UNIVERSIDADE DE ÉVORA

**ESCOLA DE ARTES**

DEPARTAMENTO DE ARQUITECTURA

# Sines, um rossio na frente de água.

Fábio Miguel Lampreia Antão

Orientação: Professora Doutora Arquitecta Sofia Salema
Professor Arquitecto Pedro Pacheco

´

**Mestrado em Arquitectura**

Trabalho de Projecto

Évora, 2018

# Sines, um rossio na frente de água.

*Sines, a terrace by the seafront.*

Orientação Professora Doutora Arquitecta Sofia Salema

Professor Arquitecto Pedro Pacheco

**Fábio Miguel Lampreia Antão | 28030**

Universidade de Évora | Mestrado Integrado em Arquitectura | Trabalho de projecto | 2018

## OBSERVAÇÕES

. Este documento é escrito em concordância com antigo acordo ortográfico e utilou-se a norma bibliográfica APA (American Psychological Association).

. Os elementos gráficos deste documento foram realizados pelo autor ou pelo autor em colaboração com Ana Filipa de Oliveira e Tiago Dias Saraiva, co-autores no projecto "Sistematizar o limite, Entre a terra e o mar, água e cultura" no âmbito das cadeiras de projecto avançado III e IV do ano lectivo 2015 e 2016, através da interpretação e estudo desenvolvido, cartografias históricas e actuais. Ficando explícita a origem dos elementos através da consulta do índice de imagens no capítulo 06.





## AGRADECIMENTOS

Agradeço

Aos que sempre estiveram

Aos que já partiram

Aos que ainda estão

## RESUMO

*Sines, um rossio na frente de água*

O presente trabalho de projecto, resulta da leitura do território e do lugar de Sines, inserida numa primeira fase de reflexão promovida por um concurso nacional de arquitectura, culminando num projecto, plano de acção, que em grande medida pretende clarificar aspectos fenomenológicos, de escala e arquitectura, para isso referências e casos de estudo, suportam a acção sugerida, esta revista e direccionada para o tema de interesse, espaço público e a tipologia arquitectónica do rossio.

O rossio espaço vazio é o organizador do conjunto sugerido, a sua mais íntima relação com as premissas de projecto de conectar e aproximar diferentes partes da cidade, expressam a importância de o abordar de forma mais individual.

As construções portuárias, atribuíram novos valores e características ao território, alguns desacertos continuam a carecer de um ajuste, profundas alterações topográficas e manifestas fronteiras administrativas, não promovem um sentido democrático e acessível, e a introdução de um lugar capaz de aproximar paisagens, industrial e urbe, sendo ele próprio espaço que suporta actividades de ambas, deve constituir a orientação do trabalho.

A reflexão teórica e prática sugere espaço público, na relação entre diferentes limites, um rossio na frente-de-água, as possibilidades particulares do proposto, pretendem se expressar por conceitos demonstráveis e outros perceptíveis pela especificidade do lugar, programas, funções e cenários eventuais.

**Palavras Chave**: rossio, espaço público, limite, água, terra





## ABSTRACT

*Sines, a terrace by the front sea*

***The present work of project, results from the analysis of the territory and the place of Sines, inserted in a first stage of reflection promoted by a national architectural competition. It originated a project and an action plan, which largely aims to clarify phenomenological aspects, scale and architecture. References and case studies support the suggested action, wich was reviewed and focused on the theme of interest, public space and the architectural typology of the terrace.***

***The terrace empty space is the organizer of the suggested set, its most intimate relationship with the project premises of connecting and approaching different parts of the city, expressing the importance of approaching it in a more individual way.***

***The port constructions have given new values and features to the territory, some misadventures continue to lack an adjustment, deep topographical changes and manifest administrative boundaries, do not promote a democratic and accessible sense, and the introduction of a place capable of approaching landscapes, industrial and space being itself the space that supports activities of both, should constitute the orientation of work.***

***The theoretical and practical reflection suggests public space, in the relation between different limits, a terrace in water front, the particular possibilities of the proposed work, intend to express themselves by demonstrable concepts and others perceptible by the specificity of the place, programs, functions and eventual scenarios.***

***Keywords: terrace, public space, limit, water, land***

00
SINES, UM ROSSIO NA FRENTE DE ÁGUA
Índice

## ENQUADRAMENTO TEÓRICO

IV Observações
V Agradecimentos
VI Resumo
VII *Abstract*

**01 PROBLEMÁTICA**
003|006

**02 CONTEXTUALIZAÇÃO E CARACTERIZAÇÃO DO ESPAÇO DE ESTUDO**
009|010 Introdução

011|014 **A forma da linha de costa**
015|016 **Alentejo paisagem de imensidão, um mar de terra**
017|018 **Sobrevoar como forma de conhecimento**
020 **Mapa síntese fotográfica**
021|026 **Fotografias Aéreas**

028 **Ortofotomapa**
029 **Geologia**
030 **Orografia**
031 **Circulação**
032 **Hidrografia**

033|042 **Sines a histórica relação com o mar** (ocupação, defesa e economia)
043|044 **Sines Balnear** (a euforia dos banhos de mar)
045|046 **Lúis Cirstino da Silva** (ante-projecto regularização e embelezamento da frente marginal)
047|052 **Artur Pastor** (um olhar sobre Sines, entre os banhos e as construções do novo porto)
053|060 **O "novo" porto de Sines** (plano, construção, administração)
061|064 **Time lapse** (constução de um novo limite, nova linha de costa)
065|066 **Cronologia**
067|068 **Considerações**

**03 ESPAÇO PÚBLICO/CASOS DE ESTUDO**
071|072 Introdução

075|076 **Espaço público (**frentes de água - *Waterfronts)*
077|078 **Rossio** (aproximação tipológica)
079|084 **Gênsese e transformação** (Terreiro do Paço, Lisboa, Portugal)
085|090 **Fenomenologia** (Praça de São Marcos, Veneza, Itália)
091|102 **Escala** (*Central Park*, Nova Iorque, EUA)
(*Golden Gate Park*, São Francisco, EUA)
103|108 **Vazio definido pela arquitectura** (Praça entre catedrais, Cádis, Espanha)
109|110 **Considerações**

## PROJECTO

**04 SISTEMATIZAR O LIMITE, ENTRE A TERRA E O MAR, ÁGUA E CULTURA**
Introdução 113|114

**Concurso prémio universidades trienal de arquitectura de Lisboa** (programa) 115|116
**Portugal é mar!** 117|118
**Um porto e uma cidade** 119|120
**Ortofotomapa de Sines** 121|122
**Esquema de distâncias** 123|124
**Panorâmicas do lugar** 125|128
**Sistematizar o limite** 129|134
**Planta geral de implantação** 135|136
**Ortofotompa lugar de intervenção** 137|138
**Planta de implantação** 139|140
**Plantas do conjunto** 141|148
**Alçados e cortes do conjunto** 149|160
**Axonometria do conjunto** 161|162
**Fotomontagem do conjunto** 163|164
**Corte constructivo programa público** 165|166
**Corte constructivo geral aquacultura ilustrado** (1º estudo) 167|168
**Corte constructivo geral aquacultura** (2º estudo) 169|170
**Pormenores** (detalhes constructivos) 171|184
**Fotomontagem do conjunto e do rossio** (possíveis ocupações e utilizações) 185|186
**Fotografias de maquetes** 187|188
***Arquetivar*** 189|190
**Painéis** (concurso prémio universidades) 191|192
**Concurso prémio universidades trienal de arquitectura de Lisboa** (2 exposições - vião global) 193|198
**Considerações** 199|200

**05 SINES, UM ROSSIO NA FRENTE DE ÁGUA**
Introdução 203|204

**Vazio** 205|206
**Forma e porporção** (de Camillo Sitte à organização do espaço) 207|208
**Planta do rossio** 209|210
**Pavimento** 211|212
**Corte constructivo AA** (relação mar-molhe-rossio) 213|214
**Corte constructivo BB** (relação molhe-rossio) 215|216
**Corte constructivo CC** (relação rossio-ciclovia-rodovia) 217|218
**Corte constructivo DD** (relação quiosque-vegetação-topografia) 219|220
**Fotomontagens à noite do rossio iluminado** 221|224
**Considerações** 225|226

**06 BIBLIOGRAFIA/ÍNDICE DE FIGURAS**
227|240

fig. 001 Cais das Colunas, Terreiro do Paço, Lisboa, Portugal, entre 1960 e 1969. © Artur Pastor

# 01

## PROBLEMÁTICA

## PROBLEMÁTICA

**Introdução**

O projecto pretende dar continuidade ao trabalho desenvolvido nas disciplinas de Projecto Avançado III e IV do ano lectivo 2015/2016, o enunciado tinha por base dar resposta ao concurso promovido pela Trienal de Arquitectura de Lisboa, este desafiava a reflectir sobre quatro questões fundamentais presentes na cidade de Sines; escala, limites, produção e tempo. As propostas resultantes e seleccionadas foram entregues ao "concurso prémio universidades trienal de Lisboa Millennium BCP". O trabalho desenvolvido em co-autoria com Ana Filipa de Oliveira e Tiago Dias Saraiva intitulado "Sistematizar o limite, Entre a terra e o mar, água e cultura", juntamente com outros 19 trabalhos finalistas foram selecionados para as exposições "Sines: Logística à Beira Mar" e "Sines: Logística à beira-mar: um atlas de arquitectura para Sines", a primeiro esteve patente entre os dias 8 de Outubro de 2016 até 10 de Dezembro de 2016, no palácio Sinel de Cordes na cidade de Lisboa. A segunda esteve patente entre os dias 23 de Abril de 2017 e 21 de Maio de 2017, no Centro de Artes de Sines, em Sines.

O trabalho "Sistematizar o limite, Entre a terra e o mar, água e cultura", contribui para atenuar as fronteiras físicas e administrativas impostas pelo funcionamento do porto de Sines estas vieram transformar a relação da cidade com a sua frente Mar. O trabalho tentou compreender os limites e através do seu redesenho e adequação ao lugar/programa propondo uma realidade cultural e social mais interessante. O texto que integrou a publicação elaborada no âmbito da exposição da Trienal de Arquitectura de Lisboa evidência os objectivos e relações mais gerais que o trabalho pretendeu evidenciar e sugerir:

> Este projecto explora a capacidade de definir um lugar, com identidade própria, na articulação entre a terra e o mar. Uma vez mais, a exploração e formalização do limite consegue produzir lugar. A proposta pretende clarificar um lugar, tido como amorfo, amplo e expectante, que existe actualmente entre a cidade e o porto, entre a terra e o mar. O terreno é limitado, a poente, pela cidade de Sines; a norte, pela topografia acidentada, a nascente, pelo porto; e a sul, pelo mar. A partir do redesenho da linha de costa, o espaço sugere um rossio e um molhe onde se incorporam elementos edificados: um apoia as actividades de mar, e outro, mais vertical, resolve os acessos a diferentes cotas. Por fim, um conjunto de naves permite incorporar um programa produtivo. A forma do arquétipo da casa surge na interpretação das tipologias vernaculares piscatórias e das frentes ribeirinhas portuguesas, cuja construção assume na proposta uma materialidade pétrea.
> Esta proposta concentra-se na definição de um novo lugar, evocando a sua posição-limite, e incorpora na sua formalização o confronto de escalas entre o mar, a cidade, o rossio e o arquétipo da casa. Neste redesenho do limite explora-se também a compatibilização de uma produção com um programa associado ao lazer e cultura. (Tavares & Lopes, 2016, p.72)

O desenvolvimento do trabalho promoveu uma intensa análise sobre o território e lugar de Sines, compreendendo o contexto logístico a uma escala mais global e comercial, passando por uma análise mais sensível compreendida na escala da cidade e suas características morfológico-urbanas, dinâmicas sociais e culturais.

Reflectiu sobre a proximidade entre lugares de carácter industrial e as rupturas promovidas pelos seus planos na cidade, resultando numa proposta que tentava promover uma nova relação, com um carácter mais preocupado na introdução de novas experiências sobretudo com a terra e o mar, centrando o seu desenho de projecto na qualidade do vazio.

Existe um forte sentido no modo como se vive a cidade actualmente, pela intensidade do curso evolutivo tecnológico e sofisticação nos modos de vida, a sociedade é mais complexa e distante dos modos mais tradicionais, surgem novas dinâmicas resultado de novas formas de ocupar e comunicar. A grande atracção por parte da população em se fixar em lugares ribeirinhos ou costeiros, introduz um novo significado às "frentes de água" como áreas urbanas fundamentais para a cidade. O projecto pretende definir e clarificar este significado.

**Objecto**

É constituído como objecto de estudo a frente de mar de Sines, em particular um lugar compreendido entre a cidade e o terminal de contentores do seu porto, no sentido de encontrar um projecto que adeque escalas e promova encontros. Enfatiza o lugar a Avenida Vasco da Gama por ser hoje uma artéria importante de comunicação com a cidade e infra-estruturas portuárias, resultou da construção dessa artéria, profundas operações de alteração topográfica, que interfiraram com a propriedade e lugares de culto da população da Vila. O espaço público, enquanto vazio definidor da qualidade morfológica das cidades é fundamental na sua aproximação à água. O carácter imposto pelo limite de lugares de contacto entre a terra e a água é como no caso de Sines, característica que esteve na génese da construção da cidade e seu porto, promovendo consideráveis e constantes mudanças na morfologia do lugar e artificializando a paisagem.

**Objectivos**

Este trabalho de projecto pretende responder à seguinte questão: De que modo através de uma Arquitectura sensível e propositiva sobre um lugar, se pode fundar um espaço que consiga gerar novas dinâmicas entre a cidade de Sines e o seu porto, entre a terra e o mar?

Para conseguir clarificar um lugar expectante e amorfo o trabalho na sua 1ª fase, "Sistematizar o limite, Entre a terra e o mar, água e cultura", sugere uma série de equipamentos e um novo limite da linha de costa. É nesta dualidade de equipamentos e novo limite que surge um rossio que tenta adequar a escala da cidade e porto. Neste novo limite não se trata de criar as barreiras, mas sim os interstícios entre a terra e o mar, a cidade e a indústria portuária, as diferentes cotas da cidade, com as diferentes alturas da maré. É um lugar para encontros e relações que ultrapassem o limite específico de cada um. Agora numa 2ª fase o projecto compreende o que tinha sido previamente estabelecido e introduz outras características à escala constructiva, reflectindo sobre materiais suas possibilidades e adequação aos programas públicos que se espera puderem decorrer nele. São objectivos do trabalho os seguintes:

- Definir uma clara adequação entre o projecto prático os modelos teóricos e a sua adequação às especificidades do lugar história, cultura, geografia, paisagem, economia, etc.

- Estabelecer premissas que possam se adequar a enquadramentos específicos, relação entre conceitos teóricos e formais.

- Conseguir identificar claramente abordagens políticas e administrativas no caso nacional ou internacional que se tornam relevantes para o estudo. Estas por um critério selectivo serão lugares a visitar ajudando a uma pesquisa sensorial *in loco*.

- Consolidar uma proposta de projecto desenhada a escalas próximas e constructivas que denotem uma íntima relação entre estratégia e formalização com as suas questões constructivas.

- Construção de maquetes demonstrativas que auxiliem o processo crítico de projecto, formalizando conceitos teóricos.

- O projecto deve sustentar uma posição e um modo de reflectir possibilidades para o lugar quer na sua contínua construção, adpatação a desafios e perspectivas futuras, o próprio processo de projecto, tem como pretensão sustentar parte da reflexão sobre o lugar de intervenção.

**Metodologia processual**

A metodologia a adoptar neste trabalho de projecto, pretende dar uso às diferentes formas de pesquisa e analise em Arquitectura, usando para isso instrumentos de interpretação, de modo a incentivar uma pesquisa e formalização de projecto próprios da Arquitectura (*reseacrh by design*);

1. Recolha de dados, que sirva como base de reflexão, estes permitem compreender melhor as especificidades do lugar e território de Sines bem como do tema de projecto; reconhecer o lugar caminhando, fotografar, desenhar; consultar; publicações, livros, entrevistas, vídeos, conferências; analisar elementos gráficos; cartografia.

2. Compreensão e postura crítica, através de um processo de síntese e análise dos dados recolhidos adequando uma correcta forma de intervir e abordar o tema. Neste importa encontrar um processo de formulação dos conceitos teóricos e projectuais que resultem numa estratégia que clarifique a resposta à problemática, adequação ao tema e lugar.

3. Através de um estudo comparativo da génese tipológica do rossio, compreender através de exemplos datados e modernos de que forma pode haver uma adequação contemporânea do mesmo à forma como o espaço público se estabelece e permite novas relações.

4. Formalização de um projecto de Arquitectura, este deverá dar resposta às questões que surgiram ao longo da investigação e que de modo claro revele uma tomada de posição. A síntese em que deverá consistir o projecto deve ser sensível ao problema, programa, lugar, território, sistemas

construtivos. Para demonstrar o resultado em elementos gráficos comunicativos e expressivos do domínio da Arquitectura.

5. O estado da arte surgirá com a apresentação do trabalho de investigação, e demonstradação do projecto sugerido, a bibliografia considerará de forma mais detalhada fontes de diferentes naturezas, mas que contribuíram para o desenvolvimento do trabalho, e de suporte aos conceitos explícitos no processo de projecto. Procurando que os elementos constituintes do estado da arte se relacionem o mais directamente com a apresentação do trabalho.

**Motivações**

O tema surge na sequência do trabalho desenvolvido nas disciplinas de Projecto Avançado III e IV do ano lectivo 2015/2016, à data, anteriormente referida o trabalho foi desenvolvido com co-autoria com a Ana Filipa de Oliveira e Tiago Dias Saraiva, resultando num projecto intitulado "Sistematizar o limite, Entre a terra e o mar, água e cultura".

O trabalho foi apresentado a concurso, como um dos representantes da Escola de Artes da Universidade de Évora no concurso promovido pela Trienal de Arquitectura de Lisboa, tendo sido um dos finalistas, integrando duas exposições, uma em Lisboa, outra em Sines, na primeira foi inclusive lançada uma publicação que compilou num documento síntese os trabalhos finalistas.

As conversas, discussões critica, apresentações, concurso, exposições e publicação, permitiram gerar debate em torno do tema "Sines", e inclusive, dos projectos enquanto propostas de actuação, planeamento e intervenção.

A visão em atelier, onde o projecto acima referido se desenvolveu, culminou numa visão global, onde trabalhos seleccionados e representativos da maioria dos cursos de arquitectura do país, colocaram em diálogo, diferentes formas de operar e actuar sobre um território com as características específicas de Sines.

A percepção que o trabalho não constitui um fim a quando da sua apresentação a concurso, mas sim um início para um desenvolvimento mais rigoroso, adequações de projecto, soluções constructivas, que teriam de resultar necessariamente de uma investigação mais enraizada nos programas e especificidades apresentadas no que se pode considerar um plano de intervenção.

A escolha do tema espaço público, o rossio, surge pela capacidade que esta tipologia tem de confrontar questões administrativas, sociais, culturais, políticas em última instancia questões mais plurais e por isso da grandeza e interesse da cidade.

Havia um encontro possível a que pressente trabalho se propõe entre conceitos teóricos e sua experimentação prática em projecto, esta aproximação ambiciona ajudar a clarificar o diálogo, nem sempre consensual. No caso, as indefinições e imprecisões com que as áreas logísticas portuárias e frentes de água (*waterfronts*), lidam, sobretudo relacionados com questões funcionais e económicas, quer por serem lugares de aproximação aos centros urbanos, convém recordar que a maioria da população mundial vive nas faixas litorais (fig. 002), quer por permitirem o contacto entre produtores e consumidores, a maioria dos bens importados/exportados, é feito por via marítima.

A privatização e "enriquecimento" das faixas litorais, as frentes de água são constantemente dominadas por questões insuportáveis a todos os que sonham, são lugares caros, tendencionalmente mais caros, ficando sujeita a sua ocupação por *lobys*, ou pela classe mais alta, para aqueles que forem capazes de comprar a sua ocupação, o que em minha opinião dita a urgência de pensar os equipamentos públicos, nestes lugares, como intervenções prioritárias e de importância pública.

A possibilidade de reflectir e sugerir sobre um território de encontro entre o mar e a terra, evocam memórias importantes, sendo Algarvio, este "limite" móvel, dançante, oscilante inundou a imaginação e a minha identidade.

As questões políticas e administrativas, evocam sentidos que me foram incutidos pelo pai autarca que me educou, e mais tarde pela minha própria participação, primeiro na Assembleia de Freguesia, posteriormente, na Assembleia Municipal, tendo sempre me pautado na defesa do equilíbrio de forças entre democracia, bens públicos e adequação dos investimentos privados, sem que exista com isso o compromisso de um futuro sustentado e progressivo.





O mar à noite, é à noite que o céu negro, salpicado de um branco estrelar, umas vezes com a luz da lua, grande, pequena ou até mesmo ausente, se reflecte no grande tecido ondulante, agitado pelo vento, a água do mar reflecte. Ao fundo o fim do mar e o céu parece que se encontram e muitas vezes nem se percebe bem onde, há uma pureza, unidade, essencial de dependência, até na água, que sobe, desce, a mando da lua que cheia tanto ilumina, que nova é apenas um anel. É um lugar de transformação, e de unidade, tantas vezes o procurei para pescar, mas mais que a pesca, queria o encontro.

**Estrutura da tese**

O presente trabalho de projecto é constituído por 6 capítulos, estes inseridos em dois questões fundamentais, o "enquadramento teórico" que se apresenta na primeira parte da dissertação e o "projecto" que é apresentado na segunda parte da dissertação, dentre destes estão inseridos os capítulos anteriormente referidos, no enquadramento teórico é apresentada uma contextualização e caracterização do espaço de estudo, onde as questões da paisagem, território e do lugar são revelados, posteriormente uma aproximação ao tema "Espaço Público/casos de estudo", permitem compreender a tipologia sugerida em projecto, e a sua forma de se construir e relacionar com as pré-existências, após esta exposição, já na segunda parte, o "projecto" que se distingue em dois, para que seja mais facilmente compreendida a sua evolução e aproximação à pretensão contida nele mesmo, assim surgem dois capítulos "Sistematizar o limite, entre a terra e o mar, água e cultura" e "Sines, um rossio à beira mar", o primeiro mostra as grandes operações e reflexões tidas, numa ideia de conjunto e de equipamentos que possibilitam a pertinência do segundo, neste demonstra-se questões do foro público de limites e possibilidades (transformação, ocupação, utilização, funcionamento), que é expresso igualmente numa aproximação constructiva.

Dentro dos capítulos surgem subcapítulos que alimentam os capítulos, sequenciam-se de forma a atribuir uma aproximação ao lugar, à paisagem, cronologica e contructivamente. Pretendem distinguir e possibilitar uma compreensão mais clara das aproximações que são sugeridas para que seja uma leitura quer teórica, quer prática (projecto), evidenciada em transições determinantes, marcantes e importantes de modo a dialogar sobre o detalhe.

Importante realçar que ao longo dos capítulos referentes ao enquadramento teórico e projecto, surgem sempre introduções aos mesmos e no final considerações que auxiliam na compreensão de reflexões e interpretações tidas pelo autor, para uma tomada de postura e sobretudo no desenvolvimento de projecto e sua pertinência.

Ainda assim acontece em alguns, a necessidade de evidenciar "sub-subcapítulos", para que a leitura por vezes focada, posso voltar a ser evidenciada para questões mais particulares, mas importantes que merecem por isso uma nota de destaque.

A estrutura encontrada pareceu a forma mais sistemática e condizente com a estratégia projectual de apresentar a informação trabalhada e produzida ao longo da investigação.

fig. 002 Mapa mundo à noite, iluminação produminante próximo das faixas costeiras.

fig. 003 Porto de Pesca, entre 1940 e 1970. © Artur Pastor.

# 02

## CONTEXTUALIZAÇÃO E CARACTERIZAÇÃO DO ESPAÇO DE ESTUDO

**Introdução**

**A forma da linha de costa**
**Alentejo paisagem de imensidão, um mar de terra**
**Sobrevoar como forma de conhecimento**
**Mapa síntese fotográfica**
**Fotografias Aéreas**

**Ortofotomapa Sines**
**Geologia**
**Orografia**
**Circulação**
**Hidrografia**

**Sines a histórica relação com o mar** (ocupação, defesa e economia)
**Sines Balnear**
**Lúis Cirstino da Silva** (ante-projecto regularização e embelezamento da frente marginal)
**Artur Pastor** (um olhar sobre Sines, entre os banhos e as construções do novo porto)
**Porto de Sines** (plano, construção, administração)
**Time lapse** (constução de um novo limite, nova linha de costa)
**Cronologia**

**Considerações**

## INTRODUÇÃO

O segundo capítulo da presente dissertação apresenta uma contextualização e caracterização do lugar em estudo. Em primeiro uma aproximação ao território e paisagem através da descrição da linha de costa e a inserção de Sines numa frente marítima Atlântica, analise feita a partir do estudo dos geógrafos Orlando Ribeiro e Lausentasch, a descrição de alguns aspectos importantes ao longo da costa portuguesa, ajudará a compreender as características singulares da enseada de Sines.

A descrição do território através de uma percepção e compreensão da paisagem, reforçaram a importância de evidenciar o olhar dos Arquitectos Paisagistas Aurora Carapinha e Alexandre Cancela de Abreu, que referem uma paisagem Alentejana dispar, que resulta em grande medida da actividade do homem e suas construções, e outra que resulta das memórias e vivências, a dupla dimensão "física e perceptiva" permitiu importantes autores da literatura portuguesa, tecerem rigorosas e fieis descrições, exaltações ao território Alentejano, à paisagem na qual Sines se insere. Todavia a inserção de um novo Porto de águas profundas determina a introdução de outras construções modificou a paisagem, potenciando um olhar distinto e que pode ser centrado nas possibilidades que se geram, mas carecem de plano de intervenção. Assim e em paralelo com a descrição da paisagem alentejana apresentada, evoca-se uma outra que tem haver com a especificidade de Sines, o seu carácter industrial oferecido pelas construções portuárias e logísticas, Gonçalo Ribeiro Telles afirma que devemos "tirar o máximo proveito dos benefícios que a civilização industrial nos legou" e interessou a partir desta ideia, explorar possibilidades e posturas a adequar face à especificidade dos lugares portuários.

A escala e dimensão da paisagem difícil de percepcionar de forma global, introduziam desafios, que deviam obter resposta não só através da cartográfica síntese produzida através da análise de documentos, mas também existir uma percepção mais empírica, um conhecimento que surgisse através da experiência de percorrer e olhar sobre o território. A possibilidade de realizar um voo ao longo da costa desde de Alvor até Cascais e Cascais Alvor, o primeiro sobre o mar, olhando para terra. No Segundo sobrevoando a terra, olhando para o mar, deixaram ter um olhar vasto, continuo e suficiente distante para ter um olhar de conjunto. Resultando num conjunto de fotografias sequenciais onde é possível ao leitor ter uma imagem continua do comportamento da linha de costa, suas texturas e rugosidades.

A cartografia mais geral produzida pretende sintetizar aspectos importantes à compreensão do lugar sua constituição sobretudo a nível geológico, dinâmicas das linhas de água, construções, sua aglomeração e dispersão, e as redes viárias, ferroviárias que possibilitam a circulação pelo território. São estes mapas que possibilitam a aferição das primeiras intenções de projecto, que foram esquiçadas sobre eles. A verificação e adequabilidade ao contexto territorial como premissa de que o projecto devia se relacionar de forma sustentada e possibilitando a inserção de valores na paisagem.

Para tal e para além do acima referido, importou compreender aspectos históricos, que narrassem e elucidassem sobre as primeiras fixações humanas no lugar, percebendo se para além da proximidade marítima outros factores associados à água, geologia e morfologia ditaram o interesse humano em povoar o território. As informações apresentadas tem como principal incidência a relação primordial, até ao início do século passado, da urbe com o mar, as questões económicas associadas às actividades portuárias e aspectos defensivos, a enseada natural, ofereceu condições ideais às actividades durante séculos, servindo às exigências práticas e funcionais das diferentes gentes que habitaram o território.

Apesar de tudo, quando as exigências aumentaram, existiu a necessidade se iniciar planeamento portuário que sugerissem a melhoria das condições naturais através de construções artificiais, os primeiros planos de Alendre Massai e Leandro Turriano no século XVII são uma viragem importante não só pelas construções introduzidas, mas pela forma mais vinculativa como a paisagem limite, entre a terra e o mar, começou a ser manipulada pelo homem para seu benefício. Desde dai diferentes planos, em diferentes contextos e com diferentes pretensões surgiram e atribuam um importante registo que possibilita confrontar dados económicos, questões demográficas com a utilização e expectativas portuárias, essa informação constitui um importante registo que explanado atribui uma importante introdução ao que viria a ser mais tarde o "novo porto de Sines".

Assim desde o séc. XVII surgem cartografias do lugar e desenhos, plantas, cortes alçados de propostas para intervenções portuárias e defensivas, sobretudo, por vezes estes acompanhados de textos, correspondência que continham descrições físicas do lugar, antropológicas e económicas, que ajudam a caracterizar Sines nos diferentes períodos.

Da interpretação resultaram desenhos que procuram expressar informações, e produzidas tabelas





que revelam dados importantes de modo mais claro. Um período importante entre os sucessivos planos de melhoria defensiva, portuária é no início do séc. XX, interrompido, a procura pelos banhos de mar, a procura da água do mar como elemento terapêutico e lúdico, introduz novas questões nas vilas e cidades marítimas portuguesas, Sines não ficou afastada dessa procura, a crescente procura pelas frentes marítimas incentivou a que o estado criasse um programa nacional de embelezamento das frentes marítimas. No caso de Sines, projecto nunca realizado, a encomenda foi feita ao arquitecto Luís Cristino da Silva, que produziu um ante-projecto, os elementos produzidos sobretudo plantas, mostram a importância, enfatizam a importância dos programas públicos, equipamentos e tipologias urbanas, avenida marginal e praça.

O projecto nunca se concretizou a especulação e vontade de introduzir um porto de "nível Europeu", talvez tenha sido um motivo importante para que não se tivessem dado início ao projecto de "embelezamento", o olhar perspicaz e registo preciso, fundamental do fotografo Artur Pastor, desenvolveu a sua actividade nos quadros do estado, sobretudo no ministério da agricultura, e tirou milhares de fotografias sobretudo relacionadas com a agricultura, pesca, gentes e turismo. Começa os seus registos na década de 40 e intensifica a actividade a partir da década de 50. As fotos que tira de Sines, mostram o estado entre a praia balnear e vila piscatória e o novo porto de forma precisa e poética.

A opção de Sines para a construção de um novo porto, "moderno" e à escala "Europeia", em 1971, seria um importante marco na transformação do lugar, a magnitude produziu outra paisagem e estabeleceu novas relações no território, este "organismo" logístico veio a se desenvolver de forma "sustentada" e condizente com as necessidades da economia regional e nacional. O relatório "Plano Geral da Área de Sines", produzido pelo Gabinete da Área de Sines (GAS), resulta de uma série de estudos e reflexões a propósito da intenção governamental da construção das estruturas portuárias, a informação contida nele desde textos, tabelas síntese e cartografias, plantas, cortes, alçados. Oferecem uma leitura vasta e rigorosa das intenções e pretensões do que viria a ser a formalização do projecto, a sua adequabilidade a questões técnicas e constrangimentos na relação com a cidade e sua população.

No final deste capítulo um paralelo entre Sines pré porto e pós porto é apresentado através da análise de ortofotomapas datados e cartografias de evolução urbana, estes revelam as alterações de estrutura, paisagem e arquitectura no lugar, a sedimentação das estruturas portuárias, permitem perceber o tempo, esforço e pretensão que existiu possibilitando establecer perspectivas futuras para o lugar.

O capítulo providencia a informação base e primordial que foi utilizada e descoberta ao longo do desenvolvimento do projecto, enquadra e justifica algumas das escolhas e tomadas de posição, uma vez que a sua compreensão e relação, permitiram optar por uma estratégia que tenta a integração de valores ancestrais, primordiais do lugar, a sua excepcionalidade num contexto costeiro português, os recorrentes planos e olhares arquitectónicos sobre o lugar, no limite, entre a terra e o mar. A necessidade de ser efectivada uma adequabilidade entre escalas e programas, recorrendo à informação e instrumentos, é perceptível ao vivenciar a cidade e os seus lugares.

## A FORMA DA LINHA DE COSTA

A península ibérica é uma massa continental pouco articulada, localizada na zona subtropical e que se estende por 860 km do Norte para Sul, existem diferenças entre paisagens, a Norte mais de acordo com as paisagens húmidas da Europa, a Sul mais de acordo com as paisagens do Norte de África, tal como sucede com outros lugares mediterrâneos. Existe ainda um profundo contraste entre as regiões influenciadas pelo Atlântico e as influenciadas pelo Mediterrâneo. (Ribeiro & Lautensach, 1987, p.7-8)

> Disposto de través na zona mediterrânea, extreme de uma faixa de terras ressequidas que bafejam as primeiras brumas atlânticas, ao mesmo tempo finisterra isolada de um continente onde florescem velhas civilizações e ponto de partida de descobridores dos caminhos dos mar, nele se estabeleceram contactos naturais e relações humanas que modelaram a originalidade do território e os destinos do povo. (Ribeiro & Lautensach, 1987, p.25)

A península ibérica, está delimitada pela água do mar em sete oitavos da sua periferia, constituindo um pequeno "Continente", as regiões litorais contrastam com as regiões centrais. Em consequência disso existe uma modificação gradual do litoral para as regiões interiores. Portugal forma um rectângulo, alongado no sentido norte-sul, mede 561 km de comprimento máximo norte-sul, e a largura leste-oeste varia entre 218 e 112 km. Na faixa ocidental da Península Ibérica, a área do território português ocupa cerda de um quinto da área da Península Ibérica (88 748 km$^2$), Portugal abre-se para o mundo através de uma vasta fachada oceânica.

> A posição atlântica domina, em larga partes, a fisionomia do País. O velho soco ibérico, coberto na margem por sedimentos marinhos secundários e terciários, agita-se, fendilha-se e deforma-se, antes de mergulhar sob as ondas. A influência oceânica cria um revestimento vegetal e condiciona uma selecção de culturas que imprimem uma tonalidade original às paisagens ocidentais. Na terra regada pela água das chuvas, dos poços e dos rios, não raro fertilizada por plantas e animais tirados do mar, a população adensou-se desde as mais remotas fases do povoamento. (Ribeiro & Lautensach, 1987, p.26)

O mar é um poderoso elemento no que respeita às relações geográficas, um meio de comunicação e ligação a áreas remotas, é um caminho aberto para todos os lugares do mundo. É a linha de costa que afirma o "fim da terra habitada", importa ainda perceber que o limite de costa seduz a maioria da população mundial, permanente e temporária, uma vez que é onde existe maior fixação, junto a estas áreas litorais.

Portugal tem uma linha de costa praticamente rectilínea, 848 km de linha de costa, possui assim um km de costa por 100 km$^2$, a linha costeira de Portugal pode ficar compreendida a norte com o estuário do rio Minho e a sul com o estuário do rio Guadiana. Esta é pontuada por algumas zonas que desenham um limite diferente, os estuários por exemplo, são lugares de encontro entre a água do mar e a água conduzida pelos rios até este, são lugares de margens e de fortes relações ancestrais, quer na fixação humana, história dos pais, cultura e economia. Por outro lado alguns cabos vão igualmente pontuado o desenho da linha de costa, fazendo com o território consiga avançar contra o oceano, estes lugares são muitas vezes ocupados por estruturas defensivas, faróis ou lugares de culto. Ao longo dela apenas duas serras de pouca altura irrompem (Sintra e Arrábida), estas terminam em promontórios.

Na linha de costa compreendida entre os rios Lima e Minho, o traçado é escarpado de forma vigorosa. Nesta faixa abras, recessos, abrigos de promontórios são inexistentes, nesta faixa rectilínea, os portos localizam-se na foz de rios, protegidos por um cabedelo, que surge de Sul para Norte.

> Alguns portos de longo curso não são mais do que uma lembrança do passado (Caminha); noutros, os pescadores lutam parte do ano contra o rolo das vagas que quebra na areia baixa. Foi preciso construir um abrigo para a enseada muito aberta da Povoa de Varzim e, em Leixões, um grande porto artificial para substituir a entrada no Douro, onde a barra apenas dá acesso a embarcações de cabotagem. (Ribeiro & Lautensach, 1987, p.78)

O litoral a norte de Espinho é uma costa de levantamento, a rebentação do mar bate contra uma linha direita, firme. As arribas e promontórios, ficam recuadas, alguns quilómetros da costa actual, diante destes surgiram praias e cordões de seixos, pautados por afloramentos rochosos, desgastados pelas vagas, dai é possível subir em degraus largos e irregulares até à antiga linha de costa. Os rios surgem neste contexto litoral, através de estuários amplos, contudo poucos profundos, exceptuando o Douro.





Seguindo para Sul de Espinho até à Nazaré, a costa é mais baixa, arenosa, dois troços rectilíneos são interrompidos pelo Cabo Mondego. As areias eólicas chegam a ter em algumas zonas 10 quilómetros de largura. A norte do mondego as dunas são baixas sendo raro que estas se elevem por mais do que 50 metros, todavia a sul as mesmas chegam a formar dunas com duas a três vezes mais altura. São terrenos estéreis, áridos, abandonados, despovoados e raramente cultivados, são pro vezes cobertos por pinhais. O mondego, tem na ilha da Murraceira, uma género de Delta interior, este divide o rio em dois braços antes que ele encontre o mar por intermédio de uma barra assoreada, neste lugar foi construído o porto da figueira da foz.

O geógrafo Orlando Ribeiro considera a Ria de Aveiro o acidente mais importante na faixa de costa, acima referido. É um delta interior, fruto dos aluviões do rio Vouga no abrigo de uma laguna. Com uma superfície de 1.100 km$^2$, sendo um pouco mais do que metade dessa, é coberta por água. A ria tem quatro braços principais, ao longo dos séculos a forma desta comunicar com o mar foi se alterando, no século XVI, a flecha de areia dirigia-se para Sul, ao encontro de um cordão litoral mais antigo, o espaço entre este permitia a entrada na ria. Aveiro era um porto importante, no século XVIII, tinha a entrada dificultada pelo assoreamento, sendo imperativo abrir um canal artificial. A ria e o encontro entre a terra e a água resulta numa série de lagoas, que assinalam os movimentos das areias eólicas.

A sul da Nazaré, maciços rochosos afloram de distância em distância em arribas sob a espessa cobertura de dunas, estas arribas tomam um franco contacto com o Mar, estas arribas vão se desenvolvendo até à foz do rio Tejo. Os troços são por norma grandes, a linha de costa mantém um paralelismo aos acidentes de relevo. Ao longo desta faixa surgem ainda algumas ingressões como são o caso da lagoa de Óbidos, fechada a maioria do ano e pela quase perfeita "concha" de São Martinho do Porto.

A sul encontra-se a península de Peniche, no seu extremo fica o Cabo Carvoeiro, as Berlengas são uma pequena ilha que localiza-se diante do cabo. Do lado nascente a Praia do Baleal, que outrora fora uma ilha, uniu-se mais tarde ao continente, essa união resultou do assoreamento, dando origem a um tômbolo. Antes dessa formação Atouguia da Baleia tinha um contacto mais protegido com o mar possibilitando que fosse um importante porto, hoje é mais interior com um menor contacto com o mar.

O estuário do Tejo, trata-se de um golfo marinho de ingressão, que ocupou o centro sinclinal, que surgiu entre o anticlinal de Sintra, de rocha eruptivas expostas, e a série de dobras da Arrábida, tombadas para Sul. A estrutura monoclinal da região de Lisboa, tem uma inclinação suave para o centro. O Tejo começou a ser evidenciado e esculpido por um curso de água anterior, que se instalava numa aplanação entre os (100-120 m), ainda hoje em ambas as margens são perceptíveis elementos bem conservados desse canhão, aberto por apigenia.

O estuário do Rio Tejo tem uma área ocupada pela água de 261 km$^2$, com largura máxima de 15 km, e com uma largura mínima de 1,6 km. O estuário apoia-se nas arribas da Caparica, onde um cabedelo de areia segue para Norte, prolongando uma área de ilhéus e baixio. O estuário conta com dois canais profundos que variam entre os 14 e os 10 m em preia-mar, que faz com que exista a possibilidade de fixação de um porto abrigado a embarcações de grande calado.

Entre uma ponta de areia e os enrugamentos da Arrábida, desenha-se uma curva harmoniosa, esta feita de arribas mortas. A Lagoa de Albufeira, alimentada por um curso de água, esta é aberta esporadicamente ao mar. As arribas mais baixas têm cerca de 100 m de altura.

A cadeia de enrugamento da Arrábida determina, na costa ocidental portuguesa, a sua maior inflexão. O maior alcantil cai abruptamente quase a pique cerca de 380 metros desde o ponto mais alto até ao mar, é o acidente de maior magnitude da costa portuguesa.

A sul da enseada de Sesimbra, aberta no interior de um vale brando, surgem as arribas do Cabo espichel, as suas arribas caem contra o mar de forma abrupta. Orlando ribeiro descreve a beleza deste cabo da seguinte forma:

> Com os enrugamentos calcários sobranceiros ao litoral, despenhando-se por escarpas brutais num mar de rara serenidade, franjada de baias luminosas fechadas por promontórios intransponíveis, a Arrábida é o único troço verdadeiramente mediterrâneo da costa portuguesa: tanto pela arquitectura do terreno, dobrado e cortado de grandes deslocações, como pelas águas tépidas, tranquilas e abrigadas, que mais parecem de um mar interior. (Ribeiro & Lautensach, 1987, p.81)

fig. 004 *O enxame de Agosto*, Nazaré, entre 194- e 1958. © Artur Pastor.

fig. 005 Forte de São João Baptista, Ilha da Berlenga entre 194- e 1970. © Artur Pastor.

fig. 006 *Grandiosidade*, Serra da Arrábida, entre 1960 e 1969. © Artur Pastor.

Desta costa em diante até ao cabo de São Vicente é o segmento menos povoado do litoral.

O estuário do Sado, é um verdadeiro estuário afirma Orlando Ribeiro, as suas margens são baixas, alagadiças e sazonais. Entre a terra rasa e a água salgada, marinha e arrozais evocam práticas agrícolas de estreita relação entre campo e o mar. O estuário é protegido por um cabedelo que se estende ao longo de baixios, emergindo na baixa-mar.

Da foz do Sado até ao cabo de São Vicente, uma extensa faixa litoral se estende, interrompida pelo Cabo de Sines. Entre o estuário do Sado e o Cabo de Sines, é uma costa de areal e largas dunas, a lagoa de Santo André surge neste contexto, a maioria do ano encontra-se encerrada ao mar, sendo artificialmente aberta para renovar a sua água.

Sines, é um promontório eruptivo, e um cabo proeminente, que protegem uma baía, a Norte, fica uma extensão de areal de cerca de 60 km em contínuo, a Sul, uma linha de arribas, na maioria vivas, surgem e estendem-se até ao Cabo de São Vicente em Sagres, ao longo desta faixas, estas arribas vão protegendo pequenas praias que surgem dispersas ao longo desta topografia acidentada.

As construções portuárias, que tiveram início na década de 70, em Sines, ditaram profundas alterações da paisagem e da linha de costa, os enormes molhes, plataformas que resultantes de terraplenos e aterragens, tiraram proveito das condições naturais, presentes no lugar, contudo era necessária uma escala topográfica que não estava presente, e foi construída uma nova topografia que permitisse as funções e portuárias e dimensão expectável.

Na costa norte território "Lunar", de rochas magmáticas, eruptivas, negras, as praias "de areias sopradas pelos ventos", a cidade fundia-se com esta paisagem de forma gradual, até ter sido interrompida pelos "pipelines", a ligação ficou menos perceptível. O porto resulta das constantes escavações de extracção de pedra, os gabros dioritos, que em blocos foram servindo de matéria às construções portuárias, a pedreira de monte chãos que se abre na direcção da baía, do mar é um novo constituinte e acidente notável na leitura contínua da linha de costa.

O porto é a paisagem mais radicalmente transformada, introduzindo uma continuidade material, disposta de forma projectada e planeada, para servir um propósito marítimo, em Sines, é expressa a vontade do homem e humanização dos limites entre terra e água, de forma vinculativa e impositiva.

A costa Algarvia, é na sua maioria constituída por arribas baixas, que se inclinam contra o mar, são coradas com areias, sobretudo na zona do Barlavento, já no Sotavento um grande lido, alimentado pela corrente costeira, surge a Ria Formosa, que providencia condições favoráveis à colmatagem de embarcações. Ao longo desta surgem inúmeros portos de abrigo, uns na foz de estuários, outros em canais interiores ou em lagunas, apesar de o assoreamento ter alterado as condições e navegabilidade destes.

**fig. 007** Panorâmica da costa Sines, entre 1960 e 1969. © Artur Pastor.

**fig. 008** Litoral Algarvio, Praia da Rocha, Portimão entre 194- e 1970. © Artur Pastor.

**fig. 009** O litoral português (Orlando Ribeiro).

## ALENTEJO PAISAGEM DE IMENSIDÃO, UM MAR DE TERRA

Os autores Alexandre Cancela de Abreu e Aurora Carapinha evidenciam um Alentejo "díspar", que resultam de duas "dimensões perceptivas", uma que é consequência do trabalho e construções do homem no território, outra que tem que ver com as memórias e vivências de cada um, afirmam haver uma dupla dimensão "física e perceptiva", tal permitiu autores escreverem descrições diferentes, mas ao mesmo tempo próximas da paisagem Alentejana.

Estes evocam dois autores Miguel Torga e Pedro Homem de Mello, e apresentam algumas das visões sobre o Alentejo que estes produziram. Interessa realçar algumas delas.

Miguel Torga, coloca o Alentejo a par de Trás-os-Montes como uma de duas coisas grandes, pela sua "força e tamanho", para Miguel torga o Alentejo oferece "Uma serenidade mais criadora, (…) uma meditação construtiva e harmoniosa" para Miguel Torga existe na paisagem Alentejana um absolutismo nas coisas, um poder avassalador sobre o ser:

> (…) O Alentejo é na verdade o máximo e o mínimo a que podemos aspirar: o descampado dum sonho infinito, e a serenidade dum solo exausto. (Abreu & Carapinha, A., 2009, p.214)

Por seu lado o autor Pedro Homem de Mello evoca um outro sentido de uma falsa monotonia, que à primeira vista a paisagem revela em si, é preciso uma experiência intensa entre o sujeito e a paisagem, para que ela revele o seu significado a quem a percorra:

> Tenho sempre onde consolar os sentidos mesmo sem recorrer aos lugares selectos dos guias (…) Embriago-me na charneca rasa, encontrando encantos particulares nessa pseudomonotonia rica de segredos. Nada me emociona tanto como um oceano de terra extreme, austero e viril. (…) Mais do que fluir a directa emoção dum lúdico passeio, quem percorre o Alentejo tem de meditar. E ir explicando aos olhos a significação profunda do que vê. (Abreu & Carapinha, A., 2009, p.214)

Os autores realçam a relação do território Alentejano e com a luz que incide sobre estas vastas e ondulantes paisagens:

> A paisagem do Alentejo é o panorama de luz, do tempo e dos espaços grandes. São estes os grandes atributos da paisagem Alentejana. E a partir deles, e com eles, que todo este panorama se desenha e constrói. (Abreu & Carapinha, A., 2009, p.214)

O Alentejo é um lugar de luz forte, de sombras escassas, oferecidas pontualmente na paisagem por uma árvore quando ela existe, ou pelas construções caiadas de branco, a temperatura e luz forte fazem parte do quotidiano, não se vivem sem que essa luz seja determinante:

> O Alentejo é a paisagem da luz forte que nada esconde e tudo ilumina. Da luz que desenha, pela sombra, um outro aspecto construída pelo contraste de luz/sombra e pela cor. Ambas dão ao Alentejo uma transitoriedade e uma dinâmica cromática insuspeitáveis. (Abreu & Carapinha, 2009, p.214)

Os autores evocam a Florbela Espanca, para retratar a geologia e comportamento da paisagem e novamente a analogia com o mar se torna perceptiva, que afirma que a paisagem Alentejana não é um "Mar Chão", afirmando que o Alentejo é um "relevo doce e feminino", como se de um mar ondulante se tratasse. É importante frisar a dependência da paisagem e território com o mar, a relação que os dois estabelecem, para que ambos se expliquem.

Os autores evocam Eugénio de Andrade, este enaltece a liberdade, e uma simplicidade implica na paisagem, que se traduz num território elegante e de formas puras:

> Uma liberdade que escolheu a ordem, o equilíbrio. Estas formas puras, sóbrias de linha e cor, que vão da paisagem à arquitectura, são a expressão de um espírito cioso de limpidez, capaz da suprema elegância de ser simples. (Abreu & Carapinha, 2009, p.214)

José Saramago, no seu livro Viagem a Portugal, descreve a costa Vicentina até à sua chegada a Sines, termina falando de Miróbriga e do espírito romano, e alude ao mar enquanto um limite, um fim para contemplar, contudo o mar não é o limite do viajante.

> O viajante vai subir ao longo da costa. Para o norte. Verá Aljezur, com as suas casas dispostas em cordões no regaço do monte, e Odemira, Vila Nova de Milfontes e a foz dulcíssima do rio Mira, que desta vez não vai cheio, Sines e os molhes ambiciosos devastados pelo mar, e em Santiago do Cacém outras ruínas, as da cidade romana de miróbriga, aberto o fórum à paisagem admirável, último lugar para a imaginação que põe romanos de toga a passear neste espaço, falando das colheitas e dos decretos da distante Roma. Este é o país do regresso. A viagem acabou. (Saramago, 2016, p. 492)





Planear a paisagem global, a paisagem é uma construção humana e que se altera quer com a actividade e necessidades bem como a utilização que é feita dos solos e territórios. Os recursos são esgotáveis, a procura exploratória promove desequilíbrios e desajustes, importa compreender de novo os territórios e intervir de forma mais harmoniosa e oportunista, geraram-se possibilidades resultantes da actividade humana sobre os lugares.

Contudo a paisagem denuncia um aparente caminhar num sentido irreversível, do qual poderá ser tarde de mais, a exaustação dos solos, a extracção de recursos, alterações climáticas, são apenas exemplos, que resultam da actividade humana, desordenamento do território, políticas capitalistas, aumento da esperança média de vida, tecnologia e mercados globais, criaram instabilidades nos territórios e por sua vez nas paisagens. O Arquitecto Paisagista Ribeiro Telles, defende, um olhar diferente, introduzido por políticas e posturas, que possam reverter a situação, planeando uma "nova paisagem". Afirma, que é preciso tirar o "máximo proveito dos benefícios que a civilização industrial nos legou", e defende o que é necessário para evitar o "caos" e "visão sectorial materialista da paisagem":

> É necessário restaurar a polis apoiada na organização unitária do espaço, biofísico e cultural, de que depende a vida e também o progresso. A urbe e o ager deverão constituir uma unidade espacial e da paisagem. (Telles, 2016, p.102)

Adianta ainda que é necessário ruralizar a urbe e urbanizar o campo, sem que esta atitude aniquile os valores próprios de cada uma, compreendendo a paisagem específica na qual a acção do homem incidirá.

E poderá haver uma visão ainda mais circunscrita e cirúrgica em que lugares no território podem e devem ser intervencionados com mais urgência "O mais importante é o carácter territorial. Como frequentemente acontece, os problemas dos centros históricos resolvem-se na periferia." (Gregotti, 1996, p.59)

A paisagem é resultado de intervenção humana continuada, é possível determinar a paisagem enquanto resultado, é em certa medida uma construção.

> Uma experiência consciente da paisagem é construção determinada pelo destino como criadores nós realizamos o destino da paisagem. (Meyer, 1929, pp.100-102)

A transformação dos portos ocorre desde de que os próprios portos existem (Diedrich, 2013, p.83), as transformações portuárias mais acentuadas e fruto de planeamento urbano, surgem a partir da década de 80, desde de então a maioria das experiências face ao património industrial, na maioria dos casos, tem assentado sobretudo ou na *tabula rasa*, ou na musealização. O modernismo na arquitectura enquanto tabula rasa, transformado no *terrain ideal* (Le Corbusier), vieram a ser amplamente criticados, por esta postura, desconsiderar as "particularidades e as práticas regionais", existiu posteriormente, uma tentativa reintroduzir e validar "a identidade local e o ambiente humano". (Diedrich, 2013, p.91)

Esta aproximação baseia-se "numa atitude essencialista de regresso às coisas e centrada numa aproximação fenomenológica", e os tóricos oferecem conceitos como genius loci (Norberg-Schulz, 1979), identidade do lugar, contexto e regionalismo (Frampton, 1983), o conceito implícito ao lugar veio ocupar um valor fundacional da prática de projecto. Recentemente outras visões, como o artigo do arquitecto Rem Koolhas, The generic city (1995), onde considera a valorização da identidade e carácter do lugar, como impeditivos ao projecto e construção da cidade, prefere a noção da "cidade sem propriedades" e ainda a noção de não-lugar (1992), de Marc Augé.

As cidades portuárias, geram controvérsia, não reúnem consenso e os lugares limite entre cidade e porto, parecem ser os mais difíceis de clarificar, existindo intervenções em sentidos dispersos, a procura de uma clareza ao longo de 40 anos, quer pela teoria quer pela prática de projecto, não resultaram numa postura global, pelo que estas paisagens vão servindo como lugares de experiência, de intervenção diversificada, de laboratórios à pratica da construção da paisagem.

> As cidades portuárias estão especialmente expostas a mudanças tecnológicas e económicas que resultam em transformações do seu espaço. A indústria portuária liberta áreas de porto que a cidade pode recuperar. (Diedrich, 2013, p.83)

## SOBREVOAR COMO FORMA DE CONHECIMENTO

No dia 13 de Julho de 2017, o investigador promoveu uma viagem aérea, entre o aeródromo de Alvor e o aeródromo de Cascais. Ambas aconteceram em percursos semelhantes, de sentido contrário, foram voos costeiros. A primeira a bordo da aeronave CS-DRT, aconteceu de manhã desse dia com saída litoral no aeródromo de Alvor, segui a direcção pretendida sobrevoando a Barragem da bravura e passando a Oeste de Monchique, a aproximação à costa aconteceu sobre Odeceixe, a partir dai o voo foi praticamente todo ele feito sobre o mar tendo a linha de costa à minha direita, a duração total entre o descolar e o aterrar foi de aproximadamente 01:45 horas e teve uma altitude variável entre os 1000 pés e os 2500 pés de altitude.

As condições atmosféricas não permitiam a melhor visibilidade, uma vez que existia condensação e nevoeiro, umas vezes estas anulavam o horizonte, outras tornavam este mais difuso. Foi feito um registo fotográfico sequencial de diferentes paisagens e aglomerados, como forma de reconhecer o território. Ao longo desta foram claramente identificadas e percepcionadas diferentes, topografias, estuários, barragens, lagoas, sapais, arrozais, linhas de água, cobertos vegetais, areias, aglomerados urbanos e aglomerados dispersos. Conseguindo constituir uma leitura díspar da paisagem, a distância, velocidade e sequência, permitiram uma leitura das diferentes paisagens e sobretudo do comportamento do limite entre a Terra e o Mar, a linha de costa, da área sobrevoada.

A viagem de regresso aconteceu durante a tarde a bordo da aeronave CS-AVC, teve uma duração e altitude semelhante à do primeiro voo, a especificidade deste em relação ao primeiro é que aconteceu sobrevoando a terra, tendo o mar à minha direita.

Portanto no primeiro a relação procurada foi a de ter maior proximidade com a água do mar e mais distância com o território, a segunda tendo maior proximidade com o território e maior distância com o mar. A linha de costa seria o elemento que separa os dois tipos de elementos, a protagonista na forma como ambos se encontram.

Poetas, geógrafos, paisagistas, fotógrafos, artistas e cientistas, tentam captar os principais traços de diversidade e unidade do território, o trabalho e reflexão destes, produziu visões sobre o território, algumas vezes convergentes, outras fragmentadas ou até contraditórias.

O geógrafo Álvaro Domingues alerta para um tempo de mudanças, que resulta na globalização. A diferente forma de mobilidade e comunicação, resulta em formas distintas de nos relacionarmos com a paisagem. Lendo o preâmbulo do livro com coordenação e fotografia de Filipe Jorge "Portugal Visto do Céu", interessa destacar algumas considerações tidas pelo ministro do Ambiente, do ordenamento do território e do Desenvolvimento Regional, a quando da publicação, Francisco Nunes Correia.

> A mobilidade e as novas tecnologias de informação e comunicação tornam hoje possível, a cada um de nós, aceder, física ou virtualmente, a realidades e conhecimentos que favorecem uma visão mais flexível e rica acerca do território nacional. Das visitas aos locais à leitura das imagens de satélite, o leque de fontes a que podemos recorrer é muito vasto. E é dessa diversidade que resultará a nossa avaliação – necessariamente subjectiva, provavelmente contraditória, certamente provisória. (Correia & Ferrão, 2009, p.9)

A paisagem é uma construção ancestral, que resulta da frequente e continuada actividade do homem sobre um território, para além do que há de natural numa paisagem, esta contém em si as ideias e expressões culturais de quem as habita, é nela que se confrontam os elementos de diferentes ordens, grandezas e naturezas.

O arquitecto e editor do livro anteriormente referido Filipe Jorge, alude ao Geógrafo Amorim Girão e cita o mesmo. Para afirmar a ideia de que a distância que temos das cosias importa para podermos as conhecer.

> Assim como para estudar os pequenos organismos precisamos de os ver de perto, ao microscópio, para bem analisar a face do grande organismo que é a nossa terra, teremos de vê-la de longe, afastando-nos dela para podermos surpreende-la melhor numa vista de conjunto (este remete para a importância da vista aérea e volta a citar o mesmo) há-de ser em viagens aéreas que os aprendizes duma ciência de síntese como é a geografia terão de preparar-se para a tarefa que lhes incumbe. (Jorge, 2009, p.10)

A distância do território que o voar permite é o que proporciona a capacidade de entender as relações que elementos estabelecem entre si, a forma como a paisagem se comporta na complexidade que os elementos em conjunto adquire, faz com que o acto de fotografar a partir do ar, resulte não só num registo poético, como se de um olhar de uma ave se tratasse, mas também um registo cientifico e rigoroso.

> A imagem aérea, enquanto registo do olhar, será pois uma descoberta fruto de um impulso sensorial mas, e também, um documento fiável quando resultante de uma observação mais cuidadosa e reflectida. (Jorge, 2009, p.10)

A fotografia aérea, constitui uma forma de conhecimento sobre um território, através do seu resultado, o desejo contemplativo, a plasticidade das paisagens, as cores que a constituem, e a narrativa discursa que o movimento constante sobre um território produz, não impedirá que o seu resultado comunique informações claras e pedagógicas sobre o território.

O geógrafo Álvaro Domingues no texto Identidades, presente igualmente no preâmbulo do livro Portugal visto do Céu, alude à dificuldade que existe em falar de paisagem enquanto identidade ou construtora de identidade, denuncia a globalização e as mudanças como factores que resultam em identidades "mutantes" ou "transgénicas", o mundo cada vez mais fugaz e veloz contradiz o sentido de identidade, afirmando ainda que para que esta pudesse ser colectiva precisaria de estabilidade produzindo assim um sentido representável e mais importante, partilhável.

De realçar ainda a ideia da paisagem como elemento que se transforma e que é fruto de transformações constantes, "não existem paisagens tal como são", a paisagem é manipulável com relativa facilidade.

> As serras, os rios as ilhas, as planícies, as grandes construções naturais que produzem fisionomias estáveis e reconhecíveis parecem dádivas intemporais da natureza. Não existe disso em Portugal, ou, pelo menos, não existe em estado puro. Este é um País velho. Incendiaram-se florestas para o pasto dos rebanhos, plantaram-se pinhais para secar pântanos e areais insalubres, arrotearam-se terras, construíram-se estradas, barragens, pontes, fundaram-se cidades. (Domingues, 2009, p.12)

A propósito dos territórios nacionais entre a terra e o mar, os cabos, no caso particular, Álvaro Domingues escreve.

> Um cabo ou uma finisterra pode ser um dos melhores lugares para um navegante saborear o gás da água mineral e a «insustentável leveza» que se funde com o longe. O *genius loci*, o sentido ou espírito do lugar, não existe fora das circunstâncias que o convocam. (Domingues, 2009, pp.12-13)

Importa ainda destacar que a paisagem é como é, resulta das circunstâncias, tentou-se durante tempo demais cristalizar postais, que representavam uma suposta identidade, Álvaro Domingues, afirma que não se pode pedir da paisagem o que ela não pode ou não deve representar.

> Dizia o povo que «quem feio ama, bonito lhe parece», mas não é disso que aqui se trata. As paisagens de Portugal ainda guardam argumentos e poderosas seduções, serenas, majestáticas, agitadas… como as paixões. (Domingues, 2009, p.13)

O trabalho ajudou a comprovar o que análises prévias estabelecidas num conhecimento adquirido sobretudo através da leitura de cartografias e textos, já apontavam duas grandes paisagens contrastantes nas formas, e geologias, a sul um costa escarpada, pétrea, na qual as ondas rebentavam contra estas grandes muralhas da costa vicentina, a norte extensos areais e dunas de areias, sedimentares brancas, mais oscilantes e móveis, Sines é um elemento de excepção e transição entre estas duas grandes unidades, elemento eruptivo e de forma côncava sobre o Atlântico, protegeu uma enseada que sempre serviu de porto desde de que o homem adquiriu o recurso para navegar e explorar as aguas do mar.

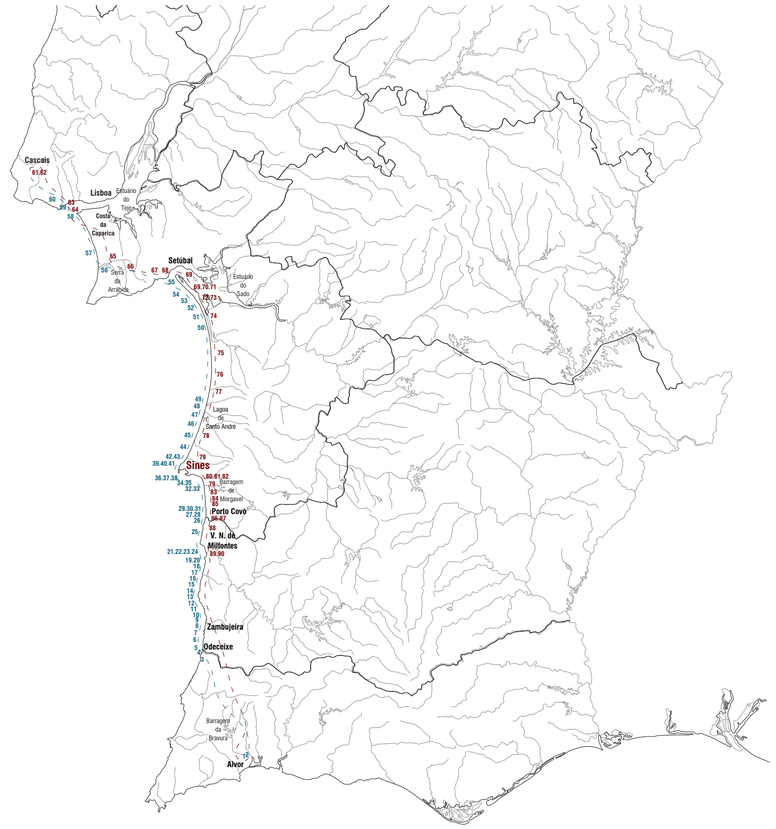
Permitiu uma leitura contínua, que era já tida e perceptível nas primeiras pretensões de projecto, onde Sines era tida como lugar de encontro, não só da terra com o mar, mas também de vias, de rotas e sobretudo de paisagens e geologias, influenciando a decisão e preocupação em sugerir um espaço público, uma tipologia que melhor se adequasse às órbitas e epicentro do espaço de intervenção.

**Mapa produzido através da Interpretação de:**

IGEO 2009, Carta Militar de Portugal Série M888
Cartas Geológicas de Portugal, 1:50 000
Cartas Geológicas de Portugal nº7 e 8, 1:200 000
Carta Geológica de Portugal, 1:500 000
CORINE Land Cover ´06 - IGP, 2006
PRN 2000 - Estradas de Portugal , S.A








**MAPA SÍNTESE FOTOGRÁFICA**

Voo de ida (Alvor - Cascais)
Voo de regresso (Cascais - Alvor)

0 25 50 100 km

fig. 010
1

fig. 011
2

fig. 012
3

fig. 016
7

fig. 017
8

fig. 018
9

fig. 022
13

fig. 023
14

fig. 024
15

fig. 028
19

fig. 029
20

fig. 030
21

fig. 034
25

fig. 035
26

fig. 036
27

fig. 013
4

fig. 014
5

fig. 015
6

fig. 019
10

fig. 020
11

fig. 021
12

fig. 025
16

fig. 026
17

fig. 027
18

fig. 031
22

fig. 032
23

fig. 033
24

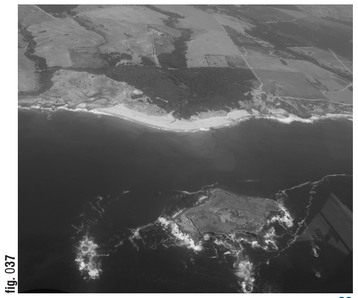


fig. 037
28

fig. 038
29

fig. 039
30

fig. 040
31

fig. 041
32

fig. 042
33

fig. 046
37

fig. 047
38

fig. 048
39

fig. 052
43

fig. 053
44

fig. 054
45

fig. 058
49

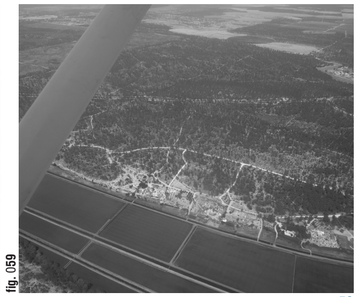


fig. 059
50

fig. 060
51

fig. 064
55

fig. 065
56

fig. 066
57

fig. 043
34

fig. 044
35

fig. 045
36

fig. 049
40

fig. 050
41

fig. 051
42

fig. 055
46

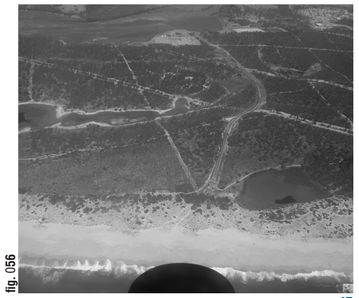


fig. 056
47

fig. 057
48

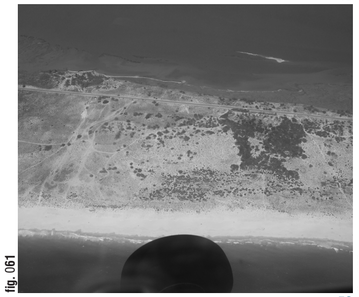


fig. 061
52

fig. 062
53

fig. 063
54

fig. 067
58

fig. 068
59

fig. 069
60

fig. 070
61

fig. 071
62

fig. 072
63

fig. 076
67

fig. 077
68

fig. 078
69

fig. 082
73

fig. 083
74

fig. 084
75

fig. 088
79

fig. 089
80

fig. 090
81

fig. 094
85

fig. 095
86

fig. 096
87

fig. 073
64

fig. 074
65

fig. 075
66

fig. 079
70

fig. 080
71

fig. 081
72

fig. 085
76

fig. 086
77

fig. 087
78

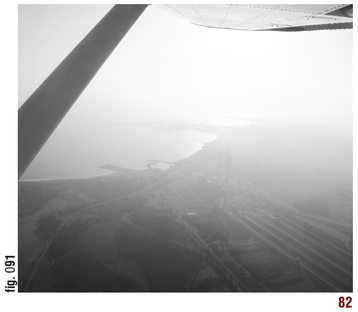


fig. 091
82

fig. 092
83

fig. 093
84

fig. 097
88

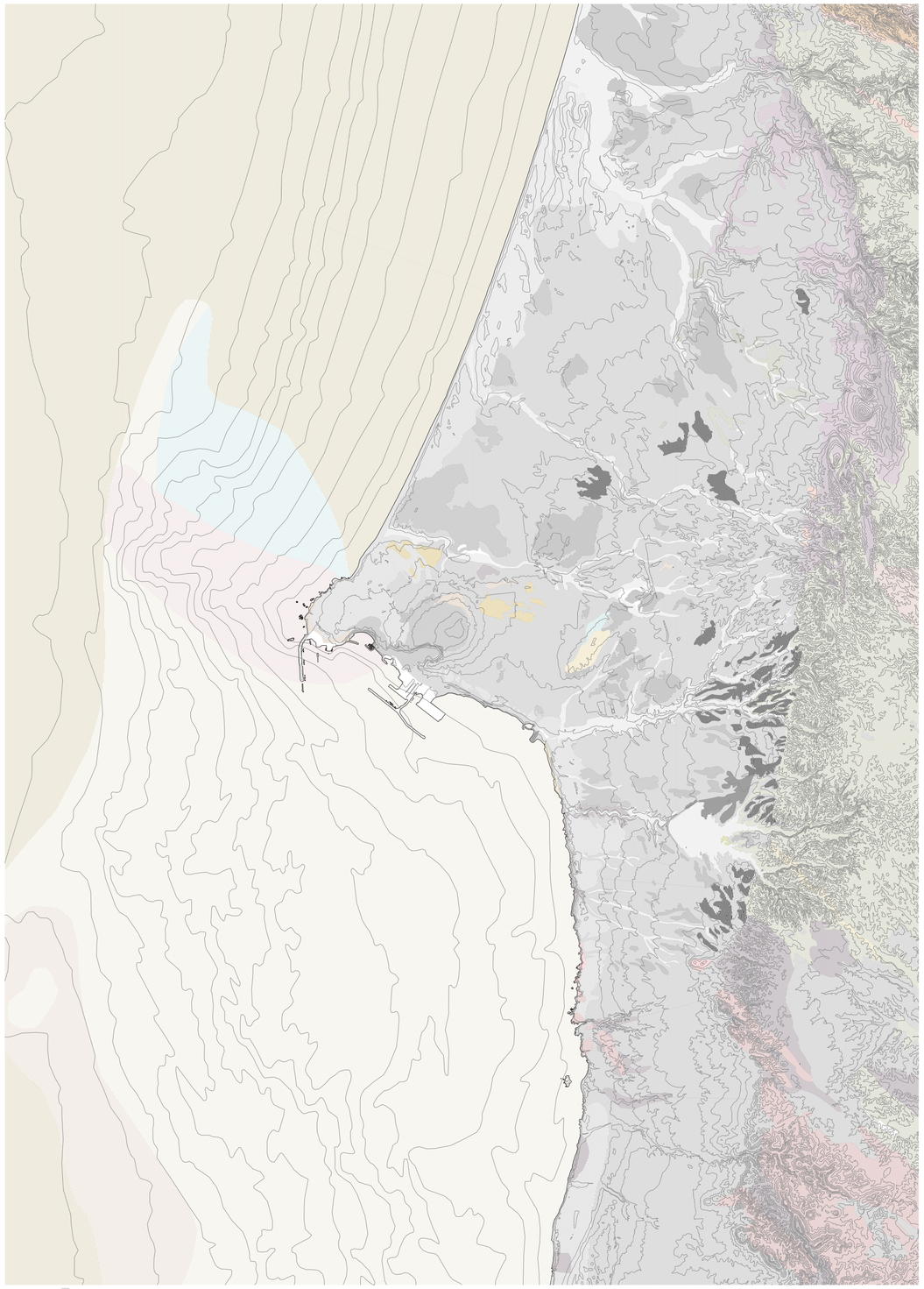
fig. 098
89

fig. 099
90

**Os mapas que se seguem foram produzidos através da Interpretação de:**

IGEO 2009, Carta Militar de Portugal Série M888 - Folhas 494, 495, 505, 505A, 506, 516, 517, 526, 527, 535 e 536
Plano de Gestão das Bacias Hidrográficas Integradas na Região Hiddrográfica 6 - Ministério do Ambiente, ARH , 2011
Instituto Hidrográfico Português, Carta náutica costeira do Cabo da Roca ao Cabo de Sines
Instituto Hidrográfico Português, Carta náutica da série Aproximação com Planos dos Portos, Aproximações a Sines 26408
Cartas Geológicas de Portugal, 1:50 000
Cartas Geológicas de Portugal nº7 e 8, 1:200 000
Carta Geológica de Portugal, 1:500 000
Carta de Solos - DGADR, 2008
CORINE Land Cover ´06 - IGP, 2006
PRN 2000 - Estradas de Portugal , S.A
Desenho Base de cartográfica em dwg. Base Câmara Municipal Sines 1:10 000
Desenho Base de cartográfica em dwg. Base Câmara Municipal Sines 1:2 000
Municipio de Sines 2007, Plano Director Muncipal de Sines(PDM), Planta de Ordenamento I - Planta de Sintese

**ORTOFOTOMAPA**



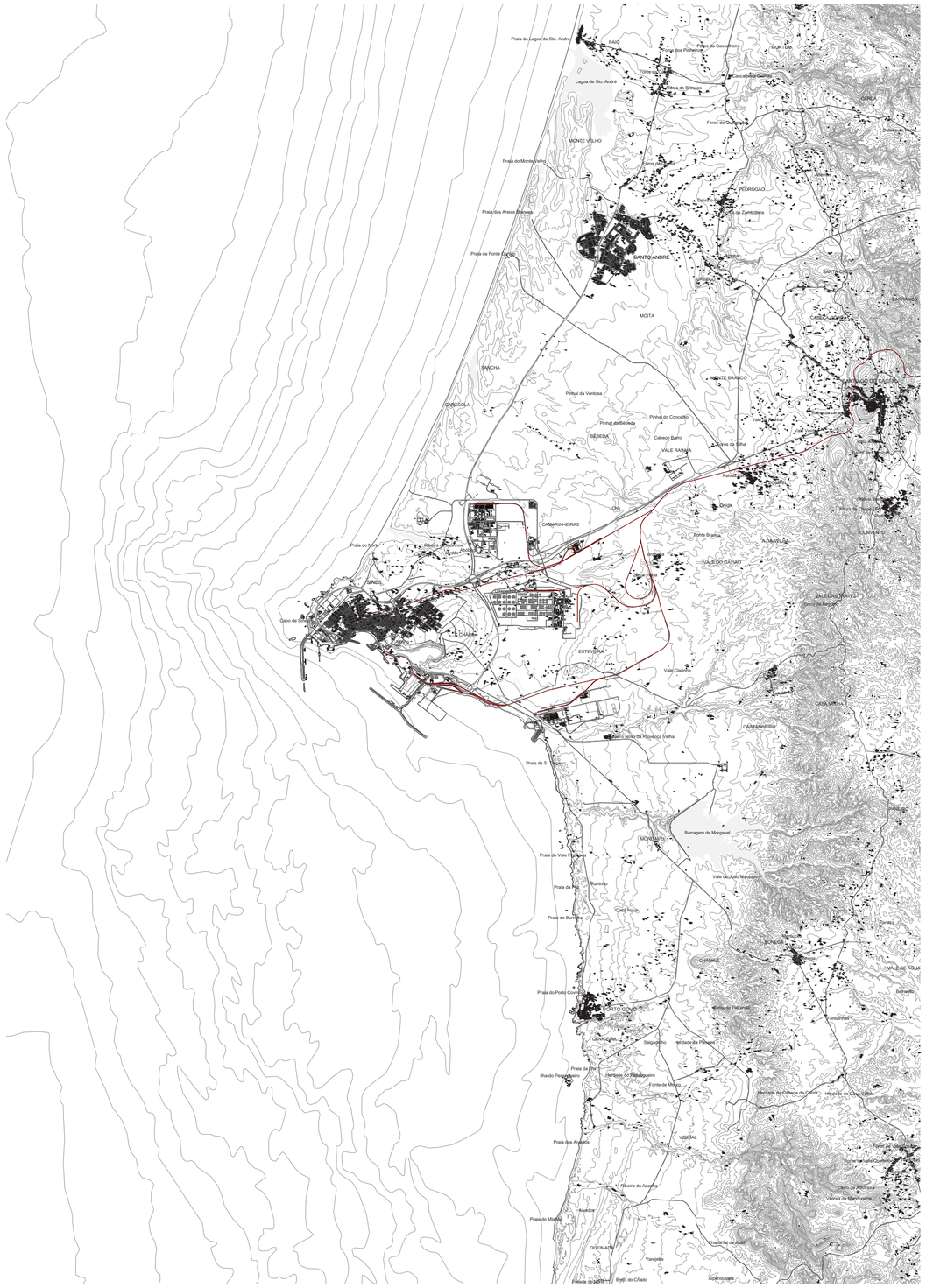
**GEOLOGIA**

- 15-20 m
- 30-40 m
- 60-70 m
- 90-100 m
- Areias de dunas
- Areias com seixos
- Ardóseas
- Calcários
- Calcários do rodeado
- Calcários de Sagres
- Dolomitos
- Dolomitos em plaquetas
- Complexo vulcano-sedimentar
- Arenitos de Silves
- Xistos
- Xistos de S. Luís
- Maciço de Sines
- Tufos ácidos
- Dioritos
- Sienitos
- Basalto

0 1 2.5 5 km



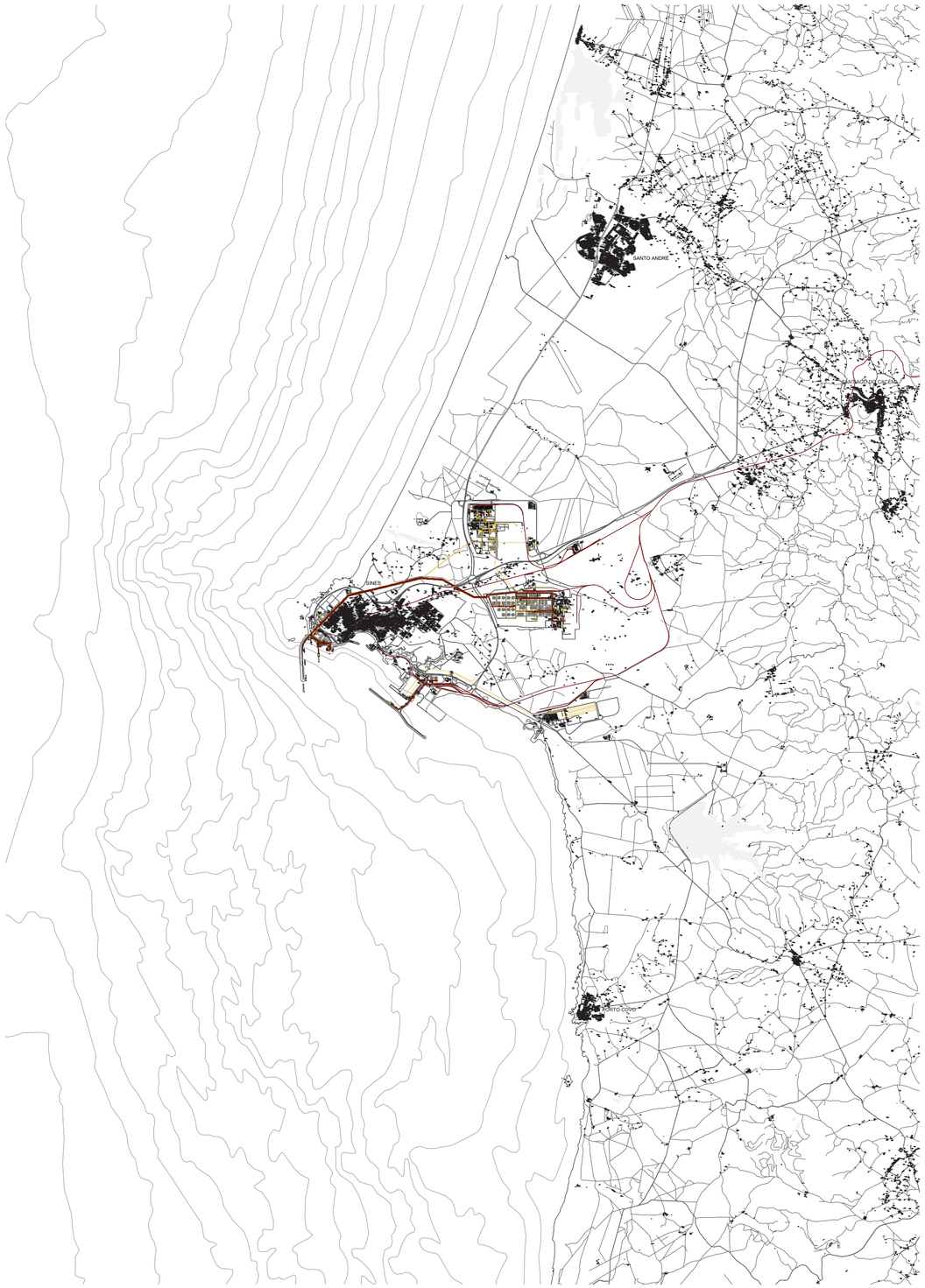





**OROGRAFIA**

- Estradas principais
- Linha caminho de ferro

0 1 2.5 5 km



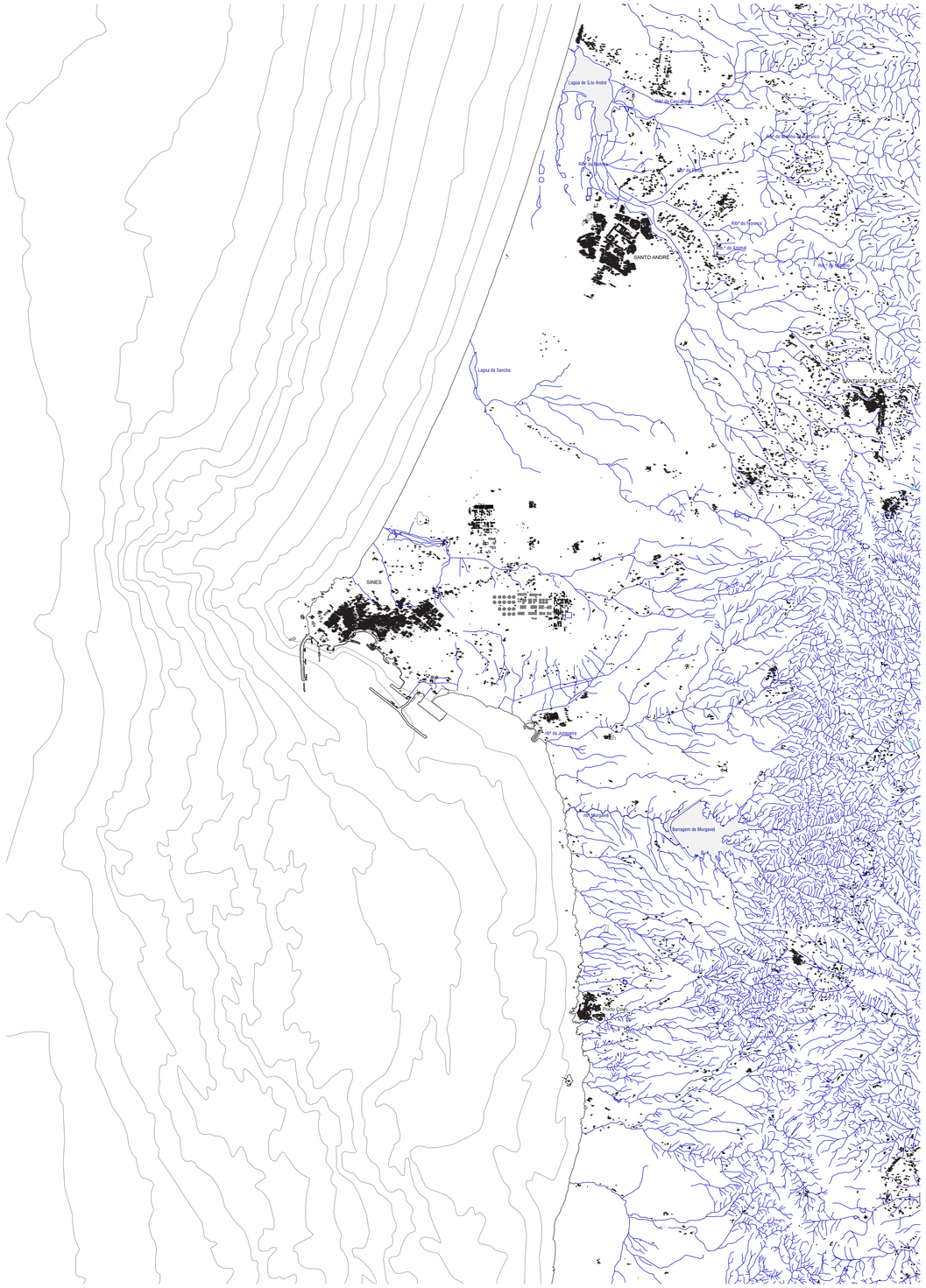

**CIRCULAÇÃO**

Estradas secundárias — Estradas principais — Linha caminho de ferro — *"Pipeline"*

0 1 2.5 5 km








**HIDROGRAFIA**

Linhas de água secundárias — Linhas de água principais

0 1 2.5 5 km

## SINES A HISTÓRICA RELAÇÃO COM O MAR
ocupação, defesa e economia

**Pré-História**

A enseada de Sines desde de cedo despertou o interesse à fixação de diferentes povos ao longo de diferentes tempos. A ocupação por parte do homem no lugar de Sines remonta a 400 mil anos a.c. (Soledade, 1990, p.7)

Durante esse período surgem vestígios de pedra lascada, são rudimentares, sobretudo seixos lascados, semelhantes aos encontrados no continente Africano, estes ligados, ao primeiro homem conhecido, Homo Habilis, que será sucedido pelo Homo Erectus, o primeiro a colonizar o continente Eurasiático.

Os historiadores e Arqueológos julgam que grupos de hominídeos, caçadores-recolectores, tenham acampado próximos das ribeiras da Junqueira, Morgavel e Borbologão, estes grupos teriam aproximadamente cerca de 20 elementos. (Silva & Soares, 1981, p.20)

O Paleolítico na área de Sines distribui-se, ao longo de uma estreita faixa litoral, sendo por vezes difícil estabelecer os limites dessas ocupações. Foram encontrados vestígios à superfície ao longo de praias elevadas, como fica expresso pelos autores Carlos Tavares da Silva e Joaquina Soares, referenciando Vítor de Oliveira Jorge, que em 1971 identificou alguns jazigos paleolíticos em Porto Covo, Carniceira e Pessegueiro.

Mais tarde, no período Mesolítico (VI milénio até V milénio a.C.), os grupos continuavam nómadas fixando os seus acampamentos em lugares baixos e acessíveis, sem preocupações de maior na sua protecção, estes grupos tendem a acampar em lugares mais próximos do mar (Vale Marim e Samouqueira) estes situados a Sul da Vila de Sines, sobre a falésia litoral, os terrenos eram arenosos, ocupando zonas mais abertas, junto de pequenas praias e linhas de água. (Silva & Soares, 1981, p.36) Surge uma especialização na procura dos produtos derivados do oceano, sobretudo moluscos, ganham importância para a sua alimentação e economia, estes abundavam naquelas águas. (Silva & Soares, 1981, p.43)

No Neolítico (finais V milénio a finais de IV milénio a.C.), a ruptura cultural com o Mesolítico, na área de Sines, parece não se verificar, os utensílios descobertos, sobretudo cerâmicas, denotam um carácter mais intrusivo, longe de serem vocacionados para uma economia de produção, os autores Carlos Tavares da Silva e Joaquina Soares, sugerem que talvez por isso a economia fosse sobretudo de aproveitamento dos recursos marinhos. Estes grupos continuavam a fixar-se em povoados litorais, em zonas arenosas habitando cabanas, tal como sucedera com os antecessores do Neolítico. Importa enumerar os povoados mais importantes (Vale Pincel I, Samouqueira, Vale Vistoso), e ainda outros em que os dois autores não são unânimes em classificar como deste período (Areal e Oliveirinha), estes situados ora próximos da falésia litoral, junto a pequenas praias e linhas de água, ora próximos a importantes ribeiras Salema e Cascalheira. (Silva & Soares, 1981, p.46)

A acumulação primitiva permitiu com o avanço técnico tornar os utensílios mais complexos, surgiram artífices, que aperfeiçoaram o trabalho com o Cobre, a partir de 2700 a.C. A sociedade tronou-se mais complexa, existindo inclusive divisão de tarefas. Resultado do avanço tecnológico e utensílios criados, a fixação dos povoados inverteu a lógica anteriormente referida, as populações começaram a ter uma preocupação e necessidade de fixação em lugares mais elevados e protegidos. (Silva & Soares, 1981, p.184)

No período da idade do Bronze (até 800 a.C.), acresce a descoberta de anzóis fabricados em cobre que impulsionaram a economia do mar e da pesca. A estrutura social torna-se ainda mais complexa, começa a existir uma maior estratificação social, surge neste período as primeiras formas de divisão classista e de organização estatal. (Silva & Soares, 1981, p.185)

**Proto-História**

**Celtas**

Os celtas são originários da Ásia, estes fixaram-se no continente Europeu no século (X a.C), começaram por povoar a Europa Central e do Norte, mais tarde estenderam a sua ocupação às Ilhas Britânicas, Norte de França, Suíça, Norte de Itália e Portugal.

Na região de Sines existiu à época uma comunidade denominada Cinetos, o autor Arnaldo Soledade, sugere a hipótese de que o nome actual de Sines derive de *Cinetos* (Soledade, 1990, p.12). O autor Alcídio Torres de Carvalho, aponta para que foram estes que construíram o primeiro conjunto fortificado no Lugar de Sines, um Castro no local onde actualmente, existe o castelo. O castro seria um recinto protegido por alguns torreões, as habitações construções seguiam uma tipologia celta, de planta redonda, as paredes construídas por uma alvenaria de pedra e a cobertura cónica, feita de colmo. (Carvalho, 2005, pp.26-28)

A economia da comunidade de Cinetos era baseada na produção agrícola e pesca, a agricultura não teria uma expressão evidenciada. As enumeras descobertas arqueológicas mostram que a pesca teria uma grande expressão.

**Fenícios**

As comunidades que habitavam a zona sul litoral portuguesa, começaram por manter contactos, sobretudo comerciais com os fenícios, gregos e cartaginenses (entre o séc. VIII a.C. e VII a.C.), alguns autores defendem que a evolução tecnológica deriva destes contactos com outras culturas. Derivado às trocas comerciais e contactos civilizacionais, surgiu a fixação dos primeiros entrepostos comerciais. (Gomes, 1991)

Assiste-se a uma evolução económica que faz com que para além do sector agrícola, pecuário e da pesca, surjam outros sectores, comércio e artesanato, a Fenícia era, constituída por um conjunto de cidades independentes, "cidades-estado", existia uma forte disputa pelas rotas comerciais, estas eram sobretudo, realizadas por Mar, o que fazia deles hábeis construtores e navegadores (Carvalho, 2005, p.28). O autor Adolpho Loureiro, defenda a ideia de que com os Fenícios, é construído o primeiro porto no Lugar de Sines. (Loureiro, 1909, p.89)

Mais tarde (nos finais do séc. IIV), assiste-se a uma inversão dos modelos comerciais, começam a existir trocas sobretudo através do território e dentro das próprias cidades, que já tinham assimilado as inovações tecnológicas, as feitorias seriam gradualmente abandonadas.

**Púnicos**

Os Púnicos eram também povos Fenícios, contudo estes tinham origem na região de Cartago, próximo da actual capital da Tunisina, Tunes. Este povo, substituiu os fenícios no controlo da costa peninsular a partir do século VI a.c., fruto da sua ascensão.

Estes fixaram-se em diferentes da costa peninsular, e promoveram trocas com as comunidades residentes, instalaram-se em Sines e lugares próximos tais como Provença, Gaio, Junqueira e Morgavel. A baía de Sines servia a actividade portuária, em terra eram recebidas mercadorias de outros lugares e expedidas mercadorias originárias da região.

> A criação de um mercado atlântico levava a uma divisão do trabalho: aqui visava-se a produção do vinho, trigo, centeio, manteiga, carne de animais, ferro, ouro, azeite e peixe, etc., para escoar para as cidades e países bárbaros por troca de perfumes, cerâmica, jóias de ouro e prata, escaravelhos, fazendas bordadas em púrpura, em azul, amarelo, verde, etc., Os tecelões, bordadores, metalurgistas e ourives púnicos, souberam combinar as qualidades dos seus modelos com as qualidades do génio fenício ou cartaginês. A rota marítima estava feita, tornando-se cada vez mais frequentada a baía de Sines. Os navios mercantes carregavam até 18 toneladas, transportando frequentemente fardos de diversas manufacturas. Geralmente nestas viagens de longo curso esperava-se pela estação propícia (Abril a Outubro) e os mareantes de Tiro e Cartago partiam pela Primavera e voltavam a Sines para as suas terras antes do equinócio do Outono. (Soledade, 1990, p.13)

O autor Arnaldo Soledade defende que os primeiros a utilizar a Ilha do Pessegueiro com fins portuários terão sido os Púnicos.(Soledade, 1990, p.13)

**Romanos**

Mais tarde, em meados do século I, os Romanos, ocupam sobretudo a área próxima do castelo de Sines e terão sido eles os responsáveis por tornar Sines num centro portuário e industrial, como refere Alcídio Carvalho. (Carvalho, 2005, p.30)

Por Sines passaram inúmeras legiões de romanos, as estradas e ligações multiplicavam-se pelo território, a par da expansão e crescimento económico do império Romano. Sines servia de porto de abastecimento à cidade celto-romana de Miróbriga, cidade esta que se localizava a 17 quilómetros de distância. (mapa principais vias e portos da lusitânia)

A importância da pesca e actividades relacionadas com a transformação do pescado, afirmaram ainda mais a importância geomorfologia da Baía de Sines, aliás, uma outra possibilidade para a toponímia de Sines é a palavra "Sinus", que significa baía. Ainda de referir que a salga de peixe, por exemplo, surge pelas condições portuárias e pela a abundância de pescado, esta influência não só a alimentação da população, como gera uma economia, permitindo trabalho. Existem vestígios de fábricas de salgas de peixe.

Mais tarde com o declínio romano, a cidade atravessa um período de desinteresse ficando possivelmente ao abandono. (Silva & Soares, 1998, p.42)

**Povoação moderna**

Mais tarde, em meados do século XIII, o território no qual Sines está é recuperado aos Mouros por Afonso III, este entrega-o à Ordem Militar de Santiago de Espada, passando desde de então a pertencer ao termo de Santiago do Cacém.

No ano de 1362, é feito um pedido por parte dos homens-bons da localidade, para que Sines se tornasse autónoma de Santiago do Cacém. O pedido é aceite no dia 24 de Novembro, a carta régia referia a importância do lugar na defesa da costa como razão para a criação do município de Sines. (da Silva & Soares, 1998, p.48)

No século XIV, surgem as primeiras notícias do comércio marítimo, um foral da portagem de Lisboa, que refere Sines a par de outros portos da costa alentejana como um porto de cereais, vinhos e mel. A par destes outras referências documentais, referem o transporte de mercadorias, tais como carvão e cortiça.

No século XVII, já existiam duas armações de pesca, uma de gentes locais, outra de pescadores vindos de Setúbal. Para além destes vinham ainda embarcações de outros portos pescar ao largo de Sines, o mar era abundante em sardinha, cavala, corvina e atum. Ainda no mesmo século, moradores da vila de Sines pedem ao rei Felipe II, que construa uma enseada uma calheta ou uma angra, que conseguisse proteger 60 barcos entre grandes e pequenos.

Paralelamente às preocupações com a pesca e protecção portuária, existiam preocupações com a defesa da enseada. É então tomada a decisão de edificar o forte do Pessegueiro a sul de Sines, para defesa do porto e do surgidouro, uma vez que esta era frequentemente assaltada pelos ingleses que queimavam tudo o que deixavam para trás.

**Sines, projectos e planeamento portuário**

**Século XVII Leonardo Turriano e Alexandre Massai**

O primeiro plano para a calheta de Sines, um conjunto de dois desenhos, datado de 1602, este elaborado pelo desenho do engenheiro militar italiano Leonardo Turriano, denunciavam alterações topográficas, com recortes nas falésias, para permitir acessos, construção de grandes muros, que permitissem suportar peças de arilharia (fig. 100).

Os seus trabalhos sobre Sines foram gradualmente deixando de ter a efectividade desejada, o trabalho com a defesa da barra do Tejo e seu porto, não perimiram que continuasse o desenvolvimento e acompanhamento do projecto, afastado, a quando da nomeação do engenheiro italiano Alexandre Massai, em Agosto de 1604, volta a Sines para uma visita à Baía de Sines a mando de Fernão Silva, vedor da Fazenda, este pediu ao engenheiro para que produzisse informações, sobre informação e traça. Em 1606, o conselho da Fazenda resolveu que se fizesse a obra pedida, sendo posta em pregão.

Os primeiros desenhos (fig. 101 e fig. 102) da autoria de Alexandre Massai surgem em 1616, o plano que tenta compreender as premissas do projecto anterior de Leonardo Turriano, Os desenhos representavam ainda o estado de abandono do muro sobre o leixão baixo, tendo ficado apenas o leixão alto terminado e alguns pequenos trabalhos complementares, Massai, apresentou, sugestões e soluções diferentes, nos desenhos de Massai, é possível compreender como o acesso ao porto era feito, entre falésias rasgadas e rampeadas, a implantação e disposição das estruturas para as artes de pesca e pescadores, a ampliação da entrada do porto. Contudo, grande parte do plano de Massai não foi construída por falta de verba e pelas indecisões e hesitações do Concelho da Fazenda.

A calheta, contudo, foi sempre reduzida para as ambições dos locais, pois não abrigava mais do

**fig. 100** Projecto de fortificação da calheta de Sines, por Leonardo Turriano.

**fig. 101** Planta da Baía de Sines, assinada por Alexandre Massai. 1621.

**fig. 102** Planta da Calheta ou Ribeira de Sines, assinada por Alexandre Massai. 1621.

**fig 103** Leonardo Turriano, Planta de Sines.

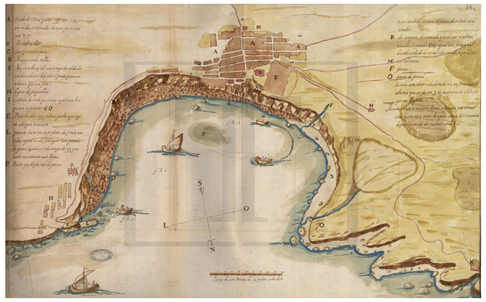


**fig. 104** Alexandre Massai, Planta da *Villa de Sinnes*,1613.

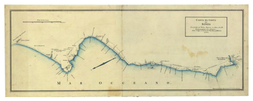


**fig. 105** Carta da costa de Sines, 1781-1790.

que 10 a 12 batéis pequenos. Estes justificam como principais razões a melhoria de condições de segurança das embarcações, facilmente expostas às intempéries, o aumento do número de amarrações, e a economia.

**Século XVII Diogo Correia de Motta e José Gabriel Chermont**

É portanto no século XXVIII que surge um novo olhar, sobre a calheta em especial, bem sobre a cidade, como demonstram as plantas de Diogo Correia de Motta e de José Gabriel Chermont, que para além do olhar geral sobre a cidade, promovem novas propostas portuárias, para tentar resolver as carências do equipamento.

O autor Adolpho Loureiro, afirma a importância que o arquivo da direcção geral dos serviços geodésicos teve na compreensão da estrutura, uma planta e um alçado, datados de 1782, da autoria de Diogo Correia de Motta, permitiram compreender, que à data dos desenhos, existia a intenção de continuar o molhe, quase até ao extremo da restinga, com uma largura de 52 palmos (6.70 m), que terminaria numa torre circular, com uma largura de 70 a 80 palmos (15 a 18 m).

Contudo, este não teve seguimento, o autor defende a ideia, que um outro projecto presente no mesmo arquivo, datado de 1790, da autoria do tenente-coronel José Gabriel Chermont, fez com que este não se com que este não se concretizasse.

O projecto consistia na construção de um molhe exterior, o engenheiro, propunha duas soluções, uma seria a continuação do molhe já existente, numa outra a proposta consistia num molhe mais extenso, com menor largura, desviando-se mais para o exterior, os coroamentos diferiam, o primeiro era de nível o segundo inclinado, a partir do extremo do forte do Revelim de Nossa Senhora de Salas.

Do lado de terra, e paralelo ao molhe exterior, prolongava o muro no mesmo alinhamento do já





existente, com duas escadas duplas para o serviço do porto. O muro e a serventia da calheta, este rondaria os 75 metros de comprimento até à peça de ferro, que servia para a amarração de embarcações.

**Século XIX Barcellos de Machado e João Pedro Caldeira**

O ano de 1834, representou uma viragem administrativa no território de Sines, com o fim da dependência em relação à ordem militar de Santiago de Espada.

Importa invocar o livro "Os portos Marítimos de Portugal e ilhas adjacentes – vol.IV" de Adolpho Loureiro de 1909, este refere que o porto de Sines foi um afamado porto, quer pelas suas condições físicas, o aumento da produção permitiu que existisse produtos disponíveis para as exportações representando um forte incentivo económico na região, a (tabela 1), expressa a diferença entre as entradas e saídas do porto, nos anos de 1844 e 1845, é possível concluir que a expressão económica é claramente favorável, resultando num saldo positivo.

| Objectos. | Producto. | | Consome. | Importa. | Exporta. | Observações. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Pezos ou medidas | Quantidades. | | | | |
| Trigo | Moios | 230 | 277 | 47 | N.B. | *Só se exposta o que se destina para pagamento de foros* |
| Trigo | Idem | 10 | 42½ | 32½ | --$-- | |
| Cevada A. Branca | Idem | 60 | 44 | --$-- | 6 | |
| Milho | Idem | 20 | 16 | --$-- | 4 | |
| Centeio | Fangas | 236 | 247 | 12 | --$-- | |
| Batata | Arrobas | 600 | 610 | 110 | --$-- | |
| Frutas | Não se podem calcular | --$-- | --$-- | --$-- | --$-- | |
| Peixe | Dinheiro | 4.000$000 | 2:000$000 | 1:000$000 | 3.000$000 | |
| Azeite de peixe | Alqueires | 100 | 100 | --$-- | --$-- | |
| Cega | Arrobas | 70 | 10 | --$-- | 60 | *As 10 arrobas do consumo são brancas* |
| Mel | Alqueires | 200 | 240 | 40 | --$-- | |
| Cal | Moios | 300 | 420 | 120 | --$-- | |
| Coirama | Numero | 70 | --$-- | --$-- | 70 | *Pelles de carneiro, etc., etc., são mais de 150* |
| Vinho | Pipas de as alguadas | 260 | 270 | 10 | --$-- | |
| Aguardente | Idem | 8 | 5 | --$-- | --$-- | |
| Azeite d´oliva | Alqueires | 50 | 1$000 | 950 | --$-- | |
| Tremoço | Idem | 320 | 160 | --$-- | 60 | |
| Lenha | Carradas | Quanto? | 4$500 | --$-- | --$-- | *A produção é invariavel* |
| Carvão | Sacas | 800 | 700 | --$-- | 100 | |
| Linho *(pedras de 12 lib. com estopa)* | Pedras | 800 | 820 | 20 | --$-- | *As 20 importancias são de linho puro* |
| Arroz | Arrobas | 8$000 | 800 | --$-- | --$-- | |
| Cortiça | Idem | 4$000 | --$-- | --$-- | --$-- | |
| Pinhões | Moios | 3 | 31½ | 30 alqueires | --$-- | *Pelo maximo* |
| Limão | Milheiros | 6 | 7 | 1 | --$-- | |
| Laranja | Idem | 104 | 200 | 96 | --$-- | |
| Telha | Idem | 20 | --$-- | --$-- | --$-- | |
| Madeira | Duzias | --$-- | 350 | 350 | --$-- | *Pinho, castanho* |
| Sal | Moios | --$-- | 320 | 400 | 80 | |
| Chifres de boi | Numero | 140 | --$-- | --$-- | 140 | |
| Cebolas | Milheiros | 20 | 50 | 30 | --$-- | |
| Cana | Idem | 500 | 250 | --$-- | Pouca | *A que resta do consumo fica pegada à terra* |
| Mostarda | Arrobas | --$-- | 4 | 4 | --$-- | |
| Linhaça em grão | Alqueires | 120 | 120 | 30 | 30 | |

*(*) Estas verbas são na totalidade da exportação e importação, e comprehendem até os valores dos generos exportados e importados.*

As exportações de produtos eram sobretudo resultantes de actividades de exploração agrícola e resultante da pesca.(tabela 2)

A intensidade portuária fazia com que o porto fosse concorrido por navios de cabotagem (tabela 3), que trazia e levavam diferentes produtos, a tabela corresponde igualmente aos períodos de 1844 e 1845. Nele é possível obter dados sobre quantidade de embarcações, tonelagem e número das tripulações.

**fig. 106** Planta da Calheta ou Ribeira de Sines, Março de 1781, assinada por Diogo Correia da Mota.

**tabela 1** Mapa do producto, Consumo, Importação e Exportação entre 1848-1849.

**fig. 107** Vila de Sines, planta elaborada por D. C. Mata, em finais do séc. XVIII.

A baía é descrita com minúcia, refere a enseada como semicircular e limitada do seu lado Norte por uma orla de rochedos de 16 a 17 m de largura, a Sul é aberta, e a sua largura é de cerca de 400 m do Pontal à Ribeira. É desabrigada dos ventos SW, S e do SE, que à época, no porto, levantavam fortes tempestades, estes colocavam em risco as embarcações que não tivessem atracado ou na calheta ou ao largo de Sines, e que tivessem de ficar na costa. Destaque para a planta elaborada por D. C. Mata no final do séc. XVIII, representando a cidade (fig. 107).

| Annos | Embarcações entradas | | | | | | | | | Embarcações saidas | | | | | | | Embarcações arribadas | | | Commercio por improtação | | | | Commercio por exportação | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Nacionaes | | | | | Inglezas | | | | Nacionaes | | | | Estrangeiras | | | Estrangeiras | | | | | | | | | | | |
| | | | Numeros | | | | Numeros | | | | Numeros | | | Numeros | | | | | | | | | | | | | | |
| | Numeros | Procedencia | Toneladas | Tripulação | Embarcações | Procedencias | Toneladas | Tripulação | | Destino | Toneladas | Tripulação | Embarcações | Destino | Toneladas | Tripulação | Numeros | Toneladas | Tripulação | Quintaes | Quilotaes | Volumes | Valor total da importação | Arrobas | Quintaes | Millheiros | Pipas | Valor total da exportação |
| 1844 | 2 | Hispanha | 65 | 26 | 19 | Inglaterra e Portugal | 1:827 | 112 | | Embarcações | " | " | 19 | Inglaterra | 1:827 | 112 | 4 | 220 | 27 | 774 | 40 | 4 | 779$500 | 159 | 6:410 | 1:256 | --$-- | 9:185$000 |
| 1845 | 2 | Idem | 80 | 25 | 18 | Idem | 1:997 | 122 | | " | " | " | 18 | Idem | 1:997 | 122 | 11 | 888 | 122 | 749 | 115 | 16 | 1:568$000 | 100 | 8:603 | 466 | 11 | 10:497$000 |

*Nota do Vice-Consulado Inglez, 1847 - 21 navios; 131 pessoas de tripulação; medindo 2115 toneladas inglezas, carregárão para differentes Portos de Inglaterra 8259 quintes de cortiça, 1318 caixas de Laranja. - 1848: 21 navios; 133 pessoas de tripulação; 2107 toneladas inglezas; carrgárão para diferentes Portos de Inglaterra 8187quintaes de cortiça, e 1805 caixas de Laranja. - 1849: 25 navios; 155 possoas de tripulação; 2703 toneladas inglezas; cargárão para diferentes Portos de Inglaterra 10,622 quintaes de cortiça, e 2856 caixas de Laranja. Além desta exportção de cortiça, ha mais obra de 200 quintaes para aos Portos do Reino, principalmente para Lisboa.*

**tabela 2** Comércio do Porto de Sines com paises Estrangeiros.

| Annos a que pertence | Commercio por importação | | | | | | | | Commercio de exportação | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Embarcações entradas | | | Embarcações saídas | | | Embarcações arribadas | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | N.º das | N.º das | N.º das | | | | | | Cereaes | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Embarcações | Toneladas | Tripulação | Embarcações | Toneladas | Tripulação | Embarcações | Toneladas | Moios | Alqueires | Arrobas | Millheiros | Bilas | Canilo | Casca | Cavalla | Cera | Feijão | Laranja | Rolha | Sardinhas | Cortiça | Tremoços | |
| 1844 | 79 | 2:220 | 83 | 79 | 2:220 | 83 | 79 | 2:220 | 339 | 6 | 14:031 | 114 | 972 | " | " | 379 | 333 | 588 | 46 | 9 | 14 | 9:140 | 208 | 46:473$000 |
| 18-45 | 63 | 1:551 | 91 | 63 | 1:551 | 91 | 63 | 1:551 | 320 | 41 | 18:264 | 70 | 941 | 2:500 | 228 | 539 | 40 | 10 | 18 | 563 | 1:200 | 1:260 | 47:973$000 | |
| | | 1:997 | 109 | | 1:997 | 109 | | 1:997 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | 1:997 | 109 | | 1:997 | 109 | | 1:997 | | | | | | | | | | | | | | | | |

| Annos a que pertence | Destino e procedencia das embarcações | Designação dos generos | Valor total da importação (*) |
|---|---|---|---|
| 1844 | Portos do Reino | Da mesma Encommendas | 46:473$000 |
| 18-45 | Idem | Idem | 47:973$000 |

*(*) Estas verbas são na totalidade da exportação e importação, e comprehendem até os valores dos generos exportados e importados.*

**tabela 3** Comércio de cabotagem do Porto de Sines.

Em 1876, uma grande tempestade, fez com que todas as embarcações do porto fossem arrojadas à praia, perderam-se 50 barcos de armação, 2 batéis pequenos, 1 grande e muitos aparelhos de pesca, justificava a importância de obras portuárias que criassem abrigo às embarcações.

A calheta, pequeno abrigo, entre duas arribas formadas por rochas xistosas e de alturas variáveis, entre os 20 a 25 m, tinha 70 m de comprimento por 33 m de largo, esta subiu 7 m para além da altura da praia-mar e tinha o paramento vertical para o interior. Na praia mar tinha 6 m de água, o que permitia um acesso fácil às embarcações, esta terminava com a praia que tinha, 120 m de comprimento por 80 m de largura.

Em 1857 o engenheiro Barcellos de Machado, apresenta ao Governo um novo projecto, com





o intuito de melhor as condições das embarcações que atracam no porto de Sines. O projecto fazia-se acompanhar por um relatório com 7 pontos, que ele considerava fundamentais, para a restruturação portuária. Interessa transcrever pela descrição minuciosa quer de medidas, quer de materiais que ele faz.

> 1.º Construir sobre a restinga. Que apresentava 20 braças /44 metros) de comprimento por 3 a 4 de largo na baixa mar (6m,6 a 8m, 8, um paredão a ligar com o antigo, e que mede 5 braças de altura (11m, 0) por 2,5 de largura na base e 1,5 no coroamento.
>
> 2.º Construir na extremidade deste paredão um caes de 3.5 braças de comprimento por 2,5 de largura (7m,70x5m,50) para embarque e desembarque de géneros de importação e exportação.
>
> 3.º Construir um caminho de comunicação do extremo da calheta para o caes referido.
>
> 4.º Construir uma cortina para sustentar as areias trazidas pelo fluxo e refluxo, e ao mesmo tempo para servir de suporte ao terrapleno, que é preciso conservar para a comodidade de transito terrestre, e em especialidade para o trafego da pescaria e para o embarque d´aquelle porto.
>
> 5º Levantar e remover as pedras que obstruem a calheta do lado do N., e muitas das quaes estão soltas e podem ser aproveitadas na construção do novo paredão.
>
> 6.º Quebrar duas pontas de rocha, que se levantavam na entrada da calheta e constituem um perigo para a navegação.
>
> 7.º Finalmente, descobrir a calheta das areias, que foram levadas para ella, pelos temporaes e pelas marés. (Loureiro, 1909, p.97)

Segundo o projecto de Barcellos Machado, o cais, caminho sobre o paredão, cortina e muro de suporte do lado da terra deviam ser revestidos de silharia, contudo a face do molhe exposta ao oceano e sua ondulação, bastaria ser revestida à altura de 4 braças, ou seja sensivelmente 7,5 m, umas vez que a partir dessa a altura o efeito das vagas seria praticamente inexistente ou nulo, por sua vez o lado N. do molhe só teria de ser revestido cerca de 10 palmos, ou seja sensivelmente 2,20 m e por sua vez o coroamento do molhe, deveria ser todo ele revestido de cantaria.

O projecto é finalmente enviado em 1857, para o conselho de obras públicas, que sobre ele não emitiu parecer.

O porto continuava portanto a ser uma estrutura insuficiente e não condizente com as expectativas, existiram pedidos junto do Governo para que este tomasse providências, e em 1878 é disponibilizada verba para um novo projecto sendo o chefe da secção das obras públicas do distrito de Lisboa, João Pedro Caldeira, o escolhido para tal.

No estudo é feito um relato importante das condições em que se encontrava a baía e porto a quando do projecto.

> O cabo de Sines consiste em um a ponta avançada de uma pequena península entre a praia da Lagôa e Santa Catharina, correndo a costa para o N. na direcção de proximamente de NE-SW.
> Na costa meridional d´esta península está situado o porto de Sines, em uma pequena enseada com uma praia de cêrea de 800 metros de comprimento, na qual afloram pontas de rocha, sendo para um e outro lado a costa alcantilada e cheia de rochedos.
>
> Na enseada encontram-se muitas pedras soltas, destacadas dos flancos. E na sua extremidade do norta há a pequena calheta, em que se fazem os embarques e desembarques.
>
> É esta calheta protegida por S. por um recife na direcção E-W., sendo em parte submerso, e sobre a qual se construiu em tempo uma muralha de 90 metros de extensão. Elevada 10m.20 sobre as maiores marés, com 3m,20 de largura na parte superior, e à qual se segue um lanço de 10 metros com 4m.60 de largura, que é o reforço terminal d´aquelle molhe. (Loureiro, 1909, p.99)

De realçar ainda que o traçado do molhe deveria se moldar à restinga, sendo o paramento exterior construído por rocha, e na parte onde isso não fosse possível o mesmo propunha a utilização de

pedras trabalhadas, como havia sido feito na Jeteés do porto de Malta.

Para tal, seria feita uma regularização da restinga com *beton*, esta deveria ficar com 7 m de largura e 8 m acima da baixa-mar. Sobre essa sapata as pedras talhadas em paralelepípedos, assentariam, com chanfres nas faces contiguas para que pudessem ser cheias com cimento de *Portland*, tornando as pedras solidárias de cada fiada.

O corpo do molhe seria construído em alvenaria hidráulica, composta por pozolanas, cal e areia, a parte superior do molhe teria as faces de paramento grosseiramente aparelhadas, e rejuntadas com cimento. O coroamento teria duas cortinas de cantaria, de 0,5 m de espessura por 0,80 m de espessura. A nova construção iria se ligar à escadaria antiga de 16 degraus.

O projecto foi levado a consulta à antiga junta consultiva de obras públicas e minas, em 1878, que reconheceu a importância do porto e as obras propostas, ainda assim fez sugestões ao projecto e recomendou que o molhe fosse mais baixo e que a pedra a ser utilizada, viesse da pedreira de rio de Moinhos, umas vez que eram pedras de boa qualidade.

Contudo, estas alterações sugeridas, não agradaram o autor do projecto, que procurou demonstrar que a redução de altura do molhe, faria com que ele fosse galgado pelas vagas.

O projectou ficou a abaixo do inicialmente orçamentado, fruto das alterações e foi aprovado em por portaria em 1878, tendo um ano mais tarde, sido apresentado ao governo.

O então ministro das obras públicas, Saraiva de Carvalho, seguiu o parecer da junta e mandou em 1880 executar a obra, tendo esta sido entregue ao engenheiro Agnello José Moreira, quatro anos mais tarde, este terminou os trabalhos. Ainda assim, estes vieram-se a revelar insatisfatórios.

**Requerimentos de Raphael Les e John Clarck**

Tendo parecido insuficiente a construção do novo molhe e não condizente com as expectativas, Raphael Les e John Clarck, em 1884, através de dois requerimentos expressaram as suas preocupações, pedindo que lhes fosse permitido prolongar o molhe de Sines mais 50 m.

Estes propunham executar a obra acarretando com os encargos, uma vez que defendiam que viria a melhor as condições de navegabilidade e incentivar a economia local.

Sobre o pretendido foi recusado pelo chefe do districto marítimo e o director de obras públicas, o Sr. conselheiro João Thomaz da Costa, por falta de elementos tais como "plantas, projecto, e do plano hydrographico da localidade, com sondagens e com todos os esclarecimentos necessários, nada podiam com segurança dizer sobre as obras indicadas e a sua influência no porto de Sines." (Loureiro, 1909, p.102)

**Comissão de melhoramentos do porto de Sines**

Em 1897, foi eleita em Santiago do Cacém uma comissão para promover melhoramentos no porto de Sines, esta fez com que a vontade municipal tivesse expressão junto do governo. A este movimento juntaram-se ainda segundo Adolpho Loureiro os seguintes:

> Junta da parochia de Sines, e mais tarde outra de 394 individuos da localidade, cidadãoes, particulares e officiaes, proprietários e lavradores, artistas e industriaes, comerciantes e capitalias, seculares e eclesiásticos, membros de todos os partidos, pedindo que se se atendesse ao estado em que jazia aquelle porto, único que se encontrava desde Lisboa até ao Algarve, no qual tocavam regularmente vapores de carreira, e onde entravam, ou podiam entrar, navios de toda a ordem e calado. (Loureiro, 1909, p.103)

Informou ainda a autoridade marítima local que o porto estava tornado numa doca natural com cerca de 500 m de comprimento e 200 m de largura, tendo a W. uma parte compreendida entre a povoação e um molhe, a Calheta, que começava a ser obstruída pelas as areias que as vagas ia depositando junto dela, para além das areias havia pedras que ficaram descobertas, calhaus e rochas no fundo. Não havia portanto, lugar seguro para as embarcações poderem atracar, o que era claramente, prejudicial ao comércio e à forte indústria que já se fazia sentir:

"Não tinham. Pois. As embarcações onde acolher-se, o que era muito prejudicial ao porto, onde havia 5 fábrica de cortiça, cujos produtos eram em média, expedidos por 3 ou 4 grandes vapores por anno" (Loureiro, 1909, p.103)





Para além das exportações que eram directamente afectadas pelas más condições do porto, as importações, que careciam muitas necessidades da região do Alentejo eram afectadas.

**A viragem para o século XX Manuel Maria de Oliveira Bello**

Com a viragem do século, surge um novo projecto para por termo às carências, que ajudasse a que este fosse mais eficiente nas suas cargas e descargas é então que o engenheiro Manuel Maria de Oliveira Bello, inicia o estudo sobre o porto e o que mais de urgente havia para fazer nele. Através do estudo conseguiu perceber que as brisas e ventos marítimos, criavam uma ressaca ao longo da costa, que prolongava-se pelo interior da calheta, este facto fazia com que as embarcações não se conseguissem manter tranquilas nas águas.

Também o fundo rochoso, colocava em perigo as embarcações, sobretudo de maior calado que promoviam o embarque e desembarque de mercadorias, considerava por isso fundamental promover a limpeza, para que conseguisse satisfazer as necessidades.

Foi então, elaborado, um projecto para um novo molhe, a sua implantação seria sobre as restingas da costa e rochas do fundo, assente num maciço de betão hidráulico, com 1 m de sacada para cada lado, com 0,50 m de espessura média, a base teria de largura 3,50 m de largura e na parte superior 1,50 m, o muro ficaria à cota 7,50 ou 3,50 acima da praía-mar, engenheiro considerava que tal daria completo abrigo à calheta.

A entrada ficaria com 15 m de largura, suficiente para barcos e embarcações de pequena cabotagem, o molhe seria em dois alinhamentos sob um ângulo muito aberto e concordados por um arco de círculo.

O conselho de obras públicas, em 1898, concordou com o projecto, tendo sido aprovado e autorizado em portaria no ano de 1900, a execução ficou a cargo da direcção das obras públicas de Lisboa, coordenadas pelo engenheiro, Pedro Arnaut de Menezes.

De acordo com Adolpho Loureiro, sensivelmente neste período o fluxo do porto diminui significativamente, passando de 680 navios no ano de 1866 para 407, em 1900. A diminuição deveu-se às poucas comodidades do porto, o que fez com que algumas embarcações procurassem os portos de Lisboa e Setúbal para descarregar as mercadorias que depois eram distribuídas por estrada ou caminho-de-ferro para as regiões que anteriormente tinham relação com o porto de Sines.

A sul a baía era encerrada pelo pontal de Stª Catariana (fig. 110), situação que se manteve até às obras da estrada (Avenida Vasco da Gama) à cota baixa e resultou na destruição de grande parte da topografia que fazia o encontro com o mar, a avenida iria se tornar na ligação marginal, e a mais importante via de comunicação entre as estruturas portuárias. O Forte do Revelim de Nossa Senhora das Salvas, contrapunha do outro lado, fazendo o controle militar das embarcações que entravam no porto. (fig. 109)

**fig. 110** Ermida de Stª Catarina, 1907, autor desconhecido.

**fig. 108** Calheta de Sines, 1905, Autor desconhecido.

**fig. 109** Forte de Nossa Senhora das Salvas, 1906, autor desconhecido.

| | Estação Ferroviária | Apeadeiro | Estão Balnear | Hospedarias/Pensões | Hotéis | Casas de Aluguer | Restaurantes | Cafés | Estab. Comerciais | Assembléia | Clube | Teatro | Casino | Praça de Touros | Marginal/Esplanada |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| *Praia da Ancora* | | ● | | | ● | | | ● | | | ● | ● | | | |
| *Praia de Moledo do Minho* | | ● | | ● | ● | | | | | | | | | | |
| *Praia de Espinho* | ● | | ● | ● | ● | ● | | ● | ● | ● | ● | ● | | | ● |
| *Praia da Figueira da Foz* | ● | | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | | | ● | ● | ● | ● |
| *Praia da Foz do Douro* | | | | ● | ● | ● | | | | ● | ● | ● | ● | | ● |
| *Praia do Furadouro* | | | | | ● | ● | | | | | | | | | |
| *Praia da Granja* | | ● | | | ● | | | | | ● | | | | | |
| *Praia de Leça da Palmeira* | ● | | | | ● | ● | ● | | ● | | | | | | |
| *Praia de Matosinhos* | | | ● | | ● | | | ● | ● | | ● | ● | | | ● |
| *Praia da Povoa de Varzim* | ● | | | ● | ● | | ● | ● | ● | ● | ● | ● | | | ● |
| *Praia de Vila do Conde* | ● | | | ● | ● | | | | | ● | ● | ● | ● | | |
| *Praia de Algés* | ● | | | | | ● | ● | | | ● | | | ● | ● | ● |
| *Praia de Cascais* | ● | | | ● | ● | ● | ● | | ● | | ● | ● | ● | | ● |
| *Praia da Ericeira* | | | | ● | ● | | ● | | ● | ● | ● | | | | |
| *Praias do Estoril* | ● | | | ● | ● | ● | | | | | ● | | ● | | |
| *Praia da Foz do Arelho* | | | | | ● | | ● | | | | | | | | |
| *Praia das Maçãs* | | | | | | ● | ● | | | | | | | | |
| *Praia da Nazaret* | | | | ● | ● | ● | ● | | | | ● | | | | |
| *Praia de Oeiras* | | ● | ● | | | | ● | | | | | | ● | | |
| *Praia de Paço de Arcos* | ● | | | ● | ● | ● | | | | | | | ● | | |
| *Praias de Periche* | | | | ● | ● | ● | | | | | ● | | | | |
| *Praia de S. Martinho do Porto* | ● | | | ● | | | | | ● | | | | | | |
| *Praia de S. Pedro de Muel* | | | | | ● | ● | ● | | ● | | | | | | |
| *Praia de Setubal* | ● | | | ● | ● | | ● | | | | ● | ● | ● | ● | |
| *Praia da Trafaria* | | | | | | ● | ● | | | | | | | | |
| *Praias de Odemira* | ● | | | ● | | ● | | | | | | | | | |
| *Praia de Sines* | | | ● | ● | ● | ● | | | | | | | | | |
| *Praia de Albufeira* | | | | ● | | | | | | | | | | | |
| *Praia de Armação de Pera* | | | | | ● | | | | ● | | | | | | |
| *Praia do Carvoeiro* | | | | ● | ● | | | | | | ● | | ● | | |
| *Praia da Luz* | | | | | ● | | | | | | ● | ● | ● | | |
| *Praia de Montegordo* | | ● | | ● | ● | ● | | | | | ● | ● | | | |
| *Praia da Rocha* | | | | ● | ● | | | | | | ● | ● | ● | | |

**tabela 4** Relação dos equipamentos existentes nas praias portuguesas em 1918.





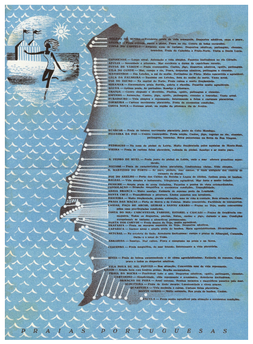



**fig. 111** Cartaz de propaganda às praias portuguesas, Separata do n.º 10 do Panorama.

**fig. 112** Mapa turístico do concelho de Sines, 1952.

## SINES BALNEAR
a euforia dos banhos de mar

No início do século as águas do mar eram muito procuradas por banhistas, para além dos banhos marítimos, as piscinas com água do mar quente, aliciavam banhistas a procurar Sines e Porto Covo para banhos. Em média calcula-se que seriam cerca de 1.000 banhistas que anualmente se dirigiam ao lugar com o fim de se banharem nas águas, de notar que os sensos de 1900 atribuíam a Sines uma população de 4.100 almas.

No início do século XX, a sociedade tinha-se alterado, os modelos sociais eram outros, consequência de direitos que foram adquiridos, existindo lugar ao descanso, e às férias, essas condições promoveram novos hábitos que conduziram à inserção quer de novos programas, quer a novas formas de construir o espaço social. Como afirma Susana Lobo:

> A emergência no século XX de um Turismo de massas induz a um novo factor de ponderação na caracterização da sociedade moderna. Garantindo o acesso a melhores condições de Trabalho e de Habitação, o direito ao descanso constitui uma, senão a mais, importante conquista social do início do século, conduzindo à regulamentação generalizada das férias pagas na década de 1930.
> O lazer, entendido, agora, como uma actividade em si mesmo, iria gradualmente substituir o Trabalho na base da hierarquização das relações sociais e, consequentemente, Da Organização do Espaço, no sentido em que a uma "sociedade do lazer" correspondem, necessariamente, novas formas de percepção e de ocupação do território. (Lobo, 2012)

A mesma autora produz na sua tese de doutoramento, um quadro resumo através da interpretação que faz dos dados recolhidos na obra "As nossas Praias: indicações gerais para uso de banhistas e turistas", da autoria da Sociedade de Propaganda de Portugal, onde mostra os equipamentos associados á pratica balnear no ano de 1918, esse quando atribui informação sobre os equipamentos existentes em Sines (tabela 4).

É possível concluir através do mesmo que Sines para além da estação balnear apenas dispunha das seguintes tipologias hospedarias/pensões, hotéis e casas de aluguer. De notar ainda que a acessibilidade através de linha férrea, consistia em que nos locais com apeadeiro existisse mais equipamentos, uma vez que a acessibilidade tonava-os mais procurados pelos turistas, havendo portanto uma relação directa entre acessibilidade e disponibilidade de equipamentos.

Mais tarde em 1942 a revista Panorama, publica uma separata – um cartaz de Portugal (fig. 111) -, onde estavam marcadas as principais praias e suas características, a imagem toda em azul e branco, e na legenda podíamos ler "praias portuguesas", era um cartaz promocional que revelava a extensão do litoral português e a quantidade de praias existentes.

A revista continuou a publicitar as praias, focando-se sobretudo em estações balneares concretas uma vezes elogiando o desenvolvimento das terras e descrevendo as suas belezas, como são exemplo Espinho, Algarve, Estoril, outras vezes divulgando experiências pessoas de praias relacionadas com algumas localidades como são exemplo Moledo, Figueira, Granja, S. Martinho do Porto, Sines, Carvoeiro. A revista perde o fulgor em 1951, com a saída de António Ferro da direcção do Secretariado Nacional de Informação. (Lobo, 2012)

**fig. 113** Folheto Túristico, anos 60.

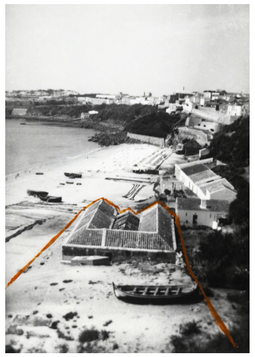


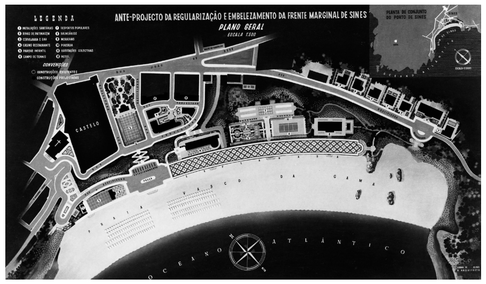
**fig. 114** Vista sobre a baía de Sines e praia Vasco da Gama, aproximadamente 1942. © Luís Cristino da Silva

**fig. 115** Ante-projecto da regularização da frente matginal de Sines, plano geral, escala 1:500

## LUÍS CRISTINO DA SILVA
ante-projecto regularização e emeblezamento da frente marginal

A procura balnear, que vinha a aumentar tornou-se significativa na economia da cidade, potenciando a encomenda de um ante-projecto, este devia permitir embelezar a frente mar, de Sines, em 1942, o arquitecto Luís Cristino da Silva inicia o ante-projecto "Regularização e embelezamento da frente marginal da praia de Sines", o trabalho foi uma encomenda do ministério das obras públicas e comunicações – Direcção Geral dos Serviços Hidráulicos e Eléctricos, que cederam ao arquitecto duas ozalids da planta topográfica de Sines – Praia Vasco da Gama, na escala 1:500 (fig. 115).

O ante-projecto contemplava um esboço da planta geral desenvolvida à escala 1:500, perfil transversal da esplanada desenho à escala 1:200 e memória descritiva e justificativa.




Na memória descritiva é possível compreender melhor as intenções de projecto, o arquitecto, pretendia aproveitar ao máximo a configuração acidentada do terreno marginal, intervindo apenas alguns pontos, de modo a garantir o equilíbrio necessário ao conjunto traçado.

Apesar de algumas demolições sugeridas (fig. 116), ver planta de amarelos e vermelhos, houve uma procura para que atingisse o menos possível, edificações e outras obras, numa tentativa de que a realização do plano fosse o mais económica possível.

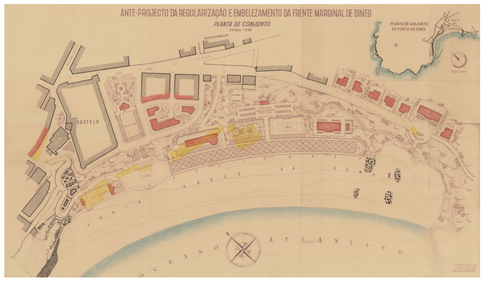



**fig. 116** Ante-projecto da regularização e embelzamento da frente marginal de Sines, vermelhos e amarelos, planta de conjunto, escala 1:5000

É também interessante destacar uma fotografia que consta de algumas que o arquitecto tirou no local, e que serviram de elemento de trabalho e reflexão sobre o lugar, na fotografia uma linha laranja pretende realçar a volumetria do edificado (fig. 114), e o seu arquétipo, o conjunto fazia parta da actividade pescatória, armações.





O projecto dividia-se em duas zonas distintas:

1º zona marginal.

2º Regularização do limite Sudoeste da Vila e suas ligações com a praia.

A zona marginal, desenvolvia-se paralelamente à praia numa extensão de 380 metros, nesta zona seriam implantados espaços públicos e programas de lazer e lúdicos:

**Praça**

Situada no extremo Noroeste da praia localizar-se-ia uma praça de utilização pública reservada ao movimento de veículos e também ao seu estacionamento em parque, destinado ao efeito.

A praça, rectangular, teria as dimensões de 60x35 metros, rodeada de um largo passeio, comunicando directamente com a praia através de uma ampla escadaria.

O muro que na altura de projecta, era recente, ficaria inutilizado numa extensão de 11 metros, uma vez que a praça avançava sobre a praia cerca de 4,50 metros, por uma extensão de 15 metros. Quanto ao acesso feito à praça da cota alta da cidade, a partir do largo da igreja, o Cristino da Silva, apenas sugeria a correcção do traçado da rampa existente, na parte onde uma aperta curva e contra-curva surgiam.

**Esplanada**

A esplanada desenvolvia-se a partir da praça, paralelamente à costa numa "curva muito aberta", numa extensão de 250 metros e com 20 metros de largura, esta destinada exclusivamente ao uso de peões.

A sugestão do autor para a materialidade da esplanada seria um empedrado branco e preto formando um longo mosaico de desenho regular, esta esplanada ligaria à praia através de 3 largas escadarias.

O muro de suporte que devia conter as terras da praça, esplanada e o restante terrapleno que se desenvolve no sentido Noroeste, o muro deveria ser executado com alvenaria hidráulica e revestido no seu paramento com cantaria aparelhada, o topo do muro seria rematado por uma guarda com 0,60 metros de altura, igualmente em cantaria.

**Campo de jogos, parque infantil, restaurante, etc**

Estes programas foram dispersos entre a esplanada e a encosta, os campos de ténis e terraços, assentam sobre uma série de socalcos ajardinados rematados superiormente por um pequeno pavilhão destinado a restaurante.

Nas extremidades e ladeando a esplanada, era sugerida a construção de um parque infantil e um golf em miniatura.

A Noroeste da praça, entre a praça e a rampa, onde se encontravam ruínas do estabelecimento de banhos, era sugerido em projecto a construção de uma cervejaria, próximo deveria também ser construído uma pista de patinagem e outros jogos de carácter popular.

Ao anteriormente referido seriam necessários trabalhos complementares e estruturantes, construção de 4 novos arruamentos, um jardim municipal no terrapleno situado junto das muralhas do castelo.

Era ainda sugerido a rectificação de alguns traçados, por exemplo, o que se desenvolvia no sentido Sudeste desde o largo próximo ao edifício dos paços do Concelho, a meio desta artéria, aproveitando uma saliência no terreno, a construção de um miradouro, que conseguisse oferecer a vista sobre a praia e a vila de Sines. (Silva, 1942)

## ARTUR PASTOR
um olhar sobre Sines, entre os banhos e as constuções do novo porto

Artur Pastor (1922 – 1999), foi um fotógrafo português proeminente, estudou em Évora, na herdade da Mitra, no curso de Regente Agrícola, nessa altura promove o seu primeiro trabalho fotográfico para ilustrar a sua tese final, despertando o gosto e fascínio pela fotografia até ao final da sua vida.

Ainda em Évora, envolve-se em inúmeros projectos, os seus trabalhos ilustram postais, selos e cartazes, de salientar que teve uma assídua colaboração com jornais do Sul do País, onde escrevia artigos de opinião e de cariz literário.

Prestou serviço militar em Tavira e o homem das planícies alentejanas, depara-se com o mar e com as suas belezas, uma paisagem diferente, encantadora que o seduziu e incentivou a fotografar, escrever, o Algarve foi onde inicio, os seus registos costeiros, da paisagem, gentes, costumes e tradições. Para que se perceba melhor o fascínio por este lugar:

> A luz é quase uma alucinação. A atmosfera é de uma deslumbrante nitidez. E, pela noite fora, parecem ouvir-se longínquos chamamentos de sereias, trazidos pelo vento brando. Sim, todo o litoral algarvio é uma apoteose de beleza. As noites, no Algarve, não foram feitas para dormir mas antes para sonhar. (Pastor, 1965)

Homem sensível, alertou para os riscos da ocupação desenfreada que se vinha a promover na "média falésia" Algarvia (Pastor, 1965), ainda o turismo era visto apenas como uma espécie de oportunidade, sem riscos. Artur revelava, uma sagacidade que se traduzia na câmara e captura que fez, muitas das imagens dele, retratam paisagens, costumes e tradições, que já se perderam ou estão em perda, ou como no caso de Sines em profunda transformação.

No início dos anos 50 vai trabalhar apara os serviços do Ministério da Agricultura em Montalegre, ai tenta formar uma associação fotográfica e faz parte do Foto Clube 6x6. A sua relação profissional, inserido nos quadros de estado, dura cerca de trinta anos, como Engenheiro Técnico Agrário, durante este período teve a responsabilidade de organizar mais de 10.000 fotografias que perfazem a Fototeca da Direção Geral dos Serviços Agrícolas. Veio ainda a colaborar com outros organismos ligados à agricultura Junta Nacional do Azeite, Junta Nacional do Vinho, Junta Nacional das Frutas e Federação dos produtores de Trigo, etc.

O seu trabalho e colaborações, ajudaram a que conhecesse o país, que viajasse e que promovesse um registo de diferentes áreas, lugares, zonas, com muita consistência, fascinado pelo mar, seria nos lugares e vilas costeiras do país, sobretudo as algarvias que ele faria uma considerável parte dos seus registos.

Pela qualidade do registo e período em que foi produzido, pareceu mais interessante invocar cinco imagens da baía de Sines e da sua linha de costa, capturadas pelo homem com o percurso e determinação do Artur Pastor, que permitem ter uma imagem rigorosa com qualidade do estado entre a descoberta balnear da vila de Sines, lugar até então dedicado á pesca artesanal, a um movimento portuário contido à escala do lugar e da baía, o sol e a terapia providenciada pelo Atlântico e fomento por decisão governamental da construção e um porto de águas profundas de "nível Europeu". São imagens que parecem ter em si a suspensão da incerteza e expectativa para com o lugar.

**fig. 117** Calheta de Sines, porto de abrigo, entre 1960 e 1969. © Artur Pastor

**fig. 118** Panorâmica baía de Sines vista sobre a calheta e porto de abrigo, entre 1960 e 1969. © Artur Pastor

**fig. 119** Castelo e igreja matriz do Salvador, entre 1960 e 1969. © Artur Pastor

**fig. 120** Panorâmica marginal de Sines, entre 1960 e 1969. © Artur Pastor

**fig. 121** Panorâmica da praia de Sines, entre 1960 e 1969. © Artur Pastor

**fig. 122** Vista aérea anterior à contrução do Porto, enseada e as condições naturais de abrigo, 1970, autor desconhecido.

## O "NOVO" PORTO DE SINES
plano, construção e administração

O porto de Sines teve como um dos seus principais defensores Manuel Rafael Amaro da Costa, Secretário de Estado da Indústria, do Ministério da Economia.

A dificuldade de portos próximos, Lisboa e Setúbal, em receber navios de maior calado, necessários ao transporte de pirites e seus produtos, justificavam ainda mais a pertinência, de em Sines uma enseada protegida e com condições naturais favoráveis, se estabelecer um porto, com cais de 20 ou mais metros de tirante de água o que possibilitaria receber os maiores navios.

O abrigo natural oferecido pelo cabo de Sines (fig. 122), que avança alguns quilómetros em relação ao alinhamento de costa. Os grandes fundos junto à costa. A proximidade das rotas marítimas da Europa para o Mediterrâneo, África e América do Sul, a ligação à rede ferroviária pelo ramal de caminho-de-ferro, de Sines à estação de Ermidas, na linha do vale do Sado, seria outra vantagem comparativa. De destacar ainda as ligações rodoviárias pelas estradas E.N.261-3 e E.N.120-1, outro factor importante é a existência de uma boa pista aeronáutica, que podia ser ampliada, localizada a apenas 4 km de Sines e portanto próxima da costa, para além da relativa proximidade a Setúbal e Lisboa.

Para Amaro da Costa, Sines, tinha as condições favoráveis para que fosse estabelecido um porto pesado, para que se tornasse possível o comércio sem restrições de tonelagem com todo o mundo, a proximidade aos portos de Lisboa e Setúbal era visto por ele como complementar o que estes não eram capazes de suprir.

A construção de um grande porto de "nível europeu", era na óptica de Amaro da Costa, de especial relevância para o desenvolvimento regional de um dos territórios mais atrasados do País, porém dos que mais potencial económico tinha. Os recursos existentes na região assim o justificavam pirites, sienites nefelínicas de Monchique e o Mármore Alentejano.

A implantação do Porto na área de Sines, possibilitaria ainda a implantação industrial, concentrada em torno do porto oceânico de águas profundas, devia ser ainda incentivado um centro urbano, este dotado de equipamentos sociais adequados.

Em Portugal o processo de industrialização foi lento quanto comprado com o contexto europeu. Na década de 50 quase metade da população activa (49,1%), trabalhava na agricultura, a indústria era maioritariamente vocacionada para sectores tradicionais (Têxtil, cerâmica e alimentares). Nesta década existe uma mudança de política por parte do Estado, que passa a apoiar fortemente a industrialização, no seguimento da política de construção de infra-estruturas básicas, a iniciativa privada é fortemente apoiada.

> A institucionalização do condicionamento industrial favorece os processos de concentração de capital e a emergência de grupos monopolistas resultantes da fusão do capital financeiro e industrial. (de Carvalho, 2005, p. 81)

Apesar de alguns efeitos positivos na economia, o modelo esgotaria as suas possibilidades e na viragem da década de 50 para 60, existe uma nova mudança de politicas económicas, Portugal adere à EFTA, em 1959, e um novo modelo económico é estabelecido, baseado essencialmente na indústria exportadora.

O modelo assentava na valorização do papel das indústrias intensivas e com mão-de-obra de fraca qualificação. O plano de Fomento Intercalar de 1965-67, "verdadeiro instrumento de planeamento económico ao nível nacional, é já inspirado nesta política" (de Carvalho, 2005, p.81), derivado a este modelo há uma significativa evolução do comércio externo, no início da década de 60. O PIB cresce então, mais que a média europeia, 6% ao ano, e a indústria aumenta o peso que ela representa no PIB total, passa de 29,6 para 37% entre 1960 e 1970.

A evolução sentida resulta de uma viragem em termos da política económica do regime, a abertura ao capital estrangeiro significou um aumento dos investimentos em Portugal, o aproveitamento do capital que adveio desses investimentos, permitiu o desenvolvimento de projectos de elevado potencial tecnológico e que por isso garantiria uma maior competitividade externa.

Durante a década de 60 existiu uma "euforia", em torno da indústria, o terceiro plano de fomento 1968-73 apontava para aquilo que seria uma política económica assente em industrialização como factor imprescindível de crescimento, permitindo um crescimento económico acentuado e continuo.

Em 1971 é defendida a criação de um gabinete da área urbano-industrial de Sines, o gabinete deveria dispor de estatuto com autonomia administrativa e financeira assegurando uma rápida adaptação às necessidades impostas pelas tarefas a desempenhar. (Presidência do conselho, 1973, p.56)

A instalação de um porto na área de Sines favorecia, para além das características naturais, águas profundas, que evitavam obras de maior extensão, de proximidade com algumas das principais rotas marítimas mundiais, da proximidade de eixos ferroviários e viários, disponibilidade de terrenos a baixo custo e sem problemas de limitação à expansão do porto.

Associada à escolha de Sines para um projecto para um porto, estava a importância de fomentar algumas indústrias de base que, ajudasse a suprir sérias lacunas ou até mesmo insuficiências do tecido industrial português, dando continuidade ao enorme crescimento registado na década anterior de 60 na área das indústrias transformadoras.

A instalação do porto em Sines seria uma forma eficaz de equilibrar o fomento industrial, tornando o território nacional com menos desigualdades quanto ao desenvolvimento urbano-industrial. "Contribuir eficazmente para a correcção progressiva dos desequilíbrios regionais de desenvolvimento, no quadro de uma política de ordenamento do território." (Campos, 1971, p.32)

**Plano Geral da Área de Sines (1971-1973)**

O plano geral resulta, da integração dos planos parciais referentes a três sectores: industrial, urbano e portuário. Por um lado a indústria, onde a iniciativa será predominantemente de iniciativa privada, do outro, as infra-estruturas e os serviços, com predomínio do esforço estatal.

Pelas características do plano e sua génese, explica que o Gabiente da Área de Sines (GAS), começasse a apresentação ao Governo dos planos parciais do porto, do primeiro estabelecimento urbano e da primeira fase das restantes estruturas. Tal não significa uma concepção autónoma, realça a tentativa de encontrar possíveis inter-relações, contudo, um porto de águas profundas, representaria um enorme potencial de desenvolvimento económico que este seria o elemento predominante de todo o planeamento, surgindo com maior fluidez, enquanto o planeamento industrial, sofrera de mais hesitações.

A decisão sobre a localização ficou delimitada por dois arcos de círculo, com raios de 15 km a 10 km, com centros em Sines e Porto Covo, respectivamente.

Como complexo de indústria pesada, o plano previa a refinação de petróleos e petroquímica de oleofinas anexa, unidades químicas e metalúrgicas para o aproveitamento das pirites de Aljustrel, além de algumas indústrias menores, essencialmente de características não poluentes. Uma central térmica, um terminal petroleiro de características excepcionais, semelhante aos melhores existentes em todo o mundo, e instalações portuárias para a exportação de minérios, bem como recepção e transbordo de matérias-primas, equipamento e carga diversa. O plano previa ainda que o conjunto, poderia expandir-se por diversificação de produtos ou por ampliação de capacidades.

A realização do complexo de indústrias de base em toda a sua extensão requeria vastas áreas disponíveis, estas áreas importavam também para o desenvolvimento urbanístico de acolhimento e fixação das populações, foram efectuados cerca de 18.500 hectares de terreno.

O plano previa a formação de um aglomerado urbano-industrial com dimensão suficiente para acolher uma população na ordem dos 100.000 a 150.000 habitantes, a estrutura urbanística existente era claramente insuficiente, assim ainda mais se fez sentir a necessidade de uma intervenção maciça da administração para assegurar o planeamento e programação global do conjunto, de salientar ainda que o plano contemplava a construção de uma nova cidade, Santo André, que seria para 35.000 habitantes.

No plano fica expressa a ideia que as perspectivas do projecto estariam dependentes da firmeza do apoio governamental e da definição inequívoca de Sines como área prioritária de investimento e que para além disso, a criação de uma área industrial tecnologicamente avançada, dependeria também de investidores privados, quer nacionais quer estrangeiros.

O plano previa por isso 3 cenários distintos, dependendo do apoio e investimento aplicado, um cenário optimista, um intermédio e por último um pessimista. Nestes ficam expressos em números a quantidade de postos de trabalho gerados 28.000, 14.500 e 4.500 pela mesma ordem apresentada.

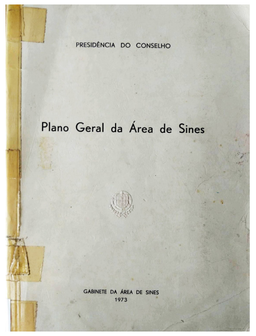



**fig. 123** Capa do livro *Plano Geral da Área de Sines*, GAS, 1973.

O plano era claro em apresentar a associação das indústrias propostas e o núcleo urbano como forma de reduzir custos operacionais, podendo ambos usufruir de infra-estruturas de transportes e comunicações, evitando a duplicação de elementos.

Em termos de salubridade e qualidade atmosférica, Sines apresentava uma vantagem sobre Lisboa e Setúbal quanto à fixação de um porto com as características anteriormente referidas, uma vez as vastas áreas florestais existentes a Norte de Sines, constituíam também um notável filtro, A área de Santo André ficaria a Norte da Industria localizada a Sul, os ventos dominantes na área são do quadrante Norte/Noroeste, o que afastaria o os fumos e gases provenientes da indústria para longe das áreas habitacionais.

Outro factor importante era a disponibilidade de uma quantidade considerável de excelente rocha, na zona de Monte Chãos, muito próximo das construções portuárias, que contribuiria para a construção dos molhes e cais, reduzindo os custos de transporte e aumentando a rapidez e eficiência do empreendimento.

O plano contemplava uma preocupação evidente quanto à qualidade de vida da população, sem descurar os equipamentos logísticos e transformadores, referia a importância de equipamentos habitacionais, comerciais e públicos.

> Entendendo indispensável prestar relevante atenção ao elemento humano da zona é necessidade de facilitar a fixação de trabalhadores de todos os níveis, propõe-se a realização de um programa inicial que inclui a habitação, serviços diversos e a criação de instalações para o comércio e para a indústria ligeira, além do início de um complexo recreativo que preencha os tempos livres e seja, desde já, importante motivo de atracção e índice de uma certa qualidade de viver. (Quintino, 1976, p.190)

O GAS, adoptou uma metodologia que possibilitasse a interligação consistente e cíclica da totalidade das fases de planeamento, a qual convencionou chamar de planeamento como processo contínuo. Esta metodologia tinha como critério de decisão através da leitura das diversas linhas de acção, a escolha através da comparação das soluções alternativas, optando pela que tivesse mais vantagens comparativas. Através da eliminação progressiva daquelas que não davam uma resposta satisfatória, foi possível reduzir esse leque a duas hipóteses de organização geral.

Posteriormente e atingida a fase da constituição de informação de base imprescindível ao desenvolvimento das soluções, o modelo de decisão, é constituído pela formalização do plano de organização física do espaço, e tinha como principal indicar a relação custos e benefícios, sem que ficassem comprometidas as opções fundamentais. De referir ainda a importante análise de sensibilidade promovida, que demonstrou que a natureza do projecto, incidiria com resultados diversos sobre factores mais mutáveis, sobretudo a população, esta análise seria complementar e determinante aos modelos estabelecidos, seus custos e potenciais benefícios. Nesse sentido em 1971, foram desenvolvidos inquéritos preliminares em Sines, Santiago do Cacém e Santo André, estes forneceram elementos analíticos para os anteplanos de Sines e de Santiago do Cacém.

**Centro Urbano (1º estabelecimento)**

Para o plano era imprescindível garantir as melhores condições possíveis de integração e estabilidade aos recém-chegados, para tal, deveria existir os equipamentos adequados e serviços, para que o processo de crescimento, não obstante as dificuldades que lhes seria inerente, se desenvolvesse de forma natural.

O plano alertava para a não consideração dos aspectos acima referidos, usando o exemplo do porto de Marselha-Fos, considerando que este deu origem a conflitos de carácter social importantes, colocando em risco o lugar onde se construiu, o exemplo dado expressa a clara preocupação do plano em ter um compromisso social sério. Assim ficou definido que seria aconselhável implementar um programa unitário, capaz de estabilizar a concepção de equipamentos e serviços independentes, tendo em conta que à data a expectativa era de que Sines viesse a constituir o mais importante aglomerado urbano da região e que por isso o plano estaria a dar inicio a uma "nova cidade", mais evidente se tornava a necessidade de serem precavidas as componentes sociais do empreendimento.

Nesse sentido era sugerido pelo plano a criação da comissão instaladora do hospital da Área de Sines, uma vez que estava previsto o considerável aumento do número de habitantes na área, relativamente à educação, previam os aspectos particulares, o tipo e estrutura da população prevista, assim como a natureza das suas actividades, deviam prever a inserção do ensino técnico





e um centro de formação acelerada de apoio às actividades e de formação da mão-de-obra, o ensino pré-primário e primário, eram vistos como forma de aliviar as responsabilidades parentais e de modo a deixar estes mais disponíveis. (Quintino, 1976, p.190)

Era prevista a construção de um complexo desportivo e de recreio organizado em volta da lagoa, piscina municipal, campo de golfe de 100 ha, ginásio coberto, parque urbano o programa-resumo incluía ainda estruturas de utilização pública tais como hotel, parque de campismo, centro comercial, construção de 3.000m$^2$ de áreas destinadas a comércio, parcialmente integradas no programa habitacional.

Por seu turno a indústria ligeira foi subdivida em dois tipos, as que têm a necessidade de uma localização próxima das instalações portuárias e as que beneficiariam de se implantarem próximo de instalações urbanas ou mesmo nelas integradas. Para a definição, existiu uma série de princípios orientadores, importa destacar os seguintes:

a) Grau de acessibilidade exigida por cada tipo de indústria relativamente ao porto;
b) Relação de interdependência das indústrias;
c) Grau de acessibilidade exigido relativamente a núcleos urbanos;
d) Condicionamentos físicos (climáticos, topográficos, geotécnicos, fitológicos);
e) Condicionamentos de infra-estruturas de base.

**Planos Parciais: Porto**

As hipóteses sugeridas para a construção do porto resultam de uma perspectiva futura de aumento substancial das embarcações existentes à época. Apesar de traçado um cenário macroeconómico de rentabilidade do porto, existia uma série de dúvidas, pelo facto de não existirem dados relativos a critérios importantes.

Em 1972, o Conselho Superior de Obras Públicas e Transportes, sobre uma primeira fase do relatório (Plano Geral da Área de Sines), no que ao porto se referia o conselho fez algumas sugestões, importa destacar:

> Sugeriu diversa solução de detalhe, que inclui dois portos petroleiro e mineraleiro separados por uma zona de lazer, a praia de Vasco da Gama, um porto de pesca artesanal a fundos de -5 a -17 m e um porto de abrigo para a construção (aberto a Oeste). (Presidência do conselho, 1973, pp.24-25)

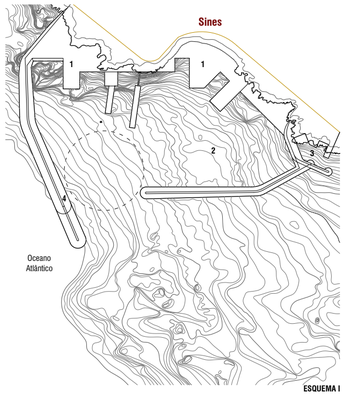
Apesar da administração central considerar de importância da inserção de um equipamento público entre portos, a equipa projectista, pronunciou-se da seguinte forma em resposta:

> O projectista mostra que as recomendações do Conselho não apresentam vantagens sobre o esquema proposto e conduziram a maior custos de obras. Só a inclusão duma zona de lazer no interior da bacia abrigada, significaria, como é evidente, um custo substancialmente mais alto por metro linear de zona acostável. (Presidência do conselho, 1973, pp.24-25)

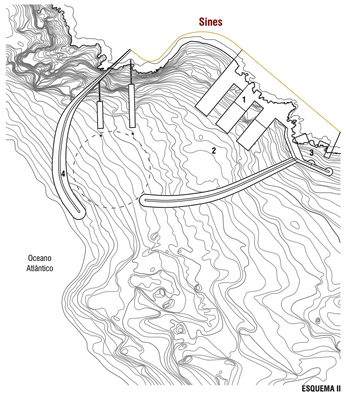
O porto quanto à sua implantação, foram apresentadas propostas alternativas pelo agrupamento Berlin-Consulmar-Lusotecna, nas quais haviam sido desenhadas várias propostas alternativas de implantação, que ficaram sujeito a discussão à base dos critérios pelo plano definidos (ver esquemas - Propostas hipóteses para o porto de Sines).

A implantação escolhida resulta da revisão anteriormente feita às soluções apresentadas, nesse, um novo desenho para o molhe Oeste e arranjos diversos para as outras obras e zonas do porto, em simultâneo o projectista, a pedido do Gabinete, examinou uma "solução mínima", nessa solução era lhe pedido que abandonasse alguns dos requisitos anteriores, que fosse limitada a capacidade definida do porto a navios de 1 milhão de toneladas e 33 m de calado, esta solução significaria uma redução do custo em 250.000 contos, mas não daria abrigo suficiente às embarcações nem teria a capacidade de expansão desejável, tornando o porto no futuro menos competitivo e atractivo. O projectista pronunciou-se contra a possibilidade.

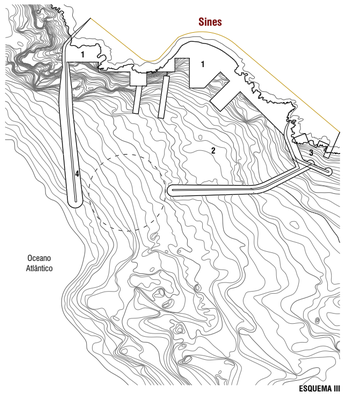
A equipa encarregada de elaborar o plano geral decidiu adoptar a hipótese onde a instalação do porto seria na baía de Sines e a consequente organização das áreas industriais, assim, duas grandes zonas portuárias de granéis, uma destinada a ramas (a Norte) e outra a minérios (a Sul), definida esta solução, fica ainda decidido que a zona de tanchagem seria em conexão imediata com a indústria das ramas petrolíferas e derivados, por outro lado, a Sul, ficaria a zona de indústria pesada ligada aos minérios.



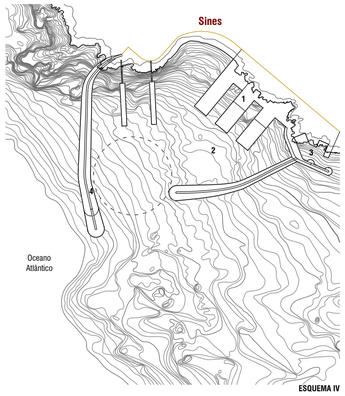
ESQUEMA I



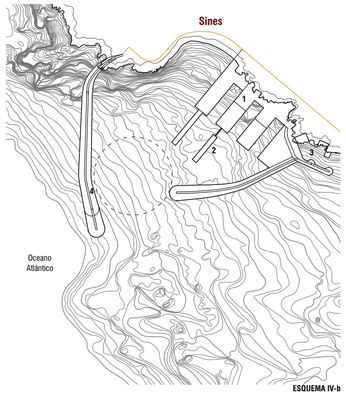
ESQUEMA II



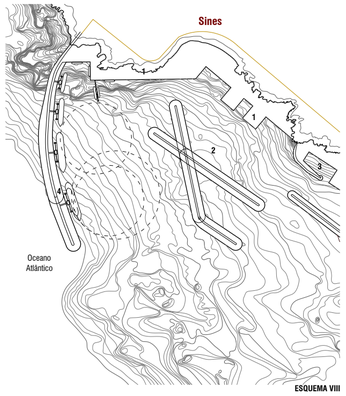
ESQUEMA III



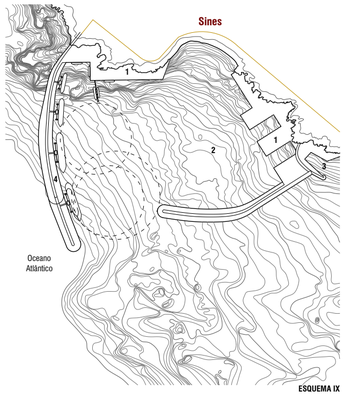
ESQUEMA IV



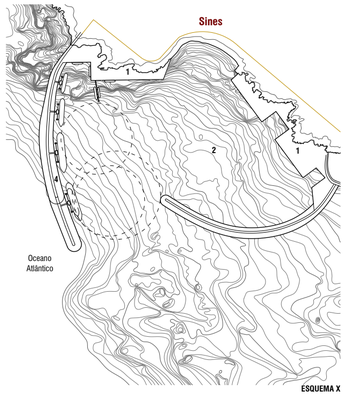
ESQUEMA IV-b



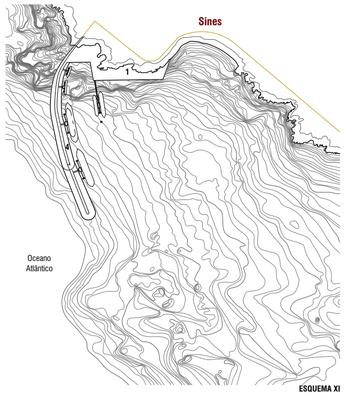
ESQUEMA VIII



ESQUEMA IX



ESQUEMA X



ESQUEMA XI

**PROPOSTAS HIPÓTESES PARA O PORTO DE SINES**

1 - Carga Geral
2 - Terminal mineraleiro
3 - Porto de pesca
4 - Produtos negros e refinados

— *Pipeline*

0 0.5 1 2 km





Dois anos após a criação do GAS, foi necessária a celeridade e eficiência, os objectivos ficam numa primeira fase concretizados, com a aprovação do Plano Geral da Área de Sines em 1973. Em 10 de Agosto de 1973 é assinado no Palácio Nacional de S. Bento o contrato da primeira fase de construção do Porto de Sines, adjudicada à Societá italiana per Condotte d´Acqua. A adjudicação compreendia numa primeira fase a construção do molhe Oeste, 2.025 metros e três postos de acostagem, um eterminal de produtos refinado, um porto de construção, um sector de carga geral, o molhe Sul, destinado a proteger o sector de carga geral e a servir de base ao futuro terminal mineraleiro. Na cerimónia o ministro Mota Campos frisou:

> Portugal sempre foi maior quando se voltou para o mar. (de Carvalho, 2005, p.110)

Igualmente no mesmo ano o Presidente do conselho de Ministros, Marcelo Caetano, desloca-se a Sines para uma visita, na fotografia a comitiva observa a baía e Maracelo, segura uma planta do território de Sines (fig. 124).

**fig. 124** Visita do Presidente do Conselho de Ministros a Sines, Marcelo Caetano, 1973.

A mudança política a que se assistiu em Portugal, pós revolução de Abril de 1974, dita que se tornasse urgente profundas alterações nas políticas sociais, bem como económicas, era necessária uma mudança na orientação global do empreendimento.

Nos anos sucessivos choques petrolíferos, a recessão económica, as inovações tecnológicas e a dificuldade de acesso às matérias-primas africanas, ameaçaram severamente as grandes unidades industriais.

O GAS, não conseguiu por isso expressar um desenvolvimento mais vasto que garantisse a rentabilidade dos investimentos em infra-estruturas portuárias, rodoviárias, urbanas e sociais. As dificuldades, quer internas, quer externas, condenaram o gabinete que se encontrava já desajustado da realidade nacional, é referida por exemplo a questão da expropriação como um problema social:

> O GAS foi alvo de uma contestação, circunscrita a três fases distintas. A primeira esra a fase da contestação das expropriações. A segunda fase é associada à contestação do GAS como organismo. Na terceira fase, há uma contestação generalizada, desde o GAS propriamente dito, até às pessoas que com ele eram identificadas, tudo era contestado por princípio. (Carvalho, 2005, p.110)

Importa ainda referir que as expropriações criaram um sentimento generalizado de terras reféns e expectantes, gerou-se um sentimento de injustiça e nostalgia, pelo destino de terras que perderam o uso agrícola e não serviram a indústria:

> Na verdade, a política de expropriações sistemática implementada na área de Sines, feriu profundamente a sensibilidade das gentes da região, que se viu privada do seu património de um dia para o outro. Muitos recusaram-se a entender ou aceitar porque era necessário expropriar terrenos de lavoura para criar uma zona industrial, quando depois as fábricas não apareciam, apesar de os terrenos serem comprados ao preço estabelecido pelo Estado. (Carvalho, 2005, p.110)

Imperava a extinção como forma de implementar um novo modelo de administração, nesse sentido e após extinção do GAS, é criada a Administração do Porto de Sines (APS), decorria o ano de 1978. Este tinha algumas metas e urgências que deveria procurar dar resposta:

> Era urgente garantir a operacionalidade, em tempo útil, do terminal petroleiro e promover os estudos conducentes à definição da natureza e estrutura do órgão gestor do porto de Sines. Havia, por isso, que mobilizar os recursos humanos e técnicos necessários para garantir a operacionalidade necessária. Assim surge a Administração do Porto de Sines (APS), como entidade a quem será cometida a exploração do porto. (Carvalho, 2005, p.116)

À APS, cabe explorar economicamente, conservar e desenvolver o porto de Sines, elaboração de estudos e planos de obras marítimas e terrestres e do equipamento do porto, submetendo à aprovação do Governo, este garantirá a construção, aquisição, conservação e fiscalização às obras marítimas e terrestres e o equipamento flutuante e terrestre do porto.

**fig. 125** Construção da Avenida Vasco da Gama, regularização de cotas, destruição de parte da topografia, para permitir o acesso sobretudo portuário à cota baixa.

Importa compreender o crescimento demográfico associado à expansão portuária, e analisar o crescimento com base nas expectativas do plano geral da área de Sines.

A dinâmica populacional apresenta um gráfico ascendente (tabela 5) e que acompanha o

**Plantas produzidas através da Interpretação de Esquemas:**

Presidência do Conselho (1973). Plano Geral da Área de Sines (1ªedição). Lisboa: Gabinete da Área de Sines.

**fig. 126** Inicio da construção do porto de contentores, 1978.

desenvolvimento e implantação do fomento das construções portuárias, fixação de indústrias e do sector energético. A expectativa de emprego, fez com que muitos se fixassem na cidade por nela encontrarem trabalho, outros vieram na expectativa de melhores condições de vida e oportunidade de emprego.

O factor económico e de trabalho foram os que mais contribuíram para a atractividade do território, que deixaria de basear a sua economia na indústria dita artesanal, pesca, agricultura, cortiça, conservas e alguma indústria transformadora e ainda serviços. O crescimento manteve uma subida estável e gradual na primeira metade do século XX, contudo nas décadas de 50 e 60, há um ligeiro decréscimo, resultante do êxodo rural e emigração generalizado em todo o território português. Em 1973 a crise petrolífera abrandou a expansão industrial, e em Sines resultou inclusivamente num decréscimo da população, que volta a quando da aprovação do plano geral da área de Sines e a revolução de 25 de Abril de 1974 a sofrer novo aumento significativo da população, tendência que não se inverteu.

A par do crescimento demográfico a cidade e o edificado sofreram um considerável aumento na área construída, as quatro plantas apresentadas possibilitam essa percepção evolutiva na arquitectura e alterações presentes na cidade.

De notar que as expectativas do plano geral da área de Sines para uma população entre os 100.000 e os 150.000 habitantes, nunca passaram disso, passados 45 anos, a população de Sines aproxima-se apenas dos 15.000 habitantes, tendo 14.238 (2011, INE) e a população de Santo André 10.647 habitantes (2011, INE). O cenário macro do plano ficou por alcançar e apesar dos registos e crescimento acentuado da carga movimentada pelo porto, que anualmente aumenta os seus registos, a fixação de novas industrias, melhorias de acessibilidade, parecem insuficientes para esses valores previamente ambicionados.

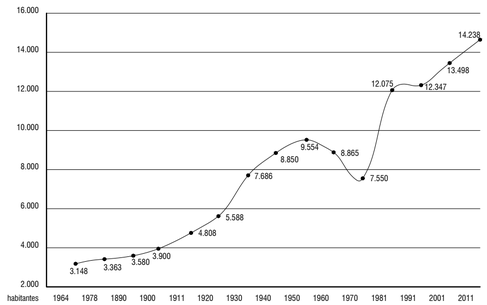


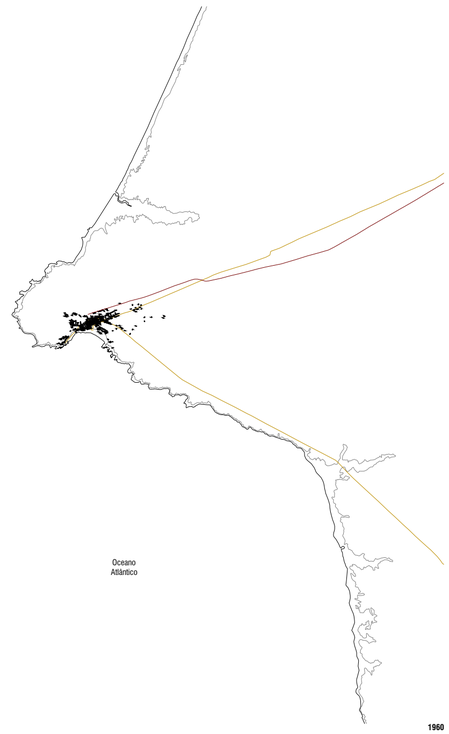

**tabela 5** Evolução demográfica entre os anos de 1864-2011.

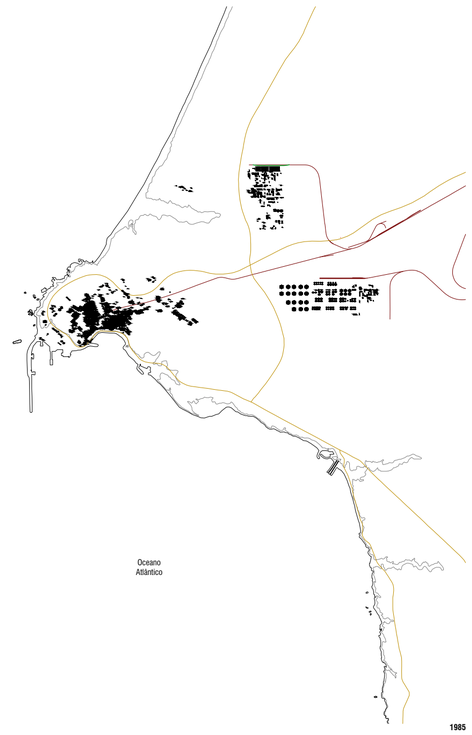
**Plantas produzidas através da Interpretação de:**

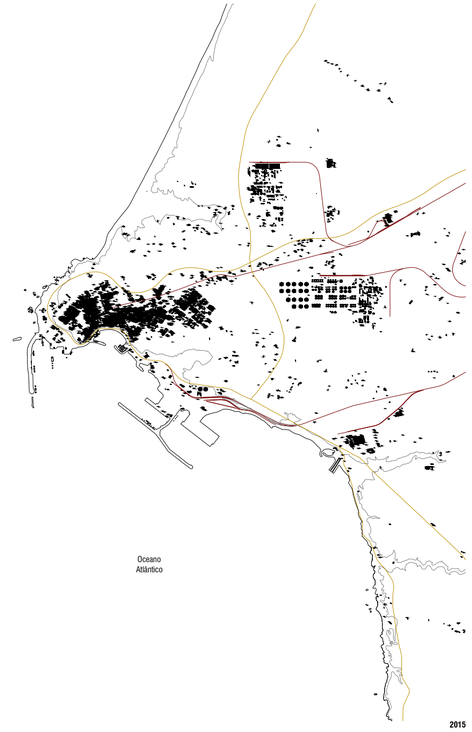
Desenho Base de cartográfica em dwg. Base Câmara Municipal Sines 1: 10 000
Desenho Base de cartográfica em dwg. Base Câmara Municipal Sines 1:2 000
Presidência do Conselho (1973). Plano Geral da Área de Sines (1ªedição). Lisboa: Gabinete da Área de Sines.
Câmara Municipal de Sines 1988, Plano Director Municipal de Sines (PDM), Planta Sintese
Municipio de Sines 2017, Plano Director Muncipal de Sines(PDM), Planta de Ordenamento I - Planta de Sintese
Instituto Hidrográfico (IH), Carta náutica histórica das aproximações de Sines - 1973
Instituto Hidrográfico (IH), Carta náutica histórica da Costa Oeste de Portugal - entre o Cabo de Sines e o Cabo de S.Vicente - 1966










**PLANTAS EVOLUÇÃO URBANA E PORTUÁRIA**

**LINHA DE CAMINHO DE FERRO** — ***PIPELINE***

**0 0.5 1 2 km**

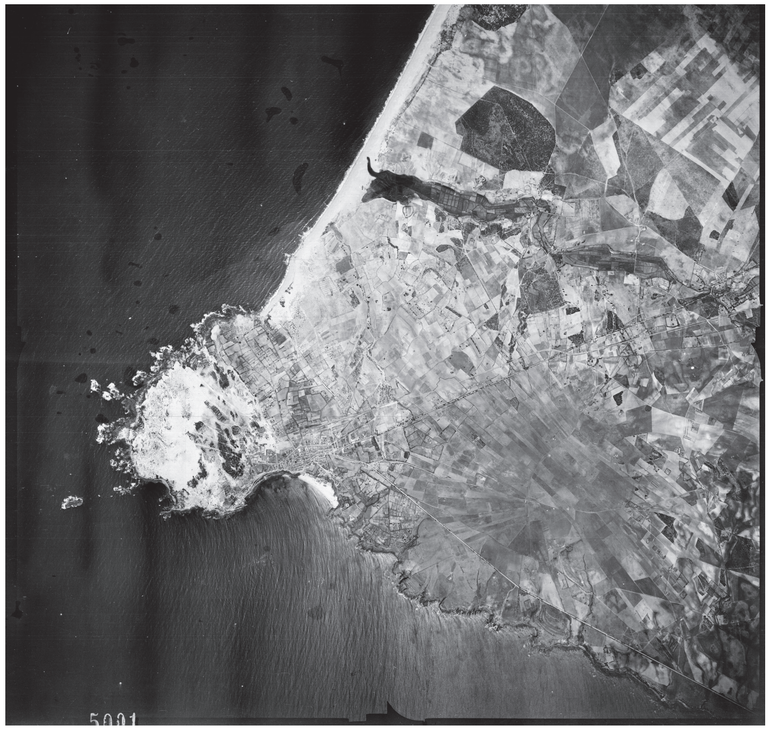


**fig. 127** Fotografia aérea de Sines, 1940.

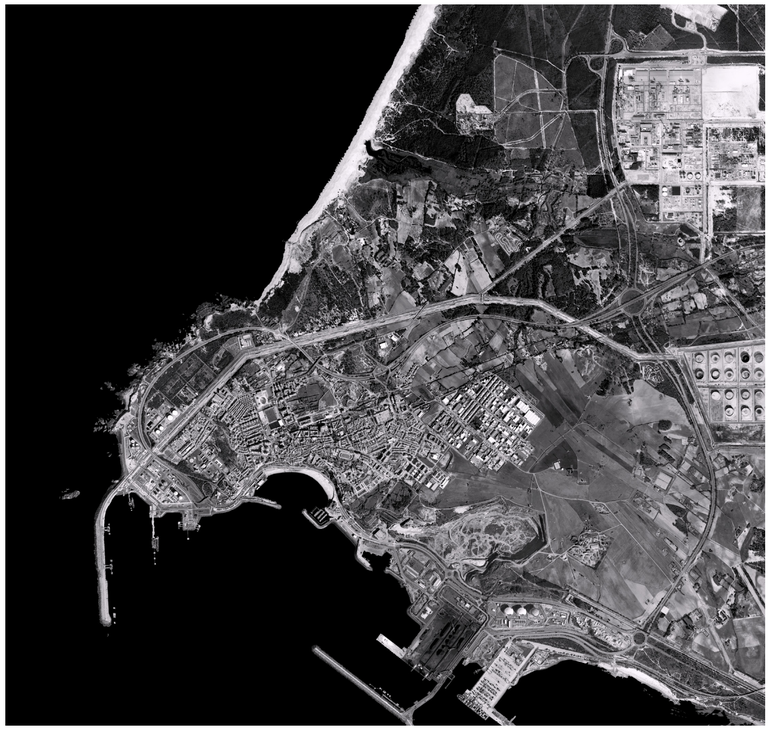


**fig. 128** Ortofotomapa de Sines, 2018.





## TIME LAPSE

O time lapse é uma técnica de fotografia para vídeo, várias fotografias são capturadas com um intervalo fixo entre um tempo e outro, a variação entre um tempo e outro é normalmente de segundos ou minutos.

A velocidade da reprodução é o que gera o efeito de aceleração, criando uma ruptura temporal que representa a passagem de tempo num curto período. O time lapse, permite compreender melhor os processos que aos nossos olhos parecem subtis, por terem movimentos lentos, ou pela distância temporal entre os acontecimentos, como por exemplo os astros, lua, sol, nuvens. Eventos com um espaço temporal maior podem ficar diluídos na nossa percepção e memória, tomando as transformações com singelas, quando na verdade podem ter tido grandes transformações.

Os registos podem colocar em sintetize acontecimentos de construção ou decomposição, como por exemplo novas arquitecturas, tais como edifícios, pontes, construções portuárias, extracções mineiras, desflorestação ou decorrentes na natureza, uma aranha a tecer uma teia, um pássaro a construir um ninho, um castor a construir um dique, ou outros de subtracção, desaparecimento como o degelo ou a decomposição de cadáveres.

A *mnemosyne* (1924), nome do atlas de imagens de Warburg (1866-1929), segundo o autor seria "uma história da arte sem palavras", o atlas não pretendia ser uma ilustração, mas sim o reflexo de um pensamento sobre ele. A obra organizava-se, à época, em cerca de 79 painéis, reunindo um conjunto de 900 imagens, maioritariamente a preto e branco, as imagens eram maioritariamente reproduções de obras artísticas, de pinturas, de esculturas, de monumentos, de edifícios, de afrescos, de gravuras, mas também de recortes de jornal, selos postais.

Os painéis de madeira eram dispostos nas ilhargas da biblioteca de Warburg, permitindo que estas entrassem em diálogo, criando um diálogo, este tempo e espaço implícito criava uma narrativa da história cultural ocidental, existia um confronto e a história de arte tradicional transformava-se numa antropologia visual. Estes painéis e as disposições poderiam "oferecer e de abrir balizas visuais não de uma história da Arte, mas de uma memória impensada da história". (Didi-Huberman)

O filme "A Zed and Two Noughts" de 1985, realizado por Peter Greenaway, narra a história de dois irmãos gémeos Oswald e Oliver, que se dedicam obsessivamente ao estudo sobre a evolução das espécies, utilizando animais mortos em decomposição e fazendo registos fotográficos automáticos e constantes dos mesmos. Esta pesquisa incessante, pretende ajudar a que eles encontrem o sentido da vida, Alba é a única sobrevivente do acidente de carro onde as esposas dos gémeos seguiam e faleceram, esta mulher no decorrer do filme gera um fascínio aos irmãos que acabam por se envolver num triângulo amoroso.

As fotografias aéreas, ortofotomapas, permitem, sequenciada, à mesma escala retratam as transformações que as construções portuárias, continuamente introduziram na linha de costa em Sines, os molhes e aterros, ganham expressão e avanço sobre as águas do mar, criando um limite mutável que é mais rápido que aqueles que ancestralmente foram introduzidos pelos elementos naturais e seus fenómenos. Fica claramente perceptível a escala introduzida e dimensão das actividades humanas e logísticas no território de Sines.

Esta leitura permite imaginar um futuro, conseguir ler um sentido de continuidade que dependerá de factores económicos, e políticos, na continuidade da construção do lugar, há sentidos e direcções que se evidenciam quando lidos num contínuo e que deixam antever atitudes iminentes sobre a faixa costeira.

**fig. 129** *engramma*, painel 46, atlas de mnemosyne, Warburg, 1924.

**fig. 130 & 131** Estudo decomposição de um corcodilo, filme A Zed and Two Noughts, realizador Peter Greenway, 1985.

**fig. 132** Fotografia aérea da construção do terminal de granéis líquidos, 1975, autor desconhecido.

fig. 133
1984

fig. 134
1985

fig. 135
1986

fig. 139
1991

fig. 140
1992

fig. 141
1993

fig. 145
1997

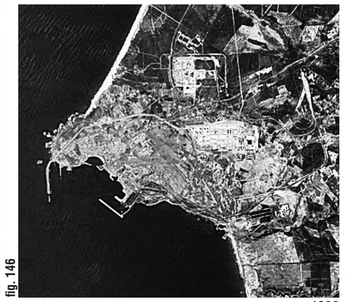


fig. 146
1998

fig. 147
1999

fig. 151
2003

fig. 152
2004

fig. 153
2007

fig. 157
2011

fig. 158
2012

fig. 159
2013

fig. 136
1987

fig. 137
1989

fig. 138
1990

fig. 142
1994

fig. 143
1995

fig. 144
1996

fig. 148
2000

fig. 149
2001

fig. 150
2002

fig. 154
2008

fig. 155
2009

fig. 156
2010

fig. 160
2014

fig. 161
2015

fig. 162
2016

**1906** - Navios Nacionais: 118
Navios Estrangeiros: 70

**1905** - Navios Nacionais: 83
Navios Estrangeiros: 63

**1904** - Navios Nacionais: 133
Navios Estrangeiros: 69

**1903** - Navios Nacionais: 183
Navios Estrangeiros: 72

**1902** - Navios Nacionais: 30
Navios Estrangeiros: 71

**1845** - comércio por importação: *1:566$000*
comércio por exportação: *10:497$000*

**1844** - comércio por importação: *779$500*
comércio por exportação: 9:185$000

**1989** - Navios: 978
19.925 kton

**1988** - Navios: 945
17.416 kton

**1987** - Navios: 828
15.640 kton

**1986** - Navios: 859
15.502 kton

**1985** - Navios: 655
12.436 kton

**1984** - Navios: 620
12.129 kton

**1983** - Navios: 705
13.186 kton

**1982**- Navios: 839
13.721 kton

**1981** - Navios: 955
13.924 kton

**1980** - Navios: 915
12.417 kton

**1979** - Navios: 385
11.626 kton

**1978** - Navios: 13
871 kton

**1999** - Navios: 773
21.449 kton

**1998** - Navios: 724
20.453 kton

**1997** - Navios: 821
20.914 kton

**1996** - Navios: 846
18.901 kton

**1995** - Navios: 978
22.572 kton

**1994** - Navios: 947
21.936 kton

**1993** - Navios: 805
16.937 kton

**1992**- Navios: 894
19.891 kton

**1991** - Navios: 814
16.156 kton

**1990** - Navios: 1.038
22.559 kton

**2009** - Navios: 1479
24.380 kton

**2008** - Navios: 1489
25.149 kton

**2007** - Navios: 1465
26.299 kton

**2006** - Navios: 1422
27.196 kton

**2005** - Navios: 1231
25.042 kton

**2004** - Navios: 972
22.476 kton

**2003** - Navios: 804
20.863 kton

**2002**- Navios: 810
20.142 kton

**2001** - Navios: 745
19.604 kton

**2000** - Navios: 804
19.957 kton

**2020** - 44.000 kton **previsão*

**2017** - Porto de Sines no lugar 15º no ranking europeu de portos com maior movimento de contentores com um total de 1,513 milhões de TEU

**2015** - Atraca em Sines, o MSC ZOE, 395 metros, Sines é único porto em Portugal com condições para o receber.
** maior porta contentores à data no mundo.*

**2014** - 37.500 kton

**2013** - Navios: 2010
36.514 kton

**2012**- Navios: 1653
28.563 kton

**2011** - Navios: 1573
25.792 kton

**2010** - Navios: 1636
25.515 kton

**Pré - História** | **Idade do Bronze** | **Idade do Ferro** | **Época Romana** | **Séc. XIV** | **Séc. XV** | **Séc. XVI** | **Séc. XVII** | **Séc. XVIII** | **Séc. XIX** | **Século XX** | **Século XXI**

**1900** | **1930** | **1940** | **1950** | **1960** | **1970** | **1980** | **1990** | **2000** | **2010**

Remontam ao paleolítico inferior os vestígios das primeiras sociedades, caçadores e recolectores, encontrados no concelho de Sines. Estes vestígios de ocupações temporárias, por parte de grupos nómadas sem organização espacial, em locais caracterizados por depósitos de cascalheiras, em arribas e dunas, como o do Forte do Pessegueiro, onde a proximidade do mar fornecia moluscos e peixe.

As comunidades de caçadores e recolectores perduram até ao Paleolítico Superior (30.000 - 10.000 anos a.C.), período onde termina o período glaciário, assiste-se então a uma evolução na tecnologia utilizada no fabrico de utensílios, com quarto e o sílex, descobertos na Praia do Norte.

A sedentarização progressiva permite o aumento do conhecimento do território e das suas potencialidades. O domínio sobre os animais e plantas incentiva o inicio da agricultura e pastoricia. Os povoados localizavam-se em áreas planas e abertas, sem condições naturais de defesa, as habitações escavadas na areia, e lareiras, reflexo de uma comunidade já sedentária, como seriam também as de Vale Vistoso e Samouqueira.

Surgem novos instrumentos em pedra polida, como os machados indispensáveis ao abate das árvores que permitem a obtenção de combustível e a construção de habitações, ampliando os espaços agrícolas e de pastoricia.

A permanência das comunidades num local permite o desenvolvimento de novas técnicas como a produção de cerâmica e ao aparecimento de novas ideias e rituais, surge a construção de grandes monumentos funerários como dólmens.

A acumulação primitiva permitiu com o avanço técnico tornar os utensílios mais complexos, surgiram artifices, que aperfeiçoaram o trabalho com o Cobre, a partir de 2700 a.C. A sociedade tronou-se mais complexa, existindo inclusive divisão de tarefas. Resultado do avanço tecnológico e utensílios criados, a fixação dos povoados inverteu a lógica anteriormente referida, as populações começaram a ter uma preocupação e necessidade de fixação em lugares mais elevados e protegidos.

No período da idade do Bronze (até 800 a.C.), acresce a descoberta de anzóis fabricados em cobre que impulsionaram a economia do mar e da pesca. A estrutura social torna-se ainda mais complexa, começa a existir uma maior estratificação social, surge neste período as primeiras formas de divisão classista e de organização estatal.

As comunidades adaptaram-se ao meio ambiente onde estava inseridas, exploravam os recursos existentescom base na tecnologia e técnicas disponíveis: agricultura, caça, pesca, pastoricia, mineração, tecelagem, introduzindo uma maior complexificação da sociedade. De realçar que os produtos eram comercializados inseridos em comunidades locais que estavam inseridas em outras mais amplas, nas quais para além dos produtos que resultavam das actividades circulavam inovações, ideias e rituais.

O litoral de Sines e a Ilha do Pessegueiro situam-se num dos eixos de escoamento dos minérios provenientes da faixa piritosa alentejana, pelo que parte seria embarcado para que fosse transportado e comercializado.

Com os romanos, o concelho de Sines define-se pela primeira vez como centro portuário e industrial. A baía de Sines , protegida das nortadas, é o porto da cidade de Miróbriga. O canal da ilha do Pessegueiro é usado para funções portuárias e salga de peixe.

As duas oficinas de produção de conserva de peixe da época romana situadas no Largo João de Deus demonstram a importância dos recursos marinhos na economia. As oficinas eram muradas e formadas por tanques que ladeavam um pátio aberto ao exterior. As salgas eram maioritariamente, conservas de sardinha e cavalas.

**1362** - No dia 24 de Novembro é concedida, por D. Pedro I, carta de elevação de Sines a Vila. Com esta Carta Régia, os Sineenses independentes das ordens dos S. Tiago, e começando esta vila reger-se pelo seu próprio Foral.

Encontradas referencias ao transporte de mercadorias, carvão e cortiça, por via marítima. Surge a primeira notícia conhecida sobre a pesca. uma parceria luso-italiana dispoe-se a pescar atum, golfinhos, lorinha e espadarte na costa de Setúbal e Sines.

Um foral da portagem de Lisboa refere Sines como porto de origem de cereais, vinhos e mel recebidos pela capital.

**1424** - O castelo foi contruido de raiz.

**1469** - Nasce, presumivelmente na Alcáçova do Castelo, o navegador Vasco da Gama.

**1486** - O concelho de Sines, em 1362, abrangia Sines, Porto Covo, Vila Nova de Milfontes, Cercal do Alentejo e S. Luís. Estas três últimas terras forma desanexadas do concelho de Sines em 1486, com a fundação do concelho de Vila Nova de Milfontes.

**1512** - Sines recebe foral manuelino (D. Manuel I).

**1529** - A Ermida da nossa senhora das Salas foi mandada reconstruir, por Vasco da Gama.

**1621** - Descrição de Alexandre Massai da calheta de Sines e do grande projeto do porto oceânico do Pessegueiro.

**1680** - O Forte do Revelim está relacionado com outras fortalezas existentes na costa portuguesa. Esta construção construção estava destinada a proteger a ribeira de ataques corsários.

**1730** - Sabe-se que reinado de D.Pedro I se contruiu uma Igreja Matriz de S. Salvador.

**1755** - A 1 de Novembro de 1755 dá-se o grande terramoto.

**1781** - Inicio dos planos e estudos para melhoria do Porto de Sines, com Diogo Correia da Mota e João Gabriel Dechermont.

**1808-1811** - Invasões Francesas. Sines é porto de entrada de tropas britânicas.

**1834** - As ordens religiosas são extintas e Sines deixa de pertencer à Ordem de Santiago; Dom Miguel parte de Sines para o exílio.

**1866** - O municipio é extinto e integrado em Santiago do Cacém como freguesia de S. Salvador; Inicio do ensino primário oficial em Sines, só para rapazes.

**1880** - É construído o farol.

**1900** - Em Junho foi aprovada a construção de um molhe de protecção para o reguardo de pequenas embarcações na calheta.

**1936** - O comboio chega a Sines pela primeira vez.

**1940** - Inicio da construção do depósito da água e dos trabalhos de canalização na vila.

**1944** - Entra em funcionamento a rede de abastecimento de água na vila. Inclui somente o atual centro histórico.

**1950** - Inauguração do Bairro dos Pescadores.
Inicio da construção da rede de esgotos em Sines.

**1968-1973** - O III Plano de Fomento, no capítulo do planeamento regional, assinalava como um dos objectivos principais " a expansão descentralizada da indústria e dos serviços concretizada pela utilização de pólos de crescimento."
Criado o Gabinete da Área de Sines.

**1972** - Abertura dos primeiros concursos para a execução de empreitadas na Área de Sines.
Anúncio da abertura do concurso para a construção de 209 fogos na Zona de Expansão de Sines.

**1978** - A refinaria e o porto industrial de Sines começam a operar.
Uma sucessão de temporais destrói o molhe oeste.

**1980** - A Câmara Municipal de Sines embarga as obras da Central Termoeléctrica.

**1981** - Inicio de operação do terminal Petroquímico.
Constituição da CARBOGAL.

**1982** - Primeira greve verde em Portugal contra o funcionamento da Petrogal e da Petroquímica.

**1983** - Realização de trabalhos Marítimos no Porto de Sines.

**1984** - Inicio de construção de Terminal de Graneis Sólidos.
Inicio do funcionamento da central térmica em Sines.

**1986** - O governo dá orientação para que se proceda à extanção do G.A.S.

**1987** - Concluídas as obras de construção do Terminal de Descargas de Carvão.
Concluída a construção do molhe Leste e publicado o estatuto orgânico APS.

**1988** - APS adjudica ao consultor SGROS a reformulação do "lay-out" para as instalações do Terminal de Carvão, com vista a torná-las mais flexíveis para um desenvolvimento faseado e numa perspectiva de utilização "Multipusos".

**1988-1992** - Consolidação a nível de segurança e organização de actividade portuária.
Consolidação do porto a nível de segurança e logística.

**1989** - Decorreram contrato com a " Condotte" para adjudicação da empreitada de reabilitação do Molhe Oeste.
Assinado protocolo para a concessão do Terminal "Multiusos".

**1991** - Construida a PGS, com a participação no seu capital social do IAPMEI, IPE, APS, Câmara municipal de Sines e Comissão de Coordenação da Região do Alentejo.

**1992** - Concessionado a um operador privado (Portsines) a exploração,em regime de serviço público, do Terminal Multiosos.
Concluídos os trabalhos de empreitada de reabilitação do Molhe Oeste.

**1993-1999** - Qualificação, a actividade direccionou-se para a qualidade de desempenho e diversificação dos tráfegos, com preocupação ambientais de sustentabilidade futura.

**1993** - Entra em serviço o Terminal de Carga Geral.
Reconfiguração da refinaria de Sines.

**1994** - Inauguração do porto de pesca.
Arranjos na frente marítima, urbana e portuária.

**1996** - Sines recebe escala do maior navio do mundo, o N/T Atlantic - 404.532 DWT

**1997** - Em julho, a vila de Sines é elevada a cidade.
Inicia-se a primeira fase dos trabalhos de recuperação paisagística da pedreira.

**1998** - Localizado terminal de descarga de gás natural (Terminal de GNL) e um terminal de águas profundas para movimentação de contentores (Terminal XXI)

**2000** - Inicio da construção do Terminal de GNL e do Terminal XXI.
Entrada em funcionamento do sistema VTS do porto.
Prolongamento do porto de pesca.

**2001** - P.O.P Plano de Ordenamento Portuário
prolongamento do cais Sul do Porto de Pesca.
Movimentação e Armazenamento de Cimentos.
Acessibilidade da Zona Leste do Porto de Pesca.
Alteração dos circuitos de Movimentação e Braços de Carga.
Sistema de controlo de Trafego Marítimo.

**2001-2003** - Ampliação do molhe Leste.

**2002** - Apoio à carga: concessão do serviço público de reboques e armação, incluindo a venda do Trem Naval.
Terminal de GNL ( Gás Natural Líquido) - transgás Atlântico.
Recepção e Armazenagem de Fuel de Pirolise.

**2003** - TERMINAI XXI acessibilidades Terrestres Rodo-Ferroviárias.
Plano Ambiental e de Recuperação Paisagística da Pedreira de Monte Chãos.
Entrada em exploração do terminal XXI.

**2004** - O novo terminal de contentores, Terminal XXI, começa a operar no dia 31 de maio.
O Terminal de Gás Natural é inaugurado.

**2008** - É inaugurado o Museu de Sines | Casa de Vasco da Gama.

**2013** - É inaugurada a terceira refinaria da Galp Energia.

**CRONOLOGIA**



02

**ENQUADRAMENTO TEÓRICO**
Contextualização e caracterização do espaço de estudo

## CONSIDERAÇÕES

A análise do capítulo que se encerra e a sua estruturação pretendeu distinguir de modo abrangente duas questões fundamentais, por um lado paisagem e território, por outro a íntima relação entre a água e as características geomorfologias do lugar enquanto potenciadores de fixação humana e enraizamento urbano e sua evolução, ajudando a perceber a escala e as transformações a que os limites entre a terra e o mar estiveram suscetíveis, potenciando a economia do lugar e mais tarde a própria economia nacional, daí advieram necessariamente profundas transformações num processo contínuo de intervenções e reflexões para a adequabilidade do lugar ás expectativas marítimas, que sempre existiram na enseada de Sines, lugar protegido e de águas profundas.

A paisagem e a sua leitura foi determinante para perceber a inserção num contexto, o maciço ígneo de Sines, faz uma clara charneira entre dois tipos de costa diferentes, a Sul as escarpas rochosas, muros nas quais as ondas rebentam, contrariam a paisagem de areias e dunas brancas a Norte, onde os comportamentos e oscilações são mais constantes. O promontório de Sines, detinha as condições ideais de fixação e proximidade a uma enseada que naturalmente resguardava as embarcações e artes de pesca das tempestades mais fortes e das direções da ondulação predominantes. Foi a geomorfologia que potenciou um enraizamento, pareceu sempre pertinente a ideia que este lugar, resultou de erupções vulcânicas, que ao encontrar as águas oceânicas e arrefecendo solidificavam no que seria uma nova topografia, que ganhava espaço ao mar, um lugar conquistado, as intervenções portuárias, não destoam deste comportamento natural, os molhes, embasamentos, paredões e muros, apesar de pensados e determinados, foram secularmente procedendo de forma semelhante, conquistando espaço e defendendo as águas para garantir "operacionalidade".

Pareceu fundamental a percepção de duas paisagens de imensidão, o mar e a terra, com um denominador próximo, íntimo e de certo modo semelhante, as águas ondulantes do mar e a morfologia, planícies igualmente ondulantes, apesar de matérias diferentes, pareciam expressar uma continuidade, quer ao olhar mais instintivo, quer ao olhar dos poetas, um mar de terra, será uma expressão facilmente reconhecível pelos que habitem o território que envolve Sines, algo perceptível sobrevoando esse território de contacto, entre terra e mar. Há nelas, uma horizontalidade importante e em ambas, as superfícies permitem um caminhar confortável e à navegação.

A oportunidade de sobrevoar deixou perceber de outra forma o que por um lado era expectável, a excepcionalidade de Sines, fica realçado, a Sul os aglomerados costeiros, vão se fixando e surgindo onde as condições naturais o permitiram, em linhas de águas, lugares estuarinos, que enfatizam a dependência da água, como força potenciadora na fixação de comunidades ao longo da costa, não só a água de consumo, mas a água que permitiu desenvolver actividades, com enfáse na pesca, tais como Odeceixe, Zambujeira do Mar, Vila Nova de Milfontes e Porto Covo. A Norte a paisagem muda, a costa mais aberta e sedimentar, não potenciou o surgimento de um aglomerado com as caracteristicas semelhantes aos outros e até à península de troia, que encerra o estuário do Sado, na outra margem a cidade de Setúbal, onde se volta a afirma as características favoráveis à pesca e tal como em Sines as condições portuárias favoráveis. É neste entre que Sines, se situa, evadido por elementos fabris e industriais, tornam a atmosfera envolvente mais gasosa, com mais fumo, é mais turva, menos nítida, mas não esconde o anteriormente referido.

Importou produzir cartografia síntese, que permitisse ter informação desenhada de acessível compreensão, de modo a ser constantemente um meio de aferição sobre as sucessivas propostas de projecto e sugestões, como será demonstrado no capítulo de projecto o sugerido procurava interferir no limite, entre a terra e água, a linha de costa. Nessa medida e para adequar o redesenho da linha de costa foi necessário aferir a diferentes escalas, proximidades do lugar e do território, de modo a não comprometer o equilíbrio, e tentado incentivar a uma maior legibilidade.

A viagem primordial feita com base nas fontes escritas, e desenhadas, pretendiam recriar a evolução do conjunto, se a fixação é clara, pelas potencialidades naturais do lugar, há outros factores que transformaram o lugar, a necessidade de construção e implementação de sistemas defensivos ao longo da costa portuguesa, determinaram reflexão e propostas de elementos defensivos, ao longo de pontos estratégicos, e sobretudo próximos de meios urbanos, era uma afirmação política e salvaguarda das actividades económicas, com medo de ataques piratas ou levados a cabo por estados soberanos, o reino português foi encomendando e incentivando a defesa da costa, Sines teve o mesmo destino e os desenhos de Leonardo Turriano e Alexandre Massai, seriam o primeiro complemento gráfico à documentação escrita. Importantes no reconhecimento do lugar, após estes uma séries de outros promoveram estudos, planos e projectos, uns foram construídos, outros nunca o chegaram a ser, ou por falta de decisão ou pelo facto de rapidamente se revelarem insuficientes, face às transformações económicas do lugar, as circunstâncias marítimo ou portuárias, foram alimentando sempre os maiores projectos para Sines.





Este estado de reflexão e encomenda à medida das necessidades durou cerca de quatro séculos, até ao início do século XX, aí surgem outras questões determinantes e fundamentais para o planeamento da enseada de Sines, a procura pelos banhos balneares, associados à ideia prolífera e burguesa da época que eram benéficos à saúde dos banhistas, desencadeou um fenómeno que foi gradualmente tendo mais expressão e o turismo, sobretudo interno, ditava sazonalidade, trazendo pessoas de lugares interiores ou distantes, em busca do mar, isso fez com que as frentes mar fossem equipadas e dotadas de condições, contudo em Sines, a expressão turística não teve a importância que teve noutros lugares do país, não só pelo mar em si, mas também pela intenção de dotar o lugar de um porto à "escala europeia", e existe um período de expectativa.

Importou evocar imagens com a qualidade necessária para perceber melhor um momento charneira, determinante que antecedeu às enormes construções portuárias e logísticas, nesse sentido o Fotografo Artur Pastor, registou com a sensibilidade que lhe é característica, quase num sentido de iminência do que se seguiria, imagens que retratam de forma descritiva o "suspenso", e a expectativa que já se anunciava sobre o lugar.

A decisão governamental para a construção de um novo porto resultou, nos estudos mais profundos sobre o lugar em diferentes aspectos, tendo sido produzidos importantes relatórios e novo conhecimento, até então não formalizado e nunca reunido de forma tão complexa, informação essa expressa no importante volume "Plano Geral da Área de Sines", também a partir da sua leitura, para além de outras questões de ordem mais prática, que permitiram outras percepções, das diversas propostas para as primeiras construções, umas embasavam, aterravam e serviam-se da baía natural, para a construção de um porto contínuo, outras construíam dois núcleos nas extremidades da baía de modo a deixar livre a praia e a baía, na tentativa de manter o melhor possível a ancestral relação com o mar das gentes de Sines. A opção mais aniquiladora era fortemente apoiada pelo consórcio responsável pelo projecto das infra-estruturas, mas por oposição governamental, essa opção não seria adoptada, mesmo que representasse um esforço económico superior.

O projecto contemplava uma perspectiva colossal, uma enorme cidade, uma enorme população, e um desenvolvimento que nunca existiu, contudo seria para que pudesse existir um fomento em um cenário macroeconómico óptimo, essa antevisão. O tempo revelou que o fomento e desenvolvimento portuário foram menos consolidados, interrompido por factores internos e externos de desinvestimento, crises como as do petróleo, desaceleraram a economia mundial, exemplos maiores disso a crise de 1973, 1979 e 1991. A primeira administração portuária (GAS), seria contestada e reformulada para um novo modelo administrativo (APS), procuravam-se estratégias que potenciassem a melhoria e desenvolvimento portuário.

O recurso às imagens aéreas apresentadas de modo sistematico e datado, permitem fazer uma leitura sequenciada e que dão conta das profundas transformações ocorridas num espaço de tempo de sensivelmente 40 anos, em Sines. São mote para pensar o lugar a outra escala com diferentes características e magnitudes.

As intermitências, incertezas e expectativas, pareceram sempre difíceis de lidar, prever ou antever, mas na análise dos 40 anos referidos, é perceptível a privatização da frente mar, encerrada e fechada por fronteiras, limites administrativos, que foram retraindo à cidade contacto, distanciando-a de uma relação mais plena com o mar, a dimensão pública, que existia nos lugares entre a terra e o mar, foi se diluindo e o espírito de que uma cidade e um porto se subvertia em um porto e uma cidade, pareciam cada vez mais iminentes. As gerações expropriadas, que tiveram de entregar as terras por decisão governamental, ainda existem, e muitas dessas expropriações não resultaram efectivamente para o desenvolvimento portuário, gerando sentimentos de "revolta", o projecto sugerido, irá tentar sugerir adequabilidades, proximidades, construção de uma dimensão público-portuária, construindo-se na mesma lógica ancestral do lugar, conquistando ao mar, o suporte para a sua construção, a horizontalidade deve-se manter pelo respeito à paisagem, território e água, que envolvem o lugar.

A distancia e acontecimentos, tal como aconteceu noutras alturas importantes de Sines, deram lugar à necessidade e importância de reflectir a sua arquitectura e urbanismo de acordo com o sentido expectável para si mesma. O presente trabalho pretende ser um *layer*, contribuindo na reflexão sistemática do lugar, introduzindo mais uma possibilidade e tentando antever direcções futuras.

**fig. 163** Praia de banhos, presumivelmente anos 40.

**fig. 164** Praia de banhos, presumivelmente anos 60.

**fig. 165** Acqua Alta Study 3, Praça de São Marcos, Veneza, Itália, 2007. © Rohan Reilly

# 03

## ESPAÇO PÚBLICO/CASOS DE ESTUDO

**Introdução**

**Espaço público (**frentes de água - *Waterfronts)*
**Rossio** (aproximação tipológica)
**Gênese e tranformação** (Terreiro do Paço, Lisboa, Portugal)

**Fenomenologia** (Praça de São Marcos, Veneza, Itália)
**Escala** (Cantral Park, Nova Iorque, EUA)
(Golden Gate Park, São Francisco, EUA)
**Vazio definido pela arquitectura** (Praça entre catedrais, Cádis, Espanha)

**Considerações**

## INTRODUÇÃO

O capítulo, pretende em primeiro estabelecer uma aproximação a uma das problemáticas, a relação que os espaços públicos estabelecem com as frentes de água, *waterfronts*, que foram alteradas ao longo dos períodos industriais, não só pela necessidade de fixação de alguns tipos de industria bem como com o desenvolvimento das áreas portuárias, que tiveram um crescimento franco e acelerado acompanhando a produção e mercados globais. Contudo na "pós-revolução", a decadência, degradação e fracturação de algumas áreas urbanas, trouxeram problemas e pretensões para estes lugares, a consciência e planeamento possibilitaram resgatar novamente para a cidade áreas urbanas que se perderem para a indústria e actividades portuárias. A ideia de muitos projectos trabalharem em contextos operários tentando implamentar novamente a dimensão pública, devolvendo a água às cidades e permitindo o acesso a áreas que por questões operacionais estiveram vedadas e constituíram um verdadeiro "limite", assim a maioria dos projectos ao longo das décadas tive como pretensão promover o dialogo, proximidade e/ou aproveitamento destes lugares.

Pela especificidade do projecto sugerido, de modo simples, um grande embasamento, terrapleno, desenhado com a intenção de permitir os usos específicos, quer em mar, quer em terra, no mar garantindo a navegação das diferentes embarcações, e os portos que transitam de lugar na proposta, em terra de modo a reorganizar eixos viários, pedonais, clicáveis, a arquitectura, um programa de aquacultura e um equipamento de usufruto público, e sobretudo um grande vazio, um rossio à beira mar, como será demonstrado mais na segunda parte da dissertação.

A posição limite do projecto entre a terra e o mar, a cidade e o porto logístico, aproximam o vazio sugerido de valores reconhecíveis aos rossios portugueses, acresce ainda o facto de se pretender uma leitura do espaço não só em termos funcionais, mas sobretudo em termos da paisagem, pela relação que a inserção deste espaço e sua escala possibilitam na leitura de conjunto, o conceito e definição tipológica que mais se adequo à pretendida com o projecto é a apresentada pela Arquitecta Paisagista Conceição Freire, que defende que o rossio é um espaço "plurifuncional", é esta a visão pretendida para o grande vazio sugerido um espaço de encontro e que promova diferentes usos, acontecimentos, pela esfera pública ou privada, mais importante o facto de que terá apenas o uso que as pessoas lhe derem. O rossio ficava próximo, nas imediações dos limites da cidade, adjacentes, a portas, pontes, portos em lugares que reforçavam simbolicamente o carácter de troca. Na sua definição a importância das vias de comunicação que o tornavam acessível, é um espaço que foi nevrálgico na estrutura das cidades portuguesas e determinante na correlação de unidades de paisagem, aproximando e fazendo com que comunicassem.

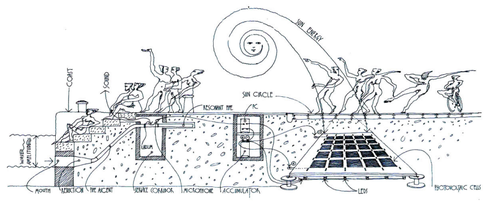
Como tal pela espacialidade e inserção na cidade, as suas transformações seculares do espaço e do seu uso, considerou-se oportuno e importante a inserção do Terreiro do Paço na dissertação, a sua implantação na cidade, a relação que estabelece com a malha urbana, a regularização e os terraplenos feitos ao longo do tempo, que permitiram gerar e geomtrizar o espaço, ao que acresce os sucessivos eventos e episódios que nele decorreram, só se justificam por um dos seus limites ser a água do estuário do Tejo, outrora importante porta da cidade na partida e na chegada de pessoas, mercadorias, dali era possível chegar ao "mundo". A cidade não desistiu do Terreiro do Paço, hoje Praça do Comércio, para além do que possibilita à cidade exalta muitas memórias e homenageia o país de mar, descobrimentos, relembra tragédias, o terramoto de 1755, e continua a ter pessoas que se sentam, que nele se ocupam em passeios, fotografias, abraços, beijos. É um espaço assim, completo, pleno na integração e que permitiu se alterar, transformar com as necessidades da cidade e sua economia.

Os casos de estudo resultaram de referências que foram importantes no decorrer e desenvolvimento do projecto, nas suas diferentes fases e especificidades, estes não seriam os únicos que se adequavam à exposição feita na dissertação, uma vez que outras referências acompanharam e auxiliaram o encontro e tomada de posições das soluções apresentadas.

De realçar ainda que os casos de estudo não decorrem da seleção de projectos, ou espaços que se assemelhem nas suas características e especificidades às do projecto, no que seria uma procura "pós-projecto", mas sim de temas implícitos, contidos e que eram determinantes na adequabilidade da proposta, assim selecionou-se três que expressam "temas" fundamentais na concepção do projecto para Sines, sendo eles fenomenologia, escala e vazio definido pela arquitectura aos quais corresponderam os seguintes casos Praça de São Marcos, Veneza, Itália; *Central Park*, Nova Iorque, EUA *Golden Gate Park*, São Francisco, EUA; Praça entre catedrais, Cádis, Espanha. A exposição da informação é feita por ortofotomapas tratados que localizam os casos de estudo no contexto das cidades e relações costeiras, linha de costa. De seguida exposta a informação necessária à compreensão dos mesmos no âmbito do "tema" no qual eles foram determinantes e propositivos sobre o projecto. Seguindo-se desenhos síntese produzidos a partir de recolha cartográfica, consulta de livros repositórios digitais. Todavia do estudo excluiu-se de uma demonstração mais aprofundada e ilustrativa de outras referências que conduziram ao resultado do projecto e contaminaram também as tomadas de posição em relação aos diferentes constrangimentos, ainda assim, evoca-se para esta introdução alguns e uma pequena explicação do seu contributo.

O projecto *Organ Sea*, Zadar, Croácia da autoria do arquitecto Nikola Bašić's, explora a de forma sensível a oscilação das marés onde um "órgão", sucessão de tubos que reagem à oscilação das marés e ondulação produz um som orquestral, que emana ao longo do espaço público, próximo do porto de cruzeiros, este som do mar, Adriático, será constantemente uma sinfonia diferente, dependendo do comportamento do mar e da sua ondulação. O projecto de Sarah Krausslach e Nancy Zimmerman, o *Cape Square*, Durrës, Albânia, a construção de um lugar público, próximo da costa, mar Adriático, para além dos arranjos e reordenamento das vias de comunicação existentes, organizando os tipos de trafego, convida à permanência, sobretudo na construção artificial de um pequeno "cabo", socalqueado, materializado em patamares, remetendo para a representação das curvas de nível em maquetes de arquitectura, construído em cimento branco, evoca uma pureza formal e material, que não tenta reencontrar uma natureza já perdida ao longo da frente de mar da cidade, mas de modo conceptual e artificial assimir uma posição de avanço, permite que seja utilizado na aproximação à água a diferentes alturas, e possibilita ainda a vista sobre o mar e a terra, as embarcações e a cidade, mais do que o elemento "geológico", é uma bancada que afirma a paisagem enquanto espetáculo, que convida ao romance e às confissões. Outro projecto que auxiliou a compreensão de como a construção de uma nova topografia, redesenhan a linha de costa, foi o Franklin D. Roosevelt memorial, Four Freedoms Parks, Nova Iorque, EUA. Originalmente projectado pelo arquitecto Louis Kahn em 1972 só veio a ser executado em 2012 sobre a coordenação do atelier Mitchell Giurgola. Promove a construção de um trapézio em planta, simetricamente desenhado, uma escadaria eleva o utilizador para uma cota mais alta onde árvores adjacentes promovem sombra a quem caminha ou se senta, mas também intensificam o ponto de fuga, culminando numa "câmara" ao fundo, que é definida por 3 muros altos, quando o utilizador se depara com a "câmara" uma estátua homenageia o homem, transpondo para o interior do espaço, uma sala a céu aberto, encena a paisagem da cidade de Nova Iorque, os seus arranha céus, as áreas portuárias, embarcações e água, convida à reflexão à permanência e deixa vislumbrar a conquista do homem, permite ver a cidade, num espaço protegido à escala do homem.

Para além destes acima referidos, muitos outros tiveram importância numa tomada de posição, faróis, molhes, pontões, marginais, avenidas, piscinas de marés e fluviais, salinas, por exemplo, foram tipologias e programas constantemente analisados e que contaminaram o imaginário e por vezes apontaram direções a seguir e tomar. A disponibilidade de material base e de estudo, também ditou a hierarquia da demonstração dos casos de estudo, ajudou inclusive a adequar a escolha dos mesmos, quando as dúvidas pela sua importância, não permitiam a decisão.



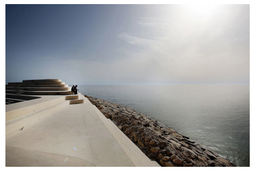
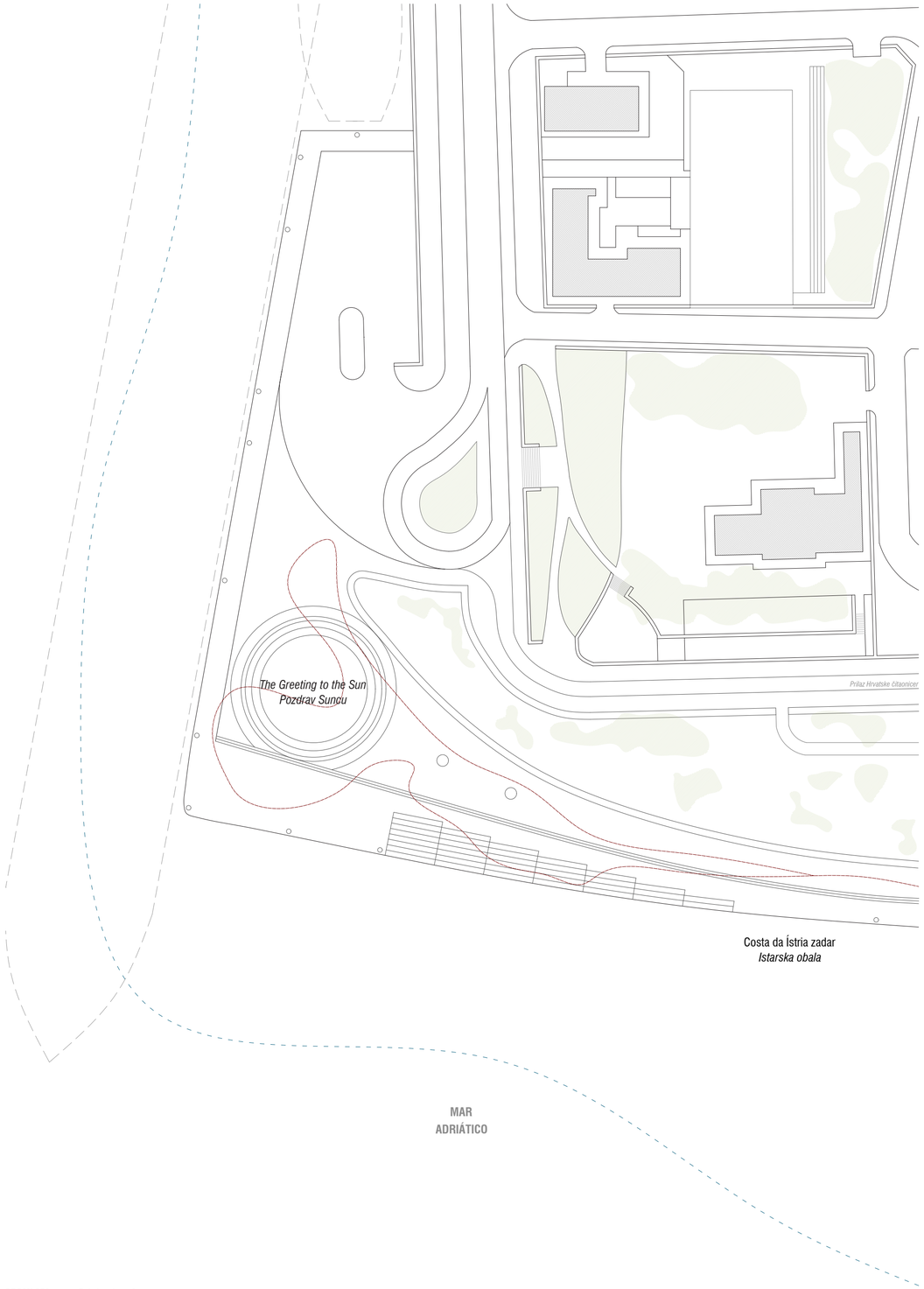



**fig. 166** *Cape Square*, Durrës, Albânia.

**fig. 167** Franklin D. Roosevelt memorial, Four Freedoms Parks, Nova Iorque, EUA. © Arniaga

**fig. 168** Câmara, Franklin D. Roosevelt memorial, Four Freedoms Parks, Nova Iorque, EUA.

**fig 169** Esquiço de Nikola Bašić's, *Organ Sea*, Zadar, Croácia.

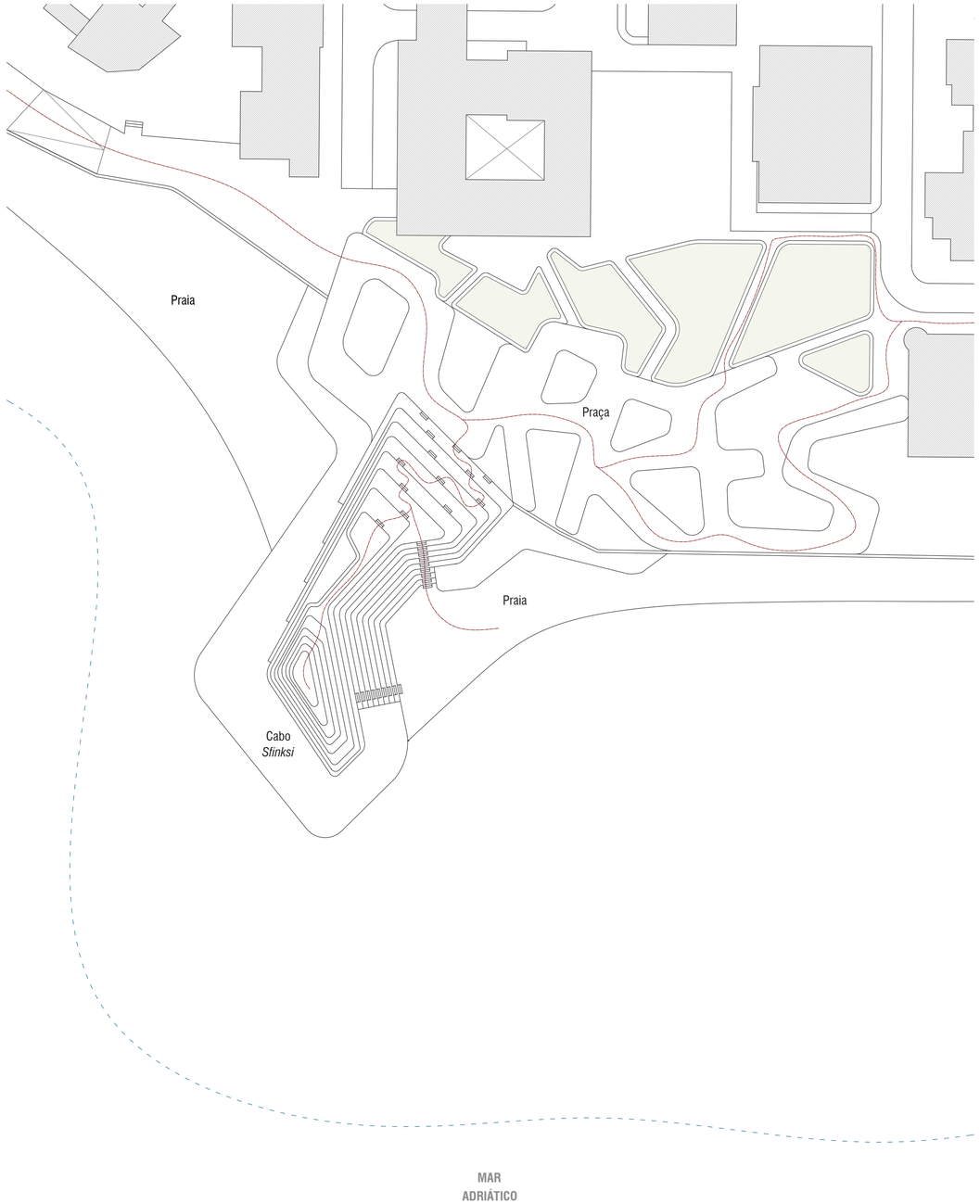



**ORGAN SEA**
— Trajecto embarcações
— Percusos pedestres

0 5 10 20 m








**CAPE SQUARE**
— Trajecto embarcações
— Percusos pedestres

0 5 25 50 m

## ESPAÇO PÚBLICO
Frentes de água - *Waterfronts*

**fig. 170** *Tower bridge, Pool of London, Thames,* Londres,1900.

**fig. 171** *Piers and Manhattan Skyline,* Nova Iorque, 1908.

O espaço público nas frente de água, tem ganho uma importância marcante a partir nas últimas décadas, a decadência de actividades relacionadas com o limite terra e água, por norma actividades logísticas, portuárias, industriais, fomentou fronteiras e privatizou lugares privilegiados de comunicação entre as cidades e água. A globalização e fervor industrial fomentaram inúmeras vezes reacções imediatas e necessárias às economias locais, regionais, nacionais e até mundiais, promovendo profundas transformações quer na paisagem quer no uso dos lugares de charneira entre a cidade e água, rios, estuários e mar. Tipologias industrias e com escalas "estranhas" à cidade, da ordem da máquina, introduziram outros valores.

> A problemática da transformação recente dos Waterfronts urbanos tem alimentado diversos estudos e ensaios multidisciplinares nos mais diversos contextos culturais e geográficos. Na verdade, nesta era de Globalização económica e de pós-industrialização, os efeitos da transformação logística ou da obsolescência funcional da maioria das actividades económicas fixadas em frentes de água – portos comerciais, complexos industriais pesados, terminais ferroviários ou aeroportuários – fazem-se sentir um pouco por todo o lado, constituindo um dos fenómenos generalizados mais interessantes para o estudo comparativo dos conceitos e dos instrumentos do projecto e da gestão urbanística contemporânea, no que diz respeito à renovação das cidades. (Grande, 2000, p.41)

Nuno Grande, fala de uma transformação acentuada a partir da década de 60, existindo a pretensão de se resgatar espaço para a cidade, os lugares logísticos e portuários, que privatizavam as frentes de água, não permitiam o uso colectivo, contudo o declínio e a relocalização de estruturas portuárias normalmente por já não se poderem expandir ou por questões de planeamento em zonas periféricas, mais distantes das cidades, transitou os usos e dessa forma a possibilidade resgatar esses lugares para a esfera pública, resultando na maioria dos casos em projectos de espaço público e de âmbito plural, "devolvendo" a água à cidade.

As operações promovidas na requalificação destes espaços foram maioritariamente passeios públicos, esplanadas, anfiteatros, jardins de água, docas, marinas, aquários, etc. Apesar de tudo Nuno Grande, evidencia lugares onde a participação e essa reconquista da dimensão pública, foi maioritariamente feita pela iniciativa privada, tais como os "piers de Nova Iorque e Boston, as docklands de Londres ou aterros de Hong-Kong e Tóquio. Muitos destes exemplos caracterizam-se por uma precária relação entre o investimento em infra-estruturas (por defeito) e o investimento em novas arquitecturas (por excesso)." (Grande, 2000, p.42)

**fig. 172** *Piers Boston,* Boston, inicio do século XX.

E talvez por isso, importe referir, que grande parte dos investimentos mais recentes nestes lugares surjam, quer por vontade e iniciativa das entidades públicas, quer do interesse privado e empresarial.

Parece já não fazer sentido partir da diferenciação metodológica entre o investimento no espaço público (de origem eminentemente estatal ou municipal) e o investimento no espaço público (de origem diversa e não hierarquizada), mas antes da integração e coordenação entre ambos, no sentido de não se perder a "dimensão colectiva" da cidade, como defende o arquitecto-urbanista catalão Manuel de Solá-Morales. A reconquista dos *waterfronts* já não é, pois, um problema meramente "público", mas antes, e sobretudo, "colectivo". (Grande, 2000, p.42)

O acto de intervir nos *waterfronts*, nem sempre garante abertura e qualidade de espaço e o simples facto de intervir não garante que seja construída cidade, isso dependerá dos programas as suas diversas dimensões e o desenho urbano sugerido, para que seja construída cidade, estes lugares devem ainda permitir uma "renovação extensiva do território que lhe dá suporte". (Grande, 2000, p.42)

> A partir do momento em que a dicotomia clássica entre plano (regulação) e projecto (operativo) é ultrapassada, este tipo de trabalho leva-nos à descoberta de formas inovadoras de plano-projecto e/ou projecto-plano, sem hierarquias, preestabelecidas, ensaiando dessa maneira um processo de planeamento para programas com grande interacção entre tipologia e escala de execução. (Portas, p.88)

Nuno Portas, refere que as paisagens nos *waterfronts*, tem uma natureza de incerteza inerente, reflexo das actividades que ai decorrem, institucionais, financeiras, mercados e até culturais, em oposição às que decorrem na paisagem urbana, mais simbólica, pela arquitectura, características e ecologias e sobretudo patrimoniais. A água elemento liquido ajuda a explicar:

> A singularidade destas operações consiste na presença do elemento líquido, simultaneamente componente activo da transformação e limite físico essencial, ainda que passível de modificação. (Portas, p.88)

Os novos planos procuram intervir segundo Portas, de modo, a devolver condições perdidas, apagadas pelas actividades logísticas, consagrando a esses lugares, como anteriormente referido, lugares centrais no espírito colectivo e de pertença da cidade.

> Em muitas das situações, a função logística inicial, exequível graças a áreas conquistadas à água, separou há muito o centro urbano, residencial ou representativo, da proximidade com o mar, o lago ou o rio. Isto explica a razão por que muitos dos projectos recentes são vistos como uma recuperação de condições ambientais há muito perdidas. (Portas, p.89)

O autor alerta ainda para a dificuldade de estabelecer contacto com estas áreas obsoletas e que estiveram desconectadas da cidade, criar os atravessamentos e acessibilidade, merece um trato sensível e engenhoso, que permita promover uma das qualidades do espaço público, ser acessível. Define como prioridade para estes espaços públicos, que surtam efeito e sejam visíveis num curto espaço de tempo e que mantenha a possibilidade e capacidade de atrair investimentos a executar em fases posteriores. De realçar que apesar da capacidade de estes espaços poderem evoluir e se construir mediantes as oportunidades, o espaço público por norma tende a preservar-se, até porque é mais difícil de alterar ou destruir, pelos valores que passa a deter para a cidade.

## ROSSIO
Aproximação tipológica

O termo rossio, é uma designação atribuída a vários espaços urbanos em Portugal, "corresponde a um espaço aberto público, no limite entre a aglomeração urbana e campo circundante, onde se realizavam e ainda realizam feiras." (Freire, 1999, p. 11), é uma espaço público de transição e de encontro entre duas paisagens, onde as pessoas encontravam o acesso a produtos mais distantes e produzidos em torno da cidade. Por outro lado, importa referir que a definição Rossio, está associada a outras definições terreno ou chão baldio e as de terreiro de pousio, bravio, devoluto, desaproveitado, comum, lugar espaçoso, terreiro e praça larga ou largo. (Freire, 1999, p. 12)

Conceição Freire, evoca o autor J. Machado, para defender que o rossio é um espaço "plurifuncional", que é um espaço que ao longo dos tempos foi agregando várias funções e diferentes, ditadas pelos anseios e necessidades da população. O rossio chegou inclusive a ser alvo de práticas agrícolas e de cultivo, havia sobre o espaço operações de "desbaste e preparo desses terrenos", para que fosse posteriormente semeado. Numa íntima relação com a função primordial do espaço a venda de bens cultivados, para satisfazer as necessidades de consumo da cidade, mas para além destas outras actividades ditavam a ocupação e utilização do espaço, tais como "recreativas (jogos a cavalo, de canas, de péla, passeio, etc. e as militares". (Freire, 1999, p.12)

A localização do rossio resultava na maioria dos casos das suas funções primordiais, as suas características produtivas e comerciais, impunham que se implanta-se adjacente, tangente às malhas e aglomerados urbanos densos. As suas especificadas sugeriam uma posição "marginal", tendo em conta dois factores determinantes e que possibilitariam a sua constituição, "acessibilidade e topografia". (Freire, 1999, p.24)

Os vários rossios e suas implantações demonstram que estes se localizam por norma em lugares o menos declivosos, tais como, cidades costeiras, nos sítios próximos de superfícies de água, "o rossio dos aglomerados ocorre nas proximidades do porto ou da ponte e, naturalmente, de uma porta que nessa direcção se desenvolve, localização que lhe reforça o carácter de troca." (Freire, 1999, p.25)

Os rossios implantavam-se, nas margens opostas às do aglomerado urbano, em casos onde estes se situassem ao longo dos cursos de água, nos rios ou estuários, Conceição Freire, defende, que tal acontecia pois os aglomerados favoreciam da implantação na zona mais declivosa da margem e por seu lado esta tipologia de espaço, do lugar menos declivoso.

A importância dos lugares serem pouco declivosos, preferencialmente planos, próximos das vias de comunicação ou como nos tempos onde se justificava, apoiados por uma estrutura defensiva. Eram ainda considerados os ventos predominantes, que deveriam, afastar os cheiros provenientes das áreas "insalubres e fedorentas", da urbe. A sua posição periférica, localizava-se normalmente em lugares para os quais a cidade se expandia, tornando-os com o desenvolvimento urbano, lugares centrais da cidade.

Quanto à forma dos rossios são caracterizados por serem irregulares e amplos, "dado tratar-se de um espaço anómalo, significativamente extenso e dominantemente livre." (Freire, 1999, p.27), a forma será resultado das condicionantes e usos impostos pelo lugar e determinados pela sociedade e suas dinâmicas económicas, sobretudo. Os limites serão determinantes na definição do espaço, o vazio, será determinado pela arquitectura, infra-estruturas, linhas de água, e outras especificidades.

Existirá portanto uma complexidade formal e variável, podendo haver inclusive tipos de rossio, como defende a autora Conceição freire. "Espaços totalmente fechados, Espaços pontuados por alguma abertura visual, Espaços totalmente abertos". Apesar de tudo, o tipo mais predominante é o rossio totalmente aberto à cidade, paisagem.

O rossio é um espaço que possibilita e promoveu uma transformação e adaptação a partir do uso, alterou-se, adaptou-se enquanto espaço que permite essa versatilidade, pelas circunstâncias económicas do lugar e expansão, crescimento da urbe à qual serve.
O rossio, pelas suas funções requer para além da sua amplitude, um espaço livre de obstáculos, pelo que se caracteriza por uma espaço livre e desimpedido. Pelo que inclusive a vegetação era escassa rara, por vezes inexistente, surgindo com o decorrer do tempo uma prática estetizante e que pretendia dotar o espaço de pontos de sombra. De realçar que pela sua implantação muitas das vezes nas zonas planas de zonas declivosas, teriam nos seus limites, linhas de águas que fariam a drenagem, ai surgia vegetação própria de áreas húmidas. Tem portanto uma posição periférica em relação ao espaço. (Freire, 1999, p.37)





Os rossios, provavelmente posteriormente à sua origem, foram igualmente dotados de elementos que permitiam e condicionavam a forma como esses espaços eram vividos, inclusive percorridos, a inserção de pontos de água como fontes, chafarizes, poços permitiam à população ter acesso a água e sobretudo aos forasteiros que chegando através das vias principais, adjacentes, podiam se refrescar e dar de beber aos animais. A água determinava em certa medida e possibilitava a existência dos mesmos.

O rossio, é um espaço amplo, livre, desimpedido, com a grandeza à escala da paisagem e da actividade humana.

> A sua ampla dimensão dá-lhe, aquele que foi talvez o seu mais importante componente estético, a grandeza. Esta característica concretizava-se não só ao nível do grande espaço físico, receptáculo das múltiplas actividades humanas, mas também ao nível sensitivo, dadas as importantes repercussões que a sua dimensão provoca nos nossos sentidos e equilíbrio emocional. (Freire, 1999, p.40)

É um lugar dos sentidos "Luz, cor e céu abundam no que foi o mais espaçoso lugar público urbano.", sem sombras, recebe a luz que o sol oferece, é um lugar de "luminosidade e aridez". É um espaço que estabelece um diálogo entre o rural e o urbano, lugar transitório de encontro e com a capacidade de se integrar na vida, quando era cultivado seria "um campo vasto, fértil, colorido, ameno, sinónimo de vida e fertilidade." (Freire, 1999, p.40)
, os cheiros seria presenças e resultado das actividades, gado, frutas, legumes, cultivos, gado, pessoas. Era um lugar entre paisagens, um lugar entre a urbe e o campo, uma charneira, um encontro de pessoas e actividades.

03
ENQUADRAMENTO TEÓRICO
Espaço público/casos de estudo

ORTOFOTOMAPA TERREIRO DO PAÇO, LISBOA, PORTUGAL

## GÊNESE E TRANSFORMAÇÃO
Terreiro do Paço, Lisboa, Portugal

**fig. 173** Eugénio dos Santos, Planta a "Baixa Pombalina" projecto dos novos arruamentos pós- terramoto 1755, 1756.

A praça do comércio ou terreiro do paço é compreendida como um "recinto" ou "lugar especial" (Amaral & Santa-Bárbara, 2002, p.76), sendo mais que apenas um vazio na estrutura urbana. É por norma onde orbitam as principais estruturas públicas da cidade, monumentos, edifícios notáveis e principais serviços. Acresce que a praça para além do valor funcional, é por excelência um lugar político da polis, suporte de discursos de comícios e manifestações, participativo da cidade e incluso das transformações e acontecimentos que nela decorrem. A praça é também a expressão cultural e artística, é para os costumes, tradições e arte.

A génese da praça do comércio está no Terreiro do Paço da Ribeira, no séc. XVI, D. Manuel I, abandonou o seu paço na alcáçova e junto ao rio edifica um novo palácio. A construção do palácio veio ordenar urbanisticamente a zona que se estruturava em conformidade com as necessidades da navegação, que à época era intensa, fruto dos descobrimentos. O novo paço implantava-se perpendicularmente ao rio e terminava num baluarte, esta estrutura projectada por Diogo de Arruda. Mais tarde, no final do século, Felipe de Terzi reconstruiria o baluarte que está na origem dos dois torrões que ladeiam a sul o terreiro.

> A transferência do Paço Real do alto da colina, onde se encontrava asfixiado já pela estrutura medieval da alcáçova, sujeita a sucessivas adaptações e acrescentos, constitui um sinal político que tem em conta a natureza mercantil do Império português. Mais do que um episódio curioso, muitas vezes desconsiderado enquanto sinal de uma limitação da visão económico-financeira do reino, a edificação do novo Paço, que não tinha quaisquer precedentes europeus, inscreve-se numa acção política tipicamente "manuelina", como se verá adiante. Ou seja, obedece a princípios de afirmação incontestável do poder real e de centralismo régio, antecipando propostas de capitalidade urbana já de finais do século XVI e inícios do século XVII, observáveis noutras cidades europeias. (Pereira, 2014)

A construção do Paço da Ribeira teve uma importância fundamental na cidade de Lisboa, na fixação da primeira praça efectivamente pública e de uso colectivo, existia para ela a visão de se tornar um amplo palco aberto ao Tejo, a escala foi propositadamente atribuída para que o espaço se tornasse num principal acesso à cidade.

A praça tinha reagido às pré-existências e em grande medida ao traçado da cerca fernandina para a definição dos seus limites, sofreu aterros sucessivos, os mais importantes entre o séc. XV e XVI, para a construção do Paço Real de D. Manuel I e mais tarde no pós terramoto, com a reordenação Pombalina. Estes aterros eram compostos sobretudo de depósitos de terras, areias, entulhos e pedras sobre uma camada de terrenos lodosos e de aluvião com cerca de 10 m de espessura no rossio e 50 m no Terreiro do Paço. (Melo, 2005)

**fig. 174** Terreiro do Paço, ainda com árvores, 1907, autor desconhecido.

A praça do comércio, é construída a par da reconstrução da cidade de Lisboa após o terramoto de 1755, desenhada por Eugénio dos Santos e Carlos Mardel é pensada à semelhança e enquadrada na linha das praças reais europeias, a sua geometria é regular, numa planta rectangular de disposição geométrica perfeita, envolvida pelas construções de três blocos de edifícios iguais projectados por Miguel Maia. A praça fica concluída 20 anos após o terramoto, ao centro a estátua equestre de D. José, da autoria de Machado de Castro. Quase um século depois, em 1873, é construído um arco triunfal, o Arco da Rua Augusta, do arquitecto Veríssimo José da Costa.

No ano de 1865 o vereador da câmara de Lisboa, Cardeal Polycarpo dos Santos, apresentou uma proposta de arborização para a praça, a proposta foi aceite, as árvores foram plantadas nas laterais da praça. Em 1895, ainda decorria a reforma da arborização da praça, um ofício ordenou a colocação de bancos de pedra debaixo das árvores, como eram muito caros, cerca de 120 mil réis cada um, foram colocados apenas seis bancos no primeiro ano e mais seis no segundo. Na década de 20 do séc. XX, a real Associação de Arquitectos pressionou a Câmara de Lisboa, para que fossem retirados os bancos e a árvores da Praça do Comércio. A intuição afirmava que as copas das árvores eram demasiado grandes e que quem estivesse no centro da praça não conseguiria ver as arcadas e as janelas do Terreiro do Paço. A câmara acabou por ceder á pressão dos arquitectos e retirou os bancos e arrancou as árvores.

**fig. 175** Vista aérea Praça do Comércio, 1934. © Pinheiro Correia

A praça do comércio foi de facto palco de acontecimento marcantes e determinantes para a história da cidade de Lisboa e inclusive de Portugal, entre vários acontecimentos, fica o destaque para alguns em 1908, o Rei D. Carlos e o seu filho, Príncipe Real D. Luís Filipe foram assassinados quando passavam pela praça. Na revolução de 1910 a marinha desembarcou no cais das colunas para ocupar locais estratégicos da cidade, a 5 de Outubro de 1910 é proclamada a república. Em 1957 a rainha D. Isabel II do Reino Unido desembarcou igualmente no cais das colunas na sua visita oficial ao país. Durante o regime do Estado Novo, alguns dos discursos do Presidente do Conselho António Oliveira Salazar foram proferidos à janela dos ministérios. Decorria o ano de 1974, quando a 25 de Abril dá-se a revolução, que ficara conhecida por "revolução dos cravos" e que viria a derrubar o governo de Marcelo Caetano e o Estado Novo. Em 2010 o papa Bento XVI celebrou uma missa para mais de 280 mil pessoas.

Desde de o Terreiro do Paço à praça do comércio a praça foi residência real, sede dos grandes negócios ligados aos descobrimentos, e foi depois centro nevrálgico do comércio, palco de assassinatos, de discursos políticos, religiosos, de revoluções de festividades e celebrações.

A Praça do Comércio é de facto um espaço público gera discussão e reflexão, importa convocar uma visão de Eduardo Souto Moura que em entrevista ao DN (Diário de Notícias), defendeu a "libertação" do Terreiro do Paço, idealizando para os edifícios adjacentes, ocupados por ministérios, programas como um "museu das descobertas, da diáspora e da Língua" ou um grande "museu sobre a cultura portuguesa", o arquitecto defende que a cidade ganhou muito com a abertura das arcadas às esplanadas e que a um nível superior a cidade poderia ganhar mais, tornando aqueles espaços em museus. Considera ainda que poderia haver espaço para hotéis e que os ministérios deviam ser relocalizados noutras partes da cidade.

Em 1992 é promovido pela Câmara Municipal de Lisboa um concurso de ideias para uma intervenção no Terreiro do Paço, tendo sido ganha pela proposta dos arquitectos José Adrião e Pedro Pacheco. A proposta interpretava a tipologia do Terreiro como um lugar de silêncio, que pontualmente suportava acontecimentos lúdicos, sugerindo por isso, no que trata à superfície, um "vazio ou não construção". (Adrião & Pacheco, 1998)

A proposta pretendia com a alterações de uso promover um correcto dimensionamento do grande espaço na relação entre a cidade e o rio. Aproveitando a ideia da fundação de um lugar, haveria um nível inferior, onde se concentrariam os equipamentos complementares ao vazio.

O pavimento da placa central, seria constituído pela memória, um agregado betuminoso e uma matéria reciclada a partir dos escombros do terramoto de 1755, o projecto, ambicionava a construção "de um lugar que tal como a história indica, se reconstrói sobre si mesmo." (Adrião & Pacheco, 1998)

Determinante na alteração do uso do vazio, seria a sugestão de retirada do trânsito do centro da praça, que desde os anos sessenta servia de parque de estacionamento, a obra provisória foi executada, tendo sido construído um pavimento provisório de betão poroso com acabamento em inertes calcário e cimento branco.

Contudo o projecto não chegaria a ser executado na sua plenitude, e após um longo período, veio a ser adjudicada uma obra a Bruno Soares Arquitectos, que compreendia alguns dos valores da proposta anteriormente referida, mas que também não colocaria em pleno a transformação do espaço público ao serviço de uma tipologia, da cidade e sua relação com o rio.

Do Terreiro do Paço à Praça do Comércio, a quantidade de eventos decorrentes da própria expressão cultura e económica da cidade, permitiram que o espaço evoluísse de acordo com as expectativas e necessidade. Contudo, momento determinante foi o terramoto de 1755 que criou o caos, destruindo partes vitais da cidade, possibilitando uma operação mais transformadora e com outras ambições, mais difíceis de introduzirem caso o cataclismo não se tivesse dado. É portanto um lugar que reagiu e que foi tendo sucessivos projectos, sobretudo no século XX para garantir a sua adequabilidade a novos usos, frisar a importância da linha de metro e a estação, tornando-a mais acessível, projecto longo, de difícil execução e com uma derrapagem orçamental enorme, fez com que a cidade se aproximasse mais rapidamente do "Vazio", hoje é inquestionavelmente um lugar determinante na cidade, não só pelo valor histórico inegável, mas sobretudo pelo que permite, tendo uma forte e franca relação com o estuário do Tejo, é um espaço que afirma a interdependência que geradora da cidade, entre a terra e água.

**fig. 176** Fragata F-473 frente ao Terreiro do Paço de forças fieis ao antigo regime no dia 25 de Abril de 1974. © Alfredo Cunha

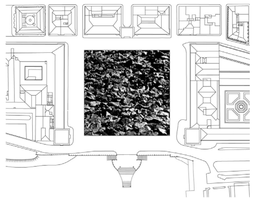
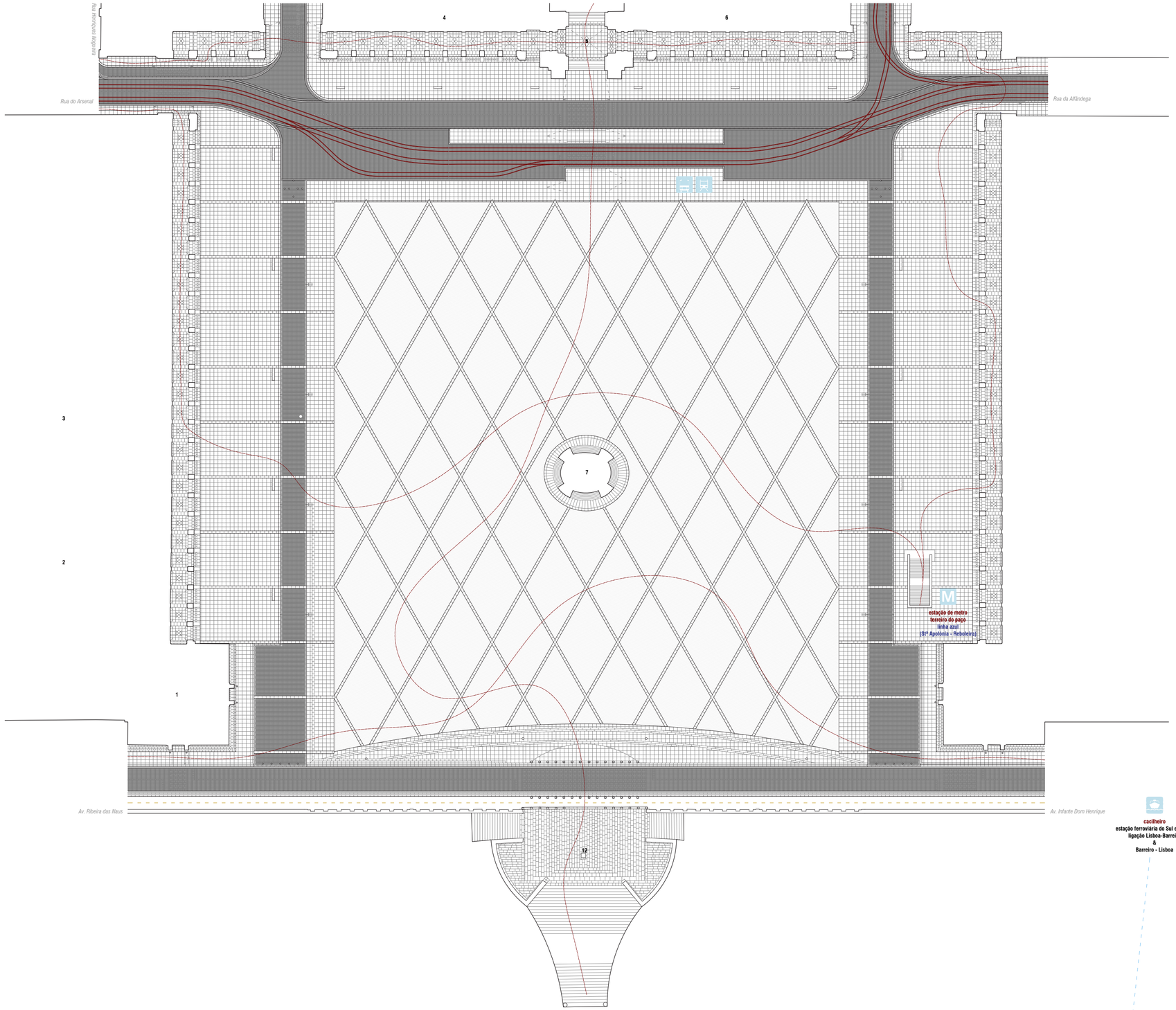


**fig. 177** Planta conceptual do pacimento central, composição através dos escombros do terramoto. José Adrião e Pedro Pacheco.

**fig. 178** Pavimento central. Imagem disponiblizada por Pedro Pacheco




**PLANTA TERREIRO DO PAÇO**

1 - Museu de Lisboa - Torreão Poente
2 - Ministério do Mar
3 - Ministério da Defesa Nacional Marinha
4 - Ministério da Justiça
5 - Arco Triunfal da Rua Augusta
6 - Tribunal
7 - Estátua de D. José I
8 - Cais das Colunas

Linha de eléctrico
Trajecto embarcações - cacilheiros
Eixo previsto ciclável

0 10 25 50 m

03
ENQUADRAMENTO TEÓRICO
Espaço público/casos de estudo

ORTOFOTOMAPA PRAÇA DE SÃO MARCOS, VENEZA, ITÁLIA

MARCAÇÃO CASO DE ESTUDO

0 0.25 0.5 1 km

## FENOMENOLOGIA
Praça de São Marcos, Veneza, Itália

Veneza é uma cidade com "características singulares", o ambiente geográfico e o seu desenvolvimento histórico, criaram uma cidade única com dinâmicas muito próprias.

A cidade surge por uma necessidade defensiva, os habitantes da planície Veneziana, para se protegerem das incursões bárbaras, procuram refúgio nas lagunas, entre a foz do Pó e do Tagliamento, estes lugares ofereciam condições mais propícias de defesa, tanto defendendo da terra como do mar. Foram enraizadas nas ilhas "intermediárias", centros urbanos, com destaque para Veneza.

Veneza tinha um "espírito livre", contrariamente às outras cidades europeias, não teve de enfrentar, "lutas com os príncipes e nobres feudais", tal facto, permitiu, que rapidamente se torna-se um importante entreposto comercial entre o Oriente e o Ocidente, a cidade é "formalmente" inspirada e incentivada por Constantinopla.

A cidade de Veneza fica num território lagunar, onde os canais se encontram para desembocar em mar aberto. O Canal Grande, em forma de S, é o canal mais assumido que atravessa a cidade, no seu final encontra a Praça de São Marco, centro político da mesma. A cidade é organizada por canais secundários que permite a circulação de pessoas e mercadorias, a cidade de Veneza é "uma única massa compacta, como as cidades orientais". (Benevolo, 1983, p.287)

Os espaços abertos da cidade, chamado de campos, acondicionam cisternas, para armazenar água, a água é acessível pelos poços e garante o abastecimento de água à população.

A cidade rapidamente se define, no séc. XI, adquire as suas características urbanas principais, e foi se mantendo praticamente inalterada, como é possível constatar quando analisadas plantas dos séculos sucessivos. A forma do conjunto faz lembrar um "Golfinho", contudo não resulta de um desejo formal, mas sim dos fundos e da sua geometria. (Benevolo, 1983, p. 285-287)

A cidade viria a deparar-se com problemas de salubridade as águas estagnadas proliferavam doenças e há uma clara resposta de engenharia, de modo a melhorar o ambiente dos canais:

> Os engenheiros da República intervêm para manter a integridade do ambiente da laguna, do qual depende a vida da cidade: desviam as fozes dos rios que desembocam na laguna, para evitar o aterro; escavam novos canais, para facilitar a passagem dos navios e para manter em movimento as águas nas zonas insalubares; reforçam as nesgas arenosas dos Lidi, entre a laguna e o mar com os murazzi (diques), para resistir às marés e aos vagalhões. (Benevolo, 1983, p. 299)

Mais tarde a cidade entra em declínio o fulgor económico e artístico, e é dominada por franceses, austríacos e italianos. Estes introduzem significativas obras e alterações à cidade, os franceses constoem sobretudo edifícios notáveis, os austríacos trazem o caminho-de-ferro, construindo uma ponte com cerca de 3,5 km, unindo margens, constroem igualmente a estação de comboio de Stª Lucia. Por fim a ocupação italiana (1866), é construído um porto moderno, capaz de atracar embarcações de grande tonelagem, trilhos ferroviários sobre diques, é trazido o automóvel para Veneza, com a construção de uma nova ponte paralela à primeira. Um novo bairro balneário no Lido, e a zona industrial em Marghera, são outras das estruturas edificiadas.

A cidade antiga tinha uma população residente de 180.000 habitantes, contudo na década de 50 do séc. XX entra em declínio, todos estes acontecimentos vieram introduzir severas alterações no comportamento lagunar, "as marés mais frequentes e altas" inundam por vezes parte da cidade, o fumo negro das indústrias, altera a qualidade atmosférica, as pinturas e esculturas perdem o seu esplendor. As grandes embarcações que navegavam as águas interiores da laguna, altera a circulação das correntes, a cidade não tinha sido edificada para suportar estes novos elementos. A "Máquina" é colocada em causa, e procura-se encontrar "conformidade com as técnicas e exigências modernas." (Benevolo, 1983, p.310)

A geografia e o ambiente na qual a cidade se desenvolve criou desafios inerentes à sua especificidade e dificuldade não só de compreensão secular entre histórias e inclusive, arquitectos, contudo a questão lagunar e as suas dinâmicas introduziram noções importantes na compreensão da cidade enquanto organismo susceptível.

> A Laguna é um exemplo de geografia voluntária: de equilíbrio delicado entre natural e artificial, transformado, correcto, vigiado há séculos; os princípios de possessão de Veneza e das ilhas da laguna dependem dela completamente. E, também isto, é um ensinamento importante para a arquitectura da nova modernidade. (Gregotti, 1996, p.58)





**A praça de São Marcos**

O início da construção da praça data do séc. IX, ficando diante da basílica de São Marco, mais tarde no séc. XII sofre obras de ampliação, o rio Batário e um antigo porto, foram aterrados, para que ela tivesse mais área e suportasse mais pessoas a propósito do encontro do Papa Alexandre III com o imperador Frederico Barba Ruiva.

A praça em forma de trapézio, tem cerca de 180 m de comprimento e 70 m de largura, a um dos cantos, o campanário de São Marcos, com 12 m de largura e 50 m de altura, atribuem outra escala, sentidos e sombras à praça. O campanário desde de a sua origem sofreu danos, foi alvo de reparações, no início do século XX, graves problemas estruturais fazem com que colapse (fig. 180), é decidido edificar novamente o elemento, mantendo-se até hoje, como foi reconstruído.

Só no final do séc. XIII a praça é pavimentada, com ladrilho, com um padrão em "espinha", que permitia organizar os frequentes mercados e as procissões. No séc. XVIII, em 1723, o arquitecto veneziano Andrea Tirali, projecta um novo pavimento, o lajeado em pedra vulcânica escura e o desenho de padrões geométricos em pedra branca, durante esta operação aproveitou-se para subir a cota da praça em sensivelmente um metro. Em 1890 é feita uma nova renovação, devido ao desgaste do pavimento, este seguiu o desenho anterior.

A *acqua alta*, é um fenómeno frequente na cidade de Veneza, as marés mais altas, fazem com que frequentemente, as zonas mais baixas da cidade, sejam inundadas. O fenómeno deve-se a condições favoráveis, o caudal elevado dos afluentes que desaguam na laguna, os ventos que sopram do mar adriático para o seu interior, e os efeitos combinado entre a rotação da terra e a gravitação do sol e sobretudo da lua, produzem, por vezes marés mais altas do que o comum.

A praça de São Marcos, por ser o lugar mais baixo da cidade é o primeiro que é invadido pela água, bastando para isso uma variação da maré de + 0.90 m, em 1966, a maré mais alta de que há registo, + 1,94 m, causou graves inundações, com perda significativa de bens, a inundação afectou toda a cidade.

O fenómeno, acontece com frequência, sendo algo normal, na vida da cidade seus habitantes, previamente as autoridades públicas, instalam "passerelles", de fácil e rápida montagem, desmontagem, garantem a adaptabilidade dos espaços afectados ao fenómeno, permitindo que as pessoas possam caminhar e chegar onde desejam. Há uma cidade que se adapta Às circunstâncias, das condições históricas e geografias por um lado à natureza e suas dinâmicas por outro.

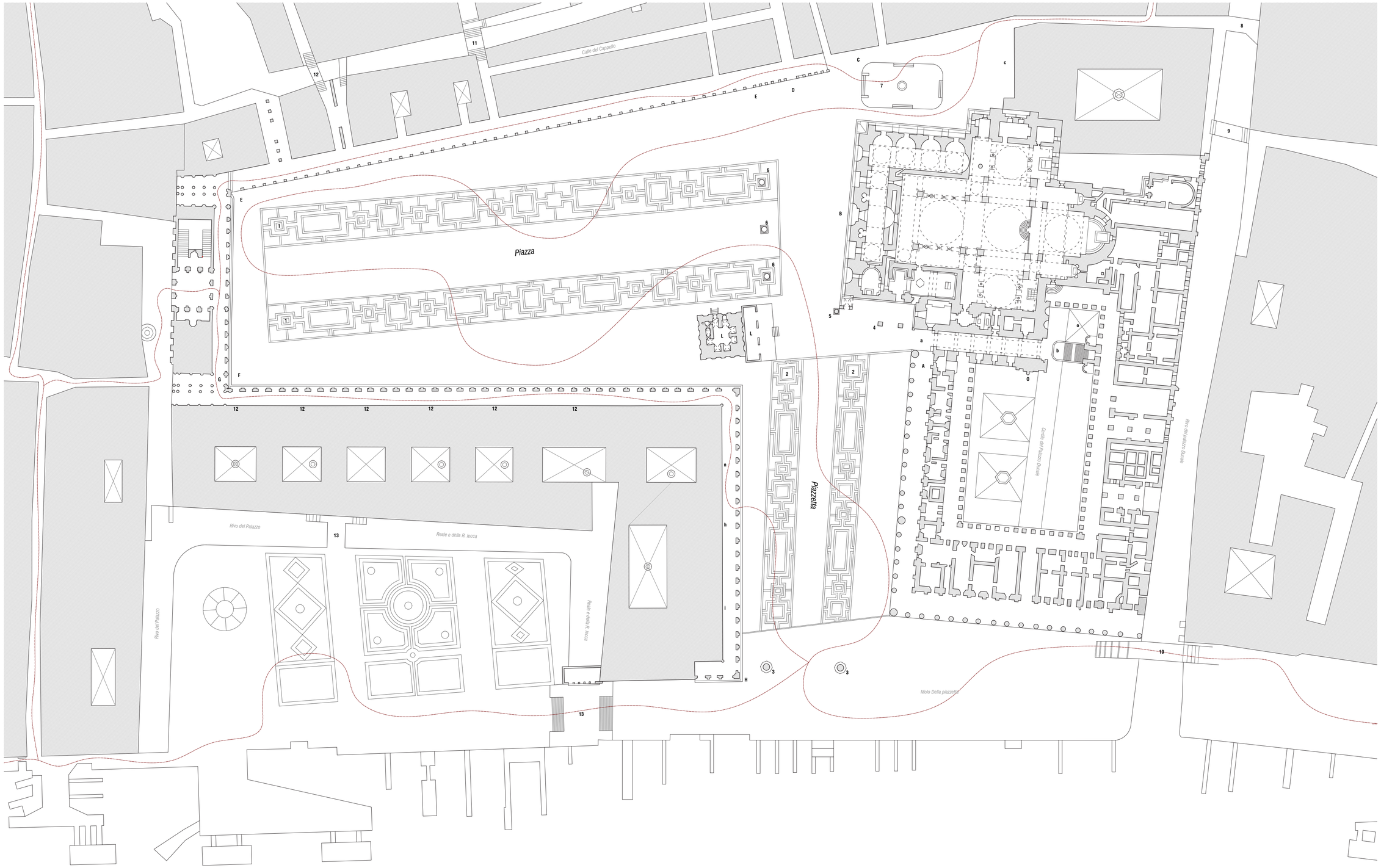
Os fenómeno da *acqua alta*, acontece consoante a determinação das alturas das marés, as mais altas alteram o espaço, e sua locomoção, perante este cenário foi necessária a intervenção política, que adoptou medidas, preventivas, para não negar a cidade aos seus habitantes e turistas, numa solução de adequabilidade, as "passerelles", que são introduzidas, não negam os encontros e deslocações, e fazem com que a cidade seja vivida de outra forma, numa outra atmosfera, existem planos uns de salvaguarda, que pretendem atenuar o mais possível os efeitos catastróficos que dai podem advir, cada vez são mais frequentes marés altas e com mais altura, e outros que procuram estruturar a cidade para um aproveitamento efectivo do fenómeno, podendo se gerar e adequar novos espaços que possam lidar, com este inundar sazonal que acontece na cidade, aumentando o carácter aquático, lagunar da cidade.

**fig. 179** *La Piazzetta verso S. Giorgio*, entre 1860 e 1865. © Carlo Naya

**fig. 180** Colapso do Campanário, 1902, autor desconhecido.

**fig. 181** *Acqua alta* na praça de São Marcos, 1958. © Gianni Berengo Gardin

**03**
**ENQUADRAMENTO TEÓRICO**
Espaço público/casos de estudo




**PLANTA PRAÇA DE SÃO MARCOS**

1 - *Coimpartimento del Selciato*
2 - *Detto della piazzetta*
3 - *Due Grandi Colonne di Granito*
4 - Colonne Acritanne
5 - *Pietra del Bando*
6 - *Pili di Bronzo pè Standardi*
7 - *Piazzetta de Leoni*
8 - *Ponte che mette al Palazzo Trevisan*
9 - *Ponte di Canonica*
10 - *Detto della Paglia*
11 - *Detto de Dai*
12 - *Detto del Cavalletto*
13 - *Ponte del Giardino Reale*

A - *Palazzo Ducale*
a - *Porta della Carta*
B - *Basilica di S. Marco*
b - *Scala de Giganti*
C - *Chiesa di San Basso*
c - *Patriarcato*
E - *Procuratie Vechie*
D - *Torre dell´Orologia*
F - *Nuovo Atrio, e Slaca Maggiore*
G - *Procuratie nuove*
H - *Libreria Antica*
h - *Ingresso alla sudetta*
I - *Regua Zecca*
i - *Ingresso alla sudetta*
L - *Campanile di S. Marco*
M - *loggia alla Base del Campanile*
n - *Ingressi alle Procuratie Nuove*
O - *Duca D´Urbino*
o - *Cortile dei Senatori*

0 25 50 100 m

ENQUADRAMENTO TEÓRICO
Espaço público/casos de estudo
03

## ESCALA
Central Park, Nova Iorque, EUA

**fig. 182** Fotografia aérea *Central Park*, 1938.

**fig. 183** Dois amigos jogando xadrez num banco do *Central Park*, Maio de 1946, autor desconhecido.

**fig. 184** Verão de 1961. © Leonard McCombe

**fig. 185** Manifestação contra a guerra do Vietname, em Sheep Meadow, Central Park, 27 de Abril de 1968. © Robert Walker

A cidade de Nova Iorque no início do séc. XIX, sofreu um amplo crescimento demográfico, quase quadruplicou a sua população. Tal fez com que a cidade se expandisse para Norte de *Manhattan*. Os poucos espaços vazios, abertos e que podiam providenciar momentos de lazer à população eram cada vez mais circunscritos e insuficientes.

De realçar ainda que o parque não era considerado no plano dos Comissários, tendo a área onde este se implanta, sido inclusivamente alvo de levantamento e mapeamento, trabalho este desenvolvido pelo engenheiro John Randel Jr.

A cidade exigia um parque público, que se adequasse às expectativas da população, um parque com escala e á escala da cidade que estava a se sedimentar, o poeta e editor do jornal Evening Post, William Cullen Bryant e o arquitecto Andrew Jackson Downing, foram figuras importantes no alerta e defesa da necessidade que um parque representava para a cidade. Rapidamente a classe alta, burguesa, homens de influência, manifestaram concordância e em 1844, existe uma primeira tentativa, falhada, de expropriação de uma fazenda.

É reconhecida a autoria do park a muitas individualidades, mas foram os arquitectos Frederick Law Olmsted e Calvert Vaux, quem desenvolveram o plano e que vieram a ganhar o concurso público. O parque surgiu por um acto de filantropia, onde aliada à vontade pública existiu a participação e financiamento directo por parte de homens das classes burguesas da cidade.

Importa frisar que a população na área urbana de Nova Iorque em 1840 era de cerca de 327.000 habitantes, em 1850 tinha subido para os 590.000 habitantes e em 2017 atingia os 20.320.876 habitantes.

O *central park* é um dos maiores parques urbanos do mundo, medindo cerca de 4 km de comprimento por 800 m de largura, de planta quadrangular, tendo uma área de aproximadamente 340 hectares. O parque resultou de uma série de manipulações do território, onde foram criados lagos artificiais, plantadas árvores, topografias alteradas, no reflexo de uma natureza "exagerada".

Os limites, definidos por avenidas e arquitectura, claramente definidos em plano, de grandes quarteirões rectangulares, numa malha perpendicular, foram constantemente sendo alterados com a construção, demolições e novas construções, de prédios cada vez mais altos, num processo contínuo e "natural" de desenvolvimento da cidade, que ao ter a ocupação do solo completa, precisou de expandir em altura, em direcção ao céu.

A partir do parque é possível ter uma percepção de "dentro" da cidade, como se o olhar surgisse a partir do seu interior, o que permite olhar com a distância necessária para compreender os alçados, skylines, como um contínuo, como uma matéria, com diferentes expressões materiais e que são a matéria da cidade, é um vazio que permite a distância interior necessária para que haja uma maior compreensão da cidade, deixa que ela tenha uma expressão diferente, que nas avenidas e ruas, não é possível.

> *En el interior de Central Park, "Manhattan desde dentro", miramos el interior de la ciudad y leemos otra materialidad, reconocemos su opacidad y su transparencia. En los cuatro frentes empieza a dibujarse el negativo de lo que ocurre al otro lado de lo sólido, la ilusión de una ciudad invertida, vuelta del revés. Si escudriñáramos desde la otra cara, descubriríamos lo que sólo imaginamos desde dentro del parque, los cientos de visuales que permiten entenderlo como la continuidad de cientos de interiores que lo rodean a distintas alturas, la diversión de suponer cada ventana suspendida como una pequeña historia en la ciudad.* (García-Posada, 2009, p.114)

E a propósito desta percepção, tentativa de compreender a cidade, Le Corbusier escreve:

> *Un millón de ventanas en el cielo. Es aquí donde comienza el espectáculo mágico. Cien veces he pensado: Nueva York es una catástrofe; y cincuenta veces: es una hermosa catástrofe*. (Le Corbusier, 1958, p.129)

O parque pela sua dimensão e escala assume-se por um lado como grande vazio urbano, por outro reúne em si uma construção de uma natureza recriada e do imaginário social, pelo que permite que nele aconteça, é um lugar com expectativas, há nele um sentido do potencial.

A sua relação com a cidade e com os limites que a definem alteram-se constantemente, e a "altura", dos seus limites vai se alterando na dimensão, na formas e nas relações, mas o vazio que ele constitui, a medida, permite que continue a estar adequado à escala da própria cidade, tendo inclusive potenciado a dimensão que a cidade suporte, é necessário para que a densidade reconhecível no edificado exista de forma mais pacífica, as medidas atribuem-se mutuamente e possibilitam a harmonia.

A dificuldade em lidar com as distintas escalas da cidade de Sines, na fase de concepção de projecto ditaram a necessidade de trazer casos, onde a introdução de novas escalas na cidade pudesse ser fundadora e geradora de caminhos expectantes, ou seja que a escala do espaço público, pudesse determinar e incentivar inclusive a forma como a cidade poderia reagir a essa existência, promovendo um outro sentido, mesmo que demorado, em direção a uma adequação e compatibilização de escalas, a macro escala que os portos logísticos introduzem nos lugares onde se implantam, tende a não promover esse sentido nas cidades, uma vez que estas são estruturas logísticas e económicas, que apenas dependem na maioria dos casos das cidades, de trabalhadores, vias de comunicação e pelas cidades serem também elas lugares de consumo e destino de mercadorias. Se a relação noutros campos que não do trabalho e economia, surjam, tais como lazer e cultura, tenderá a existir uma efectiva relação entre as gentes e as frentes de água, pois estas terão uma triangulação entre habitar – trabalhar – lazer. O exemplo de Nova Iorque, adequasse, pois a conquista do "céu", elemento gasoso e atmosférico, foi possibilitado muito antes da conquista de hoje, a quando do dimensionamento, projecto e construção do *Central Park*.

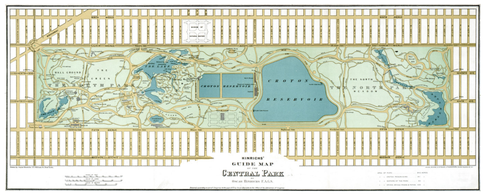
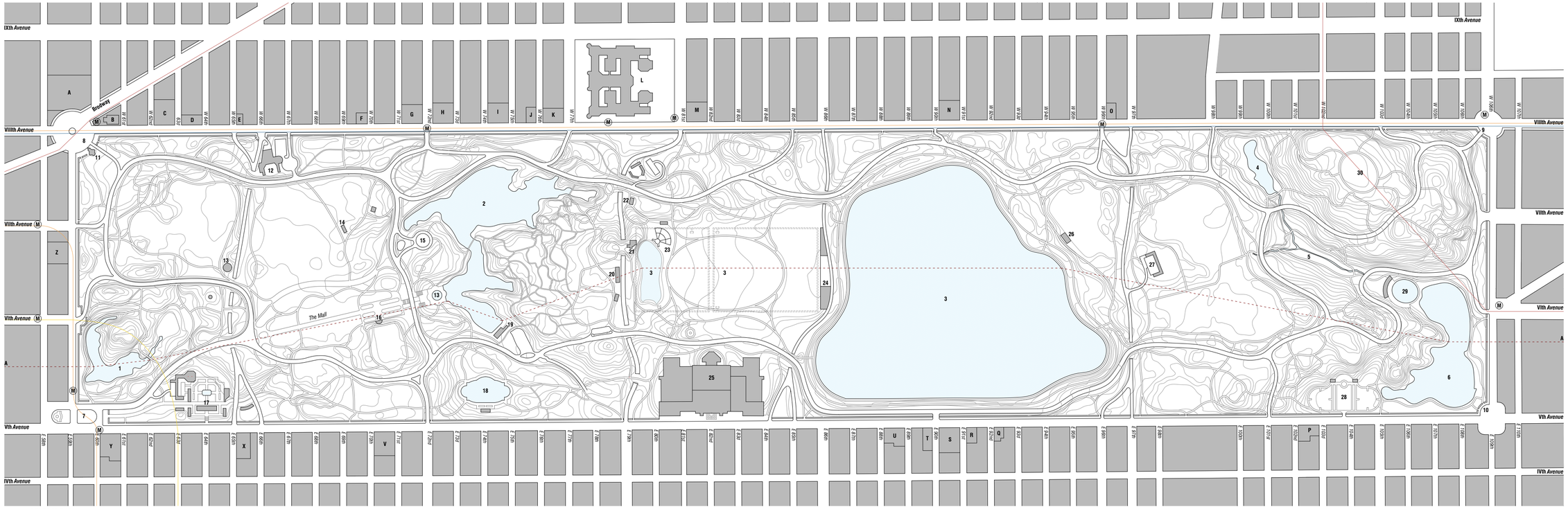


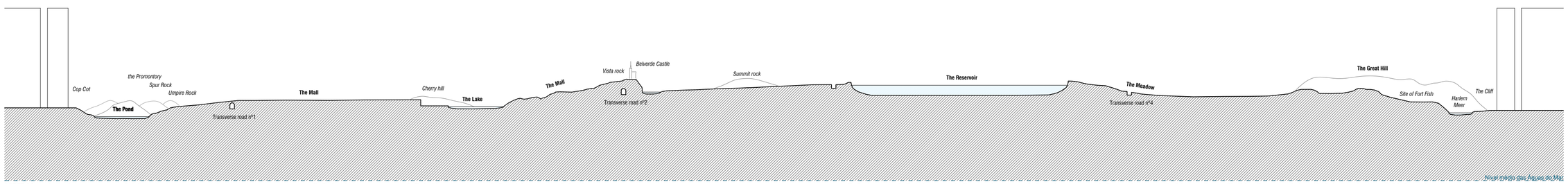

**fig. 186** Planta Central Park, 1875, autoria Oscar Hinrichs.

**fig. 187** Fotografia aérea *Central Park*, 2012. © Sergey Semenov

**03**
**ENQUADRAMENTO TEÓRICO**
Espaço público/casos de estudo




**PLANTA *CENTRAL PARK***




**CORTE AA**

A - *New York coleseum*
B - *Gulf & western buildings*
C - *The century*
D - Ethical culture school
E - *Lutheran church*
F - *Congregation shearith Israel*
G - *The majestic*
H - *The dakota*
I - San remo
J - *Unittarian universalist church*
K - *New York historical society*
L - *American museum of natural history*
M - *The beresford*
N - *The eldorado*
O - *First church of christ scientist*
P - *Museum of the city of New York*
Q - *The jewish museum*
R - *Convent of the sacred heart*
S - *Cooper-hewitt museum*
T - *Church of the heavenly rest*
U - *Guggenheim museum*
V - *Temple emanuel*
X - Knickerbocker club
Y - *Hotel pierre*
Z - *Essex house*

1 - *The Pond*
2 - *The lake*
3 - *Croton reservoir*
4 - The pool
5 - *The loch*
6 - *Harlem lake*
7 - *Scholars gate*
8 - *Merchants gate*
9 - *Strangers gate*
10 - *Pioneers gate*
11 - *Maine monument*
12 - *Tavern-on-the-green*
13 - *Carousel*
14 - *Mineral springs*
15 - *Carriage concourse*
16 - *Naumburg bandshell*
17 - *The arsenal*
18 - *Conservatory water*
19 - *Loeb boathouse*
20 - *Fire alarm station*
21 - *Belveder castle*
22 - *Swedish cottage*
23 - *Delacorte theatre*
24 - *Police percicnt*
25 - *Metropolitan museum of art*
26 - *Tennis house*
27 - *North meadow center*
28 - *Conservatory garden*
29 - Rasker link and pool
30 - *The great hill*

(M) Estação de metro

0 50 100 200 m

03
ENQUADRAMENTO TEÓRICO
Espaço público/casos de estudo

ORTOFOTOMAPA *GOLDEN GATE PARK*, SÃO FRANCISCO, E.U.A

**fig. 188** Dunas de areia antes da construção do parque, 1910.

**fig. 189** Trabalhos topográficos sobre a paisagem dunar, Inicio do Século XX, autor desconhecido.

**fig. 190** Proposta para a exposição internacional Panamá-Pacífico no Golden Park, 1915.

## ESCALA
Golden Gate Park, São Francisco, EUA

Em 1860, surgiu a necessidade de desenvolver um parque urbano à semelhança do que estava a ser fomentado em Nova Iorque, o *Central Park*. O parque foi construído sobre dunas de areia e terra, as *Outside Lands*, a oeste da então cidade de São Francisco. Tinha também como objectivo a expansão e desenvolvimento habitacional da cidade para oeste.

É o engenheiro William Hammond Hall, foi quem preparou uma pesquisa e trabalho topográfico, que resultou num mapa em 1870, este tornou-se o comissário do parque em 1871. Mais tarde em 1876, o plano quase que era abandonado em detrimento do parque por uma pista de automóveis.

No parque foram plantadas milhares de árvores e inclusive introduzidas espécies novas, à Califórnia, apenas num ano foram introduzias cerca de 700 novas espécies. Destaque para os eucaliptos e ciprestes que foram plantas com o principal objectivo de consolidar as areias das dunas e terras soltas.

Em 1906 um grande terramoto ocorreu em São Francisco, com a cidade parcialmente destruída e muitas pessoas sem teto, foi em torno do *Golden Gate Park* que surgiram uma série de acampamentos, as terras exteriores e periféricas da cidade, tornaram-se em lugares privilegiados para albergar estas pessoas.

Apesar do terramoto e dos incendidos, e o estado de catástrofe presente, a organização social apesar do clima provisório dos acampamentos, atingiu uma estruturação aceitável, foram estabelecidas comunidades, as crianças tinham zonas de lazer e divertimento e os adultos encontravam-se nas cantinas para socializar.

Os acampamentos viriam a ser fechados, e algumas das habitações viriam a ser substituídas por outras mais definitivas, englobadas numa acção da cidade de São Francisco, estas habitações seriam entregues às famílias que pudessem pagar uma taxa de 2 dólares, durante 25 anos, as casas construídas em torno do parque, viriam a estruturar uma malha urbana em torno do parque.

Antes do parque em 1904 foi pensada para a cidade de São Francisco pela primeira vez uma exposição internacional Panamá-Pacífico, para celebrar a abertura do canal do Panamá, o financiamento terminou a quando do terramoto e voltaria a ser retomado o interesse mais tarde.

Em 1911, foi iniciada a discussão sobre a escolha do lugar e a cidade oferecia lugares disponíveis e com a qualidade necessária, Foram sugeridos: *Lake Merced, Tanforan, Islais Creek, Bay View, Lincoln Park, Golden Gate Park* e a zona portuária. Em todo o caso o trabalho incidiria na possibilidade de trabalhar as questões limite, *waterfront* da cidade. E seria igualmente a possibilidade de a cidade se mostrar vigorosa no pós terramoto, mostrando a vontade em se reconstruir.

O parque de planta rectangular com 4,12 km$^2$, com 4,8 km de por 0,8 km, o que faz com que tenha 20% mais ocupação que o central park, tem ainda a importante particularidade, de um dos seus lados ser definido pela praia e linha de costa, ao contrário do central park que tem os seus limites estabelecidos em todos os lados, por elementos urbanos, edificado. A arquitectura que o bordeia o *Golden Gate Park* e define os seus limites é contudo de menor cota, quando comparado com o *Central Park* em Nova Iorque. Tendo um dos seus lados francamente aberto ao mar, establecendo uma relação de contacto e proximidade entre os elementos urbanos, naturais que o parque introduz à cidade, e o elemento líquido que a envolve.

Desde de a inauguração do parque aconteceram mais de 5.000 espectáculos musicais, dezenas de filmes tiveram partes gravadas no parque, existem recintes desportivos, museus, espaços sociais, jardins botânicos, equipamentos de apoio às actividades.

Para a o projecto do rossio em Sines, interessou sobretudo pela escala do parque, mas também a possibilidade que um lugar expectante e indefinido como o que era o lugar do parque trouxe, na conexão que este poderia fazer entre a cidade, voltada às águas da Baía mais protegidas e ao Oceano Pacífico, a ideia de um vazio não só enquanto espaço de estar, lazer e cultura, mas como elemento estruturante de uma rede de comunicação, este intersectado por ruas e avenidas inscritos numa malha ortogonal, que por sua vez, permitiria a aproximação à água, do oceano mais sujeita aos efeitos das marés e ondulação de uma forma mais franca, e menos comprometida com o desenho e traçado urbano, em caminhos ondulantes, sombreados, que lentamente permitem a cidade alcançar a faixa litoral de praia, na qual o entre a terra e água são as areias sedimentares, que constituem a praia. A dependência que existe na fundação do próprio lugar, em que o ambiente aquático e as características geomorfologias, ambas, incentivaram o surgimento de cidade e o valor implícito no parque revela essa dependência pelos elementos.





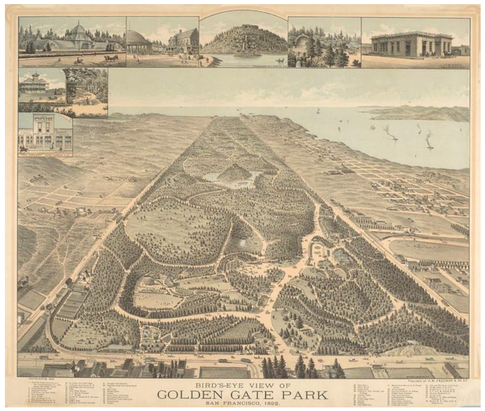
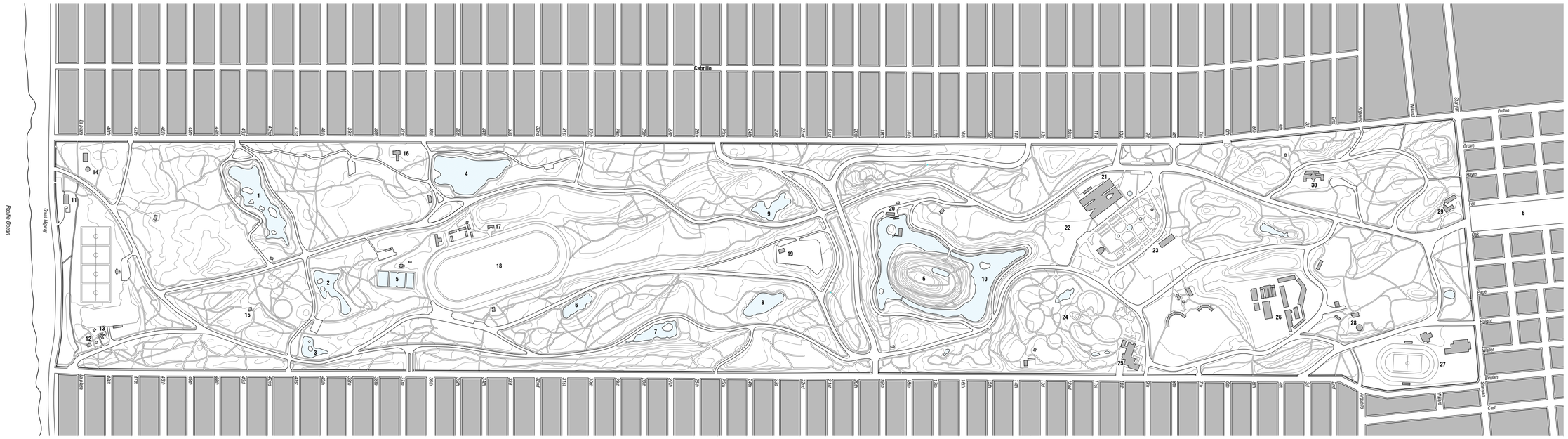



**fig. 191** Frederick Law Olmsted and Calvert Vaux, Vista de Pássaro sobre projecto do G*olden Gate Park*, 1892.

**fig. 192** Fotografia aérea do Golden Gate Park, autor desconhecido.

**03**
**ENQUADRAMENTO TEÓRICO**
Espaço público/casos de estudo




**PLANTA** ***GOLDEN GATE PARK***

1 - *North lake*
2 - *Middle lake*
3 - *South lake*
4 - *Preckels lake*
5 - *Fly casino pool*
6 - *Wetson lake*
7 - *Mailand lake*
8 - *Elk glen lake*
9 - *Lloyd lake*
10 - *Stow lake*
11- *Beach chalet*
12 - *Murphy windmill*
13 - *Richmond sunset wage plant*
14 - *Dutch windmill*
15- *Beach stable*
16 - *Police academy*
17 - *Trainner quarters*
18 - *Golden gate park stadium*
19 - *Park sewade plant*
20 - *Boat house*
21 - *The young museum*
22 - *Tea garden*
23 - *California academy of sciences*
24 - *Botanical garden*
25 - *San Francisco county fair building*
26 - *Structural maintenance division - nursery & receiving*
27 - *Kezar stadium*
28 - *Sharon art studio*
29 - *Mclaren lodge*
30 - *Conservatory of flowers*

0 50 100 200 m

03
ENQUADRAMENTO TEÓRICO
Espaço público/casos de estudo

ORTOFOTOMAPA PRAÇA ENTRE CATEDRAIS, CÁDIS, ESPANHA

MARCAÇÃO CASO DE ESTUDO

0 500 1 2 km

## VAZIO DEFINIDO PELA ARQUITECTURA
Praça entre catedrais, Cádis, Espanha

**fig. 193** Praça entre catedrais. © Javier Callejas

Cádis, é fundada pelos fenícios aproximadamente 1000 a.C. é considerada a cidade mais antiga de Espanha, originalmente tinha o nome de Gadir, que significava "cidade murada", localizada numa península, um isthmus, ligava a cidade ao continente, eram condições ideais para a fixação de uma cidade defensiva.

O projecto "Entre Catedrais", procura criar uma praça capaz de comunicar a história do lugar, Cádis, a praça mais antiga do ocidente. O espaço vazio, situa-se entre a catedral velha e a catedral nova, à sua frente o mar.

As escavações arqueológicas colocaram a descoberto importantes achados, a encomenda surgiu no sentido de ser criada uma estrutura capaz de proteger a uma cota mais baixa os artefactos descobertos, contudo a equipa projectista para além da questão funcional do programa encomendado, entendeu existir a oportunidade de criar na cobertura, um lugar de permanência público, definido pela arquitectura presente, as catedrais adjacentes. Este espaço pretende valorizar a posição recuada em relação à estrada de circunvalação, a definição por parte dos edifícios notáveis adjacentes e deixar que o mar seja protagonista.

É um lugar de memória, que pretende evocar a importante relação do mar e história naval, ao ficar a uma cota mais alta em relação à estrada, permite uma "vista limpa", sobre o mar. A plataforma branca é acedida por uma rampa lateral, a medianera, tem o seu alçado revestido de pedra, para que exista uma continuidade material entre as catedrais.

**fig. 194** Praça entre catedrais. © Javier Callejas

Sobre a plataforma assenta uma estrutura leve, como na construção naval, remetendo para os barcos e suas velas. Os elementos introduzidos são ligeiro, as guardas metálicas, igualmente pintadas de branco.

> *Queriamos hacer una pieza de arquitectura belíssima, capaz de poner en valor esse lugar maravilhoso, capaz de permanecer en la memoria de Cádiz.* (Baeza, 2000-2009)

A construção resulta em pilares metálicos de 3x3 m, os pilares serão ligados por vigas que sustentam uma estrutura espessa, a plataforma, o pavimento será mármore e colocado de forma a condicionar os lugares nos quais o público pode caminhar. A plataforma eleva-se em média a cerca de 2,50 m da cota das escavações.

A estrutura leve destinada a sombrear é composta por 8 pilares de 6 m de altura e separados entre si, igualmente, 6 metros, em continuidade com os pilares inferiores. Fácil de montar e desmontar, foi intenção do projectista que tivesse o carácter associado à construção naval, de tal modo que pudessem ser fabricados nos estaleiros navais de Cádis.

**fig. 195** Pavimento, mar, céu. Cobertura e Praça © Javier Callejas

Em termos funcionais, a cota superior, de permanência, é definido mobiliário urbano, uns bancos em aço pintado de branco, permite que as pessoas se sentem. Na estrutura destinada a sombrear são colocados panos brancos, como os das velas dos barcos, para oferecerem sombra, quando necessário. Alberto Campo Baeza, afirma que pretende que a luz introduzida artificialmente no espaço, à tarde e à noite, "seja muito delicada", os sistemas de iluminação de luz indirecta, considera, resultarem muito bem numa plataforma branca.

> *Se quiere en definitiva hacer un proyecto sencillo y eficaz que, por una parte muestre a las claras su carácter ligero y etéro, y por outra ponga en valor la maravilla del sitio y la ciudad en el que está incluido.* (Baeza, 2000-2009)

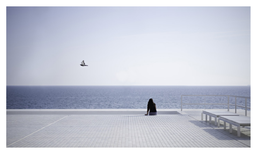


**fig. 196** Pavimento, mar, céu. Cobertura e Praça © Javier Callejas

No projecto do arquitecto Alberto Campo Baeza, existe a assumida intenção de gerar um espaço puro, simples, uma plataforma, que coloque em enfáse o contexto, a arquitectura que define o espaço público, e sobretudo desenhar a forma como a aproximação é feita ao limite da plataforma que colocar a água em destaque, daí é possível ver a linha de costa, as construções fortificadas que desenharam parte desse entre a terra e o mar, e encenar a água ondulante, cruzada por embarcações. É uma abertura que se adequa, a cidade teve séculos fechada sobre muralhas, para se proteger e defender-se de eventuais ataques, a arquitectura também ela se volta para "dentro", os pátios legado da ocupação árabe, denotam a relação que existe com um clima de sol e de temperaturas altas nas estações quentes, o projecto da praça foi uma oportunidade de atribuir uma abertura possível à cidade, onde o contacto com o horizonte amplo se efectiva, onde o sol ilumina e reflecte nas superfícies brancas e claras, a praça estabeleceu um dialogo de intima relação e democracia, já não é necessário proteger a cidade dos "perigos" vindos do mar, agora importa enaltecer a sedução e beleza da superfície de água.





IV

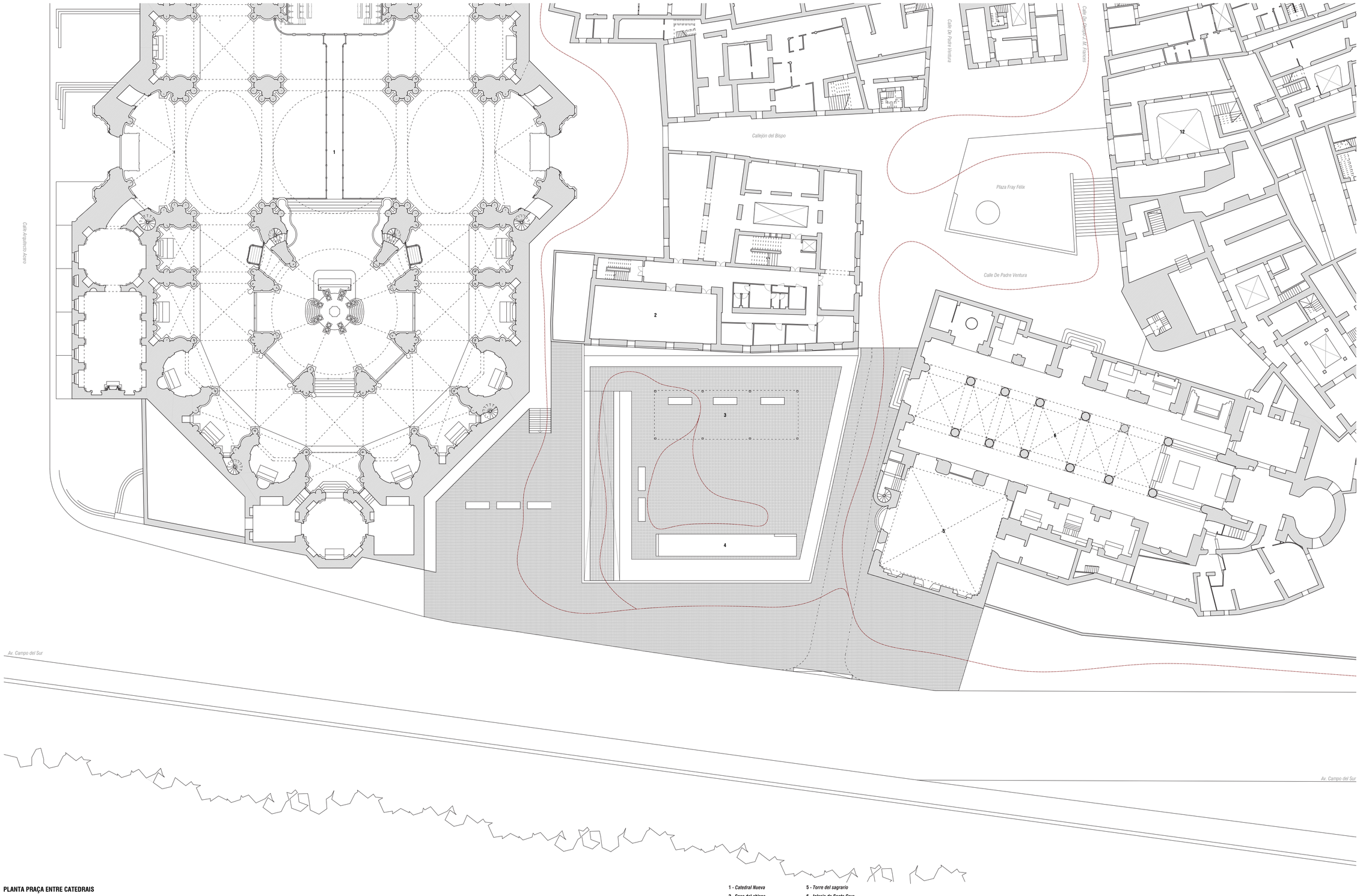
Amarrada a la costa como una clara nave,
Cádiz, la pobre y triste rosa de las cenizas,
azul, el mar o el cielo, algunos ojos,
rojo, el hibiscus, el geranio tímido,
y lo demás, paredes roídas, alma muerta.
Puerto de los cerrojos, de las rejas cerradas,
de los patios secretos serios como las tumbas,
la miseria manchando como sombra
la dentadura antigua de una ciudad radiante
que tuvo claridad de diamante y espada.
Oh congoja del papel sucio que el viento
enarbola y abate, recorre las calles pisoteado
y luego cae al mar, se consume en las aguas,
último documento, pabellón del olvido,
orgullo del penúltimo español.
La soberbia se fue de los pobres roperos
y ahora una mirada sin más luz que el invierno
sobre los pantalones pulcramente parchados.
Sólo la lotería grita con mentira de oro:
el 8-9-3 el 7-0-1
el esplendor de un número que sube en el silencio
como una enredadera los muros de las ruinas.
De cuando en cuando golpea la calle un palo blanco.
Un ciego y otro ciego. Luego el paño mortuorio
de seis sotanas. Vámonos. Es hora de morir.

V

Desde estas calles, desde estas piedras,
desde esta luz gastada
salió hacia las Américas un borbotón de sangre,
dolor, amor, desgracia, por este mar un día,
por esta puerta vino la claridad más verde,
hojas desconocidas, fulgor de frutos, oro,
y hoy las cáscaras sucias de patatas mojadas
por la lluvia y el viento juegan en el vacío.
Y qué más? Sí, sobre los dignos rostros pobres,
sobre la antigua estirpe desangrada,
sobre descubrimientos y crueldades,
encima las campanas de aquella misma sombra,
abajo el agujero para los mismos muertos.
Y el Caudillo, el retrato pegado a su pared:
el frío puerco mira la fuerza exterminada.

(Neruda, 1966)

**03**
**ENQUADRAMENTO TEÓRICO**
Espaço público/casos de estudo




**PLANTA PRAÇA ENTRE CATEDRAIS**

1 - *Catedral Nueva*
2 - Casa del obispo
3 - *Palio*
4 - Espelho de água
5 - *Torre del sagrario*
6 - *Iglesia de Santa Cruz*

0 5 10 20 m

## CONSIDERAÇÕES

No capítulo anterior constatou-se a necessidade de desenvolver uma aproximação ao tema e especificidades tipológicas implícitas no projecto, para melhor compreender algumas soluções encontradas e desenvolvidas.

Neste capítulo verificamos que a relação com as frentes de água (*waterfronts*), sofreram alterações determinantes, sobretudo com a inserção de indústria mais dependente do acesso à água quer na sua operacionalidade, quer pelas trocas. A tecnologia permitiu aumentar as quantidades de produção e velocidade de produção/transformação, expedição e consumo. A crescente industrialização das frentes de água, resultam numa privatização de acesso, os lugares de contacto tornam-se mais esporádicos, delimitados muitas das vezes por fronteiras administrativas e privadas.

A decadência de algumas estruturas, que se tornaram obsoletas, criaram problemas fundamentais, mas sobretudo oportunidades de reconquista, devolver espaços e equipamentos à cidade, situados muitas vezes em lugares de enorme confluência, que poderiam introduzir valores determinantes para um novo urbanismo. E os exemplos replicavam-se, as pessoas a partir da segunda metade do séc. XX, reivindicavam não só direitos, num espírito ainda, pós grandes guerras - vigente na Europa sobretudo – mas também espaços e lugares para que o desfrute e acessibilidades pudesse ter outra qualidade e intimidade, com as frentes de água.

Para o caso de Sines, que sempre teve na sua génese uma forte componente piscatória e comercial por outro, desde de cedo, lugar portuário de trocas e recepção de mercadorias, predominou este sentido comercial, e por isso dois rossios, fizeram parte do conjunto urbano, o primeiro adjacente ao castelo, o segundo "Rocio" que é hoje a actual praça de república. Ambos, não detém de à décadas para cá o carácter que a tipologia em si encerrava, o primeiro um terreiro adjacente ao castelo, sem utilização, sem a condição transitória entre paisagens, que já o caracterizou, o segundo passou a constituir um elemento urbano com características dispares, estradas, passeio, um espaço de estar ajardinando, é uma "praça", assim lhe chamam.

A construção do porto ditou outras relações e inserções de elementos, consequentemente, escalas, a construção de acessos à cota baixa, marginais – adjacentes – à linha de costa, fez com que a forma como se chega e se sai da cidade, fosse outra completamente nova, e por isso estranha, pareceu na fase de concepção de projecto necessário operar com tipologias urbanas, capazes de introduzir conexão e relação entre estas paisagens "cidade e indústria".

A escolha da tipologia surge como interpretação urbana e as profundas alterações introduzidas, que resultaram em novas escalas de naturezas e ordens diferentes, pareceu sempre fundamental a adequação. A arquitecta paisagista, Conceição Freire, foi fundamental para compreender a tipologia do rossio, numa perspectiva de elemento inserido na paisagem, e comprovou que os rossios não seriam elementos estranhos nas frentes de água.

A definição de casos de estudo resultou de uma série de referências tidas em conta no desenvolvimento do trabalho, que acrescentavam possibilidades e discurso sobre lugares destintos, situações dispersas, mas enquadráveis quer pelas características do lugar, bem como pelo desenvolvimento do projecto que se foi sempre alimentando por intermitências, ressonâncias exteriores de exemplos dispersos que pelo mundo foram intervindo e resultando quer lugares em frentes de água, bem como redefinição de partes urbanas, ou até mesmo fundação de novos lugares para a cidade.

Este ter em conta, este olhar tido de sensibilidade e crítica, procurava na maioria das vezes reconhecer não só a arquitectura e suas relações, mas sobretudo particularidades, conceitos ou formas de intervir. E assim se compunham e sistematicamente em paralelo com o desenvolvimento do projecto, foi possível afirmar com mais clareza, quais as referências que auxiliaram na reflexão e desenvolvimento de projecto e soluções constructivas.

A definição da Praça do Comércio – anteriormente Terreiro do Paço – como elemento urbano importante, tinha como principal pertinência para o trabalho a forma como este surge, e sobretudo reage ao longo do tempo e eventos, com enfáse no terramoto de 1755, que destruiu a cidade de Lisboa, para além do abalo, um tsunami e dia de fogos, comprometeram a estrutura urbana, apesar da tragédia, ela constitui uma oportunidade por necessidade de reconstruir a cidade, segundo um plano, que adoptava conceitos vigentes, o vazio, não perdeu o seu protagonismo, foi enaltecido, e redefinido, pela construção do edificado, importante ressalva, a sua geometrização resultava de um processo de aterragem, que lhe conferiu os limites, reconhecíveis hoje, é uma construção sedimentada, depositada, mas intencional que pela função, protagonismo e simbolismo na cidade, foi se afirmando enquanto espaço reconhecível por todos. O tempo e a forma como o vazio se





constituiu, serviu para ter reflexões e especular cenários para o lugar de Sines.

Os casos apresentados ressaltam questões determinantes para a justificação da proposta e com as quais existiu uma preocupação continua, umas pela relação e outras pela imposição, por um lado as linhas de costa "limite" entre a terra e a água, sempre susceptível à erosão, rápida pelo desgaste das ondas e dos ventos, mostram a efemeridade destes "limites", mutáveis. As marés revelam em si próprias novas relações, as estações e vagas trazem ondas de diferentes alturas e comprimentos, e consequentemente o espaço aberto pretendido, quer ao horizonte água e céu, tinha de lidar com os fenómenos. Em Veneza o problema da *acqua alta*, apesar de ser comprometedor é ele responsável por uma transformação mágica, que visita o espaço público num compasso que acompanha as marés mais altas, e altera o espaço público a superfície pétrea, fica emersa por água, a cidade reage e são colocadas "passarelas", que garantem contacto, a forma de viver o espaço é outro, e há um certo misticismo e rito em quem visita a cidade, em que habita o espaço, que interessava para o projecto.

A escala e o seu acerto é uma relação difícil e imensurável, parece sempre ambígua a sua definição, pois o espaço público para além de surgir por necessidade, pode por vezes surgir por antevisão, ele deve estar à medida das expectativas, o espaço público é uma previsão do que é expectável para a cidade, o passado e o presente apontam um sentido. Os parques americanos demonstraram duas coisas fundamentais, o *central park*, é construído num contexto de incerteza urbana, a malha não estava consolidada, a verticalidade apesar de presente, não era um denominador comum da cidade envolvente, e o próprio espaço público ajudou a que a cidade encontra-se a sua ordem equilíbrio e medida, a relação entre vazio e construído, equilibra a sua extensão, e permite a altura do edificado, há um lugar vazio, há um lugar horizontal e existe céu, natureza e sombra das folhas, o parque veio permitir afirmações urbanas. Por sua vez o *golden gate park*, com mais área que o *central park*, projectado igualmente por Frederick Law Olmsted, enunciou-se por um cenário pós catástrofe, o terramoto e dias de incêndios, refugiaram população em terrenos baldios, áridos, fugindo da destruição, o tempo criou estrutura, as habitações de campanha, foram sendo substituídas por definitivas, e o plano teve de reconhecer o que a sociedade havia evidenciado pelo uso dos terrenos num cenário de necessidade, pensou-se e reconheceu-se a parte de cidade que surgira, o vazio enquanto memorial e a sua dimensão, justificar-se-ia também caso um cenário semelhante se repetisse. A escala também deve depositar em si optimismo, esperança, e possibilidades distantes de uso e ocupação, para não castrar iminências mais evidentes ou difusas.

O projecto de Alberto Campo Baeza, revela a capacidade que a arquitectura presente no lugar tem de definir espaço, cádis fora uma cidade fechada, amuralhada que se defendia da terra para o mar, quando deixou de ser determinante o carácter defensivo por falta de ameaça, a cidade volta a procurar relação com o mar, com a água e troços que definiam os limites, perdem-se permitindo esse contacto, no caso da praça entre catedrais, a arquitectura e abertura ao mar evidenciaram o que o projecto construiu. Reflectiu o sentido mais democrático e de apaziguamento com os usos da água do mar, convidou os elementos a participarem do espaço de forma aberta e directa, principalmente o caso da luz do sol, forte e quente, que incide e se reflecte nas superfícies depuradas e brancas, é um terraço aberto ao horizonte. A arquitectura permitiu a envolvência, deixou o vazio, dimensionou, o arquitecto só teve de reconhecer e ser sensível a essas reminiscências do lugar.