

---

ANDREIA M. TAVARES  
2015 / 2016

---





**Instituto Universitário de Lisboa**

**Departamento de Arquitetura e Urbanismo**

**Vertente Teórica**

*Limite Difuso. Sines,  
O Processo de Infraestruturação industrial*

**Vertente Projetual**

*Acupuntura Urbana. Sines,  
Parque Recreativo Municipal João Martins*

**Andreia Medeiros Tavares**

**Trabalho teórico submetido como requisito parcial para obtenção do grau de  
Mestre de Arquitetura  
(Mestrado Integrado em Arquitetura)**

**Orientador da Vertente teórica:**

**Professor Doutor Paulo Tormenta Pinto, Professor Auxiliar (com Agregação),  
ISCTE-IUL**

**Tutor da Vertente Prática:**

**Professor Doutor Pedro da Luz Pinto, Professor Auxiliar,  
ISCTE-IUL**

**Lisboa, Outubro de 2016**



## ÍNDICE GERAL

### 07 Parte I - Vertente Teórica

#### *Limite Difuso. Sines, o Processo de Infraestruturação industrial*

- 24 0. Introdução
- 43 1. Anos de 1970
- 55 2. Consequências da Aplicação do Plano Portuário-Industrial
- 75 3. Sines, Possíveis Leituras Concetuais sobre o Território
- 83 4. Considerações Finais
- 92 5. Bibliografia
- 95 6. Anexos

### 121 Parte II - Vertente Projetual

#### *Acupuntura Urbana*

- 128 0. Introdução
- 131 1. Sines: Cidade como Arquipélago
- 146 2. Crise: a Insuficiência dos Instrumentos de Planeamento e o “Direito à Cidade”
- 158 3. Agir agora: Arquitetura como Acupuntura Urbana
- 172 4. Realismo Poético: o Processo de uma Proposta com Metodologia Extensível
- 185 5. Reconversão. *Parque Desportivo Municipal João Martins, Sines*
- 260 6. Bibliografia
- 263 7. Anexos

***Limite Difuso. Sines, o Processo de Infraestruturação Industrial***

Componente teórica do trabalho de projeto realizado no âmbito da unidade curricular de Projeto Final de Arquitetura

Andreia Medeiros Tavares

Orientador da Vertente teórica: Professor Doutor Paulo Tormenta Pinto

O presente trabalho foi escrito de acordo com o acordo ortográfico em vigor e obedece às normas de apresentação para de PFA estabelecidas pelo ISCTE-IUL, adotando a NORMA ISO 690 para as referências bibliográficas.

Todas as fotografias, esquemas ou desenhos foram executados pelo autor, exceto indicação do contrário.

ISCTE-IUL, Lisboa 2016







# **Limite Difuso. Sines**

**O processo de Infraestruturação Industrial**



## RESUMO

### PALAVRAS-CHAVE

Sines;  
Difuso;  
Limites urbanos  
Desenvolvimento;

Em 1976, foi publicado na revista *Binário* um projeto determinante para a cidade de Sines. “Sines vai ser, grosso modo, um gigantesco complexo urbano-industrial. Uma altaneira chaminé vai ser o símbolo dessa concentração de indústrias pesadas e ligeiras.”<sup>1</sup> A sua localização foi totalmente favorável ao serviço de uma descentralização urbana e de uma solução económica capaz de se constituir como potenciadora de um desenvolvimento tão relevante quanto as restantes áreas industriais do país.<sup>2</sup> Adotou-se como critério-base a ideia de um porto de águas profundas ter infraestruturas ao serviço de uma zona industrial, promovendo-se, deste modo, a integração de planos parciais para os setores portuário, industrial e urbano.

A compacta área urbana de Sines estende-se sobre o território sóbrio que a envolve, questionando-se como a cidade planeada coabita com a existente. Com o passar do tempo, assiste-se a uma metamorfose resultante da fusão das três realidades presentes: o porto como uma realidade em permanente mudança; um centro urbano que se tenta adaptar a essas transformações; e o anel industrial que delimita a cidade e se assume como instável e gradual. Admite-se, assim, uma modificação sistemática do limite da cidade, promovendo o interesse em estudá-lo e compreender de que forma influencia esta cidade.

<sup>1</sup> DIAS, F. Silva. Dois técnicos do G.A.S. falam sobre Políticas e Técnicas de Planeamento. Em *Binário – Revista mensal de arquitetura, construção e equipamento*, Junho-Agosto de 1976, nº 209/210, p. 206

<sup>2</sup> Cf. ANTUNES, Engº Melo. Área de Concentração de Indústrias de Base. Em *Binário – Revista mensal de arquitetura, construção e equipamento*, Junho-Agosto de 1976, nº 209/210, p. 188



## ABSTRACT

### KEY-WORDS

Sines;  
Difuse;  
Urban Limits;  
Development;

In 1976, was published on Binário magazine a determinant project for Sines city. “Sines vai ser, grosso modo, um gigantesco complexo urbano-industrial. Uma chaminé vai ser o símbolo dessa concentração de indústrias pesadas e ligeiras”<sup>1</sup> (Sines it’s going to be on a certain way, a gigantic complex urban-industry. A quite relevant chimney will be the symbol of this massive concentration focused on heavy-light industries.). Sines location was on its best to promote urban decentralization and on finding an economic solution capable of being a high potential on a development in other industries of the country.<sup>2</sup> The idea of having a deep water harbour with infrastructures on service for the industry, would be good on promoting the integration of plans for some sections as port, industrial and urban.

Sine’s compact urban area grows along a sober territory that surrounds it, questioning itself as a planned city that comes over the existing one. In the course of time, we stand by a metamorphose resulted from the fusion of three actual different realities: a harbour on a permanent change; a centre trying to adapt these transformations; and the industrial ring that limits the city and comes as unstable and gradual. Thus, it is believed on a systematic modification of city’s limit, promoting an interest on studying it and understanding which way it influences this city.

<sup>1</sup> DIAS, F. Silva. Dois técnicos do G.A.S. falam sobre Políticas e Técnicas de Planeamento. Em *Binário – Revista mensal de arquitetura, construção e equipamento*, Junho-Agosto de 1976, nº 209/210, p. 206

<sup>2</sup> Cf. ANTUNES, Eng.º Melo. Área de Concentração de Indústrias de Base. Em *Binário – Revista mensal de arquitetura, construção e equipamento*, Junho-Agosto de 1976, nº 209/210, p. 188



## AGRADECIMENTOS

A todos os professores e colegas da Universidade dos Açores e ISCTE-IUL que acompanharam o meu percurso académico com os quais aprendi e reaprendi.

Aos meus colegas de grupo pelo apoio, inter-ajuda e entusiasmo imprescindíveis na realização deste trabalho.

Ao Professor Doutor Paulo Tormenta Pinto pelo rigor e conhecimento que me acompanhou na vertente teórica deste trabalho.

Ao Professor Doutor Pedro da Luz Pinto pelo incentivo, transmissão de conhecimentos e predisposição na vertente prática de PFA.

À arquiteta Susana S. Brito pelas contribuições a nível da gestão marítima e planeamento, cujo conhecimento é notável.

À Universidade do Minho e à *Rede Lusófona de Morfologia Urbana / Portuguese-language Network of Urban Morphology* (PNUM) pela oportunidade de apresentar o trabalho da vertente teórica, pela primeira vez em público, na sua quinta conferência internacional, a 15 de Julho de 2016.

A todos meus amigos, pela paciência, suporte, desanuvio, à Amizade.

À minha família e ao Sr. Gonçalves por todo o apoio e pelo especial incentivo e admiração por algum dia me poderem chamar de Arquiteta.

Obrigada.





## ÍNDICE

11	<b>Resumo</b>
13	<b>Abstract</b>
15	<b>Agradecimentos</b>
18	<b>Índice de Ilustrações</b>
21	<b>Glossário de Siglas</b>
24	<b>0. Introdução</b>
26	a. Argumento
27	b. Metodologia   Estado de Arte
29	b1. Kevin Lynch
31	b2. François Ascher
34	b3. Eugenio Trías
36	c. Contextualização
43	<b>1. Anos de 1970. Lógicas do Projeto</b>
55	<b>2. Consequências da Aplicação do Plano Portuário-Industrial</b>
75	<b>3. Sines, Possíveis leituras conceptuais sobre o território</b>
83	<b>4. Considerações Finais</b>
91	<b>5. Referências Bibliográficas</b>
95	<b>6. Anexos</b>
	Kevin Lynch; François Ascher; Eugenio Trías;
	Mapas da Evolução da cidade de Sines;
	Folheto cedido pelo Arquivo Municipal de Sines;
	Artigo PNUM - <i>Limite Difuso. Sines, o Processo de</i>
	<i>Infraestruturação Industrial</i>

## ÍNDICE DE ILUSTRAÇÕES

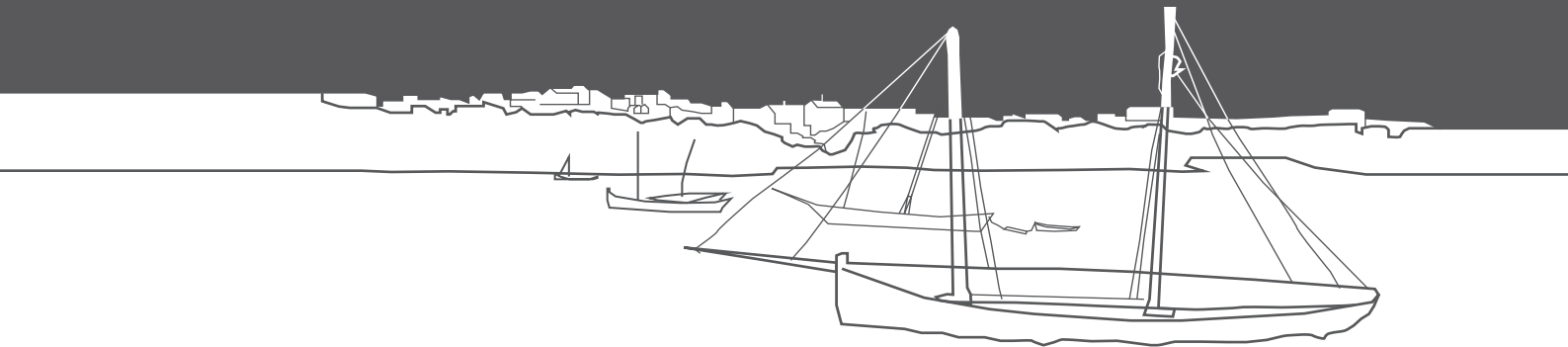
- 38 **Figura 1.** Localização de Sines em Portugal. *Ortofotomapa* atual da região de Sines.
- 48 **Figura 2.** Esquema representativo da lógica do projeto G.A.S.
- 49 **Figura 3.** TREVO: Atual região de Sines, contrapondo com o anterior esquema. Referência aos três concelhos – Sines, a Sul, Vila Nova de Santo André, a Norte, e Santiago do Cacém, a Nascente. Presença da estrutura viária principal de ligação entre os mesmos e da inserção do sistema industrial em torno do concelho.
- 56 **Figura 4.** Encosta como oportunidade de assentamento urbano. A cores, a atualidade da mesma.
- 58 **Figura 5.** Evolução do concelho de Sines do século XVII, passando pelo século XVIII, século XX, à atualidade – 1621, 1781, 1930, 1945, 1953, 1971, 1998, 2011, sequencialmente.
- 60 **Figura 6.** Sines, Século XVIII.
- 61 **Figura 7.** Sines Século XX, 1960.
- 62 **Figura 8.** Sines, Século XX, 1970.
- 63 **Figura 9.** Sines, Século XX, 1980.
- 64 **Figura 10.** Sines, Século XX, 1990.
- 65 **Figura 11.** Sines, Século XXI. 2000.
- 66 **Figura 12.** Sines, Século XXI, 2012.
- 67 **Figura 13.** Sines, Século XXI, atualidade.

- 69 **Figura 14.** Topografia atual de Sines.
- 69 **Figura 15.** Atualidade da cidade de Sines.
- 70 **Figura 16.** Vista aérea do complexo urbano-portuário-industrial de Sines. Imagem dos anos de 1970.
- 70 **Figura 17.** Projeto em execução.
- 70 **Figura 18.** Atualidade.
- 71 **Figura 19.** Centro histórico antigo.
- 71 **Figura 20.** Centro histórico atual.
- 71 **Figura 21.** Núcleo urbano sobre a baía de Sines.
- 71 **Figura 22.** A mesma perspetiva. Fotografia anterior ao projeto portuário.
- 95 **Figura 23.** Kevin Lynch (Chicago, 1918 – Massachusetts, 1984). Urbanista e escritor americano.
- 95 **Figura 24.** François Ascher (Metz, 1946 – Paris, 2009). Urbanista e sociólogo francês.
- 95 **Figura 25.** Eugenio Trias (Barcelona, 1942 – idem, 2013). Filósofo espanhol.
- 96 **Figura 26.** Cidade de Sines. Século XVII – 1621.
- 97 **Figura 27.** Cidade de Sines. Século XVIII – 1781.
- 98 **Figura 28.** Cidade de Sines. Século XX – 1930.
- 99 **Figura 29.** Cidade de Sines. Século XX – 1945.
- 100 **Figura 30.** Cidade de Sines. Século XX – 1953.
- 101 **Figura 31.** Cidade de Sines. Século XX – 1971.
- 102 **Figura 32.** Cidade de Sines. Século XX – 1998.
- 103 **Figura 33.** Folheto da época. Arquivo Municipal de Sines.



## **GLOSSÁRIO DE SIGLAS**

AMS - Arquivo Municipal de Sines  
CIGE - Centro de Informação Geo-espacial do Exército  
Eng<sup>a</sup> – Engenheira  
P.F.A. – Projeto Final de Arquitetura  
G.A.S. – Gabinete da Administração de Sines  
ZILs – Zonas Industriais e Logística



## INTRODUÇÃO

---

## INTRODUÇÃO

A cidade de Sines sofreu uma grande alteração de identidade após receber um projeto portuário-industrial promovido pelo Gabinete da Área de Sines, no início dos anos 1960. O seu inicial caráter piscatório desvanece-se com a receção do porto de águas profundas e da área concentrada de indústrias de base. Estas duas vertentes causaram consequências significativas na cidade, limitando o seu próprio desenvolvimento e dificultando a sua comunicação com o exterior.

Este é o caso de estudo desafiado pela Trienal de Arquitectura de Lisboa 2016. É lançado, na sua 4ª edição, um desafio aos estudantes de arquitetura do país - Concurso Prémio Universidades - para desenvolverem projetos tanto para a estrutura portuário-industrial como para o núcleo urbano de Sines. Segundo Nuno Mascarenhas, presidente da Câmara Municipal de Sines, esta parceria é de extrema relevância para a cidade, pois Sines, como um dos principais portos do país, necessita que a população e a zona urbana sejam alvo de atenção e apoio. (C.f. Jornal I, “Trienal de Arquitectura 2016 desafia universidades a criar projecto para Sines”) <sup>3</sup>

<sup>3</sup> Disponível em <http://ionline.sapo.pt/416999>, 14/10/2015, 21h07



A vertente projetual de Projeto Final de Arquitetura 2015-2016 do ISCTE-IUL aderiu a esta oportunidade, desafiando os alunos a refletirem sobre a capacidade de esta cidade se transformar através da arquitetura. Paralelamente, surgiu o interesse em admitir a cidade de Sines como caso de estudo na vertente teórica de P.F.A. e analisar, a nível territorial, as consequências promovidas pelo grande projeto do G.A.S.

Durante o desenvolvimento deste trabalho, surgiu a oportunidade de o apresentar, ainda numa fase de investigação em curso, num congresso que foi realizado no Centro Cultural Vila Flor, em Guimarães, no âmbito da quinta conferência internacional da Rede Lusófona de Morfologia Urbana / Portuguese-language Network of Urban Morphology (PNUM), em parceria com a Universidade do Minho. Foi lançado como tema geral os espaços da morfologia urbana nas suas diferentes dimensões de investigação. As questões feitas e o feedback da apresentação foram determinantes para o desenvolvimento do próprio trabalho (*Documento 1 em Anexos*). O congresso realizou-se nos dias 15 e 16 de Julho de 2016, participando diversos agentes interessados no estudo, compreensão e discussão das múltiplas aplicações da morfologia urbana.

## ARGUMENTO

A cartografia do concelho de Sines apresenta estabilidade e precisão, porém observa-se que os fluxos da economia tornaram Sines numa cidade atípica. A introdução de grandes estruturas portuário-industriais tem modificado sistematicamente o território. As características naturais e a vasta disponibilidade territorial asseguraram tanto a implantação de um porto de águas profundas e de indústrias de base ou ligeiras, como o seu próprio desenvolvimento. É notável o crescimento progressivo destas áreas portuário-industriais, que avançam e conquistam cada vez mais território. Atualmente, apoderam-se dos limites da cidade e afirmam-se como um cerco que induz a cidade de Sines a viver para o seu interior. Admite-se Sines como uma cidade de limites marcadamente definidos, que vivem em constante mutabilidade associada ao crescimento das diversas áreas industriais. Deste quadro, nasce a necessidade de compreender estes limites e o próprio desenvolvimento da cidade pela tensão criada entre o núcleo urbano, a frente-mar portuária e a mutável cintura industrial.

Este trabalho teórico aborda, assim, a transformação do território da cidade de Sines, pós-década de 1970, quando se planeou o referido projeto portuário-industrial, dividindo-se em três partes: na primeira parte, é feita uma análise histórica sobre as intenções que estiveram presentes no planeamento portuário-industrial de Sines; na segunda parte, é realizada uma leitura sobre o desenvolvimento acelerado de Sines, nomeadamente, após a implementação das áreas portuárias e industriais e que consequências trouxeram para a cidade; e, por último, na terceira parte, é realizada uma leitura conceptual sobre a ideia de limite, com o objetivo de se construir uma possibilidade de enquadramento, decomposição e descodificação das mutações verificadas no território sineense.

## METODOLOGIA | ESTADO DE ARTE

A metodologia presente aborda a análise de fontes primárias, complementadas por outras consideradas secundárias que foram surgindo de acordo com os conceitos destacados pela interpretação subjetiva do autor sobre a cidade de Sines e sua evolução.

O desenvolvimento do trabalho teórico é, assim, suportado em artigos publicados na época, nomeadamente na revista *Binário – Revista mensal de arquitectura, construção e equipamento* (1973) considerada uma fonte-base para o entendimento do projeto a que Sines se submeteu e análise da própria cidade. Para isto, foi igualmente fundamental a consulta da cartografia histórica do século XVII à atualidade cedida pelo Arquivo Municipal de Sines e pelo Centro de Informação Geo-espacial do Exército.

São novamente realçadas outras três obras como fontes-base da terceira parte deste trabalho: *A imagem da cidade* (1960) de Kevin Lynch; *Novos Princípios do Urbanismo seguido de Novos Compromissos Urbanos* (2001-2008) de François Ascher; e *Lógica del limite* (1991) de Eugenio Trias. Estes autores surgiram no decorrer do trabalho por se debruçarem na ideia de limite e pela posição que cada um aborda este tema, respetivamente: o estudo do próprio cerco; a perspectiva que olha para lá do limite; e, por fim, a análise do próprio limite que delimita um espaço. Realçaram-se, assim, a diversidade destas três reflexões que conseqüentemente provocaram diferentes interpretações sobre o conceito de limite, com implicações da leitura e interpretação territorial.

Por fim, como fontes secundárias entendem-se os artigos e obras referidos na Bibliografia, que surgem em paralelo com os referidos. Estes auxiliaram a estruturação do trabalho e foram consultados em bibliotecas locais,

fundamentalmente nas bibliotecas da OASRS e do ISCTE-IUL, sofrendo ajustes ao longo do desenvolvimento deste trabalho conforme os conceitos que se foram realçando ao longo da análise da cidade e do estudo dos autores referidos.

**Kevin Lynch (1918-1984)**  
**Urbanista-Escritor Americano**

Lynch possui uma visão clara da definição de limite. O estudo deste conceito insere-se numa das mais influentes obras acerca do urbanismo – *A Imagem da Cidade* (1960). O limite é um dos elementos estudados perante um extenso estudo de três cidades norte-americanas baseado em questões feitas à população. É identificado como um dos elementos utilizados pelas pessoas para estruturar a sua imagem da cidade, acompanhado pelas vias, bairros, cruzamentos e pontos marcantes da mesma. Admite-se que estes elementos são dependentes de conceitos como o tempo, o contexto do elemento e do próprio local e, por fim, das memórias do indivíduo, afirmando-se a impossibilidade de apreender uma cidade através de uma só observação, não esquecendo a possibilidade do significado de um determinado objeto se alterar em função da sua localização e das memórias a ele impregnadas. A conjugação de todas estas ideias leva a diferentes perceções acerca da mesma cidade, afirmando que é uma atividade vital haver uma estruturação e identificação por parte da população acerca da sua cidade, pois contribui para a orientação de cada indivíduo.

Os limites são, assim, vistos como “elementos lineares não considerados como ruas: são normalmente, mas não sempre, as fronteiras entre duas áreas de espécies diferentes. Funcionam como referências laterais.” (LYNCH, Kevin (1960) p. 73). São definidos como quebras lineares na continuidade urbana, podendo ser considerados “barreiras”, como rios, estradas, viadutos, entre outros, ou “elementos de ligação” como praças lineares, rua de pedestres, etc. Outra característica associada a este conceito é a capacidade de surtir um efeito de desagregação nas cidades. Limites

numerosos que atuam mais como barreiras do que como elementos de ligação irão separar excessivamente as diferentes zonas da cidade, prejudicando a visão do seu todo. O limite é, assim, visto como um elemento de quebra relativamente à continuidade esperada de um aglomerado urbano. Trata-se de uma barreira, assumindo a ideia mais comum de cerco de uma cidade.

Contudo, Lynch provoca o sentido da definição de limite, dizendo que “Enquanto a continuidade e visibilidade são cruciais, os limites não devem ser, necessariamente, impenetráveis.” (idem (1960) p. 75), promovendo a continuidade do tecido urbano e quebrando a sua inicial definição. O autor, independentemente de admitir a verdadeira definição do termo em questão, induz a possibilidade de existir uma permeabilidade associada ao limite e um contorno da ideia de espaço incerto através do desenvolvimento da cidade, potencializando a própria “barreira”.

**François Ascher (1946-2009)**  
**Urbanista-Sociólogo Francês**

Apelando esta ordem de ideias, em *Princípios do Urbanismo seguido de Novos Compromissos Urbanos* (2001-2008), é afirmado por François Ascher o nascimento de uma nova forma urbana. Este contrapõe a concentração da população mundial nas grandes cidades – metropolização – com os discursos reflexivos que se produzem acerca desta realidade urbana. Surgem grandes questões que lhe sugerem a necessidade de mudarmos as formas de pensar as metrópoles, os modos de concepção e de aplicação do urbanismo e os modos de gestão dos conjuntos urbanos, salientando que o grande desafio das metrópoles é “dotarem-se de um espírito de cidade (...)” (PEIXOTO, Paulo (1998)). A complexificação e individualização dos modos de vida marcam o rumo da urbanização. O fato das cidades se estarem a comprometer num “hipermercado de modos de vida” possibilita o compromisso das novas realidades pertencerem a uma nova coletividade urbana. A modernidade é, assim, um processo constante de transformação tanto da sociedade como do urbanismo. É especialmente destacado pelo autor a falta de sincronia entre a mutação cada vez mais rápida da sociedade contemporânea e o processo mais lento de transformação do construído.

“Cada nova dinâmica urbana provoca uma expectativa ou uma crença no desaparecimento das cidades” (ASCHER, François (1998), p. 19). Sempre que se verifica um avanço nos meios de transporte e comunicação, flutua a dúvida sobre o futuro das cidades. Será que o fenómeno da metropolização representa o fim das cidades ou uma nova forma de cidade? O autor encara a metropolização como um meio e/ou um processo de urbanização que ancora o surgimento de novos espaços formados a partir do crescimento urbano. Desta

ideia nasce a *Metápole* como “(...) um vasto e heterogéneo território sem limites físicos precisos, marcado pela mobilidade quotidiana e pela dissolução das relações de proximidade” (PEIXOTO, Paulo (1998)). Estas têm uma dinâmica própria relativamente a atividades económicas e quotidianas. As novas tecnologias foram tanto o arranque para a sua verificação como uma ajuda na integração destes espaços e não na “desurbanização” das cidades. Neste quadro, o urbanismo tem a oportunidade de reformular o espaço público nas Metápoles, construindo aqui lugares urbanos, “no duplo sentido de agradável e de propício à urbanidade” (ASCHER, François (1998), p. 177)

Em certa medida o geógrafo Álvaro Domingues parte desta mesma base na sua *Rua da Estrada*, debatendo as relações de sobreposição entre o rural, o urbano, o “rururbano” (DOMINGUES, Álvaro, (2009)). É a partir deste “transgénico” que surge a combinação das referidas naturezas: urbano, rural, natural, industrial, comercial, etc. É o alargamento territorial e a atual complexidade das redes de mobilidade que provocam o desenvolvimento de zonas residenciais tanto de classe alta, onde têm alto poder de mobilidade e rendimento que lhes permite usufruir de condições ambientalmente valorizadas, como média e baixa, que locativamente são compensadas pela existência de transportes públicos e ainda pela acessibilidade aos baixos custos do território. A acompanhá-las surge a instalação de zonas logísticas e de atividades, como as ZILS e a zona portuária de Sines, valorizadas pela disponibilidade dos solos e proximidade de redes de transportes. Por fim e estrategicamente localizados, dá-se a promoção de parques temáticos, onde existe grande diversidade de atividades, de feiras e de parques de



exposições ou novas indústrias de lazer, como o afamado Badoca Safari Park situado entre Santiago do Cacém e Sines.

Posto isto, esta metrópole expandida leva a processos de urbanização “metastásicos” (ASCHER, François, 1995), existindo uma descontinuidade no território dada pelo foco de determinados troços adjacentes aos nós do sistema de comunicação – autoestradas, circulares urbanas, rede ferroviária, TGV, entre outras - formando-se uma “cidade-arquipélago” e abafando o sistema de articulação do conjunto. Dá-se, assim, uma “aglutinação urbana” constituída por um ou vários centros comunicadores entre si. Centros que possuem uma relação de dependência saudável relativamente ao seu desenvolvimento. É uma mutação, onde se trata um território contemporâneo que implica abolir anteriores interpretações, observar e analisar. Uma nova ordem urbana apela ser reconhecida.

**Eugenio Trías (1942-2013)****Filósofo Espanhol**

Eugenio Trías na sua *Lógica del Limite* (1991) demonstra uma interpretação menos direta do conceito de limite, levando às diferentes leituras presentes no mundo da filosofia. O limite é aqui pensado como um espaço pela qual é possível habitar. Habitar significa cultivar um território, apontando-o como algo mais radical do que a simples ocupação de um espaço abstrato. São identificados três mundos: o próprio mundo como o centro imperial, burocrático e metropolitano; a colónia que instituiu o limite; e, por fim, o ambiente externo que cerca o mesmo como uma franja ampliada, densa e positiva que distingue e permite a comunicação com o “cerco” e se define como o exterior ou “o estrangeiro”. Esta distinção permite a exploração do próprio limite como um espaço tão vivido quanto o “mundo interior” e o exterior, apesar de se subsistir, em simultâneo, a ideia convencional da tradição da Modernidade que nos remete para a ideia negativa do limite e de fronteira.

Trías lança a ideia de lugar suscetível a colonização, que pode ser habitado, cultivado e experimentado, confrontando diretamente a linearidade da inicial definição do limite. Desta ideia nascem as artes “fronteiriças”, cujo objetivo passa por dar forma e sentido a esse limite. A arquitetura, paralelamente com a música, são definidas como artes que se implantam, atuam e habitam na fronteira. Habitar implica hábito e costume. São, assim, artes simbólicas, que moldam o ambiente, pelo território e pelo som, através de uma eleição formal sobre uma determinada gramática.

Admite-se ser mais fácil quebrar hábitos linguísticos ou figurativo-icónicos do que hábitos ambientais, como promovem estas artes fronteiriças. Tanto a arquitetura como a música dão forma a algo que deve ser habitado, criando

consequentemente hábitos, dispositivos espaciais ou sonoro-temporais que se incorporam no indivíduo, através dos seus sentidos, de modo a que o próprio limite simbólico e ambiental seja habitado. As duas referidas artes têm vocação de ser como se afirmam, em diversos lugares e de forma indefinida.

O *logos*<sup>4</sup> produz formas sensíveis que dão sentido ao que antecede o projeto, que se define como ambiente ou interseção material entre um indivíduo e o território. O sentido destas formas sensíveis, que dão forma ao mundo e o cultivam, pressupõe uma determinada norma que conecta o desenho formal com o universo ambíguo e enigmático do simbólico. Desta forma, os desenhos formais, como os esquiços arquitetónicos e as letras musicais, provocam e produzem emoções. Neste quadro, a arquitetura e o urbanismo produzem um genuíno desenho do corpo, da sua ação e do seu modo de ocupar o espaço tanto em repouso como em movimento. A arquitetura prepara o terreno, ordenando-o e arranjando-o, na sua solidez e resistência, como lugar de “repouso” que deixa o espaço viver como o próprio espaço, expondo-o e libertando-o perante o mundo. Disto se revela a consciência arquitetónica, especialmente com o Movimento Moderno, a partir da qual a arquitetura, mais do que arte da edificação, aparece como arte da projeção do espaço como o próprio espaço ou da sua determinação como espaço conformado, configurado, desenhado e intervindo.

Posto isto, a arquitetura apresenta-se associada ao limite como uma arte fronteiriça que dá lugar à vivência do mesmo, expondo a realidade através do projeto do próprio limite e fundindo os três mundos, induzindo a sua conexão.

<sup>4</sup> Na antiga filosofia grega, apresenta-se como a racionalidade que controla o universo.

## CONTEXTUALIZAÇÃO

No verão de 1976, foi publicado na *Binário- Revista mensal de arquitetura, construção e equipamento* um projeto que colocara Portugal numa nova posição no mundo portuário-industrial. Apresenta-se a área de Sines como uma nova cidade industrial que albergara a implantação de uma área concentrada de indústrias associada a um porto de águas profundas, dando-se, assim, a localização de um novo complexo portuário-industrial de grande dimensão, apoiado por uma infraestrutura urbana que se prolonga.

Portugal constitui um território predominantemente litoral no qual o mar assume um papel de destaque. O promontório sineense sobressai na geografia da costa atlântica portuguesa num pequeno cabo entre o de Sagres e o Estuário do Sado. A delimitação Oeste desta região é marcada pelo contraste entre as falésias rochosas da chamada Costa do Norte da península, pelo claro e extenso areal de praias, de forte ondulação a Norte e moderada a Sul, e pelas águas calmas da baía, côncava e naturalmente abrigada, de Sines. Sines ainda oferece na sua costa pequenos pontos onde o oceano comunica com algumas lagoas de águas doce, como a Lagoa de Santo André e da Sancha.

As condições geomorfológicas da costa, nomeadamente dos fundos naturais e a disponibilidade territorial, a sua localização geoestratégica de grande proximidade das rotas marítimas que interligavam a Europa com África, a América do Sul e com o Mediterrâneo e ainda a existência da infraestrutura ferroviária que facilitaria a intermodalidade entre transportes, definem-se como o motor de arranque para o desenvolvimento da região, instaurando-se como uma das mais significativas potencialidades de progresso num baixo Alentejo à época marcadamente subdesenvolvido. Neste quadro, a batimetria sugere que este é o único ponto da costa portuguesa com capacidade natural de receber,

sem limitações relativamente ao calado e sem necessidade de obras extensas, os maiores navios de transporte de mercadorias, além da favorável disponibilidade territorial que esta região possui. Deu-se a implantação de um porto de águas profundas, que ao longo do tempo se tem desenvolvido gradualmente encontrando-se ainda nos dias de hoje em crescimento, e de um polo industrial na periferia do concelho Sines, que o marca e se impõe através da sua grande escala. Desta forma, o sul desta região está subordinado ao desenvolvimento do porto, que conquista cada vez mais mar em prol do seu crescimento, e da cintura industrial a nordeste, que delimita maioritariamente o concelho e se encontra em permanente mudança. A escolha do território de Sines para a introdução de um sistema portuário-industrial como “instrumento de política socioeconómica”<sup>5</sup> resultou de um amplo leque de possíveis localizações. A região foi selecionada entre vinte e uma regiões possíveis, realçando-se, desta forma, as qualidades naturais a ela inerentes capazes de fazer a Europa ganhar uma nova visão do nosso país.

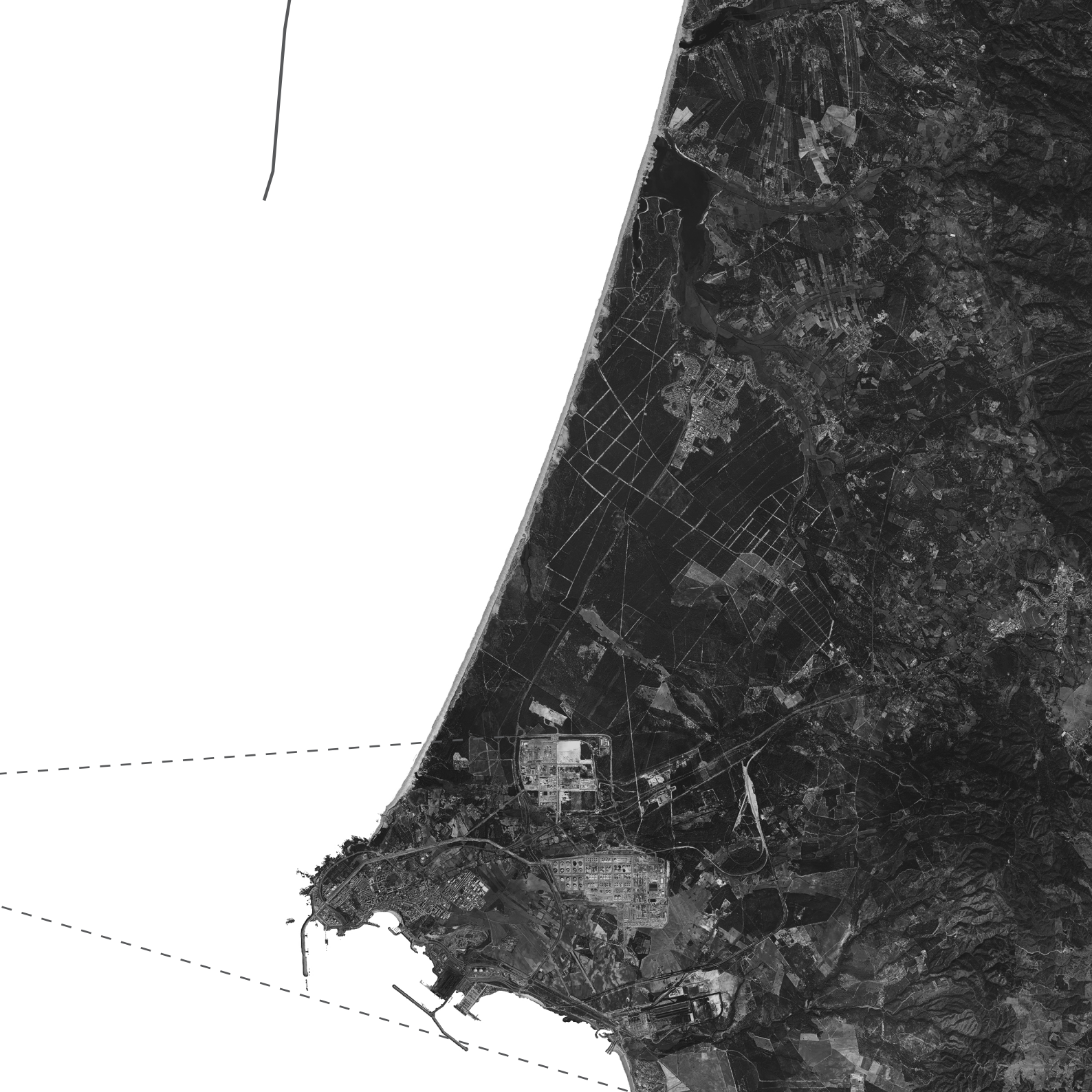
A relação entre a cidade e a envolvente alterou-se com uma nova visão que substituiria portos de pesca, enseadas e um infinito plano oceânico por um conjunto de estaleiros, granéis e maquinaria pesada; visão que transformaria um infinito plano verde em grandes embasamentos, chaminés e lançamentos de fumo. Esta visão culminara na construção de um novo cais, *pipelines*, estradas e de “pequenas cidades” movimentadas que traz a presença do porto e da indústria à vila piscatória. As atividades portuárias e industrial provocaram o crescimento e desenvolvimento urbano de Sines pelo aumento populacional

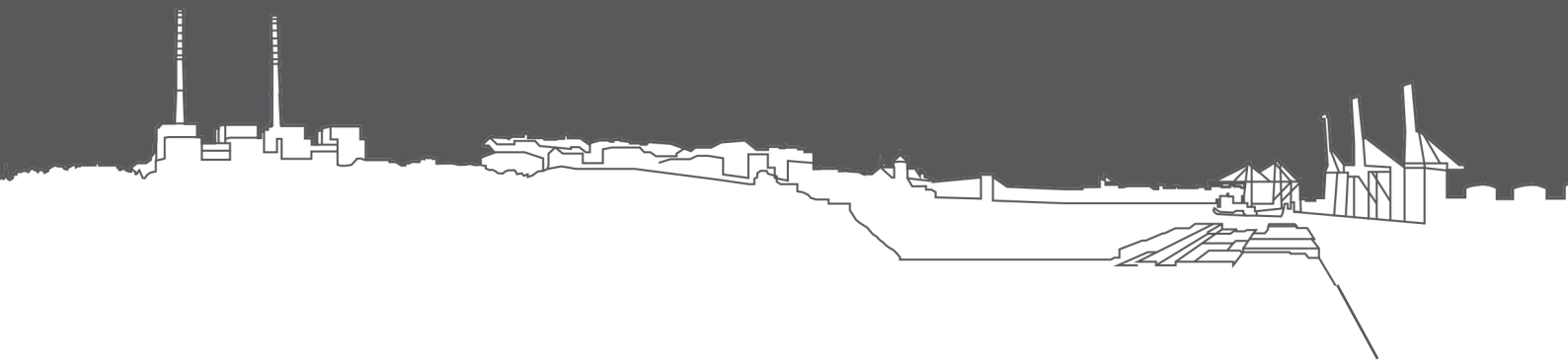
<sup>5</sup> Cf. Do Plano Geral da Área de Sines. Plano Director do Empreendimento. . *Binário – Revista mensal de arquitetura, construção e equipamento*, Junho-Agosto de 1976, nº 209/210, p. 188

incrementado, pela mão-de-obra necessária para a execução deste projeto e atividades. Geraram, assim, riqueza e criaram novas infraestruturas, equipamentos e serviços, elevando a economia local em detrimento da importância social que a frente-mar reflete nos habitantes das cidades portuárias.

Figura 1. Localização de Sines em Portugal. *Zoom in:* Ortofotomapa atual da região de Sines.











## ANOS DE 1970

LÓGICAS DO  
PROJETO

---

*“Uma cidade altamente imaginável (aparente, legível ou visível), neste sentido particular, pareceria muito bem formada, distinta, notável; como que convidaria os olhos e os ouvidos a uma maior atenção e participação”*

LYNCH, Kevin (1960)



## ANOS DE 1970. LÓGICAS DO PROJETO

Na primeira metade dos anos 70, dá-se o início do projeto de desenvolvimento da área de Sines. Para a sua implementação foi criado o Gabinete da Área de Sines, cuja maioria dos poderes de gestão delegados provieram das Câmaras Municipais de Sines e Santiago do Cacém. A este grupo de ação foi atribuído amplas competências de gestão de forma a promover o desenvolvimento urbano ou industrial da zona. A sua constituição fundamentou-se, assim, em diversos pressupostos estratégicos. Realçaram-se a necessidade de adequação dos complexos industriais existentes, tanto às novas tecnologias como à atualização das dimensões adequadas e justificáveis sob o ponto de vista económico nesta fase de expansão que a Europa atravessara. Destacaram-se ainda a necessidade da obtenção de um melhor ordenamento do território, através da implantação de um polo de desenvolvimento que induz a criação de uma área de implantação industrial concentrada capaz de aproveitar os recursos nacionais, com os consequentes centros urbanos e equipamentos sociais.

“A realização de um complexo de indústrias de base em toda a sua extensão requer vastas áreas disponíveis, não só para organizar a estrutura urbanística de acolhimento como fixação das populações.” (Em *Binário – Revista mensal de arquitetura, construção e equipamento* 209/ 210 (1976), p. 188)<sup>6</sup>

<sup>6</sup> Do Plano Geral da Área de Sines. Plano Director do Empreendimento. *Binário – Revista mensal de arquitetura, construção e equipamento*, Junho-Agosto de 1976, nº 209/210, p. 188

Dadas as exigências claras de um aglomerado urbano-industrial desta dimensão, dá-se a preocupação de construir um significativo conjunto de infraestruturas e equipamentos coletivos para uma população da ordem dos 100 000 habitantes. Ao analisar o local, conclui-se que a estrutura urbanística existente estava abaixo dos níveis necessários de apoio à própria população residente, surgindo a necessidade da Administração intervir maciçamente para assegurar a programação global do conjunto, encarregada pelo Gabinete da Área de Sines.

O planeamento foi constituído por diversas soluções, posteriormente avaliadas segundo o programa de desenvolvimento da área de Sines, os estudos da população que ele iria atrair, os objetivos e restrições vindas da situação existente na área (geologia, topografia, fatores de população, entre outros) e a informação elaborada a nível técnico pelos planeadores (normas de habitação e equipamentos, medidas antipoluição e outros). Esta análise foi determinante na escolha da implantação mais favorável tanto das indústrias de base como as indústrias consideradas leves. A localização da proposta foi fundamental para o bom funcionamento e desenvolvimento das indústrias em questão, apoiando-se desde início nas existentes redes rodoviária e ferroviária de ligação entre Sines e Santiago do Cacém bem como noutras infraestruturas, como eletricidade ou água. Neste sector utilizou-se um modelo de simulação do porto de Sines, executando-se o estudo de seis portos e suas implantações, movimentações de ramos e de minérios, chegadas de navios, esperas, despejos, carregamentos, entre outros relacionados com o funcionamento do próprio porto. Ainda e pela primeira vez em Portugal, foi executada outra simulação dinâmica para a projeção de população, prevendo-se, em função do que o plano oferece, o desenvolvimento demográfico da futura população de Sines.

Seguidamente, os técnicos responsáveis do G.A.S., após a consulta de uma larga bibliografia técnica e prática, visitaram Inglaterra onde tiveram a oportunidade de discutir com um especialista da matéria a validade das soluções propostas. Foi executado e apresentado um sistema que reuniu toda a informação relativa à área, tornando-se num apoio importante ao planeamento urbano da zona - o Banco de Dados. Tratava-se de um desenvolvimento no domínio das técnicas e dos processos de planeamento regional e urbano. Os geógrafos do G.A.S., implementaram um sistema de informação com referenciação no tempo e no espaço, segundo um sistema de coordenadas dos Serviços Cartográficos do Exército (quadrícula secundária Gauss), de modo a permitir comparações e correlações. A opinião geral foi muito estimulante, na medida em que a estrutura do Banco de Dados foi considerada uma das mais desenvolvidas, permitindo, assim, uma maior flexibilidade de projeto. Considerava-se, na altura, que “Na opinião do Dr.º Cripps, da Universidade de Reading, o caso do futuro Sines poderá vir mesmo a constituir um dos mais interessantes exemplos de estudo, desde que se disponha da informação como está prevista no banco de dados.”<sup>7</sup>

O planeamento urbano da Área de Sines iniciou-se com a elaboração dos anteplos dos aglomerados urbanos existentes mais importantes - Sines e Santiago do Cacém - melhorando significativamente os serviços, equipamentos e infraestruturas de base que iriam apoiar as fases preliminares do empreendimento de Sines. De forma a garantir as melhores condições de integração e estabilidade à população recém-chegada, projetaram-se equipamentos e serviços para os vários estratos para que o processo de

<sup>7</sup> Do Plano Geral da Área de Sines. Planeamento Urbano (Plano Director). *Binário - Revista mensal de arquitetura, construção e equipamento*, Junho-Agosto de 1976, nº 209/210, Lisboa, p. 192

crescimento se desenvolvesse naturalmente. A estrutura etária e socioprofissional da mão-de-obra levou ao estudo profundo das tipologias habitacionais mais adequadas com possibilidades de posterior reconversão mais económica. Consideraram-se tipologias e habitações de tipo mais corrente, forma de habitação coletiva para mão-de-obra celibatária e “aumento-construção” para as famílias já constituídas de poucos recursos económicos. Dá-se em paralelo a criação da Comissão Instaladora do Hospital da Área de Sines, dada a clara necessidade hospitalar prevista ao executar o plano. Na área educativa, previu-se o tipo e estrutura da população a exigir um desenvolvimento importante do ensino técnico como apoio às atividades e formação de mão-de-obra. Deu-se também especial atenção à viabilidade de criação de um centro urbano com estrutura socioprofissional equilibrada, assim como a capacidade de atuação de investidores. Desta consideraram-se desde logo equipamentos, tais como instalações hoteleiras e um complexo desportivo e recreio servindo todos, até investidores e empresários envolvidos na construção. Tratou-se, assim, de um programa de economias de escala como também de coordenação e controlo do processo de crescimento futuro. Esta observação levou à escolha da primeira hipótese do plano geral, pela qual consistia na instalação do porto na baía de Sines e conseqüente organização das áreas industriais. Espelhou-se a noção de que a instalação de um porto de águas profundas tem alto potencial de desenvolvimento económico que entretanto se evidenciará como elemento predominante de todo o planeamento, dependendo, porém, da possível expansão deste processo de estruturação do complexo industrial.

O plano resultou assim da integração dos planos parciais referentes aos três sectores: industrial, urbano e portuário.<sup>8</sup> Do sector portuário, situado na baía de Sines e predominante dinamizador de todo o projeto, nasceu a implantação do sector industrial ligado ao caminho-de-ferro e considerado o principal gerador de postos de trabalho. Foram introduzidas duas grandes zonas portuárias de granéis a norte e a sul do local - destinadas a ramos petrolíferas e a minérios, respetivamente - e à instalação de indústrias ligeiras na periferia da vila de Sines, cortando-se no acréscimo de investimento de infraestruturas de base. Acompanhando as duas grandes zonas de indústrias pesadas, a sul, deu-se a articulação de um parque de minérios, dispondo estes elementos de forma mais favorável à sua acessibilidade ao porto e à rede viária geral sem colidir com os sistemas viários locais. Desta intervenção desenvolveu-se o planeamento do sector urbano constituído por três núcleos: Sines como complexo de trabalho, Santiago do Cacém como complexo administrativo e a nova cidade de Santo André como o novo complexo residencial de alojamento tanto para os trabalhadores deste *boom* de construção como para futuros residentes. Estes três indissociáveis polos constituíram um sistema de relação territorial, denominado por “Trevo”, pela sua complementaridade e relação através do novo sistema rodoviário criado (Figura 1). Todo este processo permite uma economia de escala em paralelo com a projeção nacional e internacional do território de Sines, dinamizando e influenciando especialmente a zona litoral alentejana. Sines passou do carácter de vila piscatória para uma cidade de referência a nível industrial.

<sup>8</sup> Do Plano Geral da Área de Sines. Plano Director do Empreendimento. *Binário - Revista mensal de arquitetura, construção e equipamento*, Junho-Agosto de 1976, nº 209/210, Lisboa, p. 189

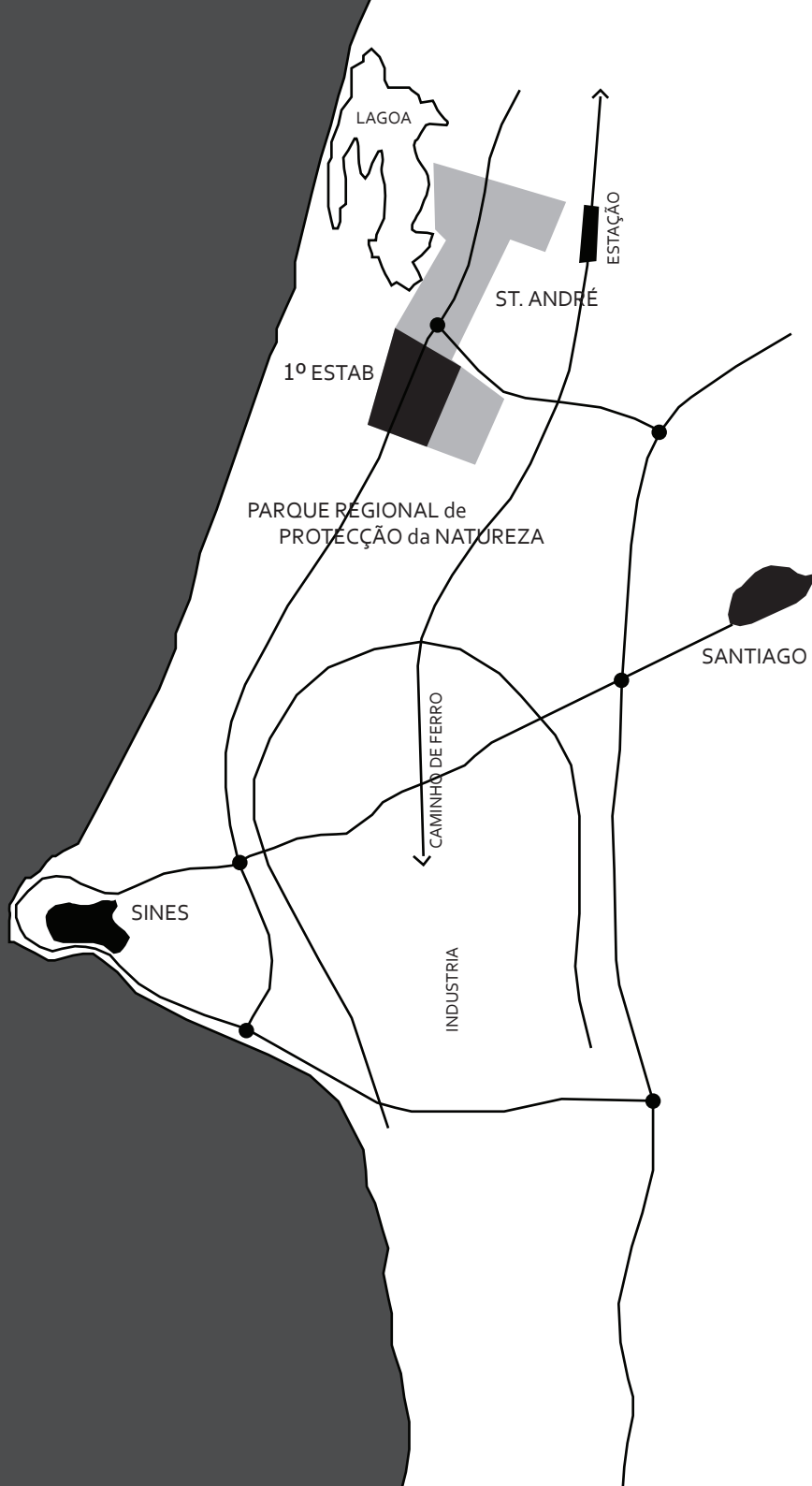


Figura 2.  
Esquema representativo da lógica de projeto.  
Fonte: *Revista mensal de arquitetura, construção e equipamento*, Junho-Agosto de 1976, nº 209/210, Lisboa.



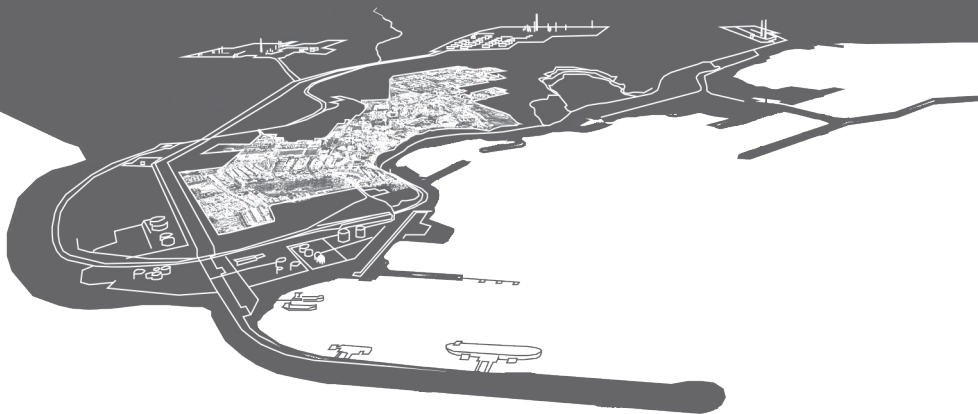
Figura 3. TREVO: Imagem representativa da atual região de Sines, contrapondo com o anterior esquema. Referência aos três concelhos - Sines, a Sul, Vila Nova de Santo André, a Norte, e Santiago do Cacém, a Nascente. Presença da estrutura viária principal de ligação entre os mesmos e da inserção do sistema industrial em torno do concelho de Sines.



Relativamente a outros centros industriais, Sines foi considerado um polo de desenvolvimento industrial não menos importante que os restantes existentes. A sua localização, totalmente favorável ao serviço de uma descentralização urbana e de uma solução económica assume-se como alternativa relativamente às outras áreas industriais do país, como Setúbal ou Lisboa<sup>9</sup>.

<sup>9</sup> Cf. Engenheiro Melo Antunes, técnico da divisão de Tecnologia e Apreciação de Projetos do planeamento industrial. Área de Concentração de Indústrias de Base, *Binário - Revista mensal de arquitetura, construção e equipamento*, Junho-Agosto de 1976, nº 209/210, Lisboa







**CONSEQUÊNCIAS**  
DA APLICAÇÃO DO  
PLANO PORTUÁRIO-INDUSTRIAL

---



## **CONSEQUÊNCIAS DA APLICAÇÃO DO PLANO PORTUÁRIO-INDUSTRIAL**

À semelhança do que aconteceu por todo Portugal, a região de Sines foi-se compondo através da estabilidade de diversos povos, moldando-se de acordo com as suas necessidades e tirando condicionalmente partido das condições naturais do território. A motivação da criação dos povoamentos é normalmente atraída pela água, fluvial e /ou marítima, pelos mais diversos motivos. O desenvolvimento das cidades marítimas/portuárias depende primeiramente do dinamismo do mar, tornando-se este o principal motor de desenvolvimento urbano. A importância da relação desta região com o meio natural é clara. No concelho de Sines, o oceano e sobretudo a baía estabelecem a primeira oportunidade urbanística, tendo a população vivido não só da atividade piscatória como das boas condições de defesa e da possibilidade de comunicação e comércio. O inicial aglomerado urbano piscatório assentou-se no cimo da preexistente escarpa que, até aos anos 1930, se desenvolveu concentradamente em torno da baía, crescendo sequencialmente para o seu interior paralelamente com a infraestrutura rodoviária local. (Figura 4) Esta malha urbana desenvolveu-se em anéis, interligados por uma infraestrutura viária de maior escala, que se foi prologando a partir dos anos 1940 em prol da necessidade de conexão com a restante área da região, como Santiago do Cacém, e seu exterior. Este assentamento detinha uma envolvente marcada pela presença agrária, nomeadamente na Lagoa de Santo André e da Sancha, abrangendo toda a área de Santiago do Cacém, resultando nesta área uma tipologia urbana com uma certa dispersão territorial relativamente ao aglomerado frente-mar.



Figura 4. Encosta como oportunidade de assentamento urbano.  
A cores, a atualidade da mesma.  
Preto e branco, fonte: Arquivo Municipal de Sines.





As características morfológicas da costa de Sines suscitaram um interesse geral, pois a localização de um porto de tráfego pesado não só se tornava indispensável para o desenvolvimento de comércio marítimo e elevação do mercado português a nível europeu, como seria o motor dinamizador da perifericidade da região do Alentejo.

A evolução tecnológica do transporte marítimo tendia para o aumento da capacidade de transporte dos navios, implicando o aumento das suas dimensões e a adaptação dos portos e das suas infraestruturas. A partir da década de 60, os sistemas de transporte passaram a estabelecer-se de forma mais integrada na Europa Ocidental, fazendo surgir um sistema de redes internacionais baseadas tanto na relação entre os vários modos de transporte como no surgimento de novos sistemas, como os *pipelines* – oleodutos, gasodutos e outros.

Dadas as condições naturais presentes, o novo complexo portuário-industrial português foi, então, construído a cerca de 100 quilómetros a sul da capital portuguesa. É clara a introdução do grande projeto do G.A.S. no mapeamento apresentado (Figura 5), pois transmite, após os anos de 1970, o grande *boom* de construção que Sines sofreu.

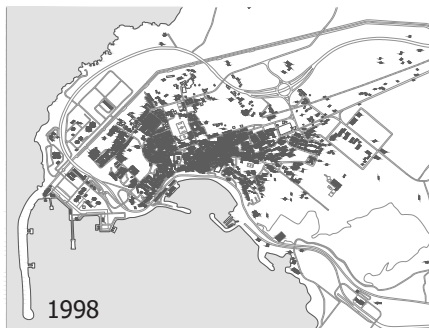
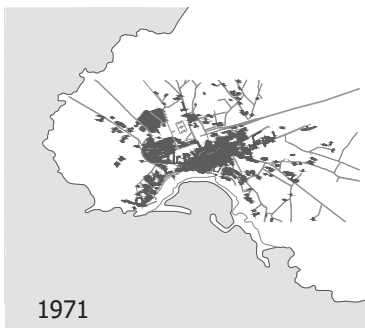
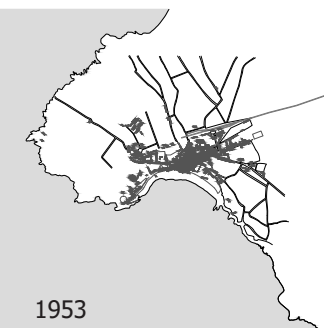
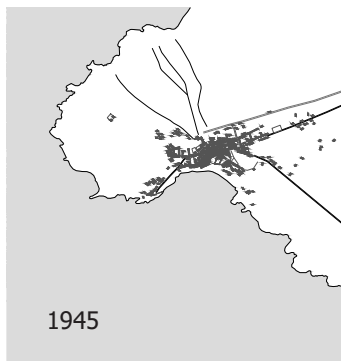
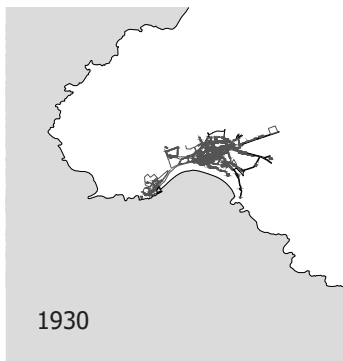
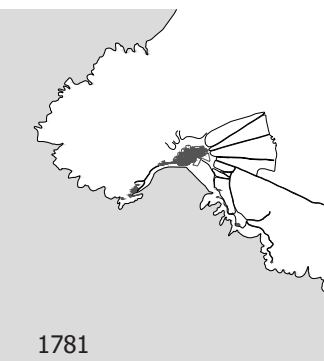


Figura 5. Evolução do concelho de Sines - 1621, 1781, 1930, 1945, 1953, 1971, 1998, sequencialmente.

A materialização deste projeto trouxe, assim, consequências para este território, que o fez sofrer determinadas alterações a nível topográfico que marcaram e se tornaram parte da identidade desta região. O sistema portuário-industrial instalado foi o verdadeiro motor de desenvolvimento local, fazendo este concelho desenvolver-se subitamente nos anos 1970, tanto a nível infraestrutural como urbano. Para a execução do porto de águas profundas, a cidade foi obrigada a receber novos aterros a sul da baía de forma a albergar as atividades e infraestruturas a ele inerentes. Este complexo portuário serve a exportação de minério, bem como a receção e expedição das matérias-primas, equipamentos e vários tipos de carga. Iniciou-se com a introdução do Porto de Pesca, do Porto de Recreio e do Terminal de Carga, na frente-mar ao longo da baía. Nos anos 1980, aparecem os terminais Petrolífero e *Multipurpose* e, a nível do plano industrial, a Companhia Nacional de Petroquímica e da Petrogal arredores do concelho acompanhados por uma estrutura infraestrutural de gasodutos e oleodutos - os *pipelines* - que se afirmam numa barreira linear em toda a área norte do núcleo urbano. O porto definiu-se com o aparecimento do Terminal XXI e dos terminais de contentores, PSA Sines, ficando desde logo previsto um contínuo desenvolvimento de todo o sistema portuário. A Central termoelétrica, o terminal mineraleiro e indústrias leves não-poluentes encerram a cintura industrial a nordeste do concelho. (Figuras 6 -14 )

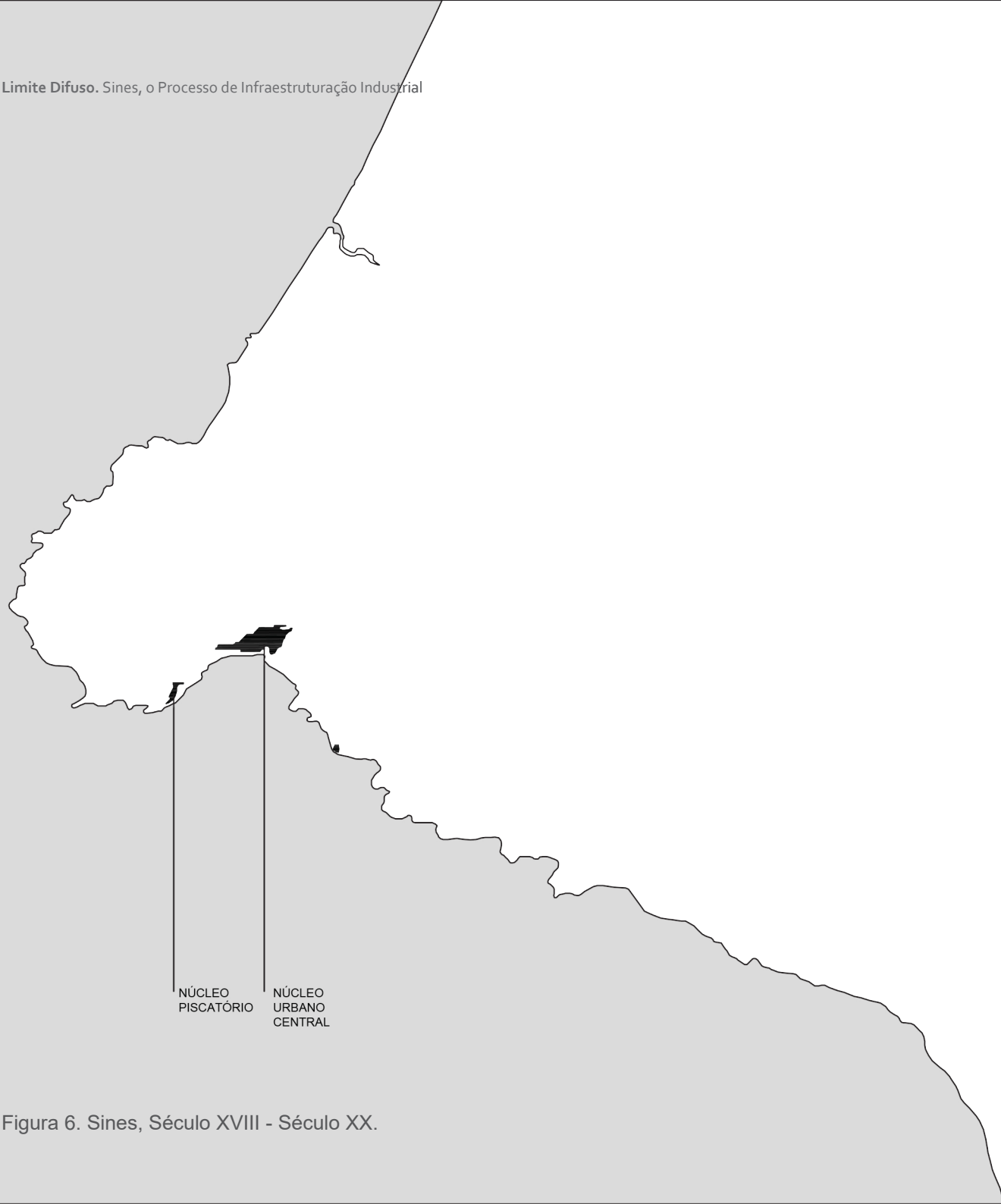


Figura 6. Sines, Século XVIII - Século XX.

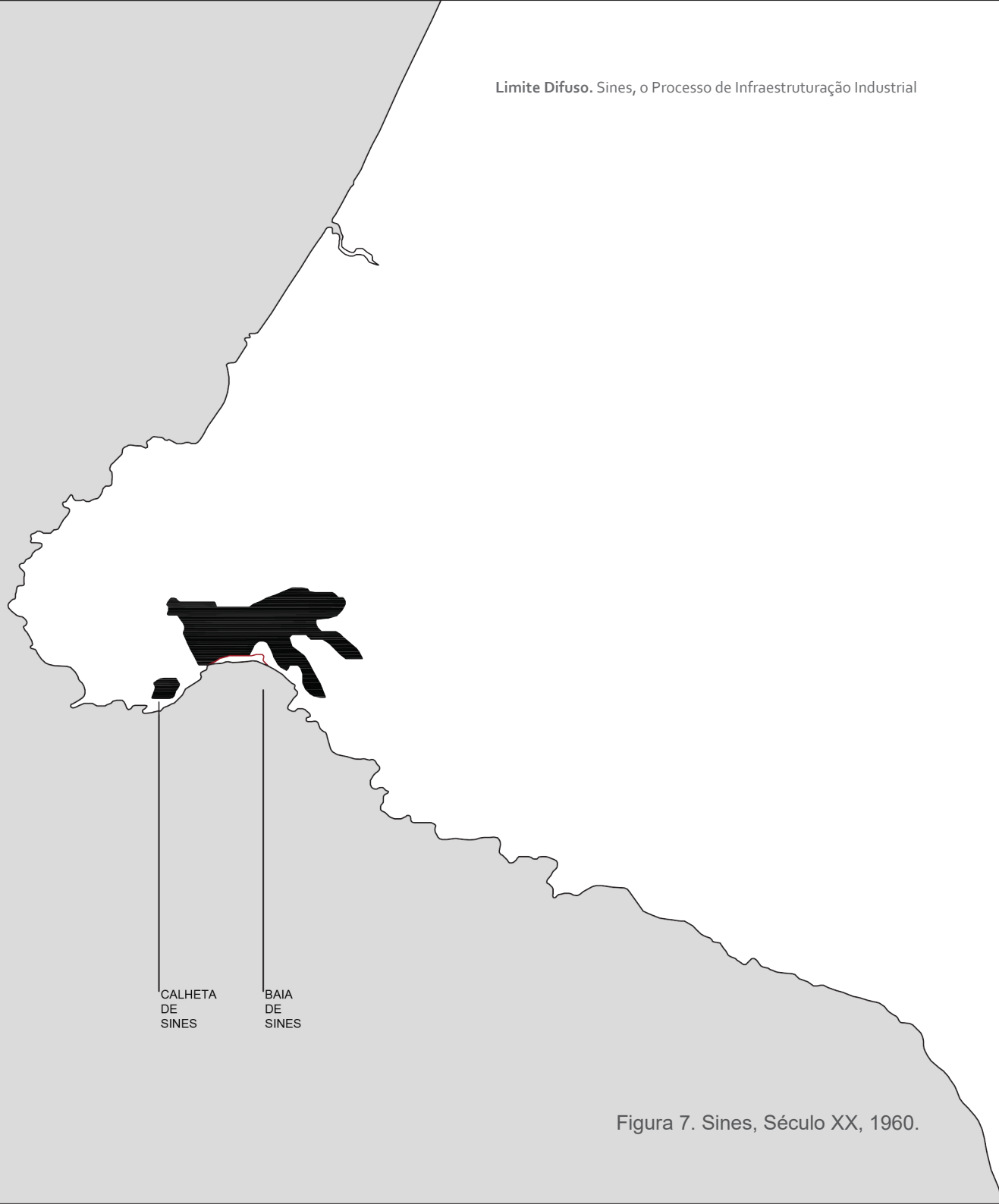


Figura 7. Sines, Século XX, 1960.

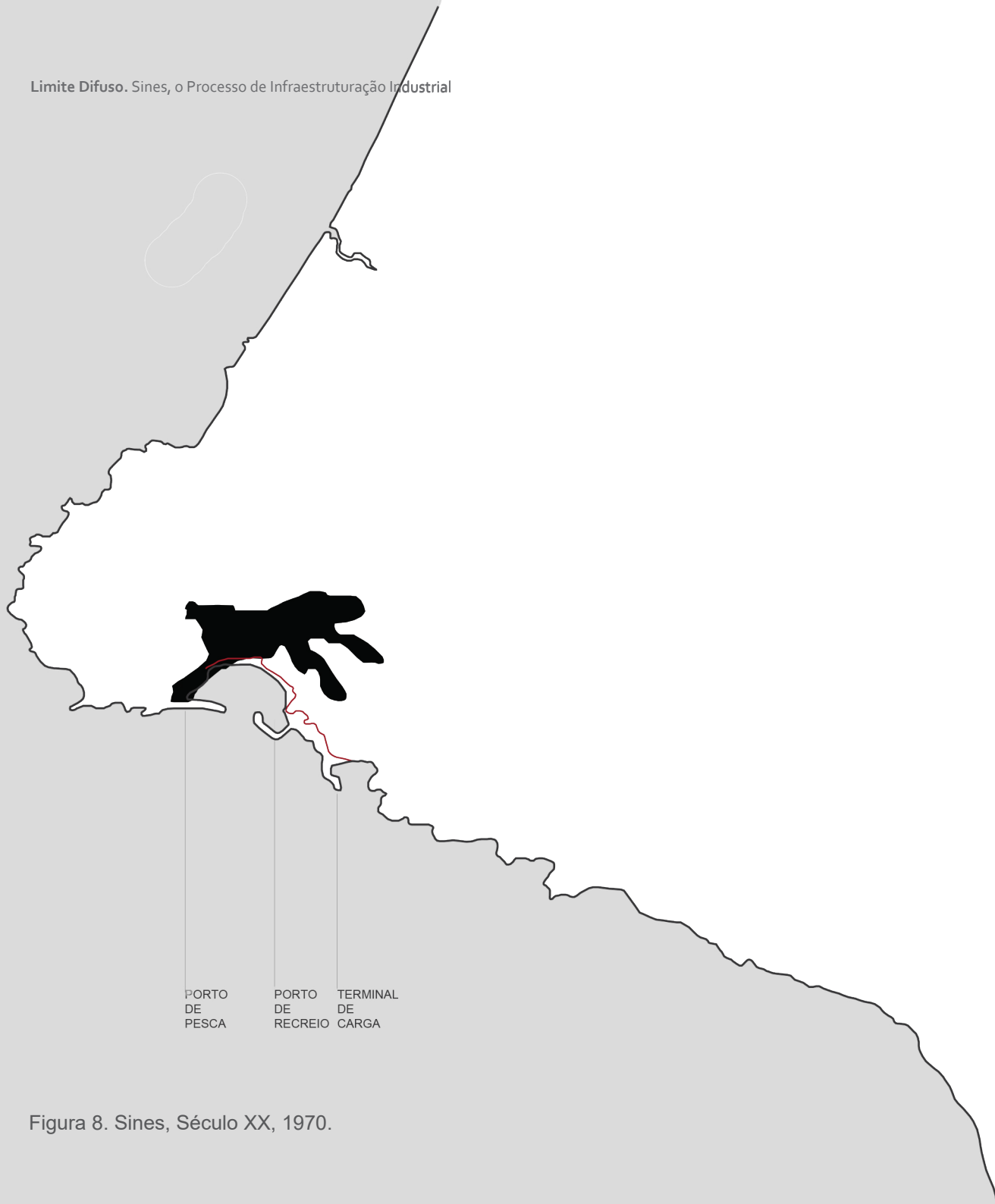


Figura 8. Sines, Século XX, 1970.

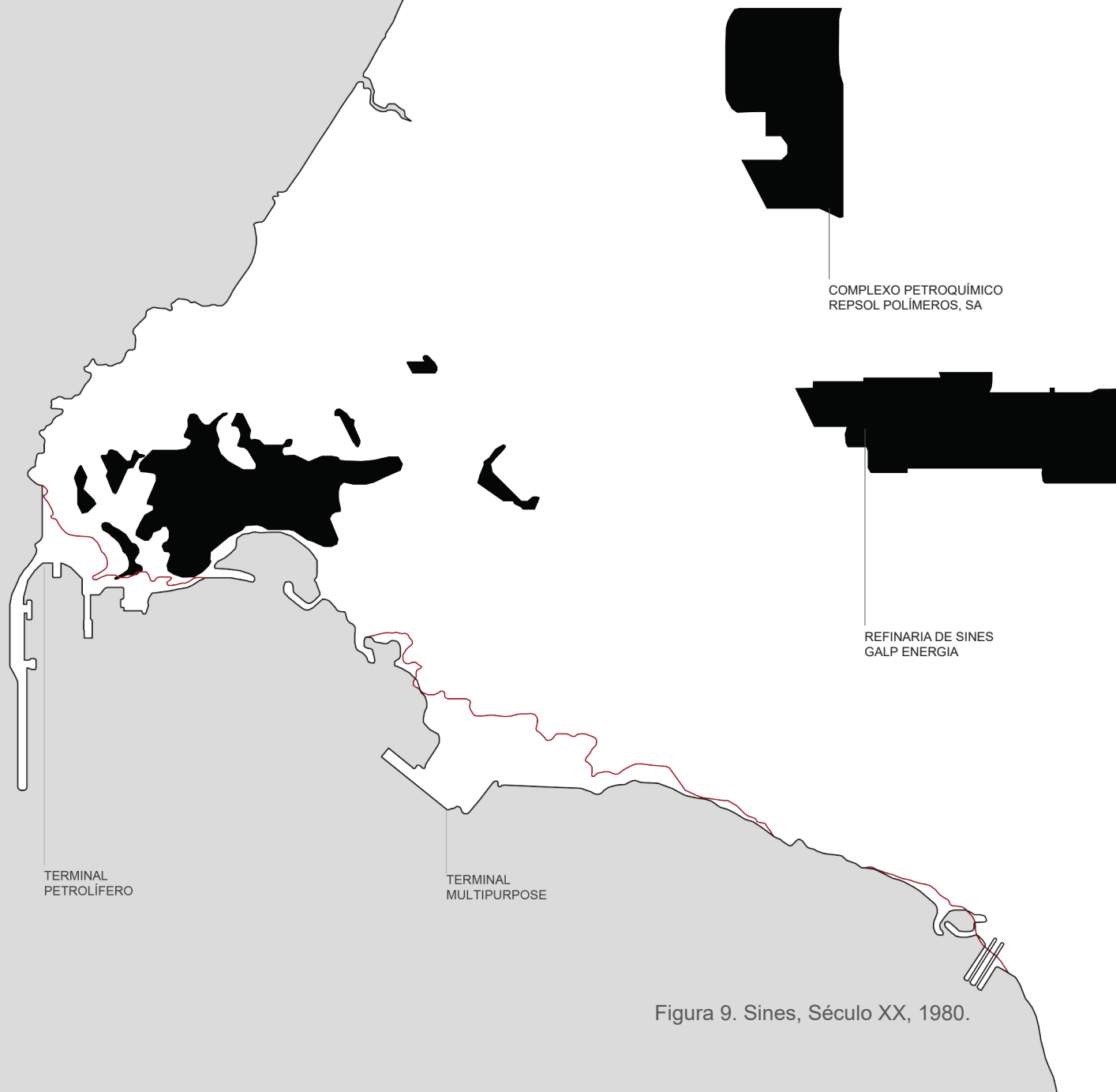




Figura 10. Sines, Século XX, 1990.



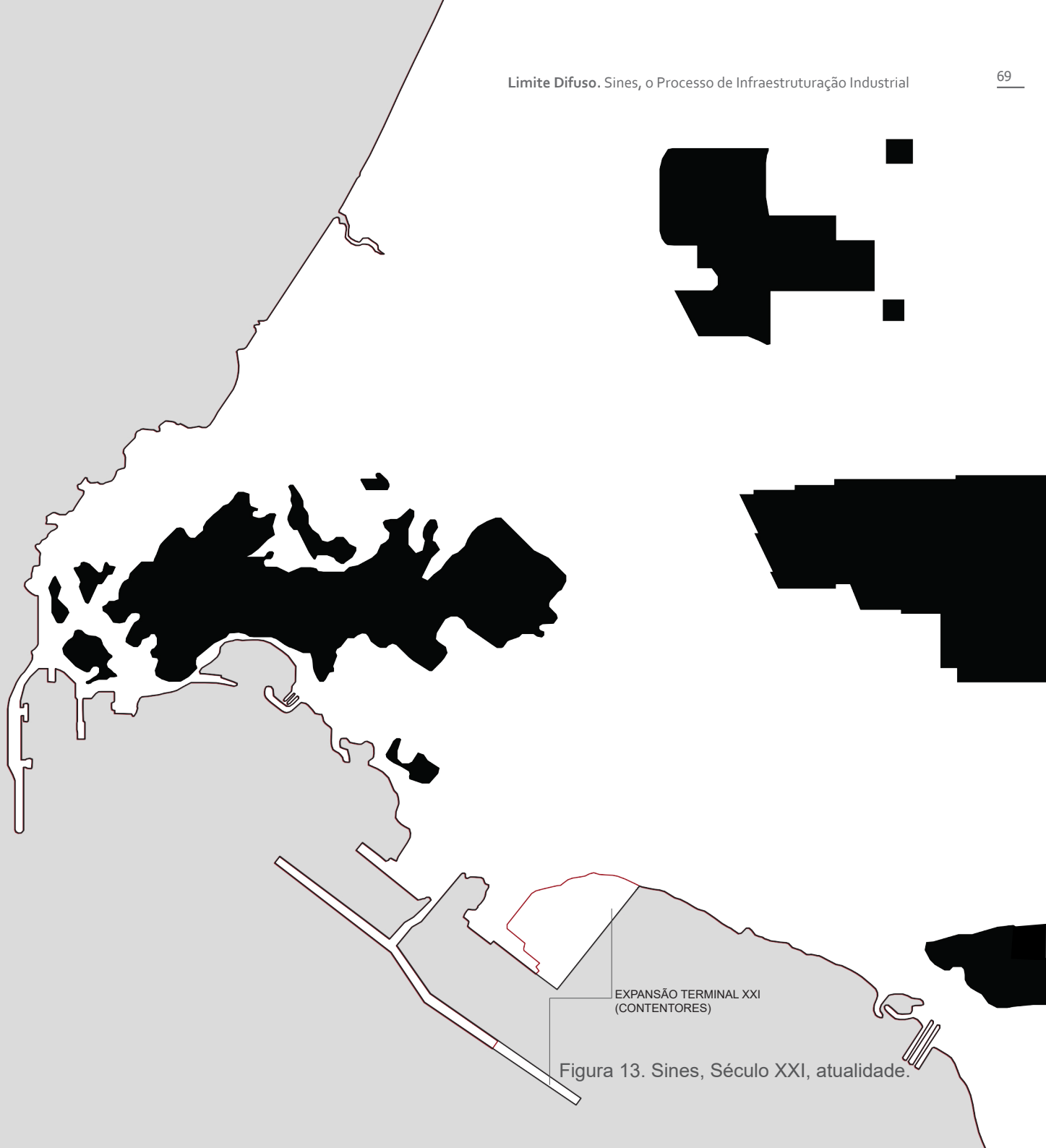


Figura 11. Sines, Século XXI, 2000.



Figura 12. Sines, Século XXI, 2012.

TERMINAL XXI  
(CONTENTORES)



EXPANSÃO TERMINAL XXI  
(CONTENTORES)

Figura 13. Sines, Século XXI, atualidade.

Como consequência de todo este processo, a linha de costa ganhou uma nova definição de carácter portuário e nasce a pedreira como uma grande mancha a nascente no centro urbano, dando-se o paralelismo entre o artificial e o natural, onde Sines se destaca pela variedade de características referentes à sua topografia. A receção da referida maciça e complexa matéria infraestrutural permitiu um exponencial desenvolvimento do núcleo urbano, crescendo este até seu limite imposto pelo sistema portuário-industrial referido. Desde então, o desenvolvimento urbano da região de Sines ficou subordinado ao funcionamento do porto e indústrias aqui implementadas, apesar de serem considerados os elementos primordiais da atratividade populacional. (Figura 14 – Figura 15)

Toda esta construção teve um alto peso para o território de Sines. Verifica-se a imponente desta implantação portuário-industrial que envolve totalmente o núcleo urbano em questão. Dada a clara dimensão deste projeto, Sines ganhou, como se previu, um novo reflexo no mundo das cidades industriais. É vista como uma cidade que sofreu um positivo desenvolvimento, colocando Portugal numa melhor posição a nível industrial relativamente aos restantes países da Europa.



Figura 14. Topografia atual de Sines.

Figura 15. Atualidade da cidade de Sines.

Figura 16. Vistas aéreas do complexo urbano-portuário-industrial de Sines.  
Imagem dos anos de 1970: *Binário - Revista mensal de arquitectura, construção e equipamento*, Junho-Agosto de 1976, nº 209/210, Lisboa, p. 189.  
Figura 17. Projeto em execução: Arquivo Municipal de Sines  
Figura 18. Atualidade: *revistabusinessportugal.pt*, consultado a 25/01/2016.

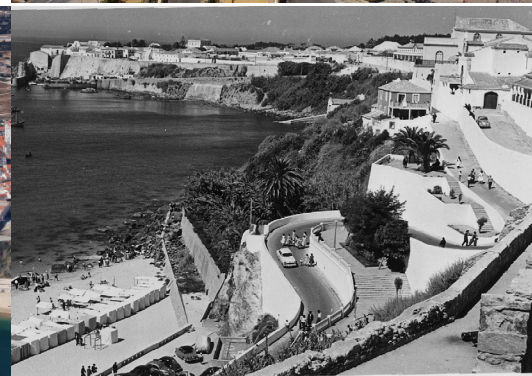


Figura 19. Centro histórico antigo: Arquivo Municipal de Sines;  
 Figura 20. Centro histórico atual: *Google Maps 3D*,  
 10/02/2016



Figura 21. Núcleo urbano sobre a baía de Sines.

Figura 22. A mesma perspectiva. Fotografia anterior ao projeto portuário: Arquivo Municipal de Sines;









**SINES**

POSSIVEIS LEITURAS CONCETUAIS  
SOBRE O TERRITÓRIO

---

*"A cada instante existe mais do que a vista alcança, mais do que o ouvido pode ouvir, uma composição ou um cenário à espera de ser analisado. Nada se conhece em si próprio, mas em relação ao seu meio ambiente, à cadeia precedente de acontecimentos, à recordação de experiências passadas."*

LYNCH, Kevin (1960)



## **SINES. POSSÍVEIS LEITURAS CONCRETAS SOBRE O TERRITÓRIO**

Ao longo do tempo, assistiu-se a uma metamorfose resultante da fusão das três realidades presentes na cidade de Sines: estrutura portuária como uma realidade em permanente mudança; o anel industrial que delimita a cidade e se assume como instável e gradual; e um núcleo urbano que se tenta adaptar a essas transformações. Face à determinação do núcleo urbano de Sines se estender, questiona-se como a cidade planejada coabita com a existente, explorando a metamorfose que se dá no território de Sines.

Analisando o desenvolvimento urbano e territorial, emerge a ideia de limite. Os planos parciais do projeto portuário-industrial implantado em Sines criam núcleos na cidade, independentemente de outrora terem sido projetados segundo inter-relações especiais. Entende-se o território de Sines como um conjunto de retalhos interligados por uma infraestrutura viária, afirmando a ideia de limite entre diferentes realidades, desde a escala de cidade à escala do território.

A topografia, o porto de águas profundas, a indústria, o centro histórico e ainda os retalhos urbano-temporais dentro do próprio concelho são limitações de diferentes escalas, que criaram espaços incertos no território de Sines. Contudo, o referido processo de industrialização fez com que o seu núcleo urbano crescesse subitamente, fazendo-o confrontar com os limites impostos pelo plano. Para compreender a ideia de limite, são convocados três autores os quais, nas suas propostas metodológicas sobre análises urbanas, nos propõem três formas de interpretar o conceito de limite.

Para Kevin Lynch (1918-1984) o limite é levado à sua verdadeira ascensão do termo e definido como algo que se impõe como barreira. Inicialmente, Sines

era cercado a Sul e Poente pela longa escarpa e pelo oceano que a envolve, configurando a cidade na frente-mar. Posteriormente foi adicionado o aterro portuário no nível inferior da escarpa que, por consequência, trouxe a presença de uma pedreira de grande escala a Nascente do núcleo urbano, afirmando cada vez mais o seu cerco. A cidade desenvolveu-se para o restante território nordeste até ser interrompida pela cintura industrial que nasce igualmente em prol do projeto do G.A.S. Tal como qualquer cidade industrial, a indústria apodera-se da periferia e altera, consequentemente, o próprio urbanismo. Sines passou a ter um limite marcado e maioritariamente ocupado pelo impacto dos elementos industriais. Esta área industrial afirma-se como uma quebra linear na continuidade urbana, sendo igualmente considerada uma obstáculo para a população residente. Desta forma, dá-se uma vivência encastrada entre todos os referidos elementos que surgem em desarmonia com o núcleo urbano, criando um efeito de desagregação relativo à própria cidade de Sines e o restante território da região. Sines é circunscrito por elementos conflituosos, transformando-se numa cidade totalmente cercada que nos remete para a antiga *urbe*.

A densidade da antiga *urbe*, que limitava a expansão urbana, desvaneceu-se e estendeu-se pelo território como nunca antes se vira. Observaram-se, ao longo do tempo, alterações ao nível social sucedidas pelos diversos avanços científicos e tecnológicos e este facto influenciou diretamente na relação do indivíduo com a paisagem, levando a mudanças da própria estrutura urbana. Admite-se, ainda assim, que a cidade tradicional de contornos nítidos e com um centro de gravidade permanece, mas em articulação com novos espaços urbanizados, expandindo o espaço urbano a partir dos núcleos pré-existentes de forma acelerada e em função primária das infraestruturas.

Neste quadro, surge a interpretação de *François Ascher* (1946-2009) que afirma que o urbanismo tem a oportunidade de reformular o espaço público através do seu desenvolvimento, construindo lugares urbanos “no duplo sentido de agradável e de propício à urbanidade” (ASCHER, François (1998), 177). Posto isto, a região de Sines caracteriza-se, a par de outras, pela disponibilidade de território, nomeadamente para lá da cintura industrial. Sines poderá lançar-se ao longo da referida cintura, ganhando uma oportunidade tanto de se desenvolver como de se reformular a nível urbano, transformando, assim, este grande limite numa alavanca para uma nova forma de habitar. Constata-se que “Sines-cidade”, ao crescer, aproxima-se dos núcleos de Santiago do Cacém e de Vila Nova de Santo André, ganhando uma nova força e criando uma relação de concorrência a nível de desenvolvimento urbano, e “Sines-portuário-industrial”, ao aumentar, faz desenvolver outras cidades do mesmo carácter como Lisboa, Porto ou Madrid. Dá-se uma relação de dependência saudável, que tem consequências diretas na sua forma de habitar e de crescer como cidade. Esta ideia traz-nos um limite de mediação ao contrário de um limite físico, como o da visão de Lynch, surgindo, assim, a ideia de uma nova forma de habitar que tem influência direta noutros polos urbanos tanto a nível económico como urbano.

O limite pode igualmente ser interpretado como um espaço pela qual é possível habitar. Para *Eugenio Trias* (1942-2013), habitar significa cultivar um território. Este autor definiu três mundos ao longo do seu estudo: o mundo como o centro metropolitano; a colónia que institui o limite; e o ambiente externo que cerca o mesmo como uma franja ampliada que se define como o exterior ou o “estrangeiro”. Esta distinção permite a exploração do próprio limite como um espaço tão vivido quanto o “mundo” interior e o exterior. Trias defende que o

limite ou áreas de cerco são lugares suscetíveis a colonização, podendo ser vivido, cultivado e experimentado.

Estas vivências nas áreas de cerco são verificadas na cintura industrial que abraça o concelho de Sines. Sines apresenta-se como o “mundo metropolitano”, a franja industrial como o grande “limite” e a restante região como o “estrangeiro”. Este limite vive como uma “pequena cidade” industrial que adiciona o lazer ao trabalho. Desta ideia questiona-se uma nova visão que faz ressaltar a capacidade de um limite ser habitável, ultrapassando a ideia de barreira e trazendo um novo espírito de cidade. É um limite em constante mutação pela sua necessidade de se expandir pelos terrenos circundantes e de crescer economicamente. O carácter habitável aqui discutido conduz a possibilidade de extensão tanto a nível da própria franja como do núcleo urbano presente. É uma realidade que se encontra, inevitavelmente, em permanente mudança que poderá contaminar o desenvolvimento da cidade e, desta forma, induzir a comunicação do “estrangeiro” com o núcleo urbano ao invés de contribuir para a estagnação urbana do concelho de Sines atualmente verificada.

Sines contém uma área urbana compactada que pretende avançar sobre os terrenos sóbrios que a circundam. Desta forma, prevê-se um desenvolvimento urbano que, abraçando as estruturas industriais, criarão uma nova realidade para a cidade de Sines, tornando-se importante reconhecer nos seus limites não só problemas como também potencialidades e oportunidades. Observa-se, pois, uma modificação sistemática do limite da cidade, promovendo uma nova vivência para Sines em conformidade com as radicais alterações que a própria cidade sofreu.



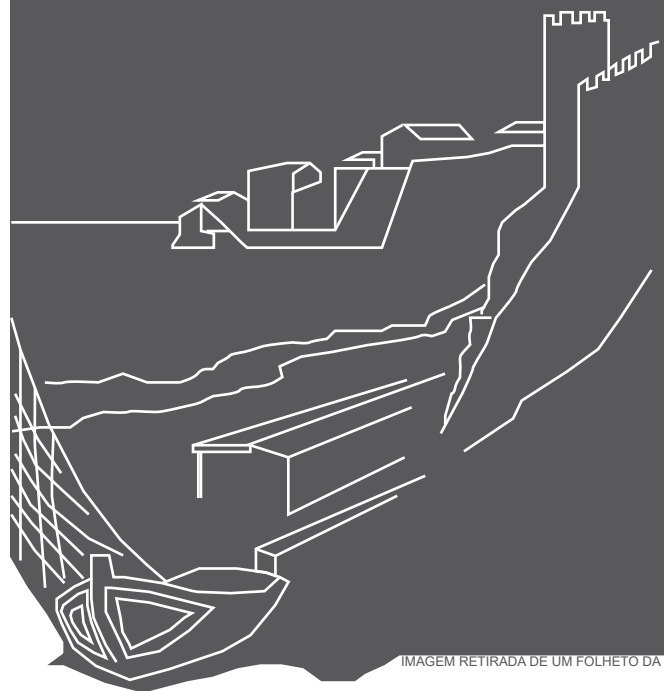


IMAGEM RETIRADA DE UM FOLHETO DA EPOCA. ARQUIVO MUNICIPAL DE SINES (imagem em arquivo)



# IV

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

---



## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Neste trabalho teórico, procurou-se estabelecer uma lógica através de uma linha cronológica paralelamente com uma base teórica pré-determinada. Recai sobre a região de Sines numa interpretação que procura ler toda a área referente ao concelho como um só com o intuito de analisar e desmitificar a estagnação que a cidade se submeteu após o estabelecimento do projeto do G.A.S., nos anos de 1970. Procurou-se estudar a cidade de Sines anterior ao projeto, passando pela nova Sines-portuária, confrontando com a Sines-atual e tendo em conta a Sines-futuro. Efetivamente, Sines cresceu exponencialmente como cidade. Ganhou um grande desenvolvimento a nível económico e demográfico como consequência da realização do referido projeto do G.A.S. Prendendo-se na ideia de que as divergências entre a cidade e o sistema portuário-industrial trouxe consequências significantes para o território, é de afirmar que Sines se tornou numa cidade excepcional pelo peso que esta estrutura portuário-industrial tem na região, alegando automaticamente o interesse em estudar os efeitos que este tem sobre o núcleo urbano sineense. A partir do século XX, os portos e as cidades seguiram caminhos mais autónomos. Os desenvolvimentos na logística, a manipulação das cargas e a massificação dos fluxos fizeram questionar de forma progressiva a coerência da relação tradicional entre porto e cidade, estimulando a realocação dos sistemas portuários mais distante dos núcleos urbanos. Contudo, as áreas portuárias enfrentam, nos dias de hoje, o desafio de se adequarem às necessidades da globalização, questionando a linearidade do referido processo. A flexibilização da economia, a evolução nos sistemas de comunicação e o avanço das tecnologias exigem a otimização nos serviços de circulação das mercadorias. Esta adaptação implica reestruturar o espaço

físico de um porto e o seu sistema de funcionamento, indo inconscientemente de encontro ao desenvolvimento da área urbana envolvente, surgindo uma abordagem em que a integração entre porto e cidade se torna imperativa para garantir o desenvolvimento de ambas as partes. Trata-se do conceito de cidade portuária. (LAPA; BORGES, 2007)

Para que a “dinâmica portuária” seja incorporada como estratégia de desenvolvimento local, os seus habitantes têm de a ler como um elemento pertencente à sua cultura. O ideal de cidade portuária aproxima os habitantes das instituições responsáveis pela cidade, através do trabalho, da produção, do consumo e do lazer, criando uma relação mais direta entre o planeamento das infraestruturas e as políticas de desenvolvimento local, municipal ou estadual (SILVA, COCCO, 1999). “Sem a participação direta do sector privado e da sociedade civil no processo de análises, propostas, planificação e promoção, não são possíveis as mudanças e transformações urbanas e portuárias que o desenvolvimento sustentável reclama na atualidade” (LLOVERA, 1999, p. 215)<sup>10</sup>

“A concepção de cidade portuária destaca a função de interface comercial mundial (...), com o objetivo de atrair para a sua região e territórios internos empregos e mais-valia, mesmo que isso não beneficie direta e exclusivamente a cidade (COLLIN, 1999)”<sup>11</sup>. O porto e cidade teriam de colaborar entre si. A sua relação traz um potencial competitivo mais sólido relativamente a outro porto isolado, porém não é imediatamente realizável e a estrutura portuária de Sines é exemplo disto.

Após a publicação do novo polo portuário-industrial do país, em 1970, Sines-cidade tornou-se numa cidade esquecida. O projeto esteve associado a

<sup>10</sup> Em SILVA, G.; COCCO, G. (orgs.). (1999)

<sup>11</sup> Em LAPA; BORGES, (2007)

estratégias de incentivo ao desenvolvimento económico, mas a cidade não respondeu de forma positiva. Sines seguiu um crescimento por adição de diferentes planos associados ao previsto crescimento demográfico, confrontando-se com a área ocupada pelo porto e pelas indústrias e surgindo encastrada por todo este sistema. O isolamento do núcleo urbano trouxe um conflito de interesses, onde “A cidade ignora o porto e este, por sua vez, cresce como um organismo alheio à urbe” (LLOVERA, 1999, p. 209). É realmente desafiante projetar uma cidade portuária a nível internacional, valorizando o porto e trazendo em paralelo melhorias para o núcleo urbano e para a qualidade de vida dos habitantes.

Posto isto, o presente trabalho teórico admite o sistema portuário-industrial como o grande limite que envolve o concelho de Sines, dada a sua estagnação relativamente à escala e à área ocupada pelo sistema no território. A interpretação apresentada neste trabalho tenta observar e analisar os limites da cidade de Sines através de uma visão mais abrangente. Para isto, entendeu-se que a seleção de uma bibliografia fixa poderia ajudar a conduzir a interpretação. Reviram-se autores que tenham abordado o conceito de limite nas suas reflexões e, após filtrar a seleção, surgiram *Kevin Lynch*, *François Ascher* e *Eugenio Trias* pela sua diversidade de interpretações e por se debruçarem em diferentes temas associados aos limites e ao desenvolvimento das cidades, tornando-se relativamente simples a sua escolha como base teórica fixa. A seleção dos autores foi determinante para a interpretação pretendida dada a diversidade de visões que nasceram das suas ideias, estabelecendo-se por esta via, resultados que poderão ajudar a perceber como se pode contornar a estagnação que esta cidade se submeteu.

Ressalta-se também neste trabalho teórico o objetivo de analisar a cidade e o sistema portuário-industrial como obra arquitetónica, estudando-a numa

abordagem direta. Por fim, é de realçar a possibilidade de obter uma análise mais clara desta cidade, confrontando, criticamente, os diferentes sistemas que a compõem.







**V**

**REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS**  
**ANEXOS**

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

### Artigos Impressos

*Binário - Revista mensal de arquitetura, construção e equipamento*, Junho-Agosto de 1976, nº 209/210, Lisboa: A. Palmares

### Artigos Eletrónicos

PEIXOTO, Paulo. *François Ascher, Metapolis: Acerca do futuro da cidade*. Oeiras, Celta Editoria, 1998 (tradução de Álvaro Domingos) Em *Recensões - Revista Crítica de Ciências Sociais*. Coimbra: Centro de Estudos Sociais

LAPA, Tomás de Albuquerque e BORGES, Jennifer dos Santos. *Textos para Discussão Nº4: Cidade Portuária: integrando espaços, estruturas e interesses numa perspectiva de desenvolvimento urbano sustentável*. 2007, Centro de Estudos Avançados da Conservação Integrada, Olinda

### Livros Impressos

ASCHER, François (1998) *Metapolis: Acerca do futuro da cidade*. Oeiras, Portugal, Celta Editora

ASCHER, François (2001-2008) *Novos Princípios Do Urbanismo Seguido De Novos Compromissos Urbanos - Um Léxico*, Paris, França, Editora Livros Horizonte

DOMINGUES, Álvaro (2009) *A rua da estrada*. Porto, Portugal, Dafne Editora

LYNCH, Kevin (1960) *A Imagem da Cidade*. Cambridge: The M.I.T. Press, 1960

TRÍAS, Eugenio (1991), *Lógica del Límite*, Ediciones Destino, Barcelona.

SILVA, G.; COCCO, G. (orgs.) (1999) *Cidades e portos: os espaços da globalização*. Rio de Janeiro: DP&A

### **Partes ou volumes de livros**

COLLIN, M. (1999) A evolução do Estatuto dos Portos na Europa. Em SILVA, G.; Cocco, G. (orgs.) *Cidades e portos: os espaços de globalização*. Rio de Janeiro: DP&A

LLOVERA, J.A. (1999) Por um desenvolvimento sustentável da cidade portuária. Em Silva, G.; COCCO, G. (orgs.). *Cidades e portos: os espaços da globalização*. Rio de Janeiro: DP&A



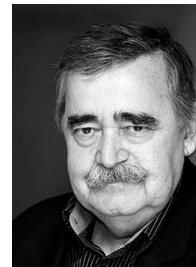
## ANEXOS



Anexo a. Kevin Lynch  
(Chicago, 1918 - Massachusetts, 1984)  
Urbanista e escritor americano.



Anexo b. François Ascher  
(Metz, 1946 - Paris, 2009)  
Urbanista e sociólogo francês.



Anexo c. Eugenio Trias  
(Barcelona, 1942 - idem, 2013)  
Filósofo espanhol.



Anexo d. Cidade de Sines. Século XVII  
1621



Anexo e. Cidade de Sines. Século XVIII  
1781



Anexo f. Cidade de Sines. Século XX  
1930



Limite Difuso. Sines, o Processo de Infraestruturação Industrial



Anexo g. Cidade de Sines. Século XX  
1945



Anexo h. Cidade de Sines. Século XX  
1953




Anexo i. Cidade de Sines. Século XX  
1971

Anexo j. Cidade de Sines. Século XX  
1998



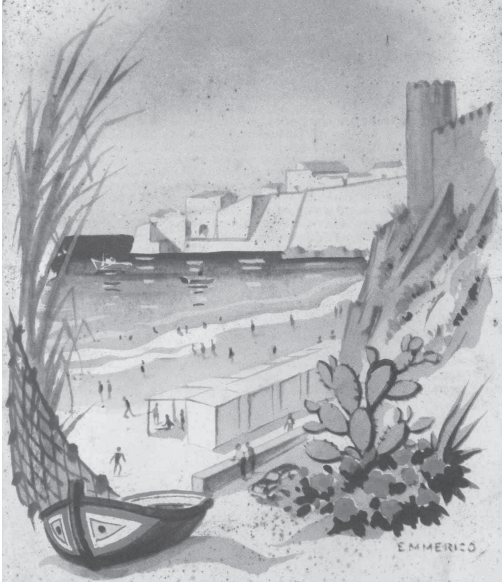
## Anexo k. Folheto da época. Arquivo Municipal de Sines.

# SINES PORTUGAL



# SINES

D. VASCO DA GAMA



A PRAIA IDEAL  
PARA AS CRIANÇAS  
E DESPORTO DA PESCA

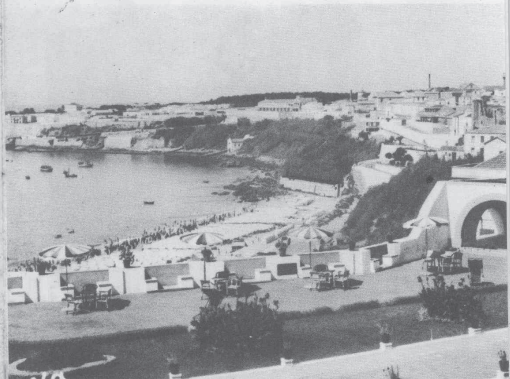
**S**INES, edificada sobre as rochas ao sul do Cabo do seu nome, a meio da costa atlântica portuguesa, desde a foz do Sado ao Cabo de S. Vicente, avança pelo mar, é uma povoação certamente antiquíssima, de origem ignorada, mas de fundação pré-histórica que se perde na noite dos tempos. O seu aparecimento e incremento teriam naturalmente advindo da existência do seu campo fértil, do seu mar riquíssimo e da sua baía excepcional, a que mais tarde os romanos haviam de dar todo o relevo, sendo o único ponto daquela deserta costa onde se abre um porto natural, de angra ampla, curiosamente voltada ao sul como um seio acolhedor (*sines*), abrigado de ventos, porto de fácil acesso — uma janela aprazível do ubérrimo Alentejo abrindo-se sobre um mar riquíssimo de peixes e de mariscos saborosos —.

Pela sua situação se teria ainda Sines evidenciado como um ponto estratégico, deserto aproveitado já desde a dominação romana, que não teria deixado de o fortificar devidamente, sendo por ventura dessa origem o velho castelo que se ergue ainda, sobranceiro à praia.

Ao vetusto povoado, de lavradores e pescadores, ali naturalmente formado, dera D. Manuel, em 1512, foral, com as prerrogativas do estílo.

Sines, apresenta actualmente uma forte e decidida tendência a ressurgir, urbanizando-se, tornando-se um centro de atracção turística, muito preferido pelos estrangeiros, além de, pelos nacionais

A baía e a praia de banhos



Anexo-Documento 1. Artigo publicado no PNUM 2016, atualizado após a investigação estar terminada:

## **Limite Difuso. Sines, o Processo de Infraestruturação Industrial**

**Andreia M. Tavares, Paulo Tormenta Pinto**

Instituto Universitário de Lisboa (ISCTE-IUL), DINAMIA-CET-IUL, Lisboa, Portugal

Avenida das Forças Armadas Edifício ISCTE 1649-026 Lisboa, Portugal, Telefone/fax: 00 351 210 464 031

[amtss@iscte-iul.com](mailto:amtss@iscte-iul.com), [paulo\\_tormenta@iscte.pt](mailto:paulo_tormenta@iscte.pt)

### **Resumo**

Em 1976, foi publicado na revista Binário um projeto determinante para a cidade de Sines. “Sines vai ser, grosso modo, um gigantesco complexo urbano-industrial. Uma altaneira chaminé vai ser o símbolo dessa concentração de indústrias pesadas e ligeiras.”<sup>1</sup> Escolhida dentro de um leque de amplas hipóteses entre a Figueira da Foz e a Vila Real de Santo António, a sua localização era totalmente favorável ao serviço de uma descentralização urbana e de uma solução económica. É capaz de se constituir como potenciadora de desenvolvimento tão relevante quanto as restantes áreas industriais do país.<sup>2</sup> Adotou-se como critério-base a ideia de um porto de águas profundas com infraestruturas ao serviço de uma zona industrial, promovendo-se, deste modo, a integração de planos parciais para os setores portuário, industrial e urbano. O setor industrial viria, então, a introduzir duas grandes zonas portuárias de granéis a norte e a sul da cidade, remetendo a instalação de indústrias ligeiras para a periferia da vila de Sines por forma a cortar no acréscimo de investimento de infraestruturas de base, dada a sua proximidade com a cidade e com o próprio porto de águas profundas. Do sector portuário, situado na baía de Sines, nasce, então, a implantação do sector industrial, que por sua vez induzirá o desenvolvimento de uma infraestrutura urbana constituída por três núcleos: Sines, Santiago do Cacém e a nova cidade de Santo André.

A compacta área urbana Sineense começa a estender-se sobre o território sóbrio que a envolve, questionando-se como a cidade planeada coabita com a existente. Com o passar do tempo, assiste-se a uma metamorfose resultante da fusão das

---

<sup>1</sup> DIAS, F. Silva (1973) Dois técnicos do G.A.S. falam sobre Políticas e Técnicas de Planeamento, *Binário - Revista mensal de arquitetura, construção e equipamento* 209/210, Lisboa, Junho-Agosto de 1976, 206.

<sup>2</sup> C.f. ANTUNES, Eng. Melo (1973) “Área de Concentração de Indústrias de Base” from *Revista Binário* 209/210

duas realidades presentes, o centro industrial como uma realidade em permanente mudança e um centro urbano que se tenta adaptar a essas transformações. O anel industrial que delimita a cidade assume-se como instável e gradual. Desta forma, observa-se uma modificação sistemática do limite da cidade, promovendo uma contemporânea paisagem difusa.

### **Palavras-chave**

Sines. Desenvolvimento. Limite. Difuso.

### **Glossário**

G.A.S. – Gabinete da Área de Sines;

P.G.A.S. - Plano Geral da Área de Sines;

### **Introdução**

No verão de 1976, foi publicado na *Binário- Revista mensal de arquitetura, construção e equipamento* um projeto que colocara Portugal numa nova posição no mundo portuário-industrial. Apresenta-se a área de Sines como uma nova cidade industrial que albergara a implantação de uma área concentrada de indústrias associada a um porto de águas profundas, dando-se, assim, a localização de um novo complexo portuário-industrial de grande dimensão, apoiado por uma infraestrutura urbana que se prolonga.

Portugal constitui um território predominantemente litoral no qual o mar assume um papel de destaque. O promontório sineense sobressai-se na geografia da costa atlântica portuguesa num pequeno cabo entre o de Sagres e o Estuário do Sado. A delimitação Oeste desta região é marcada pelo contraste entre as falésias rochosas da chamada Costa do Norte da península, pelo claro e extenso areal de praias, de forte ondulação a Norte e moderada a Sul, e pelas águas calmas da baía, côncava e naturalmente abrigada, de Sines. Sines ainda

oferece na sua costa pequenos pontos onde o oceano comunica com algumas lagoas de águas doce, como a Lagoa de Santo André e da Sancha.

As condições geomorfológicas da costa, nomeadamente dos fundos naturais e a disponibilidade territorial, a sua localização geoestratégica de grande proximidade das rotas marítimas que interligavam a Europa com África, a América do Sul e com o Mediterrâneo e ainda a existência da infraestrutura ferroviária que facilitaria a intermodalidade entre transportes, definem-se como o motor de arranque para o desenvolvimento da região, instaurando-se como uma das mais significativas potencialidades de progresso num baixo Alentejo marcadamente subdesenvolvido. Neste quadro, a batimetria sugere que este é o único ponto da costa portuguesa capaz de abrigar navios de grande calado, surgindo a oportunidade de intensificar e adicionar à atividade piscatória e de escoamento dos produtos da região o seu caráter industrial e comercial. Deu-se a implantação de um porto de águas profundas, que ao longo do tempo se tem desenvolvido gradualmente encontrando-se ainda nos dias de hoje em crescimento, e de um polo industrial na periferia do concelho Sines, que o marca e se impõe através da sua grande escala. Desta forma, o sul desta região está subordinado ao desenvolvimento do porto, que conquista cada vez mais mar em prol do seu crescimento, e da cintura industrial a nordeste, que delimita maioritariamente o concelho e se encontra em permanente mudança. A escolha do território de Sines para a introdução de um sistema portuário-industrial como “instrumento de política socioeconómica”<sup>3</sup> encarou um amplo leque de possíveis localizações. A região foi selecionada entre vinte e uma regiões possíveis, realçando-se, desta forma, as qualidades naturais a ela inerentes capazes de fazer a Europa ganhar uma nova visão do nosso país.

---

<sup>3</sup> Cf. Do Plano Geral da Área de Sines (1973) Plano Director do Empreendimento, *Binário - Revista mensal de arquitetura, construção e equipamento* 209/210, Lisboa, Junho-Agosto de 1976, 188



A cartografia do concelho de Sines apresenta estabilidade e precisão, porém observa-se que os fluxos da economia tornaram Sines numa cidade atípica. A introdução de grandes estruturas portuário-industriais tem modificado sistematicamente o território. É notável o crescimento progressivo destas áreas, que avançam e conquistam cada vez mais área. Atualmente apoderam-se dos limites da cidade e afirmam-se como um cerco que induz a cidade a viver para o seu interior. Admite-se Sines como uma cidade de limites marcadamente definidos e que vivem em constante mutabilidade. Deste quadro, nasce a necessidade de compreender estes limites e o próprio desenvolvimento da cidade pela tensão entre o núcleo urbano, a frente-mar portuária e a mutável cintura industrial.

Este artigo aborda, assim, a transformação do território da cidade de Sines, pós-década de 1970, quando se planeou o referido sistema portuário-industrial na costa alentejana. O artigo divide-se em três partes, onde: na primeira parte, é feita uma análise histórica sobre as intenções que estiveram presentes no planeamento portuário-industrial de Sines; na segunda parte, é realizada uma leitura sobre o desenvolvimento acelerado de Sines, nomeadamente, após a implementação das áreas portuárias e industriais e que consequências trouxeram para a cidade; e, por último, na terceira parte, é realizada uma leitura conceptual sobre a ideia de limite, com o objetivo de se construir uma possibilidade de enquadramento, decomposição e descodificação das mutações verificadas no território sineense.

determinante na escolha da implantação mais favorável tanto das indústrias de base como as indústrias consideradas limpas. A localização da proposta foi fundamental para o bom funcionamento e desenvolvimento das indústrias em questão, apoiando-se desde início nas existentes redes rodoviária e ferroviária de ligação entre Sines e Santiago do Cacém bem como noutras infraestruturas, como eletricidade ou água.

Seguidamente, os técnicos responsáveis do G.A.S., após a consulta de uma larga bibliografia técnica e prática, visitaram Inglaterra onde tiveram a oportunidade de discutir com especialistas da matéria a validade das soluções propostas. Foi executado e apresentado um sistema que reúne toda a informação relativa à área tornando-se num apoio importante ao planeamento urbano da zona - o Banco de Dados. Tratou-se de um desenvolvimento no domínio das técnicas e dos processos de planeamento regional e urbano. Em Sines, de responsabilidade de cinco geógrafos do G.A.S., aplicou-se um sistema de informação com referenciação no tempo e no espaço, segundo um sistema de coordenadas dos Serviços Cartográficos do Exército (quadricula secundária Gauss), de modo a permitir comparações e correlações. A opinião geral foi muito estimulante, na medida em que a estrutura do Banco de Dados foi considerada uma das mais desenvolvidas, permitindo, assim, uma maior flexibilidade de projeto. Afirma-se que "Na opinião do Dr.º Cripps, da Universidade de Reading, o caso do futuro Sines [poderia] vir mesmo a constituir um dos mais interessantes exemplos de estudo, desde que se disponha da informação como está prevista no banco de dados."<sup>5</sup>

O planeamento urbano da Área de Sines iniciou-se com a elaboração dos antepanos dos aglomerados urbanos existentes mais importantes - Sines e Santiago do Cacém - melhorando significativamente os serviços, equipamentos e infraestruturas de base que iriam apoiar as fases preliminares do empreendimento de Sines. De forma a garantir as melhores condições de integração e estabilidade à população recém-chegada, projetou-se

---

<sup>5</sup> Do Plano Geral da Área de Sines (1973), Planeamento Urbano (Plano Director), *Binário - Revista mensal de arquitetura, construção e equipamento* 209/210, Lisboa, Junho-Agosto de 1976, 192

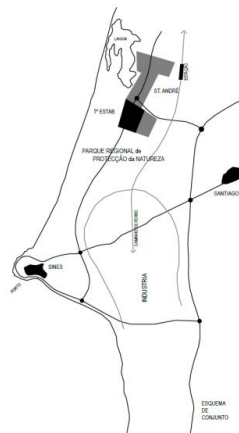
equipamentos e serviços para os vários estratos para que o processo de crescimento se desenvolvesse naturalmente. A estrutura etária e socioprofissional da mão-de-obra levou ao estudo profundo das tipologias habitacionais mais adequadas com possibilidades de posterior reconversão mais económica. Consideraram-se tipologias e habitações de tipo mais corrente, forma de habitação coletiva para mão-de-obra celibatária e “aumento-construção” para as famílias já constituídas de poucos recursos económicos. Dá-se em paralelo a criação da Comissão Instaladora do Hospital da Área de Sines, dada a clara necessidade hospitalar prevista ao executar o plano. Na área educativa, previa-se o tipo e estrutura da população a exigir um desenvolvimento importante do ensino técnico como apoio às atividades e formação de mão-de-obra. Tratou-se, assim, de um programa de economias de escala como também de coordenação e controlo do processo de crescimento futuro. Esta observação levou à escolha da primeira hipótese do plano geral, pela qual consistia na instalação do porto na baía de Sines e consequente organização das áreas industriais na sua cintura. Espelha-se a noção de que a instalação de um porto de águas profundas teve alto potencial de desenvolvimento económico que entretanto se evidenciou como elemento predominante de todo o planeamento, dependendo, porém, da possível expansão do complexo industrial.

O plano resultou da integração dos planos parciais referentes aos três sectores: industrial, urbano e portuário.<sup>6</sup> Do sector portuário, situado na baía de Sines e predominante dinamizador de todo o projeto, nasce a implantação do sector industrial ligado ao caminho-de-ferro e considerado o principal gerador de postos de trabalho. São introduzidas duas grandes zonas portuárias de granéis a norte e a sul do local - destinadas a ramas petrolíferas e a minérios, respetivamente - e à instalação de indústrias ligeiras na periferia da vila de Sines, cortando-se no acréscimo de investimento de infraestruturas de base. Acompanhando as duas grandes zonas de indústrias pesadas, a sul, deu-se a articulação de um parque de minérios, dispondo-se estes

---

<sup>6</sup> Do Plano Geral da Área de Sines (1973), Plano Director do Empreendimento, *Binário - Revista mensal de arquitetura, construção e equipamento* 209/210, Lisboa, Junho-Agosto de 1976,189

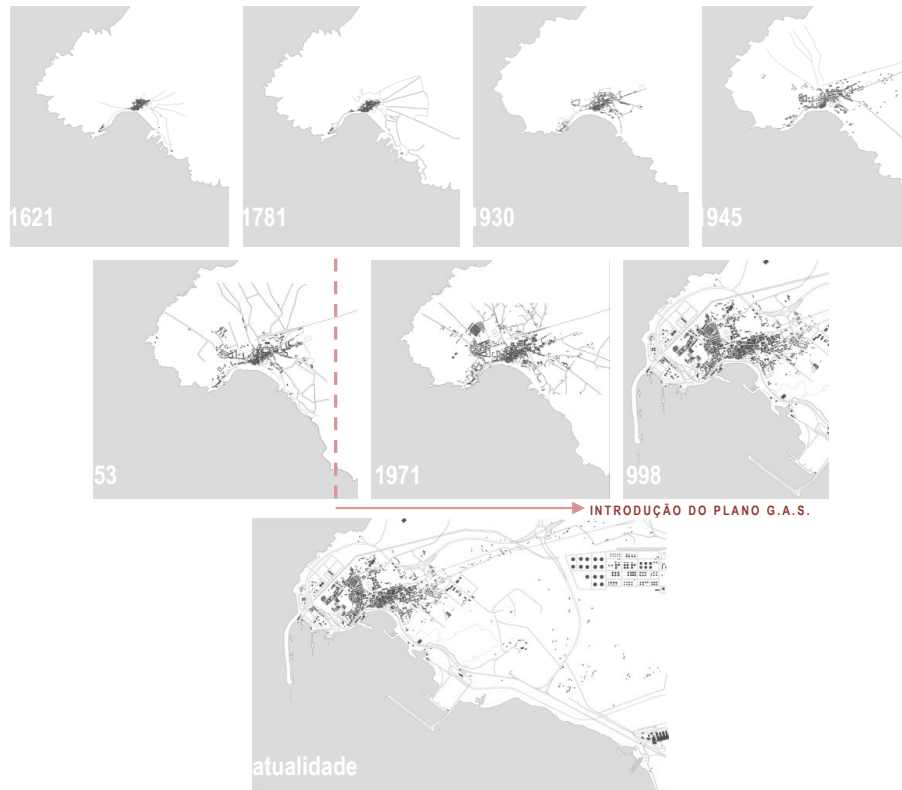
elementos de forma mais favorável à sua acessibilidade ao porto e à rede viária geral sem colidir com os sistemas viários locais. Desta intervenção desenvolveu-se o planeamento do sector urbano constituído por três núcleos: Sines como complexo de trabalho, Santiago do Cacém como complexo administrativo e a nova cidade de Santo André como o novo complexo residencial de alojamento tanto para os trabalhadores deste *boom* de construção. Estes três indissociáveis polos constituem um sistema de relação territorial, denominado por “Trevo”, pela sua complementaridade e relação através do novo sistema rodoviário criado (**Figura 1**). Todo este processo permite uma economia de escala em paralelo com a projeção nacional e internacional do território de Sines, dinamizando e influenciando especialmente a zona litoral alentejana. Sines passa do carácter de vila piscatória para uma cidade de referência a nível industrial.



**Figura 1.** Esquema de conjunto. Sistema de relação territorial da área de Sines referido pela Engenheira do território Paula Pacheco (coautora PDM de Santiago do Cacém / PP da ZILS de Sines e participante nos estudos preparatórios do PDM de Sines) no âmbito de Conferência ISCTE-IUL.

Fonte: *Binário - Revista mensal de arquitetura, construção e equipamento* 209/210, Lisboa, Junho-Agosto de 1976, 210.

## II. Consequências da aplicação do plano portuário-industrial



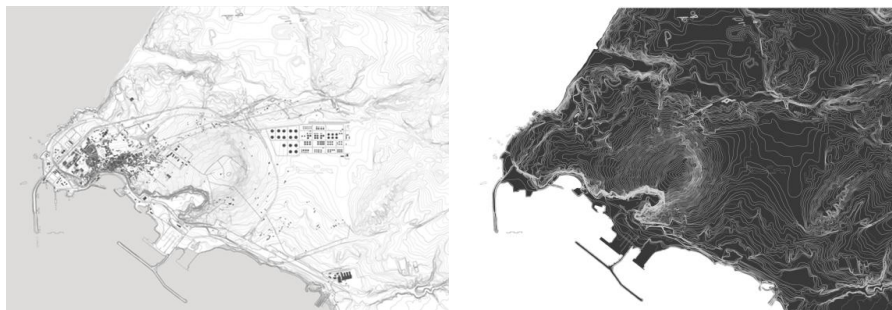
**Figura 2.** Evolução do concelho de Sines – 1621, 1781, 1930, 1945, 1953, 1971, 1998, sequencialmente.

Fonte: esquemas executados pelo autor, segundo cartografia histórica do Arquivo Municipal de Sines e do Centro de Informação Geo-espacial do Exército.

No concelho de Sines, o oceano e sobretudo a baía estabelecem a primeira oportunidade urbanística da região, tendo a população vivido não só da atividade piscatória como das boas condições de defesa e da possibilidade de comunicação e de comércio. O inicial núcleo piscatório assenta no cimo da preexistente escarpa que, até aos anos 1930, se desenvolve sequencialmente e de forma moderada para o seu interior, em torno da baía, paralelamente com a infraestrutura rodoviária local. Verifica-se, assim, que a malha urbana do concelho de Sines se desenvolve em anéis, interligados por uma infraestrutura viária que se foi prologando, a partir dos anos 1940, em prol da necessidade de conexão com a restante área da região, como Santiago do Cacém, e seu exterior. É clara a introdução do grande projeto portuário-industrial do G.A.S. no mapeamento apresentado, que transmite, após os anos 1970, o grande *boom* de construção que Sines sofreu.

A materialização deste projeto trouxe, assim, consequências para este território, que o fez sofrer determinadas alterações a nível topográfico que marcaram e se tornaram parte da identidade desta região. O sistema portuário-industrial instalado foi o verdadeiro motor de desenvolvimento local, fazendo este concelho desenvolver-se subitamente nos anos 1970, tanto a nível infraestrutural como urbano. Para a execução do referido porto de águas profundas, a cidade foi obrigada a receber novos aterros a sul da baía de forma a albergar as atividades e infraestruturas a ele inerentes. Inicia-se com a introdução do Porto de Pesca, do Porto de Recreio e do Terminal de Carga, na frente-mar ao longo da baía. Nos anos 1980, aparecem os terminais Petrolífero e *Multipurpose* e a Companhia Nacional de Petroquímica e da Petrogal arredores do concelho acompanhados por uma estrutura infraestrutural de gasodutos ou oleodutos, os *pipelines*, que se afirmam numa barreira linear em toda a área norte do núcleo urbano. O porto afirma-se com o aparecimento do Terminal XXI e dos terminais de contentores, PSA Sines, estando previsto o constante desenvolvimento de todo o sistema portuário referido. A Central termoelétrica encerra a cintura industrial a nordeste do concelho, impondo um largo limite na cidade.

Como consequência de todo este processo, a linha de costa ganha uma nova definição de carácter portuário e nasce a pedreira como uma grande mancha a nascente no centro urbano, dando-se o paralelismo entre o artificial e o natural, onde Sines se destaca pela variedade de características referentes à sua topografia. A receção da referida maciça e complexa matéria infraestrutural permitiu um exponencial desenvolvimento do núcleo urbano, crescendo este até seu limite imposto pelo sistema portuário-industrial referido. Desde então, o desenvolvimento urbano da região de Sines ficou subordinado ao funcionamento do porto e indústrias aqui implementadas, apesar de serem considerados os elementos primordiais da atratividade populacional. (Figura 3)



**Figura 3.** Representação da cidade de Sines em função da própria topografia considerada simultaneamente natural e artificial. Fonte: esquemas executados pelo autor, segundo cartografia histórica do Arquivo Municipal de Sines e do Centro de Informação Geo-espacial do Exército.

A relação entre a cidade e a envolvente altera-se com uma nova visão que substitui portos de pesca, enseadas e um infinito plano oceânico por um conjunto de estaleiros, granéis e maquinaria pesada; que transforma um infinito plano verde em imponentes embasamentos, altas chaminés e grandes lançamentos de fumo. Esta visão

culminara na construção de um novo cais, *pipelines*, estradas e de pequenos polos movimentados que traz a presença do porto e da indústria à vila piscatória. **(Figura 4)** As atividades portuárias e industrial provocaram um grande desenvolvimento urbano de Sines pelo aumento populacional incrementado e pela mão-de-obra necessária para a execução deste projeto. Geraram, assim, riqueza e criaram novas infraestruturas, equipamentos e serviços, elevando a economia local em detrimento da importância social que a frente-mar reflete nos habitantes das cidades portuárias.



**Figura 4.** Vistas aéreas do complexo urbano-industrial-portuário de Sines inicialmente. Atualidade do mesmo.

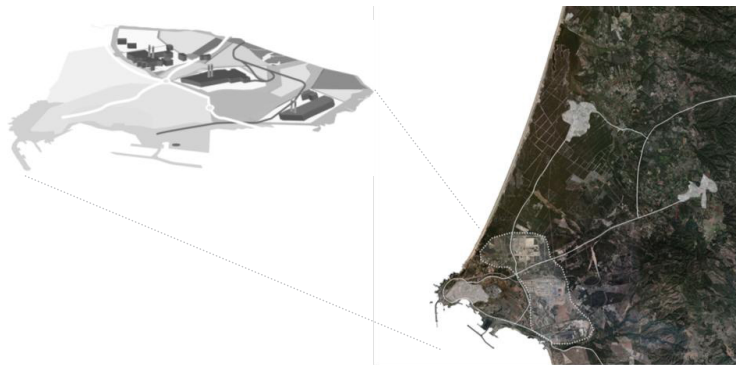
Fonte: imagem da *Binário - Revista mensal de arquitetura, construção e equipamento* 209/210, Lisboa, Junho-Agosto de 1976, 189. [revistabusinessportugal.pt](http://revistabusinessportugal.pt), consultado a 25/01/2016.

### III. Sines. Possíveis leituras concetuais sobre o território

Ao longo do tempo, assiste-se a uma metamorfose resultante da fusão das três realidades presentes: estrutura portuária como uma realidade em permanente mudança; o anel industrial que delimita a cidade e se assume como instável e gradual; e um núcleo urbano que se tenta adaptar a essas transformações. Face à determinação do núcleo urbano de Sines se estender, questiona-se como a cidade planeada coabita com a existente. Explorar a metamorfose que se dá no território é determinante para o desenvolvimento da própria cidade.



Analisando o desenvolvimento urbano e territorial, emerge a ideia de limite. Os planos parciais do projeto G.A.S. criam núcleos na cidade, independentemente de outrora terem sido projetados segundo inter-relações especiais. A topografia, o porto de águas profundas, a indústria, o centro histórico e ainda os núcleos urbano-temporais são limitações, de diferentes escalas, criadoras de espaços incertos no território de Sines. Paralelamente, este processo de industrialização fez com que o crescimento do núcleo urbano de Sines confrontasse os limites impostos (**Figura 5**). Para compreender a ideia de limite, são convocados três autores os quais, nas suas propostas metodológicas sobre análises urbanas, nos propõem três formas para interpretar o conceito de limite.



**Figura 5.** Esquema representativo da região de Sines. Referência aos três concelhos – Sines, a sul, Santo André a norte e Santiago do Cacém a nascente – à estrutura viária principal de ligação entre os mesmo e todo o sistema industrial presente em torno do concelho de Sines. *Zoom in* deste, representando o mesmo sistema associado ao grande núcleo portuário-industrial e a sua ligação – *pipelines*.

Kevin Lynch (1918-1984) é um autor com uma perspetiva conservadora. O limite é levado à sua verdadeira ascensão do termo e definido como algo que se impõe como barreira. Sines é cercado a Sul e Poente pela longa escarpa e pelo oceano que a envolve. O aterro portuário trouxe a presença da pedreira a nascente do núcleo urbano, afirmando-se cada vez mais o seu cerco. A cidade desenvolveu-se para o restante território, a nordeste, até ser interrompida pela cintura industrial que nasce igualmente em prol do projeto do G.A.S. Tal como qualquer

cidade industrial, a indústria apodera-se da periferia e altera, conseqüentemente, o próprio urbanismo. Esta área industrial afirma-se como uma quebra linear na continuidade urbana, sendo igualmente considerada uma obstáculo para a população residente. Desta forma, dá-se uma vivência encastrada entre todos os referidos elementos que surgem em desarmonia com o núcleo urbano, criando um efeito de desagregação relativo à relação entre a própria cidade de Sines e o restante território. Sines é circunscrito por elementos conflituosos, transformando-se numa cidade totalmente cercada e que nos remete para a antiga *urbe*.

A densidade da antiga *urbe*, que limitava a expansão urbana, desvaneceu-se e estendeu-se pelo território como nunca antes se vira. Observaram-se, ao longo do tempo, alterações ao nível social sucedidas pelos diversos avanços científicos e tecnológicos e este facto influenciou diretamente na relação do indivíduo com a paisagem, levando a mudanças da própria estrutura urbana. Admite-se, ainda assim, que a cidade tradicional de contornos nítidos e com um centro de gravidade permanece mas em articulação com novos espaços urbanizados, expandindo o espaço urbano a partir dos núcleos pré-existentes de forma acelerada e em função primária das infraestruturas. Neste quadro, surge a interpretação de François Ascher (1946-2009) que afirma que o urbanismo tem a oportunidade de reformular o espaço público através do seu desenvolvimento, construindo lugares urbanos “no duplo sentido de agradável e de propício à urbanidade”<sup>7</sup>. Dada a disponibilidade territorial para lá da “cidade” industrial, admite-se que Sines poderá lançar-se ao longo da referida franja, ganhando uma oportunidade tanto de se desenvolver como de se reformular a nível urbano, transformando, assim, este grande limite numa alavanca para uma nova forma de habitar. Constatase que “Sines-cidade”, ao crescer, aproxima-se dos núcleos de Santiago do Cacém e de Santo André, ganhando uma nova força e criando uma relação de concorrência a nível de desenvolvimento urbano, e “Sines-portuário-industrial”, ao aumentar, faz desenvolver outras cidades do mesmo carácter como Lisboa, Porto ou Madrid. Dá-se uma relação de dependência saudável,

---

<sup>7</sup> ASCHER, François (1998) em *Recensões*, tradução de Álvaro Domingues, 177

que tem consequências diretas na sua forma de habitar e de crescer como cidade. Esta ideia traz-nos um limite de mediação e não um limite físico, dando-se a existência de uma nova forma de habitar que tem influência direta noutros polos urbanos.

O limite pode igualmente ser interpretado como um espaço pela qual é possível habitar. Para Eugenio Trias (1942-2013), habitar significa cultivar um território, sendo identificados três mundos: o mundo como o centro imperial, burocrático e metropolitano; a colónia que instituiu o limite; e o ambiente externo que cerca o mesmo como uma franja ampliada, densa e positiva que distingue e permite a comunicação com o “cerco” e se define como o exterior ou o “estrangeiro”. Esta distinção permite a exploração do próprio limite como um espaço tão vivido quanto o “mundo” interior e o exterior, apesar de se subsistir, em simultâneo, a perceção convencional do negativismo relativo à ideia de limite e de fronteira. Trias lança a ideia de limite como um lugar suscetível a colonização, que pode ser habitado, cultivado e experimentado, confrontando diretamente a linearidade da definição inicial do limite. A arquitetura apresenta-se associada ao limite como uma arte que dá lugar à vivência do mesmo, expondo a realidade através do projeto do próprio limite ao fundir os três mundos, induzindo a sua conexão.

Estas vivências nas áreas de cerco são verificadas na cintura industrial que cerca o concelho de Sines. Sines apresenta-se como o “mundo metropolitano”, a franja industrial como o grande “limite” e a restante região como o “estrangeiro”. Observa-se este limite como uma pequena cidade, onde existe uma clara vivência, movimento e onde o trabalho surge acompanhado pelo lazer. É um limite em constante mutação pela sua necessidade de se expandir pelos terrenos circundantes. O carácter habitável aqui discutido conduz a possibilidade de extensão tanto a nível da própria franja como do núcleo urbano presente. É uma realidade que se encontra, inevitavelmente, em permanente mudança que poderá contaminar o desenvolvimento da cidade e, desta forma, induzir a comunicação do “estrangeiro” com o núcleo urbano do concelho de Sines.

Observa-se que Sines contém uma área urbana compactada que pretende avançar sobre os terrenos sóbrios que a circundam. Desta forma, analisa-se o seu desenvolvimento segundo um urbanismo contemporâneo que, abraçando as estruturas industriais, criará uma nova realidade para a cidade de Sines, tornando-se importante reconhecer nos seus limites não só problemas como também potencialidades e oportunidade. Observa-se, assim, uma modificação sistemática do limite da cidade, promovendo uma nova vivência para Sines em conformidade com as radicais alterações que a própria cidade sofreu.

### **Referências bibliográficas**

Do Plano Geral da Área de Sines (1973), Plano Director do Empreendimento, *Binário - Revista mensal de arquitetura, construção e equipamento 209/210*, Lisboa, Junho-Agosto de 1976, 188-189.

Do Plano Geral da Área de Sines (1973), Planeamento Urbano (Plano Director), *Binário - Revista mensal de arquitetura, construção e equipamento 209/210*, Lisboa, Junho-Agosto de 1976, 192.

Dias, F. Silva, (1973) Dois técnicos do G.A.S. falam sobre Políticas e Técnicas de Planeamento, *Binário - Revista mensal de arquitetura, construção e equipamento 209/210*, Lisboa, Junho-Agosto de 1976, 206.

Antunes, Engenheiro Melo, técnico da divisão de Tecnologia e Apreciação de Projetos do planeamento industrial (1973) Área de Concentração de Indústrias de Base, *Binário - Revista mensal de arquitetura, construção e equipamento 209/210*, Lisboa, Junho-Agosto de 1976

Lynch, Kevin (1960) *The image of the city*, Massachusetts Institute of Technology and the President and Fellows of Harvard College

Ascher, François (2001-2008) *Le Nouveaux Principes de l'Urbanisme. La fin des villes n'est pas à l'ordre du jour et Le Nouveaux Compromis Urbains. Lexique de la ville plurielle*, Paris, França

Trías, Eugenio (1991) *Lógica del límite*, Barcelona, Espanha