

**CLÁUDIA ALEXANDRA RODRIGUES MIGUEL**

**RECONFIGURAÇÃO MULTIFUNCIONAL DOS NÚCLEOS URBANOS  
DA BAÍA DO SEIXAL**

**O Seixal no contexto metropolitano**

Orientador: Prof. Doutor Carlos Vieira de Faria

**Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias**  
**Escola de Comunicação, Arquitectura, Artes e Tecnologias da Informação**

Lisboa

2017

# **RECONFIGURAÇÃO MULTIFUNCIONAL DOS NÚCLEOS URBANOS DA BAÍA DO SEIXAL**

## **O Seixal no contexto metropolitano**

Dissertação defendida em provas públicas na Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias no dia 27 de Janeiro de 2017, perante o júri, nomeado pelo Despacho de Nomeação nº 420/2016 de Novembro, com a seguinte composição:

Presidente: Professora Doutora Filipa Alexandra Gomes da Silva Oliveira Antunes

Arguente: Professor Doutor Pedro Carlos Bobone Ressano Garcia

Vogal: Professora Doutora Margarida Helena de La Féria Valla

Orientador: Professor Doutor Carlos Vieira de Faria

Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias  
Escola de Comunicação, Arquitectura, Artes e Tecnologias da Informação

Lisboa

2017

## **DEDICATÓRIA**

Aos meus Pais: Filomena e Luís

À minha avó: Alzira

À Cidade do Seixal e aos Seixalenses

## AGRADECIMENTOS

Aos meus Pais, Maria Filomena e Luís Miguel por me tornarem na pessoa que sou hoje.

À minha irmã Patrícia, por ser sempre a minha parceira de vida em tudo.

Ao meu sobrinho Afonso, por ser a minha motivação, de querer ser mais e melhor todos os dias.

Um agradecimento muito especial ao meu namorado e companheiro Ruben Botelho, pelas longas horas de debate sobre o tema, por abdicar do nosso tempo para este projecto, e por toda a sua dedicação, compreensão e amor para comigo.

Às minhas colegas de curso, Ana Painço, Annabelle Prior, Maria Vasconcelos e Susana Teixeira pelo apoio, transmissão de conhecimento e amizade.

Pela sabedoria e instrução ao longo destes anos académicos, aos Professores da Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias do Curso de Arquitectura.

Ao Arquitecto Frederico Barbosa da Câmara Municipal do Seixal pela sua disponibilidade e pelos documentos necessários para esta dissertação.

Agradeço ao Professor Doutor António Santa-Rita por ser um professor dedicado e sempre disponível para me auxiliar nesta investigação contribuindo para uma melhor pesquisa pela sua ilustre exigência.

E por fim, agradeço ao meu orientador Professor Doutor Carlos Vieira de Faria, o privilégio que tenho em ser sua orientanda, pela amável pessoa que sempre foi para comigo, pela sua sabedoria e dedicação.

## RESUMO

A presente dissertação tem como objectivo central estudar a Cidade do Seixal, a qual, na sequência do colapso industrial que a afectou profundamente, enfrenta um processo de reconfiguração a nível territorial, social, económico e populacional nomeadamente nos seus núcleos históricos. Estas transformações resultam do novo paradigma de sociedade e, sobretudo, de uma nova economia agora global que está em curso. De facto, a sociedade contemporânea enfrenta novos desafios e mudanças contínuas em diversos sectores, em que o paradigma da mobilidade se torna um factor central do crescimento e ordenamento das cidades. Com a aproximação das metrópoles inteligentes, a cidade vê-se obrigada a profundas mudanças no território, em que importa analisar, neste caso, a chegada do Metropolitano Sul do Tejo como núcleo de ligação entre Lisboa e a Margem Sul, com o intuito de tornar esta cidade cada vez mais independente do automóvel e com melhores acessos às cidades vizinhas.

Esta análise procura responder a algumas questões, nomeadamente ao que acontecerá no território devido à passagem do MST no concelho, como será a articulação das cidades de Almada, Seixal e Barreiro com esta inovação na mobilidade intermunicipal, e como funcionará a cidade do Seixal como uma cidade futura metrópole organizada em torno da Baía do Seixal. Perante a pesquisa efectuada para esta dissertação, pode-se afirmar que o MST irá gerar um novo ordenamento no território, que possibilita uma nova centralização da população nos núcleos urbanos antigos por se conseguirem deslocar de uma forma mais eficaz e rápida. Por outro lado, a cidade do Seixal como pólo das duas margens, fica fortemente relacionada e ligada a Lisboa pelo Rio Tejo, mas também com o Barreiro fazendo de charneira entre vários municípios com bastante potencial. Quanto à sua Baía, os diversos projectos de revitalização, valorização, e estratégicos conseguem dinamizar ainda mais o concelho e a Baía do Seixal.

**Palavras-chave:** Reconfiguração; Cidade Metrópole; Núcleos Históricos; Frentes Ribeirinhas; Baía do Seixal.

## ABSTRACT

This work has as main objective to study the Seixal City, which, following the industrial collapse was deeply affected. Nowadays is facing a process of reconfiguration territorial, social, economic and population, particularly in its historic core. These changes result from the new social paradigm, and especially now in a new global economy that is underway. Indeed, contemporary society is facing new challenges and ongoing changes in many sectors, in which the mobility paradigm becomes a central factor in the growth and improvement of towns. With the entry of intelligent cities, the city is seen obliged to profound changes in the territory, that will be examined in this case, the arrival of the South Tagus Metro as link core between Lisbon and the South Bank, in order to make this city increasingly independent of cars and with better access to neighboring cities.

This analysis seeks to answer some questions, the issue of whether what will happen in the territory due to the passage of the MST in the county, as will be the articulation of the cities of Almada, Seixal and Barreiro with this innovation in inter-municipal mobility, and how will the city of Seixal as a city future metropolis organized around the Bay of Seixal. In view of the research for this thesis, it can be said that the MST will generate a new order in the territory, which enables a new centralisation of the population in old urban areas by if they can move more effectively and quickly. On the other hand, the city of Seixal as a center of the two banks is strongly related and linked to Lisbon by the Tagus River, but also with the Barreiro making hinge between several municipalities with plenty of potentials. As for its bay, the various revitalization projects, valuation and strategic can further streamline the county and the Bay of Seixal.

**Keywords:** Reconfiguration; Metropolis City; Historic Nucleus; Waterfront; Seixal Bay.

## GLOSSÁRIO DE ABREVIATURAS

**AML** – Área Metropolitana de Lisboa

**APA** – American Psychological Association

**ARS** – Arco Ribeirinho do Sul

**AUGI** – Áreas Urbanas de Génese Ilegal

**CIAM** – Congresso Internacional da Arquitectura Moderna

**CMA** – Câmara Municipal de Almada

**CML** – Câmara Municipal de Lisboa

**CMS** – Câmara Municipal do Seixal

**CRIPS** – Circular Regional Interna da Península de Setúbal

**IFDR** – Instituto Financeiro para o Desenvolvimento Regional

**MST** – Metropolitano do Sul do Tejo

**PDM** – Plano Director Municipal

**PE** – Plano Estratégico

**PP** – Plano Pormenor

**PROTAML** – Plano Regional de Ordenamento do Território da Área Metropolitana de Lisboa

**PU** – Plano de Urbanização

**QREN** – Quadro de Referência Estratégico Nacional

**ÍNDICE**

|                                                                                             |           |
|---------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| ÍNDICE DE TABELAS.....                                                                      | 8         |
| ÍNDICE DE FIGURAS.....                                                                      | 8         |
| <b>INTRODUÇÃO.....</b>                                                                      | <b>11</b> |
| <b>CAPÍTULO 1 – DO AGLOMERADO INDUSTRIAL À CIDADE FRAGMENTADA.....</b>                      | <b>17</b> |
| 1.1 Impacto urbano da revolução industrial.....                                             | 17        |
| 1.2 Da expansão à fragmentação urbana.....                                                  | 22        |
| 1.3 A transformação do sistema da mobilidade urbana.....                                    | 26        |
| 1.4 Transformações das frentes ribeirinhas.....                                             | 29        |
| <b>CAPÍTULO 2 – CONSTITUIÇÃO DA CIDADE INDUSTRIAL DO SEIXAL.....</b>                        | <b>32</b> |
| 2.1 Contextualização histórica .....                                                        | 32        |
| 2.2 Análise demográfica e socioeconómica do Seixal.....                                     | 37        |
| 2.3 Transformações no Concelho.....                                                         | 42        |
| 2.3.1 Planos e Projectos.....                                                               | 42        |
| 2.3.2 Integração na AML.....                                                                | 45        |
| <b>CAPÍTULO 3 – BAÍA DO SEIXAL INTERPRETADA COMO PÓLO DA “CIDADE DE DUAS MARGENS” .....</b> | <b>46</b> |
| 3.1 Da dispersão territorial à recentragem urbana em torno da baía do Seixal.....           | 46        |
| 3.2 Revitalização da Baía do Seixal e reabilitação dos seus núcleos urbanos.....            | 52        |
| 3.3 Baía do Seixal: do ‘não lugar’ a pólo da metrópole polinucleada de Lisboa.....          | 56        |
| <b>CONCLUSÃO.....</b>                                                                       | <b>60</b> |
| <b>REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....</b>                                                      | <b>62</b> |
| <b>ANEXOS.....</b>                                                                          | <b>65</b> |
| 1. Planta Ordenamento e Gestão do Território.....                                           | 65        |
| 2. Planta Ordenamento do Território – Classificação dos solos.....                          | 66        |
| 3. Rede de mobilidade – CRIPS.....                                                          | 67        |
| 4. Rede geral de acessibilidades do Município do Seixal.....                                | 68        |



**ÍNDICE DE TABELAS**

|                                                                                                                                                                                             |    |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| <b>Tabela 1</b> – População do Concelho do Seixal entre 1849 e 2011, acedido a 10 de Abril in <a href="https://pt.wikipedia.org/wiki/Seixal">https://pt.wikipedia.org/wiki/Seixal</a> ..... | 34 |
| <b>Tabela 2</b> – População residente no município do seixal, península de setúbal, AML e em Portugal continental, 1981-2011, in INE, Censos 1981 a 2011, cit. em PDM .....                 | 37 |
| <b>Tabela 3</b> – Distribuição percentual da população por grandes grupos etários em 2001 e 2011 no Seixal, na AML e em Portugal Continental, in INE, Censos 2001 e 2011, cit. em PDM.....  | 38 |

**ÍNDICE DE GRÁFICOS**

|                                                                                                                                                  |    |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| <b>Gráfico 1</b> – Evolução da população residente no município do seixal, 1960-2011, in INE, Censos 1960 a 2011, cit. em PDM.....               | 36 |
| <b>Gráfico 2</b> – Evolução da População residente no município do seixal por freguesia, 1991-2011, in INE, Censos 1991 a 2011, cit. em PDM..... | 37 |
| <b>Gráfico 3</b> – Pirâmide etária da população residente no município do seixal, 2011, in INE, Censos 2011, cit. em PDM.....                    | 39 |

**ÍNDICE DE FIGURAS**

|                                                                                                                                                                                                                                                  |    |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| <b>Fig. 1</b> – Cidades-Jardins Ebenezer Howard, c. 1989, acedido a 15 de Abril em <a href="http://urbanidades.arq.br/2008/10/ebenezer-howard-e-a-cidade-jardim/">http://urbanidades.arq.br/2008/10/ebenezer-howard-e-a-cidade-jardim/</a> ..... | 18 |
| <b>Fig. 2</b> – Tony Garnier: a cidade industrial, 1904. In LAMAS, José M. Ressano Garcia (2010). <i>Morfologia Urbana e Desenho da Cidade</i> . Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian.....                                                       | 19 |
| <b>Fig. 3</b> – Cidade Contemporânea de Le Corbusier. In LAMAS, José M. Ressano Garcia (2010). <i>Morfologia Urbana e Desenho da Cidade</i> . Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian.....                                                          | 20 |
| <b>Fig. 4</b> – Cidade Radiosa de Le Corbusier. In LAMAS, José M. Ressano Garcia (2010). <i>Morfologia Urbana e Desenho da Cidade</i> . Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian .....                                                               | 20 |
| <b>Fig. 5</b> – Mapa da AML, plano estratégico seixal, acedido a 15 de Março em <a href="http://www.cm-seixal.pt/">http://www.cm-seixal.pt/</a> .....                                                                                            | 32 |
| <b>Fig. 6</b> – Baía do Seixal vista aérea, c. 2010, acedido a 28 de Março em <a href="http://www.cm-seixal.pt/">http://www.cm-seixal.pt/</a> .....                                                                                              | 32 |

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |    |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| <b>Fig. 7</b> – Núcleo de Náutica de Recreio, s/d, acedido a 30 de Março em <a href="http://www.cm-seixal.pt/">http://www.cm-seixal.pt/</a> .....                                                                                                                                                             | 33 |
| <b>Fig. 8</b> – Fotografia antiga da Siderurgia Nacional, s/d, acedido a 1 de Setembro em Restos de Coleção <a href="http://restosdecoleccion.blogspot.pt/2012/03/siderurgia-nacional.html">http://restosdecoleccion.blogspot.pt/2012/03/siderurgia-nacional.html</a> .....                                   | 34 |
| <b>Fig. 9</b> – Fotografias da antiga ponte Seixal-Barreiro, s/d, acedido a 18 de agosto em Observador <a href="http://observador.pt/2016/03/28/barreiro-seixal-voltam-estar-ligados-ponte-quase-50-anos">http://observador.pt/2016/03/28/barreiro-seixal-voltam-estar-ligados-ponte-quase-50-anos</a> .....  | 34 |
| <b>Fig. 10</b> – Fotografias da antiga ponte Seixal-Barreiro, s/d, acedido a 18 de agosto em Observador <a href="http://observador.pt/2016/03/28/barreiro-seixal-voltam-estar-ligados-ponte-quase-50-anos">http://observador.pt/2016/03/28/barreiro-seixal-voltam-estar-ligados-ponte-quase-50-anos</a> ..... | 34 |
| <b>Fig. 11</b> – Parque Industrial do Seixal, s/d, acedido a 28 de Março em <a href="http://www.cm-seixal.pt/">http://www.cm-seixal.pt/</a> .....                                                                                                                                                             | 35 |
| <b>Fig. 12</b> – Parque Industrial do Seixal, s/d, acedido a 28 de Março em <a href="http://www.cm-seixal.pt/">http://www.cm-seixal.pt/</a> .....                                                                                                                                                             | 35 |
| <b>Fig. 13</b> – Travessia Seixal-Lisboa, s/d, acedido a 28 de Março em <a href="http://www.cm-seixal.pt/">http://www.cm-seixal.pt/</a> .....                                                                                                                                                                 | 36 |
| <b>Fig. 14</b> – Fotografia da Ponte 25 de Abril, s/d, acedido a 12 de Setembro em <a href="https://almanoticias.wordpress.com/category/quotidiano/">https://almanoticias.wordpress.com/category/quotidiano/</a> .....                                                                                        | 36 |
| <b>Fig. 15</b> – Fotografia do Metro de Superfície em Almada, s/d., acedido a 28 de Agosto em <a href="https://pt.wikipedia.org/wiki/Metro_Transportes_do_Sul">https://pt.wikipedia.org/wiki/Metro_Transportes_do_Sul</a> .....                                                                               | 45 |
| <b>Fig. 16</b> – Fotografia do Metro de Superfície em Almada, s/d., acedido a 28 de Agosto em <a href="https://pt.wikipedia.org/wiki/Metro_Transportes_do_Sul">https://pt.wikipedia.org/wiki/Metro_Transportes_do_Sul</a> .....                                                                               | 45 |
| <b>Fig. 17</b> – Áreas envolventes no Arco Ribeirinho Sul, s/d., acedido a Maio de 2016 em <a href="http://www.ccdrlvt.pt">www.ccdrlvt.pt</a> .....                                                                                                                                                           | 48 |
| <b>Fig. 18</b> – Proposta do Plano de Urbanização de Almada Nascente Cidade de Água, s/d., acedido em Julho de 2016 em <a href="http://www.estbarreiro.ips.pt/Downloads/Web/JRU/Ficheiros/JRU2015_BaiaTejo.pdf">http://www.estbarreiro.ips.pt/Downloads/Web/JRU/Ficheiros/JRU2015_BaiaTejo.pdf</a> .....      | 48 |
| <b>Fig. 19</b> – Proposta do Plano de Urbanização de Almada Nascente Cidade de Água, s/d., acedido em Julho de 2016 em <a href="http://www.estbarreiro.ips.pt/Downloads/Web/JRU/Ficheiros/JRU2015_BaiaTejo.pdf">http://www.estbarreiro.ips.pt/Downloads/Web/JRU/Ficheiros/JRU2015_BaiaTejo.pdf</a> .....      | 48 |
| <b>Fig. 20</b> – Projecto do Plano de Urbanização da Quimiparque e território envolvente, s/d., acedido em Julho de 2016 em <a href="http://www.estbarreiro.ips.pt/Downloads/Web/JRU/Ficheiros/JRU2015_BaiaTejo.pdf">http://www.estbarreiro.ips.pt/Downloads/Web/JRU/Ficheiros/JRU2015_BaiaTejo.pdf</a> ..... | 49 |
| <b>Fig. 21</b> – Projecto do Plano de Urbanização da Quimiparque e território envolvente, s/d., acedido em Julho de 2016 em <a href="http://www.estbarreiro.ips.pt/Downloads/Web/JRU/Ficheiros/JRU2015_BaiaTejo.pdf">http://www.estbarreiro.ips.pt/Downloads/Web/JRU/Ficheiros/JRU2015_BaiaTejo.pdf</a> ..... | 49 |

|                                                                                                                                                                                                                      |    |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| <b>Fig. 22</b> – Fotografia da Colonia de Flamingos na Baía do Seixal tirada por António Silva, 2002, acedido a 10 de Março em <a href="http://www.cm-seixal.pt/">http://www.cm-seixal.pt/</a> .....                 | 50 |
| <b>Fig. 23</b> – Fotografia do Sapal do Seixal, s/d, acedido a 10 de Março em <a href="http://www.cm-seixal.pt/">http://www.cm-seixal.pt/</a> .....                                                                  | 50 |
| <b>Fig. 24</b> – Cais de acostagem, s/d., acedido a 10 de Março em <a href="http://www.cm-seixal.pt/">http://www.cm-seixal.pt/</a> .....                                                                             | 51 |
| <b>Fig. 25</b> – Projecto Passeio Ribeirinho da Zona Histórica do Seixal, 2016, acedido em Junho de 2016 em <a href="http://www.cm-seixal.pt/">http://www.cm-seixal.pt/</a> .....                                    | 53 |
| <b>Fig. 26</b> – Fotografia da Baía do Seixal, abrangendo o núcleos históricos do Seixal, Arrentela e Amora, s/d., acedido em Abril de 2016 em <a href="http://www.cm-seixal.pt/">http://www.cm-seixal.pt/</a> ..... | 54 |
| <b>Fig. 27</b> – Sistema de mobilidade proposto do Concelho do Seixal, 2014, acedido a 10 de Agosto de 2016 em Plano Director Municipal do Seixal – Plano Estratégico.....                                           | 56 |
| <b>Fig. 28</b> – Mapa de Rede do Metro Sul do Tejo de Almada a Corroios, 2015, acedido a 5 de Agosto de 2016 em Plano Director Municipal do Seixal – Plano Estratégico.....                                          | 58 |
| <b>Fig. 29</b> – Mapa de Rede do Metro Sul do Tejo do Seixal, 2015, acedido a 10 de Agosto de 2016 em Plano Director Municipal do Seixal – Plano Estratégico.....                                                    | 59 |

## **INTRODUÇÃO**

### **Apresentação do tema**

A presente dissertação tem como tema o estudo do processo de reconfiguração urbana dos núcleos urbanos da Baía do Seixal, tendo em conta a entrada em vigor do Metropolitano Sul do Tejo (MST). Tratando-se de uma infra-estrutura marcante, importa analisar os impactos na reconfiguração nos núcleos urbanos banhados por esta baía, baía que ganha, no presente dominado pela inevitabilidade do problema da sustentabilidade, um papel determinante no processo de planeamento urbano e na reconfiguração da metrópole de Lisboa. Com as novas acessibilidades resultantes desta proposta, os centros urbanos da Baía do Seixal (Seixal, Arrentela e Amora) vão enfrentar um processo de profundas mudanças urbanas e arquitectónicas que não deixarão de constituir um factor importante da sua reinserção na Baía do Seixal e, consequentemente, na Área Metropolitana de Lisboa (AML).

### **Motivos da escolha do tema**

A escolha deste tema passa pelo carácter pessoal e afectivo, não apenas por se tratar do município onde nasci, cresci e vivo, mas também pelo facto de, ao empreender esta pesquisa como mestranda em arquitectura, poder estudar e reconhecer os impactos que esta infra-estrutura originará, quer nos centros urbanos da Arrentela, Amora e do Seixal, quer a nível da organização territorial do município.

### **Problemática justificativa da pesquisa**

Importa ter presente que o concelho do Seixal, juntamente com Almada, Barreiro, Montijo, foi um dos concelhos que maior crescimento populacional conheceu ao longo do século XX. O quadro económico e social resultante da fixação de fábricas de lanifícios e da cortiça na Arrentela, desde finais do século XIX, sofreu profundas alterações, a partir da década de 50, com um novo arranque da industrialização regional, designadamente através da instalação no início dos anos 60 da Siderurgia Nacional, em Paio Pires. Esta industrialização originou intensas migrações de populações vindas sobretudo do Alentejo e que aqui procuravam trabalho e um outro modo de vida. Como se verá no II capítulo, a população do Seixal passou de 15.937 habitantes, em 1950, a 89.169, em 1981.

Não admira então que este processo de intensa industrialização tenha originado novos problemas, não apenas a nível de um crescimento urbano bastante desordenado e disperso, mas também a nível do alojamento das populações que, vindas de outras zonas do país, aqui procuravam trabalho. A gravidade da falta de habitação traduziu-se em manchas de bairros abarracados e clandestinos, situação que explica que ainda hoje o município do Seixal desenvolva políticas no sentido de resolver esta herança no quando do programa Áreas Urbana de Génese Ilegal (AUGI). Esta abrupta chegada ao concelho de milhares de migrantes, trabalhando em Lisboa, mas também em outros concelhos da península de Setúbal, vai provocar um desequilíbrio na organização e ordenamento do território e reforçar uma fragmentação da expansão urbana.

Porquê? A este propósito, importa lembrar que a queda da ponte do Seixal, em maio de 1964, veio originar a subalternização dos aglomerados urbanos do concelho face ao rio Tejo e perturbar as lógicas tradicionais de ocupação dos territórios. De facto, perdendo o rio como via de comunicação, o concelho do Seixal ficou dependente da estrada nacional (EN 10) que liga Lisboa (Ponte 25 de Abril) ao Fogueteiro, em direcção a Setúbal. A força polarizadora desta via irá sair ainda mais reforçada pela abertura, em 1979, do troço Almada-Setúbal da Auto-estrada do Sul e o início, em 1999, da linha férrea Campolide-Setúbal.

Será por isto que a zona central da cidade do Seixal, ao contrário dos núcleos urbanos da Amora e Arrentela, conheceu, desde os anos 1970, uma perda significativa da sua importância, seja a nível populacional, seja a nível comercial. A transferência do Cais de Embarque da Transtejo para um local longe do núcleo urbano antigo empobreceu o comércio e a vida do núcleo central, situação mais agravada ainda com a deslocação de todos os serviços da Câmara Municipal do Seixal para as freguesias de Arrentela e Aldeia de Paio Pires. Estas mudanças determinaram, em 2015, a criação da união das freguesias Aldeia de Paio Pires-Arrentela-Seixal, perdendo o Seixal a autonomia de freguesia.

É neste contexto que ganha importância estratégica a construção do MST, que ligará Almada (já em funcionamento até Corroios), Seixal, Barreiro (incluída já no Plano de Urbanização (PU) do Barreiro de 2010) e Montijo. De igual importância importa citar também o Plano de Reconversão da Siderurgia Nacional (previsto no programa do Arco Ribeirinho do Sul, 2009) que prevê, na zona norte, uma nova área urbana multifuncional; na zona central, a consolidação da actividade industrial e na zona sul, uma nova área empresarial e náutica de recreio. Daqui se depreende que o município do Seixal dispõe de uma oportunidade estratégica para iniciar um processo de reestruturação e requalificação do espaço urbano banhado pela Baía da Seixal, possibilitando às populações um cenário urbano único pela sua beleza natural e ambiental, além da melhoria da qualidade de vida urbana das populações envolvidas.

Sendo assim, o objectivo central desta pesquisa será compreender em que medida a dispersão urbana ao longo dos eixos rodoviários e ferroviários, acima referidos, enfraqueceu a relação genética do Seixal, Arrentela e Amora com a Baía do Seixal, desencadeando um processo de desaceleração do crescimento populacional deste núcleos urbanos, mais acentuado no núcleo urbano do Seixal acompanhado pela consequente degradação física dos edifícios.

É neste enquadramento que se formula então a questão de partida que orienta esta pesquisa: será que a acção combinada da construção do MST com a revalorização da Baía do Seixal promoverá a reconversão de uma estrutura urbana polinucleada afectada pela crise industrial através da reabilitação e requalificação (património histórico, arquitectónico, urbanístico, natural e paisagístico existente) dos núcleos urbanos em questão? Na formulação desta questão está subjacente o pressuposto de que a sustentabilidade se tornou uma inevitabilidade e à qual não mais podemos escapar (subida do nível do mar).

Integrando a metrópole polinucleada de Lisboa, é hoje mais claro que o Seixal tem de se afirmar cada vez mais como um pólo com características e potencialidades próprias no contexto da AML. Ter-se-á presente nesta pesquisa que o Plano Regional de Ordenamento do Território da Área Metropolitana de Lisboa (PROTAML) define uma política de recentrar o desenvolvimento em torno do estuário do Tejo, avançando com o conceito de uma cidade-metrópole com duas margens. Este Plano regional aposta num reforço das acessibilidades com a construção da 3ª travessia do Tejo (ponte Beato-Barreiro), novo aeroporto de Alcochete, Plataforma Logística do Poceirão e linha de Alta Velocidade (TGV).

Estes cenários estratégicos e programáticos procuram responder aos desafios do novo paradigma de economia informacional que valoriza e reforça uma organização urbano-metropolitana polinucleada e multifuncional. Com base neste conceito, importa salientar a hipótese que orienta esta pesquisa e que afirma o MST e a revalorização dos núcleos urbanos banhados pela baía do Seixal como acções aptas para dotarem o município do Seixal com uma estratégia, à escala regional, capaz de projectar e reforçar a sua capacidade polarizadora no contexto da região metropolitana de Lisboa. A exploração do conceito de metrópole polinucleada e multifuncional contemplará a abordagem do conceito de 'Cidade das duas margens', baseado no PROTAML.

O desenvolvimento desta pesquisa valorizará a análise das políticas municipais no que concerne à reabilitação e revitalização dos núcleos urbanos na sua relação com a Baía do Seixal e o estuário do Tejo. Mais concretamente o Plano Director Municipal (PDM), o Plano Estratégico (PE) e o PROTAML. Atenção particular será dada também ao modo

como esses documentos de planeamento abordam a organização do território municipal e regional no sentido de reforçar o papel desta cidade no contexto metropolitano de Lisboa.

## Estado da arte

No que respeita às principais fontes consultadas para esta dissertação, numa primeira fase foi indispensável a contextualização da cidade industrial e da cidade actual para tal a leitura do livro *“Breve História do Urbanismo”* de Fernando Chueca Goitia foi fundamental. Este livro prende-nos pela sua leitura fácil, e auxiliou bastante na definição de inúmeros conceitos base, tal como da cidade industrial e actual, consegue também descrever a história das cidades e o seu tempo cronológico para um melhor entendimento sobre o tema. Este autor consegue fazer-nos pensar em relação à cidade e ao urbanismo planeado, e a nível das mudanças e respostas surgidas para o urbanismo contemporâneo, ajudando a compreender melhor o que pretendemos analisar e estudar com esta dissertação.

Ainda neste contexto, José M. Ressano Garcia Lamas é outro autor que se revela muito importante em *“Morfologia Urbana e Desenho da Cidade”* pois apresenta-nos um livro bastante caracterizado e sintetizado sobre o desenho da cidade e as suas diversas morfologias, passando pela contextualização, a sua identidade e génese ao longo da história. Caracteriza o território, a sua evolução e transformações e aborda a cidade antiga a moderna até ao novo urbanismo, sendo um livro fundamental por conter todos os assuntos direccionado para esta pesquisa.

Tendo em conta o meu tema de dissertação, foi incontornável não compreender o conceito das frentes ribeirinhas em que José Pedro Costa me apresentou a sua visão em *“Urbanismo e Adaptação às Alterações Climáticas - as frentes de água”* em que caracteriza a terceira modernidade pela transformação do clima a médio e a longo prazo e pelas suas ciências do território, que articuladas avaliam as suas necessidades e consequências, para as incorporar no processo de planeamento e projecto das cidades. Este livro aborda a questão das alterações climáticas na vertente do urbanismo, como este tem de se adaptar às novas formas de ocupação urbana nas frentes de água e da adaptação da cidade consolidada às alterações do clima.

No entanto o contacto com *“Novos Princípios do Urbanismo - novos compromissos urbanos”* de François Ascher tornou-se essencial para esta pesquisa, contemplando temas e perspectivas críticas quer na cidade quer a nível da mobilidade impostas neste nosso século. Será conveniente salientar que esta base conceitual irá constituir um apanhado teórico que me ajudará na crítica e selecção dos métodos de pesquisa adequados para um melhor entendimento dos dados recolhidos durante a investigação.

## **Metodologia**

A metodologia de trabalho utilizada para este estudo, iniciou-se por uma pesquisa teórica pelos temas e conceitos que pretendia abordar, procedi à leitura de diversos livros e documentos sobre o caso de estudo, nomeadamente na Biblioteca Municipal do Seixal onde consegui arranjar informação local. Também imprescindível foi o contacto com a Câmara Municipal do Seixal na obtenção de documentos específicos e planos tais como do traçado do MST. Após a recolha de todos estes documentos necessários procedeu-se a análise da informação no Plano Director Municipal do Seixal, Plano de Urbanização e no Plano Estratégico do Seixal.

## **Estrutura organizativa dos capítulos**

O presente trabalho fica estruturado em três capítulos cujo sumário se apresenta de seguida. O primeiro capítulo ocupar-se-á de dar conta dos conceitos de cidade industrial e de cidade-metrópole polinucleada, estes conceitos estão subjacente ao estudo em causa. Particular atenção será dada ao impacto urbano que a revolução industrial provocou nas cidades e como estas depois se expandiram, tornando-se no que são actualmente onde defrontam o fenómeno da fragmentação urbana, dimensão subjacente ao conceito de cidade polinucleada. São estas cidades polinucleadas que se confrontam actualmente com um processo de reconfiguração urbana, onde a mobilidade urbana e interurbana ganha importância central e a existência de frentes ribeirinhas constituem potencialidades estratégicas de valor incalculável. Este capítulo aborda, expõe e fundamenta estes conceitos centrais e fundamentais na construção de um discurso teórico, ainda exploratório, que ajudará ao levantamento e análise da realidade sociológica e territorial do centro urbano do Seixal, seja no sentido restrito (vila do seixal), seja no sentido lato (Seixal, Arrentela e Amora, centros banhados pela baía do Seixal).

O segundo capítulo centrar-se-á na caracterização do Complexo Industrial do Seixal, numa primeira abordagem ao caso de estudo, começando por uma contextualização histórica da cidade, qual a sua génese em termos territoriais e quais as transformações devido à revolução industrial, até aos dias de hoje. Saliento ainda os centros urbanos históricos que conheceram ao longo do século XX um desenvolvimento disperso, mas não esquecendo o património e o edificado neles existentes, tomando como base os dados do PDM do Seixal. No último ponto deste capítulo foca-se e analisa-se os Planos que gerem o Concelho do Seixal, dando-se ênfase ao PDM e ao Plano Estratégico (PE) do Seixal.



O terceiro capítulo, partindo das preocupações centrais desta pesquisa, procurará dar conta da análise e exploração dos resultados retirados da consulta dos Planos Estratégicos de dinamização da cidade do Seixal, do PDM do Seixal e outros documentos relacionados com reabilitação e revitalização dos núcleos históricos antigos e por último, mas não menos importante, a entrada em funcionamento do MST na cidade e ligação ao Barreiro. Nessa consulta e exploração documental importará identificar os impactos e benefícios que essa infra-estrutura rodoviária irá desencadear em termos demográficos e urbanos. Relevo importante será dado ao modo como esses documentos se referem à valorização da frente ribeirinha e como é abordada a ideia estratégica de aproveitamento da Baía do Seixal como força motora da reconfiguração dos centros urbanos por ela banhados: Seixal, Arrentela e Amora. O processo polinucleado de reconfiguração urbana destes três centros urbanos implicará também saber em que medida nestes documentos é entendida a integração do Seixal na metrópole de Lisboa, sabendo que o rio Tejo não separa, mas une.

Esta dissertação foi redigida conforme o American Psychological Association (APA), de acordo com as indicações das “Normas para elaboração e apresentação de teses de Doutoramento/ Dissertações de Mestrado” em vigor na Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias através do Despacho Reitoral nº 101/2009, de 26 de Maio.

Este trabalho não segue as normas consagradas no novo acordo ortográfico, em vigor desde 13 Maio de 2009.

## **CAPÍTULO 1 – DO AGLOMERADO INDUSTRIAL À CIDADE FRAGMENTADA**

### **1.1 Impacto urbano da revolução industrial**

Como foi referido na introdução, a reflexão sobre o conceito de cidade industrial é central nesta pesquisa e na organização deste capítulo, começando pela razão que levou a cabo a modificação das cidades e que foi a revolução industrial. Importa salientar, com base em Goitia (2010, p. 144), que a descoberta do carvão mineral e da máquina a vapor originou profundas transformações, não apenas a nível industrial, mas também no domínio da agricultura, das comunicações, dos meios de transporte, da economia e no domínio social.

Como é sabido, o industrialismo cresceu primeiro em Inglaterra, sobretudo nas indústrias têxteis. Com a descoberta do carvão mineral, do ferro/aço e da máquina a vapor iniciou-se uma outra lógica de concentração das fábricas. Na verdade, a construção de locomotivas e de linhas férreas possibilitaram a independência da implantação fabril relativamente à obrigatoriedade da sua proximidade das fontes produtoras de energia hidráulica: ribeiras, rios ou mar (idem, pp. 145-146). No caso do Seixal, não esquecendo o aproveitamento da energia hidráulica através dos moinhos de marés, a sua projecção industrial vai resultar sobretudo da sua valorização como cidade costeira e com intensa articulação à grande aglomeração de Lisboa.

Foram, de facto, as profundas alterações verificadas a nível dos transportes ferroviários, marítimos e, depois, rodoviários, que vão originar uma das maiores transformações na organização dos territórios. Este novo contexto, nomeadamente no que se refere aos meios de comunicação e de transporte, vai potenciar então um explosivo crescimento das cidades de então, rompendo as muralhas protectoras medievais e iniciando um novo ciclo marcado por cidades agora denominadas de cidades industriais ou cidades modernas. A intervenção de Hausmann na modernização de Paris vai constituir um padrão de referência com impactos em todos os países, incluindo Portugal.

Importa salientar que a industrialização, graças aos novos meios de transporte, vai agora libertar-se da obrigatoriedade de se instalar junto das fontes de energia e escolher as localizações junto de cidades cujas funções comerciais as afirmam como grandes mercados de exposição e consumo de produtos, mas também de cidades portuárias onde chegam matérias-primas e são exportados os produtos industriais (Idem, ibidem). É muito importante para esta pesquisa salientar a importância da revolução realizada a nível das comunicações e dos transportes. No caso do Seixal, está em curso a implementação do Metropolitano Sul do Tejo e seu impacto a nível da reconfiguração dos aglomerados da Baía do Seixal.

Importa relevar um aspecto que tem a ver com a história do urbanismo: a descoincidência entre industrialização e urbanização. O que aconteceu historicamente é que a industrialização foi a primeira a arrancar em força, invadindo de forma caótica as pequenas e pacatas cidades de então, o que provocou um período negro da vida dos habitantes das cidades. A própria ciência urbanística desconhecia também que políticas urbanas adoptar para enfrentar e responder a tal situação (idem, ibidem).

De facto, os desenvolvimentos das fábricas tornaram-se desordenadoras das lógicas de ocupação do solo urbano, ao originarem uma mistura chocante de funções: desde logo a habitação lado a lado com oficinas, armazéns, pequenas ou grandes instalações fabris. O capitalismo industrial nascente, preocupado enormemente com o lucro, foi insensível, nos primeiros tempos da sua existência, às questões das cidades onde a vida humana era deprimente em ambiente intensamente poluído, ruidoso e com mau cheiro. Importa salientar também que a implantação das indústrias nas cidades provocou fortes correntes migratórias dos meios agrícolas para o meio urbano, onde as pessoas procuravam, além do emprego, o acesso a um meio promissor de melhorias de projectos de vida. Neste sentido, pode afirmar-se que a revolução industrial, na sua primeira fase (fase da energia a vapor), desencadeou uma expansão urbana radio-concêntrica com o aparecimento de zonas periféricas (Idem, Ibidem).

Tudo isto, porém, foi construído sem qualquer plano urbanístico. Nesses anos recuados da história, nem os políticos, nem os governantes dispunham de saberes e experiências capazes de possibilitar o ordenamento urbano do crescimento das cidades industriais, cidades que assim continuavam sujeitas aos interesses exclusivos do mundo fabril. Não admirava, então, que tenha levado bastante tempo a compreender como era desapropriado para as cidades esta implantação de edifícios baseados numa simplicidade de alcance rápido, originando uma catástrofe na estrutura urbana. Ao mesmo tempo que isto acontecia, as zonas operárias iam-se expandindo nas cidades industriais sem quaisquer tipos de condições básicas (Idem, pp. 148-150).

Entretanto, o debate em torno de uma cidade auto-sustentável onde as actividades industriais se concilhassem com a agricultura inspirou a ideia de uma cidade jardim [fig. 1]. Foi o urbanista Ebenezer Howard (1850-1928) que concebeu este projecto. Depois de uma estadia nos Estados Unidos, regressou a Londres em 1876 e publicou *Garden Cities of Tomorrow*, em 1898. Howard propunha que 1/6 do terreno fosse ocupado por moradias e indústrias e o resto fosse destinado à agricultura, localizando em torno do núcleo urbano, um cinturão verde de fazendas (Idem, pp. 152-155).

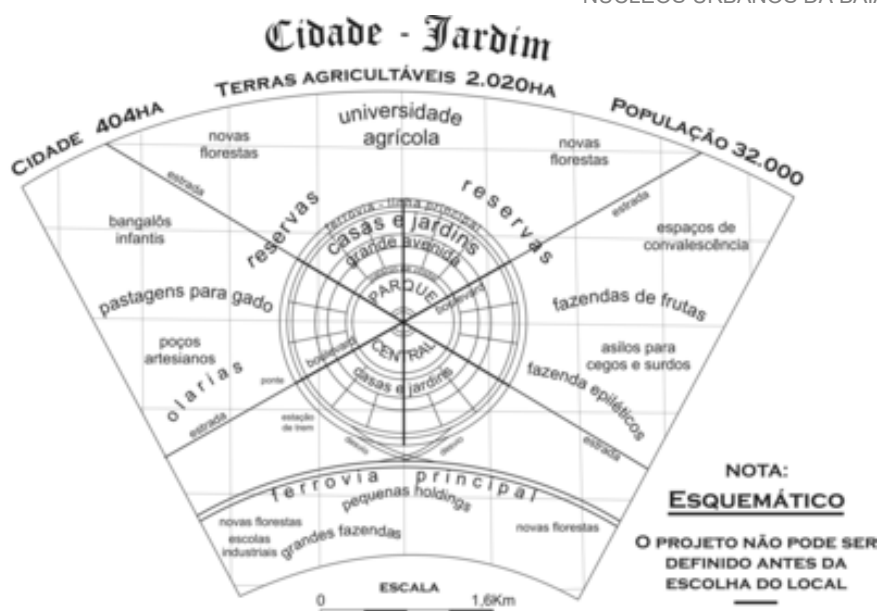


Fig. 1 - Cidades-Jardins de amanhã, c. 1898. (Howard, São Paulo, 1996)

O projeto para uma cidade industrial, a *Ville Industrielle*, [fig. 2] é apresentado pela primeira vez em 1904, e demonstra a crença do Arquitecto e Urbanista Tony Garnier (1869-1948) de que as grandes cidades do futuro teriam que se basear na indústria. Projetada para 35000 habitantes, a cidade industrial de Tony Garnier antecipava alguns princípios da Carta de Atenas do CIAM de 1933. A sua proposta era imbuída ainda de uma concepção socialista, uma cidade sem muros ou propriedade privada, onde todas as áreas não construídas eram parques públicos, em que os traçados, os eixos e as quadriculas, reformulados e inovando organizavam funcionalmente as diferentes linhas estruturais na cidade moderna (Lamas, pp. 268-270).

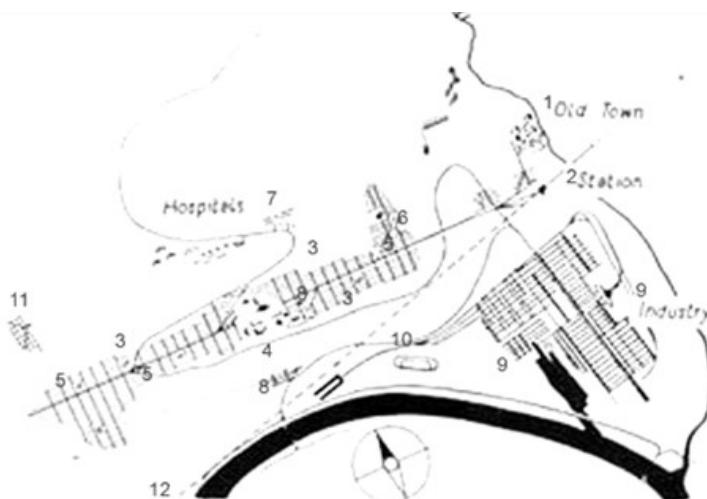


Fig. 2 – Tony Garnier: a cidade industrial, 1904. (Lamas, Lisboa, 2010)

Este projecto deixa livre a cidade velha transpondo no terreno o zoneamento funcional que permite à cidade dividir-se em áreas distintas. O sector residencial contém um corredor central e regula-se por quarteirões que medem 150x30 metros, dividindo-se em lotes de 15 metros de lado que um dos lados está sempre virado para a rua, ocupado por casas geminadas. Tony Garnier frequentou a *École Technique* (1883) e mais tarde na *École des Beaux-Arts* de Lyon (1886). Autor de uma ideia urbanística ricamente ilustrada, Garnier propõe uma cidade concebida na separação de funções urbanas e de actividades (idem, ibidem).

Foi sobretudo enquanto teórico que Tony Garnier exerceu uma influência durável sobre a Arquitectura contemporânea. A sua obra foi a de um precursor, porque continha a potência das bases do urbanismo actual e as ideias que serão desenvolvidas por Le Corbusier, Charles-Edouard Jeanneret-Gris (1887-1965), nomeadamente a partir da realização dos Congressos Internacionais de Arquitectura Moderna (CIAM). A influência de Le Corbusier estendeu-se principalmente ao urbanismo. Foi um dos primeiros a compreender as transformações que o automóvel exigiria no planeamento urbano (Idem, ibidem).

Dos projectos de Le Corbusier destaco dois: o Plano de Cidade Contemporânea para três milhões de habitantes de 1922 [fig. 3] que defendia o centro de uma grande cidade, com edifícios públicos, escritórios e habitações, que apresentava três modelos de tipológicos entre eles a habitação em *Redents*, a habitação em *Immeubles Villas* com jardins suspensos e a grande construção de escritórios; e a Cidade Radiosa [fig. 4] projectada para 1800 habitantes, em 1930, seria a cidade da época da maquinista, sendo o quarteirão retirado e substituído pela unidade de habitação (Idem, pp. 351-360).

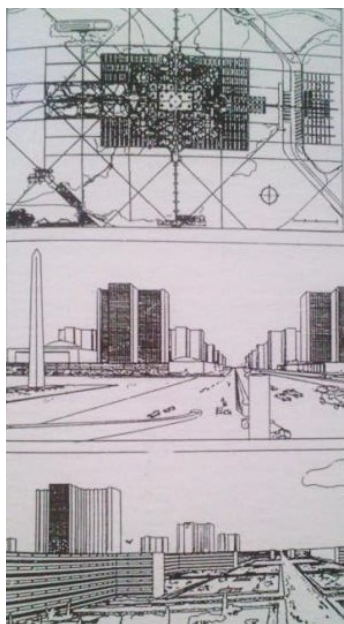


Fig. 3 – Cidade contemporânea de Le Corbusier (Fonte: Lamas, 2010, p. 353)

Fig. 4 – Cidade Radiosa de Le Corbusier (Fonte: Lamas, 2010, p. 357)

Importa referir que *A Carta de Atenas* considerava a cidade como um organismo a ser concebido de modo funcional, na qual as necessidades do homem devem estar claramente colocadas e resolvidas. Desse modo, defendia-se a separação das áreas residenciais, de circulação, de lazer e de trabalho, propondo, uma cidade na qual os edifícios se desenvolviam em altura e que continham diversas áreas verdes, por esse motivo, pouco densas. Estes preceitos influenciaram o desenvolvimento das cidades europeias após a Segunda Guerra Mundial e, no Brasil, a criação do Plano Piloto de Brasília por Lúcio Costa (1902-1998). Também Óscar Niemeyer (1907-2012) trabalhou com Le Corbusier (Idem, pp. 337-349).

Quanto ao território do Seixal este foi evoluindo e crescendo em torno das margens do rio, para um melhor aproveitamento da energia da maré para as fábricas e devido à aproximação das zonas de trabalho ligadas ao rio, originando uma construção da cidade sem qualquer plano urbanístico. No século XIX o interesse pela quadrícula volta a utilizar-se por questões de economia utilitária em termos de terrenos (CMS, 2014, parag. 1).

A cidade da burguesia liberal ganha evidência, colocando o poder em ênfase por meio das estruturas coerentes afirmando a sua dignidade. Esta torna-se grande construtora de cidades, conseguindo organizar o seu tecido urbano e dos empreendimentos colectivos, adequando-se às questões funcionais e às necessidades da população. Quanto à cidade de oitocentos, esta actuou sobre os antigos núcleos do centro das cidades, quando compôs o terreno para os renovados bairros residenciais através de ampliações respeitando sempre o traçado original evitando assim o desaparecimento da conexão com o tecido urbano e a forma de vida da cidade (Goitia, pp. 159-161).

O século XIX compreendeu o conceito da dignificação, da regularidade e da amplitude da escala. Nesta época as criações com mais êxitos foram os palacetes da burguesia rodeados por jardins, as ampliações e as urbanizações residenciais, no entanto assim que começaram a aparecer os bairros residenciais estes sofreram o impacto da especulação que acarretou como resultado o aumento evolutivo dos volumes edificados. O mesmo se pode verificar no caso do Seixal, em que foram construídas, a Quinta da Fidalga do século XV que se destaca pelos seus pomares, contendo dois poços para rega das fontes e um lago de maré, constituindo um marco importante e raro na arquitectura hidráulica portuguesa, e a Quinta da Trindade do século XIV, que com o terramoto de 1755 ficou destruída, originando assim uma reconstrução do mesmo (Idem, p. 161).

Este capítulo ajudou-me na definição de diversos conceitos básicos e foi útil pelo facto de abordar questões que eu tenho de compreender e trabalhar, tais como a revolução industrial, a evolução de uma cidade industrial e especificamente como se desenvolveu a evolução da cidade do Seixal.

## 1.2 Da expansão à fragmentação urbana

Este ponto foi sugerido pela leitura do livro *Novos Princípios do Urbanismo* do autor François Ascher (2012), devido ao facto de conter diversos assuntos importantíssimos para o tema da minha dissertação. Começando por abordar o assunto das cidades terem sofrido uma transformação colossal, durante e após a revolução industrial, entrando assim numa nova fase da modernidade deparando-se com a evolução das formas de pensar e de agir, as desigualdades sociais, a economia e as formas de democracia. Devido a esta evolução, as mudanças na concepção da cidade tornam-se necessárias, portanto a sociedade precisa adquirir novos instrumentos para dominar esta revolução urbana, dando origem a um novo urbanismo em sintonia com as implicações e a forma de agir desta terceira modernidade (Ascher, 2012, pp. 19-20).

O fenómeno que melhor caracteriza a civilização contemporânea é o grande progresso das cidades e das formas de vida urbana. A transformação não se encontra na cidade, onde realmente se verifica algo de novo é na população mundial maioritariamente rural se tenha transformado numa população urbana (Goitia, 2010, p. 162).

Um indício dos nossos tempos é o crescimento dos grandes centros urbanos, que antes não se verificava por o avanço demográfico ser muito mais lento. Hoje as cidades desenvolvem-se por si mesmas, e por deslocação para a cidade da população rural. O aparecimento de zonas residenciais/cidades dormitórias, começando pelo «slums» e bairros de «chabolas», provocaram as primeiras desorganizações no planeamento, entrando assim num período de transformação incongruente. Para uma melhor organização do espaço nas grandes metrópoles é preciso relacionar o centro de negócios e representativo, os centros de residência, os de produção e os espaços livres para recreio e para expansão (Idem, pp. 170-174)

Com o movimento centrífugo, que se verifica nas grandes metrópoles, principalmente nas americanas, que consiste do centro para os arredores, aumenta-se a população na periferia e diminui a densidade de população nos núcleos centrais. Este urbanismo em expansão trás diversos problemas principalmente nos núcleos centrais, com o aumento das zonas exteriores de residentes por consequência da falta de acessos e de transportes, pois toda a organização do território será em vão se não forem criados acessos adequados, uma rede de trânsito capaz e inteligentemente projectada e meios de transporte colectivos totalmente eficientes. Para diversos urbanistas o defeito da dimensão da cidade consegue-se resolver pelos seus acessos. Estes defendem que uma área metropolitana não continue a ser alargada quando o tempo de transporte, do centro à periferia da cidade, se ultrapassa a média de trinta minutos, se bem que este limite de tempo poderia ser reduzido se realmente houvesse um melhoramento nos meios de

transporte e se o aumento da cidade fosse proporcional ao número dos seus habitantes (Idem, pp. 175-176).

Quando as cidades ainda não tinham alcançado a ampliação das áreas metropolitanas dos dias de hoje, os problemas dos acessos apenas estavam no início em que a população que utilizava esses serviços da área central vivia tão proximamente que a sua deslocação de facto não tinha nenhum entrave. Na actualidade, a ampliação, teve como consequência o progresso dos meios de transportes, por outro lado o automóvel tornou-se no recurso mais perturbador e incómodo da vida cidadina. Este meio de transporte obriga a abdicar de praças arborizadas (que são tao importantes como pulmões no meio de um trânsito) para a construção de parques de estacionamento, obriga a devastarem avenidas com arvoredos bem definidos para construir vias provisórias para escoamento do tráfego, destruindo assim a paisagem urbana sem «benefícios a longo prazo» (Idem, pp. 177-178).

Para alguns urbanistas o tráfego está à frente de tudo, pois a cidade moderna sujeitou-se à moda do tráfego com demasiada frequência, mas existem outros arquitectos como Theo Crosby (1925-1994) que salientam que o importante é a forma como as pessoas vivem e não o tráfego da cidade, que não adianta reduzir o tempo de transporte se no final se chega a um centro de residências desfavorável, não adianta conseguir um parque de estacionamento satisfatório onde se tem de andar quilómetros para se chegar ao local que se quer, e principalmente que não adianta projectar-se a cidade dando relevância ao tráfego sem ter atenção às reais necessidades da população que nela habitam (Idem, pp. 180-186).

A missão do urbanista, na actualidade, centra-se em articular a periferia como o centro vital do futuro, em que basta neutralizar o centro, não admitindo aumento algum da densidade de edificação, desviando do centro os edifícios públicos, fragmentando as zonas comerciais e ampliando os espaços livres para que se consiga transformar o centro numa cidade de província pacífica. Contudo o posicionamento das indústrias constituem outro problema da estrutura das grandes metrópoles, que provocam um aglomerado de tráfego pesado, ruídos, fumos e principalmente criam uma poluição alarmante para a saúde pública. No futuro provavelmente as planificações das cidades têm de ter em conta a descentralização das indústrias para bem da sua população (Idem, pp. 180-186).

Outro aspecto importante a analisar para a minha dissertação refere-se ao conceito de cidade-metrópole polinucleada, traduzida na mudança da escala da cidade e o processo de reconfiguração que estas cidades enfrentam no contexto da nova economia global cada mais digital e automática. Daí que a evolução das práticas quotidianas dos cidadãos e a forma das cidades se modifiquem. O aparecimento de inovações de grande importância, como o videogravador, o telemóvel, os computadores e a internet, o



automóvel e o TGV contribuíram para a transformação profunda dos territórios (Idem, pp. 61-66).

A análise destas mudanças são importantes para avaliar os impactos que estas provocaram nas cidades e nos modos de vida urbanos. O conceito de suburbanização está bastante ligado a esta temática, este passa pelo processo de crescimento dos subúrbios, ou seja, o facto de as cidades crescerem para fora dos seus limites expandindo-se para outras áreas urbanas. Este tipo de expansão urbana provocou uma descentralização das indústrias, dos serviços e da população para a periferia da cidade como se pode verificar na área do Seixal, pois deslocou-se os polos industriais para a extremidade do concelho do Seixal, tornando as fabricas num aglomerado de fácil acesso (Idem, ibidem).

O novo urbanismo favorece a pluralidade das arquitecturas e das formas urbanas para edificar cidades diversificadas, alargar as escolhas, tornar exequíveis as mudanças à escala metropolitana. Uma das grandes evoluções desta revolução urbana moderna aparece ligada ao conceito de cidade-metrópole polinucleada que resulta do crescimento urbano organizado dentro e a partir das aglomerações mais importantes, abrangendo vastos territórios à escala dos quais se organiza a vida urbana, formando um espaço urbanizado extenso que integra no mesmo conjunto várias cidades, aldeias e subúrbios. A metropolização apoia-se no desenvolvimento dos meios de transportes e de armazenamento dos bens, contribuindo para a deslocação rápida das pessoas nas cidades, tal como acontece na cidade do Seixal com a entrada, para breve, do MST. A globalização e a metropolização sustentam-se das tecnologias de transporte e de comunicação e estimulam o seu desenvolvimento. As telecomunicações contribuem para a modificação do sistema das mobilidades urbanas, pois com a inovação do comércio local para o comércio electrónico, os consumidores passam a utilizar o transporte de informações via internet e não se deslocam tanto à zona comercial, obrigando a existir uma deslocação profissional ao domicílio. Esta terceira revolução urbana não origina uma cidade virtual e imóvel, mas uma cidade móvel e comunicativa, conduzida pelas deslocações das pessoas e das informações (Idem, ibidem).

Aprofundando melhor a transição da cidade industrial para a cidade-metrópole polinucleada, conforme o pensamento de Teresa Salgueiro, na Revista Território, ano III, nº4 jan/jun, 1998, considera-se que a fragmentação sócio-espacial caracteriza a cidade pós-industrial actual. Esta cidade pós-industrial, como contexto onde ganha sentido o conceito de cidade-metrópole polinucleada, é entendida como uma organização territorial assinalada pela existência de «enclaves territoriais» distintos e sem continuidade (fragmentados) com a estrutura socio-espacial traduzindo assim um alargamento significativo da diferenciação e existência de rupturas entre os vários grupos sociais territoriais (Salgueiro, p. 39).

A cidade industrial era construída por áreas uniformes do ponto de vista social, as quais estavam ligadas por conexões de complementaridade e de correlação com as áreas de comércio e serviços fortemente comandadas por um centro, ou com as áreas residenciais, as quais reproduziam a hierarquia social. Já a semelhança das áreas sociais traduziu o novo papel que o espaço adoptou quando o industrialismo despoletou a mobilidade social e o reconhecimento do estatuto se passou a fazer pela posse de bens. O resultado destes processos, favorecidos pelo papel do Estado, é uma cidade “arrumada” com os grupos sociais e as actividades económicas no seu devido lugar, na qual se fortalecem trocas entre espaços desiguais e se produzem interdependências. A cidade opõe-se ao mundo rural com o qual estabelece muitas relações e com o qual funciona em associação interdependente (Idem, p. 40).

O aumento da crise económica, da mobilidade da fragmentação da estrutura social contém repercussão na organização urbana que tende a evoluir para uma maior fragmentação. A cidade fragmentada e polinucleada tem como principal particularidade a existência de «enclaves», que significa o “carácter pontual de implantações que introduzem uma diferença brusca em relação ao tecido que as cerca”, desta maneira os tecidos justapostos contém a existência de falhas, as quais substituem a continuidade anterior. O centro acaba por perder o seu carácter regional e abriga ocupações delimitadas por processos longínquos de carácter global, desta forma a continuidade com a periferia é incitada pela propagação dessas centralidades. Outro marco fundamental da cidade fragmentada e polinucleada é a tendência para a fusão de usos nos novos empreendimentos (Idem, p. 41).

Importa referenciar que, segundo a autora, esta nova organização urbana engloba também os processos de reabilitação combinada com renovação das áreas antigas e degradadas, tornando possível a mistura de usos (ao contrário dos princípios de zoneamento funcionalista) e a criação de novas centralidades. Este entendimento plurifuncional abre caminho para a estruturação policêntrica dos territórios interligados em rede, processo de que poderá resultar a perda de importância do centro tradicional e da estrutura monocêntrica. Pode-se afirmar que em vez da apropriação extensiva ou em mancha tradicional se tende agora para uma apropriação pontual ou intensiva do território. Tudo isto se traduz em novas relações entre a cidade e região, entre centro e periferia (Idem, p. 42-45).

### **1.3 A transformação do sistema da mobilidade urbana**

A segunda revolução urbana iniciou-se com a revolução agrícola e com o desenvolvimento do capitalismo industrial. Este procedimento desafiou um crescimento demográfico nas cidades e um enfraquecimento da população urbana. Na cidade da revolução industrial a mobilidade das pessoas e das informações obtém um lugar de destaque. O desenvolvimento das cidades esteve relacionado sempre ao longo da história, com a evolução dos meios de transporte e de armazenamentos dos bens necessários para abastecer a população que tem vindo a crescer (Ascher, 2012, pp. 27-29).

Primeiramente as cidades têm de ser adaptadas às exigências da produção, do consumo e das trocas de mercadorias, para isto é necessário uma estrutura de vias de comunicação para auxiliar os grandes armazéns e as gares. Assim, os transportes urbanos em qualquer cidade contribuíram para a expansão dos territórios urbanos e para a sua reconfiguração numa escala alargada, tendo sido criadas estruturas e procedimentos para reorganizar as cidades de forma mais metódica para que pudessem estimular as expansões periféricas e as renovações. O mesmo ocorreu no território do Seixal e devido ao projecto do MST irá suceder-se de novo numa escala bastante maior, originando uma reorganização da cidade e novas infra-estruturas de apoio ao novo transporte (idem, ibidem).

A questão da mobilidade urbana do ser humano, quer por meio do automóvel ou transportes públicos, quer pelas estações intermodais ou de transferência, é um factor de enorme relevância na actualidade. Definir o conceito de acessibilidade como um desafio para todos, é fundamental, pois existe uma necessidade extrema de as pessoas se deslocarem e utilizarem um meio de transporte para aceder a todos os lugares, sendo uma questão essencial do urbanismo contemporâneo. A acessibilidade torna-se um desafio maior para as pessoas de mobilidade condicionada e todos os recursos que a cidade oferece devem ser acessíveis a todos sem nenhum impedimento que possa privar as pessoas de qualquer parte do potencial urbano (Idem, pp. 133-137).

O problema está em as acessibilidades serem vistas como dizendo respeito apenas às pessoas de deficiência física. A resolução deste problema passa por deixar de as considerar como um caso particular, e passar a ter em consideração estas pessoas de forma normal, de modo a que todos possam aceder aos edifícios nas mesmas condições. O autor em questão não pretende melhorar as leis e as práticas, mas revolucionar a maneira como apreendemos esta questão da mobilidade condicionada, pois estas pessoas têm direito a ser autónomas na cidade como toda a população (Idem, ibidem).

Historicamente um dos factores relevantes da mobilidade urbana foi a generalização da utilização do automóvel. Veremos adiante que no caso do Seixal, a

combinação do automóvel e da abertura da Ponte sobre o Tejo (1965) influenciou a expansão urbana do concelho que, por essa via, viu crescer fortemente os aglomerados populacionais situados na proximidade da EN 10. Confirma-se assim que a generalidade dos autores afirma que é o automóvel que constitui umas das principais questões para o futuro da cidade, apesar de se tratar de um sector económico que emprega muitas pessoas, apesar do seu uso constituir uma situação grave a nível ambiental e a nível sanitário porque mata e fere o ser humano, e ainda a nível urbanístico porque a cidade do século XX foi construída com recurso ao seu uso. Por outro lado, há que ter presente que a generalização do uso do automóvel tornou-se uma realidade incontornável por se tratar de um meio de transporte mais cómodo para se deslocar para diversos sítios só acessíveis de carro, além de que condução do automóvel suscita emoções e prazeres de uma liberdade sem fim e desejo de conhecer o desconhecido (Idem, pp. 137-142).

Com a evolução da mobilidade urbana, as pessoas deslocam-se em modos de transportes diferentes utilizando diversos itinerários que mudam perante as circunstâncias, esta deslocação torna-se cada vez menos rotineira por poderem escolher qual o transporte que melhor se adequa ao lugar que desejam ir. Perante a proposta do MST para a zona do Seixal, este vai provocar uma reconfiguração no território exigindo a necessidade de intermodalidade para se poder passar de um transporte para o outro, gerando a construção de equipamentos e serviços úteis na proximidade e próprios desses pólos geradores de partidas e chegadas sem fim (Idem, ibidem).

Uma solução chave do serviço público da acessibilidade urbana passa pela projecção de centrais de mobilidade, pois as deslocações são diversas, multimodais, definidas à pressa e onde a escolha dos transportes muda consoante as condições existentes. Deste modo os novos planos de deslocação e mobilidade devem incorporar dispositivos que contenham num mesmo sistema todos os esclarecimentos sobre os meios de transportes em tempo, sem esquecer aspectos relacionados com a qualidade do ar, o desenvolvimento da mobilidade e os transportes mais económicos em energia e em carbono (Idem, pp. 142-145).

Há que salientar outro aspecto relacionado com a discriminação social no uso da cidade perante a realidade do estacionamento pago para acesso aos espaços públicos, por contraposição às portagens que servem para financiar infra-estruturas, o estacionamento pago não serve para gestão de nenhum equipamento, apesar de ajudar a dissuadir o uso do carro. Mas nem todas as cidades dão a devida atenção a este tipo de ordenamento do território e continuam a fazer disto uma questão de circulação e de rede viária. No caso da cidade do Seixal, a maior parte dos estacionamento são de livre trânsito. Há, porém, a excepção dos parques de estacionamento ligados directamente aos transportes públicos, como o comboio e os barcos, onde existe uma maior afluência de

peçoas para o seu deslocamento diário. Estes estacionamento são pagos, o que origina um transtorno por falta de posses económicas e de estacionamento alternativos e gratuitos na proximidade. Por outro lado, esta situação provoca uma melhoria na cidade a nível de tráfego, pois a população opta por utilizar um outro meio de transporte público, como o autocarro ou o futuro MST, para se deslocar às estações de transferência (Idem, ibidem).

## 1.4 Transformações das frentes ribeirinhas

O estudo das frentes de água no fenómeno urbano é um contributo para o estudo da cidade. Estas têm como condição a constante transformação, a uma velocidade significativa, que obriga a um permanente ajuste reflexivo perante os fenómenos urbanos. A cidade vive de realidades territoriais, de permanências e de construções edificadas que não desaparecem porque fazem parte do local e da sua identidade (Costa, 2013, p. 20).

Emergiu uma nova problemática perante os avanços das pesquisas das alterações climáticas e dos seus impactos no território, as frentes de água são dinâmicas não só no espaço mas também no tempo. Importa analisar neste contexto as grandes áreas industriais e portuárias situadas no centro da cidade, nomeadamente nos seus núcleos históricos que entre as décadas de 1960 até 1990, se descobriram disponíveis significando o reencontro das cidades e com as suas ribeiras e frentes costeiras. Segundo João Pedro Costa as “frentes de água constituem um espaço que, desde a revolução industrial, tem a permanente mudança como principal característica” (Idem, p. 21).

Existem três países que se sobressaem e onde a adaptação às alterações climáticas estão mais avançadas, como no caso da Holanda, mais concretamente Roterdão, que contem em abundância conhecimentos sobre o território e a água; os Estados Unidos da América onde a política de adaptação neste contexto tem um forte desenvolvimento principalmente em São Francisco e Nova Iorque, que já se preocupam com os impactos da subida do nível médio do mar e com os eventos climáticos externos; e o caso do Reino Unido que foi o pioneiro neste assunto derivando de diversas pesquisas e estudos sobre esta problemática (Idem, Ibidem).

Na primeira industrialização a frente de água está associada ao carvão como fonte energética, este permitiu o desenvolvimento «exponencial» da mobilidade colectiva, dando a conhecer o caminho-de-ferro e o desenvolvimento do transporte marítimo e fluvial a vapor. Foram estas características tecnológicas que determinaram a transformação das frentes de água pois levou à conquista de novos aterros com uma localização central juntamente com as tecnologias de comunicação como suporte ao crescimento do comércio. O progresso industrial precisava de uma localização perto a uma fonte estável de água, terrenos planos para facilitar o abastecimento de matérias-primas, proximidade com os meios de transporte mecanizados (caminhos-de-ferro), e um porto permanente (frentes de água) para a recepção das matérias-primas. São estes os factores que determinaram a primeira industrialização, a carência de novas áreas de aterro na imediação directa da cidade para albergar a indústria estão no suporte da origem de um novo território de grande dimensão (poluído e vedado). Com este crescimento urbano permitiu-se o desenvolvimento da mobilidade que gerou proximidade entre o local de trabalho e a residência da população (Idem, pp. 28-30).

A frente de água da segunda industrialização está coligada à petroquímica como fonte energética e à propagação das comunicações (telefone, rádio e televisão). Esta segunda industrialização ficou marcada pelo meio de transporte individual (automóvel), pela incrementação do meio de transporte colectivo mais ágil e flexível (autocarro) e do meio de transporte aéreo (avião) que conseguiram assim dar resposta às zonas onde ainda não se chegava e num menor tempo. Com este facto as residências e a actividade industrial foram relocadas fazendo face às necessidades nas proximidades imediatas. As infra-estruturas urbanas como o acesso à electricidade, o «paradigma socioeconómico do fordismo» e a produção em massa orientada para o consumo individual também marcaram este ciclo. A transformação do território foi reflexo do ciclo tecnológico, no que respeita às frentes de água, afastando a cidade do seu porto e da indústria que eram colocados na periferia perante os novos aterros do século XX (Idem, p. 31).

A decadência das áreas portuárias e produtivas da primeira industrialização foi o reverso da alteração do paradigma tecnológico. Em Lisboa, o segundo ciclo das frentes de água ficou conhecido pela infra-estruturação e planeamento do Estado Novo e de personagens como Duarte Pacheco e Étienne de Groer. No final da década de 1930 e durante 1940, as orientações do Plano Director de Urbanização de Lisboa determinaram que na ribeira central se situava a zona industrial com a construção de infra-estruturas portuárias, a doca de hidroaviões e com o sector da petroquímica, na ribeira central e ocidental o início de uma renovação urbana dos espaços libertados no Arsenal da Armada e em Belém. Porém a Margem Sul do Tejo foi o território de excelência por conter extensas áreas o solo de frente de rio e com a particularidade da sua morfologia permitir a realização de aterros com maior facilidade (Idem, pp. 31-33).

O Plano Director da Região de Lisboa de 1964 ficou conhecido pela criação de uma metrópole orientada para o ciclo da segunda industrialização acolhendo as instalações da CUF no Barreiro, desde o século XX, o Complexo Naval da Armada no Alfeite, na década de 1930, os Estaleiros Navais da Lisnave em Almada e o Complexo Industrial da Siderurgia Nacional no Seixal, na década de 1960 (Idem, ibidem).

A frente de água da terceira industrialização, mais designadamente como pós-industrial está ligada ao desenvolvimento da tecnologia, acompanhada pelas telecomunicações e das fontes energéticas. O fenómeno da informática suporta o advento da globalização, sendo associado às deslocalizações das actividades da segunda industrialização, deixando livre os territórios de frente de água, a reestruturação da rede metropolitana suportada pelas redes, e à introdução da agenda de adaptação às alterações climáticas. As cidades e o seu território reflectem a mudança de paradigmas e são obrigadas a ajustarem-se, neste caso em relação à revalorização da actividade agrícola a nível local e nacional e à concretização da sociedade do risco no território alertando para a preparação da cidade para conseguir lidar com estes fenómenos naturais

tais como terremotos e tsunamis, mas também preparando o território e antecipar as transformações que estes virão a sofrer (Idem, pp. 33-36).

A evolução dos ciclos tecnológicos está associada à renovação dos seus territórios. Por serem áreas muito expostas às alterações climáticas, as frentes de água começaram recentemente a abordar a agenda de adaptação, preocupando-se com questões sobre os impactos sobre a cidade, antecipando as consequências desses mesmos e ponderando as formas de adaptação, unindo assim o urbanismo a uma nova agenda com implicações transversais (Idem, ibidem).

A valorização das frentes ribeirinhas está a inspirar um novo modelo urbano. Desde logo a revalorização de Lisboa como cidade de duas margens, o que permite potenciar e revitalizar os espaços em crise na margem sul: Margueira/Almada; Siderurgia/Seixal e Quimiparque/Barreiro (Arco Ribeirinho do Sul).



## CAPÍTULO 2 – CONSTITUIÇÃO DA CIDADE INDUSTRIAL DO SEIXAL

### 2.1 Contextualização histórica

A cidade do Seixal situa-se na Península de Setúbal [fig. 5], inserida na Área Metropolitana de Lisboa, sendo próxima à capital, torna-se uma cidade de fácil acesso, pois encontra-se ligada pela Ponte 25 de Abril, por via ferroviária e por via fluvial. (CMS, 2001, parag. 1-4).

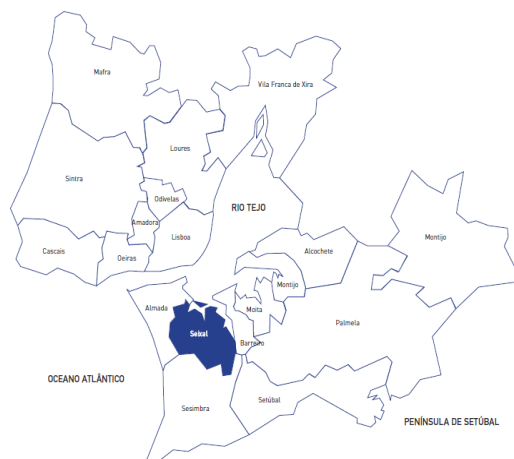


Fig. 5 – Mapa da AML (Fonte: PE-Seixal, 2013, p. 3)

A cidade desenvolveu-se sempre em torno da Baía do Seixal com uma vasta frente ribeirinha [fig. 6], desde a época romana até aos dias de hoje. O nome Seixal deve-se presumivelmente à grande quantidade de seixos existentes nas praias ribeirinhas que eram aproveitados como lastros nas embarcações. Esta terra de pescadores estava sempre ligada ao mar, pois era através desta fonte de riqueza que se obtinham produtos como o peixe, sal, vinho, azeite e cereais, que eram exportados e escoados para a capital, mas também estava ligada à indústria de moagem praticada em moinhos de maré, que se prevê que existiam cerca de 60 moinhos de maré no Concelho no início do século XVI (CMS, 2001, parag. 1-4).



Fig. 6 – Fotografia da vista aérea da Baía do Seixal, c. 2010. (Fonte: Site CMS, 2001, p. 1)

Na era dos descobrimentos, no século XV, instalaram-se nesta zona, diversos estaleiros navais [fig. 7], inaugurando-se assim em 1403 a construção do Moinho de Maré de Corroios iniciando-se nesta altura o aproveitamento das marés como uma mais-valia desta área. Esta ligação com o Rio, condicionou espontaneamente o aparecimento de profissões, tais como pescadores, marinheiros, moleiros e carpinteiros, que constituíram o principal modo de vida das populações, erguendo-se assim, uma cidade de serviços ligados à pesca (CMS, 2001, parag. 3).



Fig. 7 – Fotografia do Núcleo de Náutica de Recreio, s/d. (Fonte: Site CMS, 2001, p. 1)

Desde o início do século XV surgiram imensas quintas, de produção agrícola, pertencentes a nobres da corte, mas com as extensas áreas de florestas a população também conseguia produzir madeira necessária para a construção das embarcações para a travessia pelo rio. As unidades fabris foram as grandes estimuladoras do progresso económico do concelho, tal como a Fábrica de Vidros da Amora, a Companhia de Lanifícios da Arrentela, a Fábrica de Cortiça Mundet no Seixal e os edifícios das Secas de Bacalhau na Ponta dos Corvos. No entanto a cortiça foi a actividade que teve mais relevância no território como a maior empregadora do concelho e que afirmou assim o Seixal como principal centro corticeiro do país (CMS, 2001, parag. 1-4).

O crescimento significativo deste local modificou, em pouco tempo, um território com características rurais num concelho urbano transformado num polo industrial e que deu origem à mudança nas profissões desta região, do século XX para o século XXI, esta área obteve um desenvolvimento significativo de trabalhadores fabris tornando esta cidade maioritariamente industrial deixando para trás a cidade piscatória. Com a inauguração da Siderurgia Nacional em 1961 [fig. 8], única no País e expoente máximo da indústria do concelho, aproveitando-se da sua localização junto ao estuário do tejo que seria bastante importante como via de circulação, a economia do concelho aumentou tal como a população, diminuindo a importância do sector agrícola. Este acontecimento levou o Seixal a ser considerado um local excelência industrial, e um modelo de auto-suficiência de

produção de um bem valioso, que consideravam riqueza - o aço - que alimentou um conjunto de outros sectores e empresas como a construção civil, obras públicas, caminhos-de-ferro e por aí adiante. Este facto originou a elevação da Vila do Seixal à categoria de cidade, a 20 de Maio de 1993 (CMS, 2001, parag. 3).



Fig. 8 – Fotografia antiga da Siderurgia Nacional, s/d. (Fonte: Restos de Coleção <http://restosdecoleccion.blogspot.pt/2012/03/siderurgia-nacional.html>)

Outro factor que importa referir é a ponte [fig. 9 e 10] que ligava o Seixal ao Barreiro, que foi derrubada em 1969 por um barco da Siderurgia Nacional, e que vai renascer como ciclovia entre as duas cidades ligando o terminal ferroviário do Barreiro e a antiga estação ferroviária do Seixal, desactivada à cinco décadas, com o objectivo de unir os municípios e atrair turistas (Observador, parag. 2).

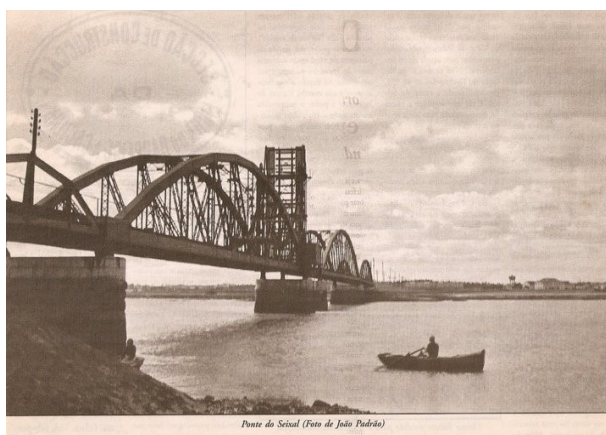
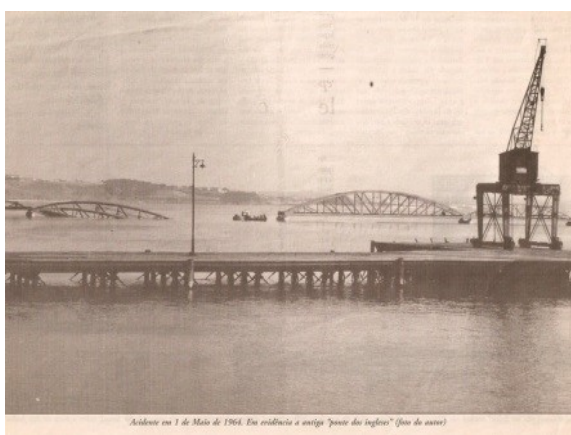


Fig. 9 e 10 – Fotografias da antiga ponte Seixal-Barreiro, s/d. (Fonte: Observador <http://observador.pt/2016/03/28/barreiro-seixal-voltam-estar-ligados-ponte-quase-50-anos>)

A cidade do Seixal obteve como estratégia de ordenamento do território das actividades fabris a concentração dessas fábricas em parques industriais conseguindo requalificar o espaço ocupado pela antiga Siderurgia Nacional pois o Parque Industrial do Seixal [fig. 11 e 12] encontra-se nesses mesmos terrenos, e por outro lado organizando as empresas de todo o concelho num só território, não possibilitando a dispersão das fábricas no tecido urbano da cidade e tornando-se assim de mais fácil acesso (CMS, 2001, parag. 5).



Fig. 11 e 12 – Fotografia do Parque Industrial do Seixal, s/d (Fonte: CMS, 2001, p. 1).

Com a construção da Ponte 25 de Abril em 1966, e da Auto-estrada (A2) originou-se ainda uma maior independência face a Lisboa e uma explosão demográfica crescente, que mais à frente irei explicar de forma mais pormenorizada [Quadro 1] (CMS, 2001, parag. 3).

| População do Concelho do Seixal (1849 – 2011) |       |        |        |        |         |         |         |
|-----------------------------------------------|-------|--------|--------|--------|---------|---------|---------|
| 1851                                          | 1900  | 1930   | 1960   | 1981   | 1991    | 2001    | 2011    |
| 5 800                                         | 6 661 | 10 088 | 20 470 | 89 169 | 116 912 | 150 271 | 158 269 |

Quadro 1 – População do Concelho do Seixal entre 1849 e 2011 (Fonte: Wikipédia, 2013, parag. 14).

Enquanto espaço central, o concelho do Seixal começa a assumir-se como um território com potencial, perante sua localização no distrito de Setúbal quer na área Metropolitana de Lisboa, e devido ao crescimento da sua indústria e da população. A existência de boas acessibilidades e de um sistema de transportes qualificado é fundamental para o desenvolvimento sustentável de qualquer cidade, a primeira forma que



existiu a ligar Lisboa ao Seixal foi a via fluvial [fig. 13], depois da construção da Ponte esta tornou-se a rede viária principal atravessando o concelho e ligando Lisboa ao Fogueteiro através da Ponte 25 de Abril [fig. 14] adoptando quer o automóvel quer a via ferroviária, mas para uma melhor acessibilidade a este local, encontra-se prevista uma nova infraestrutura, o Metropolitano Sul do Tejo, que ligará Almada, Seixal, Barreiro e Montijo. Trata-se de um projecto estruturante para a Margem Sul do Tejo, que vem alterar de forma radical o sistema de transporte de passageiros, garantindo uma alta qualidade e viabilizando um reordenamento e requalificação do espaço urbano, tal como uma maior mobilidade, conforto, segurança e um maior reforço na estrutura verde e pretendendo diminuir a dependência automóvel, as barreiras arquitectónicas e o ruído, gerando novos espaços pedonais, ciclovias, espaços verdes e parques de estacionamento, o que estabelece uma melhoria da qualidade ambiental e da qualidade de vida das populações (CMS, 2001, parag. 4)



Fig. 13 – Fotografia da Travessia Seixal-Lisboa, s/d (Fonte: CMS, 2001, parag. 1).



Fig. 14 – Fotografia da Ponte 25 de Abril, s/d (Fonte: Almada Noticias, s/d, parag. 4).

## 2.2 Análise demográfica e socioeconómica do Seixal

O desenvolvimento territorial tem como principais pilares a componente demográfica no planeamento municipal, que influencia os fluxos na cidade, a organização e a modelação do espaço principalmente a capacidade dos equipamentos e das infra-estruturas que dão apoio à população da cidade. Como tal irei fazer uma breve análise da evolução da população que reside na cidade do Seixal tal como a quantidade de edifícios e alojamentos existentes, com base nos recenseamentos gerais da população e da habitação (PDM, 2014, p. 40).

Na primeira metade do século XX registou-se um crescimento demográfico progressivo no município do Seixal [Gráfico 1]. Na década de 1960 gerou-se um crescimento populacional acentuado, principalmente após a construção da Ponte 25 de Abril em 1966 com o intuito da suburbanização da cidade de Lisboa. Durante a década de 1970 até aos anos 80 registou-se um elevado crescimento demográfico, cerca de 130%, sobretudo depois de Abril de 1974 devido à mudança do regime e da melhoria em diversos sectores tais como a redução dos preços dos solos e das suas construções, da melhoria da mobilidade e do retorno dos emigrantes à cidade. Apesar do crescimento demográfico continuar de facto a acontecer, este começa a tornar-se estável, na ordem dos 30% durante as décadas de 1980 e 1990. De acordo com os resultados do Censos de 2011, desde 2001 a 2011, o ritmo de crescimento mostra uma desaceleração, apresentado assim um acréscimo populacional moderado na ordem de 5,3% (adaptado de: revisão do PDM do Seixal; Relatório da Fase 1, Vol II – Caracterização e Diagnóstico Prospectivo, 2003; Consórcio Cised Consultores, SulPlano e CEDRU) (Idem, pp. 40-41).

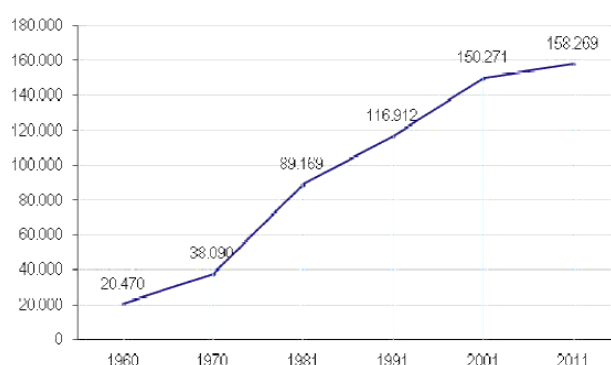


Gráfico 1 – Evolução da população residente no município do Seixal, 1960-2011. (Fonte: INE, Censos 1960 a 2011, cit. em PDM).

Analisando a evolução da população do município do Seixal, confirma-se que desde 1981 até 2001 que a variação do número de população registada foi sendo sempre superior às populações notadas quer na AML e quer na Península de Setúbal, conforme podemos confirmar na pagina seguinte na tabela 2, apesar de na década seguinte a

variação populacional ter sido mais moderada e já se aproximar a essas mesmas áreas geográficas, ainda continua a registar-se cerca de 1,8% superior. Considerando assim que o continuo decréscimo da taxa de variação populacional do Município se aproxima cada vez mais dos valores de referencia seguindo a tendência generalizada (Idem, Ibidem).

|                      | 1981          | 1991           | 2001           | 2011           | Varição 1981-1991 (%) | Varição 1991-2001 (%) | Varição 2001-2011 (%) |
|----------------------|---------------|----------------|----------------|----------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| <b>Seixal</b>        | <b>89 169</b> | <b>116 912</b> | <b>150 271</b> | <b>158 269</b> | <b>31</b>             | <b>28,5</b>           | <b>5,3</b>            |
| Península de Setúbal | 584 648       | 640 493        | 714 589        | 779 373        | 9,6                   | 11,6                  | 9,1                   |
| AML                  | 2 482 276     | 2 520 708      | 2 661 850      | 2 821 699      | 1,5                   | 5,6                   | 6                     |
| Portugal Continental | 9 336 760     | 9 375 926      | 9 869 343      | 10 047 083     | 0,4                   | 5,3                   | 1,8                   |

Tabela 2 – População residente no município do seixal, península de setúbal, AML e em Portugal continental (1981-2011) (Fonte: INE, Censos 1981 a 2011, cit. em PDM).

Em 1981 o município do Seixal representava cerca de 15% do peso populacional relativamente à Península de Setúbal, em 1991 subiu para 18% e no ano 2001 continha já cerca de 21% da população que residia nos municípios a Sul do Tejo, conseguindo vindo a aumentar sempre o seu peso populacional na Península de Setúbal, revelando uma capacidade atractiva superior aos municípios adjacentes e a todo o território metropolitano, obtendo assim a melhoria da mobilidade, principalmente a nível fluvial e ferroviário. Na actualidade, no município do Seixal habitam 20,3% da totalidade dos habitantes residentes na Península de Setúbal, perante os resultados do Censos 2011, contudo a variação diminuiu significativamente (Idem, pp. 41-42).

Na análise demográfica do Seixal por freguesias, conforme vai ser apresentado no gráfico 2, em baixo, deve-se ter em conta o facto de as áreas serem completamente diferentes, pois a freguesia do Seixal contem 2,4km<sup>2</sup> de área comparativamente com a freguesia da Amora com uma área de 27,3km<sup>2</sup> de extensão (Idem, p. 42).

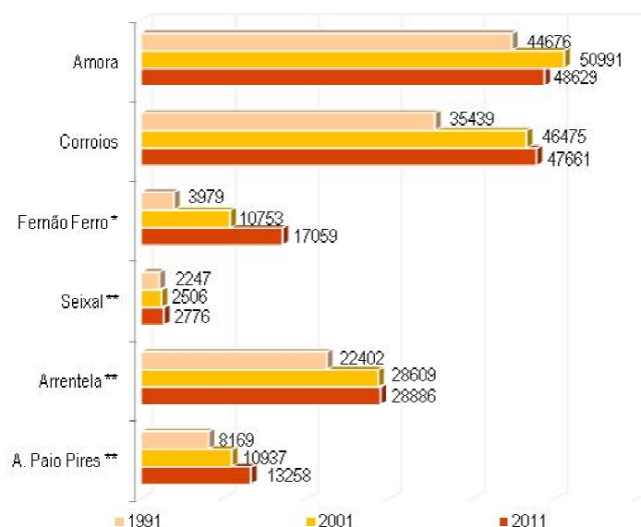


Gráfico 2 – Evolução da População residente no município do seixal por freguesia (1991-2011).  
Fonte: INE, Censos 1991 a 2011, cit. em PDM.

Perante a análise dos Censos de 1991, 2001 e 2011 constatamos que se pode agrupar freguesias perante as suas características semelhantes tais como, a freguesia da Amora, Corroios e Arrentela que em 2001 eram as freguesias com maior número populacional do município e em 2011 contêm um total de 79% da população do concelho do Seixal; e as freguesias da Aldeia de Paio Pires, Fernão Ferro e Seixal que agrupadas detêm cerca de 21% do total da população do Município, contudo em 2001 este grupo de freguesias apenas tinham 16% da variação percentual na população no concelho (Idem, p. 42).

Observando nas ultimas décadas a estrutura etária do Seixal, comparativamente com os dados da Península de Setúbal, da AML e de Portugal Continental, pode-se afirmar que a faixa etária é rejuvenescida o que significada que a população mostra capacidades de regenerar a população num futuro próximo [Tabela 3]. Contudo esta evolução acompanha os acontecimentos dos restantes municípios do país, visto que os jovens a diminuir no total da variação da população enquanto a faixa etária idosa tem um forte aumento no seu peso relativo, conforme se pode analisar no quadro seguinte (Idem, p. 43).

| Grupo Etário    | Seixal |      | Grande Lisboa |      | Península de Setúbal |      | Total AML |      | Portugal Continental <sup>%</sup> |      |
|-----------------|--------|------|---------------|------|----------------------|------|-----------|------|-----------------------------------|------|
|                 | 2001   | 2011 | 2001          | 2011 | 2001                 | 2011 | 2001      | 2011 | 2001                              | 2011 |
| 0 - 14 anos     | 16,7   | 16,3 | 14,7          | 15,4 | 15,3                 | 15,9 | 14,9      | 15,5 | 15,8                              | 14,8 |
| 15 - 24 anos    | 15     | 10,9 | 13,7          | 10,5 | 14,1                 | 10,3 | 13,8      | 10,4 | 14,2                              | 10,7 |
| 25 - 64 anos    | 58,2   | 57,3 | 55,8          | 55,7 | 56,3                 | 55,7 | 55,9      | 55,7 | 53,5                              | 55,1 |
| 65 ou mais anos | 10,1   | 15,6 | 15,8          | 18,4 | 14,3                 | 18,4 | 15,4      | 18,4 | 16,5                              | 19,4 |

Tabela 3 – Distribuição percentual da população por grandes grupos etários em 2001 e 2011 no Seixal, na AML e em Portugal Continental. Fonte: INE, Censos 2001 e 2011, cit. em PDM

É importante salientar a tendência progressiva do envelhecimento populacional, conforme podemos verificar no seguinte gráfico 3, que apresenta a pirâmide etária de 2011 em que mostra a estagnação na dinâmica demográfica do município, tendo em conta a base da pirâmide que representa o rejuvenescimento e o seu topo o envelhecimento populacional, que no fim pode resultar numa pirâmide invertida (Idem, Ibidem).



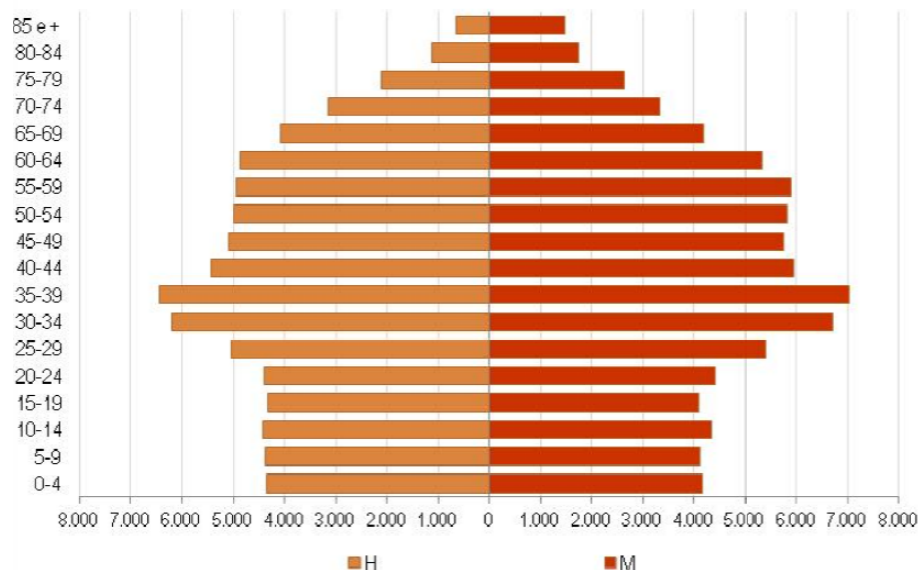


Gráfico 3 – Pirâmide etária da população residente no município do seixal 2011. Fonte: INE, Censos 2011, cit. em PDM.

Na questão da estrutura familiar também é relevante salientar que o número de famílias passou de 53.508 para 62.265, registando uma variação de 16,4%, contudo o padrão de família clássica tem vindo a sofrer alterações na sua composição e dimensão. As famílias de 5 pessoas têm vindo a diminuir, já as de um ou dois elementos tem vindo a aumentar de 11.891 em 1991, para 23.093 em 2001 e em 2011 aproximam-se das famílias de 3 ou 4 pessoas para 26.604 (Idem, p. 45).

Este crescimento demográfico e alterações sofridas na estrutura familiar tiveram consequências na actividade económica e na área da empregabilidade. Em termos da população empregada verifica-se um decréscimo de 91,5% para 85,9% ao mesmo tempo que a população desempregada aumentou dos 8,5% para os 14,08% sendo resultado da economia que o país está a travessar desde a última década. Existe também um grande número de pensionistas e reformados, que fazem parte da população sem actividade económica, que tem vindo cada vez mais a aumentar, em 1991 eram 13.610, em 2001 subiram para 20.276 e em 2011 já eram 30.275, o que confirma que realmente a faixa etária da população esta envelhecida. Quanto à população existe também outro factor que importa referir, a população residente estrangeira, pois também têm peso na manutenção das taxas de crescimento. Em 2011 a população estrangeira que predominava eram de países africanos com a língua oficial portuguesa, representando 55% da população estrangeira a residir no Concelho do Seixal, reflectindo-se nos 6% do total da população residente no município (idem, pp. 45-60).

Nas duas últimas décadas, notou-se uma alteração na base económica no que se refere ao desenvolvimento económico, pois o sector terciário ganhou relevância consequentemente nas áreas industriais de primeira geração. Neste sentido, a Câmara Municipal do Seixal apoia os empresários e agente económicos através de serviços próprios, nos diversos parques de actividades económicas, e principalmente no parque industrial do seixal, nas suas três fases (PDM, 2014, p. 63-64).

O sector primário tem vindo a perder destaque devido à terciarização da base económica do Município. O solo arenoso levou ao envolvimento de uma área reduzida na Reserva Agrícola Nacional que juntamente com o processo de urbanização, que envolve a ocupação de terreno à actividade agrícola, leva à redução desta actividade. Contudo devido ao solo arenoso, outra actividade de destaca é a exploração de massas minerais como recurso natural do Seixal. Quanto ao sector secundário também perdeu destaque, devido ao encerramento de algumas unidades industriais instaladas no Seixal. Os sectores mais expressivos são a indústria transformadora e a construção civil, mas a tradição industrial, a localização do Município e as condições de investimento têm criado a fixação de diversas empresas ligadas a estes sectores instalando-se nas zonas de actividade económica. No sector terciário, a progressão tem vindo a destacar-se devido ao contexto metropolitano que o Concelho do Seixal está inserido. Os sectores do comércio, da restauração e dos serviços de actividades financeiras têm gerado um grande impulso no contexto terciário, dos transportes e de logística. Com as intervenções urbanísticas ao longo da Baía do Seixal incentivaram o desenvolvimento das actividades como o turismo, lazer, cultura e desporto (idem, ibidem).

Este desenvolvimento industrial registado na Península de Setúbal, juntamente com o desenrolar da rede de transportes, quer rodoviário, ferroviário e fluvial, originou um aumento da população na região, de forma quase perfeita, em relação a 1960 de 734%. O concelho do Seixal, em 1999, representava 16% das vendas realizadas na Península de Setúbal (PDM – vol. II, pp. 44-47).

## **2.3 Transformações no Concelho**

### **2.3.1 Planos e Projectos**

O Município do Seixal, em poucas décadas, sofreu diversas transformações da sua estrutura tradicional de particularidades rurais com apropriação urbana polarizada pela faixa ribeirinha. A sua localização na Península de Setúbal, e na AML, determina uma forte definição de critérios no que diz respeito ao ordenamento do território (cf. anexo 1), quer devido às condições que o Concelho dispõe de actividades que têm vindo a aumentar o desenvolvimento da região, quer pela forte expansão habitacional devido à proximidade com Lisboa e após a construção de melhores acessibilidades entre as duas margens do Rio (Ponte 25 de Abril e Auto-estrada). O crescimento urbano afirma-se maioritariamente a norte da auto-estrada, onde se verifica maior densidade (Corroios, Cruz de Pau, Amora, Paivas, Foguetreiro e Casal do Marco). Contudo este tipo de ocupação territorial, tao distinto, define uma estrutura ao longo das principais vias adjacentes à auto-estrada com uma logica de ocupação linear motivando funções centrais e equipamentos, interagindo com a ocupação a norte e a sul daquela via (PDM, 1992, p. 7).

Perante todas as transformações ocorridas ao nível do solo (cf. anexo 2), bem como o crescimento acentuado a nível da população e também do número de fogos, observa-se que o Concelho do Seixal representa uma forte dinâmica urbana. Estas transformações dotam o município de melhores infra-estruturas e equipamentos. Esta dinâmica permitiu a elaboração de instrumentos de planeamento urbanísticos que auxiliam na tomada de posse de terrenos para os diversos equipamentos necessários no Concelho. Quanto à qualidade do Ambiente, natural e urbano, é uma característica que garante a sustentabilidade do modelo de desenvolvimento local. Em relação à energia, a CMS tem noção da importância deste recurso e em 1999 criou a Agência Municipal de Energia que, em 2007, criou o Plano Municipal de Energia do Seixal, de modo a dotar o Concelho das tendencias energéticas e preocupações ambientais. Um dos principais factores de degradação da qualidade do ambiente urbano é o ruído, para tal o município realizou, em 2007, uma Estratégia de Monitorização e Redução do Ruído de forma a tentar controlar o ruído no ordenamento do território (PDM, 2014, p. 58).

Tendo em conta o forte ritmo de urbanização no Concelho do Seixal na década de 60 do século XX, surge então o Plano do Seixal 74, para que o município conseguisse dar face ao seu desenvolvimento de forma ordenada a nível territorial. Este plano foi revisto, passando a ser o Plano do Seixal 77, elaborado pelo Professor Costa Lobo, urbanista da Câmara Municipal, contudo o plano não foi aprovado mas manteve-se como o único instrumento urbanístico condutor das políticas urbanas do município até 1993, altura em

que foi elaborado o Plano Director Municipal do Seixal (PDMS), escrito pela Câmara Municipal do Seixal com início em 1989. Este plano surge como documento estratégico, de modo a salvaguardar o município de uma urbanização desordenada, garantindo a sua gestão territorial eficaz tendo em conta o elevado crescimento que se fazia sentir no território municipal devido à expansão da AML (PDM, 1992, p. 3).

Os principais objectivos deste plano são: criar uma estrutura urbana coerente e hierarquizada que garanta um desenvolvimento equilibrado e permita aos habitantes identificarem-se com o local onde habitam; dotar o concelho de condições para reduzir a sua dependência face aos concelhos vizinhos, criando um espaço de crescente intervenção para investidores dos diversos sectores económicos; recuperar a qualidade ambiental, quer pela redução dos níveis de poluição, quer pela contínua implementação da uma política de defesa do ambiente e preservação do património natural e construído; reequilibrar a actual estrutura urbana policêntrica com um maior número de áreas centrais de vocação diferenciada; combater a fragmentação do tecido urbano pela polarização das novas áreas de expansão em redor dos núcleos urbanos mais consistentes; delimitar as áreas urbanas com contiguidade física, definindo perímetros urbanos perceptíveis e adaptados à configuração do território; estabelecer uma estrutura concelhia verde que integre os espaços verdes urbanos com a actividade agrícola e florestal; enquadrar o desenvolvimento de actividades turísticas e de lazer, tendo sempre presente a salvaguarda e valorização do património e da qualidade paisagística e ambiental. Em presença destes objectivos, a estrutura apresentada para o desenvolvimento do município propunha-se organizar de forma coerente o espaço urbano, as redes de acessibilidades e a recuperação ambiental. Estes os três eixos de desenvolvimento possibilitariam um crescimento orgânico entre os vários estratos territoriais, aliados a uma procura da melhoria social e cultural municipal (idem, ibidem).

O projecto do Arco Ribeirinho Sul expressa orientações nos instrumentos de gestão territorial, sendo reconhecido coerente com as opções estratégicas do Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território (PNPOT) e do Plano Regional de Ordenamento do Território da Área Metropolitana de Lisboa (PROTAML). As novas dinâmicas realçam as características deste instrumento, entre os quais a construção do novo aeroporto de Lisboa (NAL) que une assim a cidade de duas margens, e a requalificação dos antigos complexos industriais da Margueira, da Siderurgia Nacional e da CUF/Quimigal que desponta uma oportunidade no desenvolvimento do Arco Ribeirinho do Sul no contexto da AML de modo a afirmar-se numa metrópole centrada no tejo com duas margens (Projecto Arco Ribeirinho Sul, p. 2).

Outro modelo de transformação do território que importa referir é o modelo de organização territorial designado pelo PROT-AML que tem como principal característica a

definição de unidades territoriais de especificações semelhantes e com efeito na futura estruturação da AML. O Concelho do Seixal está incluído na unidade territorial - Arco Ribeirinho Sul - visando a melhoria da qualidade de vida pela “valorização do emprego”, ela melhoria das acessibilidades, apropriação de novos equipamentos, pela requalificação do património natural e cultural. Contudo o concelho tem de ser um modelo territorial do PROTAML que se caracterize em cinco pontos: uma área metropolitana de duas margens; reforço da protecção regional, nacional e internacional; espaços urbanos e centralidades; infra-estruturas e Espaços verdes e estratégias de conservação da natureza, de modo a tornar num espaço atractivo e competitivo tal como é fundamental para a afirmação da AML (PDM – Vol I enquadramento, p. 12-13).

### 2.3.2 Integração na AML

O município do Seixal situa-se na Margem Sul do Estuário do Tejo, contam 95 km<sup>2</sup> de superfície e é constituído por 4 freguesias (Amora, Corroios, Fernão Ferro e a União das freguesias do Seixal, Arrentela e Aldeia de Paio Pires). Está inserido na grande Área Metropolitana de Lisboa (AML), sendo esta constituída actualmente por 18 municípios de Lisboa e da Península de Setúbal, que se situam entre as margens norte e sul do Rio Tejo. Nos seus 18 concelhos, que representam 3,3% do território nacional, residem quase 3 milhões de habitantes (PDM – Vol. II, p. 10).

A AML contém uma costa de 150 km, dois estuários: o Tejo e o Sado, uma frente ribeirinha de mais de 200 km, e cinco áreas protegidas integradas na Rede Natura 2000. Ostenta uma grande variedade morfológica e riqueza natural e contém um dos maiores potenciais paisagísticos, ambientais, económicos e de lazer que pretendem preservar e valorizar. A AML é a autoridade de transportes competente no que se refere aos serviços de transportes públicos de passageiros intermunicipais (idem, ibidem).

Com a construção da travessia do Tejo e a ferrovia na Ponte 25 de Abril desbloqueou-se o território da Margem Sul do Tejo, que vivia congestionado desde a primeira ponte. Com o decréscimo populacional do centro histórico de Lisboa e a emergência de novas centralidades, a reestruturação da área metropolitana teve impacto nos eixos que uniam Almada/Seixal/Barreiro (idem, p. 11).

No que diz respeito à rede ferroviária, quer convencional quer ligeira, a principal intervenção foi realmente a travessia da ponte e juntamente com o novo terminal fluvial do Seixal formam uma rede de acessibilidades coesa, complementados pelas suas interfaces e parques de estacionamento. Quando à rede ferroviária ligeira, o Metro Sul do Tejo (mero

ligeiro de superfície), a primeira fase de construção [Fig. 15 e 16] que interliga três linhas e une Almada a Corroios já se encontra construída e concluída. Numa segunda e terceira fase do MST existe um espaço reservado para a sua passagem mas que devido à dinâmica do município não se apresenta como o mais adequado para fazer face às necessidades da população. No sentido de interligar a cidade do Seixal com a do Barreiro estes dois municípios em conjunto com a Siderurgia e a Quimiparque desenvolveram um estudo, “Estudo Preliminar de Acessibilidades Rodoviária Ligeira entre os municípios do Barreiro e do Seixal pelo Esteiro de Coia” (PDM, 2014, pp. 59-60).



Fig. 15 – Fotografia do Metro de Superfície em Almada, s/d.  
(Wikipédia, s/d, parag. 1)



Fig. 16 – Fotografia do Metro de Superfície em Almada, s/d.  
(Wikipédia, s/d, parag. 10)

Uma das razões que levou à implementação do Metro de Superfície foi a necessidade de criar acessibilidades entre os vários polos de desenvolvimento da Margem Sul do Tejo, entre os Concelhos de Almada e Seixal numa primeira fase, e consequentemente para os concelhos do Barreiro e Moita. Outra razão que justifica este projecto é a densidade urbana actual das zonas por onde este meio de transporte atravessa (idem, ibidem).

## **CAPÍTULO 3 – BAÍA DO SEIXAL INTERPRETADA COMO PÓLO DA “CIDADE DE DUAS MARGENS”**

Neste terceiro capítulo pretendo analisar e responder a algumas questões, nomeadamente ao desenvolvimento do território do Concelho do Seixal, devido à passagem do Metropolitano Sul do Tejo, como será a articulação das Cidades de Almada, Seixal e Barreiro com esta nova infra-estrutura, e como funcionará a cidade do Seixal como uma cidade-metrópole polinucleada (englobando os aglomerados urbanos que banham a Baía do Seixal: Amora, Arrentela e Seixal). Isto implica procurar informação para se perceber como irão estes três centros urbanos enfrentar e responder à questão do despovoamento das respectivas zonas centrais e em que medida a valorização estratégica da Baía do Seixal poderá constituir um forte motor da reconfiguração dos três aglomerados por ela banhados. A exploração desta pista leva a que seja dada uma atenção especial aos inúmeros projectos de revitalização e valorização de toda a sua envolvente dessa Baía e que pretendem dinamizar, ainda mais, o Concelho do Seixal, e que está integrado no conceito de cidade de duas margens transcrito no PROTAML

### **3.1 Da dispersão territorial à recentragem urbana em torno da Baía do Seixal**

O crescimento significativo deste local modificou o território, que continha características rurais para um concelho urbano transformado num pólo industrial. Com a construção da Ponte 25 de Abril em 1966, e da Auto-estrada (A2) originou-se uma explosão demográfica crescente e maior independência face a Lisboa. O concelho do Seixal assumiu um papel central e com maior potencial, perante a sua localização no distrito de Setúbal e na área Metropolitana de Lisboa. Perante estas mudanças, a construção da Ponte tornou-se a rede viária principal atravessando o concelho e ligando Lisboa ao Fogueteiro o que generalizou o uso do automóvel, mas também com o comboio da ponte, a via ferroviária teve bastante destaque, configurando a cidade numa metrópole monocêntrica, o que originou o crescimento dos aglomerados situados na proximidade da EN10 (CMS, 2013, p. 1).

No contexto actual do pós-crise industrial, já com a construção do MST e com a reconfiguração dos aglomerados urbanos envolventes á Baía do Seixal importa consultar o PROTAML/2002, analisando o entendimento dos territórios urbanos, mais concretamente o Seixal, concelho e baía, sobretudo. A análise das orientações do PROTAML/2002 permite constar a realocação do centro metropolitano composto pela cidade de Lisboa e por

diversos polos urbanos enquadrados em relações de complementaridade. Foi a ideia de uma cidade com duas margens que preside a esta nova concepção do território metropolitano centrado no estuário do Tejo que ajudou a construir e inspirou o ponto de partida desta pesquisa. A escolha do conceito de cidade-metrópole com duas margens foi determinante no desenho da problemática da presente dissertação (CMS, 2013, p. 2).

Os primeiros estudos de fundamentação do PROTAML foram elaborados entre 1990 e 1992, em 1991 assumiu a intenção de transformar o território da margem sul do Tejo num espaço de proximidade privilegiada à cidade de Lisboa. Esta aproximação possibilitou uma nova estrutura integrada de equipamentos e serviços nos diversos municípios fortemente apoiados pela rede de acessibilidades existente e por novos troços designadamente do Metro Sul do Tejo (ccdr-lvt, 2008, p. 1).

Valorizando a criação de uma cidade compacta, polinucleada e com relações entre as suas centralidades, o PROTAML pretende justificar uma intervenção que aposte na regeneração dos centros urbanos com a reocupação das zonas centrais, que em muitos casos estão devolutos, e manutenção do património cultural (Idem, pp. 2-5).

Daí que seja importante para a nossa pesquisa explicitar os principais objectivos do PROTAML e nos orientam nesta pesquisa: ligação da estrutura ecológica urbana municipal à rede metropolitana; adopção de um modelo de ordenamento compacto, em contraposição ao modelo de cidade difusa, que promove a dispersão de população e actividades pelo território metropolitano; maior atenção à regeneração urbana e à resolução de desequilíbrios sociais urbanos; forte articulação entre os modelos de ordenamento do território e os modelos de mobilidade, promovendo a mobilidade em transporte público e o reordenamento da logística urbana (Idem, ibidem).

Para o melhor enquadramento da nossa pesquisa importa reter o conceito de Arco Ribeirinho do Sul. Esta pista possibilita e permite valorizar e reforçar o Seixal como um território estratégico na AML e, partindo da ideia de que um rio não separa mas une, avançar com a hipótese da criação da “Cidade das duas Margens” ou “uma grande metrópole de duas margens”, recentrando o desenvolvimento em torno do estuário do Tejo (idem, ibidem).

O Arco Ribeirinho do Sul abrange seis concelhos ribeirinhos com cerca de 250 km<sup>2</sup> e antigos espaços industriais com funções chave no desenvolvimento económico do nosso país. O PROTAML/2002 identifica três grandes territórios: a Margueira, em Almada; a Quimiparque, no Barreiro; e a Siderurgia, no Seixal, que irei aprofundar mais à frente. Esta proposta visa promover novas centralidades capazes de produzir um valor acrescido às áreas envolventes pela melhoria da qualidade urbana dos centros das cidades, conforme se verifica na próxima figura [fig. 17], regenerando terrenos com grandes potencialidades na estrutura urbana (Idem, ibidem).



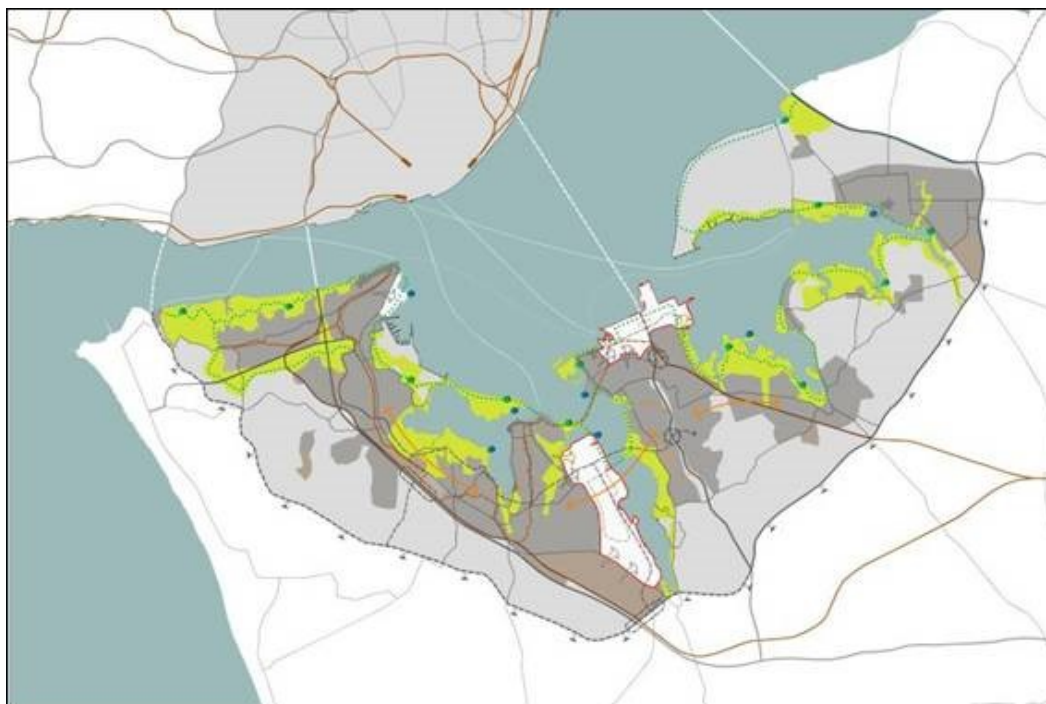


Fig. 17 – Áreas envolventes no Arco Ribeirinho Sul, s/d. (ccdr-lvt, 2008, parag. 1)

Quanto aos territórios do Arco Ribeirinho Sul e tendo em conta a centralidade do Seixal com a Cidade de Almada, e do Barreiro, começo por aprofundar o primeiro território, a Margueira, em Almada. Trata-se de uma área com cerca de 90 hectares que se centra no *Plano de Urbanização de Almada Nascente Cidade da Água*. Pretende-se a concepção de uma Marina e a Praça da Lisnave [fig. 18 e 19], tendo como visão estratégica um lugar de relação com a água, para trabalhar e habitar, um lugar de cultura e conhecimento, devido à sua inserção paisagística e condições naturais, acesso directo a áreas abertas de navegação à vela e pela inexistência de marinas na margem sul (Baía do Tejo, 2015, p. 2-10).

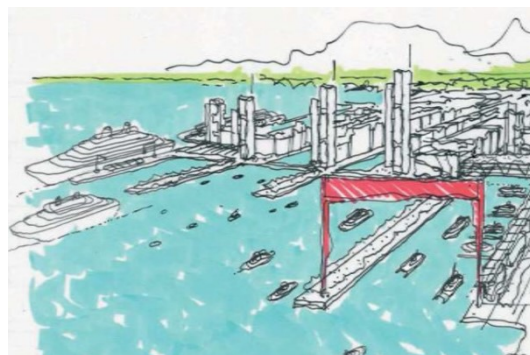


Fig. 18 e 19 – Proposta do Plano de Urbanização de Almada Nascente Cidade de Água, 2015. (Baía do Tejo, 2015, p. 6)

O segundo território do ARS situa-se no Barreiro, a Quimiparque, com 290 hectares. Pretende-se conceber o Plano de Urbanização da Quimiparque e território envolvente [fig. 20 e 21], dividindo o projecto em três áreas: 1) a área nascente na qual se pretende avançar com a reconversão das indústrias existentes; 2) a área central visando a reestruturação do sector empresarial; 3) a área ponte onde se projecta uma zona urbana multifuncional (Idem, ibidem).



Fig. 20 e 21 – Projecto do Plano de Urbanização da Quimiparque e território envolvente, 2015 (Baía do Tejo, 2015, p. 13)

Por último, mas o mais importante para esta dissertação, é a Siderurgia Nacional, situada na Aldeia de Paio Pires, no Concelho do Seixal, com 536 hectares. O projecto tem como estruturação, três áreas distintas: a área norte para uma zona multifuncional; a área central para actividades industriais; e a área sul para o sector empresarial (Idem, ibidem).

Quanto à Baía do Seixal, o projecto mais estruturante de todo o Concelho e com mais impacto a todos os níveis para a melhoria da imagem da cidade do Seixal foi o projecto de requalificação da frente ribeirinha, que já se encontra concluído, continuando em constante manutenção, sendo aprovado pelo Quadro de Referência Estratégico Nacional (QREN) a candidatura da CMS no valor de sete milhões de euros. Numa extensão de oito quilómetros que interliga os três aglomerados urbanos da Baía do Seixal: Seixal, Arrentela e Amora, dinamiza a náutica de recreio e dos núcleos empresariais, e qualificou e recuperou os equipamentos culturais e os núcleos urbanos, adjacente à frente ribeirinha da Baía do Seixal. Contudo foi um investimento de 20 milhões, sendo 13 milhões investimento municipal, este projecto foi estrategicamente importantíssimo quer para a cidade do Seixal quer para o Tejo (IFDR, 2008, p. 1).

Será escusado concluir que o principal recurso desta cidade é sem dúvida a Baía do Seixal, estabelecida a partir da concavidade de um braço do Rio Tejo que une, as freguesias do Seixal, Arrentela, Amora e Corroios (Concelho de Almada) e que preenche

quase a totalidade dos 8% de área de Reserva Ecológica Nacional (REN). Em termos de recursos naturais existentes no Concelho do Seixal, este contém características únicas que fazem deste local um sítio bastante diferente e diversificado, suportado pelo Rio Tejo e pela Baía natural [fig. 22] que envolve três freguesias do Concelho, esta cidade será certamente uma mais-valia a nível turístico, como se pode verificar visitando a Ponta dos Corvos (considerada praia de ouro pela QUERCUS em 2013), o antigo terminal fluvial do Seixal, o lago de Maré da Quinta da Fidalga, embarcações tradicionais e as Zonas de Sapal [fig. 23] (CMS, 2014, p. 1).



Fig. 22 – Fotografia da Colónia de Flamingos na Baía do Seixal tirada por António Silva, 2002. (CMS, 2013, parag. 1)



Fig. 23 – Fotografia do Sapal no Concelho do Seixal. (CMS, 2013, parag. 1)

A Baía, como principal recurso natural do município, determina um impacto importantíssimo nas vertentes de desenvolvimento socioeconómico, biológico e paisagístico. Verificou-se sempre um vínculo enorme da comunidade local com o seu Rio. A concepção de equipamentos que aproximem o rio da população estabelecem uma forte participação para o município e para a qualidade de vida dos habitantes tal como quaisquer medidas de salvaguarda dos ecossistemas que constituem esta bacia. Inserida no Estuário do Rio Tejo e classificada como Reserva Ecológica Nacional, esta Baía e as suas respectivas frentes ribeirinhas devido à sua biodiversidade e extraordinária qualidade paisagística, originam uma área húmida de elevada importância a nível nacional e europeu (CMS, 2013, pp. 1-4).

Nesse sentido a Baía do Seixal torna-se alvo de diversos projectos de valorização que apontam para a sua conservação e estudo. Tal como projectos no âmbito do QREN (Quadro de Referência Estratégico Nacional) em parceria com o Instituto Hidrográfico e com a Fundação da Faculdade de Ciências da Universidade de Lisboa – Centro de Oceanografia de modo a caracterizar as frentes ribeirinhas, a nível biológico, hidrográfico e hidrológico (Idem, ibidem).

Nomeadamente no que diz respeito ao ecossistema aquático, a Baía representa um importante património biológico. Com os seus recursos hídricos e água em particular, este recurso natural assume um papel fundamental no presente que será importante proteger para as futuras gerações. Com a melhoria ambiental que se verificou nestes últimos anos, determina-se que a cidade contenha um elevado potencial para albergar comunidades biológicas ainda mais enriquecidas (Idem, ibidem).

Em relação a outro recurso que a Baía do Seixal nos oferece, com uma ampla frente ribeirinha, a cidade continha todas as condições necessárias e favoráveis para se tornar num destino de prática de actividades náuticas de recreios, devido às suas características de configuração de um porto de abrigo natural mas também à sua localização próximo da capital de Lisboa. Na origem está uma Estação náutica na Baía do Seixal, com o objectivo de integrar uma rede de apoio e de lazer para os habitantes e um conjunto de serviços aos turistas e visitantes nautas, este equipamento integrou-se na valorização da baía do Seixal com o intuito de dinamizar a baía com a náutica de recreio em conjunto com os núcleos urbanos antigos do concelho. Os nautas visitantes podem contar e usufruir de um cais de acostagem [fig. 24], fundeadouro e rampa de alagem (idem, ibidem).



Fig. 24 – Cais de acostagem, s/d. (CMS, 2014, parag. 10)



### **3.2 Revitalização da Baía do Seixal e reabilitação dos seus núcleos urbanos**

Avançando um pouco mais na exploração da informação sobre a problemática central deste trabalho, este ponto pretende valorizar a componente estratégica do desenvolvimento local, inserindo-a no planeamento do território, perante a articulação de políticas nos sectores com ocorrência local, da estrutura de uma coesão ecológica municipal e de critérios de localização de actividades e equipamentos, da preservação do património cultural e da salvaguarda e valorização ambiental (PDMS Vol. II, 2014, p. 11).

Os objectivos estratégicos passam por quatro pontos fundamentais. A reestruturação do espaço urbano e a consolidação do sistema de mobilidade e transportes: este ponto engloba a requalificação urbanística (revitalização das áreas urbanas históricas, recuperação da frente ribeirinha e dos centros urbanos degradados, reformulação das áreas de reconversão urbanísticas e na reafecção de usos e integração urbana das áreas industriais); o reequilíbrio da rede urbana (redefinição da estrutura urbana através da polinucleação do território); e a melhoria na mobilidade urbana (articulando as diferentes centralidades metropolitanas e reforçando o sistema de mobilidade diversificando os modos de transporte). Outro ponto estratégico passa pela valorização ambiental que promove a preservação da estrutura ecológica municipal (assegurando a continuidade dos valores naturais e paisagísticos do local) e a gestão eficiente dos recursos naturais (regendo o modo como a utilização de recursos renováveis e a reutilização de resíduos são explorados); O terceiro ponto frisa a promoção da equidade e da coesão social que trata do desenvolvimento de uma sociedade urbana sustentável, dinamiza processos de decisão participados e promove respostas habitacionais diferenciadas e inclusivas; Por ultimo, os objectivos estratégicos passam pelo desenvolvimento económico sustentável na medida de diversificação e reforço da base económica (permitindo instalações de novas actividades que conduzam a novas oportunidades de emprego) e da dinamização das actividades de turismo (potenciando recursos endógenos como a náutica de recreio) (PDMS Vol. II, 2013, pp. 11-13).

O plano estratégico de desenvolvimento turístico no Seixal envolve diversos planos de urbanização e pormenor em conjunto com duas rotas estratégicas: a rota da arqueologia industrial e a rota da ecologia e faina do tejo. O Plano de Pormenor da Arrentela/Torre da Marinha/Fogueteiro passa pela reestruturação da rede viária entre o Fogueteiro e a Baía do Seixal e pela reabilitação do património industrial da Companhia de Lanifícios da Arrentela. O Plano de Urbanização da Zona Ribeirinha da Amora alberga as propostas de uma construção e ligação do passeio ribeirinho entre o Correr d'Água e o

Talaminho, a qualificação dos estaleiros navais dinamizando a náutica de recreio e a valorização do Núcleo Urbano Antigo. O reordenamento urbano de Corroios tem como base a qualificação das acessibilidades e a criação de ciclovias e a valorização da estrutura ecológica no sapal de Corroios e no espaço ribeirinho. Em Fernão Ferro os planos centram-se nas infra-estruturas urbanas e na consolidação da rede viária e nas ligações às acessibilidades municipais e regionais. Quanto ao Plano de Pormenor da Siderurgia Nacional na Aldeia de Paio Pires, tal como expliquei no ponto 3.1, este vai de encontro às propostas do Arco Ribeirinho Sul mas também contém um projecto de construção de uma ponte de travessia entre o Seixal e o Barreiro e a ligação à Circular Regional Interna da Península de Setúbal (CRIPS). E por fim, no Plano de Urbanização da Arrentela-Seixal a questão das frentes ribeirinhas está presente como ponto de partida mas também a revitalização e preservação dos seus núcleos históricos antigos (Plano Estratégico, 2013, pp. 1-5).

Neste momento, estão a decorrer as obras de requalificação do núcleo urbano antigo do Seixal, desde a Praça Mártires da Liberdade, junto ao Jardim do Seixal, à Rua Conde Ferreira e Rua dos Corticeiros. Avançando com a construção do Passeio Ribeirinho do Seixal [fig. 25] executando as infra-estruturas das novas redes de drenagem pluvial e doméstica. Estas obras estão a ser acompanhadas por uma equipa de arqueólogos de modo a serem analisadas as estruturas que vão sendo encontradas durante as escavações. O passeio ribeirinho estender-se-á numa área de 2,5 hectares, desde o Largo 1º de Maio até ao antigo pontão do Terminal Fluvial da Transtejo. Este prolongamento tem como principal foco criar um espaço pedonal e de ciclistas, com frente directa para o rio, em calçada miúda de vidro e com zonas relvadas e plantadas, de modo a valorizar o núcleo histórico do Seixal (CMS, 2013, p. 1).



Fig. 25 – Fotomontagem do Projecto do Passeio Ribeirinho da Zona Histórica do Seixal, 2016. (CMS, 2014, parag. 14)

No Plano estratégico do desenvolvimento do Turismo importa referir, pois revigora o aproveitamento do património histórico e da Baía do Seixal para destacar outras vertentes turísticas e novas implementações nas actividades, a construção de um campo de golf, o primeiro deste género, na freguesia de Fernão Ferro que favorece o município nesta área (PDMS, 2014, p. 59).

Outro factor de bastante interesse no nosso Concelho, embora que não se trate de um equipamento colectivo público, é o Centro de Estágios do Benfica, que tornou a cidade do Seixal como referência no sector desportivo. Obtendo uma visibilidade, a larga escala, do nosso município e tornando-se assim uma mais-valia para o reconhecimento da cidade do Seixal (PDMS, 2014, p. 61).

Como referi anteriormente, no ponto 3.1, mas que importa fazer um breve apontamento neste subcapítulo, pois também abrande a temática aqui estudada, é a Baía do Seixal como destino náutico [fig. 26] e como a sua potencialização interfere nos núcleos históricos urbanos. Sendo este elemento único e constituído em rede com parceiros públicos e privados, origina o interesse de diversos mercados. Este projecto conseguiu recuperar o funcionamento do Cais da Pedra e do antigo Terminal Fluvial do Seixal originando 65 lugares de acostagem, tal como instalações para o sector da restauração, também foi implementado o Serviço de Marinheiro para apoio aos nautas e ainda dinamizou o Concelho nas suas actividades de lazer e principalmente deu lugar aos passeios a bordo das embarcações tradicionais. Este projecto conta também com a instalação de observatórios de natureza, um levantamento topo-hidrográfico das zonas abrangidas e conseguiu reconstituir as condições de navegabilidade da Baía do Seixal (CMS, 2013, pp. 1-5).



Fig. 26 – Fotografia da Baía do Seixal, abrangendo os núcleos históricos do Seixal, Arrentela e Amora, c. 2014 (CMS, 2014, parag. 4).

Outro projecto que ajudou na revitalização do núcleo histórico do Seixal foi o Parque Urbana de Dona Ana, integrado na antiga Fábrica da Mundet. A proposta conta com um carácter muito naturalizado numa área de 4,3 hectares para a população desfrutar de actividades de recreio e lazer, contendo ainda miradouros com vista para a Grande Lisboa e para a Baía (CMS, 2013, parag. 1).

A valorização da Baía do Seixal auxilia a valorização dos centros históricos, quer a nível da reabilitação, quer na sua apropriação, quer numa série de factores que se interligam, mais concretamente a valorização e reabilitação dos centros históricos passa pela revitalização da Baía do Seixal como pólo central do Concelho.



### 3.3 Baía do Seixal: do “não lugar” a pólo da metrópole polinucleada de Lisboa

As acessibilidades e transportes são um ponto fundamental para o progresso social e económico de qualquer cidade. A existência de um sistema de transporte habilitado e de boas acessibilidades a todos os locais é elementar para o desenvolvimento sustentável da cidade, e no concelho do Seixal este factor é primordial e prioritário face aos investimentos autárquicos e do Poder Local (PE, 2014, p. 5).

Conforme se verifica nas propostas do Arco Ribeirinho Sul, é primordial conter uma rede de acessibilidades que se assegure a vários níveis: conter ao longo da frente ribeirinha, uma circulação quer pedonal quer de ciclistas, com o máximo de organização possível; incluir uma rede de mobilidade adequada entre os vários núcleos urbanos que se interligam devido ao conceito do Arco Ribeirinho Sul; e criar condições de articulação nos polos urbanos que se inserem no território metropolitano. Contudo será necessário também uma implementação de soluções viáveis nos transportes colectivos de modo a que não seja necessário a utilização do transporte individual rodoviário. A promoção de acessibilidades para todos será prioritária, mediante soluções de adaptação do espaço público, para que se assegurem as deslocações facilitadas para os cidadãos com mobilidade reduzida (Baía do Tejo, 2015, p. 6).

Para que a acessibilidade entre os Concelhos do Arco Ribeirinho Sul e Lisboa melhorem, deve-se criar alternativas (rodoviária e ferroviária) [fig. 27], que respondam aos fluxos existentes, deste modo a construção da ponta rodo-ferroviária entre Chelas e o Barreiro e o alargamento do IC 21 são as propostas apresentadas. Estas propostas estão dependentes da construção e conclusão, de outras propostas, tais como a construção do troço final da CRIPS, das variantes à EN 10 e à EN 11-2 e da ponte Seixal-Barreiro (Baía do Tejo, 2015, p. 6).

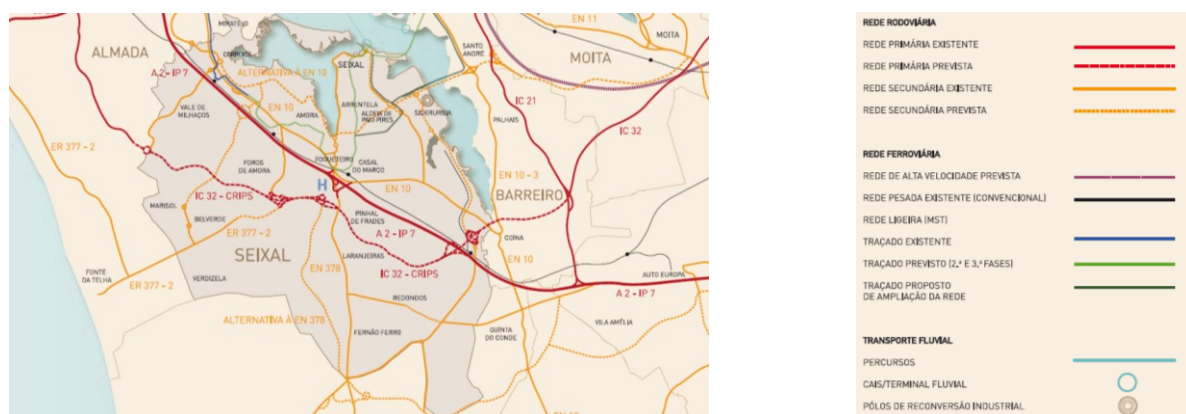


Fig. 27 – Sistema de mobilidade proposto do Concelho do Seixal, 2014. Fonte: PE, p. 4

Em relação aos transportes fluviais, pretende-se dar face às necessidades de interligação entre a margem sul e norte do estuário do Tejo. Com a possível desactivação da linha ferroviária do Alentejo, poderá perder-se parte da importância do Terminal Fluvial do Barreiro, contudo a sua área de estacionamento poderia ser incluída num projecto de requalificação da faixa ribeirinha no esteiro de Coina. Perante a reorganização do espaço da Quimiparque, conforme abordado no ponto 3.1, também existe a probabilidade de se realojar o terminal fluvial nessa área, contribuindo para reforçar essa nova centralidade e diminuir o tempo de percurso entre o Barreiro e Lisboa. Quanto aos terminais de Almada, Barreiro e Seixal, deverão articular-se com o MST de modo a tornar esta infra-estrutura mais coesa e imponente na nova cidade metrópole (Idem, pp. 10-11).

A Gare Sul intermodal a localizar no Lavradio, adjacente à construção da terceira ponte sobre o Tejo, que sustentará a linha de alta velocidade ferroviária, criará a ligação às linhas do Alentejo e do sudo já existentes, acesso directo à margem norte do Rio Tejo, nomeadamente à rede metropolitana de Lisboa e transportes colectivos rodoviários, e à linha ferroviária do norte, tendo como referência a Gare do Oriente. A nova Gare intermodal e a estação do Barreiro, permitirão criar um novo eixo urbano, com o núcleo do Barreiro a poente e as novas áreas a sul, ambas com fronteira nos terrenos da Quimiparque, criando novos acessos e a conexão entre o poente e o sul (idem, ibidem).

Perante as debilidades existentes nas conexões do território ribeirinho e a relação com os seus núcleos históricos pretende-se estabelecer uma ligação rodoviária directa entre os principais núcleos do Arco Ribeirinho Sul, tendo como base três construções: as variantes à EN 10 e à EN 11-2, têm como objectivos, diminuir o tráfego de ambas as vias e permitir uma maior permeabilidade na mobilidade existente no Arco Ribeirinho Sul; a construção da ponte rodoviária entre o Seixal e o Barreiro, no esteiro do Coina, que ligará os dois Concelhos de forma mais eficaz e rápida; e por fim, o túnel do Brejo (Idem, ibidem).

A conclusão do IC 32 (CRIPS) possibilita completar o globo correspondente ao limite sul das áreas de grande densidade de ocupação no Arco Ribeirinho Sul e desta forma consolidá-lo, permitindo ainda a ligação aos seus núcleos urbanos de maior relevância e à nova ponte (cf. Anexo 3) (Idem, pp. 11-16).

Neste momento a vertente estruturante que se destaca no município é o Metropolitano Sul do Tejo, que assegura a malha urbana de todo o concelho e da ligação à rede regional e nacional, este irá interligar-se com todos os outros modos de transporte (rodoviário, ferroviário, convencional e ligeiro, e fluvial) constituindo assim um quadro de sistema urbano consolidado (PE, 2014, p. 5).

Há cerca de 20 anos que o metropolitano sul do Tejo começou a ser pensado, mas só em 2003 é que o projecto avançou para a frente. Esta rede metropolitana vai ser construída em três fases: Cacilhas/Corroios; Corroios/Seixal; e Seixal/Barreiro. A primeira

fase, já construída, contam 3 linhas [fig. 28] começando em Cacilhas até Corroios com 7,2 quilómetros de comprimento e divide em 13 paragens, a linha 2 vai de Corroios ao Pragal com 6 quilómetros e 9 paragens, e a linha 3 tem início em Cacilhas até à Universidade da Caparica numa extensão de 6,6 quilómetros com 12 paragens (CMA, 2013, pp. 1-4).



Fig. 28 – Mapa de Rede do Metro Sul do Tejo de Almada a Corroios, 2015. Fonte: CMA, parag. 1.

A chegada do metro aos Concelhos do Seixal e Barreiro altera as condições de acesso no Arco Ribeirinho Sul, de forma acentuada entre os dois Concelhos. A reconversão prevista engloba a realocização do terminal fluvial do Barreiro e a construção da Gare intermodal do Lavradio e consequentemente todo o traçado do MST. Este traçado terá agregações de meios dedicados, de modo a garantir todas as condições ao transporte colectivo às áreas não abrangidas pelo MST do Arco Ribeirinho Sul existindo especial atenção para actuais centralidades (Baía do Tejo, 2015, p. 16).

Quanto ao território do Seixal, o percurso do metropolitano está previsto começar no Miratejo e passar por Corroios, Cruz de Pau, Amora (Centro), Correr d'Água, Paivas até à estação do Fogueteiro, tornando-se esta uma estação intermodal de grande relevo por já existir o Comboio da Fertagus que passa pela Ponte 25 de Abril. O metropolitano segue ainda pela Torre da Marinha, Arrentela, Fórum Cultural do Seixal, Núcleo Urbano antigo do Seixal, passando pelo Terminal Fluvial, Quinta da trindade e Instituto Hidrográfico, de modo a seguir para o Barreiro, o mesmo se pode constar na figura 29 (CMA, 2014, p. 4).

Contudo o projecto tinha sido aprovado e transcrito no PDM do Seixal de 2014, mas por a obra não avançar, por falta de verbas, começaram a analisar melhor os percursos, chegando à conclusão de que não seriam os mais adequados à população e consequentemente, estão a sofrer alterações neste momento (CMS, 2015, p. 2).

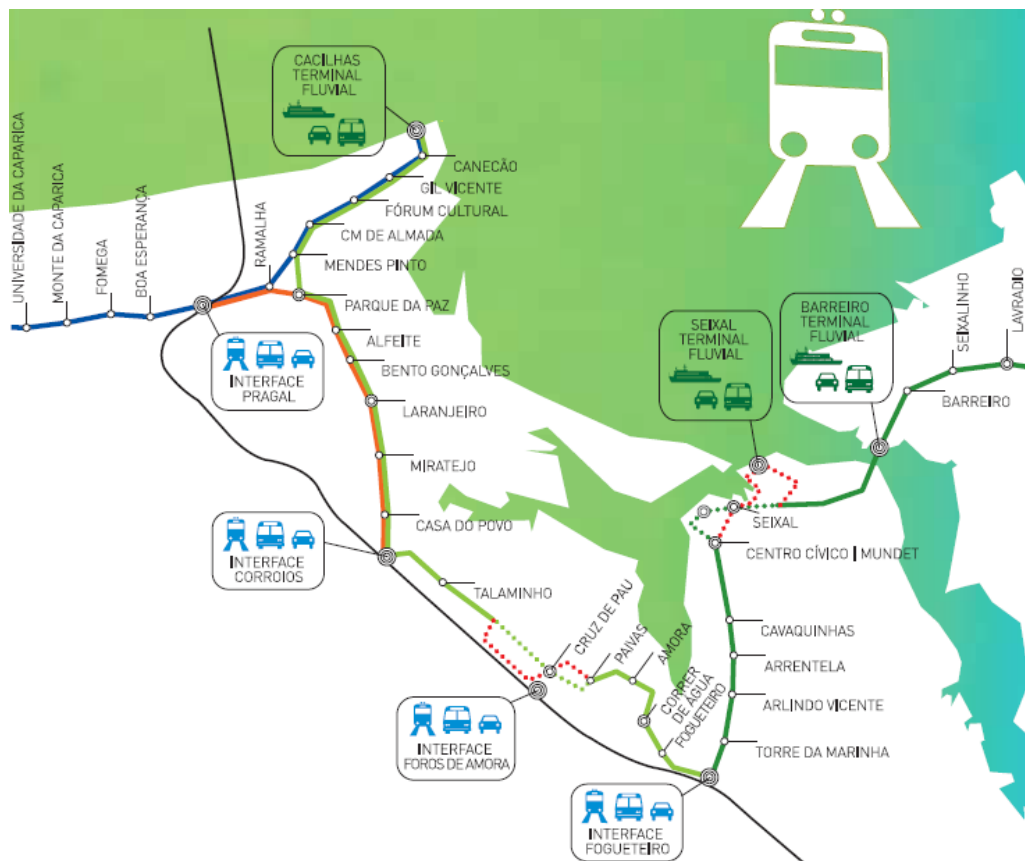


Fig. 29 – Mapa de Rede do Metro Sul do Tejo do Seixal, 2015. Fonte: PE, p. 6.

Este projecto do Metropolitano Ligeiro da Margem Sul do Tejo tem como objectivo o reordenamento e requalificação do espaço urbano consolidado (cf. Anexo 4), através de implementação de novos espaços pedonais, de ciclovias, novas parques de estacionamento, tal como nova Estações intermodais provocando melhorias nas redes de infra-estruturas não viárias (quer na água, saneamento, gás, electricidade, etc.) incitando à melhoria da qualidade ambiental, à valorização do espaço público e conferindo o Concelho do Seixal a Cidade Metrópole.

## CONCLUSÃO

Esta pesquisa, como ensaio teórico e exploratório, partiu da ideia explicitada no PROTAML/2002 de que o rio não separa mas une e da ideia de Lisboa como cidade de duas margens. Assim entendido, o Estuário do Tejo afirma-se como centro de um novo modelo metropolitano, abrindo caminho para uma concepção de cidade-metrópole compacta, sustentável e polinucleada. Mas também para um novo olhar sobre o papel da estrutura urbana da margem sul no conjunto da Área Metropolitana de Lisboa. No caso desta pesquisa: a baía do Seixal.

Este olhar diferente sobre a nova dinâmica metropolitana, explorando a ideia de Lisboa como cidade de duas margens, procura situar os desafios da terceira modernidade (Ascher, 2012: 49 e segs) que decorrem, não do capitalismo industrial como até há bem pouco tempo, mas do capitalismo cognitivo (Idem: Ibidem), ou seja, de uma economia baseada no conhecimento e informação. A força estratégica que decorre do conceito de Lisboa como cidades com duas margens aponta, na verdade, para valorizar os espaços de referência com dinamizadores que interajam com as zonas já consolidadas das frentes ribeirinhas das margens norte e sul.

O território do concelho do Seixal está inserido no núcleo central da AML mas, fruto das políticas promovidas em Portugal nas décadas do pós-guerra, apresenta ainda um escasso desenvolvimento urbano a nível de equipamentos, preservação das estruturas ecológicas e infra-estruturas de comunicação. Aplicando o conceito de cidade de duas margens ao Seixal, trata-se de requalificar todo o espaço envolvente da baía do Seixal e atribuir qualidade urbana e ambiental a uma área ainda degradada do concelho com recurso à melhoria da rede de infra-estruturas e de equipamentos dinamizadores da zona envolvente desta baía.

Este estudo, com base nos dados colhidos nos Planos Estratégicos do Seixal e PDM e apresentados no III Capítulo, valorizou uma concepção da baía do Seixal envolvendo centros urbanos multifuncionais, aliando sustentabilidade e aproveitamento da localização geográfica do concelho, nomeadamente das suas características naturais e paisagísticas. Esta estratégia será capaz de salvaguardar os elementos ecológicos urbanos e relacioná-los com o espaço edificado. Ideias que poderão ajudar a implementar um desenvolvimento do território concelhio possibilitando a estruturação de centralidades que unam as diversas malhas urbanas do concelho, mais concretamente da baía do Seixal. Está em causa implementar uma ideia de uma cidade orgânica na forma como se dilui no território envolvente da baía.

Perante a falta de documentos facultados pelas entidades reguladoras sobre o MST e o seu impacto na cidade, será difícil de avaliar, até porque a própria Câmara Municipal

poucos dados têm acerca deste grande projecto inovador para o concelho. Ou seja, existiu um projecto aprovado para a segunda fase de construção do metropolitano do Sul do Tejo no Seixal, mas que monetariamente está parado, contudo os comboios que deveriam actuar nesta rede ferroviária ligeira encontram-se encostados nas oficinas da concessionária. Portanto um pouco do investimento já se encontra apostos para o arranque, mas o projecto, que está a sofrer alterações consecutivas, para uma melhor mobilidade da população, está aquém do esperado por esta altura. Contudo, em comunicação com a Câmara Municipal do Seixal ficou realmente explícito que o projecto se irá construir por ter sido aprovado, apenas daqui a uns anos e com um outro traçado mais adequado face às necessidades da população do concelho.

Num mundo maioritariamente urbano, repensar o legado do passado e o seu papel na reconfiguração urbana em curso é fundamental, para que todo o lugar tenha uma identidade. Neste caso, a maior identidade do Seixal, além dos seus três núcleos históricos adjacentes (Seixal, Arrentela e Amora) será a sua Baía que envolve estes mesmos centros históricos. Esta sofreu inúmeras alterações, que a tornaram na belíssima paisagem que hoje se vê, e continua diariamente em constante reabilitação e manutenção, pois é o maior legado do concelho do Seixal

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ASCHER, François (2012). *Novos Princípios do Urbanismo - Novos compromissos urbanos*. Lisboa: Livros Horizonte.

ARCO RIBEIRINHO DO SUL, acedido em Junho de 2016 em [https://fenix.tecnico.ulisboa.pt/downloadFile/3779576224255/Relatorio%20resumido\\_Projec%20Arco%20Ribeirinho%20Sul\\_RCM.pdf](https://fenix.tecnico.ulisboa.pt/downloadFile/3779576224255/Relatorio%20resumido_Projec%20Arco%20Ribeirinho%20Sul_RCM.pdf).

AUGÉ, Marc (2012). *Não-lugares – introdução a uma antropologia da sobremodernidade*. Lisboa: Letra Livre

BAÍA DO SEIXAL, acedido em Maio de 2016 em <http://baiaseixal.hidrografico.pt>.

BAÍA DO TEJO, acedido em Julho de 2016 em [http://www.estbarreiro.ips.pt/Downloads/Web/JRU/Ficheiros/JRU2015\\_BaiaTejo.pdf](http://www.estbarreiro.ips.pt/Downloads/Web/JRU/Ficheiros/JRU2015_BaiaTejo.pdf).

BENEVOLO, Leonardo (1994). *As Origens da Urbanística Moderna* (3ª ed.). Lisboa: Presença.

BENEVOLO, Leonardo (2001). *História da Arquitectura Moderna* (3ª ed.). São Paulo: Perspectiva.

BOURDIN, Alain (2011). *O Urbanismo Depois da Crise*. Lisboa: Livros Horizonte.

BRUNTLAND, Relatório (1988). *Nosso Futuro Comum*. Rio de Janeiro: editora Fundação Getúlio Vargas.

CHOAY, Françoise (2006). *A Alegoria do Património* (3ª ed.). São Paulo: Editora Unesp.

CMS [CM-Seixal]. (2001). <http://www.cm-seixal.pt/CMSEIXAL/SEIXAL>. Acedido a 21 de Janeiro de 2016 em <http://www.cm-seixal.pt/CMSEIXAL/SEIXAL/HISTORIA>.

CORBUSIER, Le (1977). *Maneira de Pensar o Urbanismo* (2ª ed.). Mira-Sintra: Europa-América.

COSTA, João Pedro (2013). *Urbanismo e Adaptação às Alterações Climáticas – as frentes de água*. Lisboa: Livros Horizonte

FADIGAS, Leonel (2010). *Urbanismo e Natureza - Os desafios*. Lisboa: Edições Sílabo

FARIA, Carlos V. de (2009). *As Cidades na Cidades. Movimentos Sociais Urbanos em Setúbal: 1966-1995*. Lisboa: Esfera do Caos.

FARIA, Carlos V. de (1990). *Reabilitação Urbana em Portugal, Viver (n)a Cidade*. Lisboa: LNEC e ISCTE, 433-453.

FERREIRA, Vitor Matias (1997). *Lisboa: a Metrópole e o Rio* (1ª ed.). Lisboa: Bizâncio.

FRANÇA, José Augusto (1980). *Lisboa: Urbanismo e Arquitectura*. Lisboa: Biblioteca Breve.

GOITIA, Fernando Chueca (2010). *Breve História do Urbanismo*. Lisboa: Editorial Presença.

IFDR (2010), acedido a 28 de Maio 2016, em  
<http://www.ifdr.pt/content.aspx?menuid=22&eid=3467>.

LAMAS, José M. Ressano Garcia (2010). *Morfologia Urbana e Desenho da Cidade*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian.

NABAIS, António J. (1981). *História do Concelho do Seixal: Cronologia*. Seixal: Câmara Municipal do Seixal.

NABAIS, António J. (1984). *História do Concelho do Seixal: Barcos*. Seixal: Câmara Municipal do Seixal.

NABAIS, António J. (1986). *História do Concelho do Seixal: Moinhos de Maré*. Seixal: Câmara Municipal do Seixal.

PARDAL, João (2014). *As novas dinâmicas urbanas – Alcochete e os desafios do séc. XXI: O rio que não separa, mas une*. Lisboa: Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias

PORTAS, N., DOMINGUES, A. & CABRAL, J. (2007). *Políticas urbanas. Tendências, estratégias e oportunidades*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian

PROTAML – Plano Regional de Ordenamento do Território da Área Metropolitana de Lisboa (disponível em [www.ccdr-lvt.pt](http://www.ccdr-lvt.pt))

ROGERS, Richard (2011). *Cidades para um pequeno planeta*. Barcelona: Gustavo Gili.



ROSSI, Aldo (1995). *A arquitectura da cidade*. São Paulo: Martins Fontes

SALGUEIRO, Teresa Barata (2001). Lisboa, Periferias e Centralidades. Oeiras: Celta.

SALGUEIRO, Teresa Barata (1999). A cidade em Portugal - Uma geografia urbana. Porto: Afrontamento (1ª edição - 1992).

SALGUEIRO, Teresa Barata (1998). *Cidade pós-moderna: espaço fragmentado*. Revista *Território*, nº 4, ano III, jan-jun, pág. 39-53.

SEIXAL, Câmara Municipal (2003). *Plano de Urbanização*. Seixal: CMS..

SEIXAL, Câmara Municipal (2012). *Diagnóstico Social do Concelho do Seixal*. Seixal: CMS

SEIXAL, Câmara Municipal (2013). *Plano Estratégico*. Seixal: CMS.

SEIXAL, Câmara Municipal (2014). *Plano Director Municipal*. Seixal: CMS.

SILVA, Eugénio (2004). *História do Concelho do Seixal*. Seixal: CMS.

UNESCO. (1976). *Recomendação sobre a Salvaguarda dos Conjuntos Históricos e da sua função na vida contemporânea*. Nairobi.

VALADEIRO, Filipa (2011). *A Reconfiguração da cidade industrial: o caso do Barreiro*. Lisboa: Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias.

UNIVERSIDADE LUSÓFONA DE HUMANIDADES E TECNOLOGIAS, Departamento de Arquitectura



Anexo 2 - Planta de Ordenamento do Território - Classificação e qualidade do solo. Fonte: Plano Director Municipal do Seixal, 2014.



**ANEXO III**

Anexo 3 – Rede de Mobilidade – CRIPS. Fonte: Plano Director Municipal do Seixal, 2014.

