



INSTITUTO
UNIVERSITÁRIO
DE LISBOA

Cidades-Dormitório: perceções, problemáticas e soluções

Um estudo à cidade do Barreiro: a cidade que não quer dormir

Eliézer Renato Cunha de Carvalho

Mestrado Integrado em Arquitetura

Orientadora:

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

Coorientador:

Arquiteto Moisés Passinhas Rosa
ISCTE-IUL - Instituto Universitário de Lisboa

Novembro, 2021

Departamento de Arquitectura e Urbanismo

Cidades-Dormitório: perceções, problemáticas e soluções
Um estudo à cidade do Barreiro: a cidade que não quer dormir

Eliézer Renato Cunha de Carvalho

Mestrado Integrado em Arquitectura

Orientadores:

Doutora Alexandra Cláudia Rebelo Paio, Professora Auxiliar
ISCTE-IUL - Instituto Universitário de Lisboa
[instituição]

Arquiteto Moisés Passinhas Rosa
ISCTE-IUL - Instituto Universitário de Lisboa

Novembro. 2021

AGRADECIMENTOS

À professora Alexandra Paio pelo acompanhamento e oportunidade de desenvolver este trabalho.

Ao meu coorientador, Moisés Rosa, por ter aceitado o convite e pelos conhecimentos passados durante o decorrer do trabalho.

Aos meus amigos e colegas pela camaradagem e apoio durante os anos.

Aos meus primos, Célio, Cláudio e Nádia, e colega de casa, Mário, com quem passei os meus anos universitários, pelo apoio, carinho e companheirismo.

Aos meus irmãos, Ana e Paulo, pelo amor e por fazerem de mim uma melhor pessoa.

Aos meus pais, Anabela e Paulo por tudo que fizeram por mim, pois sem eles nada disto seria possível.

A todos, um muito obrigado.

RESUMO

O estudo que se apresenta corresponde à investigação, análise e desenvolvimento de uma proposta arquitetónica para a cidade do Barreiro, cidade-satélite da Área Metropolitana de Lisboa (AML), através do conceito de cidades-dormitório. Atualmente, no mundo, a maioria das grandes cidades apresenta este problema organizacional, onde se isolam a grande maioria das questões administrativas, comerciais e culturais no centro, rodeando-os de zonas habitacionais das mais variadas classes, que, diariamente, necessitam de se deslocar a esse centro para satisfazer as suas necessidades.

Nesse sentido, coloca-se a seguinte questão:

“Será possível reverter as atuais dinâmicas pendulares de mobilidade através de um exercício de desenho do espaço público, quebrando a dependência entre a cidade-dormitório e a cidade-mãe?”

A resposta passará por identificar e compreender as dinâmicas entre a cidade de estudo e a cidade-mãe, Lisboa, juntamente com a população local, num misto de processos participativos e análise histórica. Este enquadramento levará a uma proposta de regeneração urbana que quebre a estrutura atual, promovendo a captação de pessoas dos concelhos vizinhos e da cidade-mãe, solução chave para as necessidades aos mais diversos níveis e da maneira mais eficiente.

PALAVRAS-CHAVE

Barreiro | Cidades Dormitório | Regeneração Urbana | Mobilidade Urbana

ABSTRACT

The study that is presented corresponds to the research, analysis, and development of an architectural proposal for the city of Barreiro, satellite city of the Metropolitan Area of Lisbon (AML), through the concept of dormitory cities. Currently, in the world, most large cities present this organizational problem, where most administrative, commercial, and cultural issues are isolated in the center, surrounding them with housing areas of various classes, which, daily, need to travel to this center to meet their needs.

In this sense, the following question arises:

"Is it possible to reverse the current commuting dynamics of mobility through a public space design exercise, breaking the dependence between the dormitory city and the mother city?"

The answer will be to identify and understand the dynamics between the city of study and the mother city, Lisbon, together with the local population, in a mixture of participatory processes and historical analysis. This framework will lead to a proposal for urban regeneration that breaks the current structure, promoting the capture of people from neighboring municipalities and the mother city, a key solution for needs at various levels and in the most efficient way.

KEYWORDS

Barreiro | Dorm-Cities| Urban Regeneration| Urban Mobility

ÍNDICE DE FIGURAS

- FIGURA 01 – Cartografia do Barreiro, 1816 | 29
- FIGURA 02 – Cartografia do Barreiro, 1902 | 31
- FIGURA 03 – Cartografia do Barreiro, 1930 | 32
- FIGURA 04 – Cartografia do Barreiro, 1954 | 33
- FIGURA 05 – Cartografia do Barreiro, 1994 | 34
- FIGURA 06 – Vista aérea da cidade do Barreiro, 2021 | 35
- FIGURA 07 – Análise SWOT | 41
- FIGURA 08 – Imagem da Ágora Ateniense em planta | 44
- FIGURA 09 – Imagem de um Fórum Romano em planta | 45
- FIGURA 10 – Imagem de um mercado medieval | 46
- FIGURA 11 – Imagem da praça de São Pedro, Vaticano, Itália | 46
- FIGURA 12 – Imagem de uma rua comercial, Rua Augusta, Lisboa, Portugal | 46
- FIGURA 13 – Imagem de um centro comercial, Siam Paragon, Bangkok | 47
- FIGURA 14 – Imagem do High Line, Nova Iorque, EUA | 48
- FIGURA 15 – Imagem do jardim Fundação Calouste Gulbenkian, Lisboa, Portugal | 48
- FIGURA 16 – Imagem do parque Cheonggyecheon, Seul, Coreia do Sul | 49
- FIGURA 17 – Mapa dos atuais percursos (rosa) e novos percursos (vermelho) para a cidade do Barreiro | 51
- FIGURA 18 – Mapa dos transportes públicos existentes na cidade do Barreiro | 53
- FIGURA 19 . Mapa da proposta dos transportes públicos para a cidade do Barreiro | 54
- FIGURA 20 – Mapa dos transportes individuais existentes na cidade do Barreiro | 56
- FIGURA 21 – Mapa da proposta dos transportes individuais para a cidade do Barreiro | 57

- FIGURA 22 – Mapa dos espaços verdes existentes na cidade do Barreiro | 58
- FIGURA 23 – Mapa da proposta dos espaços verdes para a cidade do Barreiro | 59
- FIGURA 24 – Mapa da zona de intervenção do projeto | 62
- FIGURA 25 – Imagem da área da cidade do Barreiro | 63
- FIGURA 26 – Imagem da forte presença de automóveis no aterro de chegada à cidade do Barreiro | 63
- FIGURA 27 – Imagem do interior da primeira estação intermodal do Barreiro | 63
- FIGURA 28 – Imagem do espaço verde do aterro de chegada ao Barreiro | 64
- FIGURA 29 – Imagem do Armazém dos Despachos, Telheiro de Mercadorias e Cais de Cortiça | 64
- FIGURA 30 – Imagem da zona ribeirinha voltada para a quinta da Braamcamp | 64
- FIGURA 31 – Diagrama da primeira fase da proposta | 65
- FIGURA 32 – Diagrama da segunda fase da proposta | 66
- FIGURA 33 – Diagrama da terceira fase da proposta | 67
- FIGURA 34 – Diagrama da quarta fase da proposta | 68
- FIGURA 35 – Diagrama da quinta fase da proposta | 69

ÍNDICE DE ABREVIATURAS

AML – Área Metropolitana de Lisboa

CUF – Companhia de União Fabril

LAB TUR – Laboratório de Ensaio de Metodologias de Intervenção
na Cidade Existente

MTS – Metro Transportes Sul

TTT – Terceira Travessia do Tejo

ÍNDICE

AGRADECIMENTOS | v

RESUMO | vii

ABSTRACT | ix

ÍNDICE DE FIGURAS | xi

ÍNDICE DE ABREVIATURAS | xiii

INTRODUÇÃO

LABTUR – LABORATÓRIO DE ENSAIO DE METODOLOGIAS DE INTERVENÇÃO NA CIDADE EXISTENTE | 17

CIDADES-DORMITÓRIO | 17

OBJETIVOS | 18

METODOLOGIA | 19

ESTRUTURA | 19

CAPÍTULO I

A CIDADE | 21

A CIDADE-DORMITÓRIO | 25

O BARREIRO | 29

CAPÍTULO II

ENSAIO METODOLÓGICO | 39

CASOS DE ESTUDO | 43

CAPÍTULO III

BARREIRO E OS CONCELHOS VIZINHOS | 51

BARREIRO E A NOVA IDENTIDADE | 53

BARREIRO E A NOVA PORTA DE ENTRADA | 61

CONSIDERAÇÕES FINAIS | 77

BIBLIOGRAFIA | 79

ANEXOS | 83

INTRODUÇÃO

LAB TUR: LABORATÓRIO DE ENSAIO DE METODOLOGIAS DE INTEGRAÇÃO NA CIDADE EXISTENTE

O laboratório, serviu de base para a realização do projeto final de arquitetura (PFA) com o propósito de entender e usar dois conceitos pertinentes à arquitetura nos dias atuais: o uso de tecnopolíticas¹ e a regeneração urbana², juntamente com processos participativos, que visam relacionar as necessidades da população com a leitura e assimilação das análises feitas pelos discentes. A missão é conseguir usar estes conceitos na cidade do Barreiro, explorando as suas unicidades num território algo problemático e aquém das suas potencialidades.

CIDADES-DORMITÓRIO

O presente trabalho procura perceber, analisar e debater as questões das cidades-dormitório³, entendendo o que são e a sua influência no cômputo geral, com a cidade-mãe e as outras cidades vizinhas. As cidades-dormitório são uma realidade existente no mundo todo, proveniente de uma estrutura organizacional das cidades que advém de séculos de consequências urbanas. O êxodo rural após a revolução industrial é um dos principais fatores que contribuíram para a existência destes grandes aglomerados urbanos que se situam em redor das cidades de produção, na época, que evoluíram para centros administrativos, culturais e turísticos à posteriori. Este crescimento exponencial populacional deu origem a bairros, vilas e cidades de gênese

¹ KURBAN, Can; PEÑA-LOPEZ, Ismael; HABERER, Maria – What is Technopolitics? A conceptual scheme for understanding politics in the digital age. International Conference on Internet, Law & Politics. (julho, 2016). Disponível em: https://www.researchgate.net/publication/308032014_What_is_technopolitics_A_conceptual_scheme_for_understanding_politics_in_the_digital_age

² ROBERTS, Peter; SYKES, Hugh – **Urban Regeneration: a handbook**. 1ª edição. Londres: SAGE Publications Ltd, 1999.

³ OJIMA, Ricardo [et. al] – **O estigma de morar longe da cidade: repensando o consenso sobre as “cidades-dormitório” no Brasil**. Cad. Metrop. São Paulo (janeiro, 2010); OJIMA, Ricardo; MONTEIRO, Felipe Ferreira; DO NASCIMENTO, Tiago Carlos Lima – **Urbanização dispersa e mobilidade no contexto de Natal: a dinâmica da população e a ampliação do espaço de vida**. Urbe, Revista Brasileira de Gestão Urbana. (abril, 2015). Disponível em: <https://www.scielo.br/j/urbe/a/Y4XPJ6Z4zqJHjFJYxLXkXbH/?lang=pt>; PINTO, José Vandeiro Cirqueira – **Desconstruindo a “Cidade-Dormitório”: centralidades e espaço intra-urbano de Aparecida de Goiânia**. Mercator – Revista de Geografia da UFC. (2009); SOARES, Manuel – **Cidades-Dormitório e Ligação ao Lugar: um olhar sobre Condeixa-a-Nova**. Coimbra: FEUC, 2018. Dissertação de Mestrado

habitacional sem um pensamento estrutural que as regularizasse e/ou interiorizasse num plano urbano maior. O que, conseqüentemente, levou à transformação das mesmas, na maioria dos casos, num organismo adjacente dependente do organismo central, que, sem a cidade-mãe, não tem identidade própria.

O concelho do Barreiro, apesar da importância geográfica da qual sempre dispôs, que outrora serviu como principal elo de conexão entre a capital do país e as cidades algarvias e alentejanas, não foi exceção deste fenómeno urbano. Atualmente, aos olhos de muitos, é considerada uma cidade que apenas serve a grande Lisboa, acolhendo a população que se desloca até ao centro para fins profissionais, educacionais e, até, de lazer. Esta presente realidade contradiz com o que esta cidade já foi outrora, sendo o principal ponto de manufatura de diversos produtos durante o século XX, com a CUF⁴, o que a tornava num ponto fulcral da equação geográfica da AML, muito aquém da forma como se apresenta na contemporaneidade.

A maioria dos estudos realizados sobre as cidades-dormitório ocorrem no campo da sociologia, estudando-se os seus fenómenos sociais de modo a encontrar uma definição consensual para a mesma. Ao longo deste trabalho, há a ambição arquitetónica sobre a temática, com interesse de perceber como o desenho urbano consegue impactar estas questões sociais, fugindo da tradicional metodologia de criação de uma centralidade urbana administrativa, que é a resposta intuitiva à problemática das cidades-dormitório.

OBJETIVOS

O principal objetivo é compreender a influência do desenho do espaço público e a organização dos sistemas de mobilidade, entre as diversas cidades de um território, de modo que o mesmo deixe de ser considerado ‘dormitório’.

A proposta irá priorizar as questões da mobilidade, num todo, na AML e na cidade do Barreiro, percebendo como é feita, atualmente, e como poderia evoluir, alterando os fluxos pendulares. Os novos movimentos urbanos irão originar novos espaços de estar e, por consequência, novos centros urbanos, de modo a diversificar as movimentações pendulares quotidianas entre a cidade do Barreiro e as cidades vizinhas. Espera-se que, com os novos espaços propostos e com as novas estruturas de deslocação, haja uma circulação mais fluida entre toda a AML, e assim se consiga chegar às necessidades da população e se satisfaçam de uma maneira mais eficiente.

⁴ ROSAS, Fernando – **A CUF do Barreiro, um século de indústria**. [registo vídeo]. Produção de RTP/Garden Films. 2015. (29 min.)

METODOLOGIA

O corrente trabalho desenvolveu-se metodologicamente em quatro fases:

Fase empírica, que consiste na recolha e sistematização de informação fundamental à caracterização prospetiva da área em estudo no Barreiro e na definição de uma estratégia de intervenção preliminar.

Fase descritiva, onde é feita a revisão da caracterização prospetiva e da estratégia de intervenção, identificando o programa base de intervenção que permitirá o desenvolvimento do estudo prévio.

Fase explicativa, que corresponde ao estudo prévio, garantindo a avaliação e concertação do trabalho em função da estratégia de intervenção e do programa base produzido à priori.

Fase prática, onde se desenvolve o projeto arquitetónico e os espaços públicos fundamentais para alavancar a proposta, garantindo a sua sistematização construtiva.

ESTRUTURA

A dissertação encontra-se dividida em três capítulos e oito subcapítulos, sendo que o primeiro aborda as questões da temática escolhida, com o intuito de perceber o que são cidades, debruçando-se depois sobre as cidades-dormitório e a cidade do Barreiro, palco de intervenção do projeto. Neste capítulo discutem-se questões históricas do conceito, analisando vários autores que se debateram com as questões da cidade, estabelecendo o ponto de partida das decisões tomadas posteriormente no ensaio metodológico.

O segundo capítulo passa por esmiuçar cada uma das quatro fases metodológicas, expondo todas as decisões que levaram à conclusão final do projeto, abordada no último capítulo. Desde levantamentos históricos a fotografias, processos participativos e análises da cidade de estudo, todo o processo procura esclarecer a coesão do pensamento optado de acordo com os elementos que vão sendo expostos.

O terceiro capítulo expõe o produto final arquitetónico desenvolvido, com o apoio de elementos gráficos como plantas, cortes, alçados, esboços e ambientes que clarificam as intenções do projeto.

Por último, é apresentada uma conclusão que procura discutir tudo o que foi explorado no trabalho, debatendo os seus objetivos e ambições, confrontando as questões levantadas e respostas obtidas ao longo do processo.

CAPÍTULO I

A CIDADE

cidade, sub. fem., [ci-da-de], si'dad(ə)

- 1. localidade de importância superior à vila, com determinadas infraestruturas necessárias para essa condição*
- 2. meio geográfico e social caracterizado por uma forte concentração populacional que cria uma rede orgânica de troca de serviços (administrativos, comerciais, profissionais, educacionais e culturais); metrópole*
- 3. tipo de vida e de hábitos socioculturais do meio urbano, por oposição ao campo*
- 4. conjunto de habitantes daquele meio*⁵

Até aos dias correntes, o conceito de cidade é um dos conceitos mais complexos e difíceis de definir. Tendo tantas definições quanto definidores, a definição universal de cidade foi-se moldando às épocas e permanece sem consenso. Mesmo após a realização de um inquérito que visava compreender o entendimento de várias pessoas de áreas distintas sobre o que é uma cidade⁶, podemos observar que as mesmas divergem e variam com a percepção pessoal de cada indivíduo. Apesar das divergências, podemos observar alguns pontos comuns como as referências à dimensão, densidade do território e existência de determinados serviços. Estas convergências intuitivas não estão de todo despropositadas, visto que as mesmas já foram usadas como base na legislação portuguesa, para definição do que é necessário para que o território se converta em cidade e deixe de ser conotado como vila. Esta lei, nº 11/82, artigo nº 13, lançada em 2 de junho de 1982, que se encontra atualmente revogada, determinava as seguintes bases para um território poder ser elevado a cidade:

Uma vila só pode ser elevada à categoria de cidade quando conte com um número de eleitores, em aglomerado populacional contínuo, superior a 8000 e possua, pelo menos, metade dos seguintes equipamentos colectivos:

- a) Instalações hospitalares com serviço de permanência;*
- b) Farmácias;*
- c) Corporação de bombeiros;*

⁵ Dicionário Português, Porto Editora, (dezembro, 2020)

⁶ Disponível em: <https://forms.gle/beRXsDRjVc3M6Viv5>

- d) *Casa de espectáculos e centro cultural;*
- e) *Museu e biblioteca;*
- f) *Instalações de hotelaria;*
- g) *Estabelecimento de ensino preparatório e secundário;*
- h) *Estabelecimento de ensino pré-primário e infantários;*
- i) *Transportes públicos, urbanos e suburbanos;*
- j) *Parques ou jardins públicos.*⁷

A associação lógica intuitiva de que a cidade é um complexo extenso e densificado é fruto das imagens das grandes cidades mundiais. Exemplos norte-americanos, como Nova Iorque ou Toronto, sul-americanos, como São Paulo ou Buenos Aires, asiáticos, como Tóquio ou Dubai, e europeus, como Paris ou Londres, acabam por servir de referência mental para a definição popular de cidade. Este pensamento converge com os dois dos principais pontos de Louis Wirth, sociólogo americano, para a definição de uma cidade, em seu livro *'Urbanism as a way of life'*: a grande dimensão populacional e a densidade urbana. O problema desta reflexão simples e intuitiva, dá-se na falta de universalidade da mesma, visto que as condições e contextos populacionais dos países variam. Ou seja, as condições necessárias para que uma vila se converta em cidade num local no mundo, não é o mesmo que noutra, pois as proporções espaciais e populacionais de ambos os territórios dependem das suas relações com o seu país, e não com outros países⁸. Contudo, podemos concluir que as questões da densidade e valor populacional não são os melhores para definir cidade.

Este processo de uniformização de pensamento poderia ser associado ao fenómeno de aproximação estético das várias cidades a nível mundial, fruto das questões contemporâneas da globalização. As “cidades sem qualidades”, apontadas por Rem Koolhaas, são aquelas que carecem de identidade, forçando a permanência das questões pelas quais são conhecidas, inibindo-se de modernizações e estagnando no tempo. Em contrapartida, as cidades que se modernizam incessantemente também carecem de identidade, pois não preservam nada, não constituem algo que lhes é específico⁹. O pensamento da questão identitária como definição de cidade também foi proposto por Fernando Goitia, que se debruça sobre a questão da alma que as cidades apresentam, que advém de diversas camadas de história e cultura¹⁰. Goitia discrimina qualquer possibilidade de definição de cidade através

⁷ Legislação, DRE – Diário da República Eletrónico

⁸ SOARES, Manuel – **Cidades-Dormitório e Ligação ao Lugar: um olhar sobre Condeixa-a-Nova**. Coimbra: FEUC, 2018. Dissertação de Mestrado. p. 16

⁹ KOOLHAAS, Rem e MAU, Bruce – **S, M, L, XL**. Estados Unidos: Monacelli Press, 1995

¹⁰ GOITIA, Fernando – **Breve História do Urbanismo**. 7ª edição. Lisboa: Editorial Presença, 2008

da sua densidade urbana ou populacional e afirma que as cidades modernas, apesar de responderem as estas questões numéricas, carecem deste passado histórico, questionando a sua credibilidade como cidades¹¹. As questões identitárias como base definitiva das cidades são subjetivas e divergem entre autores, o que o torna incoerente como método de denominador comum para se chegar à ideia do que é uma cidade.

Inicialmente, as cidades surgiam de forma natural, em locais estratégicos geográficos que respondessem às necessidades dos habitantes. Questões como subsistência e segurança eram as imprescindíveis e o terreno tinha de responder às mesmas, portanto a qualidade do solo, topografia do terreno e proximidade a uma nascente, rio, mar ou lagos eram prioritárias, a cidade formava-se onde o território era mais propício à produção de elementos de sobrevivência. Com o passar dos anos e o desenvolvimento tecnológico é que as cidades foram se tornando voluntárias, fruto de questões de interesse humano, onde os seus centros se desprendem do carácter natural que o território oferece¹².

Por questões de segurança, as cidades circundaram-se com muralhas durante séculos, fazendo desse limite a noção clara do que era cidade e do que não era. Esse limite protegia o clero e a monarquia. A cidade, durante esta altura, passou a ter funções além das sociais, assumindo uma postura de transformação dos bens produzidos no campo. A cidade deixou de ser o centro de produção, distanciando-se de funções além das comerciais e sociais¹³. Esta dinâmica levanta a conceção de cidade através de um entendimento das suas funções, porém, esta noção é algo limitadora, visto que, hoje em dia, as cidades desempenham diversas funções e as mesmas não poderiam ser compreendidas tendo apenas esse fator em conta. Com os avanços tecnológicos, as muralhas deixaram de cumprir a sua função protetora, tornando-se obsoletas, e possibilitando uma expansão mais rápida e simples das cidades para os antigos meios urbanos, diluindo a barreira entre os dois espaços e abrindo espaço a um novo critério para a definição de cidade.

Este fenómeno deu origem às cidades modernas, sem limites claros e traçado rigoroso, onde os fluxos de mobilidade são mais fluidos. As prioridades alteram-se e a cidade segue o novo estilo de vivência, que

¹¹ GOITIA, Fernando – **Breve História do Urbanismo**. 7ª edição. Lisboa: Editorial Presença, 2008

¹² LACAZE, Jean-Paul – **A Cidade e o Urbanismo**. Lisboa: Instituto Piaget, 1999

¹³ REMY, Jean e VOYÉ, Liliane – **A cidade: Rumo a uma nova definição?**. Porto: Edições Afrontamento, 1994

tinha com base as questões sanitárias e o passeio público¹⁴. O modernismo trouxe uma nova escala ao urbanismo com a Carta de Atenas¹⁵, que fez com que crescessem exponencialmente, com base num desenho de zoneamento de atividades, de grandes blocos afastados que se uniam por caminhos viários, que era uma oposição à organização clássica tradicional, onde a escala da cidade era mais humana e próxima. O avanço tecnológico no campo dos transportes ao longo das décadas foi diminuindo as distâncias das cidades, possibilitando o acesso entre diversos pontos em tempos recorde. Com isto, as cidades criavam raízes mais rapidamente do que podiam suportar e, segundo Koolhaas, também carecem de identidade, existindo como nada além de si mesmos e sem uma estrutura particular ou única¹⁶.

Para François Ascher, este desenvolvimento tecnológico originou uma revolução urbana, onde as delimitações naturais entre os espaços urbanos e rurais são cada vez menos notórias. Os quatro pontos responsáveis por esta realidade corrente são: a metropolização, a transformação do sistema de mobilidade urbana, a recomposição social das cidades e a redefinição das relações entre interesses individuais, coletivos e gerais¹⁷.

Seguindo essa lógica de pensamento, poderíamos afirmar que, possivelmente, estamos a entrar noutra revolução urbana, onde a assimilação das cidades e o seu fluxo urbano e social está em transformação, devido à internet. Esta ferramenta, em certa medida, encurta ainda mais as distâncias físicas, possibilitando o exercício de atividades profissionais, educacionais, sociais e relacionais a uma escala global. Não é descabido acreditar que este recurso alterará a forma como vivemos e entendemos as cidades, distorcendo as nossas prioridades de uso para com as mesmas.

Podemos concluir que a definição de cidade é evolutiva e se molda com a sociedade, época e o homem. Mesmo sem um consenso transparente, a cidade, no geral, tem ramificações e pode ser estudada e/ou explorada de diferentes maneiras. Existem cidades-mãe, cidades-satélite, cidades industriais, cidades académicas, cidades religiosas, cidades comerciais, entre outras, e, nesta dissertação, iremos explorar as cidades-dormitório.

¹⁴ MISK, Rogério – **Perspectiva crítica da cidade modernista**. ARQmente. (julho, 2015). Disponível em: <https://arqmente.wordpress.com/2015/07/23/perspectiva-critica-da-cidade-modernista/>

¹⁵ Falar da carta de atenas

¹⁶ KOOLHAAS, Rem e MAU, Bruce – **S, M, L, XL**. Estados Unidos: Monacelli Press, 1995

¹⁷ ASCHER, François – **Novos princípios do urbanismo: seguido de novos compromissos urbanos. Um léxico**. Lisboa: Livros Horizonte, 2010

CIDADES-DORMITÓRIO

“Quando as cidades são vistas como paradigmas cósmicos ou centros de civilidade e liberdade, viver longe delas – nos subúrbios- é estar fora dos limites, é estar em uma zona intermédia onde os homens não podem alcançar a sua plena humanidade. Por outro lado, quando as cidades são descritas como abominações, “antros de iniquidade”, os subúrbios adquirem um brilho romântico, quando não sangrado”¹⁸ (Tuan apud Ojima, 2010)

Tal como o conceito de cidade, as cidades-dormitório oferecem, também, a sua complexidade na discussão de um consenso sobre o que realmente são. A falta de estudos específicos sobre este fenómeno, faz com que o mesmo, quando abordado, se confunda com a ideia de cidade satélite¹⁹. Apesar de estarem comumente presentes em terrenos periféricos, as cidades-dormitório não têm de ser, imprescindivelmente, cidades-satélite. Existem casos raros de cidades que apenas acolhem a população durante a noite, sem oferecer grande diversidade profissional, como é o caso de Berlim, que não sustenta a população em termos económicos, apenas culturais, revertendo a dinâmica tradicional da grande cidade que é completa em todos os sectores²⁰.

Carentes na questão de oferta de trabalho, as cidades-dormitório são espaços com pouca atividade social durante o dia. Estas áreas sugeriram de diversas formas, sendo a principal, o êxodo rural. Este fenómeno urbano de migração em massa da população rural para os espaços urbanos originou uma sobrelotação nas cidades, alocando-os nas zonas periféricas, onde a estadia costuma ser mais económica²¹. Porém, estes espaços não dispõem de determinadas infraestruturas e locais de lazer, na sua maioria, impossibilitando a satisfação de muitas necessidades dos seus residentes, forçando-os a dirigirem-se para outras cidades. A associação das cidades-dormitório a espaços subdesenvolvidos costuma ser instintiva, no entanto, esse vínculo já se começa a romper, com o

¹⁸ OJIMA, Ricardo [et. al] – **O estigma de morar longe da cidade: repensando o consenso sobre as “cidades-dormitório” no Brasil**. Cad. Metrop. São Paulo (janeiro, 2010), p. 406

¹⁹ SOARES, Manuel – **Cidades-Dormitório e Ligação ao Lugar: um olhar sobre Condeixa-a-Nova**. Coimbra: FEUC, 2018. Dissertação de Mestrado. p. 66

²⁰ OSWALT, Stefanie e OSWALT, Philipp - **Berlin – eine Schlafstadt**. ARCH+. (2011). Disponível em: <https://archplus.net/en/archiv/ausgabe/201/202/#article-3595>

²¹ OJIMA, Ricardo; MONTEIRO, Felipe Ferreira; DO NASCIMENTO, Tiago Carlos Lima – **Urbanização dispersa e mobilidade no contexto de Natal: a dinâmica da população e a ampliação do espaço de vida**. Urbe, Revista Brasileira de Gestão Urbana. (abril, 2015). Disponível em: <https://www.scielo.br/j/urbe/a/Y4XPJ6Z4zqJHjFJYxLXkXbH/?lang=pt>

surgimento de várias cidades habitacionais periféricas de luxo, para a população de maior classe. Também há, nos EUA, o conceito de *American Dream*²², onde a população de classe média costuma migrar propositadamente para as periferias, em busca de uma qualidade de vida mais pacata, num ambiente mais favorável para a educação dos filhos. Esta mentalidade flexível em termos culturais elimina qualquer denominador comum que se procure estabelecer em termos de capacidade financeira presente nas cidades-dormitório.

A escolha da população para residir neste tipo de espaços é bastante variada e não cai apenas na questão económica, apesar desta ser, talvez, a principal condição. Nos dias atuais, o interesse por áreas menos concorridas e populosas tornou-se bastante pertinente, principalmente quando estas áreas estão associadas a espaços naturais, como praias ou espaços verdes²³. Também temos de ter em conta a abordagem relacional e biográfica do indivíduo, onde quem já nasce nestes espaços decide manter-se no mesmo devido às relações afetivas e identitárias que lhe são idiossincráticas²⁴. Outra realidade que tem possibilitado esta postura é o surgimento e a alteração de empregos para o regime remoto, onde o trabalhador não tem de se deslocar para poder exercer a sua função profissional, o que altera as dinâmicas de pensamento de compra de uma residência, visto que a necessidade de proximidade de espaços de fácil entrada e saída viária, redes de transportes ou do centro da cidade se tornam obsoletos²⁵.

Apesar de ser o principal fator, as cidades-dormitório não se caracterizam apenas pela supressão de postos de emprego e da sua gestão económica. Muitas destas cidades também têm falta de espaços educacionais, de interesse cultural, lazer e passeio, na maioria dos casos, limitando a população que reside na mesma a atividades residenciais. O crescimento exponencial e tardio de muitos destes territórios, abordado anteriormente, levou com que o mesmo carecesse de espaços de interesse, culturais e entretenimento. Muitas destas cidades não contêm a identidade histórica das cidades centrais e não tiveram a chance de se formarem sobre um plano urbano, crescendo

²² OJIMA, Ricardo [et. al] – **O estigma de morar longe da cidade: repensando o consenso sobre as “cidades-dormitório” no Brasil**. Cad. Metrop. São Paulo (janeiro, 2010), p. 398

²³ SOARES, Manuel – **Cidades-Dormitório e Ligação ao Lugar: um olhar sobre Condeixa-a-Nova**. Coimbra: FEUC, 2018. Dissertação de Mestrado. p. 69

²⁴ PEREIRA, Sandra Marques e MARQUES, Paulo – **Trajectórias residenciais e Metropolização: uma análise introdutória a propósito da AML**. DINAMIA CET. (dezembro, 2011), p. 6-8

²⁵ BACCOCINA, Denise – **Como o trabalho remoto está transformando as cidades**. Fast Company Brasil. (maio, 2021). Disponível em: <https://fastcompanybrasil.com/coluna/como-o-trabalho-remoto-esta-transformando-as-cidades/>

sem interesse e à mercê do abandono em momentos de atender a necessidades nos tempos livres.

O maior consenso para definir uma cidade-dormitório costuma derivar do levantamento de entradas e saídas de uma cidade ao decorrer do dia, sendo que, as consideradas ‘dormitórios’, são que o número de saídas é superior ao de entradas, independentemente da função que leve à saída, podendo ela ser educacional, profissional ou entretenimento²⁶. Estudos realizados na Alemanha, em 2007, comprovam que estes movimentos pendulares têm consequências na qualidade de vida de quem os faz, assumindo que quanto maior for o percurso realizado entre a casa e o trabalho ou escola, maior é a insatisfação da pessoa com a vida²⁷.

“As cidades-dormitório monofuncionais e totalmente dependentes de um centro não são uma condição permanente, uma vez que as próprias dinâmicas dos processos de urbanização permitem que a cada momento elas possam dotar-se de centralidades, modificando a sua condição”²⁸ (Manuel Soares, 2018)

Como podemos observar, não há uma base constante sobre o que define as cidades-dormitório, além dos movimentos pendulares, que, por si só, não fazem da cidade um dormitório, pois há outras questões a ser consideradas. No entanto, os espaços desta gênese não possuem uma conotação perpétua, sendo possível difundirem-se desta realidade. No Brasil, a cidade de Goiânia possui uma cidade-satélite, considerada dormitório, chamada Aparecida de Goiânia. Esta cidade conseguiu, ao longo do tempo, desgarrar-se do nome ‘dormitório’, através de um conjunto de intervenções urbanas de matriz socioeconômicas. Estas centralidades, que surgiram de maneira espontânea e desorganizada, são de comércio e serviços, na sua maioria e advêm de uma demanda interna de desenvolvimento econômico. O passo atual passa por planejar e estruturar este crescimento exponencial que a cidade observa, de modo a equilibrar o seu desenvolvimento, de modo a ter uma cidade coesa e agradável²⁹.

²⁶ ARANHA, Valmir – Mobilidade Pendular na Metrópole Paulista. São Paulo em Perspectiva. (dezembro 2005)

²⁷ STUTZER, Alois e FREY, Bruno – **Commuting and Life Satisfaction in Germany**. Informationen zur Raumentwicklung Hef. (2007), p. 5

²⁸ SOARES, Manuel – **Cidades-Dormitório e Ligação ao Lugar: um olhar sobre Condeixa-a-Nova**. Coimbra: FEUC, 2018. Dissertação de Mestrado. p. 67

²⁹ PINTO, José Vandeiro Cirqueira – **Desconstruindo a “Cidade-Dormitório”: centralidades e espaço intra-urbano de Aparecida de Goiânia**. Mercator – Revista de Geografia da UFC. (2009)

Sendo que estamos a falar de cidades, a questão de desenho do espaço urbano é bastante importante para que a cidade floresça da melhor maneira possível, com uma base identitária em mente a atingir. O pensamento destas centralidades comerciais e de serviços costumam ser a primeira resposta ao problema das cidades-dormitório. Porém, com um posto de vista arquitetónico, poderia pensar-se na questão de explorar o desenho do espaço público de forma mais diversificada, com a criação de outros ambientes urbanos, além do corporativo. Deste modo, haveria uma cidade mais completa, não só com interesses profissionais, mas também com um espaço notável e merecedor de visita por parte dos moradores das cidades vizinhas, o que equilibraria o balanço de entradas e saídas da cidade.

Atualmente, as periferias tendem a ser esquecidas pelas gerações mais novas, que optam por residir em áreas mais centrais, perto do trabalho, entretenimento, educação e consumo. As novas políticas de sustentabilidade, que se opõe a uso excessivo dos automóveis, levam a esta conduta, juntamente com as novas formas de habitar, onde os jovens consideram o *co-housing*³⁰, de modo a combater o valor inflacionado das residências no centro de cidade. Outro agente para esta tendência é a escassez de investimento nas áreas periféricas, o que leva ao desinteresse dos jovens, que procuram um equilíbrio entre a vida pessoal e profissional, assente no território central, dos acontecimentos.³¹

³⁰ É um conceito que consiste na partilha de uma moradia privada entre pessoas, normalmente, sem vínculo familiar, com os mais diversos objetivos.

³¹ FREITAS, Maribela – **Millenials optam por casas mais pequenas**. Expresso. (agosto, 2017). Disponível em: <https://expresso.pt/economia/2017-08-06-Millennials-optam-por-casas-mais-pequenas>

O BARREIRO

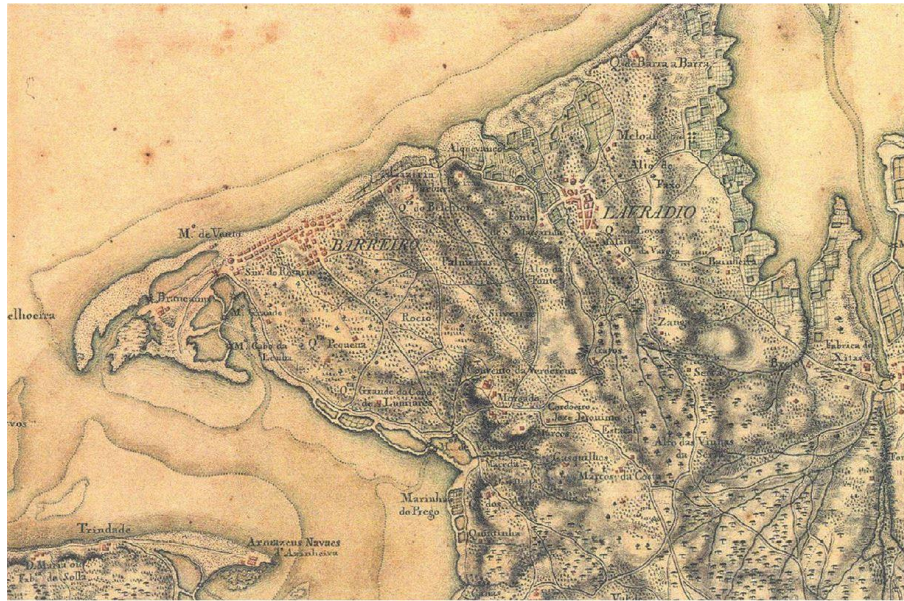


Figura 1 - Cartografia da cidade do Barreiro, 1816. Fonte: Desconhecido

Poderá dizer-se que o Barreiro teve origem na zona onde se situa o atual Barreiro Velho, num pequeno aglomerado urbano residido por pescadores que cumpriam as suas atividades na barra do Tejo (Figura 1). O seu nome poderá advir da alcunha que era atribuída aos pescadores da zona, conhecido como “Barreiros”. Também se pensa que o nome poderá ter tido origem na constituição barrenta dos solos locais.³²

As atividades piscatórias, de extração do sal e do fabrico de biscoitos, para as naus que comandavam as expedições rumo à Índia e ao Brasil, eram as principais características que conferiam identidade ao território do Barreiro até à construção do primeiro troço ferroviário a sul do Tejo, que conectava o Barreiro a Vendas Novas, em 1861³³. Com isto, o Barreiro passa a ser um ponto estratégico no mapa português, servindo de principal elo de conexão entre o norte e o sul do país. Dada esta nova importância, as atividades piscatórias e rurais passam a segundo plano, o que dá origem ao surgimento da primeira fábrica corticeira, em 1865.

³² REIS, Catarina – **(Re)pensar a cidade (Pós)Industrial: Construir novos ecossistemas urbanos: O Barreiro como caso de estudo: Centro de Investigação e Produção Alimentar**. Lisboa: FAUL, 2018. Dissertação de Mestrado. p. 106

³³ BARREIRO, Câmara Municipal – **História: Revolução Industrial**. Disponível em: <https://www.cm-barreiro.pt/conhecer/historia/revolucao-industrial>

Fábrica essa que chega a tornar-se uma das mais importantes do país, no final do século XIX, com mais de mil empregados³⁴.

Inicialmente, as primeiras mercadorias eram transportadas até ao Cais Fluvial do Mexilhoeiro, que se situava no território da Braamcamp, a 2km de distância da estação ferroviária, o que retardava o transporte das mercadorias. Sendo assim, houve a necessidade de construir uma nova estação intermodal de barcos e comboios, que se materializou em 1884, pelo desenho do Eng. Miguel Pais. Porém, mesmo após estes investimentos e transações comerciais quotidianas constantes, é no século XX que o Barreiro atinge o seu expoente máximo, com a chegada da Companhia de União Fabril³⁵ (CUF), em 1907, por mão de Alfredo da Silva.

A CUF trouxe consigo um crescimento abrupto e desordeiro na cidade do Barreiro, principalmente nas décadas dos anos 30, 40 e 50. O Barreiro neste século transfigurou-se, largou-se das suas aparências rurais e ganhou uma identidade urbana, com o surgimento de diversas infraestruturas e construções habitacionais para os trabalhadores da indústria corticeira e da CUF, que vinham de todos os cantos do país.

O Barreiro foi, também, neste século, alvo da criação do primeiro ramal que tinha o objetivo de unir os conselhos de Cacilhas e Barreiro, de modo a facilitar as transações comerciais entre a margem norte e sul. Pensado para ser uma linha férrea que passaria na zona litoral dos conselhos, o Ramal de Cacilhas foi estudado e planeado em 1890 e inserido no Plano de Rede a Sul do Tejo, em 1899³⁶.

³⁴ BARREIRO, Câmara Municipal – **Memória e Futuro**. Disponível em: <http://memoriaefuturo.cm-barreiro.pt/>

³⁵ ROSAS, Fernando – **A CUF do Barreiro, um século de indústria**. [registo vídeo]. Produção de RTP/Garden Films. 2015. (29 min.)

³⁶ **Ramal do Seixal**. Wikiwand. Disponível em: https://www.wikiwand.com/pt/Ramal_do_Seixal Ramal do Seixal

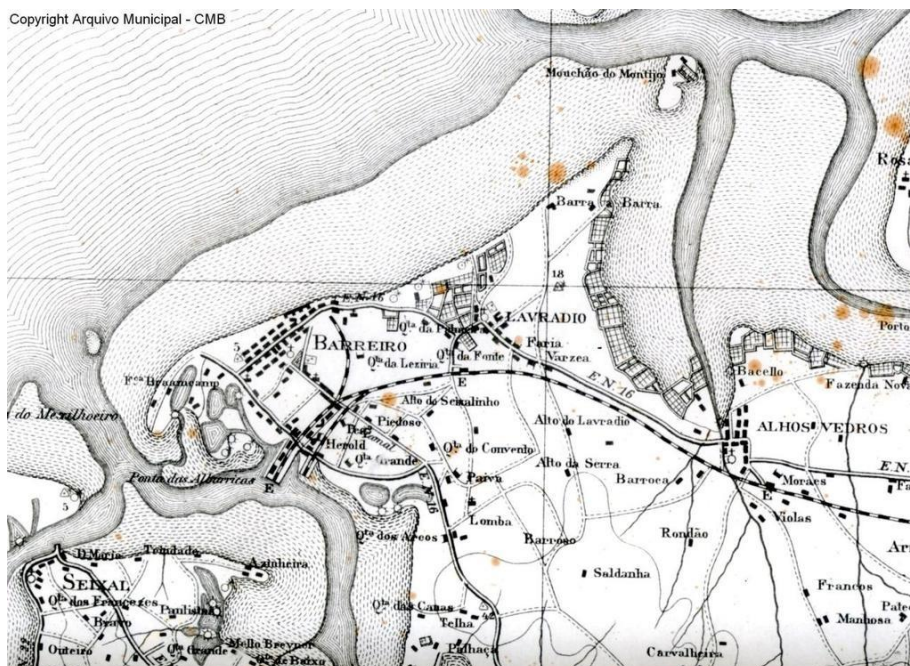


Figura 2 - Cartografia da cidade do Barreiros, 1902. Fonte: Desconhecida.

Na cartografia de 1902 (Figura 2), começam a notar-se as primeiras coseduras dos principais traços que irão impactar a cidade futuramente. Verticalmente surgem a atual Rua Miguel Pais e Miguel Bombarda, e horizontalmente surge a atual Av. Bento Gonçalves e a linha férrea que parte da estação intermodal sul-sueste e vai até Vendas Novas, dividindo o território Barreirense em dois hemisférios. Neste ano foi aceite o plano do Ramal de Cacilhas³⁷ e iniciou-se a construção do ramal do Seixal³⁸.

³⁷ **Ramal do Seixal.** Wikiwand. Disponível em: [https://www.wikiwand.com/pt/Ramal do Seixal](https://www.wikiwand.com/pt/Ramal_do_Seixal)

³⁸ DA SILVA, Teixeira – **Abordagem à História do Ramal Barreiros-Seixal.** Farol da Nossa Terra. Porto. (fevereiro, 2003). Disponível em: <http://www.faroldanossaterra.net/2013/02/22/abordagem-a-historia-do-ramal-barreiros-seixal/>

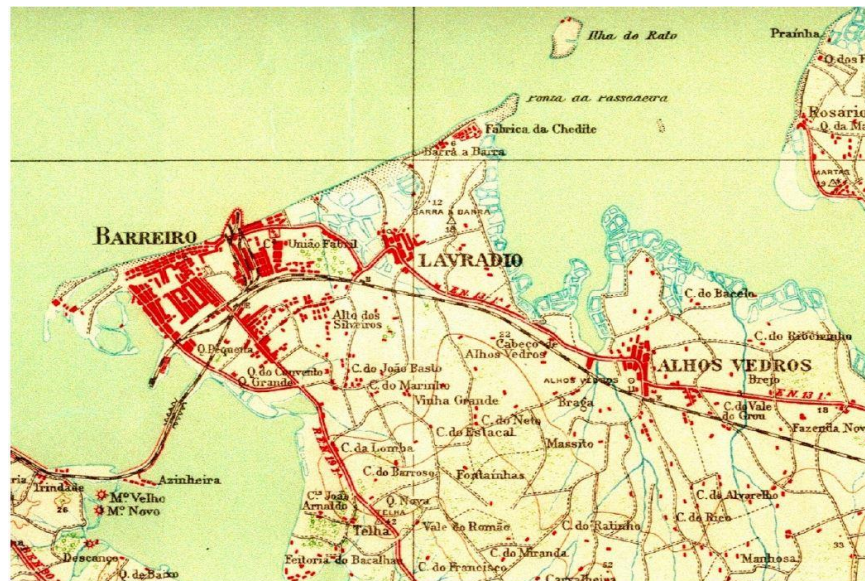


Figura 3 - Cartografia da cidade do Barreiro, 1930. Fonte: Desconhecida

Na cartografia, já em 1930 (Figura 3), começamos a deparar-nos com um crescimento urbano significativo nas principais vias abordadas anteriormente, Av. Bento Gonçalves, rua Miguel Pais e rua Miguel Bombarda. Nota-se uma superioridade em termos de ocupação no hemisfério norte do Barreiro, com o surgimento de quarteirões e de uma malha ortogonal, em detrimento do hemisfério sul, que mantém várias habitações rurais sem uma estrutura predominante. Podemos também ver o ramal do Seixal já ativo, inaugurado em 1923³⁹. Neste ano, pouco mais de um terço da população Barreirense ativa trabalhava na indústria corticeira⁴⁰. A CUF, entretanto, já se encontrava entre as três maiores empresas industriais do país e a mesma dispunha de diversas infraestruturas como cinemas, ginásio, cooperativas, escolas, refeitórios, campos desportivos, unidades de saúde e bairros operários, realizados por si, de modo a acolher as necessidades dos seus trabalhadores⁴¹.

³⁹ DA SILVA, Teixeira – **Abordagem à História do Ramal Barreiro-Seixal**. Farol da Nossa Terra. Porto. (fevereiro, 2003). Disponível em: <http://www.faroldanossaterra.net/2013/02/22/abordagem-a-historia-do-ramal-barreiro-seixal/>

⁴⁰ REIS, Catarina – **(Re)pensar a cidade (Pós)Industrial: Construir novos ecossistemas urbanos: O Barreiro como caso de estudo: Centro de Investigação e Produção Alimentar**. Lisboa: FAUL, 2018. Dissertação de Mestrado. p. 112

⁴¹ CUF – **Companhia de União Fabril**. Restos de Coleção. Disponível em: <https://restosdecoleccion.blogspot.com/2012/06/cuf-companhia-uniao-fabril.html>

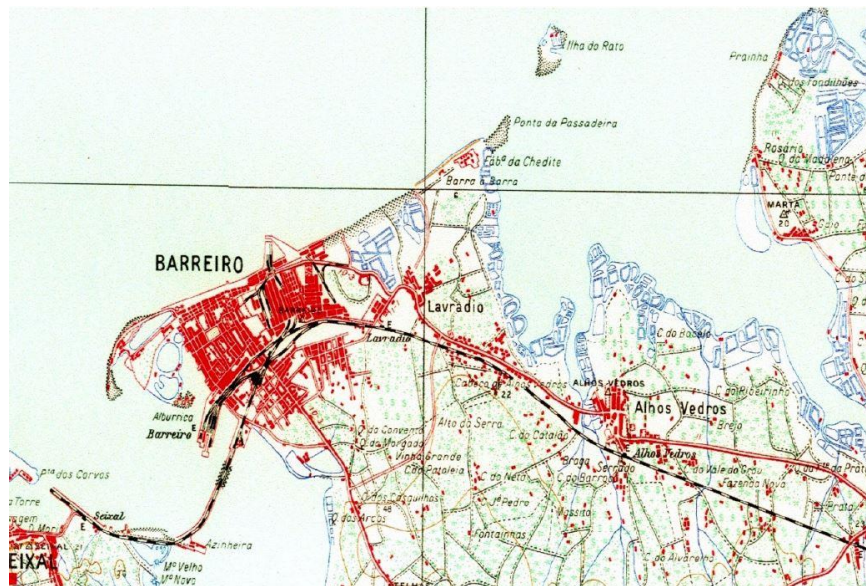


Figura 4 - Cartografia da cidade do Barreiro, 1954. Fonte: Desconhecida

Passadas duas décadas, em 1953, o mapa (Figura 4) apresenta um grande crescimento da urbe, tanto no hemisfério norte, no bairro do Barreiro, como no hemisfério sul, o bairro da Verderena. A mancha habitacional mostra-se desordeira, fruto do crescimento exponencial que a CUF vai forçando até então, o Barreiro via-se incapaz de manter uma organização controlada. A empresa industrial encontra-se perto do seu apogeu, que chegará nos anos 60, com 10.000 trabalhadores em atividade⁴².

⁴² REIS, Catarina – (Re)pensar a cidade (Pós)Industrial: Construir novos ecossistemas urbanos: O Barreiro como caso de estudo: Centro de Investigação e Produção Alimentar. Lisboa: FAUL, 2018. Dissertação de Mestrado. p. 112

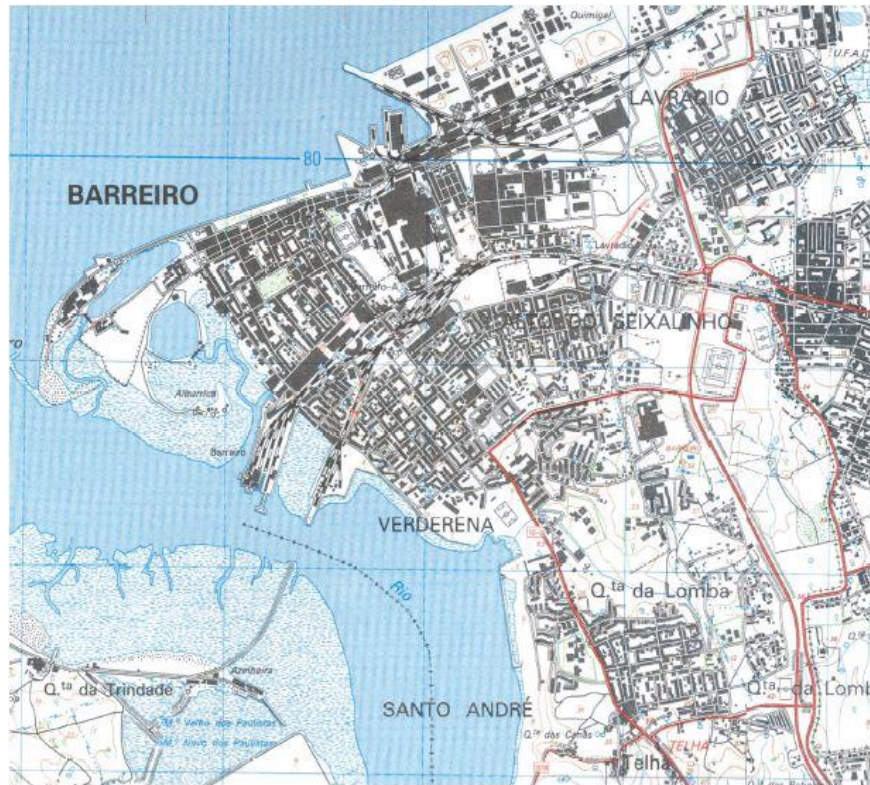


Figura 5 - Cartografia da cidade do Barreiro, 1994. Fonte: Desconhecida

Em 1994, última cartografia do século XX (Figura 5), após a queda da CUF, podemos observar a malha da cidade que se mantém fiel até aos dias de hoje. São visíveis as várias sedimentações entre os diferentes bairros e a desordem urbana carente de um traço que organize as vias e quarteirões. Conseguimos observar, também, que já não existe o Ramal do Seixal, desde 1969, devido ao Decreto de Lei 48.939, que desclassificou o Ramal⁴³. Mais tarde, no mesmo ano, o Ramal viria a sofrer um acidente e ruir, devido à colisão de um navio com uma das suas colunas, deixando assim o rio Coia sem nenhuma infraestrutura de ponte. O Barreiro já se encontra com estatuto de cidade desde 1984⁴⁴.

⁴³ **Ramal do Seixal.** Wikiwand. Disponível em: [https://www.wikiwand.com/pt/Ramal do Seixal](https://www.wikiwand.com/pt/Ramal_do_Seixal)

⁴⁴ **História. Região do Barreiro.** Disponível em: http://regiaodobarreiro.blogspot.com/p/blog-page_9484.html



Figura 6 - Vista aérea da cidade do Barreiro, 2021. Fonte: Google Earth

Atualmente (Figura 6), semelhante ao que vimos na cartografia de 1994 (Figura 5), a cidade do Barreiro é um conjunto de retalhos e acrescentos sem uma base uniforme estrutural. Dispondo de diversos vazios urbanos e edificado devoluto, a cidade do Barreiro possui de tudo um pouco: habitações unifamiliares modernas, bairros de génese ilegal, bairros sociais, alguns condomínios de vivendas e, na sua maioria, habitação coletiva comum de baixa qualidade.

A construção da nova estação fluvial, inaugurada em setembro de 1995⁴⁵, veio substituir e descontinuar os serviços fluviais da então estação intermodal do Barreiro sul-sueste, por não conseguir suprir as necessidades da demanda populacional. Foi feito consigo um aterro, no qual se encontra um parque de estacionamento capaz de albergar mais de mil viaturas⁴⁶. As atividades da estação intermodal sul-sueste caíram por completo em 2008 com a construção do apeadeiro ferroviário da

⁴⁵ SOFLUSA, Transtejo – **Quem Somos: Um pouco de história**. Disponível em: <https://ttsl.pt/empresa/quem-somos/>

⁴⁶ Idem

estação do Barreiro, situado entre a antiga estação intermodal e a nova estação fluvial.⁴⁷

Assim, mesmo com estas alterações, a cidade do Barreiro mantém o mesmo território como principal porta de entrada e de saída por mais de 100 anos. Nos dias de hoje, a porta de entrada do Barreiro é um parque de estacionamento, um acréscimo aos problemas da cidade. Estas questões fizeram com que o nº de habitantes e famílias da cidade do Barreiro reduzisse de 2001 a 2011⁴⁸, contrapondo as tendências dessa década, que viu as periferias lisboetas a aumentar de residentes.⁴⁹

Com a queda da empresa industrial da CUF, o Barreiro perdeu a sua principal máquina geradora de postos de trabalho e, atualmente, depende de Lisboa para gerar emprego para milhares dos seus habitantes. Esta dependência origina um conjunto de movimentos pendulares diários que sobrecarrega o único meio de chegar a Lisboa: o barco. A falta de alternativas inquieta a população, que pede pela realização do Plano da Terceira Travessia do Tejo⁵⁰ – um plano de uma ponte se unará o Barreiro a Chelas, sendo possível o cruzamento de um lugar para outro de automóvel, comboio e autocarro. Enquanto não se realiza, os barcos limitam os moradores, com término de funcionamento após a meia-noite e greves constantes, a cidade do Barreiro isola-se dos conselhos vizinhos em termos de mobilidade. Os fluxos pendulares do quotidiano levam a que o Barreiro possua a conotação de cidade-dormitório de Lisboa, servindo apenas como espaço para passar a noite, sem capacidades de gerar emprego para a sua população, refém da cidade-mãe.

No entanto, de acordo com António Sousa Pereira, em seu artigo *“Inferências - Rotular o «Barreiro Dormitório» é confundir a árvore com a floresta”*, o autor nega esse termo pejorativo, defendendo que o Barreiro jamais poderá ser dormitório devido às suas grandes atividades associativas e força política. Aborda sobre as intervenções realizadas no território da Quimiparque, que negou com sucesso a identidade de

⁴⁷ SOFLUSA, Transtejo – **Quem Somos: Um pouco de história**. Disponível em: <https://ttsl.pt/empresa/quem-somos/>

⁴⁸ **Estratégia Desenvolvimento: População e Cidade**. Congresso Barreiro 2030. (junho, 2016). Disponível em: https://www.cm-barreiro.pt/cmbarreiro/uploads/writer_file/document/8764/barreiro2030_oficina1_popula_ocidade.pdf

⁴⁹ LUSA – População prefere residir nas localidades periféricas e deixa grandes cidades. Diário de Notícias. (junho 2011). Disponível em: <https://www.dn.pt/portugal/-populacao-prefere-residir-nas-localidades-perifericas-e-deixa-grandes-cidades-1893537.html>

⁵⁰ LUSA – Terceira Travessia do Tejo é «muito importante para a estruturação da nossa rede ferroviária». Revista Cargo. (outubro, 2020). Disponível em: <https://revistacargo.pt/terceira-travessia-do-tejo-e-muito-importante-para-a-estruturacao-da-nossa-rede-ferroviaria/>

‘cidade -fantasma’, modernizando-se com uma dinâmica empresarial, criando postos de trabalho, juntamente com as empresas de grandes superfícies que chegaram à cidade do Barreiro. Na sua ótica, o Barreiro não responde os critérios de uma cidade-dormitório e quem acha que sim, não está a ser realista.⁵¹

*“Não sei porquê, mas, ao longo dos anos, sempre recusei essa ideia de “Barreiro Dormitório”. Talvez porque desde que vim para cá viver, nunca aceitei, que este fosse apenas um espaço apenas para “dormir” e não “fruir”.”*⁵²
(António Sousa Pereira, 2010)

Este artigo contrasta com a opinião de alguns moradores que responderam a um inquérito⁵³ realizado pelo próprio discente, com o objetivo de saber a opinião da população sobre o território. No inquérito, é possível observar que alguns moradores consideram o Barreiro uma cidade desinteressante e pouco atrativa visualmente, sem grandes atividades e com carência de infraestruturas e espaços de lazer, sendo necessária a deslocação dos mesmos para outras cidades de modo a suprir as suas vontades nos dias livres, fins-de-semana e feriados.

*«O Barreiro ainda é visto pelos Lisboetas 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 para Cacilhas do que virem para o Barreiro e aproveitarem da melhor vista para o Tejo e sobre Lisboa.»*⁵⁴ (Desconhecido, 2021)

Apesar dos surgimentos de várias empresas de grandes superfícies que geram novos postos de trabalho, a forte vida associativa e o espírito de comunidade político, o Barreiro ainda demonstra carência no sector de empregabilidade. Esta realidade, juntamente com a precariedade urbana e problemas sociais dificulta a negação dos estereótipos aos quais são associados. O Barreiro 2030 e a Terceira Travessia do Tejo são os correntes planos a ser trabalhados pela câmara, ambos têm a ambição de tornar a cidade autónoma e autossuficiente, respeitando a novas ambições ambientais e sustentáveis.

⁵¹ PEREIRA, António Sousa – **Inferências: Rotular o Barreiro Dormitório é confundir a árvore com a floresta**. Rostos. (novembro, 2010). Disponível em: <https://www.rostos.pt/inicio2.asp?mostra=2&cronica=13790>

⁵² Idem

⁵³ Processo participativo. Inquérito, em anexo

⁵⁴ Parecer de um morador da cidade do Barreiro. Inquérito, em anexo

CAPÍTULO II

ENSAIO METODOLÓGICO

Na primeira fase, a empírica, houve uma recolha de dados para que se pudesse começar a pesquisa e a escolha do local a intervir no território da cidade do Barreiro. Após a escolha do tema sobre as cidades-dormitório e o entendimento do grande vínculo entre esta problemática e as movimentações pendulares de saída e entrada no território, a zona a ser escolhida foi o aterro da estação intermodal de barcos e comboio do Barreiro.

Esta fase passou por ler um artigo e um livro. O artigo escolhido foi um texto realizado pelo António Sousa Pereira, em 2011, no jornal ROSTOS, chamado “Inferências - Rotular o «Barreiro Dormitório» é confundir a árvore com a floresta”⁵⁵. Este, aborda a questão de o Barreiro ser ou não uma cidade-dormitório.

*“Afiml existimos. Somos uma “cidade-dormitório que não quer dormir”. Ficamos todos felizes. Rotulam o Barreiro de “dormitório” e só porque acrescentam “que não quer dormir”, já consideramos que nos estão a tratar de forma positiva.”*⁵⁶

O autor contradiz a narrativa corrente de que a cidade o é, defendendo a identidade do Barreiro e explicando o porquê do mesmo não o ser, no seu ponto de vista.

O livro escolhido foi a dissertação, em Sociologia, realizada por Manuel Soares, em 2018, Coimbra, chamada “Cidades-Dormitório e Ligação ao Lugar: um olhar sobre Condeixa-a-Nova”⁵⁷. O autor aborda as várias questões sobre o conceito das cidades, cidades-satélite e cidades-dormitório, antes de fazer um levantamento sobre a cidade de Condeixa-a-Nova, de forma a entender se a mesma se enquadra ou não na realidade das cidades-dormitório.

⁵⁵ PEREIRA, António Sousa – **Inferências: Rotular o Barreiro Dormitório é confundir a árvore com a floresta**. Rostos. (novembro, 2010). Disponível em: <https://www.rostos.pt/inicio2.asp?mostra=2&cronica=13790>

⁵⁶ Idem

⁵⁷ SOARES, Manuel – **Cidades-Dormitório e Ligação ao Lugar: um olhar sobre Condeixa-a-Nova**. Coimbra: FEUC, 2018. Dissertação de Mestrado

“As cidades-dormitório são, por definição, espaços onde parte significativa da população vai dormir, ausentando-se durante o dia para trabalhar ou estudar noutra município, algo parecido com dormir fora de casa.”⁵⁸

Na segunda fase, a descritiva, há uma recolha de dados sobre a área de intervenção escolhida. O levantamento fotográfico (figuras 25-30, p. 61-62) e a análise SWOT (figuras x) do local levantaram diversas características do local a ter em conta, como por exemplo: a relação com o rio e as vistas sobre a cidade do Seixal e a quinta da Braamcamp; o forte carácter histórico devido à presença da primeira estação intermodal do Barreiro, atualmente devoluta; o facto de ser a principal porta de entrada para a cidade do Barreiro; área grande a ser explorada como espaço público que dê identidade à chegada no território.

Levantadas estas questões, surge assim o primeiro pensamento da proposta de um programa base, que tem como objetivo tocar nas temáticas da mobilidade, pensando neste aterro como uma nova porta de entrada para a cidade do Barreiro e do desenho do espaço público, na procura de uma identidade para esta nova porta de entrada.

Traçado o objetivo, o primeiro passo é repensar a estação intermodal do Barreiro, que, atualmente, dispõe de serviços de transporte fluvial e de comboio. Assim sendo, assume-se a proposta do MTS, que já tem a ambição de estender a suas infraestruturas até à cidade do Barreiro, o que, por consequência, leva à descontinuação da infraestrutura ferroviária barreirense. Para que esta nova relação seja possível, é necessário recuperar a ponte que outrora existiu sobre o rio Coina, unindo os concelhos do Barreiro e do Seixal. Também se começa, nesta fase, o pensamento da malha da ciclovía da cidade, que, até então, é quase inexistente.

⁵⁸ SOARES, Manuel – **Cidades-Dormitório e Ligação ao Lugar: um olhar sobre Condeixa-a-Nova**. Coimbra: FEUC, 2018. Dissertação de Mestrado. p. 67

<u>Strengths</u>	<u>Weaknesses</u>	<u>Oportunities</u>	<u>Threats</u>
Relação visual com o rio, a quinta da Braamcamp e a praia do Seixal;	Pouca diversidade de espaço público;	Criação de acessos pedonais e cicláveis com relações visuais de interesse;	Insegurança e criminalidade;
Presença de edifícios de carácter patrimonial no território;	Degradação do edificado patrimonial existente;	Reaproveitamento do património existente, impulsionando o carácter cultural e histórico do território;	Estigma de cidade-dormitório;
Forte carácter histórico;	Inexistência de serviços que componham a zona de chegada à cidade;	Reestruturção da zona ribeirinha;	Malha irregular e alta densidade habitacional;
Topografia plana;	Má qualificação da praia fluvial existente;	Exploração de uma identidade urbana que comece na porta de entrada da cidade;	Falta de financiamento;
Porta de entrada da cidade do Barreiro;	Percurso ciclável inacabado;	Exploração dos vazios urbanos existentes;	Perpetuação de postura atual de abandono de espaços e edificado;
	Escassez de espaços interessantes e que promovam o passeio público;		Acessibilidade de transportes individuais precária;
	Diversos vazios urbanos;		Sector económico instável;

Figura 7- Análise SWOT. Fonte: autor

A terceira fase, a explicativa, é a do estudo prévio, onde se começa a estudar a proposta como um todo, esboçando-se os primeiros esboços e intenções no território. É nesta fase também onde surgem as atividades participativas, onde se interagiu com a população em busca de um melhor entendimento sobre o território.

Devido à situação pandémica que se fez presente no ano de 2021, os processos participativos foram realizados através de ferramentas digitais em formato de questionário⁵⁹. A intervenção participativa procurou entender as vontades da população sobre o território, de modo que a intervenção proposta refletisse, não só a identidade dos residentes do concelho, como também o conhecimento desses mesmos moradores sobre alguns projetos urbanos e intenções que seriam tidas em conta na proposta apresentada, como o plano da TTT e da MTS.

Dois dos temas mais abordados na intervenção participativa foram a escassez de diversidade na rede de transportes para saída e entrada do Barreiro e a falta de diversidade de espaços urbanos de interesse, que convidem a população a desfrutar da própria cidade nos tempos livres. Outro consenso entre os entrevistados foi a necessidade de mais caminhos cicláveis e o contentamento com a rede de serviços de autocarros do concelho. No que toca ao espaço público no aterro,

⁵⁹ Processo participativo. Inquérito, em anexo

verificou-se a vontade de ter um espaço agradável que conseguisse acomodar várias atividades desportivas, de lazer e de passatempo.

A quarta fase, a de projeto, centrou-se na materialização destas intenções observadas ao longo da pesquisa, juntamente com o veredito dos moradores da cidade. Os elementos utilizados para demonstrar o projeto são diagramas, desenhos técnicos e ambientes, apresentados num painel onde se possa compreender todo o processo de maneira sucinta.

CASO DE ESTUDO

“(...) a centralidade não é essa pura noção geométrica que os homens teriam inventado ou descoberto. É outra coisa. É, em primeiro lugar, a existência de uma coletividade soldada por ações criadoras de relações, que fundamentam diferenças específicas. O lugar sem essas relações, não passa de um lugar entre muitos outros.”⁶⁰ (Raffestin apud Pinto, 2009)

Os casos de estudo analisados para o entendimento do que devia ser proposto foram os centros urbanos ao longo do tempo. Esta decisão deve-se ao fato de que, na maior parte das vezes, as cidades-dormitório acabam por ter a proposta de um centro urbano administrativo, com o intuito de criar emprego e reduzir a dependência das cidades vizinhas. Porém, com vista a uma postura diferente, houve o interesse de perceber como os centros urbanos têm evoluído ao longo dos anos, com vista a uma melhor compreensão da estratégia a ser optada para este caso em específico na cidade barreirense.

Os centros urbanos são espaços cuja principal responsabilidade é acolher a população, em busca da satisfação das mais variadas necessidades. Estas áreas são as mais importantes numa cidade, estabelecendo a sua identidade, através da linguagem arquitetónica e urbana que apresentam.

Inicialmente, devido ao tamanho das cidades e à baixa população, os edifícios importantes centravam-se todos na mesma área, facilitando as necessidades e gestão da cidade.

⁶⁰ PINTO, José Vandeiro Cirqueira – **Desconstruindo a “Cidade-Dormitório”: centralidades e espaço intra-urbano de Aparecida de Goiânia**. Mercator – Revista de Geografia da UFC. (2009), p. 49

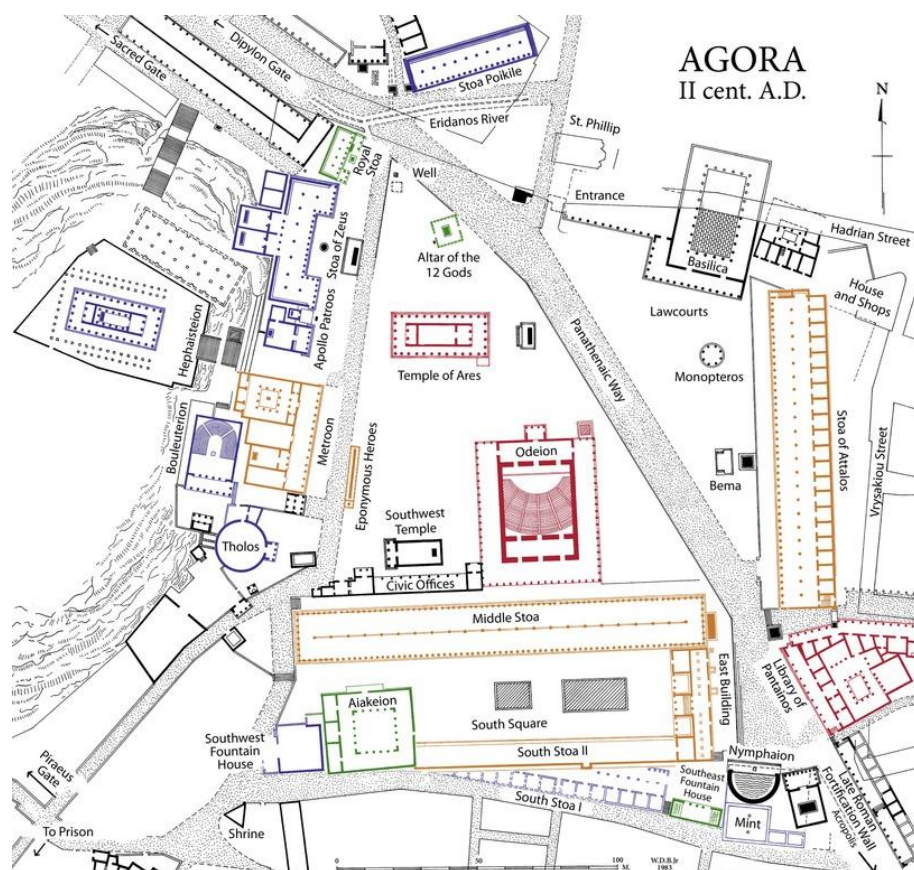


Figura 8- Imagem da Ágora Ateniense em planta. Fonte: <https://aparthistorygo.wordpress.com/2017/09/06/026-athenian-agora-plan/>

A Ágora Ateniense (Figura 7), situada no centro da Polis, tem os edifícios de carácter social, religioso, político e económico no mesmo espaço. Esta disposição, não só protegia estas construções de possíveis ameaças, como também facilitava o acesso à população, que residia em redor⁶¹. Independentemente da sua disposição, orgânica ou linear, dispunha de todas as atividades necessárias para a realização do quotidiano de um ateniense, possuindo regras de proibição de entrada a mulheres e homens cujos julgamentos ainda se encontravam pendentes⁶².

A influência da sua arquitetura é notória nos Fóruns Romanos (Figura x), cuja disposição e organização seguiam a mesma lógica, a de ser o espaço central da cidade onde os moradores o usufruem formal e informalmente. Todas as atividades importantes se passavam no Fórum e todos os edifícios importante também se encontravam no Fórum,

⁶¹ CHITNIS, Arundhati – **6 Instances of evolution of public spaces throughout history of architecture**. Rethinking The Future. Disponível em: <https://www.rethinkingthefuture.com/city-and-architecture/a2612-6-instances-of-evolution-of-public-spaces-throughout-history-of-architecture/>

⁶² ENCYCLOPEDIA BRITANNICA, The Editors of – **Agora**. Britannica. (julho, 1998). Disponível em: <https://www.britannica.com/topic/agora>

independentemente da sua época ou disposição arquitetónica⁶³, era o coração da cidade.

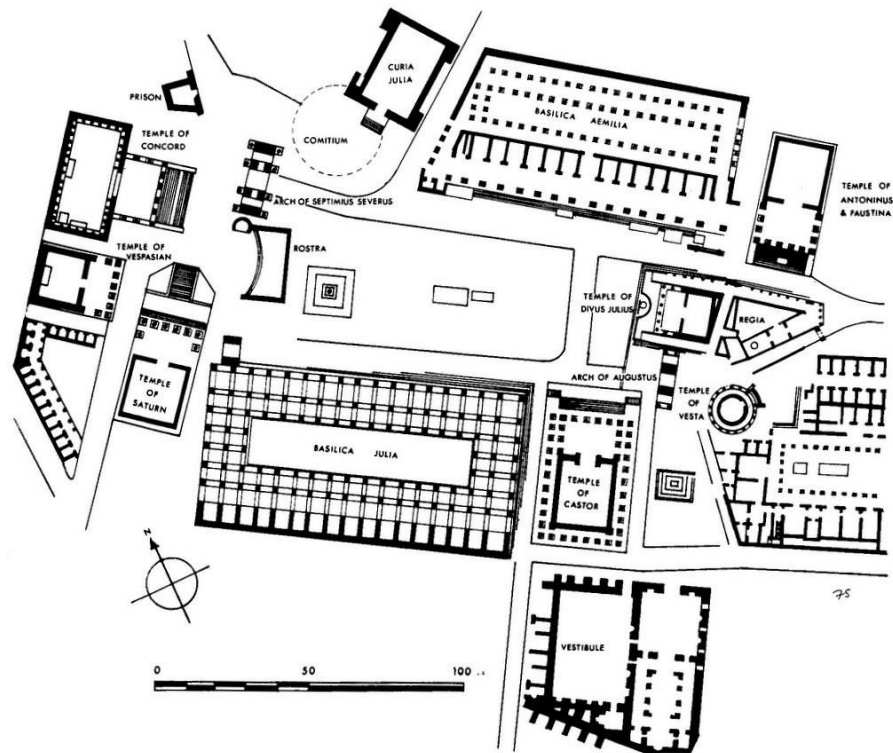


Figura 9 - Imagem de um Fórum Romano em planta. Fonte: <https://www.flickr.com/photos/quadralectics/22855749761>

Com o passar dos séculos, os centros urbanos foram-se diversificando em termos de identidade, passando a ser mais específicos, dedicando-se a um sector apenas, como religioso, político ou económico. Este fenómeno deve-se ao crescimento das cidades ao longo dos anos, que, em muitos casos, era reativo, em busca de respostas diferentes relacionadas com a época. O que levou ao surgimento de grandes espaços centrais específicos, como as praças de mercados medievais, as praças renascentistas associadas a edifícios políticos ou religiosos, as ruas comerciais modernistas, ou, também, os centros comerciais pós-modernos. Independentemente da época ou carácter funcional do centro urbano, há sempre a tendência de associar o mesmo a um edifício, o que torna, em muitos casos, o espaço refém da arquitetura que o mesmo tem para oferecer.

⁶³ EDITORS, History – **Roman Forum**. A&E Television Network. (março, 2018). Disponível em: <https://www.history.com/topics/ancient-rome/roman-forum>



Figura 10 - Imagem de um mercado medieval. Fonte: <https://www.medievalists.net/2009/09/immigration-and-identity-in-the-middle-ages-french-immigrants-to-constantinople-and-greece-in-the-thirteenth-century/medieval-market/>

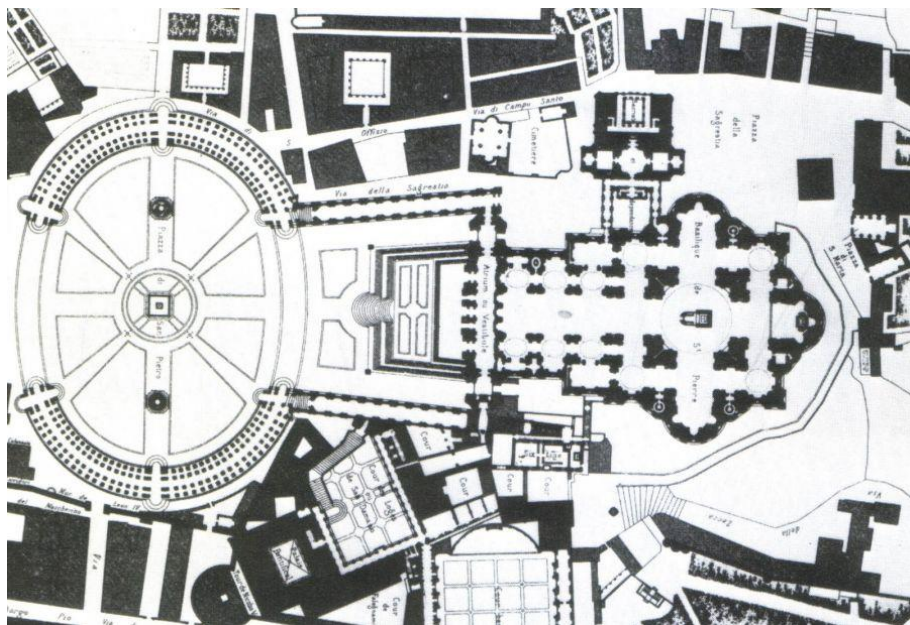


Figura 11 - Imagem da praça de São Pedro, Vaticano, Itália. Fonte: <https://www.hexapolis.com/2014/10/11/8-incredible-facts-about-st-peters-basilica/>



Figura 12 - Imagem de uma rua comercial, Rua Augusta, Lisboa. Fonte: <https://www.hfhotels.com/en/what-to-visit-in-lisbon-5-day-itinerary/>



Figura 13 - Imagem de um centro comercial, Siam Paragon, Bangkok. Fonte: <https://www.touropia.com/largest-malls-in-the-world/>

Esta postura adotada ao longo dos anos, começa a ter uma mudança de postura na pós-modernidade, com os interesses ecológicos que vão surgindo no mundo todo. Nas últimas décadas, tem aumentado o interesse de exploração de espaços capazes de atrair a população através de um desenho urbano mais natural e sustentável, onde se aprecia o vazio, em busca de algo que as grandes cidades negligenciaram, de certo modo, durante vários anos. Têm aumentado os projetos de carácter verde e ribeirinhos, em busca de uma diversidade de ambientes nas cidades, para combater o excesso de densidade de construção que muitas apresentam. Além de ter benefícios em termos de sustentabilidade, ajudando a controlar níveis de poluição nas cidades, estes projetos também oferecem vantagens psicológicas à população, sem, em grande medida, um ‘escape’ à realidade do mundo cosmopolita⁶⁴.

“Dentro da densa pressão do tecido construído, o maior luxo de todos é, o espaço vazio.” (traduzido, Spiro Kostov)

⁶⁴ KAUR, Asis – **Evolution of Public Spaces in Contemporary Urban Life.** Rethinking The Future. Disponível em: <https://www.re-thinkingthefuture.com/article/evolution-of-public-spaces-in-contemporary-urban-life/>



Figura 14 - Imagem do High Line, Nova Iorque, EUA. Fonte: https://en.wikipedia.org/wiki/High_Line



Figura 15 - Imagem do jardim Fundação Calouste Gulbenkian, Lisboa, Portugal. Fonte: <https://gulbenkian.pt/noticias/jardim-gulbenkian-fechado/>



Figura 16 - Imagem do parque Cheonggyecheon, Seoul, Coreia do Sul. Fonte: <https://www.archdaily.com.br/803094/tres-ideias-para-recuperar-os-espacos-publicos-e-fomentar-a-vida-urbana/586fd8d4e58ecea28900001f-tres-ideias-para-recuperar-os-espacos-publicos-e-fome>

CAPÍTULO III

BARREIRO E OS CONCELHOS VIZINHOS



Figura 17- Mapa dos atuais percursos (rosa) e novos percursos (vermelho) para a cidade do Barreiro. Fonte: autor.

A cidade do Barreiro é, geograficamente, lateada por água em três das suas quatro fronteiras, o que lhe confere uma disposição peninsular que acaba por isolar este concelho dos seus vizinhos por via terrestre. Atualmente, existem apenas duas vias para se chegar à cidade do Barreiro: a sul, por acesso viário e pelo barco, que sai da estação do Terreiro do Paço, em Lisboa. Ambos percursos apresentam problemas e, sendo que, de Lisboa para o Barreiro, através do acesso viário, são necessários mais de 30 quilómetros, tanto pela ponte 25 de Abril, como pela ponte Vasco da Gama. Já o barco, que é o principal transporte responsável pelos movimentos pendulares do dia-a-dia, termina os seus serviços à uma hora da madrugada e recomeça às cinco da manhã⁶⁵, impossibilitando as entradas e saídas na cidade do Barreiro durante quatro horas.

Compreendidas estas adversidades, o primeiro passo da proposta é diversificar o fluxo entre o Barreiro e as cidades vizinhas. A proposta assume a ligação do MTS proveniente de Cacilhas, unindo assim as cidades do Almada, Barreiro e Seixal, pela primeira vez na história. O plano também assume a realização da TTT, que vai possibilitar o acesso a Lisboa de forma de forma rápida e eficaz, através do automóvel pessoal, autocarro e comboio. Inclusive, há a exploração de se transformar a maior fraqueza deste território, na sua maior força: o uso do rio como ‘autoestrada’. Para que isso seja possível, há a criação de três cais responsáveis por albergar barcos pessoais e barcos-táxi, de forma a usufruir do rio como uma infraestrutura de mobilidade sem estar dependente das camaratas.

Os três novos portos estão localizados em pontos estratégicos do concelho: um no aterro da estação intermodal, que sofrerá uma intervenção que a transformará num espaço público verde de chegada à cidade; outro ao lado da Avenida da Praia; e o último servirá de apoio ao Parque Municipal Zeca Afonso, situado no Lavradio. Esta estratégia tem como objetivo unificar todas as chegadas ao Barreiro através do rio, fazendo com que a primeira imagem seja a de um jardim, numa conexão entre o mar e o verde, num espaço que oferece um desenho urbano de qualidade.

⁶⁵ Disponível no site da Soflusa: <https://ttsl.pt/passageiros/horarios-de-ligacoes-fluviais/ligacao-barreiro-terreiro-do-paco/>.

BARREIRO E A NOVA IDENTIDADE

Após o remate das questões de entrada e saída do território, o foco passou por perceber e estabelecer as novas dinâmicas dentro do território, em vários sectores que procuram estimular o interesse no passeio público dentro do território, explorando novos ambientes dentro de uma nova estrutura ecológica e eficiente em termos de linguagem urbana e meios de transporte.



Figura 18 - Mapa de transportes públicos existente na cidade do Barreiro. Fonte: autor

A figura 17 apresenta levantamento dos transportes públicos. Aqui podemos entender como é que se interligam as infraestruturas de comboio, barcos e autocarros. Existe um grande equilíbrio na distribuição das estações de autocarro por todo o território, comprovando assim a eficiência do serviço que foi descrita nos processos participativos. Porém, a infraestrutura ferroviária quebra a cidade em dois hemisférios, dificultando a permeabilidade pedonal e ciclável na mesma. A estação fluvial, apesar de se encontrar interligada com as duas outras redes de forma algo eficiente, o serviço fluvial apenas oferece a deslocação até Lisboa, o que é limitado. Na proposta, há a intenção de tornar a estação mais completa, oferecendo barcos que levam a pessoa até ao Montijo e Cacilhas, na procura de estimular a circulação entre os concelhos da margem sul.



Figura 19 - Mapa da proposta de transportes públicos para a cidade do Barreiro. Fonte: autor

Na proposta (Figura 18) suprime-se o serviço ferroviário, de modo a retirar as linhas ferroviárias, com o objetivo de libertar o chão e promover um fluxo mais fluido entre os dois hemisférios da cidade. Para o substituir, há a implantação da linha de metro de superfície, que permite essa fluidez no território enquanto conecta os vários pontos da cidade através de uma rede de transportes públicos, além dos autocarros.

Para que seja possível realizar este plano do MTS, há a necessidade de recuperar a ponte que conecta o Seixal e o Barreiro. Esta ponte serviria esta conexão de três formas: metro de superfície, pedonal e ciclável. A linha do metro, que passa pela infraestrutura fluvial, de modo a manter a característica intermodal de chegada no aterro, sofre um desvio para norte na rua Miguel Bombarda, um dos principais eixos de verticais da cidade do Barreiro, em busca chegar ao centro histórico, podendo assim ter um apeadeiro no local, próximo da Avenida da Praia e do novo cais que é proposto para aquele espaço, de modo a completar o acesso a um dos principais pontos da cidade do Barreiro.



Figura 20 - Mapa de transportes individuais existentes na cidade do Barreiro. Fonte: autor

O segundo levantamento a ser explorado é dos transportes individuais da cidade, com o intuito de perceber como é que as pessoas se movimentam no território além da via automobilística.

Podemos observar na figura 19 a existência de apenas dois percursos pensados para o passeio de bicicleta na cidade, um ao longo da Avenida da Praia, que tira partido do passeio Augusto Cabrita e um percurso que conecta o aterro de chegada da estação ao parque da cidade do Barreiro. Conseguimos perceber um padrão de casar os espaços verdes, e a chegada até eles, através de percursos cicláveis, sendo assim, na proposta da extensão da malha da ciclovias, é tido esse fator em atenção.



Figura 21 - Mapa da proposta dos transportes individuais da cidade do Barreiro. Fonte: autor

A proposta centra-se em tornar todas as vias principais (Figura 20), tanto verticais como horizontais, em espaços aptos a ter uma ciclovia, de modo a conectar os principais pontos da cidade, como a Braamcamp, o parque da Cidade do Barreiro, o aterro da estação intermodal, o passeio Augusto Cabrita, o parque Catarina Eufémia, o Fórum Barreiro, o parque Recreativo da Cidade, a entrada no Lavradio e outras principais infraestruturas presentes nas vias principais do concelho. A malha da ciclovia também se desloca até à cidade do Seixal, através da recuperação da ponte, que, além do percurso férreo do metro de superfície, também procurará promover a circulação entre as duas cidades por vias pedonais e de bicicleta. Também conseguimos

observar a localização dos dois cais para barcos individuais e barcos-táxi, que irão promover a exploração do rio de forma mais independente, conectando o Barreiro a diversos pontos chave das cidades vizinhas, como Alcântara, Parque das Nações, Montijo, Seixal, Cacilhas, Belém, e outros, promovendo o passeio náutico sobre o Tejo, sem restrições de horários.

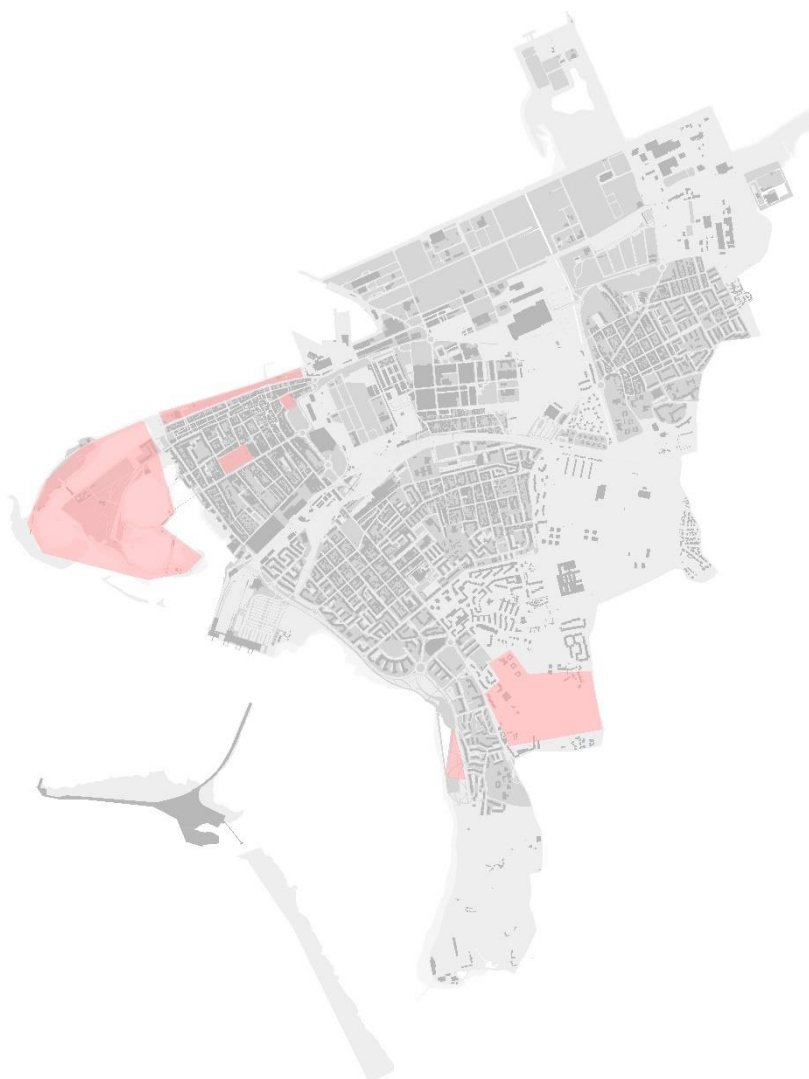


Figura 22 - Mapa dos espaços verdes existentes na cidade do Barreiro. Fonte: autor

Por último, houve a necessidade de levantar os espaços verdes existentes no concelho (Figura 21), de modo a perceber-se que áreas recebem as pessoas nos seus tempos livres. O mapa revela uma desconexão grande entre os espaços verdes existentes no território,

comprimindo-se em dois núcleos distantes. Esta inexistência de percursos reflete-se na falta de ciclovias existente no sector central do concelho, como analisámos anteriormente, e indica que a cidade é carente em termos e corredores verdes, que são tão importantes quanto os espaços de permanência, como jardins e parques.

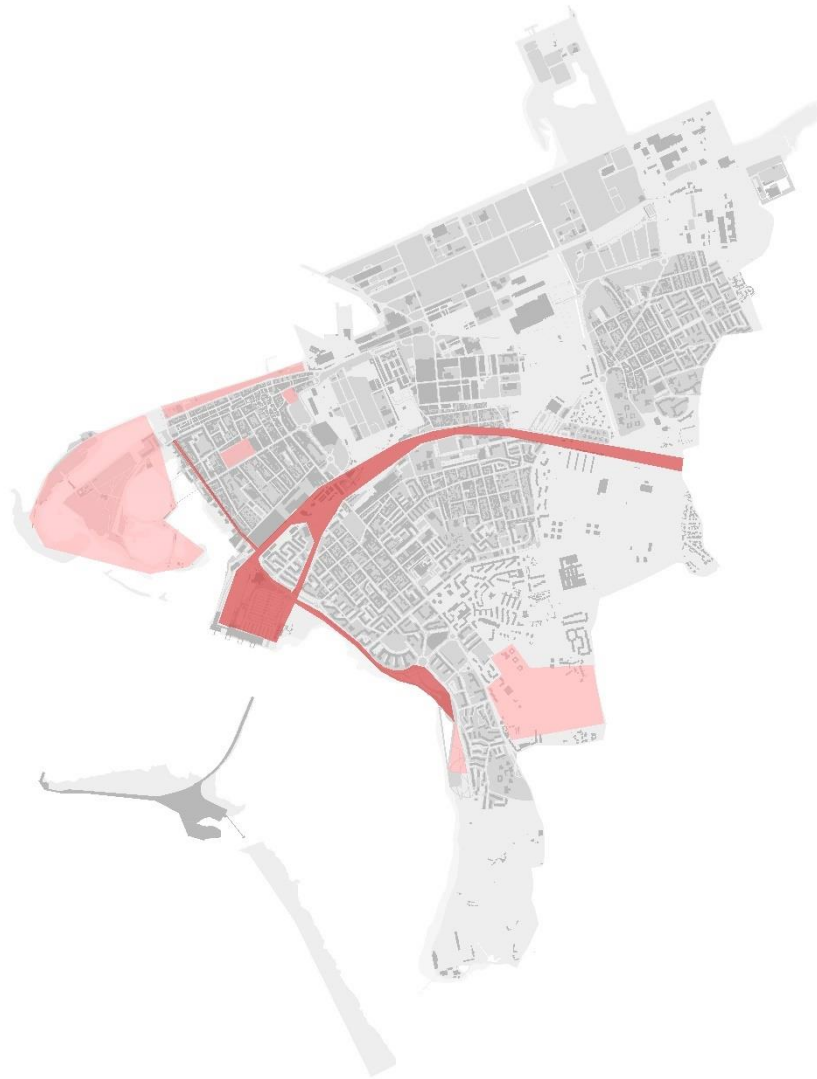


Figura 23 - Mapa da proposta dos espaços verdes na cidade do Barreiro. Fonte: autor

Por conseguinte, a proposta procura criar dois percursos verdes (Figura 22) que se relacionam com o rio e advêm da principal porta de entrada, unindo dois núcleos verdes existentes. Também há a proposta de um corredor verde central, que liga a porta de chegada ao Lavradio, de

modo a preencher este corredor central onde se encontra a linha ferroviária, que, como foi dito anteriormente, irá ser desativada.

O jardim de chegada do aterro será um espaço misto em termos de ambientes, procurando servir tanto as questões de mobilidade, onde o espaço tem apenas um carácter visual, que leva quem chega ao Barreiro até os mais variados pontos, como pode ser um espaço de estar, onde as pessoas podem fruir do ambiente criado das mais variadas maneiras.

BARREIRO E A NOVA PORTA DE ENTRADA

A zona de intervenção escolhida, o aterro da estação intermodal e única porta de entrada da cidade do Barreiro em termos de transporte público, é uma área que foi construída com vista a responder às necessidades fluviais do território, aumentando a sua escala ao longo do tempo, de acordo com o crescimento da cidade. Assim sendo, este espaço acabou por se contruir com base em adições que se foram sobrepondo com os anos, sem grande interesse em termos de desenho de espaço público.

Nos dias atuais, a área dispõe apenas de espaços com funções de transição, acabando por se tornar num ‘não lugar’⁶⁶, devido à falta de oferta de espaços de permanência de qualidade. O espaço conta apenas com a interface de mobilidade do barcos e comboio, estação terminal de autocarros e o parque de estacionamento de apoio a estes serviços.

É perceptível na planta apresentada, o espaço existente não aproveitado no aterro, sem qualquer propósito, à espera de uma intervenção que lhe dê vida e identidade. Também há a presença de dois edifícios com carácter patrimonial ferroviário, o edifício da primeira estação intermodal do Barreiro e o Armazém dos Despachos, Telheiro de Mercadorias e Cais de Cortiça. Ambos os edifícios se encontram inativos, sem grandes perspetivas do que poderão ser.

A avenida que separa o aterro e a zona habitacional também acaba por isolar ainda mais este centro urbano de chegada, impedindo uma permeabilidade natural do aterro para o centro da cidade.

⁶⁶ Explorado por Marc Augé, em 1992, em seu livro *‘Não-lugar: introdução a uma antropologia da supermodernidade’*, este termo resume-se a espaços onde os seres humanos permanecem anónimos e que carecem de identidade. Em geral, estes espaços são espaços de transição, que unem dois pontos considerados lugares, ou espaços que apoiam essas mesmas atividades transitórias, como estações e meios de transporte, supermercados, áreas de serviços, entre outros.



Figura 24 - Mapa da zona de intervenção do projeto. Fonte: autor



Figura 25 - Imagem aérea da cidade do Barreiro. Fonte: desconhecida.



Figura 26 - Imagem da forte presença de automóveis no aterro de chegada à cidade do Barreiro. Fonte: autor

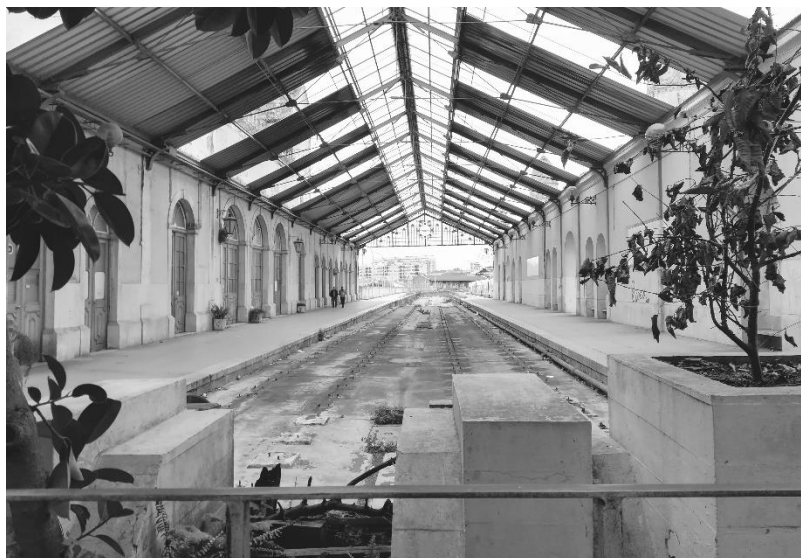


Figura 27 - Imagem do interior da primeira estação intermodal do Barreiro. Fonte: autor



Figura 29 - Imagem do espaço verde do aterro de chegada ao Barreiro. Fonte: autor



Figura 28 - Imagem do Armazém dos Despachos, Telheiro de Mercadorias e Cais de Cortiça. Fonte: autor



Figura 30 - Imagem da zona ribeirinha voltada para a Quinta da Braamcamp. Fonte: autor

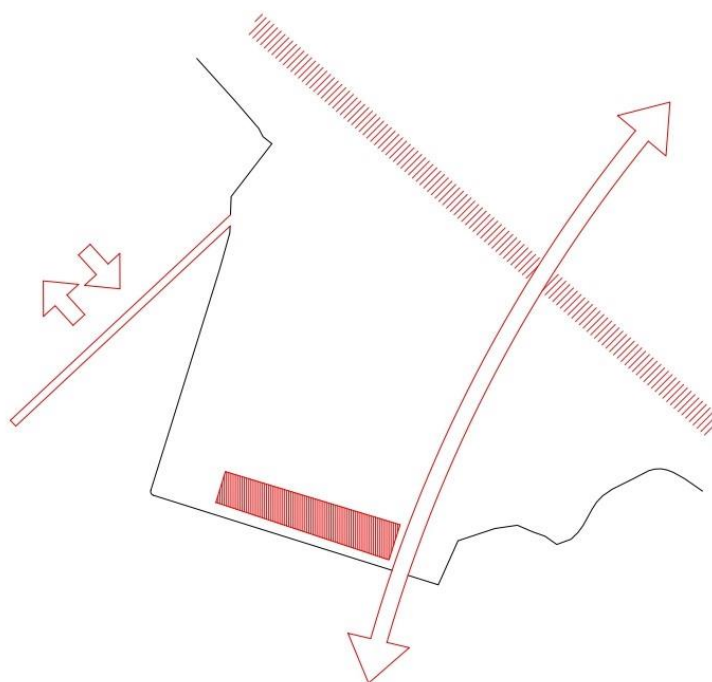


Figura 30 - Diagrama da primeira fase da proposta. Fonte: autor

A proposta começa pela perceção dos limites da zona de intervenção. A sul, a reabilitação da atual estação dos barcos; a nascente, a proposta da nova linha do metro de superfície (MTS), proveniente desde Cacilhas, que virá conectar os concelhos de Almada, Seixal e Barreiro; a norte, a estrada da Avenida da Liberdade, que é uma das principais vias norte-sul do Barreiro; e a poente, a proposta do novo cais de barcos-táxi e barcos pessoais, que procurará dar autonomia aos residentes desta cidade, oferecendo a mobilidade para outras cidades e concelhos de forma mais independente.

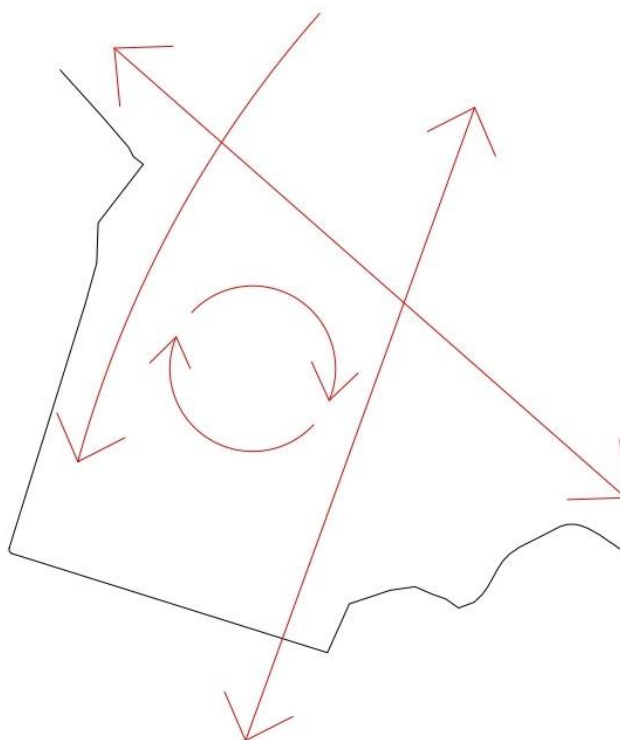


Figura 31 - Diagrama da segunda fase da proposta. Fonte: autor

Esta fusão de novos e já existentes meios de transporte que circundam esta zona de chegada cria um fluxo dinâmico no espaço central do território, tornando este espaço numa zona de com potencial a ser explorado para receber quem chega ao concelho, como acolher quem aguarda pelos transportes para sair do mesmo.

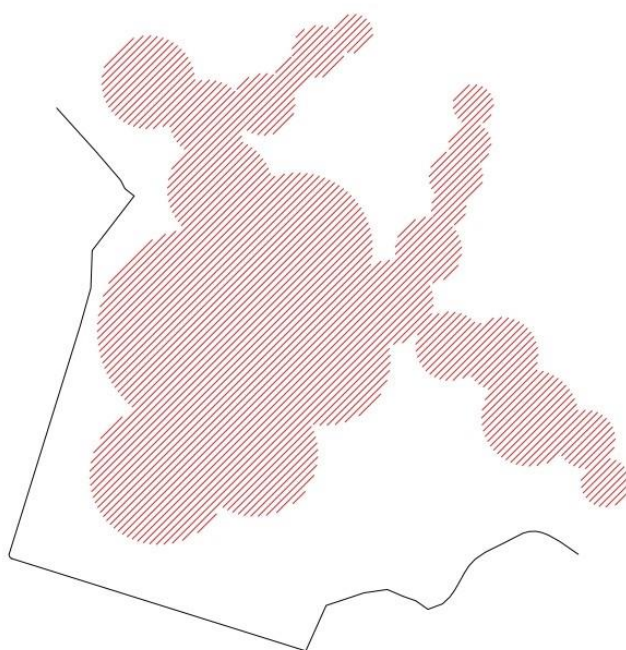


Figura 32 - Diagrama da terceira fase da proposta. Fonte: autor

Assim, isto cria a oportunidade de explorar a criação de um jardim, que, não só serve de ponto de partida para os mais variados percursos ajardinados propostos à escala do concelho, como também estabelece a nova dinâmica proposta para a cidade do Barreiro em termos de chegada: a receção de um espaço verde que se interliga com a zona ribeirinha.

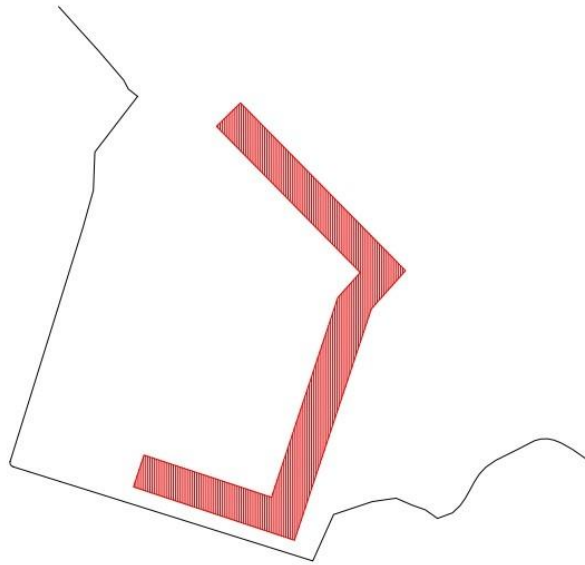


Figura 33 - Diagrama da quarta fase da proposta. Fonte: autor

Dadas estas decisões, o próximo passo será pensar na forma do edificado da nova estação intermodal do Barreiro. A sua fisionomia proposta respeita os seus limites, estendendo-se aos percursos discutidos no primeiro esquema, de forma a tornar mais eficaz o funcionamento da própria estação, com vista, também, a incorporar o jardim central de chegada proposto à priori, para que sejam um só.

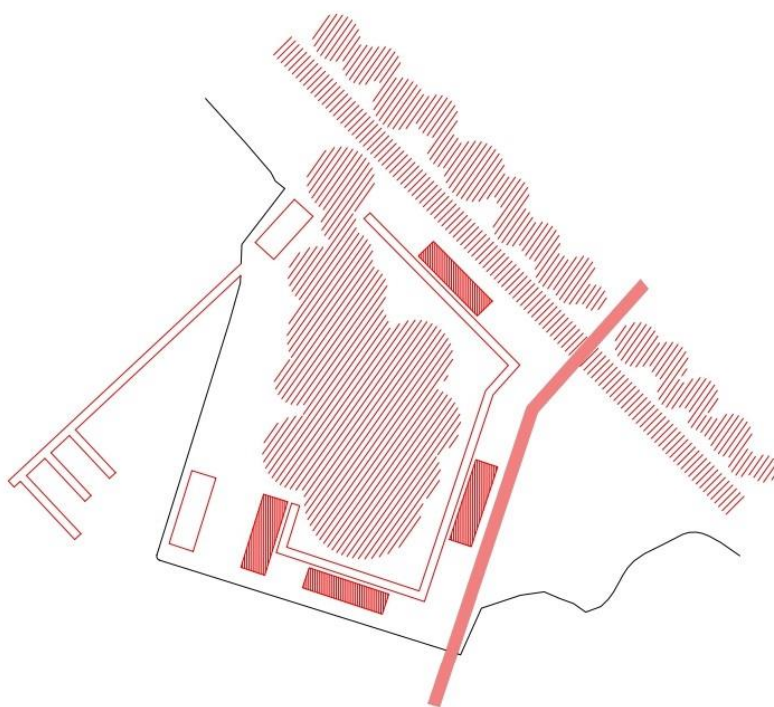
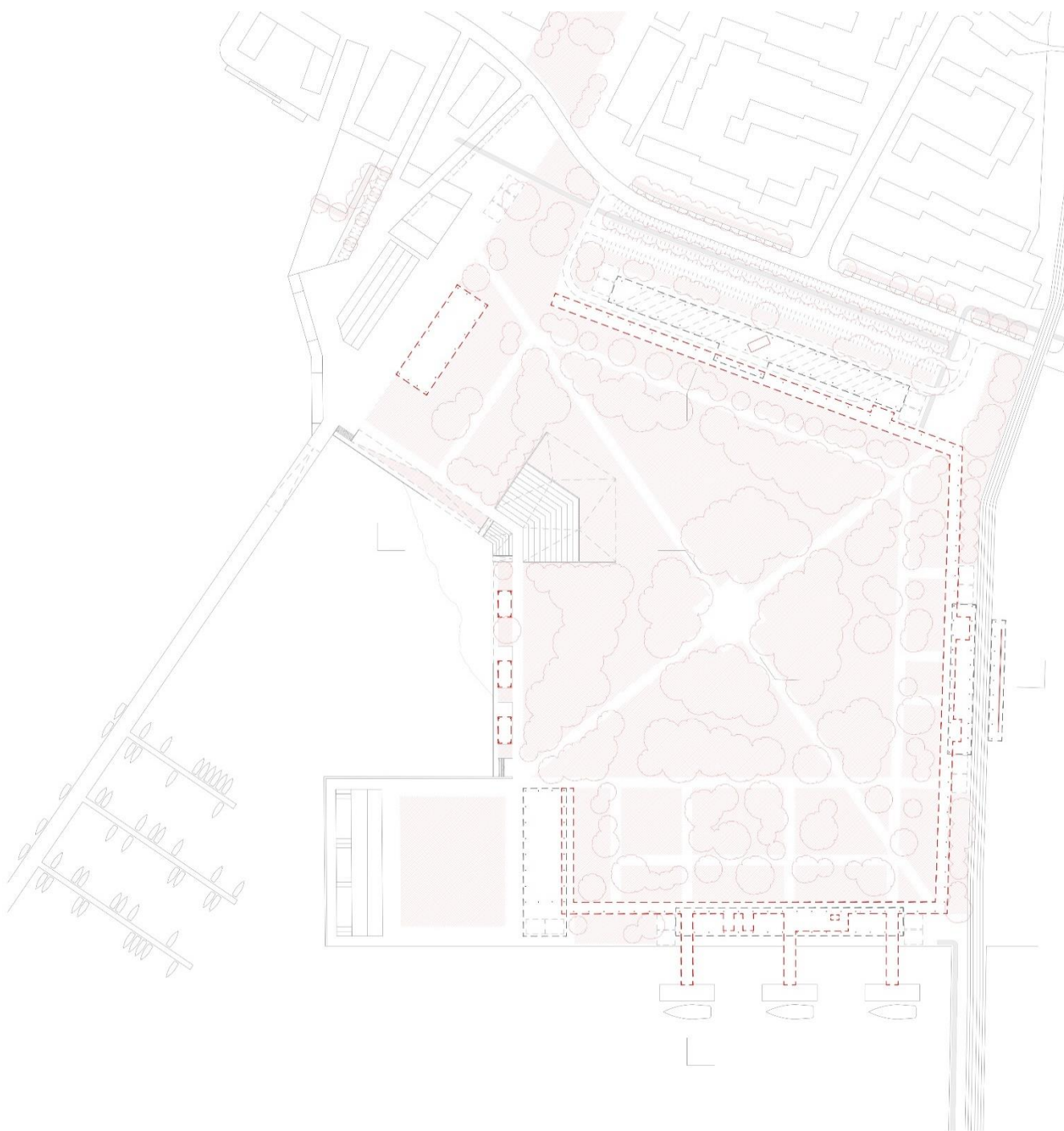
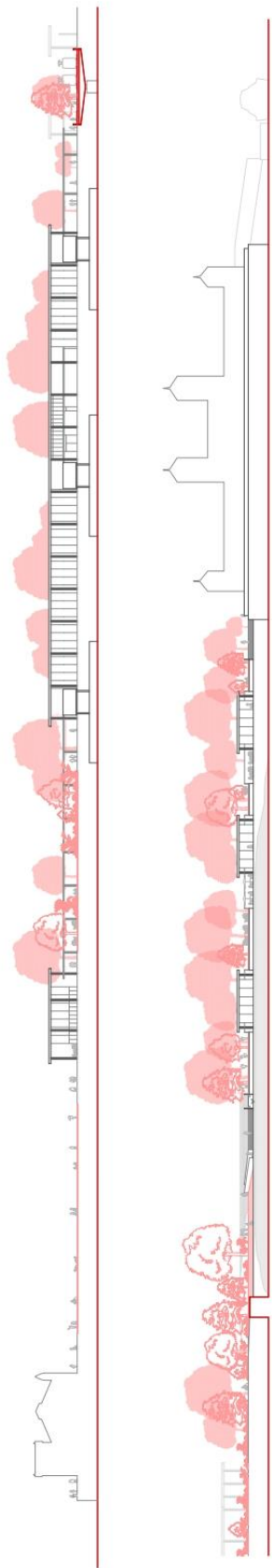


Figura 34 - Diagrama da quinta fase da proposta. Fonte: autor

Neste sentido, a proposta da estação fluvial a sul, do metro de superfície a nascente e do terminal de autocarros a norte. Também há a proposta de um quarto corpo com serviços de restauração e consumo que irá se relacionar com o edifício antigo da estação intermodal, que passará a ter responsabilidades museológicas, criando assim uma nova praça sobre o rio que disfrutará da vista ribeirinha. Estes corpos todos serão unidos por um “braço” que abraça o jardim central e o emoldura a quem chega a este complexo.



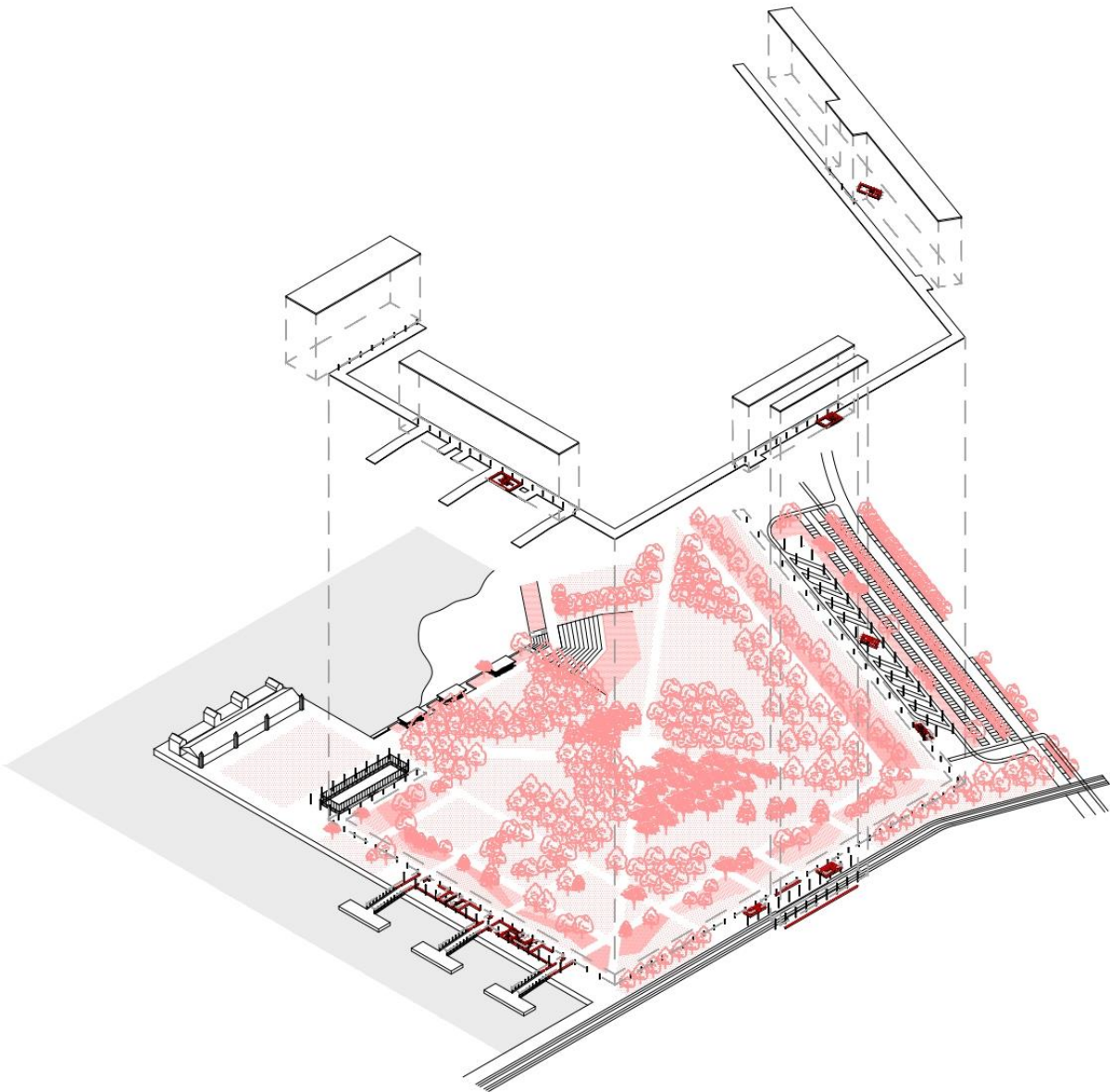
Planta de intervenção da proposta



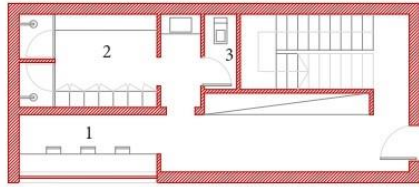
Alçados da proposta



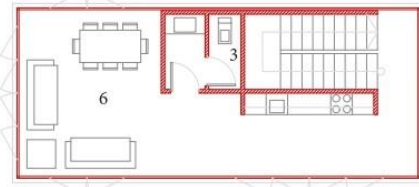
Cortes da proposta



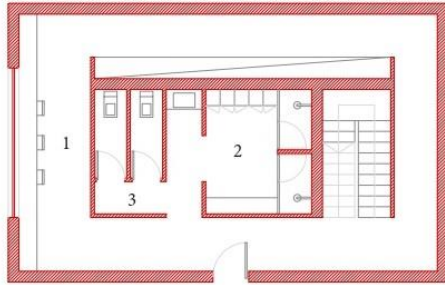
Axonometria da proposta



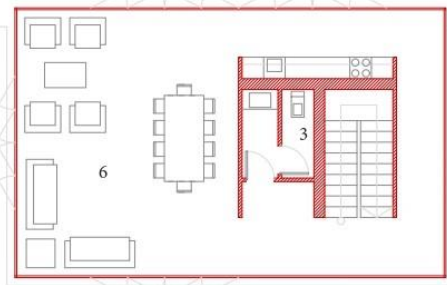
Módulo da estação dos autocarros, piso 0



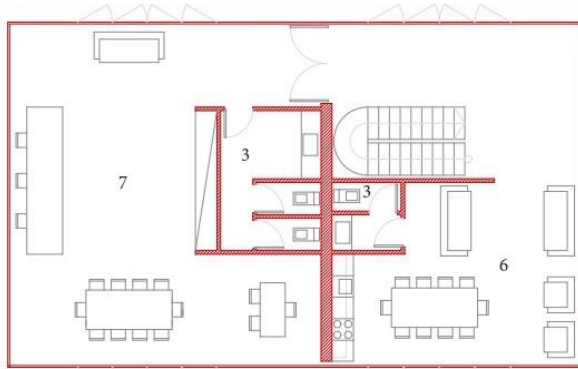
Módulo da estação dos autocarros, piso 1



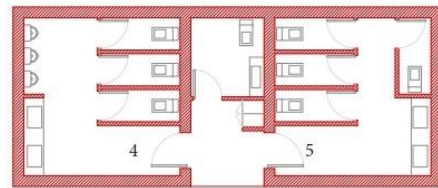
Módulo da estação de metro, piso 0



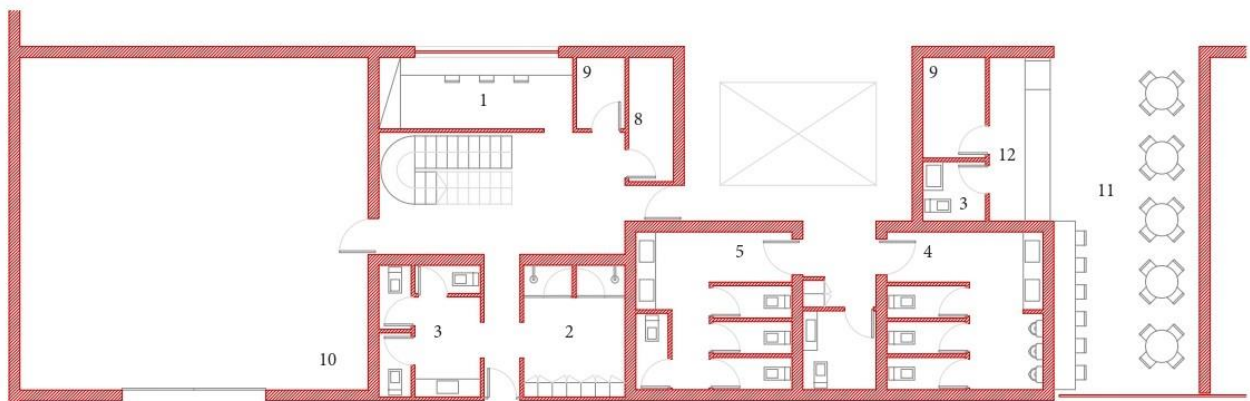
Módulo da estação de metro, piso 1



Módulo da estação dos barcos, piso 1



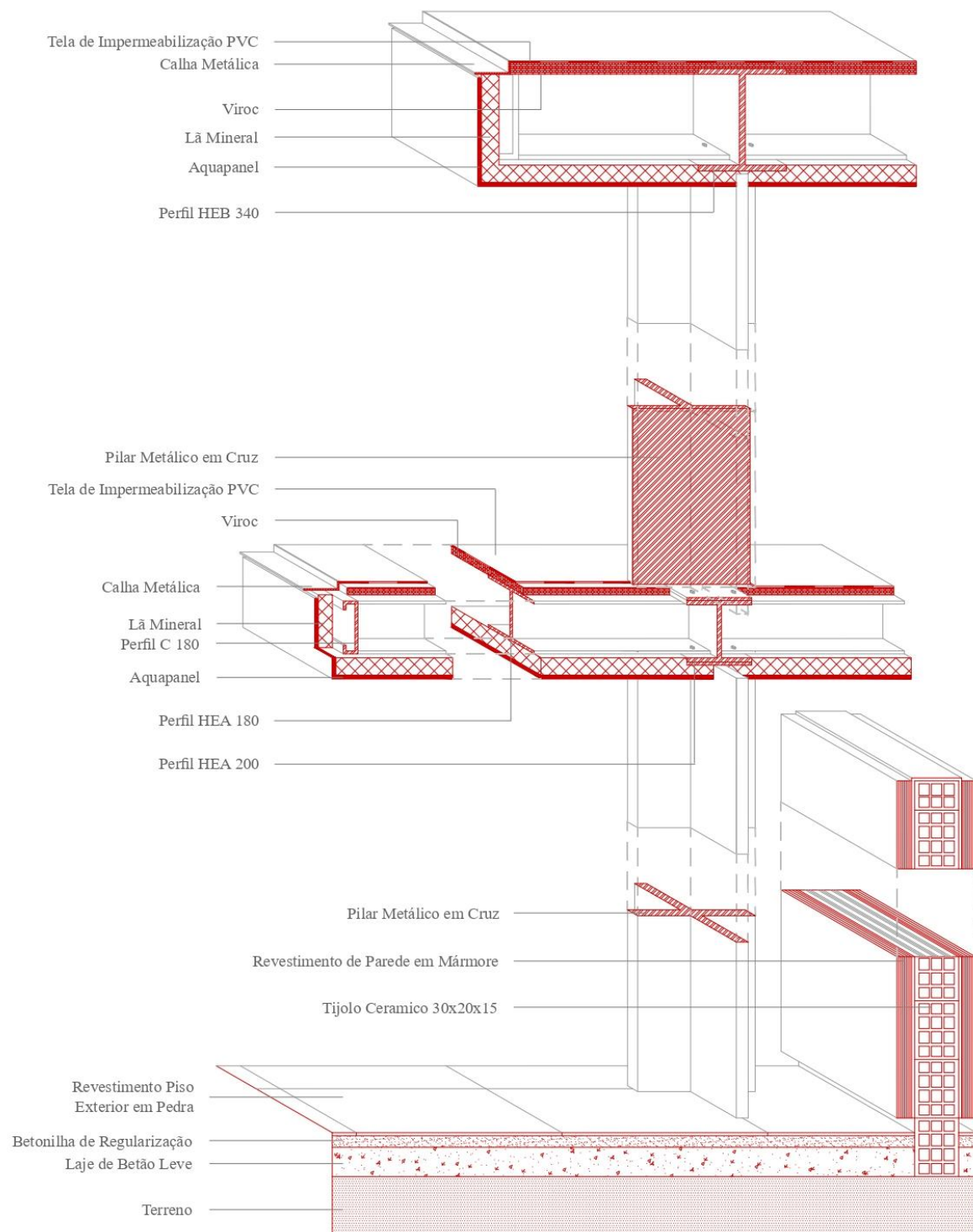
Módulo da casa de banho



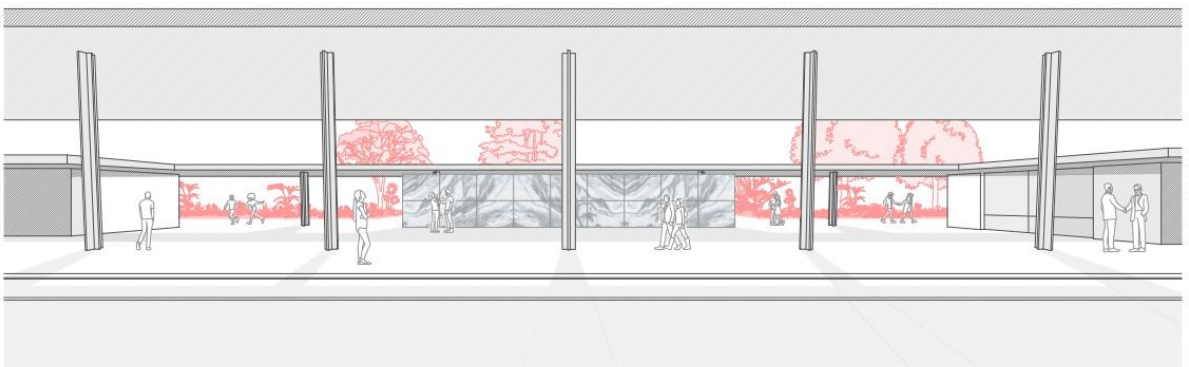
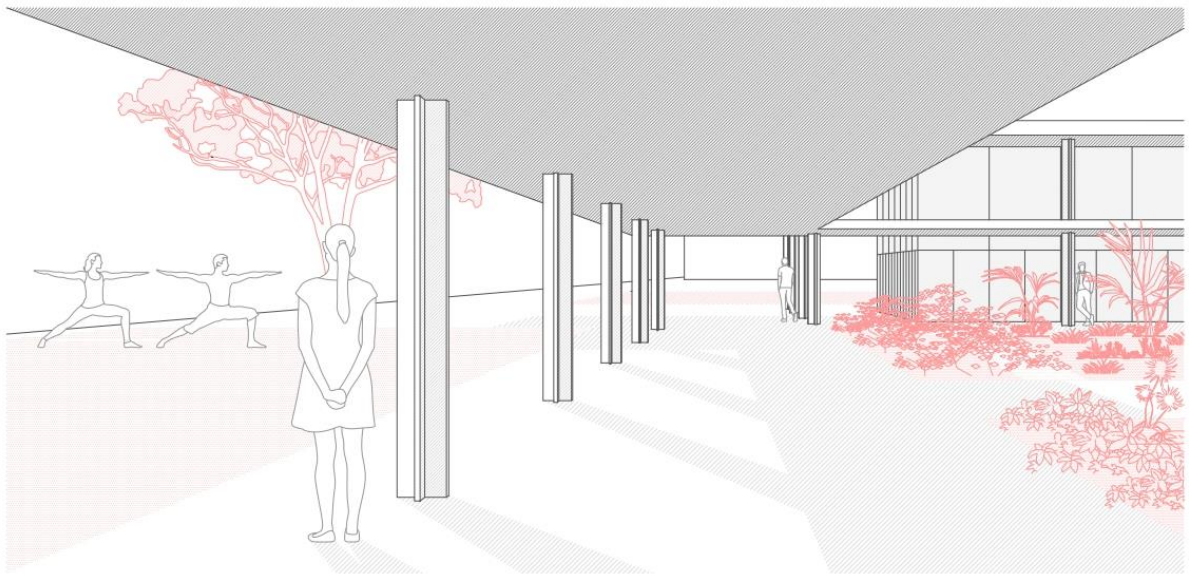
Estação dos barcos, piso 0

LEGENDA

- | | |
|-------------------------------------|--------------------------|
| 1. Bilheteira | 7. Zona de Administração |
| 2. Balneários | 8. Área técnica |
| 3. Casa de banho - Mista | 9. Sala de arrumos |
| 4. Casa de banho - Masculina | 10. Armazém |
| 5. Casa de banho - Feminina | 11. Zona de esplanada |
| 6. Área de convívio - Trabalhadores | 12. Zona comercial |



Detalhe construtivo da proposta



Ambientes da proposta

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A cidade do Barreiro é, nos dias de hoje, um território com bastante potencial esquecido devido às suas características geográficas e sociais. A aparência que a cidade foi ganhando ao longo dos anos, agregado com a falta de um planeamento urbano coeso, retardaram o crescimento da cidade em vários sectores, estimulando uma mentalidade pejorativa socialmente. A dificuldade de acesso à cidade, também, se torna um grande agente para esta realidade, isolando-a e tornando-a num território distante dos meios de decisão. O que nos leva a concluir, através de toda a pesquisa ao longo do trabalho e do processo participativo, que a cidade do Barreiro é uma cidade-dormitório a níveis de trabalho e lazer.

Neste sentido, o objetivo do projeto final de arquitetura foi explorar uma solução diferente para a mesma questão das cidades-dormitório, assumindo que a pertinência do desenho urbano e da mobilidade podem ser o maior fator para a resposta a esta adversidade. Com ele, há a ambição de que os novos meios de transporte e opções de deslocamento criem um fluxo maior por toda a AML, estimulando toda a população lisboeta e visitante a explorar este território Barreirense, com vista a usufruir dos seus novos espaços urbanos. Também há o propósito de manter os moradores da cidade do Barreiro dentro do seu concelho nos seus tempos e dias livres, estimulando-os ao passeio público e usufruto do seu território.

“Será possível reverter as atuais dinâmicas pendulares de mobilidade através de um exercício de desenho do espaço público, quebrando a dependência entre a cidade-dormitório e a cidade-mãe?”

É uma questão difícil de responder, porém, é bastante credível que uma nova identidade territorial inserida num sistema à escala, não só da cidade em si, mas também da AML, é um bom começo. As cidades são feitas de percursos e fluxos, e a população transporta-se para locais que lhes oferecem uma experiência positiva. Portanto, assumir que um território agradável e com uma estrutura contemporânea, que percebe as necessidades urbanas dos seus residentes e visitantes, é uma fórmula positiva para o começo de uma cidade que tenha o objetivo de criar a sua independência a níveis financeiros e de lazer, parece bastante credível. As cidades não são espaços individuais e não devem ser entendidas como tal, as suas características, como o desenho urbano, infraestruturas e ambiente, têm influência a uma escala maior.

A proposta não responde à questão, mas estimula-a, provocando o pensamento sobre a temática. É uma proposta para o futuro, que propõe uma maior autonomia em termos e mobilidade a várias escalas, com a perspectiva de que isso altere as dinâmicas pendulares e, por consequência, estimule a atividade em espaços algo esquecidos, explorando as suas potencialidades, o que, na visão da proposta, tem força suficiente para alterar a forma como uma cidade, ou concelho, é visto e interpretado numa forma geral.

BIBLIOGRAFIA

ARANHA, Valmir – **Mobilidade Pendular na Metrópole Paulista.** São Paulo em Perspectiva. (dezembro 2005)

ASCHER, François – **Novos princípios do urbanismo: seguido de novos compromissos urbanos. Um léxico.** Lisboa: Livros Horizonte, 2010

BACCOCINA, Denise – **Como o trabalho remoto está transformando as cidades.** Fast Company Brasil. (maio, 2021). Disponível em: <https://fastcompanybrasil.com/coluna/como-o-trabalho-remoto-esta-transformando-as-cidades/>

BARREIRO, Câmara Municipal – **História: Revolução Industrial.** Disponível em: <https://www.cm-barreiro.pt/conhecer/historia/revolucao-industrial>

BARREIRO, Câmara Municipal – **Memória e Futuro.** Disponível em: <http://memoriaefuturo.cm-barreiro.pt/>

CHITNIS, Arundhati – **6 Instances of evolution of public spaces throughout history of architecture.** Rethinking The Future. Disponível em: <https://www.re-thinkingthefuture.com/city-and-architecture/a2612-6-instances-of-evolution-of-public-spaces-throughout-history-of-architecture/>

DA SILVA, Teixeira – **Abordagem à História do Ramal Berreiro-Seixal.** Farol da Nossa Terra. Porto. (fevereiro, 2003). Disponível em: <http://www.faroldanossaterra.net/2013/02/22/abordagem-a-historia-do-ramal-barreiro-seixal/>

EDITORS, History – **Roman Forum.** A&E Television Network. (março, 2018). Disponível em: <https://www.history.com/topics/ancient-rome/roman-forum>

ENCYCLOPEDIA BRITANNICA, The Editors of – **Agora.** Britannica. (julho, 1998). Disponível em: <https://www.britannica.com/topic/agora>

FREITAS, Maribela – **Millenials optam por casas mais pequenas.** Expresso. (agosto, 2017). Disponível em: <https://expresso.pt/economia/2017-08-06-Millennials-optam-por-casas-mais-pequenas>

GOITIA, Fernando – **Breve História do Urbanismo.** 7ª edição. Lisboa: Editorial Presença, 2008

KAUR, Asis – **Evolution of Public Spaces in Contemporary Urban Life.** Rethinking The Future. Disponível em: <https://www.rethinkingthefuture.com/article/evolution-of-public-spaces-in-contemporary-urban-life/>

KOOLHAAS, Rem e MAU, Bruce – **S, M, L, XL.** Estados Unidos: Monacelli Press, 1995

KURBAN, Can; PEÑA-LOPEZ, Ismael; HABERER, Maria – **What is Technopolitics? A conceptual scheme for understanding politics in the digital age.** International Conference on Internet, Law & Politics. (julho, 2016). Disponível em: https://www.researchgate.net/publication/308032014_What_is_techopolitics_A_conceptual_scheme_for_understanding_politics_in_the_digital_age

LACAZE, Jean-Paul – **A Cidade e o Urbanismo.** Lisboa: Instituto Piaget, 1999

LING, Anthony – **Brasília: uma cidade que não faríamos de novo.** ArchDaily. (setembro, 2020). Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/922404/brasil-uma-cidade-que-nao-faríamos-de-novo>

LUSA – **População prefere residir nas localidades periféricas e deixa grandes cidades.** Diário de Notícias. (junho 2011). Disponível em: <https://www.dn.pt/portugal/-populacao-prefere-residir-nas-localidades-perifericas-e-deixa-grandes-cidades-1893537.html>

LUSA – **Terceira Travessia do Tejo é «muito importante para a estruturação da nossa rede ferroviária».** Revista Cargo. (outubro, 2020). Disponível em: <https://revistacargo.pt/terceira-travessia-do-tejo-e-muito-importante-para-a-estruturacao-da-nossa-rede-ferroviaria/>

MISK, Rogério – **Perspectiva crítica da cidade modernista.** ARQmente. (julho, 2015). Disponível em: <https://arqmente.wordpress.com/2015/07/23/perspectiva-critica-da-cidade-modernista/>

OJIMA, Ricardo [et. al] – **O estigma de morar longe da cidade: repensando o consenso sobre as “cidades-dormitório” no Brasil.** Cad. Metrop. São Paulo (janeiro, 2010)

OJIMA, Ricardo; MONTEIRO, Felipe Ferreira; DO NASCIMENTO, Tiago Carlos Lima – **Urbanização dispersa e mobilidade no contexto de Natal: a dinâmica da população e a ampliação do espaço de vida.** Urbe, Revista Brasileira de Gestão Urbana. (abril, 2015). Disponível em: <https://www.scielo.br/j/urbe/a/Y4XPJ6Z4zqJHjFJYxLXkXbH/?lang=pt>

OSWALT, Stefanie e OSWALT, Philipp - **Berlin – eine Schlafstadt.** ARCH+. (2011). Disponível em: <https://archplus.net/en/archiv/ausgabe/201/202/#article-3595>

PEREIRA, António Sousa – **Inferências: Rotular o Barreiro Dormitório é confundir a árvore com a floresta.** Rostos. (novembro, 2010). Disponível em: <https://www.rostos.pt/inicio2.asp?mostra=2&cronica=13790>

PEREIRA, Sandra Marques e MARQUES, Paulo – **Trajectórias residenciais e Metropolização: uma análise introdutória a propósito da AML.** DINAMIA’CET. (dezembro, 2011)

PINTO, José Vandeiro Cirqueira – **Desconstruindo a “Cidade-Dormitório”: centralidades e espaço intra-urbano de Aparecida de Goiânia.** Mercator – Revista de Geografia da UFC. (2009)

REIS, Catarina – **(Re)pensar a cidade (Pós)Industrial: Construir novos ecossistemas urbanos: O Barreiro como caso de estudo: Centro de Investigação e Produção Alimentar.** Lisboa: FAUL, 2018. Dissertação de Mestrado.

REMY, Jean e VOYÉ, Liliane – **A cidade: Rumo a uma nova definição?.** Porto: Edições Afrontamento, 1994

ROBERTS, Peter; SYKES, Hugh – **Urban Regeneration: a handbook.** 1ª edição. Londres: SAGE Publications Ltd, 1999.

ROSAS, Fernando – **A CUF do Barreiro, um século de indústria.**
[registo vídeo]. Produção de RTP/Garden Films. 2015. (29 min.)

SOARES, Manuel – **Cidades-Dormitório e Ligação ao Lugar: um olhar sobre Condeixa-a-Nova.** Coimbra: FEUC, 2018.
Dissertação de Mestrado.

SOFLUSA, Transtejo – **Quem Somos: Um pouco de história.**
Disponível em: <https://ttsl.pt/empresa/quem-somos/>

STUTZER, Alois e FREY, Bruno – **Commuting and Life Satisfaction in Germany.** Informationen zur Raumentwicklung Hef. (2007)

_____, **CUF – Companhia de União Fabril.** Restos de Coleção.
Disponível em:
<https://restosdecoleccion.blogspot.com/2012/06/cuf-companhia-uniao-fabril.html>

_____, **Estratégia Desenvolvimento: População e Cidade.**
Congresso Barreiro 2030. (junho, 2016). Disponível em:
https://www.cm-barreiro.pt/cmbarreiro/uploads/writer_file/document/8764/barreiro2030_oficinal_popula_ocidade.pdf

_____, **História. Região do Barreiro.** Disponível em:
http://regiaodobarreiro.blogspot.com/p/blog-page_9484.html

_____, **Ramal do Seixal.** Wikiwand. Disponível em:
<https://www.wikiwand.com/pt/Ramal do Seixal>
Seixal

ANEXOS

Área Ribeirinha e Interface de Mobilidade, Barreiro

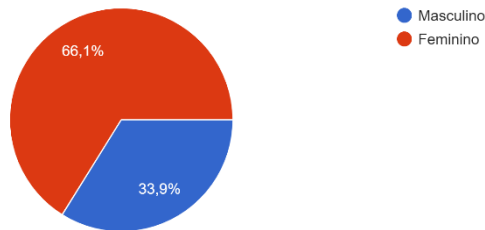
Este inquérito está a ser realizado no âmbito da Unidade Curricular (UC) Projeto Final de Arquitetura, do 5º ano do Mestrado Integrado em Arquitetura, pelo ISCTE-IUL, sob a orientação da Professora Doutora Alexandra Paio, e tem como objetivo conhecer o grau de satisfação dos habitantes e frequentadores 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!

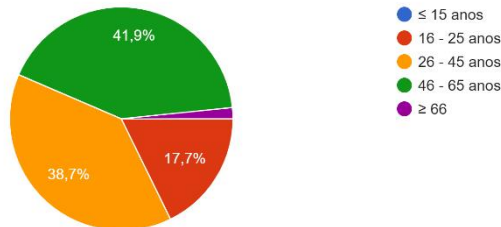
Género

62 respostas



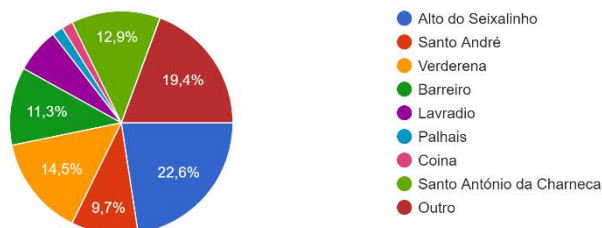
Idade

62 respostas



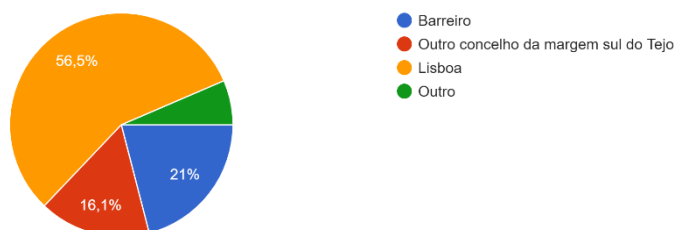
Zona de Residência

62 respostas



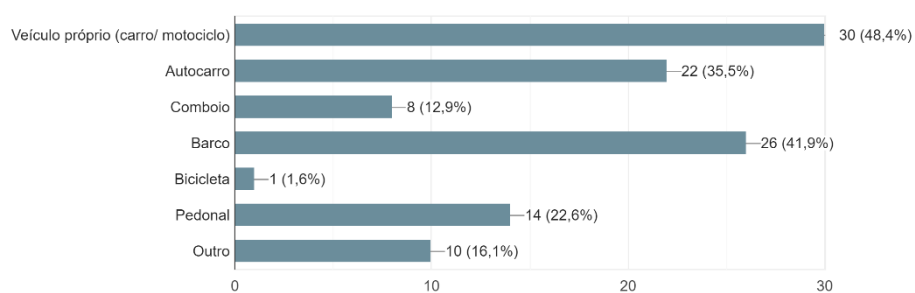
Local de Trabalho/ Estudo

62 respostas

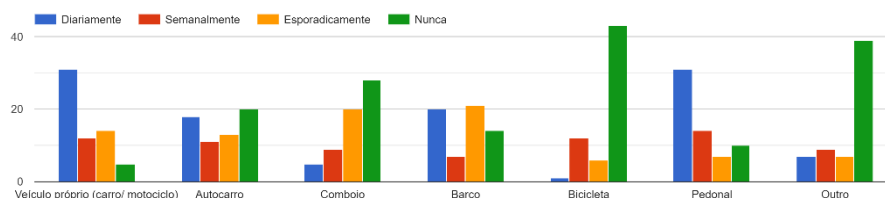


Como efetua a deslocação residência-trabalho/ escola/ universidade? (Selecione uma ou mais opções)

62 respostas

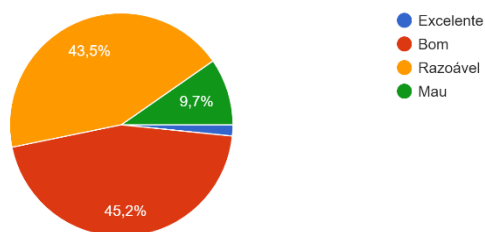


Qual a frequência com que utiliza os diferentes meios de deslocação?

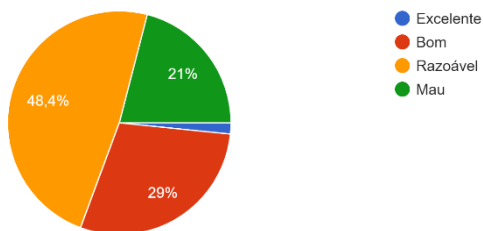


Como avalia o sistema rodoviário no Barreiro?

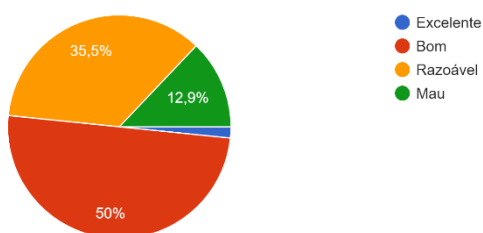
62 respostas



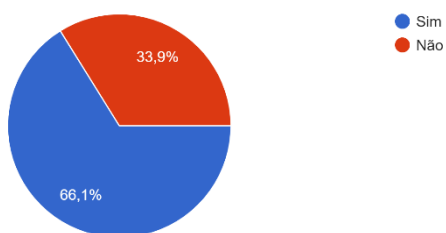
Como avalia o sistema ferroviário no Barreiro?
62 respostas



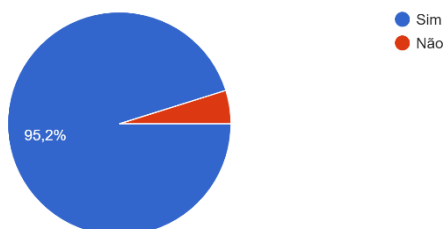
Como avalia o sistema pedonal no Barreiro?
62 respostas



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

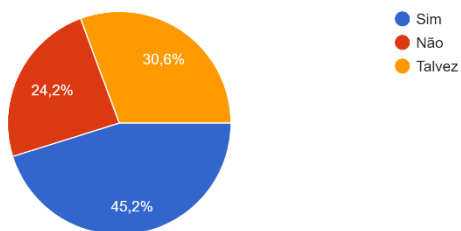


Gostaria que existissem mais ciclovias e percursos pedonais?
62 respostas



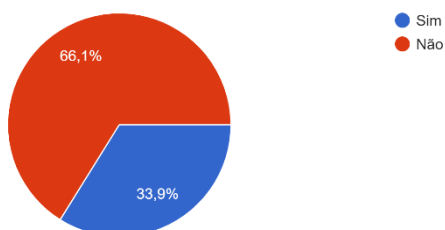
Se existissem mais ciclovias e percursos pedonais optaria por este meio de deslocação em detrimento de veículo próprio?

62 respostas



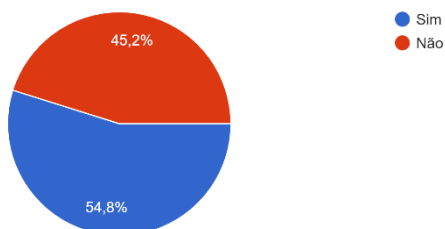
Na sua opinião, o estacionamento automóvel existente é suficiente?

62 respostas



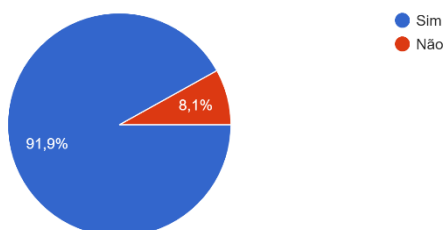
Os projetos para o arco ribeirinho sul (área constituída pelos concelhos ribeirinhos da margem sul do tejo) ponderam a alteração na estrutura ferro...o despendido nas deslocações. Conhece o projeto?

62 respostas



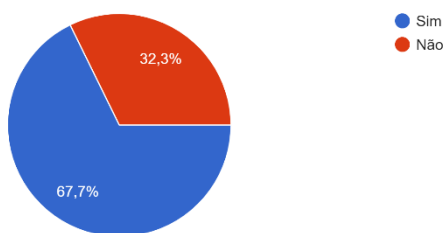
Concorda com o projeto?

62 respostas



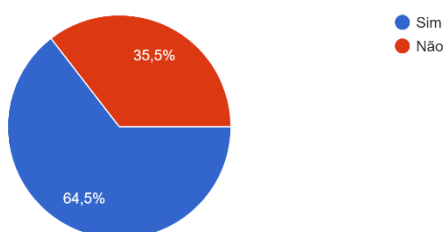
A linha ferroviária é, atualmente, uma barreira física e visual. Sente que existem constrangimentos nos atravessamentos entre os dois lados da linha?

62 respostas



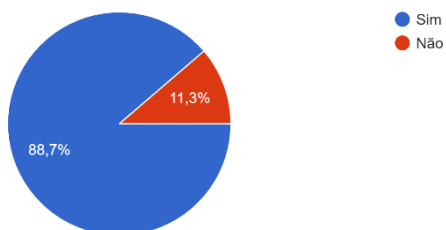
Considera as passagens automóveis suficientes (viaduto e túnel)?

62 respostas



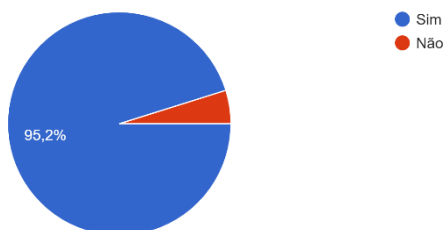
Na sua opinião, deviam existir mais passagens pedonais e cicláveis?

62 respostas

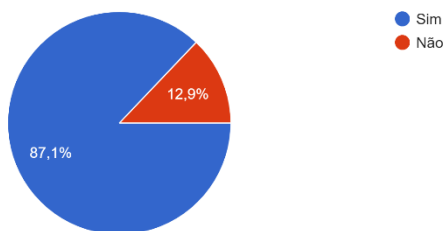


O Barreiro esteve desde sempre ligado aos valores de comunidade e associativismo. Neste sentido, gostaria que existisse neste lugar um esp...s que potenciem o usufruto das zonas ribeirinhas?

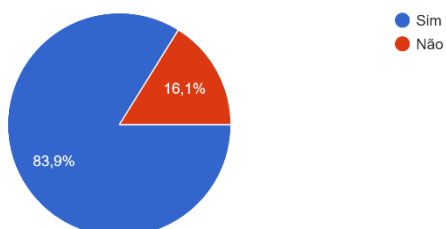
62 respostas



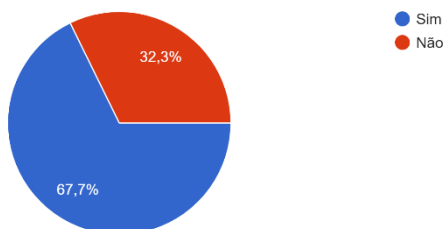
Se este edifício fosse mantido e reabilitado, mas com um espaço museológico, transferência da EPHEMERA (espaço de arquivo, atualmente sediada na CUF) e espaços de lazer, concordava?
62 respostas



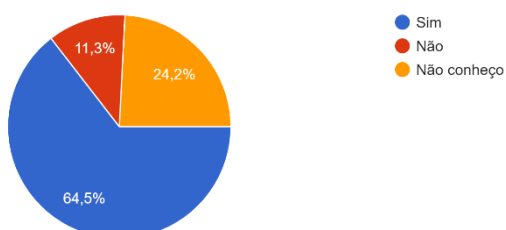
Com a construção do viaduto que liga a Rua Miguel Pais à Avenida da Liberdade foram resolvidos alguns problemas rodoviários, no entanto, criaram...bres e sem qualquer tipo de utilização. Concorda?
62 respostas



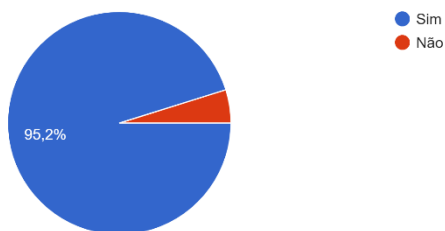
Se o viaduto fosse demolido, e a ligação rodoviária fosse feita pela Rua da Recosta (como era feita antigamente), e surgisse no lugar do viaduto um espaço pedonal e ciclável, concordava?
62 respostas



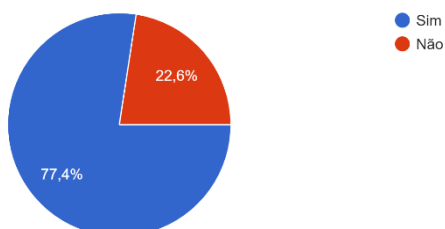
A zona da Doca Seca e o Núcleo de Pescadores está, de momento, desaproveitada e em mau estado. Concorda?
62 respostas



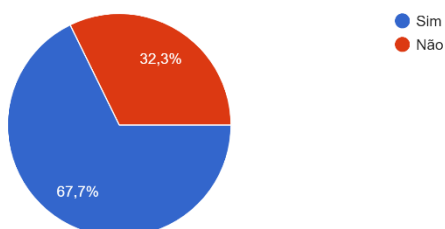
Se este espaço fosse reabilitado, de modo a potenciar o espaço público através do desenvolvimento de uma doca recreativa e da melhoria das condições dos pescadores concordava?
62 respostas



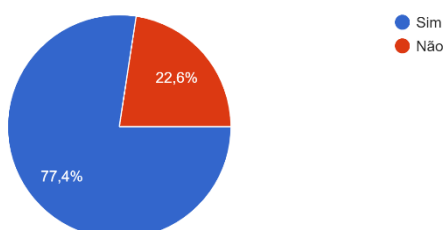
Foi, recentemente, inaugurado um novo espaço de estacionamento junto à Rua Miguel Pais (junto das três torres habitacionais). Conhece o projeto?
62 respostas



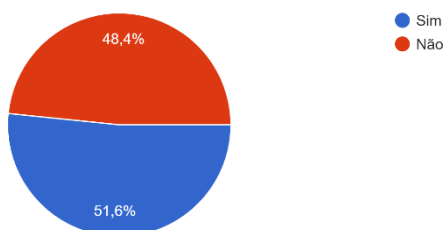
Tendo em conta que é uma zona ribeirinha privilegiada com vista sobre Alburrica, considera o projeto apropriado?
62 respostas



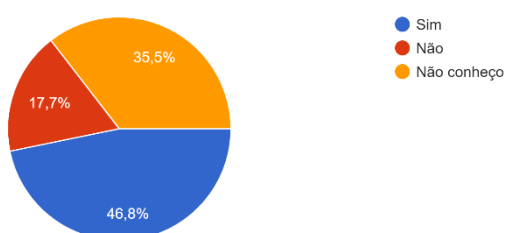
Se este espaço fosse desenhado para as pessoas, e não para os carros, de modo a incorporar espaços verdes, parque de merendas e parques infantis, concordava?
62 respostas



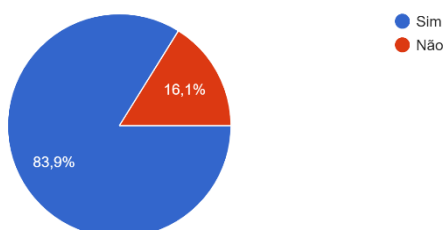
Considera o espaço público da zona ribeirinha associada à Rua Miguel Pais bem desenvolvido?
62 respostas



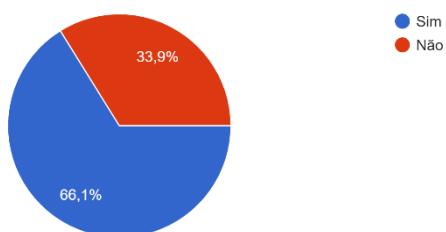
De momento, o Largo 1º de Maio está desaproveitado. Concorda?
62 respostas



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



Inquérito disponível em:

<https://docs.google.com/forms/d/1MBCA8J3JICHlecrvB8biZ0GtO-qrFvTqBT2HND9dbc/edit?ts=605880a5#responses>