

Comissão Organizadora

Ana Cristina Câmara

Armando Teles

Emilia Sande Lemos

Isabel Ginjeira

João Paulo Albuquerque

Marcela Machado

Maria da Graça Pereira

Maria Helena Magro

Miguel Inêz Soares

Mónica Nunes

Ricardo Oliveira

Vitória Albuquerque

Programa

Abril de 2011

Centro de Artes

14 de Abril

09h00 **Recepção dos participantes**

10h00 **Sessão de Abertura**

Dr. Manuel Coelho Carvalho (*Presidente da Câmara Municipal de Sines*)

Dra. Emília Sande Lemos (*Presidente da Associação de Professores de Geografia*)

Dra. Lídia Sequeira (*Presidente da Administração do Porto de Sines*)

10h30 **Conferência de Abertura**

Professor Doutor Diogo Abreu (*Geógrafo – Instituto de Geografia e Ordenamento do Território; Director do Centro de Estudos Geográficos*)

11h30 **Pausa para café**

11h45 **Porto de Sines, um projecto para o mundo**

“Porto de Sines, um projecto para o mundo”

Dra. Lídia Sequeira (*Presidente da Administração do Porto de Sines*)

13h15 Almoço (cantina do Porto de Sines)

14h30 Visita ao Porto

Comandante Luís Arroz (*Terminal XXI, PSA Sines*)

Administração do Porto de Sines

17h00 **Pausa para Café**

17h15 **GEORED** - Associação de Professores de Geografia

18h00 **Assembleia Geral de Sócios**

15 de Abril

09h00 **Painel “ Um pólo industrial, uma estratégia de futuro?”**

Dr. Miguel Borralho (*AICEP- Global Parques*)

Eng. Davide Sousa (*Repsol Portugal*)

Dr. Tiago Santos (*Tecnopólo de Sines*)

10h15 **Pausa para café**

10h30 **Painel “Criação urbana – planejar, renovar?”**

Dra. Lourdes Poeira (*Geógrafa*)

Dra. Marisa Santos (*Câmara Municipal de Sines*)

Dr. João Pedro Godinho (*Divisão de Ordenamento e Gestão Urbanística da Câmara Municipal de Santiago do Cacém*)

Professor Engenheiro Costa Lobo (*Fundador da Sociedade Portuguesa de Urbanistas e Coordenador da equipa de revisão do PDM de Sines*)

12h10 **Metas de Aprendizagem**

Professor Doutor Herculano Cachinho (*Geógrafo - Projecto Metas de Aprendizagem de Geografia*)

Visita de Estudo

14h15m - **Visita 1** - Central Termoelétrica

14h30m - **Visita 2** - Refinaria da GALP

17h00 **Construção de material didáctico para o estudo funcional das cidades (peddy-paper Sines)**

Dr. Armando Teles; Dra. Marcela Machado; Dra. Maria da Graça Pereira; Dra. Mónica Nunes; Dr. Ricardo Oliveira (*Professores Geografia*)

16 de Abril

09h00 **Painel “ Litoral, que polivalência para este interface terra-mar?”**

Eng.ª Paula Sarmento (*Conselho de Administração da Sociedade Polis Litoral Sudoeste*)

Professor Doutor Carlos Silva (*Geógrafo do Departamento de Geografia e Planeamento Regional da UNL-FCSH*)

Dra. Isabel Pinheiro (*Administração da Região Hidrográfica do Alentejo*)

10h40 **Pausa para café**

11h00 **Apresentação do Plano de Ordenamento do Espaço Marítimo (POEM)**

Dr. Orlando Borges (*Geógrafo; Presidente do Instituto da Água, I.P.*)

12h00 **Conferência de Encerramento**

Professor Doutor João Ferrão (*Geógrafo; Investigador do Instituto de Ciências Sociais da Universidade de Lisboa*)

14h15 **Visita de Estudo**

Visita 1 - Reserva Natural das Lagoas de Santo André e da Sancha e Cidade de Santo André

Dr. Sandro Eduardo Nóbrega (*Instituto da Conservação da Natureza e da Biodiversidade*)

Dr. João Madeira (*Historiador e Director do Centro de Actividades Pedagógicas Alda Guerreiro*)

Visita 2 - Miróbriga, Santiago do Cacém e Porto Côvo

Dra. Cristina Mendes (*Técnica de Turismo da Câmara Municipal de Santiago do Cacém*)

Dr. António Martins Quaresma (*Historiador*)

Sr. Francisco Venturinha (*Delegado Aposentado da DocaPesca*)

Resumos

Abril de 2011

Centro de Artes

14 de Abril

"O **Geored** é um **portal de recursos digitais** onde se disponibilizam, sob uma licença Creative Commons, uma série de **recursos educativos muito importantes para o desenvolvimento de competências geográficas** relativamente à utilização de mapas digitais e de Sistemas de Informação Geográfica (SIG) a partir do armazenamento, da verificação, da manipulação, da actualização, da análise e da apresentação de dados que são espacialmente referenciados à Terra."

O projecto, **Geored** disponibiliza aos professores e às escolas informação geográfica disponível na Internet bem como exemplos da sua utilização para actividades educativas (recursos), software e bibliografia que permitem uma contextualização dessas actividades.

Procura-se rentabilizar as ferramentas acessíveis na Internet que permitem diferentes tipos de manipulação de dados e diferentes opções de visualização. Este espectro de serviços vai desde mapas estáticos, por vezes organizados em Atlas Digitais, até verdadeiros Sistemas de Informação Geográfica na Web (WebSIG).

Nesta fase, o projecto requer que todos os utilizadores partilhem as suas opiniões sobre os recursos existentes e proponham e executem novos recursos para enriquecer o portal.

A lista RSS e o fórum são de grande utilidade, para ter sempre presente os diferentes recursos, colocar questões sobre os mesmos, dar sugestões e propor novos recursos

O sítio electrónico Geored resulta de um projecto de colaboração entre a Associação de Professores de Geografia e o Departamento de Geografia do Instituto de Geografia e Ordenamento do Território (IGOT) da Universidade de Lisboa e é apoiado pela Direcção-Geral de Inovação e de Desenvolvimento Curricular, do Ministério da Educação.

O Projecto está em: <http://geored.dgidc.min-edu.pt/>

Painel “Criação urbana – planejar, renovar?”

O Projecto de Sines: contexto e significado em planeamento

Dra. Maria de Lourdes Poeira
Geógrafa

O Plano Integrado da Área de Sines, decidido pelo Governo de então nos finais dos anos 60, foi a última e talvez a maior aposta de desenvolvimento do Estado Novo, para “sacudir” um país adormecido e implantar, num território quase vazio de gentes e de actividades, um Complexo Industrial ancorado no petróleo e em tecnologia de ponta.

Para garantir a rápida concretização e o sucesso do Projecto, a independência da decisão face à estrutura administrativa do Estado e o planeamento global e integrado foram consideradas as ferramentas-chave.

“Cidade Nova de Santo André”

João Pedro C. Godinho
Urbanista, Câmara Municipal de Santiago do Cacém

O documento produzido baseou-se nos relatos das experiências dos três arquitetos responsáveis pelo Projeto da Cidade Nova, e na sistematização da informação bibliográfica avulsa que se encontra na posse da Câmara Municipal de Santiago do Cacém, referida no final do documento

Introdução

A Cidade de Santo André é uma urbe recente devendo a sua génese à decisão que o Estado português tomou no início da década de 70 do século XX no sentido de avançar com a construção de um complexo industrial e portuário em Sines.

Esta decisão é ainda hoje vista como um marco incontornável na história do planeamento económico e territorial em Portugal, dado ter correspondido a um dos primeiros e mais evidentes exercícios de articulação entre objectivos de política industrial e de política regional e, adicionalmente, por reflectir de forma muito evidente as principais correntes de pensamento que então se encontravam em voga em ambos os domínios.

Este projecto foi começado pelo Estado português através do Gabinete da Área de Sines (GAS).

“Sines representava a última tentativa de (nos) inserir no mercado mundial, através de um sector - os transportes marítimos, e a partir daí, todas as indústrias que estavam ligadas a essa actividade.

A cidade aparece assim integrada com o próprio desenvolvimento económico (o que era algo de novo para Portugal), na medida em que toda a suburbanização deste país se fazia maioritariamente por uma atracção, muitas das vezes, sem qualquer desenvolvimento económico aparente.

A ambição subjacente a este mega empreendimento rapidamente suscitou a necessidade de definir um Programa-Base capaz de orientar a sua concepção e implementação, o qual veio a determinar as valências fundamentais que lhe haveriam de estar associadas.

O Programa-Base do complexo industrial e portuário de Sines assentou na definição de três grandes valências para o pólo de crescimento e desenvolvimento que se pretendia implementar nesta área do Alentejo:

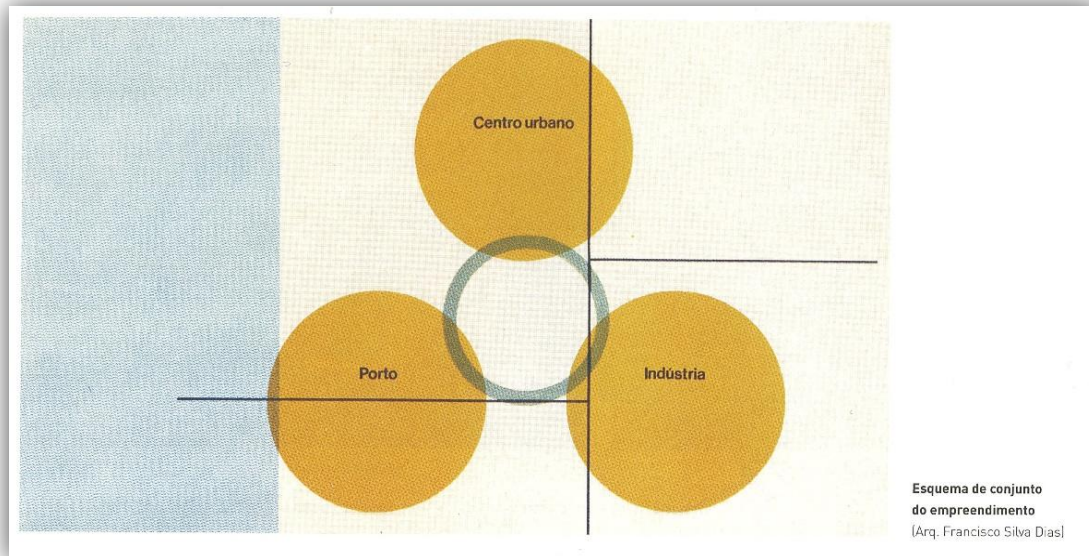


Figura 1 – Esquema de conjunto (Arquitetura e Vida)

- I. uma valência industrial, a materializar através da implantação de um complexo apoiado em indústrias de base;
- II. uma valência portuária, a materializar através da construção de uma infraestrutura vocacionada para receber navios de mercadorias de grande porte e apoiar directamente as operações de abastecimento e/ou escoamento das indústrias do complexo;
- III. uma valência urbana, a materializar através da criação de um novo centro urbano em Santo André (i.e. uma cidade nova) capaz de oferecer condições adequadas para a instalação da mão-de-obra necessária para as empresas que se viessem a implantar no complexo, pensado originalmente para acolher cerca de 100 mil habitantes (com facilidade de expansão além desse limiar).

O que foi determinante para a localização deste projecto foi realmente o porto e todas as actividades que giravam à volta dele.

A partir daí, a grande dificuldade e o desafio posto aos responsáveis pela parte do planeamento, era encontrar os critérios, primeiro para localizar uma cidade e segundo que tipo de cidade fazer.

Havia pelo menos três hipóteses de base:

1. Agarrar a vila de Sines e tentar fazer o seu crescimento, esquecendo tudo o que se passava à volta;
2. Tentar distribuir esse crescimento entre Sines e Santiago;
3. Criar um terceiro elemento

Concluiu-se então criar uma “Cidade Nova”!

A partir desta opção, põe-se o problema de “Como é que se faz nascer uma cidade?”

“Da análise feita (entre 1981 e 1984), do planeamento até então desenvolvido, destacava-se que o primeiro modelo era um modelo de implantação urbana baseado num modelo matemático que estabelecia a localização perante as várias alternativas que eram formuladas. Associada a essa localização, estabeleciam-se então parâmetros que deveriam ser considerados no desenvolvimento do desenho urbano.”

Luís Vassalo Rosa, Arq.

Ao ser impossível dissociar a origem da Cidade de Santo André da decisão de construção do complexo de Sines, “o conceito que acabou por vingar” focou-se na disponibilização de condições adequadas para a instalação da mão-de-obra necessária para as empresas que aí se viessem a implantar.

Essa seria a “premissa nuclear” a partir da qual a própria cidade se ia formando, justificando-se então a “criação” desta cidade.

Nesse âmbito, a Cidade de Santo André foi originalmente pensada como um centro urbano com capacidade para acolher cerca de 100 mil habitantes (com facilidade de expansão além desse limiar), tendo a sua primeira fase sido dimensionada para o patamar dos 35 mil habitantes (o qual se esperava ver atingido em 1985).

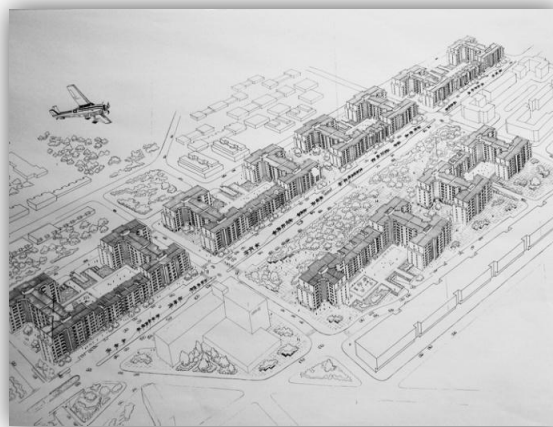


Figura 2 – Desenho à mão – Cidade Nova - GAS

“Para um urbanista, o problema punha-se de uma forma aliciante, porque se tratava de fazer uma cidade, que se desenvolvia a seguir ao trabalho, i.e, normalmente as cidades crescem através do polo habitação - nesta era o trabalho que iria ser o motor da criação da cidade.

Uma cidade onde à partida não existiria desemprego.

Era preciso fazer habitação, equipamentos, Sabia-se quantos trabalhadores iam morar lá - logo as necessidades eram assim calculadas: escolas, bombeiros, comércios ... cemitério – a aplicação do modelo teórico era aliciante

Angustiante era colocar o modelo teórico sobre um terreno onde não havia nada - somente Pinhal e dunas.

Por um lado um desafio aliciante, por outro uma grande angústia!”

O processo de criação

O facto de se tratar de uma cidade criada de raiz conferiu desde logo um carácter singular a Santo André.

Essa singularidade traduziu-se, no contexto do sistema urbano regional e mesmo nacional, fortemente matizado pela expressividade manifestada, da aplicação prática dos princípios do Modernismo, na sua concepção urbanística.

À falta de identificação/similaridade entre Santo André e o perfil urbanístico tradicionalmente dominante nas restantes cidades alentejanas, deve contrapor-se, por isso, a originalidade e a riqueza específica que decorre da concepção modernista adoptada na construção desta cidade nova, reconhecendo-lhe as “virtudes” de um processo de urbanização planeado que beneficiou (e continua a beneficiar) da posse pública do solo (obtida por expropriação sistemática no início dos anos 70).

A “Cidade Nova” beneficiou de um exercício de planeamento “de raiz”, à luz dos melhores referenciais técnicos disponíveis à época, fortemente apoiado nos princípios do Urbanismo Modernista, tratando-se por isso de uma peça de excepção no panorama do sistema urbano regional e nacional.

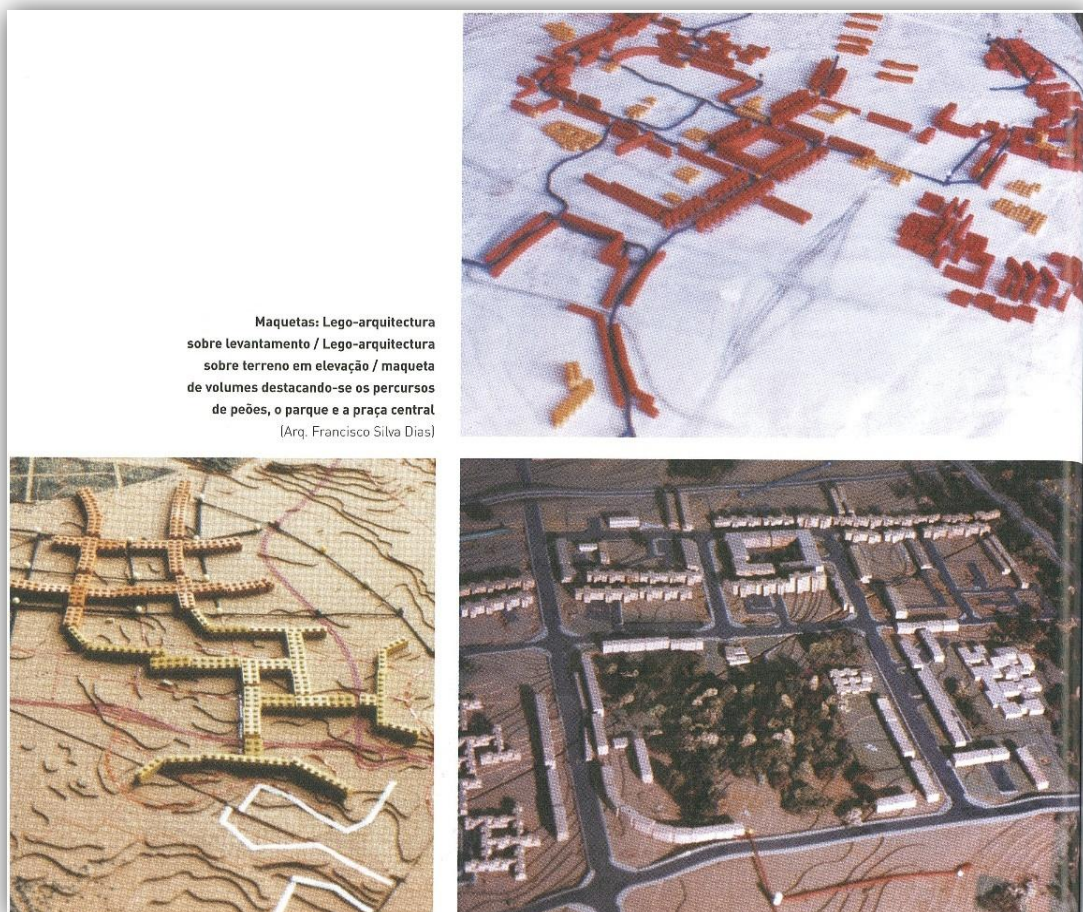


Figura 3 – Maquetas da Cidade Nova - (Arquitectura e Vida)

Importa também referir o elevado grau de inovação que esteve associado ao modelo de planeamento urbano desenvolvido pelo GAS, beneficiando do recurso a métodos

e ferramentas tecnológicas praticamente inexistentes em Portugal à altura, i.e.:

- i. Os trabalhos de concepção e planeamento do centro urbano de Santo André desenvolvidos pelo Gabinete da Área de Sines (GAS) constituem um marco único no contexto nacional quer pela sua dimensão e especificidade, quer pela metodologia e técnicas utilizadas;
- ii. Com efeito, o GAS baseou a sua actuação em informação relativa ao planeamento e à execução de cidades novas no contexto europeu (em particular no Reino Unido) e nos melhores referenciais técnicos de urbanismo disponíveis à época, utilizando no projecto de Santo André um modelo moderno de planeamento urbano baseado em algoritmos matemáticos e com amplo recurso a meios informáticos;
- iii. A aplicação em Portugal (em 1972) deste tipo de abordagem foi de uma enorme novidade, permitindo verificar a sensibilidade do resultado da “função objectivo” à variação de cada uma das variáveis tidas em conta e para cada hipótese de localização, tendo facilitado, pela apresentação de dados quantificados objectivamente e não apenas qualificados subjectivamente.

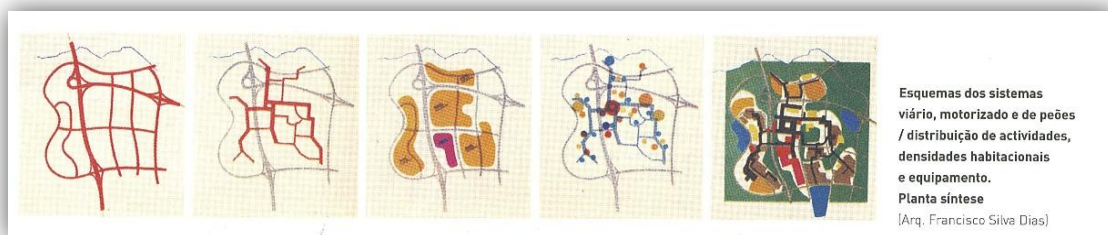


Figura 4 – Esquemas “Urbanos” - (Arquitetura e Vida)

O processo de construção da Cidade não foi, contudo, isento de contrariedades diversas, destacando-se desde logo a profunda e precoce alteração das condições de contexto inicialmente esperadas que teve lugar por via da crise petrolífera e da revolução democrática ocorrida em 1974: a primeira viria a colocar em causa os pressupostos económicos do projecto industrial de Sines, ao passo que a segunda marcou fortemente as condições de trabalho do próprio GAS, retirando-lhe agilidade e autonomia.

A Cidade crescia pelo “acrescimento sucessivo” de novos bairros, dispostos em função de uma rede viária estruturada apresentando, no entanto, poucas ou nenhuma interligações funcionais e sociais entre si.

Esta situação deve-se, particularmente, à relativa aleatoriedade com que foram implantados os bairros - num perímetro urbano dimensionado para acolher 35 mil habitantes (inicialmente).

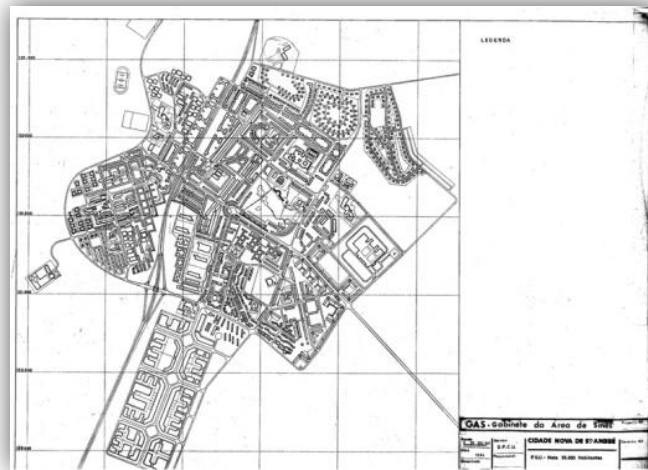


Figura 5 - P.G.U Meta 35.000 habitantes

Os vazios criados entre esses bairros, a elevada diversidade sociocultural existente e o insuficiente equipamento da Cidade em termos de infra-estruturação básica, serviços colectivos e actividades económicas, tardavam em garantir a urbanidade prometida às populações entretanto instaladas.

O quadro existente no final dos anos 80 traduzia, conseqüentemente, uma situação de claro défice face às intenções e expectativas iniciais, o que (apenas em parte), se ficava a dever ao facto de não terem sido atingidos os níveis de crescimento necessários para gerar a massa crítica que viabilizaria os investimentos originalmente previstos.



Figura 6 - P.G.U – Realidade em 1983

Localização e breve análise da realidade actual da “Cidade”

O centro urbano de Santo André localiza-se no município de Santiago do Cacém, integrando-se num triângulo de cidades (Sines - Santiago do Cacém - Santo André) com distâncias entre vértices que não excedem os 15 quilómetros.

Tal como antes referido, existem dois grandes elementos estruturais que marcam o espaço urbano e decorrem do facto de se tratar de uma Urbe pensada e planeada de raiz:

- i. o dimensionamento físico atribuído à sua primeira fase de desenvolvimento, expressa num perímetro urbano capaz de acolher 35 mil habitantes;
- ii. a concepção urbanística utilizada no planeamento e execução da Cidade, assente nos princípios da Urbanística Moderna.

Poderá assim dizer-se que o dimensionamento original desta cidade exprime a extensão das expectativas iniciais de criação de emprego associadas ao complexo de Sines.

Os limites do perímetro urbanizável “definido” na primeira metade dos anos 70 são, no essencial, os que se encontram vertidos no PDM em vigor, não se prevendo a sua alteração no processo de revisão (em curso), deste instrumento.

Podemos então afirmar que o perímetro urbano encontra-se sobredimensionado face ao efectivo demográfico que se veio a instalar na Cidade (cerca de 12 mil habitantes).

Por ter sido preenchido sem respeitar integralmente uma lógica de contiguidade entre os diferentes bairros, é responsável pela existência de vazios urbanos com algum significado e por uma excessiva extensão das redes de infra-estruturas.

Este facto impõe a colmatação progressiva desses vazios como opção estruturante da estratégia de ocupação da Cidade, tendo em vista o aumento do grau de compactação da malha urbana, opção essa que se encontra facilmente viabilizada devido à propriedade municipal dos terrenos não construídos.

Contudo, é no segundo elemento supracitado que se reconhece plenamente a especificidade de Santo André em termos urbanísticos face ao sistema urbano regional.

É esta singularidade que alicerça uma realidade distinta do perfil urbanístico tradicionalmente dominante na generalidade das cidades alentejanas.

Da Programa-Base do complexo de Sines (entendido na sua globalidade), afigura-se como genericamente consensual a ideia de não ter sido atingido plenamente o que se esperava inicialmente.

Com efeito:

- i. o desenvolvimento industrial projectado foi seriamente afectado por um vasto conjunto de mudanças económicas e políticas ainda na primeira metade da década de 70 (crise petrolífera, revolução democrática, etc.), ao mesmo tempo que se assistiu à amputação de algumas das suas componentes (p. ex. pirites);
- ii. a valência portuária veio a centrar-se quase exclusivamente nas necessidades evidenciadas pelas (poucas) unidades industriais que se vieram a implantar em Sines, evidenciando uma forte especialização nos sectores energético e petroquímico (não obstante concentrar mais de 40% dos tráfegos actualmente movimentados no Sistema Portuário Nacional, o que faz de Sines o principal porto português);
- iii. a fraca intensidade em mão-de-obra das indústrias que se vieram a instalar e o seu escasso efeito multiplicador a nível local/regional em termos de atracção de actividades económicas relacionadas inviabilizaram as perspectivas de desenvolvimento urbanístico e demográfico inicialmente projectadas para a cidade nova de Santo André.

Conclusão

Pensada para ser uma Cidade de referência na região a Sul de Lisboa, em termos de dimensão e nível de qualidade de vida, Santo André havia entretanto entrado num impasse estratégico com reflexos no seu desenvolvimento.

Actualmente são visíveis melhorias na qualidade de vida proporcionada aos habitantes da "Cidade Nova", e que decorrem de um leque alargado de investimentos que o Poder Local realizou, nomeadamente a rede viária, as infra-estruturas urbanas, o espaço público e os equipamentos colectivos.

É igualmente fundamental salientar o forte espírito associativo que entretanto se veio a desenvolver nesta cidade nova (existindo cerca de 52 associações), que se tem afirmado como uma incontornável fonte de progresso social e cultural. Este espírito tem vindo a produzir reflexos na progressiva consolidação da identidade colectiva e cívica da população de Santo André.

Muito embora a Cidade apresente hoje uma condição urbana distinta daquela que foi herdada da gestão do GAS no final dos anos 80, os progressos entretanto verificados não escondem a necessidade de prosseguir o esforço de qualificação encetado. Justifica-se, por isso, a adopção de uma estratégia de resposta a carências remanescentes do processo subjacente à construção da cidade nova de Santo André.

Refira-se, por fim, que para além dos trabalhos produzidos no âmbito do GAS, a Cidade apenas se encontra abrangida pelo Plano Director Municipal (PDM) em vigor desde 1993, o qual está actualmente em processo de revisão. Sendo certo que a propriedade pública do solo tem constituído um factor determinante na qualidade do processo de gestão das transformações urbanísticas da Cidade, minimizando a necessidade de planos urbanísticos mais detalhados, é hoje consensual que Santo

André carece de uma Visão capaz de estruturar o arranque de um novo ciclo de desenvolvimento.

Referencias Bibliográficas /Trabalhos citados

- Quatenaire Portugal - Consultoria para o desenvolvimento, SA. (2008). PIQUrb_Santo André
 Revista - Arquitectura e Vida n.º 79 (Fevereiro 2007).
 Sines, Gabinete da Área de. Relatório Sectorial (Vol. I). GAS.
 Sines, Gabinete da Área de. Relatório Sectorial (Vol. IV). GAS.
 Sines, Gabinete da Área de. Relatório Sectorial (Vol. XI). GAS.
 Sines, Gabinete da Área de. Relatório Sectorial (Vol. XII). GAS.

Criatividade e 3.ª soluções

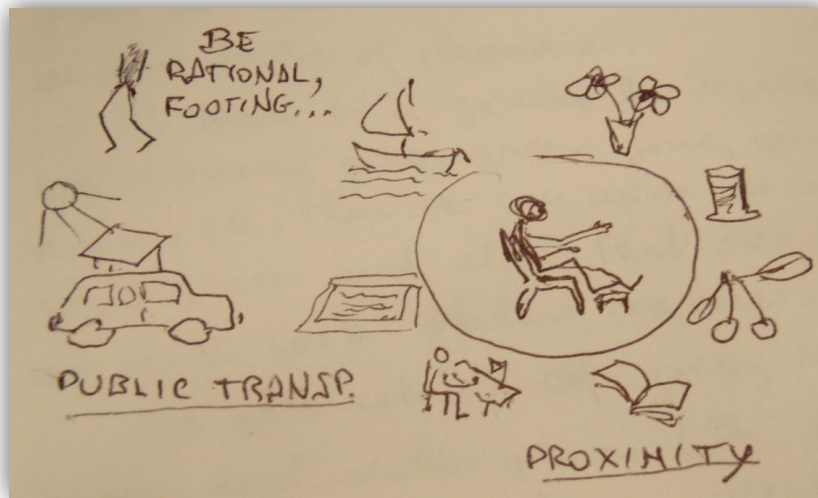
Professor Manuel da Costa Lobo

Fundador da Sociedade Portuguesa de Urbanistas

Coordenador da equipa de revisão do PDM de Sines)

1. Hoje em dia é mais do que nunca indispensável contar com muita criatividade e capacidade de diálogo – que devem decorrer com toda a transparência – visando compreender os pontos de vista dos diferentes agentes, incluindo os grupos populacionais informais. De facto, mais do que um plano pré-desenhado, a impor para cada local, cidade ou região, o plano deve resultar de uma auscultação das pessoas, da descrição do sítio, da avaliação de alternativas e do conhecimento histórico que nos revele as suas tendências de evolução, as suas memórias e identidades e daí passar para a estrutura e o desenho-imagem.
2. Depois temos que contar com a consciência da crise que atravessamos e da necessidade de planear com mais prudência, para garantir sustentabilidade das soluções urbanísticas.
3. Ora esta conjuntura sugere-nos, simultaneamente, conservar o património construído e conter o crescimento, o que implicará, em conclusão, um processo de conservação dinâmica desse património, o que só será possível com muita criatividade e imaginação.
4. De facto, a renovação poderá ser uma solução para conter as expansões urbanas e reduzir os seus limites, mas isso poderia acarretar a destruição de muito património valioso. Resta-nos, pois, a solução de conservar, ainda que ajustando e beneficiando o existente, procurando sempre aumentar a capacidade dos sítios e permitir uma maior concentração de pessoas e actividades.
5. Ordenando os processos de evolução dos aglomerados, teríamos: primeiro, a conservação com reabilitação; depois a renovação; e, por último, a expansão, que obriga a aumentar o espaço delimitado pelo perímetro urbano de modo a criar espaço para mais equipamento social, mais turismo e mais habitação.
6. A conservação com ajustamentos poderá, assim, se for muito criativa, encontrar processos de respeitar memórias, entidades e símbolos sem prejuízo de proceder a alguma ampliação do uso do espaço ou adensar essa utilização.
 Poderá ainda revestir um processo de reciclagem por mudança de uso e adaptação dos espaços, permitindo uma maior mistura dessa utilização e maior eficácia no processo de movimentação e produção, contribuindo para soluções

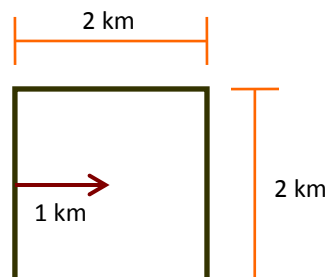
de proximidade onde o residente na cidade vai descobrindo que tem tudo mais à mão – abastecimento, transportes, equipamento social, serviços públicos, etc.



Será um modelo semelhante ao do conceito Unidades de Vizinhança, eventualmente mais denso, com maior diversidade de usos e maior ambição de abrangência. Teríamos as Unidade Urbanas.

Assim, Unidades de Vizinhança: 600 hab; $S_i = 60$ ha; $d_i = 100$ hab/ha; $S_h = 100$ ha
 $Z V + Z D = 20$ ha Escola e equipamentos – 3 ha
 A.C. (comércio e encontro) – 4 ha
 Saúde e Administração – 3 ha
 Garagem, estacionamento, armazéns/oficinas – 5 ha
 Outros – 5 ha

Unidade Urbana Compacta e de usos diversificados: $S_b = 400$ ha; $d_i = 200$ hab/ha; $S_i = 200$ ha
 $P = 40.000$ hab; $C_v + C_d = 25$ m²/hab; $S_v + S_d = 1.000.000$ m²; $Z_{i,s} = 50$ ha
 $500.000 / 50 = 10.000$ activos (50 m²/activo)
 Escolas – 5 ha
 AC., Protecção Civil, Saúde – 15 ha
 Outros usos – 30 ha



Prof. Manuel da Costa Lobo
 Lisboa, 5 de Abril de 2011

16 de Abril

Litoral, que polivalência para este interface terra-mar?”

Polis Litoral Sudoeste

Eng.^a Paula Sarmento
Presidente da Sociedade Polis Litoral Sudoeste

Na apresentação propõe-se clarificar, de forma sintética, as intervenções previstas no âmbito do Programa Polis Litoral Sudoeste: a sua área de intervenção, os principais objectivos, os eixos estratégicos e linhas de intervenção, os órgãos que constituem a Sociedade, o Capital, os estudos, os planos, os projectos, as empreitadas em curso ou a desenvolver até ao final do Programa, em 31 de Dezembro de 2013.

Plano de Ordenamento do Espaço Marítimo (POEM)

Dr. Orlando Borges
Geógrafo, Presidente do Instituto da Água, I.P.

No âmbito do Plano de Acção da Estratégia Nacional para o Mar, Resolução do Conselho de Ministros n.º 163/2006, de 12 de Dezembro, foi aprovado um Programa de Acção que reconhece como fundamental para a sua implementação a elaboração do plano de ordenamento do espaço marítimo (POEM).

O POEM incide sobre o território nacional correspondente aos espaços marítimos sob soberania ou jurisdição portuguesa e tem como Missão, afirmar a importância económica, ambiental e social do Mar, assente na promoção do conhecimento dos recursos naturais e das actividades existentes e potenciais e no ordenamento integrado e gestão adaptativa dos usos que se desenvolvem no espaço marítimo, em estreita articulação com a gestão da zona costeira, com o normativo internacional, comunitário e nacional e demais instrumentos de planeamento sectorial e de gestão do território, envolvendo os diferentes actores e agentes.

O POEM, que está em elaboração, considera uma Proposta de Espacialização, materializa a dimensão da gestão do espaço e das áreas numa óptica de organizar/orientar e partilhar as regras de utilização para as diversas actividades, utilizações e funções.

No âmbito do Programa de Acção, foram identificadas e seleccionadas um conjunto de Medidas Estruturantes, determinantes para o arranque da implementação do POEM, preconizando-se que estas medidas possam vir a

ser consagradas através de modelos específicos que permitam a sua concretização a curto prazo.

O POEM assenta numa gestão adaptativa por forma a permitir utilizar desde logo a informação existente e, subsequentemente, adaptar-se à evolução do conhecimento e acomodar novas circunstâncias, designadamente a alteração de políticas e o aparecimento de novas actividades.

Conferência de Encerramento

Oceano Atlântico: o 6º Continente?

Professor João Ferrão
Universidade de Lisboa
Instituto de Ciências Sociais

Em momentos de crise e transição, o raciocínio contra-intuitivo, isto é, que contradiz conceitos e interpretações generalizadamente aceites, pode constituir um factor importante para desencadear novas visões.

No século XIX, no contexto de afirmação do racionalismo científico moderno, a Europa inventou a classificação dos Continentes e, mais importante do que isso, inventou-se a si própria como um continente. Para esse processo foi decisiva a delimitação geográfica da fronteira leste da Europa, coincidindo com os Urais, por proposta de um geógrafo.

O título atribuído a esta comunicação visa suscitar a emergência de uma nova narrativa sobre o espaço da Europa, em que esta se reinvente, mais uma vez, com contributos provenientes da Geografia.

Textos Informativos

Abril de 2011

Centro de Artes

14 de Abril

SINES – Retrato do Território

Sines é um concelho litoral do Alentejo, Portugal, com uma área de 202,7km² e uma população estimada de 13681 habitantes, a grande maioria da qual concentrada na capital do município, a cidade de Sines, a sua maior povoação.

Litoral sudoeste de Portugal, distrito de Setúbal, província do Alentejo. Limita a sul com o concelho de Odemira e a norte e nordeste com o concelho de Santiago do Cacém. A porção sul do concelho (sul de São Torpes) está integrada no Parque Natural do Sudoeste Alentejano e Costa Vicentina. Uma pequena parte do norte do concelho faz parte da Reserva Natural da Lagoa de Santo André e da Sancha. O concelho de Sines situa-se 150 quilómetros a sul de Lisboa, capital do país.

As estimativas do INE em 31 de Dezembro de 2008 para a população total residente em Sines são de 13681 habitantes (6855 homens e 6826 mulheres) com uma densidade populacional de 67,49 hab./Km². O Concelho tem 2 freguesias, Sines e Porto Covo.

EVOLUÇÃO DA POPULAÇÃO RESIDENTE											
	1950	1960	1950-60	1970	1960-70	1981	1970-81	1991	1981-91	2001	1991-01
Portugal	8.510.240	8.889.392	4%	8.663.252	-3%	9.833.014	14%	9.867.147	0%	10.356.117	5%
Alentejo	780.980	760.917	-3%	587.347	-23%	578.431	-2%	549.362	-5%	535.753	-2%
Alentejo Litoral	131.417	129.672	-1%	99.851	-23%	103.141	3%	98.519	-4%	99.976	1%
Alcácer do Sal	22.211	22.167	0%	17.265	-22%	16.370	-5%	14.512	-11%	14.287	-2%
Grândola	21.216	21.060	-1%	15.525	-26%	16.042	3%	13.767	-14%	14.901	8%
Odemira	43.073	43.999	2%	33.235	-24%	29.463	-11%	26.418	-10%	26.106	-1%
Santiago do Cacém	35.427	33.579	-5%	26.275	-22%	29.191	11%	31.475	8%	31.105	-1%
Sines	9.490	8.866	-7%	7.550	-15%	12.075	60%	12.347	2%	13.577	10%

Fonte: INE – Estatísticas Demográficas; Referência: VIII, IX, X, XI, XII e XIII Recenseamentos da População

Quadro 11 – Evolução da População Residente: Concelhos do Alentejo Litoral de 1950 a 2001

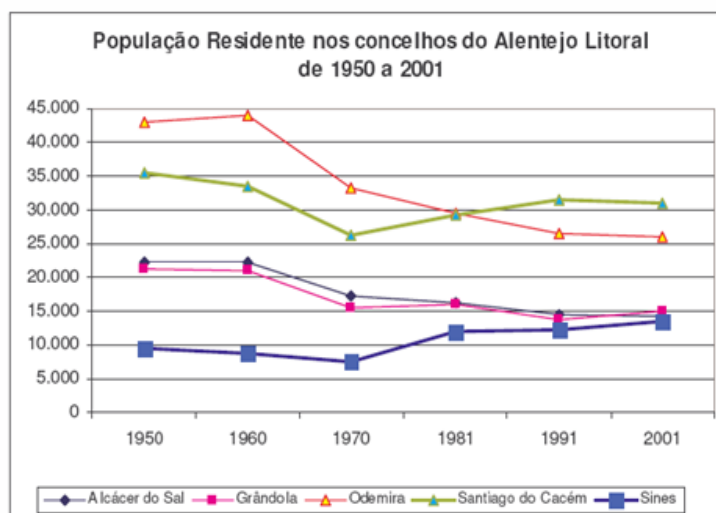


Gráfico 1 – Evolução da População Residente: Concelhos do Alentejo Litoral, de 1950 a 2001

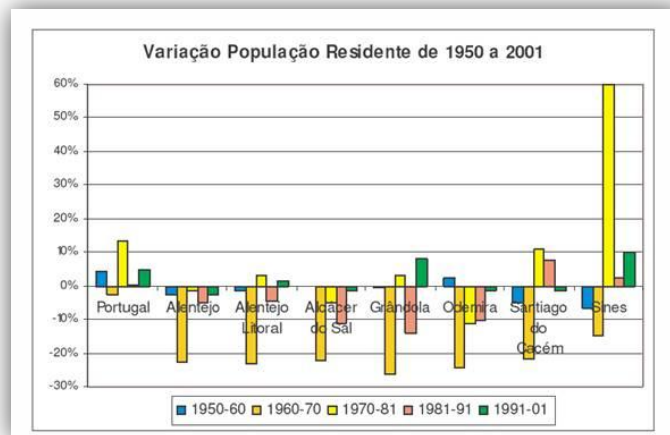


Figura 1 e 2 - Gráficos da evolução e variação da População Residente nos concelhos do Alentejo Litoral, 1960-2001, Extraído de Relatório de avaliação do PDM de Sines(2007) Autor: Professor Manuel da Costa Lobo; copyright (c) Câmara Municipal de Sines.

Morfologia, Geologia e Clima

Em termos de **morfologia**, o concelho de Sines divide-se em três grandes unidades: a planície, a escarpa oriental e o relevo residual do maciço vulcânico de Sines. São também relevantes a costa arenosa norte, o cabo de Sines e a costa rochosa sul.

No território do concelho distinguem-se três grandes unidades morfológicas: a planície litoral, o relevo residual do maciço de Sines e a escarpa oriental. A costa, que o acidente fisiográfico que é o cabo de Sines separa em dois sectores algo diferenciados - mais arenoso a norte, mais rochoso a sul, é um outro elemento importante da morfologia.



Figura 3 - Planície litoral copyright (c) Câmara Municipal de Sines.



Figura 4 - Relevo residual do maciço de Sines copyright (c) Câmara Municipal de Sines.

A **planície litoral** (que ocupa a maior parte da área do município) desce suavemente para o mar, tem 3 a 12 km de largura na zona concelhia e está dividida pelos entalhes, por vezes vigorosos, sobretudo na metade sul do concelho, dos principais cursos de água. O **relevo residual** do maciço de Sines, à parte o Monte Chãos, pouco sobressai da superfície anterior, mas o seu prolongamento pelo cabo de Sines tem marcada influência morfológica. O promontório de Sines está relativamente elevado em relação ao mar, contactando com este por uma escarpa abrupta. Esta escarpa prolonga-se para sul, descendo regularmente até quase à foz da Ribeira da Junqueira. Aqui dá lugar a praias e dunas.

A falésia recomeça a sul da praia do Burrinho e prolonga-se até perto da Ilha do Pessegueiro junto da qual recomeçam as praias. Por vezes, a falésia encontra-se recuada e existem pequenas praias entre ela e o mar. É o caso nomeadamente da praia do Porto Covinho.

A norte do cabo de Sines, a acção da agitação marinha traduz-se sobretudo pela deposição de areias. A sul, parece mais saliente a acção abrasiva das vagas, embora ainda se registre uma deposição descontínua de areias.

A norte da cidade a costa é arenosa e baixa, correspondendo a uma extensa praia que se prolonga para norte até Tróia. Para o interior da praia, ocorrem formações dunares bastante extensas, sobretudo a norte da foz da Ribeira dos Moinhos.



Figura 5 - Costa Norte copyright (c) Câmara Municipal de Sines.

A **escarpa oriental** que limita a planície litoral é parte do maciço da Serra do Cercal (entre os 100 e os 200m de altitude).



Figura 6 - Escarpa oriental copyright (c) Câmara Municipal de Sines.

Linhas de água - A maioria das linhas de água têm origem na zona da serra (os limites da parte sul do concelho seguem quase exactamente sobre a linha de cumeada que separa a plataforma litoral da bacia do Sado). Na área a sul, as ribeiras mais importantes cavaram os seus vales na plataforma, chegando nalguns casos a romper a cobertura sedimentar, tendo os seus leitos actuais nas formações xistosas do carbónico (caso das Ribeiras da Junqueira e do Morgavel). Estas unidades correspondem três conjuntos diferenciados no que concerne à **geologia**.

O concelho de Sines abrange nos essenciais três conjuntos geológicos diferenciados:

- A **orla oriental** (serra), de fundos dos vales talhados pelas ribeiras a sul da cidade de Sines e as falésias da mesma área, onde afloram formações paleozóicas, do Carbónico Marinho ou do Complexo vulcânico-silicioso do Cercal;

- O **maciço eruptivo de Sines**, mesozóico, e a orla termometamórfica que o acompanha, cujos afloramentos se estendem, de ocidente para oriente, desde o Cabo de Sines até, praticamente, ao limite do concelho, dominados pelo maciço do Monte Chãos;

- A plataforma cenozóica, constituindo a **planície litoral**, formada na maior parte por depósitos flúvio-marinhos, com predomínio para as formações areno-silto-argilosas do complexo plio-pleistocénico, bastante mais espesso a norte do que a sul do maciço de Sines. Estas são localmente cobertas por areias de duna e de praia, terraços e praias levantadas do Plistocénico e Holocénico. A sul e sueste do maciço eruptivo de Sines, o substrato é constituído por formações xisto-grauváquicas flyschóides e por um complexo vulcano-silicioso do Carbónico (Paleozóico). Dominam as rochas xistentas, filádios, grauvaques e tufos ácidos, riolíticos, com complexa e intensa tectonização e orientação preponderante NW-SE. A norte e nordeste do

mesmo maciço eruptivo, o substrato é formado por formações mesozóicas sedimentares do Jurássico. Nestes, predominam as rochas calcárias e calcário-dolomíticas. O maciço eruptivo de Sines é um complexo anelar subvulcânico que se prolonga bastante para além dos afloramentos tanto para ocidente como para oriente, constituído por sienitos, gabros e dioritos, predominantemente. Uma densa rede de filões ácidos e básicos está instalada no maciço. A principal origem de materiais pétreos do território municipal é a pedreira de Monte Chãos, explorando os gabro-dioritos. (Pedreira do Monte Chãos

O **clima** do concelho tem um carácter mediterrânico acentuado, que a influência atlântica modera em alguns aspectos : Temperatura média do mês mais quente (graus Celsius) **20,4 (INE 1999)**; Temperatura média do mês mais frio (graus Celsius) **11,1 (INE 1999)**; Precipitação média anual (mm) **719,4 INE 1999**.

Uso do Solo

No que diz respeito ao **uso do solo**, verifica-se que na cobertura vegetal do concelho de Sines predominam as matas plantadas pelo homem, de pinheiros e eucaliptos, sendo que parte significativa dos solos de qualidade foi afectada pela implantação industrial. Em 1968/69, as áreas florestais ocupavam cerca de 31% da área do concelho e os incultos cerca de 4,7%. Após a instalação do complexo (500 hectares), a criação da Albufeira de Morgavel, as novas vias e infra-estruturas e a expansão de Sines mudaram completamente estes números. A distribuição geral das várias ocupações do solo é actualmente a seguinte:

- A **norte da Ribeira dos Moinhos** predominam largamente as áreas florestais de pinheiro bravo e eucalipto com muito poucas áreas agrícolas; parte da área dunar foi florestada com pinheiro bravo;

- **Entre a Ribeira dos Moinhos e a Ribeira da Junqueira** mantêm-se algumas áreas agrícolas e de pastagens, mas as áreas incultas, as áreas industriais e as áreas afectadas por movimentos de terra são muito importantes;

- **Entre as ribeiras da Junqueira e do Morgavel** na zona do plio-pleistocénico, avulta uma grande mancha de eucaliptal e existem algumas áreas agrícolas, onde predominam as pastagens;

- A **sul da Ribeira do Morgavel** as pastagens e as culturas arvenses de sequeiro predominam largamente sendo diminutas as manchas florestais (ver foto).

- Na **área da serra** domina a ocupação por montado de sobro com pastagens ou culturas arvenses, nas áreas menos declivosas; na parte mais elevada da serra, junto à EN120, predominam as culturas arvenses de sequeiro alternando com pastagens; algumas pequenas áreas da serra estão florestadas com eucalipto e pinheiro.



Figura 7 – Pastagens e culturas arvenses de sequeiro copyright (c) Câmara Municipal de Sines.

Qualidade dos solos

O solo do concelho de Sines é de um modo geral pobre devido ao tipo de material originário ou aos declives elevados. Apenas o maciço gabro-diorítico do Monte Chãos originou solos férteis, que ocorrem também em áreas de acumulação - aluviões e coluviões - dos vales e áreas mais baixas. Parte significativa dos solos de qualidade foi afectada pela implantação industrial. Os solos do Monte Chãos foram afectados pela

expansão da cidade e da ZIL 2.

Património Natural e Cultural



Figura 8 – Ilha do Pessegueiro copyright (c) Câmara Municipal de Sines.

Sines é um concelho privilegiado do ponto de vista natural, nomeadamente no seu recorte de costa. Apesar de o complexo industrial ter tido impacto paisagístico no terço central do concelho, existem áreas com uma assinalável preservação. É o caso da faixa litoral entre São Torpes e os Aivados, integrada no Parque Natural do Sudoeste Alentejano e Costa Vicentina, onde estão situadas a **Ilha do Pessegueiro** e algumas das mais belas e virgens **praias** do país. A norte do concelho, a zona húmida da **Lagoa da Sancha** (integrada na Reserva Natural da Lagoa de Santo André e da Sancha) é um elemento de grande valor natural.

Os importantes complexos de **dunas**, a **Albufeira de Morgavel e as ribeiras** são outros valores a assinalar. A falésia litoral, especialmente a sul do Porto Covo, onde afloram dunas consolidadas e a Ilha do Pessegueiro, é uma das áreas mais valiosas do concelho do ponto de vista ecológico e paisagístico. A ilha é, além disso, um local de dormitório e nidificação de aves (gralha, gaivota, corvo-marinho, etc.), algumas delas ameaçadas de extinção.

Jangada de S. Torpes



Figura 9 – Jangada de S. Torpes copyright (c) Câmara Municipal de Sines.

A mais singular manifestação etnográfica do concelho de Sines é a Jangada de São Torpes, uma embarcação, provavelmente de origem fenícia, usada até há muito pouco tempo com regularidade naquela praia situada entre a cidade de Sines e a aldeia de Porto Covo.

Pescadores-cabaneiros Até meados da década de oitenta, moram junto das praias de São Torpes os pescadores-cabaneiros. Vivem do marisco que vendem aos restaurantes e das hortas que têm no campo, a algumas centenas de metros.

Em "A Jangada de São Torpes", Vítor Torres Mendonça diz que podem ser descendentes dos comerciantes – gregos, fenícios, púnicos – que fundaram colónias a sul do cabo de Sines. E dos servos que trabalhavam no (lendário) latifúndio de Santa Celarina (ver Lenda de S. Torpes), que incluía esta praia. O autor identifica a "jangada" de São Torpes com o modelo do Nilo, feito de papiro, que os Fenícios adoptam e usam nas ribeiras e lagoas perto das praias mediterrânicas onde se estabelecem.



Figura 10 – Jangada de S. Torpes copyright (c) Câmara Municipal de Sines.

Na Sardenha e Marrocos, por exemplo, há embarcações idênticas à de Sines. Mendonça defende que os primeiros barcos, feitos em papiro, são usados nas lagoas da região e nas ribeiras de Morgavel e Junqueira (que eram muito mais caudalosas do que hoje). Quando o pergaminho substituiu o papiro como suporte da escrita, o cultivo da planta decaiu e a cana é matéria-prima de recurso mais acessível. **Cana**

A cana adapta-se perfeitamente ao uso do pequeno barco. É leve e a sua fibra não retém água – permite que um homem sozinho a carregue às costas. É muito flutuante – as câmaras de ar suportam, com facilidade, o peso de um pescador, que nela se coloca de pé. Exige alguns cuidados de conservação – no Verão, para que o calor não provoque fissuras, o pescador enterra a jangada na praia, mal chega da pescaria.

Das ribeiras para o mar À medida que as ribeiras emagrecem (a partir do século XIV), os pescadores fluviais passam definitivamente para o mar. Mas não modificam a embarcação, o que restringe a sua navegabilidade aos dias de mar muito calmo.

Esperam pela maré baixa. Usam a gaiola de vime ("covas" ou "coviens") e hoje, especialmente, a nassa – feita de ferro e rede de plástico – para apanhar marisco e peixe das rochas. Apesar de muito residual, é conhecido ainda hoje o uso da "jangada" em pescarias ocasionais.

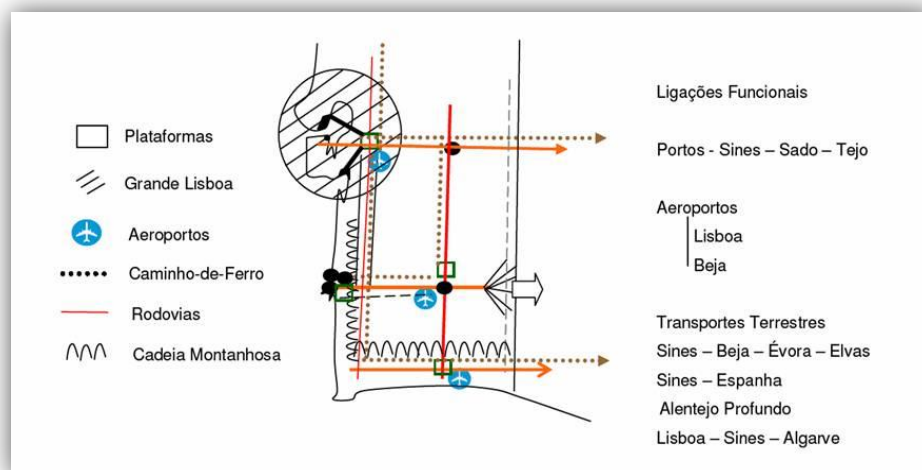


Figura 11 – Posição de Sines na região Sul do País, *Extraído de Relatório de Revisão do PDM, 2007, coordenação do Professor Manuel da Costa Lobo copyright (c) Câmara Municipal de Sines.*

Fontes de informação

A principal fonte dos textos sobre a geografia do concelho são os Estudos Prévios do Plano Director Municipal de Sines (volume 2: meio biofísico, análise e diagnose, Maio, 1985), elaborados pela Hidrotécnica Portuguesa. Os números sobre população, áreas, etc., provêm do Instituto Nacional de Estatística. Disponível em <http://www.sines.pt/>

Breve História do Complexo Industrial

No início da década de 70 dá-se um choque a todos os níveis da vida de Sines. O governo de Marcello Caetano decide instalar aqui um grande complexo portuário-industrial. Da paisagem à estrutura da população, da economia ao ambiente, o concelho enfrenta desafios com uma dimensão e uma natureza completamente novas.

O COMPLEXO

A escolha de Sines

Aproveitando a fase de expansão que o Ocidente vivia no fim da década de 60, o governo de Marcello Caetano resolve criar no sul do país um grande complexo portuário e industrial, com a intenção de dotar Portugal de autonomia em sectores fundamentais como a energia e a transformação de matérias-primas. Como objectivo genérico, colocava-se a criação de um pólo de desenvolvimento a sul do Tejo. As unidades a ser instaladas nesse grande complexo seriam, nomeadamente, uma refinaria, cujo objectivo seria a substituição gradual da de Cabo Ruivo, uma petroquímica, uma siderurgia e outras unidades de capital intensivo. Esse pólo deveria gerar uma dinâmica de desenvolvimento integrado, a partir das facilidades criadas pelas infra-estruturas instaladas e pelo incremento de novas actividades associadas às indústrias básicas do local. Colocava-se a hipótese de transformar localmente as pirites alentejanas.

Era óbvio que esse complexo se devia situar junto de um porto. Depois se ponderar opções como Alcochete, Setúbal e até Sagres, decidiu-se por Sines, devido às águas profundas que detinha (ideais para a atracagem de barcos de grande calado), à favorável orientação do litoral e à própria localização geográfica do cabo. Sines tinha condições óptimas de concorrência para o tráfego de redistribuição de ramas para a Europa. O facto do complexo vir a incidir maioritariamente em terrenos rurais pobres, cuja expropriação teria valores de indemnização muito baixos, acrescia ao número de vantagens competitivas.

Sines é escolhida.

Para o planeamento e coordenação da criação das infra-estruturas na zona, Marcello Caetano cria o Gabinete da Área de Sines (nasce em 11 de Junho de 1971), instituto público dependente directamente do presidente do Conselho.

O "Elefante Branco"



Figura 12 – Refinaria anos 70 copyright (c) Câmara Municipal de Sines.

Ainda se está na fase da criação das infra-estruturas quando um acontecimento abala o projecto nas suas fundações.

Em 1973, com a guerra do Yom Kyppur, surge a grande crise do petróleo, o que dá origem à modificação da conjuntura internacional e em particular à crise dos sectores ligados ao petróleo. O crude aumenta quatro vezes de preço e a rentabilidade da refinaria é posta em causa. A reabertura do Canal do Suez acentua o problema, pois contribui para tornar obsoletos os

grandes petroleiros que o complexo de Sines estava preparado para receber. Este e outros acontecimentos (como a destruição do porto de abrigo, em 1978) fazem com que o complexo não se consiga afirmar na escala inicialmente prevista e viva em constante incerteza ao longo dos anos 80, quando é apelidado de "elefante branco". Com as infra-estruturas concluídas, o Gabinete de Área de Sines é extinto formalmente em 1988, sendo as suas funções, pessoal e património transferidos para outros organismos do Estado e para as autarquias. É criada a PGS, Sociedade de Promoção e Gestão de Áreas Industriais e Serviços, com o objectivo de gerir os terrenos do complexo entregues pelo Estado ao IAPMEI e para, genericamente, aproveitar as potencialidades e infra-estruturas que apesar dos sobressaltos não tinham deixado de existir e serviriam de base para relançar o complexo em termos industriais (a entidade herdeira da PGS, entretanto extinta, é hoje a aicep Global Parques).



Figura 13 – Porto de Sines copyright (c) Câmara Municipal de Sines.

Relançamento

No final dos anos 90 e início do século XXI assiste-se a um relançamento do complexo, em especial, na componente portuária, com a construção de um porto de contentores (Terminal XXI, na foto) e de um terminal de gás natural liquefeito.

IMPACTE NA POPULAÇÃO

A instalação do complexo modificou profundamente a "paisagem humana" do concelho.

Explosão demográfica

Nas décadas de 50 e 60, os concelhos de Sines e Santiago do Cacém tinham perdido um quarto da população, devido em grande parte ao fenómeno da emigração para os grandes centros e para o estrangeiro. A implantação do empreendimento torna Sines num concelho em expansão demográfica (situação que ainda hoje o distingue da maioria dos concelhos alentejanos).

Só entre 1972 e 1981, a população da área de Sines aumenta 92 por cento, impacto conjugado da imigração (cujo grande surto se deu entre 1972 e 1979) e do rejuvenescimento (maiores taxas de fecundidade e natalidade, menor taxa de mortalidade) por ela introduzido. O acréscimo populacional deu-se nos centros urbanos, em contraste com o despovoamento rural devido à atracção urbana e às expropriações. A nova população é uma população maioritariamente masculina composta por técnicos (vindos de Lisboa e da zona de Setúbal) e operários não qualificados (originários do interior do concelho e do Alentejo).

Muitos destes operários têm ocupações temporárias na construção das infra-estruturas do complexo e não chegam a contribuir verdadeiramente para um acréscimo da população residente.

É ainda de destacar, a partir de 1974, a vinda de um contingente importante de população proveniente de África (portugueses regressados das ex-colónias e cabo-verdianos).

Sector primário perde peso

O aumento de população é acompanhada por uma total inversão da distribuição da população activa pelos diferentes sectores de actividade. O sector primário, o mais importante até 1970, com uma actividade predominantemente agrícola de trigo familiar (à excepção da vila de Sines e da aldeia de Porto Covo, onde a actividade principal era piscatória) cede a sua posição ao sector secundário em conjunto com o terciário, embora nesta primeira fase o comércio e serviços não tenham acompanhado o desenvolvimento industrial.

De acordo com dados do GAS publicados no 1.º Congresso do Alentejo, o sector I ocupava 54% da população activa em 1972, mas apenas 27% em 1981. Já o Sector II cresceu de 18 para 38%. O Sector III passou a ocupar 45% da população activa em 1981, quando em 1972 significava apenas 28% da força de trabalho.

Condição de vida

A instalação do complexo de Sines foi traumática para muitos sineenses, especialmente para os pescadores (no que toca à pressão ambiental sobre os recursos marítimos) e os pequenos proprietários agrícolas. Mas também houve ganhos, em particular, no crescimento do nível médio dos rendimentos. O grupo que talvez mais tenha sofrido com o empreendimento foi o dos pequenos e médios proprietários agrícolas cujas terras foram expropriadas para a construção das infra-estruturas. O dinheiro recebido com as indemnizações não chegava normalmente para comprar novas terras e os proprietários de outrora viram-se no estatuto mais precário de trabalhadores por conta de outrem. Parte dos expropriados continua a reclamar restituição de terras não utilizadas e novas compensações. Os trabalhadores rurais (não proprietários) que saíram do campo para trabalhar na construção do complexo também se viram muitas vezes em situações difíceis. Quando a construção acabou, sem terras para onde regressar, ficaram sem o que fazer. A estrutura urbana também se ressentiu. A vila de Sines recebeu a maior parte da nova população. O centro urbano de Santo André, inicialmente previsto para a satisfazer as necessidades habitacionais geradas pela implantação do complexo, subequipa do e dependente dos outros centros para abastecimento de bens e serviços, não manifestou o poder de atracção esperado. Em Sines, o aumento da população não foi acompanhado pelo aumento das novas construções. Em 1976, 43,5% das famílias viviam em situação de sobrepopoamento. As rendas de casa eram altas. Rulotes e casas de madeira substituíram parte da habitação que falta. Um dos símbolos mais duradouros dessa pressão demográfica foi a utilização pelo GAS do célebre Paquete Infante D. Henrique como alternativa de alojamento.

A partir de 1980, com a conclusão da construção da refinaria e complexo petroquímico, paralelamente ao novo impulso dado a Santo André, diminuiu a pressão populacional sobre a vila de Sines. Nas décadas de 80 e 90, nomeadamente pelo dinamismo do poder local, a situação de Sines a nível de habitação, ordenamento, infra-estruturas e saneamento básico conseguiu reequilibrar-se. Mas mau grado os muitos conflitos e desequilíbrios, o impacto do complexo na qualidade de vida em Sines teve aspectos positivos. Além dos horizontes abertos pela chegada de pessoas de outras origens, há o registo mais prosaico do aumento nos rendimentos médios. Entre 1972 e 1976, deu-se uma quadruplicação dos rendimentos médios mensais devido à criação de novos empregos mais bem remunerados. Os salários médios na vila de Sines triplicaram no mesmo período. No entanto, a instabilidade do mercado de trabalho e o grande número de empregos temporários provocou algumas situações de expectativas defraudadas. Adquiriram-se hábitos que deixaram de se poder manter em face do desemprego, principalmente quando o custo de vida era o mais alto de toda a região.

Ambiente

As transformações originadas pela instalação do complexo industrial começaram por se operar na própria paisagem. De um território com reduzidas marcas da intervenção do homem passou-se para um território reconfigurado por uma intensiva presença industrial. A poluição foi, ao longo das décadas, a grande fonte de conflito entre a população (aliada ao poder local) e o

Gabinete da Área de Sines / Estado central. Ideias como o aterro da baía de Sines e a transferência do porto de pesca para Vila Nova de Milfontes motivaram desde o início o levantamento de vozes pela preservação da vila e da costa de Sines com as suas características e dignidade essenciais. Júlio Gomes da Silva e Antunes da Silva foram os dois publicistas que na década de 70 mais se fizeram ouvir sobre esta questão. É na década de 80 que ocorrem os problemas mais graves a nível ambiental. Acidentes como a explosão do petroleiro "Campeón" ao largo de Sines (15 de Agosto de 1980) e o derrame de crude do navio "Marão" (Julho de 1989) têm grande impacto emocional na população e na própria economia da região (caso do derrame). Em 1982, Sines realiza a primeira "Greve Verde" do país (na foto). Na sequência de descargas na costa norte de Sines, a 28 de Maio, os trabalhadores de Sines paralisaram totalmente a actividade económica da vila. Uma dúzia de dias depois (8 de Junho) os pescadores boicotam o porto industrial.



Figura 14 – “Greve Verde”(1982) Sines
copyright (c) Câmara Municipal de Sines.

Em 1995 (27 de Novembro), no seguimento de um novo derrame registado em 1990 e da repetição dos problemas com descargas poluentes, os pescadores paralisaram a frota pesqueira. Pescadores e citricultores de Sines e Santiago do Cacém juntaram-se para exigir do governo indemnizações por prejuízos sofridos na pesca e na queda de toneladas de fruta.

Em 1980, a Câmara Municipal de Sines tinha sido a primeira do país a embargar uma obra do Estado quando tentara impedir que se construísse a central termoelétrica da EDP em S. Torpes. No final da década de 90, esteve ao lado da população na luta contra a instalação de uma unidade de incineração de lixo tóxico no concelho.

Fontes de informação

O texto do site foi construído de raiz a partir, sobretudo, da imprensa contemporânea dos eventos. Além da imprensa, consultou-se os Estudos Preliminares do Plano Director Municipal, elaborados pela Hidrotécnica, fundamentais para a compreensão do impacto demográfico e sociológico do complexo. Todos os documentos estão disponíveis para consulta na Biblioteca Municipal de Sines. Para a realização de trabalhos históricos sobre este período, consulte também a biblioteca de referência existente no Arquivo Histórico Arnaldo Soledade. Disponível em <http://www.sines.pt/>

Porto de Sines

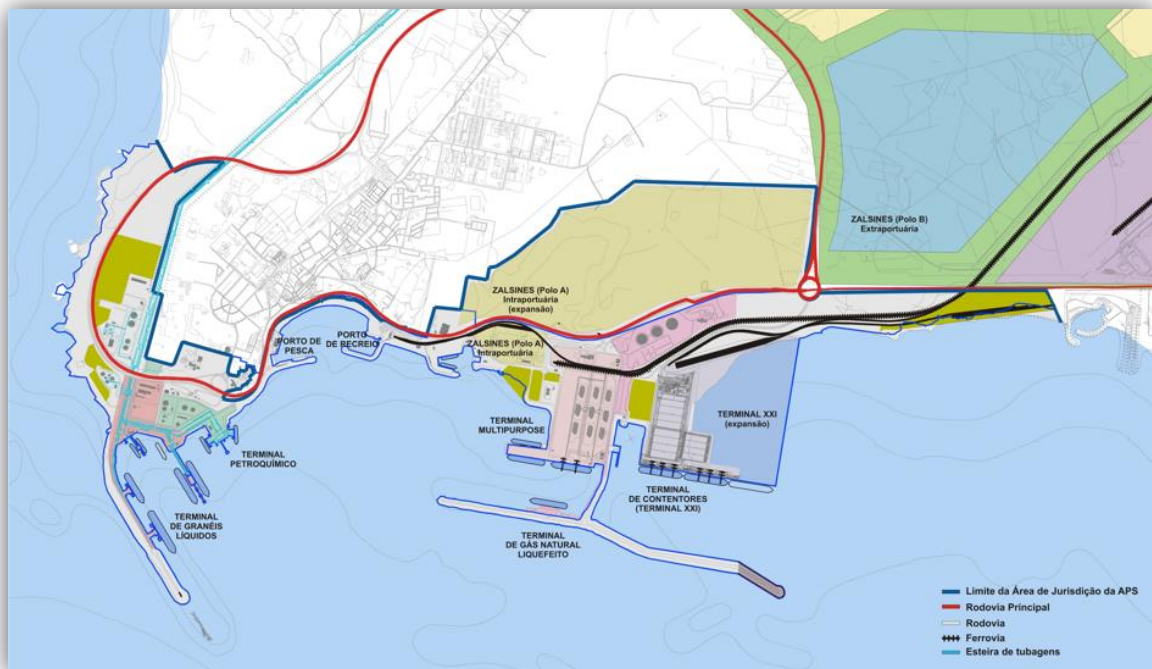


Figura 15 – Porto de Sines copyright (c) Administração do Porto de Sines

Navios até 350.000 DWT
Fundos naturais até -28m ZH
Mais de 27.000.000 TON / ano

O Porto de Sines é um porto de águas profundas, líder nacional na quantidade de mercadorias movimentadas e apresenta condições naturais ímpares na costa portuguesa para acolher todos os tipos de navios.

Dotado de modernos terminais especializados, pode movimentar os diferentes tipos de mercadorias, está aberto ao mar e conta com excelentes acessibilidades marítimas sem constrangimentos. É o principal porto na fachada ibero-atlântica, cujas características geofísicas têm contribuído para a sua consolidação como activo estratégico nacional, sendo, por um lado, a principal porta de abastecimento energético do país (petróleo e derivados, carvão e gás natural) e, por outro, posiciona-se já como um importante porto de carga geral/contentorizada com elevado potencial de crescimento para ser uma referência ibérica, europeia e mundial. Com uma construção recente (1978), dispõe de um ordenamento de referência, livre de pressões urbanas, assegurando capacidade de expansão a longo prazo.

Conta ainda com acessibilidades terrestres adequadas para o tráfego actual e com um plano de evolução rodo-ferroviário, que permitirá dar resposta às projecções futuras de crescimento do porto e da sua área de influência. O Porto de Sines e a sua Zona Industrial e Logística de retaguarda, com mais de 2.000 ha, são já uma plataforma logística de âmbito internacional com capacidade para receber os grandes actores dos sectores marítimo-portuário, industrial e logístico, e, no âmbito do Portugal Logístico, contará ainda com uma plena integração da plataforma urbana nacional do Poceirão e da plataforma transfronteiriça de Elvas/Caia.

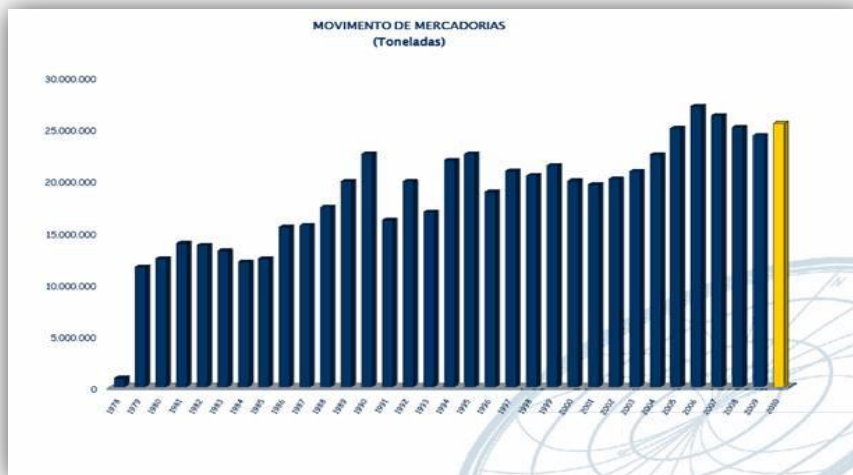


Figura 16 – Porto de Sines, movimento de mercadorias, 1978-2010
copyright (c) Administração do Porto de Sines

Designação	1º Trimestre	2º Trimestre	3º Trimestre	4º Trimestre	Acum. 2010
Navios					
Nº navios entrados	406	405	408	417	1.636
GT Total	8.328.565	9.031.848	10.448.754	10.904.936	38.714.103
Nº navios em operação comercial*	405	398	409	407	1.619
Mercadorias (Ton)					
Quantidade	6.465.302	6.121.480	6.177.972	6.750.557	25.515.311
Carga	2.206.575	2.017.805	2.172.367	2.173.264	8.570.011
Descarga	4.258.727	4.103.675	4.005.605	4.577.293	16.945.301
Tipo de Carga (Ton)					
Granéis líquidos	4.576.377	4.608.881	4.419.384	4.425.767	18.030.409
Granéis sólidos	980.335	438.192	463.932	1.113.813	2.996.272
Carga geral	908.590	1.074.407	1.294.656	1.210.977	4.488.630
Contentores					
TEUS	76.500	88.493	117.299	99.798	382.089
Nº Contentores	50.195	57.768	75.479	66.997	250.439
Países de origem/destino das mercadorias (Ton)					
Continente e Regiões Autónomas	1.102.579	918.828	1.004.201	1.167.141	4.192.749
Outros países da UE	878.351	973.693	846.664	843.249	3.541.957
Países terceiros	4.484.371	4.228.960	4.327.107	4.740.167	17.780.605
Comércio externo (Ton)					
Exportação	1.304.437	1.233.674	1.314.230	1.118.712	4.971.053
Importação	4.051.344	3.962.622	3.849.662	4.457.459	17.321.087
Comércio interno - Cabotagem (Ton)					
Portos do Continente	930.449	728.518	824.569	1.023.276	3.506.811
Regiões Autónomas	172.127	190.276	179.609	143.796	685.808
Fornecimento de Bancas (Ton)					
Por Instalação Fixa e Móvel	31.847	25.427	21.705	83.247	112.226

* Excluem-se os navios que não fizeram operações de carga e descarga de mercadorias.

Figura 17 – Porto de Sines, Actividade Portuária em, 2010 copyright (c) Administração do Porto de Sines

Localização

O Porto de Sines fica localizado no Sudoeste da Europa, a 58 milhas náuticas a sul de Lisboa, no cruzamento das principais rotas marítimas internacionais Este-Oeste e Norte-Sul. A sua localização estratégica aliada às suas características físicas, permitem posicioná-lo como o grande porto hub da fachada Ibero-Atlântica. Latitude: 37° 57'N Longitude: 08° 53'W

Hinterland

O Porto de Sines tem como hinterland directo toda a zona sul e centro de Portugal, ficando a 150 Km de Lisboa, 125 Km de Évora, 100 Km de Beja e a 182 Km de Faro. Como hinterland alargado, o Porto de Sines posiciona-se de forma muito competitiva na Extremadura Espanhola e sobre todo o corredor até Madrid.

Terminais do Porto de Sines

O TGL

O TGL – Terminal de Granéis Líquidos, inaugurado em 1978, é o maior terminal de granéis líquidos do país, concebido numa arquitectura de multi-cliente e multi-produto. Com seis postos de acostagem e fundos naturais até 28 metros ZH, tem capacidade para receber navios de porte até 350.000 toneladas Dwt, e permite a movimentação simultânea de diferentes produtos (crude, refinados, gases liquefeitos e outros granéis líquidos). Dispõe de uma esteira de pipelines para a movimentação dos produtos entre o porto, a zona adjacente de tancagem e a ZILS – Zona Industrial e Logística onde estão instaladas as principais indústrias que utilizam o terminal, das quais se destacam a refinaria de Sines, petroquímica, fábrica de resinas e fábrica de negro de fumo. A operação do terminal está a cargo da empresa CLT – Companhia Logística de Terminais Marítimos, pertencente ao grupo Galp Energia, em regime de concessão de serviço público de movimentação de cargas. O terminal está equipado com um moderno sistema informático de comando e controlo que permite cumprir os mais elevados padrões de segurança nas operações que aí decorrem. Por outro lado, tem associada uma estação de tratamento de águas de lastro e resíduos que permite dar cumprimento a todas as exigências de ordem ambiental.

O TGL conta ainda com uma boa capacidade de expansão, podendo receber novos clientes que se queiram instalar na zona de tancagem ou na ZILS. Este terminal dispõe ainda de um parque de bancas gerido pela Galp Marinha e Aviação que permite abastecer os navios no TGL através de instalação fixa, e em todo o porto através de batelão. **Principais características:**– 6 postos de acostagem– Fundos até -28m/ZH

– Navios até 350.000 dwt– Principais Produtos Movimentados: Ramas, Refinados, LPG, Metanol e Nafta Química

O TPQ

Desde 1981 o Porto de Sines dispõe de um terminal dedicado para produtos petroquímicos, o TPQ – Terminal Petroquímico, que permite a movimentação de mercadorias através de pipeline dedicado, entre os navios e o complexo petroquímico localizado na ZILS – Zona Industrial e Logística de Sines. Este terminal é operado pela Repsol Polímeros em regime de concessão de uso privativo. O TPQ dispõe de dois postos de acostagem, com fundos de 12 metros ZH, que permitem a recepção de navios até 20.000 m³ de capacidade de carga, movimentando produtos como Propileno, Etileno, Butadieno, ETBE, Etanol, MTBE, Mescla Aromática, Metanol. Faz parte integrante deste terminal um parque de armazenagem com dois tanques criogénicos de armazenagem de etileno (25.000 m³) e propileno (22.000 m³), duas esferas de butadieno com 4.500 m³ cada, um tanque de ETBE com 10.000 m³ e um tanque de etanol com 6.000 m³. **Principais características:** – 2 Postos de acostagem– Fundos de -12m/ZH– Navios até 20.000 m³– Principais Produtos Movimentados: Propileno, Etileno, Butadieno, ETBE, Etanol, MTBE, Mescla Aromática, Metanol

O TMS

O TMS – Terminal Multipurpose de Sines iniciou a sua exploração em 1992 em regime de concessão de serviço público à empresa Portsines, e está vocacionado para a movimentação de granéis sólidos, carga geral e ro-ro. Dispõe de 4 cais de acostagem, com um comprimento total de 645 metros no extradorso, e 296 metros no intradorso. Com fundos até 18 metros ZH, permite a recepção de navios até 190.000 toneladas Dwt. Para a movimentação de granéis sólidos, nomeadamente o carvão para as centrais termoeléctricas nacionais, o terminal está equipado com dois pátios com uma capacidade média de movimentação de 2.000 toneladas por hora cada. Dispõe ainda de um parque de armazenagem de carvão, sendo o seu escoamento tipicamente realizado por tapete rolante para a central termoeléctrica de Sines, e por ferrovia para a central termoeléctrica do Pego. Para a carga geral existe uma

ampla área de cais e de armazenagem que permite o célere escoamento das mercadorias quer através da rodovia e da ferrovia, existindo lotes disponíveis para a instalação de empresas na área adjacente ao terminal. **Principais características:**– 4 Cais de acostagem– Comprimento do Cais: Intradorso: 296 m, Extradorso: 645 m – Fundos de -18m/ZH – Navios até 190.000 Dwt– Principais Mercadorias Movimentados: Granéis Sólidos, Carga Geral e Ro-Ro

O TGN

O TGN – Terminal de Gás Natural iniciou a sua actividade em 2003, é operado em regime de concessão de uso privativo pela empresa REN Atlântico, movimentando já hoje mais de 50% do Gás Natural consumido em Portugal. Apresenta-se como a principal fonte nacional de abastecimento deste produto e tem uma enorme importância estratégica nacional uma vez que se constitui como alternativa ao gasoduto terrestre. Dotado de um posto de acostagem com fundos de 15 metros ZH, permite a recepção de navios metaneiros até 165.000 m³. Para o armazenamento do gás natural recebido, o terminal dispõe de dois tanques de armazenagem com capacidade para 120.000 m³ cada, estando já em construção o terceiro tanque com capacidade para 150.000 m³. Com este investimento o terminal ficará dotado de uma capacidade total de armazenagem de 390.000 m³ de gás natural liquefeito. Associado a estes tanques, o terminal está equipado com uma central de regaseificação que introduz o gás natural na rede nacional de alta pressão. Existe também uma central de enchimento de auto-tanques que possibilita o abastecimento a zonas isoladas da rede nacional. Antes de entrar na central de regaseificação o gás natural descarregado dos navios e armazenado nos tanques encontra-se a uma temperatura de -163 °C. **Principais características:**– 1 posto de acostagem– Fundos de -15m/ZH– Navios até 165.000 m³– Produto Movimentado: Gás Natural Liquefeito

O Terminal XXI

O Terminal de Contentores de Sines, denominado TXXI, iniciou operações em 2004, sendo operado em regime de concessão de serviço público pela empresa PSA Sines (PSA – Port Singapore Authority). Com um plano de desenvolvimento faseado e sustentado, o Terminal XXI oferece fundos naturais de 16 metros ZH, permitindo a acostagem dos grandes navios porta-contentores das rotas transcontinentais e dos navios das respectivas ligações por feeder. Actualmente, com um comprimento de cais de 380 metros e dotado de pórticos post-panamax e super post-panamax, tem em curso o referido plano de expansão que motivará já em 2010 o alargamento do cais para 730 metros e a instalação de mais pórticos super post-panamax, que lhe permitirá disponibilizar uma capacidade total de 800.000 TEU por ano.



Figura 18 – Terminal XXI
copyright (c) Administração do Porto de Sines

A fase seguinte de desenvolvimento pela PSA Sines compreenderá a construção de cais acostável com extensão útil de mais 210 metros, perfazendo um total de 940 metros, sempre a fundos de 16 metros ZH. Tratar-se-á de aumentar a capacidade de movimentação do terminal para 1.320.000 TEU por ano. No que respeita ao hinterland, existem óptimas ligações directas do TXXI às redes nacionais rodoviária e ferroviária, estando estas integradas no Eixo Prioritário n.º 16 Sines/Madrid/Paris da Rede Transeuropeia de Transportes. Por outro lado, para dar resposta às projecções de crescimento, encontra-se em implementação um ambicioso plano de evolução e expansão das acessibilidades rodo-ferroviárias, que permitirão garantir a correcta intermodalidade para as ligações nacionais e ao interior de Espanha, particularmente à região de Madrid.

Principais características: - Comprimento do Cais: 380 m (2010: 730m) - Fundos de -16m/ZH - Capacidade de movimentação: 400.000 TEU (2010: 800.000 TEU) - Movimentação de Contentores: pórticos postpanamax e super postpanamax **Características no final do projecto:** - Comprimento do Cais: 940 m - Fundos de -16m/ZH - Capacidade de movimentação: 1.320.000 TEU's - Movimentação de Contentores: 9 pórticos postpanamax e super postpanamax

Fonte: Porto de Sines. Disponível em: <http://www.portodesines.pt/pls/portal/go>

15 de Abril

AICEP Global Parques



Zils Global Parques
Zona Industrial e Logística de Sines

A **Zils**, Zona Industrial e Logística de Sines, sob gestão da **aicep Global Parques** oferece uma localização com clara vocação atlântica.

Com fácil e rápido acesso a vias de comunicação nacionais e internacionais devido à proximidade ao Porto Marítimo de Sines, ligação à rede nacional de auto-estradas e à rede nacional de caminhos-de-ferro, integradas na *Trans European Transport Network*. Situada a 165 quilómetros de Lisboa e a 670 de Madrid, a **Zils** é a Porta Atlântica da Europa.

A **Zils** oferece áreas vocacionadas para actividades industriais, logísticas e de serviços (a maior disponibilidade de solo industrial da Península Ibérica).

As condições atractivas de uso dos terrenos e a oferta de completas infra-estruturas tornam a **Zils** uma localização de excelência onde se usufruem de todas as sinergias inerentes à instalação de actividade em parque logístico/industrial. O Centro de Negócios da **Zils** complementa a oferta disponibilizando escritórios, salas de reuniões e de conferência a clientes instalados, em processo de instalação e a empresas de serviços.

A **Zils** é a maior área de localização para unidades industriais e logísticas da Península Ibérica. Dispõe de mais de 2000 ha de áreas vocacionadas para actividades industriais, logísticas e de serviços, contando já com algumas das maiores empresas nacionais, como a Galp, a EDP, a Sonae Indústria e o Grupo Cimpor e empresas estrangeiras como a Repsol.

Emprega actualmente cerca de três mil trabalhadores estando previstos grandes investimentos e a criação de inúmeros postos de trabalho.

A **Zils** compreende ainda a ZalSines, Zona de Actividades Logísticas, que está integrada no Portugal Logístico.

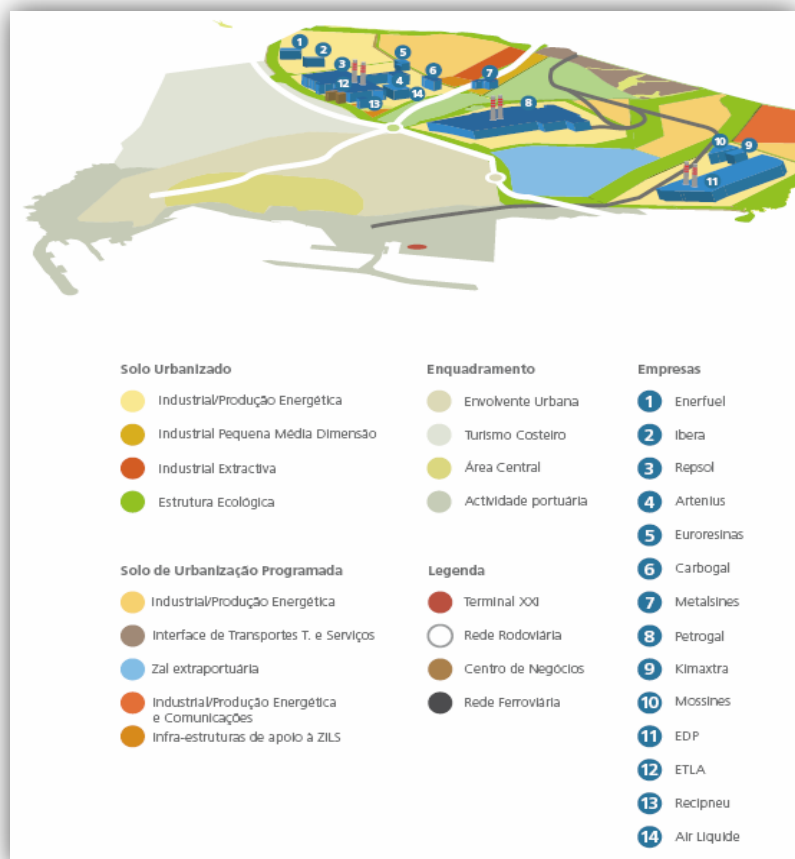


Figura 19 – Empresas da ZILS copyright (c) AICEP Global Parques

A ZaiSines é uma plataforma logística que compreende duas áreas, uma na zona intraportuária, com 30 ha sob jurisdição da APS e outra na zona extraportuária, a cerca de 2 Km com uma extensão limite de 215 ha na **Zils** gerida pela **aicep Global Parques**.

Fonte: Global Parques. Disponível em: <http://www.globalparques.pt/pt/parques-empresariais/zils>
<http://www.globalparques.pt/uploads/zils.pdf>

Sines Tecnopólo



O Sines Tecnopólo nasceu da iniciativa da Câmara Municipal de Sines, mas para a sua concretização foram fundamentais as parcerias académicas que a autarquia conseguiu congrega para dar suporte científico ao projecto: Universidade de Évora, Universidade do Algarve, Instituto Politécnico de Beja e Instituto Politécnico de Setúbal. Foram estas cinco organizações que, em 2006, fundaram a entidade gestora do projecto, a Associação Centro de Incubação de Empresas de Base Tecnológica Vasco da Gama, que, em 2007, viu aprovada a candidatura à “Medida de Apoio a Novas Infra-Estruturas Tecnológicas” do PRIME, para a construção do equipamento. Associados mais recentes, a Associação Empresarial de Sines, a Inovergo - Desenvolvimento Laboral e a Leadership Business Consulting, são parceiros empresariais decisivos para um projecto que propõe lançar pontes entre a investigação científica e as práticas do mercado.

Áreas de competência

A actividade do Tecnopolo está dividida em três áreas de competência. A área mais conhecida, designada por “Sines Tec Incubação e Empreendedorismo”, é responsável pela incubadora, capaz de proporcionar, a cada momento, 10 gabinetes de 25m², 10 gabinetes de 40m², 8 laboratórios / espaços oficiais de 70m² e apoio administrativo, financeiro e técnico-científico a empresas de base tecnológica que pretendam iniciar as suas actividades. A “Sines Tec Academia”, cujas actividades arrancaram em Fevereiro com a realização do Curso de Formação Pedagógica Inicial de Formadores, coordena as actividades formativas, dirigidas para as empresas e para a população em geral. A “Sines Tec Transferência de Conhecimento” estabelece uma relação o mais próxima possível entre os núcleos de investigação das universidades e as empresas (novas ou já estabelecidas), ajudando as primeiras a conhecer melhor a realidade do mercado e as segundas a transformar os seus processos de produção e/ou de gestão.

Área de influência

Assumindo o Alentejo e o Algarve como áreas naturais de influência, por via dos seus parceiros, o Sines Tecnopolo desenvolve actividades de parceria com entidades de outros pontos do país e da Europa. Entre essas actividades, destaca-se, neste momento, um projecto INTERREG SUDOE sobre técnicas de construção de pavimentos rodoviários com parceiros de Portugal, Espanha e França.

Incubação & Empreendedorismo

A SinesTec Incubação e Empreendedorismo é uma das três vertentes do Sines Tecnopolo – Associação Centro de Incubação de Empresas de Base Tecnológica Vasco da Gama - a par da formação e transferência de conhecimento.

A SinesTec Incubação e Empreendedorismo é a maior incubadora do Alentejo e Algarve, disponibilizando diversos espaços equipados com as características ideais para acolher projectos inovadores. A incubadora promove a implementação de metodologias que permitem a sustentabilidade dos negócios e atenuam o risco de insucesso. O empreendedor é acompanhado em todo o processo de estruturação da sua ideia de negócio: todos os aspectos relacionados com a formalização da empresa, o seu modelo jurídico, a sua instalação física, o acesso a programas de apoio financeiro, a procura de parceiros, as necessidades específicas de licenciamento, a identificação de clientes e a montagem mínima para o seu funcionamento.

A SinesTec Incubação e Empreendedorismo tem como principais destinatários os empreendedores com projectos empresariais inovadores a implementar a curto prazo, empresas recém criadas que pretendam localizar-se no concelho de Sines e empresas que pretendam iniciar-se em novas áreas de negócio. O projecto Sines Tecnopolo desenvolve-se em torno dos temas Economia do Mar e Energias, no entanto, está aberto a outras iniciativas de empreendedorismo de base tecnológica.

O Sines Tecnopolo através da SinesTec Incubação e Empreendedorismo desenvolve um processo de conhecimento e reflexão conjunta com os empreendedores, que abrange a análise da viabilidade da ideia de negócio, o seu desenvolvimento e acompanhamento, e a criação formal das novas empresas.

Contacto:

Tiago Santos | tgs@sinestecnopolo.org

Fontes: Tecnopólo. Disponível em: <http://www.sines.pt/PT/Negocios/tecnopolo/Paginas/default.aspx>; www.sinestecnopolo.org

Repsol Portugal



EXPLORAÇÃO E PRODUÇÃO

A Repsol em consórcio com a alemã RWE foi adjudicatária na licitação para a exploração de gás natural no off-shore da zona do Algarve entre Faro e Vila Real de Santo António. Os trabalhos de prospecção terão início depois da assinatura do contrato de concessão.

Downstream

GPL

A Repsol Gas Portugal S.A. comercializa gás butano e propano, em todos os distritos de Portugal através de uma rede de mais de 10.000 revendedores. A empresa emprega 69 trabalhadores e foi eleita pela revista Exame 500 a melhor empresa no âmbito da Distribuição de Combustíveis.

Comercialização de outros produtos petrolíferos

A Repsol Portuguesa SA comercializa combustíveis, lubrificantes e especialidades nos segmentos de Estações de Serviço, Vendas Directas a grandes clientes, Aviação e Marinha. Com 421 Estações de Serviço está presente em todos os distritos e emprega directamente 237 trabalhadores, mais 461 em operação própria de Estações de Serviço

Química

A Repsol Polímeros Lda. é a maior empresa química do país. Emprega 437 trabalhadores. A Repsol Polímeros é um complexo petroquímico integrado, que produz olefinas e poliolefinas. Este complexo, situado a Sul de Lisboa, em Sines, é o único produtor de poliolefinas em Portugal. A produção de olefinas inclui Etileno, Propileno, Butadieno e sub produtos.

A Repsol utiliza o etileno na produção de plásticos pliolefínicos: Polietileno de Alta e Baixa Densidade (PEAD e PEBD) que servem de matéria-prima aos seus clientes na produção de tubagens, materiais de embalagem, fibras e outros componentes de aplicação industrial e no lar.

Produtos	Capacidade de Produção (t/ano)
Etileno	410.000
Propileno	220.000
Butadieno	50.000
Gasolina de Pirólise	205.000
Polietileno de Baixa Densidade	145.000
Polietileno de Alta Densidade	150.000

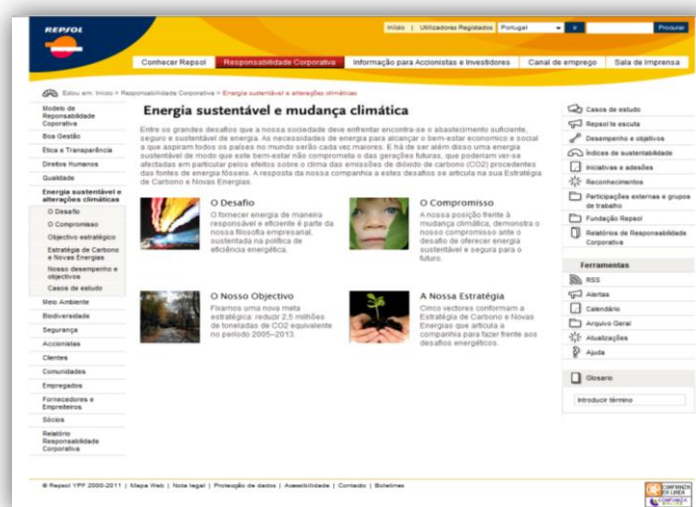


Figura 20 – website Repsol copyright (c) Repsol

Fonte: Repsol. Disponível em: http://www.repsol.com/pt_pt/default.aspx

A Revisão do PDM de Sines

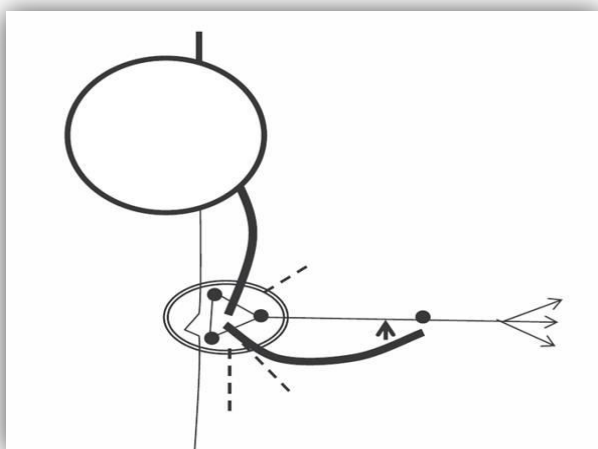


Figura 21 – A Constelação urbana – Sines, Santiago do Cacém e Santo André, Extraído de Relatório Avaliação de Revisão do PDM, 2007, coordenação do Professor Manuel da Costa Lobo copyright (c) Câmara Municipal de Sines.

Sines tem um litoral com grandes potencialidades paisagísticas, de recreio e de lazer, mas apresenta também fragilidades, com as suas dunas e falésias, perante um Oceano que pode tornar-se ameaçador.

Há que assinalar na retaguarda a proximidade de duas elevações – as montanhas de Grândola e do Cercal – e a norte as lagoas da Sancha, Santo André e Melides. Estas características mostram uma diversidade que pode vir a potenciar o valor atractivo do concelho. Por outro lado, Sines não deve esquecer que pertence ao Baixo Alentejo, que se localiza entre o

Oceano e a Espanha, entre o Alto Alentejo e o Algarve, vizinhanças que interessa considerar nas redes de infra-estruturas e equipamentos. Há ainda que ponderar a ligação funcional portuária entre o Tejo, o Sado e Sines, complexo que poderá revelar-se de grande importância para a região. Finalmente refira-se a importância que o Algarve poderá ganhar na perspectiva de se verificar uma aceleração no crescimento económico e no povoamento do Alentejo.

Zonamento e grandes infra-estruturas

Sines poderá manter grande parte do seu PDM mas ajustando ou reforçando estes aspectos:

·Manutenção do núcleo central urbano e portuário num equilíbrio que incentive o prolongamento portuário e logístico em direcção a leste (penetração no Alentejo e até Espanha).

Manutenção de um litoral que a norte deverá ser sujeito a grande contenção urbanística, apoiando em contrapartida as ligações Sines – Santo André, enquadrando aproveitamentos turísticos e urbanos em geral, procurando afastar para 3Km a 4Km da linha da costa os novos aproveitamentos turísticos, com ligações “transparentes” até ao litoral (prioridade pedonal).

Prática da peregrinação extensiva.

Desenvolvimento de dois grandes centros turísticos a um e outro lado de Morgâvel.

Ligação Sines/Santiago para o desenvolvimento da plataforma logística e das ligações urbanas perlares.

Remodelação da AC de Sines e reforço da sua estrutura verde urbana, até à Ribeira de Moinhos.

Rede Ferroviária

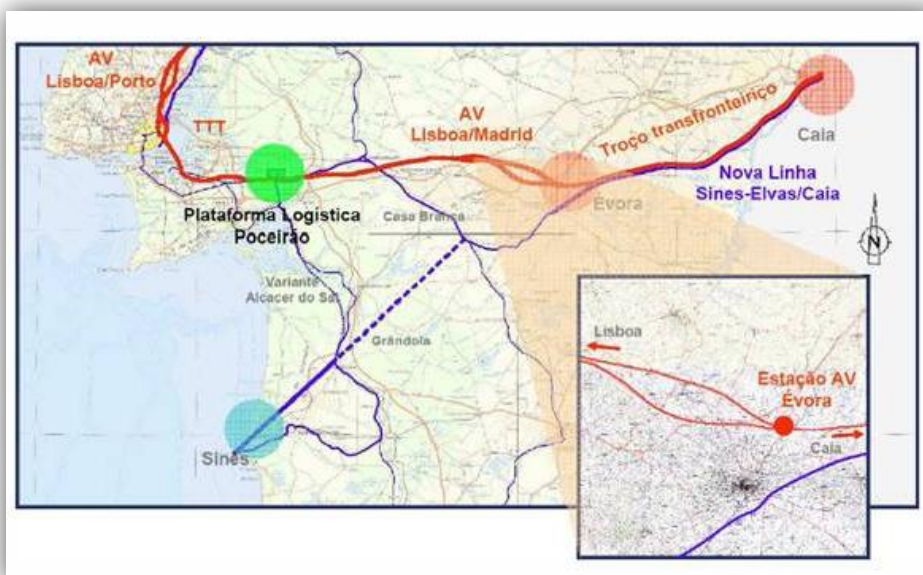


Figura 22 – Eixo ferroviário Sines-Elvas/Caia
Fonte: Secretaria de Estado dos Transportes, Outubro de 2006

Embora o ramal ferroviário Ermidas / Sines tenha sido abandonado no que respeita a transporte de passageiros, a melhoria da ligação de mercadorias Sines / Poceirão (já prevista no PDM em vigor) encontra-se por concretizar e o Eixo ferroviário de mercadorias Sines-Algeciras-Madrid-Paris (definido como Projecto Prioritário 1 pela Comissão Europeia) prevê-se que esteja

concluído em 2012, perfeitamente dentro do âmbito de vigência da presente revisão do PDM de Sines.

Fonte: LOBO, Manuel da Costa (Coordenação), (2007). Relatório de Avaliação do PDM de Sines, Versão final Disponível em:

<http://www.sines.pt/PT/VIVER/URBANISMO/REVISAO/PDM/DOCUMENTOS/Paginas/default.aspx>

Programa de Regeneração Urbana de Sines

Projecto transformador do Centro Histórico e da frente marítima de Sines, a Câmara Municipal e um conjunto de parceiros juntaram-se numa candidatura ao Eixo 2 - Desenvolvimento Urbano - Política de Cidades - Parcerias para a Regeneração Urbana do QREN 2007-2013.

A candidatura organizou-se em torno de cinco eixos estratégicos:

- 1 - Reconciliar a cidade de Sines com a sua vocação atlântica, promovendo a ligação funcional entre o Centro Histórico e a sua frente marítima;
- 2 - Reinventar o Centro Histórico, revertendo a sua degradação;
- 3 - Dinamizar a rede de pólos culturais e a respectiva animação;
- 4 - Promover a revitalização económica e social da área de intervenção;
- 5 - Gerir com eficiência o Programa de Acção e garantir a sua notoriedade.

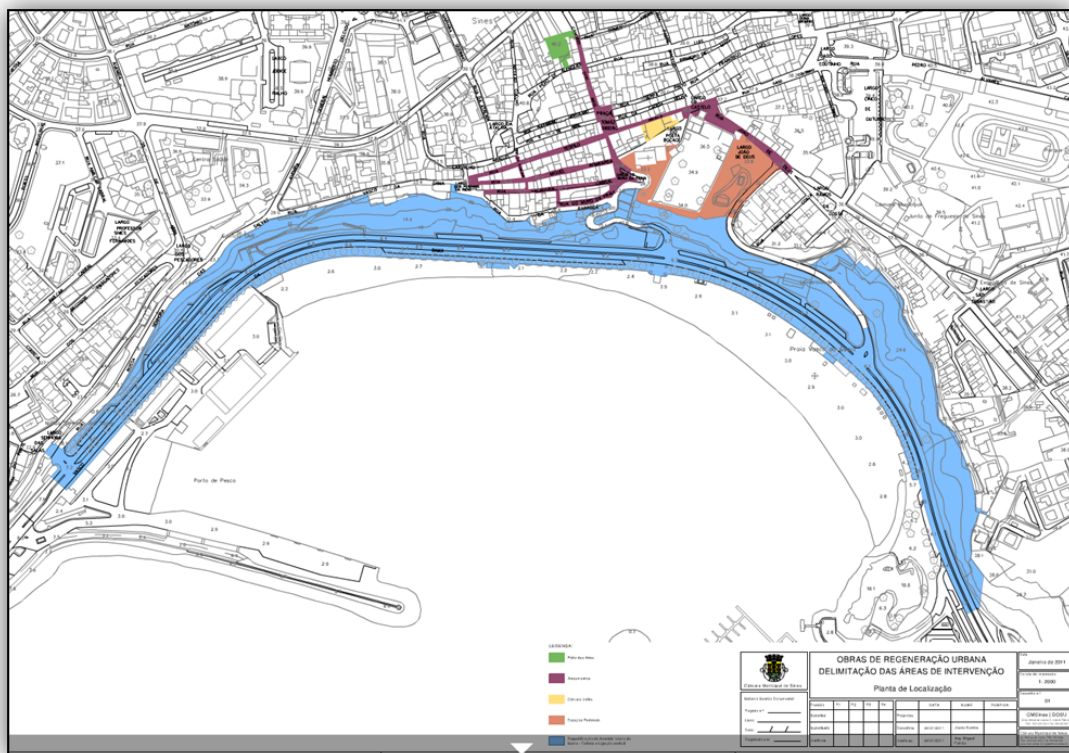


Figura 23 – Regeneração Urbana copyright (c) Câmara Municipal de Sines.

A área de intervenção é de 9,59 hectares, delimitada por três pólos de intervenção:

- Marginal - Avenida Vasco da Gama;
- Falésia de Sines;
- Centro urbano / histórico.

Parceria

As operações têm como parceiros executores, além do município de Sines (entidade promotora), a Associação Pro Artes, a Associação Centro de Incubação de Empresas de Base

Tecnológica Vasco da Gama (Sines Tecnopolo), a Associação de Comércio e Serviços do Distrito de Setúbal, a Associação Contra-Regra, o Instituto da Habitação e da Reabilitação Urbana e a Universidade de Évora. As responsabilidades de cada parceiro estão descritas no Protocolo de Parceria Local.

Fonte: Regeneração urbana de Sines. Disponível em: <http://www.sinesregenera.com/o-programa/www.sines.pt>

O Gabinete da Área de Sines

A constituição do Gabinete da Área de Sines (GAS) pelo Decreto-Lei nº 270/71, promulgado em 19 de Junho de 1971, fundamentou-se em vários pressupostos estratégicos: - translação da zona do estuário do Tejo, nomeadamente de Lisboa, de parte dos complexos industriais que no seu conjunto constituíam factor determinante da economia nacional; - necessidade de adequação dos complexos industriais existentes, seja às novas tecnologias, seja às dimensões justificáveis, sob o ponto de vista económico, na fase de expansão que a Europa então atravessava; - criação de uma área de implantação industrial concentrada, capaz de aproveitar os recursos nacionais e de satisfazer carências de instalação ou ampliação de alguns sectores de indústria básica, com recurso a unidades de grande dimensão de forma a permitir a redução dos custos de fabrico e o aumento de competitividade; - obtenção de um melhor ordenamento do território, através da implantação de um polo de desenvolvimento com os consequentes centros urbanos e equipamentos sociais.

No que respeita à sua localização, a escolha da Área de Sines obedeceu à disponibilidade de espaço que permitisse: - a criação de uma nova cidade cerca de 100 km afastada do complexo Lisboa-Setúbal e fora dos seus eixos normais de expansão; - a existência de condições naturais para a construção de um porto oceânico capaz de receber e servir os grandes navios petroleiros, mineraleiros e graneleiros, cuja utilização se pensava iria generalizar-se na década de 80.

Ao fim de poucos anos de vida do Empreendimento de Sines os pressupostos que presidiram à sua criação sofreram profunda alteração. Com efeito, os choques petrolíferos, a recessão económica, as inovações tecnológicas e as dificuldades de acesso às matérias primas das colónias africanas tornadas independentes desde 1975, puseram definitivamente em causa as unidades industriais de grande capacidade já então em fase de impossível recuo -Petrogal e C.N.P.- e, por último, as unidades cuja implantação foi adiada ou cancelada -Siderurgia, Pirites e Adubos.

As mutações políticas, económicas e sociais que se verificaram em Portugal a partir de 1974 aconselhavam ainda que rapidamente se mudasse de orientação, não só em relação aos projectos, mas também quanto às entidades vocacionadas para a prossecução das obras necessárias a um cabal aproveitamento dos vultosos investimentos aplicados na Área de Intervenção do GAS.

Assim, interpretando uma necessidade há muito reclamada por todas as forças políticas, o X Governo Constitucional decidiu, por Resolução do Conselho de Ministros de 06.02.86 (D.R. nº 32 - II Série), concretizar no menor espaço de tempo possível a extinção do Gabinete da Área de Sines, dentro duma linha programática de redução da dimensão do Estado e de especialização de competências específicas devidamente hierarquizadas a nível central, regional e autárquico, no seguimento, aliás, das orientações já traçadas pelo Decreto-Lei nº 487/80, de 17 de Outubro.

(Extratos do relatório do Conselho de Gestão do GAS de 1986 e da publicação Sines - Zona Industrial do Futuro)

O Concelho de Santiago do Cacém



Figura 24 – Diagrama de localização de Santiago do Cacém e Santo André, Extraído de Relatório de Revisão do PDM, copyright (c) Câmara Municipal Santiago do Cacém

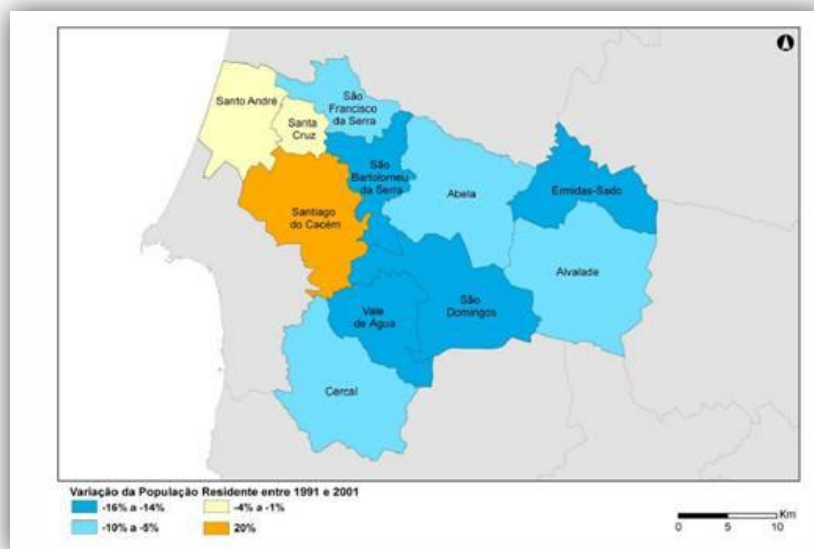


Figura 25 – Variação da População no Concelho de Santiago do Cacém, - 1991-2001 Extraído de Relatório de Revisão do PDM, copyright (c) Câmara Municipal Santiago do Cacém

O Concelho de Santiago do Cacém localiza-se no Distrito de Setúbal e está integrado na designada sub-região do Alentejo Litoral.

É rodeado pelos concelhos de Sines, Grândola, Odemira, Ourique, Aljustrel e Ferreira do Alentejo e divide-se em 11 freguesias.

Nos inícios do séc. XX, as principais culturas agrícolas que se faziam eram: cereais, frutos e cortiça e a criação de gado: cavalar, muar, asinino, bovino, ovino, caprino e suíno. Além da agricultura e pecuária também se começa a desenvolver em Santiago do Cacém, a indústria e comércio tendo aparecido Fábricas de Cortiça, Serrações de Madeira, Carpintarias, Fábricas de Moagens, Forjas, Oficinas de Ferraria e Serralharias. Além de várias profissões liberais que se instalaram, apareceram os primeiros cafés, colectividades e associações como a Filarmónica União Artista, a Sociedade Harmonia e a Casa do Povo.

As freguesias e localidades que o Concelho de Santiago do Cacém inclui, variaram ao longo do tempo, por exemplo, do Termo de S. Tiago fizeram parte as freguesias/localidades de Santa Catarina do Vale, Melides, Vila Nova de Mil Fontes e a cidade de Sines, cidade esta que depois deu origem a um concelho que se

autonomizou em 1834, passando a ser constituído por duas freguesias.

Actualmente o concelho de Santiago do Cacém é constituído por onze freguesias: Abela, Alvalade, Cercal do Alentejo, Ermidas-Sado, Santiago do Cacém, Santo André, S. Bartolomeu da Serra, Santa Cruz, S. Domingos, S. Francisco da Serra e Vale d'Água, por duas cidades: Santiago do Cacém, sede do concelho e Vila Nova de Stº André e por três vilas: Cercal do Alentejo, Alvalade e Ermidas-Sado.

Santiago do Cacém registou certa estagnação até aos anos 70, data a partir da qual começa de novo a revelar tendências de crescimento e expansão urbana procurando tirar partido das suas potencialidades (localização e aptidão turística) e todo um património tanto arquitectónico como arqueológico, como natural e paisagístico.

Metas de Aprendizagem

3.º Ciclo – Geografia

Na Geografia e nas áreas curriculares para as quais esta fornece contributos directos, as Metas de Aprendizagem de fim de ciclo e ano de escolaridade foram concebidas tendo por base um conjunto de referenciais epistemológicos e didácticos, ligados à natureza do conhecimento geográfico e à sua transposição para o meio escolar. A par destes princípios, a sua concepção reflecte ainda o papel que a Geografia deve desempenhar na formação dos jovens, patente no Currículo Nacional e nas Orientações Curriculares do Ensino Básico. Por último, sendo a globalização uma marca da sociedade contemporânea, pareceu-nos também incontornável contar na sua concepção com os contributos de um conjunto diversificado de experiências curriculares desenvolvidas além fronteiras.

Sendo as Metas de Aprendizagem uma ferramenta de apoio à operacionalização do Currículo Nacional, a sua elaboração deve efectuar-se em intrínseca ligação como o mesmo, reflectindo os princípios pedagógicos que o sustentam. Na disciplina de Geografia, respeitar esta ideia, implicou tomar, à partida, as seguintes decisões:

- ancorar as metas de fim de ciclo nas treze competências específicas da geografia, explicitadas no Currículo Nacional (ME-DEB, 2001: 108);
- organizar as metas em torno dos três domínios de competências: i) A localização; ii) O conhecimento dos lugares e regiões; iii) O dinamismo das inter-relações entre espaços;
- ligar as metas de final de ciclo aos conhecimentos substantivos e processuais da geografia, específicos de cada domínio temático;
- seleccionar em cada tema, os conhecimentos e técnicas adequadas à operacionalização das metas de aprendizagem;
- conceber as metas intermédias e os níveis de desempenho esperados em cada ano de escolaridade, em termos de complexidade de raciocínio, em estrito respeito pelas capacidades cognitivas dos alunos;
- organizar as metas e as estratégias de ensino, vertical e horizontalmente, de forma a garantir que o trabalho do aluno progrida em termos de grau de dificuldade, na linha do defendido pelas teorias das aprendizagens significativas, pela descoberta, construtivistas, da mediação e socialização, que suportam o Currículo Nacional.

Existem formas muito distintas de planear a progressão das aprendizagens, partindo dos conhecimentos e das destrezas consideradas de fácil apropriação pelo aluno, para as mais complexas, que exigem a mobilização de formas elaboradas de pensamento e raciocínio.

Neste contexto, tendo em atenção a concepção da aprendizagem dominante no currículo, a natureza dos conhecimentos geográficos e as competências a desenvolver pelos alunos ao longo dos três primeiros ciclos de escolaridade, as metas obedecem a uma lógica de organização do currículo em espiral, mesmo se os conteúdos temáticos das experiências de

aprendizagem se alteram com o ano de escolaridade, de forma a respeitar as orientações curriculares.

Para desenvolver os conhecimentos e as competências específicas preconizadas pelo Currículo Nacional definiram-se três grandes grupos de metas, transversais aos diferentes ciclos de escolaridade:

- As relacionadas com a construção do conhecimento através da aplicação do método científico, orientadas para a identificação e resolução de problemas sociais e ambientais. Dada a variedade de códigos linguísticos usados pela ciência geográfica para expressar o seu conhecimento (cartográficos, estatísticos, icónicos e verbais), este conjunto de metas convocam os alunos para a vivência de três grandes tipos de experiências educativas: i) as que visam a compreensão da informação que lhe chega do exterior, nomeadamente, a proveniente da escola, da família, do círculo de amigos ou dos mass media; ii) as que facilitam a elaboração de um método de trabalho racional ou científico; e iii) as que exploram os procedimentos ligados à recolha, tratamento e apresentação da informação, tendo em vista a sua comunicação.
- As que se prendem com a aquisição e mobilização de vocabulário específico na descrição de lugares e regiões, bem como na construção de explicações simples de fenómenos geográficos. No sentido das experiências não se transformarem numa mera aprendizagem memorística de vocabulário, conduzindo frequentemente à criação de pseudo-conceitos, com graves consequências nas aprendizagens futuras, o vocabulário chave da disciplina é prioritariamente construído pelos alunos mediante a elaboração de mapas conceptuais e colocação de questões de relevância geográfica, e aplicado a situações concretas.

Por último, as que se prendem com o desenvolvimento de competências de comunicação, utilizando a diversidade de técnicas de expressão cartográfica, icónica, estatística e verbal correntemente utilizadas pela ciência geográfica, bem como diferentes dispositivos, incluindo as TIC. O domínio destes procedimentos permite aos alunos passar, progressivamente, de uma aprendizagem subjectiva a uma comunicação intersubjectiva, e fazer com que os mesmos se dêem conta que graças ao conhecimento das convenções, dos símbolos e dos códigos da linguagem geográfica, o seu trabalho pode ser lido, entendido e partilhado por outras pessoas, e no fim de contas, que utilizem o saber geográfico correctamente na vida quotidiana

Fonte: Ministério da Educação. Disponível em: http://www.metasdeaprendizagem.min-edu.pt/wp-content/uploads/introducoes/3_oCiclo_Geografia.pdf

Visita 1 - Central Termoelétrica de Sines



Figura 26 - Central Termoelétrica de Sines

A Central Termoelétrica de Sines situa-se na costa alentejana, cerca de 6 km a sudeste do porto de Sines e é o centro produtor de energia eléctrica de maior potência instalada em todo o país. Fornece cerca de 20 a 25 % de toda a energia eléctrica produzida.

A Central de Sines é uma central termoelétrica convencional que utiliza como combustível fóssil o carvão betuminoso.

A sua localização, próximo de um porto de águas profundas, permite o abastecimento de combustível por mar. Além disso, é bombeada água do mar para arrefecer o vapor após passagem pelas turbinas.

É constituída por 4 grupos. O primeiro entrou ao serviço em 1985 e os restantes em 1986, em 1987 e em 1989.

O abastecimento de carvão é feito a partir do cais minareiro do porto de Sines, por tapete transportador até ao parque de carvão que tem capacidade para 1,5 milhões de toneladas, o que equivale a 5 meses de funcionamento da central a plena carga.

O carvão é transportado por tapetes rolantes para os moinhos onde é triturado e pulverizado. Misturado com ar, o carvão é queimado nos queimadores. Por questões ambientais e económicas, as cinzas volantes são retidas em despoeiradores, no circuito ar-fumos, evitando a sua saída pela chaminé. Estas cinzas são vendidas a cimenteiras.

A turbina de vapor fornece o binário motor para o alternador. O eixo do veio é horizontal e os corpos de cada uma das turbinas são de fluxo axial.

A energia eléctrica produzida é lançada na rede de transporte de alta tensão a 150 kV, para o 1º grupo e a 400 kV para os restantes.

Este Centro de Produção de Sines tem o seu Sistema de Gestão da Prevenção e Segurança certificado nos termos da Norma OHAS 18001:1999.

Além disso, obteve a certificação do seu Sistema de Gestão Ambiental nos termos da norma internacional ISO 14001:1996.

Fonte: Folheto EDP citado por <http://dct.esmartstudent.com/ve2006sines.htm>

Visita 2 - Refinaria da GALP



Figura 27 - Refinaria de Sines

A refinaria de Sines é uma das maiores da Europa, com uma capacidade de destilação de 10,8 milhões de toneladas por ano, ou seja, 220 mil barris por dia

A refinaria de Sines iniciou a sua laboração em 1978. Esta unidade industrial estratégica, muito importante na actividade económica do país, está estrategicamente localizada em Sines, a 150 quilómetros a sul de Lisboa, na mais movimentada rota mundial de petroleiros, o porto de Sines.

Ocupa uma área de 320 hectares, com uma capacidade de armazenagem de 3 milhões de m³, dos quais 1,5 milhões de petróleo bruto e o restante de produtos intermédios e finais, como o gás, a gasolina, o gasóleo, etc.). A refinaria compreende 25 unidades processuais.

A refinaria de Sines dispõe de uma configuração processual orientada para a maximização da produção de gasolinas a partir da matéria-prima, dispondo, para isso, de uma unidade de conversão catalítica de destilados muito pesados, designada por FCC (Fluidic Catalytic Cracking).

A refinaria de Sines produz:

- Gasolina;
- Gasóleo;
- GPL (gás de petróleo liquefeito);
- Fuelóleo;
- Nafta (usada pela indústria petroquímica para fazer polímeros de onde são feitos os plásticos, as fibras para os tecidos e até a pastilha elástica);
- Jet fuel (combustível para aviões);
- Betume (para asfaltos e isolante);
- Enxofre (para produtos farmacêuticos, agricultura e branqueamento da pasta de papel).

Estes combustíveis são produzidos com os mais recentes padrões de exigência ambiental, de onde se destacam gasolinas e gasóleos de muito baixo teor de enxofre (10 ppm).

A refinaria de Sines compreende 27 unidades processuais e tem uma capacidade de armazenagem de 3 milhões de metros cúbicos

16 de Abril

Litoral

Como principais pontos fortes do Litoral Alentejano temos: a posição geo-estratégica da plataforma logística, portuária e industrial de Sines, factor de projecção internacional; os recursos e produtos turísticos de qualidade, existindo uma excelente adequação das características biofísicas do território e localização estratégica face à procura potencial para o sector turístico; a elevada produção agro-florestal e existência de produtos regionais de alta qualidade; a forte identidade, coesão social e grande valor do património natural e cultural.

Figura 1.1. Análise SWOT do Litoral Alentejano
Pontos Fortes e Oportunidades, Pontos Fracos e Ameaças

Forças	Fraquezas
Óptica do Território	
<ul style="list-style-type: none"> • Posição geográfica estratégica potenciada pelo pólo logístico de Sines, factor de projecção internacional. • Importância da ruralidade, marca identitária, e da actividade agrícola na região, desempenhando esta uma função essencial no âmbito do ordenamento do território e da coesão social, da salvaguarda do ambiente e do património cultural. • Dimensão média dos centros urbanos do Litoral Alentejano passível de permitir o desenvolvimento equilibrado de um sistema policêntrico de âmbito regional facilitador do planeamento baseado na especialização funcional e na complementaridade. 	<ul style="list-style-type: none"> • Território repulsivo em termos de migração populacional, regressão estrutural e envelhecimento da população característica da região alentejana com reflexos negativos sobre a iniciativa privada (falta de jovens empresários e exiguidade do mercado) e sobre a dimensão da população activa. • Património monumental e arqueológico com necessidades de recuperação e requalificação.
Óptica das Empresas	
<ul style="list-style-type: none"> • Presença de factores favoráveis ao desenvolvimento do turismo como o descongestionamento, a qualidade ambiental e paisagística, existindo atractivos regionais (recursos arquitectónicos e culturais) capazes de estruturar uma oferta turística diversificada (turismo de sol e praia, turismo desportivo, turismo do ambiente, de natureza e turismo cultural), com impacte ao nível da quebra de sazonalidade. 	<ul style="list-style-type: none"> • Reduzida escala produtiva e comercial das empresas, falta de diversificação do tecido económico e concentração territorial do valor gerado (resultados económicos do Litoral Alentejano, patentes no seu nível elevado de produtividade e PIB per capita, fortemente dependentes do produto gerado no concelho de Sines).

Forças	Fraquezas
	<ul style="list-style-type: none"> • Debilidade do tecido empresarial turístico local (empresas familiares, mão-de-obra pouco qualificada), mercado turístico muito dependente do mercado nacional e oferta ainda focada em segmentos que sofrem de sazonalidade da procura.
Óptica das Pessoas	
<ul style="list-style-type: none"> • Recursos humanos mobilizáveis para a modernização da agricultura, o desenvolvimento do turismo e das actividades logístico-industriais. 	<ul style="list-style-type: none"> • Fracas qualificações e nível educacional baixo da população residente e elevados níveis de desemprego (com forte incidência do segmento de desempregados de longa duração). • Forte dificuldade de retenção no território da população jovem, devido à escassez de oportunidades de emprego e falta de atractividade dos centros urbanos (infra-estruturas, serviços de apoio à família e vivência urbana). • Falta de equipamentos de apoio na área da acção social (apoio à criança e ao idoso) e da educação (secundária e superior) aliada a problemas de acessibilidade (rede de transportes públicos e vias de comunicação intra-regionais) traduz-se na perda de qualidade de vida das populações. • Níveis salariais e de poder de compra inferiores à média do país, facto comum a todos os concelhos com excepção de Sines cuja actividade económica induzida pelo pólo industrial e logístico lhe permite apresentar para estes indicadores uma melhor performance.

Oportunidades	Ameaças
Óptica do Território	
<ul style="list-style-type: none"> • Reforço da internacionalização do Litoral Alentejano pela via da concretização de alguns investimentos em curso/ projectados com impacte positivo na inter-mobilidade dos transportes e conectividade da rede de acessibilidades, consolidando o papel de Sines no âmbito da Rede Transeuropeia de Transportes. • Forte presença na sub-região de áreas com elevado valor paisagístico e biológico sendo a conservação da natureza uma questão incontornável encarada no PROT como opção estratégica: " a integração sólida entre a gestão de sistemas ambientais e as oportunidades que se oferecem às actividades produtivas". • Aproveitamento da riqueza do património monumental e arqueológico de ponto de vista turístico e de outros produtos como o hipismo e o golfe para derrotar a sazonalidade. • A adequação e redimensionamento das infra-estruturas de suporte aos projectos turísticos com vista a acolher o aumento previsto da densidade populacional e construtiva e requalificação dos pólos urbanos localizados nas áreas de influência. 	<ul style="list-style-type: none"> • Gestão do ordenamento do território e do ambiente bloqueada por instrumentos de ordenamento excessivamente restritivos e morosidade dos processos de tomada de decisão públicos.

Óptica das Empresas	
<ul style="list-style-type: none"> • Reforço da Internacionalização do Litoral Alentejano, pela tipologia dos investimentos turísticos projectados/ em curso na Península de Tróia e restante território. • Proximidade de grandes mercados emissores de turistas (Região de Lisboa) e do mercado de emprego e consumo da AML. • Aproveitamento dos recursos endógenos da região para a produção de energias renováveis (p.e. energia eólica). • Território propício ao desenvolvimento de nichos de mercado: desenvolvimento de produtos agrícolas com denominações protegidas, do segmento eco-chic no turismo (aposta em produtos e serviços de qualidade, seguros e saudáveis). • Oportunidades de negócio ao nível da economia social (serviços de apoio à família, de saúde e bem-estar) e do turismo e lazer, essenciais para a revitalização dos pequenos centros rurais e para a melhoria da vivência e atractividade dos centros urbanos. 	<ul style="list-style-type: none"> • Existência, numa sub-região com forte vocação turística, de um pólo de concentração de actividades económicas tipicamente geradoras de impactes negativos sobre a qualidade ambiental.
Óptica das Pessoas	
<ul style="list-style-type: none"> • A proximidade em relação a Lisboa, a qualidade de vida e o desenvolvimento esperado da região, conferem-lhe uma forte atractividade residencial, designadamente para quadros superiores, profissionais liberais e artistas. 	<ul style="list-style-type: none"> • Não acompanhamento da oferta de mão-de-obra, em quantidade e qualidade, às necessidades de funcionamento dos grandes projectos de investimento em curso, podendo também constituir factor de desmotivação de potenciais novas intenções de investimento.

Fonte: Programa Territorial de Desenvolvimento 2007-2013 – Alentejo Litoral, 2008, Associação de Municípios do Litoral Alentejano
Disponível em: <http://www.alentejolitoral.pt/PortalRegional/Documents/AMLA.pdf>

POLIS Litoral



Área de Intervenção | Delimitação

A área de intervenção, objecto deste Plano Estratégico, estende-se ao longo da faixa costeira entre Sines e Burgau, numa extensão de 150 km, integra parte da área do Parque Natural do Sudoeste Alentejano e Costa Vicentina, a Reserva Natural da Lagoa de Santo André e da Sancha, totalizando uma área de intervenção com 9 500 ha (Anexo I, planta A1).

Em termos gerais, a área de Intervenção apresenta as seguintes características:

- Área de Intervenção: 9 500 ha
- Frente costeira: 150 km
- Concelhos abrangidos: Sines, Odemira, Aljezur e Vila do Bispo
- Áreas classificadas: Parque Natural do Sudoeste Alentejano e Costa Vicentina, Reserva Natural da Lagoa de Santo André e da Sancha
- A delimitação da área de intervenção objecto deste Plano Estratégico, assumiu, como conceito base os objectivos inerentes à criação do Polis Litoral, nomeadamente.

A implementação de uma iniciativa desta natureza deverá ter como objectivo o cumprimento dos POOC aplicáveis e a adopção de outras medidas de requalificação e valorização de zonas específicas do território litoral consideradas em risco e de áreas naturais degradadas situadas em domínio público marítimo, através de intervenções integradas, de natureza urgente e prioritária, com dimensão significativa e de escala supra-municipal.

A Costa Sudoeste e as Lagoas de Santo André e Sancha são espaços explorados pelas actividades humanas, esta utilização condiciona e deve ser harmonizada com os objectivos de conservação dos planos e programas indicados no QRE.

No caso da Costa Sudoeste, e de acordo com o Plano Sectorial da Rede Natura 2000, a necessidade de harmonização das actividades humanas com a conservação da natureza decorre de alguns problemas ambientais conhecidos que têm condicionado a prossecução da estratégia de conservação definida. Em particular destaca-se:

- Pisoteio e circulação de veículos todo-o-terreno em dunas, falésias e matos litorais e consequente degradação das comunidades vegetais presentes. A crescente pressão turística na região, tem conduzido a uma intensificação deste factor de ameaça e decorre, maioritariamente, no reduzido ordenamento das acessibilidades;
- Alteração do regime de exploração agrícola com a progressiva substituição dos sistemas extensivos para sistemas intensivos de regadio com consequente empobrecimento do mosaico agrícola e afectação de populações animais associadas a estes sistemas;
- Desordenamento da pesca e apanha de isco vivo bem como a colheita de espécies vegetais ameaçadas que conduz a uma pressão sobre as comunidades florísticas e faunísticas litorais contribuindo para a redução das populações e da sua área de ocupação;
- Proliferação de espécies exóticas invasoras, em particular espécies de flora que ocupam as zonas mais costeiras e espécies de peixes introduzidas em albufeiras e linhas de água com maior interesse comercial. Ambas as situações tem conduzido a uma degradação das comunidades autóctones e consequente redução do seu estado de conservação e/ou área de ocupação.
- Para além destes factores de ameaça, regista-se ainda o efeito barreira causado pelas vias de comunicação com consequente redução da capacidade de dispersão das espécies de fauna, mortalidade por atropelamento e perturbação e os fogos florestais e consequente redução da diversidade destes ecossistemas.

Por último, importa destacar a enorme relevância desta região em termos turísticos esperando-se um acentuado crescimento deste sector com consequentes efeitos sobre as áreas classificadas e os objectivos de conservação definidos para as mesmas. A compatibilização destes dois sectores é, por isso, um desafio para os próximos anos.

Fonte: Avaliação Ambiental da Proposta de Plano Estratégico da Operação Integrada de Requalificação e Valorização do Sudoeste Alentejano e Costa Vicentina (Dezembro 2010), DHV, S.A.. e Plano Estratégico em Disponível em: http://polislitoralsudoeste.pt/polis_litoral.php
http://polislitoralsudoeste.pt/files/plano_estrategico.pdf

Plano de Ordenamento do Espaço Marítimo (POEM)

Enquadramento: A Proposta do Plano de Ordenamento do Espaço Marítimo (POEM) e o respectivo Relatório Ambiental encontram-se concluídos tecnicamente e aprovados pela respectiva Equipa Multidisciplinar. Nos termos previstos do artigo 40.º, do Decreto-Lei n.º 380/99, de 22 de Setembro, na sua actual redacção, faz-se saber que a **Discussão Pública do POEM irá decorrer entre 29 de Novembro de 2010 e 22 de Fevereiro de 2011.**

Áreas de Incidência:

Espaços marítimos sob soberania ou jurisdição portuguesa:

- Limite marítimo: limite exterior da Plataforma Continental (apresentado à Comissão de Limites da Plataforma Continental (CLPC))
- Limite terrestre: linha da máxima preia-mar de água vivas equinociais (LMPAVE) (embocaduras de rios e lagoas costeiras: linhas de fecho ou intersecção da face interior das obras com a LMPAVE e a linha que une as suas extremidades)
- Inclui o leito das águas do mar e o seu subsolo, as águas sobrejacentes, a superfície e o espaço aéreo sobrejacente
- Reflectindo as especificidades das três regiões, e a diversidade de características ambientais, económicas, sociais, culturais e paisagísticas

Objectivos e Princípios:

Espaços marítimos sob soberania ou jurisdição portuguesa

- **Levantamento** das actividades
 - Cartografar as actividades
 - Identificar o respectivo grau de dependência das comunidades locais
 - Delimitar os espaços já consignados
- **Ordenar** os usos e actividades do espaço marítimo, presentes e futuros (em articulação com a gestão da zona costeira).
- **Garantir a utilização sustentável** dos recursos, a sua preservação e recuperação
 - Potenciar a utilização eficiente do espaço marítimo no quadro de uma abordagem integrada e intersectorial.
- Definir os parâmetros de desenvolvimento sustentado de cada actividade e do espaço marítimo em que cada uma se poderá desenrolar.
- Definir outras actividades passíveis de desenvolvimento a médio e longo prazo.
- Fomentar a importância económica, ambiental e social do mar.

- Definir as orientações para o desenvolvimento de indicadores de avaliação do desempenho sustentável das actividades marítimas e respectiva monitorização.

O diploma de criação do POEM consubstancia 3 princípios fundamentais:

- desenvolvimento sustentável,
- prevenção e precaução,
- abordagem ecossistémica.

Visão para o Espaço Marítimo

- “Espaço Marítimo diferenciador da identidade nacional, sustentável, ordenado e seguro, suporte de actividades sócio-económicas e potenciador de recursos, assente no conhecimento, na inovação e na especificidade geográfica.”

Missão para o POEM

- “Afirmar a importância económica, ambiental e social do Mar, assente na promoção do conhecimento dos recursos naturais e das actividades existentes e potenciais e no ordenamento integrado e gestão adaptativa dos usos que se desenvolvem no espaço marítimo, em estreita articulação com a gestão da zona costeira, com o normativo internacional, comunitário e nacional e demais instrumentos de planeamento sectorial e de gestão do território, envolvendo os diferentes actores e agentes.”

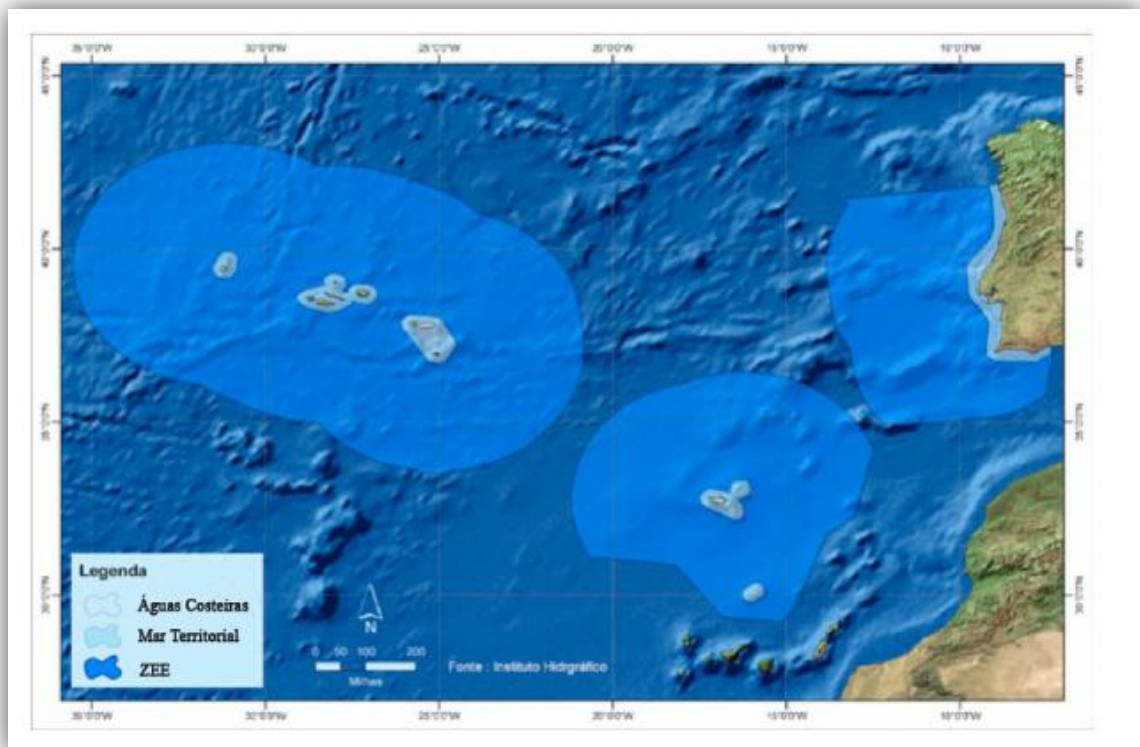


Figura 28 – Áreas Costeiras, Mar Territorial e ZEE. Fonte: <http://poem.inag.pt/>

Visitas de Estudo

Abril de 2011

Centro de Artes

Visita de Estudo 1

Reserva Natural das Lagoas de Santo André e da Sancha e Cidade de Santo André

As lagoas de Santo André e da Sancha

As lagoas de Santo André e da Sancha foram classificadas como Reserva Natural através do Decreto-Lei nº 10/2000, de 22 de Agosto.

É constituída essencialmente por um conjunto de ecossistemas litorais e sub-litorais, incluindo como elementos fundamentais os sistemas lagunares de Santo André e da Sancha. Marginando ambas as lagoas ocorre um conjunto diversificado de ecossistemas aquáticos e ribeirinhos influenciados, em maior ou menor grau, pelas águas doces e salobras, incluindo pequenas áreas de sapal, salgueirais, caniçais, juncais, urzais palustres e pastagens húmidas.

A classificação como Área Protegida teve como principal objectivo a conservação do elevado valor ecológico destas duas zonas húmidas e das suas áreas envolventes, nomeadamente enquanto áreas importantes para a reprodução, invernada e migração de aves. O estatuto de protecção visa também a protecção do complexo dunar envolvente e da faixa marítima adjacente que alberga uma fauna marinha característica

CARACTERIZAÇÃO

A Reserva inclui duas Lagoas Costeiras - Lagoas de Santo André e da Sancha - e um sistema de pequenas lagoas de água doce formadas em depressões dunares ("Poços"). Estas Lagoas são exemplos de lagoas costeiras de tipo mediterrânico, um dos tipos de zonas húmidas mais vulneráveis.



Figuras 29 e 30 – Abertura da Lagoa de Santo André

A Reserva Natural das Lagoas de Santo André e da Sancha localiza-se no sudoeste de Portugal, no Distrito de Setúbal, região do Alentejo, ocupando parte da costa dos municípios de Sines e de Santiago do Cacém. A Reserva estende-se ao longo de uma faixa litoral de 16 km, incluindo um sector terrestre de largura variável de 2 Km a 3 Km, e um sector marinho com 1,5 km de largura definido a partir da linha da costa. A superfície total é ocupada é de 5.247 ha, dos quais 3.110 ha correspondem à parte terrestre e 2.137 ha correspondem à parte marinha.

A Lagoa de Santo André encontra-se separada do oceano por um cordão arenoso que constitui uma barreira de 4 Km, a qual pode romper de forma natural, durante temporais violentos. Durante estas tempestades podem ocorrer galgamentos da barreira conduzindo à entrada de água salgada e ao robustecimento altimétrico do cordão arenoso. A frequência natural destes acontecimentos, é no entanto incompatível com a necessidade de renovação anual lagunar e com a manutenção de níveis que possibilitem a utilização agrícola das terras

húmidas adjacentes, razões que levam a que a abertura da barreira seja feita artificialmente, em regra uma vez por ano. É na Primavera, em maré-baixa equinocial que esta abertura é feita.

Mantém-se normalmente aberta entre 2 a 6 semanas, conduzindo a uma redução do nível da água, aumento da salinidade e diminuição de materiais acumulados. É assegurado assim o escoamento da água salobra que inunda os campos de cultivo e a renovação do corpo aquoso lagunar. É rasgada uma barra de maré, que evolui de forma natural, reconstituindo-se o cordão dunar até ao fecho da barra. Como é tradição, a Lagoa de Santo André, situada na Reserva Natural das Lagoas de Santo André e da Sancha, vai ser aberta ao mar. Esta intervenção está prevista para a tarde da próxima sexta-feira, dia **18 de Março de 2011** e é promovida pelo ICNB/Departamento de Gestão de Áreas Classificadas Zonas Húmidas, no âmbito dos objectivos de conservação da natureza para que foi criada aquela Reserva Natural. Fotografias: Arquivo da RNLAS

Fonte: Instituto da Conservação da Natureza e da Biodiversidade.
Disponível em: <http://portal.icnb.pt/ICNPortal/vPT2007/>

Criação do centro urbano de Santo André como resposta ao desenvolvimento industrial

No começo do ano de 1973, aproveitando a exploração do petróleo de que se extraíam grandes quantidades na antiga província de Angola - Cabinda, o governo decidiu criar uma zona industrial destinada a implantar no país a exploração petroquímica e assim poder marcar uma nova posição no contexto europeu onde estas indústrias transformadoras iam ganhando desenvolvimento e criando riqueza.

Foi assim demarcada, e posteriormente expropriada, uma zona integrada nos concelhos de Sines e de Santiago do Cacém, uma enorme parcela de terreno onde começou a nascer a plataforma industrial que veio depois a ser conhecida como o Complexo Petroquímico de Sines, região onde a actual Petrogal (na altura Petrosul) procedia já à refinação do petróleo e aproveitamento de outras olefinas. Tendo em vista as necessidades habitacionais, geradas pela implantação desta plataforma industrial na área, para satisfação das quais os centros populacionais já existentes - Sines e Santiago do Cacém - não tinham capacidade de resposta, o G.A.S. fundou e desenvolveu um centro novo, localizado a cerca de 15 km de Sines e a cerca de 12 Km de Santiago do Cacém.

Esta localização obedeceu, além de outras condicionantes, à preocupação da preservação da qualidade ambiental. Assim, entre o Centro Urbano e a Zona de Indústria Pesada, existe um afastamento mínimo de 10 km e uma zona de floresta que funciona como protecção.



Figura 31 – A Construção de Vila Nova de Santo André

Fase das expropriações

No dia 19 de Março de 1972, teve lugar um acto público do concurso aberto para a construção de 52 fogos, destinados ao realojamento da população que, até então, vivera na área destinada à nova refinaria. Estes fogos, que viriam a ser conhecidos pelos "pombais", destinavam-se ainda ao alojamento de funcionários da Petrogal, Condotte e do próprio G.A.S. O acto público não terá chegado ao conhecimento da gente da várzea, cujas propriedades confinavam com a zona escolhida para a construção do novo aglomerado populacional de Santo André, mas as notícias referentes às expropriações levadas a cabo, começavam a preocupar alguns dos pequenos lavradores que se encontravam nestas circunstâncias e que até então não tinham atribuído grande importância à actividade dos técnicos do G.A.S. A expropriação, mesmo quando justificada e levada a cabo em benefício de uma colectividade, tem sempre o carácter de um acto de violência que assume proporções gravíssimas, quando priva da terra quem nela criou raízes. Não espanta assim que a gente da várzea se começa-se a revelar preocupada perante as notícias que lhe chegavam, e que essa preocupação se tivesse agravado quando, nos finais de 1972, chegou a sua vez de trocar o seu capital tradicional - a terra - por um capital inteiramente alheio à sua vivência - o dinheiro. Apesar disso, face às expropriações agora iminentes, a gente da várzea reagiu como sempre reagira perante as secas, as inundações, os temporais: com resignação. As manifestações de desagrado e as dificuldades levantadas aqui e acolá, assentavam sobretudo na incredulidade que todos revelavam face à utilidade de um projecto que não entendiam, e que julgavam destinado a não se concretizar.

A política de expropriação levada a cabo na área de Sines feriu profundamente a sensibilidade da gente da região. Uns viram-se privados do seu património de um dia para o outro, sem que lhes fosse possível contestar, ou sequer discutir. Outros, viam-se na posse de uma ou duas centenas de contos a que não sabiam dar destino, e que de forma alguma os indemnizava pela perda da sua única fonte de rendimento - a terra. Todos se recusavam a entender o porquê do expropriar os terrenos de lavoura para criar uma zona industrial.

Apesar de tudo isto, da desordem que reinava no país, do clima de reivindicação, da contestação sistemática ao G.A.S., da falta de uma política industrial que permitisse ao governo tomar uma decisão definitiva sobre a área, o centro urbano ia crescendo. Em termos muito amplos poderá dizer-se que em 1974 o G.A.S. avançou com a construção de 593 fogos (Bº Pôr-do-Sol e Atalaia) e de mais 359 do actual Bº das Flores. Em 1976 procedeu-se à construção de mais 288 fogos (Bº Porto Velho). Neste mesmo ano a Petrogal iniciou a construção de 100 moradias pré-fabricadas, destinadas a assegurar o arranque da refinaria, e os funcionários dessa empresa criaram uma cooperativa de habitação, que iniciou a construção do Bairro Horizonte.



Figura 32 – Pormenor de Santo André

Em 1978 iniciou-se a construção dos bairros Pantera Côr-de-Rosa, Pica Pau Amarelo e Empec. Nesse mesmo ano a C.N.P. iniciou a construção das Torres. E nasceu também o Bairro do Liceu.

Em 1983 ficou pronto o Bairro do Pinhal. O conjunto dos bairros perfaz um conjunto de 3650 habitações, servindo uma população de 13.000 habitantes. Decorria o ano de 1986, e a Cidade Nova de Santo André estava assim plantada no meio da imensidão verdejante de pinheiral.

Tinha nascido um espaço habitacional com vista a satisfazer interesses económicos e políticos de meia dúzia de gente, descurando os aspectos sociais e humanos daqueles que por razões de vária ordem vieram habitar Santo André.

Fonte: Textos de Cláudia da Costa Sousa. Disponível em:

<http://vilanovadesantoandre.no.sapo.pt/sandre/sandre1.html> consultado no dia 25/03/2011

A Cidade de Santo André tem, na sua origem, uma realidade ímpar em Portugal. O facto de ter sido construída de raiz coloca-a num patamar completamente diferente de todas as cidades que têm problemas de ordenamento. Para além desta situação especial, Santo André tem outras particularidades ao nível dos terrenos que a circundam, e que irão ter um papel relevante no seu processo de expansão.

Junto ao seu perímetro urbano está localizada a Reserva Natural das Lagoas de Santo André e Sancha. Esta Reserva Natural, que separa a cidade do mar em cerca de 2 km, possui uma área total de 5275 hectares (3858ha de superfície terrestre + 1417ha de superfície marítima), tendo sido oficialmente criada através do Decreto Regulamentar n.º 10/2000 alterado pelo Decreto Regulamentar n.º 4/2004, com o objectivo de proteger o sistema lagunar costeiro e os seus componentes ecológicos.

Localizados a leste de Santo André estão, por seu turno, um conjunto de terrenos – herdados do antigo GAS - que actualmente pertencem ao Estado, e que são fruto do plano de expropriações levado a cabo no início da década de 70. Estes terrenos poderão vir a constituir uma alternativa de expansão para a Cidade, ao invés de se utilizarem terrenos da Reserva Natural.

Fonte: Blog Santo André_Ontem_Hoje_Amanhã . Disponível em <http://santoandre.blogspot.com>

<http://santoandre.blogspot.com/search?updated-min=2006-01-01T00%3A00%3A00Z&updated-max=2007-01-01T00%3A00%3A00Z&max-results=7> ;

EDITORIAL

Rompendo o silêncio...

*Diz-se que Sto. André vai ser uma Cidade...
Uma Cidade Nova moldada pela expressão da vontade, da esperança e do saber de todos os que nela vivem e participam no seu crescimento. Mas a expressão dessa vontade, dessa esperança e desse saber tem sido até agora, e ainda hoje, difícil de se conseguir.
A existência dum órgão de comunicação ao dispor tanto do Gabinete da Área de Sines, principal responsável pela realização desta Cidade Nova, como da população que nela vive, poderá contribuir para ultrapassar esta dificuldade, através da informação e discussão dos problemas inerentes à formação e desenvolvimento duma Cidade Nova, sujeita a um rápido ritmo de crescimento.
Assim, a "Cidade Aberta" pretende ser um passo no sentido da abertura duma via de diálogo, da criação dum canal de informação, da troca de conhecimentos entre todos os que se encontram envolvidos e empenhados*

(Continua na pág. 7)

Sumário

- A opinião das crianças... e dos outros — pág. 2
- Novos rumos para o desenvolvimento da Área de Sines — pág. 3
- O desafio duma Cidade Nova pág. 4
- A cultura é um bem público pág. 6
- Sabia que... — pág. 7
- Verbena de S. João — pág. 8
- Reportagem — pág. 9
- Património cultural — pág. 10
- Assim sim... Assim não pág. 11
- Ajude-nos a fazer de Sto. André a sua cidade — pág. 16



CIDADE NOVA DE STO. ANDRÉ — VISTA AÉREA — 1982

CARTA ABERTA AOS CIDADÃOS DE STO. ANDRÉ

JOSÉ MANUEL SERRÃO

(Presidente do Conselho de Gestão do Gabinete da Área de Sines)

Fazer uma cidade leva muito tempo, custa muito dinheiro e obriga a muito trabalho. Mas, acima de tudo, necessita de muitas iniciativas, de grande participação e de elevado espírito de colaboração. Obriga-nos a pensar que o que se está a fazer tem de ser uma obra colectiva, em que se somam múltiplos contributos para se atingir um resultado final. Tem sido nossa preocupação não fazer apenas Sto. André no papel. Preferimos vê-la crescer, dia após dia, gostamos mais de solucionar, um após outro, os "pequenos" grandes problemas que vão tomando Sto. André mais aprazível, apesar de haver ainda tanto por fazer. Fazer de Sto. André uma Nova Cidade

não é para nós apenas fazer um bonito Plano Geral de Urbanização. O que se trata é de fazer uma cidade onde as pessoas gostem de viver e aprendam a chamar-lhe "a minha terra".

Para isso nos reorganizámos e fomos buscar pessoas capazes de se dedicarem de alma e coração a esta tarefa. Esta "folha" que hoje lançamos pretende ser uma forma de comunicação entre gente interessada numa obra comum: Sto. André. Quem sabe se estamos a lançar o embrião dum jornal de Sto. André...

Para que o nosso trabalho tenha maior interesse e para que possamos resolver, da melhor maneira, o muito que ainda há a fazer, contamos com a sua ajuda e colaboração. O Gabinete da Área de Sines tem as suas portas abertas para si.

Figura 33 – Vila Nova de Santo André na Imprensa

AS CRIANÇAS E OS OUTROS FALAM DE STO. ANDRÉ

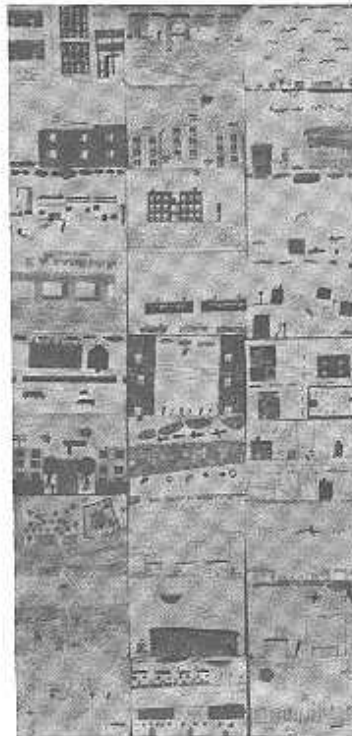
DO QUE JÁ FOI,
É, E PODERÁ VIR A SER

A UM TEMPO PONTO DE CONVERGÊNCIA, TRIBUNA CRÍTICA, LOCAL DE DEBATE. COM ESTA RUBRICA MAIS NÃO SE PRETENDE DO QUE ALCANÇAR TODOS ESSES OBJECTIVOS. ESCRIVENDO, ESTÁ A INTERVIR.

A OPINIÃO DAS CRIANÇAS...

Frases das redacções das crianças de Sto. André realizadas para a Exposição do Centro Urbano — Março 1982

- Quando eu vim para cá, isto estava cheio de areia e pedras, só tinha mais ou menos dois quarteirões de casas...
- O meu pai estacionava o carro em cima da areia e a minha escola ainda estava a pintar.
- O centro urbano já se desenvolveu muito, já moram cá pessoas...
- Quando eu vim para Sto. André só havia poucas casas, havia areia e pinheiros, depois é que os homens começaram a construir os bairros... e mais bairros, e agora vai ser uma futura cidade.
- Quando o centro urbano for uma grande cidade, já eu sou grande, tenho a minha mulher e filhos...
- Quando esta cidade estiver feita, as pessoas têm de ter cuidado com o movimento.
- Agora que sou pequeno, queria que houvesse um parque infantil para as crianças brincarem.
- Eu gostava que a cidade fosse construída depressa.
- Eu gostava que tivesse um hospital, para quando fosse preciso não precisar de ir tão longe.
- Nesta terra precisamos de autocarros para os meninos que vão a pé.
- Eu gostava que tirassem a areia.
- Os bairros da Pantera e o Sítio do Pica Pau Amarelo dizem que são muito confortáveis, eu queria ir vê-los.
- Eu gostava muito da minha casa, mas queria que as ruas estivessem limpas.
- Eu gostava que Sto. André fosse uma cidade limpa.
- Há casas que são feitas e são desmanchadas como os pinheiros que nascem e cortam-nos...
- Há muitas casas feitas mas desabitadas.
- O bairro da Empec tinha um lago com peixinhos, mas agora já não tem.
- Há bairros que as varandas das casas são pequenas, e há outras que não têm lugar onde pôr a roupa a secar.
- Esperamos que Sto. André venha realmente a ser TUDO aquilo que nós desejamos.
- EU GOSTO DE SANTO ANDRÉ!...



...E DOS OUTROS

- Em Sto. André não há nada senão meia dúzia de casas semeadas no meio da areia. Não acredito que consigam fazer daquilo uma cidade (1976).
- Eu tenho ouvido dizer... de facto nunca lá fui, que há uma grande crise de habitação... as infraestruturas são insuficientes e as pessoas vêm-se desligadas dos seus próprios familiares: vão para lá e ficam arredadas de todo o convívio anterior, ou são de facto forçadas a levar os familiares e para isso não têm quaisquer condições por enquanto! São uma espécie de pioneiros (1980).
- ...Não sei se não teria sido proveitoso, ou até viável, se o GAS... tivesse feito uma consulta pública para a resolução de todo este problema. (Formação e desenvolvimento de Sto. André). Isto viria a dar às pessoas uma oportunidade de dizerem por si como é que gostariam de ver a sua cidade crescer (1980).
- Agora já está melhor porque os transportes públicos já melhoraram, mas o isolamento de Sto. André é ainda um problema grave! (1981).
- Há um tremendo aumento do custo de vida e também escassez de certos produtos. O custo de vida está mais elevado do que em Lisboa. Há pessoas que se abastecem fora no fim de semana e trazem as coisas para cá (1981).
- Nós aqui só podemos viver dentro das casas, e mesmo assim algumas são frias, húmidas e mal acabadas. Como não há passeios, é impossível dar-se "uma voltinha" pelo prazer de passear. Não há esquinas, nem sítios para as pessoas se encontrarem... (1981).
- Aqui não há nada para fazer nos tempos de lazer, nem divertimentos sequer (1981).
- O clima aqui é muito bom! Pena é não o podermos aproveitar ao ar livre, pois não há sítios para estarmos nem ruas para passear (1981).
- Há, apesar de tudo, já um viver que é semente duma cidade. Se existir esse viver, as pessoas procuram-na... (1981).

Figura 34 – Vila Nova de Santo André na Imprensa

Programa de Qualificação Urbana



O Plano Integrado de Qualificação Urbana (PIQURB) de Santo André é a peça central que fundamenta e operacionaliza a candidatura da cidade ao instrumento de política "Parcerias para a Regeneração Urbana" da nova Política de Cidades Polis XXI, co-financiado através de recursos do Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional (FEDER) ao abrigo do Programa Operacional Regional do Alentejo.

Em 2011, Vila Nova de Santo André vai estar diferente para melhor, com uma série de realizações que vão afirmar a Cidade no caminho da modernidade. Uma nova imagem e um novo espírito, com as Pessoas enquanto seu foco central - não apenas como destinatários, mas sobretudo como protagonistas na construção da Cidade.

Realizar o potencial de Santo André enquanto cidade pensada para as Pessoas, com práticas avançadas de cidadania e governância local assentes numa estratégia sócio cultural aberta e inclusiva, capaz de se assumir enquanto referencial de urbanidade, modernidade e sustentabilidade, são os objectivos fundamentais destas intervenções.



Figura 35 – Vila Nova de Santo André e Reserva Natural da Lagoa de Santo André

PIQURB – REQUALIFICAÇÃO URBANA DO BAIRRO DA ATALAIA

Caracterização da Intervenção

04-02-2010

CARACTERIZAÇÃO DA INTERVENÇÃO

Coordenação: Helena Mendes, arq.ª

Caracterização

O projecto de execução da Requalificação Urbana para o Bairro da Atalaia foi elaborado tendo como base um relatório de observações, resultante da avaliação e caracterização física actual do Bairro da Atalaia, realizada por uma equipa multidisciplinar.

Apesar das diferentes tipologias de habitação verificadas no Bairro da Atalaia, este e outros bairros de Vila Nova de Santo André foram criados dando um relevo especial à sua zona central, como centro aglutinador de comércio e serviços e conseqüentemente com interacção dos residentes, sendo bons exemplos desta prática a existência do ringue e de um coreto na Atalaia Norte e, de zonas ajardinadas e amplas na Atalaia Sul. Assim, os estacionamento são preferencialmente localizados nas periferias dos bairros (uma vez que existem vias de acesso em todas as extremidades, e justificam a divisão dos bairros desta forma), com ramificações em pracetas para o interior.

Em primeira análise, os problemas actuais deste Bairro passam muito pela má interacção entre este e a sua população, devido principalmente ao estado degradado e desinteressante em que o mesmo se encontra, originando o afastamento das pessoas e conseqüentemente do próprio comércio local.

Para isto, muito contribui o estado de degradação dos materiais construtivos existentes no local, por exemplo a nível de pavimentação - quer pedonal, quer de veículos automóveis - assim como o mau estado geral do mobiliário urbano existente, que se considera já não estar adequado às necessidades da população.

As propostas apresentadas têm como objectivo a valorização do espaço público e a melhoria da qualidade de vida da população, tanto no incremento de hábitos de socialização no espaço colectivo, como na melhoria da auto-estima dos seus habitantes. Dessa forma procurou-se criar e requalificar o espaço urbano de modo a permitir o regresso da população ao espaço interior do Bairro, que actualmente se encontra inexpressivo urbanisticamente e muito virado para o exterior.

Fonte: Câmara Municipal de Santiago do Cacém- Plano Integrado de Qualificação Urbana (PIQURB) de Santo André; <http://www.cm-santiagocacem.pt/Paginas/default.aspx>

Visita de Estudo 2

Miróbriga, Santiago do Cacém e Porto Côvo

Ruínas de Miróbriga

Classificado como imóvel de interesse público desde 1940, afecto ao Instituto Português do Património Arquitectónico e Arqueológico desde 1982, o sítio arqueológico de Miróbriga situa-se nas proximidades da cidade de Santiago do Cacém.. A primeira notícia que se conhece sobre as ruínas de Miróbriga data do século XVI: o humanista André de Resende a elas se referiu como sendo uma povoação outrora chamada Merobrica. Investigadores de uma equipa luso-americana que aí trabalhou de 1981 a 1985 perfilham a opinião de que Miróbriga seria habitada, pelo menos, desde a Idade do Ferro, tendo as características comuns às cidades provinciais romanas. Dotada de um Fórum com um templo dedicado ao culto imperial, situado no centro da praça e um outro templo, possivelmente dedicado a Vénus, o aglomerado urbano possuía ainda uma zona comercial - "tabernae", que se desenvolve a sul do Fórum, e uma hospedaria. As termas, compostas por dois edifícios de cronologias diferentes, apresentam os compartimentos usuais destas construções: zona de entrada, zona de banhos frios - "frigidarium" e zona aquecida - "caldarium e tepidarium".



Figura 36 – O Fórum



Figura 37 – As Termas

O pavimento das salas era coberto de mármore, sendo as zonas quentes aquecidas pelo sistema de hipocausto, por onde circulava o ar quente.

Calçadas construídas de xisto atravessam o aglomerado e uniam os vários núcleos urbanos. Relativamente perto das termas pode ver-se uma ponte de um só arco de volta inteira.

A cerca de um quilómetro do sítio arqueológico de Miróbriga encontram-se as ruínas do único hipódromo até hoje identificado em Portugal. Destinado a corridas de carros puxados por dois ou quatro cavalos, o hipódromo media 370x75 metros. Era dividido ao meio pela "spina" e possuía uma meta em cada extremidade. Não se encontraram vestígios de bancadas, que deveriam ser construídas em madeira.

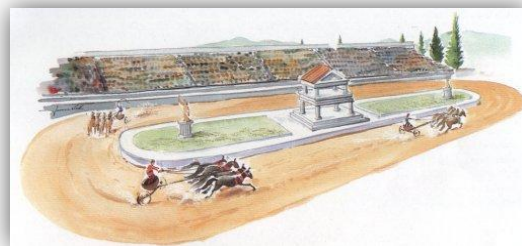
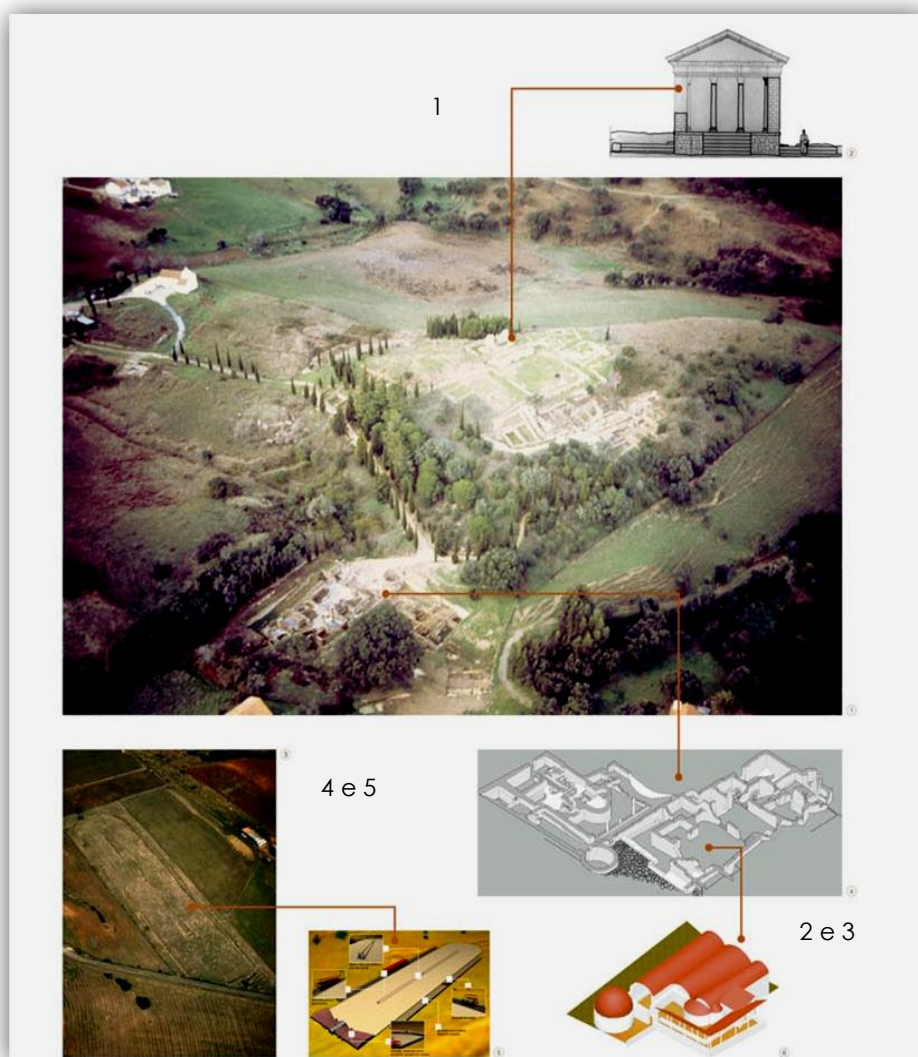


Figura 38 e 39 – O Hipódromo – vista aérea e reconstituição

Fonte: Câmara Municipal de Santiago do Cacém. Disponível em: <http://www.cm-santiagocacem.pt/Concelho/Patrimonio/PatrimonioArqueologico/Paginas/Patrim%C3%B3nioArqueologico.aspx> (consultado em 1/04/2011); Imagens retiradas de: www.esec-manuel-fonseca.rcts.pt/.../vista.jpg



Vista área de
Miróbriga

1 - Fórum –
reconstrução

2 e 3 - Balneários –
reconstrução

4 e 5 Hipódromo –
Vista área e
reconstrução

Figura 40 – Miróbriga, o Tempo ao Longo do tempo”

Fonte: Extraído de: Exposição “Miróbriga, o Tempo ao Longo do tempo” Disponível em:
http://mirobriga.drealentejo.pt/index.php?option=com_content&task=view&id=74&Itemid=1

Quaresma, António Martins, 2011;
Porto Covo: O Iluminismo no Litoral Alentejano, Sines, Museu de Sines (no prelo).

O papel de porto marítimo da enseada de Porto Covo na cabotagem com o porto de Lisboa é factor de grande relevância. Entre as mercadorias aqui embarcadas, o carvão assumia particular importância: ao longo do século XVIII, o negócio do carvão, especialmente fomentado pela crescente avidez de combustíveis da cidade de Lisboa, conheceu, tudo indica, forte incremento nos concelhos do litoral alentejano, por cujos portos saíam, todos os anos, inúmeras barcadas. O carvão produzido nos concelhos do litoral alentejano não se destinava, naturalmente apenas a Lisboa; no entanto, a capital era, sem dúvida, o principal mercado, pelo menos do carvão saído pelos portos marítimos.

A importância do Porto Covo enquanto porto carvoeiro não seria nova e remontaria ao século XVII: as fontes históricas permitem confirmá-lo desde a primeira metade do século XVIII. Ela é pressentida já em 1707, em postura da câmara de Sines, que punia com pena de 6.000 réis os "mestres dos barcos que carregarem de qualquer genero de mantimentos ou cortissa ou caruam assim em o porto desta villa com em qualquer de seu termo sem licença da Camera".¹ E, em 1755, a mesma câmara de Sines aprovava postura para que os barcos que iam carregar no Porto Covo pagassem 150 réis para as obras de desassoreamento da calheta de Sines, uma vez que também a usavam quando o tempo desfavorável a isso obrigava. A cobrança dessa contribuição ficava à responsabilidade do "guarda do carvão".²

A primeira notícia disponível em que é patente o interesse de Jacinto Fernandes Bandeira por Porto Covo remonta a 16 de Maio de 1792. Nesta data, ele comprou, por um conto e duzentos mil réis, a herdade de "Porto Covo (sic), ou Porto Cobinho (sic) junto ao pé da Ilha do Pexegeuri (sic), sita no termo de Sines, comarca do Campo de Ourique Província do Alemtejo". Foi vendedor José António Henriques, "negociante de madeiras de navios, morador em Setúbal" e, depois, no "Salitre de São José", em Lisboa. Este, por sua vez, havia comprado a herdade a Miguel Nunes Moreira e sua mulher Ana Jacinta, pessoas da região, moradores no vizinho Monte da Parreirinha. Jacinto Fernandes Bandeira, que aparece na escritura com os títulos de "Cavaleiro Professo da Ordem de Cristo" e "Deputado da Real Junta do Comércio, Agricultura, Fábricas e Navegação", morava na Rua de São Domingos, freguesia da Lapa, e foi representado no acto de aquisição por um procurador, José Inácio de Frias, "escrivão dos Marítimos Pescadores", que residia na Rua da Queimada, freguesia de Santa Catarina.³

Passados dois anos sobre a compra da herdade, em 31 de Maio de 1794, Jacinto Fernandes já tinha, como refere a carta régia que o fez fidalgo cavaleiro da Casa Real, "princiado uma povoação no sítio de Porto Covo, de que pode resultar muita utilidade ao comércio e transportes da província do Alentejo, cuja povoação se obrigou a concluir na conformidade do mapa que apresentou".⁴ Outro registo, de 12 de Julho de 1794, reitera que ele

"havia principiado o estabelecimento de hũa Povoação no Sítio de Porto Covo de que se pode esperar grande utilidade aos habitantes e a província do Alemtejo pella facilidade de transportes para o dito commercio, quando concluido o dito estabelecimento como se comprometera d'ultimar na conformidade do Mappa que apresentara".⁵

¹ AMS, *Posturas*, fls. 5-6v.º

² AMS, *Posturas*, fls. 32v.º e 33 (ver anexo I, *in fine*).

³ ADS, *Tribunal da Comarca de Santiago do Cacém, Acção Ordinária*, de 1722, 8160, n.º 7, certidão em pública forma, a fls. 6-12. Ver anexo III, *in fine*.

⁴ PINTO, II, 1991, 333.

⁵ ANTT, *D. Maria, Registo Geral de Mercês*, L. 21, fl. 322v.º; texto completo em anexo III, *in fine*.

No mesmo diploma, é dito que, com esta graça, a rainha pretendia “honrar os groços Negociantes que empregão seus cabedaes em utilidade do Estado”. O “mapa” mencionado referir-se-á, possivelmente, a um, ou os dois, dos desenhos seguintes: o *Mappa da Configuracção do terreno e Porto Covo que se pertède Habitar, e Cultivar* e a conhecida e muito comentada *Planta da Nova Povoacção de Porto Covo*, feita por arquitecto Henrique Guilherme de Oliveira.⁶ Fica, no entanto, alguma dúvida, pois, como aquilo que foi concretizado no terreno não corresponde a este desenho, há a possibilidade de se tratar doutro “mapa”, até hoje desconhecido.

Dois anos depois, achamos Jacinto Fernandes Bandeira empenhando-se na materialização do seu projecto do Porto Covo: em 13 de Junho de 1796, a rainha agraciou-o com o título de “Senhor de Porto Covo”, considerando, nomeadamente, a actividade com que “tem promovido, e promove o estabelecimento, e povoaçam em Porto covo em beneficio da Agricultura da Pesca, e do provimento desta corte [...]”.⁷ O Senhor de Porto Covo pediria, no ano seguinte, à rainha que essa denominação lhe fosse reconhecida, tendo a soberana mandando que os desembargadores, corregedores, provedores, juízes e mais justiças do Reino lhe aceitassem o título.⁸ Todas as suas acções conducentes à criação de Porto Covo são portanto entendidas como “serviços” à Coroa, que esta deve recompensar.

O abastecimento da capital (“provimento da Corte”), com os produtos de necessitava, possibilitado pela criação da nova povoação, era uma das considerações pelas quais, em 1796, Jacinto Fernandes recebeu, pois, o direito de usar o título de “Senhor do Porto Covo”, assim como o usufruto da comenda do Forno do Poço do Concelho (Setúbal), da Ordem de Santiago.⁹

Em 1799, alguns anos depois de começada a nova povoação, José Cornide, viajante e espião espanhol, homem ilustrado e observador atento,¹⁰ visitou o litoral alentejano e, depois de estar em Sines, passou por Porto Covo, a que dedicou algumas notas. Escreveu que aqui era embarcado, por barcos de Cacilhas, muito do carvão consumido em Lisboa, proveniente do Campo de Ourique e de outras partes: “este puertecito, aunque malo, es frecuentado en verano, pues aqui concurre mucho carbón del que se consume en Lisboa, a donde es conducido por los barcos de Casillas (Cacilhas) así como traído de lo interior del país por carretas del Campo de Ourique y otras partes.”¹¹ Esta informação confere, portanto, a Porto Covo um *hinterland* não muito preciso, mas que ultrapassa a dimensão meramente local.¹²

Em diferente versão do mesmo relato, Cornide menciona “una caleta llamada Portocobo, que está como dos leguas más adelante [de Sines], y aquí es á donde se suele cargar para Lisboa algún carbón y aun algunos granos”.¹³ Noutra parte, ao tratar da guerra contra Portugal, o espanhol acrescenta que os pontos de saída de abastecimentos para Lisboa,

⁶ ANTT, *Ministério do Reino, Colecção de plantas, mapas e outros documentos iconográficos*, n.º 44 e n.º 45. Em busca de documentação sobre o “projecto” de Porto Covo, o autor destas linhas falou, nomeadamente, com o 5.º conde de Porto Covo da Bandeira, António Alberto Herédia da Bandeira, que, gentilmente, informou ter a documentação familiar sido entregue à Torre do Tombo, no princípio dos anos 30 do século XX, por seu avô, graças à influência de Possidónio Mateus Laranjo Coelho, amigo da família e conservador do Arquivo Nacional.

⁷ ANTT, D. Maria I, *Registo Geral de Mercês*, L. 28, fl. 110. Cfr. PINTO, II, 1991, 334.

⁸ ANTT, *Chancelaria de D. Maria I*, L. 31, fls. 322 e 322v.º

⁹ PINTO, II, 1991, 334.

¹⁰ Galego, de cujas viagens resultaram informações sobre Portugal, que terão sido utilizadas pelos espanhóis na Guerra das Laranjas (1801), primeiro episódio das invasões francesas (Guerra Peninsular).

¹¹ In ABASCAL & CEBRIÁN, 2009, 574 e 575. Tradução livre: Este portozinho, embora mau, é frequentado no Verão, pois aqui aflui muito carvão do que se consome em Lisboa, transportado por barcos de Cacilhas, e aqui trazido do interior do País por carretas do Campo de Ourique e de outras partes.

¹² Campo de Ourique era o território da comarca, ou ouvidoria, do mesmo nome, com sede em Messejana, que abrangia parte do litoral alentejano, mas não Odemira (cfr. MARCADÉ, 1971). Em termos não jurídico-administrativos, o termo abrangia o Alentejo meridional.

¹³ In *Memorial Histórico Español*, 1893, 32. Tradução livre: uma calheta chamada Porto Covo, que está cerca de duas léguas mais adiante, onde se costuma carregar algum carvão e alguns grãos para Lisboa.

existentes no litoral alentejano, são “los puertecitos de Portocovo y Milfontes, sobre buques pequeños que navegan costa a costa”.¹⁴ Trata-se, entre as fontes consultas, da única que menciona a saída por aqui de cereais para Lisboa, mas é perfeitamente admissível que, de vez em quando, algum saísse.

A frequência desta costa pelos barcos dos “portos” da margem sul do Tejo, sobretudo para carregarem carvão, é, assim, repetida pelas fontes históricas, continuando no período em que Jacinto Fernandes Bandeira criou aqui uma nova povoação. E pelo século XIX e parte do XX, as menções aos embarques deste produto não cessaram.

O interesse de Jacinto Fernandes Bandeira na criação de uma nova povoação em Porto Covo ligava-se, como está explícito, à possibilidade de desenvolvimento das pescas e do comércio marítimo, este, por sua vez, relacionado com a exportação dos produtos locais. Ele era, aliás, um armador e transportador e não desconhecia, com certeza, os portos alentejanos e quanto lhes dizia respeito, nomeadamente as mercadorias que por eles eram exportadas. O comércio do cereal, sobretudo o do trigo, muito relevante em particular para o abastecimento da cidade de Lisboa, não lhe era estranho: em 1789, por exemplo, ele fretou um navio para ir carregar trigo ao Norte de África (Mogador).¹⁵ Quanto ao carvão, pelo menos um dos seus sócios, Carlos Francisco Prego, era um importante negociante de lenhas e carvões, com interesses florestais na vizinha Odemira, numa altura em que os combustíveis constituíam as principais mercadorias saídas pela barra do Mira; o mesmo Carlos Prego era ainda negociante de sal.¹⁶ E relativamente às pescas, Jacinto Fernandes possuía, como se viu, antiga experiência nas pescarias da baleia.

A enseada de Porto Covo, entre arribas, tinha, como já se disse, cerca de 250 metros de comprimento e 40 de largura, com uma praia ao fundo, que podia ser usada como varadouro. Em preia-mar, oferecia seis metros de altura de água,¹⁷ o que permitia, para além do uso por pescadores, o embarque de mercadorias. À entrada do último quartel do século XVIII, existiam três ou quatro “casas pequenas” sobre a arriba, na borda do lado de norte, que se relacionavam com a sua função portuária comercial.¹⁸

Por essa altura, as pescas e os problemas operacionais dos portos, bem como o desenvolvimento da agricultura eram temas de grande actualidade, de que se faziam eco as *Memórias Económicas* da Academia das Ciências. Sugestiva também a proposta de um dos memorialistas, António Henriques da Silveira, em 1789, para se criarem novas povoações no Alentejo, com gente da excessivamente povoada província do Minho, de modo a atenuar a escassez de mão-de-obra no Alentejo e a melhorar o aproveitamento agrícola.¹⁹ Jacinto Fernandes Bandeira, ele próprio um minhoto, teria procurado aplicar aqui, de alguma forma, estes princípios. Outro memorialista, Constantino Botelho de Lacerda Lobo, escrevendo sobre a “decadência das pescarias em Portugal”,²⁰ retratava, em 1790, as pescas da costa alentejana, como as do resto do litoral português, de modo muito negativo. O mesmo reprovava a forma como os pescadores de Sines tratavam o pescado, preferindo, muitas vezes, deitá-lo fora a salgá-lo. Além disso, observava, a pequenez da calheta de Sines era factor negativo limitativo.²¹

¹⁴ ABASCAL & CEBRIÁN, 2009, 860. Tradução: os pequenos portos de Porto Covo e Milfontes, em barcos que navegam de costa a costa.

¹⁵ PEDREIRA, 1996, 363.

¹⁶ *Ibidem*, 366.

¹⁷ Dados extraídos de LOUREIRO, 1909, 93.

¹⁸ Como consta do levantamento da costa de Chermont (IGP, *Mapoteca*, CA 282) e do *Mappa da Configuração do terreno e Porto Covo que se pertêde Habitar, e Cultivar* (ANTT, *Ministério do Reino, Colecção de plantas, mapas e outros documentos iconográficos*, n.º 45). O primeiro marca quatro casas, identificando os proprietários de três: Caza de Antonio Correa de Souza, Caza de Antonio Alvarez; Caza de Miguel Nunes.

¹⁹ SILVEIRA, 1990, pp. 54 e 55.

²⁰ LOBO, IV, 1991, 267, 287.

²¹ Convém realçar que o aumento das pescas, mormente da pesca empresarial, esteve na origem de todas as acções, que, desde o fim da Idade Média, tinham visado o povoamento, bem como dos projectos

Como exemplo grande da promoção, nesse tempo, da actividade pesqueira, em Portugal, temos, no entanto, a fundação de Vila Real de Santo António.²²

Organizar e potenciar as capacidades portuárias de Porto Covo e criar um núcleo de povoamento, entre Sines e Milfontes, praticamente a meio caminho, era uma forma de aumentar a capacidade portuária do litoral alentejano e, por consequência, obter o anteriormente citado desiderato do "benefício da Agricultura da Pesca, e do provimento desta corte" e da "grande utilidade aos habitantes e a província do Alemtejo pella facilidade de transportes para o dito commercio". Dotava-se, deste modo, o litoral alentejano de mais um agente gerador de riqueza, corporalizando a ideia de um território reordenado, pode dizer-se, de "uma entidade de nível superior".²³

O projecto da nova povoação de Porto Covo procurava, assim, otimizar a exploração dos recursos e melhorar as condições de circulação dos produtos, propósitos caros à corrente de pensamento em ascensão. Porto Covo, apesar de ser um projecto pessoal, inseria-se, tal como Vila Real de Santo António, numa reforma económica que perseguia o aumento da produção nacional e uma menor dependência do estrangeiro.²⁴ E tal como nesta vila, esteve associado a um projecto urbanístico iluminista.

O termo da povoação está demarcado no citado *Mappa da Configuracção do Terreno e Porto Covo, que se pertãde Habitar, e Cultivar*, desenho, não assinado, nem datado, sem escala, que faz parte do projecto de criação da povoação. Trata-se, por cálculo, do terreno correspondente à herdade do Porto Covo, cujas confrontações eram as seguintes: pelo norte, confinava com a herdade da Samouqueira;²⁵ pelo nascente, com a da Parreira; pelo sul, com a de Vale de Barqueira; e pelo poente, com a costa marítima.²⁶ Apesar de alguns elementos fantasiosos representados no desenho, nele estão marcadas, de forma igualmente racional, as áreas para cultivo dos vários tipos de cereais (trigo, milho, centeio, cevada e arroz), para olival, vinha e mato, embora se possa duvidar da aptidão da terra para algumas das culturas. As culturas colocadas nos piores terrenos mais próximos do mar são naturalmente o centeio e a cevada, enquanto o trigo é posto mais para o interior. A vinha, sublinhe-se, era importante cultura comercial.²⁷ Quanto à área de mato permitia extracção de lenha e pastagem para o gado. Tal como é mencionado na escritura de compra da herdade por Jacinto Fernandes, em 1792, estão assinalados o moinho de água (arruinado, segundo a escritura), uma fonte no mesmo vale e um "olho d'água", próximo do mar, um pouco a norte da "barra". No sítio, onde foi iniciada a povoação, estão figuradas, com antes foi dito, as casas dos guardas (do carvão) e a casa da venda (do vinho). O desenho representa, de forma fantasiosa, a ilha do Pessegueiro e a fortaleza da costa, o que significará que o seu autor não possuía um conhecimento presencial do lugar.

Quanto à *Planta da Nova Povoacção do Porto Covo*, ela não está datada, mas foi desenhada certamente antes de 1794 e possivelmente não antes de 1792. A data de 1792 é deduzida do ano em que Jacinto Fernandes adquiriu a herdade do Porto Covo e objectivamente revelou o seu interesse pelo lugar; a de 1794, do ano em que há menção de já ter sido começada a povoação. O desenho, aguarelado, de 31,2 x 36,4 cm, em folha de 33,2 x 38, tem, no lado direito, caixa com título em cartela encimada por medalhão vazio, a que se segue a legenda ("Explicação"), a escala e a identificação do autor, o architecto Henrique

portuários. Não só o mar de Sines era tido como abundante de pescado, o que permitiria o desenvolvimento da pesca, como o próprio poder tinha interesse imediato no assunto, desde logo devido aos direitos cobrados sobre o pescado.

²² Cfr. CORREIA, 1997, *passim*. Sobre o significado dessa "decadência", cfr. AMORIM, 2004.

²³ SAMBRICIO, 1997, 233.

²⁴ CORREIA, 1997, 224.

²⁵ Em 1792, a escritura diz que pelo norte, partia com os "Montes da Parreirinha"

²⁶ ADS, *Tribunal da Comarca de Santiago do Cacém, Acção ordinária* (1922), 8160, n.º 7, fl.2.

²⁷ Em Sines, o vinho era um dos principais produtos (SILBERT, II, 1978, 580).

Guilherme de Oliveira, tudo manuscrito. A escala gráfica, petipé de 100 palmos = (3,8 cm), é cerca de 1:579.²⁸

O *sítio* da povoação, na margem direita da enseada, terá sido escolhido em função da existência prévia do pequeno núcleo de casas e armazéns, portanto do anterior estabelecimento das actividades portuárias. Notamos, por outro lado, que se inscreve, de algum modo, nos exemplos de aglomerações urbanas assentes na margem direita de rios, estuários e enseadas, “expostas e abertas ao sul”, tão comuns em Portugal.²⁹

Henrique Guilherme de Oliveira era arquitecto civil³⁰ de uma nova geração, na qual os engenheiros militares haviam deixado de ser detentores exclusivos do planeamento urbano, em resultado de alterações significativas na própria forma de fazer a guerra e do geral ambiente de mudança e especialização.³¹ De facto, entre João Gabriel de Chermont e Diogo Correia da Mota, de um lado, e Henrique Guilherme de Oliveira, do outro, contemporâneos e com obra nesta costa, existem diferenças na “escola”, no percurso e no tipo de obras a que se dedicaram.

Ele era filho do também arquitecto Joaquim de Oliveira, homem que, entre outras funções, fez parte da equipa da Casa do Risco, gabinete de trabalho criado pelo Marquês de Pombal para a reconstrução de Lisboa, depois do terramoto de 1755.³² Henrique Guilherme de Oliveira foi, em 1789, nomeado para substituir o pai, nos seus impedimentos, enquanto arquitecto das obras do Conselho da Fazenda, uma vez que habitualmente o acompanhava nessas funções.³³ Foi também arquitecto das obras dos faróis, serviço em que sucedeu ao pai, até 1819, altura da sua morte.³⁴ Aparece relacionado com algumas obras hidráulicas: em 1788, como medidor no Aqueduto das Águas Livres; em 1792, foi nomeado, com Honorato José Correia de Macedo e Sá, ajudante do arquitecto da Obras das Águas Livres, com o ordenado de 50\$000, por ano; os mesmos dois arquitectos projectaram, em 1818, um chafariz para o Intendente;³⁵ e é da sua autoria uma *Memória* sobre a “real vala de Alpiarça” e um bem desenhado mapa dela.³⁶ Foi, porém, a *Planta da Nova Povoação do Porto Covo*, de um projecto não concretizado, que o integrou claramente no grupo de técnicos ligados ao urbanismo iluminístico-pombalino.

Henrique Guilherme de Oliveira, que estava, naturalmente, familiarizado com o trabalho produzido para a Baixa lisboeta, elaborou para Porto Covo um plano que reflecte à exaustão os princípios iluminados dessa nova “escola prática” portuguesa de urbanismo:³⁷ a criação de raiz, o planeamento da povoação como um todo orgânico, a estrutura perfeitamente ortogonal da malha urbana, a definição funcional, a sua íntima e teórica relação com o *sítio*.³⁸

“Para além da similitude formal com Vila Real de Santo António do que foi edificado (praça, igreja, torreões), são evidentes e ricas as citações urbanísticas feitas no projecto desta vila alentejana de Porto Covo: um rossio na franja rural/urbano dotado de acolhimento e conforto necessários aos forasteiros; o relativamente elevado nível dos equipamentos; uma praça onde se integram os poderes tradicionais e o da nova ordem económica; a linearidade como mote; o quadrado como elemento base de

²⁸ ANTT, *Ministério do Reino, Colecção de plantas, mapas e outros documentos iconográficos*, n.ºs 44.

²⁹ RIBEIRO, I, 1971, 578.

³⁰ Intitulava-se a si próprio, em 1800, “architecto civil” (CALADO, 1997, 179).

³¹ ROSSA, 1995, 312-315; MATOS *et al.*, 2004, 18 e 19.

³² ROSSA, 1989, 329 e 330.

³³ VITERBO, II, 1988, 219.

³⁴ *Ibidem*.

³⁵ *Cfr.*, nomeadamente, FLORES, 1999, 26 e 98; SILVA & CAETANO, 1991, 17, 167-171; página online do IHRU, http://www.monumentos.pt/Monumentos/forms/002_B1.aspx, acedida em 20 de Abril de 2009.

³⁶ VITERBO, II, 1988, 219; CALADO, 1997, 179.

³⁷ A que se juntariam, repete-se, influências do urbanismo europeu contemporâneo.

³⁸ *Cfr.* CORREIA, 1997, 121-143, nomeadamente.

uma rigorosa composição geométrica; o cais lisboeta; o zonamento funcional; a referência aos Inválidos parisienses; a utopia; enfim, a forte carga de significados culturais e a desconcertante simplicidade e pragmatismo de uma 'cidade portuguesa'..."³⁹

A legenda do desenho esclarece, com rigor, as funcionalidades. Lá estão, em ordenados quarteirões quadrados e rectangulares, as áreas económicas vinculadas ao projecto: os armazéns para carvão e para os armadores das pescas e o celeiro para trigo e sal;⁴⁰ os edifícios "públicos": casa da fazenda e câmara (com respectiva cadeia); os equipamentos: mercado, estalagem; e, naturalmente, ocupando a maior parte dos quarteirões, as habitações dos moradores e respectivos quintais. Renques de árvores rodeavam o conjunto e as estradas que dele partiam.

A própria localização dessas funções não parece aleatória: o armazém do sal e o celeiro do trigo, que estão no mesmo quarteirão, e naturalmente o poder civil e religioso e a administração encontram-se na Praça do Pelourinho; as instalações para o carvão e guardas, bem como as dos armadores da pescaria acham-se bem distantes, mais próximas da Praça do Mercado. Os dois quarteirões centrais contêm a igreja, com cemitério, voltada para a Praça do Pelourinho, e o hospital para os inválidos e expostos com a competente ermida, virada para a Praça do Mercado.⁴¹

Do lado do mar e da enseada, uma "cortina", com a dupla função de fortificar e de evitar que alguém se despenhasse da arriba, surge como uma espécie de vestígio de mais antigos projectos fortificadores relacionados com o assédio corsário, que praticamente havia desaparecido, mas de que subsistia viva lembrança e ainda algum temor. Possivelmente, a cortina constituiu exigência programática, a que o arquitecto deu a resposta sumária e ambígua que se vê.

Espartilhado entre o mar, a poente, a calheta, a sul, e parcialmente um vale, a nascente, só para norte podia ser ampliado; a sua planta rectangular mostra efectivamente, na direcção norte-sul, o lado mais extenso. A malha urbana, medida pelos limites dos quarteirões, tem pouco mais de 131 por 107 metros, formando uma diminuta povoação.⁴² As suas praças simétricas, como na "cidade ideal" renascentista,⁴³ são abertas de um dos lados: a do Pelourinho, com seu cais, para o lado do porto, a do Mercado para o rossio de onde irradiam estradas para o termo. Na primeira, está marcado, no centro, o pelourinho, elemento simbólico representativo da autonomia municipal, concretamente do poder dos vizinhos de fazerem justiça (de primeira instância); na segunda, também no centro, uma fonte, parte integrante e importante do equipamento urbano. Num plano em que prevalece a simetria, esta é notável também nas ruas e nos quarteirões, quadrangulares e rectangulares, de quatro tipos diferentes, mas em que é notável a existência dum "sistema de relações algébrico-geométricas".⁴⁴

Embora, de alguma forma, tenha em conta o sítio, a verdade é que o espaço não está fielmente representado, nem na forma, nem na escala, nem na implantação da povoação, pelo que esta não poderia ter sido concretizada exactamente como está riscada.⁴⁵ A aplicação de um modelo prévio no plano é ainda verificada no desenho do cais, que mais parece situado na margem do Tejo ou do Guadiana, onde o desnível é pequeno, do que na beira da falésia que dá para um profundo "covo". A racionalidade e a abstracção do traçado

³⁹ ROSSA, 1995, 315.

⁴⁰ O sal era produto indispensável para conservação do pescado e, portanto, para melhorar a sua capacidade de comercialização. A inexistência da prática de salgar o pescado pelos pescadores de Sines era criticada por Constantino Botelho de Lacerda Lobo (LOBO, 1991, 267).

⁴¹ CALADO, 1997, 176.

⁴² Se definirmos o limite pelos renques de árvores, as medidas são 143,5x119,8 m.

⁴³ CORREIA, 1997, 125.

⁴⁴ Cfr. ROSSA, 2002, 431.

⁴⁵ A sua reduzida escala está conforme a um "pequeno núcleo urbano", na "tipologia sistematizadora" apresentada por José Manuel Fernandes (Cfr. FERNANDES, 1998, 252 e 253).

urbano, de raiz erudita, desconsideraram, em certa medida, a compreensão do sítio e a adaptação às condições topográficas e ambientais.⁴⁶

Comparando com os mais conhecidos casos de urbanismo pombalino e pós pombalino fora de Lisboa, em Portugal, o plano de Porto Covo assemelha-se, do ponto de vista dos poderes que estiveram na sua origem – régio ou “senhorial” – com Manique do Intendente, a vila que o intendente Pina Manique procurou erguer na Estremadura.⁴⁷ Formalmente, porém, a semelhança vai para a algarvia, ribeirinha e fronteiriça Vila Real de Santo António (1774), que contém “a síntese dos paradigmas teóricos da “escola” e do iluminismo formulado por Pombal”.⁴⁸ Contudo, na planta de Vila Real de Santo António, para além da muito maior dimensão e da inexistência de limites explícitos da povoação, uma praça central articula a rede urbana.

O plano de Porto Covo, de Henrique Guilherme de Oliveira, ficaria, dir-se-ia compreensivelmente, por realizar. Desconhecendo-se, por enquanto, a existência de outro projecto (o que não significa inexistência), podemos colocar a hipótese de ter sido elaborado novo plano, uma adaptação minimal da planta conhecida, aparentemente inspirada na praça de Vila Real de Santo António. Em todo o caso, teria sido, decerto, elaborado desenho do que se concretizou, fosse pelo mesmo Henrique Guilherme de Oliveira, ou por outro qualquer autor.⁴⁹ Apesar de a citada planta de Oliveira não ter sido levada à prática, a pequena praça de Porto Covo figura hoje entre os exemplos portugueses de praças resultantes do labor da “escola portuguesa de urbanismo”, com as naturais influências vindas de fora, nomeadamente inglesas e francesas.⁵⁰

Remanesceu, assim, da intenção prévia, apenas uma praça (quase) quadrada, afastada, mais “racionalmente”, cerca de 300 metros da proximidade da rebentação marítima e dos seus nocivos efeitos, em particular da salsugem. Contudo o “espírito” do projecto está bem patente na sua forma (quase) quadrangular, na disposição do casario em volta do espaço central, na posição e na arquitectura da igreja, nos torreões nos ângulos e no próprio esquema das fachadas. As dimensões da praça (cerca de 46x48 m) aproximam-se das praças delineadas na planta de Oliveira (Praça do Pelourinho, 47x49, aproximadamente; Praça do Mercado, 42x49, aproximadamente), mas a disposição dos quarteirões é diferente, desde logo porque o largo existente é fechado, apenas com as simétricas entradas/saídas que correspondem a ruas. Quanto a estas, têm 8,5 metros de largura, enquanto as da planta têm apenas 6 metros. Curiosamente, foi planeada para 20 fogo, o número que, em 1789, António Henriques da Silveira aconselhava que tivessem as novas povoações a criar no Alentejo.⁵¹ Este número era, aliás, considerado pelas Ordenações do Reino, o mínimo para uma aldeia ter jurisdição com magistrado próprio (juiz da vintena).⁵²

Em Outubro de 1799, José Cornide, o já citado viajante espanhol, escrevia: “Continuando luego por charneca y arenas, llegué a un lugarcito nuevo como de 12 a 14 casillas, llamado Portocovo por una caleta formada entre dos mogotes de tierra y terminada en una arenal al que baja un arroyo.”⁵³ Portanto, em 1799, a povoação estava começada e tinha o aspecto de um “lugarzinho novo”, com 12 a 14 “casinhas”, que revelavam a sua recente edificação. E Cornide, corroborando informações anteriores, mencionou a razão da

⁴⁶ Cfr. TEIXEIRA & VALLA, 1999, 288.

⁴⁷ Cfr. MARQUES, 2004.

⁴⁸ ROSSA, 1995, 310.

⁴⁹ Segundo Mafalda Sampayo, parece improvável que não exista um plano, mesmo que mais tardio (comunicação pessoal), o que faz todo o sentido. Esta autora estabelece ligação entre esta e outras praças deste período e as praças do urbanismo europeu contemporâneo como a *place royale* (SAMPAYO, 2007).

⁵⁰ Cfr., para as francesas, OLIVEIRA, 2007.

⁵¹ SILVEIRA, 1990, 51.

⁵² Cfr. *Ordenações Filipinas*, liv. I, tít. 65, §§ 73 e 74.

⁵³ In ABASCAL & CEBRIÁN, 2009, 574 e 575. Tradução livre: Continuando por charneca e areias, cheguei a um lugarzinho novo de 12 a 14 casinhas, chamado Porto Covo, por uma calheta formada entre duas arribas e terminada num areal aonde desagua um ribeiro.

importância do lugar: a exportação para Lisboa do carvão produzido no "interior do país", em particular no Campo de Ourique.

Uma outra versão do mesmo relato é ligeiramente diferente, em particular quanto ao número de casas do lugar: nela Cornide escreve, que por motivo da exportação de carvão e grão, "se han fabricado como unas 14 ó 16 casillas."⁵⁴ Neste trecho as "casinhas" são entre 14 e 16, o que nos leva a colocar a hipótese de a praça estar praticamente concluída.

As casas da praça, embora modestas e inseridas numa arquitectura de feição regional, na escala, na organização interior e nos próprios materiais (mas com paredes de pedra e cal),⁵⁵ sugerem também, pois, influências urbanas, particularmente no esquema repetitivo das fachadas, tal como nos torreões nos cantos, que conferem ritmo ao conjunto e acentuam a centralidade do espaço.⁵⁶ Durante muito tempo, até já entrado o século XX, o largo foi um terreiro, onde as pobres moradias – cujas janelas cegas animavam as fachadas, mas não arejavam nem iluminavam as casas –⁵⁷ ofereciam aspecto bem simples e popular. A fonte, no centro, é de edificação bem mais recente, do Estado Novo, na sequência do abastecimento de água canalizada, feito na segunda metade da década de 50.⁵⁸

A igreja é o único edifício "público" previsto no plano efectivamente construído. Com uma dimensão que se adequa à escala da praça, a fazer lembrar a sua congénere de Vila de Santo António, a igreja apresenta uma arquitectura sóbria, mas reveladora da erudição que marcou a origem do plano de urbanização, notória na pormenorização do conjunto e na composição dos vãos, dos pináculos e do arco triunfal. Apesar da época da sua edificação, o gosto barroco ainda se evidencia nas vergas curvas e nos remates polilobados dos vãos.⁵⁹ A fachada ostenta cantarias na porta, na janela, nos pináculos e no plinto com cruz sobre o frontão, assim como na porta da sacristia e, no interior, no arco triunfal. Sobre a cabeceira, uma pequena sineira também de pedra. Diferencia-se, assim, das características vernaculares que caracterizam os templos com esta escala, no plano regional.

⁵⁴ *In Memorial Histórico Español*, 1893, 32. Tradução: construíram-se umas 14 ou 16 casinhas.

⁵⁵ A informação sobre os materiais é de Francisco António da Silva (n. 1925), cujo pai foi um dos compradores de Porto Covo por meados dos anos 40.

⁵⁶ GARCIA, 2000, 195.

⁵⁷ Informação de Francisco António da Silva (n. 1925). Não foi possível confirmá-la, nem saber por que razão isso acontecia; possivelmente, tinha a ver com a tendência para poucas aberturas das pequenas casas populares.

⁵⁸ *Cfr. Arquitectura Popular em Portugal*, II, 1961, 276 e 277.

⁵⁹ CALADO, 1997, 180; FALCÃO & PEREIRA, 1999.

Participantes

Abril de 2011

Centro de Artes

Agostinha Caetano dos Santos
Alberto Marques Capelo
Alcino António Lopes
Ana Cristina Nunes da Silva Lagoa
Ana Cristina Rodrigues Câmara
Ana Maria Saavedra de Pinho Oliveira
Ana Paula Vilhena Nogueira
António Cerejo Pereira
António José de Andrade Pires
António Manuel Coelho Duarte
Armando José Sales Ferreira Teles
Áurea de Fátima Pinto Ferreira Souto
Carla Maria B. Remédios Morgado Foito
Carla Susana Ribeiro de Souto
Cristina Maria Oliveira Domingos
Deonilde Maria Calado Nunes
Dora Cristina C. Carapinha de Moraes
Édio Luís Santos Soares Martins
Elisa Maria Eusébio Amado Monteiro
Elsa Maria Sousa Ornelas
Emanuel José Martins Dias
Emília Maria Salgueiro Sande Lemos
Fernanda Maria Paixão Mata
Fernando Manuel Pelicano Gomes
Henrique Manuel de Oliveira Martins
Ilda Loureiro Martinho Bicacro
Isabel Amorim Costa
Isabel Emília Antunes Gomes
Isabel Fernanda Monteiro Ferreira
Isabel Ginjeira
Isabel Maria Belo Gomes
Isabel Maria Correia Pereira
Isabel Maria de Sousa Rodrigues
Isabel Maria P. A. Alves Damião
Isabel Martins Viana de Paula Monteiro
Isolinda Inácio Sapina do Nascimento
Jorge Manuel dos Santos Oliveira
José Emílio Nunes de Albuquerque
José Manuel Pisco Barroso
Lígia Teresa Mendonça de Almeida Vieira
Lina Maria Nunes dos Santos Martins Horta
Luísa Maria de Sá Abreu
Luísa Maria Soares Da Costa Santos
Manuel Clara Simões
Marcela Marina Ferreira Machado
Maria Abília Domingues
Maria Alice Correia Alves Cardoso
Maria Angela Moreira Gordo
Maria Beatriz Lino Lopes
Maria Carolina Farias
Maria Clara Fernandes Gameiro
Maria Clara G. F. Coelho Barbosa
Maria Clara Rocha Botelho Guedes
Maria da Conceição do Couto Marques
Maria da Conceição Lima Vaz Saleiro
Maria da Graça Pereira
Maria de Fátima A. Lourenço Capelo
Maria de Fátima da Silva Fernandes
Maria de Fátima Domingos Abrunhosa
Maria de Jesus A. Santos Duarte Raposo
Maria Delfina Gonçalves Marques Leal
Maria do Rosário T. Neves Alves Portugal
Maria Emília Padinha Brito
Maria Eugénia Moreno G. C. Pestana
Maria Filomena Morais Ferreira Clemente
Maria Helena A. O. Esteves Azevedo Lobo
Maria Helena Esteves dos Santos Carvalho
Maria Helena Lopes Barreto Magro
Maria Helena Mendes Pinto Farrajota
Maria Isabel Almeida Loureiro Amaral
Maria Isabel Castilho Lourenço Franco
Maria Isabel Gomes Ribeiro
Maria João Fernandes Cordeiro
Maria João Marques Gaspar
Maria José Coelho Adrega
Maria José de Fátima Diz Alves
Maria Laurinda Pacheco de Castro
Maria Leonor Magalhães de Carvalho
Maria Lúcia Martins Nunes
Maria Luísa Dias da Cruz Alves
Maria Madalena Alves Andrade Ferreira
Maria Manuela A. Cardoso de Barros
Maria Manuela Berquó Velho Cabral
Maria Manuela Gonçalves Nunes
Maria Manuela Neves Graça Pereira
Maria Natalina Ruivo de Oliveira
Maria Orlanda David
Maria Paula da Silva Faísca
Maria Rogélia Pereira Costa
Maria Saudade T. S. Carvalho da Silva
Maria Susana Brás Prazeres
Maria Teresa de Oliveira Cruz
Maria Teresa Ferreira Campos
Maria Teresa Pais Catarino Silva Rodrigues
Maria Teresa Rodrigues Lourenço
Maria Vitória Albuquerque
Mariana de Fátima Moreira Batouxas
Marília de Carvalho Durão Proença
Moisés Fazenda Dias
Mónica Maria Alves de Oliveira Nunes
Olga Maria Teixeira dos Santos
Patrícia Isabel da Silva Pinteus
Paulo Alexandre Ferreira Dias
Pedro Carlos Mateus Alves Damião
Ricardo Luis Dias Oliveira
Ricardo Manuel Lopes Cipriano
Rosa Maria Ferreira Monteiro
Sandra Maria Carvalho Mendes
Sandra Mendonça
Sérgio Claudino
Telma Alexandra Viegas Canavilhas
Vera Lúcia Freitas Oliveira

Visita de Estudo 1 – 15 Abril

Central Termoelétrica

1. Alberto Marques Capelo
2. Alcino António Lopes
3. Ana Cristina Rodrigues Câmara
4. António Pires
5. Elsa Maria Sousa Ornelas
6. Emília Maria Salgueiro Sande Lemos
7. Fernanda Maria Paixão Mata
8. Fernando Manuel Pelicano Gomes
9. Ilda Loureiro Martinho Bicacro
10. Isabel Amorim Costa
11. Isabel Fernanda Monteiro Ferreira
12. Isabel Ginjeira
13. Isabel Maria Belo Gomes
14. Isabel Maria Correia Pereira
15. Isabel Martins Viana de Paula Monteiro
16. José Emílio Nunes de Albuquerque
17. José Manuel Pisco Barroso
18. Lígia Teresa Mendonça de Almeida Vieira
19. Lina Maria Nunes dos Santos Martins Horta
20. Luísa Maria de Sá Abreu
21. Maria Abília Domingues
22. Maria Alice Correia Alves Cardoso
23. Maria Carolina Farias
24. Maria da Conceição do Couto Marques
25. Maria da Conceição Lima Vaz Saleiro
26. Maria de Fátima da Silva Fernandes
27. Maria de Jesus A. Santos Duarte Raposo
28. Maria do Rosário T. Neves Alves Portugal
29. Maria Eugénia Moreno G. C. Pestana
30. Maria Filomena Morais Ferreira Clemente
31. Maria Helena A. O. Esteves Azevedo Lobo
32. Maria Helena Esteves dos Santos Carvalho
33. Maria Helena Lopes Barreto Magro
34. Maria Isabel Castilho Lourenço Franco
35. Maria João Marques Gaspar
36. Maria Laurinda Pacheco de Castro
37. Maria Leonor Magalhães de Carvalho
38. Maria Luísa Dias da Cruz Alves
39. Maria Madalena Alves Andrade Ferreira
40. Maria Manuela A. Cardoso de Barros
41. Maria Manuela Berquó Velho Cabral
42. Maria Manuela Neves Graça Pereira
43. Maria Paula da Silva Faísca
44. Maria Susana Brás Prazeres
45. Maria Teresa Pais Catarino Silva Rodrigues
46. Mariana de Fátima Moreira Batouxas
47. Marília de Carvalho Durão Proença
48. Moisés Fazenda Dias
49. Paulo Alexandre Ferreira Dias
50. Rosa Maria Ferreira Monteiro

Visita de Estudo 2 – 15 de Abril

Refinaria da Galp

1. Agostinha Caetano dos Santos Cavaca
2. Ana Cristina Nunes da Silva Lagoa
3. Ana Maria Saavedra de Pinho Oliveira
4. Ana Paula Vilhena Nogueira
5. António Cerejo Pereira
6. António Manuel Coelho Duarte
7. Armando José Sales Ferreira Teles
8. Áurea de Fátima Pinto Ferreira Souto
9. Carla Maria B. Remédios Morgado Foito
10. Cristina Domingos
11. Deonilde Maria Calado Nunes
12. Dora Cristina C. Carapinha de Moraes
13. Édio Luís Santos Soares Martins
14. Elisa Maria Eusébio Amado Monteiro
15. Emanuel José Martins Dias
16. Henrique Manuel de Oliveira Martins
17. Isabel Emília Antunes Gomes
18. Isabel Maria de Sousa Rodrigues
19. Isabel Maria P. A. Alves Damião
20. Isolinda Inácio Sapina do Nascimento
21. Jorge Manuel dos Santos Oliveira
22. Luísa Maria S. Costa Santos Gouveia
23. Manuel Clara Simões
24. Marcela Marina Ferreira Machado
25. Maria Beatriz Lino Lopes
26. Maria Clara Fernandes Gameiro
27. Maria Clara Rocha Botelho Guedes
28. Maria da Graça Pereira
29. Maria de Fátima A. Lourenço Capelo
30. Maria de Fátima Domingos Abrunhosa
31. Maria Emília Padinha Brito
32. Maria Isabel Almeida Loureiro Amaral
33. Maria Isabel Gomes Ribeiro
34. Maria João Fernandes Cordeiro
35. Maria José Coelho Adrega
36. Maria José de Fátima Diz Alves
37. Maria Lúcia Martins Nunes
38. Maria Manuela Gonçalves Nunes
39. Maria Natalina Ruivo de Oliveira
40. Maria Orlanda David
41. Maria Rogélia Pereira Costa
42. Maria Saudade T. S. Carvalho da Silva
43. Maria Teresa de Oliveira Cruz
44. Maria Teresa Ferreira Campos
45. Mónica Maria Alves de Oliveira Nunes
46. Olga Maria Teixeira dos Santos
47. Patrícia Isabel da Silva Pinteus
48. Pedro Carlos Mateus Alves Damião
49. Ricardo Luis Dias Oliveira
50. Ricardo Manuel Lopes Cipriano
51. Sandra Maria Carvalho Mendes
52. Sandra Mendonça
53. Sérgio Claudino
54. Telma Canavilhas
55. Vera Lúcia Freitas Oliveira

Visita de Estudo 1 – 16 de Abril

Reserva Natural das Lagoas de Santo André e Sancha

1. Alberto Marques Capelo
2. Ana Cristina Rodrigues Câmara
3. António Pires
4. Áurea de Fátima Pinto Ferreira Souto
5. Cristina Domingos
6. Elsa Maria Sousa Ornelas
7. Fernanda Maria Paixão Mata
8. Fernando Manuel Pelicano Gomes
9. Ilda Loureiro Martinho Bicacro
10. Isabel Amorim Costa
11. Isabel Emília Antunes Gomes
12. Isabel Maria Belo Gomes
13. Isabel Maria Correia Pereira
14. Isabel Maria P. A. Alves Damião
15. João Albuquerque
16. José Manuel Pisco Barroso
17. Lina Maria Nunes dos Santos Martins Horta
18. Luísa Maria S. Costa Santos Gouveia
19. Maria Alice Correia Alves Cardoso
20. Maria Beatriz Lino Lopes
21. Maria Carolina Farias
22. Maria da Conceição do Couto Marques
23. Maria da Conceição Lima Vaz Saleiro
24. Maria de Fátima da Silva Fernandes
25. Maria de Jesus A. Santos Duarte Raposo
26. Maria do Rosário T. Neves Alves Portugal
27. Maria Eugénia Moreno G. C. Pestana
28. Maria Filomena Morais Ferreira Clemente
29. Maria Helena Lopes Barreto Magro
30. Maria Isabel Castilho Lourenço Franco
31. Maria João Marques Gaspar
32. Maria José Coelho Adrega
33. Maria Laurinda Pacheco de Castro
34. Maria Leonor Magalhães de Carvalho
35. Maria Luísa Dias da Cruz Alves
36. Maria Madalena Alves Andrade Ferreira
37. Maria Manuela A. Cardoso de Barros
38. Maria Manuela Berquó Velho Cabral
39. Maria Manuela Neves Graça Pereira
40. Maria Paula da Silva Faísca
41. Maria Susana Brás Prazeres
42. Maria Teresa Pais Catarino Silva Rodrigues
43. Mariana de Fátima Moreira Batouxas
44. Olga Maria Teixeira dos Santos
45. Paulo Alexandre Ferreira Dias
46. Pedro Carlos Mateus Alves Damião
47. Ricardo Manuel Lopes Cipriano
48. Rosa Maria Ferreira Monteiro
49. Sandra Maria Carvalho Mendes
50. Telma Canavilhas

VISITA 2 – 16 Abril**Santiago do Cacém, Mirobriga e Porto Côvo**

- | | |
|---------------------------------------|--------------------------------------|
| 1. Afonso Lopes * | 40. Maria Clara Fernandes Gameiro |
| 2. Agostinha Caetano S. Cavaca | 41. Maria Clara R. Botelho Guedes |
| 3. Alcino António Lopes | 42. Maria da Graça Pereira |
| 4. Ana Cristina Nunes Silva Lagoa | 43. Maria de Fátima A. L. Capelo |
| 5. Ana Maria S. de Pinho Oliveira | 44. Maria de Fátima D. Abrunhosa |
| 6. Ana Paula Vilhena Nogueira | 45. Maria de Lurdes Albuquerque* |
| 7. António Cerejo Pereira | 46. Maria Delfina G. Marques Leal |
| 8. António Manuel C. da Silva * | 47. Maria Emília Padinha Brito |
| 9. António Manuel Coelho Duarte | 48. Maria Helena A. O. E. A. Lobo |
| 10. Armando José S. Ferreira Teles | 49. Maria Helena E. Santos Carvalho |
| 11. Arnaldo Lobo * | 50. Maria Isabel A. Loureiro Amaral |
| 12. Carla Maria B. R. Morgado Foito | 51. Maria Isabel Gomes Ribeiro |
| 13. Carla Susana Ribeiro de Souto | 52. Maria João Fernandes Cordeiro |
| 14. Deonilde Maria Calado Nunes | 53. Maria José de Fátima Diz Alves |
| 15. Dora Cristina C. C. de Moraes | 54. Maria Lúcia Martins Nunes |
| 16. Édio Luís Santos Soares Martins | 55. Maria Manuela G. Nunes |
| 17. Elisa Maria E. Amado Monteiro | 56. Maria Natalina Ruivo de Oliveira |
| 18. Emanuel José Martins Dias | 57. Maria Orlanda David |
| 19. Emília Maria S. Sande Lemos | 58. Maria Rogélia Pereira Costa |
| 20. Henrique Manuel O. Martins | 59. Maria Saudade T. S. C. da Silva |
| 21. Idalina Jesus de Barros Lima * | 60. Maria Teresa de Oliveira Cruz |
| 22. Isabel Fernanda M. Ferreira | 61. Maria Teresa Ferreira Campos |
| 23. Isabel Ginjeira | 62. Maria Vitória Albuquerque |
| 24. Isabel Maria de Sousa Rodrigues | 63. Marília de Carvalho D. Proença |
| 25. Isabel Martins V. Paula Monteiro | 64. Marta Susana Lopes * |
| 26. Isolinda Inácio S. Nascimento | 65. Moisés Fazenda Dias |
| 27. Joana Durão Proença * | 66. Mónica Maria A. Oliveira Nunes |
| 28. João Diogo Lopes * | 67. Patrícia Isabel da Silva Pinteus |
| 29. Jorge Manuel dos Santos Oliveira | 68. Ricardo Luis Dias Oliveira |
| 30. José Emílio N. de Albuquerque | 69. Sandra Mendonça |
| 31. Lígia Teresa M. de Almeida Vieira | 70. Sem nome criança – 8 anos * |
| 32. Luísa Maria de Sá Abreu | 71. Sérgio Claudino |
| 33. Manuel Clara Simões | 72. Vera Lúcia Freitas Oliveira |
| 34. Manuel João Morais * | |
| 35. Manuel Messias Paula Monteiro * | |
| 36. Manuel Nascimento * | |
| 37. Marcela Marina F. Machado | |
| 38. Marcos Vieira* | |
| 39. Maria Abília Domingues | |

*Acompanhantes



Algumas indicações importantes

- 1 - O XXV Encontro Nacional de Professores de Geografia funciona também como Acção de Formação como o nome oficial de **05/2011 "Geografia, Planos e Metas"** com o registo de acreditação nº **CCPFC/ACC- 66153/11** e com a atribuição de **um crédito**. Neste caso é obrigatória a assinatura de folhas de presença, de acordo com os normativos em vigor. A não assinatura implica a marcação de falta ao fim do período respectivo (manhã/tarde).
- 2 - Só assinam folha de presença, os participantes cujo nome conste da lista de formandos.
- 3 - Os participantes em Formação Contínua devem cumprir um mínimo de 2/3 das horas previstas (pelo que não podem faltar mais de 8 horas) Conforme estipulado no art.º 13.º, alínea 2 do Decreto-lei 207/96, de 02 de Novembro.
- 4 - O trabalho final de avaliação é individual e deverá obedecer aos requisitos constantes do verso. O cumprimento do prazo de entrega é fundamental para que todo o processo possa ser concluído atempadamente.
- 5 - Critérios de Avaliação
 - Participação nas sessões;
 - Elaboração de relatório crítico individual, segundo parâmetros a fornecer aos participantes *Ou* Elaboração de uma recensão crítica sobre um dos assuntos tratados durante os Trabalhos. A avaliação final terá em conta a assiduidade (peso1) e a classificação obtida no relatório (peso 2)
 - A classificação quantitativa, traduz-se numa escala de 1 a 10. A avaliação final terá uma menção qualitativa (Insuficiente; Regular, Bom, Muito Bom e Excelente) e o valor final da classificação quantitativa
- 5.1 - De acordo com a lei em vigor as faltas não podem exceder 1/3 do número de horas presenciais de cada acção. Deste modo o peso das faltas na classificação será o seguinte:

Horas de Falta (25h presenciais)	Valor (Escala de 1 a 10)
Sem Faltas	10
30m – 3.30h	9
4.00h – 6.00h	8
6.30h – 8.30h	7
+ 8h30	Reprova

- 6 - O certificado de frequência com aproveitamento, caso a ele haja direito, será emitido após o encerramento de todo o processo e enviado directamente para a morada indicada na ficha de inscrição ou outra a indicar para esse fim.
- 7 - A Acção de Formação é da responsabilidade do Centro de Formação da Associação de Professores de Geografia "Professor Orlando Ribeiro". Só serão consideradas as inscrições, com a ficha de inscrição devidamente preenchida à qual se juntará uma **fotocópia do Bilhete de Identidade**



(Por Favor, leia com atenção)

A - Relatório Crítico

Parâmetros de elaboração

- 1 – Introdução (aspectos teóricos acerca da importância deste tema para a valorização pessoal e/ou profissional)
- 2 – Razão da inscrição / expectativas
- 3 – Descrição das actividades em que participou (Data, Local e Temas abordados)
- 4 – Metodologia(s) seguida(s) e sua adequação (Sessões plenárias; Visitas de estudo Mesa(s) redonda(s), Trabalho em grupo , Oficinas de trabalho (workshops)
- 5 – Materiais de apoio / documentação
- 6 – Satisfação das expectativas
- 7 – Sugestões para próximas realizações
- 8 – Conclusão / apreciação global

B - Parâmetros do “Paper”- recensão crítica

Introdução (razões da escolha do tema)
 Enquadramento Teórico
 Análise metodológica sobre o tema
 Validação científica baseada nos autores que estudaram o tema
 Conclusões
 Bibliografia

Relatório com 6 a 10 páginas de texto (8 a 15 mil caracteres, podendo conter anexos ou fotografias) em suporte informático a enviar para o Centro de Formação da Associação de Professores de Geografia, cfpor@netcabo.pt no prazo máximo de 30 dias, sem o que não poderá ser passado o Certificado de Creditação.

Poderá ainda enviar o relatório como trabalho na página do Centro de Formação na plataforma Moodle da APG (portal de formação - <http://www.aprofgeo.pt/moodle/> ou XXV Encontro Nacional de Professores de Geografia - <http://www.aprofgeo.pt/moodle/course/view.php?id=83> (Tópico 2- Relatório acção de Formação e fichas,)

A Directora do Centro de Formação

(Maria Helena Magro)