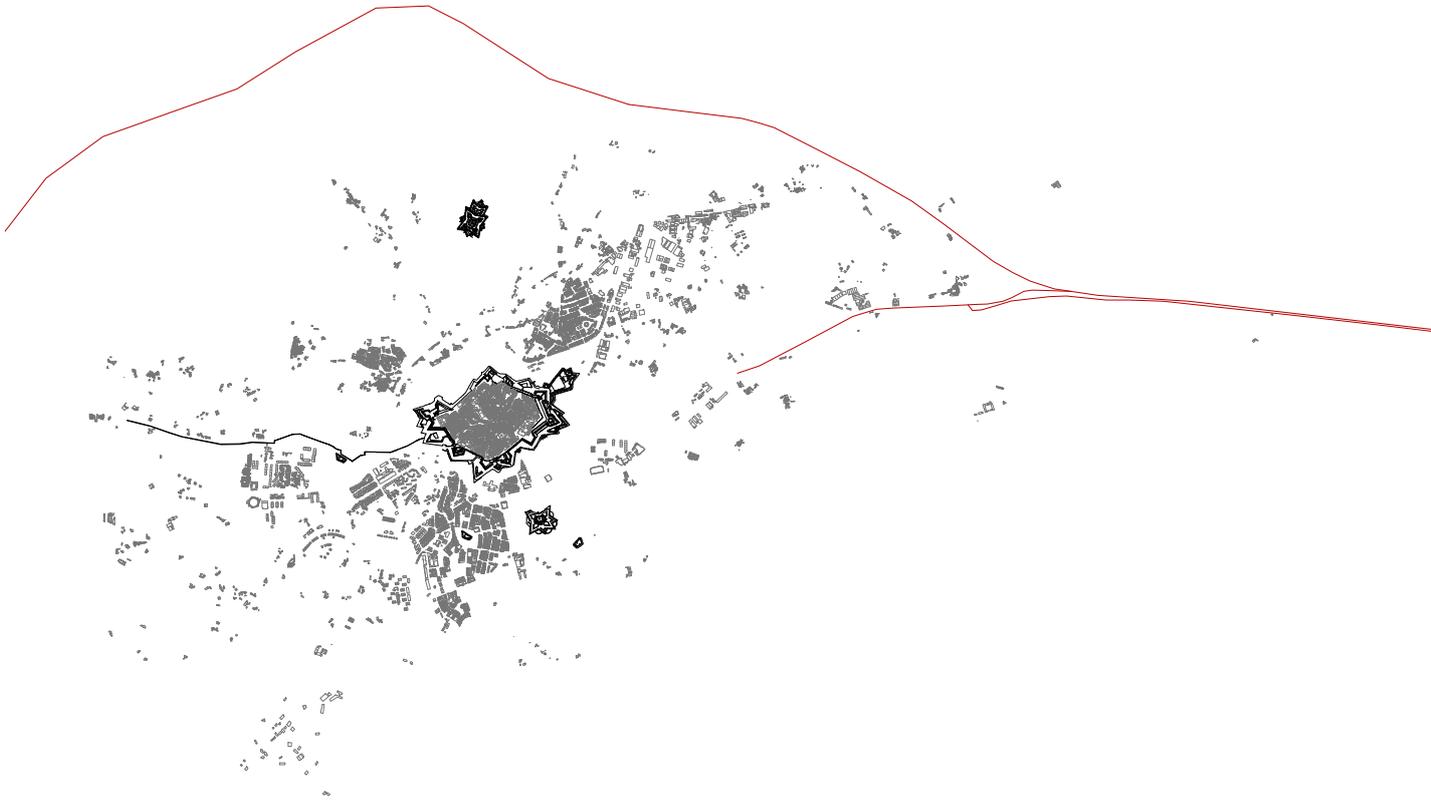


Esquema 62: Evolução Urbana da Eurocidade Elvas/Badajoz:

— Construções Existentes.

— Novas Construções.

— Fortificações.





Esquema 63: Evolução Urbana da Eurocidade Elvas/Badajoz:

- Construções Existentes.
- Acessos.
- Fortificações.

03 EUROCIDADE ELVAS-BADAJOS

Planos locais e regionais

Os planos introduzidos nesta região, são importantes pois relacionam-se diretamente com os IGT (Instrumentos de gestão territorial) e delineiam as estratégias para a nova organização territorial. São vários os planos que tratam sobre o território como menciona o primeiro capítulo, o PROT e o PDM, do lado português.

No âmbito regional, o plano em função é o PROT (Plano Regional de Ordenamento do Território), este é responsável pelos objetivos a alcançar a nível regional. Em relação a Elvas e à sua estrutura urbana, o plano é apologista do modelo policêntrico e defende também que, a cidade pode dar o seu contributo no desenvolvimento da região através das suas potencialidades – cooperação e capacidade de distinção, tal como está estipulado no seu quadro estratégico (PROT, 2007).

No âmbito municipal, o plano em função é o PDM (Plano Diretor Municipal) que se pode alterar de município para município, foi revisto no ano de 2009 e sofreu algumas alterações. No caso de Elvas, são seguidas estratégias definidas também com o PROT: 1) apostar na construção de uma plataforma logística na área fronteiriça do Caia e consequentemente atrair e fixar empresas aproveitando as potencialidades da oferta das acessibilidades existentes e da futura ligação à linha de alta velocidade entre Lisboa e Madrid, assumindo um papel fundamental nas relações transfronteiriças em termos económicos, empresariais e logísticos entre os dois países ibéricos; 2) fomentar uma economia apoiada nos recursos endógenos e de cariz tradicional e em novos setores económicos associados ao conhecimento científico e à in-

vação; 3) promover a qualidade de vida no concelho com base na melhoria da oferta de serviços e um modelo de desenvolvimento apoiado numa lógica de sustentabilidade (PDM de Elvas, 2009)

Para que estas estratégias sejam implementadas e contínuas o PDM refere objetivos tais como: a) qualificar a nível funcional e ambiental a cidade e todo o concelho de Elvas; b) promover e apostar nos espaços urbanos e rurais de forma a torná-los mais articulados; c) valorizar o património diversificado com base numa conceção moderna do desenvolvimento; d) fomentar o setor do turismo apoiado nos elementos históricos, culturais e patrimoniais; e) valorizar os setores económicos que se baseiam nos recursos endógenos e apoiar o surgimento de outras atividades empresariais; f) incrementar o desenvolvimento das atividades logísticas aproveitando as potencialidades da sua posição geográfica (PDM de Elvas, 2009)

Apesar destes dois planos serem os mais importantes na organização do território, é também importante mencionar outro tipo de estratégias, como a “Estratégia de Desenvolvimento Territorial e Plano de Ação Alto Alentejo 2020”. Esta estratégia revela os possíveis investimentos para a zona de fronteira e explica os benefícios que se podem encontrar, um dos investimentos é a Plataforma Logística, revela também a importância da existência desta Eurocidade.

O enquadramento da parte espanhola nos IGT, engloba o PGM (Plan General Municipal), este é semelhante ao PDM português, embora com regras da política de Espanha.

Os objetivos definidos para Badajoz, são diferentes e mais es-

pecíficos do que os previstos para Elvas (Plataforma Logística e Rede Ferroviária de Alta Velocidade), envolvem por essas razões operações mais concretas. Para alcançar as metas estipuladas, a cidade de Badajoz precisa de uma reformulação urbana para que se torne uma cidade média na sua dimensão, comparando com a escala europeia, e para que isso aconteça é necessário aumentar a população, criar emprego tanto no setor industrial como nos serviços, corrigir erros na rede de infraestruturas, acessibilidades e transportes. Este objetivo apresenta complicações, pois apesar da população ter ido aumentando de 1950 até 2012 (152 270 habitantes), no ano seguinte os valores começaram em decréscimo, chegando aos 150 621 habitantes (INE, 2013).

Numa segunda instância, é desejado que a cidade espanhola ganhe outras proporções (importância) a nível de região fazendo com que se torne a capital da Extremadura e o ponto central no encontro dos países ibéricos. Por último, pretende fazer-se de Badajoz o principal núcleo populacional da Extremadura através da fomentação da cidade.

03 EUROCIDADE ELVAS-BADAJOS

Corredor do Sudoeste Ibérico

Em plena atualidade, ganha-se cada vez mais a noção da importância dos acessos nas dinâmicas territoriais individuais ou conjuntas, isto é, internas (dentro do mesmo país) e externas (entre vários países). Os acessos, quer sejam eles de que tipo forem tendem cada vez mais a ser estudados de forma a facilitarem a sua própria função, a de fazer a conexão entre dois ou mais pontos funcionarem. O tema do Corredor Ibérico é atual, e apesar de não ser uma ideia nova é uma ideia que permitirá, com concretização da Eurocidade Elvas/Badajoz ganhará ainda mais força para se tornar numa realidade.

Na Península Ibérica, tanto a Extremadura de Espanha e o Alentejo de Portugal, são das zonas mais pobres a nível de acessos e de tipos de acessos, como por exemplo a ferrovia. Foi após os anos 60 do século XX, que as linhas e também as estações ferroviárias começaram a encerrar, o que conduziu à degradação dos edifícios. Os motivos que levaram ao fecho deste meio de transporte foram vários e alguns relacionados com o roteiro que as suas linhas faziam, outros relacionados com questões económicas e de conforto/qualidade/segurança, *“O fracasso da rede ferroviária extremeña está patente no facto de não existir um único quilómetro de linha eletrificada, bem como do material circulante, não obedecer às exigências de conforto, segurança e rapidez.”* (GARRINHAS, 2018: 223).

Apesar de terem sofrido algumas alterações, as linhas ferroviárias do Alentejo e da Extremadura mantiveram-se pouco funcionais, desta forma em 2006 as entidades e associações do ferrocarril reuniram para poderem garantir melhores condições a todos os níveis.

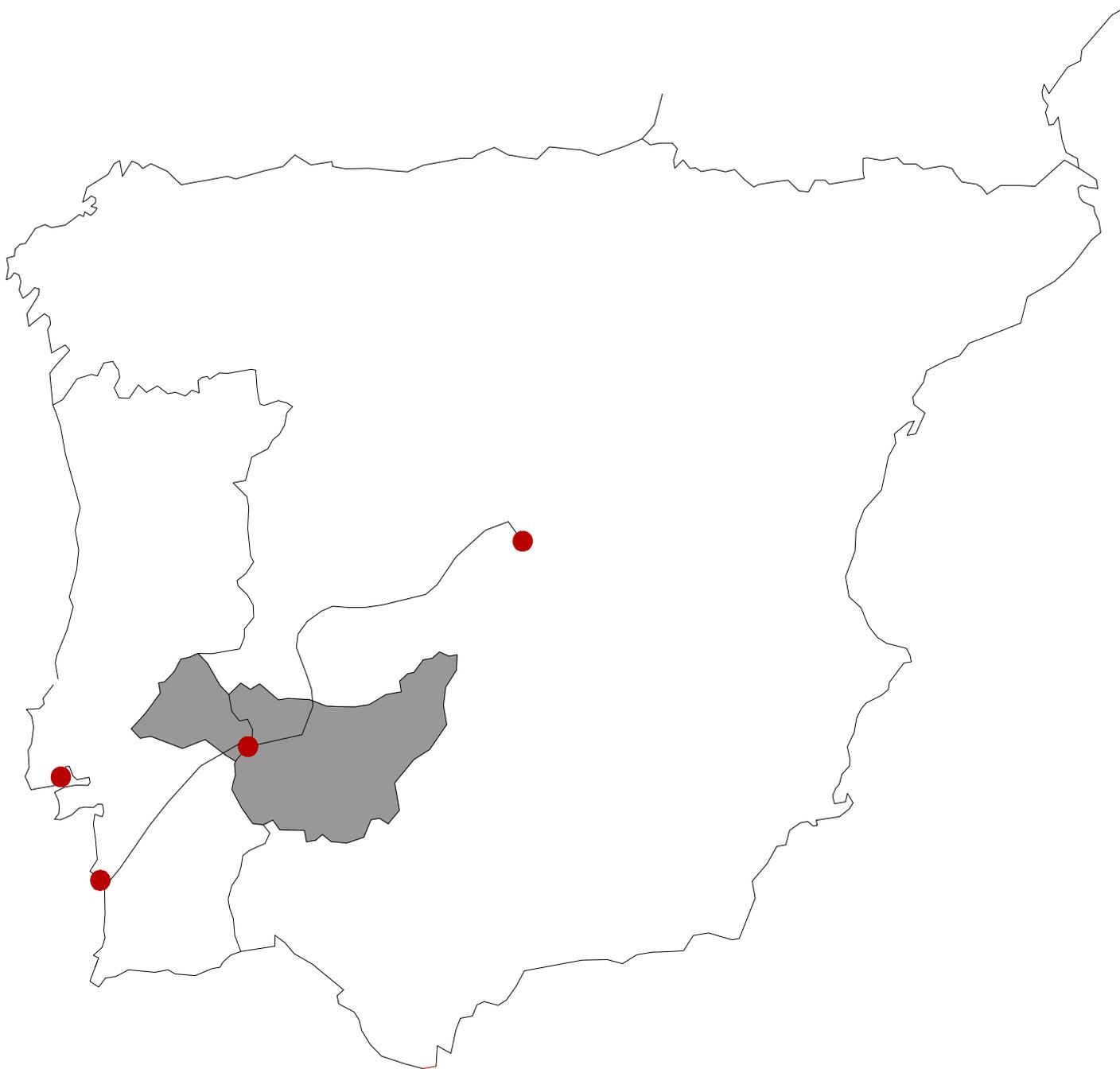
Após este ano a Extremadura surge a possibilidade de introduzir uma nova ligação de Badajoz a Madrid. Esta conexão entre Badajoz e Madrid será um meio de alta velocidade e dirigida mais a passageiros que a mercadorias, denominou-se por AVE (Alta Velocidade Espanhola) e irá ter uma extensão de 437 quilómetros, dos quais alguns troços já existem. Para além desta ligação, este eixo irá ser construído já com capacidade de se estender entre outros pontos da Europa.

A possibilidade de ligar esta forma de acesso a Portugal trouxe outras vantagens devido ao fato de estar a ser desenvolvido o eixo Sines-Elvas, embora este eixo sirva para mais sobre a distribuição de mercadorias. Ao avaliar todas estas ligações, no fundo, será um eixo de Sines-Madrid com um importante nó logístico na agora eurocidade Elvas/Badajoz, *“Foi consensual, entre todos os intervenientes, que o futuro da Extremadura está muito dependente da potencialização do Corredor do Sudoeste Ibérico com a sua extensão a Portugal, sendo fundamental, para a sua estruturação, a linha de mercadorias Madrid-Sines. Persiste a aposta na ligação em alta velocidade, ou em prestação alta, entre Madrid e Lisboa, através do uso misto de mercadorias e passageiros no percurso Elvas-Évora e na sua ligação a Lisboa.”* (GARRINHAS, 2018: 224). O eixo Ibérico estará garantido assim que a conexão a Portugal se realizar, pois já existem pequenos troços entre Badajoz e Madrid. Por esta razão, este eixo será denominado Corredor do Sudoeste Ibérico.

Caso se concretize uma extensão deste eixo ao restante continente Europeu, então passará a denominar-se Corredor do

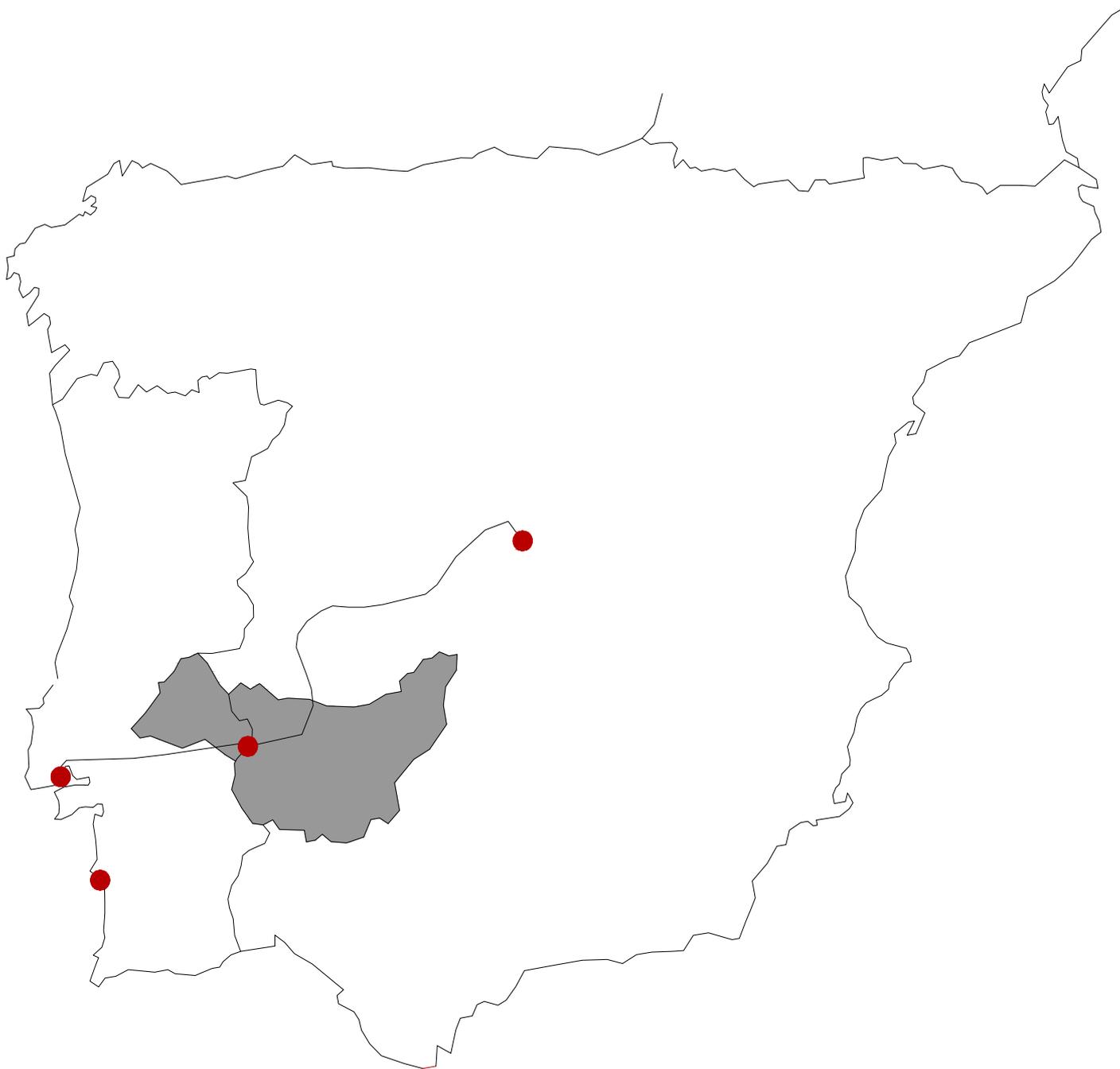
Sudoeste Europeu. A longo prazo este corredor poderá trazer modificações a nível social e económicos e certamente territoriais, *“A linha férrea Sines-Europa, terá de ser a espinha dorsal e vertebradora do Corredor do Sudoeste Ibérico, fundamental para a integração desta região numa escala mundial e europeia, que permita uma crescente afirmação junto de Bruxelas, através de uma maior diplomacia científica e económica que confira a este corredor numa maior visibilidade internacional, ao estender-se no eixo Sines a Varsóvia”* (GARRINHAS, 2018: 225).

A introdução destes eixos com diferentes troços trará implicações na alteração do território como referido anteriormente, embora seja pelas condições que este oferece que este eixo pode surgir apoiado em alguns pontos chave do mesmo, sendo uma das maiores vantagens a posição da Eurocidade Elvas/Badajoz. O enquadramento central entre os dois países Ibéricos permite reunir as condições necessárias para ser um importante nó logístico e de transição para este eixo através das Plataformas Logísticas que forma planeadas, podendo ser uma Plataforma Logística na cidade portuguesa, uma Plataforma Logística na cidade espanhola ou uma Plataforma Logística Transfronteiriça *“É neste contexto que se deve aprofundar a Eurocidade Elvas-Badajoz, no contexto do Corredor do Sudoeste Ibérico”* (GARRINHAS, 2018: 230).



Esquema 64: Corredor do Sudoeste Ibérico: Conexão a Sines, transporte mais direcionado a mercadorias:

-  Regiões do Alto Alentejo e Extremadura.
-  Pontos de conexão do Corredor.
-  Troços do Corredor.



Esquema 65: Corredor do Sudoeste Ibérico: Conexão a Lisboa, transporte mais direcionado a passageiros:

-  Regiões do Alto Alentejo e Extremadura.
-  Pontos de conexão do Corredor.
-  Troços do Corredor.

03 EUROCIDADE ELVAS-BADAJOZ

As Plataformas Logísticas

No decorrer do tempo e após a análise de vários fatores, continua a destacar-se a posição geográfica da eurocidade, tanto pela localização como pela forma como está implantada e sobretudo pela diversidade de formas de crescimento que pode oferecer, com base neste importante fator o Plano Diretor Municipal de Elvas foi alvo de uma nova análise no ano de 2009 devido a algumas fragilidades que a cidade apresentava, nomeadamente as acessibilidades, economia interna e a sustentabilidade geral da cidade. Foi depois desta revisão que se elaboraram pareceres sobre as linhas rodoviárias e ferroviárias e o seu potencial numa escala mais abrangente na implementação de uma Rede de Alta Velocidade, Rede Convencional de Mercadorias Sines- Évora- Elvas- Caia e da Plataforma Logística Elvas/Caia.

Aparentemente todas estas ideias se focavam mais sobre a cidade de Elvas, mas na verdade já se pensava na conexão com Badajoz por introdução da zona do Caia (zona de fronteira), assim sendo, ao serem implementadas iriam fortalecer a cooperação transfronteiriça não só das duas cidades envolvidas mas sobretudo do Alentejo e da Extremadura.

É também necessário referir o impacto a nível nacional tanto pela conexão a Sines como o do eixo Lisboa-Elvas/Badajoz-Madrid-Barcelona o qual se abordará nas páginas seguintes. As perspectivas surgidas em 2009 foram ideias que uma vez concretizadas ganhariam um magnitude elevada, os planos idealizados para Elvas e Badajoz estariam a uma escala semelhante ao plano da Barragem do Alqueva mas adequados ao meio urbano, é indispensável mencionar que esta analogia se refere aos impactos no território e na própria sociedade.

Como foi possível observar anteriormente em esquemas que permitiram compreender o crescimento das cidades, primeiro de forma separada e depois de forma conjunta é demonstraram o crescimento de uma face a outra e vice-versa, desta forma as revisões 2009 permitiram grandes avanços para a concretização da Eurocidade. Foi em 2009 que se estabeleceu no Plano de Desenvolvimento Municipal de Elvas que era necessário reservar um espaço, uma área de expansão para que o crescimento urbano da Eurocidade fosse possível e assente nesta necessidade a zona mais a Este e a Sudeste da cidade portuguesa juntamente com a zona do Caia (zona de fronteira) ficou reservada (336,83 hectares).



Fig. 71: ÁREA MAIS ANTIGA DO CAIA.

Fonte: <https://revistacargo.pt/>.

Na sua totalidade Elvas apresentava 1.194,65 hectares e para todo o concelho e os seus respetivos perímetros urbanos dis-

punham de 1.663, 89 (72%). Relativamente à área de reserva, uma grande parte está inserida no perímetro urbano de Elvas (aproximadamente 263,46 hectares), sendo que, 131 hectares estão associados ao Parque de negócios e 24 hectares já construídos na zona de Gil Vaz. Estes dados são referentes ao PDM de Elvas em 2009. Embora fosse em 2009 que a constituição da Eurocidade começou, anteriormente já existiam ideias e planos semelhantes, dez anos antes tinha surgido o Plano Diretor do Parque Industrial, onde se fizeram abordagens a áreas específicas da cidade de Elvas (Fontainhas, Estrada Nacional, Chochinhas) localizadas na direção a Espanha. Apesar de se pensar num carácter mais industrial e não desconsiderando o facto de no futuro se revelar um investimento que trará o crescimento.

Para além da área reservada, também a zona do Caia onde as cidades tinham no seu passado a sua ligação mais direta através do controlo de fronteiras que, como referido anteriormente, já não existem e deram lugar a edifícios abandonados e em mau estado de conservação, se prevê uma área de expansão direccionada mais a Norte. Neste caso específico a expansão destina-se ao Espaço de Turismo programado que se relaciona com a Plataforma Logística Elvas/Caia. (CÂMARA MUNICIPAL DE ELVAS E LODO, 2009: 1)

Quando se observa o território da Eurocidade é perceptível qual a área com mais possibilidades de se expandir e articular as duas cidades fazendo com que o funcionamento desta seja positivo, é exatamente a zona do Caia, a zona de fronteira pura, é neste espaço que se pretende inserir a sede da Eurocidade justamente pelas características mencionadas an-

teriormente.

Quanto à implementação da Plataforma Logística Elvas/Caia, estava programada no Projeto Portugal Logístico que surgiu em 2006 e embora tenha transcorrido algum tempo, ainda não foram tomadas as medidas para a executar, é necessário referir que o propósito desta plataforma servir portos como o de Lisboa, Setúbal e Sines de forma a aumentar a economia de toda a região através de uma distribuição mais direta de todas as mercadorias apoiando as empresas envolvidas e todos os investimentos exteriores, acrescentando ainda a conexão com Espanha, o que concede uma maior importância à existência da Eurocidade Elvas-Badajoz. Tal como está planeada a Plataforma Logística Elvas/Caia, também foi planeada a Plataforma logística Badajoz/Caia.

Badajoz adiantou-se na execução da mesma ao invés da cidade portuguesa tanto que, presentemente já existe. Com os mesmos objetivos, a Plataforma Logística Badajoz/Caia já planeia formas de auxílio à expansão do meio urbano, empresarial e logístico.

No contexto Ibérico a Eurocidade Elvas/Badajoz ocupa uma posição central, esta posição é vista como um ponto estratégico comum a Portugal e Espanha.

Analisando a cidade portuguesa, é possível compreender os diversos meios com que se pode conectar ao restante território, através de meios rodoviários (a via rápida A6 que se liga ao resto do território português e a autovia do Suroeste que faz a conexão a Espanha) e ferroviários (através da implementação futura do comboio de Alta velocidade) que irá conectar Lisboa-Elvas-Badajoz-Madrid, ainda com possibilidade de englobar Barcelona ainda que nada o mencione oficialmente. Deste modo, a posição de Elvas/Badajoz ganhará ainda mais relevância e terá um impacto enorme na logística dos dois países.

O fato de já existirem acessos privilegiados, facilita as intervenções que permitiram um funcionamento pleno desta “distribuição peninsular”, estas melhorias associam-se às ligações entre os meios rodoviários e ferroviários, desta forma a Plataforma Elvas/Caia (porto seco) será responsável pelo troço rodoferroviário que fará ligação a Lisboa, Setúbal e Sines (portos marítimos principais), sendo que existirá um troço ferroviário até a Linha de Leste e existirá um troço rodoviário que se ligará à A6. A localização exata da Plataforma Elvas/Caia será na Herdade da Comenda que apresenta uma área com aproximadamente 38 hectares, dos quais 22 estão destinados à possibilidade de expansão.

Ao ser implantada num lugar com estas características pode expandir-se com relativa facilidade e organizar os seus serviços da forma mais conveniente, sendo que, esta platafor-

ma irá ter setores logísticos de multifunções, especializados e de transformação, uma estação intermodal e ainda outro tipo de apoios como por exemplo o apoio à organização do turismo. Para além do impacto que terá a nível territorial e social, as expectativas sobre o seu impacto na economia também são altas, segundo o Ministério de Obras Públicas, Transportes e Telecomunicações estima que entre portugueses e espanhóis o mercado local que a Plataforma logística Elvas/Caia implementará poderá atingir 1 milhão de habitantes no raio aproximado de 100 quilómetros o que significa que a probabilidade de gerar receitas que estimulem a economia local será elevada.

Por sua vez, Badajoz organizou-se para implementar a Plataforma Logística do Suroeste Europeu, esta surgiu por motivos lógicos, junto à fronteira do Caia onde se irá localizar a estação da linha de alta velocidade espanhola (AVE) que por sua vez se irá relacionar com a linha ferroviária e a conexão a Sines, realçando também o eixo Lisboa/Madrid. Esta plataforma embora já exista, ainda não está em pleno funcionamento pois estimam-se aproximadamente 300 ha para todos os seus setores e possíveis expansões. Como referido anteriormente, a plataforma logística espanhola já existe nos dias de hoje, embora tenham objetivos semelhantes, tanto a Plataforma Logística do Suroeste Europeu como a Plataforma Logística Elvas/Caia não foram planeadas para trabalhar em conjunto podendo até chegar a um ponto de rivalidade.

Com a concretização da Eurocidade Elvas/Badajoz começa-se a pensar sobre a viabilidade da existência de duas plataformas e a possibilidade de projetar a Plataforma Transfronteiriça

Elvas/Badajoz, que seria o conjunto das duas Plataformas mencionadas.



Fig. 72: VISITAS DE AUTARCAS À PLATAFORMA.

Fonte: <https://revistacargo.pt/>.

O trabalho conjunto das duas plataformas/Plataforma Transfronteiriça Elvas/Badajoz poderá aumentar os níveis de competitividade com outras plataformas ibéricas, sendo que o eixo de comunicação com Sines ganharia uma extensão até Badajoz e o eixo de comunicação entre a eurocidade e as capitais dos dois países através da linha de Alta Velocidade ganharia uma estação comum a Portugal e Espanha. Do ponto de vista económico as vantagens são indiscutíveis.

A Península Ibérica já usufrui de diversas plataformas logísticas espalhadas por todo o seu território, mas nenhuma delas com a capacidade de expansão que a Plataforma Transfronteiriça Elvas/Badajoz teria e com uma posição central entre os dois países. Em Portugal existem cerca de 12 plataformas: Valença, Chaves, Matosinhos, Porto, Maia/Trofa, Aveiro, Guarda, Lisboa, Poceirão, Setúbal, Sines e Tunes; Em Espanha existem 31 plataformas: Vigo, Gijón, Santander (duas plataformas), Bilbao, Irún, Vitoria (duas plataformas), Zaragoza (duas plataformas), Barcelona (três plataformas), Tarragona, Burgos, Valladolid, Valencia, Guadalajara, Madrid (duas plataformas), Teruel, Valencia (duas plataformas), Alicante, Murcia, Sevilha (duas plataformas), Cádiz, Algeciras, Málaga e Almeria. Ao ser concretizada a Plataforma Transfronteiriça Elvas/Badajoz facilitaria a conexão do sudoeste ibérico ao restante território, pois não existe nenhuma plataforma com essa condição, tanto a nível de custo como na relação tempo/distância. O efeito da introdução desta plataforma na fronteira também se revela importante na distribuição de produtos que não têm origem na Península Ibérica, como os produtos provenientes da América e dos países africanos, portanto teria um impacto intercontinental.

Ao trazer com a sua construção estas facilidades distributivas, automaticamente influencia e promove uma redução nos custos da própria mercadoria aumentando as receitas ao mesmo tempo que ajuda a nível social com a criação de postos de trabalho e dinamização da área envolta com atividades agrícolas que no passado já foram realizadas nestas zonas. Embora não seja a primeira plataforma transfronteiriça a

existir (já existe a Plataforma Logística Transfronteiriça Euska-di/Aquitania) seria a que causaria mais impacto.

O seu carácter transfronteiriço servindo como apoio aos dois países, a plataforma teria aval positivo por parte da União Europeia e contaria com o investimento financeiro tanto de Portugal como de Espanha, para além da aprovação europeia, contaria com o AECT (Agrupamento Europeu de Cooperação Transfronteiriça), este agrupamento surgiu entre os anos 2007 e 2013 e visa apoiar os vários tipos de cooperação que se podem pôr em prática (Inter-regional, Transnacional e Transfronteiriça). As funções do AECT são funções do foro jurídico, facilitam questões burocráticas relacionadas com as leis de cada país.

Concluindo, a Plataforma Logística Transfronteiriça seria uma forma gestão organizada e única de um território comum aos dois países, a Eurocidade Elvas/Badajoz.



Fig. 73: REDE INTERMODAL DE MERCADORIAS.
 Fonte: Censur.

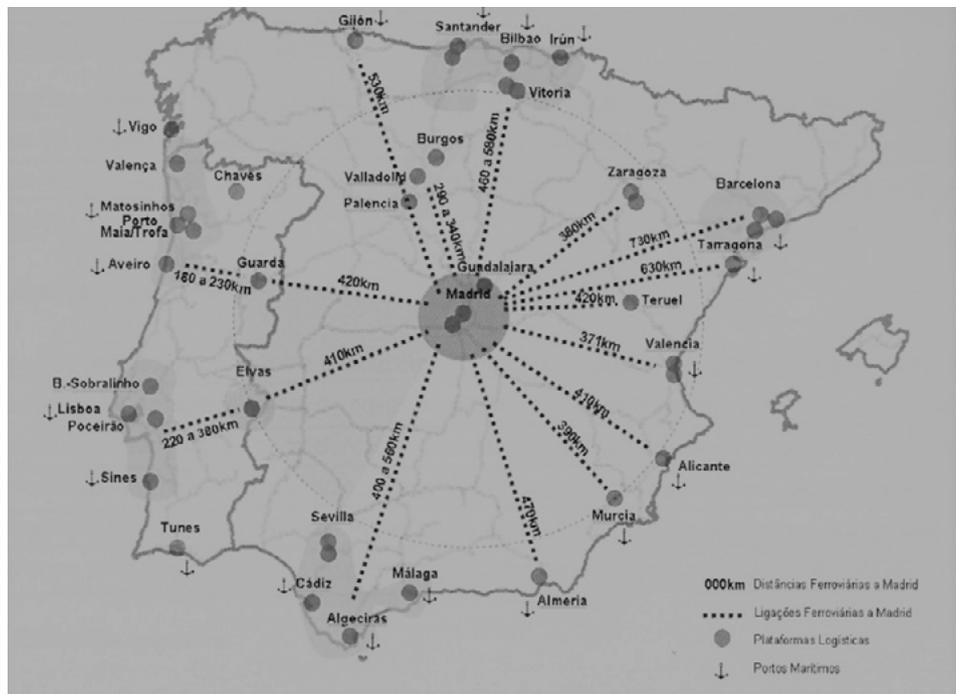


Fig. 74: ÁREA DE INFLUÊNCIA PREVISTA DA PLATAFORMA CONJUNTA DA EUROCIDADE .
 Fonte: Censur.

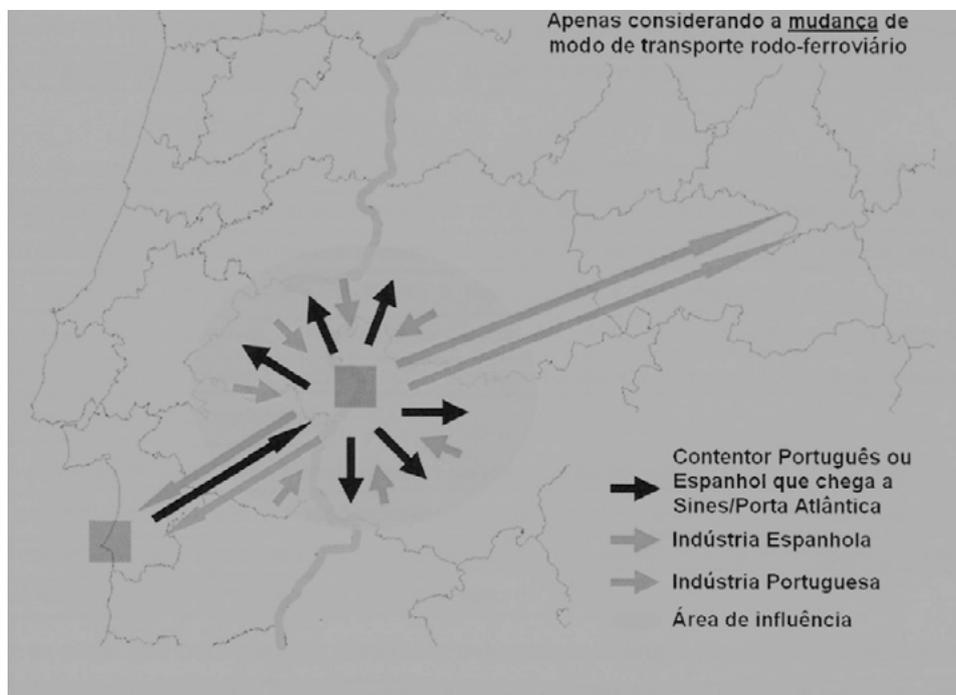


Fig. 75: FLUXOS POSSÍVEIS DA CONEXÃO A SINES.
 Fonte: Censur.

03 EUROCIDADE ELVAS-BADAJOS

Formas de crescimento urbano possíveis

Ao longo do trabalho foram referidas a proximidade das cidades que dão origem à Eurocidade Elvas/Badajoz, esta proximidade foi analisada em diferentes fases: uma primeira fase com a existência de uma barreira fronteiriça; uma segunda fase após ser abolido o sistema de controlo das fronteiras; e uma terceira fase em que se concretiza a Eurocidade. Para além do que a população de cada uma das cidades foi construindo e intensificando ao longo do tempo na sua relação social, também a nível urbano é possível, cada vez mais, assistir a uma aproximação das duas através do crescimento de ambas.

Nos esquemas de evolução urbana de Elvas e Badajoz individualmente apresentados anteriormente, é notório que se demonstram um crescimento convergente embora distinto devido à própria escala das cidades, sendo Badajoz uma cidade substancialmente maior que Elvas.

A cidade espanhola desenvolveu-se a partir das suas vias principais e em formato de estrela, num crescimento radial em torno de um núcleo central que se apoia em vias circulares secundárias, este crescimento é acompanhado pelo *Plan General de Ordenación Urbana* (PGOU) que desde 2006 aprovou este formato de ampliação da cidade.

Na cidade portuguesa, embora o seu centro histórico sugerisse um crescimento radial devido ao estar ladeado pelas muralhas defensivas, o crescimento que se foi desenvolvendo foi um crescimento linear que aparenta um défice na articulação e conexão dos espaços construídos extramuros e é sobre esse fator que o Plano Diretor Municipal se debruça com o objetivo de encontrar melhores conexões no seu todo.

Após compreendidos os modelos de crescimento de cada uma das cidades, é necessário analisar de que formas pode a Eurocidade Elvas/Badajoz crescer a nível urbano, neste sentido, através das análises individuais, é perceptível que Elvas poderá modificar a sua forma de crescimento tornando-o mais compacto e sólido.

As soluções para compactar a cidade passam pelas suas ligações e essencialmente da organização das suas vias e novas conexões a estas (vias) que possam preencher de forma adequada os espaços mais vazios e desanexados, caso Elvas mantenha o seu crescimento tem a vantagem de se tornar mais direta e facilitando a conexão a outras urbes.

No que diz respeito a Badajoz, o seu modelo de crescimento está já consolidado e não aparenta ser suscetível a alterações, por um lado porque para se alterar para um modelo linear era necessário destruir grande parte do existente e por outro lado porque o território apresenta características diferentes ao ser uma cidade implementada em ambas as margens do rio Guadiana. Desta forma esperam-se mais modificações na cidade portuguesa do que na cidade espanhola, pois as opções/soluções são mais vastas tanto a nível territorial como a nível de escala. É essencial entender a base dos modelos de crescimento.

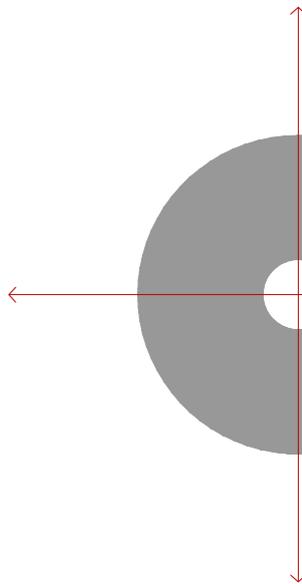
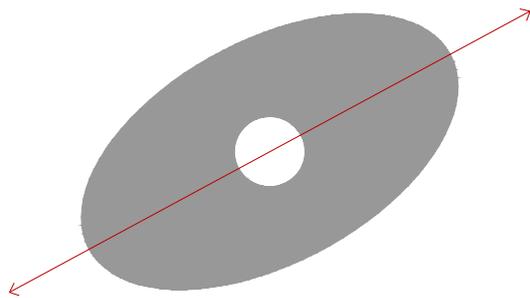
Existem várias formas de crescimento urbano, destacam-se três formas de crescimento urbanos consideradas mais gerais, a forma linear, a forma nucleada e a forma em estrela, estes modelos diferem na forma como os meios urbanos se estendem a partir do seu centro.

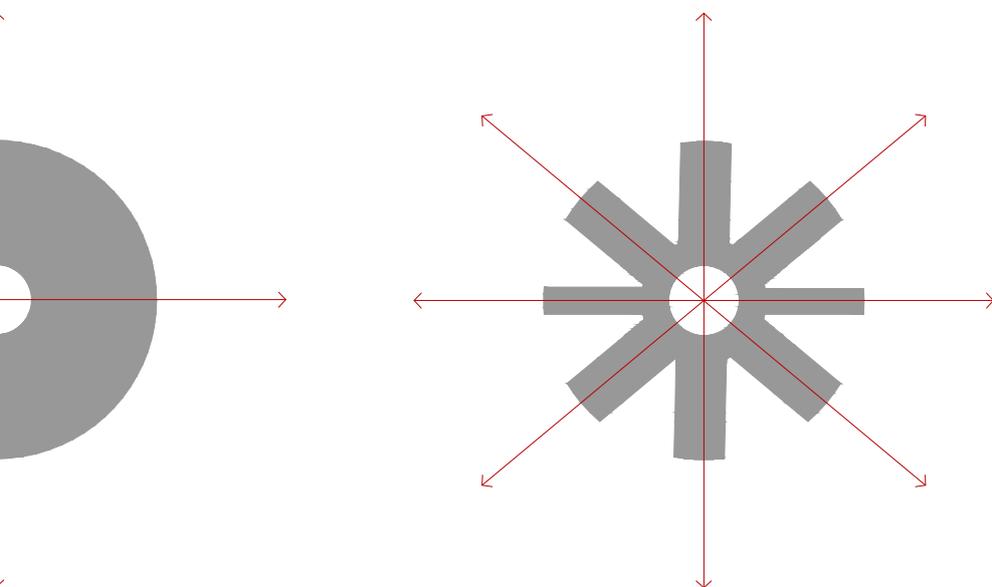
O modelo linear, como o próprio vocábulo indica, é uma forma urbana que se desenvolve em linha que funciona como referência principal da expansão, é a partir deste eixo que se desenvolvem acessos secundários que permitem a conexão com toda a malha urbana. Nesta forma de crescimento a malha urbana tende a não se afastar muito do eixo principal, apesar de ser estruturada por uma via secundária. O conjunto urbano linear apresenta-se extenso apesar de conter um valor de área menor.

No modelo nucleado, sucede exatamente o oposto ao modelo linear, o desenvolvimento urbano forma-se entorno de um círculo, podendo existir dois eixos perpendiculares que se assumem como principais e organizam as vias secundárias. A malha urbana nesta forma de crescimento, surge nos espaços entre as vias principais e geralmente tende a ser compacta e organizada.

Por último, o modelo que se assemelha à forma de estrela, retira muitas características do modelo nuclear e o que os diferencia, é o facto de este se apresentar um pouco mais fragmentado na implantação da sua malha. Neste sistema de desenvolvimento poderá ou não existir eixos que se assumam como principais e das três configurações referidas é o que aparenta ser menos organizado, justamente por não implicar diretamente uma hierarquia nas suas vias.

Na análise geral às diversas formas de crescimento urbano, apresentadas, conclui-se que apresentam particularidades diferenciadoras, mas também que existe uma característica comum, que são os centros, o ponto de partida para todo crescimento restante, estes pontos de partida usualmente são as zonas mais antigas das urbes, os centros históricos, o coração das cidades.





Esquema 66: Modelos de crescimento urbano: modelo linear, modelo nucleado e modelo em forma de estrela:

-  Espaço destinado à malha urbana.
-  Eixos.
-  Ponto de referência do crescimento.

Tal como os modelos de crescimento mencionados, a Eurocidade Elvas/Badajoz apresenta várias possibilidades de crescimento, quatro hipóteses que parecem ser mais prováveis no decorrer do tempo, segundo o que apresenta o Centro de Sistemas Urbanos e Regionais (CENSUR).

Apesar da cidade portuguesa deter mais vantagens para crescer, isto é, por ser considerada uma cidade com menor escala, o objetivo da Eurocidade não é massificar todo o território com construções, mas sim manter um equilíbrio introduzindo outro tipo de espaços de forma a interligarem-se com Badajoz, pois a cidade espanhola contém uma área de construção bastante vasta. Para além do equilíbrio entre as duas cidades é necessário pensar o crescimento futuro tendo em conta o fator temporal, existindo possibilidades a curto, médio e longo prazo.

Um dos sistemas que terá de se considerar, apesar de ser uma opção com baixa probabilidade de acontecer, é o facto da Eurocidade Elvas/Badajoz poder crescer de forma não planeada e irregular, apesar de conter da mesma forma os espaços estipulados para os acessos, como por exemplo as linhas de mercadorias e alta velocidade, e para a implementação de edifícios específicos como a Plataforma Logística do Caia. É de conhecimento geral que algumas urbes surgiram de forma não pensada e não organizada, este panorama pode-se considerar como panorama zero em que as suas características assentam num desenvolvimento disperso e espontâneo. Concretamente este tipo de não trás nenhuma vantagem, ao inverso, as desvantagens podem ser inúmeras quer no presente quer no futuro.

O panorama que o CENSUR apresenta em primeiro plano (crescimento urbano nucleado ou em forma de estrela apenas com uma área de expansão), está estipulado para um médio prazo e é proposto que Elvas modifique o seu sistema linear para um sistema de estrela ou nuclear para se aproximar do tipo de crescimento de Badajoz. A área para expansão inclui cerca de 300 hectares com limite definido a poente junto do Caia (zona de fronteira) e reserva-se para setores de logística urbana, de indústria e de comércio que estariam também interligados com a plataforma logística implementada nas imediações da Herdade da Comenda. Esta forma de crescimento permite que as zonas de transição de uma cidade para a outra sejam consistentes na organização de todo o território, para além disso, pretende manter o carácter das zonas agrícolas e rurais sendo apenas a área anteriormente referida destinada à urbanização.

Neste tipo de crescimento encontra-se como fator relevante a tentativa de valorizar e proteger os aspetos paisagísticos/ambientais, em contrapartida a relação com a cidade de Badajoz não se evidencia por apenas existir uma área de expansão urbana, a Eurocidade Elvas/Badajoz ficaria de certa forma menos compacta.

Como uma segunda alternativa de crescimento urbano (crescimento urbano nucleado ou em forma de estrela com duas ou mais áreas de expansão) e num maior período de tempo, o CENSUR volta a frisar a necessidade de modificar o modelo de crescimento de Elvas, mantendo a ideia da primeira possibilidade de crescimento urbano da Eurocidade Elvas/Badajoz explicada anteriormente, neste cenário as áreas refe-

rênciadas para expansão são duas, a oeste e a nascente, sendo que uma seria direcionada ao meio urbano e a outra mais direcionada para as atividades quer industriais quer comerciais. A área reservada ao comércio e indústria conteria cerca de 220 hectares e a sua implantação seria paralela aos acessos que ligam as duas cidades assemelhando-se ao crescimento modelo linear e englobará a Plata forma Logística de Elvas, ficando assim um pouco refém do funcionamento em conjunto. As áreas com outro tipo de carácter manteriam as suas atividades (áreas agrícolas).

Ao desenvolver-se com este género de crescimento a Eurocidade Elvas/Badajoz intensificará a sua relação social, mas sobretudo a sua relação física com duas áreas de expansão que lhe concedem a ideia de continuidade entre uma cidade e outra. Como desvantagem esta opção revela a tentativa de proteção da paisagem, mas ainda assim vai exigir algumas modificações no setor ambiental, pois para além das duas áreas de expansão urbana a zona do Caia também se entenderá.

Por último, previsto para ser um processo a concretizar num período de tempo mais duradouro, a terceira opção (crescimento urbano nucleado ou em forma de estrelas dos pólos com extensão dos acessos e restante crescimento em modelo linear) reforça-se a ideia das duas cidades funcionarem dentro de modelos nucleares ou em estrela e o que as conecta em torno dos seus acessos funcionar dentro do modelo linear para que o seu conjunto, ou seja, a Eurocidade Elvas/Badajoz seja mais compacta e funcional.

Deste modo, a estrada EN4 e a área afeta a esta será o miolo

da Eurocidade fazendo a conexão dos dois núcleos urbanos opostos e apostando no crescimento à sua volta o que soluciona de certa forma as áreas mais pobres e abandonadas da zona do Caia.

A estrada EN4 é o acesso considerado antigo, pois junto a ela encontra-se já a algum tempo a via rápida A6 que tem sido o acesso mais usado nas transições de Elvas para Badajoz e vice-versa. O plano para reorganizar este espaço linear passaria por alargar até um quilómetro a zona destas duas vias e introduzir corredores mais ecológicos para ligar às áreas a norte e a sul. Estes eixos trabalhariam no sentido inverso das vias existentes para tornar acessível toda a envolvente. Uma vez mais as áreas destinadas à expansão urbana e à expansão direcionada para atividades diversas seriam as mesmas que se explicitadas anteriormente e também as áreas agrícolas estariam salvaguardadas, por fim, os espaços considerados livres e sem função poderiam tornar-se em espaços verdes destinados a lazer e a preservar a paisagem para que possa a Eurocidade não ser uma Eurocidade massificada mas com um crescimento urbano equilibrado entre o contruído e o não contruído. Este fator pretende valorizar a Natureza.

Para além do CENSUR apresentar estas possibilidades individualmente, é possível que todas elas passem a ser fases de um só crescimento e o terceiro cenário apresentado ser no fundo a conclusão do crescimento da Eurocidade. Se assim fosse, as dúvidas que se prenderiam seriam apenas se a Eurocidade Elvas/Badajoz seria linear ou nucleada.

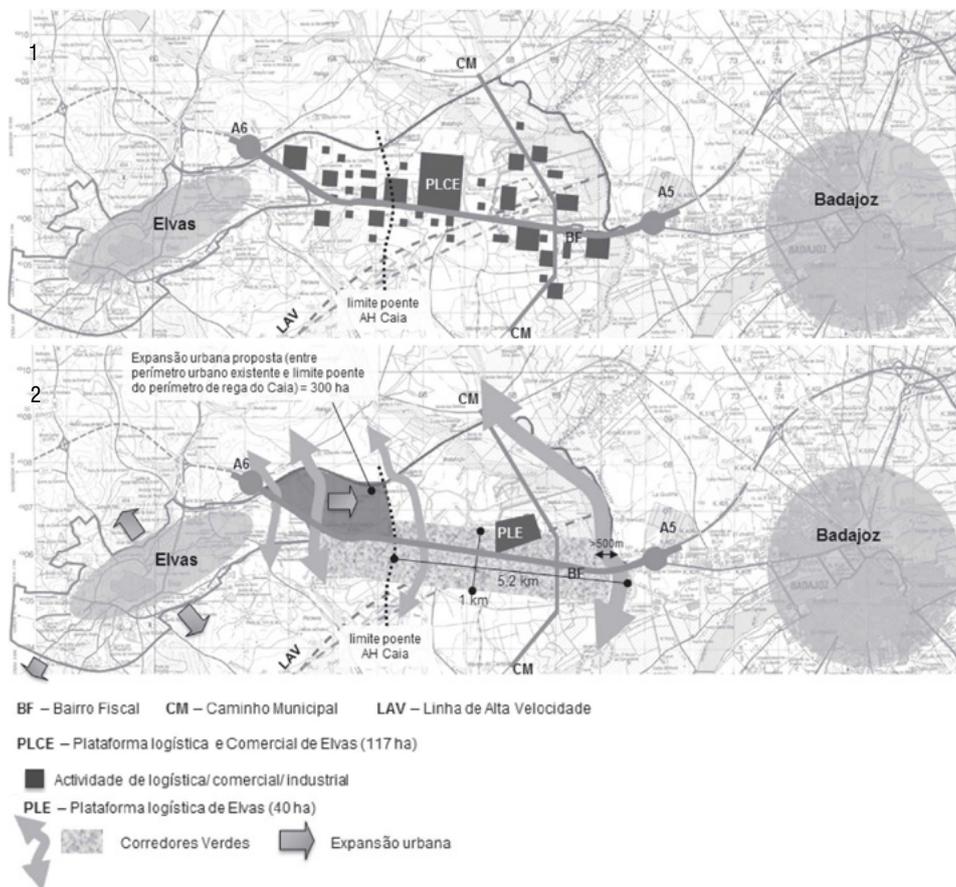


Fig. 76: POSSÍVEIS PANORAMAS DE DESENVOLVIMENTO URBANO DA EUROCIDADE:

- 1) Crescimento disperso.
- 2) Crescimento urbano nucleado ou em forma de estrela apenas com uma área de expansão.

Fonte: Censur.

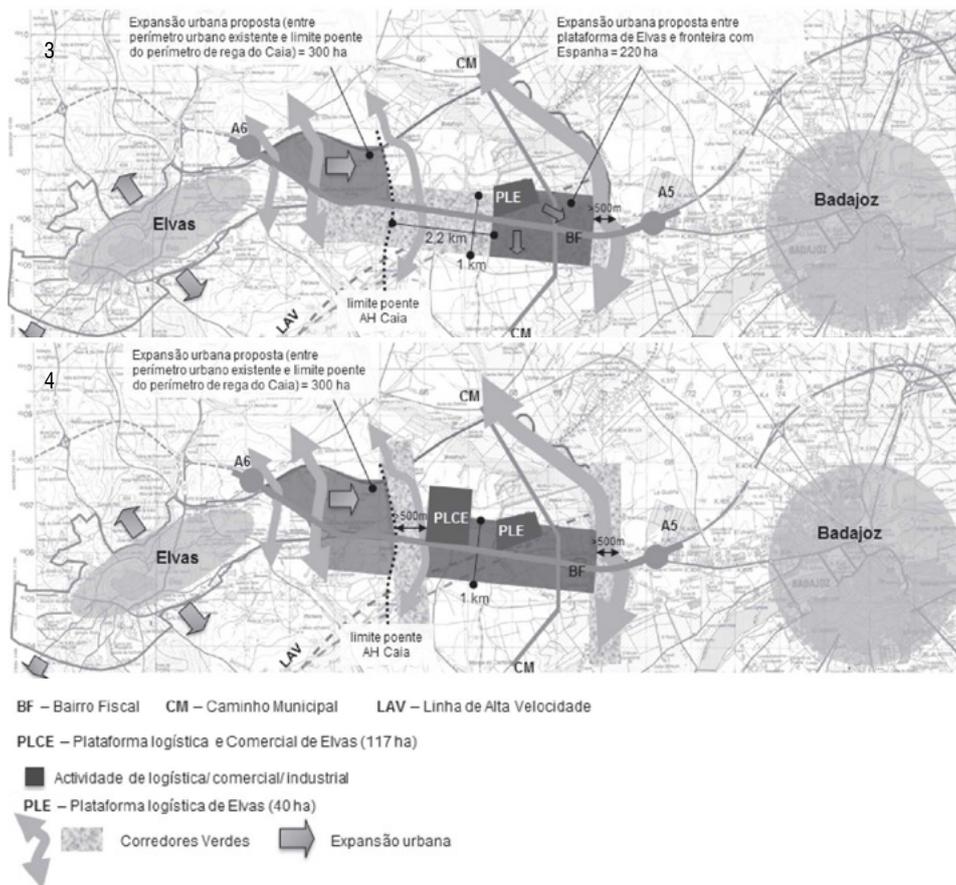


Fig. 77: POSSÍVEIS PANORAMAS DE DESENVOLVIMENTO URBANO DA EUROCIDADE:

3) Crescimento urbano nucleado ou em forma de estrela com duas ou mais áreas de expansão.

4) Crescimento urbano nucleado ou em forma de estrelas dos pólos com extensão dos acessos e restante crescimento em modelo linear.

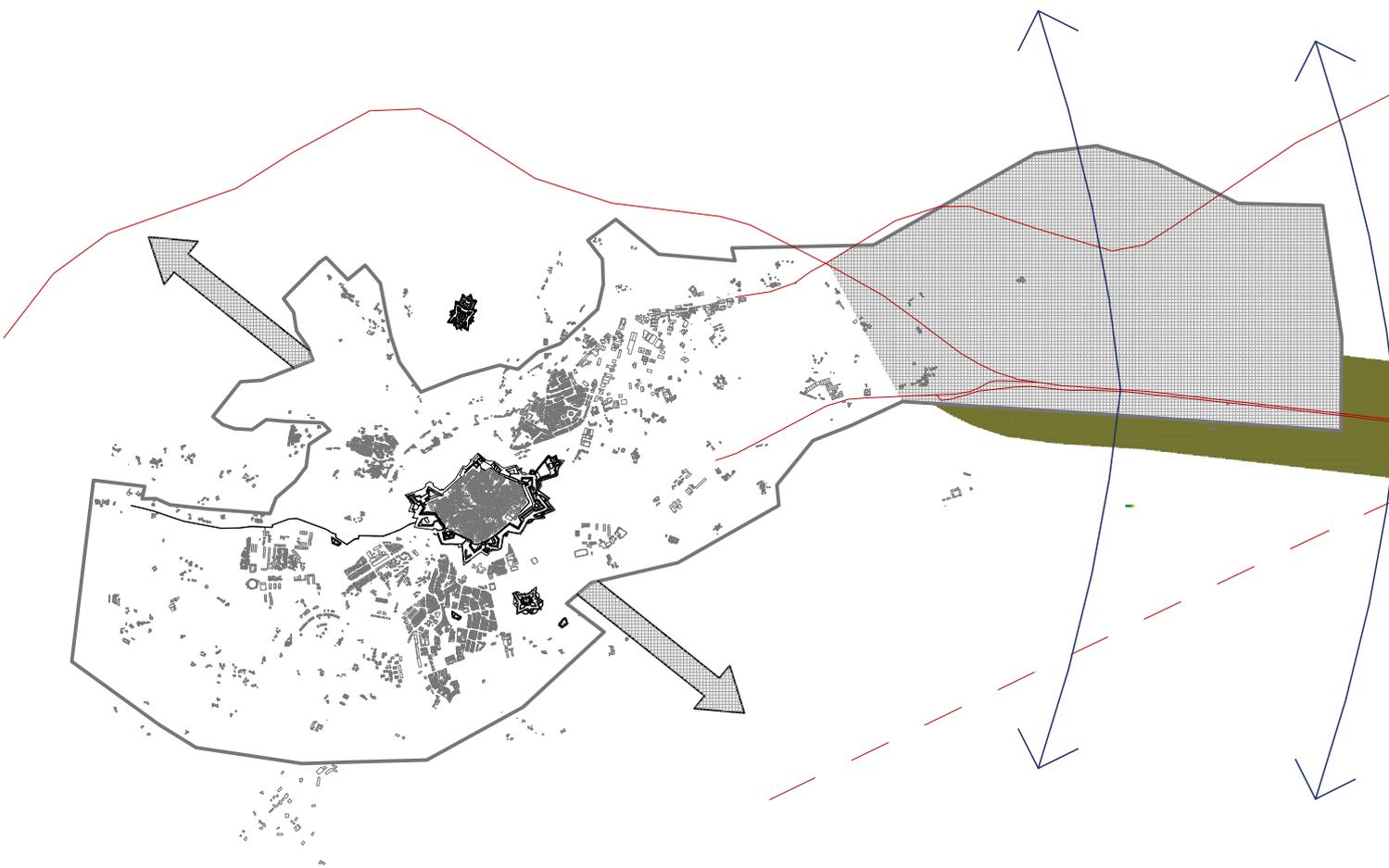
Fonte: Censur.

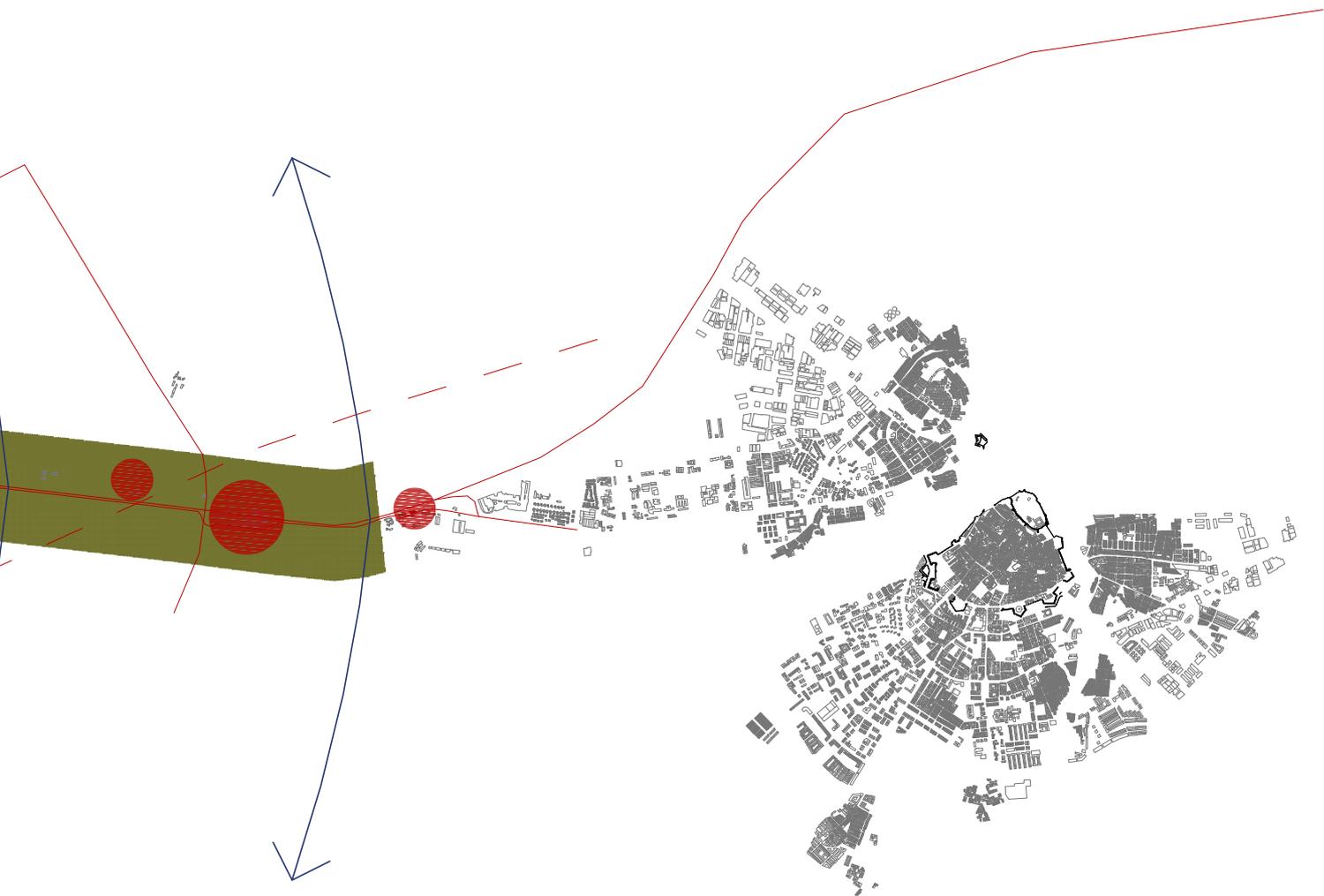




Esquema 67: Crescimento disperso:

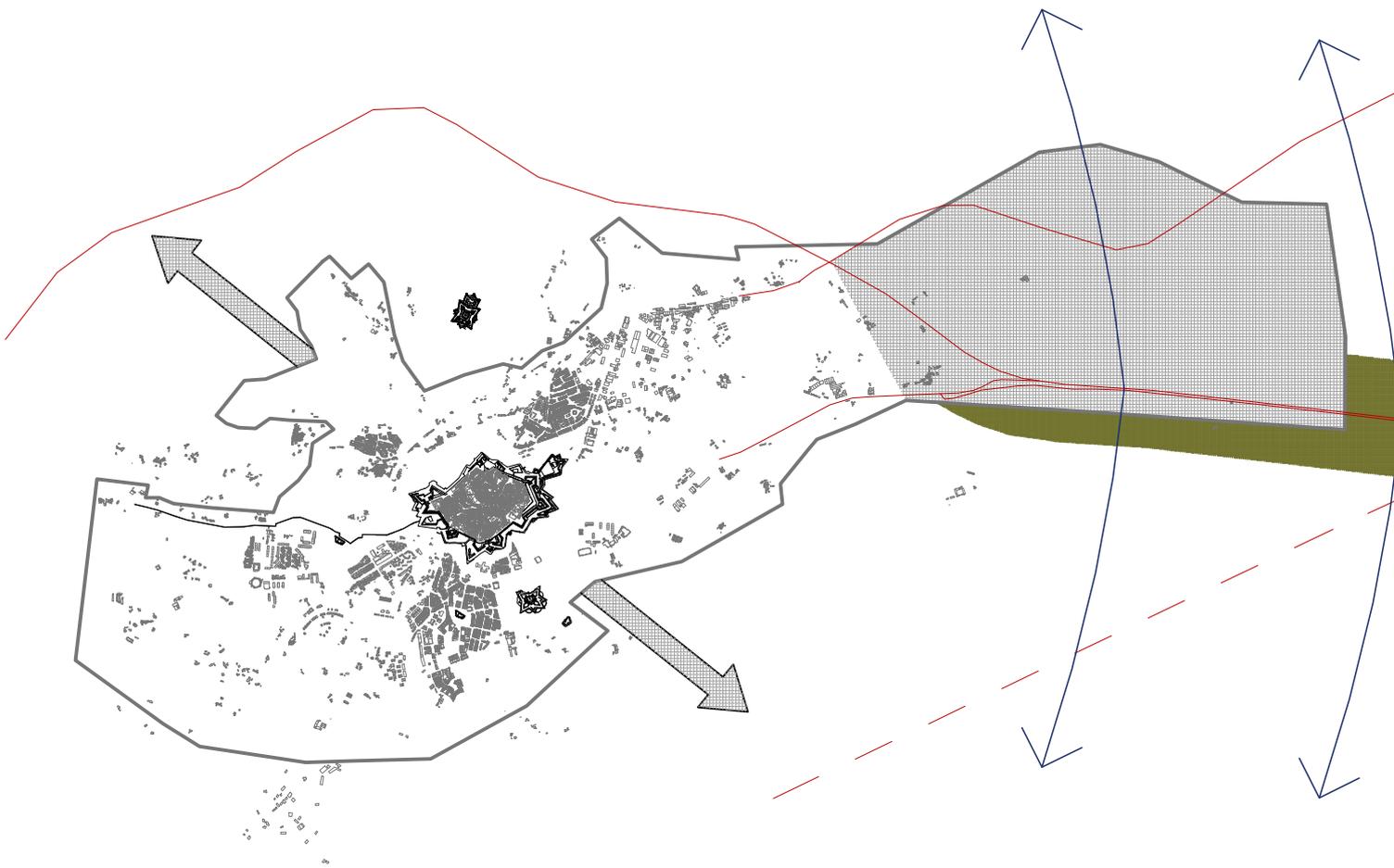
- Construções Existentes.
- Acessos.
- Fortificações.
- Área de Expansão.
- Acessos Laterais.
- - - Linha Férrea.
- Zonas Verdes.

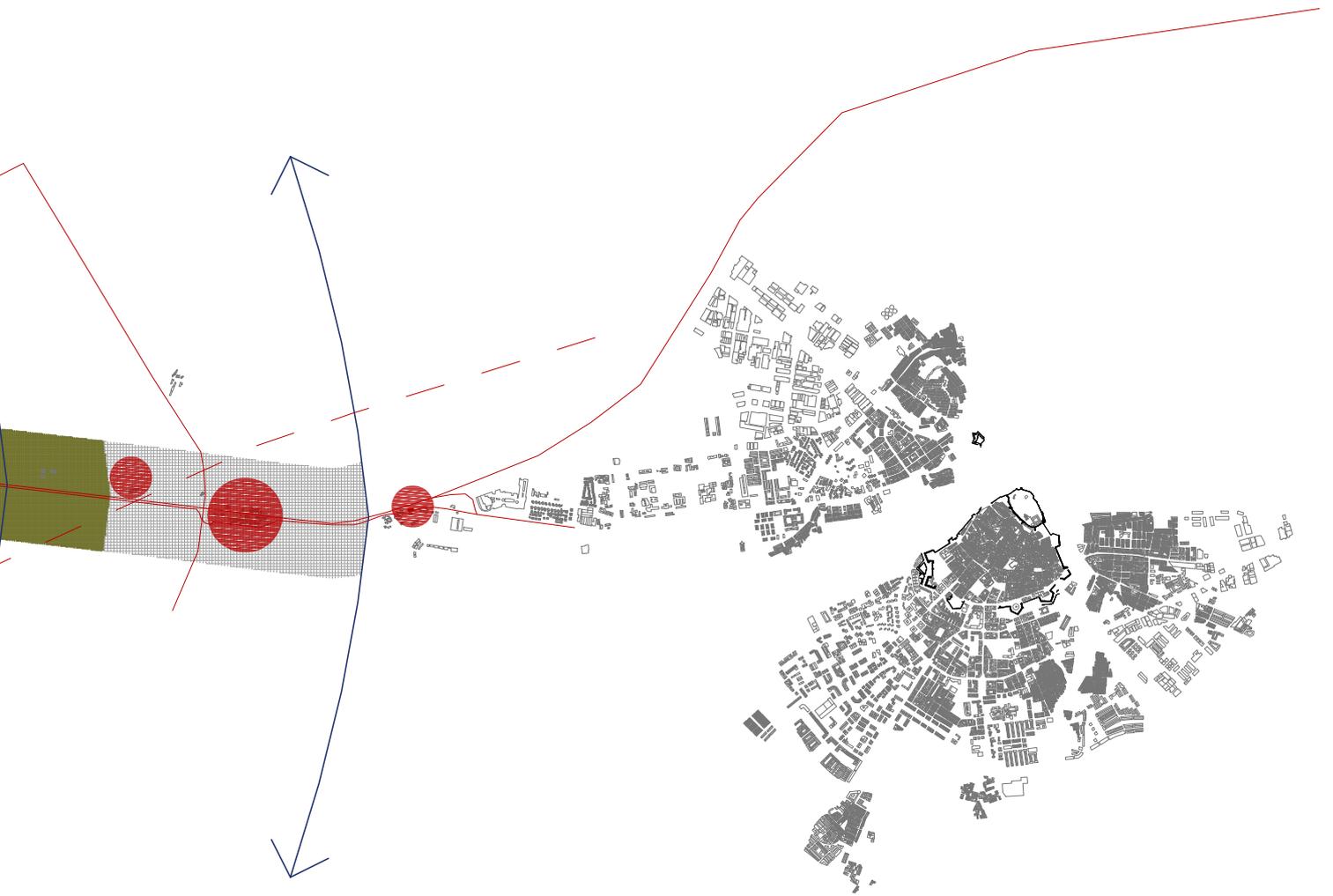




Esquema 68: Crescimento urbano nucleado ou em forma de estrela apenas com uma área de expansão:

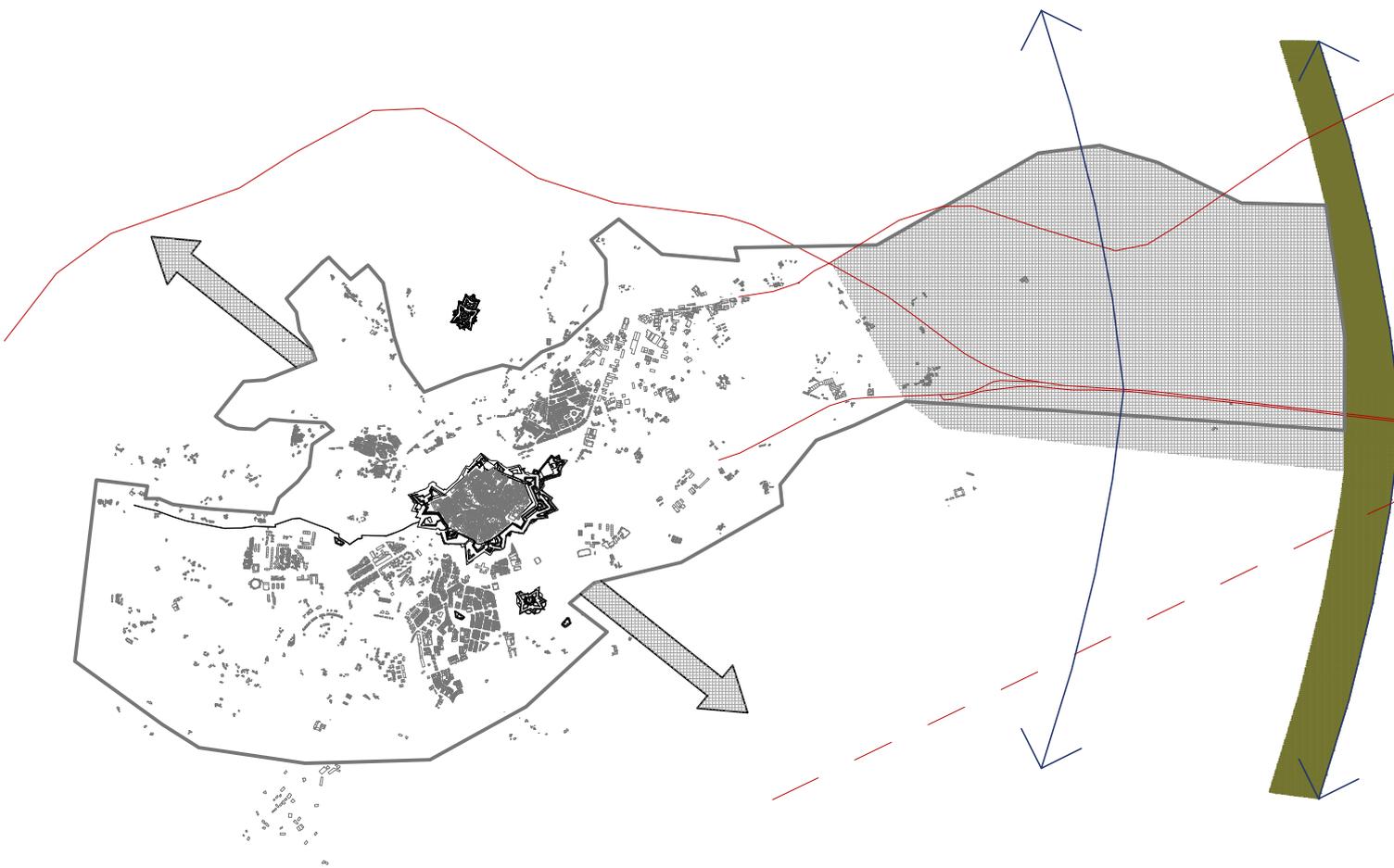
- Construções Existentes.
- Acessos.
- Fortificações.
- Área de Expansão.
- ↗ Acessos Laterais.
- - - Linha Férrea.
- Zonas Verdes.

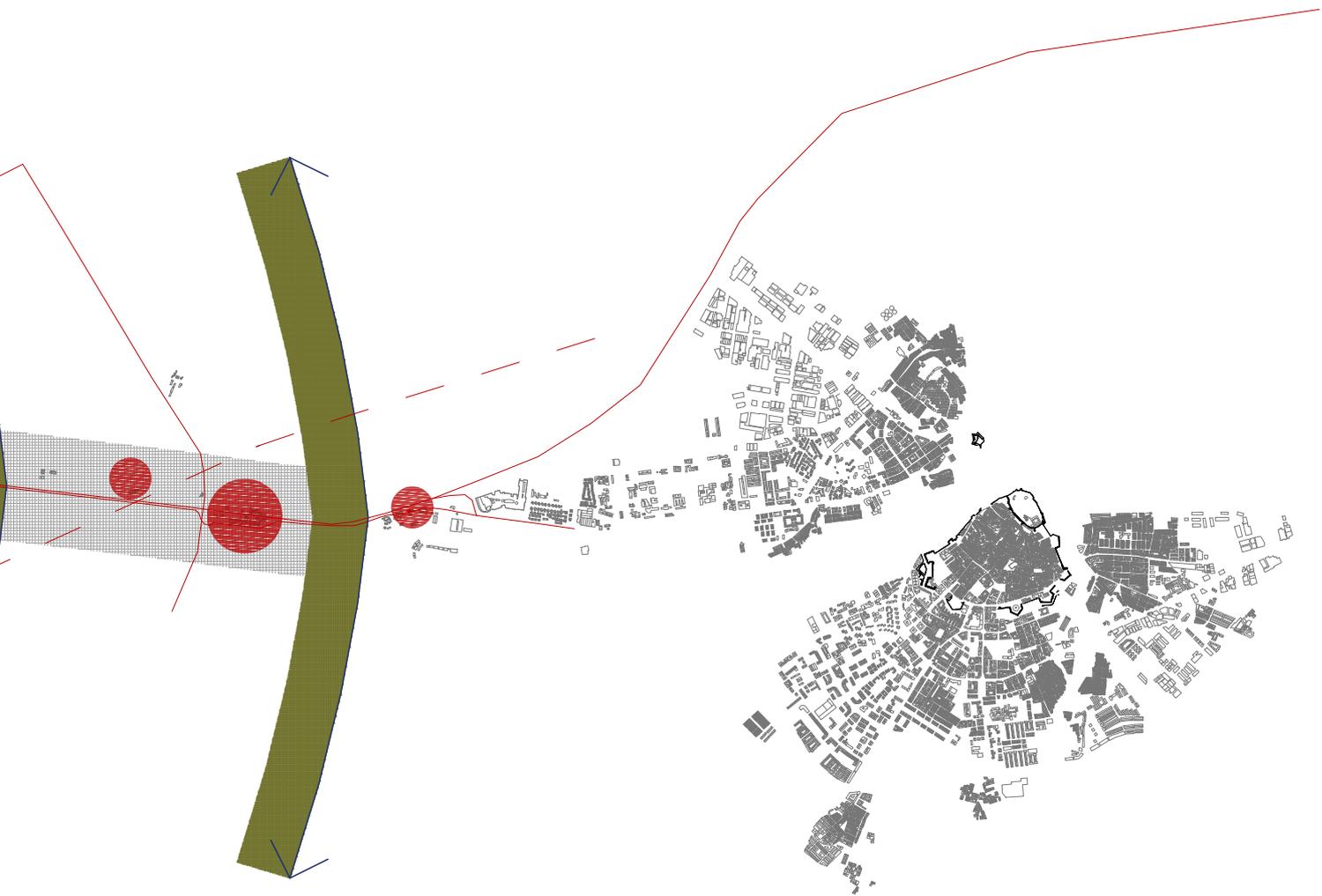




Esquema 69: Crescimento urbano nucleado ou em forma de estrela com duas ou mais áreas de expansão:

- Construções Existentes.
- Acessos.
- Fortificações.
- Área de Expansão.
- ↗ Acessos Laterais.
- - - Linha Férrea.
- Zonas Verdes.





Esquema 70: Crescimento urbano nucleado ou em forma de estrelas dos pólos com extensão dos acessos e restante crescimento em modelo linear.

— Construções Existentes.

— Acessos.



Acessos Laterais.

— Fortificações.



Linha Férrea.

■ Área de Expansão.



Zonas Verdes.

03 EUROCIDADE ELVAS-BADAJOS

Objetivos da Eurocidade

A Eurocidade Elvas-Badajoz, apesar de apresentar um maior potencial, assenta nos modelos de todas as outras mencionadas no capítulo anterior, e surge também durante o período do POCTEP 2014-2020. Os fatores que levaram à sua construção, foram essencialmente a proximidade territorial, as culturas semelhantes, as experiências e atividades conjuntas e os frequentes fluxos de deslocação entre uma cidade e outra. O objetivo principal é trabalhar a gestão conjunta do território de modo a combater a diminuição dos valores de população e também subir os níveis da economia local.

Não menos importante, são também os objetivos como melhorar, entre as entidades administrativas locais e regionais e suas instituições, as formas de cooperação transfronteiriça; fomentar as atividades culturais, sociais e económicas; melhorar o relacionamento entre os cidadãos e integrar os novos habitantes; usufruir da partilha de serviços; construir a Plataforma Logística de forma a ter um melhor aproveitamento das sinergias previstas; construir a nova estação ferroviária; entre outros.

Fernando de la Macorra, menciona que o que realmente levou à concretização da Eurocidade Elvas-Badajoz foram fatores como a localização central no eixo Lisboa-Madrid-Barcelona e do Sudeste Ibérico, a distância mínima das duas cidades que pode gerar o modelo de “conurbação”, o facto de que com a implementação da linha ferroviária e da Plataforma Logística haja um desenvolvimento territorial das duas cidades, a cultura semelhante e com grandes possibilidades de progresso conjunto, entre outros,

No estudo do “protocolo de Cooperación para la Creación de

la Eurociudad Badajoz – Elvas” é possível verificar o quadro de intervenções previstas: 1) pela promoção conjunta da conceção, gestão e prestação de serviços e infraestruturas e equipamentos municipais; 2) pelo estímulo à criação de sistemas na comunidade local de forma igualitária; 3) pelo desenvolvimento de experiências de cooperação transfronteiriça; 4) pela concretização conjunta de projetos em diversos domínios de interesse partilhado e sempre que possível com recurso ao apoio de fundos comunitários; 5) pela cooperação com as entidades empresariais privadas com o intuito de desenvolver relações com as duas autarquias; 6) pela criação de condições atrativas para a captação de novos investimentos e empresas para o território das duas cidades (AB,2014b). As ações enumeradas estão diretamente relacionadas com as carências de desenvolvimento socioeconómico e ambas as cidades, com fraca economia, desemprego em níveis elevados e falta de investimentos, com problemas nas redes de transporte próprias e conjuntas e ausência de competitividade no empreendedorismo.

03 EUROCIDADE ELVAS-BADAJOZ

Considerações Finais

O objetivo principal da arquitetura é desenvolver e aprimorar a funcionalidade de cada objeto a que se dedica, desta forma a arquitetura funciona como um ciclo que tem início no ser humano e de como este funciona. As cidades são um exemplo prático de como o arquiteto procura constantemente a melhor forma das tornar cada vez mais funcionais.

Em todo o desenvolvimento do trabalho foi reconhecido ao conceito de cidade a qualidade de uma obra arquitetónica que se modifica com os tempos e que preserva em si a memória do passado e a irreverência da sua adaptação ao futuro, que só é perceptível através da análise evolutiva da sua imagem. Todas as cidades têm uma imagem: “Todo o cidadão possui numerosas relações com algumas partes da sua cidade e a sua imagem está impregnada de memórias e significações.” (Linch, 2000: p11)

A imagem das cidades é no fundo o que se regista no presente e serve de ferramenta para visitar a memória referente ao passado e formar planos para o futuro, com particular participação do arquiteto, que tem consciência das constantes modificações que este objeto sofre: “A cidade não é apenas um objeto perceptível (e talvez apreciado) por milhões de pessoas das mais variadas classes sociais e pelos mais variados tipos de personalidades, mas é produto de muitos construtores que constantemente modificam a estrutura por razões particulares. Se, por um lado, podem manter-se as linhas gerais exteriores, por outro, há uma constante mudança no pormenor. Apenas é possível controlar o seu crescimento e sua forma.”. (Linch, 2000: p 12)

O papel do arquiteto está assente na forma de como os seus

registos são realizados, muitas vezes são efetuados com desenhos vários, em especial mapeamentos que são a base para a compreensão de qualquer aglomerado urbano.

Para entender este novo conceito das cidades que se dizem ser as cidades do futuro, foi imprescindível refletir sobre a transformação das fronteiras e das povoações fronteiriças ao longo do tempo, numa primeira instância com a função de limite e posteriormente com a função de transição. Após reflexão sobre as fronteiras, foi necessário uma análise profunda ao conceito de cidade e às diversas tipologias que esta pode adquirir, sendo que compreender as suas origens, que por vezes foram pequenos aglomerados urbanos, como aldeias, vilas e até em alguns casos meios rurais, foi fundamental para a continuidade deste estudo sobre Eurocidades.

O conceito de Eurocidade surge da cooperação entre aglomerados urbanos fronteiriços, a maioria deles cidades que ao longo do tempo foram estabelecendo relações territoriais, económicas e sociais, desta forma e considerando que as Eurocidades são cidades do futuro, e que o seu conceito já existe oficialmente, sugere-se que exista o seu mapeamento para que no futuro a mesma investigação possa ser feita quer pela memória da sua conceção, quer pela forma em que se apresenta, quer também pelo o planeamento futuro.

No caso particular da Eurocidade Elvas/Badajoz, como foi referenciado ao longo do desenvolvimento da dissertação, existem especificidades que concedem a esta Eurocidade um maior destaque na Península Ibérica o que determinou a escolha do caso de estudo, para além da importância pessoal que as duas cidades aportam e de se complementarem justa-

mente pelas suas diferenças, são o ponto chave na união dos dois países devido à sua centralidade.

Com a análise territorial e individual a Elvas e a Badajoz, foi perceptível que as duas cidades têm crescido uma em direção à outra e vice-versa, este fator vem fortalecer a ideia de Eurocidade e da necessidade de um mapeamento conjunto das duas cidades, um mapeamento de uma Eurocidade.

03 EUROCIDADE ELVAS-BADAJOS

Bibliografia

- CAROU, H. B. (2001). *Territorialidad y fronteras del estado-nación: Las condiciones de la política*. Madrid.
- CASTRO, M. J. G. (2013). *A fronteira Portugal/Espanha, 18 anos depois de Schengen. O caso de Portalegre/Elvas-Valência de Alcântara/Badajoz* (Tese de Doutoramento). Instituto de Geografia e Ordenamento de Território. Lisboa
- CAVACO, C. (1997). Fronteira Portugal-Espanha e individualidade territorial. *Finisterra XXXII*, C.E.G. Lisboa.
- CE (2000a). Comunicação da Comissão aos Estados-Membros - INTERREG II. Comissão Europeia. Bruxelas
- CE (2000b). *Initiative communautaire INTERREG II 1994 -1999 - Un premier bilan*, Politique Régionale, Comissão Europeia. Luxemburgo
- COSTA, J. M. (2014). De aqui y de allá, daqui e de acolá: Portugal nas rádios e televisões de raia espanhola. In JACINTO, R. (coord.), *Espaços de Fronteira, Territórios de Esperança: Das Vulnerabilidades às Dinâmicas de Desenvolvimento*. Colocção Iberografias. Vol. 27. Guarda: Centro de Estudos Ibéricos/Âncora Editora. pp. 215-232.
- CR (2003). *Estratégias para a promoção da cooperação transfronteiriça e inter-regional numa Europa alargada - um documento fundamental de orientação para o futuro*. Comité da Regiões, Bruxelas.
- DGDR (1993). *Relatório de execução do ano de 1993 - INTERREG - Programa operacional de desenvolvimento das regiões fronteiriças de Portugal e Espanha*. Direção Geral do Desenvolvimento Regional. Lisboa
- DGDR (1994). *Relatório de execução final. - INTERREG- Programa operacional de desenvolvimento das regiões fronteiriças de Portugal e Espanha*. Direção Geral do Desenvolvimento Regional. Lisboa
- DGDR (2001). *Documento único de programação INTERREG III-A 2000-2006 - Cooperação transfronteiriça Portugal-Espanha*. Direção Geral do Desenvolvimento Regional. Lisboa
- DGDR (2003). *QCA II - relatória final 1994 -1999 - Iniciativa comunitária INTERREG II-A - desenvolvimento e cooperação transfronteiriça (Portugal)*. Direção Geral do Desenvolvimento Regional. Lisboa
- DGRD (2006). *Seminário: cooperação territorial europeia no QREN de Portugal. (apresentação em Powerpoint)*, Alandroal.
- EDEC. (1999). *Esquema de Desenvolvimento do Espaço Comunitário. Comunidades Europeias*. Luxemburgo
- FERREIRA, R. (2007). *Regional trade on the Portugal-Spain border* (Comunicação apresentada ao European Trade Group Conference). Atenas

- GARRINHAS, J. (2001). Elvas: Retracto de um território de fronteira. In *Actas do 1º Congresso do Caia e Guadiana - História e Vida Quotidiana*. Ed. CME. Elvas: Câmara Municipal de Elvas
- GARRINHAS, J. (2018). *Elvas: uma Geografia de Fronteira*. Lisboa
- GONZÁLES, L. G. (2005). Las dinámicas territoriales entre Extremadura y el Este del Alentejo y Centro (Dist. De Castelo Branco): Ejemplo de espacio fronterizo complejo y com demandas de desarrollo en el contexto de la Unión Europea. *Actas do X Colóquio Ibérico de Geografia*. Associação Portuguesa. Lisboa
- HAESBAERT, R. (2005). *Da desterritorialidade à multiterritorialidade. Anais do X Encontro de Geógrafos da América Latina*. Universidade de São Paulo. Brasil.
- INE (2011). Portugal, Anuário Estatístico da Região Alentejo. Instituto Nacional de Estatística.
- LACOSTE, Y. (1993). *Dictionnaire de Géographie*. Flammarion. Paris
- LIMA, F. (2012). *As dinâmicas territoriais no espaço de fronteira na fachada atlântica peninsular: a eurocidade Valença/Tuy*. *Cadernos: Curso de Doutoramento em Geografia*. Porto: Universidade do Porto. Faculdade de Letras, Nº 4, pp 75-86.
- LÓPEZ TRIGAL, L. (2014). Dinámicas de cooperación territorial en las fronteras ibéricas. In *De La Geografía Rural al Desarrollo Local - Homenaje a Antonio Maya Frades*. León, Servicio de Publicaciones. pp. 443-458.
- LOZANO VALENCIA, P. J. (2007). La Eurocidade Baiona-Donostia. *Ejemplo o Utopía en la Colaboración Transfronteriza?* Boletín de la A.G.E. Nº 44, pp. 325-340.
- LYNCH, K. (2000). *A imagem da cidade*. Lisboa
- MACORRA Y CANO, L. F. (2005). *Caracterización socioeconómica de la Raia*. In *La Raya Ibérica Centro-Sur nº21-Papeles de Economía Española*, economía de las comunidades autónomas. Fundación de las Cajas de Ahorros. Madrid
- MACORRA Y CANO, L. F. (2011). *La Eurociudad Elvas/Badajoz en el Suroeste Ibérico y Europeo*. Badajoz
- MARTÍN M. (2003). *La tierra de las "contienas" : notas sobre la evolución de la raya meridional en la edad media*. *Norba Revista de Historia*, vol 16, 1996-2003. Universidad de Extremadura. Cáceres.
- MAX, C. Z., & OLIVEIRA, T. C. M. (2009). As relações de troca em região de fronteira: uma proposta metodológica sob a ótica convencionalista. Geosul. Brasil.

- MOCINHA, N. (2007). *Eurocidade - Contributo para o Alentejo Logístico*. Disponível em: www.ccdr-a.gov.pt/alentejologistico/doc/eurocidade_CCDRA.pdf
- OLAZÁBAL, T. A. (2008). *Existen las metrópolis transfronterizas?: El caso de Tijuana/San Diego: en Ciudades en la frontera, aproximaciones críticas a los complejos urbanos transfronterizos*. Santo Domingo
- OPEP. (2004). *Observatório Transfronteiriço Espanha/Portugal*. MOPTC/Ministério do Fomento
- PEREIRA, M. C. M. (2001). *O Contabando Luso-Espanhol no século XIX, o discurso dos teóricos*. Centro de estudos do Norte de Portugal/Aquitânia. Porto
- PARDELLAS de BLAS, X.; FIGUEROA DORREDO, P. (2009). Uma Análise Metodológica do Projecto da Eurocidade Chaves-Verín, desde a Perspectiva Socio-económica e Ambiental. In "Actas do 15º Congresso da Associação Portuguesa de Desenvolvimento Regional - Redes e Desenvolvimento Regional". Cabo Verde: Associação Portuguesa de Desenvolvimento Regional. pp 1140- 1164.
- PDM (2009). Plano Diretor Municipal. Elvas
- PGOU (2006). Plan General de Ordenación Urbana. Badajoz
- PINTOR, J. M. P. (2011). *Dimensión y tipología de las relaciones transfronterizas en la frontera hispano-lusa (Extremadura-Alentejo-Región Centro)*. Cáceres.
- PNPOT (2007). *Programa Nacional da Política de Ordenamento*. MAI. Lisboa
- POCTEP (2014). *Programa Operacional de Cooperação Transfronteiriça INTERREG Espanha - Portugal 2014-2020*. Versão Final.
- PROT Alentejo (2007). *Programa Regional de Ordenamento do Território*. Diagnóstico Prospectivo Regional. Documento Final.
- RIBEIRO, O. (1969). *Prémio metodológico ao estudo das pequenas cidades portuguesas. Finisterra*, Revista Portuguesa de Geografia. Vol. IV, Nº7. Lisboa
- ROSSI, A. (2001). *A Arquitectura da Cidade*. São Paulo
- SALGUEIRO, T. B. (1999). *A Cidade em Portugal uma geografia urbana*. Porto
- SENA, A. P. (2010). *La práctica del contrabando en la raya del Distrito de Portalegre (1850-1930)*. Revista de estudios Extremenos. Tomo LXVI Nº 1. Badajoz

STEIMAN, R. (2002). *A Geografia das cidades de fronteira: um estudo de caso de Tabatinga (Brasil) e Leticia (Colômbia)* (Dissertação de mestrado). Universidade Federal do Rio de Janeiro. Brasil.

TAVARES RIBEIRO, M.M (2004). *Ideias de Europa: que fronteiras?*. Lisboa

03 EUROCIDADE ELVAS-BADAJOZ

Webgrafia

<https://www.antiguosgrabadosmapasylibros.com/>.

<http://www.ala23.com/>.

<https://www.alamy.com/>.

<https://www.altominho.tv/>.

<http://www.atlastours.net>.

<https://www.aytobadajoz.es/>.

<https://www.books.openedition.org/cidehus>.

<https://www.britannica.com/>.

<https://www.citapreviadnipasaporte.es>.

<https://conociendobadajoz.jimdofree.com/>.

<https://www.contexturas.org>.

<https://www.deviajeporextramadura.ne>.

<https://docplayer.es/>.

<https://www.elvasnews.pt>.

https://www.en.wikipedia.org/wiki/Ponte_da_Ajuda.

<https://www.ferraranascosta.it>.

<http://www.fortalezas.org/>.

<http://www.fotosepalavras.webnode.pt>.

<http://www.frame.es/>.

<https://www.history.com>.

<https://www.historynotes.info>.

<https://www.huelvainformacion.es/>.

<https://www.idealista.com/>.

<https://www.it.wikipedia.org/>.

<https://www.jn.pt/>.

<https://www.linhasdeelvas.pt/>.

<https://www.ncultura.pt/>.

<https://www.olhares.com/>.

<http://www.pangea.news/>.

<https://www.pinterest.pt/> .

<https://www.pt.depositphotos.com/>.

<https://www.publico.pt/>

<https://www.revistacargo.pt/>.

http://www.sal.pt/m1_agenda_passeios/pp_aa_wia_.

<http://www.pangea.news/>.

<https://www.pinterest.pt/> .

<https://www.publico.pt/>.

http://www.sal.pt/m1_agenda_passeios/pp_aa_wia_.

<https://www.schengenvisainfo.com>.

<https://www.senderisme.com>.

<https://www.shutterstock.com/>.

<http://www.sinal.tv>.

<http://www.sinal.tv>.

<https://www.sites.google.com/>.

<https://www.skyscrapercity.com/>

[https://www.statues.vanderkrogt.net/..](https://www.statues.vanderkrogt.net/)

<https://www.thecoldwarof1947.weebly.com/berlin-blockade.html>.

<https://www.transport-publiczny.pl/>.

<https://www.tripadvisor.es/>.

<https://www.vortexmag.net/>.

03 EUROCIDADE ELVAS-BADAJOS

Índice de Imagens

Fig. 1: A DIVISÃO DE BERLIM.

Fonte: thecoldwarof1947.weebly.com/berlin-blockade.html.

Fig. 2: O OLHAR SOBRE A OUTRA METADE DE BERLIM.

Fonte: <https://www.historynotes.info>.

Fig. 3: A QUEDA DO MURO DE BERLIM.

Fonte: <https://www.history.com>.

Fig. 4: PENÍNSULA IBÉRICA.

Fonte: <https://www.senderisme.com>.

Fig. 5: ASSINATURA DO ACORDO SHENGEN.

Fonte: <https://www.schengenvisainfo.com>.

Fig. 6: ESTAÇÃO FRONTEIRIÇA DO CAIA.

Fonte: <https://elvasnews.pt>.

Fig. 7: PONTE DA AJUDA.

Fonte: https://en.wikipedia.org/wiki/Ponte_da_Ajuda.

Fig. 8: ROTA DO CONTABANDO.

Fonte: http://www.sal.pt/m1_agenda_passeios/pp_aa_wia_.

Fig. 9: CARTOGRAFIA DE PORTUGAL, FERNANDO SECO 1560.

Fonte: <https://www.pinterest.pt/>.

Fig. 10: ORTOFOTOMAPA DA PENÍNSULA IBÉRICA.

Fonte: Imagem trabalhada pela Autora.

Fig. 11: TRILHO FRONTEIRIÇO DA ROTA DO CONTRABANDO.

Fonte: http://www.sal.pt/m1_agenda_passeios/pp_aa_wia_.

Fig. 12: O INÍCIO DA QUEBRA DO MURO DE BERLIM.

Fonte: <http://www.pangea.news/>.

Fig. 13: JERICÓ.

Fonte: <http://www.atlastours.net>.

Fig. 14: RUINAS DE BABILÓNIA.

Fonte: <https://www.publico.pt/>.

Fig. 15: PLANTA DE MILETO.

Fonte: <https://contexturas.org>.

Fig. 16: PLANTA DE TIMGAD.

Fonte: <https://sites.google.com/>.

Fig. 17: PLANTA DE BOLONHA.

Fonte: <https://sites.google.com/>.

Fig. 18: PLANTA DE FERRARA.

Fonte: <https://www.ferraranascosta.it>.

Fig. 19: CIDADE DE VIENA E A SUA EXPANSÃO.

Fonte: <https://www.it.wikipedia.org/>.

Fig. 20: PONTE DO ORESUND, EUROCIDADE COPENHAGA-MALMO (DINAMARCA).

Fonte: <https://www.transport-publiczny.pl/>.

Fig. 21: CIDADE DE CHAVES.

Fonte: <http://www.sinal.tv>.

Fig. 22: CIDADE DE VERÍN.

Fonte: <https://citapreviadnipasaporte.es>.

Fig. 23: ORTOFOTOMAPA EUROCIDADE CHAVES-VERÍN.

Fonte: Imagem trabalhada pela Autora.

Fig. 24: CIDADE DE VALENÇA.

Fonte: <https://www.altominho.tv/>.

Fig. 25: CIDADE DE TUY.

Fonte: <https://www.idealista.com/>.

Fig. 26: ORTOFOTOMAPA EUROCIDADE VALENÇA-TUY.

Fonte: Imagem trabalhada pela Autora.

Fig. 27: CIDADE DE VILA REAL DE STO. ANTÓNIO.

Fonte: <https://www.skyscrapercity.com/>.

Fig. 28: VILA DE CASTRO MARIM.

Fonte: <https://www.shutterstock.com/>.

Fig. 29: CIDADE DE AYAMONTE.

Fonte: <https://www.huelvainformacion.es/>.

Fig. 30: ORTOFOTOMAPA EUROCIDADE VILA REAL DE STO. ANTÓNIO-CASTRO MARIM-AYAMONTE.

Fonte: Imagem trabalhada pela Autora.

Fig. 31: CIDADE DE ELVAS.

Fonte: <https://www.alamy.com/>.

Fig. 32: CIDADE DE BADAJOZ.

Fonte: <https://www.britannica.com/>.

Fig. 33: ORTOFOTOMAPA EUROCIDADE ELVAS-BADAJOZ.

Fonte: Imagem trabalhada pela Autora.

Fig. 34: ENQUADRAMENTO ELVAS/CAMPO MAIOR/BADAJOZ.

Fonte: Imagem trabalhada pela autora.

Fig. 35: ENQUADRAMENTO VILA REAL STO. ANTÓNIO/CASTRO MARIM/ AYAMONTE.

Fonte: Imagem trabalhada pela autora.

Fig. 36: O REECONTRO DE BERLIM.

Fonte: thecoldwarof1947.weebly.com/berlin-blockade.html.

Fig. 37: CASTELO DE ELVAS.

Fonte: <http://fortalezas.org/>.

Fig. 38: FORTE DE SANTA LUZIA.

Fonte: <https://www.vortexmag.net/>.

Fig. 39: PORTAS DE SÃO VICENTE.

Fonte: <https://pt.depositphotos.com/>.

Fig. 40: FORTE DA GRAÇA OU DE LIPPE.

Fonte: <https://ncultura.pt/>.

Fig. 41: CENTRO HISTÓRICO DE ELVAS ATUAL.

Fonte: thecoldwarof1947.weebly.com/berlin-blockade.html.

Fig. 42: CENTRO HISTÓRICO DE ELVAS NA IDADE MÉDIA.

Fonte: <https://books.openedition.org/cidehus>.

Fig. 43: CENTRO HISTÓRICO DE ELVAS NA IDADE MÉDIA E A OCUPAÇÃO DOS ESPAÇOS.

Fonte: <https://books.openedition.org/cidehus>.

Fig. 44: ORTOFOTOMAPA CENTRO HISTÓRICO DE ELVAS.

Fonte: Imagem trabalhada pela Autora.

Fig. 45: IGREJA NOSSA SENHORA DA PIEDADE.

Fonte: <https://ncultura.pt/>.

Fig. 46: PRAÇA D. SANCHO II.

Fonte: <https://statues.vanderkrogt.net/>.

Fig. 47: BAIRRO DA BOA-FÉ.

Fonte: fotosepalavras.webnode.pt.

Fig. 48: VIADUTO.

Fonte: <https://elvasnews.pt/>.

Fig. 49: RUA DA CARREIRA.

Fonte: <https://elvasnews.pt/>.

Fig. 50: BAIRRO DO REVOLTILHO.

Fonte: Imagem da autora.

Fig. 51: EXPANSÃO EXTRAMUROS DE ELVAS NOS ANOS 50.

Fonte: <https://www.jn.pt/>.

Fig. 52: EXPANSÃO EXTRAMUROS DE ELVAS EM 2019.

Fonte: <https://books.openedition.org/cidehus>.

Fig. 53: ORTOFOTOMAPA DE ELVAS.

Fonte: Imagem trabalhada pela Autora.

Fig. 54: ALCAZABA DE BADAJOZ.

Fonte: www.deviajeporextramadura.ne.

Fig. 55: CASTELO DE BADAJOZ.

Fonte: <https://olhares.com/>.

Fig. 56: PORTAS DE PALMA.

Fonte: <https://www.aytobadajoz.es/>.

Fig. 57: PORTAS DO PILAR.

Fonte: <https://www.tripadvisor.es/>.

Fig. 58: BADAJOZ EM 1853.

Fonte: F. COELLO.

Fig. 59: BADAJOZ EM 1935.

Fonte: <https://www.pinterest.pt/>.

Fig. 60: MAPEAMENTO ANTIGUO DE BADAJOZ COM DATA INDEFINIDA.

Fonte: <https://www.antiguosgrabadosmapasylibros.com/>.

Fig. 61: MAPEAMENTO ANTIGUO DE BADAJOZ COM DATA INDEFINIDA.

Fonte: <http://frame.es/>.

Fig. 62: ORTOFOTOMAPA DO CENTRO HISTÓRICO DE BADAJOZ

Fonte: Imagem trabalhada pela Autora.

Fig. 63: AVENIDA CAROLINA CORONADO.

Fonte: <https://conociendobadajoz.jimdofree.com/>.

Fig. 64: BAIRRO DE SAN ROQUE.

Fonte: <https://conociendobadajoz.jimdofree.com/>.

Fig. 65: MURALHAS DE BADAJOZ.

Fonte: <https://linhasdeelvas.pt/>.

Fig. 66: ZONA DE PARDALERAS.

Fonte: <https://conociendobadajoz.jimdofree.com/>.

Fig. 67: BADAJOZ ENTRE 1970 E 1980.

Fonte: <http://www.ala23.com/>.

Fig. 68: PROJETO ENSANCHE E RECUPERAÇÃO DE BADAJOZ ENTRE 1932 E 1936.

Fonte: <https://docplayer.es/>.

Fig. 69: BADAJOZ APROXIMADAMENTE EM 1960.

Fonte: <https://www.pinterest.es/>.

Fig. 70: ORTOFOTOMAPA DO CENTRO HISTÓRICO DE BADAJOZ

Fonte: Imagem trabalhada pela Autora.

Fig. 71: ÁREA MAIS ANTIGA DO CAIA.

Fonte: <https://revistacargo.pt/>.

Fig. 72: VISITAS DE AUTARCAS À PLATAFORMA.

Fonte: <https://revistacargo.pt/>.

Fig. 73: REDE INTERMODAL DE MERCADORIAS.

Fonte: Censur.

Fig. 74: ÁREA DE INFLUÊNCIA PREVISTA DA PLATAFORMA CONJUNTA DA EUROCIDADE .

Fonte: Censur.

Fig. 75: FLUXOS POSSÍVEIS DA CONEXÃO A SINES.

Fonte: Censur.

Fig. 76: POSSÍVEIS PANORAMAS DE DESENVOLVIMENTO URBANO DA EUROCIDADE: 1) ;2)

Fonte: Censur.

Fig. 77: POSSÍVEIS PANORAMAS DE DESENVOLVIMENTO URBANO DA EUROCIDADE: 3);4)

Fonte: Censur.

03 EUROCIDADE ELVAS-BADAJOS

Índice de Esquemas

Esquema 1: Continente Europeu.

Esquema 2: Continente Europeu:
Países que integram o Acordo Shengen.

Esquema 3: Continente Europeu:
Países fundadores da União Europeia.

Esquema 4: Continente Europeu:
Países pertencentes à União Europeia.

Esquema 5: Evolução das fronteiras internas da Península Ibérica;

Esquema 6: Distritos raianos inseridos na Península Ibérica:
Distritos portugueses, constituintes da Raia.

Esquema 7: Províncias raianos inseridos na Península Ibérica:
Províncias espanholas, constituintes da Raia.

Esquema 8: Alto Alentejo e Extremadura na Península Ibérica:
1-Distrito de Portalegre, 2-Província de Badajoz.

Esquema 9: Eurocidades da Raia.

Esquema 10: Eurocidade da Raia: Eurocidades Chaves/Verín.

Esquema 11: Eurocidade da Raia: Cidade de Chaves.

Esquema 12: Eurocidade da Raia: Cidade de Verín.

Esquema 13: Eurocidade Chaves/Verín: Eurocidade da Chaves/Verín.

Esquema 14: Eurocidade da Chaves/Verín: Situação urbana de Chaves/Verín.

Esquema 15: Eurocidade da Raia: Eurocidades Valença/Tuy.

Esquema 16: Eurocidade da Raia: Cidade de Valença.

Esquema 17: Eurocidade da Raia: Cidade de Tuy.

Esquema 19: Eurocidade da Valença/Tuy: Situação urbana de Valença/Tuy.

Esquema 18: Eurocidade Valença/Tuy: Eurocidade da Valença/Tuy.

Esquema 20: Eurocidade da Raia: Eurocidade Vila Real de Sto. António/Castro Marim/Ayamonte.

Esquema 21: Eurocidade da Raia: Cidade de Vila Real de Santo António.

Esquema 22: Eurocidade da Raia: Vila de Castro Marim.

Esquema 22: Eurocidade da Raia: Cidade de Ayamonte.

Esquema 23: Eurocidade Vila Real de Sto. António/Castro Marim/Ayamonte: Eurocidade Vila Real de Sto. António/Castro Marim/Ayamonte.

Esquema 24: Eurocidade Vila Real de Sto. António/Castro Marim/Ayamonte: Situação urbana de Vila Real de Sto. António/Castro Marim/Ayamonte.

Esquema 25: Eurocidade da Raia: Eurocidades Elvas/Badajoz.

Esquema 27: Eurocidade da Raia: Cidade de Badajoz.

Esquema 28: Eurocidade Elvas/Badajoz: Eurocidade Elvas/Badajoz.

Esquema 29: Eurocidade Elvas/Badajoz: Situação urbana de Elvas/Badajoz.

Esquema 30: Análise aos Rios.

Esquema 31: Análise de Altitude.

Esquema 32: Análise aos Áreas urbanas.

Esquema 33: Análise aos núcleos/perímetros urbanos:

Esquema 34: Análise às distâncias urbanas.

Esquema 35: Análise aos acessos urbanos.

Esquema 36: Evolução Urbana do Centro Histórico de Elvas.

Esquema 37: Evolução Urbana do Centro Histórico de Elvas.

Esquema 38: Evolução Urbana do Centro Histórico de Elvas.

Esquema 39: Evolução Urbana do Centro Histórico de Elvas.

Esquema 40: Evolução Urbana do Centro Histórico de Elvas.

Esquema 41: Evolução Urbana extramuros de Elvas.

Esquema 42: Evolução Urbana extramuros de Elvas.

Esquema 43: Evolução Urbana extramuros de Elvas.

Esquema 44: Evolução Urbana extramuros de Elvas.

Esquema 45: Evolução Urbana extramuros de Elvas.

Esquema 46: Evolução Urbana extramuros de Elvas.

Esquema 47: Evolução Urbana extramuros de Elvas.

Esquema 48: Evolução Urbana do Centro Histórico de Badajoz.

Esquema 49: Evolução Urbana do Centro Histórico de Badajoz.

Esquema 50: Evolução Urbana do Centro Histórico de Badajoz.

Esquema 51: Evolução Urbana do Centro Histórico de Badajoz.

Esquema 52: Evolução Urbana extramuros de Badajoz.

Esquema 53: Evolução Urbana extramuros de Badajoz.

Esquema 54: Evolução Urbana extramuros de Badajoz.

Esquema 55: Evolução Urbana extramuros de Badajoz.

Esquema 56: Evolução Urbana extramuros de Badajoz.

Esquema 57: Evolução Urbana extramuros de Badajoz.

Esquema 58: Evolução Urbana extramuros de Badajoz.

Esquema 59: Evolução Urbana extramuros de Badajoz.

Esquema 60: Evolução Urbana da Eurocidade Elvas/Badajoz.

Esquema 61: Evolução Urbana da Eurocidade Elvas/Badajoz.

Esquema 62: Evolução Urbana da Eurocidade Elvas/Badajoz.

Esquema 63: Evolução Urbana da Eurocidade Elvas/Badajoz.

Esquema 64: Corredor do Sudoeste Ibérico: Conexão a Sines, transporte mais direcionado a mercadorias.

Esquema 65: Corredor do Sudoeste Ibérico: Conexão a Lisboa, transporte mais direcionado a passageiros.

Esquema 66: Modelos de crescimento urbano: modelo linear, modelo nucleado e modelo em forma de estrela.

Esquema 67: Crescimento disperso.

Esquema 68: Crescimento urbano nucleado ou em forma de estrela apenas com uma área de expansão.

Esquema 69: Crescimento urbano nucleado ou em forma de estrela com duas ou mais áreas de expansão.

Esquema 70: Crescimento urbano nucleado ou em forma de estrelas dos pólos com extensão dos acessos e restante crescimento em modelo linear.

