

PLATAFORMA LOGÍSTICA DO CAIA: DESAFIOS PARA O ORDENAMENTO DE UM TERRITÓRIO FRONTEIRIÇO

THE CAIA'S LOGISTIC PLATFORM: CHALLENGES FOR A TRANS-FRONTIER TERRITORY MANAGEMENT

Joana Castro Almeida

Departamento de Engenharia Civil e Arquitectura
CESUR, Universidade Técnica de Lisboa
joanaca@civil.ist.utl.pt

Amílcar Arantes

Departamento de Engenharia Civil e Arquitectura
CESUR, Universidade Técnica de Lisboa
amilcar.arantes@civil.ist.utl.pt

Isabel Loupa Ramos

Departamento de Engenharia Civil e Arquitectura
CESUR, Universidade Técnica de Lisboa
isabel.ramos@ist.utl.pt

Fernando Nunes da Silva

Departamento de Engenharia Civil e Arquitectura
CESUR, Universidade Técnica de Lisboa
fnsilva@ist.utl.pt

RESUMO/ABSTRACT

A existência de um conjunto de intenções de investimento com incidência na zona do Caia pode constituir uma oportunidade de desenvolvimento económico e social para a região. Destacam-se o atravessamento da linha de alta velocidade Lisboa/Madrid, com uma estação na zona do Caia, a localização da plataforma logística de Elvas e a ligação ferroviária Sines/Poceirão/Évora/Elvas.

No entanto, o território da zona do Caia apresenta características muito específicas: está incluído no aproveitamento hidroagrícola do Caia e possui valores naturais de relevância à escala europeia, como a Rede Natura 2000 (Sítio do Caia), encontrando-se ainda integrado nas Reservas Ecológica e Agrícola Nacionais. Assim, a presente comunicação pretende equacionar opções territoriais alternativas que potenciam a cooperação transfronteiriça Elvas/Badajoz e que manifestam a preocupação de preservar os valores naturais existentes.

Para o efeito, efectua-se uma análise do posicionamento de Elvas/Badajoz na rede de transporte de mercadorias e de logística ibérica e no sistema urbano transfronteiriço.

This paper focuses on the trans-frontier region between the cities of Elvas (Portugal) and Badajoz (Spain) and the challenges for spatial planning and regional development due to recent decisions concerning major investments in this area. Amongst those outstands the decision on the location of a railway station of the High Velocity Train (TVG) linking Lisbon and Madrid, the investment into logistic platforms, as well as, a new conventional railway line, that links the logistic platform of Poceirão and the Atlantic Port of Sines. Despite these plans the region shows very specific characteristics in terms of its natural values: it includes a land development plan for irrigation, a Nature2000 site, and it is protected under the national legislation as the Agriculture and Ecological Reserve (RAN and REN).

Within this framework this paper discusses the various strategic options concerning alternative planning, management and governance models that aim to bring together the emerging opportunities for regional and local development with the preservation of its natural val-

A comunicação pretende discutir as condições de viabilidade de uma plataforma logística nessa área no contexto da rede ibérica e confrontar modelos de desenvolvimento territorial alternativos para a zona do Caia com as mais recentes opções de planeamento à escala regional e local.

Palavras-chave: Plataforma Logística, Cooperação Transfronteiriça, Ordenamento do Território, Valores Naturais, Sustentabilidade Territorial.

Códigos JEL: R14, R40 e R52

ues. It also analyses the position of Elvas/Badajoz in the Iberian urban system and the network of transportation of merchandise, and it questions its economic viability and the impact that alternative options might present on future land use.

Keywords: Logistic Platform, Trans-frontier Cooperation, Spatial Planning, Natural Values, Sustainable Development.

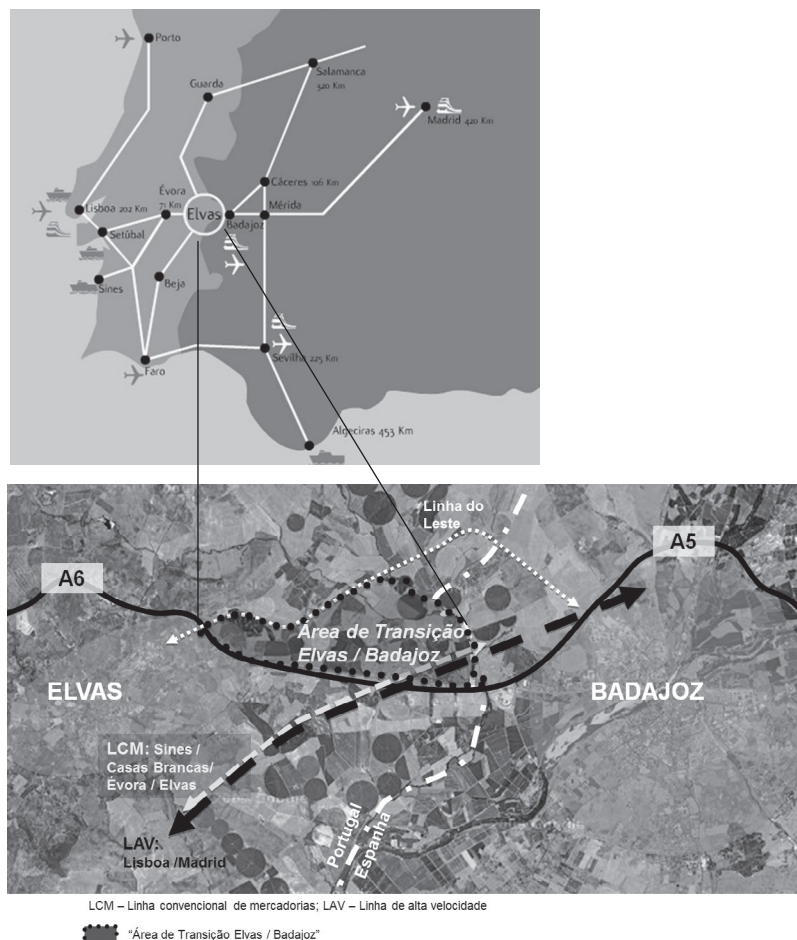
JEL Codes: R14, R40 e R52

1. INTRODUÇÃO

A existência de um conjunto de intenções de investimento público para a zona do Caia, nomeadamente a linha de alta velocidade Lisboa/Madrid de tráfego misto, com uma estação em Elvas/Badajoz, e a plataforma logística Elvas/Caia pode vir a colocar este território fronteiriço numa nova situação no contexto da rede urbana ibérica, nacional e regional.

Em 2006, na zona fronteiriça de Elvas eram aguardados com grande expectativa estes investimentos públicos que, certamente, seriam acompanhados por outras iniciativas públicas e privadas locais, de entre as quais se destacavam as propostas de parques de indústria, logística com áreas comerciais e de serviços de dimensões bastante expressivas num território que apresenta características muito específicas: está incluído no aproveitamento hidroagrícola do Caia e possui valores naturais integrados na

FIG. 1. LOCALIZAÇÃO DA 'ÁREA DE TRANSIÇÃO ELVAS/BADAJÓZ'



Fonte: <http://www.cm-elvas.pt/gae/pqelvas.htm> (em cima) e elaboração própria (em baixo).

Rede Natura 2000 (Sítio do Caia) e nas reservas Ecológica e Agrícola Nacional.

Foi neste contexto económico e territorial, marcado por sinais de mudança, mas também de incerteza, que a Comissão de Coordenação e Desenvolvimento da Região Alentejo (CCDRA) adjudicou em 2006 ao Centro de Estudos Urbanos e Regionais (CESUR) a elaboração do estudo intitulado *Estratégia e Esquema Espacial de Desenvolvimento da Área de Transição Elvas/Badajoz*, representada na Fig. 1. Este estudo teve como objectivo fundamental a formulação de orientações estratégicas de desenvolvimento e de ordenamento do território em estudo que enquadrassem as futuras intervenções, tirando partido das suas potencialidades e protegendo os seus valores naturais e culturais. A versão final do Estudo viria a ser entregue a Janeiro de 2007 (Nunes da Silva *et al.*, 2007).

Em 2010, num quadro de reduções drásticas decorrente da crise financeira alguns dos investimentos previstos foram cancelados ou adiados, mantendo-se, no entanto, as intenções de localização de uma plataforma logística em Elvas (área total de 60 ha) na Herdade da Comenda (terreno público) e da linha do comboio de alta velocidade, com a estação de passageiros em Badajoz e de mercadorias em Elvas. Já a euforia em torno da perspectiva dos investimentos locais nas actividades de logística e afins, aparentemente, esmoreceu.

forma logística de Elvas e a sua tradução nos modelos de ocupação do território (cf. Nunes da Silva *et al.*, 2007) seguida de uma reflexão sobre as perspectivas associadas ao desenvolvimento da logística e os desafios e limitações do planeamento territorial na região.

2. A ESTRATÉGIA DE DESENVOLVIMENTO DA LOGÍSTICA E DE ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO PARA ÁREA DE TRANSIÇÃO ELVAS/BADAJÓZ DEFINIDA EM 2006

Em 2006 perspectivavam-se as seguintes intenções de investimento público e de compromissos assumidos relativos à linha convencional de mercadorias, à linha de alta velocidade e à plataforma logística em Elvas, mantendo-se à data algumas questões ainda em aberto (Quadro 1).

Para além dos governos português e espanhol expressarem a vontade de cooperar no desenvolvimento de uma plataforma transfronteiriça logística Elvas/Badajoz (Quadro 1), também a Câmara Municipal Elvas (CME) manifestava em 2007 (Mocinha, 2007) o interesse na criação de uma 'Euro-cidade Elvas/Badajoz', ao abrigo do AECT – Agrupamento Europeu de Cooperação Transfronteiriça¹.

Este interesse da CME baseava-se nos seguintes factores: a proximidade física das duas cidades; o historial de

QUADRO 1. LINHA CONVENCIONAL DE MERCADORIAS E DE ALTA VELOCIDADE E PLATAFORMA LOGÍSTICA DE ELVAS: SÍNTESE DAS INTENÇÕES DE INVESTIMENTO E COMPROMISSOS ASSUMIDOS E DAS QUESTÕES EM ABERTO COM RELEVÂNCIA PARA A ÁREA DE TRANSIÇÃO ELVAS/BADAJÓZ, EM 2006

	Linha Convencional de Mercadorias	Linha de Alta Velocidade (AV)	Plataforma Logística de Elvas
Intenções/ /Compromissos	Ligação Sines/Elvas: regista-se a consignação da empreitada 'Renovação integral da via e plataforma da linha de Évora': troço Casa Branca/Évora (www.refer.pt consultado a 9/1/2006).	- AV Lisboa/Madrid tráfego misto: finalização dos troços Lisboa/Caia 2013 e Badajoz/Madrid 2010 (23/11/2005). - Apresentação rede AV Portugal (13/12/2005). - Definidos 2 corredores alternativos, um a norte e outro a sul da cidade de Elvas.	- Apresentação do Plano Portugal Logístico (9/5/2006). - A SEPES (Sociedad Estatal de Promoción y Equipamiento de Suelo), organismo público dependente do Ministério do Fomento, encontra-se a adquirir terrenos para a localização da plataforma logística de Badajoz (com o maior sigilo possível de forma a evitar especulação fundiária. Intenção de Portugal e Espanha trabalharem de forma conjunta na plataforma logística de Elvas/Badajoz (www.elperiodicoextremadura.com de 17/5/2006).
Questões em Aberto	Críticas ao traçado inicial previsto da linha Sines/Casa Branca/Évora, devendo passar pelo Poceirão.	- Concertação das propostas de traçados da AV Lisboa/Madrid. - Localização da estação.	- Localização da plataforma de Elvas. - Localização da plataforma de Badajoz. - Forma de operacionalização do processo associado ao desenvolvimento de uma plataforma conjunta.

Fonte: Elaboração própria com base em pesquisa na Internet e em Nunes da Silva *et al.* (2007: 5-8).

Tratando-se de uma área com um futuro incerto, os autores do trabalho acima mencionado entenderam que seria oportuno apresentar uma reflexão sobre os desafios que esta zona de transição Elvas/Badajoz enfrenta.

Assim, nesta comunicação será apresentada uma síntese das expectativas criadas em 2006 em torno da plata-

¹ Publicado a 5/7/2006 no *Jornal Oficial da União Europeia* através do Regulamento n.º 1082/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho. Instrumento de cooperação criado com o objectivo de reforçar a coesão económica e social, permitindo a criação de agrupamentos de cooperação dotados de personalidade jurídica e eliminando, assim, os obstáculos à cooperação territorial.

boa relação entre Portugal e Espanha; a eventual partilha da paragem de alta velocidade e de uma plataforma logística; a possibilidade de projecção comercial conjunta de ambas as cidades, através de uma plataforma logística comum; o crescente interesse cultural e linguístico recíproco, demonstrado pela grande adesão de alunos de português, bem como, no domínio do espanhol pelos Elvenses e pelos frequentes certames e visitas culturais e de lazer.

A CME entendia, assim, que se tornava necessário organizar iniciativas e serviços em comum e que era necessário um novo marco jurídico europeu, bem como de um plano estratégico conjunto. Do seu ponto de vista, a maior e melhor captação e organização de fundos financeiros externos e próprios, a harmonização interna e a projecção exterior seria superior em conjunto e em cooperação, do que em separado. Esta pretensão não viria a concretizar-se.

Também o estudo elaborado por Nunes da Silva *et al.* (2007: 106-112) identificava como estratégica esta opção de desenvolvimento de uma plataforma logística transfronteiriça Elvas/Badajoz, destacando como principais aspectos positivos:

- A localização de uma plataforma em Elvas/Badajoz foi considerada geoestratégica face a duas perspectivas: uma ibérica, pois potenciaria o corredor Lisboa/Sines/Madrid/resto da Europa e projectaria os portos de Setúbal, Sines e Lisboa para o interior da península, aumentando a sua competitividade, nomeadamente com a criação de um porto seco na plataforma em questão; e outra regional, pois disponibilizaria uma plataforma logística na área sudoeste de influência de Madrid e, simultaneamente, no Alto Alentejo (Fig. 2);
- O potencial de geração de emprego, não apenas através da criação de postos de trabalho directo em activi-

dades da plataforma, mas também, fruto de um efeito multiplicador, de postos de trabalho indirectos resultantes do aparecimento de novas empresas satélites, fortalecendo o combate ao desemprego e à desertificação;

- A eficiência de uma solução de plataforma partilhada entre Elvas/Badajoz, com gestão única e integrada, possibilitaria economias de escala tanto nas actividades logísticas, como nas de suporte, promovendo uma utilização mais racional dos respectivos equipamentos e infra-estruturas;
- O ordenamento do território que resultaria da captação para a plataforma de operadores logísticos e outros que começariam a aparecer, de forma dispersa, ao longo do traçado da A6, em instalações geralmente subdimensionadas, isoladas e sem a qualidade exigida pelas grandes empresas;
- A visibilidade à escala europeia e mundial uma vez que poderia ser a primeira plataforma transfronteiriça europeia pensada, discutida e implementada de raiz, o que, definitivamente, poderia ser uma vantagem também em termos de imagem de marca e de *marketing*, potenciando a atracção de investidores. De facto já existe outra plataforma transfronteiriça, a plataforma basca *Euskadi/Aquitania*, mas resultou da união de duas plataformas existentes e fisicamente separadas, embora geridas conjuntamente;
- A perspectiva de forte apoio financeiro pela União Europeia, não só porque a plataforma transfronteiriça Elvas/Badajoz estaria integrada nas regiões do Alentejo e Extremadura (regiões Objectivo 1), como também devido à existência de um novo instrumento jurídico – o AECT, para o período 2007-2013, que asseguraria um tecto único jurídico, permitindo assim uma uniformização dos aspectos legais e fiscais.

FIG. 2. POSICIONAMENTO DA FUTURA PLATAFORMA DE ELVAS NA REDE IBÉRICA DE PLATAFORMAS LOGÍSTICAS



Fonte: Nunes da Silva *et al.* (2007).

Em 2006 registavam-se, no concelho de Elvas, diversas iniciativas locais de investimento público e privado na área da logística e afins (indústria, comércio e serviços) enquadradas por vários planos de pormenor (PP). Evidenciam-se, quer pela sua dimensão, quer pela sua incidência no território em estudo ou na sua proximidade, os PP do Parque Industrial de Elvas (152 ha) e do Parque Logístico e Comercial de Elvas (117 ha) (Fig. 3), ambos em fase de elaboração.

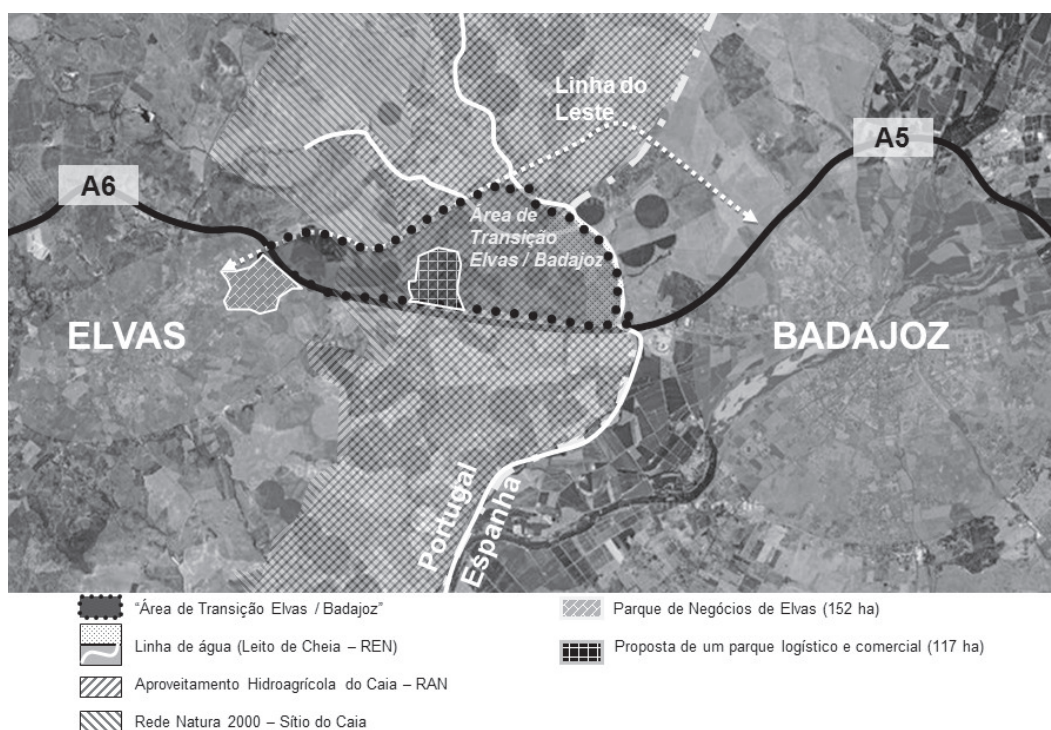
A proposta do Parque Logístico e Comercial de Elvas², localizado em pleno aproveitamento hidroagrícola do Caia e em Rede Natura, incidia numa zona classificada no Plano Director Municipal (PDM) como 'área agrícola preferencial (solos RAN – Reserva Agrícola Nacional)'. De acordo com a memória justificativa da proposta, o investimento previa a criação de 14 000 postos de trabalho directos e 7000 indirectos. Esta intenção de investimento vinha assim

justificar ou reforçar a pertinência da elaboração de uma *Estratégia e Esquema Espacial de Desenvolvimento para a área de transição Elvas/Badajoz*.

Conforme Nunes da Silva *et al.* (2007: 101), o desenvolvimento e o ordenamento da área de Transição Elvas/Badajoz dever-se-ia basear, entre outros aspectos, na aposta da logística como um dos motores de desenvolvimento do concelho de Elvas, compatibilizando-a com a preservação dos valores naturais.

Esta questão da preservação dos valores naturais prende-se, por um lado com a presença de espécies e *habitats* classificados ao abrigo da Rede Natura 2000 (com níveis de protecção e exigências de gestão territorial especificadas no respectivo Plano Sectorial) e, por outro, com as características biofísicas particulares ligadas à necessidade de conservação da água e do solo (Fig. 3). Encontram-se

FIG. 3. LOCALIZAÇÃO DOS PP EM APRECIACÃO NA PLANTA DE ORDENAMENTO DO PDM DE ELVAS (EM VIGOR DESDE 1997)



² Proposta de ocupação: i) logística e equipamento de apoio: serviços de apoio ao camionista (inclui oficina, hotel e armazéns), escritórios ANTRAM, parque de logística (inclui armazém geral e frio), estação de abastecimento de combustível, depósito de água, recolha de resíduos sólidos, depósito de gás e ETAR. à área total de lotes aproximadamente igual a 20 ha; ii) serviços e comércio: hipermercado, centros comerciais, comércio, *factory* com 74 lojas, centro de ócio, hotel/centro de congressos, restaurantes, quatro conjuntos de escritórios/serviços (total de 45 unidades) à área total de lotes aproximadamente igual a 33 ha; iii) estrutura verde: *boulevard I* ou 'pradaria park', *boulevard II* ou 'pinhal radical', agro-parque (zona de tampão com cerca de 13 ha) e outras zonas verdes de enquadramento.

nesta situação as áreas de risco de cheias, protegidas ao abrigo da Reserva Ecológica Nacional (REN) e os solos que, pela sua natureza específica, se encontram protegidos ao abrigo da RAN. Acresce que estes solos registaram aumento significativo da sua produtividade na sequência de investimento público na infra-estruturação de uma área de regadio – o Aproveitamento Hidroagrícola (AH) do Caia.

É neste quadro ambiental e económico que foram apresentadas naquele estudo três alternativas de crescimento da logística e respectivas actividades associadas, às quais se adicionou uma quarta alternativa que abarca uma forma de crescimento associada à inexistência de planea-

mento, mas que, por não ser desejável, é designada por 'alternativa 0' (Figs. 4, 5, 6 e 7 e Quadro 2).

Pode concluir-se desta sistematização do ponto da situação para 2006 que, embora se ponderasse a viabilidade da

logística em Elvas numa perspectiva ibérica, o foco do problema incidia na determinação da melhor localização para a plataforma de Elvas, na 'área de transição Elvas/Badajoz', que minimizasse os impactes negativos no ambiente.

FIG. 4. ALTERNATIVA 0: CRESCIMENTO ESPONTÂNEO E DISPERSO

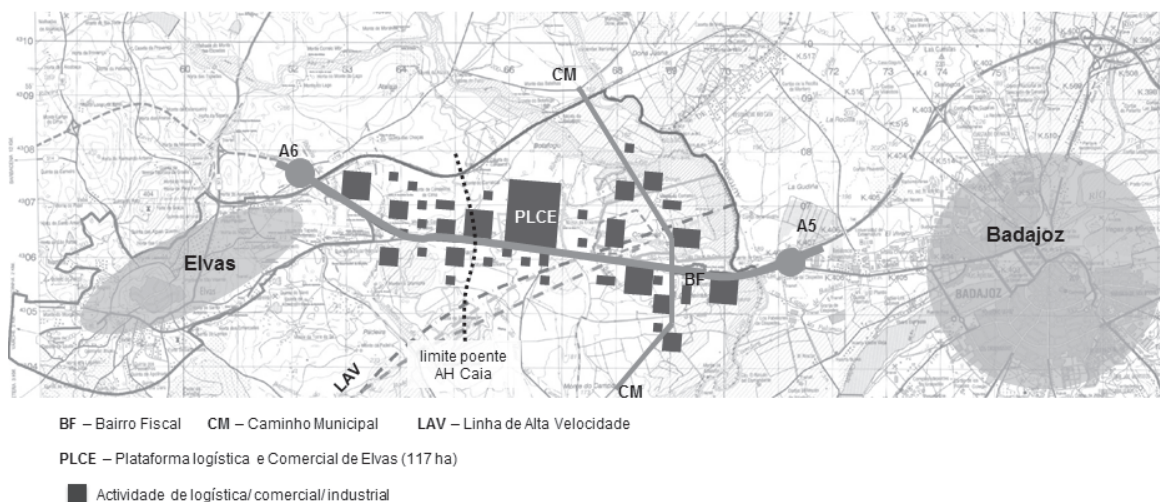


FIG. 5. ALTERNATIVA 1: CRESCIMENTO NUCLEADO, SEM EXPANSÃO NO AH DO CAIA

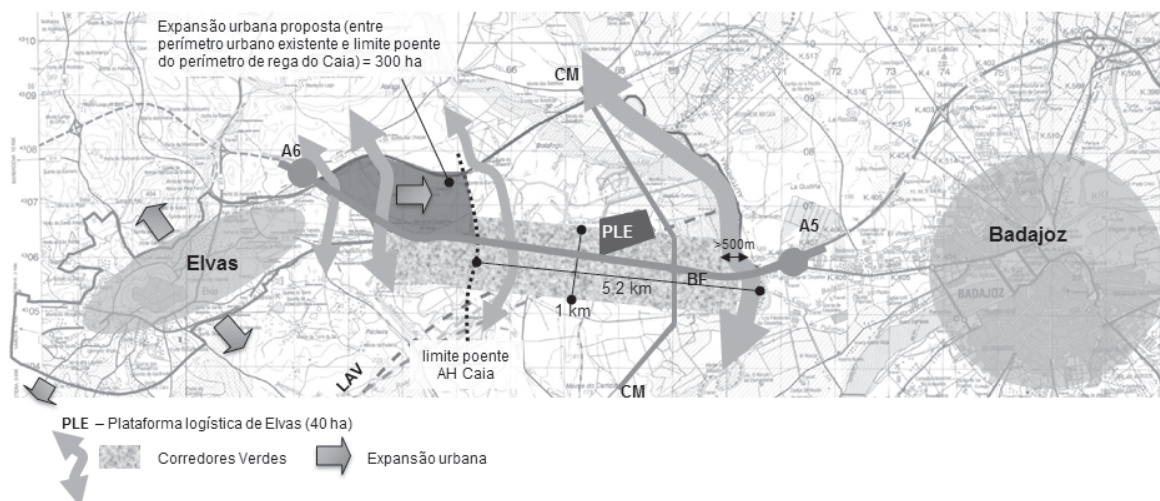


FIG. 6. ALTERNATIVA 2: CRESCIMENTO NUCLEADO, COM EXPANSÃO NO AH DO CAIA

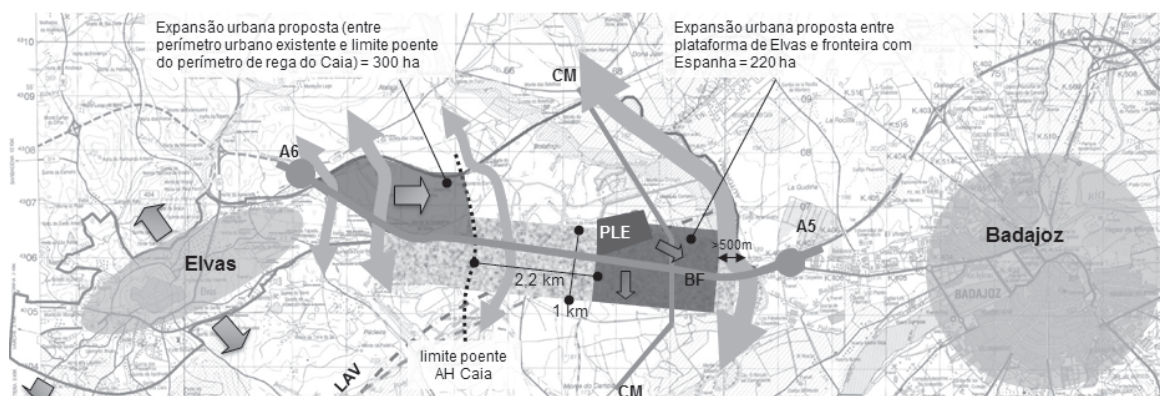
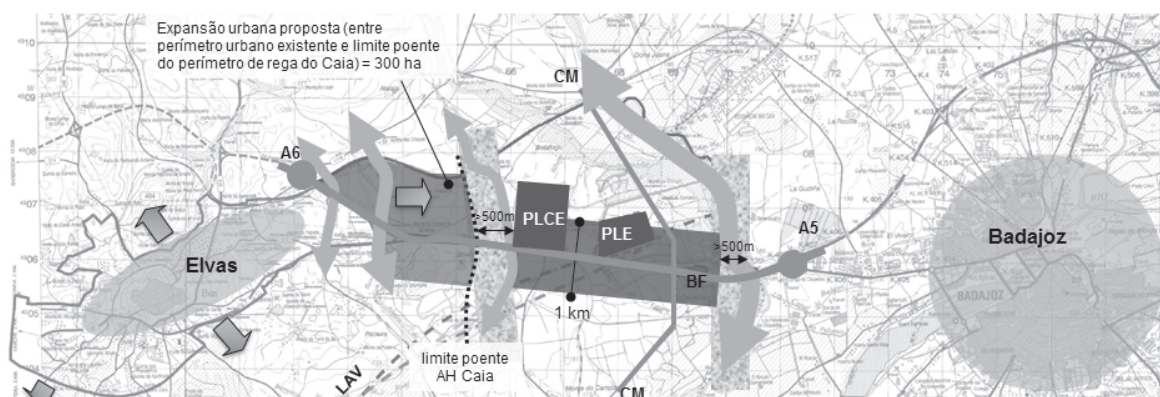


FIG. 7. ALTERNATIVA 3: CRESCIMENTO LINEAR



Fonte: Nunes da Silva *et al.* 2007: 118-120.

QUADRO 2. CARACTERIZAÇÃO SINTÉTICA DAS ALTERNATIVAS DE CRESCIMENTO PARA A ÁREA DE TRANSIÇÃO ELVAS/BADAJOS

Alternativas de Crescimento	Características	Principais Aspectos Positivos e Negativos	
		(+)	(-)
0 – Não planeado	Proliferação de construções de forma espontânea e dispersa em espaço rural, na proximidade da rede viária existente.	Não têm.	Inúmeros.
1 – Nucleado sem expansão no AH do Caia	Plataforma logística localizada na Herdade da Comenda; área de expansão urbana com cerca de 300 ha (a poente), eventualmente destinada a usos comerciais, industriais e de logística urbana; restante área permanece afecto ao uso agrícola.	Protege valores ambientais e paisagísticos.	Não potencia relação de proximidade a Badajoz.
2 – Nucleado com expansão no AH do Caia	Plataforma logística localizada na Herdade da Comenda; duas áreas de expansão urbana, uma de uso mais urbano (a poente), e outra (a nascente) que surge na continuidade dos usos industrial/logístico entre Elvas e Badajoz. A expansão desta área está dependente do sucesso da actividade logística e do preenchimento da plataforma, destinando-se essencialmente a actividades de logística e complementares (comerciais, industriais, etc.); restante área permanece afecto ao uso agrícola.	Favorece maior relação com Badajoz (plataforma com contiguidade física (Elvas/ /Badajoz). Ao ter uma área de expansão adjacente à plataforma, promove uma estratégia de localização ordenada e de sinergias entre actividades económicas.	Degradação da paisagem. Excessiva extensão do perímetro urbano, tendo em consideração que também se prevê expansão em torno da plataforma logística de Elvas.
3 – Linear	Plataforma logística localizada na Herdade da Comenda; privilegia-se a localização determinada pela iniciativa privada; de uma forma planeada delimita-se um contínuo urbano linear ao longo da AE 6 (zona potencialmente mais apetecível para a captação de investimento na área da logística) e identificam-se os corredores a proteger (quatro corredores ecológicos N/S) com o objectivo de garantir a continuidade dos ecossistemas e dos ciclos biogeoquímicos.	Responde às estratégias da iniciativa privada em termos de diminuição dos custos de implantação, o que pode ser importante para o desenvolvimento de actividades económicas no concelho de Elvas.	Elevada degradação da paisagem. Põe em causa o AH do Caia.

Fonte: Baseado em Nunes da Silva *et al.* (2007: 121-122).

3. O NOVO CONTEXTO DE 2010

O ponto da situação de 2010 é caracterizado por novos desenvolvimentos: na área da logística em que, fruto da actual crise financeira, a euforia em torno dos investimentos locais nas actividades de logística e afins, aparentemente, esmoreceu; na área da cooperação transfronteiriça, com a criação do EUROACE – euro-região que envolve as regiões Alentejo/Centro/Extremadura; e na área do planeamento territorial com a aprovação dos planos muni-

cipais de ordenamento do território para os concelhos de Elvas e de Badajoz.

3.1. PERSPECTIVAS PARA A PLATAFORMA LOGÍSTICA DE ELVAS/BADAJOS

Em 2010, face às informações disponíveis (Quadro 3), constata-se que a viabilidade de uma plataforma logística conjunta e territorialmente contígua entre Elvas e Badajoz continua incerta.

QUADRO 3. LINHA CONVENCIONAL DE MERCADORIAS E DE ALTA VELOCIDADE E PLATAFORMA LOGÍSTICA DE ELVAS: SÍNTESE DAS INTENÇÕES DE INVESTIMENTO E COMPROMISSOS ASSUMIDOS E DAS QUESTÕES EM ABERTO COM RELEVÂNCIA PARA A ÁREA DE TRANSIÇÃO ELVAS/BADAJÓZ, EM 2010

	Linha Convencional de Mercadorias	Linha de Alta Velocidade (AV)	Plataforma Logística de Elvas
Intenções/ /Compromissos	Definido o traçado da linha: Sines, Poceirão, Casa Branca, Évora, Elvas, as obras dos diferentes troço já se encontram em execução ou com início previsto até final de 2010 (www.refer.pt consultado a 30/8/2010).	- Definido o corredor AV na zona do Caia. - Definidas as estações de AV: passageiros (em Badajoz) e mercadorias (em Elvas). - Definido o modelo de exploração AV passageiros (empresa luso-espanhola).	Definida a localização das plataformas de Elvas (Herdade da Comenda) e de Badajoz (a noroeste da cidade) e com os terrenos já adquiridos, a plataforma de Badajoz está mais avançada, encontrando-se o projecto (classificado como PIR – projecto de interesse regional) em elaboração para começar a ser executado em 2011 (www.europress.es de 5/2/2010).
Questões em Aberto		Exploração AV mercadorias.	Plano Sectorial da Rede Nacional de Plataformas Logísticas em elaboração.
	Articulação entre a linha convencional e AV.		- Não se perspectiva qualquer cooperação numa gestão conjunta das duas plataformas. - Modelo de articulação e de gestão das infra-estruturas logísticas de Caia/Badajoz.
	Articulação entre linha convencional e AV e as plataformas logísticas.		

Fonte: Elaboração própria com base em reuniões e pesquisa documental.

Do lado português, a solução aponta para uma plataforma logística composta por uma área de 60 ha ligada às actividades logísticas primárias associadas à interface rodo-ferroviária e ferro-ferroviária e uma área envolvente com cerca de 300 ha para as actividades logísticas secundárias e outras. Esta proposta localiza-se na Herdade da Comenda, perto da fronteira junto da futura paragem de mercadorias da Rede Ferroviária de Alta Velocidade em Elvas, como consta no PDM de Elvas, publicado no *Diário da República*, a 2 de Fevereiro de 2010.

Do lado espanhol as intenções são claras. A construção anunciada e publicitada de uma infra-estrutura para actividades logísticas, comerciais, industrial e outras. Para tal, foi recentemente divulgada (www.europress.es de 5/2/2010) a existência de um Projecto de Interesse Regional para a região da Extremadura para o desenvolvimento da Plataforma Logística del Suroeste Español, com uma área total de 510 ha e localizada a noroeste de Badajoz. A Entidad Estatal del Suelo (SEPES) adquiriu os terrenos em causa, estando 132 ha destinados a actividades primárias ligadas à logística de interface entre a ferrovia e a rodovia. O investimento total rondará os 100 milhões de euros, prevendo-se que as obras arranquem no início de 2011, com um prazo de execução de 18 a 24 meses.

Tendo em consideração as últimas informações disponíveis (final de 2010) sobre as intenções de ambos os lados da fronteira, a cooperação entre Elvas e Badajoz perspectivada em Nunes da Silva *et al.* (2007: 101-113) para a realização de uma plataforma transfronteiriça única já não parece possível, pelo menos nos moldes então previstos. Aparentemente, ambos os países apostam agora em projectos que, excluindo a dimensão, são muito idênticos, nomeadamente:

- Na importância dada ao corredor Lisboa/Sines/Madrid/resto da Europa e na projecção dos portos de Setúbal, Sines e Lisboa para o interior da península;
- Na instalação em Elvas/Badajoz de uma plataforma logística intermodal (rodo-ferroviária) regional, ocupando territorialmente uma área actualmente não abrangida/servida por outra infra-estrutura do género, tanto do lado português como do lado espanhol da fronteira;
- Na existência de uma linha ferroviária de alta velocidade, que no caso português atravessa a área da plataforma e no caso espanhol é adjacente;
- Na atracção para as plataformas logísticas, ou melhor, para as áreas adjacentes a estas, de, entre outras, empresas de caris comercial, industrial (com ênfase na montagem final de alto valor acrescentado), de investigação e desenvolvimento;
- No aproveitamento de fortes apoios da União Europeia para a concretização de objectivos específicos (convergência e competitividade), pois ambas as regiões envolvidas são regiões Objectivo 1.

3.2. O ENQUADRAMENTO LEGAL PARA A COOPERAÇÃO TRANSFRONTEIRIÇA

Em 2009, formalizar-se-ia o acordo de criação da EUROACE – euro-região que envolve as regiões Alentejo/Centro/Extremadura (protocolo publicado no *Diário da República* a 29/12/2009). A EUROACE tem, entre outras, as funções de coordenação conjunta de soluções para problemas comuns, de concepção de estratégias transfronteiriças de desenvolvimento territorial, de promoção da cooperação entre agentes económicos do espaço territorial

transfronteiriço, com o objectivo de atrair investimentos e iniciativas empresariais para a zona fronteiriça, e de preparação de projectos e propostas que possam beneficiar de financiamento público ou privado de carácter nacional, europeu ou internacional.

Se, por um lado, existe o enquadramento legal para a cooperação, não é evidente que esta cooperação se concretize porque as bases necessárias para o desenvolvimento de um processo colaborativo possam não estar consolidadas, porque o trabalho associado à determinação de uma visão comum ou à identificação de interesses comuns possa não ter sido desenvolvido, ou ainda porque as oportunidades e os ganhos mútuos, associados a um trabalho de colaboração, possam não ter sido reconhecidos pelos actores envolvidos no processo de planeamento, tal como identificado por vários autores em contextos semelhantes (*e.g.*, Covey, 2004; Gray, 1989; Healey, 1997; Meadow, 2008).

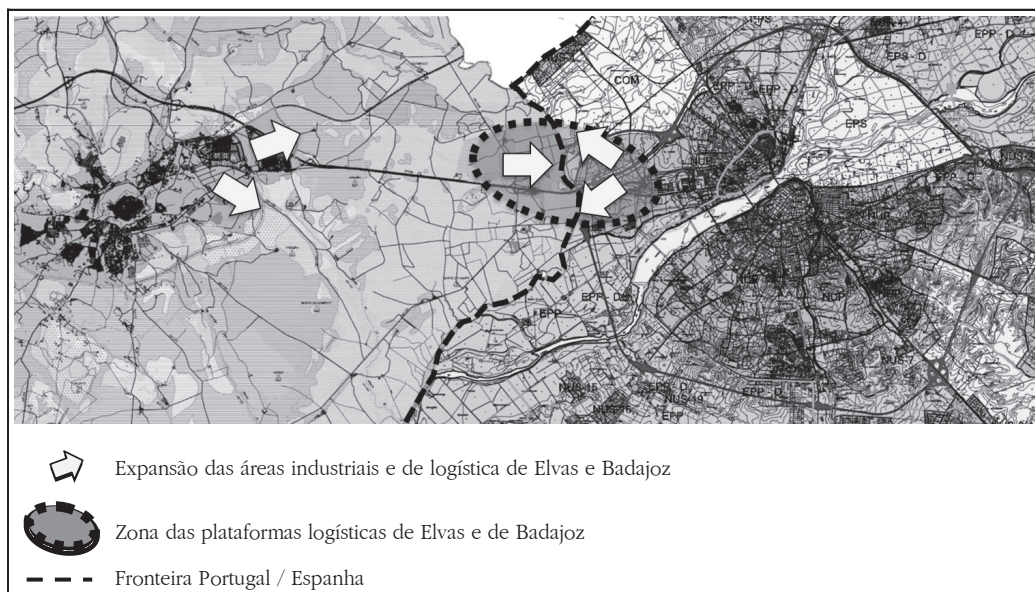
Não se pretendendo avaliar o contexto para a concretização de um processo colaborativo, coloca-se a questão:

Qual o modelo de gestão e de ordenamento que melhor serve os interesses do território transfronteiriço Elvas/Badajoz?

3.3. O PLANEAMENTO TERRITORIAL NA ZONA DO CAIA

Analisando o PDM de Elvas, publicado no *Diário da República* a 2/2/2010, e o Plano General Municipal (PGM) de Badajoz, publicado no *D.O.E.* a 7/11/2007, constata-se que os respectivos perímetros urbanos se expandem na direcção da fronteira, com uma ocupação dominante afecta ao uso industrial e a actividades associadas à logística (Fig. 8).

FIG. 8. EXTRACTO DAS PLANTAS DE ORDENAMENTO DO PDM DE ELVAS E DO PGM DE BADAJOZ, COM ANOTAÇÕES NOSSAS



Fonte: Elaboração própria com base na Plantas de Ordenamento do PDM de Elvas e do PGOU de Badajoz.

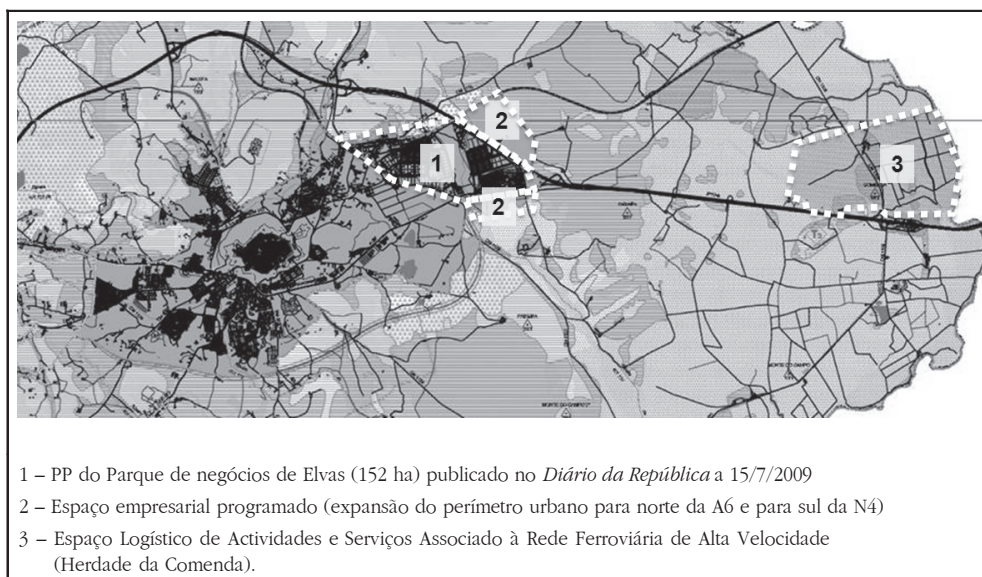
O modelo de crescimento preconizado no PDM Elvas apresenta características idênticas ao da alternativa de crescimento 2 proposta no estudo do CESUR (Nunes da Silva *et al.*, 2007), prevendo a expansão de actividades industriais e logísticas quer na contiguidade das áreas industriais existentes, quer na contiguidade da nova plataforma logística a localizar na Herdade da Comenda (Fig. 9). Ou seja, o modelo de ordenamento do PDM impede a pulverização de investimentos de iniciativas privadas, com localizações *ad-hoc* em área de Rede Natura 2000 e no AH do Caia, mesmo que consideradas importantes para o desenvolvimento do concelho de Elvas.

No entanto, tendo em consideração a legislação publicada recentemente, que determina que a execução das áreas de expansão definidas nos PDM deve ser realizada durante

o período de vigência destes Planos³, entende-se que a expansão industrial prevista para nordeste do perímetro urbano de Elvas, ocupando uma área agrícola em exploração, é excessiva dado que as zonas industriais delimitadas no PDM de 1997 ainda estão por ocupar, entre as quais se inclui a área do PP do Parque Industrial de Elvas, com 152 ha.

³ De acordo com o Decreto-Regulamentar n.º 11/2009, de 29 de Maio de 2009, a classificação do solo como urbano deve observar, entre outros critérios o seguinte: existência ou garantia de provisão, no horizonte do plano municipal de ordenamento do território, de infra-estruturas urbanas e de prestação dos serviços associados, compreendendo, no mínimo, os sistemas de transportes públicos, de abastecimento de água e saneamento, de distribuição de energia e de telecomunicações.

**FIG. 9. EXTRACTO DA PLANTA DE ORDENAMENTO DO PDM DE ELVAS
(PUBLICADO NO DIÁRIO DA REPÚBLICA A 2/2/2010) COM ANOTAÇÕES NOSSAS**



Fonte: Elaboração própria com base na Planta de Ordenamento do PDM de Elvas.

4. PERSPECTIVAS PARA O DESENVOLVIMENTO DA LOGÍSTICA E PARA O PLANEAMENTO TERRITORIAL NA ZONA DO CAIA

Os grandes investimentos públicos previstos para o território fronteiriço de Elvas obrigam a repensar os pressupostos subjacentes ao planeamento territorial desenvolvido no passado recente (2006) e em vigor (em 2010), equacionando-se os constrangimentos e as oportunidades para o desenvolvimento da logística e para o ordenamento do território na zona do Caia.

4.1. CENÁRIOS PARA O FUTURO DA LOGÍSTICA NA ZONA DO CAIA

Considerando as intenções manifestadas pelas entidades responsáveis de ambos os lados da fronteira, as perspectivas futuras podem ser opostas: de **competição**, de **cooperação** ou de **colaboração** entre as duas plataformas.

A – Cenário de competição

O cenário de competição entre as duas plataformas, em face das decisões e intenções conhecidas e públicas, é um cenário muito provável. Neste contexto, a estratégia portuguesa para a localização da plataforma em Elvas não pode assentar numa simples réplica da plataforma de Badajoz. Esta situação deve-se, entre outros factores, à maior rapidez do lado espanhol na implantação e operacionalização deste tipo de infra-estruturas, ao facto de o sistema logístico de plataformas espanhol se encontrar bastante mais avançado do que o português e à maior dimensão económica da área de influência de Badajoz/Extremadura relativamente à de Elvas/Alentejo.

De facto, dificilmente neste cenário a plataforma de Elvas estará em condições de captar mercadorias, de e para Espanha, à plataforma de Badajoz. Mais, com grande probabilidade, o acesso das mercadorias espanholas aos portos nacionais visados (Lisboa, Setúbal e Sines) será feito através da futura plataforma do Poceirão. Não havendo ligação prevista em linha férrea directa entre Sines e Elvas (www.refer.pt consultado a 30/8/2010), não é razoável pensar-se que as mercadorias marítimas e as recolhidas e distribuídas no mercado nacional e consolidadas na plataforma do Poceirão sejam novamente movimentadas na plataforma em Elvas. Qualquer mercadoria com origem/destino na Espanha ou é, caso necessite, manipulada (incorporação de valor ou consolidação) em território nacional no Poceirão (tirando partido da capacidade lá instalada) ou em território espanhol na plataforma de Badajoz, uma vez que esta já estará integrada no sistema logístico de plataformas espanhol.

Assim, neste cenário, a plataforma de Elvas acabará não só por ter concorrência da plataforma de Badajoz, como também da plataforma portuguesa do Poceirão no que respeita às mercadorias de e para Espanha. Restam, então, à plataforma de Elvas as mercadorias nacionais geradas (ou cujo valor é acrescentado) e as mercadorias distribuídas na sua área de influência, prevista no sistema de plataformas logísticas portuguesas (Plano Portugal Logístico, www.moptc.pt consultado a 9/5/2006).

Para que este cenário tenha sucesso é necessário atrair para a área de influência da plataforma a localizar em Elvas investimentos capazes de gerar ou acrescentar valor às mercadorias. Tal só poderá ocorrer com o apoio concertado das entidades públicas portuguesas centrais e locais.

Adicionalmente, o facto de a localização da paragem de mercadorias do comboio de alta velocidade se encontrar

prevista na plataforma de Elvas será um factor que potenciará a atracção de actividades de elevado valor acrescentado. Estas actividades poderão gerar ou transformar mercadorias de baixo valor acrescentado (por exemplo, oriundas do modo marítimo) em mercadorias de elevado valor acrescentado que habitualmente utilizam o avião como modo transporte, beneficiando assim de um serviço de transporte com custos comparativamente mais reduzidos (www.spiegel.de, consultado a 13/2/2008).

Por último, e para que este cenário seja viável, é ainda fundamental que:

- os custos de acesso e operação da plataforma logística em Elvas sejam competitivos quando comparados com os custos de recurso à plataforma de Badajoz;
- os níveis de serviço da plataforma de Elvas sejam elevados; e
- todos os processos de planeamento, implementação e operacionalização dos investimentos e da plataforma em Elvas sejam integrados, faseados e escalonados correctamente no tempo e no espaço.

B – Cenário de cooperação

Em termos genéricos, é perceptível alguma cooperação entre Portugal e Espanha. Recentemente foi notória a vontade de as entidades públicas espanholas, centrais e locais, cooperarem com as entidades públicas centrais e com os portos portugueses susceptíveis de alavancar o sucesso da plataforma em Badajoz (www.cotizalia.com, consultado a 14/6/2010), assegurando a entrada em Espanha e respectivo sistema logístico dos produtos que chegam a Portugal por via marítima. No entanto, os ecos que vão aparecendo sobre este assunto não anunciam intenções de cooperação com as entidades públicas locais portuguesas de Elvas. Assim, o cenário de cooperação entre as futuras plataformas apresenta uma probabilidade reduzida, em particular se do lado português as entidades públicas centrais, de forma concertada com as entidades locais, não se envolverem nesse sentido.

Contudo, num cenário de cooperação entre as duas plataformas, fisicamente separadas pela fronteira, a cooperação deverá assentar na complementaridade das actividades desenvolvidas em cada uma das plataformas. Evita-se assim a duplicação de equipamentos susceptíveis de economias de escala e de mercados que potenciem, mais tarde ou mais cedo, cenários pontuais de competição. Face às características que distinguem as duas plataformas (por exemplo, a plataforma de Elvas terá a paragem de mercadorias do comboio de alta velocidade) e dentro de um ambiente de cooperação e benefício mútuo, estas deverão especializar-se em determinadas actividades, mercados e/ou áreas de influência.

Na realidade, mantêm-se as recomendações sugeridas para o sucesso da plataforma de Elvas no caso do cenário de competição, com a diferença de que estas devem ser encaradas e desenvolvidas tendo como pano de fundo um ambiente de cooperação e concertação com a plataforma de Badajoz.

No entanto, o potencial do cenário de cooperação entre as plataformas de Elvas e Badajoz pode ser fortemente aumentado se algumas das decisões, em alguns casos ainda meras intenções, forem postas em causa e reequacionadas no sentido da cooperação entre plataformas. Para tal, é imprescindível que as entidades públicas portuguesas centrais, em articulação com as entidades locais de Elvas, apostem nessa cooperação. Assim, este cenário de cooperação alargada, em que as duas plataformas se mantêm territorialmente separadas, pode caracterizar-se da seguinte forma:

- A localização das paragens de mercadorias e de passageiros do comboio de alta velocidade, actualmente previstas para Elvas e para Badajoz, respectivamente, é coincidente, ou na plataforma de Elvas ou na de Badajoz. Deste modo são rentabilizadas não só as infra-estruturas mas também os níveis de serviço das mesmas são melhorados;
- As duas plataformas têm entre si ligações rápidas em linha de caminho-de-ferro convencional e por rodovia, de forma a permitir que os fluxos internos se realizem eficazmente e de forma económica. Possibilitar-se-ia assim que as operações de ambas as plataformas sejam ainda mais integradas e que as capacidades dos equipamentos e operadores logísticos lá instalados sejam eficientemente utilizadas;
- Existe um tecto jurídico único para ambas as plataformas, que facilitará, por exemplo, a gestão centralizada e única das duas plataformas e a criação de um porto seco numa das plataformas que fomentará o acréscimo do fluxo de cargas dos portos de Lisboa, Setúbal e Sines;
- Existe uma forte imagem de marca associada a uma plataforma internacional (na realidade, uma única plataforma com dois pólos integrados de uma forma eficaz e eficiente, um em Elvas e outro em Badajoz), com ligações à linha de comboio convencional e de alta velocidade e a importantes portos atlânticos, ligada a um caso de boas práticas de colaboração transfronteiriça na União Europeia, etc. Esta imagem representa um argumento de *marketing* fundamental para o sucesso na captação de fundos da União Europeia e de investimento privado.

Caso o cenário de cooperação alargada entre as plataformas a localizar em Elvas e em Badajoz seja possível, o modelo de cooperação poderá ser semelhante ao utilizado no caso de sucesso da plataforma transfronteiriça Euskadi/Aquitania, entre a Espanha e a França (www.pl-ae.com consultado a 27/7/2010). No entanto, em alguns aspectos o modelo de cooperação pode e deve ser melhorado dado que o caso em comparação partiu de duas plataformas já existentes e no caso de Elvas e de Badajoz as plataformas ainda não passam de projectos futuros.

B – Cenário de colaboração

Por último, um cenário de colaboração, que permitiria maximizar os resultados globais e individuais para ambas

as regiões (Elvas e Badajoz), passaria por abandonar o imperativo da existência de duas plataformas territorialmente separadas e apostar numa plataforma única e conjunta, neste caso possível pela quase continuidade geográfica entre áreas consideradas em Elvas e em Badajoz. Neste cenário a plataforma e as actividades associadas poder-se-iam situar no local mais adequado para o efeito (independentemente de ser em Elvas ou Badajoz).

4.2. RISCOS E DESAFIOS NO PLANEAMENTO TERRITORIAL DA ZONA DO CAIA

Com base nos modelos de ordenamento propostos no trabalho desenvolvido por Nunes da Silva *et al.* (2007) e nas opções de planeamento municipal definidas pela Câmara Municipal de Elvas para o território fronteiriço do Caia, em 2006 e em 2010, evidenciam-se neste capítulo os riscos e os desafios com que o planeamento territorial se depara.

A – O argumento da ‘criação de postos de trabalho’

Em primeiro lugar, constata-se que a ‘criação de postos de trabalho’ continua a ser o argumento mais convincente dos privados para a aprovação das suas intenções de investimento em áreas cujo preço do solo apresenta um valor bastante atractivo (solo rural, áreas protegidas, Rede Natura 2000 ou Reservas Agrícola e Ecológica Nacional). No caso específico da área de transição Elvas/Badajoz, a intenção de investimento do Parque Logístico e Comercial de Elvas, que previa a criação de 14 000 postos de trabalho directos e 7000 indirectos e situado em pleno AH do Caia e em Rede Natura 2000, não veio a ser viabilizado no PDM de Elvas, aprovado em 2010, mas não deixou de representar um factor importante na determinação das alternativas de crescimento apresentadas no trabalho realizado por Nunes da Silva *et al.* (2007).

Cabe, assim, aos agentes de planeamento, munidos dos necessários especialistas, procederem a uma leitura crítica do projecto, numa perspectiva global e de longo prazo, implementando, em caso de aprovação do projecto, os necessários requisitos contratuais e procedimentos fiscais.

B – A postura expansionista dos planos

Esta postura manifesta-se na oferta de áreas urbanizáveis excessivas delimitadas nos PDM de primeira geração (que permitiriam o alojamento para 35 milhões de habitantes em Portugal Continental), cujos efeitos perversos têm sido amplamente discutidos (*e.g.*, Correia, 2001; Pardal *et al.*, 2000; Pardal, 2006). Mesmo com a legislação vigente que condiciona a transformação de solo rural em solo urbano (Decreto Regulamentar n.º 11/2009, de 25/9/2009), com o objectivo de promover um crescimento urbano sustentável (Frey, 2001), os PDM de segunda geração têm mantido a postura expansionista característica dos PDM anteriores, dos quais o PDM de Elvas não é excepção.

Entende-se que existe aqui um erro de avaliação ao considerar que uma vasta oferta de solo classificado como ‘urbanizável’ pode reduzir o preço do solo e consequentemente tornar a atracção de investimento mais competitiva.

No caso específico do PDM de Elvas, a classificação de uma grande área afecta ao uso industrial e de actividades relacionadas com a logística apresenta dois riscos: um associado ao facto de a dimensão excessiva de solo poder não promover a integração que se requer numa plataforma logística e, o outro, ao facto de poder atrair empresas que não têm a ver com o modelo da plataforma (Soares, 2006).

C – Ausência de pró-actividade

A classificação do solo preconizada no âmbito do planeamento municipal acaba por representar uma limitação do planeamento territorial. De facto, não é o planeamento físico que altera a dinâmica económica dos territórios (ainda que possa funcionar como um obstáculo ou um facilitador à localização e desenvolvimento de actividades económicas), mas sim a dinâmica da procura. Aqui a postura reactiva do planeamento em detrimento da postura pró-activa (ver as distinções entre estas duas escolas de pensamento em Mintzberg, 2009) não promove a captação dos investimentos privados que se pretendem para o desenvolvimento da região.

Associada à questão da captação de investimento privado, e incorrendo noutro erro de avaliação, está o pressuposto de que a oferta de vastas áreas urbanizáveis com planos de pormenor aprovados pode promover a captação de investimento. Por um lado, tal pensamento seria plausível dada a morosidade do processo de aprovação de planos. Contudo, por outro lado, e exemplificando com o caso do PDM de Elvas, há a tendência para uma ocupação de iniciativas avulsas e por isso mais desordenadas em áreas mais afastadas sem PP aprovado (cf. ‘Espaço Empresarial’ representado na Fig. 9), deixando um vazio nas áreas mais centrais com PP aprovado (cf. ‘Parque de Negócios de Elvas’ delimitado na Fig. 9).

Tendo em consideração as limitações acima mencionadas, o principal desafio que se coloca ao planeamento territorial (nacional, regional e municipal) é a melhoria da sua eficácia, traduzida pela capacidade de ser pró-activo (por exemplo, na procura de captação de investimento) e de cooperar (estruturando a actuação para as soluções de ganho mútuo – *win-win*) e da sua eficiência, reduzindo a burocracia associada ao processo de elaboração e execução dos planos.

5. CONCLUSÕES

A abordagem efectuada pelo CESUR em 2006 (Nunes da Silva *et al.*, 2007) baseou-se no pressuposto que o território, definido como a área de transição Elvas/Badajoz, se iria transformar na sequência da decisão de localização de uma plataforma logística nesse espaço. Contudo, já na

abordagem de 2006 se questionava a viabilidade da localização da plataforma logística. A reflexão apresentada nesta comunicação reforça essa leitura.

Em 2006 era pertinente apresentar um modelo de desenvolvimento territorial para uma zona designada por 'área de transição Elvas/Badajoz', limitada ao espaço entre a cidade de Elvas e o Caia, inserida na Rede Natura 2000 e no Aproveitamento Hidroagrícola do Caia. Contudo, conclui-se agora que estudar esta unidade de análise se mostra desadequado porque a **principal ameaça à localização desta infra-estrutura é a sua viabilidade económica**. As características ambientais do território e o estatuto de protecção que lhe está associado deixaram assim de constituir os principais impedimentos à ocupação e ao desenvolvimento da logística como inicialmente se pressupôs. No entanto, num cenário em que se equacione a existência de uma plataforma logística conjunta, terá de se prever no seu planeamento a integração de um corredor ecológico ao longo do troço do rio Caia e da área de risco de cheia que lhe está associada. Esta opção terá potencialmente um impacte menor sobre o Sítio da Rede Natura 2000, visto este não encontrar continuidade do lado espanhol.

Apesar das decisões já tomadas relativamente à localização das paragens de alta velocidade (de passageiros em Badajoz e de mercadorias em Elvas) e das intenções de desenvolvimento de duas plataformas, uma em Badajoz e outra em Elvas, considera-se que **ainda existe espaço para negociar o desenvolvimento de uma plataforma transfronteiriça internacional com ganhos mútuos**. Esta solução apresentaria como principais vantagens o financiamento da União Europeia em condições mais favoráveis e a forte imagem de marca associada a uma plataforma internacional.

Esta colaboração pressupõe um envolvimento concertado das entidades centrais e locais nacionais. Ao nível central, torna-se necessário clarificar qual o papel da plataforma de Elvas no Sistema Logístico Nacional, considerando, por um lado, a articulação com a plataforma do Poceirão e, por outro, a existência da plataforma de Badajoz. Em última análise, do ponto de vista estrito do Sistema Logístico Nacional, poderá não se justificar uma plataforma em Elvas. Torna-se, portanto, fundamental que este projecto seja avaliado segundo duas perspectivas:

- A perspectiva da logística, equacionando-se a sua viabilidade e complementaridade com as plataformas do Poceirão e de Badajoz;
- A perspectiva do desenvolvimento da região, considerando os efeitos multiplicadores gerados na economia por este tipo de infra-estruturas.

Ao nível local, num cenário de competição ou de colaboração com a plataforma de Badajoz e, em certa medida com a do Poceirão, caberá à Câmara Municipal de Elvas desenvolver:

- as complementaridades urbanas em relação a Badajoz, através, por exemplo, da oferta de zonas habitacionais de baixa densidade com elevada qualidade e de equi-

pamentos de turismo e lazer, aproveitando o património natural e construído que possui.

- a reserva de espaço para a localização de actividades de cariz comercial, industrial (com ênfase na montagem final de alto valor acrescentado), de investigação e desenvolvimento, entre outras, associadas à actividade logística, de preferência na zona adjacente à plataforma de Elvas (na Herdade da Comenda).

Neste contexto, o planeamento territorial deve **evoluir de um paradigma de oferta** (tipicamente excessiva face às reais necessidades de desenvolvimento urbano), assente na disponibilização de extensas áreas urbanizáveis não programadas com planos de pormenor aprovados, para cenários irrealistas de procura e para horizontes de longo prazo (o que contraria a própria filosofia que deve presidir à elaboração de um Plano de Pormenor e à sua desejável eficácia), **para um paradigma de planeamento adaptativo** em função da procura concreta e manifesta de espaços, não desprezando a dimensão temporal.

De acordo com esta lógica mais flexível, o planeamento territorial deve partir de uma abordagem estratégica – em que no caso de Elvas se aponta para uma aposta no desenvolvimento da logística, necessitando o PDM de reservar espaço para esse crescimento sem, contudo, o definir espacialmente de forma rígida – a que se sucederá suceder uma actuação mais operacional, a desenvolver em função da procura. Procedendo deste modo, evita-se uma oferta excessiva de solo urbanizável, com a consequente dispersão de actividades urbanas e industriais no território. No entanto, para que a adequação da oferta à procura seja eficaz, o preço do solo precisa de ser monitorizado, de forma a evitar a sua sobrevalorização que põe em causa a coerência dos modelos territoriais adoptados. Recomenda-se, por isso, uma gestão urbanística mais flexível ao nível da afectação dos usos do solo a determinadas actividades, mas também, em contrapartida, uma maior clareza e exigência das regras que permitem a mudança do uso do solo, bem como das condições de continuidade e compatibilidade de usos urbano-industriais que devem ser seguidas. De facto, a uma maior abertura na classificação dos usos do solo no que se refere aos vários usos admissíveis para um dado espaço, não poderá corresponder uma igual flexibilidade na aprovação das iniciativas particulares, isto é, aceitar como bom e desejável tudo o que estes apresentam em termos de ocupação, sob pena de se cair nos mesmos resultados negativos que hoje se observam na ocupação do território.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Ayuntamiento de Badajoz, *Plano de Ordenación, Ordenación General (Plan General Municipal de Badajoz)* <http://www.aytobadajoz.es/es/ayto/pgm/planos/tm>, consultado em Julho de 2010.
- Covey, S. R. (2004), *The Seven Habits of Highly Effective People*. Simon and Schuster, London.

- Câmara Municipal de Elvas, *Elvas_Guia de Apoio ao Investidor*, <http://www.cm-elvas.pt/gae/guia.btm>, consultado em 2006 e em Julho de 2010.
- Câmara Municipal de Elvas, *Plantas de Ordenamento e do perímetro Elvas/Caia (Plano Director Municipal de Elvas)*, <http://www.cm-elvas.pt/pdm.btm> consultado em Julho de 2010.
- Correia, P. (2001), 'Conflitos e Limitações dos Sistemas Actuais de Gestão Territorial', 1.º Congresso SFn de Direito do Urbanismo, Lisboa.
- Gray, B. (1989), *Collaborating. Finding Common Ground for Multiparty Problems*, Jossey-Bass Publishers, San Francisco.
- Frey, H. (2001), *Designing the City – Towards a more sustainable urban form*, Spon Press, London.
- Healey, P. (1997), *Collaborative Planning. Shaping Places in Fragmented Societies*, McMillian Press.
- Innes, J., Booher D. E. (1999), 'Consensus Building and Complex Adaptive Systems. A framework for evaluating collaborative Planning', *Journal of American Planning Association*, 65, n.º 4.
- Mintzberg, H., Ahlstrand, B., Lampel, J. (2009), *Strategy Safari*, 2nd Ed., Prentice Hall, London.
- Mocinha, N. (2007), *Eurocidade – Contributo para o Alentejo Logístico* in www.ccdr-a.gov.pt/alentejologistico/doc/eurocidade_CCDRA.pdf, consultado a 16 de Julho de 2010.
- Nunes da Silva, F., Arantes, A., Almeida, J. C., Ramos, I. L. (2007), *Estratégia e Esquema Espacial de Desenvolvimento da área de transição Elvas/Badajoz*, Centro de Estudos Urbanos e Regionais (CESUR), Lisboa.
- Pardal, S., Lobo, M. C., Correia, P. (2000), *Normas Urbanísticas, volume IV – Planeamento Integrado do Território*. Elementos de Teoria Crítica, Universidade Técnica de Lisboa/Direcção-Geral de Ordenamento do Território e do Desenvolvimento Urbano, Lisboa.
- Pardal, S. (2006), 'Apontamentos sobre o actual regime jurídico dos planos territoriais', II Conferência – Ordenamento do Território e Revisão dos PDM, 25 e 26 de Outubro de 2006, Covilhã.
- Soares, J. B. (2006), 'Baldios logísticos vs áreas logísticas planeadas. Uma questão actual do Ordenamento do Território', Seminário 'O Impacte Económico e Territorial das Plataformas Logísticas', 4 e 5 de Maio de 2006, Administração do Porto de Leixões.