



INSTITUTO  
UNIVERSITÁRIO  
DE LISBOA

---

Memória da Água: Barreiro, a Cidade à Margem do Rio -  
Equipamento Náutico como Elemento de Suporte e Ligação entre  
a Cidade e o Rio

Bernardo Miguel Levezinho Gutierres

Mestrado Integrado em Arquitetura

Orientadora:

Doutora Alexandra Cláudia Rebelo Paio, Professora Auxiliar  
ISCTE - Instituto Universitário de Lisboa

Novembro, 2021



Departamento de Arquitetura e Urbanismo

Memória da Água: Barreiro, a Cidade à Margem do Rio -  
Equipamento Náutico como Elemento de Suporte e Ligação entre  
a Cidade e o Rio

Bernardo Miguel Levezinho Gutierres

Mestrado Integrado em Arquitetura

Orientadora:

Doutora Alexandra Cláudia Rebelo Paio, Professora Auxiliar  
ISCTE - Instituto Universitário de Lisboa

Novembro, 2021





## Resumo

As cidades contemporâneas são o produto das diversas transformações que decorrem ao longo do tempo e que conseqüentemente refletem lógicas, vivências e apropriações do espaço distintas. A paisagem das cidades revela-se um vislumbre do passado e configura a memória das mesmas. Estas mutações no tecido urbano, criam relações e dependências complexas entre a imagética do lugar e o seu observador.

“Memória da Água” é uma reflexão teórica e crítica sobre a cidade do Barreiro, que se assume como objeto de estudo capaz de refletir as dinâmicas descritas anteriormente. Devido ao seu passado industrial, o território barreirense é pontuado por enormes áreas expectantes que acentuaram a progressiva desconexão entre a cidade e a sua frente ribeirinha.

Estes vazios urbanos revelam-se como espaços de exceção e de oportunidade, capazes de estabelecer novas dinâmicas e relações entre a cidade e o rio, potencializando lógicas de regeneração urbana. Os conceitos de memória e paisagem são então o mote para a proposta de intervenção que, aliada à regeneração da frente ribeirinha, permitem a reintegração destas zonas na cidade consolidada do Barreiro.

O projeto final de arquitetura de equipamentos náuticos associados à frente ribeirinha pretende regenerar a área de intervenção promovendo lógicas sustentáveis de trabalho, desporto e lazer, bem como, estabelecer novas dinâmicas e experiências através de um elemento conector comum: a água. Pretende-se assim a valorização do território barreirense e da sua identidade, procurando contribuir para o desenho das margens das cidades industriais ribeirinhas e promover o reencontro entre o homem e a água.

Palavras-Chave

Memória | Frente Ribeirinha | Regeneração | Sustentabilidade | Equipamentos Náuticos



## Abstract

Contemporary cities are the product of multiple transformations that take place over time and consequently reflect different logics, experiences and appropriations of space. The cities' landscape acts as a mirror of its past and helps shape its memory. These transformations in the urban fabric create complex relationships and dependencies between the imagery that defines the place and its observer.

This essay is a theoretical and critical reflection of Barreiro's city, which is in itself capable of reflecting the dynamics described above. Due to its industrial heritage, the city's territory is punctuated by enormous vacant spaces that accentuated the progressive disconnection between the city and its riverfront, resulting from the deindustrialization processes.

These urban voids reveal themselves as spaces of exception and opportunity, capable of establishing new dynamics and relationships between the city and its riverfront, enhancing logics of urban regeneration. The concepts of memory and landscape are recuperated and used in the actual proposal for the site. That, allied with the regeneration of its waterfront will allow the reintegration of the site in Barreiro's pre-existing city.

The design of several nautical equipment in Barreiro's waterfront will allow the urban regeneration of its territory through the creation of new and sustainable logics as well as new dynamics and experiences using water as its main connecting element. The new urban and architectural plan proposes the valorization of Barreiro's territory and identity, thus contributing to a regenerative design of the post-industrial city allowing the reconnection between people and its waterfronts.

Keywords

Memory | Waterfront | Regeneration | Sustainability | Nautical Equipment



## **Agradecimentos**

Aos meus pais, irmão e avó, pelo apoio incondicional e confiança que depositaram em mim ao longo de todo o meu percurso académico. Agradeço-lhes toda a força transmitida desde o primeiro dia e sem os quais nada teria sido possível.

À minha orientadora, Professora Alexandra Paio, pela constante disponibilidade e conhecimentos transmitidos ao longo de todo este processo.

Aos amigos, que me acompanharam ao longo desta experiência. Agradeço-lhes por todas as conversas e desabafos.



## Índice de Figuras

Figura 1 – Exposição do tema Economia Circular e Arquitetura pelo Arq. Vasco Rato. ....	23
Figura 2 – Exposição do tema Mass Customization Design for Sustainable Housing Development. ...	23
Figura 3 – Momento de Avaliação.....	23
Figura 4 – Ortofotomapa, com a identificação do Estuário do Rio Tejo e da cidade do Barreiro. Elaborado pelo autor. Fonte: adaptada de imagem do Google Earth 2021. ....	26
Figura 5 – Frente Ribeirinha do Barreiro. Fotografia do autor, Barreiro, 2021. ....	26
Figura 6 – Artigo analisado “Inferências: Barreiro – Uma Porta Aberta ao Mar”. Fonte: <a href="https://www.rostos.pt/inicio2.asp?mostra=2&amp;cronica=14117">https://www.rostos.pt/inicio2.asp?mostra=2&amp;cronica=14117</a> .....	28
Figura 7 – Artigo analisado “Barreiro com Novos Projetos na Zona Ribeirinha. Fonte: <a href="https://www.distrionline.pt/barreiro-com-novos-projetos-na-zona-ribeirinha/">https://www.distrionline.pt/barreiro-com-novos-projetos-na-zona-ribeirinha/</a> .....	28
Figura 8 – Pessoas a observar a prova de vela no Rio Coina. Avenida Batalhão de Sapadores do Sul e Sueste. Barreiro, 1930. Fonte: <a href="http://memoriaefuturo.cm-barreiro.pt/pt/portal/espaco-memoria/rota-do-trabalho-eda-industria/industrializacao-e-associativismo/associativismo.html">http://memoriaefuturo.cm-barreiro.pt/pt/portal/espaco-memoria/rota-do-trabalho-eda-industria/industrializacao-e-associativismo/associativismo.html</a> .....	37
Figura 9 – Atividade piscatória. Fotografia de pescadores no Bote do Seixal e do Barreiro. Fonte: <a href="http://memoriaefuturo.cm-barreiro.pt/pt/portal/espaco-memoria/rota-do-trabalho-e-da-industria/proto-industria/mari769timos-e-pescadores.html">http://memoriaefuturo.cm-barreiro.pt/pt/portal/espaco-memoria/rota-do-trabalho-e-da-industria/proto-industria/mari769timos-e-pescadores.html</a> .....	41
Figura 10 – Vestígios da atividade moageira presentes no território. Moinho de maré Grande, Alburrica. Fonte: <a href="http://memoriaefuturo.cm-barreiro.pt/pt/portal/espaco-memoria/rota-do-trabalho-e-da-industria/proto-industria/moinhos-e-moagens.html">http://memoriaefuturo.cm-barreiro.pt/pt/portal/espaco-memoria/rota-do-trabalho-e-da-industria/proto-industria/moinhos-e-moagens.html</a> .....	41
Figura 11 – Indústria ferroviária do Barreiro. Fotografia das oficinas do Sul e Sueste e da Rotunda das Máquinas, 1933. Fonte: <a href="http://memoriaefuturo.cm-barreiro.pt/pt/portal/espaco-memoria/rota-do-trabalho-e-da-industria/industrializacao-e-associativismo/o-caminhodeferro-no-barreiro.html">http://memoriaefuturo.cm-barreiro.pt/pt/portal/espaco-memoria/rota-do-trabalho-e-da-industria/industrializacao-e-associativismo/o-caminhodeferro-no-barreiro.html</a> .....	45
Figura 12 – Indústria Corticeira do Barreiro. Fonte: <a href="http://memoriaefuturo.cm-barreiro.pt/pt/portal/espaco-memoria/rota-do-trabalho-e-da-industria/industrializacao-e-associativismo/a-industria-corticeira-e-o-barreiro.html">http://memoriaefuturo.cm-barreiro.pt/pt/portal/espaco-memoria/rota-do-trabalho-e-da-industria/industrializacao-e-associativismo/a-industria-corticeira-e-o-barreiro.html</a> .....	45
Figura 13 – Construção das fábricas da CUF, 1907. Fonte: <a href="http://memoriaefuturo.cm-barreiro.pt/pt/portal/espaco-memoria/rota-do-trabalho-e-da-industria/industrializacao-e-movimento-operario/movimento-operario.html">http://memoriaefuturo.cm-barreiro.pt/pt/portal/espaco-memoria/rota-do-trabalho-e-da-industria/industrializacao-e-movimento-operario/movimento-operario.html</a> .....	47
Figura 14 – Vista aérea da área geral da CUF e das suas infraestruturas, 1974. Fonte: <a href="http://memoriaefuturo.cm-barreiro.pt/pt/portal/espaco-memoria/rota-do-trabalho-e-da-industria/industrializacao-e-movimento-operario/movimento-operario.html">http://memoriaefuturo.cm-barreiro.pt/pt/portal/espaco-memoria/rota-do-trabalho-e-da-industria/industrializacao-e-movimento-operario/movimento-operario.html</a> .....	47
Figura 15 – Decadência do património ferroviário. Fotografia dos caminhos-de-ferro e da antiga Estação Ferro-Fluvial Sul e Sueste, à direita. Fotografia do autor, Barreiro, 2021. ....	49
Figura 16 – Elementos e parâmetros para a regeneração de um brownfield. Fonte: <a href="http://www.apgeo.pt/files/docs/CD_V_Congresso_APG/web/_pdf/D12_15Out_Margarida%20Queiros.pdf">http://www.apgeo.pt/files/docs/CD_V_Congresso_APG/web/_pdf/D12_15Out_Margarida%20Queiros.pdf</a> .....	54
Figura 17 – Vista aérea da intervenção no Seixal Velho. RISCO, Seixal, 2017. Fonte: <a href="https://www.risco.org/projects/passeio-ribeirinho-do-seixal_66">https://www.risco.org/projects/passeio-ribeirinho-do-seixal_66</a> .....	59
Figura 18 – Novas dinâmicas da frente ribeirinha do Seixal. O carácter pedonal e ciclável do espaço. RISCO, Seixal, 2017. Fonte: <a href="https://www.risco.org/projects/passeio-ribeirinho-do-seixal_66">https://www.risco.org/projects/passeio-ribeirinho-do-seixal_66</a> .....	59

Figura 19 – Passadiço em madeira do projeto de City Deck. Stoss LU, Green Bay, 2013. Fonte: <a href="https://www.archdaily.com/158661/the-citydeck-stosslu">https://www.archdaily.com/158661/the-citydeck-stosslu</a> .....	61
Figura 20 – Multitude de experiências que o passadiço permite. Stoss LU, Green Bay, 2013. Fonte: <a href="https://www.archdaily.com/158661/the-citydeck-stosslu">https://www.archdaily.com/158661/the-citydeck-stosslu</a> .....	61
Figura 21 – Articulação entre o pré-existente, ao fundo, e o novo, mais próximo. Centro de Remo de Viana do Castelo. Fotografia de José Campos, Viana do Castelo, 2013. Fonte: <a href="https://www.archdaily.com.br/br/964688/centro-de-remo-branco-cavaleiro-architects">https://www.archdaily.com.br/br/964688/centro-de-remo-branco-cavaleiro-architects</a> .....	63
Figura 22 – Corredor de circulação que leva ao espaço de refeição, ao fundo. Fotografia de José Campos, Viana do Castelo, 2013. Fonte: <a href="https://www.archdaily.com.br/br/964688/centro-de-remo-branco-cavaleiro-architects">https://www.archdaily.com.br/br/964688/centro-de-remo-branco-cavaleiro-architects</a> .....	63
Figura 23 – Enquadramento do edifício por meio de um elemento em aço corten. Centro de Recepção de Visitantes, Buho Arquitectos, Covarrubias. Fonte: <a href="http://buhoarquitectos.com/crv-cvrrbs/">http://buhoarquitectos.com/crv-cvrrbs/</a> .....	65
Figura 24 – Qualidades espaciais e materiais do espaço interior. Centro de Recepção de Visitantes, Buho Arquitectos, Covarrubias. Fonte: <a href="http://buhoarquitectos.com/crv-cvrrbs/">http://buhoarquitectos.com/crv-cvrrbs/</a> .....	65
Figura 25 – Síntese imagética do espaço urbano e respetivo sistema de vistas da Frente ribeirinho da Rua Miguel Pais. ....	67
Figura 26 – Síntese imagética do espaço urbano e respetivo sistema de vistas do aterro do interface de mobilidade da cidade. ....	67
Figura 27 – Requalificação urbana e arquitetónica do Largo do Moinho Pequeno e respetivo engenho moageiro. ....	68
Figura 28 – Requalificação urbana das traseiras das três torres de habitação.....	68
Figura 29 – Representação esquemática da área de estudo evidenciando as ligações pré-existentes e as novas centralidades propostas. ....	71
Figura 30 – Representação esquemática da área de estudo, evidenciando as novas ligações propostas, as novas centralidades propostas e a sua relação com o edificado relevante presente no local, a preto.....	71
Figura 31 – Representação esquemática da área de estudo e das principais intenções da proposta. ....	72
Figura 32 – Esquema da proposta de intervenção urbana, evidenciando as relações entre o espaço público e o sistema de vistas.....	74
Figura 33 – Gramáticas de composição do espaço urbano.....	75
Figura 34 – Gramáticas de composição do espaço urbano.....	75
Figura 35 – Proposta de intervenção. Desenho do espaço urbano da frente ribeirinha da Rua Miguel Pais. ....	76
Figura 36 – Ambientes urbanos propostos pela intervenção. ....	77
Figura 37 – Representação em planta do piso térreo do edifício dedicado à atividade piscatória. Redução da escala 1:100.....	80
Figura 38 - Representação axonométrica do edifício dedicado à atividade piscatória. 1- Espaço de receção e venda do pescado em regime de lota; 2- Instalações sanitárias; 3- Espaço de oficina; 4- Espaço de armazenamento e refrigeração do pescado; 5- Vestiários dos pescadores e instalações sanitárias de apoio; 6- Hangar.....	81
Figura 39 – Representação em planta do piso térreo do edifício dedicado à prática do remo. Redução da escala 1:100.....	82
Figura 40 – Representação axonométrica do edifício dedicado à prática do remo. 1- Instalações sanitárias; 6- Hangar; 7- Ginásio de apoio à prática da modalidade; 8- Espaço de refeição; 9- Espaço de confeção e armazenamento de comida; 10- Balneários femininos; 11- Balneários masculinos.....	83

Figura 41 – Representação em planta do piso térreo do edifício dedicado à prática da vela. Redução da escala 1:100.....	84
Figura 42 – Representação em planta do piso superior do edifício dedicado à prática da vela. Redução da escala 1:100.....	85
Figura 43 – Representação axonométrica do edifício dedicado à prática da vela. 1- Instalações sanitárias; 6- Hangar; 7- Ginásio de apoio à prática da modalidade; 8- Espaço de refeição; 9- Espaço de confeção e armazenamento de comida; 10- Balneário feminino; 11- Balneário masculino; 12- Espaço de trabalho (comum); 13- Circulação vertical; 14- Espaço de apoio à receção; 15- Espaço de trabalho (semiprivado); 16- Sala de aula; 17- Sala de treinadores. ....	86
Figura 44 – Perspetiva interior do hangar dos barcos de pesca. Estudo dos ambientes e materialidades.....	87
Figura 45 – Perspetiva interior dos corredores de circulação do edifício dedicado à atividade piscatória . Estudo dos ambientes e materialidades.....	87
Figura 46 – Perspetiva interior do corredor de circulação do edifício dedicado à prática do remo, com o hangar no fundo. Estudo de ambientes e materialidades. ....	88
Figura 47 – Perspetiva interior do espaço de refeição do edifício dedicado à prática do remo. Estudo de ambientes e materialidades. ....	88
Figura 48 – Perspetiva interior do espaço de circulação e do hangar, do lado direito., do edifício dedicado à prática da vela. Estudo de ambientes e materialidades.....	89
Figura 49 – Perspetiva interior do espaço multiusos e mezanino do edifício dedicado à prática da vela. Estudo de ambientes e materialidades. ....	89



## **Lista de abreviaturas**

CMB – Câmara Municipal do Barreiro

CP – Comboios de Portugal

CUF – Companhia União Fabril

LabTUR – Laboratório de Ensaio de Metodologias de Intervenção na Cidade Existente

SN – Siderurgia Nacional



# ÍNDICE

Resumo	
Resumo.....	v
Abstract .....	vii
Agradecimentos.....	ix
Índice de Figuras.....	xi
Lista de Abreviaturas.....	xiv
Introdução	
LabTUR – Laboratório de Ensaio de Metodologias de Intervenção na Cidade Existente.....	19
Memória da Água.....	21
Objetivos.....	25
Metodologia.....	26
Estrutura.....	27
1 Paisagem e Memória Ribeirinha.....	29
1.1 Relação Cidade-Rio.....	31
1.2 Contexto Histórico e Desenvolvimento do Barreiro.....	34
1.2.1 O Barreiro Proto-Industrial.....	36
1.2.2 O Barreiro Industrial.....	42
1.2.3 O Barreiro Pós-Industrial.....	47
1.3 Vazios Urbanos: Barreiras ou Oportunidades? .....	50
1.3.1 O Caso do Barreiro.....	52
2 Ensaio Metodológico.....	55
2.1 Casos de Estudo: Estratégias de Intervenção a Nível Urbano.....	56
2.1.1 Passeio Ribeirinho do Seixal Velho (2009-2017), Atelier RISCO, Seixal, Portugal.....	56
2.1.2 The CityDeck, Atelier Stoss LU (2010), Green Bay, EUA.....	59
2.2 Casos de Estudo: Estratégias de Intervenção a Nível Arquitetónico.....	61
2.2.1 Centro de Remo (2014), Branco Cavaleiro Arquitetos, Viana do Castelo, Portugal.....	61
2.2.2 Centro de Receção de Visitantes (2019), Buho Arquitectos, Covarrubias, Espanha.....	63
2.3 Processo Metodológico.....	65

3 Metamorfose da Linha Ribeirinha do Barreiro.....	69
3.1 O Desenho do Espaço Urbano.....	69
3.2 O desenho do Espaço Urbano da Frente Ribeirinha da Rua Miguel Pais.....	72
3.3 Desenho de um Equipamento de Suporte às Atividades Náuticas no Antigo Cais da Cortiça.....	77
Considerações Finais.....	89
Bibliografia.....	91
Anexos.....	93

## Introdução

### LabTUR – Laboratório de Ensaio de Metodologias de Intervenção na Cidade Existente

O presente trabalho foi realizado no âmbito da unidade curricular de Projeto Final de Arquitetura, mais concretamente o LabTUR – Laboratório de Ensaio de Metodologias de Intervenção na Cidade Existente.

O laboratório de aprendizagem teve como alicerces os conceitos de Tecnopolítica – tecnologia e políticas públicas – e de Regeneração Urbana. Deste modo, ao aliar a autonomia cidadã às mais diversas tecnologias que os agentes planeadores do espaço possuem, é possível fomentar a participação ativa da população no desenvolvimento do tecido urbano da cidade e promover a regeneração de um território através de processos “*bottom-up*” (BRAGA, 2020). Assim, é assegurado o conhecimento dos diferentes atores da sociedade civil nas múltiplas esferas que constituem a urbe.

Procurando elucidar as relações entre a sociedade e a arquitetura, através de exposições teóricas sobre diversos temas e momentos de avaliação (figuras 1,2 e 3), o LabTUR teve como principal objetivo preparar futuros arquitetos para uma profissionalização correta e responsável, garantindo o envolvimento da sociedade civil nos processos de conceção e desenho dos espaços coletivos e privados, atendendo às distintas especificidades de cada um.

O objeto de estudo e de intervenção foi a cidade do Barreiro, um território que se encontra em processo de reestruturação urbana devido aos problemas causados pelo seu passado industrial e consequentes processos de desindustrialização do território.



Figura 1 – Exposição do tema Economia Circular e Arquitetura pelo Arq. Vasco Rato.



Figura 2 – Exposição do tema Mass Customization Design for Sustainable Housing Development.



Figura 3 – Momento de Avaliação.

## Memória da Água

A escolha do tema surge por diversos motivos, alguns pessoais, outros, após uma reflexão teórico-prática acerca da cidade do Barreiro. O interesse advém, mesmo que inconscientemente, da ligação familiar com o rio, mais concretamente do avô paterno e da sua atividade laboral na construção naval, e também de toda uma infância em contacto direto com atividades lúdicas relacionadas com este elemento natural. Bem como, a longa história do Barreiro, ligada ao rio e ao mar, no fundo, à água.

O estuário do Tejo (figura 4), que banha a cidade, assume uma enorme importância em diversos períodos temporais e nas inúmeras atividades diretamente relacionadas com a água. A atividade piscatória, a construção naval e a prática de desportos náuticos caracterizaram, desde cedo, a relação do Barreiro com a água e, mais importante, são uma parte integrante da memória da cidade.

Assim, tais elementos, assumem-se como relevantes na construção de novas lógicas, vivências e dependências capazes de dinamizar as suas frentes ribeirinhas e acentuar a relação entre os habitantes da cidade e a sua história.

A área de intervenção, destaca-se num primeiro contacto com o território e as primeiras impressões são, sem dúvida as mais marcantes. Constata-se uma frente ribeirinha degradada e desqualificada (figura 5), mas promissora, devido às dinâmicas estabelecidas entre a cidade e a sua frente de água.

Exposto o interesse no tema, tomaram-se como pontos de partida a análise de dois artigos e de um livro, sendo estes: “Inferências: Barreiro – Uma Porta Aberta ao Mar”<sup>1</sup>; “Barreiro com Novos Projetos na Zona Ribeirinha”<sup>2</sup>; e o livro “Cidades e Frentes de Água” de Nuno Portas (1998).

O primeiro artigo (Figura 6) aborda a relação que o Barreiro tem com as suas frentes ribeirinhas. Com a inauguração do monumento de homenagem ao Fuzileiro, no coração da cidade, são invocados temas como a memória do lugar e a sua consequente ligação à água.

Dependente do mar e do rio desde a sua formação, a cidade do Barreiro viu esta ligação quebrada com os processos de desindustrialização que ocorreram no território, separando quase por completo os habitantes das suas frentes ribeirinhas.

---

<sup>1</sup> Disponível em <https://www.rostos.pt/inicio2.asp?cronica=14117&mostra=2> (consultado 26/11/2021)

<sup>2</sup> Disponível em <https://www.districtonline.pt/barreiro-com-novos-projetos-na-zona-ribeirinha/> (consultado 26/11/2021)





*Figura 4 – Ortofotomapa, com a identificação do Estuário do Rio Tejo e da cidade do Barreiro. Elaborado pelo autor. Fonte: adaptada de imagem do Google Earth 2021.*



*Figura 5 – Frente Ribeirinha do Barreiro. Fotografia do autor, Barreiro, 2021.*

O artigo conclui assim, que só reencontrando esta cultura do mar, talvez até mais relevante que a cultura ferroviária ou operária bastante vinculadas no território, será possível pôr em prática um pensamento estratégico capaz de pensar o futuro do Barreiro e dar início a um processo de regeneração do território.

O segundo artigo (figura 7) analisado serve como contraponto ao primeiro. Se num constatamos a importância dada às frentes ribeirinhas e à cultura do mar características do lugar, no outro verificamos as intenções que a Câmara Municipal do Barreiro tem para o território, mais concretamente para a zona de intervenção.

O artigo aborda a compra deste terreno para o desenvolvimento de uma bolsa de estacionamento. De facto, a falta de estacionamento ordenado e qualificado é algo que se sente quando se passeia pelo território barreirense, e a intervenção até poderia ser considerada pertinente, não estivesse esta localizada num ponto dotado de um sistema de vistas únicas sobre a zona de Alburrica, a Quinta do Braamcamp e dos engenhos moageiros, considerados património natural e histórico-cultural do Barreiro, respetivamente.

O livro “Cidades e Frentes de Água”, de Nuno Portas (1998), acompanhou todo o desenvolvimento deste trabalho, promovendo uma visão geral bastante completa da relação complexa entre a cidade e a água e das mutações deste tipo de frentes ao longo de vários períodos temporais. Além disso, o livro explora os vários tipos de transformações que o território vai sofrendo, ao longo do tempo, quer sejam estas por motivos económicos, tecnológicos ou até mesmo sociais.

Além disto, foi também realizado um inquérito sociológico à população residente e uma entrevista exploratória ao Vice-Presidente do Grupo Desportivo dos Ferroviários do Barreiro, que contribui para uma visão global do território e quais as principais necessidades e vontades dos habitantes para as suas frentes ribeirinhas.

INFERÊNCIAS

**A(nota)mentos**  
Porque o esquecimento mata a memória  
Um homem da SIRB e do Barreiro que escreveu história do associativismo

**Horóscopos diários**  
Dia 21 de novembro 2021  
Por Maria Helena

**A(nota)mentos**  
A imprensa regional no concelho continua viva e activa  
Há 128 anos nasceu o primeiro jornal no Barreiro

**Jornal «Rostos» 20 Anos de jornalismo de proximidade**  
Jantar comemorativo dia 15 de Dezembro

**Por dentro dos dias - Barreiro**  
O tempo tudo esclarece...basta esperar, serenamente

**Inferências - Barreiro**  
Da derrota das ideologias à vitória do marketing  
Por António Sousa Pereira

COLUNISTAS

inferências

Inferências

Barreiro - uma porta aberta ao Mar

O Barreiro e o Mar. As memórias do Barreiro e a sua ligação ao Mar. Este bem poderia ser um tema de debates, de realização de conferências, seminários, porque muitas estórias e memórias existem por (re) descobrir.

Talvez, esta seja uma das vertentes de referência no pensamento estratégico para pensar o futuro do Barreiro - reabrir as portas do Barreiro ao mar.

A inauguração do monumento de homenagem ao Fuzileiro, no coração do Barreiro, contribui para referenciar a importância do Mar nas memórias do Barreiro. Recordo, por exemplo, que há investigadores (embora seja um facto ainda por esclarecer) que defendem como origem do topónimo «Barreiro», o facto de neste lugar, se terem radicado um conjunto de pescadores algarvios, que pescavam na «Barra» do Tejo ( com o célebre barco «Muleta»), os quais seriam conhecidos por «Barreiros» - por serem pescadores que exerciam a sua actividade na barra. Seja, ou não, verdade é algo que faz parte da «mitologia» deste lugar.

O território que hoje integra o concelho do Barreiro está ligado desde a primeira hora à maior epopeia dos portugueses - os descobrimentos.

Esse tempo, dos descobrimentos, que colocaram Portugal como referência na história da humanidade,e, tal, como salienta Hegel, na sua «História da Razão», foi o tempo em que os portugueses deram o importante contributo para, com a sua gesta, abrirem as portas à modernidade.

E, de facto, o território hoje do concelho do Barreiro - na época integrando o «concelho» de Alhos Vedros - faz parte dessa epopeia, dessa abertura de Portugal ao «mar», ao «mundo» à «modernidade».

O Barreiro tem uma longa história ligada ao mar, por aqui, também, os bacalhoeiros, fizeram do Rio Coína um porto de abrigo, onde, na freguesia de Santo André, se estabeleceram raízes profundas de gentes do mar oriundas de Aveiro.

E, as secas do Bacalhau em Santo André ou Palhais, são bem exemplos, vivos, dessa intensa actividade marítima que marcou o território do concelho do Barreiro.

No início do século passado, antes de se instalarem no Barreiro as indústrias corticeiras, e, posteriormente a CUF, o Barreiro era uma terra de pescadores.



PUB.  
REVISTA ROSTOS  
PUB.  
PUB.  
PUB.  
PUB.  
PUB.  
PUB.  
PUB.  
ROSTOS NO FACEBOOK  
ROSTOS APOIA  
PUB.  
DAMOS ROSTOS ÀS CIDADES

Figura 6 – Artigo analisado “Inferências: Barreiro – Uma Porta Aberta ao Mar”. Fonte: <https://www.rostos.pt/inicio2.asp?mostra=2&cronica=14117>

BREAKING NEWS Bruno Vitorino defende criação do Provedor Municipal dos Animais

BARREIRO COM NOVOS PROJETOS NA ZONA RIBEIRINHA

1608 Views Abril 17, 2019 Sociedade Distrito

PROCURAR

Search...

Submit



A Câmara Municipal do Barreiro vai adquirir um novo terreno situado na zona ribeirinha, reforçando e ordenando o estacionamento

Figura 7 – Artigo analisado “Barreiro com Novos Projetos na Zona Ribeirinha. Fonte: <https://www.distrionline.pt/barreiro-com-novos-projetos-na-zona-ribeirinha/>

## Objetivos

Devido aos processos de desindustrialização, as frentes ribeirinhas do Barreiro apresentam-se descaracterizadas e desconectadas do tecido urbano da cidade (figura 8). O presente trabalho surge com o objetivo de atenuar tais processos de segregação entre a cidade e a sua frente de água, reativando as zonas ribeirinhas e promovendo a regeneração urbana do território. O projeto centra-se no reuso de edifícios e elementos arquitetónicos que permitam estabelecer novas lógicas e dinâmicas na frente rio, e assim reintegrar estas zonas na cidade.

Tendo como ponto de partida a análise dos elementos anteriormente descritos: os dois artigos; o livro; o inquérito sociológico; e, por fim, a entrevista exploratória, tornou-se possível delinear uma proposta fundamentada teoricamente para o Barreiro.

À escala urbana, o principal objetivo é a reestruturação e construção de vários eixos viários, pedonais e cicláveis que permitam estabelecer uma relação mais sólida entre a cidade e a sua frente de água. Estes, aliados ao planeamento de espaços públicos como praças e espaços verdes pontuais são fundamentais para a promoção da área de intervenção como um polo gerador de múltiplas vivências associadas às frentes ribeirinhas e asseguram a continuidade entre estas frentes e a cidade.

Com o objetivo de recuperar a memória e identidade do lugar, propõe-se a reintegração do espaço da Doca da CP e respetivo edificado no tecido urbano do Barreiro, recuperando atmosferas e materialidades que existem no local, de modo a não descaracterizar a área de intervenção.

Os equipamentos de apoio à prática das atividades náuticas surgem com o objetivo de dinamizar a área económica e socialmente. A reintegração do núcleo piscatório e das atividades náuticas, como a remo e a vela, para além de promoverem a prática do desporto, revelam-se fundamentais no argumento de aproximação entre a população e a cultura do mar, bastante identitária do lugar.

Concluindo, os objetivos gerais da intervenção proposta procuram definir uma estratégia que permita a reaproximação e atração da população barreirense das suas frentes de água através da cultura e do desporto e, simultaneamente, promover o contacto intergeracional entre os seus habitantes.

## Metodologia

O trabalho desenrolou-se segundo quatro fases distintas, realizadas em função das diferentes escalas de análise do território, permitindo, assim, somar ao projeto qualidades apuradas em fases anteriores. O trabalho desenvolvido tem uma vertente elaborada em grupo e outra individual.

Em primeiro lugar foi feita a recolha e sistematização da informação considerada pertinente à caracterização prospetiva da área em estudo na cidade do Barreiro e que permitiu, posteriormente, definir, em grupo, uma Estratégia de Intervenção preliminar. Simultaneamente, foi definida uma proposta individual teórica preliminar na qual o tema, o objeto de estudo, as problemáticas de investigação e objetivos foram traçados. Esta recolha de dados, direta – no caso das visitas ao local de intervenção e de conversas informais com os atuais usuários do espaço – e indireta – no caso entrevista exploratória, da leitura de artigos e de bibliografia acerca de conceitos necessários ao apuramento do tema – permitiram criar uma base para a proposta concetual realizada mais tarde neste processo.

Em segundo lugar foi feita uma revisão da Estratégia de Intervenção elaborada em grupo, tendo como principal objetivo definir o Programa Base de Intervenção e que permitiu a consolidação do Estudo Prévio. Foi também feita uma revisão crítica da literatura sobre um tópico específico para fundamentação teórica e individual do projeto. Esta última teve como resultado a seleção e estudo de casos relevantes para o desenvolvimento do projeto.

A terceira fase consistiu na síntese e harmonização dos trabalhos individuais em função da estratégia de intervenção e do programa base produzidos em grupo. Ficou então estabelecido o Estudo Prévio.

Na quarta e última fase, desenvolvida individualmente, desenvolveu-se o projeto arquitetónico e os espaços públicos fundamentais para o alavancamento da proposta, garantindo a sua sistematização construtiva. O projeto foi desenhado desde a sua escala urbana, à escala mais detalhada, onde foi possível explorar as lógicas e estratégias delineadas na fase anteriores.

## Estrutura

O presente trabalho desenvolve-se em três capítulos principais compostos essencialmente por uma componente teórica e outra prática. A primeira, inclui conceitos e autores que procuram fundamentar a vertente prática do projeto, abrangendo soluções para o desenho do espaço público urbano, a uma escala mais geral, e para o objeto arquitetónico e conteúdo programático.

No primeiro capítulo, “Paisagem e Memória Ribeirinha”, é estabelecido um quadro teórico que, através dos conceitos aí explorados, pretende contextualizar o território a partir da sua paisagem, neste caso ribeirinha, explicitando as correlações entre o Homem e a Água e a Cidade e o Rio.

Entendidas as temáticas abordadas pelas cidades ribeirinhas, pretendeu-se contextualizar o caso concreto da cidade ribeirinha do Barreiro. Seguidamente, é feita uma contextualização histórica sobre o Barreiro, na qual são estudadas três fases que se consideraram pertinentes ao desenvolvimento do território: a fase proto-industrial; a fase industrial; e a fase pós-industrial. Usando a paisagem como pretexto de análise e de interpretação sociocultural, foi possível entender as várias camadas históricas e memórias que se sedimentaram no território, desde a sua formação à contemporaneidade.

Por último, procurou-se entender quais as consequências destes processos, culminando no subcapítulo “Vazios Urbanos: Barreiras ou Oportunidades?”, no qual é abordado o caso dos vazios urbanos no território barreirense e de que modo se poderão estabelecer novas vivências associadas aos conceitos explorados anteriormente.

No segundo capítulo, “Ensaio Metodológico”, são apresentados casos de estudo que permitiram estabelecer quer o conteúdo programático, quer os conceitos formais e informais da proposta urbana e arquitetónica. Está dividido em dois subcapítulos, que abordam as diferentes escalas da intervenção: a escala urbana; e a escala do objeto arquitetónico. Desta análise, procurou-se aferir lógicas programáticas, estruturais, de circulação, externa e interna, materialidades e ambiências.

O terceiro e último capítulo, “Metamorfose na Linha Ribeirinha do Barreiro” integra a parte prática realizada em grupo e individual da proposta. Na primeira, procurou-se estabelecer uma estratégia global de intervenção a nível do espaço urbano e de conteúdo programático para a área de intervenção, enquanto que na parte individual são apresentadas as soluções do objeto arquitetónico, evidenciando as suas lógicas conceptuais, formais e programáticas.



## PAISAGEM E MEMÓRIA RIBEIRINHA

*“As imagens do meio ambiente são o resultado de um processo bilateral entre o observador e o meio. O meio ambiente sugere distinções e relações, e o observador (...) seleciona, organiza e dota de sentido aquilo que vê. A imagem (...) é posta à prova contra a capacidade de registo percetual, num processo de constante interação (...) (e) pode variar significativamente entre diferentes observadores. (...) Cada indivíduo cria e sustenta a sua própria imagem (...)”* (LYNCH, 1960, p. 16).

A imagem ou, neste caso, a paisagem de certo ambiente é definida segundo uma relação entre o meio que é observado e o observador, sendo esta de carácter subjetivo e variável de indivíduo para indivíduo. A paisagem de uma cidade pode, então, ser definida como o conjunto de figuras mentais, ou mais concretamente, a memória coletiva que os habitantes de uma cidade têm sobre a mesma (LYNCH, 1960).

Paralelamente, Silva (SILVA, 1992), afirma que a paisagem é variável, não só de indivíduo para indivíduo, como também dos diferentes momentos em que este a observa. A paisagem pode variar em função do objeto material ou imaterial em foco, até mesmo da luminosidade presente durante diferentes períodos do dia, revelando-se assim como uma constante descoberta.

O carácter de uma paisagem pode ser definido como dinâmico e incerto “(...) passível de modificações ao longo do tempo, variando de acordo com as transformações sociais, económicas, políticas, culturais (...)” (SILVA, 1992, p. 108), sendo esta um reflexo direto da adaptação das diferentes gerações e das suas necessidades face ao espaço que habitam.

Deste modo, é possível afirmar que é a memória coletiva, transmitida através de diversas manifestações e comum às diferentes gerações que habitam um mesmo espaço, que configura a paisagem e a conseqüente imagética do lugar. É esta que invoca a nostalgia de um passado mitificado.

Associado também ao conceito de paisagem, está a sua definição mais científica, ligada com a disciplina da Geografia. Se por um lado, associamos a paisagem à memória coletiva partilhada por indivíduos de um mesmo lugar e à relação partilhada entre estes dois, por outro, podemos associá-lo ao campo científico que se dedica ao estudo da superfície terrestre e da relação entre o Homem e o meio ambiente em que se insere.

Nesse contexto, a paisagem faz parte da realização humana e é associada a fenômenos de modelação, organização e modificação do território e que se altera conforme o tempo, sendo esta capaz de revelar a “(...) realidade do espaço num determinado momento do processo. O espaço construído ao longo do tempo de vida das pessoas, considerando a forma como vivem, o tipo de relação que existe entre elas e que estabelecem com a natureza” (COSTA, 2008, p. 150).

Assim, a paisagem de um lugar é capaz de refletir a sua história, bem como os seus recursos naturais e a forma como a população usufrui dos mesmos.

A paisagem de um lugar pode então ser definida como a relação existente entre o observador e o que é observado. É o entendimento cognitivo e sensitivo de um conjunto de símbolos que estruturam o território, subjetivo a cada indivíduo, e da informação emitida pela sua envolvente.

Neste sentido, os símbolos de um lugar podem assumir variadas formas. Estes símbolos podem ser associados quer à arquitetura, quer aos costumes e tradições socioculturais presentes no território revelando, portanto, o caráter material e imaterial dos mesmos, respetivamente.

Entender a paisagem do Barreiro, passa por compreender quais os símbolos, materiais ou imateriais, que compõem a memória afetiva e coletiva do lugar que estiveram presentes desde a génese do território ou que assumiram relevância ao longo do tempo. É também compreender as mudanças socioculturais, decorrentes de acontecimentos identificáveis ao longo da sua linha temporal e as transformações do espaço em função das necessidades da sociedade que, em diferentes épocas estabeleceu lógicas distintas com o mesmo, modificando, renovando ou até mesmo suprimindo-o, dando origem a novas paisagens. Só assim, será possível intervir de modo consciente num território onde a sua paisagem é o principal elemento definidor do espaço e promover o dialogo entre o Homem e as novas lógicas construídas no território.

## 1.1 RELAÇÃO CIDADE-RIO

*“A relação das cidades com a água constitui um tema recorrente na história do urbanismo e da arquitetura. Outra coisa não seria de esperar, tratando-se de um recurso indispensável à sobrevivência humana, e, por isso, à da própria cidade”* (PORTAS, 1998, p. 6).

A história da humanidade esteve, desde sempre, associada à presença da água no território. Desde cedo se constatou que as frentes marítimas ou ribeirinhas assumem um papel preponderante na conformação do lugar. Sendo um dos elementos responsável pela fixação de povos nas suas margens, a água e o conjunto de práticas agrícolas, de recolção ou piscatórias associadas a esta, revelam-se como um dos principais suportes físicos à estruturação da sociedade.

A relação que se estabelece entre a paisagem e as pessoas pode aqui ser extrapolada para a relação estabelecida entre este e as frentes de água (SILVA, 1992). Esta relação distingue-se em três fases: a natureza como entidade divina; a natureza encarada como meio ou oportunidade; e a natureza como barreira ao desenvolvimento das pessoas.

Analogamente, a relação estabelecida entre pessoas e a água e, neste caso em concreto, entre a cidade e o rio, não será tão diferente.

Inicialmente, a água, vista como uma entidade divina, era associada ao desconhecido e por isso, temida e respeitada pelas pessoas. Estabelecem-se os primeiros povoados nestas margens marítimas ou ribeirinhas e a água é usada como principal meio de subsistência.

Seguidamente, a água é encarada como oportunidade. As pessoas reconhecem e aceitam as condicionantes naturais do elemento como fatores limitantes e aprende a utilizá-los a seu favor. Esta fase culmina no domínio da cidade sobre o mar ou rio, provocado pela industrialização do território e pelo aparecimento das primeiras, e cada vez mais numerosas, estruturas portuárias. As cidades evoluem segundo as suas margens e as suas paisagens e características urbanas sofrem profundas transformações. São especialmente evidentes com o desenvolvimento da arquitetura de características bélicas ou militares, na qual a linha costeira desempenhava um papel fundamental quer na defesa do território, quer na atividade e troca comercial que ocorria no crescente número de cais e portos espalhados pelas mesmas.

Mais tarde, com a introdução dos caminhos-de-ferro e conseqüente industrialização das frentes de água, atividades como a agricultura, a pecuária e até mesmo a piscatória, viram a sua significância como meio primário de sustento reduzida. A água tornou-se então uma barreira ao desenvolvimento das cidades e respetivas atividades industriais ao invés de uma oportunidade, como tinha sido outrora. Os espaços enormes que as indústrias necessitavam e os sucessivos aterros das linhas costeiras transformaram as frentes de água em espaços devolutos e monofuncionais, reduzindo drasticamente qualquer tipo de relação entre o homem e a água que não fosse meramente a industrial.

Após os períodos turbulentos decorrentes da 2ª Grande Guerra, dá-se o processo de desindustrialização. As indústrias pesadas estabelecem-se em novos locais, deixando os espaços previamente ocupados nas privilegiadas frentes ribeirinhas. O deslocamento e posterior quebra das lógicas industriais obrigou à completa reestruturação das cidades portuárias. Estas, fortemente ligadas à indústria lidavam agora com vazios urbanos ambientalmente degradados, produto das mais diversas atividades fabris, que desarticulavam a relação entre a cidade e o rio.

Assim, as cidades portuárias revelam-se como uma multiplicidade de respostas às exigências impostas pela população às suas frentes de água, em constante transformação. A sua evolução corresponde às sucessivas adaptações e anexações de infraestruturas nas suas margens, de modo a facilitar a comunicação e proximidade com a cidade, sendo estas insubstituíveis ao nível do desenvolvimento socioeconómico. Contudo, a importância destas infraestruturas foi diminuindo e originou áreas expetantes nestas frentes.

Com a alteração das correntes de pensamento, as áreas devolutas deixadas pelas indústrias assumem-se como expectantes. Ainda que fracas a nível da sua relação com a cidade, há que entender a sua potencialidade como espaços de oportunidade e requalificação do território. Posto isto, só através de premissas que tenham por sua base a recuperação e a sustentabilidade será possível a regeneração urbana de um território.

Atualmente, as entidades reguladoras dos territórios procuram reverter os efeitos dos processos relativos à época de industrialização e desindustrialização. Máximas como “devolver o rio à cidade” – iniciativas de revitalização, renovação e reabilitação das frentes ribeirinhas, desenvolvido pela Câmara Municipal de Lisboa – revelam estas mudanças na forma como se encaram os problemas derivados destas épocas e através de projetos urbanísticos inovadores, pretendem restabelecer e fortalecer a relação entre a cidade e o rio.



*Figura 8 – Pessoas a observar a prova de vela no Rio Coima. Avenida Batalhão de Sapadores do Sul e Sueste. Barreiro, 1930.  
Fonte: <http://memoriaefuturo.cm-barreiro.pt/pt/portal/espaco-memoria/rota-do-trabalho-eda-industria/industrializacao-e-associativismo/associativismo.html>*

## 1.2 CONTEXTO HISTÓRICO E DESENVOLVIMENTO DO BARREIRO

É inegável a relação existente entre as cidades e as suas frentes de água. O rio Tejo, dotado de história e cultura própria, humanizada ou não, é indissociável de qualquer margem que toca. Servindo, durante séculos, como principal porta de entrada e saída de pessoas ou produtos, como bens e matérias primas, o rio foi deixando o seu legado às margens ribeirinhas.

Visto que o Barreiro está inserido num contexto peninsular, banhado pelo estuário do Tejo em três dos seus limites físicos, a relação entre esta cidade e o rio foi, desde sempre, bastante evidente, já que o rio constituía um dos principais meios de subsistência daquele território – inicialmente bastante vinculado à pesca e agricultura, depois à indústria manufatureira e, posteriormente, à indústria ferroviária, corticeira e química.

Estando o território barreirense associado diversas dinâmicas ribeirinhas, o seu crescimento enquanto cidade é bastante semelhante ao de outras cidades ribeirinhas de carácter portuário ou ao de outras cidades em que a sua expressão de frente de água é significativa, na medida em que em que o espaço portuário e a respetiva linha de água sofreram inúmeras transformações, criando momentos de proximidade e afastamento nesta relação entre a cidade e o rio. Este afastamento foi particularmente notório com o processo de industrialização das frentes de água que ocorreram durante o final do século XIX até meados de século XX, no qual a cidade se dissociou progressivamente da sua frente ribeirinha e, a relação entre as mesmas, foi ficando mais ténue (PORTAS, 1998).

Neste contexto, o concelho do Barreiro foi palco de mutações complexas que se traduziram numa vasta e rica atividade económica, com enorme expressão a partir da revolução industrial, revelando-se um dos principais atores na produção, extração, produção e transporte de matérias primas e inúmeros outros bens que impulsionaram não só o próprio concelho, mas também os territórios envolventes, nomeadamente Lisboa, devido à sua posição geográfica estratégica no estuário do Tejo e proximidade da mesma.

É necessário referir que apesar das principais transformações da linha de água barreirense terem ocorrido durante este período, haviam antes outras dinâmicas ribeirinhas que exploravam as riquezas do estuário, incluindo atividades rurais rudimentares como a agricultura, pesca, salicultura, aquacultura e moagem de cereais, e são estas que complementam a identidade do Barreiro que conhecemos atualmente, e não exclusivamente o seu carácter industrial.

De facto, “ (...) para a geração actual e para muitos das anteriores, que só observaram o Barreiro pela primeira vez já na sua hegemonia industrial e urbana, é difícil concebe-lo como uma terra de agricultura e pesca, que se estruturou a partir de núcleos urbanos individualizados e pontuado por quintas e casais dispersos ou através da progressão industrial de sectores como o da cortiça” (CAMARÃO, 2012, p. 3).

Pode-se então concluir que o Barreiro é um produto de todas estas atividades que foram ocorrendo ao longo do tempo no território e mais, da transversalidade e dependência que estas partilham com o rio e com os recursos naturais associados ao mesmo, quer para atividades agrícolas, marítimas ou ,até mesmo, industriais. É, também, possível afirmar que as características naturais aqui presentes reuniram as condições ideais para que se criassem os primeiros assentamentos humanos nesta frente ribeirinha, estabelecendo uma relação muito íntima com este elemento – a água.

O desenvolvimento do Barreiro pode ser subdividido em cinco fases distintas<sup>3</sup>: o Barreiro pré-histórico, associado aos primeiros assentamentos humanos no território, cuja economia dependia de atividades agro-marítimas com base na caça, pesca e recolção de marisco; o Barreiro do período dos Descobrimentos; o Barreiro proto-industrial associado às indústrias artesanais e manufatureiras; o Barreiro industrial dos séculos XIX e XX, associado aos complexos industriais e infraestruturais; e, por último, o Barreiro pós-industrial, período fortemente marcado pela desativação das indústrias presentes no local e consequentes vazios urbanos deixados pelas mesmas.

Tendo em conta as variadas fases de desenvolvimento do Barreiro, no presente contexto, consideraram-se apenas aquelas que mais influenciaram o território económica, cultural e paisagisticamente, até à contemporaneidade. Sendo estas as três fases da época industrial: a época das indústrias manufatureiras, a época das indústrias pesadas químicas e a época pós-industrial.

---

<sup>3</sup> Disponível em <http://memoriaefuturo.cm-barreiro.pt/> (consultado 26/11/2021)

### 1.2.1 O BARREIRO PROTO-INDUSTRIAL

Ao analisarmos a cidade do Barreiro é possível compreender que as suas origens proto-industriais estão intimamente ligadas não só às qualidades naturais do território, mas também à sua posição geográfica e consequente proximidade com Lisboa. O estuário do Tejo e, mais concretamente o esteiro de Coina, assume um papel preponderante na fixação e desenvolvimento destas indústrias primitivas, de carácter artesanal – comumente descritas como indústrias manufatureiras – no complexo lagunar de Alburrica<sup>4</sup> (figuras 8 e 9). É aí, na orla ribeirinha oeste do concelho, que encontramos com maior expressão o edificado moageiro e a atividade náutica, associado à malha urbana do Barreiro Antigo, área habitacional ribeirinha bastante ligada às atividades piscatórias, agricultura e moagem de cereais.

De facto, o topónimo Barreiro está diretamente relacionado não só com a respetiva indústria, como também com as características próprias do território – geológicas e/ ou morfológicas. São apontadas duas conotações possíveis para o topónimo do concelho: a existência de barreiras e barreiros, ou seja, de solos de carácter maioritariamente argiloso – elemento principal na composição do barro, utilizadas na exploração e fabrico cerâmico que ocorria no local; e a existência de quintas, usualmente denominadas barros, desde os primórdios dos assentamentos humanos na região (CARMONA, 2009).

Outra origem do topónimo, talvez esta mais poética, é atribuída aos pescadores, que pescando na barra do Tejo e por isso denominados de barreiros, conferiam o nome ao local (PIMENTA, 1886).

Os primeiros registos que existem sobre o Barreiro, integram-no no território Riba Tejo, e crê-se que terá sido fundado entre o século XIII e XV. Este era delimitado pela ribeira de coina a oeste, pela ribeira de Alcochete a este e a norte pelo estuário do Tejo, sendo observável desde então esta dependência da sua orla marítima.

A água permitia a realização de múltiplas atividades e criava as condições ideais para que tais atividades marítimas e fluviais, especialmente a pesca e a salicultura, juntamente com a agricultura se consolidassem como as principais dependências de uma população cada vez mais numerosa. O papel destas indústrias manufatureiras foi-se revelando, ao longo dos séculos, fundamental na medida em que tornava possível a produção e escoamento de recursos e produtos até à capital, Lisboa, cada vez mais exigente a nível de consumo.

---

<sup>4</sup> Idem



Figura 9 – Atividade piscatória. Fotografia de pescadores no Bote do Seixal e do Barreiro. Fonte: <http://memoriaefuturo.cm-barreiro.pt/pt/portal/espaco-memoria/rota-do-trabalho-e-da-industria/proto-industria/mari769timos-e-pescadores.html>



Figura 10 – Vestígios da atividade moageira presentes no território. Moinho de maré Grande, Alburrica. Fonte: <http://memoriaefuturo.cm-barreiro.pt/pt/portal/espaco-memoria/rota-do-trabalho-e-da-industria/proto-industria/moinhos-e-moagens.html>

Esta população, que se ia afirmando à beira rio, ganhou cada vez mais expressão a nível demográfico e potencial produtivo e, em 16 de janeiro de 1521, o Barreiro alcança o estatuto de Vila e, simultaneamente de Concelho, por meio de Carta Foral assinada por D. Manuel I. O Barreiro torna-se, assim, uma Vila concelho, e a partir de então, surge a denominação Vila Nova do Barreiro, de resto pouco usada, acabando eventualmente por desaparecer (CARMONA, 2009).

A antiga vila ribeirinha, que outrora exibia águas calmas e praias de areia fina e branca, ricas em peixe e marisco, disposta em *barros* onde predominavam as árvores de fruto, vinhas e searas, sofre então uma das primeiras alterações a nível morfológico. Apesar da sua paisagem manter, na sua essência, um carácter maioritariamente rural, esta passa agora a ser pontuada pelos primeiros vestígios da indústria moageira. Surgem os primeiros moinhos de maré e respetivas caldeiras, construídos entre os séculos XV e XIX, e seguidamente pelos moinhos de vento, construídos entre os séculos XVIII e XIX, quando a produção de cereais aumentou devido ao aumento populacional. Estes engenhos característicos deste tipo de indústria foram fundamentais para o desenvolvimento do território barreirense e, ainda hoje, são verdadeiros ex-libris da cidade (CARMONA, 2009).

### 1.2.2 O BARREIRO INDUSTRIAL

*“As três décadas que se seguem à II Guerra mundial, constituíram um período, de forte aceleração das dinâmicas sociais, económicas e urbanas. Durante estes «30 gloriosos» anos, nos países da esfera da economia de mercado, instauraram-se o modelo económico «fordista», caracterizado pela produção e consumo massificado, e onde o modelo de «Estado Providência» que assegurava a redistribuição do rendimento, sustentando a progressão dos níveis de consumo” (PORTAS, 1998, p. 12).*

PORTAS (1998), refere que, com a introdução do modelo da cidade industrial, o urbanismo feito até então sofre uma profunda alteração: são agora aplicadas matrizes racionalistas, ou seja o zonamento do território por funções especializadas. Dirigido pela regulação, pelo investimento público e pela consolidação destas zonas industriais e polos de crescimento, este tipo de urbanismo estabelece um suporte físico à modernização da indústria pesada, entre os quais os complexos portuários e petroquímicos e também as unidades produtoras de bens de consumo duráveis.

A cidade industrial e tudo o que lhe é inerente, tal como os estaleiros navais, siderurgias, complexos petroquímicos e petrolíferos, estações ferroviárias terminais, portos alfandegários, bairros operários, entre outros, constituíam os novos centros económicos de produção, não só a nível local como também nacional. Contudo, aliado ao processo de industrialização, estão as consequências da mesma: o carácter pouco higiénico das cidades, reflexo da explosão demográfica que se verificou nestes territórios; a insalubridade causada pela falta de infraestruturas de esgotos e saneamento básico nos bairros operários; a deterioração da qualidade do ar, causada pela incessante operação da maquinaria industrial; a contaminação da água e do solo, não só dos territórios adjacentes às fábricas, como, por vezes de cidades inteiras. Tudo estes fatores contribuíram para a proliferação de doenças e epidemias.

Segundo Carmona (CARMONA, 2008, p. 231), “Enquanto a antiga vila operária se transformava num centro altamente industrializado e (...) constituía o motor de desenvolvimento do concelho e do país, fenómenos como a falta de habitação, a pobreza, a fome, a exclusão, doença e poluição assolavam o Barreiro.”

O Barreiro, idêntico a muitas outras cidades ribeirinhas, não ficou indiferente à modernização da indústria e apostou, também ele, na industrialização do seu território. Verificando-se uma continuidade no aumento populacional desde a sua época proto-industrial e devido às suas lógicas de proximidade à capital, o Barreiro tornou-se um ponto focal para o estabelecimento e proliferação deste tipo de indústrias.

É, em 1854, que o concelho desperta para a industrialização. Dá-se o início da construção do Caminho-de-Ferro do Sul e Sueste, que ligava o Barreiro ao sul do país, mais concretamente a Vendas Novas e, eventualmente a Espanha. Porém, este troço ferroviário só viria a ser inaugurado no ano de 1861, juntamente com a primeira estação ferroviária do Barreiro.

Como já foi referido, as privilegiadas acessibilidades marítimas e a proximidade com o mercado da capital revelaram-se fundamentais na escolha da cidade do Barreiro enquanto terminal ferroviário. Os caminhos-de-ferro tinham como objetivo facilitar a movimentação de bens e produtos entre as regiões norte e sul do país.

Tal como acontecera noutras cidades, os caminhos-de-ferro são vistos como os principais motores de desenvolvimento urbano e industrial. Assim, a malha urbana barreirense desenvolve-se em direção à nova estação e surgem novas indústrias, em particular, a corticeira, resultado direto do movimento de mercadorias que os comboios transportavam (MOTTA, 2009).

A implementação dos caminhos-de-ferro (figura 10) e destas novas indústrias (figura 11) permitiu que o Barreiro iniciasse um processo evolutivo e histórico que alterou por completo as lógicas do seu tecido urbano, social e económico. O Barreiro, até então, definido como uma vila de pescadores, moageiros e produtores, é agora uma cidade moderna e industrializada. As transformações paisagísticas do território são evidentes e a fragmentação com o seu passado rural e piscatório cada vez mais acentuada.

São estabelecidas as primeiras oficinas dos caminhos-de-ferro e complexos industriais corticeiros, que atraem um elevado número de mão-de-obra vinda, quer do setor agrícola, que se encontrava em rápido declínio, quer das regiões do Alentejo e Algarve, que chegava ao Barreiro em busca de melhores condições de vida e de um salário fixo.

As infraestruturas criadas e a fixação de tais indústrias no território foram fatores determinantes para que, posteriormente, se desse o desenvolvimento da indústria pesada e química, tornando o Barreiro numa centralidade a nível nacional.



Figura 11 – Indústria ferroviária do Barreiro. Fotografia das oficinas do Sul e Sueste e da Rotunda das Máquinas, 1933.  
Fonte: <http://memoriaefuturo.cm-barreiro.pt/pt/portal/espaco-memoria/rota-do-trabalho-e-da-industria/industrializacao-e-associativismo/o-caminhodeferro-no-barreiro.html>



Figura 12 – Indústria Corticeira do Barreiro. Fonte: <http://memoriaefuturo.cm-barreiro.pt/pt/portal/espaco-memoria/rota-do-trabalho-e-da-industria/industrializacao-e-associativismo/a-industria-corticeira-e-o-barreiro.html>

No início do século XX, mais concretamente em 1907, através de Alfredo da Silva surge no concelho, um colosso industrial, a Companhia União Fabril (CUF)<sup>5</sup>. Com os investimentos feitos, até então, ao nível da infraestruturização do território, o Barreiro apresentava as condições ideais para a sediação deste enorme complexo fabril. A CUF (figura 12) foi um dos principais impulsionadores da industrialização, não só a nível local, como a nível nacional e criou inúmeras infraestruturas, entre as quais os bairros operários e até mesmo portos e frotas marítimas que permitiam e potenciavam as trocas de produtos.

Segundo (CAMARÃO, 2012), a chegada dos caminhos-de-ferro aliada à consolidação da CUF, possibilitou uma explosão demográfica, na qual o Barreiro viu a sua população aumentar exponencialmente, durante um período temporal de quarenta anos. Consequentemente, são criados mais bairros operários e o Barreiro passa rapidamente de vila operária, a cidade industrial.

A industrialização alterou drasticamente a paisagem rural característica do Barreiro e transformou-a numa paisagem industrial, pontuada por chaminés, armazéns fabris, oficinas e aterros imensuráveis e o cariz natural, urbano, social e económico sofreu profundas alterações (figura 13). Aliada à industrialização, veio a poluição e sucessivos aterros das margens ribeirinhas, que consequentemente, contaminaram quaisquer tipos de fauna e flora existentes nos leitos dos rios que circunscvem o Barreiro, estrangulando qualquer tipo de atividade marítima e fluvial que pudesse ocorrer no território.

É então possível concluir que apesar da indústria se apresentar como parte integrante do património edificado, cultural e social do Barreiro, o processo de industrialização foi bastante prejudicial para o mesmo. As praias ficaram inutilizáveis, umas devido à poluição outras devido aos sucessivos aterros, os rios, outrora elementos intrínsecos ao território, foram despojados da sua biodiversidade e por fim, os solos foram contaminados com os mais variados produtos da atividade industrial. Enfim, as gentes ribeirinhas deixaram, progressivamente, de viver as margens das suas cidades.

A consequente deterioração dos valores ambientais e sociais são o reflexo de uma realidade em que tais preocupações não eram tão significativas. A poluição do ar, a contaminação dos solos e das águas são inerentes ao processo de industrialização e conformam a imagética daquilo que associamos, contemporaneamente, a uma cidade industrial.

---

<sup>5</sup> Disponível em <https://ensina.rtp.pt/artigo/cuf-barreiro-seculo-industria/> (consultado 26/11/2021)

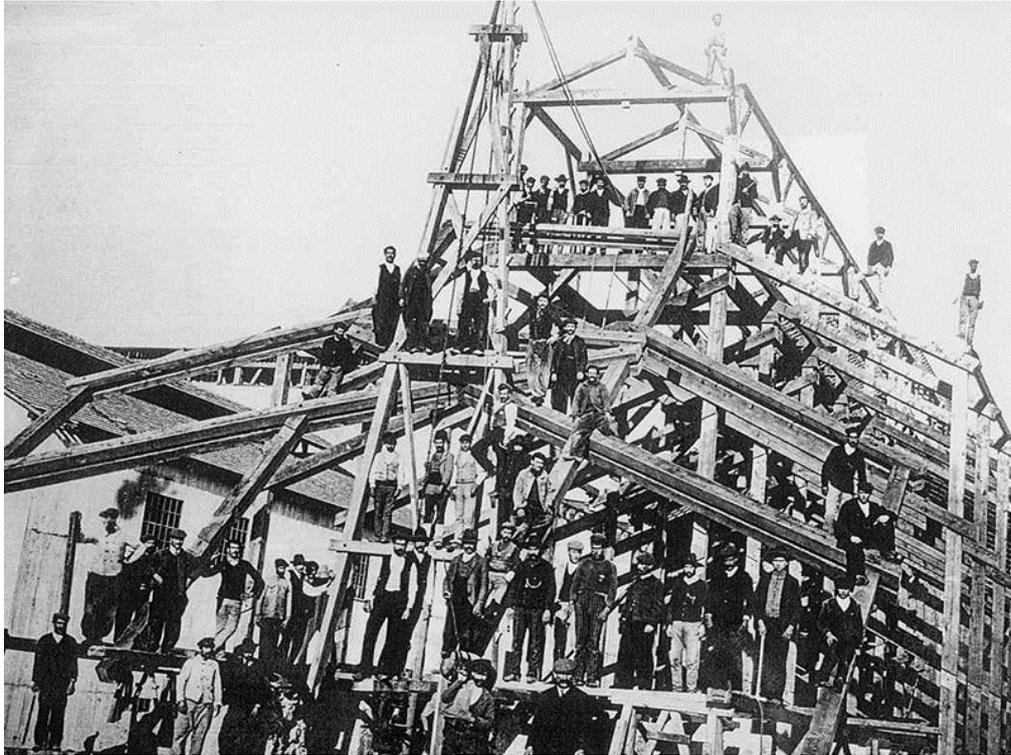


Figura 13 – Construção das fábricas da CUF, 1907. Fonte: <http://memoriaefuturo.cm-barreiro.pt/pt/portal/espaco-memoria/rota-do-trabalho-e-da-industria/industrializacao-e-movimento-operario/movimento-operario.html>



Figura 14 – Vista aérea da área geral da CUF e das suas infraestruturas, 1974. Fonte: <http://memoriaefuturo.cm-barreiro.pt/pt/portal/espaco-memoria/rota-do-trabalho-e-da-industria/industrializacao-e-movimento-operario/movimento-operario.html>

### 1.2.3 O BARREIRO PÓS-INDUSTRIAL

É em meados do século XIX, que se constata um colapso nos territórios de caráter maioritariamente industrial. Após uma hegemonia de mais de um século, as sucessivas crises económicas e os choques petrolíferos marcam a queda do modelo “fordista”, na década de 70 (COELHO & COSTA, 2006). As pesadas infraestruturas económicas e industriais próprias deste modelo de cidade, como os estaleiros navais, as siderurgias, os complexos petroquímicos e as refinarias petrolíferas, assim como as grandes infraestruturas logísticas, como os aeroportos em centros urbanos, as estações ferroviárias terminais, e os portos alfandegários, caíram em obsolescência económica e funcional, e foram forçadas a deslocar-se para lá da urbe e das suas proximidades imediatas, dando origem a uma questão inédita: o preenchimento dos vazios urbanos e áreas expetáveis deixados pela própria recomposição do tecido urbano (PORTAS, 1998).

O Barreiro e as cidades ribeirinhas análogas, perdem agora a importância estratégica e económica que outrora tiveram, enquanto espaços centrais industriais. Os vestígios deste tipo de atividades, revelam a decadência do seu património industrial, um legado difícil de contornar (figura 14). Elevado a cidade no ano de 1984, o Barreiro ficou marcado pelo gradual declínio das suas atividades económicas e viu-se, assim, reduzido a uma cidade dormitório periférica. O período áureo do Barreiro dava-se, assim, por terminado.

Contemporaneamente, o território apresenta uma demografia com uma idade bastante avançada e tem vindo a apresentar uma diminuição no número de pessoas que habitam o concelho (REIS, 2018). Esta rutura entre a cidade e os seus habitantes, é um reflexo direto da falta de oportunidades de trabalho e investimento económico, associadas à baixa qualidade de vida, especialmente na sua zona histórica, à degradação e ruína de uma quantidade significativa do seu edificado, quer habitacional, quer patrimonial, à heterogeneidade do seu tecido urbano, às barreiras criadas pela forte industrialização, entre inúmeros outros fatores.

Apesar da imagem económica, cultural e paisagística do Barreiro ter apresentado um enorme declínio relativamente a outras épocas mais prósperas, recentemente, a Câmara Municipal do Barreiro (CMB) tem vindo a promover políticas de regeneração e proteção do tecido urbano e respetivas orlas ribeirinhas, procurando resolver alguns dos principais problemas deixados pelos processos de industrialização e posterior desindustrialização do território.



*Figura 15 – Decadência do património ferroviário. Fotografia dos caminhos-de-ferro e da antiga Estação Ferro-Fluvial Sul e Sueste, à direita. Fotografia do autor, Barreiro, 2021.*

Consequentes da desindustrialização, são também postas em prática novas lógicas de proteção e preocupação ambiental, decorrentes das consequências nocivas do modelo de cidade fordista. A criação de estações de tratamento de água, restrições ambientais e criação de áreas naturais protegidas visam diminuir o impacto ambiental causado pela indústria pesada e química no Barreiro, levada a cabo pela CUF no século anterior. Estas medidas têm vindo a reverter a condição ambiental em que o Barreiro, o Estuário do Tejo e o esteiro do Coina outrora se encontraram, após a sediação da CUF no concelho e trazem com elas a crença de que o futuro e as propriedades biofísicas daquele meio ambiente serão salvaguardadas.

A regeneração do concelho, passa assim, segundo a CMB<sup>6</sup>, pela recuperação da memória comum e intrínseca àquele lugar, tendo como principais áreas de interesse, as habitações de génese ilegal dos pescadores, quer a norte como a sul dos caminhos-de-ferro, os antigos engenhos moageiros e quintas presentes na margem ribeirinha oeste do território e respetivo complexo lagunar de Alburrica, os destroços da antiga fábrica de cortiça, o estaleiro naval e respetiva doca-seca e, por fim, o complexo ferroviário e respetivas linhas, que atuam como barreira e constituem uma forte divisão do território.

Por fim, pode-se dizer que rutura física e cultural entre a cidade e o repentino esvaziamento das vastas áreas industriais que representavam grande parte do tecido urbano consolidado do Barreiro são, à luz da contemporaneidade, vistas como oportunidades de transformação urbanística. As cidades portuárias procuram agora uma forma de preencher os vazios centrais deixados pela reconfiguração do tecido urbano causada pelos vários processos de desindustrialização, e procuram com a ocupação dos mesmos, reencontrar alguma da identidade que, inicialmente moldou as suas frentes ribeirinhas (PORTAS, 1998).

---

<sup>6</sup> Disponível em <https://www.cm-barreiro.pt/viver/planeamento-mobilidade-gestao-e-regeneracao-urbana/gestao-e-regeneracao-urbana/reabilitacao-urbana/areas-de-intervencao-prioritaria/areas-de-intervencao-prioritaria> (consultado 27/11/2021)

### 1.3 VAZIOS URBANOS: BARREIRAS OU OPORTUNIDADES?

“O que é esse vazio urbano? Do que estamos a falar quando falamos dos espaços sem uso, de abandono, desagregação, em estado de ruína?” (MENEGUELLO, 2009, p. 128).

Como evidenciado anteriormente, os vazios urbanos são a consequência direta da cidade industrial. Na cidade do Barreiro, a sectorização do território associada à progressiva obsolescência da indústria e sucessivas crises sociais, políticas e económicas da segunda metade do século XX, origina um fenómeno de desindustrialização, que culmina no abandono parcial e/ou total destes territórios. As cidades industriais, incapazes de lidar com tais fenómenos, veem a sua economia terciarizada e o desemprego que se segue origina movimentos pendulares intensos. Por último, as entidades responsáveis pelos vazios urbanos, públicas ou privadas, revelam-se inaptas de manipular este tipo de territórios, dando origem a espaços desarticulados da estrutura da cidade e de carácter indefinido.

Inicialmente denominados como “*friches sociales*” por Labasse (1966), ou vazios sociais, estes lugares estão associados aos ciclos de transformações industriais. Esta designação define os vazios urbanos como espaços, infraestruturados ou não, desocupados ou com reduzida utilização, tendo sido estes anteriormente ocupados por atividades industriais ou atividades ligadas à mesma (MENDONÇA, 2001).

Atualmente, os vazios urbanos são mais que isso. De facto, o campo lexical deste conceito abrange várias terminologias: *terrain vague*, *brownfields*, *não-lugares*, *death zones*, e são habitualmente usados para descrever os vazios deixados pela desindustrialização (BRITO-HERNQUIQUES, MORGADO, & CRUZ, 2018).

No caso concreto do Barreiro, aquilo que se constata é a predominância de *brownfields*<sup>7</sup>, normalmente localizados em lugares privilegiados da cidade, como as frentes de água, estes espaços revelam-se contaminados pelas atividades industriais que ocuparam, em tempos, aqueles terrenos e são agora memória de uma época de transformação e reestruturação da cidade.

Assim, os vazios são entendidos não pela atividade industrial em si, mas “(...) pelos empreendimentos que um dia foram desativados, sofreram a ação do tempo e, com a consequente degradação natural, transformaram-se em zonas consideradas mortas” (MENEGUELLO, 2009, p. 129).

---

<sup>7</sup> No contexto do urbanismo, o termo refere-se a terrenos que tiveram como principal uso a atividade industrial. Podem encontrar-se contaminados com baixas concentrações de químicos, poluição e substâncias tóxicas, contudo revelam potencial para reutilização e revitalização mediante a limpeza ou isolamento dos mesmos. Disponível em: <https://www.epa.gov/brownfields/overview-epas-brownfields-program> (consultado 30/11/2021)

Entendem-se por zonas mortas as áreas industriais devolutas, os terrenos desocupados, as zonas portuárias e ferroviárias abandonadas, os espaços insalubres debaixo dos viadutos, entre outros. Assim, são lugares aparentemente vazios e sem qualquer tipo de uso vinculado aos mesmos. Consequentemente, transformam-se em espaços clandestinos, propícios a práticas consideradas ilegais, tornando-se espaços de rejeição e desarticulados da cidade (MENEGUELLO, 2009).

A existência deste tipo de espaços e a sua ocupação indevida traduz-se em deterioração e insegurança do tecido morfológico da cidade e constitui um “(...) problema social, de mau aproveitamento do capital investido e de desprezo do património construído” (MENEGUELLO, 2009).

Mas, se para uns os vazios urbanos estão conotados à degradação do território, para outros revelam-se como espaços de oportunidade e de regeneração da cidade.

Para alguns autores, apesar de os vazios urbanos representarem um rompimento no tecido urbano e, por isso de difícil compreensão na perceção coletiva dos habitantes da cidade, estes lugares revelam-se como “(...) livres, disponíveis, descomprometidos (...) vazios, portanto, como ausência, mas também como prometedores, como encontro, como espaço de possibilidade, expectativa” (SOLÀ-MORALES, 2014, p. 26).

Para (SOLÀ-MORALES, 2014), os vazios não comprometem de todo a cidade, sendo estes terrenos promissores para futuras apropriações da sociedade. É uma perspetiva positiva e de progresso.

Outros autores que contemplam os vazios urbanos como oportunidade são (FRANCK & STEVENS, 2007). Estes afirmam que os *terrain vagues* são potenciais escapes da vida urbana, fomentando os encontros espontâneos e inesperados, eventos informais e atividades alternativas fora do espaço “normal” da urbe. São as características peculiares dos vazios urbanos que os tornam convidativos à sociedade.

Assim, conclui-se que os vazios urbanos estão associados a duas perspetivas distintas. Se, por um lado são descritos como obsoletos, deteriorados e marginalizados, por outro são vistos como lugares de oportunidade e de reestruturação da cidade.

Estando este tipo de espaços, na sua maioria, desocupados, os vazios urbanos revelam-se livres para receber estratégias urbanísticas regeneradoras quer do território da cidade quer de vivências sociais. Só assim, será possível reintegrar estes lugares na malha consolidada da cidade, já que esta “(...) é acima de qualquer outra coisa o lugar onde uma comunidade se estabelece, onde cria relações identitárias e de memória enraizadas na sua estrutura cultural” (REIS, 2018, p. 63).

### 1.3.1 O CASO DO BARREIRO

*“Na base da regeneração de um brownfield está implícita a ideia de que os territórios podem ser reutilizados, ou mesmo, reciclados. Apesar das diversas possibilidades de abordagem, de acordo com a avaliação das aptidões destes espaços, as futuras utilizações passam por operações de mitigação dos riscos, acções de recuperação, demolição, restauro, reutilização de antigas e de novas construções, infra-estruturas e equipamentos” (QUEIRÓS, 2004, p. 9).*

O estudo dos vazios urbanos presentes na cidade do Barreiro integra-se no seguimento da cidade portuária industrial. Como referido anteriormente, o Barreiro, à semelhança de outras cidades portuárias, viu as suas frentes de água ocupadas e abandonadas pelas mais diversas indústrias e pelas enormes infraestruturas necessárias. O processo de desindustrialização transformou por completo o território barreirense e evidenciou a crescente separação entre a cidade e a sua frente de água. Segundo (PORTAS, 1998), os vazios urbanos deixados pela presença da indústria revelam-se como áreas expectantes, repletas de oportunidades, que aguardam a sua reintegração na malha urbana da cidade.

*“As antigas frentes de água das ancestrais cidades portuárias, territórios normalmente fechados à vida urbana mas fervilhantes de atividade (assegurada por vastas áreas de cais, de armazéns, de ferrovias e de depósitos) tornando-se, na sua maioria, em imensos espaços inutilizados, pela retração das suas atividades, pela racionalização técnico-organizativa, ou pela deslocação (...) para novas áreas (...) técnica e logisticamente mais favoráveis (...)” (PORTAS, 1998, p. 13).*

A descrição que (PORTAS, 1998) faz da cidade pós-industrial é observável na cidade do Barreiro. Atualmente, o tecido urbano da cidade revela-se heterogéneo e apresenta inúmeras barreiras que impossibilitam a fluidez interna do território. Tendo estas diferentes naturezas e dimensões, a linha ferroviária é uma das barreiras que mais acentua este fenómeno, dividindo o território em antes da linha e depois dela. Para além disso, as grandes infraestruturas deixadas pela indústria mais subdividem o tecido urbano.

A proposta deverá então procurar minimizar este problema e utilizar tais espaços do tecido urbano como potencialidade projetual, procurando reintegrar tais vazios e edificado na construção de novas lógicas urbanas (figura 16).

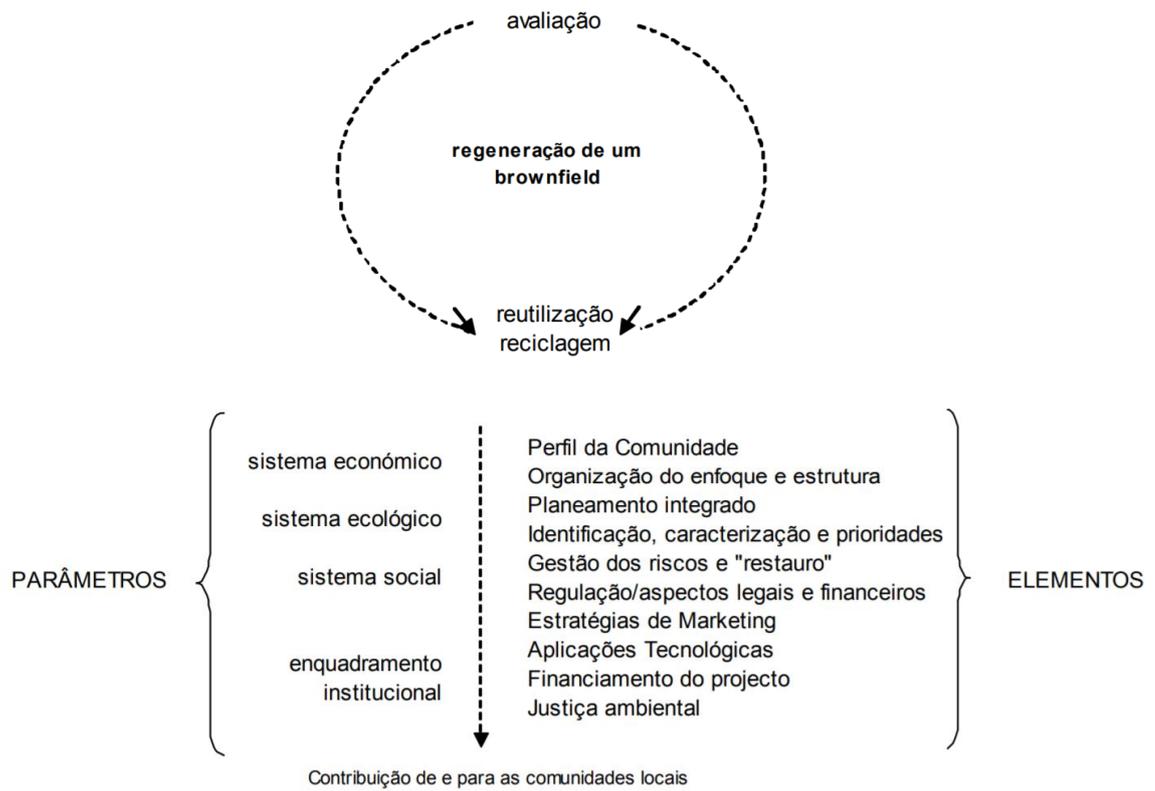


Figura 16 – Elementos e parâmetros para a regeneração de um brownfield. Fonte: [http://www.apgeo.pt/files/docs/CD\\_V\\_Congresso\\_APG/web/\\_pdf/D12\\_15Out\\_Margarida%20Queiros.pdf](http://www.apgeo.pt/files/docs/CD_V_Congresso_APG/web/_pdf/D12_15Out_Margarida%20Queiros.pdf)



## ENSAIO METODOLÓGICO

Neste capítulo apresenta-se a metodologia adotada, focada em casos de estudo, Assim, analisa-se na prática os argumentos teóricos utilizados como fundamento para a realização do projeto final de arquitetura .

Serão apresentados um total de quatro projetos, dois de intervenção em linhas ribeirinhas e dois em espaços náuticos. O conjunto foi organizado em relação à escala de intervenção, que vai desde a concepção da proposta urbana à escala mais humanizada, sendo os dois primeiros justificativos da proposta de desenho do espaço público, e os outros mais significativos a nível do projeto arquitetónico.

As questões que se procuraram clarificar e, posteriormente, validar com esta análise são várias, desde a integração na paisagem, à relação com a frente ribeirinha, à funcionalidade, à forma e componente programática.

## 2.1 Casos de Estudo – Estratégias De Intervenção a Nível Urbano

### 2.1.1 Passeio Ribeirinho do Seixal Velho (2009-2017), Atelier RISCO, Seixal, Portugal

*“A variação do desenho orgânico da frente contruída ao longo dos anos define avanços e recuos em relação à margem. Esta geometria de crescimento da cidade antiga permite construir um percurso com momentos e características físicas distintas, diferentes maneiras de contactar com a água e diferentes enquadramentos para o interior do núcleo antigo” (RISCO/2008, 2018).*

O Passeio Ribeirinho do Seixal Velho, projetado pelo atelier RISCO<sup>8</sup>, é uma faixa ribeirinha que procura reestabelecer a conexão entre o rio Tejo e a cidade do Seixal. A área do projeto é enquadrada pela frente ribeirinha e pelo centro histórico da cidade, um tecido urbano carregado de simbolismo e características morfológicas que lhe conferem uma herança única (RISCO/2008, 2018).

O projeto contou com a participação ativa da população, o que permitiu com que o desenho do espaço público fosse um reflexo direto das visões da sociedade civil para aquele espaço em concreto.

Numa perspetiva de valorização e regeneração deste enquadramento, o projeto apresenta como principais objetivos: o desenho de um espaço de utilização mista, partilhado por peões e ciclistas, e que devido à geometria irregular do território, origina momentos distintos ao longo do percurso; a valorização do núcleo histórico da cidade do Seixal, através do redesenho da estrutura viária e respetivos espaços de estacionamento e do enquadramento e acesso aos edifícios; a criação de espaços públicos comuns de qualidade existentes ao longo da faixa ribeirinha, dividindo-os em largos, praças e jardins.

Deste modo, uma zona ribeirinha onde anteriormente predominava a circulação automóvel, vê os seus parques de estacionamento substituídos por zonas verdes e de recreio dedicadas aos peões, e a sua rede viária reformulada, de modo a reduzir a dependência deste tipo de meios de transporte e incentivando a mobilidade suave, através da criação de zonas de sentido único e zonas reservadas a peões e a ciclistas.

Assim, a reestruturação do espaço público, significados e funções, é visto como uma oportunidade de regeneração do território e reconexão da cidade com a sua frente ribeirinha<sup>9</sup>.

---

<sup>8</sup> Disponível em <https://www.risco.org/projects/passeio-ribeirinho-do-seixal> 66 (consultado 26/11/2021)

<sup>9</sup> Disponível em <https://www.cm-seixal.pt/menos-imi-mais-investimento/2016/nucleo-urbano-antigo-do-seixal> (consultado 26/11/2021)

O Passeio Ribeirinho do Seixal Velho surge como referência uma vez que a principal máxima da intervenção urbana considera a regeneração de uma frente ribeirinha desconectada e desqualificada, através de novas lógicas de mobilidade, nas quais o peão assume elevada importância no desenho do espaço urbano. Esta intervenção é entendida não só como base para a conceção do espaço coletivo, como para uma requalificação de maior escala de toda a frente ribeirinha do Barreiro, de modo a reestabelecer a ligação perdida entre os habitantes da cidade e o rio Tejo, e a promover as atividades lúdico-recreativas associadas ao mesmo.



Figura 17 – Vista aérea da intervenção no Seixal Velho. RISCO, Seixal, 2017. Fonte: [https://www.risco.org/projects/passeio-ribeirinho-do-seixal\\_66](https://www.risco.org/projects/passeio-ribeirinho-do-seixal_66)



Figura 18 – Novas dinâmicas da frente ribeirinha do Seixal. O caráter pedonal e ciclável do espaço. RISCO, Seixal, 2017. Fonte: [https://www.risco.org/projects/passeio-ribeirinho-do-seixal\\_66](https://www.risco.org/projects/passeio-ribeirinho-do-seixal_66)

### 2.1.2 The City Deck (2005–2013), Atelier StossLU, Green Bay, EUA

*“The CityDeck and Green Bay downtown redevelopment effort represent a truly innovative approach to community revitalization, bringing together city and government public agencies and institutions; private developers and owners; and non-profit and community organizers, to better the City of Green Bay and improve the lives of those who live, work, and play downtown and along the river” (Atelier StossLU, 2013<sup>10</sup>).*

O projeto City Deck, desenvolvido pelos arquitetos Stoss LU, é um percurso ribeirinho que procura reconectar a cidade pré-existente de Green Bay ao rio Fox, que banha as suas margens, através de um parque público<sup>11</sup>.

À semelhança do projeto anterior, também este está alicerçado numa perspetiva “bottom-up”. O resultado é, assim, um conjunto de espaços desenvolvidos em estrita relação entre os arquiteto e os diversos agentes da sociedade civil.

Tendo como máxima a reativação e reabilitação de uma frente ribeirinha desconectada da sua envolvente, o projeto procura unificar estas duas vertentes através de um passadiço em madeira que avançando e recuando sobre o rio, possibilita uma multitude de experiências ao longo do percurso<sup>12</sup>.

São desenhados espaços amplos e flexíveis, permitindo assim momentos de contemplação do rio e da urbe, bem como a sua utilização para fins lúdico-recreativos.

Associados ao espaço, estão também elementos de mobiliário urbano que assumem as mais diversas formas, bancos ou espreguiçadeiras, e complementam o espaço com experiências de introspeção e contemplação<sup>13</sup>.

Além disso, o desenho a diferentes cotas aliado a um programa de dinamização do espaço permite uma maior aproximação dos usuários ao rio e promove a relação entre a cidade e a sua frente ribeirinha.

---

<sup>10</sup> Disponível em <https://www.stoss.net/projects/resiliency-waterfronts/citydeck> (consultado 26/11/2021)

<sup>11</sup> Disponível em <https://www.stoss.net/projects/resiliency-waterfronts/citydeck> (consultado 26/11/2021)

<sup>12</sup> Disponível em <https://worldlandscapearchitect.com/citydeck-green-bay-usa-stoss-landscape-urbanism/> (consultado 26/11/2021)

<sup>13</sup> Disponível em <https://www10.aecafe.com/blogs/arch-showcase/2011/10/15/the-citydeck-in-green-bay-wisconsin-by-stoss-landscape-urbanism/> (consultado 26/11/2021)



Figura 19 – Passadiço em madeira do projeto de City Deck. Stoss LU, Green Bay, 2013. Fonte: <https://www.archdaily.com/158661/the-citydeck-stossLU>



Figura 20 – Multitude de experiências que o passadiço permite. Stoss LU, Green Bay, 2013. Fonte: <https://www.archdaily.com/158661/the-citydeck-stossLU>

## 2.2 Projetos De Referência – Estratégias De Intervenção A Nível Arquitetónico

### 2.2.1 Centro de Remo (2014), Branco Cavaleiro Arquitetos, Viana do Castelo, Portugal

O presente projeto, do arquiteto Rui Jorge Branco Cavaleiro<sup>14</sup>, encontra-se como caso de referência não só pela sua componente programática, dado que se trata de um Centro de Remo<sup>15</sup>, mas também pelas

particularidades do objeto arquitetónico em si.

A intervenção, localizada na margem direita do rio Lima, é composta por dois volumes, um deles erguido sobre as antigas ruínas de uma indústria desativada e o outro construído de raiz.

Apesar de o edifício existente ter sido alvo de reabilitação, certos elementos foram substituídos, como por exemplo a cobertura por betão aparente, enquanto outros foram incluídos, mais concretamente elementos em aço corten, a intervenção no edifício foi feita de modo a não destoar a sua imagem. Este volume alberga todo o programa de apoio necessário à modalidade: serviços, balneários, cafetaria, ginásio, entre outros.

Já o novo volume proposto, assume uma atitude diferente, no entanto, complementar. Compreendendo um tanque de treinos, um ginásio dedicado especificamente à prática da modalidade e um hangar para acomodação dos vários tipos de embarcação, este volume é revestido em painéis de betão com desenho tridimensional.

O modo como os dois volumes dialogam entre si, apesar das diferentes linguagens arquitetónicas empregues, e a maneira como se complementam, bem como alguns elementos do seu programa revelaram-se um importante objeto de estudo e ponto de partida o equipamento náutico projetado.

---

<sup>14</sup> Disponível em <https://www.cavaleiroarchitects.com/>

<sup>15</sup> Disponível em <https://www.archdaily.com.br/br/964688/centro-de-remo-branco-cavaleiro-architects>



*Figura 21 – Articulação entre o pré-existente, ao fundo, e o novo, mais próximo. Centro de Remo de Viana do Castelo. Fotografia de José Campos, Viana do Castelo, 2013. Fonte: <https://www.archdaily.com.br/br/964688/centro-de-remo-branco-cavaleiro-architects>*



*Figura 22 – Corredor de circulação que leva ao espaço de refeição, ao fundo. Fotografia de José Campos, Viana do Castelo, 2013. Fonte: <https://www.archdaily.com.br/br/964688/centro-de-remo-branco-cavaleiro-architects>*

### **2.2.2 Centro de Recepção de Visitantes (2019) , Buho Arquitectos, Covarrubias, Espanha**

O Centro de Recepção de Visitantes, de Javier Sánchez López<sup>16</sup>, é um projeto que tem por base princípios de intervenção mínima.

Elementos pré-existentes como por exemplo a estrutura, as fachadas, e a cobertura que se apresentavam em bom estado de conservação, foram mantidas. Assim, toda a estrutura original foi preservada e, com o miolo removido, o novo interior procura adequar-se às exigências propostas por um novo programa. Deste modo, o arquiteto garante um espaço interior flexível e capaz de se adequar a novos usos.

O reboco interior da fachada principal foi removido e o tijolo deixado à vista, enquanto painéis de aglomerados de madeira e policarbonato translúcido revestem as restantes paredes e originam um jogo de luz e sombras no interior do edifício.

A luz, também ela um elemento importante na composição do espaço é estudada, de modo a que complementemente corretamente cada tipo de atividade distinta que irá ocupar o espaço interior do edifício, em diferentes momentos do dia.

Uma das maneiras de promover a regeneração urbana de um território passa por intervir sobre o pré-existente. Dado as condições atuais do tecido urbano do Barreiro, foram tidas em conta propostas que tivessem como base princípios de intervenção mínima, que possibilitam a readaptação dos elementos que compõem a cidade sem a descaracterizar.

---

<sup>16</sup> Disponível em <http://buhoarquitectos.com/crv-cvrrbs/>



*Figura 23 – Enquadramento do edifício por meio de um elemento em aço corten. Centro de Recepção de Visitantes, Buho Arquitectos, Covarrubias. Fonte: <http://buhoarquitectos.com/crv-cvrrbs/>*



*Figura 24 – Qualidades espaciais e materiais do espaço interior. Centro de Recepção de Visitantes, Buho Arquitectos, Covarrubias. Fonte: <http://buhoarquitectos.com/crv-cvrrbs/>*

## 2.3 Processo Metodológico

O processo metodológico contemplou, para além do estudo de referências projetuais, a análise direta e indireta da área de estudo.

A análise direta foi realizada por meio de registo fotográfico da área de intervenção. Procurou-se, através deste levantamento, capturar a essência do espaço urbano e do sistema de vistas singular compreendidos pelo lugar (figuras 24 e 25).

Outrora definida pela indústria corticeira, esta frente revela-se um dos produtos associados aos processos da desindustrialização, onde é possível constatar alguns vazios urbanos e o edificado apresenta as traseiras ao rio. Esta realidade é característica de uma época em que o rio, por variadas circunstâncias, não se constituía como um apelo à integração na vida urbana. Constata-se uma frente ribeirinha desqualificada, salvo pontuais exceções, como é o caso das recentes intervenções urbanas no largo do Moinho Pequeno e respetivo engenho moageiro (figura 26) e nas traseiras das três torres de habitação (figura 27).

Apesar de a cidade se mostrar recetiva a alterações e à criação de novas lógicas urbanas, a sua dependência do automóvel é, ainda, evidente e isso reflete-se no desenho do espaço público.

Paralelamente a esta análise, foi realizado um inquérito sociológico à população residente da cidade do Barreiro. Com isto, pretendeu-se compreender melhor qual o grau de satisfação da população, relativamente à área em estudo. Deste modo, foi possível averiguar quais as principais necessidades sentidas pelos usuários do espaço público, bem como as suas vontades. Posteriormente, foi realizada a entrevista exploratória, que permitiu definir o conteúdo programático dos equipamentos náuticos propostos. Ao estabelecer um diálogo contínuo com os atores locais, foi possível aferir e validar alguns dos conceitos e propostas de desenho do espaço urbano e do objeto arquitetónico.

O estudo das referências projetuais procurou ir de encontro às necessidades evidenciadas pelo diálogo com os diferentes atores locais, revelando a importância dos métodos participativos no pensamento arquitetónico. A escolha de projetos com contextos semelhantes aos do território em estudo permitiu definir uma linha orientadora projetual, nomeadamente o conteúdo programático, as atmosferas e ambiências que se queriam para os vários espaços.



Figura 25 – Síntese imagética do espaço urbano e respetivo sistema de vistas da Frente ribeirinho da Rua Miguel Pais.



Figura 26 – Síntese imagética do espaço urbano e respetivo sistema de vistas do aterro do interface de mobilidade da cidade.



*Figura 27 – Requalificação urbana e arquitetônica do Largo do Moinho Pequeno e respetivo engenho moageiro.*



*Figura 28 – Requalificação urbana das traseiras das três torres de habitação.*



## **Metamorfose Da Linha Ribeirinha do Barreiro**

### **3.1 O Desenho do Espaço Urbano**

As frentes de água das cidades contemporâneas têm sido um dos principais focos de intervenção enquanto oportunidades de criação de novas centralidades urbanas. As dinâmicas estabelecidas entre a paisagem ribeirinha e a cidade possibilitam a exploração de novas lógicas e estratégias que permitem cerzir tais frentes com o tecido urbano consolidado da cidade.

A área de intervenção incide sobre uma parte importante da frente ribeirinha da cidade e corresponde ao local das primeiras concentrações da indústria no território. Na área de estudo constata-se atualmente um percurso ribeirinho desconectado da cidade, onde vazios urbanos sem significado deixados pelos processos de desindustrialização, revelam o automóvel como principal elemento definidor do espaço. São evidentes os constrangimentos e obstáculos à circulação pedonal.

A primeira parte da componente prática foi realizada em grupo e procurou estabelecer as principais diretrizes da proposta, valorizando a reestruturação de um espaço público direcionado às pessoas e à intervenção no edificado existente, de modo a promover a relação entre os habitantes da cidade e as suas frentes de rio, retomando elementos do seu passado industrial e reaproveitando-os, agora com novas funções. Deste modo, assegurou-se que a memória que confere identidade ao local era preservada através da criação de novas vivências nestas mesmas frentes (figuras 29 e 30).

Tendo por base a análise, direta e indireta, da estrutura urbana da frente ribeirinha oeste do Barreiro e do sistema de vistas singular que este possui sobre a zona estuarina dos rios Tejo e Coia, a proposta propõe a criação de uma nova centralidade na frente rio da cidade, multifuncional e que seja capaz de conciliar diferentes usos e funções e, assim, dar origem a processos de regeneração urbana do território.



*Figura 29 – Representação esquemática da área de estudo evidenciando as ligações pré-existentes e as novas centralidades propostas.*



*Figura 30 – Representação esquemática da área de estudo, evidenciando as novas ligações propostas, as novas centralidades propostas e a sua relação com o edificado relevante presente no local, a preto.*

À escala urbana, o desenho dos espaços foi pensado de modo a promover a mobilidade suave, fomentando uma cidade mais saudável e direcionada ao peão. Deste modo, são reestruturados os principais eixos viários de comunicação entre a cidade e a sua frente de água e redesenhadas as respectivas bolsas de estacionamento. Foram desenhados percursos pedonais e cicláveis que associados a mobiliário urbano, espaços públicos e espaços verdes pontuais permitem a dinamização e continuidade de todo um percurso ribeirinho ao longo desta frente.

O atual interface de mobilidade é redesenhado e procede-se com a desativação das suas linhas ferroviárias. Propõe-se a reativação de uma ligação anteriormente existente entre o Barreiro e o Seixal, realizada por meio de um elétrico, capaz de restabelecer a conexão entre os dois municípios. Desta forma, no lugar das antigas ferrovias surgem percursos pedonais e cicláveis associados a um corredor verde que criam novos fluxos entre o centro da cidade e o rio.

Associado ainda à proposta, está a criação de um parque urbano, no espaço que o interface de mobilidade ocupa atualmente e que servirá como “porta de entrada” na cidade, munido de serviços e equipamentos necessários à área (figura 31).



*Figura 31 – Representação esquemática da área de estudo e das principais intenções da proposta.*

### **3.2 Desenho do Espaço Urbano da frente ribeirinha da Rua Miguel Pais**

A proposta do desenho urbano da frente ribeirinha da Rua Miguel Pais procurou por em prática os conceitos abordados anteriormente. Através da promoção da mobilidade suave, da reabilitação de espaços e edifícios devolutos e do sistema de vistas singular sobre o contexto natural de Alburrica, o desenho urbano procurou, por um lado recuperar a memória das atividades ribeirinhas que outrora ocuparam aquela frente, e por outro estabelecer novas lógicas e dinâmicas de relação entre as pessoas e o rio (figura 32, 33 e 34).

O desenho do espaço urbano é realizado recorrendo às referências projetuais abordadas anteriormente. A frente ribeirinha é reestruturada como um elemento que permita uma vivência contínua entre o espaço da cidade e o rio.

Como tal, o espaço para os peões é redesenhado, focando-se no alargamento dos passeios e na criação de eixos pedonais e cicláveis que estabeleçam conexões visuais com o plano de água. As bolsas de estacionamento que surgiam ao longo de toda a frente rio e se constituíam como barreira física e visual do espaço, são reposicionadas para junto do eixo viário. Estas assumem-se, aqui, como espaços de transição, que pretendem num primeiro momento responder à necessidade de estacionamento organizado que o espaço tem, mas que podem assumir no futuro, diferentes qualidades espaciais, promovendo a habitabilidade dos espaços entre o edificado. Pretende-se, assim, que escala humana seja o principal elemento desenhador do espaço.

A proposta contempla ainda a criação de diversos espaços verdes, de lazer e de contemplação ao longo da frente, que permitem através de relações de limite ou prolongamento sobre o rio, estabelecer momentos distintos ao longo do percurso ribeirinho (figura 35 e 36).

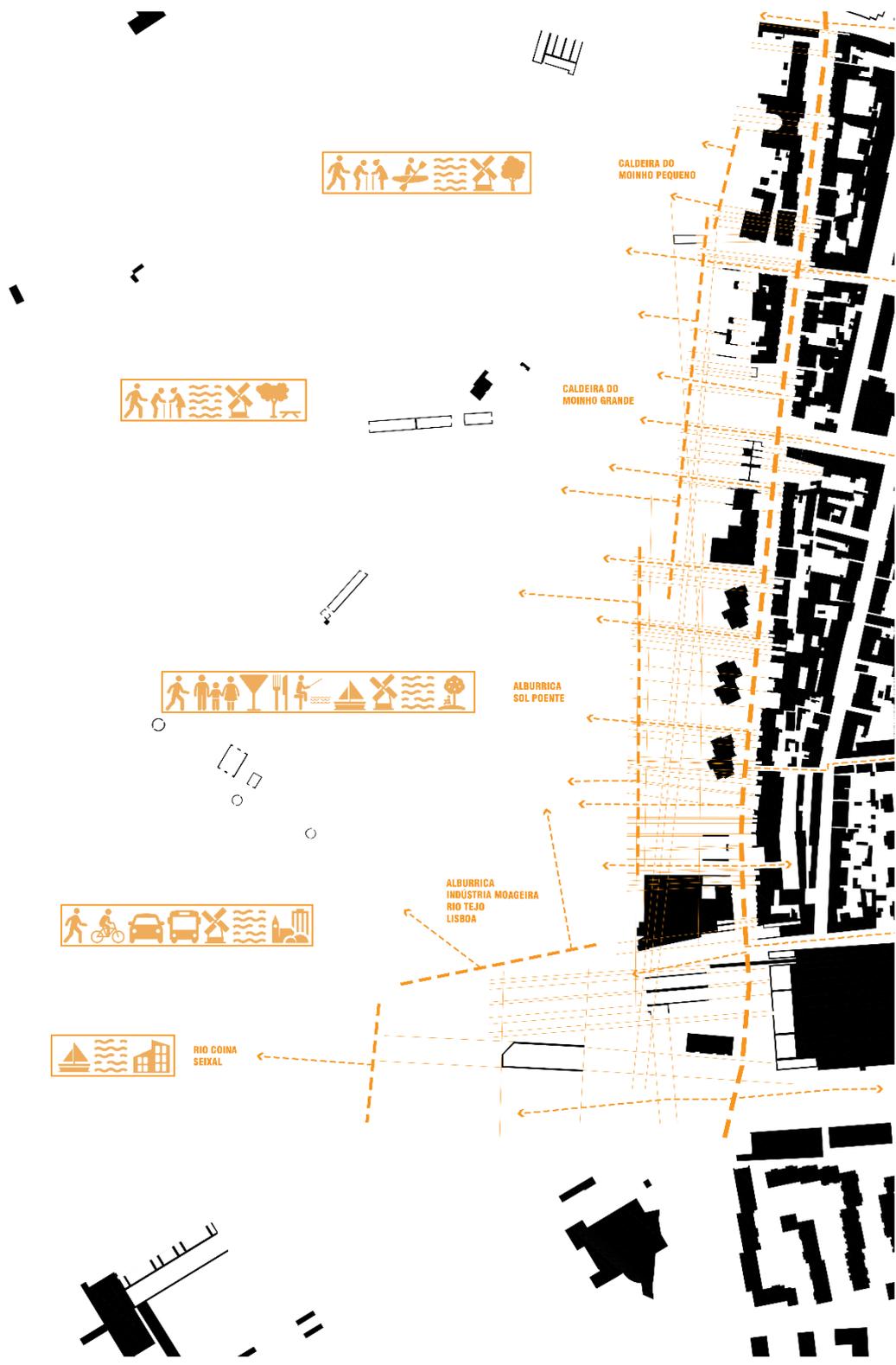


Figura 32 – Esquema da proposta de intervenção urbana, evidenciando as relações entre o espaço público e o sistema de vistas.

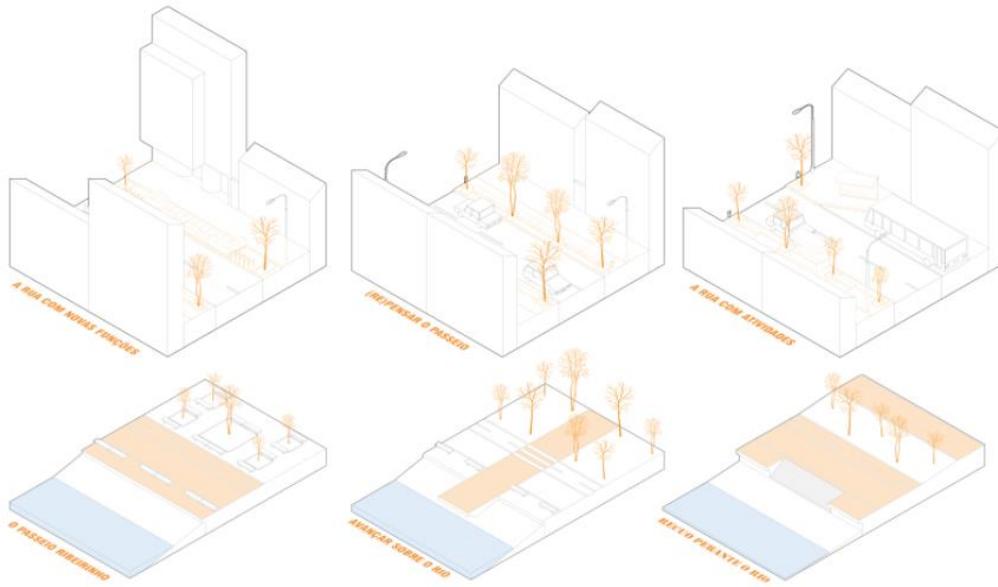


Figura 33 – Gramáticas de composição do espaço urbano.

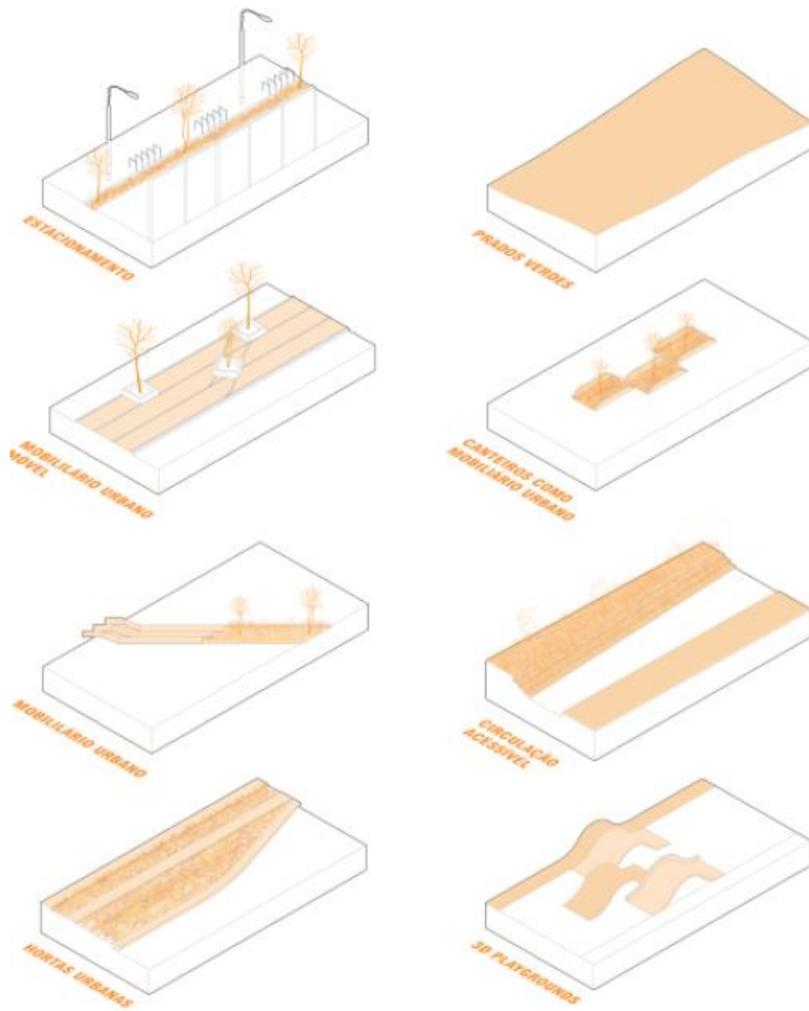


Figura 34 – Gramáticas de composição do espaço urbano.



*Figura 35 – Proposta de intervenção. Desenho do espaço urbano da frente ribeirinha da Rua Miguel Pais.*



*Figura 36 – Ambientes urbanos propostos pela intervenção.*

### **3.3 Desenho de um Equipamento de Suporte às Atividades Náuticas no Antigo Cais da Cortiça**

A principal premissa da proposta de intervenção baseia-se na construção de um percurso ribeirinho capaz de restabelecer a relação entre a cidade e o rio, assumindo, nos equipamentos desenhados, a cultura do mar e as atividades náuticas como principais atores regeneradores das frentes de água.

A escassez de acessibilidades, equipamentos e condições para a prática das atividades piscatórias e náuticas é evidente no local e um dos principais motivos pela qual a zona se encontra atualmente desconectada da cidade. A ideia de recuperação, reabilitação e criação de um complexo que integre as condições necessárias para a boa prática destas atividades surge da necessidade que há de dinamizar a zona e conectar a sua frente urbana com a sua frente ribeirinha.

Aliada à reestruturação de toda a faixa ribeirinha oeste, surgem três equipamentos, no antigo cais da cortiça, de apoio à prática das atividades náuticas e piscatórias, dois deles reaproveitando pré-existências edificadas no espaço, e outro concebido de raiz, todos conectados pelo mesmo elemento comum: o plano de água.

Procurando reestabelecer as funções aí exercidas como a prática da pesca, seja esta de carácter profissional ou recreativo, e a prática do remo, levada a cabo pelo Grupo Desportivo dos Ferroviários do Barreiro, e adicionando uma nova, a prática da vela, a intervenção propõe a dinamização da área através de atividades ligadas ao trabalho e ao desporto, ao lazer e à cultura, na medida em que se apresenta como um palco de trocas de experiências intergeracionais.

Promovendo o contacto entre os habitantes do Barreiro, os pescadores, os desportistas e o ocasional transeunte, a intervenção permite uma participação ativa e direta entre diversas comunidades e atividades que decorrem na frente ribeirinha. Deste modo, será possível criar novas vivências no espaço e revitalizá-lo.

Como primeiro momento da intervenção, apresenta-se o volume dedicado à prática da pesca artesanal e à posterior venda do pescado em regime de lota. É criado um acesso que permite estabelecer a ligação entre a rua e os volumes que delimitam duas novas praças, a primeira de carácter urbano, que se assume como um primeiro momento de contacto com o espaço, e a segunda de carácter mais reservado, dedicado às atividades complementares à prática da pesca. São também criados novos pontos de atracagem que permitem facilitar os momentos de chegada e partida dos barcos para o rio.

O segundo momento da intervenção passa pela requalificação do atual edifício do Grupo Desportivo dos Ferroviários do Barreiro e do antigo Armazém de Mercadorias da CP, dedicados à prática das modalidades do remo e da vela, respetivamente.

O interior dos três volumes é desenhado em função da suas lógicas de circulação interna e externa, assegurando a criação de espaços de maior e menor privacidade e também em função do espaço que os materiais utilizados pelas diversas atividades necessitam para o seu devido armazenamento. São então criados núcleos que concentram em si as funções pensadas necessárias ao bom funcionamento do espaço, deixando o restante como espaço polivalente, capaz de albergar funções distintas em diferentes momentos do dia (figura 37 a 43).

A materialidade e os ambientes da proposta recuperam algumas das particularidades dos casos abordados no capítulo anterior (figuras 44 a 49). Procurando um princípio de intervenção mínima na reabilitação do edificado pré-existente, os elementos estruturais são recuperados e mantidos sofrendo apenas ligeiras alterações, funcionando assim como uma “casca” recetível a novos conteúdos programáticos. A materialidade original é deixada à vista tirando partido das texturas rudes deste tipo de intervenções. O reboco interior é removido e os núcleos desenhados incorporam novas materialidades, procurando assim conjugar a autenticidade das intenções com a honestidade dos materiais, antigos ou novos, necessários e reais.

Já o novo volume proposto, assume uma atitude diferente, contudo complementar.

PRODUCED BY AN AUTODESK STUDENT VERSION

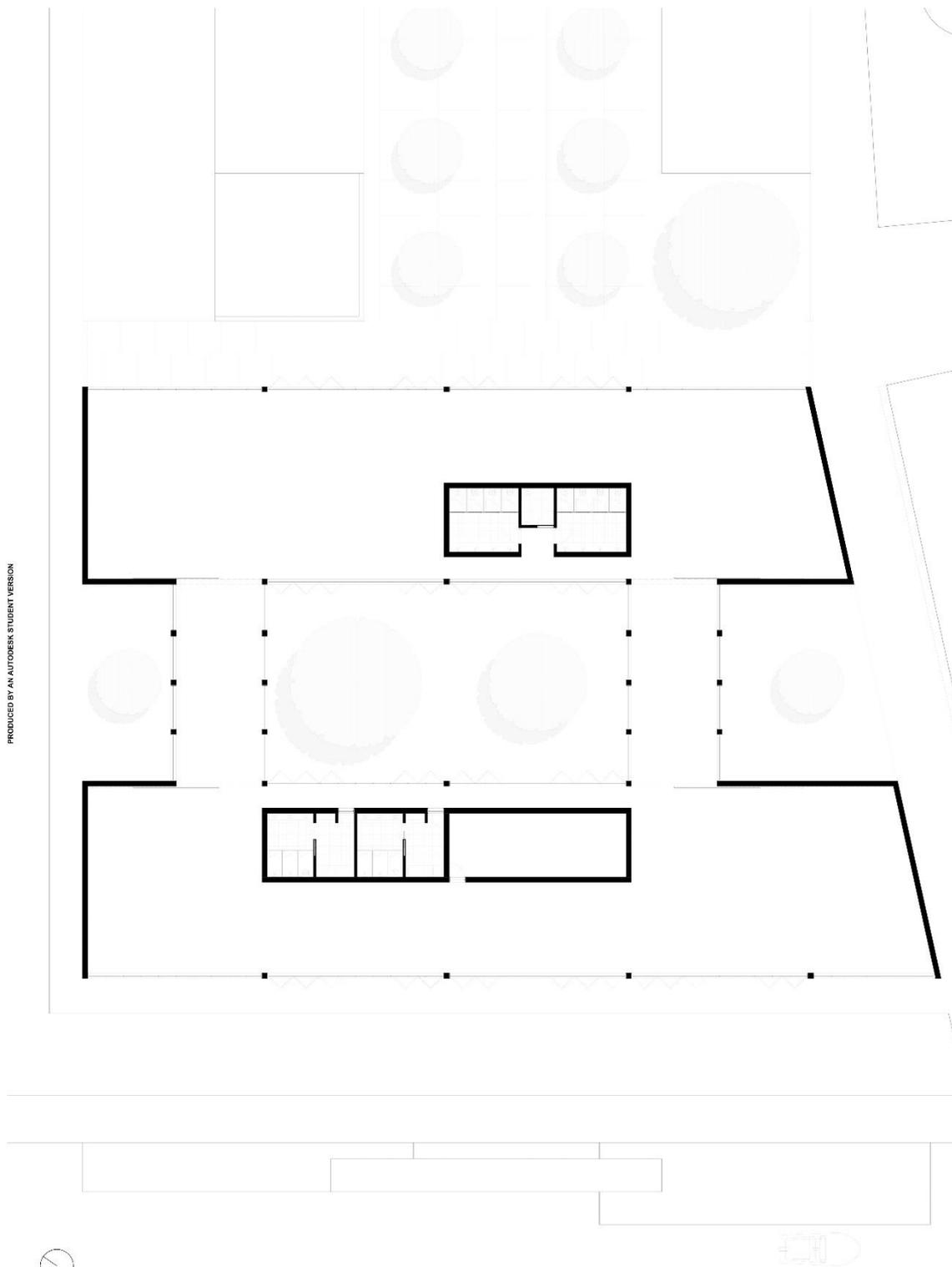
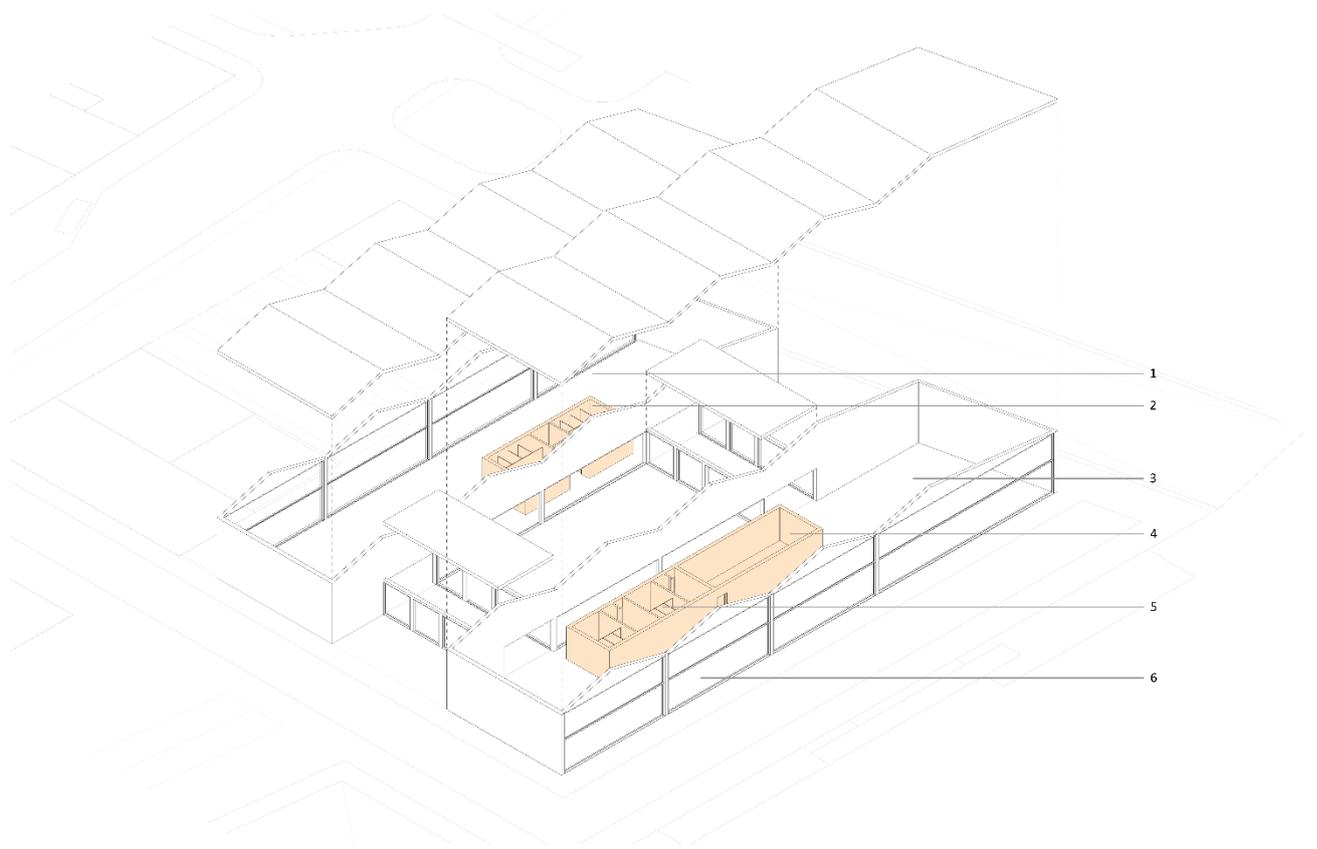


Figura 37 – Representação em planta do piso térreo do edifício dedicado à atividade piscatória. Redução da escala 1:100.



*Figura 38 - Representação axonométrica do edifício dedicado à atividade piscatória. 1- Espaço de recepção e venda do pescado em regime de lota; 2- Instalações sanitárias; 3- Espaço de oficina; 4- Espaço de armazenamento e refrigeração do pescado; 5- Vestiários dos pescadores e instalações sanitárias de apoio; 6- Hangar.*

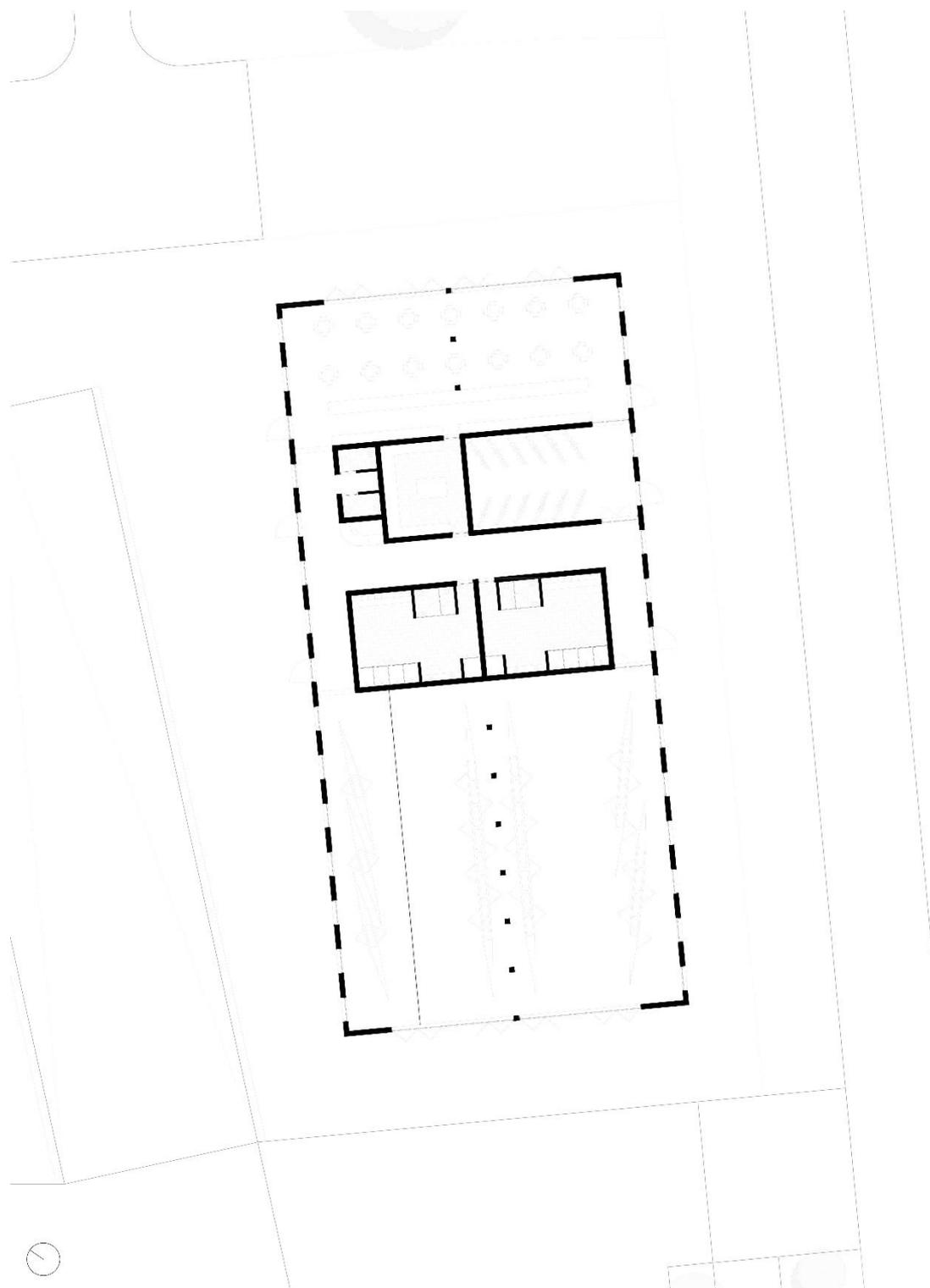
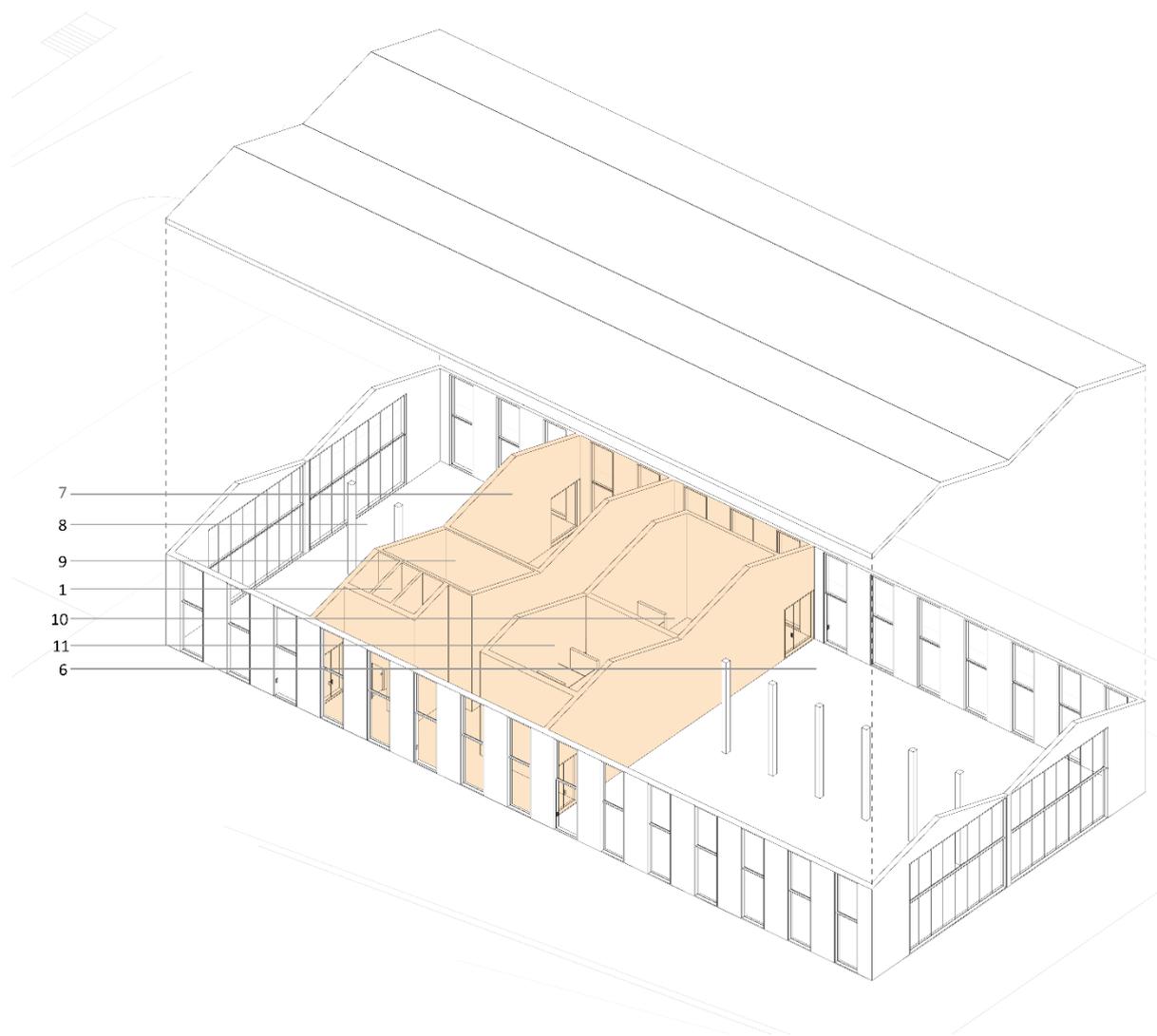


Figura 39 – Representação em planta do piso térreo do edifício dedicado à prática do remo. Redução da escala 1:100.



*Figura 40 – Representação axonométrica do edifício dedicado à prática do remo. 1- Instalações sanitárias; 6- Hangar; 7- Ginásio de apoio à prática da modalidade; 8- Espaço de refeição; 9- Espaço de confeção e armazenamento de comida; 10- Balneários femininos; 11- Balneários masculinos.*

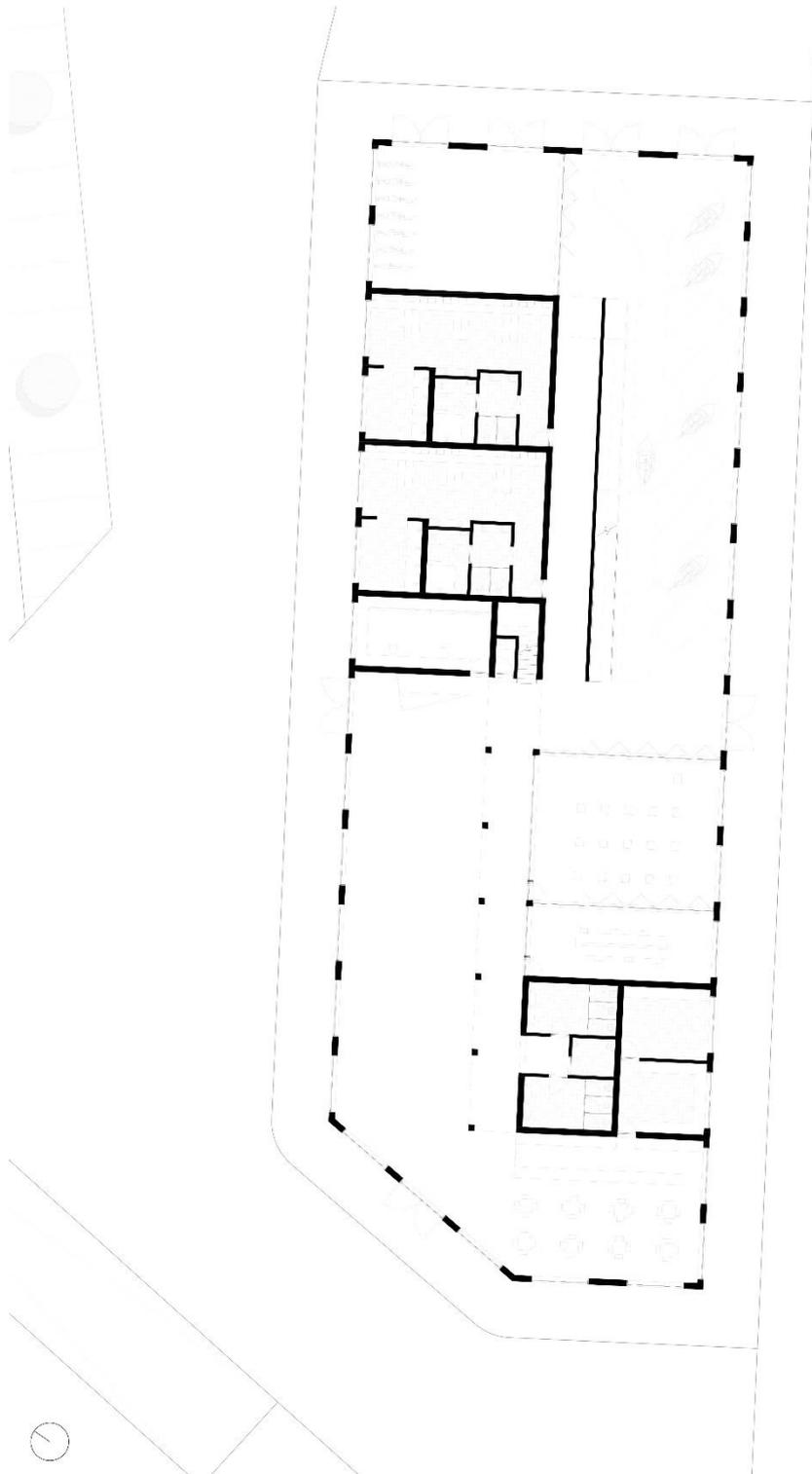


Figura 41 – Representação em planta do piso térreo do edifício dedicado à prática da vela. Redução da escala 1:100.

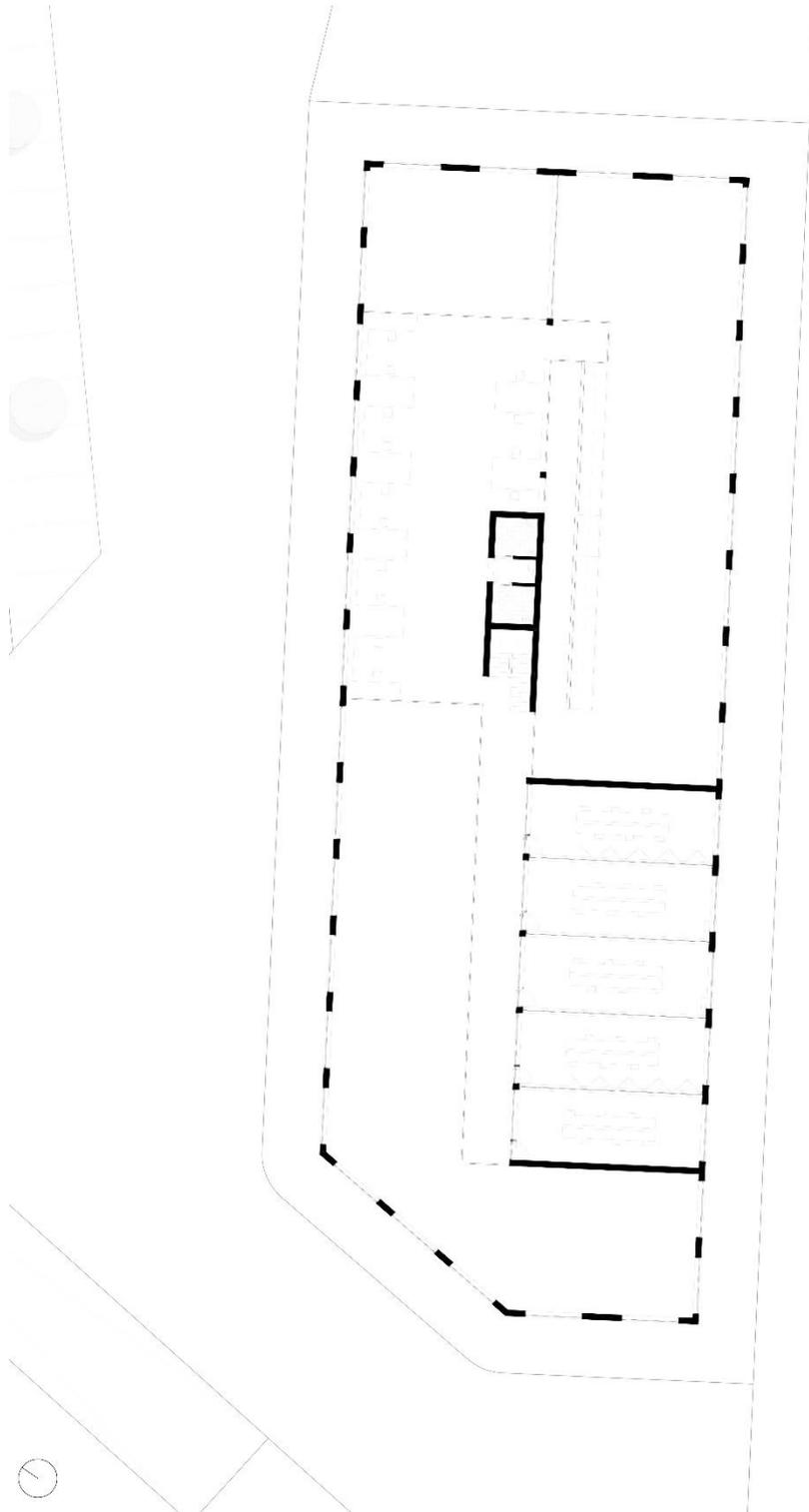
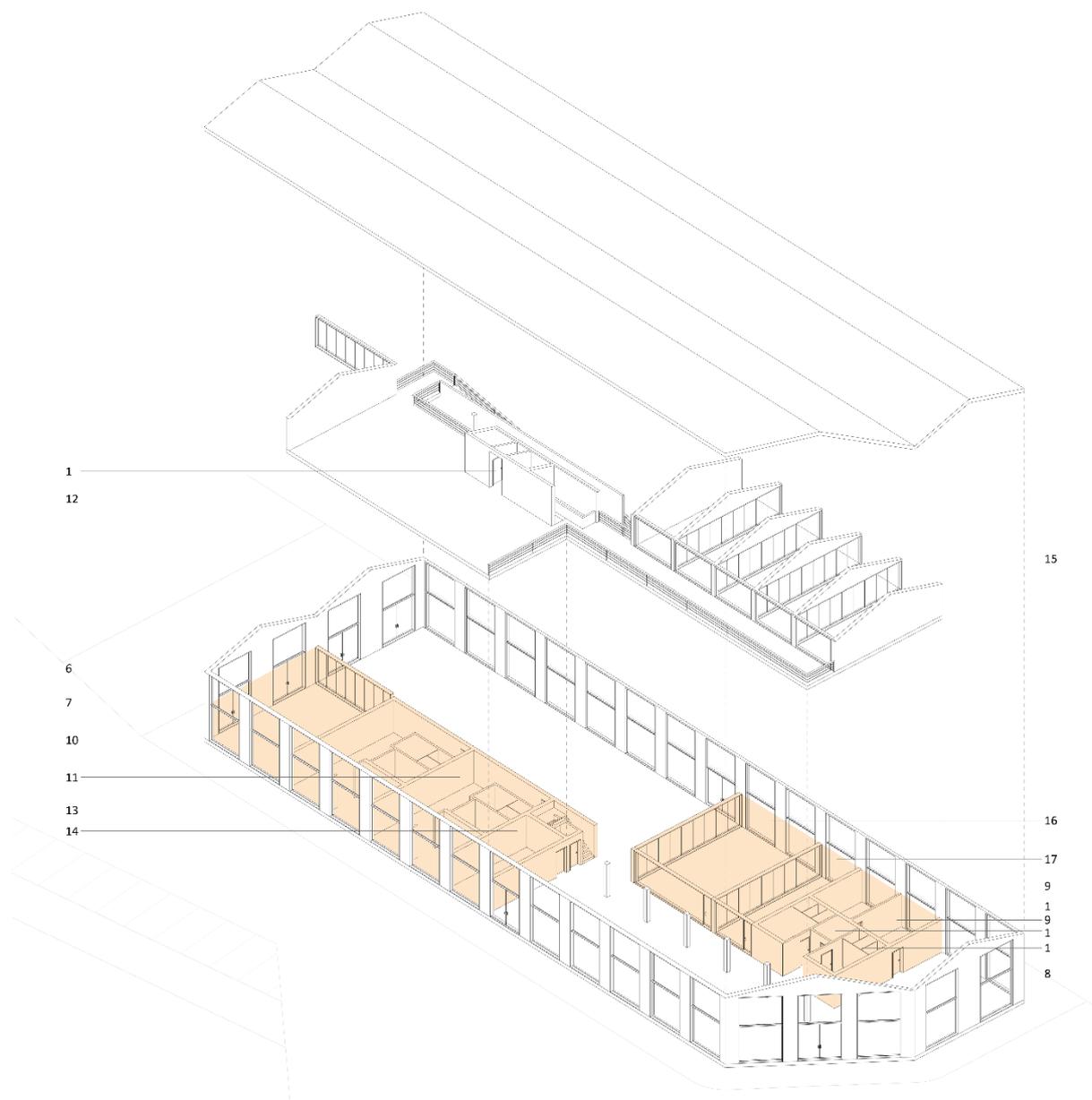


Figura 42 – Representação em planta do piso superior do edifício dedicado à prática da vela. Redução da escala 1:100.



*Figura 43 – Representação axonométrica do edifício dedicado à prática da vela. 1- Instalações sanitárias; 6- Hangar; 7- Ginásio de apoio à prática da modalidade; 8- Espaço de refeição; 9- Espaço de confeção e armazenamento de comida; 10- Balneário feminino; 11- Balneário masculino; 12- Espaço de trabalho (comum); 13- Circulação vertical; 14- Espaço de apoio à receção; 15- Espaço de trabalho (semiprivado); 16- Sala de aula; 17- Sala de treinadores.*



*Figura 44 – Perspetiva interior do hangar dos barcos de pesca. Estudo dos ambientes e materialidades.*



*Figura 45 – Perspetiva interior dos corredores de circulação do edifício dedicado à atividade piscatória . Estudo dos ambientes e materialidades.*



*Figura 46 – Perspetiva interior do corredor de circulação do edifício dedicado à prática do remo, com o hangar no fundo. Estudo de ambientes e materialidades.*



*Figura 47 – Perspetiva interior do espaço de refeição do edifício dedicado à prática do remo. Estudo de ambientes e materialidades.*



*Figura 48 – Perspetiva interior do espaço de circulação e do hangar, do lado direito., do edifício dedicado à prática da vela. Estudo de ambientes e materialidades.*



*Figura 49 – Perspetiva interior do espaço multiusos e mezanino do edifício dedicado à prática da vela. Estudo de ambientes e materialidades.*

## Considerações Finais

A proximidade da água possibilitou, desde cedo, várias dependências e relações entre a civilização e este elemento líquido, construindo paisagens singulares e de exceção.

As cidades ribeirinhas, como é o caso do Barreiro, desenvolveram-se em torno destas relações com as suas frentes de água, e através de complexas transformações e dependências orientadas para a sua frente rio, foi construindo a paisagem e memória que conferem identidade ao lugar.

Os processos de desindustrialização e o abandono de infraestruturas dão origem à principal problemática da cidade do Barreiro, os vazios urbanos. As inúmeras áreas expectantes que pontuam quer a frente ribeirinha, quer o interior da cidade, constituem os principais obstáculos no restabelecimento das relações entre o homem e a água e, mais concretamente, entre a cidade e a sua frente rio.

O estudo e percepção da paisagem e da memória que configura o lugar, associadas à valorização da cultura do mar evidenciada no local de intervenção, surgem como os principais motes para a investigação teórica e posteriormente, o desenho da componente prática.

Na área de estudo, a frente ribeirinha oeste do Barreiro, constatam-se problemas de acessibilidade e fragmentação da relação outrora estabelecida entre a cidade e o rio, causados quer pelos processos de desindustrialização, evidenciado pelos vazios e barreiras urbanas, quer por um desenho urbano que privilegia o uso do automóvel como principal meio de deslocação. Isto faz com a zona de intervenção se encontre, atualmente, fragmentada do contexto geral da cidade.

Apesar de todas as problemáticas associadas à zona de estudo, a sua relação com as diversas atividades náuticas e o contacto intergeracional que tais proporcionam, revelam-se como uma oportunidade única de intervenção à escala social e arquitetónica, capaz de gerar vivências únicas e distintas.

Procurando resolver a fragmentação entre a cidade e a área de intervenção, o conceito do desenho urbano alicerça-se na promoção da mobilidade suave e na utilização da água como elemento conector, privilegiando o uso do espaço coletivo e de carácter público por parte do peão. Desta forma, é promovida a reintegração desta frente ribeirinha na malha urbana da cidade.

Tomando como base tais princípios, aliados à recuperação da memória e da cultura do mar evidenciados pela presença das mais diversas atividades náuticas e piscatórias, tão presentes no passado como atualmente, surge a ideia de reabilitação da zona, por meio de intervenção em dois edifícios pré-existentes, que suportam o conteúdos programáticos associados à prática da vela e do remo, e pela construção de um novo equipamento náutico de apoio à prática da pesca e posterior venda do pescado.

Os casos de estudo de referência foram relevantes na tomada de decisões relativamente à integração na paisagem, à relação com a frente ribeirinha, à funcionalidade, à forma, à componente programática e à criação de atmosferas.

A compreensão das diversas problemáticas e das especificidades de projetar nas frentes de água foram fundamentais na elaboração de uma proposta mais consistente, que procura reestabelecer o contacto entre os habitantes do território barreirense e a sua frente ribeirinha oeste, através de lógicas e dinâmicas associadas ao trabalho, ao desporto, ao lazer e à identidade do lugar, capazes de regenerar o tecido urbano.

Todos estes elementos interligados procuram responder aos problemas enunciados ao longo do presente trabalho e, tirando proveito das particularidades de intervir na frente ribeirinha, definir uma nova imagem da cidade, valorizando o a paisagem e a memória do Barreiro.

## Referências Bibliográficas

- BRAGA, J. O. (2020). *A Construção Coletiva do Espaço Público: Do Conflito à Colaboração*. Obtido de <http://enanparq2020.s3.amazonaws.com/MT/22228.pdf>
- BRITO-HERNQUIQUES, E., MORGADO, P., & CRUZ, D. (2018). *Rev. Finis. LIII(108)*, pp. 111-133.
- CAMARÃO, A. N. (2012). A cortiça nas ruas do Barreiro - Factor condicionante do urbanismo. pp. 2,3.
- CARMONA, R. (2008). O Barreiro operário, anos 30-50. Um retrato social. *Industrialização em Portugal no século XX - O caso do Barreiro*. Universidade Autónoma de Lisboa, Instituto de Investigação Pluridisciplinar, Câmara Municipal do Barreiro.
- CARMONA, R. (2009). *Barreiro: O lugar e a história séculos XIV a XVIII*. Junta de Freguesia do Barreiro.
- COELHO, C. D., & COSTA, J. P. (Setembro de 2006). A Renovação Urbana de Frentes de Água: Infraestrutura, espaço público e estratégia de cidade como dimensões urbanísticas de um território pos-industrial. *ARTiTEXTOS*, pp. 37-60.
- COSTA, O. (Dezembro de 2008). Memória e Paisagem: Em busca do simbólico dos lugares. *Espaço e Cultura*, pp. 149-156.
- FRANCK, K., & STEVENS, Q. (2007). *Loose space. Possibility and diversity in public life*. London: Routledge.
- LYNCH, K. (1960). *A imagem da cidade. Tradução de Maria Cristina Tavares*. Lisboa: Edições 70.
- MENDONÇA, A. d. (2001). Vazios e ruínas industriais. *Ensaio sobre friches urbaines*.
- MENEGUELLO, C. (2009). Espaços e vazios urbanos. Em C. FORTUNA, & R. P. LEITE, *Plural de cidade: Novos léxicos urbanos* (pp. 127-137). Edições Almedina.
- MOTTA, F. (2009). *Guia documental do sindicato dos ferroviários - O sindicalismo ferroviário no Barreiro* (Vol. 2). Câmara Municipal do Barreiro.
- PIMENTA, J. A. (1886). *Memória histórica e descritiva da Villa do Barreiro*. Lisboa: Typographia Universal.
- PORTAS, N. (1998). *Cidades e frentes de água. Mostra de projetos e reconversão urbana em frentes de água*.
- QUEIRÓS, M. (2004). *Da teoria à prática na intervenção em Brownfield: A regeneração da CUF/Quimigal no Barreiro*. Lisboa: Actas do V Congresso da Geografia Portuguesa.

REIS, C. A. (2018). *(Re)Pensar a Cidade (Pós)Industrial, Construir Novos Ecossistemas Urbanos. O Barreiro Como Caso de Estudo: Centro de Investigação e Produção Alimentar*. Dissertação de Mestrado, FAUL.

RISCO/2008. (2018). RISCO/ 2008 - 2018. Lisboa: UZINA Books.

SILVA, É. (1992). Paisagem - Conceito. Em S. S. MACEDO, *Paisagem e Ambiente* (Vol. IV, pp. 107-112). São Paulo: Faculdade de Arquitetura e Urbanismo: Universidade de São Paulo.

SOLÀ-MORALES, I. (2014). Terrain Vague . Em M. MARIANI, & P. BARRON, *Terrain Vague: Interstices At The Edge Of The Pale* (pp. 24-30). New York: Routledge.

## Anexos

### Anexo A – Inquérito Sociológico à População Residente no Barreiro

# Área Ribeirinha e Interface de Mobilidade, Barreiro

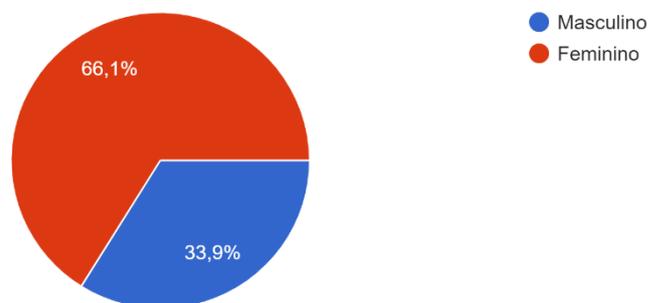
Este inquérito está a ser realizado no âmbito da Unidade Curricular (UC) Projeto Final de Arquitetura, do 5º ano do Mestrado Integrado em Arquitetura, pelo ISCTE-IUL, sob a orientação da Professora Doutora Alexandra Paio, e tem como objetivo conhecer o grau de satisfação dos habitantes e frequentadores da cidade do Barreiro, relativamente à oferta de equipamentos e serviços na área ribeirinha oeste do Barreiro e atual Interface de Mobilidade.

O questionário é absolutamente anónimo e meramente estatístico, utilizado como referência das opiniões gerais da população e quais as suas principais necessidades.

Agradeço desde já o seu contributo!

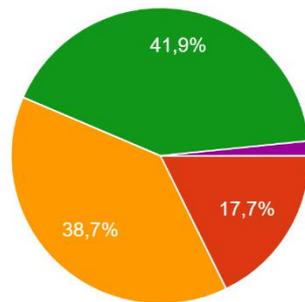
### Dados gerais sobre a população

Género  
62 respostas



### Idade

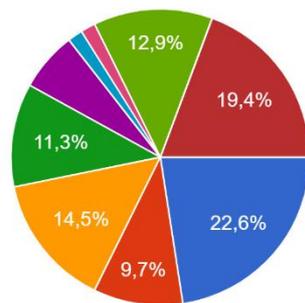
62 respostas



- ≤ 15 anos
- 16 - 25 anos
- 26 - 45 anos
- 46 - 65 anos
- ≥ 66

### Zona de Residência

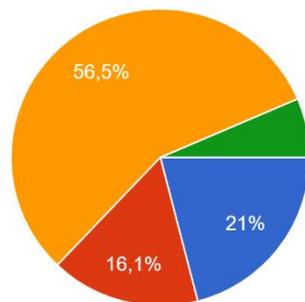
62 respostas



- Alto do Seixalinho
- Santo André
- Verderena
- Barreiro
- Lavradio
- Palhais
- Coima
- Santo António da Charneca
- Outro

### Local de Trabalho/ Estudo

62 respostas



- Barreiro
- Outro concelho da margem sul do Tejo
- Lisboa
- Outro

Indique a sua ocupação, área em que trabalha ou ciclo de estudos em que se encontra

61 respostas

Mestrado

Seguros

Arquitetura

Licenciatura em Direito

Professora

Reformada

Secretaria

Estudante de 2º ano de mestrado

Função pública

Arquiteto

Telecomunicações - engenharia

Comercio

Sociólogo

Companhia de seguros

Secretária Clínica

Enfermagem

Contact center assistant

Assistente Técnico Educativo

Indústria Farmacêutica

Saúde mental. Técnico superior.

Recursos humanos

Fisioterapeuta e Osteopata

Professor ensino superior

Atividade Associativa, Cívica e Cultural Sénior

Estudante- Arquitetura

Estudante mestrado

Recursos humanos

Investimento imobiliário

Licenciatura Gestão Hoteleira

Estudante

Restauração

Arquitetura

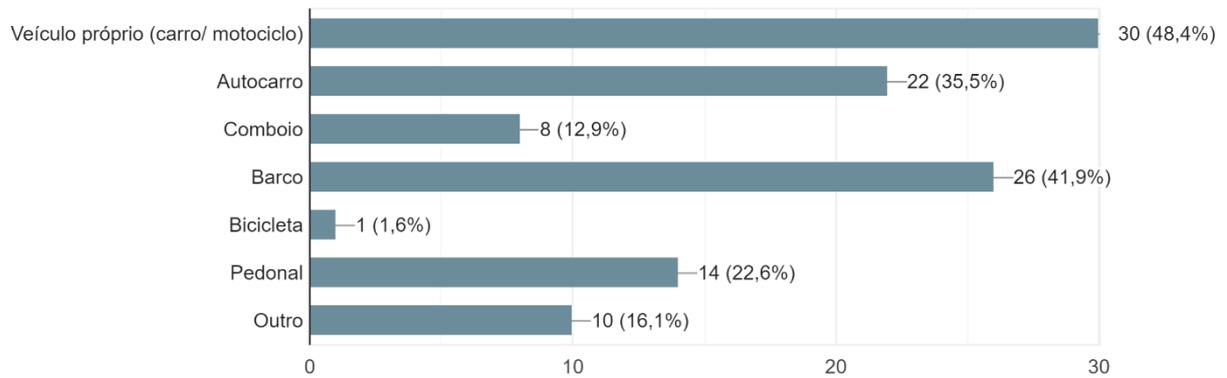
Mestrado

Telecomunicações

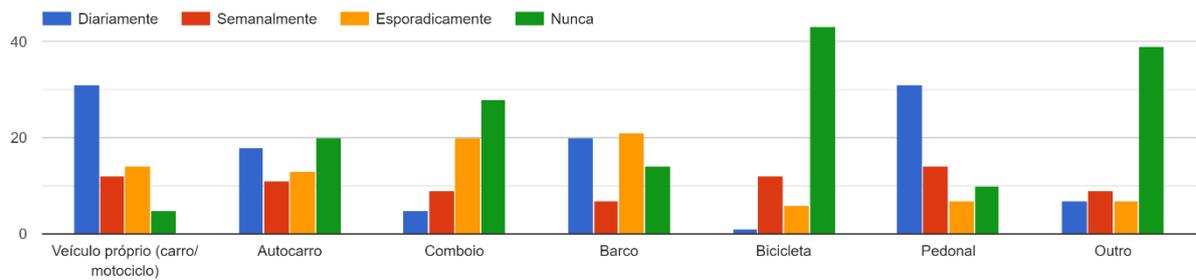
Operadora de loja  
Administrativa de PI e estudante universitária  
Contabilidade  
Trabalho na Educação  
Educação  
Educadora de infância. Licenciatura  
Estudante de licenciatura em contabilidade  
Administrativa  
Vendedor  
Gestor Distribuidores  
12º Ano  
Investigadora no IST  
Técnico de Som  
Administrativa  
É segredo  
Técnica Seguros  
Chefe Divisão da Cultura  
Área de Serviços na área Automóvel  
Programador Informático e Fotografia  
Técnico superior na CMB  
Segurança/Defesa  
Psicóloga Clínica/ Psicoterapeuta

Como efetua a deslocação residência-trabalho/ escola/ universidade? (Selecione uma ou mais opções)

62 respostas



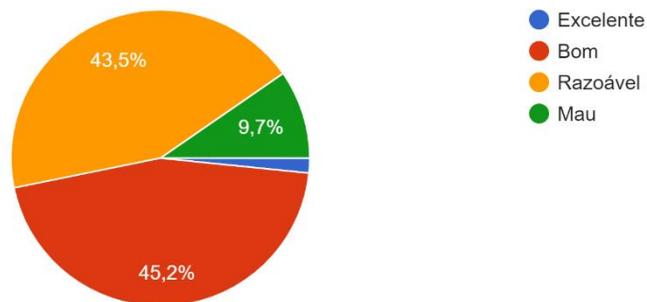
Qual a frequência com que utiliza os diferentes meios de deslocação?



## Acessibilidades: rodoviária, ferroviária e pedonal

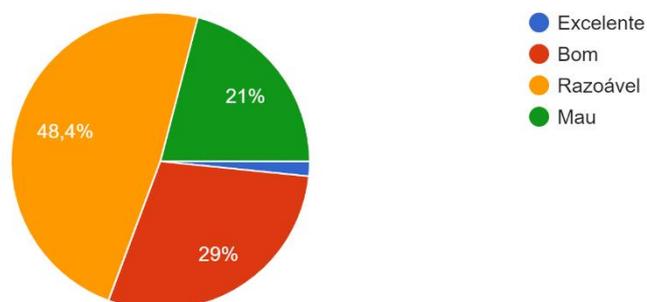
Como avalia o sistema rodoviário no Barreiro?

62 respostas



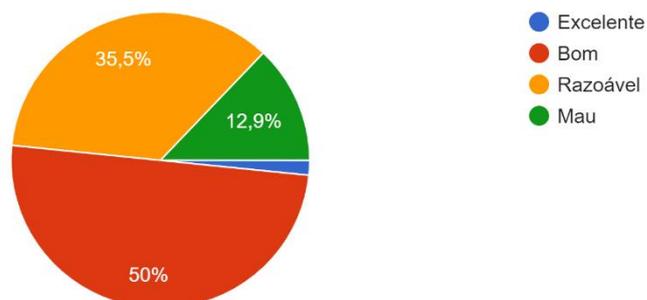
Como avalia o sistema ferroviário no Barreiro?

62 respostas



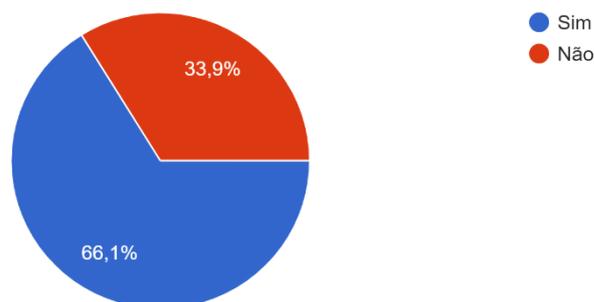
Como avalia o sistema pedonal no Barreiro?

62 respostas



Na sua opinião, o sistema de transportes públicos no Barreiro é eficaz?

62 respostas



Exponha um aspeto a melhorar na rede de transportes

36 respostas

Os atrasos e melhores ligações entre localidades

Menor intervalo de tempo entre autocarros em hora de ponta

Acho que a grande falha não é propriamente na rede de transportes da cidade, mas antes da interligação com os concelhos vizinhos e até com Lisboa. Isso nota-se em especial quando existe constrangimentos nas ligações fluviais em que deslocar-se do Barreiro a Lisboa é extremamente complicado e deveras demorado. A rede de transportes da área metropolitana de Lisboa é desconexa entre concelhos e isso reflete-se nas deslocações dos cidadãos entre concelhos, mesmo quando o concelho vizinho fica a escassos metros. Por exemplo, ir do Barreiro ao Seixal é demorado e o percurso é imenso, sendo que o Seixal fica a uns escassos metros do Barreiro... chega a ser ridículo.

Mais transportes, com mais horários.

Maior capacidade de transporte

Não uso

O excesso de tempo que se espera para apanhar o transporte seguinte.

Mais frequentes

Mais carreiras que abrange outras áreas

Mais Autocarros

Mais disponibilidade horaria em algumas carreiras

Mais autocarros de ligação ao comboio Fertagus

Maior frequência e incentivos à sua utilização

Tempos de espera

Expandir o MST até ao Barreiro e além. Construir a TTT para garantir a circulação ferroviária entre o Norte e o Sul do País, principalmente para os Comboios de Mercadorias de 750m que nunca passarão na Ponte 25 de Abril.

Mais carreiras e mais horários

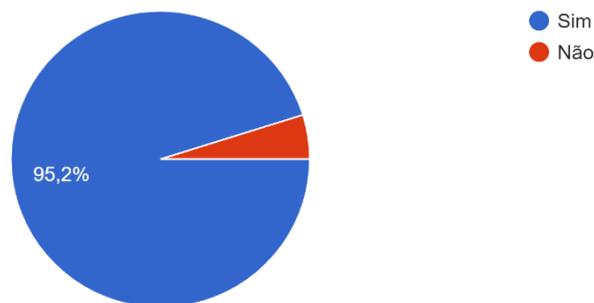
Ligação mais frequente de autocarro com a estação de Coina

Tornar o perfil da linha ferroviária compatível com o pedestre

Estender os horários noturnos, e nos fins de semana ter mais oferta.  
Serem pontuais  
Menos confluência e mais fluidez nos transportes  
Nada a apontar  
Acesso via rodoviária diretamente a partir do Barreiro  
Transportes de maior qualidade e quantidade para evitar aglomerado de pessoas em tempo de pandemia. Maior articulação entre o comboio para Lisboa e autocarro.  
Ligação ao Seixal, ligação à estação de Coina, outra ligação direta a Lisboa.  
A APP pode ser muito melhor  
Ligação rodoviária e ferroviária a lx  
Para ir do Barreiro ao Seixal ou ao Montijo que são logo ali ao lado é preciso fazer demasiados quilómetros  
Ter camionetas com ligação ao parque das Nações  
Quantidade de autocarros para e da estação de coina  
Área de Ação  
Maior afluência de transportes para outros concelhos  
Cumprimento de horários. Redesenho dos percursos. Melhoria do interface.  
Mais cobertura da rede existente.  
Interligação com outros transportes

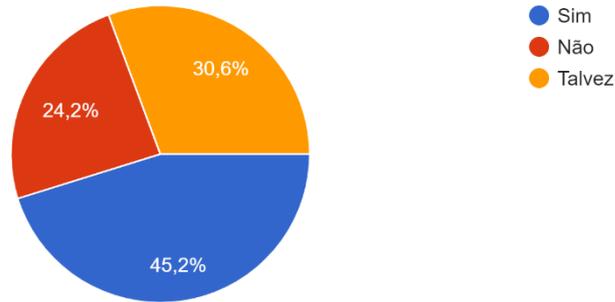
Gostaria que existissem mais ciclovias e percursos pedonais?

62 respostas



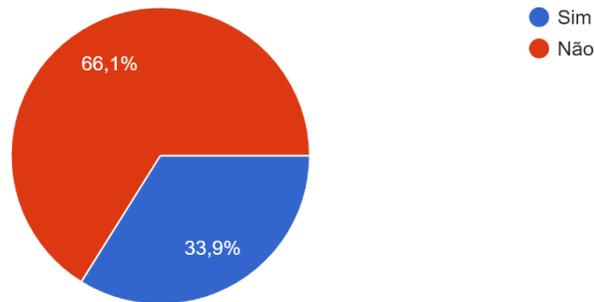
Se existissem mais ciclovias e percursos pedonais optaria por este meio de deslocação em detrimento de veículo próprio?

62 respostas



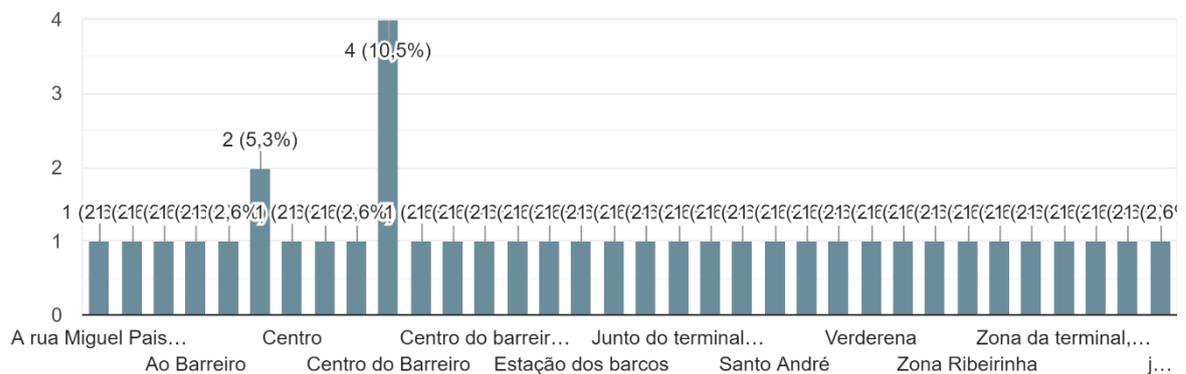
Na sua opinião, o estacionamento automóvel existente é suficiente?

62 respostas



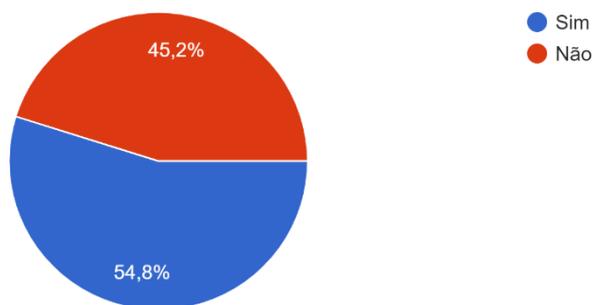
Se considera que não, a que zonas se refere?

38 respostas

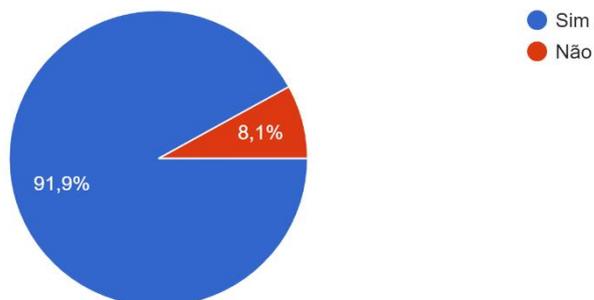


## Área ribeirinha e Interface de Mobilidade: cais fluvial, estação ferroviária do Barreiro, autocarros e estacionamento

Os projetos para o arco ribeirinho sul (área constituída pelos concelhos ribeirinhos da margem sul do Tejo) ponderam a alteração na estrutura ferroviária despendido nas deslocações. Conhece o projeto?  
62 respostas



Concorda com o projeto?  
62 respostas



## Porquê?

58 respostas

Aparenta ser prático e eficaz, permitindo deslocações mais rápidas e práticas

Gera oportunidades.

Não conheço

Facilidade de comunicação entre concelhos e a consequente potenciação de todo o tecido comercial dos concelhos

Grande poupança de tempo e distância

Como referi anteriormente, o Seixal é um dos concelhos mais próximos do Barreiro e neste momento ir do Barreiro ao Seixal é um percurso enorme e demorado tendo em conta a distância física entre concelhos...

Irá existir uma maior mobilidade entre concelhos, que por sua vez torna mais fácil a deslocação das pessoas, incluindo os transportes de mercadorias..

Redução de tempo e de poluição com o uso do comboio/metro

maior facilidade nos transportes

Seria uma boa opção

Maior Acessibilidade

Faz mais sentido a terceira travessia do Tejo, pois a grande maioria da população trabalha em Lisboa e não no Seixal.

Retirava muito trânsito a Coina e Casal do Marco

Facilita a deslocação rápida a outros concelhos próximos

Acho muito bom

Não me parece ser prioritário.

Porque estamos tão perto e ao mesmo tempo tão longe e iria facilitar o acesso ao Barreiro e vice versa

Promove a proximidade e consequentemente a criação de emprego, desenvolvimento económico, captação de habitantes para o concelho.

Porque iria colmatar a falta que existe de ligações em termos de transportes públicos

Melhoria da mobilidade e consequente qualidade de vida

Pela aproximação aos concelhos vizinho e melhoria na mobilidade

Porque é muito perto e será um percurso muito agradável

Melhores acessos

Reduzir a distância Barreiro-Seixal e o tempo de deslocação . Assegurar a igualdade de oportunidades a todos os Cidadãos. Reduzir as Assimetrias Regionais e a Exclusão Territorial  
Será bom para a ligação entre as duas margens

É necessário e vai facilitar bastante o deslocamento de quem vai para Lisboa

Facilitará a deslocação de grande parte da população

Com essa ligação o Barreiro diminuía o sentimento de isolamento em relação às localidades ao seu redor. Fomentava-se a circulação entre os vários municípios e inclusive, poderia

Fomentar a maior utilização de transportes públicos para as deslocações a Lisboa

Porque iria tornar mais rápida e eficaz a ligação

Existe uma reutilização de um sistema já implementado

Acho importante que se reduza principalmente o tempo de percurso entre Barreiro e Seixal

la diminuir o uso do carro para circular entre concelhos o que seria bastante positivo em termos ambientais

Aproxima as populações, encurta as distâncias e torna a mobilidade muito mais eficaz

Ligações ao seixal

Considero uma adição valiosa para a cidade

Pela facilidade de acesso ao Seixal, Almada e Lisboa.

Maior mobilidade

Não acho que seja algo relevante.

Quanto mais acessos a todo o nível, melhor para o concelho e para a mobilidade

Por falta de conhecimento

Facilidade na deslocação

Faz falta uma ligação direta entre o Barreiro e o Seixal e Almada.

Dá mais coesão ao território.

Facilitava mobilidade de muitos

Já vem tarde. Em 1993 quando fui para a FCT no monte da Caparica já era projeto.

Maior mobilidade interconcelhia

É indispensável para o desenvolvimento da margem Sul fácil ligação entre os diversos municípios e assim também se torna mais rápida a chegada a Lisboa

Menos tempo deslocação e mais proximidade

Era útil para muitas pessoas que trabalham em Almada e zona do Seixal e têm que se deslocar diariamente

É favorável á circulação

Promove as acessibilidades transversais em falta no território do Arco Ribeirinho Sul através de um modo de transporte coletivo

Melhorava muito o acesso e aumentava também a probabilidade de receber mais pessoas ao Barreiro

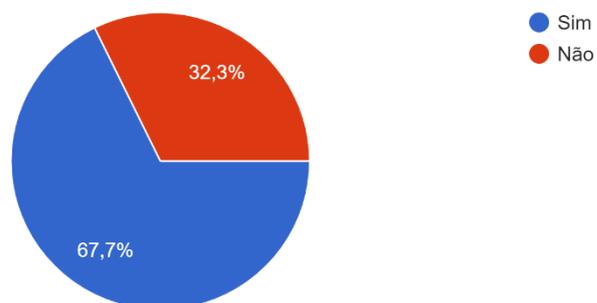
Cria melhores acessibilidades nas cidades a sul do Tejo e retira o Barreiro de "enclave" em que se encontra. Contribui para a melhoria do ambiente, na medida em que os trajetos se encurtam e passa a haver maior oferta de transportes públicos. É pena que não coloquem em apreciação o projetado pontão pedonal ciclável entre os municípios do Barreiro e Seixal, com verbas disponibilizadas e partilhadas pelas duas cidades, infelizmente posto de lado pelo actual executivo da Câmara Municipal do Barreiro. Fica a nota!

a ligação entre concelhos, principalmente ao Barreiro, é muito importante, porque neste momento, o Barreiro, é quase uma ilha.

Se para metro apenas concordo

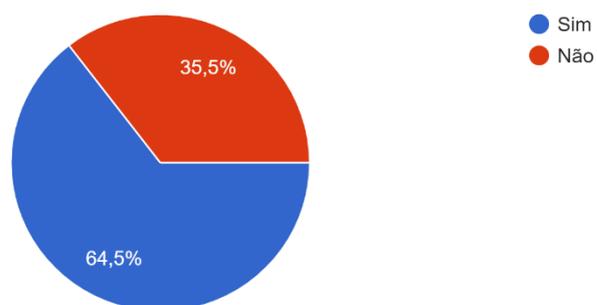
A linha ferroviária é, atualmente, uma barreira física e visual. Sente que existem constrangimentos nos atravessamentos entre os dois lados da linha?

62 respostas



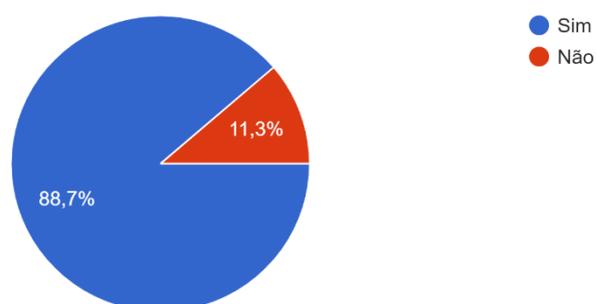
Considera as passagens automóveis suficientes (viaduto e túnel)?

62 respostas



Na sua opinião, deviam existir mais passagens pedonais e cicláveis?

62 respostas



## Porquê?

55 respostas

Para fomentar as modalidades pedonais e cicláveis

Porque muitas pessoas que têm como meio de transporte os seus próprios pés devem ter todos os meios de acesso disponíveis

Para nossa segurança

O túnel é um trajeto isolado, com pouca visibilidade que gera insegurança.

Permite facilidade de deslocação

Principalmente por questões de segurança

Por vezes os cidadãos têm tendência a atravessar a linha em locais pouco próprios

Facilita movimento interno

Para tornar mais fácil os percursos e evitar o uso dos carros

Para encorajar mais pessoas ao exercício físico

Porque é fundamental a segurança das pessoas que andam a pé e de bicicleta

Seria coerente com mais ciclovias e passagens pedonais

A linha devia ser no subsolo desde da Escavadeira até Alhos Vedros

Maior mobilidade

Nem sequer me parece justificável, neste momento, a existência do túnel. Foi uma obra importante na época em que havia agulhagem dos comboios na zona e estes eram mais frequentes. Com o desvio dos comboios de longo curso para a Ponte 25 de Abril, deixou de fazer sentido a existência do túnel e até mesmo o viaduto, que dividem a cidade, criando uma barreira quase intransponível quer por peões, quer por bicicletas ou quem quer outro meio de deslocação suave e amigo do ambiente. Falta dinamismo e adequação aos novos tempos de como se deve (re)construir uma cidade. O Barreiro precisa, em parte, de ser desconstruindo. Foi a maior cidade industrial do país e ficou abandonada há mais de duas décadas, embora com um potencial enorme. Tem uma das maiores frentes ribeirinhas e ainda sem grandes atentados ambientais, para além das feridas da industrialização, que são recuperáveis.

Para passeio e desporto

Para conseguir andar de bicicleta por toda a cidade

Deve ser dada prioridade à mobilidade verde em vez do automóvel

Porque tanto o túnel (segurança) como o viaduto (inclinação) não são as melhores passagens tanto para peões como para bicicletas

Para melhorar a Mobilidade das Pessoas e encurta os percursos a percorrer

Para uma cidade mais verde.. sustentável

Porque está uma confusão assim

Menos perigoso

Eliminar a barreira pedonal

Porque existem 3 passagens, viaduto, túnel e Quimiparque

Para uma melhor deslocação

Para facilitar a deslocação da população

Porque cada vez mais as cidades, principalmente em situação de pandemia, as pessoas procuram percorrer a cidade de outra maneira, usá-la de outra maneira

Porque são poucas, e algumas pouco seguras

Porque incentiva a que hajam mais deslocações a pé

Diminuí o trânsito

As pessoas recorrem aos carros porque a passagem pelo túnel não é segura

A população usa cada vez mais esta opção

Poupar o Meio ambiente

Ajudaria no ambiente

Para quem anda de bicicleta há poucas zonas próprias para o fazer

Não vejo necessidade

Já existe bastante

Final Com passagem atual muito perigosas devido à criminalidade existente e a aumentar no concelho. Viaduto está desadaptado face às necessidades de uma população envelhecida e em muitos casos com incapacidade de ultrapassar a sua inclinação, obrigando muitos a atravessar diretamente sobre a linha.

Para que não andassem na estrada com o resto dos carros

As que existem não são suficientes

Porque seria fantástico poder passear por toda a nossa cidade a pé

Penso que havendo na zona ribeirinha, no centro da cidade, tendo em conta a organização urbanística não existem condições de segurança para criar ciclovias.

Parece-me que seria útil para quem usa este meio

Para promover a sustentabilidade ambiental, bem estar e saúde das populações

Aumentando a mobilidade sustentável, e diminuindo a dependência do uso de veículo próprio.

A linha ferroviária divide a cidade virtualmente, à exceção do túnel e de algumas pontes pedonais entre uma e outra margem, é impossível atravessar de um lado para o outro, o que para os peões é um transtorno, por exemplo, na zona do terminal ferroviário se não usarmos a estação antiga temos que atravessar o viaduto, que embora nos brinde com uma vista maravilhosa sobre Alburrica parece que separa a Verderena do Barreiro Velho e do centro da cidade.

Promover maior coesão territorial entre as diferentes unidades urbanas da cidade do Barreiro por ser saudável e rápido

Ainda que seja predominantemente um dormitório de Lisboa, é importante espaços de lazer.

Para facilidade, rapidez e segurança no acesso.

Porque a cidade não é só dos automobilistas e porque se deve promover a redução uso de carros sempre que possível

São necessárias.

Com a alteração do troço ferroviário e introdução do metro sul do Tejo, o que gostaria de ver implementado ou construído na zona do Interface de Mobilidade, parque de estacionamento e zona ribeirinha?

52 respostas

Zonas verdes

Ciclovias

Um centro de investigação do estuário

Espaços de lazer em conexão com o rio

Ligações ao Seixal e Almada proporcionam oportunidades de emprego e encurtam as deslocações. O terreno ao lado do terminal pode ser muito melhor aproveitado. A antiga estação devia ser restaurada e transformada em zona de lazer, restauração e comércio.

Mais ciclovias e uma renovação da antiga estação

Melhor estacionamento

Um centro comercial, um hostel, e zonas turísticas

Central de transportes

Uma zona verde agradável. Um terminal de bicicletas

Transportes para todos os concelhos ribeirinhos, Almada, Seixal e estacionamento controlado

Zonas verdes e de lazer

Parque

A recuperação da Antiga Estação

Um hotel. Não há um hotel no Barreiro e uma ligação pedonal e ciclável à zona de Alburrica-Braamcamp-Mexilhoeiro-Avenida da Praia. Esta sim, a grande zona verde e histórica do Barreiro: ferroviária, corticeira, moageiro... Uma unidade hoteleira de pequena dimensão na transição entre a Quinta Braamcamp e o Barreiro antigo.

Chega de zonas impermeabilização, criem zonas verdes

Mais zonas verdes

Só conheço o Projeto associado à TTT e PUTQAE, Concretizando esses Projetos e libertando o Espaço do Terminal Rodo-Ferro-Fluvial, defendo a criação de um Grande Parque Urbano com um Frente Ribeirinha para acesso ao Waterfront, um Terminal de Barcos Típicos para Turismo Fluvial e Gastronómico e uma ponte Pedonal e Ciclável para ligação à Frente Ribeirinha do Seixal.

Centro cívico

Um corredor verde

Estacionamento

Ligação Fertagus

Melhores acessos

Programas públicos

Espaços verdes e de lazer

Jardim

Algumas zonas de lazer

Parques

Parques urbanos

Parque estacionamento

Mais zonas de lazer junto ao rio

Aproveitamento do edifício da antiga estação com espaços culturais, de restauração e comércio, com espaço verde envolvente, para podermos aproveitar um espaço abandonado e de grande potencial.

Restauração

Marina

Na zona ribeirinha era essencial uma piscina recreativa, pois a única na zona é a que existe na baixa da banheira e é extremamente pequena e novos edifícios, hotéis na zona da antiga

Quimigal

A criação de espaços verdes e acesso ao rio.

Ligação ao Seixal.

Na zona da estação ferro fluvial seria interessante introduzir espaços verdes e optar por estacionamento subterrâneo. Ao nível térreo espaços de lazer com recurso a percursos pedonais, zonas de desporto, espaços de lazer como quiosques e bancos de jardim... o mesmo se aplica nas paragens de autocarros que podiam ser repensadas de forma a não serem uma plataforma de betão e alcatrão apenas, mas uma estação rodoviária verde. Com dinamização comercial e natural, equipando a zona com espaços verdes entre paragens e áreas e instalações de quiosques e pequenos negócios que se adequem à envolvência

Zona verde

As duas, os parques de estacionamento e o aumento da zona ribeirinha que pode ser melhorada.

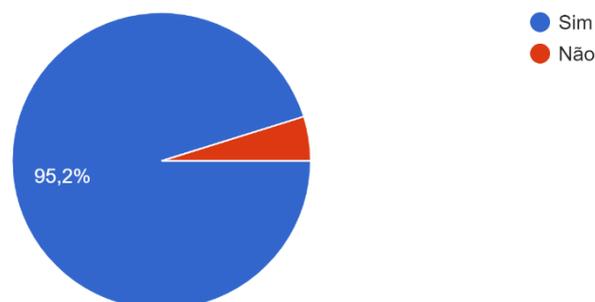
Mais estacionamento gratuito e de qualidade.

Piscinas municipais adequadas à dimensão do Barreiro, zonas de lazer com bancos, árvores e zonas relvadas. Zonas bem delimitadas para os peões e para os ciclistas

Mais estacionamento, mas com zonas verdes associadas.

O Barreiro esteve desde sempre ligado aos valores de comunidade e associativismo. Neste sentido, gostaria que existisse neste lugar um esp...s que potenciem o usufruto das zonas ribeirinhas?

62 respostas



Na impossibilidade de voltar ao seu uso original, de que modo poderia ser a antiga estação ferroviária sul e sueste?

57 respostas

Uma biblioteca

Um centro artístico e cultural

Um hostel. Uma pousada da juventude. Com um bom uso também para restauração. A antiga estação devia ser restaurada e transformada em zona de lazer, restauração e comércio.

Museu ferroviário, hotel ou pousada da juventude.

Alojamento local e espaço de lazer

Um tipo de mercado da romeira (Almada) espaço de restauração e estabelecimentos de diversão noturna

Museu ferroviário

Polo comercial e cultural.

Hotelaria

Um polo de pesquisa científica; uma zona de restauração

Museu Ferroviário do Barreiro

Um mercado de sabores como o Covent Garden ou Time Out no Mercado da Ribeira

Biblioteca, galerias de artistas locais e restauração

Museu

Um pequeno hotel. Um centro de reuniões.

Museu e restauração

Para bares e restaurantes como o mercado da ribeira

Espaço de lazer e cultura

Centro de convívio (bares, cafés, restaurantes, espaço museológico ferroviário, passeios de barco tradicional)

Um espaço Multicultural, Museológico, Eventos Musicais. Terminal de Barcos Típicos do Tejo (Muleta, Varinos, Fragatas....) usados no Turismo Fluvial e no transporte de visitantes.

Um espaço de cultura/ estudo

Espaço de artes e lazer

Polo comercial/lazer

Prolongamento da ADAO com exposições

Recuperado e fazer um museu ferroviário no barreiro.

Zona comercial / Restauração

Como museu

Espaço recreativo

Espaço cultural e de lazer

Hub criativo

Um ponto turístico/cultural

Parte histórica, recuperada e com manutenção

Um espaço cultural, museu e um café com linhas diferentes

Não conheço

Mercado de venda de produtos e serviços

Restaurada

Zona de restauração

Zona de restaurantes e lojas

Resposta anterior!

Comercial

Usada como centro de estudos de atividades diversas

Zona de restauração e diversão noturna

Um hotel, um centro comercial

Um centro cultural, c espaço museológico e espaços de lazer e comerciais

Uma zona para jovens

Espaço dedicado às indústrias criativas e de criação artística com espaço para restauração e bares

Hotel, Museu, Espaço cultural onde pudesse haver concertos, conferencias.

A antiga estação ferroviária é um imóvel muito bem localizado e uma imóvel que dá pena estar inutilizado, transformar a estação num espaço de lazer e cultura podia ser uma excelente opção. Transformando a zona inferior em negócios de comida e bebidas e aproveitando a zona virada para Alburrica como zona de esplanadas. O piso superior e os restantes espaços podiam ser usados para espaços culturais como exposições, áreas de apoio a artistas locais, etc.

Zona de start-ups

Centro cultural e diversão

Polo museológico.

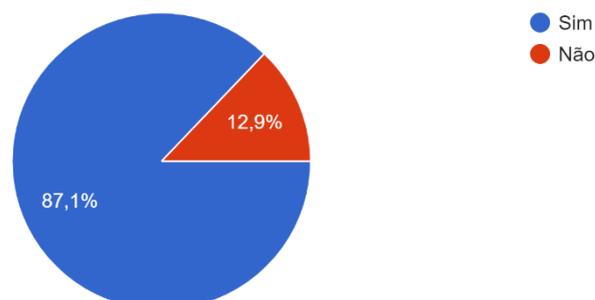
Algo que permita a visitação, sem a degradação.

Sala de espetáculos, restauração, biblioteca, museu

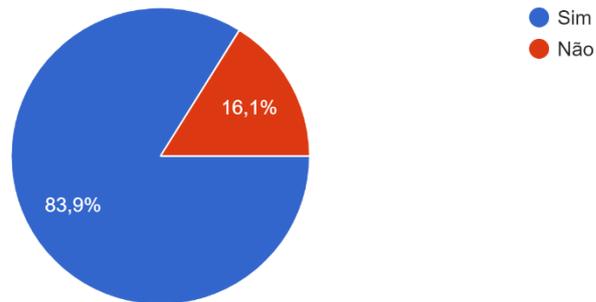
Um hotel.

Se este edifício fosse mantido e reabilitado, mas com um espaço museológico, transferência da EPHEMERA (espaço de arquivo, atualmente sediada na CUF) e espaços de lazer, concordava?

62 respostas



Com a construção do viaduto que liga a Rua Miguel Pais à Avenida da Liberdade foram resolvidos alguns problemas rodoviários, no entanto, criaram...bres e sem qualquer tipo de utilização. Concorda?  
62 respostas



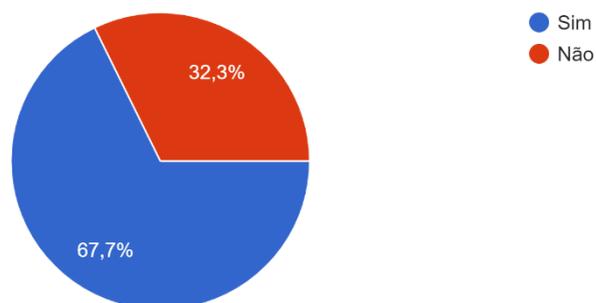
Se respondeu que não, porquê?

10 respostas

Os acessos por baixo do viaduto são zona de estacionamento selvagem.  
Não acho que existam espaços insalubres  
Mas era fundamental  
Não me recordo de nenhum espaço nessas condições  
Não há espaços insalubres estão apenas por aproveitar  
Zonas perigosas na circulação pedestre  
Porque o meio rodoviário sobrepõe ao meio pedonal  
Existe sempre a possibilidade da sua utilização e aproveitamento caso assim se queira  
Não se criaram, já existiam  
Não tenho habilitações nem dados para responder com honestidade

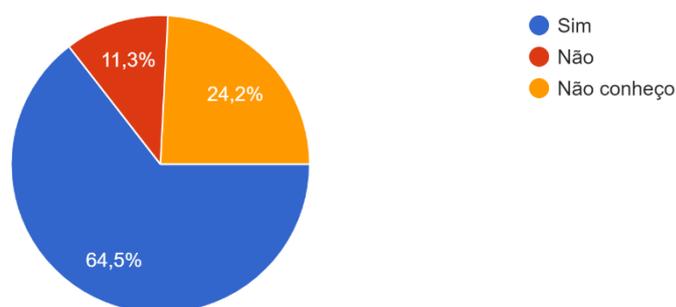
Se o viaduto fosse demolido, e a ligação rodoviária fosse feita pela Rua da Recosta (como era feita antigamente), e surgisse no lugar do viaduto um espaço pedonal e ciclável, concordava?

62 respostas



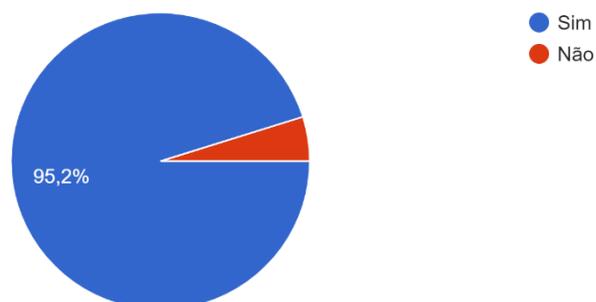
A zona da Doca Seca e o Núcleo de Pescadores está, de momento, desaproveitada e em mau estado. Concorda?

62 respostas



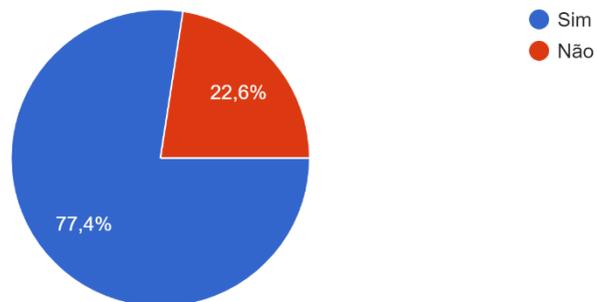
Se este espaço fosse reabilitado, de modo a potenciar o espaço público através do desenvolvimento de uma doca recreativa e da melhoria das condições dos pescadores concordava?

62 respostas



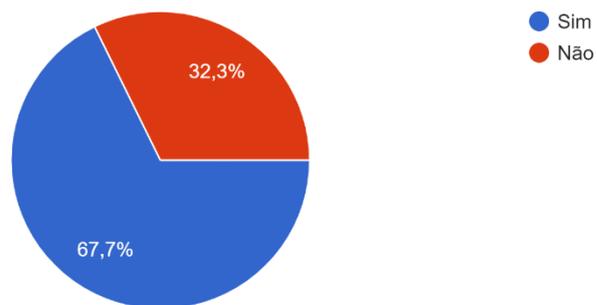
Foi, recentemente, inaugurado um novo espaço de estacionamento junto à Rua Miguel Pais (junto das três torres habitacionais). Conhece o projeto?

62 respostas



Tendo em conta que é uma zona ribeirinha privilegiada com vista sobre Alburrica, considera o projeto apropriado?

62 respostas



## Porquê?

41 respostas

Porque retira aos cidadãos oportunidade de disfrutar de um espaço de lazer verdadeiramente "bonito", sendo que existem outros espaços no Barreiro, inutilizados, que podiam muito bem ser parques de estacionamento

Deu vida aquela zona que estava completamente abandonada, criando assim condições para passear e também para estacionamento, que é importante para quem vai de barco para Lisboa..

Era uma terreno de terra cheio de buracos. Agora permite estacionar, há um passeio pedonal e ciclovia.

O espaço não dispõe de espaço propriamente disponível para a criação de espaços de lazer. Reabilitou uma área que se encontrava bastante desaproveitada e em mau estado (piso) Fundamental nesta zona. Prédios antigos sem estacionamento subterrâneo

Já se circular a pé e aproveita a Vista

Um espaço privilegiado junto ao rio não devia ser usado para estacionamento

Ficou uma zona muito bonita. Há muito se esperava por este melhoramento

Porque deveria ter privilegiado as pessoas e da forma que está privilegiou o estacionamento. Os estacionamento deveriam ter ficado mais próximos da via principal com uma barreira verde que poderia ter sido construída com elementos naturais.

Má escolha de árvores; demasiado estacionamento e livre e não exclusivo a moradores

Porque se havia algo a fazer, e havia, seria tudo menos um parque de estacionamento numa zona privilegiada como a frente ribeirinha de Alburrica. Foi um atentado ao ordenamento sustentável do território que se integra na possível grande zona verde: Alburrica-Braamcamp-Mexilhoeiro-Avenida da Praia até aos Silos que podiam ser convertidos num bonito hotel.

Embeleza o centro do barreiro e serve de passeio

Porque fica mais apelativa a zona ribeirinha

Deveria ter para além do estacionamento ter salvaguardado uma área grande para um espaço verde, pedonal, um miradouro e quiçá ligação com os passadiços

A Frente Ribeirinha deveria ser devolvida à fruição dos Barreirenses. E não aos automóveis que podem ser estacionados em silos auto ou parques subterrâneos,

É bonito

Veio valorizar uma zona que estava ao abandono

Porque está muito melhor aproveitado do que antes das obras

Os espaços ribeirinhos tem uma relação privilegiada com a cidade

Necessita de incorporar mais espaços de lazer

Foi introduzido um passadiço que liga à rua do coffee box

Apesar de ser perto da zona ribeirinha é uma zona onde vive muitas pessoas.

Ficou limpo e útil

Os moradores e não moradores já utilizavam a zona em questão como parque de estacionamento por isso o projeto em causa só veio melhorar as condições do mesmo

Porque os moradores necessitam de estacionamento

Está mais limpo, mais bonito, mais organizado e resolveu algum do problema de estacionamento!

Está melhor, aproxima a população ao rio

Embora houvesse necessidade urgente de fazer uma limpeza às águas do rio Penso que conseguiram aproveitar bem o espaço. Facultando espaços de estacionamento e em simultâneo de lazer.

Porque deviam ser zonas de lazer e usufruto das zonas ribeirinhas, com espaços verdes de promoção a prática desportiva, vias cicláveis de ligação entre toda a zona ribeirinha. pode ter a função acima descrita, mas podia ter sido mais bem aproveitado. de maneira a que as populações pudessem usufruir o espaço ribeirinho.

Acho que podia ter sido instalado algumas estruturas para por exemplo ter um espaço de cafetaria e uma pequena esplanada que no verão e nos finais de tarde de sol, as pessoas pudessem aproveitar a paisagem e o espaço de outra forma. No entanto, salvaguardar que o facto de terem incluído uma ciclovia e terem colocado alguns espaços verdes tornou o espaço num espaço mais agradável e o facto de terem remodelado o parque tornou a zona muito mais organizada

Permite garantir estacionamento necessário para aquele território devidamente integrado num arranjo do espaço público que privilegia o modo pedonal e usufruto da zona ribeirinha fica fora do contexto

Por ser um zona privilegiada com vista para o rio.

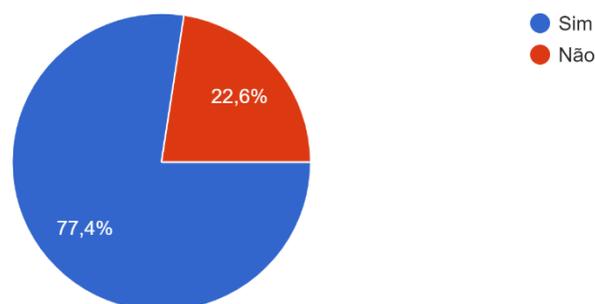
Pelo acesso em condições.

Para além de estacionamento também está adaptado para passeios ou para se estar num banco

Era necessário e foi bem conseguido, tornou a zona agradável e valorizada.

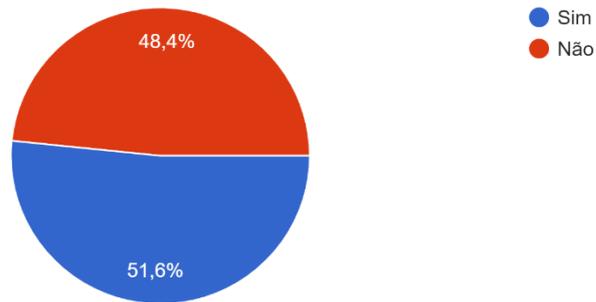
Se este espaço fosse desenhado para as pessoas, e não para os carros, de modo a incorporar espaços verdes, parque de merendas e parques infantis, concordava?

62 respostas



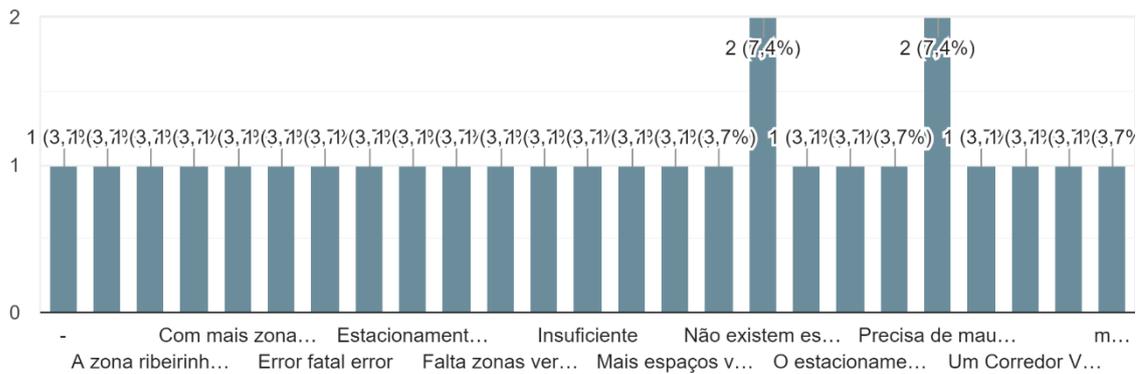
Considera o espaço público da zona ribeirinha associada à Rua Miguel Pais bem desenvolvido?

62 respostas



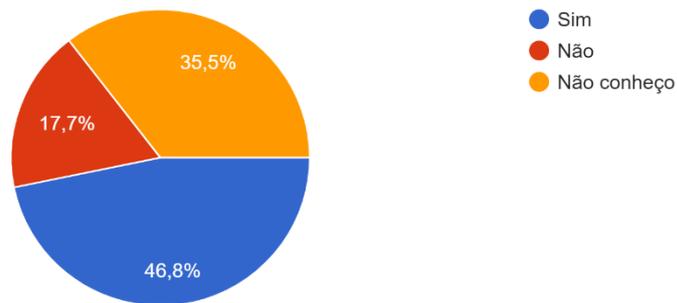
Se respondeu que não, de que modo podia ser melhorado?

27 respostas

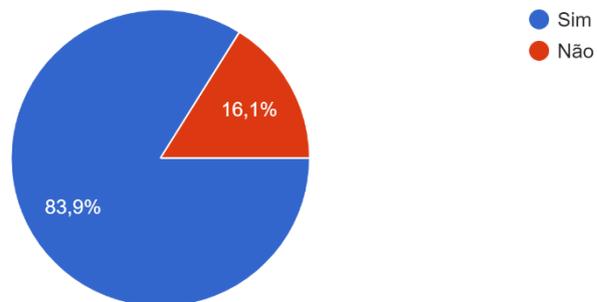


De momento, o Largo 1º de Maio está desaproveitado. Concorda?

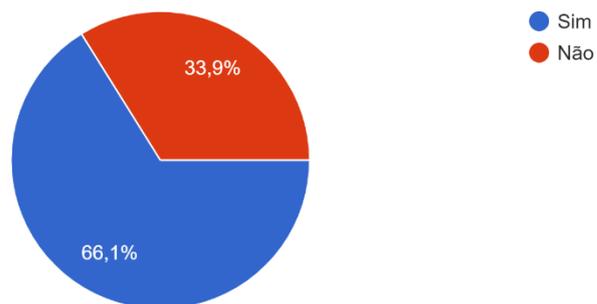
62 respostas



O Largo 1º de Maio é o remate de uma das avenidas mais icónicas do Barreiro, a Av. Alfredo da Silva. Se fosse desenvolvido um largo semelhante ...vés de uma ponte pedonal e ciclável, concordava?  
62 respostas



Considera que existe falta de equipamentos e/ou serviços de saúde, educação, lazer, desporto ou cultura?  
62 respostas



## Se respondeu que sim, indique quais e onde

33 respostas

Educação, lazer, desporto e cultura

Faz muita falta um estádio municipal, onde se possa praticar todo o tipo de desportos.. À semelhança do que acontece noutras cidades..

Quinta do Braamcamp não tem uma única papelreira, nenhum tipo de equipamento, iluminação, nem Acção relativa a limpeza, conservação, manutenção ou vigilância.

Mas podemos agradecer aos senhores que estiveram na câmara décadas e não fizeram nada. A actual câmara tem mostrado serviço

Falta parque infantil no Alto do Seixalinho por exemplo

Teatro, cinemas Galeria, local bom seria Av. da Praia e baía do tejo Quimigal

O teatro Municipal existe num espaço insuficiente e sem condições ; A biblioteca da cidade também merecia um edifício com outras condições;

Aqui nos Fidalguinhos, faltam circuitos e aparelhos de exercício físico, como existem noutras freguesias do Barreiro

Falta centro de saúde para 30.000 utentes

A oferta é ainda muito limitada

Falta uma rede de bibliotecas pelo Concelho, falta manutenção de alguns ringues

Faltam boas e amplas estruturas de desporto para todos, como piscinas, Campos de ténis, pistas de atletismo. Tudo isto podia ser construído em parceria com a Câmara Municipal da Moita, na zona que confina os dois municípios no complexo desportivo subaproveitando e desajustado das necessidades, que foi da CUF, hoje Baía do Tejo.

Casa da cultura da Quimigal voltar a dar espetáculos, pavilhão gimnodesportivo no centro.

Faltam espaços de lazer e cultura

Mais espaços verdes, de lazer. Mais centros de saúde

Centro de Saúde do Alto do Seixalinho. Extensão do Centro de Saúde em Palhais

Existe sempre margem para melhoramento da cidade através de edificações de carácter civil Espalhados por múltiplas zonas

Cultura em todo o lado e coisas como biblioteca

C S alto Seixalinho

Por toda a cidade

Em várias freguesias. O Barreiro é mais do que a zona ribeirinha. Tem uma zona rural, de mata que precisa de ser reabilitada

Fidalguinhos e lavradio zona verde, construção de uma nova biblioteca nos fidalguinhos

Falta um pavilhão desportivo no centro do Barreiro

Todas pelo município

Centro comercial, piscina, cinemas, teatros, novo hospital e centros de saúde

Apenas de cultura e saúde. Pois o concelho dá uma resposta de cobertura de escolas bastante positiva. Trabalho desenvolvido ao longo de anos.

Mais ao nível do lazer, desporto e cultura. no território do Barreiro em geral, não fosse as Associações e os Clubes e a oferta seria miserável.

Os espaços de desporto (sem ser os equipamentos urbanos) não são muitos no centro do Barreiro. Os espaços culturais existem mas acho que a cultura nunca é demais e acho que podem existir mais espaços quer de mostra cultural quer de apoio aos artistas (como

espaços onde os artistas possam desenvolver as suas criações). Quanto à educação e à saúde penso que a zona até oferece algumas infraestruturas como o centro de saúde ribeirinho e as diversas escolas na zona... talvez ter creches na zona, em especial para quem trabalha em Lisboa que seria mais prático existir na zona creches que facilitem deixar as crianças na creche e os pais poderem ir para Lisboa sem terem que efetuar deslocações entre as creches e o terminal

No geral da cidade.

Piscina municipal adequada às necessidades da população, uma sala de espetáculos maior, centros de saúde

Mais uma questão que mistura tudo. Assim é difícil responder a este questionário de uma forma clara e objetiva. Podia ter sido elaborado de outra forma. Os dados obtidos não vão ser objetivos nem conclusivos.

**Caso considere algum outro projeto ou ideia pertinentes e benéficos para o Barreiro, exponha e explique**

20 respostas

Na Quinta do Braamcamp podem ser criadas zonas verdes recuperadas, zonas de lazer e piqueniques, hortas comunitárias, etc.

Todos os que tragam melhorias

Temos a maravilhosa orla do Braamcamp, que a CMB pretende vender para construção e que deveria ser aproveitada para ser um pulmão da cidade, com a devida proteção às espécies animais e flora .

Grande Piscina Municipal ao ar livre (que pudesse ser coberta no Inverno) com relva na área circundante e apoio de restauração, como existem noutros concelhos mais pequenos do país. Para além de fazer falta à nossa população um equipamento, iria chamar muita gente, de fora ao nosso Barreiro. Temos duas zonas privilegiadas para o efeito, a Quinta Braamcamp, em conjunto com a urbanização já prevista. Ou então, nos Fidalguinhos. Há muito terreno...No Verão, iria estar sempre ao rubro. Iria dinamizar Muito a Urbanização e principalmente o Barreiro, em Agosto, em fica deserto, por não ter nada os que aqui ficam, e que não gostam da praia fluvial. Já agora, estive há 2 anos, no Rio Zêzere têm umas piscinas "no meio" do Rio, espetaculares, para os adultos e para as crianças. Equipamentos que deixam os pais mais seguros e amigos da Natureza

Melhorar toda a zona do parque industrial da Quimiparque. Colocado de lado p porto de contentores o governo deveria recuperar toda aquela zona e devolver o rio aos barreirenses, demolir o que não terá qualquer utilidade e criar um projeto de verdadeiro núcleo empresarial.

Biblioteca pública mais icónica

Um Parque Biológico na Quinta Braamcamp

A renaturalização da Quinta do Braamcamp e sua integração num espaço mais vasto como grande zona verde e húmida , de sapal , a maior da AML, que pode e deve ir, da Avenida da Praia, e porque não, até à Mata da Machada da Machada e Sapal de Coina.

Um centro de estágios para a modalidade ginástica. Faz falta

Ter a Braamcamp aproveitada como espaço de lazer em harmonia com a natureza autóctone mas sem prédios e infraestruturas megalómanas

O Mais urgente é a TTT Rodoferroviária. Que assegure um Corredor Ferroviário eficiente entre o Norte e o Sul do País. Projeto adiado desde 1890 quando D, Luís a projetou. E também assegure as Acessibilidades e Mobilidade aos Barreirenses acabando com o sufoco de ter de andar para trás quando querem ir para a frente. De terem de rumar a Sul quando têm o Norte por Destino. É que os Barreirenses também pagam impostos.

Aproveitamento do barreiro velho

A zona dos fidalguinhos está abandonada e sem manutenção nos passeios, Santo António da charneca tem zonas sem passeios, tem uma zona pedonal nas casas de Santo António que não tem manutenção

O arranjo do descampado ao lado do fórum barreiro e aproveitá-lo para um estacionamento era um aumento de afluência de pessoas no Fórum Barreiro e também no centro do Barreiro. Inquérito enorme. Talvez com menos perguntas eu tivesse transmitido respostas mais construtivas

Acho que poderia ser feita uma praia fluvial fantástica na praia Copacabana, com um miradouro e jardins porque tem uma vista linda sobre a baia, continuação do polis até Coima e alguns empreendimentos habitacionais nessa zona, mas com poucos pisos, um novo parque das Nações na zona Quimigal como vão fazer em Almada, e ligação junto ao rio á cidade do Montijo.

Falta de espaços verdes junto a escolas. As que estão fora do núcleo urbano são uma espécie de blocos num deserto. Falta de estudo na cedência de licenças para colocação de painéis publicitários, sem terem atenção se fica enquadrado no meio ou ao nível (altura) de habitações

Perceber o que se pode fazer com a quantidade enorme de terreno pertencente à antiga CUF Infelizmente, como residente há pouco tempo (5 anos) continuo a achar a cidade pouco apelativa esteticamente. Existem inúmeras coisas na organização da cidade e na estética que me deixam perplexo, como rua sem saída, prédios feios e construção de baixa qualidade, acho que a criação de mais espaços verdes, a renovação de espaços abandonados (especialmente na zona do Barreiro velho, e zonas envolventes) e a revitalização dessas áreas com incentivos ao comércio local e transformar a zona em espaços públicos de excelência e que levem os barreirenses para a rua nessas zonas (criando dinamismo). Bem sei que nesta altura nestes tempos o recolhimento é algo requerido mas não iremos ficar fechados em casa para todo o sempre e convidar as pessoas a sair e a conviver em espaços públicos cativantes e arrebatadores é essencial para a fixação de pessoas na cidade e para a revitalização urbana, comercial e cultural do Barreiro. O Barreiro é ainda visto pelos Lisboaetas e pelas pessoas que vivem na outra margem como uma cidade desgastada e feia, sem interesse e que não cativa a visitarem e a descobrirem este lado do rio... as pessoas vão mais depressa até Cacilhas (que também considero que está subaproveitada e muito degradada) do que virem ao Barreiro e aproveitarem da melhor vista sobre o Tejo e sobre Lisboa

Além dos citados, só mesmo a Terceira travessia

Obrigado pela sua participação, disponibilidade e contributo!

## **Anexo B – Síntese da Entrevista com o Vice-Presidente do Grupo Desportivo dos Ferroviários do Barreiro**

- Como surge o clube?

- O clube nasceu à noventa e um anos, de dissidências e junções de clubes existentes, da vontade de associativismo, mas sobretudo, nasce porque temos os rios que nos proporcionam o que é fundamental, condições para praticar o nosso desporto, o remo.

- Como se enquadram as instalações neste espaço?

- Estas são as instalações desativadas e propriedade da CP, que e apesar de as ocuparmos a noventa e um anos só à seis meses temos o espaço contratualizado. O clube luta com algumas dificuldades, o espaço envolvente está bastante degradado, o nosso objetivo é sensibilizar as autoridades politicas para a importância deste espaço e das suas potencialidades.

- Quais são as propostas do clube?

- Essencialmente o nosso objetivo é o desporto e a ligação da cidade ao rio, preocupam-nos os jovens, a ocupação dos seus tempos livres e proporcionar-lhes condições para terem um crescimento saudável e com contacto com a natureza. Também nos importa, sobremaneira, a reabilitação deste espaço, a sua conectividade à cidade e às pessoas.

Sentimos que o poder politico está sensibilizado para o facto mas a urgência de atuação que nós sentimos não é a mesma.

Também tentamos deixar um legado positivo para as gerações vindouras.

Temos aqui ao lado as instalações dos pescadores, que se debatem com os mesmos problemas, temos a mesma sensibilidade da situação e temos uma visão comum para o futuro desta zona.

Temos a separar-nos o que poderia ser uma doca seca, com serventia para ambos, mas o espaço e o equipamento estão degradados e uma divergência entre a Câmara e a CP, que as entidades envolvidas e que deveriam ter a responsabilidade do investimento anulou uma melhoria que poderia beneficiar ambas as partes e outros que necessitassem de usar o equipamento. Enquanto clube, sentimos necessidade de ser autossuficientes, daí a abertura do nosso ginásio à população e ao aluguer de espaços para parquear barcos de recreio, sendo essas as nossas principais fontes de receitas.

- Que projetos têm para o futuro?

- O nosso futuro começou, por muito paradoxal que possa parecer, com o desaparecimento das indústrias mais poluentes, CUF, SN e Lisnave, da nossa região.

O rio ganhou vida, vida económica, há hoje um grande número de pessoas que dependem profissionalmente do rio, há espécies que voltaram a povoar os rios, espécies que à muito tinham desaparecido, charrocos, outros peixes até ameijoas que são exportadas para povoar outros rios.

Ganhou também vida social, onde quer a pesca lúdica, quer a navegação de recreio são hoje atividades praticadas por muita gente.

E ganhou a vida desportiva, onde nós e outros clubes usufruímos do rio para a prática das mesmas.

Os nossos projetos para o futuro terão sempre que passar pela reabilitação das nossas instalações, que serão sempre uma ponte entre a cidade e o rio, e de toda esta frente ribeirinha. No fundo, o nosso grande projeto e objetivo é ganhar o futuro.