



Escola de Tecnologias e Arquitetura
Departamento de Arquitetura e Urbanismo
Mestrado Integrado em Arquitetura

Nádia Sofia de Sousa Gomes

Trabalho de projeto submetido como requisito parcial para obtenção do grau de Mestre em Arquitetura

(RE) DESENHO DA CIDADE: A NOVA ENTRADA PARA SINES

Orientador:

Professor Doutor Bernardo Miranda, Professor Auxiliar, ISCTE-IUL

Tutor:

Professor Doutor Pedro Pinto, Professor Auxiliar, ISCTE-IUL

Outubro, 2016

ÍNDICE GERAL

10 TRABALHO DE GRUPO

Acupuntura Urbana

67 TRABALHO INDIVIDUAL

(Re) Desenho da cidade: a nova entrada para Sines

Trabalho de grupo

ACUPUNTURA URBANA

“Porque estamos hoje confrontados com um território imenso, urbano e cultural, que nos põe o problema do seu desbravamento. Estamos a pagar caro por um passado de anti-intelectualismo, porque a conquista do território de que devemos tornar-nos hoje pioneiros, exige mais reflexão do que força física. Precisamos, ao mesmo tempo, de ideias e de paixão, coisas que descobriremos mais entre os seres humanos do que no mundo dos objectos, mais através das estruturas do que dos conteúdos, mais na profundidade dos contactos humanos do que no desprendimento e na separação”

HALL, Edward (1986)

ÍNDICE

| | |
|-----------|---|
| 10 | 0. Introdução |
| 12 | 1. Sines: Cidade como Arquipélago |
| 14 | a. O Lugar: Evolução Morfológica |
| 18 | b. As Pessoas: Evolução Demográfica e Social |
| 26 | c. O Momento: Passado vs Presente . Futuro? |
| 28 | 2. Crise: a Insuficiência dos Instrumentos de Planeamento e o “Direito à Cidade” |
| 30 | a. A Cidade Planeada |
| 34 | b. A Cidade depois dos Planos |
| 40 | 3. Agir agora: Arquitectura como Acupuntura Urbana |
| 42 | a. Os Vazios como Oportunidade |
| 48 | c. O Espaço Público e as suas Ligações |
| 54 | 4. Realismo Poético: o Processo de uma Proposta com Metodologia Extensível |
| 56 | a. Participação como Processo |
| 62 | b. Uma Proposta em Diferentes Escalas e Programas |
| 64 | 5. Bibliografia |

0. INTRODUÇÃO

a. Tema e Objetivos

O presente trabalho foi realizado no âmbito da unidade curricular de Projeto Final de Arquitetura (PFA) do Mestrado Integrado em Arquitetura, no ano letivo de 2015-2016, do ISCTE - Instituto Universitário de Lisboa. Esta unidade curricular foi desenvolvida no âmbito do ‘Concurso Prémio Universidades’ da 4ª Edição da Trienal de Arquitetura Millennium BCP 2016. Este desafio lançado às escolas de arquitetura, a nível nacional, refere-se ao tema “Sines: Núcleo Urbano, Industria e Estrutura Portuária”. Tendo o território de Sines como ponto de partida, os curadores propõem um exercício que poderá ser visto “na fronteira entre transformação poética e experiência política”. O exercício visa integrar o “aproveitamento de recursos existentes, o potencial programático do lugar, as relações e contextos que superam a escala do próprio território e tempo, demonstrando a capacidade transformadora da arquitetura”¹. De acordo com o enunciado da vertente projetual da unidade curricular de PFA (anexo c), o objetivo principal é desenvolver tanto projeto urbano como projeto de arquitetura, com especial foco na relação entre a cidade de Sines e a sua envolvente industrial e paisagística. Considerando estes objetivos, e com a consciência de um território dominado pelo crescimento industrial, o grupo propôs-se a trabalhar sobretudo sobre os assuntos sociais a fim de ensaiar uma estratégia que possibilitasse a regeneração e inclusão urbana e social.

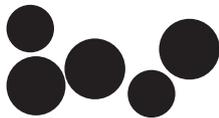
¹ Em “Concurso Universidades. Trienal de Arquitetura Millennium BSP 2016”. Disponível em:

<<http://www.trienaldelisboa.com/theformofform/programa/universidades/>>

b. Metodologia

Na primeira fase do trabalho, “Sines: cidade como arquipélago”, procedeu-se a i) uma análise territorial através da evolução morfológica e observação in situ; ii) análise demográfica e social, explorando dinâmicas dos acontecimentos históricos e recenseamentos demográficos. Na seguinte fase, “Crise: a insuficiência dos instrumentos de planeamento e o ‘direito à cidade’”, foi realizada i) uma análise da cidade de Sines atual, através de levantamentos; ii) uma análise dos planos de pormenor previstos para a cidade. Consequentemente, pareceu pertinente realizar um levantamento dos vazios urbanos, documentado detalhadamente num catálogo à parte. Na terceira fase, são admitidos os vazios urbanos como oportunidades de transformação do território levando a i) um levantamento de vias, aliada a uma proposta hierárquica e detalhada num segundo catálogo de grupo; e ii) um levantamento dos espaços naturais. Desta forma permite-se estabelecer uma estratégia, complementar às existentes, que consiste numa rede de sistemas onde se procura potenciar a escala humana. Por fim, num “Realismo Poético: o Processo de uma Proposta com Metodologia Extensível, apresenta-se de um modo geral a proposta em diferentes escalas e programas, com base na participação como processo. Cada uma das 6 propostas, corresponde ao trabalho individual de cada membro do grupo e será desenvolvida nos respetivos trabalhos.

Este trabalho foi desenvolvido essencialmente através de observações in situ, discussão em grupo e com o tutor da vertente projetual de PFA e explorado através do desenho. O presente projeto alcançou a 2ª fase do referido concurso, sendo um dos 20 trabalhos selecionados, entre os 56 apresentados, para a exposição “Sines: Logística à Beira-Mar” e para o catálogo da 4ª edição da Trienal de Arquitetura de Lisboa.



a. Sines: o Lugar
Evolução Morfológica



b. Sines: as Pessoas
Evolução Demográfica e Social



c. Sines: o Momento
Passado vs Presente . Futuro?

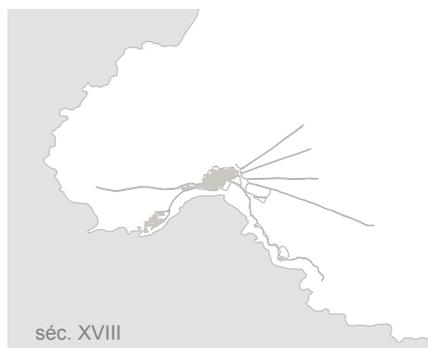
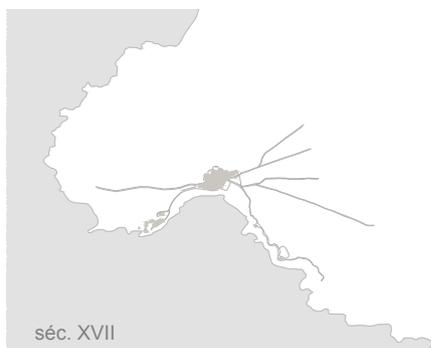
1. SINES: CIDADE COMO ARQUIPÉLAGO

Os grandes investimentos realizados desde a década de 60 com a ambição de transformar Sines num grande porto oceânico e num pólo de desenvolvimento regional, tiveram um profundo impacto paisagístico e ambiental que transformou de forma brutal a linha de costa e o hinterland de Sines. A cidade encontra-se cercada por infraestruturas industriais que não lhe pertencem, que cortaram ligações territoriais ancestrais e que ultrapassam a sua escala e escala do seu território. Sines, como que já não pertence nem ao próprio Alentejo, tem-se tornado um anexo da área metropolitana de Lisboa. (MATTOSO, José; DAVEAU, Suzane (2010)) Irradiando do centro histórico, com centro no Castelo de frente para o espelho do Mar, a cidade dilui-se progressivamente em várias ilhas, afastadas do horizonte límpido do mar e da integridade e densidade do centro, organizam-se numa sucessão fragmentada de bairros, de edifícios, de vazios, de terrenos expectantes, sempre limitados no horizonte pelas grandes infraestruturas que simultaneamente a confinam e a ultrapassam.

a. O Lugar . Evolução Morfológica

14

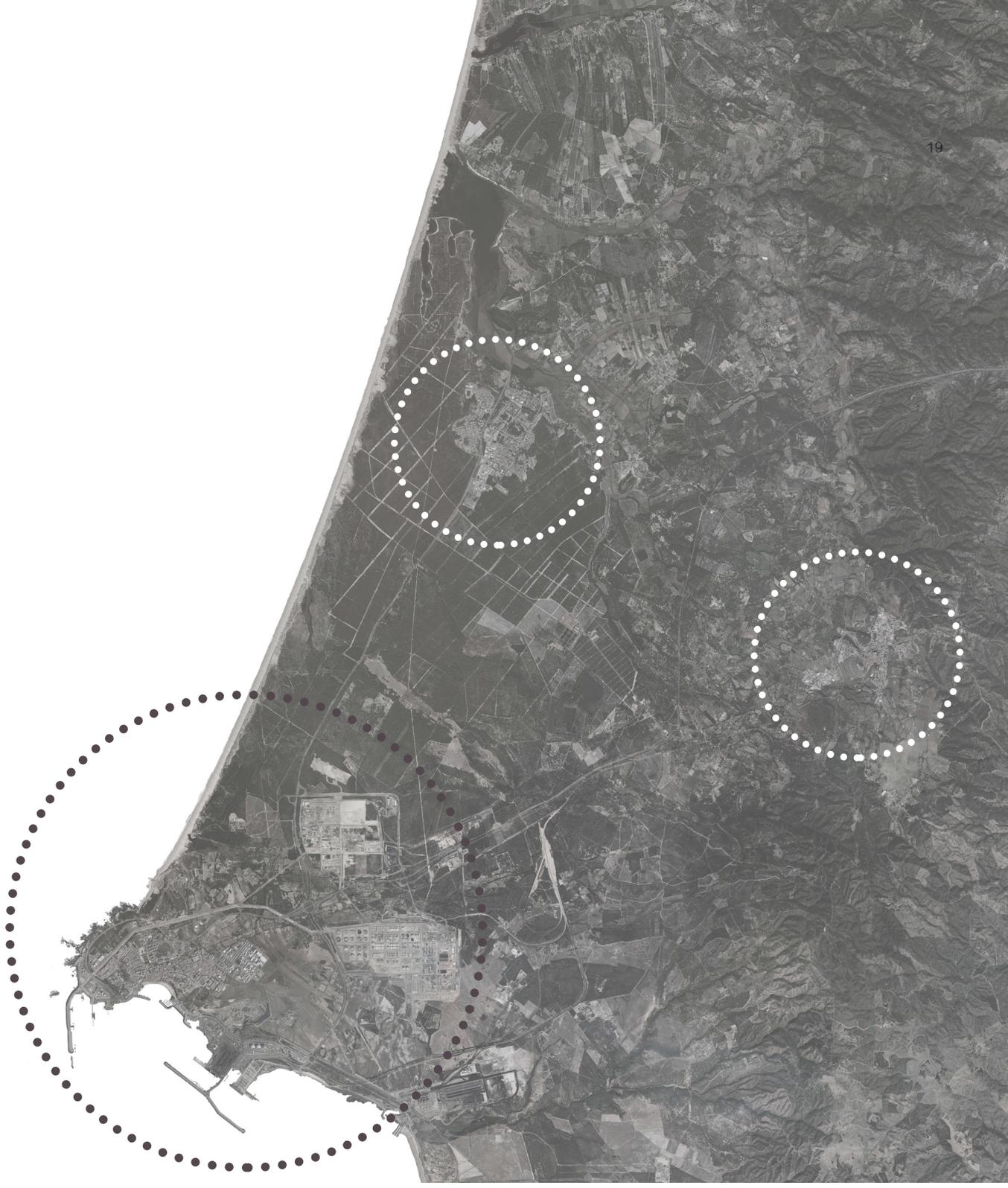
O mar e os seus recursos foram desde sempre importantes definidores e potenciadores do desenvolvimento da cidade de Sines. As actividades aqui desenvolvidas relacionaram-se sobretudo com a indústria da cortiça, pesca e alguma agricultura. Apesar de um desenvolvimento lento entre a II Guerra Mundial e a década de 1970, pode-se observar no início desta década uma grande mudança na cidade devido à criação de um grande complexo portuário e industrial. Apesar das consequências positivas, a cidade passou a sofrer uma tremenda pressão infraestrutural que a ultrapassou, com implicações paisagísticas, ambientais e urbanísticas que a ultrapassam e condicionam decisivamente.





b. As Pessoas : Evolução Demográfica e Social

18



Em paralelo ao desenvolvimento morfológico a observação das mutações de desenvolvimento demográfico e social permitem-nos compreender de modo mais abrangente as dinâmicas socio-territoriais e a evolução ou tendências da própria pressão urbanística. Tendo como base informações múltiplas, das quais se destacam os Censos de 1991, 2001 e 2011, notamos os seguintes factos:

-1ª metade do século XX: período com um crescimento demográfico gradual de 5500 pessoas entre 1900-1950

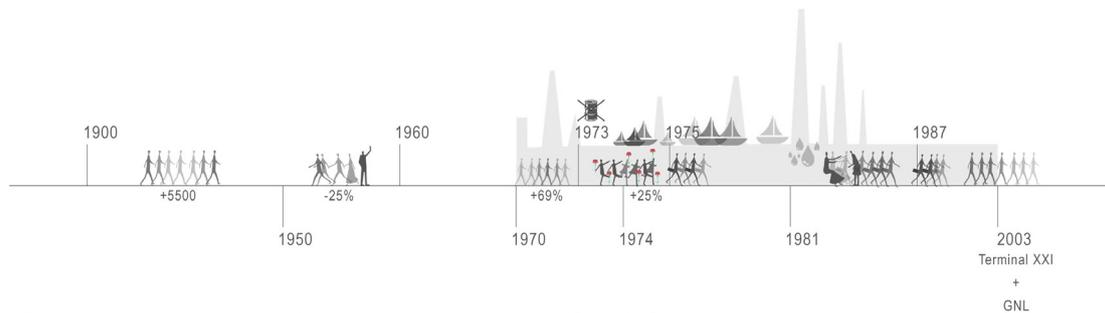
-2ª metade do século XX (décadas de 50/60): diminuição demográfica em 25%, devido ao êxodo rural, emigração por razões económicas e políticas e à guerra nas ex-colónias ultramarinas.

-1970 - Novo Ciclo Económico localização de uma área concentrada de indústrias em Sines - crescimento da atividade portuária, industrial, urbana e demográfica (em 69%).

Numa fase posterior à crise petrolífera = desenvolvimento populacional e económico com o início da exploração do porto comercial e do terminal petrolífero.

- 1974 - Democracia: grande impacto da revolução 25 de Abril = fixação de muitos portugueses das ex-colónias em Sines

- 1975: execução dos planos parciais = chegada de migrantes trabalhadores



3 - Diagrama cronológico com a síntese das alterações demográficas de Sines

essencialmente da construção civil e montagem de equipamentos, ultrapassando o previsto valor de 5000 habitantes para 6000.

- 1981: Sines = 12075 habitantes. Petroquímica entra em funcionamento, desenvolvendo o sector terciário e serviços públicos (segundo os Sensos de 91, 20% da população portuguesa migra para Sines).
- 2003: novo período de dinamismo económico causado pelos investimentos privados e público no porto, nas ZILS e em várias infraestruturas de transporte.
- 2008-2010: Impacto da grande crise económica: em 2008 o PIB per capita era o 2º de Portugal logo depois da Grande Lisboa e o PIB por pessoa empregada era, em 2009, o 1º do país. Em contraponto e face aos investimentos portuários imediatamente anteriores e acompanhando a globalização da economia mundial, o movimento portuário aumenta consistentemente, enquanto a cidade sente os pesados efeitos da grave crise económica.

Faixa Etária

Edifícios

(2001 / 2011)

0 aos 14 - 1959 / 1814

15 aos 24 - 1834 / 1616

25 aos 64 - 6795 / 7521

65 ou mais - 1873 / 2249

%

0 aos 14 - 15.72 / 13.74

15 aos 24 - 14.72 / 15.24

25 aos 64 - 54.53 / 56.98

65 ou mais - 15.03 / 17.04

(2001 / 2011)

Sines - 3307 / 3866

Santiago do Cacém - 2592/
2831

Santo André - 2741 / 2870

89% Residenciais

Licenças de Construção 2014

Sines

42% Habitação

30% Indústria

13% Comércio e Serviços

11% Outros

4% Habitação / Comércio /
Serviços

Porto Côvo

90% Habitação

10% Habitação /

Comércio / Serviços

Alojamentos

(2001 / 2011)

Sines - 6957 / 7210

Santiago do Cacém - 3836/
4389

Santo André - 53250 / 5890

777 vagos (10.8%)

Tipo de Obra 2014**Sines**

50% reconstruções

41% construção

9% legalizações

Condições 2011

70.6% Residência com água

70.4% Residência com Retrete

70.6% Residência com Esgoto

70% Residência com banho

30% Residências sem

condições

mínimas de habitabilidade

Famílias

(2001 / 2011)

Sines - 4478 / 5199

Santiago - 2781 / 3126

Santo André - 4478 / 4265

Numero de elementos na família (2011)

55% - 1 ou 2 elementos

39% - 3 ou 4 elementos

6% - 5 ou + elementos

Desemprego nas famílias (2011)

89% - famílias sem desempregados

10% - famílias com 1 desempregado

1% - famílias com 2 ou + desempregados

Indivíduos

Presentes: Indivíduos que, na altura dos censos, estavam a residir nos locais estudados e presentes nessa residência;

Residentes: Indivíduos que, na altura dos censos, estavam a residir no locais estudados mas que estavam fora desses locais por diversos motivos (estudos, trabalhos, etc)

(2001 / 2011)**Sines**

presentes - 12184 / 13203

residentes - 1461 / 13200

Santiago

presentes - 6993 / 7315

residentes - 7274 / 7603

Santo André

presentes - 9866 / 9995

residentes - 10696 / 10647

Eixos de Desenvolvimento

Actividade Económica

Sines (2001 / 2011)

Sines (2001 / 2011)

Sector Primário - 374 / 195
Sector Secundário - 1703 /
1950
Sector Terciário - 3554 / 3972

Desempregados - 622 / 648
1º Emprego - 93 / 120
À procura - 529 / 528

Santiago (2001 / 2011)

Santiago (2001 / 2011)

Sector Primário - 167 / 115
Sector Secundário - 880 / 862
Sector Terciário - 2264 / 2491

Desempregados - 262 / 227
1º Emprego - 37 / 46
À procura - 225 / 181

Santo André (2001 / 2011)

Santo André (2001 / 2011)

Sector Primário - 140 - 72
Sector Secundário - 1796 /
1796
Sector Terciário - 2888 / 2888

Desempregados - 2600 / 497
1º Emprego - 86 / 101
À procura - 514 / 396

Ensino

(2001 / 2011)

Analfabetos - 1233 / 671
 Literados - 10527 / 10680

Níveis de Ensino**2001**

4205 pessoas com o 1º ciclo
(40%)
 1422 pessoas com o 2º ciclo
(13.5%)
 1644 pessoas com o 3º ciclo
(15.5%)
 2166 pessoas com o ensino
secundário (20.5%)
 56 pessoas com o ensino
médio (0.5%)
 1034 pessoas com o ensino
superior (10%)

2011

3155 pessoas com o 1º ciclo
(29.5%)
 1654 pessoas com o 2º ciclo
(15.5%)
 2448 pessoas com o 3º ciclo
(23%)
 2083 pessoas com o ensino
secundário (19.5%)
 165 pessoas com o ensino
médio (1.5%)
 1175 pessoas com o ensino
superior (11%)

Desemprego

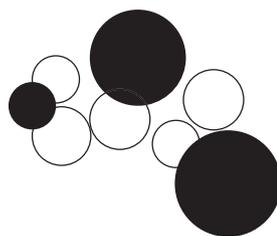
120 pessoas à procura do 1º
emprego (0.88%)
 528 à procura de emprego
(3.85%)
 6117 pessoas Empregadas
(44.64%)
 2437 pessoas com pensão/
reforma (17.79%)
 4500 pessoas sem actividade
económica (32.84%)



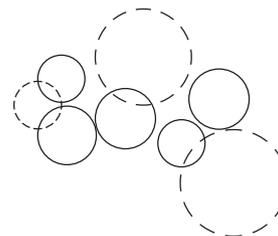
5 - Imagens de Sines (1950-1970): uma cidade em relação natural com a paisagem e com o território



6 - Imagens de Sines (2013-2016): uma cidade limitada pelos canais infraestruturais.



a. Sines: a Cidade Planeada



b. Sines: a Cidade depois dos Planos

2. CRISE : A INSUFICIÊNCIA DOS INSTRUMENTOS DE PLANEAMENTO E O “DIREITO À CIDADE”

Ao longo de toda a coroa urbana periférica ao centro sente-se uma sensação de paralisia e de tempo congelado, por entre uma sucessão de espaços interrompidos e incompletos, aguardando um cenário de crescimento e de consolidação cuja concretização se afigura cada vez mais incerta, dadas as sombras lançadas pela grande crise económica de 2008 e pela inexorável inversão da pirâmide populacional no país. As incertezas e as relações disruptivas na paisagem e no território sucedem-se a várias escalas: entre a cidade e o porto, entre o ambiente e paisagem e a infraestrutura económica e produtiva, mas também entre a frente urbana litoral e a coroa urbana interior, entre a compacidade do centro e a dispersão da periferia, entre os vários bairros periféricos entre si, entre o limite da cidade e a cerca edificada dos “não-lugares” rodoviários e do corredor de pipelines. E no entanto toda a cidade está planeada. Mas os planos estão por cumprir e a eficácia das suas proceções por provar. Todavia quem habita estes territórios também tem “direito à cidade” (LEFEBVRE, Henri, 1974), o direito a um espaço (social) com qualidades imediatas para hoje, para quem o habita, reflectindo como produto (social) a melhor possibilidade de uma vida comum.

a. A Cidade Planeada

30

7 - Planta da cidade de Sines actual com sobreposição Planos de Pormenor Norte, Sul e do Parque de Campismo



A forte desagregação urbana sentida nas zonas periféricas de Sines não está vencida pelos instrumentos de planeamento que destas áreas se ocupam. As perspetivas de crescimento necessárias para cumprir a carga edificada associada aos vários planos são incertas, e se associadas aos ritmos de crescimento populacional verificados desde 2000, o horizonte de concretização será de décadas. Torna-se necessário agir no imediato.

Trata-se de garantir alguma concretização intermédia, elaborando sobre os planos em vigor com recurso a projetos específicos, que conduzam a transformações concretas e pontuais, que conformem lugares, curando feridas, gerando urbanidades-âncora, que permitam momentos intermédios e que constituam exemplos e focos de irradiação de urbanidade e de serviços públicos.

A Norte propomos a retificação no imediato da alameda de acesso à cidade, marcando um grande eixo de penetração de espaço naturalizado-público ao longo do corredor da antiga linha férrea, levando ao redesenho da massa

edificada adjacente, prevista no plano de pormenor da Zona Norte, que agora se pretende mais permeável visualmente e equipada com programa de valor social e simbólico. A Sul procura-se igualmente curar as feridas provocadas por malhas urbanas incompletas mediante um redesenho do espaço público e a transferência, estratégica, de carga edificada, propondo-se um programa de equipamento público para a zona adjacente às Piscinas Municipais.

Os programas funcionais serão eminentemente públicos e associados a reconfigurações do espaço público, que funcionarão como âncoras de urbanidade, que valorizam e incentivam as áreas urbanas adjacentes. Estes programas resultam de uma leitura das potencialidades existentes e planeadas, mas também de uma pesquisa junto dos habitantes, com recurso a questionários, que visou compreender necessidades e desejos efetivos dos habitantes de Sines.

b. A Cidade depois dos Planos

34

8 - Mapa com levantamento dos vazios actuais da cidade de Sines (documentados mais detalhadamente num catálogo realizado pelo grupo)



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

14

12

15

16

17

18

19

22

24

25

27

26

28

31

32

33

34

35

36

N

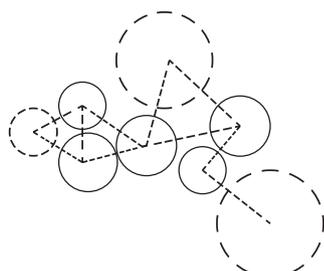




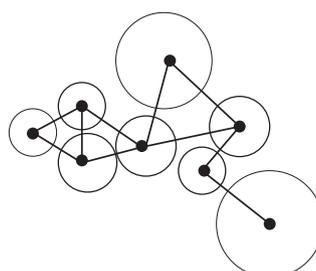
b. A Cidade depois dos Planos

38





a. Sines: os Vazios como
Oportunidade



c. Sines: o Espaço Público e as
suas Ligações

3. AGIR AGORA: ARQUITECTURA COMO ACUPUNTURA URBANA

Propomos antes do mais uma metodologia de intervenção. Baseada numa sucessão dupla de acções: de edificação e de reconversão de espaço público. Ambas à escala dos lugares e da cidade, que funcionariam como “acupunturas” (FRAMPTON, Kenneth (2000)), activadoras de circunstâncias reais para pessoais reais. Agir agora, em circunstâncias concretas, sobre espaços expectantes, subaproveitados ou à espera da concretização dos momentos urbanísticos planeados. Agir com consciência do tempo e da imperfeição dos meios, procurando “lugares-forma” e não tanto “produtos-forma” (FRAMPTON, Kenneth (2000)), em que a mega-estrutura urbana, que finalmente equilibrará o território e a relação cidade-porto, não será uma “outra” estrutura, mas sim a estrutura constituída pela consistência da própria cidade existente.

Propomos programas eminentemente públicos, em locais estratégicos, no meio ou no limite de malhas urbanas, reaproveitando estruturas e funcionando como âncoras de urbanidade. Programas que deveriam resultar de processos de discussão pública, onde a arquitectura seria determinante para agregar e dar sentido aos vários “depends” lançados pela discussão (TILL, Jeremy (2009)). Arquitecturas que se enquadram em circunstâncias, podendo assim crescer como árvores enraizadas em solo fértil e não as “virgens-brancas” (TÁVORA, Fernando (1963)) suportadas por preconceitos e ambições de classe. Propõe-se uma metodologia que suporta as soluções formais e propõe-se várias soluções e em vários lugares e com várias escalas, porque é assim que a cidade e o tempo operam.

“São os lugares urbanos, que queremos denominar com a expressão francesa terrain vague, os que parecem converter-se em fascinantes pontos de atenção, nos indícios mais solventes para se poder referir à cidade, para indicar com as imagens o que as cidades são, a experiência que temos dela. (...) Há um segundo significado que se superpõe ao de vague em francês como vacant. Esse é o termo vague procedente do latino vagus, vague também em inglês, no sentido de indeterminate, imprecise, blurred, uncertain. De novo, o paradoxo que se produz na mensagem que recebemos desses espaços indefinidos e incertos não é necessariamente uma mensagem negativa. Certamente, parece que os termos análogos que temos marcado estão precedidos de uma partícula negativa in-determinate, im-precise, un-certain, mas não é menos certo que essa ausência de limite, esse sentimento quase oceânico, para dizer com uma expressão de Sigmund Freud, é precisamente a mensagem que contém expectativas de mobilidade, tempo livre, liberdade.” (SOLÁ-MORALES, Ignasi (2002))

O terreno vago, o fragmento entre espaços edificados, o baldio entre malhas urbanas, a estrutura de vazios-vagos ou subaproveitados tornam-se deste modo uma superestrutura de oportunidade para a cidade. Seja para a densificação, o equipamento ou a renaturalização do território, esta superestrutura indica-nos os pontos para uma acupuntura urbana.



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

14

12

15

16

17

18

19

20

21

22

23

24

25

26

27

28

29

30

31

32

33

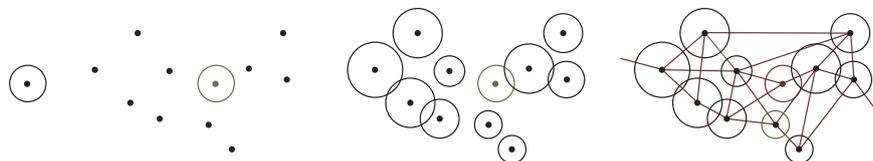
34

35

36

36

N

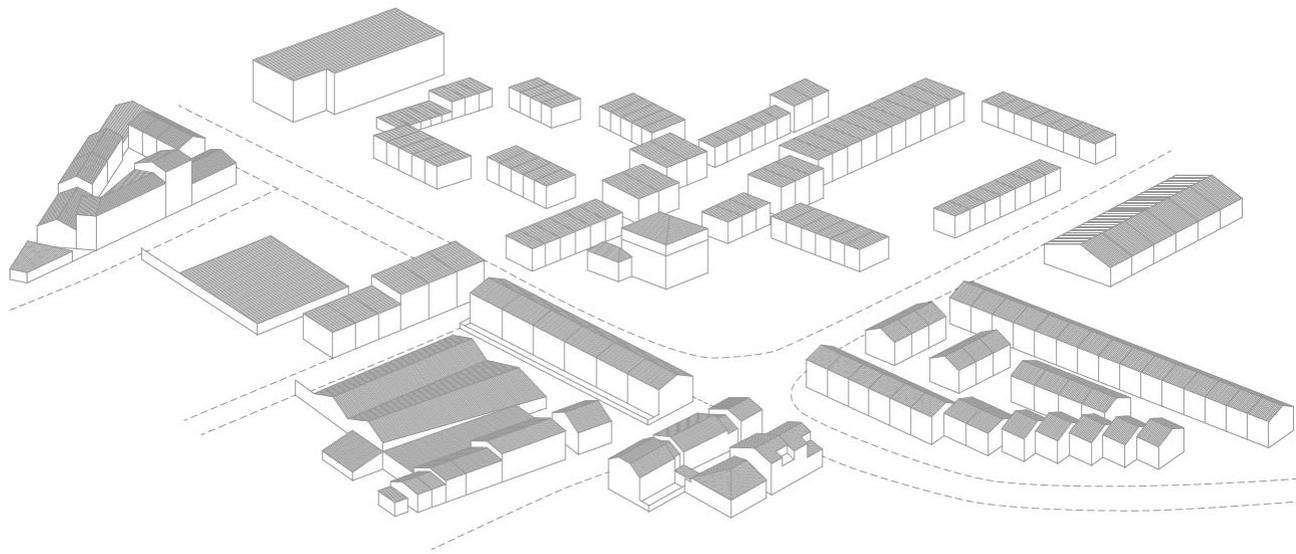


11 - Constelação de vazios como oportunidades de transformação urbana

“They are as a constellation, a scheme made up of situationally arising units (...) bound to time, accident and circumstance. The idea of the city as an open-ended pattern removes the duality of interior and exterior space” (STRAUVEN, Francis (2002))

Intervenção no espaço urbano, possibilitando a criação de entre-espços com uso público. Intervir nos vazios-oportunidades como locais para uma acupuntura urbana, mas como possibilidade metodológica para quaisquer outros locais de Sines.

Isto é, a reabilitação do espaço público como projeto, recorrendo a princípios operativos que possam ser facilmente prolongados em redor, reconstruindo a cidade numa sucessão de fragmentos reconstruídos.



12 - Axonometria de intervenção no espaço público

a. Os Vazios como Oportunidade

46





b. O Espaço Público e as suas Ligações

48

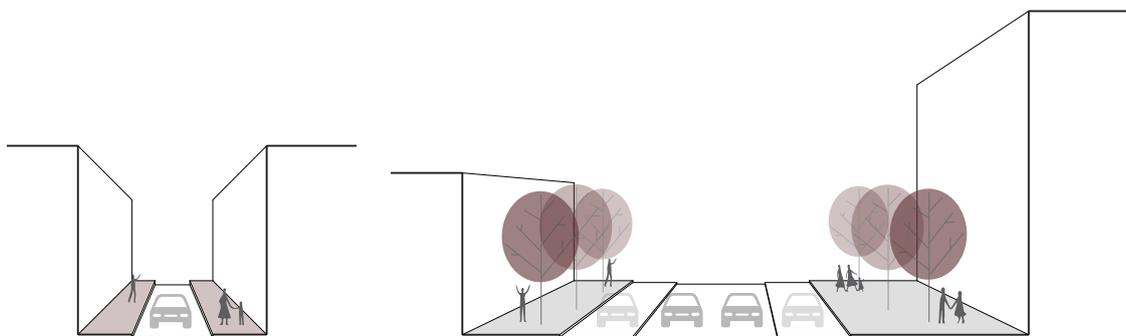
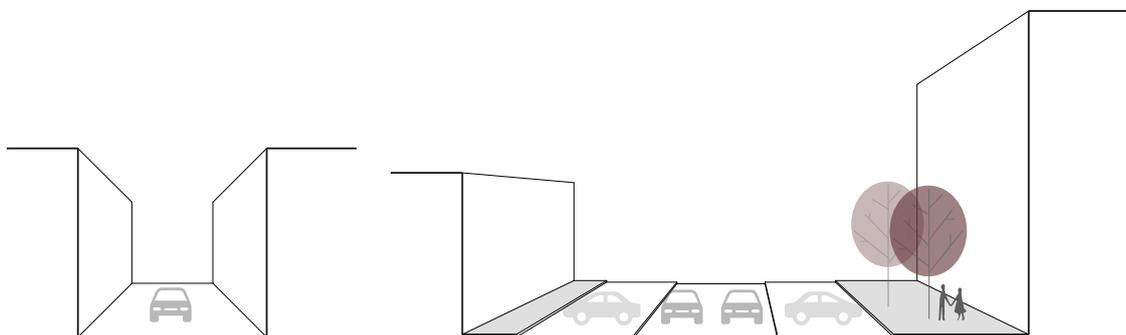


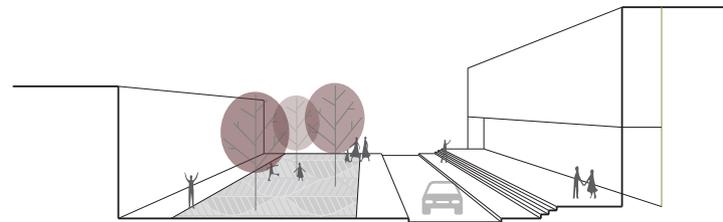
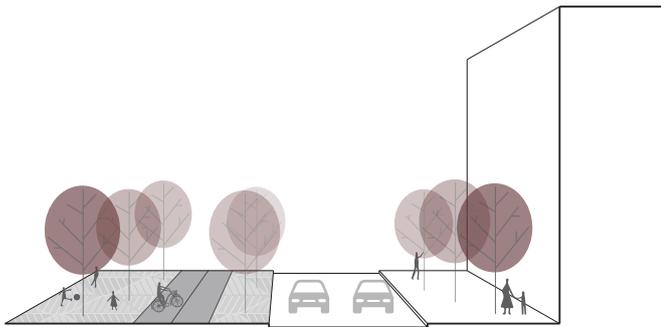
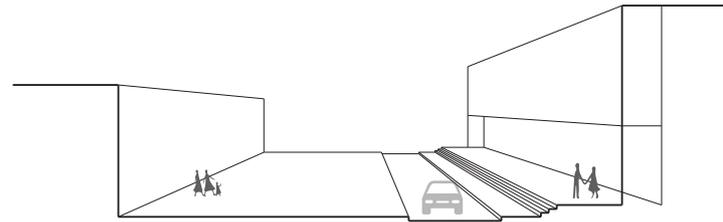
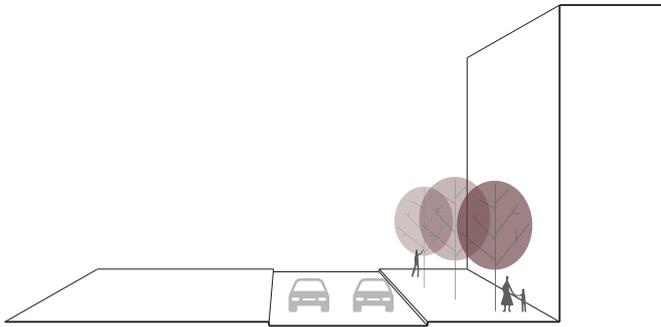
b. O Espaço Público e as suas Ligações

50

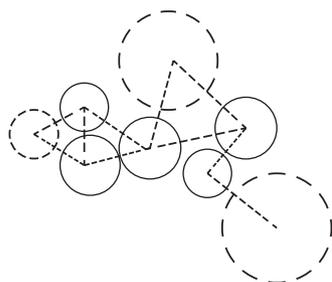
15 - Mapa com a sobreposição das vias de trabalho e o sistema de espaços naturais





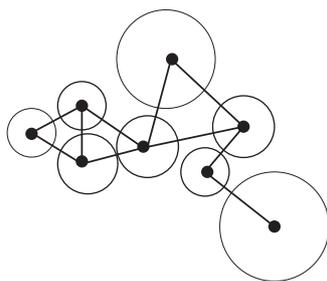


16 - Cortes-tipo da proposta de actuação sob vias existentes. Recorre-se ao (re)desenho de passeios e estacionamentos bem como os mesmos critérios ensaiados sobre os vazios



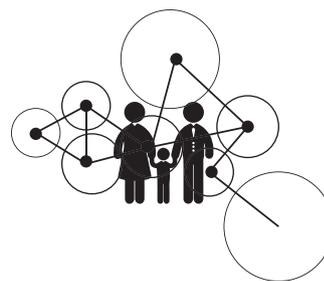
Espaços Residuais

+



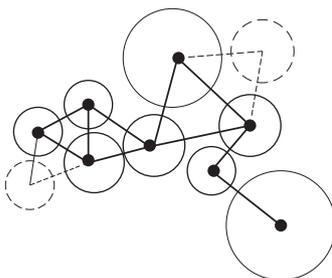
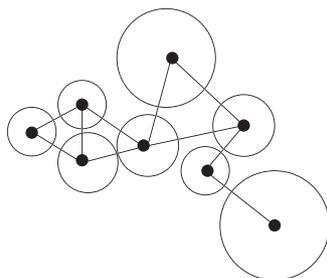
Sistema Espaço Urbano

+



a. Participação como Processo

=

b. Uma Proposta em Diferentes
Escala e Programas

c. Proposta: os 6 casos

4. REALISMO POÉTICO: O PROCESSO DE UMA PROPOSTA COM METODOLOGIA EXTENSÍVEL

O que significa intensificar e ampliar a Arquitectura, porque mais intensamente se relaciona com os lugares e os seus agentes. Um *learning from*, um *active socioplastics*, que retoma necessariamente a missão de se constituir como contraponto formal a uma ambição social (SCOTT-BROWN, Denise (2010)). *Ut architectura poesis*, diria Mies van Der Rohe (HARRINGTON, Kevin (1986)), e porque a necessidade última da Beleza não é uma invenção da Arquitectura mas sim da sociedade (SIZA, Álvaro (1995)), o realismo que queremos constuir será um realismo-poético.

Como suporte metodológico para a discussão de possíveis programas de intervenção para Sines, e de forma complementar ao retrato da evolução da estrutura social e económica da cidade, foi realizado um formulário com diferentes questões que se colocaram a habitantes da cidade com recurso a entrevista direta ou por meio eletrónico. A organização do questionário procurou compreender a imagem geral cidade configurada pelos habitantes, tentando em paralelo identificar problemas e lacunas percecionados pelos habitantes.

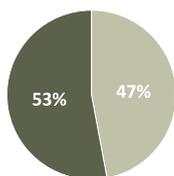
A amostra recolhida tem um impacto sobretudo metodológico e conceptual, dado que limitações de tempo e de recursos conduzam a um universo inferior a 1% e pouco controlado em termos de heterogeneidade dos diversos grupos populacionais.

Em paralelo foram questionadas algumas personalidades de áreas conexas da organização do território (arquitetura, paisagismo, planeamento), incluindo elementos da equipa CESUR-IST, que trabalhou em vários dos instrumentos de planeamento em vigor e em preparação para o concelho de Sines e de Santiago do Cacém.

Do cruzamento de circunstâncias e dos múltiplos retratos do lugar surge um sistema de programas de intervenção, que se legitima metodologicamente no mosaico de informações, a caminho de se autonomizar arquitetonicamente no mosaico de relações que estabelecerá com as disposições edificadas dos locais-oportunidades que irá reconfigurar.

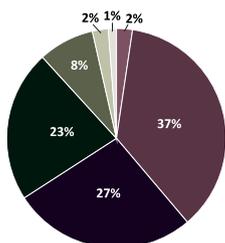


Género



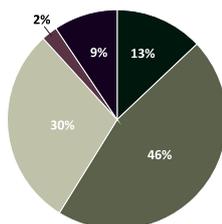
■ Mulheres
■ Homens

Idade



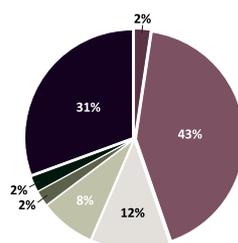
■ 10 aos 19
■ 20 aos 29
■ 30 aos 39
■ 40 aos 49
■ 50 aos 59
■ 60 aos 69
■ 70 aos 79

Escolaridade



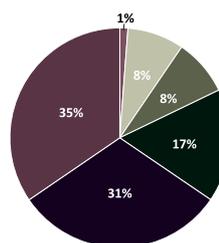
■ Inferior ao Secundário
■ Secundário
■ Licenciatura
■ Pós-Graduação
■ Mestrado

Profissão



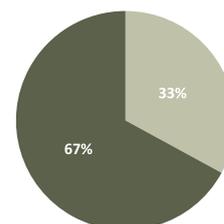
■ Arquitecto
■ Indústria
■ Estudante
■ Desempregado
■ CM Sines
■ Reformado
■ Outro

Há quanto tempo vive em Sines?



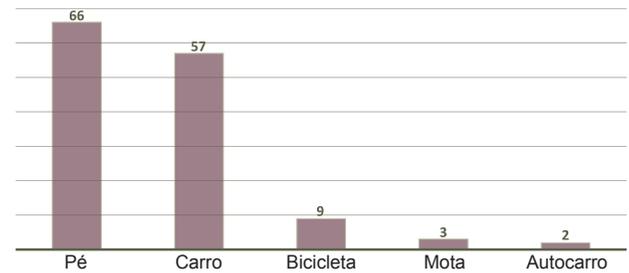
■ Até 1 ano
■ 2 a 5 anos
■ 6 a 10 anos
■ 11 a 20 anos
■ 21 a 30 anos
■ Mais de 30 anos

Os edifícios e as ruas estão em bom estado de conservação?

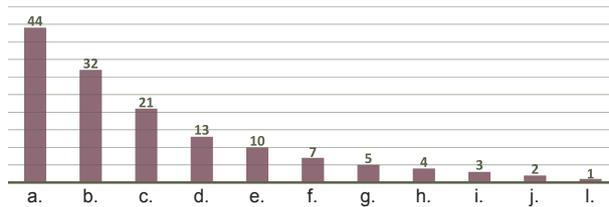


■ Não
■ Sim

Como se desloca na cidade?

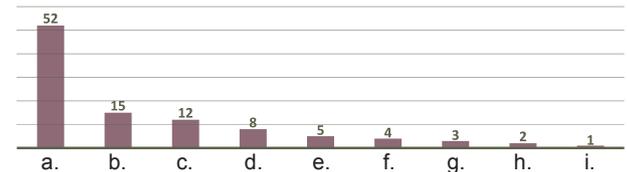


Pontos de Interesse



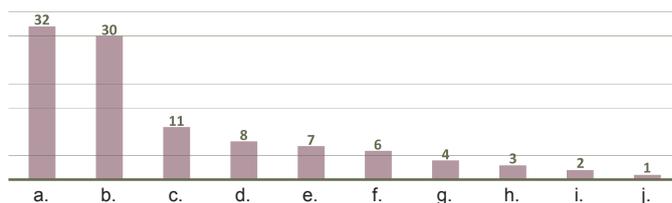
a. Praia / b. Castelo / c. Avenida da Praia (Baía) / d. Festival Músicas do Mundo; Centro Histórico; Gastronomia / e. Paisagem / f. Proximidade ao Mar; Centro de Artes / g. Costa do Norte / h. Museu; Carnaval / i. Porto de Pesca; Pessoas; Turismo; Nenhum Aspecto / j. Av. Vasco da Gama; Porto Covo; Cultura; Indústria; História; Igreja / l. Cinema; Elevador; São Torpes; Localização

O que gosta de fazer em Sines?



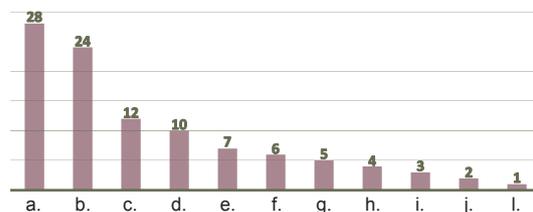
a. Passear / b. Ir à praia / c. Praticar desporto / d. Ver o mar / e. Nada; Cinema / f. Actividades ao ar livre / g. Pescar; Sair à noite / h. Socializar / i. Participação Cívica; Surf; Ficar em casa; Participar em actividades culturais

O que mais gosta em Sines?



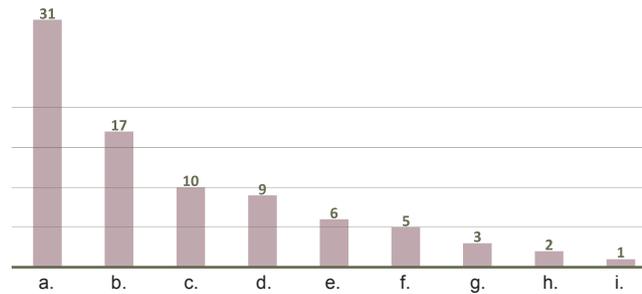
a. Praia / **b.** Proximidade ao mar / **c.** Ambiente calmo / **d.** Paisagem; Centro Histórico / **e.** Marginal; Eventos / **f.** Localização geográfica / **g.** População; História / **h.** Gastronomia / **i.** Qualidade de vida; Jardins; Diversidade Cultural; Noite / **j.** Elevador; Variedade de supermercados; Nada; Cinema; Ensino; Trabalho na cidade; Actividades Desportivas; Porto; Porto Covo

Quais são os problemas de Sines?



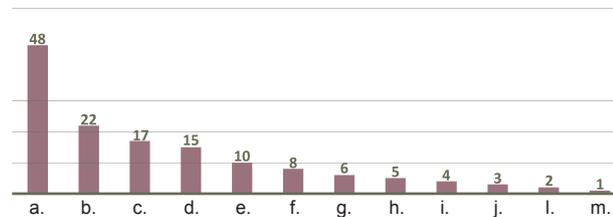
a. Falta de manutenção do espaço público / **b.** Poluição / **c.** Falta de limpeza nas ruas / **d.** Falta de aposta no turismo / **e.** Falta de oferta cultural; Falta de actividades para jovens / **f.** Falta de segurança; Falta de espaços verdes / **g.** Organização urbana / **h.** Falta de um parque de campismo / **i.** Falta de vida nocturna; Falta de um pólo universitário / **j.** Desertificação do centro histórico; Falta de caniil; Excesso de superfícies comerciais; Falta de espaço para praticar desporto ao ar livre / **l.** Vandalismo; Falta de parque de caravanas; Falta de dinamização da baía da praia; Falta de estacionamento; População envelhecida; Má sinalização junto das escolas

O que não gosta em Sines?



a. Poluição / **b.** Falta de Manutenção do espaço público / **c.** Falta de limpeza das ruas / **d.** Abandono do Centro Histórico; Falta de actividades de lazer / **e.** Confusão urbanística; Indústria; Falta de actividades para jovens / **f.** Aspecto da cidade; Cheiro; Elevador; Falta de segurança; Pouca aposta no turismo / **g.** Falta de vida nocturna / **h.** Parque de campismo; Centro de Artes; Falta de actividades relacionadas com o mar; Vandalismo; Falta de espaços verdes / **i.** Falta de espaço para desporto ao ar livre; Falta de parques infantis; Falta de estacionamento; Falta de abrigo para os animais; Falta de emprego para o sector feminino

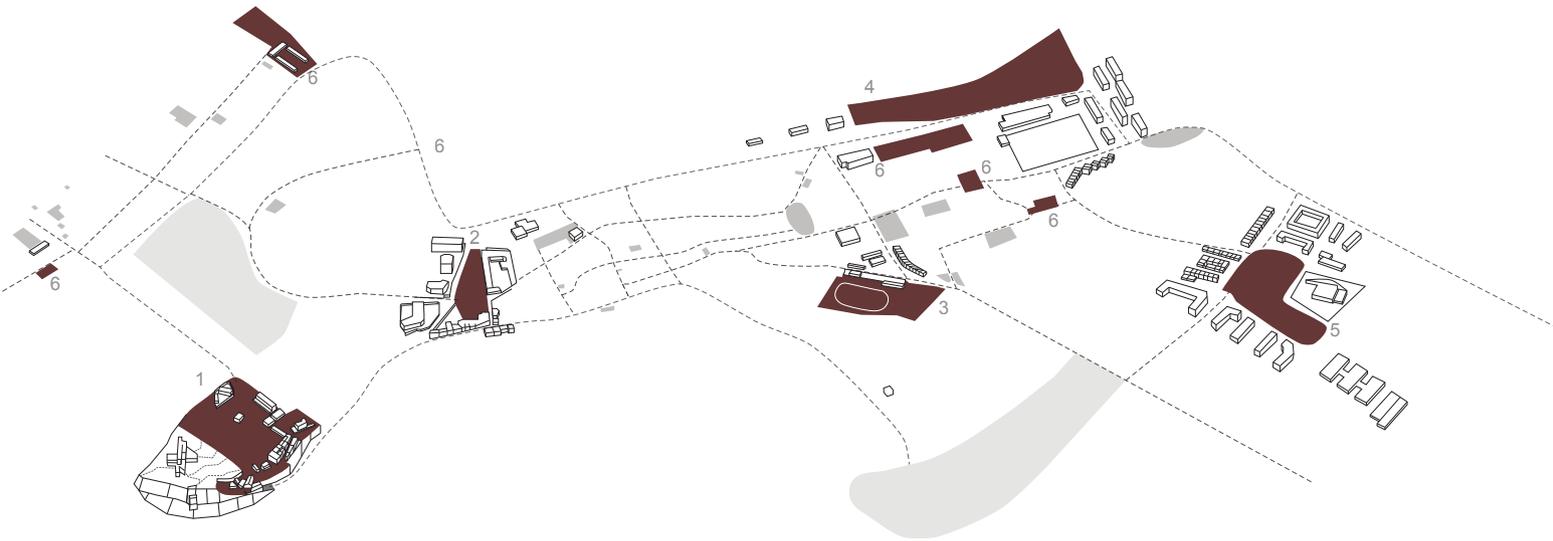
O que falta em Sines?



a. Zonas verdes / **b.** Centro comercial / **c.** Tribunal / **d.** Parque infantil; Centro de Saúde / **e.** Comércio local / **f.** Estruturas de apoio a campistas e caravanas / **g.** Teatro / **h.** Actividades para jovens / **i.** Parques recreativos; Discoteca / **j.** Canil; Posto da Polícia; Universidade; Espaços Sociais / **l.** Comboio; Hotel; Eventos; Cinema; Parque Municipal de Desporto / **m.** Piscina de água salgada; Pousada da juventude; Terminal rodoviário; Nova rota de autocarro; Escola de artes; Parque de merendas; Mercado; Hospital; Ludoteca



19 - Planta síntese com a proposta de grupo e as localizações dos projetos individuais



1. Indelével: Centro do Mar. Ana Fragata
2. Conexões Morfológicas: Museu de Sines. Luis Martins
3. Limite Difuso: Reconversão do Parque Desportivo Municipal João Martins. Andreia Tavares
4. A vida no Bairro: Centro Comunitário e Habitação. Nádía Gomes
5. Do fragmento à humanização do lugar: Complexo de Piscinas e Habitação. Sara Baião
6. Dos Lugares da Cidade à Cidade como Lugar. Susana Rego

20 - Axonometria síntese com a proposta de grupo e as localizações dos projetos individuais

5. BIBLIOGRAFIA

FRAMPTON, Kenneth (2000) “Seven points for the millennium: an untimely manifesto”, in *The Journal of Architecture*, Volume 5, 2000, RIBA, London, pp21-33.

HALL, Edward (1986) “A Dimensão Oculta”, *Relógio d'Água*, Lisboa

HARRINGTON, Kevin (1986) “Order, Space, Proportion - Mies's curriculum at ITT”, in *Aavv*, 1986. *Mies van der Rohe: Architect as Educator*. The University of Chicago Press, EUA, pp67.

LEFAIVRE, Liane (2002) “Aldo van Eyck: The Playgrounds and the City”, *Stedelijk Museum Amsterdam*, Rotterdam

LEFEBVRE, Henri (1974) 1991. *The Production of Space*, Blackwell Publishing, Oxford.

MATTOSO, José; DAVEAU, Suzane e BELO, Duarte (fotografia) (2010) Portugal. *O Sabor da Terra. Um retrato histórico e geográfico por regiões*. Circulo de Leitores, Lisboa.

STRAUVEN, Francis (1998) "Aldo Van Eyck: the shape of relativity", Amsterdam :
Architectura Natura

SCOTT-BROWN, Denise (2010). Entrevista, GIZMOWEB, editada por Silvia
Micheli. Venezia, IUAV, Badoer, Aula Manfredo Tafuri. Scuola di Dottorato IUAV.
June 24th 2010.

Disponível em <http://www.gizmoweb.org/tag/rem-koolhaas/page/3/>

SOLÁ-MORALES, Ignasi (2002) "Territórios", Gustavo Gili, Barcelona

TILL, Jeremy (2009) Architecture Depends, MIT Press, Cambridge MA.

TÁVORA, Fernando (1963) "Escola Primária do Cedro, Vila Nova de Gaia, 1957-
1961", in Fernando Távora, 1993, Blau, Lisboa, pp86-88.

SIZA, Álvaro (1995) "Sobre Pedagogia". In MORAIS, Carlos, 2009. 01 textos:
Álvaro Siza Vieira. Civilização Editora, Porto, pp167-169.

Trabalho individual

**(RE) DESENHO DA CIDADE:
A NOVA ENTRADA PARA SINES**

Resumo

A sociedade do século XXI é uma sociedade diversificada e autónoma. A cidade é composta por essas individualidades e pelo conjunto de singularidades. Com as evoluções testemunhadas pelo homem ao longo dos anos no âmbito dos transportes e dos modos de vida das famílias, a cidade já não é pensada da mesma forma. Há que romper com os modelos tradicionais de desenhar cidade e passar a projetar organismos adaptáveis à evolução da sociedade. Uma cidade composta por uma diversidade de interesses implica uma procura de uma variedade programática. Quanto maior a oferta, seja ela de trabalho, lazer e habitação, maior a probabilidade de concentração de pessoas. Cada vez mais vivemos numa sociedade onde a maior parte do seu tempo é passado fora de casa. O homem tem a necessidade de passar o seu tempo em espaço exteriores, mesmo que seja na deslocação de um ponto para o outro. São nesses pequenos ou grandes, intervalos que de existir a preocupação de planejar espaço que proporcionem atividades diversificadas. Para a elaboração de um desenho urbano adequado à realidade atual há que ter uma base teórica sobre os modelos praticados até aos dias de hoje. Através dessa leitura e ponderando as condicionantes do presente elaboram-se um projeto alimentado por uma teoria baseada na prática. Projeto e prática é uma relação de complementaridade de mútua partilha de conhecimentos. O que ambas as vertentes têm em comum é o homem como centro impulsionador na formação dos espaços urbanos. Uma cidade não existe sem os seus habitantes tal como o desenho urbano não pode existir sem refletir sobre os seus destinatários.

Palavras chave: cidade; sociedade diversificada; permeabilidade; vida na cidade; versatilidade; adaptação.

Abstract

The society of the twenty-first century is characterized by diverse individuals and interests. The city is composed by those individualities and set of singularities. With the developments, witnessed by man over the years, of the transports and families' ways of life, the city is no longer designed the same way. We must break with the traditional models of cities and start thinking about the city as a living organism that adapts and changes over time due to new circumstances. A city where it's population is diverse it's important to propose multiple programs to improve city life and the quality of public spaces. The more function diversity proposed to an urban space, living, working, city activities, the bigger will be the number of people staying in that place. The families of today are spending their time, more often, outside, therefore it is important to think about all activities that can be performed in the street, even if it's the simple action of going from point A to point B. Those small places, where people can meet before going to other places or providing a secure and pleasant path or street for population to walk by is the basis of a good city life. Although the society is different the way the city should be designed must have same theoretical basis from previous planning registered in history. An urban design for a modern city finds its fundamental arguments in the theory based in real examples. There is no Project without theory such as there is no theory that isn't based on real examples, this is a mutual relation of shared interest. In the case presented in this dissertation, theory and project have a main goal, providing good urban places for people, there is no city without its' population, therefor the people are who determine the main principal of city planning.

Keywords: city; diverse society; permeability; city-life; versatility; adaptation

Agradecimentos

Ao Professor Bernardo Miranda pelo apoio e confiança no meu trabalho.

Ao Professor Pedro Pinto por ser o tutor que acredita nos seus alunos.

Às duas pessoas que sempre me levantaram quando caía, que nunca me deixaram desistir mesmo quando tudo parecia mal. Obrigada pelas longas conversas, pelo carinho e confiança, obrigado Ruben Ferreira e Susana Rego.

Às minhas “marias” (Ana Fragata, Andreia Tavares e Sara Baião) sem as quais não conseguiria concluir este trabalho de muitas horas sem sono. E aos moradores do 804 Jennifer Martins e João Ramalho por terem partilhado comigo todas as loucuras.

Um agradecimento especial à melhor amiga que poderia ter. Pelos seus momentos de loucura e de incerteza infundada. Minha companheira deste longo percurso que sem ela não seria a mesma coisa. Susana Rego tornaste estes últimos 7 anos na melhor experiencia que podia ter.

Ao João Morais pelo apoio e confiança. Por ser o meu maior critico e maior admirador. Obrigado por sempre me ergueres quando estava em baixo e por teres sempre exigido o melhor de mim.

À senhora Maria de Fátima por ter sido o grande exemplo de mulher que é. Pela força e dedicação, pelo apoio incondicional e por nunca me ter deixado baixar os braços. Obrigado Mãe, sem ti isto não seria possível.

ÍNDICE

| | |
|------------|--|
| 75 | Introdução |
| 83 | Capítulo 1 Sines no Contexto do Urbanismo Europeu |
| 119 | Capítulo 2 Reflexão Crítica sobre o Plano de Pormenor da Zona de Expansão Norte da Cidade de Sines |
| 149 | Capítulo 3 O (re)Desenho da Zona Norte de Sines |
| 203 | Considerações Finais |
| 215 | Bibliografia |
| 221 | Índice de Figuras |
| | Anexos |
| 231 | a. Enunciado de Projeto Final de Arquitetura |
| 241 | b. Enunciado do ‘Concurso Prémio Universidades’ da 4ª Edição da Trienal de Arquitetura Millennium BCP |
| 247 | c. Painéis de grupo submetidos ao concurso |

INTRODUÇÃO

O presente trabalho foi realizado no âmbito da Unidade Curricular de Projeto Final de Mestrado Integrado em Arquitetura (PFA), no ano letivo 2015/2016, do ISCTE-IUL. Esta unidade curricular integra duas vertentes, sendo uma de carácter prático e a segunda teórica. No presente trabalho ambas as vertentes se encontram interligadas, a leitura da diferente bibliografia fundamentou as decisões de projeto bem como a análise da cidade de Sines.

A Unidade Curricular de PFA acompanhou o desafio lançado pelo “concurso universidades”, integrado na programação da Trienal de Arquitetura de Lisboa 2016, com o título: “Sines – Industria e Estrutura Portuária”. O programa do concurso afirma que o objetivo do exercício proposto se coloca no “limite entre a transformação poética e a experiência política e com um primeiro objetivo: conservar e multiplicar a potência produtiva do lugar”, organizando-se em quatro tópicos: escala, produção, limites e tempo. Desta forma tenta-se realçar o contraste entre as infraestruturas locais e a condição habitacional, ambiental e cultural do local. O programa lança uma serie de questões relacionadas com o impacto das infraestruturas logísticas no funcionamento da cidade e com os conceitos de fronteira e limite entre cidade e espaço industrial.

Tirando partido do tema dos limites proposto pelo concurso da Trienal o programa de trabalho da Unidade Curricular enquadra-se na resolução de problemas urbanos nas zonas de fronteira da cidade. Propõe-se realizar um estudo e resolução de problemas num território compreendido entre os extremos norte e sul de Sines, entre a frente de mar e a faixa em arco de rodovias A26 e N120-4 e N120-1. Este corredor circular é encarado como uma oportunidade de agir sobre um conjunto de situações que se pensa poderão melhorar a atratividade da cidade de Sines. Propõe-se que uma das soluções para este extremo da cidade seja o

projeto de um corredor infraestrutural urbano que interligue o sistema viário, o sistema de pipelines e um sistema de espaço público de circulação pedonal e ciclovias. Aliado à problemática das periferias da cidade está o contexto socioeconómico e político do local bem como a ligação dessas periferias ao centro da cidade criando um sistema de conexões. A proposta passa também, para além de projeto urbano para Sines, por sugerir um conjunto de equipamentos de uso público e que se pense estar em falta na cidade.

O trabalho de PFA é anual organizado em diferentes fases. Numa primeira fase elaborou-se uma análise da cidade de modo a poder realizar uma proposta urbana de possível melhoramento da cidade. Na segunda fase pretendeu-se aprofundar a proposta urbana estendendo-a para a definição de programa de uso público como equipamentos e áreas exteriores de lazer, criar um sistema de ligação da toda a cidades através de espaço público. A terceira fase é uma continuação da anterior, mas com maior definição do espaço público e este ligado com a proposta de edificado. Na quarta e última fase foi pedido o projeto de arquitetura bem como o desenho urbano da área de influencia mais próxima do edifício proposto. As três primeiras fases foram realizadas em grupo numa sequência de análises e discussões de forma a propor algumas soluções às diferentes problemáticas; a última fase foi desenvolvida individualmente tendo sempre em conta os princípios desenvolvidos em grupo e princípios de atuação estipulados por todos os elementos após a análise da cidade.

Através da análise realizada em grupo e das discussões sobre a situação atual de Sines foram propostos princípios de atuação sobre o território como: a reestruturação viária existente e futura; criar melhoria nos espaços verdes vazios ou expectantes dando-lhes um uso ou atividade de modo a promover a vida

quotidiana dos habitantes; repensar os Planos de Pormenor propostos tendo em conta o panorama atual da cidade; criar uma sistema de ligação da cidade do centro para a periferia e vice versa, dando a possibilidade de crescimento e expansão da cidade rompendo com as suas fronteiras. É com estes princípios em mente que se procedeu à leitura de um conjunto de texto que permitiram pensar sobre o modo de desenhar cidade e de atuar sobre o território. Trata-se de uma reflexão, no âmbito académico sem qualquer sentido pejorativo, sobre o modo como o Plano de Pormenor da Zona de Expansão Norte de Sines foi elaborado, com que realidade económica e social e como poderá sofrer adaptações tendo o apoio de autores como: François Ascher, Françoise Choay, Kevin Lynch e Jan Gehl. Pretende-se obter um suporte teórico do que poderá ser a proposta de projeto lendo e refletindo sobre como estes autores se referem ao modo de fazer urbanismo.

A reflexão crítica apresentada no trabalho é realizada de modo a evitar que a teoria e prática se desenvolvam separadamente e sim garantir uma relação de reciprocidade entre ambas¹, como defende Carlos Martí Arís (1948). A teoria de um projeto deve partir do estudo de obras já realizadas e de estudos partilhados por autores com interesses comuns. O autor refere ainda que não existe teoria que não tenha reproduções na prática nem prática produzida mecanicamente sem fundamento numa reflexão crítica teórica previamente estudada². Para que o estudo teórico no presente trabalho seja complementar e fundamentador do projeto proposto é realizada uma leitura do modo de pensar o urbanismo e o desenvolvimento das cidades comparativamente com Sines. Através do paralelismo entre o modo de desenhar a cidade expostos pelos autores anteriormente referidos

¹ MARTÍ ARÍS, Carlos – *La Cimbra e el Arco*. Barcelona: Fundación Caja de Arquitectos, 2005. p.19

² MARTÍ ARÍS, Carlos – *La Cimbra e el Arco*. Barcelona: Fundación Caja de Arquitectos, 2005. p.22

e o desenvolvimento e contexto atual de Sines é possível retirar princípios de atuação sobre o território. Tomando, sempre que possível, maior partido dos espaços públicos presentes na cidade e da vida em comunidade, muito sentido em Sines, é possível criar alternativas ao Plano proposto que poderão se adaptar melhor dado o panorama socioeconómico e cultural atualmente. A adaptação do Plano à imagem presentemente percecionada em Sines é um estudo de uma preexistência e de programa previamente proposto, não é uma rutura total com o desenho urbano pensado para uma cidade em desenvolvimento, mas sim uma variável com elementos comuns que lhe darão continuidade.

Martí Arís refere que o projeto já não pode ser realizado como um simples reflexo da mera transformação estética, imutável e encerrada, mas que pode surgir como resultado de um jogo de interação recíproca de diversos princípios tipológicos de atuação³. É através do estudo realizado das diferentes propostas existentes para Sines e dos seus possíveis variantes que se tenta apresentar resultados alternativos aos existentes. Tomando como dado adquirido as potencialidades de crescimento futuro da cidade, e por consequência o aumento demográfico, aliado às novas oportunidades de vida disponíveis, o projeto trata de responder a novas necessidades da população do século XXI em conjunto com os habitantes existentes em Sines. Mais importante que pensar nos edifícios há que pensar nos espaços entre eles, a vida no exterior, os espaços de convívio e de atividades em comunidade são o que torna a cidade num local de interesses coletivos e de oportunidades.

O presente trabalho encontra-se escrito de acordo com o novo acordo ortográfico da Língua Portuguesa e respeita as “Normas de Apresentação e

³ MARTÍ ARÍS, Carlos – *La Cimbra e el Arco*. Barcelona: Fundación Caja de Arquitectos, 2005. p.40

Harmonização Gráfica” para os trabalhos de projeto realizados na unidade curricular de Projeto Final de Arquitetura. As referencias bibliográficas adotam a Norma Portuguesa 405.

Capítulo 1

SINES NO CONTEXTO DO URBANISMO EUROPEU

O desenho urbano das cidades tem vindo, ao longo dos tempos, a ser questionado,⁴ Sines não é exceção. As constantes mutações que as cidades têm vindo a sofrer ao longo da história, a sua organização e o seu crescimento são objeto de inúmeros textos e reflexões como as que serão abordadas no presente capítulo. Obras como **O Urbanismo** de Françoise Choay (1925), **Novos Princípios do Urbanismo** de François Ascher (1946 - 2009), **A Imagem da Cidade** de Kevin Lynch (1918 – 1984), textos sobre Sines disponíveis no seu site oficial.

Para que uma crítica seja elaborada com fundamento há que ter em conta o desenho do todo e não uma cidade composta por uma adição de partes⁵, uma cidade de fragmentos. Esta reflexão aplica-se ao contexto de Sines onde nos deparamos com uma cidade composta por adições ocorridas ao longo do tempo, uma construção de diferentes bairros sem se notar uma relação com a preexistência. [fig.1] Apesar da cidade ser alvos de mutações ao longo do tempo, existe sempre uma preservação de um (ou mais) elementos marcantes que lhe dão continuidade⁶.

⁴ CHOAY, Françoise – **O Urbanismo: Utopias e realidades, uma antologia**. 6ªed. São Paulo: Perspectiva, 2005. p.1

⁵ MARTÍ ARÍS, Carlos – **La Cimbra e el Arco**. Barcelona: Fundación Caja de Arquitectos, 2005. p.18

⁶ MARTÍ ARÍS, Carlos – **La Cimbra e el Arco**. Barcelona: Fundación Caja de Arquitectos, 2005. p.39



Fig.1 - Diagrama dos diferentes bairros de Sines representados como "ilhas"

A cidade de Sines, nascendo como pequena vila piscatória, viu o seu território crescer muito rapidamente. Este crescimento acompanhou o aumento da indústria portuária de Sines. Estas transformações, coetâneas com as suas congéneres europeias, bem como a evolução dos meios de transportes de bens e pessoas, contribuíram para uma rutura com a cidade presa ao passado medieval⁷. O crescimento da Indústria Portuária de Sines levou a um grande aumento demográfico no século XIX surgindo a necessidade de um desenho urbano que correspondesse às novas expectativas da cidade.

“a segunda metade do século XIX seja um dos períodos mais florescentes da história de Sines, com a instalação, entre outras atividades, da indústria corticeira e da conserva. A Sines afluem, nesse período, tanto industriais ingleses e catalães e alentejanos e algarvios em busca de trabalho.”⁸

É sobre este contexto de crescimento demográfico e industrial que assenta o presente capítulo. Trata-se de tentar retratar as cidades em evolução e como se pensou nas mesmas para obter uma boa experiência para os seus habitantes. Ao tentar perceber o urbanismo elaborado a partir do século XIX pretende-se estabelecer uma relação com a história das cidades e como se deverá atuar sobre as mesmas nos dias de hoje, tendo em conta as preexistências locais. Tal como Carlos Martí Arís (1948) refere quando cita Thomas Stearn Eliot (1888 – 1965), poeta crítico e literário, “ter sentido histórico significa estar consciente que o passado é passado, mas que é também, ao mesmo tempo, presente”⁹. [fig.2]

⁷ CHOAY, Françoise – **O Urbanismo: Utopias e realidades, uma antologia**. 6ªed. São Paulo: Perspectiva, 2005. p.4

⁸ CAMARA MUNICIPAL DE SINES – **História de Sines**. [Em linha] Sines. [Consult. 02 Mai.2016] Disponível em WWW:<URL:<http://www.sines.pt/frontoffice/pages/311>>.

⁹ MARTÍ ARÍS, Carlos – **La Cimbra e el Arco**. Barcelona: Fundación Caja de Arquitectos, 2005. p.17



Fig.2 - Diagramas da evolução histórica da cidade de Sines

François Ascher afirma no seu livro, *Novos Princípios do Urbanismo* que a modernização é um processo de três grandes fases.¹⁰ A primeira fase, segundo o autor, abrange o período compreendido entre o fim da Idade Média e o começo da Revolução Industrial. Caracteriza-se por uma mudança no pensamento e o lugar da religião na sociedade.¹¹ A cidade industrial está inserida dentro desta primeira fase da modernização. É criada no século XIX e foi vista como uma cidade desordenada. Assim surgem propostas de organização urbana através de uma reflexão utópica sobre as mesmas. Estas propostas seguem dois fatores fundamentais do tempo: o passado e o futuro. Desta reflexão crítica sobre a cidade industrial nascem dois tipos de desenho da cidade futura considerados “modelos”, o modelo progressista e o modelo culturalista¹².

A cidade progressista, segundo Françoise Choay, exprime um certo racionalismo. As técnicas desenvolvidas na época deveriam tentar resolver os problemas urbanos tendo em consideração a relação do homem com o meio ambiente ou mesmo entre si¹³. Assim se obtém, referindo a autora quando cita Victor Prosper Considérant (1808 – 1893), socialista utópico, em *Descriptio du Phalanstère*:

“solução da bela e grande questão da arquitetónica humana, calculada com base nas exigências da organização do homem, respondendo à integralidade das necessidades e dos desejos do homem, deduzida de suas necessidades, seus

¹⁰ ASCHER, François – **Novos Princípios do Urbanismo Seguido de Novos Compromissos Urbanos: Um Léxico**. Lisboa: Livros Horizonte, 2010. p.25

¹¹ ASCHER, François – **Novos Princípios do Urbanismo Seguido de Novos Compromissos Urbanos: Um Léxico**. Lisboa: Livros Horizonte, 2010. p.25

¹² CHOAY, Françoise – **O Urbanismo: Utopias e realidades, uma antologia**. 6ªed. São Paulo: Perspectiva, 2005. p.7

¹³CHOAY, Françoise – **O Urbanismo: Utopias e realidades, uma antologia**. 6ªed. São Paulo: Perspectiva, 2005. p.8

*desejos e matematicamente ajustadas às grandes conveniências primordiais de sua constituição física*¹⁴.

Segundo Choay, a cidade é organizada segundo uma análise de funções. Há uma distribuição rigorosa e bem marcada das diferentes funções em diferentes locais: habitat, trabalho, cultura e lazer. A cidade progressista é desenhada de modo rígido não permitindo quaisquer variantes ou adaptações a partir dos seus modelos¹⁵.

A cidade culturalista, ao contrário da cidade progressista, não vê o indivíduo como uma unidade imutável. Assume o homem como um indivíduo particular e com originalidade própria, cada pessoa com a sua individualidade faz parte de uma comunidade e nela tem um papel insubstituível¹⁶. Segundo a autora trata-se de um desenho democrático que tem como base da sua formação as individualidades de cada membro da comunidade¹⁷.

A segunda fase da modernização inicia-se com a revolução industrial e assiste a uma reviravolta da produção de bens e serviço. Deste modo, segundo Ascher, o pensamento técnico passa a ocupar um lugar de destaque no que toca ao desenvolvimento do desenho urbano¹⁸.

¹⁴CHOAY, Françoise – **O Urbanismo: Utopias e realidades, uma antologia**. 6ªad. São Paulo: Perspectiva, 2005. p.8

¹⁵CHOAY, Françoise – **O Urbanismo: Utopias e realidades, uma antologia**. 6ªad. São Paulo: Perspectiva, 2005. p.9

¹⁶CHOAY, Françoise – **O Urbanismo: Utopias e realidades, uma antologia**. 6ªad. São Paulo: Perspectiva, 2005. p.11

¹⁷CHOAY, Françoise – **O Urbanismo: Utopias e realidades, uma antologia**. 6ªad. São Paulo: Perspectiva, 2005. p.14

¹⁸ ASCHER, François – **Novos Princípios do Urbanismo Seguido de Novos Compromissos Urbanos: Um Léxico**. Lisboa: Livros Horizonte, 2010. p.25-26

Françoise Choay afirma que a cidade do século XX necessita da revolução industrial. Para alcançar a eficácia moderna é preciso uma agregação dos métodos de standardização e de mecanização da indústria¹⁹. A autora reforça ainda que se impôs uma rutura com o passado “de modo agressivo e provocante”²⁰. As novas técnicas de desenhar a cidade, como a padronização e a geometria, assumem-se como movimento de vanguarda. Este novo desenho pretende conquistar o público ao revelar-se como uma realidade futurista²¹. Choay reforça que:

“O urbanista deve deixar de conceber a aglomeração urbana exclusivamente em termos de modelos e de funcionalismo. É preciso parar de repetir formulas fixas que transformam o discurso em objeto, para definir sistemas de relações, criar estruturas flexíveis, uma pré-sintaxe aberta e significados ainda não constituídos.”²²

Regressando a Sines e ao seu desenvolvimento no século XX. A cidade começa a crescer com o surgimento da indústria corticeira, a pesca e alguma agricultura. No entanto este crescimento e afluência de pessoas para a cidade estagnou entre a II Guerra Mundial e a década de 70²³. No início dos anos 70 é criado um grande complexo industrial e portuário desenvolvendo setores como a energia e a transformação de matérias-primas. Sines foi escolhida para tal devido “às suas águas profundas [...] ideais para atracagem de barcos de grande calado”²⁴,

¹⁹ CHOAY, Françoise – **O Urbanismo: Utopias e realidades, uma antologia**. 6ªed. São Paulo: Perspectiva, 2005. p.20

²⁰ CHOAY, Françoise – **O Urbanismo: Utopias e realidades, uma antologia**. 6ªed. São Paulo: Perspectiva, 2005. p.25

²¹ CHOAY, Françoise – **O Urbanismo: Utopias e realidades, uma antologia**. 6ªed. São Paulo: Perspectiva, 2005. p.25

²² CHOAY, Françoise – **O Urbanismo: Utopias e realidades, uma antologia**. 6ªed. São Paulo: Perspectiva, 2005. p.54-55

²³ CAMARA MUNICIPAL DE SINES – **História de Sines**. [Em linha] Sines. [Consult. 02 Mai.2016] Disponível em WWW:<URL:<http://www.sines.pt/frontoffice/pages/311>>.

²⁴ CAMARA MUNICIPAL DE SINES – **História de Sines**. [Em linha] Sines. [Consult. 02 Mai.2016] Disponível em WWW:<URL:<http://www.sines.pt/frontoffice/pages/311>>.

com isto regista-se uma maior sedimentação de população na cidade devido às novas ofertas de trabalho [fig. 3]. Este crescimento de Sines pode se inserir nas ideias defendidas por Ascher quando afirma que “A dinâmica da urbanização está ligada ao potencial de interações que as cidades oferecem, à sua “urbanidade”, isto é, ao poder multiforme que gera o reagrupamento de grandes quantidades de população num mesmo lugar”²⁵. Sines, ao criar uma diversidade de novos postos de trabalho, gerou oportunidades para uma nova população se instalar. Ao oferecer novas potencialidades presentes e futuras levou ao desejo, por parte da população nacional, de uma maior sedimentação no local. [fig.4]

François Ascher refere, no seu livro, *Novos Princípios do Urbanismo*, que se pode relacionar o crescimento das cidades com o desenvolvimento dos meios de transporte e armazenamento. Estes meios tanto se referem a bens e serviços como a pessoas. Quanto melhor seriam as técnicas de transporte e quanto mais facilitassem a vida quotidiana, mais afluência haveria na cidade o que, por sua vez, levaria a um crescimento maior e com mais oferta para a população²⁶. [fig.5]

Entre 1972 e 1981 o número populacional de Sines registou um aumento de 92%. Deu-se uma grande afluência de famílias de todo o país bem como os retornados das ex-colónias. “A cidade sofre intensa pressão urbanística e sobre as infraestruturas”.²⁷

²⁵ ASCHER, François – **Novos Princípios do Urbanismo Seguido de Novos Compromissos Urbanos: Um Léxico**. Lisboa: Livros Horizonte, 2010. p.21

²⁶ ASCHER, François – **Novos Princípios do Urbanismo Seguido de Novos Compromissos Urbanos: Um Léxico**. Lisboa: Livros Horizonte, 2010. p.22

²⁷ CAMARA MUNICIPAL DE SINES – **História de Sines**. [Em linha] Sines. [Consult. 02 Mai.2016] Disponível em WWW:<URL:<<http://www.sines.pt/frontoffice/pages/311>>.>



Fig.3 - Porto de Pesca

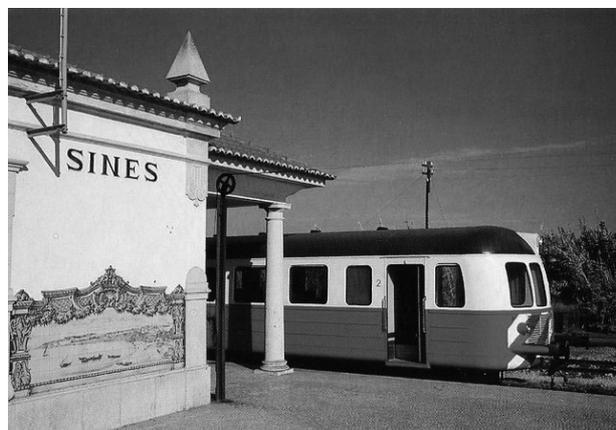


Fig.4 - Local de Convívio e recreio dos antigos pescadores

Fig.5 - Estação de combios da CP em funcionamento

Com a grande afluência dos retornados da ex-colónias após a revolução de 25 abril 1974 houve a necessidade de construir com maior densidade de modo a realojar os novos habitantes. Esta nova afluência deu origem numa população com estilos de vida e hábitos diferentes devido aos seus meios culturais distintos. Todos estes indivíduos alojados em Sines acabam por criar grupos sociais que são visíveis através dos diferentes bairros construídos nesses anos. As diferenças presentes nos bairros estão relacionadas com a sua arquitetura diferenciada. Uma vez que os bairros foram construídos em diferentes fases dependendo da afluência populacional, e para grupos com diferenças sociais e culturais foram também construídos com uma imagem diferente. Caminhando por Sines nos dias de hoje essas diferenças são notórias e atuam, quase, como limite ou fronteira das diferentes zonas da cidade. [fig.6]



Com a continuação da procura de trabalho na cidade e o surgimento de oportunidades de crescimento que Sines passou a oferecer, inaugurou em meados da década de 80 a central térmica de Sines. Mais tarde já em 2004 abre o novo terminal de contentores, Terminal XXI. Ambos os fenómenos originaram um crescimento demográfico na cidade levando à necessidade de expansão da mesma. É possível verificar que a cidade de Sines do século XX até aos dias de hoje tem o seu crescimento e desenvolvimento muito ligados à indústria e às atividades portuárias²⁸. [fig.7 e 8]

Segundo Ascher cada fase da modernização correspondeu a um tempo de mudanças urbanas da cidade. Continua-se a registar, ainda hoje, mudanças urbanas e modos de pensar diferentes sobre o urbanismo, o autor refere-se a isto como “uma terceira revolução urbana moderna”.²⁹ Sines, tratando-se de uma cidade que ainda se encontra em desenvolvimento, em grande parte devido à evolução da indústria portuária, há que pensar e refletir criticamente sobre o seu crescimento, tendo como princípio o panorama atual da população. Esta reflexão sobre a cidade de Sines insere-se no contexto da afirmação de Nuno Portas, no prefácio do livro *Novos Princípios do Urbanismo*: “(...) um novo urbanismo em sintonia com as implicações e as maneiras de pensar e de agir desta terceira modernidade”.³⁰

²⁸ CAMARA MUNICIPAL DE SINES – **História de Sines**. [Em linha] Sines. [Consult. 02 Mai.2016] Disponível em WWW:<URL:<http://www.sines.pt/frontoffice/pages/311>>.

²⁹ ASCHER, François – **Novos Princípios do Urbanismo Seguido de Novos Compromissos Urbanos: Um Léxico**. Lisboa: Livros Horizonte, 2010. p.31

³⁰ ASCHER, François – **Novos Princípios do Urbanismo Seguido de Novos Compromissos Urbanos: Um Léxico**. Lisboa: Livros Horizonte, 2010. p.19 [prefacio de Nuno Portas]





Ascher encara esta terceira revolução urbana como uma evolução da cidade que assenta sobre cinco pontos principais: “a i) metapolização, a ii) transformação dos sistemas urbanos de mobilidade, a iii) formação de espaços-tempo individuais, a iv) redefinição das relações entre interesses individuais, coletivos e gerais, v) novas relações com risco”³¹. Estes princípios podem ser aplicados quando se analisa a cidade de Sines, com a definição e explicação de cada princípio é possível realizar uma ligação direta ou indireta dos acontecimentos hoje presentes na cidade.

i) Metapolização

Pode-se definir a **metapolização** como uma procura de locais de maior concentração de população e matérias. Trata-se de um aumento de trabalho e de economia local que leva a uma competitividade entre aglomerações urbanas próximas. Uma maior cidade com maior diversidade de propostas de trabalho e de comércio e serviços, boas infraestruturas e ligações nacionais e internacionais, torna-se mais apelativa para permanência populacional e por consequência aumento demográfico. Uma definição que se pode dar à palavra *metapolis* é cidade composta por núcleos urbanos extensos e descontínuos, heterogéneos e multipolarizados³². O conceito de metapolização pode ser relacionado com Sines quando a cidade passou a fazer parte de um chamado tri-polo económico em parceria com Santiago do Cacém e Santo André, originando assim uma maior oferta de emprego e um aumento da economia regional. Torna-se então numa metapolis,

³¹ ASCHER, François – **Novos Princípios do Urbanismo Seguido de Novos Compromissos Urbanos: Um Léxico**. Lisboa: Livros Horizonte, 2010. p.61

³² ASCHER, François – **Novos Princípios do Urbanismo Seguido de Novos Compromissos Urbanos: Um Léxico**. Lisboa: Livros Horizonte, 2010. p.62

um núcleo urbano de fronteiras baixas em relação à antiga vida rural presente nas povoações mais próximas. [fig.9] Devido aos grandes investimentos privados no Porto de Sines é possível um grande aumento de trabalho especializado, ou até mesmo de duração periódica (devido ao Terminal XXI). Este crescimento pode ser esclarecido através das palavras de François Ascher quando afirma que:

“o crescimento interno das aglomerações, por expansão para as suas periferias imediatas e por densificação, dá amplamente lugar a um crescimento externo, ou seja, pela absorção na sua zona de funcionamento quotidiano, de cidades, de vilas e de aldeias cada vez mais distanciadas.”³³.

ii) Transformação dos sistemas urbanos de mobilidade

O princípio da **transformação dos sistemas urbanos de mobilidade** relaciona-se com a evolução tecnológica dos transportes. Refletindo sobre a evolução das cidades ao longo da história é notória a sua evolução acompanhada com a inovação dos meios de deslocação de pessoas e do transporte de bens e mercadorias. Esta evolução é aplicada, também, no contexto da interação entre pessoas para negócios ou lazer.

³³ ASCHER, François – **Novos Princípios do Urbanismo Seguido de Novos Compromissos Urbanos: Um Léxico**. Lisboa: Livros Horizonte, 2010. p.63



Ascher afirma que a valorização dos imóveis é aumentada dependendo da proximidade de infraestruturas de transportes, de comércio diversificado e serviços de utilização pública, bem como de espaços públicos de lazer no exterior³⁴.

Para a cidade de meados do século XX a evolução tecnológica relaciona-se com o desenvolvimento e novas capacidades de armazenamento e troca de informações de forma mais rápida e ilimitada, trata-se dos telefones e mais tarde telemóveis e internet. Uma vez que as trocas de informação se tornaram mais rápidas e o contato entre pessoas mais direto, mas não pessoal, o fluxo de comércio aumenta permitindo o surgimento de uma oferta de bens mais diversificada. Maior oferta implica maior procura o que reforça a utilização dos transportes, coletivos ou particulares, de pessoas quando se deslocam para a cidade pretendida³⁵. Este princípio da terceira revolução urbana gera uma cidade móvel e virtualmente comunicável, uma cidade com uma comunicação de transportes mais facilitada e uma maior troca de bens e informações³⁶. Relacionado este princípio a Sines verifica-se que a sua grande evolução foi o desenvolvimento do Porto uma vez que este é um dos principais pontos de entrada para a Europa por via marítima. Com uma maior diversidade de comunicação, não só entre diferentes aglomerações urbanas, mas também internacionais, e com a evolução tecnológica ligada aos computadores, o Porto de Sines veio oferecer um grande número de posto de trabalho, especializado ou não, o que gerou um grande crescimento demográfico (e ainda se prevê o seu aumento). Sines passou a ser uma cidade com grande procura

³⁴ ASCHER, François – **Novos Princípios do Urbanismo Seguido de Novos Compromissos Urbanos: Um Léxico**. Lisboa: Livros Horizonte, 2010. p.64

³⁵ ASCHER, François – **Novos Princípios do Urbanismo Seguido de Novos Compromissos Urbanos: Um Léxico**. Lisboa: Livros Horizonte, 2010. p.65

³⁶ ASCHER, François – **Novos Princípios do Urbanismo Seguido de Novos Compromissos Urbanos: Um Léxico**. Lisboa: Livros Horizonte, 2010. p.66

aliada à indústria portuária, no entanto é perceptível uma diminuição no contato entre pessoas e no comércio tradicional, o Porto acabou por englobar a cidade da sua economia. [fig.10 e 11]

iii) Formação de espaços-tempo individuais

A **formação de espaços-tempo individuais** é um princípio diretamente relacionado com o modo como os indivíduos organizam o seu quotidiano, através da deslocação para os postos de trabalho nos transportes individuais e na utilização das novas tecnologias para a troca de informação e deslocação de bens. Trata-se de uma exigência de autonomia e individualização no que toca às atividades diárias de cada um³⁷. O telemóvel e o carro particular permitem uma maior flexibilidade e rapidez de acesso aos bens de comércio e/ou lazer, permitem uma maior liberdade de escolha em relação aos diferentes locais onde cada indivíduo pretende realizar as suas atividades quotidianas (trabalho, habitação e lazer). A própria evolução dos diferentes eletrodomésticos presentes nas cozinhas de cada família hoje levou a que a vida quotidiana possa ser composta por uma maior diversidade de atividades, é assim criado o espaço-tempo de cada indivíduo. Este princípio é relevante quando se analisa Sines pois uma vez que se trata de uma cidade com grande oferta económica e social e com a tecnologia ao dispor de cada indivíduo é importante refletir sobre as infraestruturas e as condições de acesso à cidade e aos diferentes bens e serviços.

³⁷ ASCHER, François – **Novos Princípios do Urbanismo Seguido de Novos Compromissos Urbanos: Um Léxico**. Lisboa: Livros Horizonte, 2010. p.66

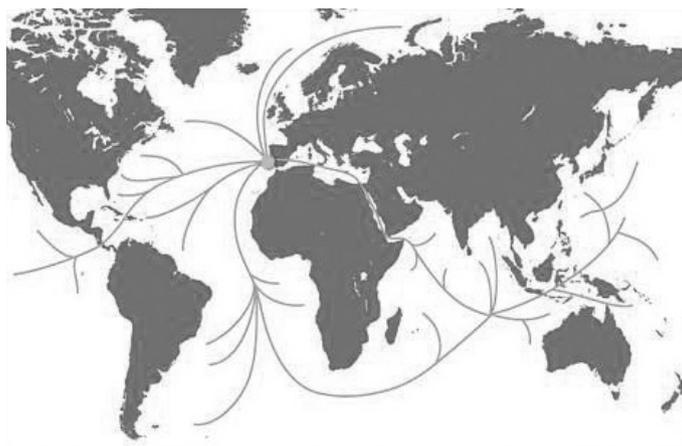


Fig.10- Diagrama das rotas marítimas do Porto de Sines

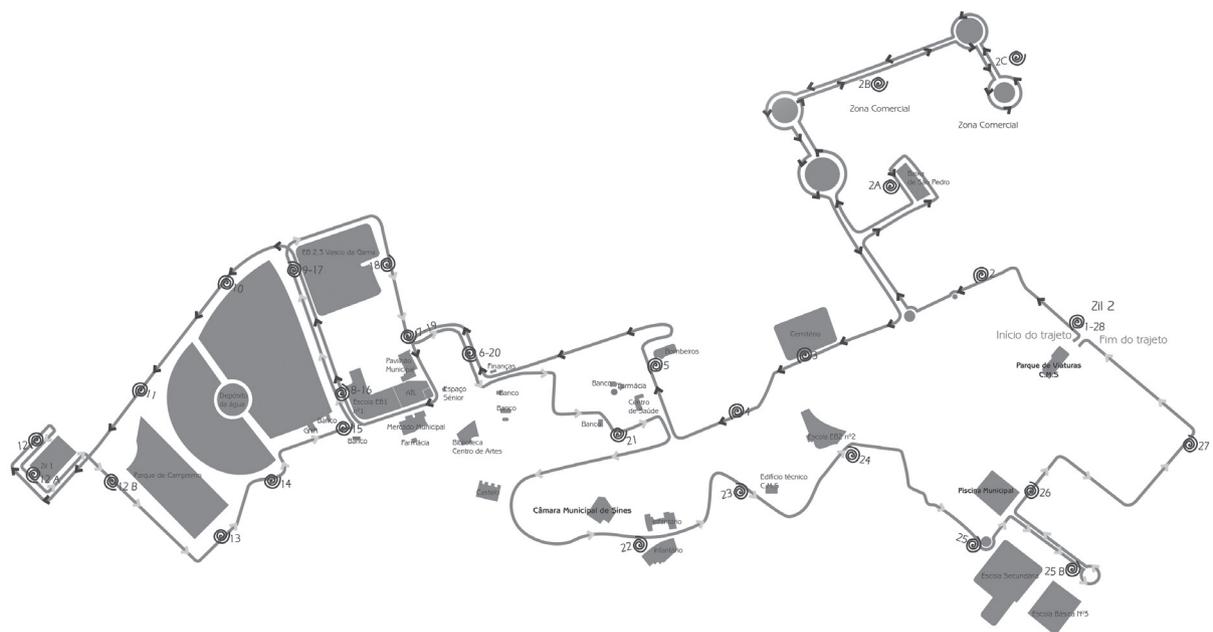


Fig.11- Diagrama da rede de transportes rodoviários

Para se poder potenciar o crescimento de Sines há que facilitar, ainda mais, os acessos viários existentes e futuros, bem como os espaços exteriores propícios a atividades de lazer, uma maior diversidade de acessos e facilidade de troca de informações permite uma melhor vida na cidade. [fig.12]

iv) Redefinição das relações entre interesses individuais, coletivos e gerais

A redefinição das relações entre interesses individuais, coletivos e gerais é um princípio que assenta sobre o tema das conexões sociais entre indivíduos diferentes pertencentes ao mesmo núcleo urbano. Refere-se a uma sociedade “hipertexto”, uma sociedade caracterizada pela individualização de interesses. Ascher refere que apesar dos interesses serem individuais e diferenciados dentro de uma sociedade estes podem ser inseridos dentro de grupos de atividades comuns. Numa cidade a diferente população tem interesses diversificados, no entanto estes também são comuns entre si. Passa a haver uma menor partilha entre indivíduos desconhecidos para surgir uma maior conexão entre pessoas que partilhem os mesmos interesses³⁸. Analisando a cidade de Sines este princípio é bastante relevante pois a cidade é composta por uma sociedade diversificada que organiza o seu quotidiano segundo interesses diferentes. A população passa a comunicar mais entre si no contexto de cada bairro uma vez que partilham interesses comuns. O objetivo de refletir sobre este ponto quando se observa Sines é o de criar oportunidades de oferta futuras de modo a poder facilitar o contato entre pessoas de diferentes faixas etárias bem como população com diferentes interesses culturais e sociais.

³⁸ ASCHER, François – **Novos Princípios do Urbanismo Seguido de Novos Compromissos Urbanos: Um Léxico**. Lisboa: Livros Horizonte, 2010. p.71



Fig.12- Diagrama dos espaços de serviços e comércio

■ Serviços ■ Comércio e associações ■ Saúde ■ Religioso ■ Ensino

Este é um dos grandes propósitos da vida nos espaços públicos exteriores, sejam eles a rua, o parque, a loja/mercearia ou o café com a sua esplanada em convivência com a rua. [fig.13]

v) Novas relações com risco

O surgimento de **novas relações com risco** é apontado como fator fundamental na relação com a cidade. As questões de segurança são abordadas quando se pensa na cidade, existe uma preocupação de tentar prever um leque de possíveis acontecimentos e sua resolução³⁹. No entanto, uma vez que vivemos numa sociedade de múltiplos interesses e culturalmente diferente é quase impossível prever todos os possíveis cenários, o que leva a uma sociedade de risco, uma sociedade que pondera todas as decisões que toma ao longo do dia, desde o circuito que deve fazer para o trabalho até ao local onde pratica as suas atividades de lazer. Os riscos referidos por Ascher aplicam-se também no que toca às preocupações ambientais como poluição e emissão de gases carbónicos, a rápida evolução tecnológica e dos transportes leva a que estas preocupações estejam cada vez mais presentes na vida da população. Esta é um ponto bastante abordado pelos residentes de Sines quando se referem, principalmente, à indústria portuária. Apesar de ser o grande impulsionador económico da cidade o Porto é também a maior preocupação da população no que toca à qualidade de vida na cidade. Apesar das infraestruturas portuárias e da refinaria terem sido realizadas respeitando a carta de ventos de modo a afetar o mínimo possível a população, a cidade expandiu-se e continua a crescer o que faz com que parte da população se sinta incomodada com alguns fumos emitidos pela industria [fig.14].

³⁹ ASCHER, François – **Novos Princípios do Urbanismo Seguido de Novos Compromissos Urbanos: Um Léxico**. Lisboa: Livros Horizonte, 2010. p.75



Fig.13- Fotografias das zonas de convívio existentes na cidade



Desta forma se confirma o acima referido de que apesar de prever um leque de cenários de possíveis acontecimentos não é possível prever todos os riscos, parte das decisões têm de surgir ao longo do tempo e por vezes tomadas pela população. [fig.15]

Para se poder assumir o novo urbanismo desenvolvido com bases nos cinco princípios apresentados por Ascher há que refletir sobre três principais pensamentos. Em primeiro lugar é “necessária uma refundação da arquitetura institucional do território”⁴⁰ de modo a corresponder a uma nova dimensão da cidade, relaciona-se com Sines quando a cidade passa a pertencer a um núcleo urbano de grandes dimensões e com conexões internacionais de grande importância. Em segundo lugar é necessário pensar na nova sociedade como uma sociedade hipertexto, uma sociedade diversificada com interesses e visões diferentes do mesmo espaço. Isto leva a que surja uma renovação das “modalidades de definição dos interesses coletivos e de construção de decisões públicas”⁴¹. Em terceiro, é visível o “aparecimento de novas formas de segregação social”⁴². Surge uma tendência para o aparecimento de “guetos” nos quais são reagrupados diferentes grupos sociais muitas vezes excluídos ou rejeitados da economia devido aos seus costumes⁴³ [fig.16].

⁴⁰ ASCHER, François – **Novos Princípios do Urbanismo Seguido de Novos Compromissos Urbanos: Um Léxico**. Lisboa: Livros Horizonte, 2010. p.71

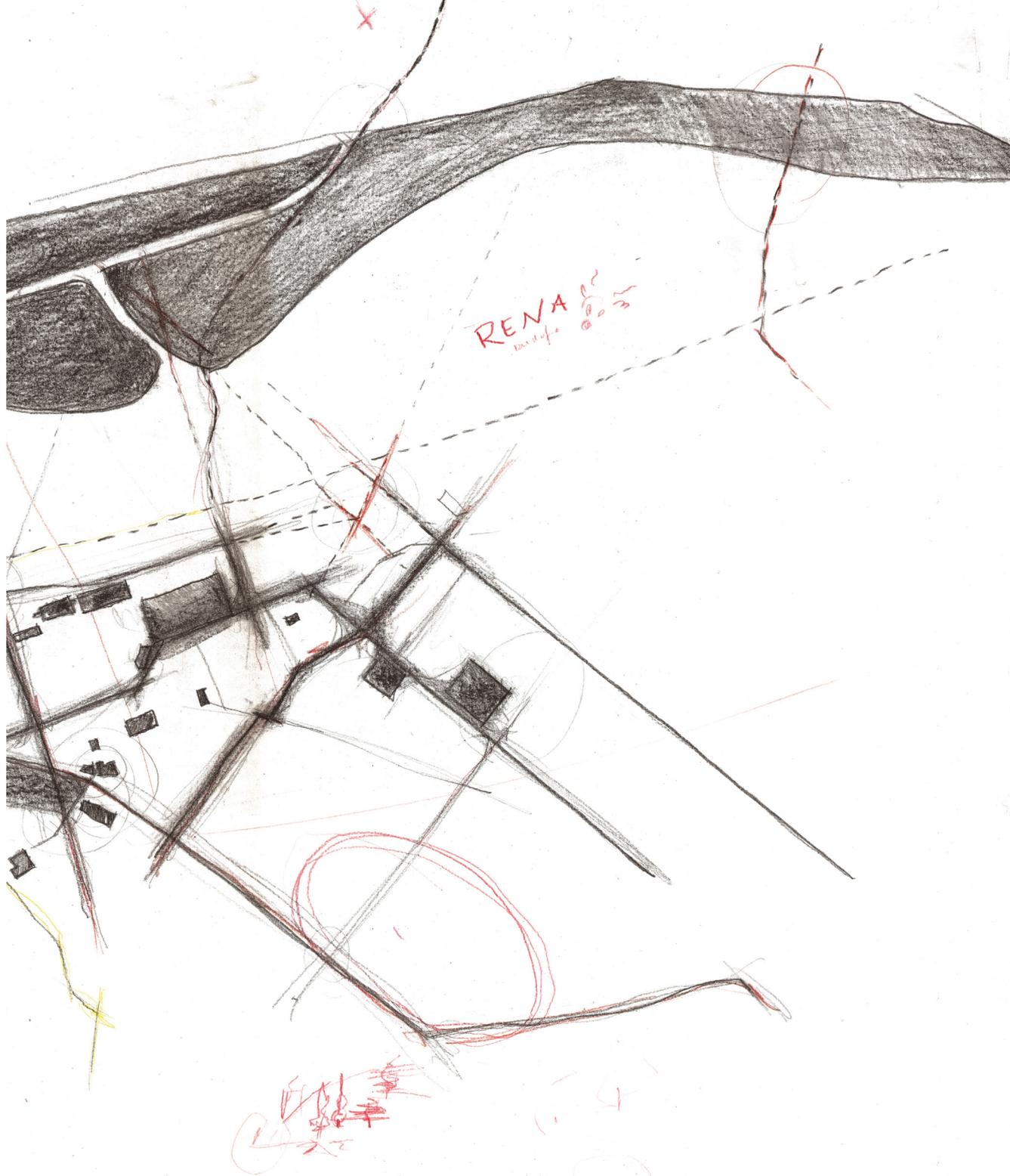
⁴¹ ASCHER, François – **Novos Princípios do Urbanismo Seguido de Novos Compromissos Urbanos: Um Léxico**. Lisboa: Livros Horizonte, 2010. p.72

⁴² ASCHER, François – **Novos Princípios do Urbanismo Seguido de Novos Compromissos Urbanos: Um Léxico**. Lisboa: Livros Horizonte, 2010. p.72

⁴³ ASCHER, François – **Novos Princípios do Urbanismo Seguido de Novos Compromissos Urbanos: Um Léxico**. Lisboa: Livros Horizonte, 2010. p.72



Fig.15- Desenho de proposta para possível expansão do sistema viário para além das fronteiras da cidade



Esta fragmentação social pode ser facilmente identificável em Sines com o aparecimento dos diferentes bairros após o 25 de abril de 1974 quando se dá uma maior afluência populacional, nomeadamente os retornados. Observando uma vista aérea de Sines é notória a fragmentação da cidade que foi crescendo através da adição de diferentes partes isoladas em vez de ser pensada como um todo, os bairros foram surgindo pedaço a pedaço compondo o que é hoje a cidade e quase atuam como lime de fronteira.

Esta fragmentação social apesar de ser apontada como uma fragilidade da cidade pode ser encarada, também, como um principio exploratório de um novo urbanismo. Surgem assim novas necessidades nos modos de pensar e agir sobre o território urbano. Como refere Ascher há que pensar nas “relações sociais, no desenvolvimento de novas ciências e tecnologias, na mudança da natureza e da escala dos desafios coletivos”⁴⁴ [fig.17]. O novo urbanismo denominado pelo autor como neo-urbanismo,

“elabora uma cidade de múltiplos projetos, de natureza variada, esforça-se por os tornar coerentes, constrói procedimentos estratégicos para a sua ampliação conjunta e leva em consideração na pratica os acontecimentos que se produzem, as evoluções que se desenham, as mutações que se avizinham, pronta a rever, se necessário, os objetivos que definiu ou os meios disponibilizados inicialmente para os realizar”⁴⁵.

⁴⁴ ASCHER, François – **Novos Princípios do Urbanismo Seguido de Novos Compromissos Urbanos: Um Léxico**. Lisboa: Livros Horizonte, 2010. p.78

⁴⁵ ASCHER, François – **Novos Princípios do Urbanismo Seguido de Novos Compromissos Urbanos: Um Léxico**. Lisboa: Livros Horizonte, 2010. p.79-80

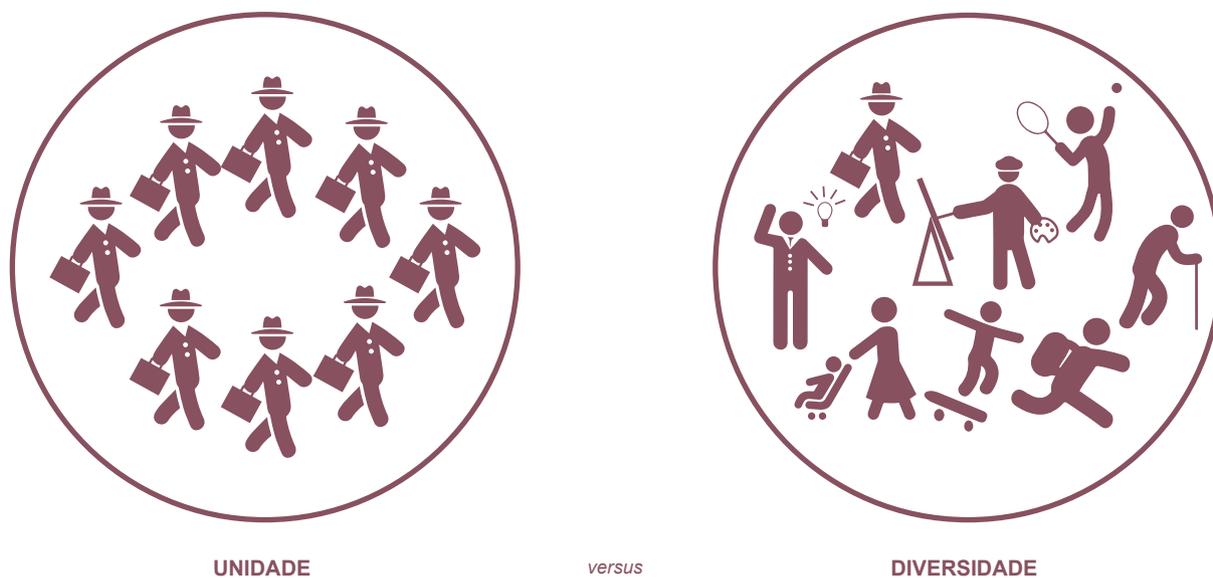


Fig.16 - Diagrama de indivíduos que se agrupam por interesses comuns e sofrem se exclusão social
Fig. 17 - Diagrama de integração de diferentes indivíduos diversificados no mesmo espaço urbano

O grande crescimento da indústria portuária de Sines bem como o aumento demográfico que lhe sucedeu levou à elaboração de possíveis cenários, os quais permitiram elaborar uma teoria de qual seria o crescimento da cidade no futuro. Foi com base nestes cenários que se elaborou o desenho urbano do Plano de Expansão da Zona Norte de Sines⁴⁶. Uma vez que o Plano foi elaborado num período imediatamente antecedente à crise que se abateu na indústria em 2008 verifica-se algumas contradições nas previsões elaboradas, a sociedade que hoje habita Sines é uma sociedade diferente de há 10 anos atrás. Tomando como pontos chave os cinco princípios explorados por Ascher (metapolização, a transformação dos sistemas urbanos de mobilidade, a formação de espaços-tempo individuais, a redefinição das relações entre interesses individuais, coletivos e gerais, novas relações com risco) surge um novo pensamento e reflexão sobre o Plano. Para uma nova sociedade e para corresponder as suas diversificadas necessidades e interesses surgem novos cenários de crescimento aos quais se deve ter atenção.

⁴⁶ SILVA, Fernando Nunes da (ed. lit.) – **Plano de Pormenor da zona de expansão Norte de Sines. Relatório e Programa de execução – Junho 2011**. Lisboa: Instituto Superior Técnico, CESUR – Grupo de Dinâmicas Espaciais e Ambiente, Lisboa, Portugal, 2011. p.19. Disponível em http://www.sines.pt/uploads/document/file/3205/Relat_rio.pdf

Capítulo 2

**REFLEXÃO CRÍTICA SOBRE O PLANO DE PORMENOR
DA ZONA DE EXPANSÃO NORTE DA CIDADE DE
SINES**



120

Segundo Kevin Lynch (1918 – 1984), no livro *A Imagem da Cidade*, “cada individuo tem uma imagem própria e única”⁴⁷ do espaço que o rodeia. Esta imagem de cada pessoa, apesar de muito individual, aproxima-se da imagem geral sobre a cidade proveniente da vivência em sociedade. Em meios ambientes diferentes esta pode ser mais ou menos relevante para determinar a multifuncionalidade que deverá conter o desenho urbano⁴⁸.

O autor refere, ainda, que os elementos que compõe a imagem de uma cidade podem ser determinados por cinco categorias diferentes: vias, limites, bairros, cruzamentos e pontos marcantes⁴⁹. É sobre estes pontos que a critica, mais adiante apresentada, do Plano de Expansão Norte da cidade de Sines vai assentar. No entanto para poder elaborar uma reflexão sobre o tema há que apresentar de que forma foi pensado o desenho urbano do Plano e a que questões tentou responder na altura da sua realização.

Para a compreensão do Plano de Pormenor para a zona de expansão Norte de Sines foi reunida informação de dois relatórios desenvolvidos no Instituto Superior Técnico, pelo grupo CENSUR. O último relatório apresentado pela Camara Municipal de Sines refere-se a junho de 2011 e trata-se de uma atualização do que foi entregue em dezembro de 2003. A área de intervenção em causa está limitada a Sul pela Avenida Humberto Delgado, a Norte pela Estrada da Floresta e pelo IP8, a Este pela Avenida Dom Pedro e a Oeste pela Rua da Costa Norte⁵⁰. [fig.18]

⁴⁷ LYNCH, Kevin – *A Imagem da Cidade*. Lisboa: Edições 70, 2011. p.51

⁴⁸ LYNCH, Kevin – *A Imagem da Cidade*. Lisboa: Edições 70, 2011. p.51

⁴⁹ / LYNCH, Kevin – *A Imagem da Cidade*. Lisboa: Edições 70, 2011. p.51

⁵⁰ SILVA, Fernando Nunes da (ed. lit.) – *Plano de Pormenor da zona de expansão Norte de Sines. Relatório e Programa de execução – Junho 2011*. Lisboa: Instituto Superior Técnico, CESUR – Grupo de Dinâmicas Espaciais e Ambiente, Lisboa, Portugal, 2011. p.5. Disponível em http://www.sines.pt/uploads/document/file/3205/Relat_rio.pdf

O Plano realizou-se tendo como base de atuação possíveis cenários retratados através de dados obtidos sobre o crescimento demográfico do concelho entre 1981 e 1991 [CENSOS], bem como o crescimento que se veio a registar na cidade ao longo da história sempre que surgiam novas oportunidades de postos de trabalho⁵¹. Estes crescimentos demográficos surgem associados ao crescimento económico da cidade, principalmente ligado à indústria portuária.

Segundo resultados provisórios dos CENSOS 2001 obtidos no site do INE, já se registava um aumento populacional de 8% no concelho de Sines, o número de habitantes atingiu um total de 13.362⁵². Daí que com a previsão futura dos investimentos públicos e privados como grandes impulsionadores para a geração de novos postos de trabalho e, por consequência, origina uma maior migração populacional. Estes investimentos iriam atuar sobre três principais áreas:

“postos de trabalho temporários ligados à construção de novas infraestruturas portuárias, logísticas e industriais; postos de trabalho ligados às atividades de funcionamento regular do porto e das empresas industriais e de logística; postos de trabalho induzidos pelas necessidades de aquisição de bens e serviços complementares da atividade portuária, industrial e logística, bem como satisfazer as necessidades do previsível aumento do número de habitantes.”⁵³

⁵¹ SILVA, Fernando Nunes da (ed. lit.) – **Relatório e Memória Descritiva do Plano de Urbanização de Sines**. Lisboa: Instituto Superior Técnico, CESUR – Grupo de Dinâmicas Espaciais e Ambiente, Lisboa, Portugal, 2005. p.18-19. Disponível em http://www.sines.pt/uploads/document/file/3167/PU_Sines_-_Relat_rio.pdf

⁵² SILVA, Fernando Nunes da (ed. lit.) – **Relatório e Memória Descritiva do Plano de Urbanização de Sines**. Lisboa: Instituto Superior Técnico, CESUR – Grupo de Dinâmicas Espaciais e Ambiente, Lisboa, Portugal, 2005. p.19. Disponível em http://www.sines.pt/uploads/document/file/3167/PU_Sines_-_Relat_rio.pdf

⁵³ SILVA, Fernando Nunes da (ed. lit.) – **Plano de Pormenor da zona de expansão Norte de Sines. Relatório e Programa de execução – Junho 2011**. Lisboa: Instituto Superior Técnico, CESUR – Grupo de Dinâmicas Espaciais e Ambiente, Lisboa, Portugal, 2011. p.18. Disponível em http://www.sines.pt/uploads/document/file/3205/Relat_rio.pdf

As estatísticas dos Recenseamentos Gerais da População indicam que Sines é o maior polo de atração de trabalhadores, o que se traduz num saldo migratório positivo⁵⁴. No ano em que o plano foi elaborado previa-se que, até ao ano 2011, o setor portuário e industrial iria gerar uma total de cerca de 3.800 novos postos de trabalho, repartidos pelas três áreas anteriormente referidas.⁵⁵ Segundo os cenários simulados foi previsto um grande crescimento populacional no concelho onde o número de habitantes atingiria entre os 18 000 e 35 000 habitantes (valores de extremos). Estes resultados mostram uma grande incerteza e um inconstante crescimento da cidade, logo não se deve optar apenas por uma solução, mas sim criar uma estratégia adaptável,⁵⁶ algo que mais tarde não se veio a verificar.

Para além de todos os fatores mencionados até ao momento, obtidos através de análise do local e de dados recolhidos, foram impostas outras condicionantes ao desenho do Plano, nomeadamente no que toca aos valores patrimoniais presentes na área. Essas condicionantes dizem respeito a algumas edificações do sistema ferroviário (entretanto desativado pela CP): o edifício da estação e respetivo cais de embarque e o edifício de apoio ao transporte de mercadorias.⁵⁷ A relevância dos pontos marcantes nos elementos que constituem a

⁵⁴ SILVA, Fernando Nunes da (ed. lit.) – **Plano de Pormenor da zona de expansão Norte de Sines. Relatório e Programa de execução – Junho 2011**. Lisboa: Instituto Superior Técnico, CESUR – Grupo de Dinâmicas Espaciais e Ambiente, Lisboa, Portugal, 2011. p.18. Disponível em http://www.sines.pt/uploads/document/file/3205/Relat_rio.pdf

⁵⁵ SILVA, Fernando Nunes da (ed. lit.) – **Relatório e Memória Descritiva do Plano de Urbanização de Sines**. Lisboa: Instituto Superior Técnico, CESUR – Grupo de Dinâmicas Espaciais e Ambiente, Lisboa, Portugal, 2005. p.22. Disponível em http://www.sines.pt/uploads/document/file/3167/PU_Sines_-_Relat_rio.pdf

⁵⁶ SILVA, Fernando Nunes da (ed. lit.) – **Plano de Pormenor da zona de expansão Norte de Sines. Relatório e Programa de execução – Junho 2011**. Lisboa: Instituto Superior Técnico, CESUR – Grupo de Dinâmicas Espaciais e Ambiente, Lisboa, Portugal, 2011. p.19. Disponível em http://www.sines.pt/uploads/document/file/3205/Relat_rio.pdf

⁵⁷ SILVA, Fernando Nunes da (ed. lit.) – **Plano de Pormenor da zona de expansão Norte de Sines. Relatório e Programa de execução – Junho 2011**. Lisboa: Instituto Superior Técnico, CESUR – Grupo

imagem da cidade é apontada por Kevin Lynch. Este insere os caminhos de ferro na categoria de elementos marcantes e refere que são importantes nós urbanos⁵⁸. Citando o autor, verifica-se que “para aqueles que conhecem bastante bem uma cidade, está comprovado que os elementos marcantes funcionam como indicações absolutamente seguras do caminho a seguir”⁵⁹.

No entanto, uma vez que a linha de caminho-de-ferro se encontra desativada, e a sua implicação no desenho urbano refere-se apenas à memória do local e a programa de atividades exteriores de lazer, as restrições relativas às construções aplicam-se apenas ao IP8. “Não são admitidas edificações na faixa dos 50m medida a partir do eixo da via e nunca a menos de 20m da zona de estrada”⁶⁰.

Como diz Kevin Lynch, as ruas podem ser consideradas limites quando não permitem a circulação livre de indivíduos. Um limite não necessita de ser uma barreira física, mas apenas um elemento que condicione a movimentação livre do observador quando percorre a cidade⁶¹. Apesar do IP8 ser uma das grandes barreiras da cidade o plano previa a atenuação deste limite colocando uma orla de árvores e arbustos ao longo de toda a sua extensão. Assim é criada uma barreira sonora e visual permitindo uma melhor vivência das habitações adjacentes⁶².

de Dinâmicas Espaciais e Ambiente, Lisboa, Portugal, 2011. p.24. Disponível em http://www.sines.pt/uploads/document/file/3205/Relat_rio.pdf

⁵⁸ LYNCH, Kevin – **A Imagem da Cidade**. Lisboa: Edições 70, 2011. p.78

⁵⁹ LYNCH, Kevin – **A Imagem da Cidade**. Lisboa: Edições 70, 2011. p.81-82

⁶⁰ SILVA, Fernando Nunes da (ed. lit.) – **Plano de Pormenor da zona de expansão Norte de Sines. Relatório e Programa de execução – Junho 2011**. Lisboa: Instituto Superior Técnico, CESUR – Grupo de Dinâmicas Espaciais e Ambiente, Lisboa, Portugal, 2011. p.26. Disponível em http://www.sines.pt/uploads/document/file/3205/Relat_rio.pdf

⁶¹ LYNCH, Kevin – **A Imagem da Cidade**. Lisboa: Edições 70, 2011. p.69.

⁶² SILVA, Fernando Nunes da (ed. lit.) – **Plano de Pormenor da zona de expansão Norte de Sines. Relatório e Programa de execução – Junho 2011**. Lisboa: Instituto Superior Técnico, CESUR – Grupo de Dinâmicas Espaciais e Ambiente, Lisboa, Portugal, 2011. p.42. Disponível em http://www.sines.pt/uploads/document/file/3205/Relat_rio.pdf

Citando o autor de *A Imagem da Cidade*, “vias específicas podem tornar-se importantes em muitos sentidos”⁶³. Uma das maiores influencias do traçado das ruas é o sentido de orientação bem como o reconhecimento que o observador faz do local⁶⁴. O desenho urbano proposto pela CMS para a zona norte da cidade segue um pouco a importância das ruas referida por Kevin Lynch, uma vez que o seu eixo estruturante é a Avenida Humberto Delgado, principal acesso de entrada de Sines e linha que dá continuidade à cidade⁶⁵. [fig.19]

Se traçarmos limites em relação a uma área de intervenção de maior relevância e urgência de desenvolvimento, esta estaria desenvolvida entre dois eixos: a Av. Humberto Delgado e o arruamento H proposto. As principais funções urbanísticas estão no cruzamento destes dois eixos, bem como os maiores espaços de lazer e apreciação coletiva⁶⁶. [fig.20]

*“Em particular, junto à Avenida Humberto Delgado, o tecido urbano segue uma estrutura linear organizada a partir do eixo principal de entrada para a cidade, para o qual o Plano propõe uma acentuada dignidade, qualidade formal e simbólica”.*⁶⁷

⁶³ LYNCH, Kevin – *A Imagem da Cidade*. Lisboa: Edições 70, 2011. p.54

⁶⁴ LYNCH, Kevin – *A Imagem da Cidade*. Lisboa: Edições 70, 2011. p.54.

⁶⁵ SILVA, Fernando Nunes da (ed. lit.) – **Plano de Pormenor da zona de expansão Norte de Sines. Relatório e Programa de execução – Junho 2011**. Lisboa: Instituto Superior Técnico, CESUR – Grupo de Dinâmicas Espaciais e Ambiente, Lisboa, Portugal, 2011. p.34. Disponível em http://www.sines.pt/uploads/document/file/3205/Relat_rio.pdf

⁶⁶ SILVA, Fernando Nunes da (ed. lit.) – **Plano de Pormenor da zona de expansão Norte de Sines. Relatório e Programa de execução – Junho 2011**. Lisboa: Instituto Superior Técnico, CESUR – Grupo de Dinâmicas Espaciais e Ambiente, Lisboa, Portugal, 2011. p.34. Disponível em http://www.sines.pt/uploads/document/file/3205/Relat_rio.pdf

⁶⁷ SILVA, Fernando Nunes da (ed. lit.) – **Plano de Pormenor da zona de expansão Norte de Sines. Relatório e Programa de execução – Junho 2011**. Lisboa: Instituto Superior Técnico, CESUR – Grupo de Dinâmicas Espaciais e Ambiente, Lisboa, Portugal, 2011. p.34. Disponível em http://www.sines.pt/uploads/document/file/3205/Relat_rio.pdf



123

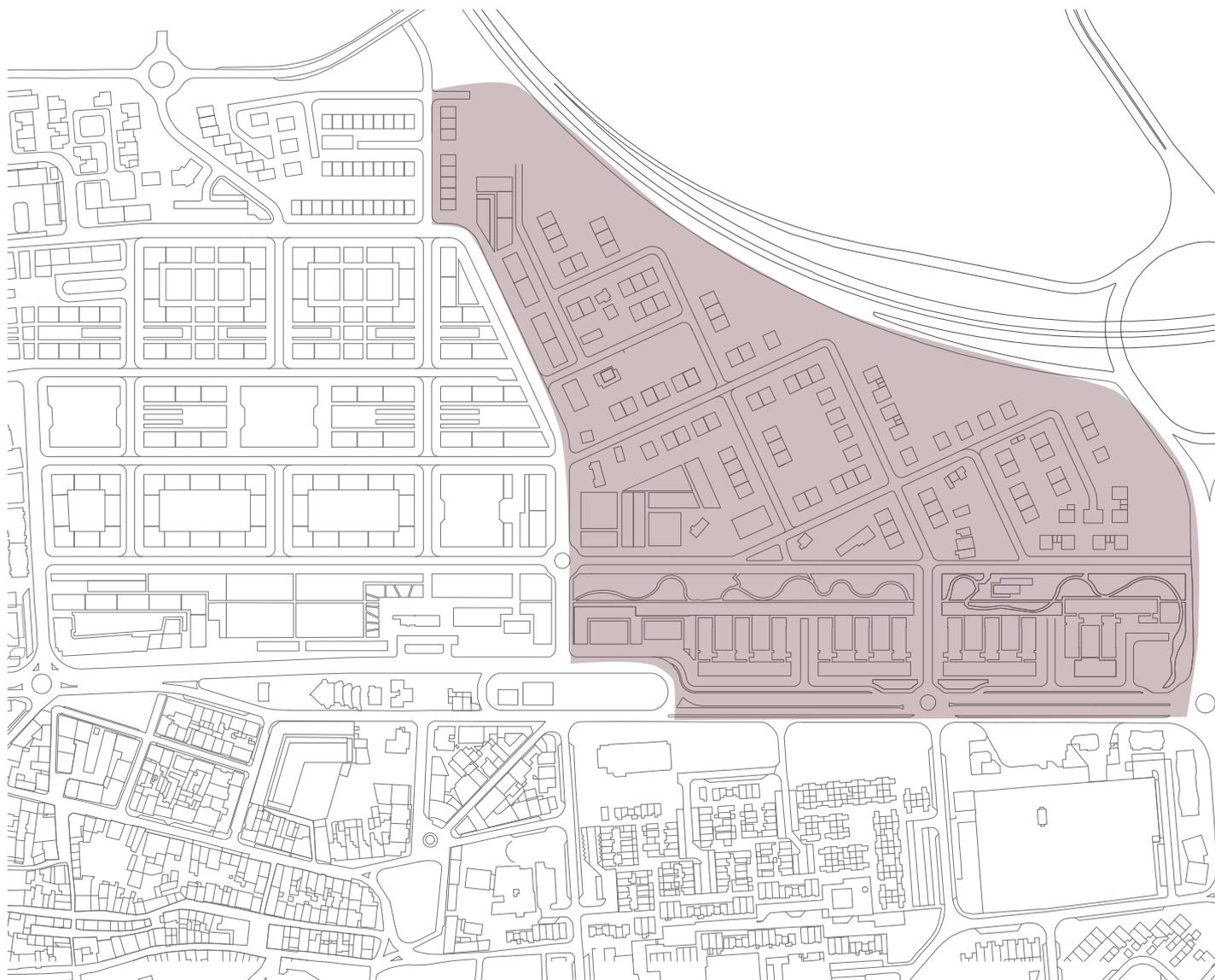


Fig. 19 (esquerda) - Marcação do IP8, grande barreira física da periferia da cidade
Fig. 20 (direita) - Marcação da área de intervenção mais urgente

Para Kevin Lynch as vias são “os canais ao longo dos quais o observador se move, habitual, ocasional ou potencialmente. Podem ser ruas, passeios, faixas de trânsito, canais, caminhos de ferro. Para muitos estes são os elementos predominantes na sua imagem”⁶⁸. Assim é possível fazer uma pequena comparação entre esta ideia do autor e as decisões tomadas no plano no que toca à rede viária proposta. Os princípios segundo os quais o seu traçado assenta assemelha-se às ideologias anteriormente referidas. Os objetivos a que a nova rede viária tenta responder assentam sobre quatro pontos:

- “Promover uma boa integração urbanística dos novos espaços urbanos na sua envolvente e na zona consolidada da cidade”⁶⁹;
- “Garantir boas condições de acessibilidade interna e de ligação à rede viária existente”⁷⁰;
- “Promover a segurança de circulação de veículos e peões, designadamente através do correto dimensionamento e zoneamento dos arruamentos, e da minimização dos pontos e movimentos de conflito”⁷¹;
- “Promover a qualificação do espaço público de circulação através da adequação das características geométricas dos arruamentos às suas

⁶⁸ LYNCH, Kevin – **A Imagem da Cidade**. Lisboa: Edições 70, 2011. p.52

⁶⁹ SILVA, Fernando Nunes da (ed. lit.) – **Plano de Pormenor da zona de expansão Norte de Sines. Relatório e Programa de execução – Junho 2011**. Lisboa: Instituto Superior Técnico, CESUR – Grupo de Dinâmicas Espaciais e Ambiente, Lisboa, Portugal, 2011. p.43. Disponível em http://www.sines.pt/uploads/document/file/3205/Relat_rio.pdf

⁷⁰ SILVA, Fernando Nunes da (ed. lit.) – **Plano de Pormenor da zona de expansão Norte de Sines. Relatório e Programa de execução – Junho 2011**. Lisboa: Instituto Superior Técnico, CESUR – Grupo de Dinâmicas Espaciais e Ambiente, Lisboa, Portugal, 2011. p.43. Disponível em http://www.sines.pt/uploads/document/file/3205/Relat_rio.pdf

⁷¹ SILVA, Fernando Nunes da (ed. lit.) – **Plano de Pormenor da zona de expansão Norte de Sines. Relatório e Programa de execução – Junho 2011**. Lisboa: Instituto Superior Técnico, CESUR – Grupo de Dinâmicas Espaciais e Ambiente, Lisboa, Portugal, 2011. p.43. Disponível em http://www.sines.pt/uploads/document/file/3205/Relat_rio.pdf

funções e importância, bem como através de um tratamento paisagístico adequado”⁷².

Para além do cuidado em planejar toda a estrutura viária surgiu a necessidade de uma avaliação das possíveis necessidades da nova população. Foi igualmente pensado o dimensionamento e programa dos equipamentos coletivos a serem implantados na zona norte de Sines. Estes pensamentos surgiram em conjunto com os organismos públicos de cada setor e assentaram sobre dois problemas a resolver. Por um lado, servem para responder às carências existentes na população de Sines, por outro lado, servem para responder às necessidades diversificadas da futura população residente nesta área. Assim se chegou á implantação dos chamados “equipamentos de proximidade”⁷³ como creches, jardins de infância, escolas básicas e centro de atividades de tempos livres (ATL). [fig.21]

Este modelo de Plano apresentado segue os princípios onde o espaço público e a vida pública são privilegiados. Trata-se de uma rede hierarquizada de espaços que se relacionam e articulam de forma a evitar conflitos entre o peão e o automóvel⁷⁴.

⁷² SILVA, Fernando Nunes da (ed. lit.) – **Plano de Pormenor da zona de expansão Norte de Sines. Relatório e Programa de execução – Junho 2011**. Lisboa: Instituto Superior Técnico, CESUR – Grupo de Dinâmicas Espaciais e Ambiente, Lisboa, Portugal, 2011. p.43. Disponível em http://www.sines.pt/uploads/document/file/3205/Relat_rio.pdf

⁷³ SILVA, Fernando Nunes da (ed. lit.) – **Plano de Pormenor da zona de expansão Norte de Sines. Relatório e Programa de execução – Junho 2011**. Lisboa: Instituto Superior Técnico, CESUR – Grupo de Dinâmicas Espaciais e Ambiente, Lisboa, Portugal, 2011. p.54. Disponível em http://www.sines.pt/uploads/document/file/3205/Relat_rio.pdf

⁷⁴ SILVA, Fernando Nunes da (ed. lit.) – **Plano de Pormenor da zona de expansão Norte de Sines. Relatório e Programa de execução – Junho 2011**. Lisboa: Instituto Superior Técnico, CESUR – Grupo de Dinâmicas Espaciais e Ambiente, Lisboa, Portugal, 2011. p.34. Disponível em http://www.sines.pt/uploads/document/file/3205/Relat_rio.pdf

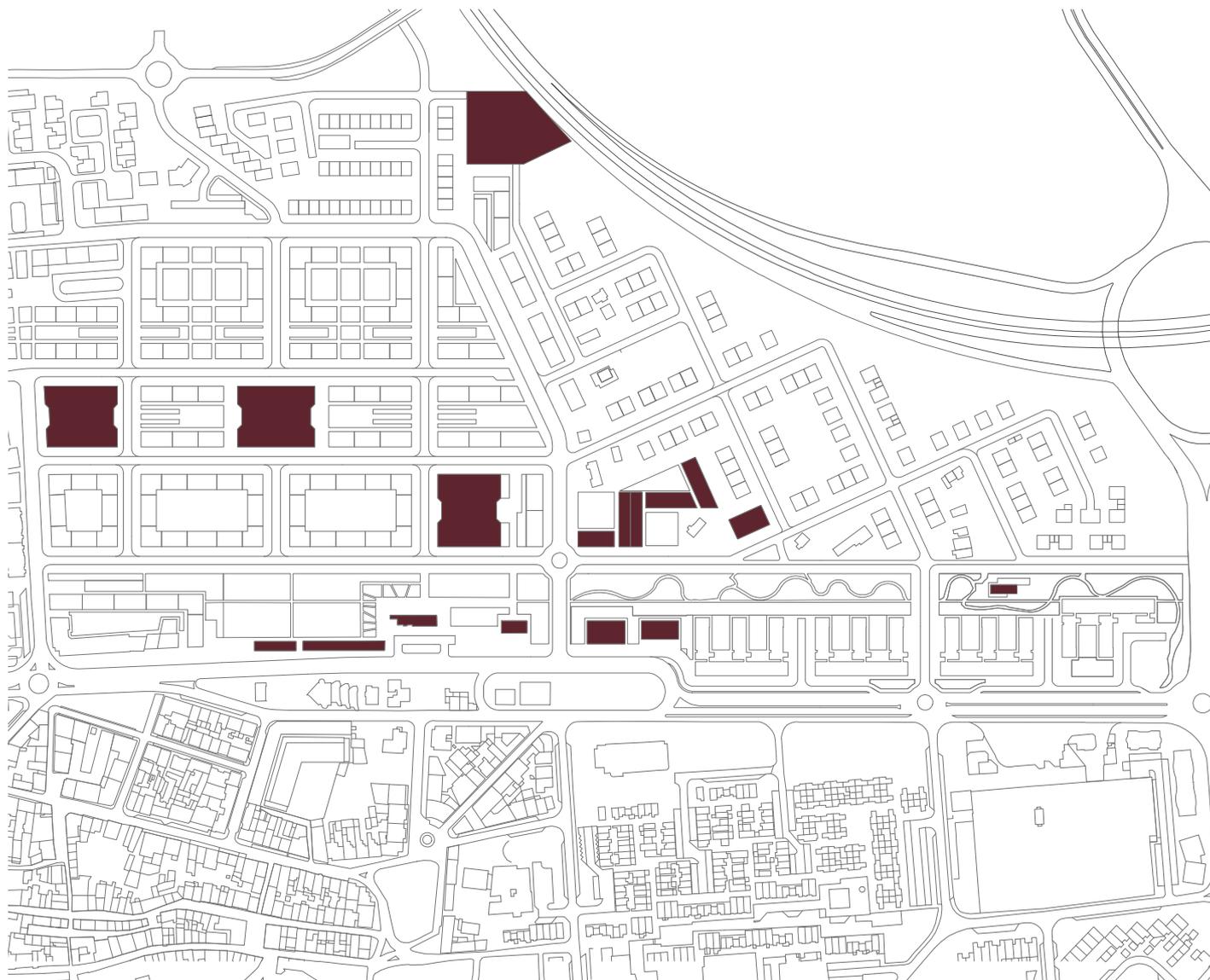


Fig.21 - Marcação dos equipamentos públicos propostos pelo Plano de Expansão Norte

No entanto, quando se reflete sobre a imagem da cidade, não se pode apenas referir ao seu desenho de vias e espaço público. Uma cidade também é constituída por edifícios, em que eles próprios transmitem um sentido próprio ao observador. A elaboração do Plano levou em conta as diferentes necessidades populacionais, o que resultou numa ocupação de solo maioritariamente destinada à habitação, correspondendo a cerca de 90% da área bruta de construção⁷⁵. Esta grande necessidade construtiva advém da prosperidade que se prevê no âmbito económico da indústria portuária de Sines. Com as obras de aumento do Terminal XXI podem ocorrer, segundo previsões da CMS, o aparecimento de bairros de génese ilegal pois são trabalhos de carácter temporário. Assim, antevendo esta situação, o plano propõe uma grande ocupação do solo para habitação que pode (ou não) ser temporária⁷⁶.

A massa edificada proposta permite a construção de diferentes tipologias edificatórias⁷⁷. Assim permite atrair uma população social, cultural e economicamente heterogénea, uma vez que apenas se prevê o aumento de postos de trabalho, mas ainda sem categorias específicas. Com indivíduos de carácter social e cultural diferentes há necessidade de criar uma variável habitacional de modo a tentar corresponder às variadas necessidades. São, assim, propostas duas

⁷⁵ SILVA, Fernando Nunes da (ed. lit.) – **Plano de Pormenor da zona de expansão Norte de Sines. Relatório e Programa de execução – Junho 2011**. Lisboa: Instituto Superior Técnico, CESUR – Grupo de Dinâmicas Espaciais e Ambiente, Lisboa, Portugal, 2011. p.35. Disponível em http://www.sines.pt/uploads/document/file/3205/Relat_rio.pdf

⁷⁶ SILVA, Fernando Nunes da (ed. lit.) – **Relatório e Memoria Descritiva do Plano de Urbanização de Sines**. Lisboa: Instituto Superior Técnico, CESUR – Grupo de Dinâmicas Espaciais e Ambiente, Lisboa, Portugal, 2005. p.22. Disponível em http://www.sines.pt/uploads/document/file/3167/PU_Sines_-_Relat_rio.pdf

⁷⁷ SILVA, Fernando Nunes da (ed. lit.) – **Plano de Pormenor da zona de expansão Norte de Sines. Relatório e Programa de execução – Junho 2011**. Lisboa: Instituto Superior Técnico, CESUR – Grupo de Dinâmicas Espaciais e Ambiente, Lisboa, Portugal, 2011. p.35. Disponível em http://www.sines.pt/uploads/document/file/3205/Relat_rio.pdf

tipologias edificatórias: edifícios coletivos e moradias em banda⁷⁸. Os primeiros localizam-se, maioritariamente, a Oeste do arruamento “H” e a Norte da Av. Humberto Delgado. (1063 fogos). As moradias (128 fogos em moradia) encontram-se numa zona mais periférica, a Sul da Estrada da Floresta junto ao IP8⁷⁹. [fig.22]

Os edifícios coletivos têm entre 4 a 5 pisos e podem ser agrupados em quarteirões ou em banda. São, também, estes edifícios que estão ligados a espaços terciários (comercio e serviço) e definem a ligação entre os espaços públicos e semiprivados⁸⁰. A zona de expansão urbana Norte prevê, para as duas vias principais com maior acessibilidade, uma concentração significativa de espaços reservados para o comércio (cerca de 8%) e serviços (cerca de 2%). Estas duas categorias vêm responder às futuras necessidades dos novos residentes, no caso dos espaços para serviços vê responder à grande carência existente em Sines⁸¹.

⁷⁸ SILVA, Fernando Nunes da (ed. lit.) – **Plano de Pormenor da zona de expansão Norte de Sines. Relatório e Programa de execução – Junho 2011**. Lisboa: Instituto Superior Técnico, CESUR – Grupo de Dinâmicas Espaciais e Ambiente, Lisboa, Portugal, 2011. p.35. Disponível em http://www.sines.pt/uploads/document/file/3205/Relat_rio.pdf

⁷⁹ SILVA, Fernando Nunes da (ed. lit.) – **Plano de Pormenor da zona de expansão Norte de Sines. Relatório e Programa de execução – Junho 2011**. Lisboa: Instituto Superior Técnico, CESUR – Grupo de Dinâmicas Espaciais e Ambiente, Lisboa, Portugal, 2011. p.37. Disponível em http://www.sines.pt/uploads/document/file/3205/Relat_rio.pdf

⁸⁰ SILVA, Fernando Nunes da (ed. lit.) – **Plano de Pormenor da zona de expansão Norte de Sines. Relatório e Programa de execução – Junho 2011**. Lisboa: Instituto Superior Técnico, CESUR – Grupo de Dinâmicas Espaciais e Ambiente, Lisboa, Portugal, 2011. p.35. Disponível em http://www.sines.pt/uploads/document/file/3205/Relat_rio.pdf

⁸¹ SILVA, Fernando Nunes da (ed. lit.) – **Plano de Pormenor da zona de expansão Norte de Sines. Relatório e Programa de execução – Junho 2011**. Lisboa: Instituto Superior Técnico, CESUR – Grupo de Dinâmicas Espaciais e Ambiente, Lisboa, Portugal, 2011. p.35. Disponível em http://www.sines.pt/uploads/document/file/3205/Relat_rio.pdf

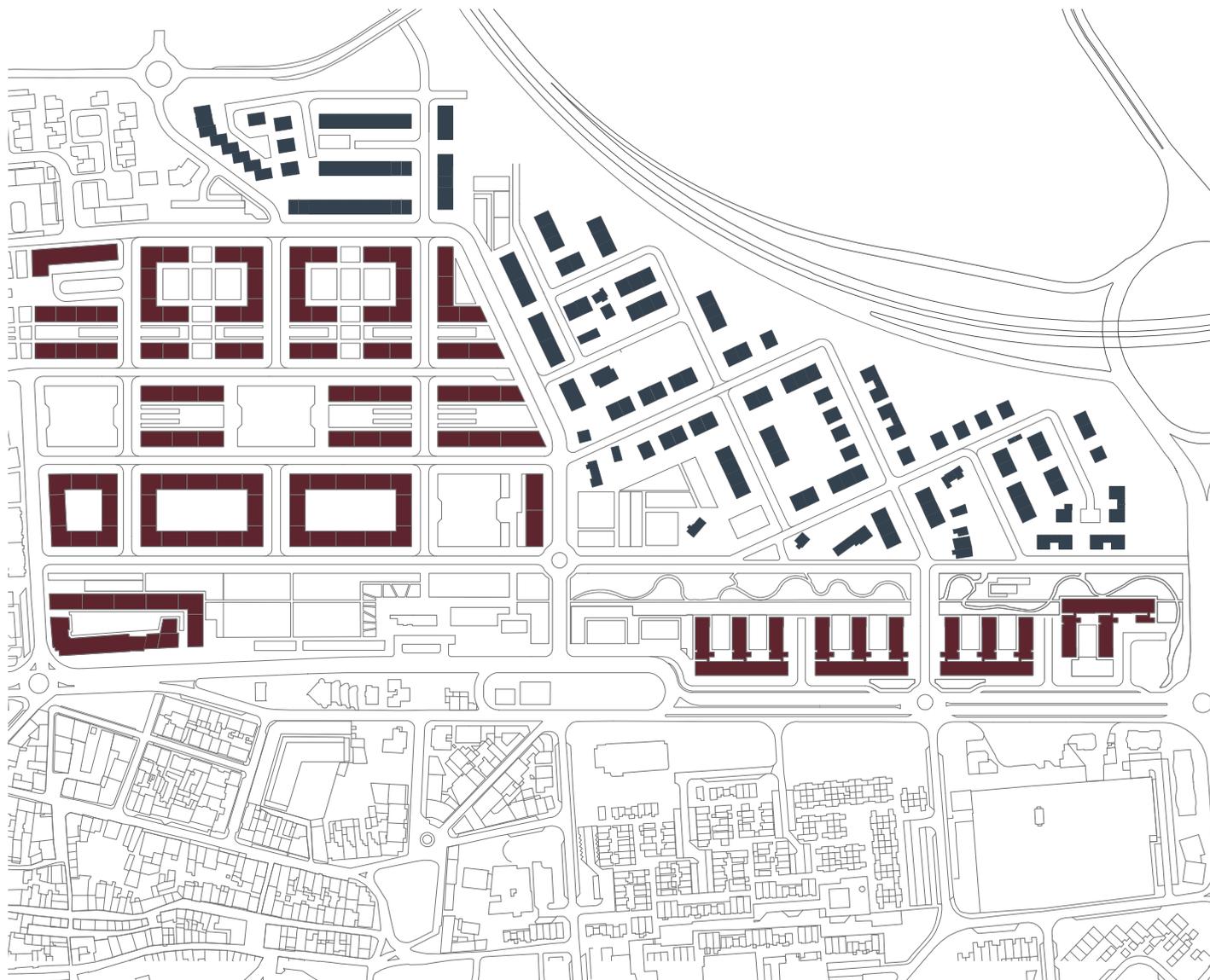


Fig.22 - Marcação das diferentes tipologias habitacionais propostas pelo Plano de Pormenor

■ Coletivos e/ou de uso misto ■ unifamiliares

O Plano prevê, ainda, a construção de vários equipamentos de utilização coletiva, públicos e privados, que correspondem a cerca de 6% da área bruta de construção. Os equipamentos propostos foram localizados e dimensionados em função das suas características e exigências. Assim há uma maior centralidade para a Escola Básica do 1º Ciclo, Centro de Atividades de Tempos Livres e Centro de Saúde. O novo Quartel da Guarda Nacional Republicana será inserido numa zona cujos edifícios têm maioritariamente 2 pisos⁸².

A estratégia de intervenção por parte dos arquitetos que elaboraram o Plano de Pormenor, passa não só por “proporcionar o enquadramento estético e ambiental do núcleo habitacional com a paisagem envolvente”⁸³, mas também, “criar zonas de vivência urbana”⁸⁴. Assim serão criadas diferentes zonas verdes de convívio onde poderão ocorrer diversas atividades de lazer e onde serão colocados, estrategicamente, equipamentos desportivos. “Estes espaços, corretamente articulados e funcionais, vão contribuir para melhorar a qualidade de vida dos moradores desta zona de Sines”⁸⁵.

⁸² SILVA, Fernando Nunes da (ed. lit.) – **Plano de Pormenor da zona de expansão Norte de Sines. Relatório e Programa de execução – Junho 2011**. Lisboa: Instituto Superior Técnico, CESUR – Grupo de Dinâmicas Espaciais e Ambiente, Lisboa, Portugal, 2011. p.37. Disponível em http://www.sines.pt/uploads/document/file/3205/Relat_rio.pdf

⁸³ SILVA, Fernando Nunes da (ed. lit.) – **Plano de Pormenor da zona de expansão Norte de Sines. Relatório e Programa de execução – Junho 2011**. Lisboa: Instituto Superior Técnico, CESUR – Grupo de Dinâmicas Espaciais e Ambiente, Lisboa, Portugal, 2011. p.40. Disponível em http://www.sines.pt/uploads/document/file/3205/Relat_rio.pdf

⁸⁴ SILVA, Fernando Nunes da (ed. lit.) – **Plano de Pormenor da zona de expansão Norte de Sines. Relatório e Programa de execução – Junho 2011**. Lisboa: Instituto Superior Técnico, CESUR – Grupo de Dinâmicas Espaciais e Ambiente, Lisboa, Portugal, 2011. p.40. Disponível em http://www.sines.pt/uploads/document/file/3205/Relat_rio.pdf

⁸⁵ SILVA, Fernando Nunes da (ed. lit.) – **Plano de Pormenor da zona de expansão Norte de Sines. Relatório e Programa de execução – Junho 2011**. Lisboa: Instituto Superior Técnico, CESUR – Grupo de Dinâmicas Espaciais e Ambiente, Lisboa, Portugal, 2011. p.40. Disponível em http://www.sines.pt/uploads/document/file/3205/Relat_rio.pdf

Em termos de estruturas verdes pretendem-se espaços que necessitem de pouca manutenção e ao mesmo tempo que valorizem a qualidade estética do conjunto. Pretende-se, ainda, que a estrutura verde sirva de ligação entre a área habitacional proposta e a existente⁸⁶. Neste contexto de valorização da vida pública e do convívio entre habitantes, destaca-se no desenho urbano proposto o grande parque linear no limite Sul da área de intervenção. Esta zona é adequada ao desenvolvimento deste desenho urbano devido aos excelentes acessos pedonais e à articulação de duas áreas importantes: a área de expansão proposta e o núcleo urbano existente⁸⁷. [fig.23]

Como o parque ocupa uma área onde outrora passava a linha férrea, é um lugar carregado de memórias, o Plano pretende a recuperação parcial do caminho-de-ferro, tornando-se um percurso pedonal pavimentado e uma ciclovia, bem como a recuperação do edifício da estação e seus anexos. Pretende-se, ainda, criar diferentes programas atrativos ao longo do parque consoante as exigências dos novos habitantes.

“São propostos campos de jogos informais, áreas de recreio passivo [...] equipadas com mesas e bancos para merendas, um espaço vocacionado para recreio infantil (temático) associado a uma área de estadia com esplanada. Junto à antiga estação, que se propõe que seja reabilitada como futuro centro de atividades culturais, prevê-

⁸⁶ SILVA, Fernando Nunes da (ed. lit.) – **Plano de Pormenor da zona de expansão Norte de Sines. Relatório e Programa de execução – Junho 2011**. Lisboa: Instituto Superior Técnico, CESUR – Grupo de Dinâmicas Espaciais e Ambiente, Lisboa, Portugal, 2011. p.40. Disponível em http://www.sines.pt/uploads/document/file/3205/Relat_rio.pdf

⁸⁷ SILVA, Fernando Nunes da (ed. lit.) – **Plano de Pormenor da zona de expansão Norte de Sines. Relatório e Programa de execução – Junho 2011**. Lisboa: Instituto Superior Técnico, CESUR – Grupo de Dinâmicas Espaciais e Ambiente, Lisboa, Portugal, 2011. p.41. Disponível em http://www.sines.pt/uploads/document/file/3205/Relat_rio.pdf

se uma área mais urbana, com a função de uma praça pavimentada e que proporcione diferentes atividades e exposições”⁸⁸.

Todos os pontos apresentados a serem desenvolvidos para a zona norte de Sines corresponderam a uma previsão, já referida, que se encontra um pouco desatualizada. Devido à crise que se deu na indústria no ano 2008, principal investidora no Plano, adicionando o adiamento da concretização de novas acessibilidades rodo e ferroviárias ao Porto de Sines, o crescimento demográfico do concelho diminui drasticamente⁸⁹. Com a crise na indústria veio também uma menor oferta dos postos de trabalho antes previstos para o crescimento da cidade. Hoje Sines encontra-se com um panorama diferente do esperado o que leva a uma reflexão sobre o que foi proposto para a zona norte. Desta forma abrem-se oportunidades de poder ver a cidade na perspetiva de Kevin Lynch quando afirma que é possível formar um mundo citadino novo com uma “paisagem ideal: visível, coerente e clara”⁹⁰. Segundo o autor não é apenas o desenho e a imagem que deve mudar, mas também o habitante. Este que domina o meio ambiente em que se insere logo a forma como vive os diferentes elementos determinam o seu quotidiano. Lynch afirma ainda que as formas do meio físico devem se “organizar gradualmente no tempo e no espaço e [...] podem ser símbolos representantes da vida urbana”⁹¹.

⁸⁸ SILVA, Fernando Nunes da (ed. lit.) – **Plano de Pormenor da zona de expansão Norte de Sines. Relatório e Programa de execução – Junho 2011**. Lisboa: Instituto Superior Técnico, CESUR – Grupo de Dinâmicas Espaciais e Ambiente, Lisboa, Portugal, 2011. p.41. Disponível em http://www.sines.pt/uploads/document/file/3205/Relat_rio.pdf

⁸⁹ SILVA, Fernando Nunes da (ed. lit.) – **Plano de Pormenor da zona de expansão Norte de Sines. Relatório e Programa de execução – Junho 2011**. Lisboa: Instituto Superior Técnico, CESUR – Grupo de Dinâmicas Espaciais e Ambiente, Lisboa, Portugal, 2011. p.5. Disponível em http://www.sines.pt/uploads/document/file/3205/Relat_rio.pdf

⁹⁰ LYNCH, Kevin – **A Imagem da Cidade**. Lisboa: Edições 70, 2011. p.95

⁹¹ LYNCH, Kevin – **A Imagem da Cidade**. Lisboa: Edições 70, 2011. p.95

Segundo a análise mais recente dos CENSOS [2011], disponível no INE, e por comparação ao ano 2001 regista-se um aumento populacional de 4,9%⁹². No entanto, analisando por faixa etária, regista-se um desequilíbrio com a diminuição da população mais jovem e aumento da população com mais idade⁹³. Com isto é possível concluir que a maioria dos residentes são habitantes que sempre permaneceram na cidade. Em contrapartida verifica-se, ainda, que Sines é o município com maior fluxo de entrada com uma percentagem de 46,9 da sua população residente⁹⁴. Estes números comprovam que apesar da crise a cidade continua a ser escolhida devido às ofertas de postos de trabalho. Um outro fator que contribui para tal é a união entre Sines, Santiago do Cacém e Santo André, onde existe grande parte da população que se desloca para Sines para trabalhar. No entanto, apesar destes valores populacionais terem aumentado numa década ainda não se verificaram aumentos tao significativos como os esperados quando se realizou o Plano de Pormenor para a zona norte.

Uma vez que se trata de uma cidade ainda com bastante procura por parte de trabalhadores, especializados ou não, há que pensar no alojamento dessa população. De facto, verificou-se um aumento de 20% dos alojamentos em Sines correspondendo a um total de 8.248 alojamentos. Deste total existem 959 alojamentos que se encontram vagos⁹⁵, dos quais 257 estão disponíveis para

⁹² MARÇAL, Maria João – Rede Social de Sines. Diagnóstico Social. Fevereiro 2014. p.10. Disponível em http://www.sines.pt/uploads/document/file/1630/Diagn_stico_Social_2014.pdf

⁹³ MARÇAL, Maria João – Rede Social de Sines. Diagnóstico Social. Fevereiro 2014. p.11. Disponível em http://www.sines.pt/uploads/document/file/1630/Diagn_stico_Social_2014.pdf

⁹⁴ MARÇAL, Maria João – Rede Social de Sines. Diagnóstico Social. Fevereiro 2014. p.12. Disponível em http://www.sines.pt/uploads/document/file/1630/Diagn_stico_Social_2014.pdf

⁹⁵ MARÇAL, Maria João – Rede Social de Sines. Diagnóstico Social. Fevereiro 2014. p.53. Disponível em http://www.sines.pt/uploads/document/file/1630/Diagn_stico_Social_2014.pdf

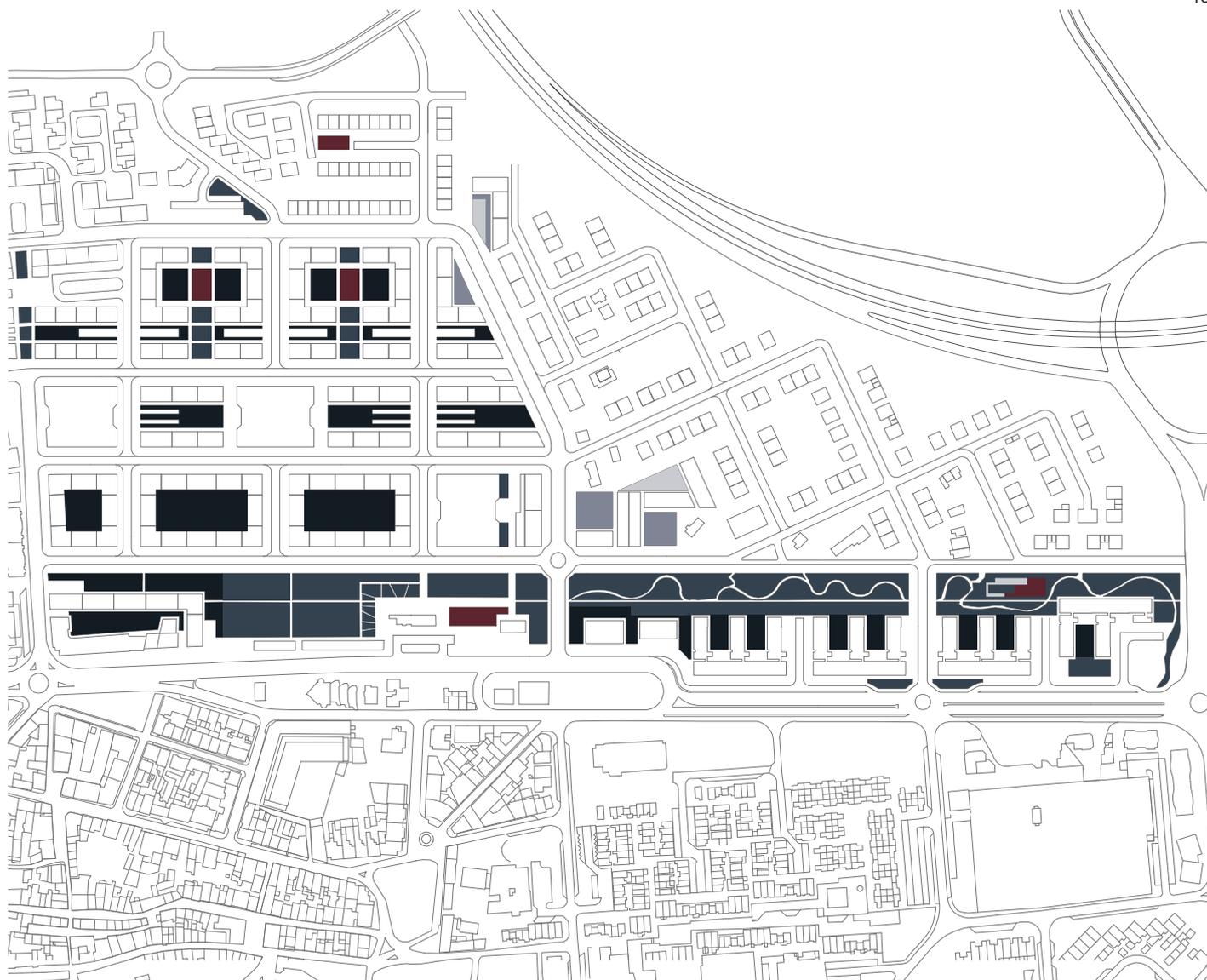


Fig.23 - Marcação das diferentes funções dos espaços verdes propostos pelo Plano de Pormenor

■ Espaços verdes públicos ■ Espaços verdes privados ■ Espaços privados ■ Espaços públicos ■ Espaços infantis

arrendamento⁹⁶. Grande parte corresponde aos edifícios de habitação, do Plano de Expansão Sul-Nascente, cujas obras não foram concluídas. Isto aconteceu devido a diversos fatores dentro dos quais podemos enumerar como mais importantes a crise no setor dos principais investidores bem como mudanças políticas que ocorreram nos anos de aplicação dos Planos de Pormenor elaborados até então.
[fig.24]

⁹⁶ MARÇAL, Maria João – Rede Social de Sines. Diagnóstico Social. Fevereiro 2014. p.13. Disponível em http://www.sines.pt/uploads/document/file/1630/Diagn_stico_Social_2014.pdf

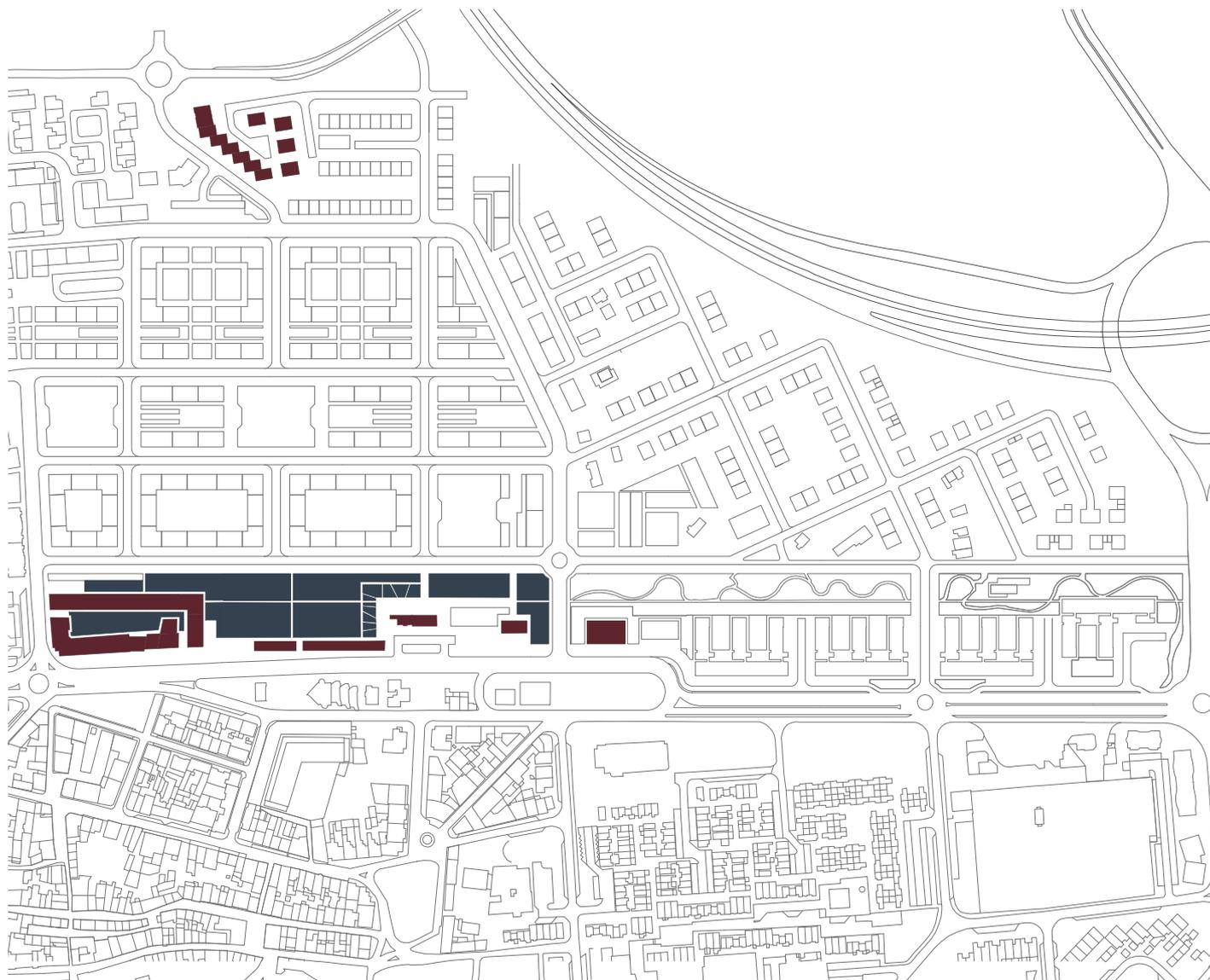


Fig.24 - Marcação das zonas propostos pelo Plano de Expansão Norte que foram concretizados

Ainda no que toca à habitação verifica-se que a maioria dos alojamentos pertencem às autarquias locais ou a empresas privadas que investem no setor imobiliário. Os alojamentos que pertencem às autarquias são destinados, em grande parte, a imóveis de renda apoiada. São habitações distribuídas pela CMS a famílias mais carenciadas ou desalojadas e que tem em conta os rendimentos das famílias, atribuindo uma renda adequada a cada caso. As habitações destinadas a arrendamento social são uma grande procura por parte da população de Sines⁹⁷, principalmente jovens casais ou famílias desempregadas.

Esta iniciativa, tornada permanente com o decreto-lei nº 166/93, de 7 de maio, que estabelece o regime de renda apoiada e pretende uniformizar os princípios de arrendamento social⁹⁸, é uma mais valia tendo em conta o cenário atual de empregabilidade. A situação encontra-se mais desfavorável para os jovens, quando estes têm um nível de educação baixo ou fraca formação profissional⁹⁹. Uma vez que os postos de trabalho agora disponíveis pretendem alguma mão de obra especializada muitos dos jovens encontram-se em desvantagem. De facto, Sines é o município onde se verificou um agravamento no desemprego a nível nacional, os valores triplicaram de 2011, que varia entre 515 e 913 no final do ano, para 2012 onde se registaram valores entre cerca de 1040 e 1300 desempregados¹⁰⁰.

⁹⁷ MARÇAL, Maria João – Rede Social de Sines. Diagnóstico Social. Fevereiro 2014. p.13. Disponível em http://www.sines.pt/uploads/document/file/1630/Diagn_stico_Social_2014.pdf

⁹⁸ MARÇAL, Maria João – Rede Social de Sines. Diagnóstico Social. Fevereiro 2014. p.14. Disponível em http://www.sines.pt/uploads/document/file/1630/Diagn_stico_Social_2014.pdf

⁹⁹ MARÇAL, Maria João – Rede Social de Sines. Diagnóstico Social. Fevereiro 2014. p.16. Disponível em http://www.sines.pt/uploads/document/file/1630/Diagn_stico_Social_2014.pdf

¹⁰⁰ MARÇAL, Maria João – Rede Social de Sines. Diagnóstico Social. Fevereiro 2014. p.17. Disponível em http://www.sines.pt/uploads/document/file/1630/Diagn_stico_Social_2014.pdf

Com grande aumento do número de desempregados na cidade e com o número de alojamentos ainda vagos e/ou não concluídos será que os 90% de ocupação do território para habitação é justificável? Para além disso o setor portuário, ainda, não teve o crescimento pretendido e por isso as obras de expansão do mesmo encontram-se paradas. Com isto a maioria dos postos de trabalho, que dariam novas oportunidades a moradores ou população migrante, estão fora de alcance. A indústria portuária, sendo o principal investidor no Plano, não estando com o aumento pretendido faz com que toda a obra esteja em atraso. Sendo assim não será mais benéfico pensar no Plano como um todo, mas com diferentes fases de aplicação consoante a urgência de composição da imagem da cidade? É sobre estes fatores que a reflexão apresentada incide.

Com a mais recente contextualização da cidade e tomando partido das mais valias da cidade existente é possível pensar na cidade como, segundo Kevin Lynch, “uma organização mutável com fins variados. [...] A forma tem, de certo modo, que ser tão comprometedora, moldável, aos princípios e às perceções dos cidadãos”.¹⁰¹

Apesar do diferente cenário de atuação da cidade, nem tudo do Plano deve ser descartado. Muitos dos princípios de atuação sobre o território definidos anteriormente devem ser mantidos pois são estes que darão a imagem familiar da cidade à população. A estruturação viária e dos espaços verdes de convívio e lazer coletivo são de grande importância e daí serem um dos pontos mais relevantes a manter. Estes princípios são fundamentais para estabelecer uma forte ligação entre a cidade existente, com história, e a nova parte que será a sua expansão e não a

¹⁰¹ LYNCH, Kevin – **A Imagem da Cidade**. Lisboa: Edições 70, 2011. p.95

sua adição. É possível concordar, assim, com o autor de *A Imagem da Cidade*, quando refere que existem,

“(...) funções fundamentais que podem ser expressas pelas formas de uma cidade: circulação, aproveitamento dos espaços mais importantes, pontos-chave focais. As esperanças e satisfações comuns podem ser humanizadas. Sobretudo se o meio ambiente está visivelmente organizado e nitidamente identificado, poderá então o habitante dá-lo a conhecer, por meio dos seus próprios significados e relações. Nesse momento tornar-se-á um verdadeiro lugar notável e inconfundível”¹⁰².

Tendo como base muitos dos pontos explorados por Kevin Lynch juntamente com a análise feita em grupo, observando a cidade por inteiro, chegou-se à conclusão que, em toda a área situada a Norte existe uma possibilidade de expansão que neste momento se encontra em défice. Com isto notou-se que um dos pontos que quebra o desenho e imagem da cidade, no plano, é a implantação da Avenida Humberto delgado. Estando esta mais ligada ao carro que ao peão, criando um desequilíbrio da vida levada pela população hoje, optou-se, então, pelo seu redesenho de modo a facilitar a transição entre os bairros existentes e a zona de potencial expansão [fig.25]. A avenida torna-se, assim, o principal eixo estruturante da nova imagem da cidade, uma vez que se trata do ponto de entrada, logo o primeiro contacto que qualquer observador faz com a mesma. Com isto surge, também, a necessidade de consolidação da avenida distribuindo os diferentes edifícios: equipamentos públicos, edifícios de habitação temporária/coletiva/mista; ao longo da mesma criando pequenos núcleos aliados a espaços verdes de convívio e lazer.

¹⁰² LYNCH, Kevin – *A Imagem da Cidade*. Lisboa: Edições 70, 2011. p.95

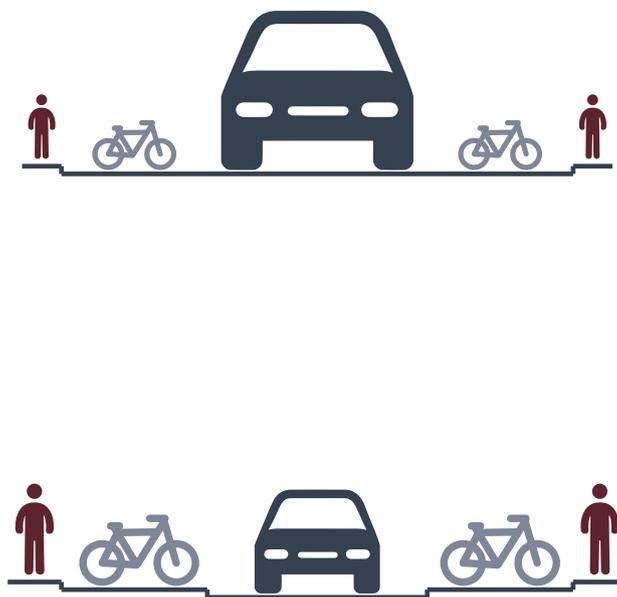


Fig.25 - Diagrama da relação Carros | Pessoas na Avenida Humberto Delgado
(em cima a relação existente com a proposta do Plano de Pormenor | em baixo a relação pretendida com a nova proposta)

Assim pretende-se criar uma maior harmonização na imagem da cidade e, ao mesmo tempo, criar uma rede viária com potencialidades. Como diz Kevin Lynch:

“As ruas, a rede de linhas habituais ou potenciais de deslocação através do complexo urbano, constituem os meios mais significativos através dos quais o todo pode ser organizado. As principais vias deveriam ter uma qualidade particular capaz de as demarcar dos canais circundantes: a concentração de qualquer hábito ou atividade ao longo das suas margens, uma qualidade espacial característica, uma textura especial do pavimento ou das fachadas, uma estrutura particularmente clarificadora, um conjunto único de cheiros ou sons, um pormenor típico ou um modo próprio de distribuição das plantas”¹⁰³.

Sendo este o ponto impulsionador de toda a reflexão sobre o plano é, também, o ponto de mutação do desenho urbano. Valorizando sempre a circulação e a imagem de cidade que o observador possui, para além do grande eixo que é a avenida, toma-se como princípio a explorar o antigo caminho de ferro que é hoje ressuscitado de modo a dar um carácter familiar a uma zona ainda desconhecida. Desta forma a população residente no núcleo urbano existente, consegue ambientar-se aos novos espaços encontrando na sua continuidade um elemento que pertence à sua história local.

Se considerarmos todos os fatores, até agora anunciados, que compõe a cidade de Sines chega-se à conclusão que o plano não necessita de uma mudança, mas sim de uma adaptação devido à nova sociedade. Como já foi referido por Kevin Lynch, vivemos numa sociedade individualizada com necessidades particulares que compõe um conjunto¹⁰⁴, há que pensar na cidade com os mesmos propósitos. Se o

¹⁰³ LYNCH, Kevin – **A Imagem da Cidade**. Lisboa: Edições 70, 2011. p.99

¹⁰⁴ LYNCH, Kevin – **A Imagem da Cidade**. Lisboa: Edições 70, 2011. p.51

objetivo de desenhar uma cidade é o de dar ao habitante um *lugar* então, é preciso ter em conta a variação e mutabilidade da sociedade. Quanto maior a oferta e as possibilidades dadas ao observador maior a possibilidade de agradar uma sociedade.

Capítulo 3

O (RE) DESENHO DA ZONA NORTE DE SINES

Sines encontra-se numa fase de grandes potencialidades de crescimento. Tendo a indústria portuária como grande impulsionador, financeiro e económico, do Plano de Pormenor, a zona Norte da cidade é encarada como ponto de partida para a expansão de Sines rompendo com os seus limites periféricos. Uma vez que se pretende receber uma nova população na zona a Norte da cidade devem ser consideradas as diferentes necessidades dos novos residentes aliadas às necessidades da população existente. A área de intervenção em questão trata de pontos de rutura com conceitos como limites e fronteiras, passando a ter uma conotação de maior integração social, cultural e arquitetónica.

O cenário com que nos deparamos hoje ao entrar em Sines pelo seu lado Norte, é de um vasto território árido e praticamente deserto. Um território deixado para trás, esquecido, mas com grande potencial de crescimento para a cidade. O abandono deste local leva a uma paisagem praticamente deserta apenas com algumas “barracas” de génese ilegal, não totalmente visíveis pela via de acesso à cidade. [fig.26]

Uma vez que se trata de um ponto de entrada, fundamental, para a cidade é imperativo o tratamento desta periferia para instalações futuras e soluções atuais. Sendo vítima de um Plano adaptado a uma realidade muito diferente da que se regista hoje foi, também, vítima de um cessar de aplicação do mesmo devido à crise que se abateu na indústria. Apesar deste facto ter sido conotado como algo negativo pode, também, ser visto positivamente no que toca a uma futura expansão. Assim será possível arranjar alternativas mais adequadas ao contexto atual de Sines.



Seguindo a reflexão crítica e as questões levantadas em relação ao Plano de Pormenor de Expansão da zona Norte de Sines no capítulo anterior, criaram-se algumas alternativas ao desenho que segundo análise do local e panorama atual poderão fazer mais sentido. Nunca esquecendo que se trata de uma adaptação do mesmo desenho e não uma total mudança. Como refere Nuno Portas:

“O problema da expansão urbana, que é muito mais que abrir novas vias e fazer prédios ou bairros, mas, antes, obriga a difíceis escolhas para resolver, em condições de habitação e facilidades de comunicação, a instalação de uma população urbana crescente assustadoramente”¹⁰⁵.

A reflexão elaborada sobre o Plano e suas possíveis alterações tentaram respeitar não só as exigências populacionais de quem irá habitar este espaço, mas também a população residente na sua proximidade. Uma vez que se refere que o Plano já não se adequa à realidade então deve ser referido o contexto atual de uma área mais abrangente que a que o plano ocupa. Como diz Jan Gehl (1936), no livro *Cities for People*, planear e desenhar uma nova área de expansão urbana parte da elaboração de expectativas adequadas à futura população. Para isso há que começar com um estudo sobre a vida na cidade, *City life*, como ela existe hoje e com essa informação traçar um plano de atuação que valorize este conceito, não só para os futuros residentes como para a população existente nessa área¹⁰⁶.

É possível incluir este fenómeno do não cumprimento do Plano nas afirmações de Pedro Brandão quando este refere que quando o desenho assenta exclusivamente sobre políticas locais, a “gestão urbana tem resultados

¹⁰⁵ PORTAS, Nuno – *Arquitectura(s): Teorias e Desenho, Investigação e Projecto*. Porto: Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto. 2005. p.320

¹⁰⁶ GEHL, Jan – *Cities for People*. Washington: Island Press, 2010. p.209

contraditórios [...]: não “acontece” o que estava previsto”¹⁰⁷. Segundo este autor os planos são atuações demasiado rígidas sobre o território e não permitem uma conjugação harmoniosa com a comunidade. “E como não têm os meios para que “aconteça” o que é planeado, acontecem sempre outras coisas, não planeadas”¹⁰⁸. Toda a zona Norte de Sines, com todo o seu potencial de crescimento através do plano, acabou por se tornar uma zona árida e despida com construções ilegais, algo não planeado face ao que se tinha pensado para o local.

Apesar de se tratar de uma zona periférica da cidade, este território, não pode ser pensado como uma fronteira, mas sim uma continuidade da própria cidade. Há que criar um equilíbrio entre o desenho de uma cidade alargada e a sua preexistência. Como refere o autor de *A Cidade entre Desenhos* há que criar uma identidade coesa e comunicativa dos novos territórios urbanos¹⁰⁹.

Desta forma e com todas as preocupações identificadas em mente, destacou-se como prioridade imediata a reestruturação viária da cidade e a Avenida Humberto Delgado, via de acesso a Sines, não é exceção. Uma vez que o seu desenho já estava traçado pelo Plano de Pormenor e parcialmente realizado na zona mais próxima da antiga estação de caminho de ferro, a preocupação passou por redesenhar a sua extensão de modo a dar continuidade ao troço existente. Contudo o que o Plano apresentava era uma avenida de larguíssimas dimensões e com demasiadas faixas do que as necessárias quando se fala de Sines, por outras palavras a prioridade virou-se apenas para o ponto de vista do carro. A solução

¹⁰⁷ BRANDÃO, Pedro – **A Cidade Entre Desenhos: Profissões do Desenho, Ética e Interdisciplinaridade**. Lisboa: Livros Horizonte, 2006. p.211

¹⁰⁸ BRANDÃO, Pedro – **A Cidade Entre Desenhos: Profissões do Desenho, Ética e Interdisciplinaridade**. Lisboa: Livros Horizonte, 2006. p.211

¹⁰⁹ BRANDÃO, Pedro – **A Cidade Entre Desenhos: Profissões do Desenho, Ética e Interdisciplinaridade**. Lisboa: Livros Horizonte, 2006. p.213

alternativa apresentada é um desenho linear de menor largura para o carro e maior para o peão. Assim é possível criar uma linearidade e continuidade na linha da visão do observador quando chega a Sines. Como diz Kevin Lynch uma rua cuja distância é perceptível pelo observador é mais favorável para o mesmo a percorrer. Este tipo de rua dá um maior sentido de orientação e ajuda a manter a união da cidade¹¹⁰. Desta forma a partir do início da avenida é possível distinguir as diversas possibilidades que existem ao longo do seu traçado, ao contrário do desenho curvo e sinuoso sem linhas de visão diretas para o que se aproximava ao entrar na cidade.

O novo desenho passa, agora, a ter um grande separador verde arborizado, de modo a criar uma passagem mais harmoniosa e convidativa para a zona em expansão. O carácter deste espaço não é apenas de dividir dois sentidos de circulação automóvel, mas também o de criar pequenos espaços de permanência e passagem confortáveis para o peão. Dando a ilusão de uma grande *boulevard* esta nova via transmite uma imagem grandiosa da cidade de Sines. Desta forma tenta-se romper com as fronteiras e os limites impostos por uma linha periférica e tornar esta zona num território integrante da população e da natureza. Trata-se de dar uma nova imagem à cidade de Sines num território ainda sem carácter e sem imagem. [fig.27]

O gesto de regulação do desenho da avenida levou a que o plano sofresse, também ele, adaptações segundo esta nova rua. Uma vez que se estabeleceu como prioridade a resolução do problema de acesso à cidade a sua consolidação e embasamento não podem escapar a esta primeira fase de atuação sobre este território.

¹¹⁰ LYNCH, Kevin – **A Imagem da Cidade**. Lisboa: Edições 70, 2011. p.59



Fig.27 - Diagramas comparativos das duas propostas para a Avenida Humberto Delgado
(em cima a proposta do Plano de Pormenor | em baixo a nova proposta)

A primeira imagem transmitida ao observador quando se aproxima de uma cidade é fundamental. Dai que não é apenas alterar o desenho da via que está em questão, mas toda a linha de edifícios que lhe estão próximo e que a confinam. Estes edifícios, segundo o plano de habitação coletiva e alguns equipamentos de utilização pública, sofrem mutações com o novo desenho da estrada. É possível encarar a nova implantação dos mesmos como uma consequência de vários intervenientes, que são os pontos fortes a destacar no Plano para este território. São eles a antiga linha de caminho de ferro agora desativada que remete para a memória de Sines como polo de distribuição de mercadorias e pessoas, e a “linha verde” continua do jardim já realizado junto à antiga estação. A prioridade é criar não só novos edifícios para uma população diversificada, mas também pequenas “bolsas” de espaço exterior público convidativas para toda a população, a futura e a existente.

Os novos edifícios serão habitação coletiva de carácter temporário, serão destinadas a investigadores, casas de férias ou até mesmo habitações disponibilizadas pela CMS a famílias cujas próprias casas se encontrem em manutenção ou reparação e necessitem de um local por curto período de tempo. Assim permite dar à cidade uma melhoria na economia permitindo um uso corrente das habitações ao longo do ano, uma vez que a autarquia local detém a maior percentagem dos terrenos, cerca de 39%¹¹¹.

¹¹¹ SILVA, Fernando Nunes da (ed. lit.) – **Plano de Pormenor da zona de expansão Norte de Sines. Relatório e Programa de execução – Junho 2011**. Lisboa: Instituto Superior Técnico, CESUR – Grupo de Dinâmicas Espaciais e Ambiente, Lisboa, Portugal, 2011. p.29. Disponível em http://www.sines.pt/uploads/document/file/3205/Relat_rio.pdf

O seu novo desenho tem origem nas habitações desenhadas no Plano, mas com mudanças geradas pelos elementos marcantes desta área. Essas mutações na implantação começam com o novo desenho da via que fez recuar os edifícios, ainda com o seu desenho original, de forma a se implantarem em continuidade com a preexistência. Uma vez que a linha de comboio é algo de grande valor patrimonial e de forte memória, esta cria uma separação nos edifícios para gerar um percurso pedonal e de ciclovia dando continuidade ao troço existente. O percurso da antiga linha de caminho de ferro é implantado no seu exato local como encontrado na planta dos anos 70. Os edifícios, antes representados como três “braços” juntos, encontram-se agora como edifícios lineares perpendiculares, na sua maioria, à grande avenida de forma a criar uma maior permeabilidade com o novo parque da cidade que se encontra na faixa imediatamente acima, bem como pequenos espaços verdes intercalares de convívio entre os edifícios. [fig.28, 29, 30 e 31]

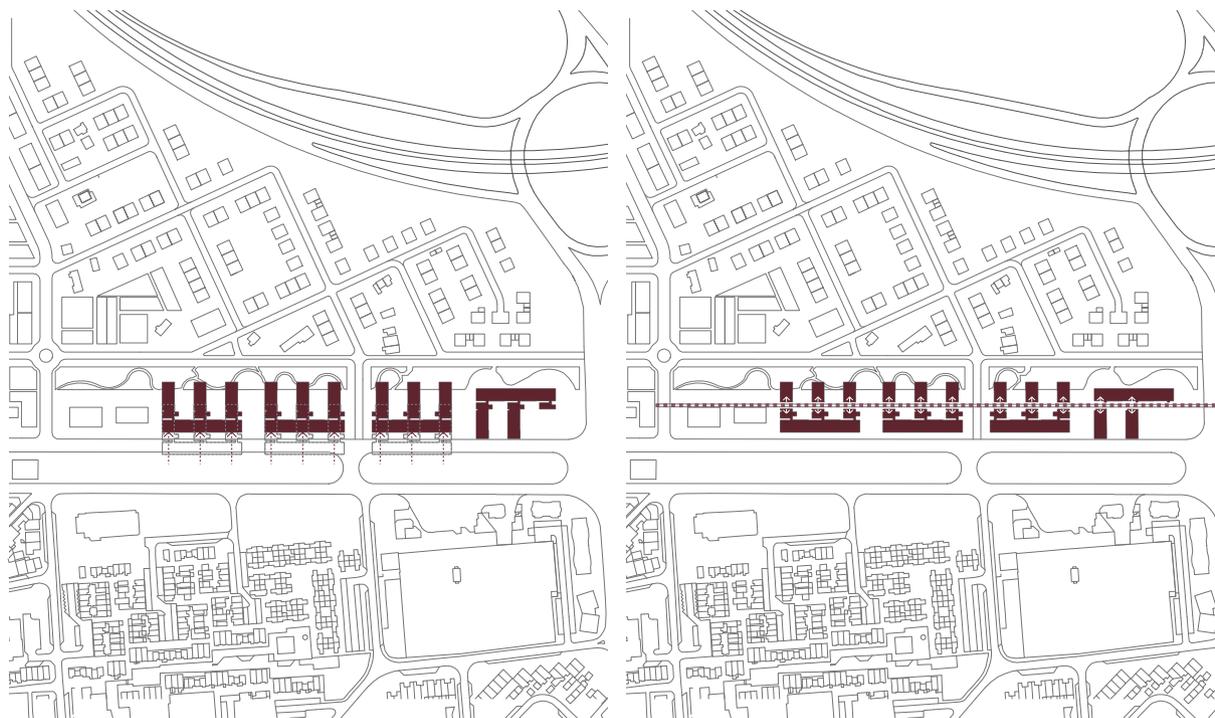


Fig.28 - Diagrama da consequência que o novo desenho da Avenida Humberto Delgado tem no novo desenho das habitações
Fig.29 - Diagrama da consequência que a restauração da linha férrea como ciclovia tem no novo desenho das habitações

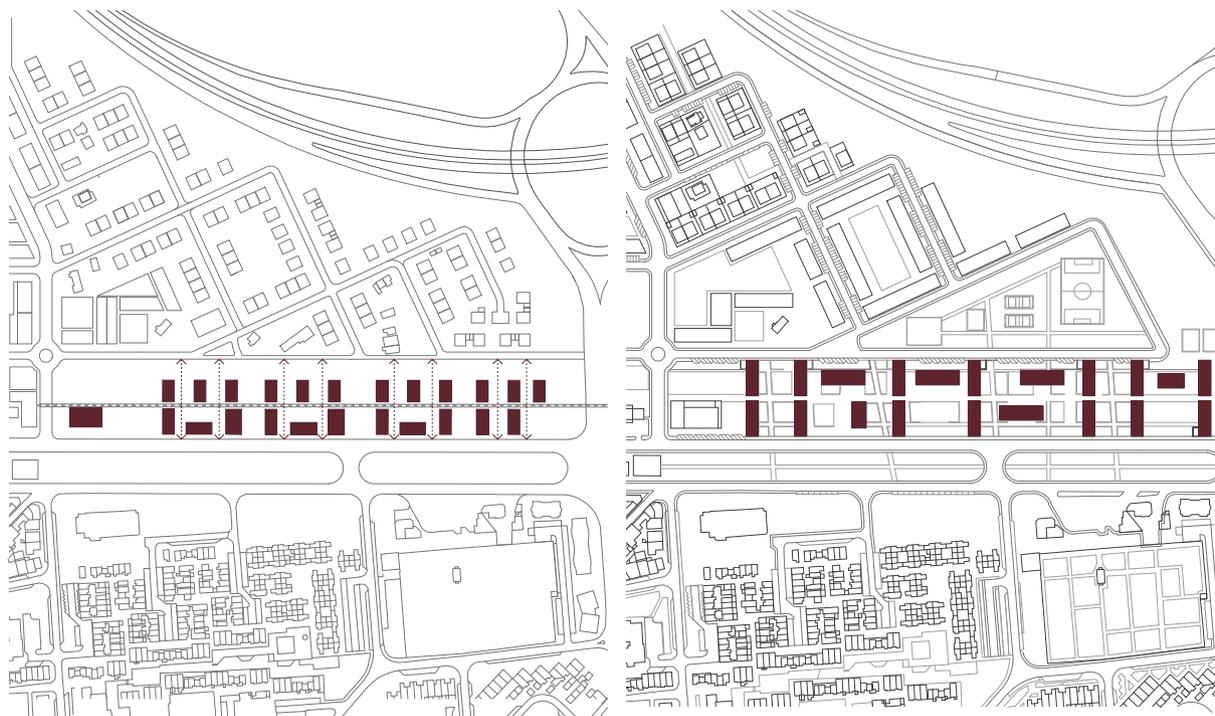


Fig.30 - Diagrama da consequência que o surgimento de novos percursos dentro do jardim tem no novo desenho das habitações
Fig.31 - Nova implantação dos edifícios de habitação

A integração desta expansão com a preexistência é de extrema importância para não se cometer o mesmo erro que é o de ser mais uma adição por necessidade em vez de integração. A cidade deve ser pensada através de diversos pontos de vista e de forma a facilitar a sua vivência por parte do homem. Daí que é de grande importância a criação de espaços verdes de transição bem como de permanência. Como refere Jan Gehl, a “vida entre os edifícios” é um conceito que deve sempre ser explorado quando se desenha a cidade. Este conceito abrange um grande número de atividades realizadas pelo homem no seu quotidiano, e que normalmente são ignoradas por serem óbvias, trata-se de ir de um ponto para outro, passeios, pequenas ou longas paragens, ver as montras e atividades comerciais do piso térreo, parar para conversar ou definir um ponto de encontro, fazer exercício, locais para as crianças brincarem, locais propícios a entretenimentos de rua¹¹². É com bases nestes princípios que os espaços verdes da área de intervenção são pensados. Ao criar diferentes “bolsas” de espaços de utilização pública delimitados pelos edifícios é possível distribuir estas atividades ao longo de toda a linha paralela à nova avenida. Desta forma as possibilidades no novo espaço de expansão serão diversificadas de modo a se poderem adaptar tanto à nova população como à existente. [fig.32]

¹¹² GEHL, Jan – **Cities for People**. Washington: Island Press, 2010. p.19

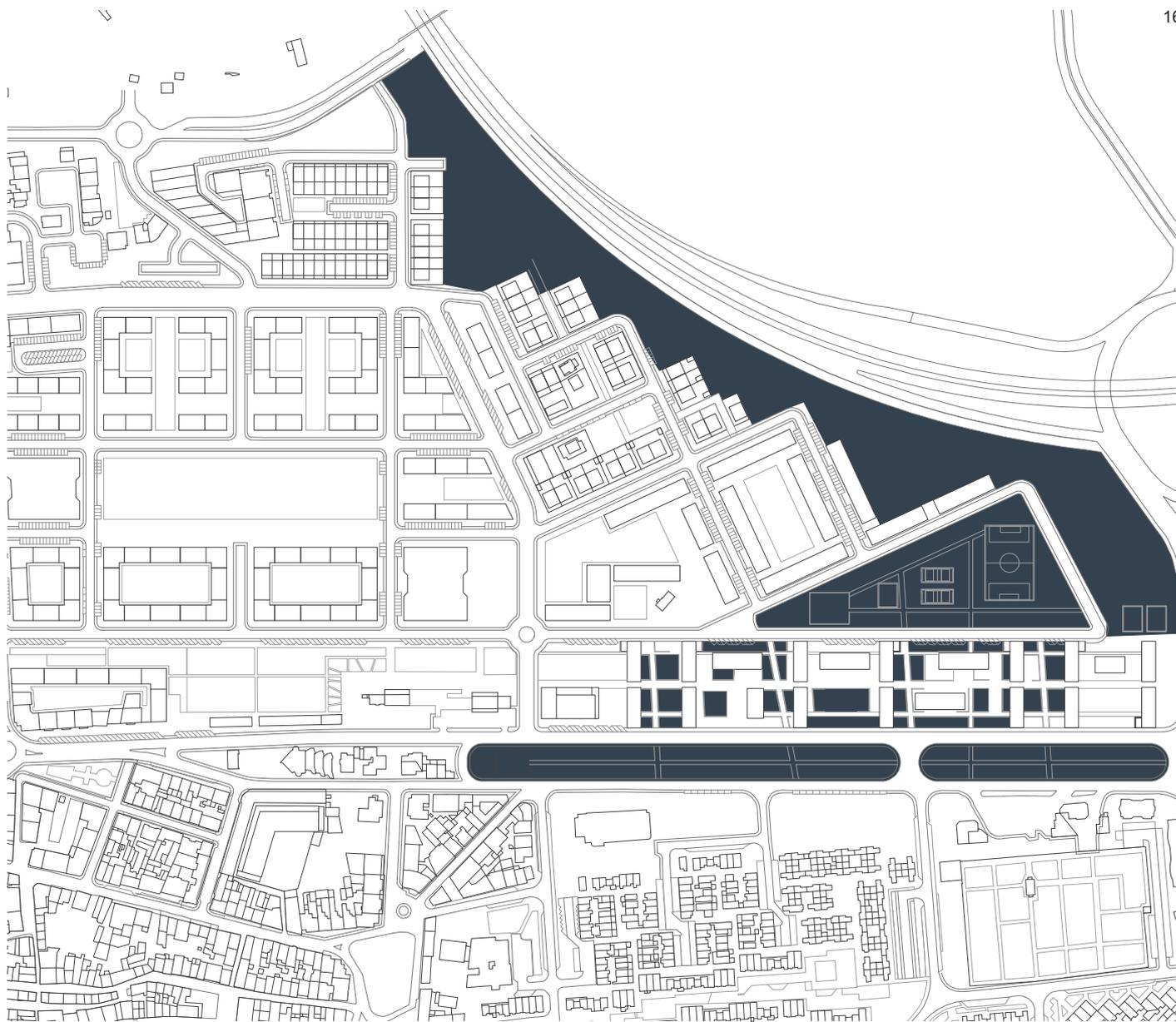


Fig.32 - Marcação dos novos espaços verdes de recreio e lazer

Referindo ainda o autor de *Cities for People*, a diversidade de atividades ao longo de um território, bem como a possibilidade de mutação desses espaços para novas atividades, torna a vida na cidade mais apelativa para o homem. As ações espontâneas e imprevisíveis da população são parte integrante da vida na cidade e o facto de poder possibilitar um espaço onde essa mesma espontaneidade possa acontecer é uma mais valia¹¹³.

Dada a importância da criação de espaços que permitam a vida na cidade, a nova implantação dos edifícios sofre as suas mudanças segundo os mesmos. Não se trata de pensar em espaços públicos depois do edifício, mas sim pensá-los *a priori* como fator integrante e modelador dos edifícios. São estes espaços que farão a transição entre o existente e a zona de expansão sem “virar as costas a ninguém”, isto é, criar espaços que tornem a vida na cidade mais apelativa para a nova população, mas ao mesmo tempo ser um convite para a população existente usufruir dos diferentes espaços. Todos estes fatores juntos poderão tornar a entrada para a cidade mais apelativa, assim em vez de Sines ser apenas uma cidade de passagem ou trabalho relacionado com a Indústria ou o Porto passa a ser, também, uma cidade de permanência e vida comunitária. [fig.33]

¹¹³ GEHL, Jan – *Cities for People*. Washington: Island Press, 2010. p.20

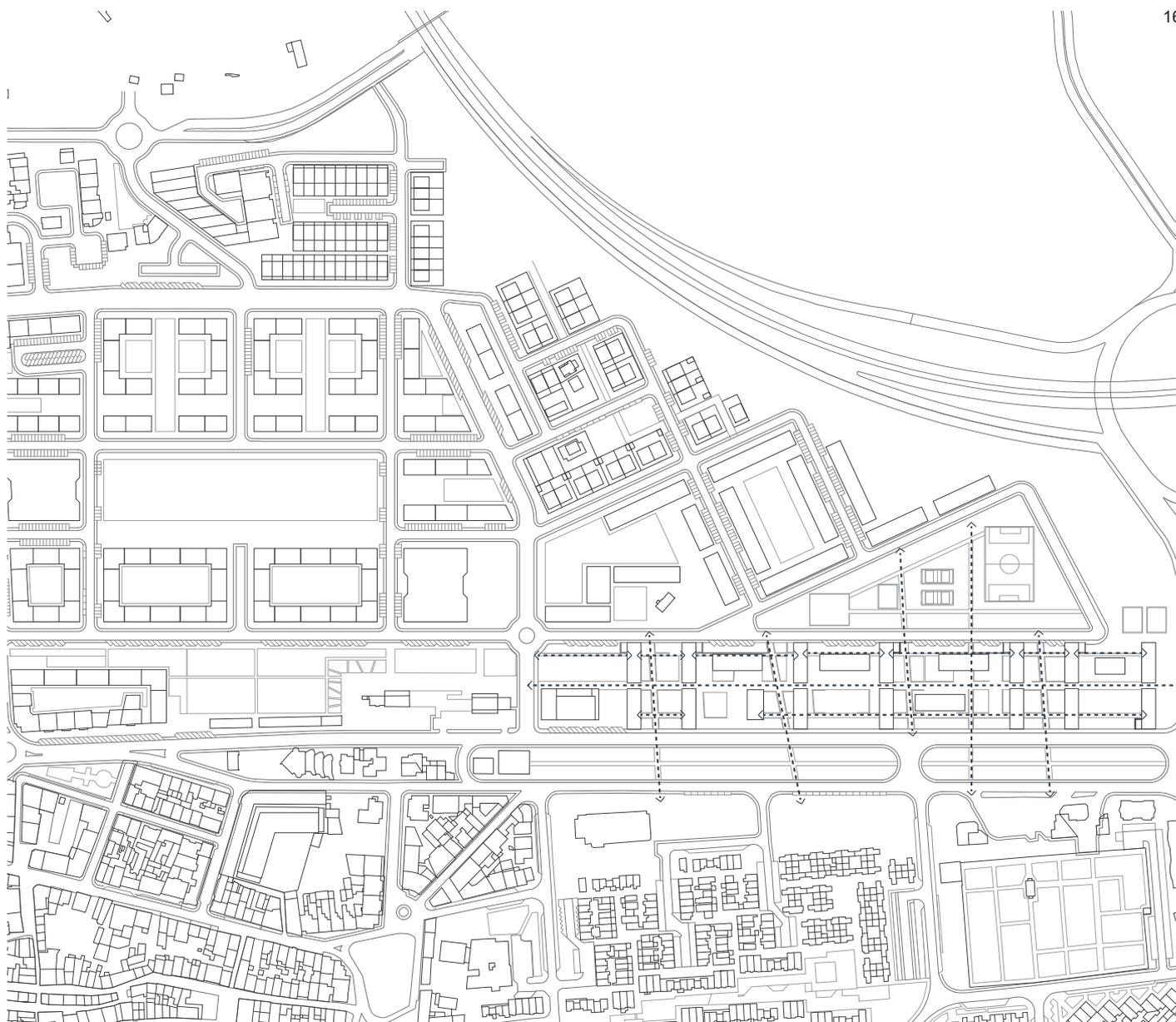


Fig.33 - Diagrama das permeabilidades (pedonais e visuais) pretendidas na nova proposta

Para dar uma maior continuidade à vida nos espaços públicos os novos edifícios de habitação, interrompidos pelo caminho de farro, serão de total permeabilidade no piso térreo assentes sobre pilotis. Assim é privilegiada a linha de visão do homem quando percorre o espaço. Trata-se de dar um maior sentido de segurança e de possibilidades quando se percorre o local. É, também, uma forma de criar uma ligação, visual e física, com os bairros existentes através de percursos alinhados com os “caminhos” já usados pelos residentes. Os edifícios lineares propostos atuam como limite na conformação do espaço público, no entanto não se trata de uma barreira física impermeável. Este limite pode ser inserido no tema explorado por Jorge Cruz Pinto, onde o autor refere que: “Todo o espaço arquitetónico determina e é determinado por uma delimitação e medida física, porém o alcance da sua presença percetiva é maior que a sua materialidade. O limite é assim entendido no seu ciclo completo como principio e fim”¹¹⁴. [fig.34]

¹¹⁴ PINTO, Jorge Cruz – **O Espaço-Limite: Produção e Recepção em Arquitectura**. 1ªed. Lisboa: ACD Editores. Faculdade de Arquitectura – Universidade Técnica de Lisboa. 2007. p.23

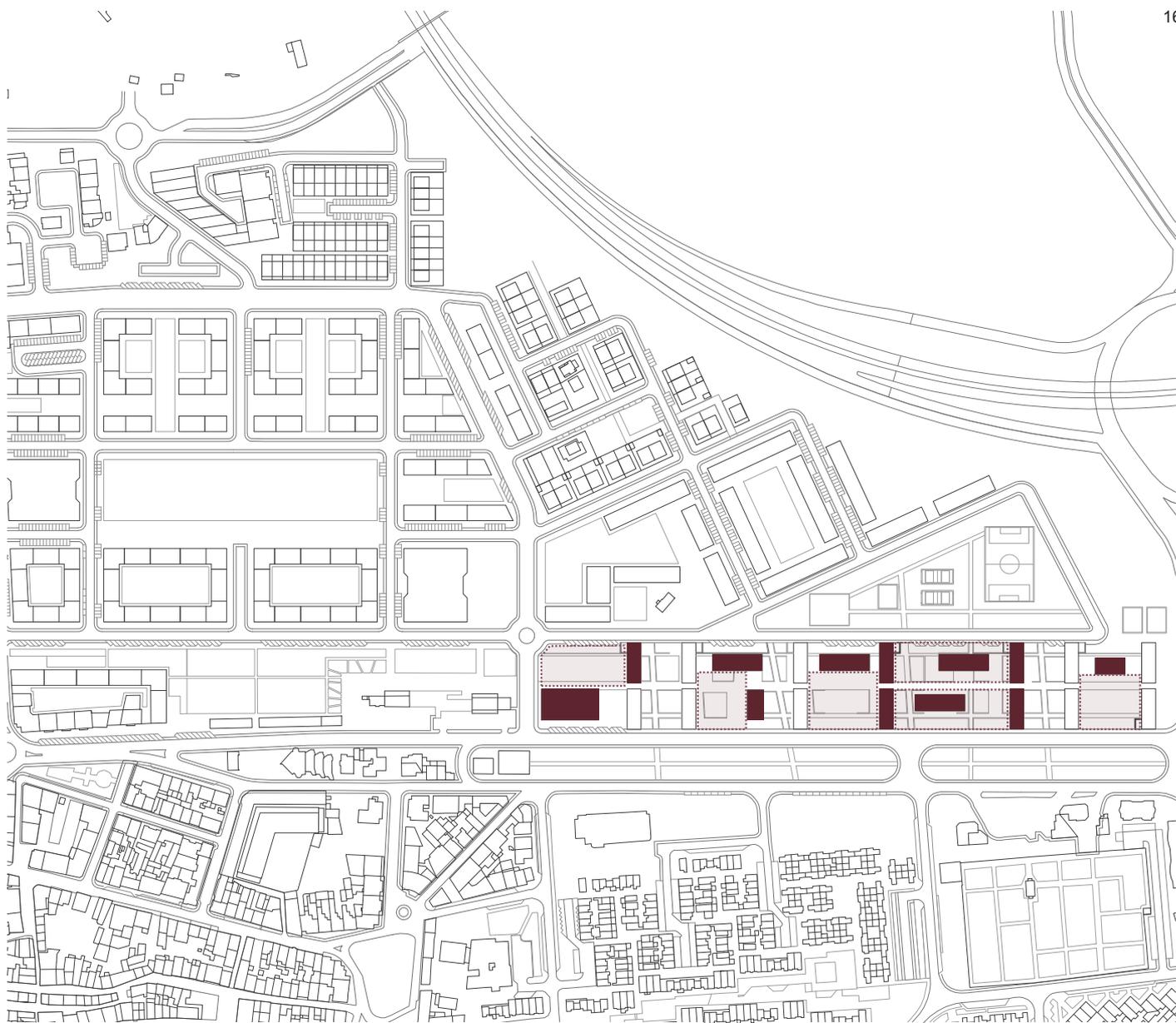
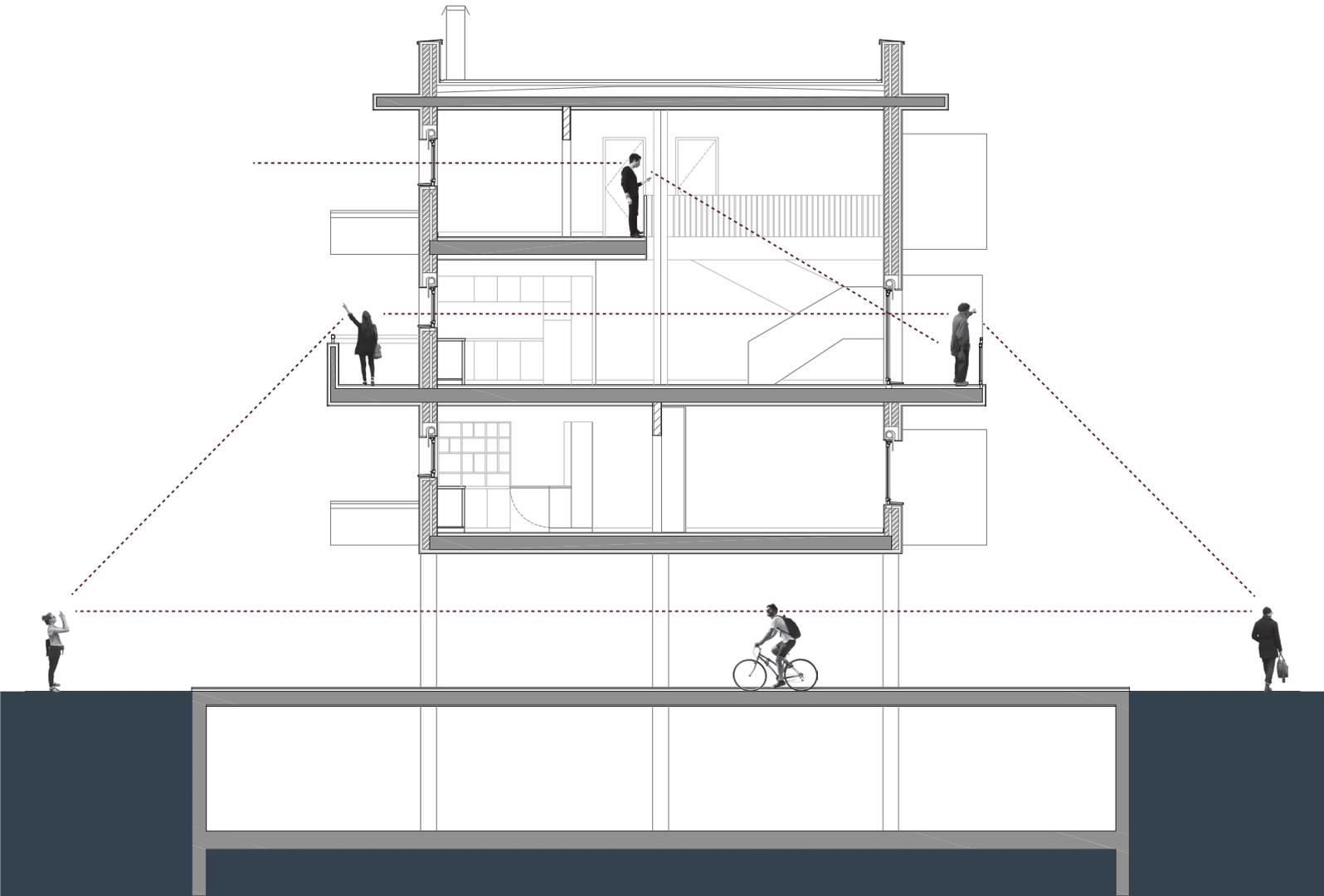


Fig. 34 - Diagrama dos edifícios como limites definidores do espaço público

Uma vez que a vida na cidade é de grande importância no presente trabalho os edifícios não excedem os 3 pisos. Facto referido por Jan Gehl quando defende que os edifícios têm uma maior relação com a rua nos primeiros cinco pisos e que acima disso essa relação dissipa-se¹¹⁵. Uma outra característica da nova implantação é o acesso em galeria das habitações. Este princípio já estava estabelecido nas no edificado proposto no Plano de forma a dar continuidade à vida comunitária de rua. Com este tipo de acesso há uma maior relação com exterior e com as atividades praticadas nos espaços públicos. Os edifícios, assim, não vêm interromper os espaços exteriores, mas atuam como transição entre o exterior e o interior, público e privado. [fig.35]

¹¹⁵ GEHL, Jan – **Cities for People**. Washington: Island Press, 2010. p.41



Os edifícios com distribuição em galeria são um tema já há muito abordado por Nuno Portas, onde o autor define três tipos: uma galeria longitudinal piso a piso, aberta para o exterior, permitindo espaços de permanência nos locais de transição da vida na rua para a vida dentro da casa; uma galeria longitudinal em pisos alternados, gerada através de sobreposição de habitações gerando o *duplex*. Este tipo de distribuição acontece quando o piso superior de uma habitação tipo *duplex* passa a ocupar parte da galeria; por último uma galeria longitudinal de três em três pisos, constituída por um só corredor que dá acesso a dois fogos, existindo a possibilidade de um deles ser *duplex*. Este último tipo é criticado pelo autor que refere que a galeria de três em três pisos cria uma desigualdade de acesso às diferentes habitações.¹¹⁶

Tendo como pensamento estes três tipos apresentados e criticados por Nuno Portas, as novas habitações serão de galeria longitudinal em pisos alternados. Desta forma não só é criada uma imagem exterior diversificada, mas também uma diversidade de tipologias no interior. Uma vez que se trata de habitações de carácter temporário (destinada a investigadores ou para férias) este tipo de diversidade de tipologias permitem uma maior escolha dependendo das necessidades dos residentes. [fig.36]

¹¹⁶ PORTAS, Nuno – **Arquitectura(s): Teorias e Desenho, Investigação e Projecto**. Porto: Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto. 2005. p.114-117

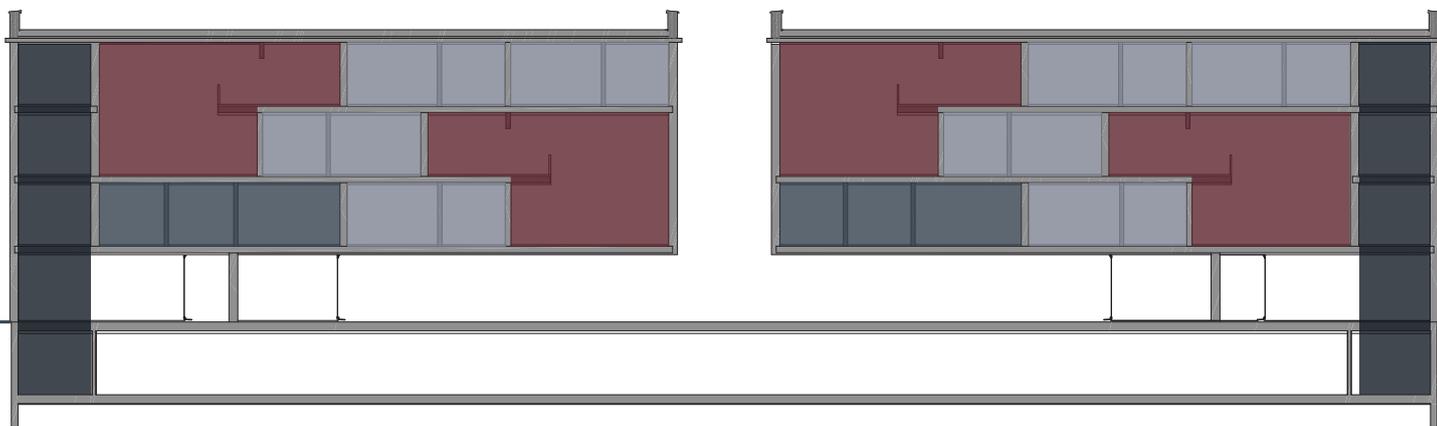


Fig.36 - Diagrama da distribuição das diferentes tipologias habitacionais

Os dois princípios fundamentais para a nova implantação dos edifícios são a relação direta com o exterior ao nível do piso térreo e a transição entre espaços públicos e privados com o acesso em galeria. A relação dos edifícios com o exterior é importante quando se desenha a cidade e principalmente zonas em expansão. Quando o observador percorre a cidade a sua linha de visão é diretamente afetada pelos elementos que o rodeiam. O impacto dos edifícios com o observador está relacionado não só com o piso térreo, mas também com o desenho das galerias e das varandas nas habitações. Como refere Jan Gehl o contacto visual entre as pessoas no interior dos edifícios, em especial no piso térreo, e as pessoas no espaço público em frente aos edifícios é importante para a experiência e oportunidades de todos os intervenientes, dentro e fora dos edifícios.¹¹⁷

O facto de haver uma necessidade de pensar sobre a linha de visão do peão leva a refletir sobre a altura e materialidade dos elementos salientes na fachada dos edifícios. Assim a galeria e as varandas são elementos que devem ser pensados de forma cuidadosa de modo a dar uma imagem contínua e não obstruída do local. Isto refere-se, principalmente à altura das guardas. Estas devem ser calculadas de forma inteligente de modo a permitir uma linha de visão contínua de exterior/interior ao mesmo tempo que protege a vida íntima no interior da habitação.

O programa proposto no presente trabalho não compreende apenas habitação, mas também edifícios de utilização coletiva. Uma vez que a vida ao nível térreo é a de maior relevância para a área em questão há que pensar sobre equipamentos de utilização pública que estejam em falta na cidade. Como o território em expansão é determinante para o crescimento da cidade são propostos um número de equipamentos que servem a população existente e a futura. Para

¹¹⁷ GEHL, Jan – *Cities for People*. Washington: Island Press, 2010. p.149

esta primeira fase de execução (que se refere à área de intervenção do projeto) é proposto um edifício de carácter social, um Centro Comunitário, que permite promover a vida em comunidade juntando os diferentes grupos sociais existentes e dar apoio à população futura. No entanto, rompendo com os modelos usados de criar um único edifício que contenha todo o programa, passa a existir uma distribuição de um conjunto de edifícios que proporcionem diferentes funcionalidades em simultâneo ou alternadamente. Este conjunto de edifícios dá a possibilidade de criar uma diversidade de atividades nos espaços públicos, exteriores e interiores, e assim dar vida a um espaço deserto. Um dos pontos defendidos por Jan Gehl é o de criar diversidade de atividades entre equipamentos públicos e espaços exteriores de forma a criar os locais mais atrativos para o observador¹¹⁸. O autor aponta cinco princípios sobre os quais se deve trabalhar quando se desenha cidade: i) colocar as diferentes funções da cidade a uma distancia bem calculada de modo a que a distancia percorrida seja a menor; ii) integrar diferentes funções num espaço de modo a permitir uma versatilidade de experiencias, sustentabilidade social e um sentido de segurança; iii) promover um desenho de espaço público que permita uma boa circulação de peões e ciclista sem que haja conflito entre os mesmos; iv) tornar os edifícios permeáveis à vida no exterior de modo a que a vivencia dentro dos edifícios e nos espaços exteriores próximos possa coexistir; v) criar espaços convidativos para que proporcionem uma afluência de pessoas bem como encontros de grupos, quanto maior o número de pessoas presentes num espaço maior a sensação de vivencia do local ao contrario de locais com poucos espaços de permanência¹¹⁹. [fig.37]

¹¹⁸ GEHL, Jan – **Cities for People**. Washington: Island Press, 2010. p.232

¹¹⁹GEHL, Jan – **Cities for People**. Washington: Island Press, 2010. p.232

Refletido sobre o panorama geral das alterações feitas ao Plano proposto pela CMS a sensação é a de total mudança de pensamento, no entanto não é esse o caso. O novo Plano segue, na sua maioria, os princípios já explorados originalmente, mas com alternativas adaptadas à nova realidade. O novo desenho veio tentar resolver problemas que não estavam a ser considerados e ao mesmo tempo permitir uma possível adaptação do desenho dependendo das diferentes fases de execução e do futuro contexto socioeconómico da cidade.

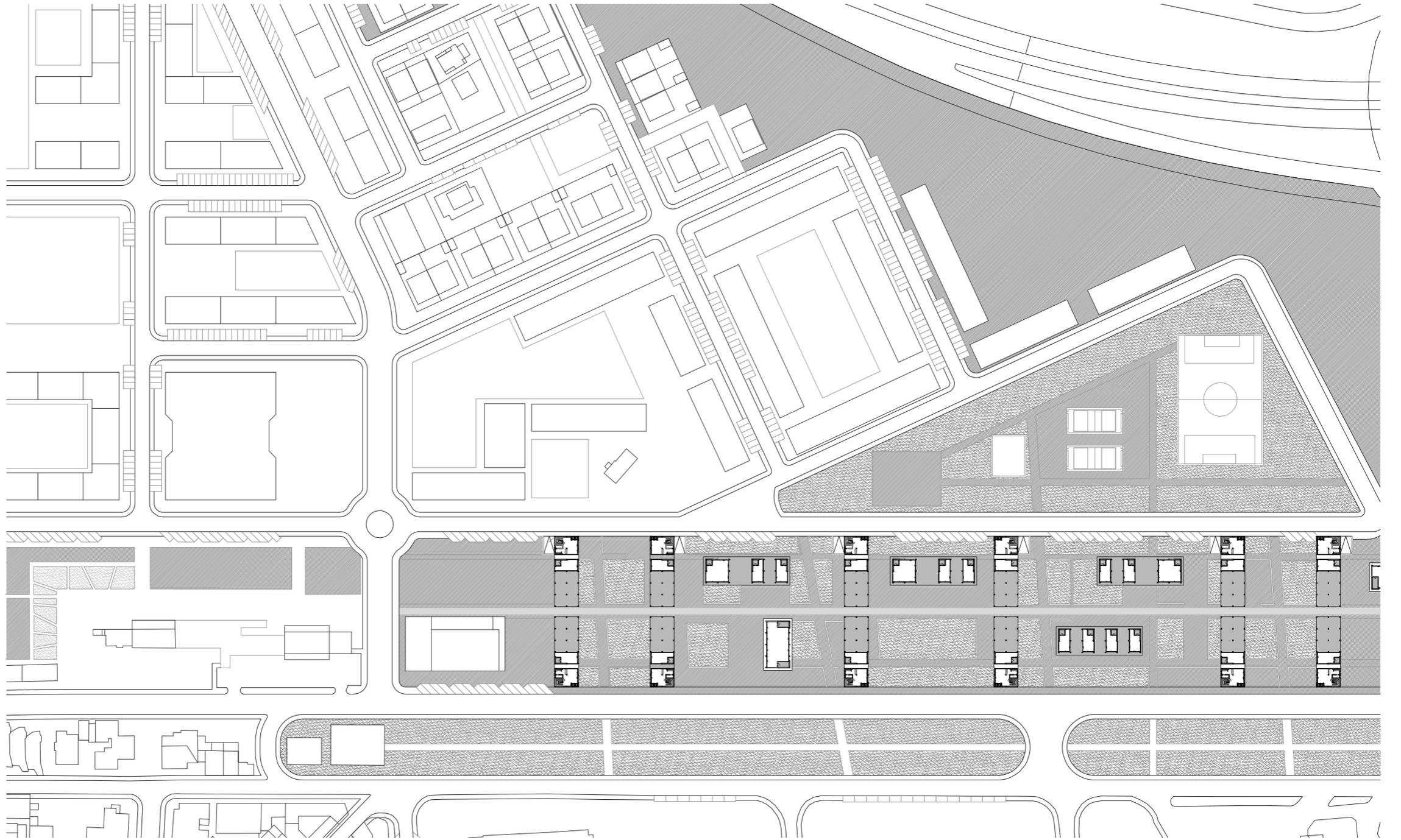
O principal objetivo imposto para o redesenho do Plano foi o de valorizar a vida do peão e como este se movimenta na cidade. Assim a nova implantação passa por criar diferentes espaços que permitam uma vida na cidade com diferentes atividades que possam ser mudadas ao longo do tempo. A libertação do piso térreo bem como a localização, distribuída, dos equipamentos públicos leva a que se promova a vida em sociedade dando um maior sentido de pertença a toda a população. A valorização de vida em comunidade e de criar espaços que possibilitem uma diversidade de atividades no exterior é um princípio fundamental no projeto.

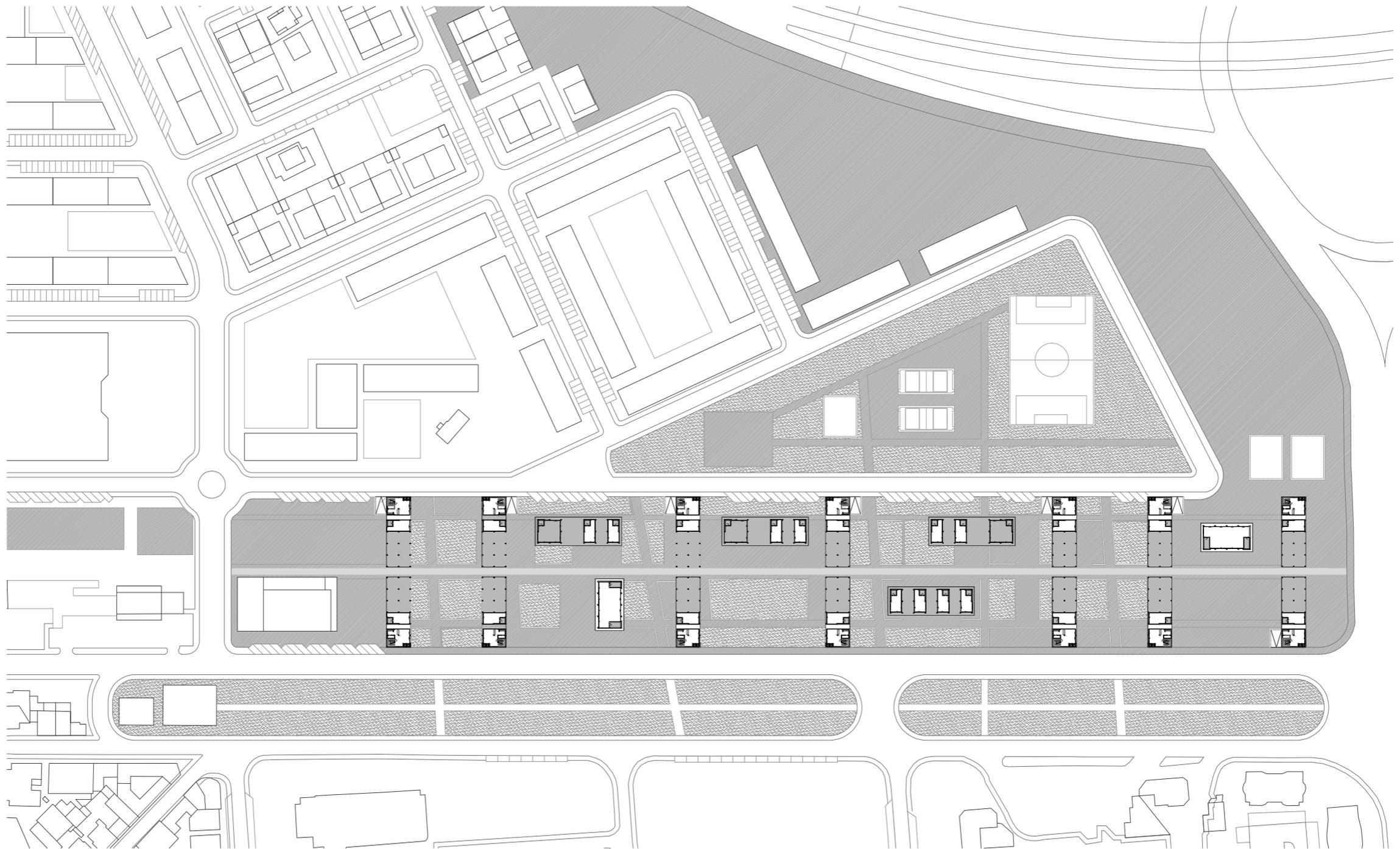
Uma das grandes atratividades para a população, existente e futura, é existir uma diversidade de oportunidades para o espaço público exterior. O desenho de um espaço confortável e contínuo torna-se mais apelativo ao habitante. A possibilidade de poder reconhecer o lugar onde se encontra e para onde se pode deslocar é uma característica que direta ou indiretamente o homem atribui de imediato ao espaço que o rodeia. Quando o homem se sente confortável ao percorrer determinado espaço e mantém o desejo de retornar ao mesmo local após algum tempo significa que o desenho do espaço público conseguiu atingir um dos

- Habitação
- Escritório
- Café
- Oficina
- Restaurante
- Recreio|Lazer Infantil



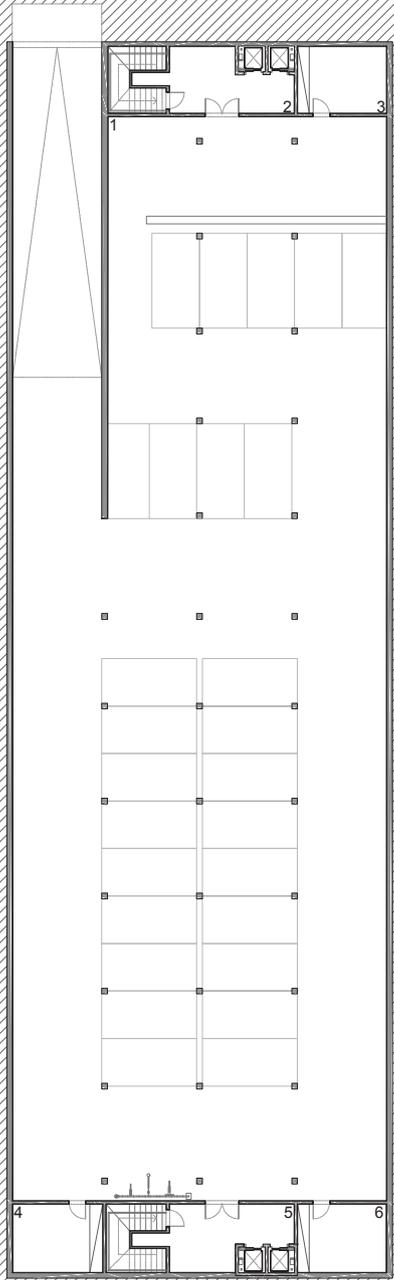
DESENHOS TÉCNICOS





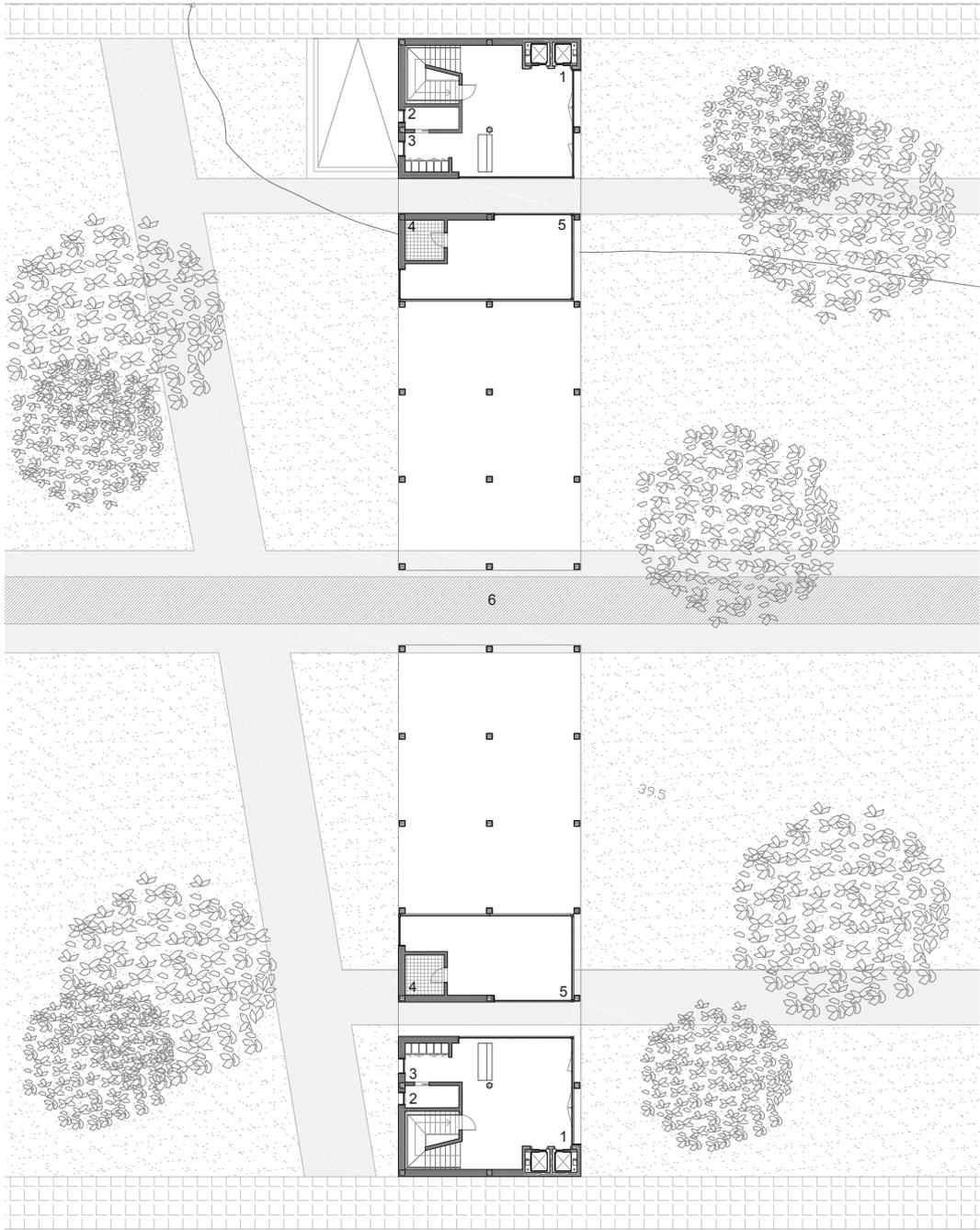
Planta Piso -1 | 1 : 400

1. Estacionamento A=1130m² | 2. Acessos verticais A=18m² | 3. Zona técnica A=16m² | 4. Arrumos A=17m² |
5. Acessos verticais A=19m² | 6. Arrumos A=17m²



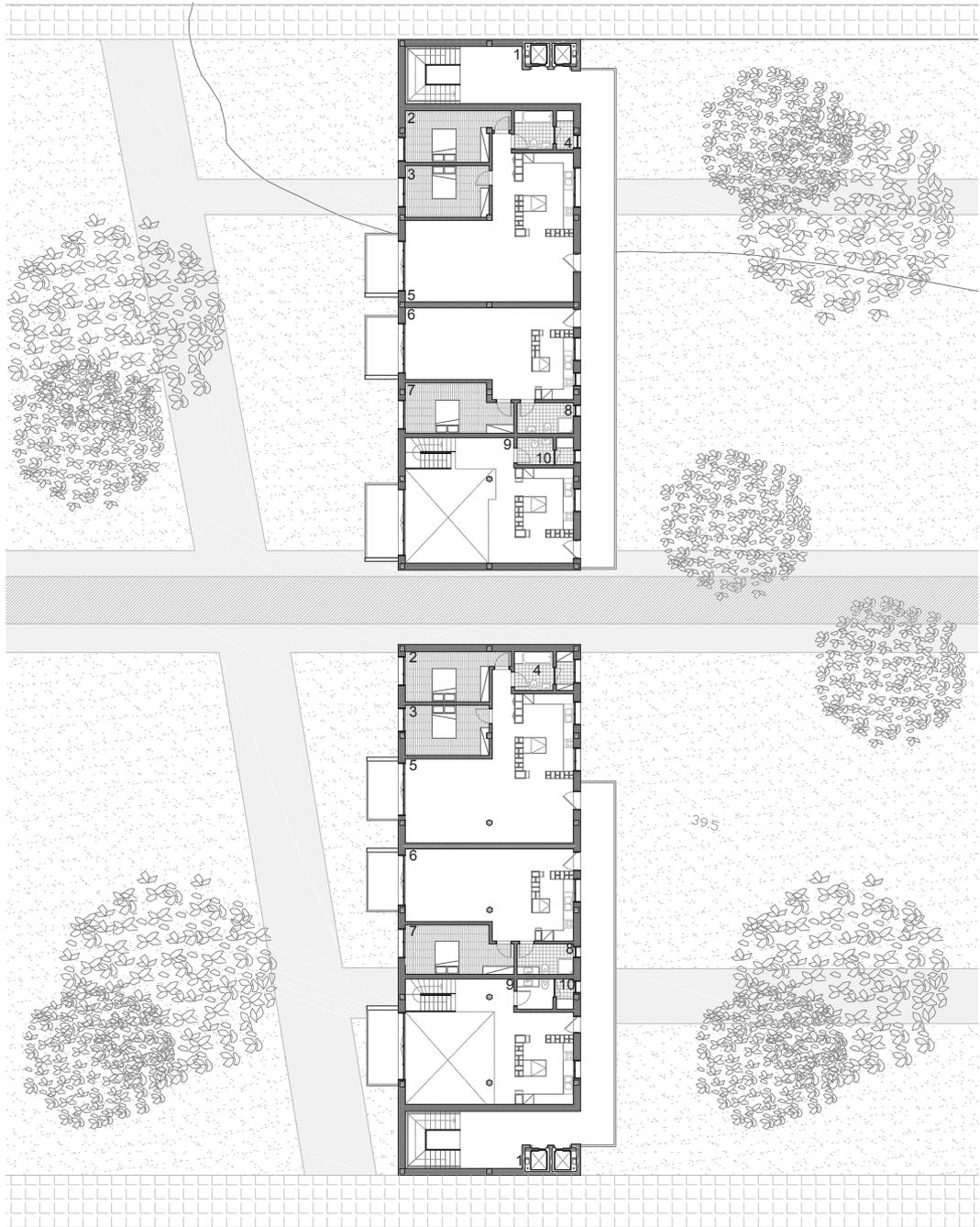
Planta Piso 0 | 1 : 400

1. Átrio A=45m² | 2. Gabinete A=4m² | 3. Arrumos A=6m² | 4. Loja A=38m² | 5. I.S. A=5m² | 6. Ciclovía



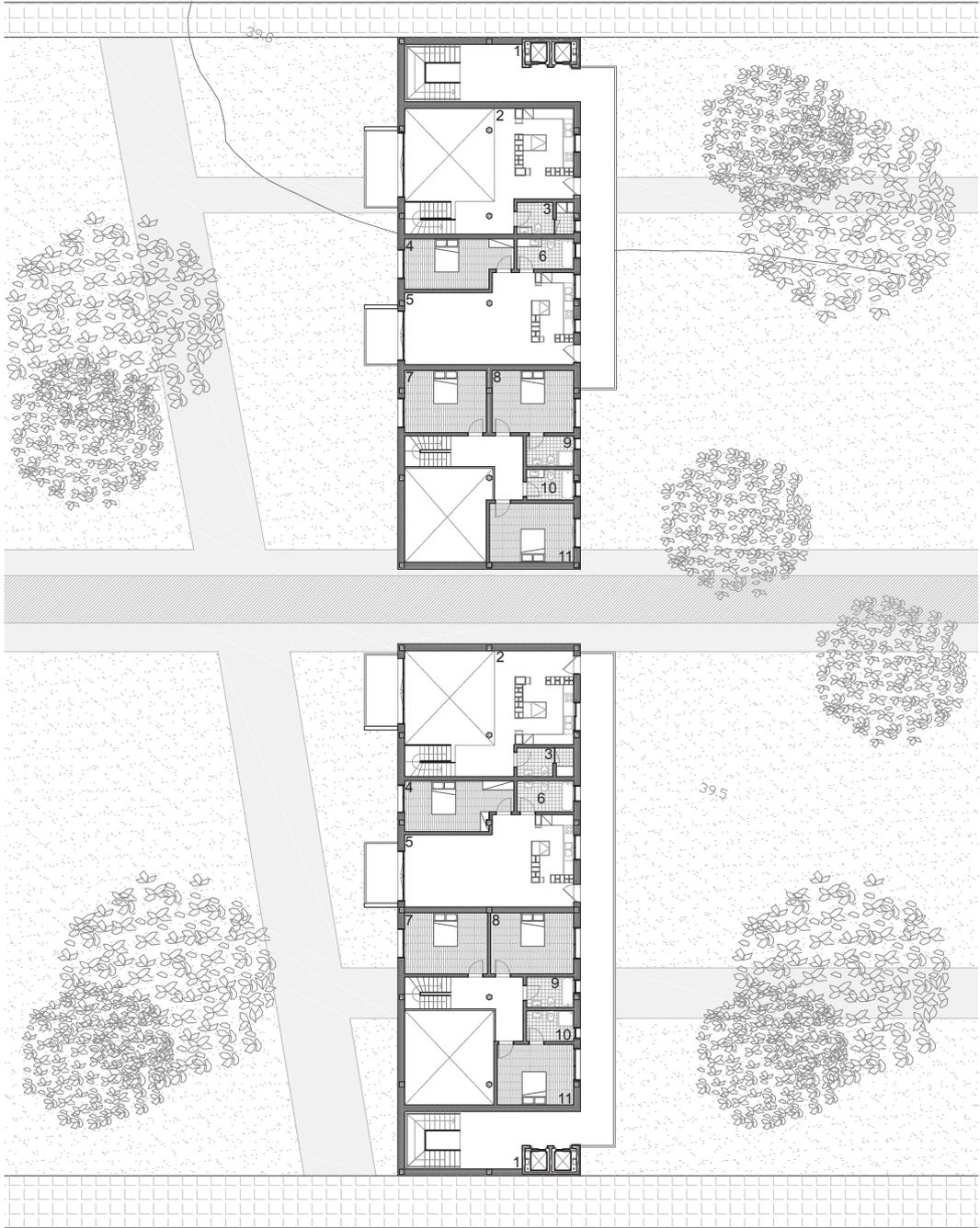
Planta Piso 1 | 1 : 400

1. Acessos verticais A= 17m² | 2. Quarto A= 16m² | 3. Quarto A= 14m² | 4. IS A= 7m² | 5. Sala/Cozinha A= 65m² |
6. Sala/Cozinha A= 45m² | 7. Quarto A= 16m² | 8. IS A= 6m² | 9. Sala/Cozinha A= 58m² | 10. IS A= 5m²



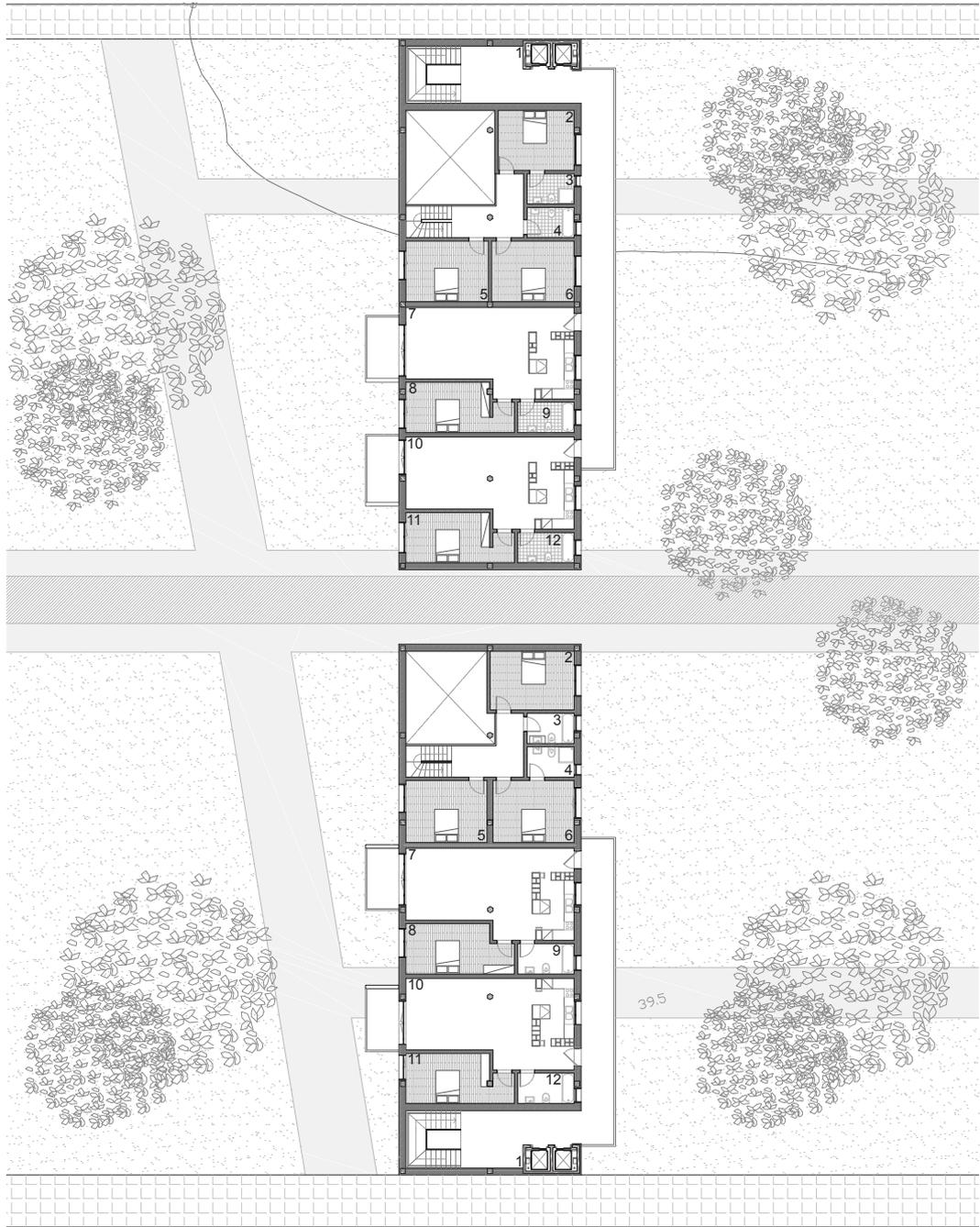
Planta Piso 2 | 1 : 400

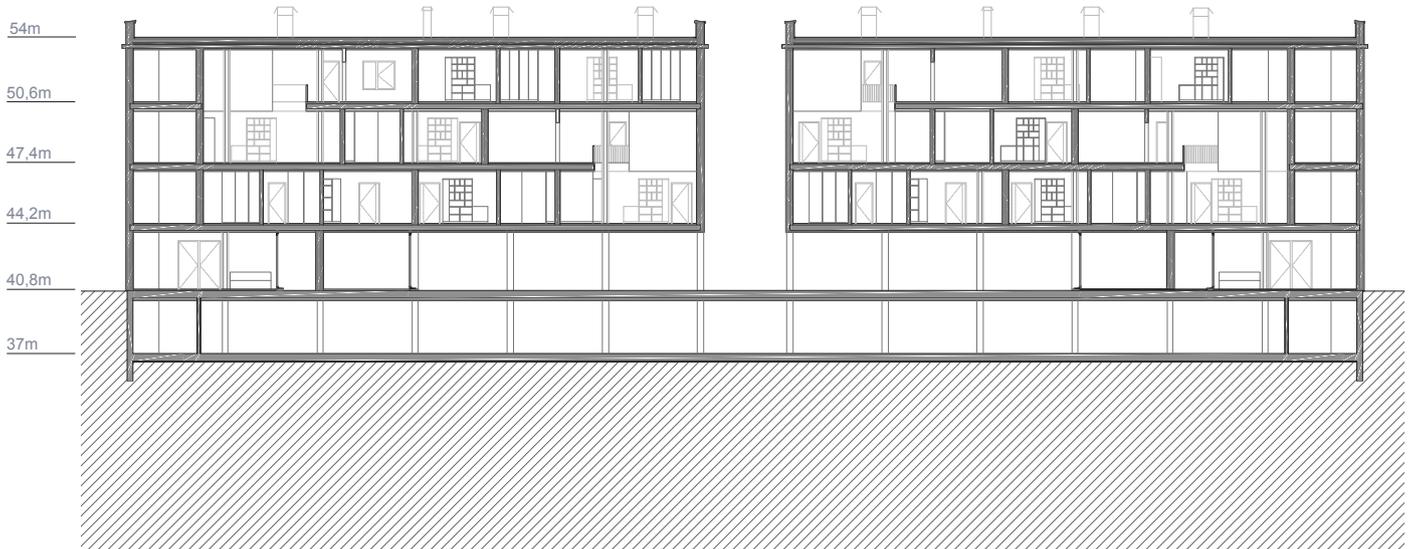
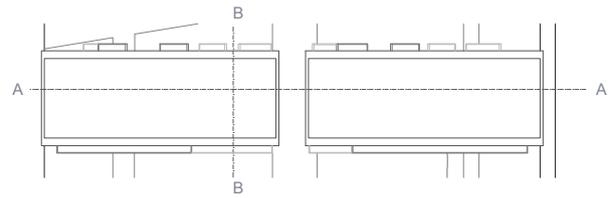
1. Acessos verticais A=17m² | 2. Cozinha A=62m² | 3. I.S. A=5m² | 4. Quarto A=16m² | 5. Sala/Cozinha A=45m² | 6. I.S. A=5m²
7. Quarto A=16m² | 8. Quarto A=16m² | 9. I.S. A=4m² | 10. I.S. A=5m² | 11. Quarto A=16m²

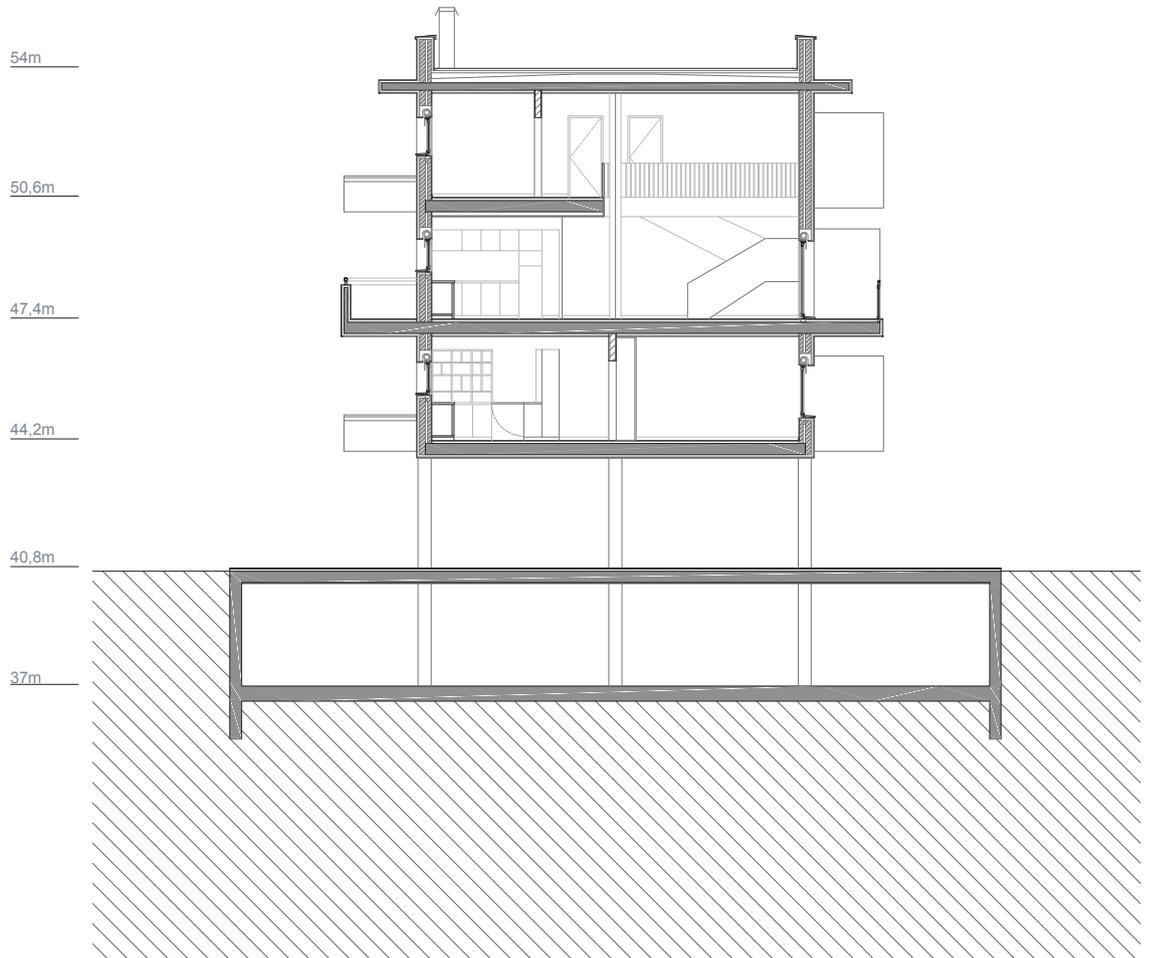
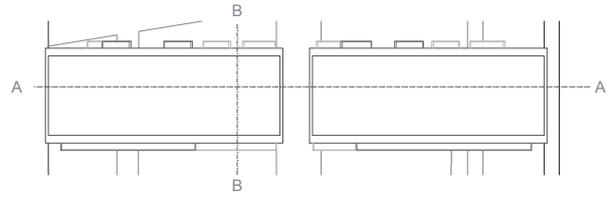


Planta Piso 3 | 1 : 400

1. Acessos verticais A=17m² | 2. Quarto A=15m² | 3. I.S. A=4m² | 4. I.S. A=4m² | 5. Quarto A=16m² | 6. Quarto A=16m²
7. Sala/Cozinha A=45m² | 8. Quarto A=16m² | 9. I.S. A=5m² | 10. Sala/Cozinha A=45m² | 11. Quarto A=16m² | 12. I.S. A=5m²















CONSIDERAÇÕES FINAIS

Sines é uma cidade em constante mudança, habitada por uma população diversificada que torna o lugar numa cidade de múltiplos interesses individualizados. A procura da criação de lugares que possam integrar toda a população proporcionando uma diversidade de atividades nos espaços públicos é de interesse comum quando se desenha a cidade.

Agindo sobre um território “virgem”, como é o caso exposto no presente trabalho, abriu-se a possibilidade de pensar de um novo modo sobre a cidade. Como defende Françoise Choay há que romper com os modelos tradicionais de desenhar a cidade¹²⁰ através de tipologias já experimentadas e imutáveis. Há que ter em conta que cada habitante é um ser individual e indispensável para a sociedade. O homem é um individuo particular com originalidade própria, cada individualidade faz parte de uma comunidade onde partilha os seus interesses culturais e sociais.

A sociedade de interesses diversificados, por vezes comuns, são o que tornam a cidade num local de fortes afluências e atrativo para praticar as atividades quotidianas. Numa cidade como Sines, onde a economia local está em evolução promovendo postos de trabalho diversificado, a procura de um local de permanência cada vez ganha mais importância. Quanto maior a oferta de trabalho, comércio e serviços e lazer maior será a probabilidade de surgir um reagrupamento de grandes quantidades populacionais no mesmo lugar. Se adicionarmos a este fator um bom desenho dos espaços públicos que permitem a realização de atividades diversificadas ao longo do ano dando animação a um espaço há um maior número de pessoas a permanecer e a voltar ao local. É da natureza do homem procurar locais onde exista uma grande afluência de pessoas, quanto maior o grupo de

¹²⁰ CHOAY, Françoise – **O Urbanismo: Utopias e realidades, uma antologia**. 6ªed. São Paulo: Perspectiva, 2005. p.9

residentes que usa determinado espaço maior será a sensação de segurança que o homem tem.

Com o presente trabalho pode concluir-se que Sines enquadra-se nos cinco princípios apresentados por François Ascher: i) a metapolização, onde se encara Sines como um núcleo urbano de grande potencial e concorrência económica através da grande oferta de trabalho, consequência do grande crescimento e internacionalização do Porto; ii) a transformação dos sistemas urbanos de mobilidade contribui para uma melhor deslocação das pessoas dentro e fora da cidade através de veículos individuais ou coletivos. Com as oportunidades oferecidas em Sines cada indivíduo passa a ter mais razões para se deslocar ou até permanecer na cidade. Através da reestruturação viária da cidade estabelecendo uma ligação melhorada ao centro da cidade, tanto para o carro como para o peão Sines torna-se mais apelativa para a nova população; iii) a formação de espaços-tempo individuais fica mais facilitada aos residentes uma vez que passou a existir um local, a área de intervenção junto à Av. Humberto Delgado, onde se encontram uma diversidade de edifícios de habitação, comércio, serviços e de atividade comunitária distribuídos ao longo do terreno, bem como espaços exteriores de lazer propícios a atividades ao ar livre. Devido à distribuição homogénea dos diferentes programas num terreno contínuo, aliado à diversidade de funções presentes nos espaços exterior o homem passa a ter à sua disponibilidade os requisitos necessários para organizar as suas atividades diárias. Este local passa a ser uma zona de constante vivência uma vez que contém diferentes atividades praticadas a diferentes horas do dia; iv) a sociedade do século XXI é retratada como uma sociedade “hipertexto”. É uma sociedade composta pela individualização de interesses. Esta individualização faz com que seja necessária uma redefinição das relações entre interesses individuais, coletivos e gerais através da partilha de

assuntos e/ou atividades em comum. O presente trabalho foi pensado tendo em conta a diversidade existente na população residente e futura, passou por criar oportunidade de oferta de locais onde a partilha e a interação dos diferentes indivíduos seja facilitada. A criação de lugares de permanência seguros e confortáveis para um maior número de pessoas em vez de pesar o homem como indivíduo isolado permite que haja um maior agrupamento de indivíduos diferentes; v) apesar do trabalho propor um novo desenho urbano ao que estava proposto de modo ao adaptar à nova realidade de Sines não é possível prever, se porventura for executado, este se adequar ao panorama de anos futuros, passa então a existir uma nova relação com risco. Para além de propor espaços que permitam grande afluência de pessoas dando uma sensação de segurança e eliminação de riscos diretamente relacionados com o homem há que pensar nos riscos para com a cidade. Não é possível antecipar todos os riscos que a aplicação de um plano, por completo, possa vir a ter no futuro, tal como não é possível encontrar soluções para esses mesmos riscos. De forma a amenizar essas relações a proposta apresentada neste trabalho passa por um faseamento da aplicação do plano consoante a relevância nos dias de hoje. Desta forma o desenho permite uma adaptação dependendo da fase de aplicação em que se encontra aliado à realidade da altura. Chegou-se à conclusão que a Av. Humberto Delgado é de grande importância à cidade e a zona de intervenção um ponto relevante a tratar. Esta área refere-se ao ponto de chegada a Sines logo há que propor uma nova imagem da cidade de modo a que esta se torne apelativa a qualquer indivíduo.

Com a análise socioeconómica atual obtiveram-se um conjunto de dados que permitiram contrapor alguns dos cenários realizados para a elaboração do Plano de Pormenor prévio a 2008. Uma vez que o aumento demográfico não se registou tão elevado quanto o esperado a densidade edificatória já não se adequa

à procura existente, no entanto houve uma preocupação em criar edifícios habitacionais, com menor número de tipologias, para poder alojar novos residentes “passageiros”. O objetivo não passou por criar habitações de permanência prolongada, mas sim espaços que permitam uma mudança de indivíduos, permitindo uma maior diversidade de partilha de interesses ao longo do ano. Assim concluiu-se que o espaço exterior público era de grande importância, a vivência entre os edifícios é mais importante que o edificado. Ao pensar nos espaços exteriores *à priori* levou à criação de lugares de permanência de oportunidades diversificadas tentando acompanhar a diversidade dos habitantes ao longo de todo o ano.

O reconhecimento que o homem faz de um local não está ligado apenas às atividades e acontecimentos que possam ocorrer. Kevin Lynch defende que a continuidade e os elementos marcantes são fundamentais para cada indivíduo se familiarizar e adaptar aos lugares. A importância da familiarização que o homem faz do local levou a que se criasse um percurso pedonal e um troço de ciclovia que passasse no local exato onde antes existia a linha férrea. Ao encontrar um elemento que pertença à história local a adaptação aos novos espaços passa a ser facilitada. Este elemento não só marca um dado histórico como permite dar uma ideia de continuidade onde o homem consegue reconhecer o caminho que percorre. Ao ter a linha de visão livre o homem tem maior percepção das diferentes oportunidades oferecidas no mesmo espaço. O desimpedimento da linha do horizonte ao nível do homem provém da criação de edifícios cujo piso térreo está livre com edifícios assentes em pilotis e onde o comércio e serviços existentes não atuam como barreiras visuais.

Os edifícios são parte integrante da cidade logo foram pensados em conjunto com as estruturas verdes propostas. Apesar de não estarem ao alcance direto do homem a arquitetura tem um impacto visual e de fronteira. No caso proposto o edificado atua como fronteira, mas não barreira física, de modo a determinar diferentes espaços públicos propícios a diferentes atividades. Estes não só consolidam a grande avenida como criam espaços mais reservados ou mais abertos dependendo das funções que possam conter. O facto de a proposta passar por criar edifícios com acesso em galeria torna a habitação parte integrante do espaço público, a rua estende-se para a arquitetura e esta pode viver em concordância com os espaços verdes.

A importância dada à interação dos espaços verdes com as zonas comuns das habitações, os acessos em galeria, vem proporcionar uma maior relação com a rua. A imagem de Sines presenciada hoje é a de habitantes que permanecem na rua junto dos cafés ou das suas casas a conversar com os seus vizinhos, é essa relação que se tentou transmitir no projeto apresentado. Para que este fenómeno possa acontecer a Avenida Humberto Delgado foi reestruturada e redesenhada em relação ao que se encontrava no Plano. Sendo uma via estruturante do desenho urbano proposto é apresentada uma solução mais linear e direta de acesso à cidade. Ao permitir uma continuidade direta o homem consegue ter maior percepção em relação às diferentes atividades que vão acontecendo ao longo da avenida. O novo desenho da avenida passou por criar um sistema de circulação direto para o carro, mas dando prioridade ao peão ao facilitar a sua passagem de um lado para o outro. Ao criar um grande separador de estrada de modo a regularizar o desenho criam-se passagens mais seguras para o peão ao mesmo tempo que se proporcionam pequenos locais de permanência confortáveis para a diferente população.

A maior integração da área de expansão proposta com a existente acontece ao nível térreo com a estruturação viária direta e segura e com a propostas de uma estrutura verde diversificada. Segundo apresentado no trabalho Jan Gehl defende que existem cinco princípios de atuação quando se desenha espaço público: i) colocar diferentes funções a distâncias bem calculadas ao distribuir as diferentes atividades diárias ao longo da área de intervenção em vez de as concentrar num só edifício. Ao proporcionar espaços de residência, trabalho, lazer e comércio ao longo de um terreno contínuo permite uma melhor ocupação do tempo e do espaço pelo homem sem necessitar de se deslocar em grandes distâncias; ii) criar versatilidade de experiências criando espaços que possam conter uma diversidade de funções. Ao pensar nos espaços públicos como locais propícios ao acontecimento de eventos como pequenos mercados, espetáculos e convívio em comunidade, o homem passa a ter um maior sentido de segurança e atratividade para permanecer no local; iii) ao propor uma ciclovia e um sistema de percursos pedonais que se encontram no interior dos espaços públicos em vez de junto à via de circulação automóvel há um menor conflitos entre os diferentes agentes que habitam a cidade; iv) a libertação do piso térreo cria uma maior permeabilidade do espaço e permite uma melhor relação entre pessoas e edifício e rua. Desta forma é possível a coexistência de todos os elementos que compõem uma cidade; v) a criação de espaços propícios a atividades em grupo provoca uma maior afluência de pessoas. Quando um espaço é vivido através de um grande número de pessoas e que permite um encontro em grupo este torna-se mais apelativo para a restante população. O homem sente-se mais confortável quando se encontra rodeado de pessoas num espaço público, mesmo que não as conheça, do que num lugar de pouca permanência.

Com o presente trabalho conclui-se que a cidade deve ser vista como um organismo adaptável e mutável. A sociedade que o habita é quem “dita as regras” através da sua cultura e interesses. Apesar de o grande impulsionador económico local ser a Indústria Portuária a cidade é composta por pessoas e é para elas e com elas que deve ser pensada. Não se pode desenhar a cidade como uma ilha isolada num mar de edifícios de outras épocas cuja conexão não é considerada. Deve sempre se ter em conta as preexistências, arquitetónicas e populacionais, quando se pensa sobre um território. Quando existe uma necessidade de expansão não se pode criar mais uma adição, mais um fragmento de cidade. Pensar o urbanismo e o modo de olhar para a cidade é um tema que continua a ser explorado e experimentado, a possibilidade de criar princípios de atuação sobre um território com um programa a ser implantado para melhor servir a população por vezes é mais importante que o desenho em si. Por mais que se tente analisar uma dada realidade num determinado presente ou futuro não há ferramentas que permitam calcular o modo como se usa o espaço nem como este irá evoluir no futuro. Tal como não é possível prever o modo como as pessoas irão usufruir dos espaços públicos. Será então correto fazer Planos onde a previsão é de um futuro longínco? Será que não será mais adequado proporcionar planos para uma previsão próxima dos dias de hoje deixando como potencial de expansão e mudança o restante território? Se o objetivo é pensar na cidade como um organismo em crescimento e mutável então não deverão as suas expansões ser encaradas da mesma forma? São estas as questões com que nos deparamos ao concluir o presente trabalho, questões às quais ainda não existe uma resposta certa, mas sim um estudo e reflexão sobre o que tem sido realizado até à atualidade.

Sempre com um fator de maior importância em mente, as pessoas, a reflexão sobre o urbanismo e a criação de espaços urbanos novos geram uma

cidade mais segura, livre e diversificada. Com uma elaboração de princípios de atuação sobre o território com o objetivo de melhorar a qualidade de vida na cidade o Plano passa a ser muito mais que desenho, passa a ser a vida da cidade. Para que estes princípios sejam bem elaborados devem ser fundamentados através de um estudo teórico. Não há arquitetura que não se alimente da teoria nem teoria que não estude os modelos de arquitetura praticados. A possibilidade de poder levantar questões sobre determinado contexto arquitetônico advém da leitura de um conjunto de texto sobre o mesmo tema. Teoria e prática são uma relação de complementaridade, alimentando-se uma à outra e partilhando os conhecimentos entre si com as ferramentas de cada uma.

BIBLIOGRAFIA

ASCHER, François – **Novos Princípios do Urbanismo Seguido de Novos Compromissos Urbanos: Um Léxico**. Lisboa: Livros Horizonte, 2010. 174p. ISBN 9789722416702

BRANDÃO, Pedro – **A Cidade Entre Desenhos: Profissões do Desenho, Ética e Interdisciplinaridade**. Lisboa: Livros Horizonte, 2006. 276p. ISBN 9722414666

CHOAY, Françoise – **O Urbanismo: Utopias e realidades, uma antologia**. 6ªad. São Paulo: Perspectiva, 2005. 350p. ISBN 8527301636

GEHL, Jan – **Cities for People**. Washington: Island Press, 2010. xi, 269, [3] p. ISBN 9781597265737

LYNCH, Kevin – **A Imagem da Cidade**. Lisboa: Edições 70, 2011. 198p. ISBN 9789724414119

MARÇAL, Maria João – **Rede Social de Sines. Diagnóstico Social**. Fevereiro 2014. 61p.. Disponível em http://www.sines.pt/uploads/document/file/1630/Diagn_stico_Social_2014.pdf

MARTÍ ARÍS, Carlos – **La Cimbra e el Arco**. Barcelona: Fundación Caja de Arquitectos, 2005. ¿p. ISBN 8493370185

PINTO, Jorge Cruz – **O Espaço-Limite: Produção e Recepção em Arquitectura**. 1ªed. Lisboa: ACD Editores. Faculdade de Arquitectura – Universidade Técnica de Lisboa. 2007. 183p. ISBN 9789728855352

PORTAS, Nuno – **Arquitectura(s): Teorias e Desenho, Investigação e Projecto**. Porto: Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto. 2005. 497p. ISBN 972948371X

CAMARA MUNICIPAL DE SINES – **História de Sines**. [Em linha] Sines. [Consult. 02 Mai.2016] Disponível em
WWW:<URL:<http://www.sines.pt/frontoffice/pages/311>>.

SILVA, Fernando Nunes da (ed. lit.) – **Relatório e Memória Descritiva do Plano de Urbanização de Sines**. Lisboa: Instituto Superior Técnico, CESUR – Grupo de Dinâmicas Espaciais e Ambiente, Lisboa, Portugal, 2005. 54p. Disponível em http://www.sines.pt/uploads/document/file/3167/PU_Sines_-_Relat_rio.pdf

SILVA, Fernando Nunes da (ed. lit.) – **Plano de Pormenor da zona de expansão Norte de Sines. Relatório e Programa de execução – Junho 2011**. Lisboa: Instituto Superior Técnico, CESUR – Grupo de Dinâmicas Espaciais e Ambiente, Lisboa, Portugal, 2011. 111p. Disponível em http://www.sines.pt/uploads/document/file/3205/Relat_rio.pdf

ÍNDICE DE FIGURAS

Fig. 1 – Diagrama dos diferentes bairros de Sines representados como “ilhas”.
Sines (Portugal), 2016 - autoria própria

Fig. 2 –Diagramas da evolução histórica. Sines (Portugal) 2016 - autoria do grupo

Fig. 3 - Porto de Pesca de Sines. Portugal

<https://www.facebook.com/125962224099871/photos/a.125969510765809.16349.125962224099871/129846060378154/?type=3&theater>

Fig. 4 - Local de convívio e recreio dos antigos pescadores. Sines (Portugal)

<https://www.facebook.com/125962224099871/photos/a.138456186183808.20418.125962224099871/389886641040760/?type=3&theater>

Fig. 5 - Estação de comboios da CP em funcionamento. Sines (Portugal) –

<http://cabodesines.blogspot.pt/2010/09/comboio-em-sines.html>

Fig. 6 - Fotografia de zona de fronteira entre dois bairros. p.95, Sines (Portugal) –
autoria própria

Fig. 7 – Fotografia da Central Termoelétrica. p.97, Sines (Portugal) - autoria
própria

Fig. 8 – Fotografia do Terminal de Contentores – Terminal XXI. p.98, Sines
(Portugal) - autoria própria

Fig. 9 – Diagrama do Tri-pólo económico – Sines, Santiago do Cacém e Santo
André. p.101 - autoria própria

Fig. 10 – Diagrama das rotas marítimas do Porto de Sines.

<http://olharsinesnofuturo.criarforum.com.pt/t900-chineses-fazem-renascer-o-sonho-de-sines>

Fig. 11 – Diagrama de transportes rodoviários. Sines (Portugal), 2016

[http://www.sines.pt/uploads/document/file/3091/Circuito Transportes Urbanos em 2015.pdf](http://www.sines.pt/uploads/document/file/3091/Circuito_Transportes_Urbanos_em_2015.pdf)

Fig. 12 – Diagrama de espaços de serviço e comércio disponíveis a norte. Sines (Portugal) - autoria própria

Fig. 13 – Fotografias das zonas de convívio existentes na cidade. Sines (Portugal) - autoria própria

Fig. 14 – Fotografia da poluição gerada pelas chaminés da refinaria. p.110. Sines (Portugal) - autoria própria

Fig. 15 – Desenho de proposta para possível expansão do sistema viário para além das fronteiras da cidade - autoria do grupo

Fig. 16 – Diagrama de indivíduos que se agrupam por interesses comuns e sofrem se exclusão social - autoria própria

Fig. 17 – Diagrama de integração de diferentes indivíduos diversificados no mesmo espaço urbano - autoria própria

Fig. 18 – Marcação da área de intervenção do Plano de Pormenor da Zona de Expansão Norte. p.120. Sines (Portugal) - autoria própria

Fig. 19 – Marcação do IP8, grande barreira física da periferia da cidade. Sines (Portugal) - autoria própria

Fig. 20 – Marcação da área de intervenção mais urgente. Sines (Portugal) - autoria própria

Fig. 21 – Marcação dos equipamentos públicos propostos pelo Plano de Expansão Norte. Sines (Portugal) - autoria própria (com base na planta de condicionantes do Plano de Pormenor da Zona de Expansão Norte)

Fig. 22 – Marcação das diferentes tipologias habitacionais propostas pelo Plano de Pormenor. Sines (Portugal) - autoria própria (com base na planta de condicionantes do Plano de Pormenor da Zona de Expansão Norte)

Fig. 23 – Marcação das diferentes funções dos espaços verdes propostos pelo Plano de Pormenor. Sines (Portugal) - autoria própria (com base na planta de condicionantes do Plano de Pormenor da Zona de Expansão Norte)

Fig. 24 – Marcação das zonas propostos pelo Plano de Expansão Norte que foram concretizados. Sines (Portugal) - autoria própria (com base na planta de condicionantes do Plano de Pormenor da Zona de Expansão Norte)

Fig. 25 – Diagrama da relação Carros | Pessoas na Avenida Humberto Delgado - autoria própria

Fig. 26 – Marcação da área de intervenção da nova proposta. p.151. Sines, (Portugal). google maps

Fig. 27 – Diagramas comparativos das duas propostas para a Avenida Humberto Delgado. Sines (Portugal) - autoria própria (com base na planta de condicionantes do Plano de Pormenor da Zona de Expansão Norte)

Fig. 28 – Diagrama da consequência que o novo desenho da Avenida Humberto Delgado tem no novo desenho das habitações. Sines (Portugal) - autoria própria (com base na planta de condicionantes do Plano de Pormenor da Zona de Expansão Norte)

Fig. 29 – Diagrama da consequência que a restauração da linha férrea como ciclovia tem no novo desenho das habitações. Sines (Portugal) - autoria própria (com base na planta de condicionantes do Plano de Pormenor da Zona de Expansão Norte)

Fig. 30 – Diagrama da consequência que o surgimento de novos percursos dentro do jardim tem no novo desenho das habitações. Sines (Portugal) - autoria própria (com base na planta de condicionantes do Plano de Pormenor da Zona de Expansão Norte)

Fig. 31 – Nova implantação dos edifícios de habitação. Sines (Portugal) - autoria própria

Fig. 32 – Marcação dos novos espaços verdes de recreio e lazer. Nova proposta. Sines (Portugal) - autoria própria

Fig. 33 – Diagrama das permeabilidades (pedonais e visuais) pretendidas na nova proposta. Nova proposta. Sines (Portugal) - autoria própria

Fig. 34 – Diagrama dos edifícios como limites definidores do espaço público. Nova proposta. Sines (Portugal) - autoria própria

Fig. 35 – Diagrama das relações visuais entre interior e exterior dos edifícios. p.167. Nova Proposta. Sines (Portugal) - autoria própria

Fig. 36 – Diagrama da distribuição das diferentes tipologias habitacionais. Nova proposta. Sines (Portugal) - autoria própria

Fig. 37 – Diagrama da distribuição de funções nos espaços de utilização pública nos edifícios propostos. Nova proposta. Sines (Portugal) - autoria própria

Fig. 38 – Planta de Implantação, escala 1_4000. p.177 - autoria própria

Fig. 39 – Planta geral do piso 0, escala 1_4000. p.179 - autoria própria Fig. 40 –

Fig. 41 – Planta piso -1, estacionamento, escala 1_400. p.181 - autoria própria

Fig. 42 –Planta piso 0, escala 1_400. p.183 – autoria própria

Fig. 43 – Planta Piso 1, escala 1_400. p.185 - autoria própria

Fig. 44 – Planta Piso 2, escala 1_400. p.187 - autoria própria

Fig. 45 – Planta Piso 3, escala 1_400. p.189 - autoria própria

Fig. 46 – Alçados, escala 1_400. p.191-201 – autoria própria

ANEXOS

A.

Enunciado do Exercício de PFA

If your only solution is a building..., then you are very limited. But if you are offering the world the ability to make sense, and to make connections, to work in a relational manner, then that's where you can be much more productive.

Jeremy Till, 2014¹

I am convinced that architectural and planning schools throughout the world should give much greater emphasis to the cultivation of landscape as an overarching system rather than concentrating exclusively, as they have tended to do up to now, on the design of buildings as free-standing objects

Kenneth Frampton, 2000²

Acupuntura Urbana

Kenneth Frampton afirmava em *Seven points for the millennium: an untimely manifesto*³ que com a queda do projeto Socialista no final do século XX, ao qual a arquitetura moderna estava tão “*intimamente ligada*”, a profissão teria que procurar novas formas profícuas de envolvimento com a sociedade. Uma das possibilidades seria encarar a sociedade no seu todo como um cliente, e para tal, dizia que a educação de base em “*design ambiental*” de toda a sociedade seria um fator determinante para a melhorar o entendimento dos próprios clientes, da sociedade, uma vez que a qualidade em Arquitetura é impraticável sem bons encomendadores. Ao mesmo tempo e em complemento, a própria profissão teria que rever os seus objetivos pedagógicos, equilibrando o treino profissional com uma responsabilidade ética e cultural, que seria proporcionada por uma formação mais abrangente dos futuros arquitetos.

Frampton argumenta que a globalização, a tomada de consciência dos limites e da fragilidade do ambiente e dos recursos naturais, soçobrara o tecno-otimismo do século XX, cuja excessiva preponderância técnico-científica conduziu a uma disrupção entre civilização e cultura, levando ao crescimento desmesurado e

1 Jeremy Till, 2014, entrevista a Leonardo Novelo, Dezembro de 2014, em Central Saint Martins, sobre a exposição “Scarcity” Room, Londres, FAD (Fostering Arts and Design), publicado em Xarxes d’Opinió. Disponível em <http://inputmap.com/inputmap-central-saint-martins-conversation-with-jeremy-till/>.

2 Kenneth Frampton, Seven Points for the new Millenium: an untimely manifesto, The Journal of Architecture, Volume 5, Springer, 2000, p27.

3 Kenneth Frampton (2000). Seven points for the millennium: an untimely manifesto, The Journal of Architecture, Volume 5, Springer.

desequilibrado dos aglomerados urbanos, com enormes implicações ambientais, ao ponto de se extinguir a própria capacidade de regeneração do ambiente construído pela edificação,⁴ surgindo agora a intervenção na estrutura ecológica e na paisagem, como estratégia redentora e como fator mais premente do que a edificação enquanto “*objeto isolado*”.⁵

Consequentemente, mais do que uma Arquitetura como acontecimento expressivo, o novo milénio necessita uma Arquitetura simultaneamente “*contexto de cultura*” e “*expressão cultural em si mesma*”, pelo que uma abordagem acriticamente expressiva seria um ato redutor do “*carácter sociocultural*” da Arquitetura, que deverá antes ser, num contexto de crise política, económica e social, orientado não como um “*produto-forma*” mas cada vez mais como um “*lugar-forma*”, circunstancia participante de um processo contínuo de regeneração, uma autêntica “*acupuntura urbana*”.⁶

Estas ideias, de lugar-forma e de exaustão ideológica, económica e edificada, patente nos países do Ocidente capitalista e industrializado, seria, como sabemos, acentuada pela Grande Depressão de 2008. Em paralelo, aspetos como a humanização da tecnologia, a utilização dos recursos da informatização para a participação social, prometem novos modelos de planeamento e de edificação, onde o projeto de arquitetura será porventura mais discutido e as decisões de programa e projeto mais participadas. No conjunto, estes temas transversais da contemporaneidade estarão presentes nos exercícios que agora lançamos.

⁴ Cf. Kenneth Frampton (2000:24): “*meio século atrás a relação dialéctica entre civilização e cultura ainda admitia a possibilidade de manter algum controlo sobre a forma e o significado do tecido urbano. Os últimos trinta anos transformaram radicalmente os centros metropolitanos do mundo desenvolvido*” (tradução livre).

⁵ Cf. Kenneth Frampton (2000:27): “*estou convencido que as escolas de Arquitetura e planeamento em todo o mundo deveriam dar uma muito maior ênfase à cultivação da paisagem como um sistema de referência em vez de se concentrarem exclusivamente, como têm tido tendência a fazer até agora, ao desenho de edifícios como objetos autónomos*”, (tradução livre).

⁶ Kenneth Frampton (2000:27-28), (tradução livre).

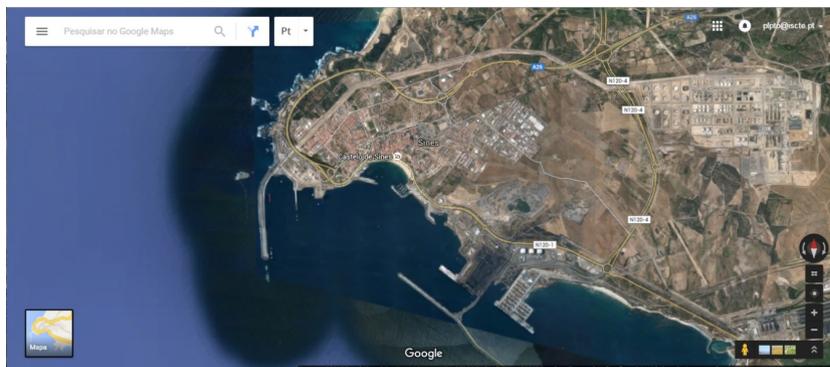


Imagem: Google Maps, Sines

Trienal de Lisboa

A unidade curricular de Projeto Final de Arquitetura do 2º ciclo do MIA no ano letivo 2015/2016 acompanhará o desafio do “*Concurso Universidades*”, integrado na programação da Trienal de Arquitetura de Lisboa 2016, com o tema “*Sines - Industria e Estrutura Portuária*”.

O programa do concurso afirma que os Objetivos do exercício proposto se coloca no “*limite entre a transformação poética e a experiência política e com um primeiro objetivo: conservar e multiplicar a potência produtiva do lugar*”⁷, organizando-se em quatro tópicos: Escala; Produção; Limites e Tempo. Da leitura destes tópicos, realçamos o contraste entre as realidades infraestruturais supralocais e a condição habitacional, ambiental e cultural do local. Conduzidos pela potência da atividade portuária, na definição do Tema, o programa lança uma série de questões iniciais, que se centram sobretudo no impacto extraordinário das infraestruturas logísticas, nas relações de fronteira e limite entre cidade e espaços industriais e na possibilidade, quer de partilha de espaços e usos, quer nas possibilidades de integrar a arquitetura nestes locais fortemente funcionais.⁸

⁷ Concurso Prémio Universidades – Trienal de Lisboa, *Programa Prévio do Concurso*, Objetivos.

⁸ Concurso Prémio Universidades – Trienal de Lisboa, *Programa Prévio do Concurso*, Tema. Designadamente: “*Como é que a arquitetura pode intervir na mecânica produtiva das infraestruturas logísticas? Como, no contexto de infraestruturas de grande peso, pode pensar nos usos partilhados e nos espaços limite ou fronteira entre cidade e linha costeira?*”

Referindo-se ao Lugar, o programa destaca os blocos do Porto Industrial e Logístico; da Refinaria Sines-Galp; a Central Termoelétrica e o Centro Urbano de Sines. Para além das especificidades de cada um destes polos, o programa prévio realça que se resumem “*na complementaridade de produção das diferentes estruturas, a compatibilização e partilha de novos programas, a transformação de espaços e a apropriação de terrenos expectantes*”. Solicitando uma visão “*estratégica*”, o programa avança que o lugar de intervenção “*deverá ser encontrado nos espaços de contacto entre a cidade e as diversas áreas do porto. A frente de praia, a lota e o fundeadouro de barcos de pesca, o espaço em torno dos limites da pedreira, a central termoelétrica em frente à praia de S. Torpes, são espaços e programas que se encontram entre as estruturas existentes e a linha de costa, com grande potencial de transformação. Estes espaços podem vir a estabelecer outras possibilidades de relação com espaços de investigação e turismo dentro das 12 milhas náuticas disponíveis ao largo da costa e olhares específicos até hoje não considerados*”.⁹

Programa e Objetivos de PFA

Adotando o tema dos limites entre cidade e porto e indústria, o programa de trabalho proposto desliza no entanto, a partir dos extremos norte e sul da frente de mar da cidade, para a faixa em arco, de limite da cidade de Sines para com o sistema infraestrutural e industrial do lado terra, já em pleno planalto, almejando o desenvolvimento de uma visão estratégica, de consolidação das franjas e dos elos incompletos da cidade, numa faixa larga de território, delimitado exteriormente, através do conjunto semicircular das rodovias A26 e N120-4 e N120-1. Este longo corredor semicircular é encarado como uma oportunidade de agir sobre um conjunto de situações que se pensa poderão melhorar a atratividade urbana do planalto de Sines, simultaneamente mediando as relações de escala e de ambientes entre a realidade urbana e paisagística local e a sucessão de infraestruturas industriais circundantes.

Propõem-se que o eixo programático catalisador da transformação desta faixa de território seja o projeto de um corredor infraestrutural urbano, que instale em

Como confrontar, ocupar e transformar espaços administrados por critérios funcionais estritos, condicionados por razões de segurança e administrados por princípios de máxima rentabilidade?”.

⁹ Concurso Prémio Universidades – Trienal de Lisboa, *Programa Prévio do Concurso*, Lugar.

paralelo ao sistema rodoviário e ao sistemas de pipelines, um sistema de espaços públicos de circulação eminentemente pedonal e clicável, cuja implantação, desenvolvimento e entrecruzamento com os sistemas urbano e de paisagem existentes, incluindo os eixos radiais de interligação do centro de Sines com o território circundante, poderá ter a potencialidade de constituir momentos de reorganização dos espaços edificados existentes, conferindo uma nova urbanidade e pontuando, no momento e numa perspetiva de desenvolvimento, o sistema urbano, dando-lhe uma visão futuro, de conjunto, em forma de projeto de cidade e de arquitetura.



Imagem: Ecosistemas Urbanos 2008-2009, Reformulação da zona industrial de Avilés, numa tentativa de amenização do impacto ambiental da industria.

O estabelecimento desta cintura-corredor de espaço público semi-edificado, abre ainda para um conjunto de questões conexas ao atual momento cultural, económico e político, frente às quais deverá a arquitetura se posicionar e responder criticamente, na forma de projetos que correspondem a hipóteses de um futuro melhor para as comunidades. Referimo-nos a questões como o que fazer com áreas urbanas incompletas e fragmentadas, num momento de forte retração económica e populacional e de como aumentar a atratividade e revalorizar áreas degradadas, com escassos recursos públicos. Ao mesmo tempo, face à disponibilidade de terrenos e à necessidade de completar espaços urbanos, pergunta-se que usos alternativos se

podem convocar. Para além dos novos espaços de lazer, associados à atividade física, ao desporto e ao passeio, espera-se que os exercícios especulem sobre novas possibilidades produtivas, edificadas e paisagísticas para a cidade, seja pela produção de energia e de alimentos limpos, seja pela amenização ambiental da pegada urbanística tradicional, seja pela redefinição dos lotes e das tipologias edificadas tradicionais. Nos extremos norte e sul, este sistema poderá aproximar-se e tocar a frente marítima, unindo-se ao sistema de espaços indicados no programa da Trienal, designadamente nas proximidades da pedreira e da zona portuária exclusiva adjacente, culminando na marginal de mar de Sines, junto ao antigo café do Clube Naval de Sines.

Associado a estas questões transversais ao momento atual, a Trienal propõem usos a desenvolver, como sejam catividades e alojamento turístico e instalações ligadas ao ensino e à investigação sobre o mar e sobre as atividades industriais conexas. De referir ainda a necessidade de se cruzar e confrontar estes programas académicos com as estratégias e com os instrumentos de planeamento locais, nomeadamente com o Plano Diretor Municipal de Sines e o Plano de Urbanização de Sines.

Desta forma o âmbito dos trabalhos oscilará entre o Projeto Urbano e o Projeto de Arquitetura, incidindo na relação da cidade de Sines com a sua envolvente industrial e paisagística, considerando a tradicionalmente trabalhada frente marítima, mas sobretudo incidindo na menos visível e menos intervencionada frente terrestre.



Imagens: (1) Steven Holl, barras de contenção espacial em Phoenix, assinalando um limite entre as áreas urbanizadas e as áreas naturais; (2) Álvaro Siza, o vazio, o existente e o aqueduto como elementos de estrutura urbana na Malagueira, Évora, permitindo um modelo radial de expansão que admite espaços naturais intersticiais, no limite entre o urbano e o natural.



Imagens: (1) MVRDV, transformação da paisagem rural, uma tentativa de urbanização-rural, nas franjas de núcleos urbanos mais densificados, em Almere Oosterwold Master Plan, Almere, Holanda (2) APRT e KHR Arkitekter, monorail como elemento de estrutura urbana, em Orestad Masterplan, Copenhaga. Neste caso um eixo infraestrutural permite a redefinição dos limites da cidade.

Aceitando que a reestruturação do território e da própria arquitetura é uma construção social e económica, procura-se que o trabalho de projeto tenha a dimensão crítica, cultural e material, destes fatores estruturantes, que correspondem às lógicas produtivas de transformação do território e da arquitetura. Seja para as subverter ou seduzir, seja reduzindo-as ou ampliando-as seletivamente, seja com uma outra estratégia e um outro grau de relação crítica, o projeto terá como objetivo construir uma hipótese de futuro por que valha a pena trabalhar.

Faseamento

O trabalho será anual, alicerçado num único exercício de fundo, organizado em fases sequenciais de projeto. Para cada fase será entregue um enunciado parcial, indicando o tipo e qualidade de trabalho a ser desenvolvido, assim como eventuais subfases e respetivos prazos de elaboração. Serão igualmente definidos objetivos de aprendizagem e critérios de avaliação. O faseamento corresponderá à seguinte organização:

Fase A: Análise, Programas e Estratégias Urbanas e Arquitetónicas

Trabalho de Grupo: Evolução e Estrutura Urbana e Fundiária; Evolução e Estrutura Portuária e Industrial; Evolução e Estrutura Natural Biofísica; Evolução e Estrutura Social e Económica; Iconografia e Tipologia Edificada.

Produção: Caderno em formato A4 e Apresentação multimédia

Datas de Referência: Entrega a 8 de Outubro

Avaliação: Profundidade e Rigor dos elementos produzidos, qualidade da apresentação, intensidade da participação.

Fase B: Plano de Estrutura Urbana

Trabalho de Grupo: a definir.

Produção: a definir, em redor das escalas 1:5000; 1:2000; 1:1000; 1:500.

Datas de Referência: a definir.

Avaliação: a definir.

Fase C: Projeto Urbano e Espaço Público

Trabalho de Grupo: a definir.

Produção: a definir, em redor das escalas 1:1000; 1:500; 1:200; 1:50; 1:20.

Datas de Referência: a definir.

Avaliação: a definir.

Fase D: Projeto de Arquitetura

Trabalho de Grupo e Individual: a definir.

Produção: a definir, em redor das escalas 1:200; 1:100; 1:50; 1:20; 1:2.

Datas de Referência: a definir.

Avaliação: a definir.

Cronograma de Referência

| Fase | Set | Out | Nov | Dez | Jan | Fev | Mar | Abr | Maio |
|------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|------|
| A | | | | | | | | | |
| B | | | | | | | | | |
| C | | | | | | | | | |
| D | | | | | | | | | |

- Produção
- Revisão

B.

**Enunciado do Concurso Prémio Universidades
da 4ª Edição da Trienal de Arquitetura**

O Concurso Prémio Universidades Trienal de Lisboa Millennium bcp, integrado na programação da Trienal de Arquitectura de Lisboa 2016, lança um exercício de reflexão a todas as Escolas de Arquitectura do país.

O concurso desenvolver-se-á ao longo do primeiro Semestre do ano lectivo 2015-2016. Um júri seleccionará propostas de cada uma das Escolas participantes de modo a constituir o corpo de uma exposição de trabalhos de projecto de arquitectura que também se pretende representativa do posicionamento do ensino da Arquitectura em Portugal. Está prevista a atribuição de um Prémio e 3 Menções Honrosas.

SINES - NÚCLEO URBANO, INDÚSTRIA E ESTRUTURA PORTUÁRIA

TEMA

O conjunto industrial de Sines, que inclui porto de pesca e porto comercial, central termoelétrica e refinaria, é um mote para debater o valor sócio-político da indústria e a capacidade da Arquitectura para activar esse potencial latente. O exercício proposto passa por integrar o aproveitamento de recursos existentes, o potencial programático do lugar, e as relações e contextos que superam a escala do próprio território e tempo imediatos, permitindo demonstrar a capacidade transformadora da arquitectura.

Como é que a arquitectura pode intervir na mecânica produtiva das infraestruturas logísticas? Como, num contexto dominado por infraestruturas de grande porte, se pode pensar em usos partilhados e nos espaços de fronteira entre cidade e linha de costa? Como enfrentar, ocupar e transformar espaços administrados por critérios estritamente funcionais, condicionados por razões de segurança e administrados por princípios de máxima rentabilidade? Pretende-se

uma reflexão fundada no rigor, estimulada pela incerteza e enquadrada num futuro que abarque cenários múltiplos e, porque não, extremos.

Sines é um lugar revelador de imaginários paradoxais: por um lado, o aparato industrial constitui uma limitação a novas formas de ocupação ou funções; por outro, abre um enorme potencial de intervenção. Essa condição abre espaço para uma acção crítica através do projecto de arquitectura que permita a definição de novos programas, a incorporação e reconfiguração do(s) tempo(s) de uso do lugar, a consideração da resiliência dos programas e espaços de produção e da complementaridade entre as funções do habitar e do produzir.

A amplitude do lugar, a selecção de temas e a abertura programática são pontos de partida comuns, cabendo a, cada escola, conjunto de docentes e alunos, desenvolver e aprofundar o problema em direcções consentâneas com a sua própria cultura de projecto.

PORTO INDUSTRIAL E LOGÍSTICO (APS)

Sines constituiu opção para a construção de um grande porto industrial por reunir condições fundamentais, como um porto de águas profundas com condições batimétricas de costa – para ancoragem e *transshipment* – e plataforma territorial – *interland* – capaz de receber toda a cadeia de indústrias decorrentes da sua actividade. A APS - Administração dos Portos de Sines e Algarve SA é parceiro e concorrente dos Portos de Valência, Algeciras e Tânger/Med, no trânsito de cargueiros que navegam no Mediterrâneo e Atlântico. O terminal de contentores (em expansão) e o porto de graneis líquidos, com 5 terminais de grande

porte (com possível expansão até 10), são os principais motores desta indústria, uma complementaridade que apresenta condições óptimas de flexibilidade operacional para um conjunto alargado de empresas logísticas. O espaço físico do porto agrega um conjunto de concessões e licenças de um grande número de empresas de diversas nacionalidades. Os seus limites percorrem e conformam a linha de costa, expandem-se por 12 milhas no interior do mar e incorporam, no *interland*, alguns espaços complementares fora da sua vedação, como é o caso da exploração da pedreira.

GALP ENERGIA - REFINARIA SINES

É alimentada de matéria-prima, o crude, através do porto, e concentra uma série de processos de refinação que resultam num conjunto de produtos que se distribuem pelo território nacional. Essa distribuição é assegurada através de um *pipeline* directo para a plataforma

logística de Aveiras e outra rede de *pipelines* de comunicação com o porto, para expedição marítima. A eficiência energética, a extracção de subprodutos e a qualidade ambiental e de segurança, constituem os actuais esforços desta indústria.

CENTRAL TERMOELÉCTRICA DE SINES - EDP

A implantação desta unidade industrial junto à costa serve o propósito de refrigeração, recurso fundamental no processo de produção de energia, que se compõe de aquecimentos e arrefecimentos constantes, na cadeia de transformação e produção de energia. Após 30 anos em

produção, o conjunto desta infra-estrutura encontra-se em fim de vida técnica. É possível que o seu funcionamento seja prolongado por mais alguns anos, mas a sua desactivação será consumada num futuro próximo.

SINES: NÚCLEO URBANO

A evolução da cidade consolidou a relação marítima do grande planalto de assentamento com o limite escarpado no contacto com a linha de costa. Na marginal concentram-se o porto náutico de recreio, o porto de pesca e a praia da cidade, episódios de uma extensa frente de contacto com o grande porto industrial de Sines.

Entre cada uma destas grandes estruturas existem um conjunto de espaços de ligação destinados a infra-estruturas de distribuição de gases, líquidos e gasosos, matérias-primas e matérias transformadas que se efectuam através de redes viárias, ferroviárias e condutas ocultas ou a céu aberto. Estas ligações produzem espaços disponíveis para acolher outras funções ou características. São espaços que evidenciam as relações de dependência entre os distintos lugares, processos de produção e logística que, devendo ser entendidos e salvaguardados, abrem espaço para especulação.

O desafio desta reflexão resume-se na complementaridade de produção das diferentes estruturas, a compatibilização

e a partilha de novos programas, a transformação de espaços e a apropriação de terrenos expectantes. O fundamento das soluções arquitectónicas propostas deve de alguma forma enquadrar-se num projecto estratégico capaz de definir em simultâneo, uma ideia de processo e um compromisso formal com o lugar, definindo programa e escala de intervenção.

O lugar para a intervenção deverá ser encontrado nos espaços de contacto entre a cidade e as diversas áreas do porto. A frente de praia, a lota e clube náutico, o espaço da antiga lota e fundeadouro de barcos de pesca, o espaço em torno dos limites da pedreira, a central termoelétrica em frente à praia de São Torpes, são espaços e programas que se encontram entre as estruturas existentes e a linha de costa, com grande potencial de transformação. Estes espaços podem vir a estabelecer outras possibilidades de relação com espaços de investigação e turismo dentro das 12 milhas náuticas disponíveis ao largo da costa e olhares específicos até hoje não considerados.

O exercício coloca-se no limite entre a transformação poética e a experiência política. O seu objectivo principal é equacionar a potência produtiva do lugar. Quatro tópicos organizam e questionam objetivos complementares:

ESCALA

A importância da escala na estratégia de intervenção. Neste território coabitam diversas estruturas, entre máquinas de transporte, circulação ferroviária, rodoviária e pedonal, praia, pesca e extração mineral, com diferentes escalas. São várias dimensões, distâncias e velocidades associadas a programas e recursos de produção, de logística e de lazer: do turismo, do espaço do mar e além-mar, dos recursos energéticos e infra-estruturais. A que escala deve ser abordado este lugar?

PRODUÇÃO

Superar o estigma dos espaços de produção para evidenciar a possibilidade de formas de habitar complexas e integradas. Como compatibilizar e aproveitar a proximidade entre a logística de escala global e uma economia de pequena escala cada vez mais emergente e necessária para o desenvolvimento local continuado?

LIMITES

A espessura da linha de costa e os espaços de contacto terrestre-marítimo: artifício e constantes mutações naturais. É possível observar, ao longo da fronteira entre a cidade e a infra-estrutura do porto, um conjunto de espaços cuja relação pode ser intensificada, apelando à implementação de novas estruturas que sirvam de apoio a programas de uso público. São limites impostos por vedações e controlos de segurança, de aparência ambígua e usos indefinidos.

TEMPO

Absorver o passado e especular sobre um futuro incerto, abandonando as contingências deste presente. As vanguardas históricas do início do século XX questionaram ideias e programas que alimentaram as discussões do seu tempo. Algumas destas ideias são agora retomadas em vários contextos. Muitas vezes, o pragmatismo das exigências do quotidiano torna os arquitectos reféns do seu próprio tempo. Apesar dessa contingência, nunca os arquitectos deixaram de pensar no tempo longo como horizonte para as suas transformações mais experimentais.

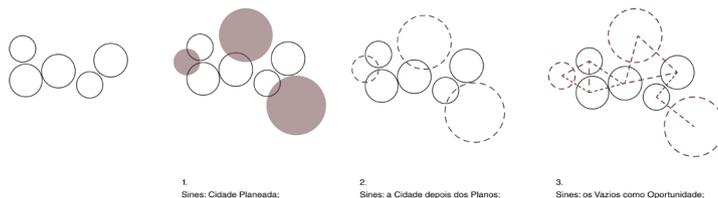
C.

Paineis de grupo submetidos ao Concurso

ACUPUNTURA URBANA

248

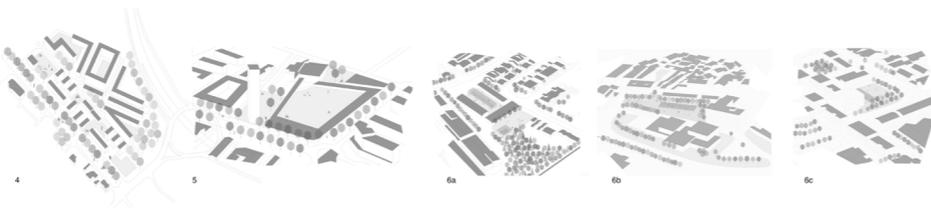
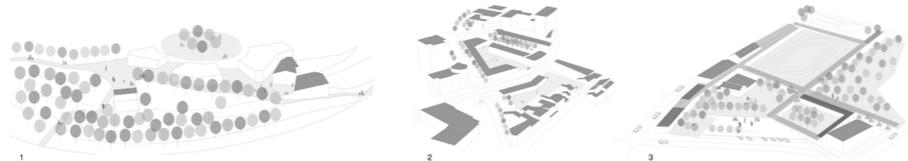
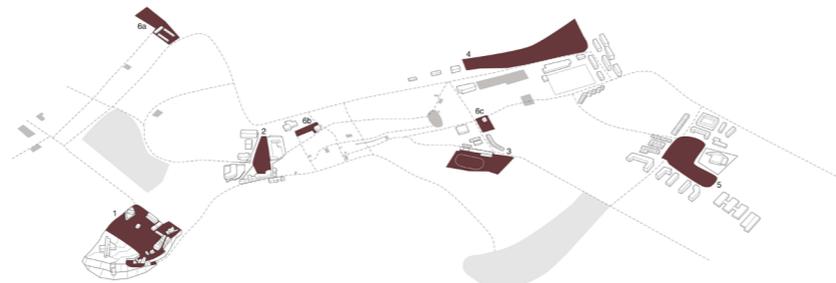
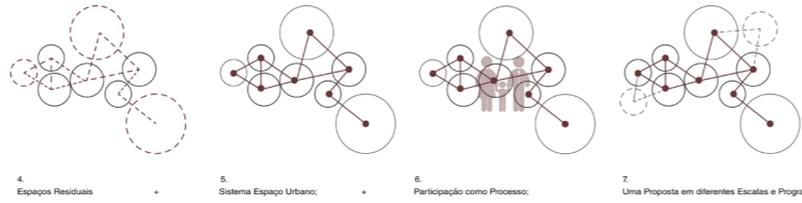
dos espaços residuais à constelação de lugares-forma



Agir agora porque existe o direito a um espaço com qualidades imediatas que reflitam como produto social a melhor possibilidade de vida comum. Agir de uma forma concreta sobre espaços expectantes, subaproveitados ou à espera da concretização planeada. Agir com consciência do tempo e da imperfeição dos meios, procurando "lugares-forma" e não tanto "produtos-forma". Agir através de "acupuncturas" ativadoras de circunstâncias reais para pessoas reais em que a estrutura urbana não será uma "outra" estrutura distópica, mas sim a constituída pela própria cidade. Agir seguindo uma metodologia que suporte várias soluções, em vários lugares e com várias escalas, onde a Arquitectura se constitui como contraponto formal a uma ambição social.



Levantamento dos vazios da cidade de Sines e propostas de intervenção sobre os mesmos



Propostas
 1. Indivível: Centro do Mar 2. Conexões Morfológicas: Museu de Sines 3. Limite Difuso: Parque Desportivo Municipal João Martins 4. A vida no Bairro: Centro Comunitário e Habitação 5. Do fragmento à humanização do Lugar: Complexo de Piscinas e Habitação 6. Dos Espaços Intersticiais aos Lugares-Casa a. ARU Zona da Floresta (Jardim, Cafeteria, Galeria) b. Mercado Municipal (extensão do Mercado) c. Lote Palácio Pidwell (Parque Infantil, Esplanada, Jardim)



Planta síntese com destaque sobre os núcleos de intervenção e eixos principais da proposta global



Acupuntura Urbana: dos Espaços Residuais à Consolidação dos Lugares-Forma
 ISCTE - Instituto Universitário de Lisboa, 5º Ano, Arquitectura Professores: Pedro Pinto
 Autores: Ana Fraga, Andreia Tavares, Luis Martins, Nídia Gomes, Sara Bailão e Susana Rego

